Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und

Kunst

**Band:** 18 (1928)

**Heft:** 43

**Artikel:** "Graf Zeppelins" Amerikafahrt

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-647589

# Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

## **Conditions d'utilisation**

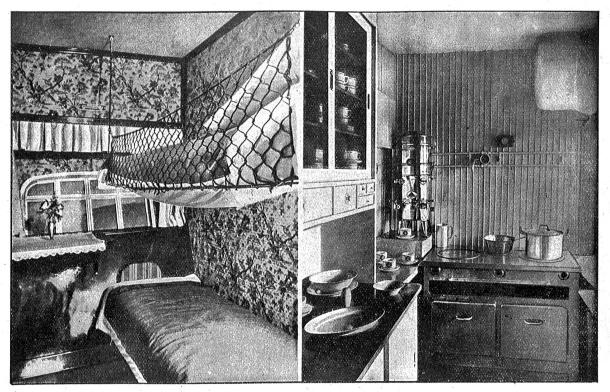
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 29.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Zwei Innenansichten des neuen Luftschiffes "Graf Zeppelin". - Links: Eine Schlafkabine; rechts: Die elektrifche Kuche.

# "Graf Zeppelins" Amerikafahrt.

Donnerstag, den 11. Oktober, trat der neue Zeppelin von Friedrichshafen aus seine angekündigte Amerikafahrt an. Er flog über Basel, Lyon, Barcelona der afrikanischen Rüste und dem Atlantic zu. Hier nahm er Richtung Masbeira, Azoren, um über die Bermuda Inseln die Ostfüste Amerikas und den Flughafen Lakehurst zu gewinnen. Der Führer des Luftschiffes, Dr. Edener, rechnete mit der Anfunft am Sonntag morgen. Doch zog ihm Sturmwetter über dem Dzean einen Strich durch die Rechnung. Dieses Sturmwetter nötigte ihn, gegen Suben auszuweichen, und schließlich riß es ein Loch in die hintere Stabilisationsfläche, so daß das Luftschiff ein Begleitschiff anfordern mußte. Trothdem es gelang, den Schaden während der Fahrt auszubessern, konnte "Graf Zeppelin" nur mehr mit herabzgesetter Geschwindigkeit fahren, was zur Folge hatte, daß die Landung erst am Montag kurz vor Mitternacht (unserer Zeit) erfolgte. Wie Dr. Edener erzählte, spielte sich die Ausbesserung der Havarien unter recht dramatischen Um-ständen ab. Die Reparatur der zerrissenen Stabilisierungs= fläche erforderte eine kühne Kletterei im Gestänge, wobei die Ausführenden, ein Sohn Dr. Edenevs und ein Ingenieur, in Gesahr waren, durch den Luftdrud der Propeller hinabgefegt zu werden. Es gelang ihnen indessen, sich festzuhalten und mit einigen Wolldeden den Schaden notdürftig zu heben. Dr. Edener gestand, daß er in dem Augenblicke, da er die Motore anlaufen lassen mußte im Bewußtsein der Gefahr, in der sein Sohn und dessen Begleiter schwebten, die schwerste Stunde seines Lebens durchgemacht habe.

Beim Ueberfliegen New Yorks heulten die Sirenen der Fabriken und Schiffe. Tausende von Neugierigen eilten aus den Bureaus auf die Straßen, so daß der Berkehr stillstehen mußte. Biele Menschen kletterkem auf die Dächer und jubelten von dort aus dem Luftschiffe Zwölf Marineflugzeuge begleiteten den "Graf Zep= pelin", als er Rurs auf den Flugplat Lakehurst nahm.

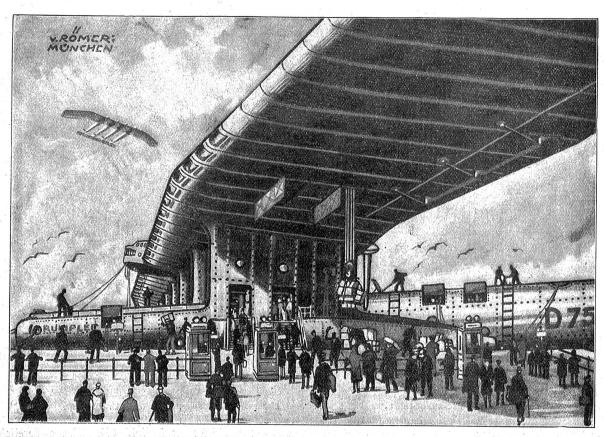
In Lakehurst hatten seit Sonntag Zehntausende auf die Ankunft des Ozeanfahrers gewartet; sie hatten 3. T.

auf freiem Felde genächtigt. Die Menge bereitete dem anfahrenden Luftschiff einen begeisterten Empfang. fleines Marineluftschiff umfreiste den Riesen, der langsam sich dem Ankermaste näherte. Als Dr. Edener sich am Fenster der Führerkabine zeigte und hinunter winkte, brach ein Sturm der Begeisterung los. Die Menge durchbrach die Ketten, stürzte sich auf die Haltauen des Zeppelin und zog ihn herunter. Sobald er festen Boden unter sich hatte, betraten die amerikanischen Zollbehörden die Rabine, um die Zollformalitäten zu erledigen. Die deutschen Fahrgäste waren ob der gründlichen Visitation, die sie über sich er= gehen lassen mußten, nicht wenig erstaunt.

Gleich darauf erfolgte die telegraphische Begrüßung der Gäste durch Präsident Coolidge, dem Dr. Edener in einem Funtspruch antwortete.

Der Empfang in New York ließ an Herzlichkeit und Aufwand nichts zu wünschen übrig. Die Fahrt im Extrazug von Lakehurst nach Jersy City war eine Triumphfahrt. Bon einer riesigen Menschenmenge und dem ohrenbetäu= benden Sirengeheul der Schiffe auf dem Hudson wurden die Deutschen empfangen. Im Rathaus fand die offizielle Begrüßung statt, an die sich eine Rundfahrt mit ähnlichen Ovationen anschloß, wie Lindberg sie seinerzeit erlebt hat.

Die neue Dzeanfahrt Dr. Edeners - er hat bekannt= lich vor vier Jahren zum erstenmal mit dem Zeppelin "ZR 120", heute "Los Angeles", den Atlantic überflogen ist insofern ein bemerkenswertes Ereignis, als sie be= wiesen hat, daß das starre Luftschiff von der Konstruktion und dem Ausmaß des "Graf Zeppelin" auch unter schwie= rigen metereologischen Berhältnissen die Ueberfliegung des Dzeans wagen darf. Freilich bleibt eine solche Fahrt immer noch ein Wagnis und vielen Zufällen ausgesetzt, und von einer fahrplanmäßigen Berbindung mit Uebersee durch Zeppeline kann heute noch nicht die Rede sein. Immerhin gebenkt Dr. Edener Ende Oktober, nachdem er noch einen Rundflug über den Westen und Mittelamerika ausgeführt hat, wieder nach Europa zurudzufliegen, um dann im Frühsommer nächsten Jahres mit Nansen an Bord des "Graf Zeppelin" eine längere Forschungsreise ins Gebiet des Nord-



Ein Zukunftsbild: Die Bluggafte begeben fich an Bord des Rumpler-Cransozeanflugzeuges.

poles von Haparanda (Nordschweden) aus anzutreten. Ferner ist beabsichtigt, eine regelmäßige transatlantische Zeppelinverbindung zwischen Spanien und Südamerika zu eröffnen. In Spanien arbeitet schon seit langem eine Zeppelinwerste am Bau des Flugzeuges, das diesen Dienst versehen soll.

Die Fahrt vom 11. bis 15. Oktober bedeutet mit den 111 Stunden 35 Minuten, die der "Graf Zeppelin" in der Luft war, einen neuen Weltrekord für Dauerflüge. Die zurückgelegte Strecke beträgt mindestens 12,000 Kilometer.

Nun lagen allerdings diese Resultate nicht im Plane Dr. Edeners; dessen Absicht war vielmehr, die Wöglichskeiten einer regelmäßigen Transozean-Zeppelinverbindung zu erforschen. Das Problem ist anscheinend noch nicht ganz gelöst.

## Undere Transatlantik = Flugprojekte.

Für den Weltflugverkehr kommen, wie die verschiedenen Transatlantic-Flüge von Lindberg bis Sauptmann Röhl bewiesen, auch die Flugzeuge in Frage. Freilich nur Riesenflugzeuge, die den Luftströmungen standzuhalten und viele Bassaiere und andere Nuhlast mit einem Fluge zu befördern vermögen. Denn lehten Endes ist jedes Transatlantic-Flugunternehmen ein Rentabilitätsproplem. Die Rentabilität aber hängt ab von der Jahl der Passaiere und der Menge der Bost oder Güter, die befördert werden können; ferner natürlich von der Sicherheit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des Fluges. Man weiß, daß auf den europäischen Fluglinien bereits Flugzeugriesen mit 15 bis 20 Passaiersichen verkehren. Die Goliathe, die auf Le Bourget landen, sind schon eigentsliche Flugomnibusse.

Deutsche und andere Flugzeugkonstrukteure arbeiten schon lange an Brojekten für Riesenflugzeuge, denen allen zwei Hauptmerkmale eigen sind, erstens die Berwendung eines dien freitragenden Tragklügels mit eingebauten Passagier, Lades und Motorräumen, und zweitens die Unterteilung der Antriedsleistung in mehrere kleinere Einheiten (bis zu 10

Einzelmotoren). Das Projekt von Dr. Ingenieur E. Rumpler, dem Konstrukteur der Rumpler-Taube, ist ein Weerschwimmer-Wasserslugzeug von 94 Meter Spann-weite (s. obige Abb.). Auch hier sind die zu transportierenden Lasten über den ganzen Flügel hin gleichmäßig verteilt. Es sind im ganzen vier Schwimmer vorgesehen, die, nach rüdwärts verlängert, zu Trägern des Leitwerkes ausgebildet sind. Zum Antried sollen zehn Motoren von je 1000 P.S. dienen. Die Ausenthaltsräume der Passagiere befinden sich im Vorderteile der Tragsläche. Sie sind sechssitzig und haben einen Ausblick nach vorn und Belichtung von oben. Um das Motorengeräusch von den Passagieren möglichst fern zu halten, besindet sich zwischen den Passagierabteilen und den Motorenräumen ein breiter Laufgang. Die Brennstoffbehälter sind sämtlich in den Schwimmern untergebracht.

Der bekannte französsische Konstrukteur L. Blériot, der durch die erste Ueberquerung des Aermelkanals
seinerzeit großes Aussehen erregte, hat ebenfalls ein Brojekt
für ein Transozean-Flugzeug ausgearbeitet. Der Eindeder
(s. Abb. S. 639) ist ein Landflugzeug mit zwei Motorgondeln, die im Flügel liegen und ie einen Sispano-SuizaMotor zu 7000 P.S. bergen. Die Ausenthaltsräume der
Passagiere sind im Tragslügel und im Mittelrumpf vorgesehen. Dieser besteht aus einem großen Motorboot, das
mit seinem Hed in den hintern Rumpsteil, der die Steuerflächen trägt, eingeschoben ist. Im Falle einer Notlandung
auf dem Wasser kann das Boot, nachdem es die Passagiere
und die Besatung aufgenommen hat, vom Flugzeug gelöst
werden und die Fahrt selbständig fortsehen. Die Flugzeugzelle wird durch eingebaute wasserdichte Kästen schwimmfähig
erhalten.

Diese Projekte sind lediglich Jukunstsbilder, denen gegenüber die Zeppeline den Borteil der Verwirklichung und Erprobung haben. Aber die Welt entwickelt sich so rasch, daß, was heute bloß noch auf dem Papier ist, übermorgen schon fertige Tatsache sein kann. Qui vivra verra!