

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

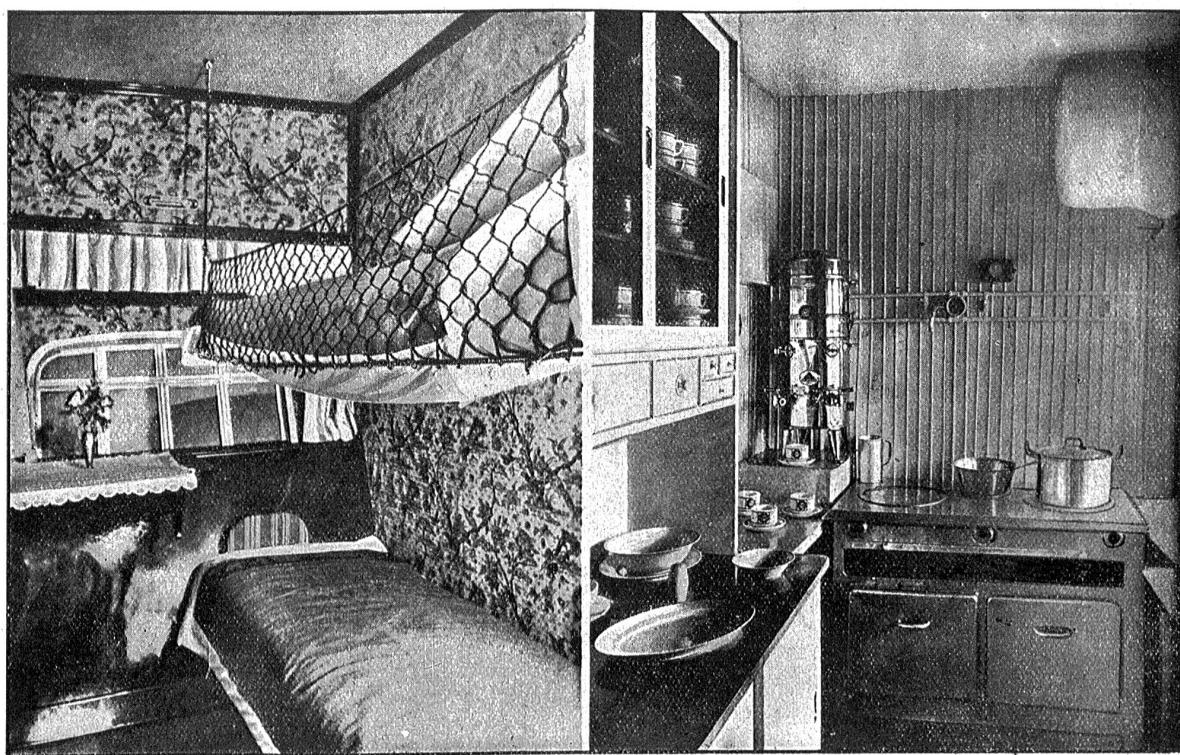
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.01.2026

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



Zwei Innenansichten des neuen Luftschiffes „Graf Zeppelin“. — Links: Eine Schlafkabine; rechts: Die elektrische Küche.

„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 Küste und dem Atlantic zu. Hier nahm er Richtung Madeira, Azoren, um über die Bermuda Inseln die Ostküste Amerikas und den Flughafen Lakehurst zu gewinnen. Der Führer des Luftschiffes, Dr. Eckener, rechnete mit der Ankunft am Sonntag morgen. Doch zog ihm Sturmwetter über dem Ozean einen Strich durch die Rechnung. Dieses Sturmwetter nötigte ihn, gegen Süden auszuweichen, und schließlich riss es ein Loch in die hintere Stabilisationsfläche, so daß das Luftschiff ein Begleitschiff anfordern mußte. Trotzdem es gelang, den Schaden während der Fahrt auszubessern, konnte „Graf Zeppelin“ nur mehr mit herabgesetzter Geschwindigkeit fahren, was zur Folge hatte, daß die Landung erst am Montag kurz vor Mitternacht (unserer Zeit) erfolgte. Wie Dr. Eckener erzählte, spielte sich die Ausbesserung der Havarien unter recht dramatischen Umständen ab. Die Reparatur der zerrissenen Stabilisierungsfläche erforderte eine fühlne Kletterei im Gestänge, wobei die Ausführenden, ein Sohn Dr. Eckeners und ein Ingenieur, in Gefahr waren, durch den Luftdruck der Propeller hinabgefegt zu werden. Es gelang ihnen indessen, sich festzuhalten und mit einigen Wolldecken den Schaden notdürftig zu heben. Dr. Eckener gestand, daß er in dem Augenblide, da er die Motore anlaufen lassen mußte im Bewußtsein der Gefahr, in der sein Sohn und dessen Begleiter schwieben, die schwerste Stunde seines Lebens durchgemacht habe.

Beim Überfliegen New Yorks heulten die Sirenen der Fabriken und Schiffe. Tausende von Neugierigen eilten aus den Büros auf die Straßen, so daß der Verkehr stillstehen mußte. Viele Menschen kletterten auf die Dächer und jubelten von dort aus dem Luftschiffe zu. Zwölf Marineflugzeuge begleiteten den „Graf Zeppelin“, als er Kurs auf den Flugplatz Lakehurst nahm.

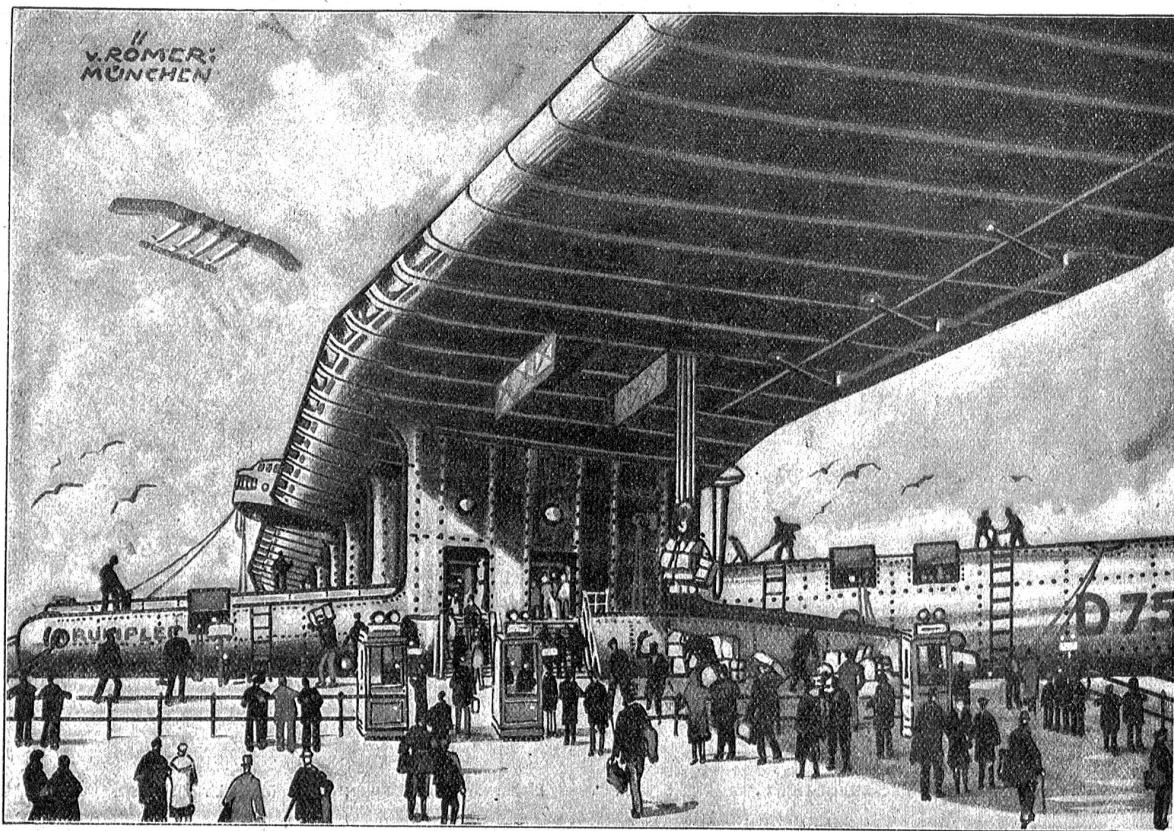
In Lakehurst hatten seit Sonntag Zehntausende auf die Ankunft des Ozeanfahrers gewartet; sie hatten z. T.

auf freiem Felde genächtigt. Die Menge bereitete dem ankommenden Luftschiff einen begeisterten Empfang. Ein kleines Marineluftschiff umkreiste den Riesen, der langsam sich dem Ankermaste näherte. Als Dr. Eckener sich am Fenster der Führerabteilung zeigte und hinunter winkte, brach ein Sturm der Begeisterung los. Die Menge durchbrach die Ketten, stürzte sich auf die Halttauen des Zeppelin und zog ihn herunter. Sobald er festen Boden unter sich hatte, betraten die amerikanischen Zollbehörden die Kabine, um die Zollformalitäten zu erledigen. Die deutschen Fahrgäste waren ob der gründlichen Visitation, die sie über sich ergehen lassen mußten, nicht wenig erstaunt.

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

Der Empfang in New York ließ an Herzlichkeit und Aufwand nichts zu wünschen übrig. Die Fahrt im Extrajug von Lakehurst nach Jersey City war eine Triumphfahrt. Von einer riesigen Menschenmenge und dem ohrenbetäubenden Sirengeschrei 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 Ozeanfahrt Dr. Eckeners — er hat bekanntlich vor vier Jahren zum erstenmal mit dem Zeppelin „ZR 120“, heute „Los Angeles“, den Atlantic überflogen — ist insofern ein bemerkenswertes Ereignis, als sie bewiesen hat, daß das starre Luftschiff von der Konstruktion und dem Ausmaß des „Graf Zeppelin“ auch unter schwierigen metereologischen Verhältnissen die Überfliegung des Ozeans wagen darf. Freilich bleibt eine solche Fahrt immer noch ein Wagnis und vielen Zufällen ausgesetzt, und von einer fahrplanmäßigen Verbindung mit Übersee durch Zeppelin kann heute noch nicht die Rede sein. Immerhin gedankt Dr. Eckener Ende Oktober, nachdem er noch einen Rundflug über den Westen und Mittelamerika ausgeführt hat, wieder nach Europa zurückzufliegen, um dann im Früh Sommer nächsten Jahres mit Nansen an Bord des „Graf Zeppelin“ eine längere Forschungsreise ins Gebiet des Nord-



Ein Zukunftsbild: Die Stuggäste begeben sich an Bord des Rumpler-Transozeanflugzeuges.

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 Zeppelinwerft 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. Eckners; dessen Absicht war vielmehr, die Möglichkeiten einer regelmäßigen Transocean-Zeppelinverbindung zu erforschen. Das Problem ist anscheinend noch nicht ganz gelöst.

Andere Transatlantik-Flugprojekte.

Für den Weltflugverkehr kommen, wie die verschiedenen Transatlantic-Flüge von Lindberg bis Hauptmann Köhl bewiesen, auch die Flugzeuge in Frage. Freilich nur Riesenflugzeuge, die den Luftströmungen standzuhalten und viele Passagiere und andere Nutzlast mit einem Fluge zu befördern vermögen. Denn letzten Endes ist jedes Transatlantic-Flugunternehmen ein Rentabilitätsproblem. Die Rentabilität aber hängt ab von der Zahl der Passagiere und der Menge der Post 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 Passagiersitzen verkehren. Die Goliathen, die auf Le Bourget landen, sind schon eigentliche Flugomnibusse.

Deutsche und andere Flugzeugkonstrukteure arbeiten schon lange an Projekten für Riesenflugzeuge, denen allen zwei Hauptmerkmale eigen sind, erstens die Verwendung eines dicken freitragenden Tragflügels mit eingebauten Passagier-, Lade- und Motorräumen, und zweitens die Unterteilung der Antriebsleistung in mehrere kleinere Einheiten (bis zu 10

Einzelmotoren). Das Projekt von Dr. Ingenieur E. Rumpler, dem Konstrukteur der Rumpler-Taube, ist ein Meerschwimmer-Wasserflugzeug von 94 Meter Spannweite (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 rückwärts verlängert, zu Trägern des Leitwerkes ausgebildet sind. Zum Antrieb sollen zehn Motoren von je 1000 P.S. dienen. Die Aufenthaltsräume der Passagiere befinden sich im Borderteile der Tragfläche. Sie sind sechzig und haben einen Ausblick nach vorn und Belichtung von oben. Um das Motorengeräusch von den Passagieren möglichst fern zu halten, befindet sich zwischen den Passagierabteilen und den Motorenräumen ein breiter Laufgang. Die Brennstoffbehälter sind sämtlich in den Schwimmern untergebracht.

Der bekannte französische Konstrukteur L. Blériot, der durch die erste Überquerung des Nermelanals seinerzeit großes Aufsehen erregte, hat ebenfalls ein Projekt für ein Transocean-Flugzeug ausgearbeitet. Der Eindeder (s. Abb. S. 639) ist ein Landflugzeug mit zwei Motorgondeln, die im Flügel liegen und je einen Hispano-Suiza-Motor zu 7000 P.S. bergen. Die Aufenthaltsräume der Passagiere sind im Tragflügel und im Mittelrumpf vorgesehen. Dieser besteht aus einem großen Motorboot, das mit seinem Heck in den hinteren Rumpfteil, der die Steuerflächen trägt, eingehoben ist. Im Falle einer Notlandung auf dem Wasser kann das Boot, nachdem es die Passagiere und die Besatzung aufgenommen hat, vom Flugzeug gelöst werden und die Fahrt selbständig fortführen. Die Flugzeugzelle wird durch eingebaute wasserdichte Kästen schwimmfähig erhalten.

Diese Projekte sind lediglich Zukunftsbilder, denen gegenüber die Zeppeline den Vorteil 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!