

"Graf Zeppelins" Amerikafahrt

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **18 (1928)**

Heft 43

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-647589>

Nutzungsbedingungen

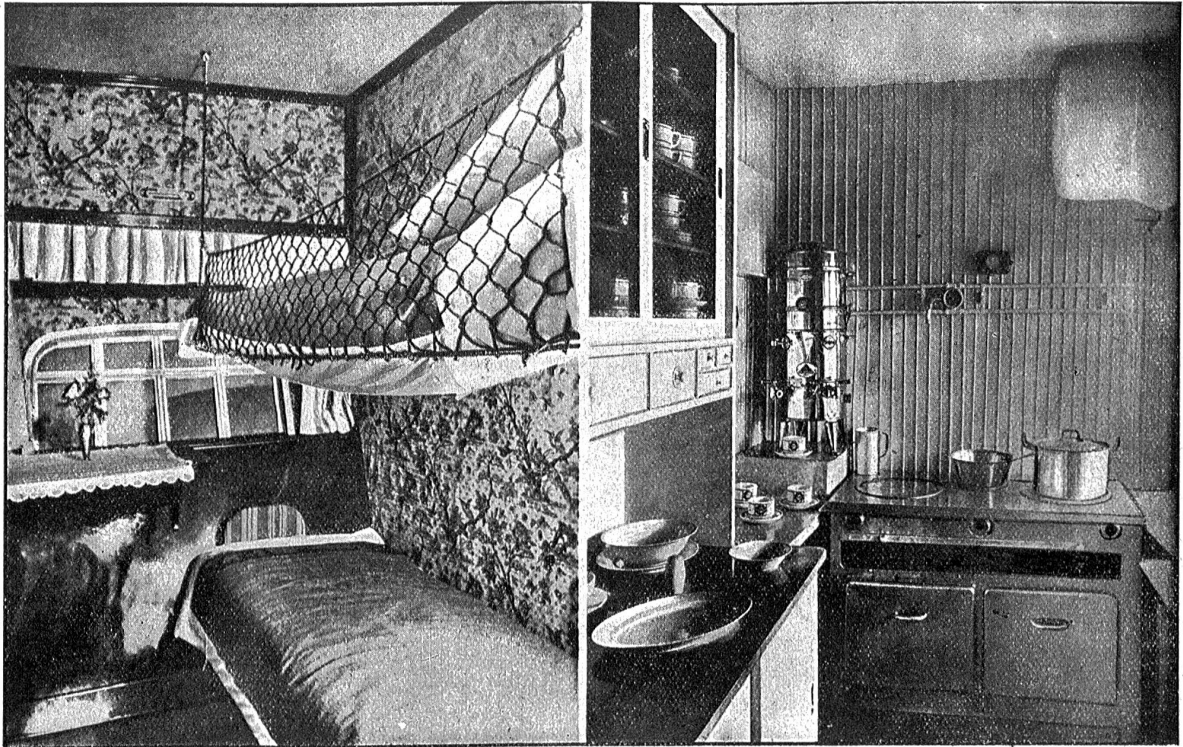
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



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

„Graf Zeppelin“ 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 Stabilisationsfläche erforderte eine kühne Kletterei im Gestänge, wobei die Ausführenden, ein Sohn Dr. Eckeners und ein Ingenieur, in Gefahr waren, durch den Luftdruck der Propeller hinabgeschleudert zu werden. Es gelang ihnen indessen, sich festzuhalten und mit einigen Wolldecken den Schaden notdürftig zu heben. Dr. Eckener 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 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.

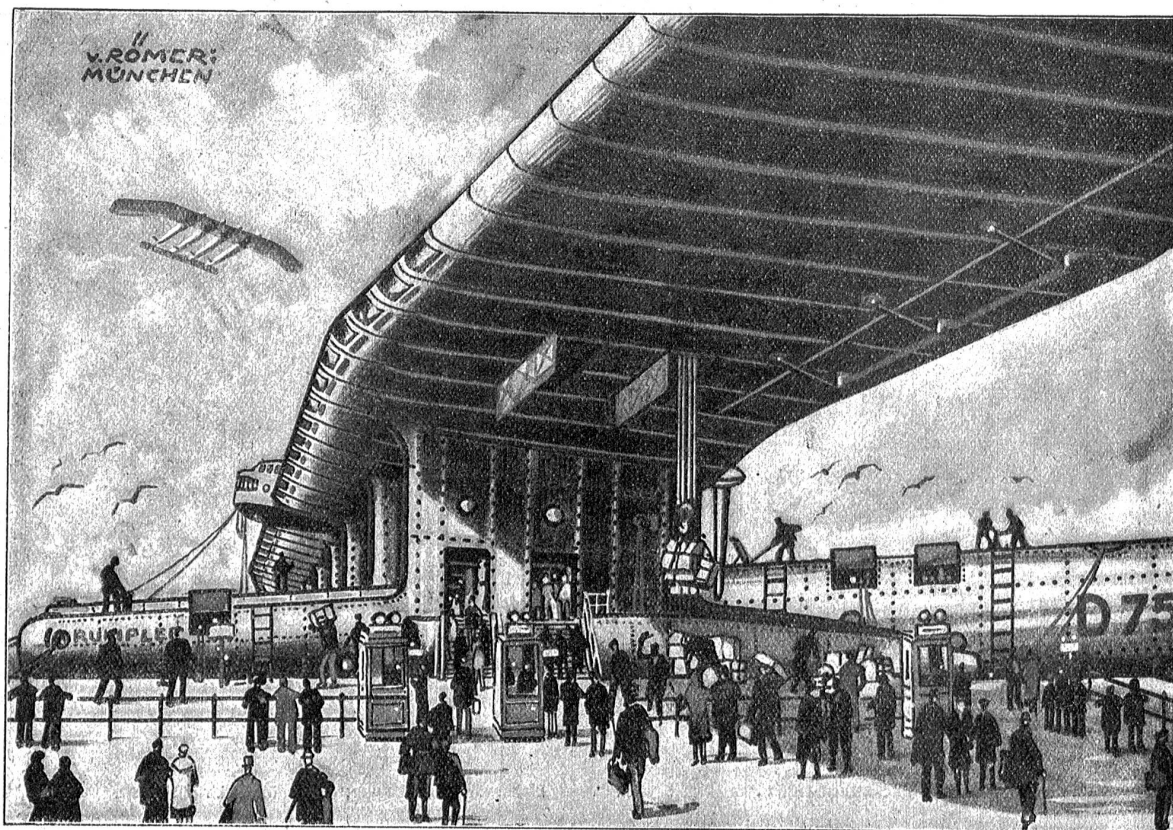
In Lakehurst hatten seit Sonntag Zehntausende auf die Ankunft des Ozeanfahrsers gewartet; sie hatten z. T.

auf freiem Felde genächtigt. Die Menge bereitete dem ansehenden Luftschiff einen begeisterten Empfang. Ein kleines Marineluftschiff umkreiste den Riesen, der langsam sich dem Ankermaße näherte. Als Dr. Eckener sich am Fenster der Führerkabine 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 Funkpruch antwortete.

Der Empfang in New York ließ an Herzlichkeit und Aufwand nichts zu wünschen übrig. Die Fahrt im Extrazug von Lakehurst nach Jersey City war eine Triumphfahrt. Von einer riesigen Menschenmenge und dem ohrenbetäubenden 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 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 meteorologischen Verhältnissen die Ueberfliegung des Ozeans wagen darf. Freilich bleibt eine solche Fahrt immer noch ein Wagnis und vielen Zufällen ausgesetzt, und von einer fahrplanmäßigen Verbindung mit Uebersee durch Zeppeline kann heute noch nicht die Rede sein. Immerhin gedenkt Dr. Eckener Ende Oktober, nachdem er noch einen Rundflug über den Westen und Mittelamerika ausgeführt hat, wieder nach Europa zurückzufliegen, um dann im Frühommer nächsten Jahres mit Rausen an Bord des „Graf Zeppelin“ eine längere Forschungsreise ins Gebiet des Nord-



Ein Zukunftsbild: Die Sluggäste begeben sich an Bord des Rumppler-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 Zeppelinwerfte 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 Möglichkeiten einer regelmäßigen Transozean-Zeppelinverbindung zu erforschen. Das Problem ist anscheinend noch nicht ganz gelöst.

Andere Transatlantik-Flugprojekte.

Für den Weltflugverkehr kommen, wie die verschiedenen Transatlantik-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 Transatlantik-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 Goliathe, die auf Le Bourget landen, sind schon eigentliche Flugomnibusse.

Deutsche und andere Flugzeugkonstruktoren 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. Rumppler, dem Konstrukteur der Rumppler-Taube, ist ein Meeresschwimmer-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 sechsig 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 Ueberquerung des Ärmelkanals seinerzeit großes Aufsehen erregte, hat ebenfalls ein Projekt für ein Transozean-Flugzeug ausgearbeitet. Der Eindecker (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 hintern Rumpfteile, der die Steuerflächen trägt, eingeschoben 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 fortsetzen. 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!