



**Graf Zeppelin
und der deutsche Kronprinz.**

Es gestattet ferner, Schiffe von fast unbegrenzter Grösse zu bauen, die einen riesigen Aktionsradius und langes Flugvermögen besitzen und stets ihre äussere Form bewahren. Endlich gewährt es die Möglichkeit, alle Hauptorgane des Fahrzeugs, Motoren, Steuerungen, Propeller usw., doppelt, sowie eine Fülle von

(Einziges Album, welches Original-Aufnahmen von den Mitfahrenden enthält.)

Graf Zeppelins Luftschiff

Ein geschichtlicher Rückblick

von

Dr. Hugo Eckener.

Graf Zeppelins gewaltiges Unternehmen tritt in diesen Tagen in ein völlig neues Stadium ein: Das deutsche Volk und das Reich haben sich ohne Vorbehalt hinter das epochemachende Werk gestellt, um es mit grossen Mitteln weiter auszubauen. Nach so viel Jahren beharrlichen, oft verzweifelten Kämpfens und Ringens, nach so viel Sorgen, Hoffen und Enttäuschen darf der früher hart verspottete, jetzt wie ein Held vom ganzen Volk, ja von der ganzen Welt gefeierte Schöpfer sich endlich seines vollen Sieges über die spröde Mitwelt freuen. Eine scheinbare Katastrophe schlug aus zum höchsten Triumph. Die Wendung ist seltsam und erstaunlich. Wir stehen an einem Marksteine in der Geschichte des Zeppelinschen Strebens, der zu einer Betrachtung der allmählichen Entwicklung und der Bedeutung des genialen Werkes einladet.

Graf Zeppelin ist wie so mancher Bahnbrecher und Erfinder kein „Fachmann“ gewesen. Er war bekannt als Reiteroffizier von verwegendem Temperament, ehe er Luftschiffkonstrukteur wurde. Seine Art, das alte Problem anzupacken, war denn auch ebenso kühn wie eigenartig und erregte lebhaftes Kopfschütteln. Anstatt nach hergebrachter Sitte ein Luftschiff zu entwerfen, mit dem man nach alter Aerónautenpraxis auch bei schlechtem Wetter landen könne, dachte er vielmehr an einen Bau, mit dem er solches Landen — vermeiden wollte. Er entwarf ein Fahrzeug, das durch sein Aktionsvermögen und seine Lufttüchtigkeit ein wirklicher Beherrscher, nicht mehr ein ängstlicher Eindringling im Ozean der Luft sein sollte. Es war ein „starres“ Schiff, von dem der Graf diese Qualitäten erwartete. Das festverbundene metallische Gerippe gestattet, die Triebkräfte am geeigneten Punkte ansetzen zu lassen und hierdurch sowie durch bequem anzubringende Steuerorgane eine ausserordentlich präzise Steuerbarkeit zu erzielen, die nicht durch Eigenbewegung lose mitgeschleppter Massen gestört wird.

nützlichen Einrichtungen leicht anzubringen und damit die Betriebssicherheit zu einer unvergleichlich grossen zu machen.

Die massgebenden Physiker und Ingenieure Deutschlands zeigten zunächst merkwürdig wenig Verständnis für des kühnen Grafen Ideen. Sie machten Bedenken geltend, ob das „Monstrum“,

7
7663
BIBLIOTHEK
DER K. K. TECH.
NISCHEN HOCH-
SCHULE GRAZ

wie eine Autorität das Luftschiff hiess, genügende innere Festigkeit gegenüber den Gondellasten haben und ob es „stabil“, d. h. von dem Ueberschlagen gesichert sein werde. Die anfänglichen Versuche im Juli 1900 gaben ihnen scheinbar bis zu einem gewissen Grade recht. Aber Graf Zeppelin verbesserte durch ein von ihm selbst erdachtes ingenüoses System von Versteifungen und schon das zweite Schiff, das im November 1905 zum ersten Male aufstieg, erwies sich als vollkommen druckfest. Was die Frage der „Stabilität“ angeht, so schien sie für das „starre“ System recht ungünstig zu liegen, denn der Schwerpunkt musste bei ihm unter allen Umständen hoch hinauf zu liegen kommen und somit eine starke Beweglichkeit des Fahrzeugs um seine horizontale Querachse unvermeidlich erscheinen, wenn auch eine Kraft von ca. 60 Metern Tonnen dem Ueberschlagen sicher entgegenwirkt. Graf Zeppelin hat es jedoch verstanden, aus der Not eine Tugend zu machen: durch eine geniale Kombination von Höhensteuern und Stabilisierungsflossen hat er sein labiles Schiff so vollständig in seine Gewalt gebracht, dass es in der Vertikalebene wie ein Vogel steuert, ohne je gefährlichen Stampfbewegungen zu unterliegen. Vermöge der Höhensteuer und Drachenwirkung kann man bei dem Laufen beider Motoren starken Auf- oder Abtriebskräften begegnen und somit unfreiwilligen Gas- und Ballastabgaben in weitem Masse vorbeugen. Durch diese wunderbare vertikale Steuerfähigkeit löst der Graf zugleich auch das „Problem“, das insbesondere die Aeronautenkreise von jeher so lebhaft gegen Zeppelins Schiff geltend machten, nämlich das Problem der Landbarkeit: je leichter ein Luftschiff auf- und niederwärts steuert, um so sanfter ist es auf den Boden zu bringen. Graf Zeppelins lenkbarstes Schiff muss deshalb bei richtiger Ausnützung seiner Qualitäten auch das landbarste sein, wie die leichte Landung bei Echterdingen gegen einen kräftigen Wind in der Tat bewies. Das starre System will ja, wie wir oben ausführten, vermöge seiner Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit Landauf landungen an unvorbereiteten Plätzen prinzipiell aus dem Wege gehen, um stets in seinen Hafen zurückzukehren. Gewollte Landungen wird es aber auf Grund seiner ausserordentlichen Steuerfähigkeit ohne Zweifel glatt und sicher jederzeit ausführen.

Nach diesen mehr prinzipiellen Darlegungen lassen wir eine kurze Geschichte der Arbeiten und Versuche zu Manzell folgen.

Im Jahre 1898 konnte Graf Zeppelin nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten und Beendigung mühevoller Vorstudien endlich unter finanzieller Unterstützung durch eine „Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt“ den Bau eines ersten Luftschiffes beginnen. Es sollte 128 m lang werden bei 11,6 m Durchmesser und den Querschnitt eines regulären 24 Ecks haben. In jeder der beiden Gondeln befand sich ein Daimlermotor von 16 PS. Die Seitensteuerung bestand aus vier vertikal stehenden Steuerflächen, die ober- und unterhalb der vorderen Spitze, sowie am hinteren Ende des zylindrischen Schiffskörpers angebracht waren. Die Steuerung in der Vertikalebene wurde durch ein verschiebbares Laufgewicht versucht. Getragen wurde der ganze, mit Betriebsmitteln und Besatzung 10200 kg schwere Bau durch siebzehn im Innern angebrachte Gasballons. Am 2. Juli 1900 machte dieses Riesenschiff seine erste Versuchsfahrt. Die Ergebnisse derselben waren für den objektiv Beurteilenden recht günstig. Sie befriedigten freilich noch nicht recht bezüglich Festigkeit und Vertikalsteuerung. Nach Vornahme einiger Verbesserung, die hauptsächlich in Anbringung neuer Versteifungen und einer horizontalen Höhensteuerfläche bestanden, wurde am 17. Oktober desselben Jahres der zweite Versuch unternommen und dann am 20. Oktober der dritte, wobei sich ein sehr gutes Funktionieren der Seitensteuerung und eine vielversprechende Wirksamkeit der neuen Höhensteuerfläche in Bezug auf vertikale Steuerung und Stabilisierung des Fahrzeugs ergab. Die Bedenken der Ingenieur- und Aeronautenkreise waren jedoch so wenig hierdurch zu beschwichtigen, dass die Fortsetzung der Versuche infolge Geldmangels unterbleiben musste.

Erst nach Ueberwindung unzähliger Schwierigkeiten und zum Teil recht gehässiger Widerstände, mit erheblichen Opfern persönlicher und finanzieller Art, konnte Graf Zeppelin im Jahre 1905 ein zweites verbessertes Modell in die Luft schicken. Dasselbe hatte Motoren von je 85 PS und eine zielbewusst ausgebauten Höhensteuerung. Ueber dem Schiff aber schwebte ein Unstern: Gleich zu Beginn seiner ersten Fahrt am 30. No-

vember 1905 brach durch Eintauchen in das Wasser sein vorderes Steuer. Am 17. Januar 1906 wurde es infolge eines an sich geringen Defektes steuer- und bewegungslos gemacht und durch einen gleichzeitig einsetzenden frischen Wind in das Allgäu hinaufverschlagen, wo ein Wintersturm es arg beschädigte. Die Welt höhnte. Das Unternehmen schien verloren. Wenige hatten beachtet, wie trefflich das Schiff sich vor dem Eintritt jener verhängnisvollen Havarie am Motor und dem Vordersteuer hielt.

In den nun folgenden Tagen der ärgsten Bedrängnis reckte der Graf mit wahrhaft heroischer Kraft sich vollends zu jener Charaktergrösse empor, die ihm Herz und Sympathie der ganzen Welt gewonnen hat. Schwer getroffen durch den Verlust seines zweiten Schiffes, bedrückt von Sorgen finanzieller Art und tausend Widerwärtigkeiten, verzagte er nicht. Einer Welt zum Trotz baute er sein drittes Fahrzeug. Schon im Oktober 1906 stand dieses fertig in der Halle, das gleiche Modell wie das vorige, mit Ausnahme der Stabilisierungsflossen, die neu am Hinterende angebracht wurden. Und es ging jetzt! Majestätisch zog das Riesenschiff am 9. und 10. Oktober in je vierstündigen Fahrten seine Kreise über dem Bodensee mit einer Geschwindigkeit von etwa 14–15 Sekundenmeter. Jene wahrhaft epochemachenden Tage waren im Grunde die schönsten von allen. Dem Fachmann sagten sie alles und der Jubel der Welt jetzt kommt eigentlich ein wenig post festum. Graf Zeppelin war Sieger. Schnell baute das Reich jetzt die Reichsballonhalle, und die Genehmigung zu einer Lotterie brachte die Mittel zu einer Weiterführung des Unternehmens.

Das Modell 1907 zeigte nun jene Anordnung der Höhensteuer, die die oben geschilderte erstaunliche Steuerfähigkeit des Schiffes in der Vertikalebene erkennen liess. Es erfolgte mit ihm in der Zeit vom 24. bis zum 30. September eine Serie von glänzenden Paradevorführungen des beweglichen Riesenvogels, der die Welt mit Staunen zuschaute. Seine Tochter, seine alten Freunde und Anhänger führte der Graf einen nach dem andern mit sich in der Gondel über das weite, schöne Bodenseegebiet und den Abschluss der Reise bildete eine achtstündige Rekordfahrt, die über den „langen Atem“ dieses wunder-

baren Instrumentes auch nicht den geringsten Zweifel lassen konnte. Der äussere Erfolg für den Grafen Zeppelin bestand darin, dass ihm vom Reichsag 400 000 Mk. für den Bau eines neuen Schiffes bewilligt wurden, mit der gleichzeitigen Ankündigung des Ankaufs der ganzen Unternehmung etc. durch das Reich um eine Totalsumme von 2 150 000 Mk., falls der Erfinder mit dem neu zu erbauenden Schiff bestimmte Aufgaben lösen würde. Die Hauptpunkte dieser Aufgaben bildeten eine Dauerfahrt von mindestens 24 Stunden mit dem Ziele Mainz und eine Höhenfahrt bis etwa 1200 Meter.

Das neue Schiff Modell 1908 ist grösser als die früheren. Es misst 136 m Länge 13 m Durchmesser und verdrängt reichlich 15 000 Kubikmeter. Die Motoren leisten je 110 Pferdestärken und geben der Schrauben 920–950 Umdrehungen. Die Höhensteueranlage ist die alte geblieben. Die Seitensteuerung war zunächst zu klein angelegt und verzögerte die Ausführung der Fernfahrt. Statt dieser machte das Schiff nach Umänderung der Steuer mit der Juni-Üllung jene denkwürdige und sensationelle

zwölfsündige Schweizerreise

über die wir einen der Fahrtteilnehmer, Geh. Regierungs-Rat Prof. Dr. H. Hergesell nachstehend berichten lassen:

„Es war ein herrlicher Morgen, als wir an jenem denkwürdigen Tag, dem 1. Juli 1908, auf des Grafen kleinem Motorboot nach der schwimmenden Reichshalle hinausfuhren. Dort harpte unser bereits das durch den Ingenieur wohlabgewogene Luftschiff. Schnell nahmen wir unsere Plätze in den Gondeln, im Ganzen zwölf Personen, und das Kommando zur Ausfahrt ertönte. In sieben Minuten war das Schiff aus der Halle, schwenkte backbord in voller Fahrt auf Konstanz, das wir in kaum 20 Minuten erreichten und unter dem Jubel der Bevölkerung überflogen; bald ging es in den herrlichen Untersee hinein, und unter uns lagen jene reichen Gefilde ältester Kultur. Zu unseren Rechten erstreckte sich die sonnige Reichenau mit ihren reichen Dörfern und Klöstern, und vor uns lagen die grünschimmernden Uferberge des Rheins, dessen Flusslauf wir schon deutlich im Untersee durch Schaumstreifen unterscheiden konnten. Schnell glitten wir jedoch dahin, nicht lange Zeit

blieb zum Beobachten, mit fast 60 Stundenkilometer durchzogen wir die Gegend. Schon lag die breite Fläche des Untersees hinter uns, wir traten in das sich immer mehr verengende Rheintal, und nun begann der schwierige und interessante Teil der Fahrt, die Navigation des Luftschiffs in engen Gebirgstälern. Wohl hätten wir leicht höher gehen können als die meisten der uns umgebenden Berge, der mitgeführte Ballast hätte bequem ein Aufsteigen bis zu 1200 Meter Höhe und mehr gestattet; aber gerade zu untersuchen, wie sich das Luftschiff in den engen Strombetten der Gebirgstäler, wo sich die Luftstromfäden zusammendrängen und Wirbel und Geschwindigkeiten des Windes sich bilden müssen, verhalten wird, sollte der Hauptzweck unserer weiteren Fahrt sein.

Nach Passieren des romantischen Städtchens Stein am Rhein verliessen wir für kurze Zeit das Rheintal, weil wir den sogenannten Schlattenberg im Süden umfahren wollten. Hier machten wir bereits die ersten Erfahrungen von hebenden vertikalen Luftströmen, die das Luftschiff mit Gewalt emporführen wollten. Spielend gelang es uns, trotz dieser störenden Kräfte das Schiff in der richtigen Höhe zu halten. Kurz vor Schaffhausen erreichen wir wieder engen Gassen und hochgiebeligen Häusern zu unsern Füßen. Wir sehen, wie die Menschen bei unserem Herannahen zulaufen, sich zu sammeln beginnen, die Dächer der Häuser werden schwarz von gestikulierenden, Tücher schwingenden Leuten, Hurrarufen dringt durch das Knattern der Motoren zu unseren Ohren. Wir sehen, auch unter uns fühlt die Menschheit mit uns die Bedeutung dieser denkwürdigen Fahrt. Aber schon erfüllt ein neues Bild unser Auge, wir ziehen gerade über den tosenden Wasserfall von Schaffhausen dahin, der uns dumpf donnernd seine Grüsse hinaufsendet. Etwa 100 Meter über den fallenden Wassermassen können wir aus dieser verhältnismässig geringen Höhe die grossartige Erhabenheit dieses Schauspiels bewundern.

Doch noch andere Gedanken steigen in mir auf: Der Rheinfall, ein festes und dauerndes Hindernis der Flussschiffahrt, wird von unserm neuen Schiff glatt überflogen; die vielen Unbequemlichkeiten der festen Erdoberfläche für den Verkehr haben für uns zu existieren aufgehört. Wir folgen dem Rhein bis zur Einmündung der Thur, dann aber schwenken wir rechts, wir

wollen in das gebirgige Terrain der Schweiz. Ein Stück geht es nach Südosten, der Thur entgegen, dann drehen wir wieder steuerbord, um nach dem romantisch gelegenen Baden im Limmattal zu gelangen. Ueberall fliegen wir über jubelnde Ortschaften, allenthalben sendet uns die Schweiz einen neidlosen Festgruss. Doch das schlängelnde Fliegen in den engen Tälern wird zu langdauernd, wir sehen, wie vor uns die Eisenbahn stracks in einem Tunnel den Berg durchbricht. Was dieser Erdenwurm kann, vermögen wir auch, wenn auch in anderer Weise. Die Höhensteuer werden nach oben gerichtet, langsam und majestätisch klimmt unser Fahrzeug in schiefer Ebene den Bulacher Berg hinauf, wohlgemerkt ohne jeden Ballastentwurf. Parallel dem Tunnel überfliegen wir das Bergplateau in etwa 650 Meter Höhe, um uns hernach wiederum auf die Höhe des Tunnelausgangs mit dem Höhensteuer herabzudrücken. Durch ein kleines Seitental backbord steuernd, gelangen wir nunmehr in das Tal der Reuss, das mit etwa 55 Stundenkilometer schnell durchflogen wird. Kurz nach Mittag erscheinen vor uns die blauen Flächen des Zuger und Vierwaldstätter Sees, erheben sich vor uns die Bergklötze des Pilatus und des Rigi, dahinter erblicken die entzückten Augen die Schneeflächen der Riesen des Berner Oberlands. Bald sind wir über Luzern. Die Fahrt geht mitten auf die Seefläche den Pilatus entlang, unter uns durchfurchen die weissen Dampfer den See, bedeckt mit jubelnden und schreienden Menschen. Die Strassen, der Promenadenkai vor dem Schweizerhof, alles ist schwarz wie von wimmelnden Ameisen. Wir wenden jetzt scharf nach links auf Küssnacht zu.

Während bisher die Fahrt mit oder wenigstens nicht gegen die allgemeine Windrichtung gegangen war, beginnt von jetzt an das Manövrieren gegen die Windrichtung, was wir sofort bemerken, als wir die Passhöhe von Küssnacht, auch für uns eine enge Gasse, überschreiten. Bald sind wir über dem Zuger See, dessen hellblaue Wasserfarbe besonders auffällt. Wir wenden uns südwärts zur Enge von Rothenbach. Hier können wir schon beobachten, wie wechselnd die Windstärken im Gebirge sind. In dem engen Felsenpass drängen sich die Stromfäden des Windes derart zusammen, dass wir kaum mit einem Meter Geschwindigkeit vorwärtskommen. Doch das Felsentor besitzt nur geringe Länge, bald sind wir im

breiten, südlichen Teil des Sees, in flotter Fahrt geht es auf Zug zu. Wir wollen zum Zürcher See hinüber. Das ist nur möglich, wenn wir den hohen Felsrücken von Horgen, durch den die Gotthardbahn im langen Tunnel nach Zürich bricht, überfliegen können. Wir müssen zu diesem Zweck auf etwa 830 Meter Höhe ansteigen und noch dazu gegen einen ziemlich lebhaften Nordostwind, der auf dem See mit etwa sechs Meter strömte, über den Pass aber viel stärker dahinbrauste.

Im Vertrauen auf unser wackeres Schiff wurden die Höhensteuer emporgeschoben, und sofort flogen wir in schräger Fahrtrichtung nach oben, über Baar der Passhöhe zu. Der Pass von Horgen wird für die Luftschiffahrt durch einen hohen, tafelförmigen Berg erschwert, an dessen linker Seite ein enges Tal herabsteigt, durch das wir hindurchmussten. Hier zeigte sich die Navigation besonders interessant. In dem engen Tal drängten sich die Luftmassen zu einem neuen, stärkeren Strom zusammen, der noch dazu abwärts floss und das Aufsteigen des Luftschiffes zu hemmen suchte. Hier zeigten die Höhen- und Seitensteuer ganz ihre hervorragenden Eigenschaften. Trotz des absteigenden Luftstroms drückten wir das in allen Fugen zitternde Luftschiff in die Höhe, uns allmählich, aber sicher der Passhöhe nähernd. Das Vorwärtkommen war an einzelnen Punkten, wo die Talbildung sich stark verengte, besonders schwierig. Mitunter wurden wir tatsächlich zurückgetrieben, ein Beweis, dass wir zeitweise gegen einen Wind von mehr als 15 Metersekunden anfuhrten. Dann mussten wir andere Teile des Passüberganges durch unsere Seitensteuerung suchen, wo wir einen gewissen Windschatten vermuten konnten. Bei diesen Drehungen und Abtriften war das Tal mitunter so eng, dass wir fürchteten, das Heck unseres Schiffes berühre bei der Drehung die Talwand beziehungsweise die Berglehne. Aber alles gelang vortrefflich dank der wunderbaren Organe unseres Schiffes.

Um 1 Uhr 50 Minuten befanden wir uns über der Passhöhe in 840 Meter Seehöhe. Vor uns lag in seiner ganzen Längenausdehnung der Zürcher See. Im hellen Sonnenschein lagen die blühenden Gestade zu unseren Füßen, wo unsere grössten Dichter Goethe und Klopstock sich begeisterten, wo einst Ulrich von Hutten litt und starb. In wundervollem Aufbau an den Berglehnen lag die bedeutendste Stadt der Schweiz bald zu unseren Füßen.

Uns möglichst niedrig haltend, flogen wir über das Häusermeer dahin. Sofort stockte der Verkehr, in dunklen Haufen standen auf allen Strassen die Menschen mit emporgereckten Köpfen und emporgestreckten Händen.

Die eigentlich beabsichtigte Fahrt nach dem Wallensee und in das Rheintal mussten wir leider aufgeben, denn dort standen dunkle mächtige Gewitterwolken, die aufzusuchen nicht ratsam schien. Wir wandten uns deshalb nordostwärts Winterthur zu. Die Fahrt ging die Bahn entlang, mit einem Zuge fuhren wir eine Zeitlang um die Wette, keiner überholte den anderen. Etwas vor vier Uhr waren wir über Winterthur, nach fünf Uhr über Frauenfeld. Um 1/2 6 Uhr erblickten wir wiederum die weite Fläche des blauen Bodensees, hell erschien in der Abendsonne die Heimstätte unseres Luftschiffes, die gewaltige Reichshalle, uns zur direkten Heimfahrt einladend. Doch die ermüdeten Männer widersanden tapfer dem lockenden Gruss. Galt es doch, unser Versprechen einzulösen, Rorschach und das Rheintal aufzusuchen. Nach so vielen Schönheiten und Naturwundern brachte die Heimfahrt doch wieder Neues, wenn nicht das Schönste: den Sonnenuntergang über dem Bodensee. Eine rote Feuerkugel hing der Sonnenball über der rot schimmernden Wasserschale, während wir direkt in den roten Glanz hineinfuhren. Im stillen Abendfrieden lagen die Ufer des Sees, als hellleuchtende Sterne strahlten die Lichter der Uferstädte. In zwölfstündiger Fahrt hatten wir Städte und Berge überflogen, Grenzen verschiedener Staaten gekreuzt, immer Herren unseres Schiffes, immer Meister im flutenden Luftmeer, wahre Eroberer des Luftozeans.

Neben mir aber stand der Mann, der dies alles gegen den Widerstand einer ganzen Welt geschaffen, in ruhiger, aber stolzer Bescheidenheit da. Ein mildes Lächeln verklärte seine ruhigen Züge, als er auf seine Arbeitsstätte, den Bodensee, herabblickte. Die Abendsonne beschien das edle Antlitz und küsste es mit dem Hauche der Unsterblichkeit.“

Zwei Tage nach der Schweizerfahrt durfte Graf Zeppelin dann das Württembergische Königspaar in die Gondel seines Luftschiffes steigen und in mehrstündiger Fahrt den See überfliegen sehen, der Welt ein Zeichen, wie sicher und gefahrlos man dem modernsten Luftvehikel selbst wertvollstes Menschenleben anvertrauen darf.



Das Modell I verlässt am 2. Juni 1900 die Halle zum ersten Aufstieg.

Ph. Schöll.

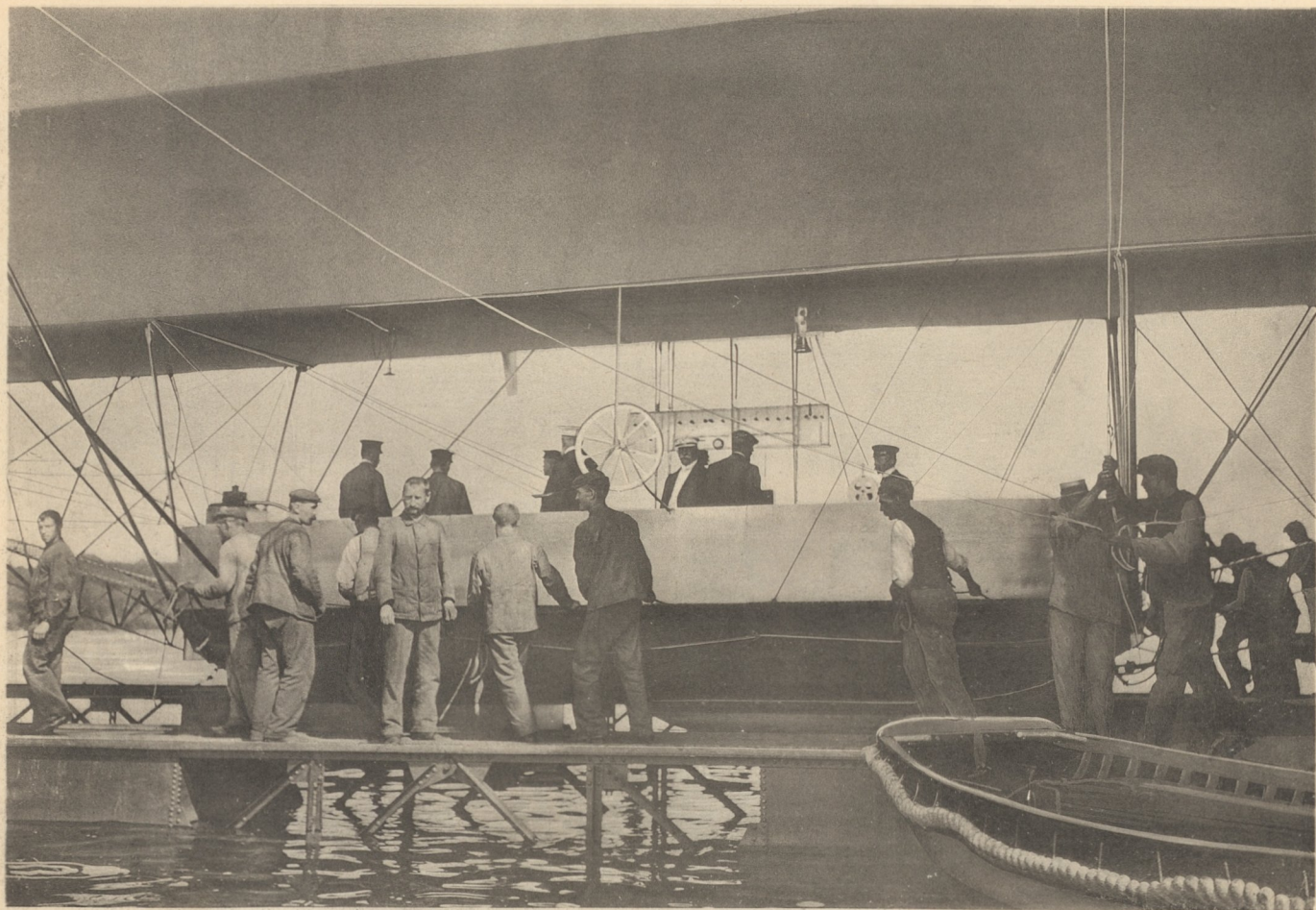
Fernfahrt nach Mainz.

Mitte Juli 1908 wiederholte Graf Zeppelin mit einer neuen Gasfüllung den Versuch, die Fernfahrt auszuführen. Allein auch diesmal verhinderten allerlei missliche Umstände die Durchführung. Endlich am 4. August war das Schiff wieder fahrbereit und es erfolgte nun jene sensationelle Triumphfahrt durch ganz Süddeutschland, die für lange Zeiten ein unvergessliches, geschichtliches Ereignis sein wird. Wir geben im nachstehenden eine Schilderung dieser Fahrt auf Grund der Eindrücke und Beobachtungen mehrerer Mitfahrenden. „Heimlich hatte Graf Zeppelin die Vorbereitungen zu dieser Fernfahrt getroffen. Kurz nach 4 Uhr in der Frühe am 4. August 1908 verliess er mit seinem Stabe das „Deutsche Haus“ und bei dunkler Nacht ging es in der kleinen „Württemberg“ auf den schweigenden See hinaus

nach Manzell. Der Morgenstern stand hell am Himmel; der Kampf zwischen Tag und Nacht hatte noch nicht begonnen. In der Halle fanden wir alles in fieberhafter Tätigkeit. Das Luftschiff hing in seinen Flaschenzügen unter den Dachbalken, die äussere Umhüllung wurde noch an den Enden geknüpft, das Abwägen des Schiffes war noch nicht vorgenommen. Während die letzten Arbeiten am Schiffe vollendet wurden, verstaute man Passagiergut und Proviant in den Gondeln, die Mitfahrenden begaben sich auf ihre Plätze im Luftschiff und kurz nach 6 Uhr sah man den langen Leib des Fahrzeugs aus seiner Halle hervortreten. Die wenigen Bote, die ringsum sich zu der frühen Stunde eingefunden hatten, grüssten still und freundlich. Ein Stückchen liess man das Schiff vom Wind in den See hinaus treiben, dann begannen die Schrauben zu arbeiten und majestätisch stieg der gelbe Wundervogel sicher in die Luft empor. Wir

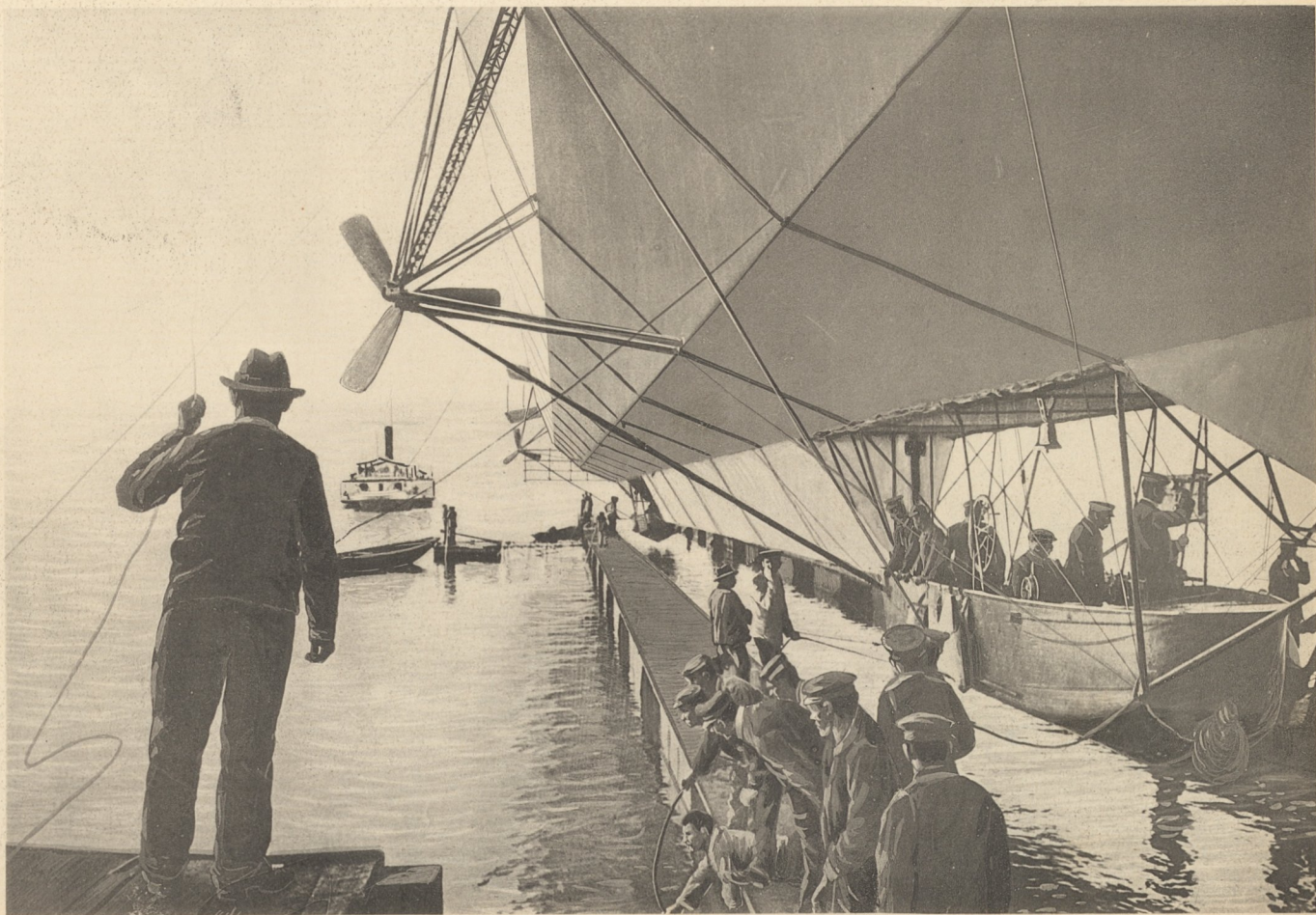


Graf Zeppelin kehrt mit seiner Tochter Hella von der Fahrt zurück, begrüsst vom Reichskommissar. Ph. Schwarz.



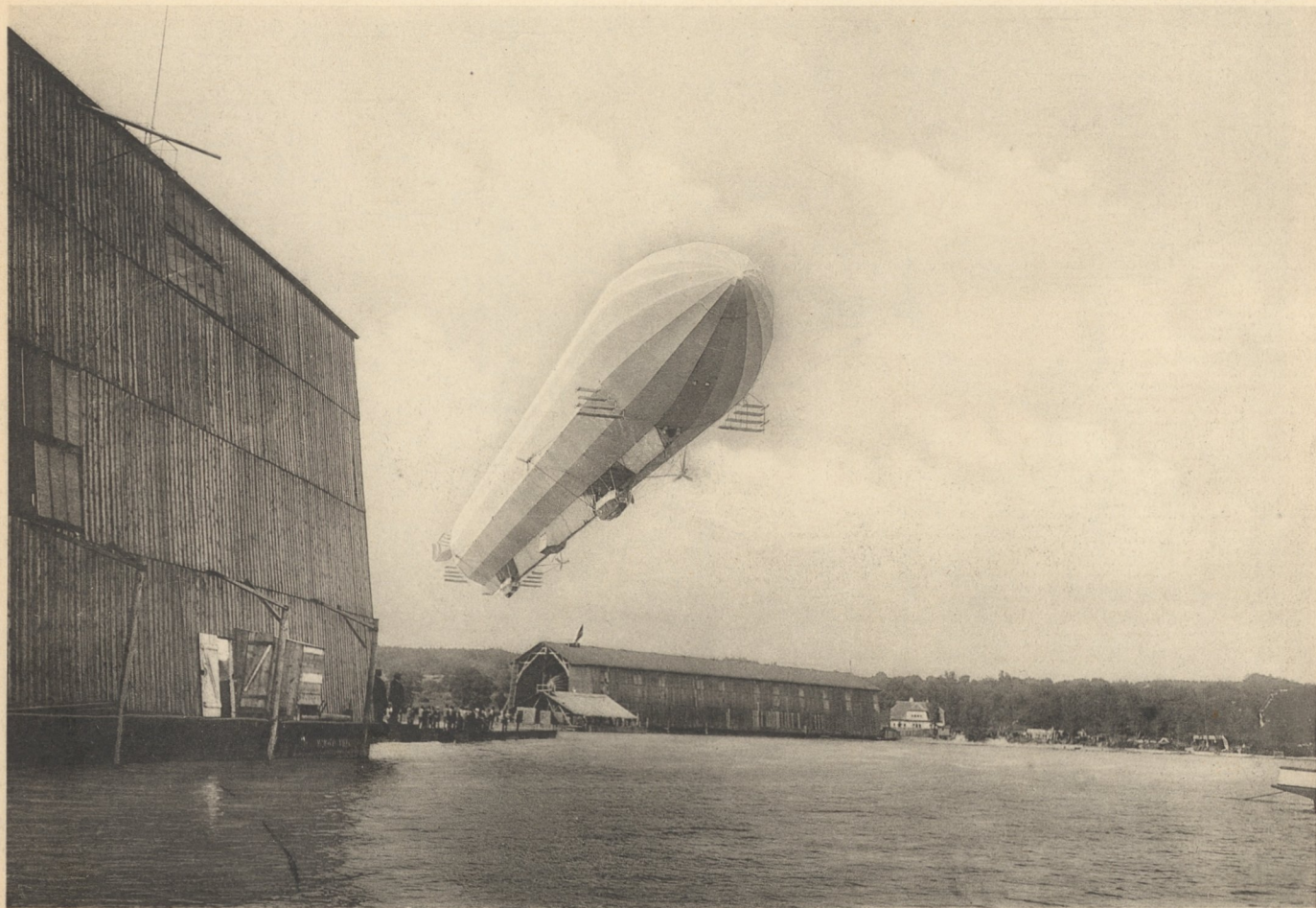
Der König von Württemberg in der Gondel. (3. Juli 1908.)

Ph. Schwarz.



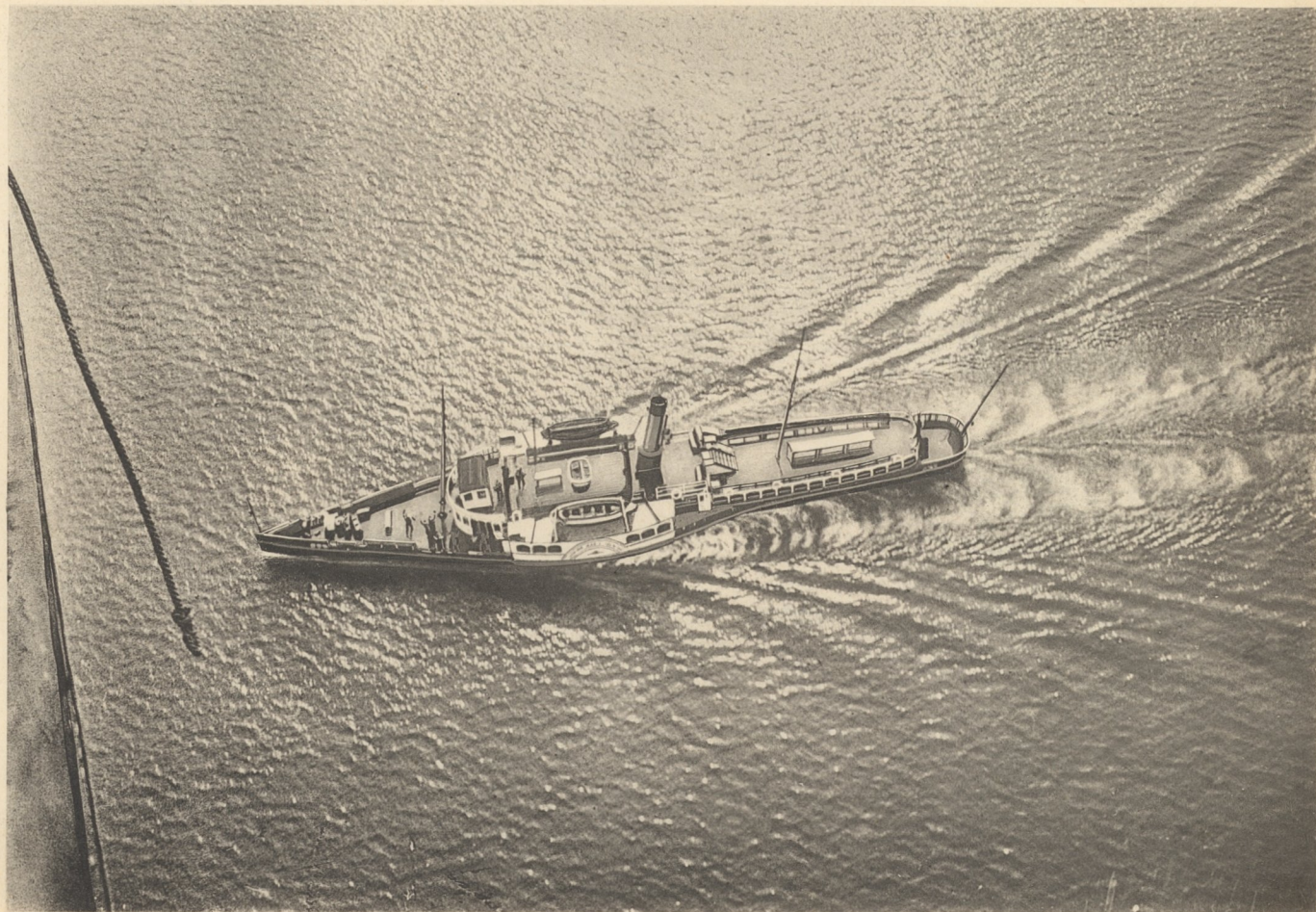
Ausbringen des Luftschiffes.

Geh.-R. Hergesell.



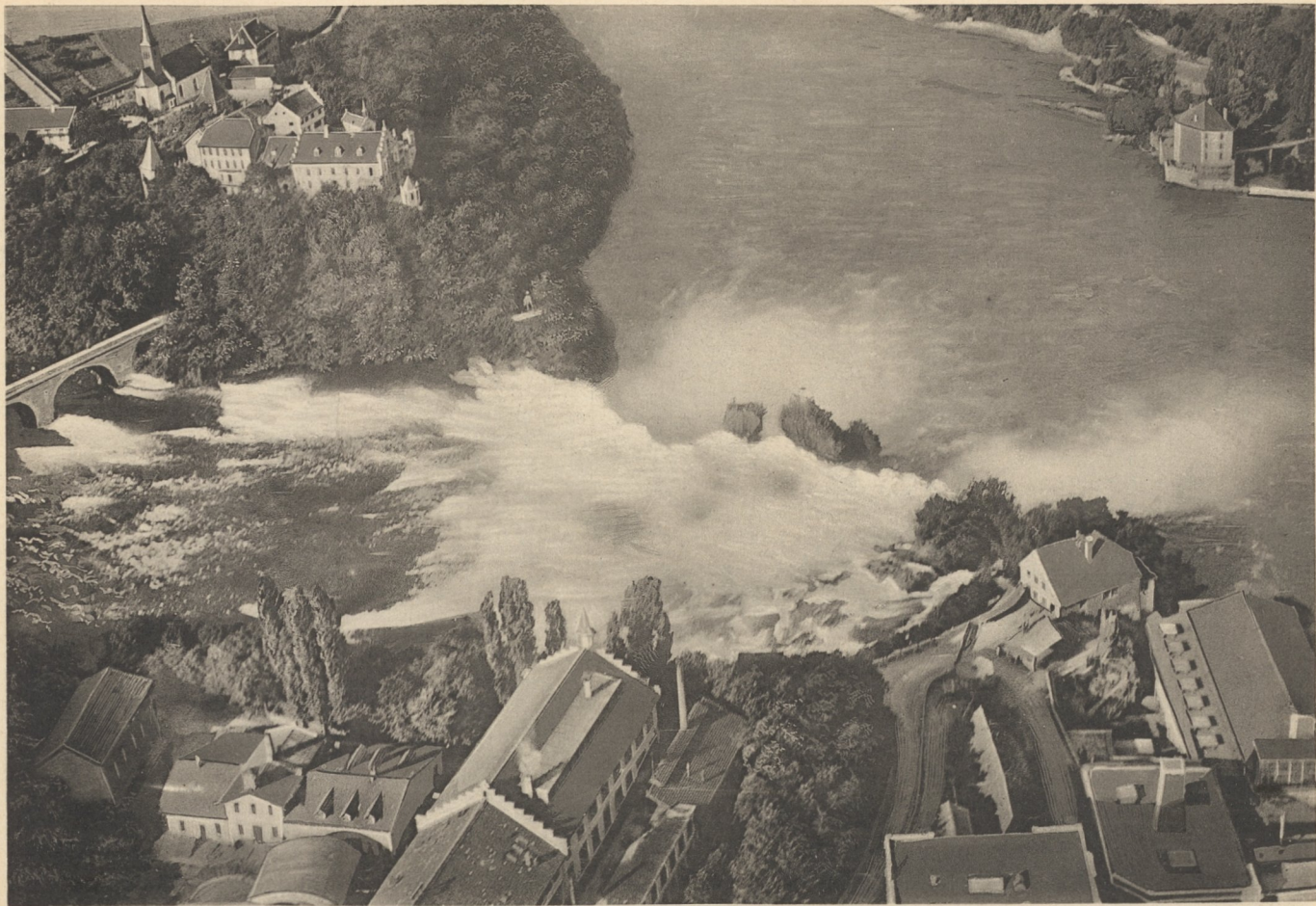
Das Luftschiff mit dem König in der Gondel steigt direkt von der Halle in die Luft empor.

Ph. Schwarz.



Oesterreichischer Bodenseedampfer vom Ballon aus aufgenommen.

Geh.-R. Hergesell.



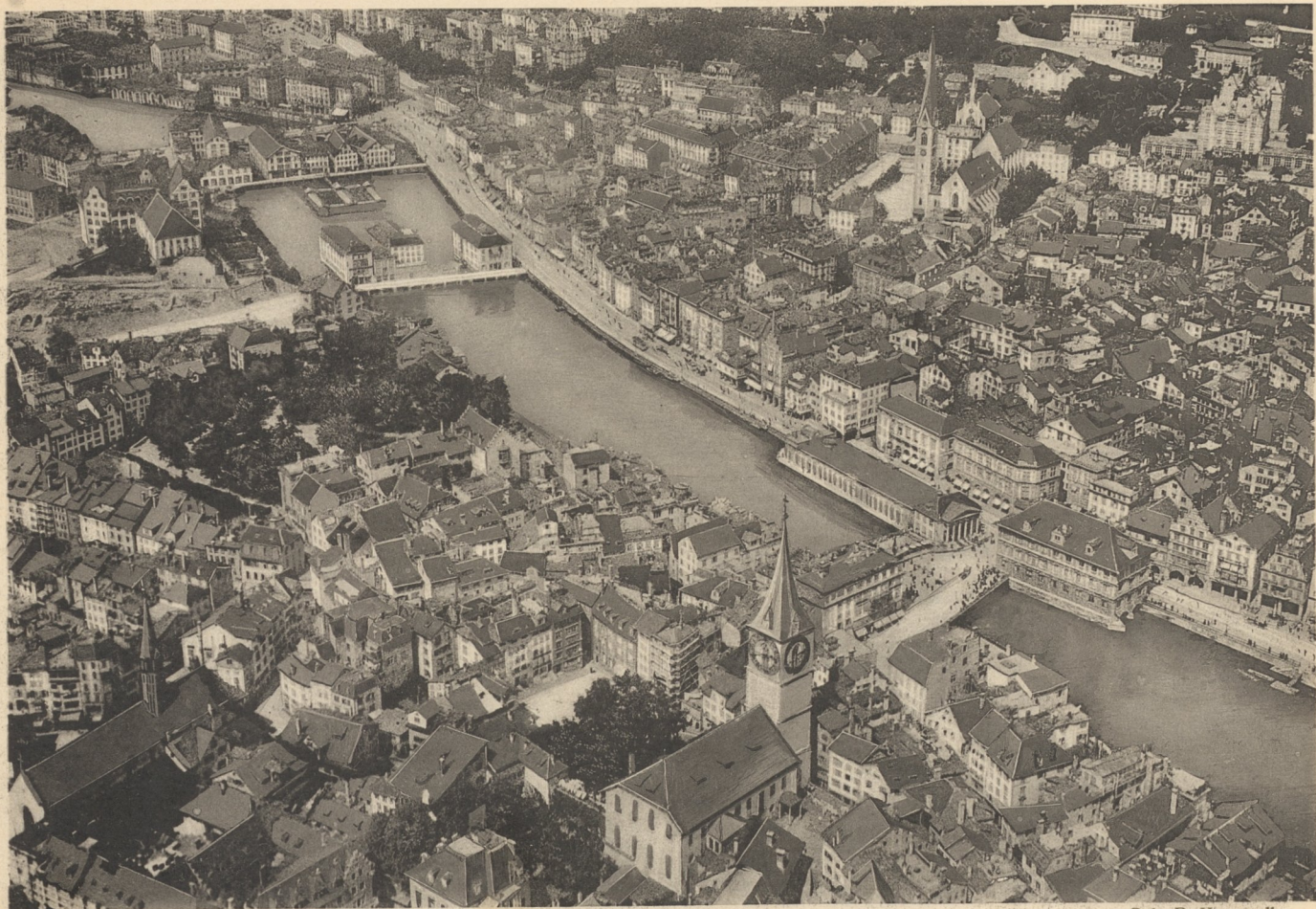
Der Rheinfall bei Schaffhausen vom Ballon aus aufgenommen.

Baron v. Bassus.



Luzern vom Ballon aus aufgenommen.

Geh.-R. Hergesell.



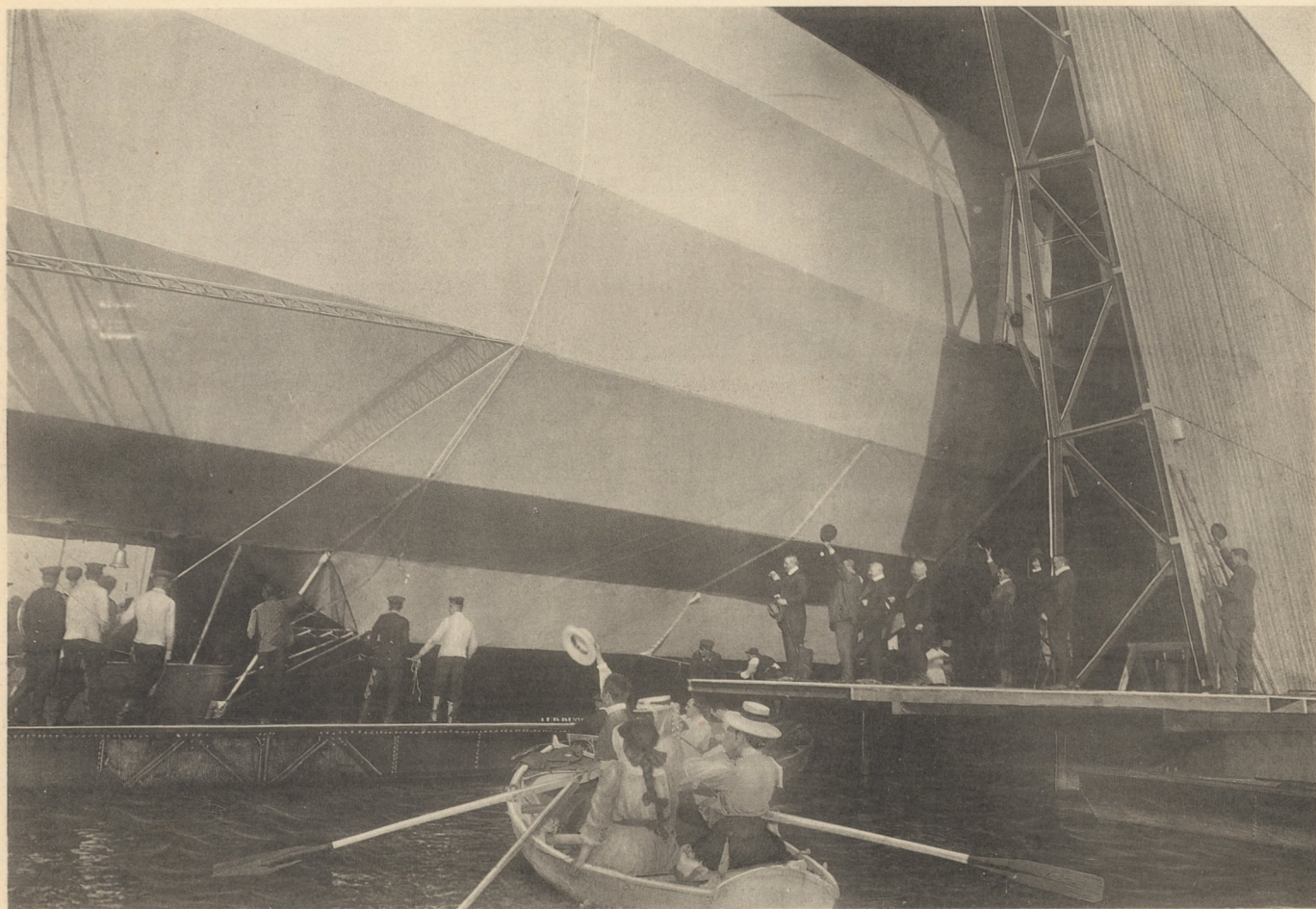
Zürich vom Ballon aus aufgenommen.

Geh.-R. Hergesell.



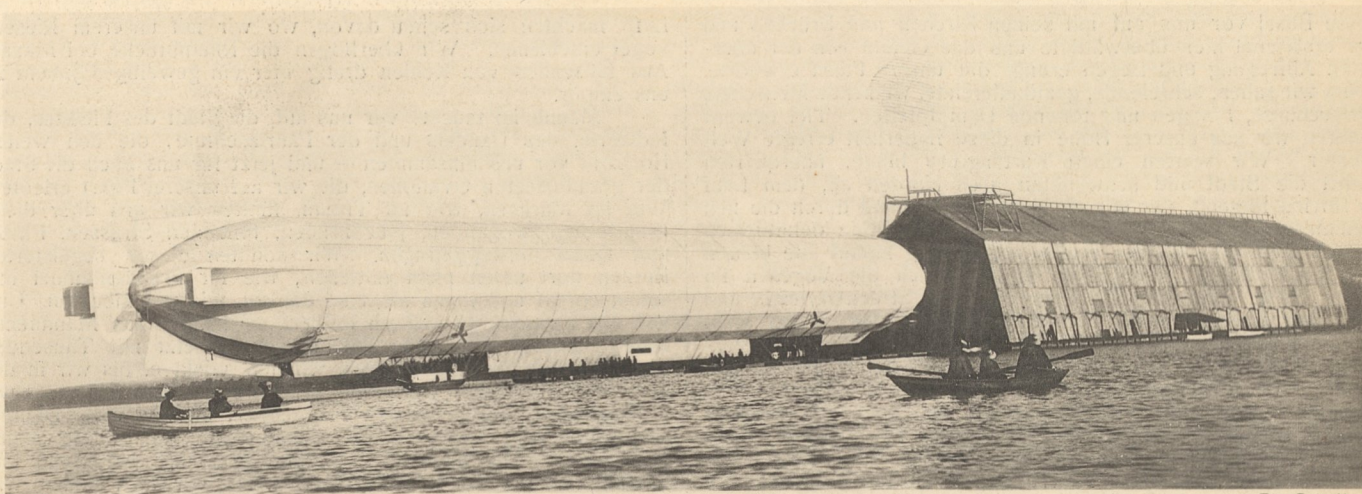
Zürich vom Ballon aus aufgenommen.

Geh.-R. Hergesell.



Reichskommissar Lewald begrüsst Graf Zeppelin und seine Tochter.

Ph. Schwarz.



Das Luftschiff zum Antritt der Fernfahrt 4. August 1908, 6 Uhr früh.

Ph. Scholl.

machten eine lange Schwenkung nach Westen und flogen in etwa 100 m Höhe über den See direkt auf Konstanz zu. Ganz überraschend waren wir hier eingetroffen, aber doch standen hunderte von Menschen auf Strassen und Plätzen und winkten uns mit Tüchern und Mützen ein „Glückliche Reise“ zu, während wir in den Untersee hineinsteuerten. Die Mainau rechts, die prächtigen Schlösser links liessen wir im Fluge hinter uns und das enge Rheintal nahm uns schnell wieder auf. Nach Stein und Hohenklingen hatte man unsere Ankunft schon gemeldet. Die Menschen standen hier gedrängt auf der Rheinbrücke am Ufer und, donnernde Salutschüsse sandte man von Hohenklingen zu uns herüber. Schaffhausen tauchte vor uns auf und Wolken weissen Dampfes, denen nach geraumer Zeit ein Knall erst folgte, zeigten uns, dass man auch hier mit Freudenschüssen unsere Fahrt begrüßte. Wieder flogen wir über die donnernden Wasser

des Rheinfalls hinweg und hier begann dann eine dem Schiff noch neue Route. Ein Güterzug kam links aus Eglisau heraus und versuchte mitzukommen. Sehr bald musste er aber diese Absicht aufgeben. Links öffneten sich Einblicke in herrliche Täler. Die Aare kam aus ihren Bergen herunter. Weit hinaus konnten wir verfolgen, wie ihr helles Gletscherwasser unvermischt mit dem des Rheins zusammenfloss. Rechts zogen sich die grünen Hänge des Schwarzwalds hinauf. Aus deren verstreuten Einzelgehöften liefen die Menschen heraus und machten sich uns durch Winken mit riesigen Tüchern bemerkbar.

Reizend baute sich Laufenburg in die Felsen hinein, die Rheinschnellen aber kurz dahinter wollten aus der Höhe uns nicht sonderlich imponieren. Waldshut, Säckingen zogen an uns vorüber, alles mit winkenden, rufenden Menschengeschaaren besät und bald tauchte im verbreiterten Tale des Rheins das

Grosse Basel vor uns auf mit seinen Kirchen und Brücken und Zum erstenmal hier überwältigte uns das Gefühl von der unerhörten Aufregung und Begeisterung, die unsere Fahrt erweckte. Wohin wir sahen, schreiende, gestikulierende, winkende Menschen, Böllerschüsse, Flaggen und tönende Dampfpfeifen. Tief bewegt schauten wir aus unserer Höhe in diese fieberhaft erregte Welt hinunter. Wir warfen einen Kartengruss hinab, überquerten schnell die Stadt und schwenkten nach Norden ab, dem Lauf des Rheins folgend, der wie ein dunkles Stahlband durch die hell schimmernde Landschaft sich schlängelte. Weithin dehnte sich vor uns die flache Ebene, rechts zogen lang hinauf die blauen Schwarzwaldberge, zur Linken verloren sich die Vogesen im fernen Dunst. Wir wussten, dass wir diese Strecken leicht und sicher mit unserem guten Schiff erobern würden, wenn nicht ein unvorhergesehener Zufall sich ereignete. Wie selbstverständlich verfolgten wir unsere Strasse, das Schiff voll in der Gewalt haltend, nach Belieben auf- und abwärtssteigend. Neubreisachs Festungswerke überflogen wir und schauten indiskret in militärisches Geheimnis. Weit drüben am Fusse blauer Berge dehnte sich Freiburg aus. Und nun kam Strassburg, das Schönste wohl auf unserer Fahrt! Aus weiter Ferne schon hatte das Münster zu uns herübergegrüsst, wie ein Leuchtturm für den Schiffer der Luft, und bald fuhr unser Schiff über die Vorstädte in die altherwürdige Metropole des Deutschthums im Elsass hinein. Viel Schönes sahen wir auf unserer Fahrt, der Anblick des Münsters aber in seinem Flaggenschmuck, rauchend von den Böllerschüssen, deren Dampf das feine Filigranwerk dieses Wunderbaues wie mit einem duftigen Schleier umzog, von unten bis zur höchsten Spitze mit jubelnden, fahnschwenkenden Menschen besetzt, wird stets am hellsten in unserer Erinnerung strahlen. Wir fuhren tief hinab und möglichst nahe an dem Turm vorbei. Eine Orgie des Jubels, ein Exzess der Begeisterung war alles, wohin wir blickten, wie über einen brausenden Ozean der Freude, des Stolzes, des Glückes, fuhren wir über dieses Strassburg hinweg, zu Tränen gerührt, kaum unserer Gefühle Herr.

„O Strassburg, o Strassburg, du wunderschöne Stadt!“ Und schon fuhren wir wieder über dem Rheine dahin. Hunderte von Radfahrern und Automobilisten ergossen sich aus den Toren Strassburgs uns nach. Das Vieh auf der Weide, die Vögel in der

Luft, machten sich scheu davon, wo wir mit unserem Riesenvogel erschienen. Wir überflogen die Rheinbrücke bei Maxau. Aus tausenden von Kehlen drang hier ein gewaltiges Jubeln zu uns empor.

Mannheim tauchte vor uns auf, die Stadt des Fleisses, der Industrie, des Handels und der Fabrikschlote, die den weiten Horizont vor uns umsäumten — und jetzt für uns auch die Stadt der grandiossten Ovationen, die wir auf unserer Fahrt erlebten. Wie im Märchen, wie im Traum, fühlten wir uns über diese brandenden, wogenden, jauchzenden, tönenden Strassen, Plätze und Quais hinweggetragen. Wir konnten diesen begeisterten Herzen dort unten nicht mitteilen, wie ihr Freudentaumel uns selbst ergriff und ihnen nicht so danken, wie wir möchten. Und wie aus Strassburgs Mauern Radler, so kamen aus Mannheims Häfen Dampfer in grosser Zahl hervor, besetzt mit Tausenden von Menschen, welche winkten, winkten, winkten, bis wir in der Ferne verschwanden. Die Rheinkähne und -Dampfer, über die wir hinwegflogen, legten schnell Flaggengala an und jeder Dampfschiffführer zog spontan seine Dampfpfeife und sandte seinen Einzelgruss. Die allgemeine Uebereinstimmung bei Hoch und Niedrig, bei Massen und Einzelnen, wohin wir auch kamen, war für uns das Erlebnis dieser Fahrt.

Bis so weit war unsere Fahrt glücklich und ohne jede Störung verlaufen. Kurz vor Worms trat leider ein Defekt an einem Motor ein, das uns schweren Schaden brachte. Die Sonne hatte unsere Ballons kräftig erwärmt und wie wir jetzt nur mit einem Motor weiterfuhren, stiegen wir schnell empor bis zu einer Höhe von etwa 1100 m. Wir verloren in der Höhe durch Abblasen der Ballons erhebliche Gasmengen. Als es später dunstiger wurde, kühlte unser Gas sich wieder ab und wir begannen zu fallen. Da gingen wir kurz vor Nierstein zwischen 2 Bühnen auf den Strom hinab, um zu reparieren. Tausende und abertausende von Menschen kamen in kurzer Zeit aus allen Himmelsrichtungen um uns zusammengeströmt, um das merkwürdige Fahrzeug, das dort auf dem Strom lag, anzustauen. Und wundervoll war es, wie diese Menschen, nachdem die erste Neugier befriedigt war, plötzlich wie auf Kommando ihr Haupt entblössen und „Deutschland, Deutschland, über alles“ sangen. Abends um 11 Uhr, als unsere Reparatur beendet und Nachtkühle eingetreten war, er-

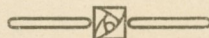
hoben wir uns wieder zur Weiterfahrt. Nach einer halben Stunde war Mainz, unser Endziel, erreicht. In einem langen Bogen von Osten nach Westen schwenkten wir um die Stadt herum und nahmen unseren Kurs wieder heimwärts, zunächst nach Worms und Mannheim. Wie am Tage der Rhein, so bezeichnete jetzt die erleuchtete Bahnstrecke unsere Route, der wir folgten. Schnell waren wir wieder über Mannheim. Dann gingen wir in südöstlicher Richtung, den riesigen Rangierbahnhof, mit seinen Tausenden Lichtern zur Linken lassend, nach dem Königsstuhl hinüber. Wir wären schnell vorangekommen, hätten in tiefer Nacht Stuttgart passiert und am Morgen unsere Ballonhalle auf dem See wieder erreicht, wenn nicht wiederum ein Defekt an der Maschinerie sich eingestellt hätte.

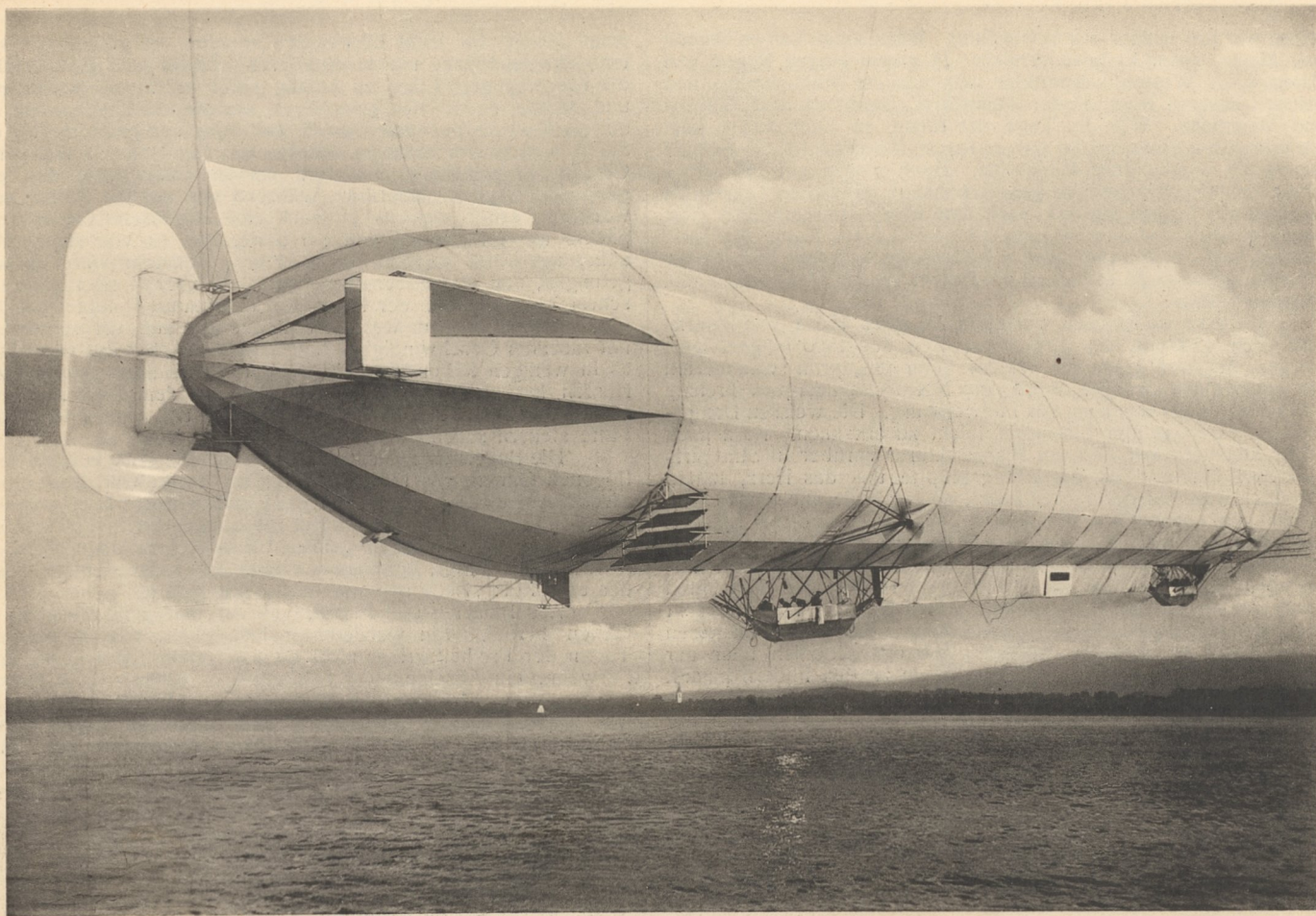
So ging es langsam vorwärts in einer Höhe von durchschnittlich 1700 m, die eine kurze Zeit auf 1800 m gesteigert wurde. Schwarz lagen die Wälder unter uns, grau schimmerten die Ackerfelder zwischen ihnen, ein Nachtschnellzugpaar kreuzte sich gerade unter uns kurz vor Ludwigsburg. Die weissen Dampfwolken waren in der Finsternis leicht zu erkennen. Kurz nach 6 Uhr steuerten wir hart am Bismarckturm vorüber in Stuttgarts Talkessel hinein. Voll Erwartung klopfte uns das Herz, hatten wir doch während der ganzen Fahrt, so reich sie auch an Schönheiten und erhebenden Momenten war, uns auf diese Episode besonders gefreut. Man erlasse es uns, zu schildern, was uns an Liebe, Stolz und Freude von unten entgegentönte und entgegenleuchtete, und was wir in unserem Herzen den dort unten wiedergaben. Unsere Feder wäre zu schwach dazu. Wie berauscht noch von den überwältigenden Eindrücken, die unser Erscheinen in der Stadt hervorriefen, befanden wir uns plötzlich über der Reinsburg und Degerloch, auf dem Wege zu den Fildern hinauf. Wir ahnten nicht, dass unsere Triumphfahrt schnell einen entsetzlichen Abschluss finden sollte. Bei Echterdingen frischte der bisher leichte Südwestwind auf. Wir merkten, dass wir mit dem

einen Motor ihn nicht überwinden konnten, so gingen wir kurz entschlossen hinab, um zu reparieren. Leicht und glatt erfolgte die Landung gegen den zu Anfang recht kräftigen Südwestwind und strafte somit alle jene Lügen, welche die Landbarkeit des starren Systems bezweifelt haben und ruhig und gefahrlos lag das Schiff auch in den nächsten Stunden auf dem Boden. Wir hatten Gas in Friedrichshafen beordert, um die Gasverluste des vergangenen Tags zu ersetzen. Während wir auf die Zufuhr noch warteten, erhob sich da plötzlich eine stürmische Gewitterböe, packte unser Fahrzeug von der Seite, riss es von seinen Verankerungen und jagte es in die Höhe. Vielleicht wäre es noch gelungen, den Ausreisser einzufangen, da aber — ein Entsetzensschrei entrang sich der Brust der Zuschauer — lohte plötzlich eine Flamme an dem weissen Ballonkörper auf, verbreitete sich mit rasender Geschwindigkeit über das ganze Schiff und vernichtete es in wenigen Sekunden. Ein elender, zerrissener, geschwärzter Haufen lag als Ueberbleibsel von dem auf dem Felde, was wir vor wenigen Stunden noch zuversichtlich und sicher durch die Lüfte steuern sahen.“

Die Begeisterung, mit der das deutsche Volk in allen überflogenen Gauen das Luftschiff begrüsst hatte, war kein bloßes Strohfeuer gewesen. Auch über das Unglück hinaus blieb man dem Schiff und seinem Erbauer treu. Wie bei dem Siegesfluge des Ballons ein Jubelsturm im ganzen Lande sich erhoben hatte, so stark, noch stärker, durchbrauste jetzt das ganze deutsche Land der eine Ruf: „Helft unserem Grafen Zeppelin!“

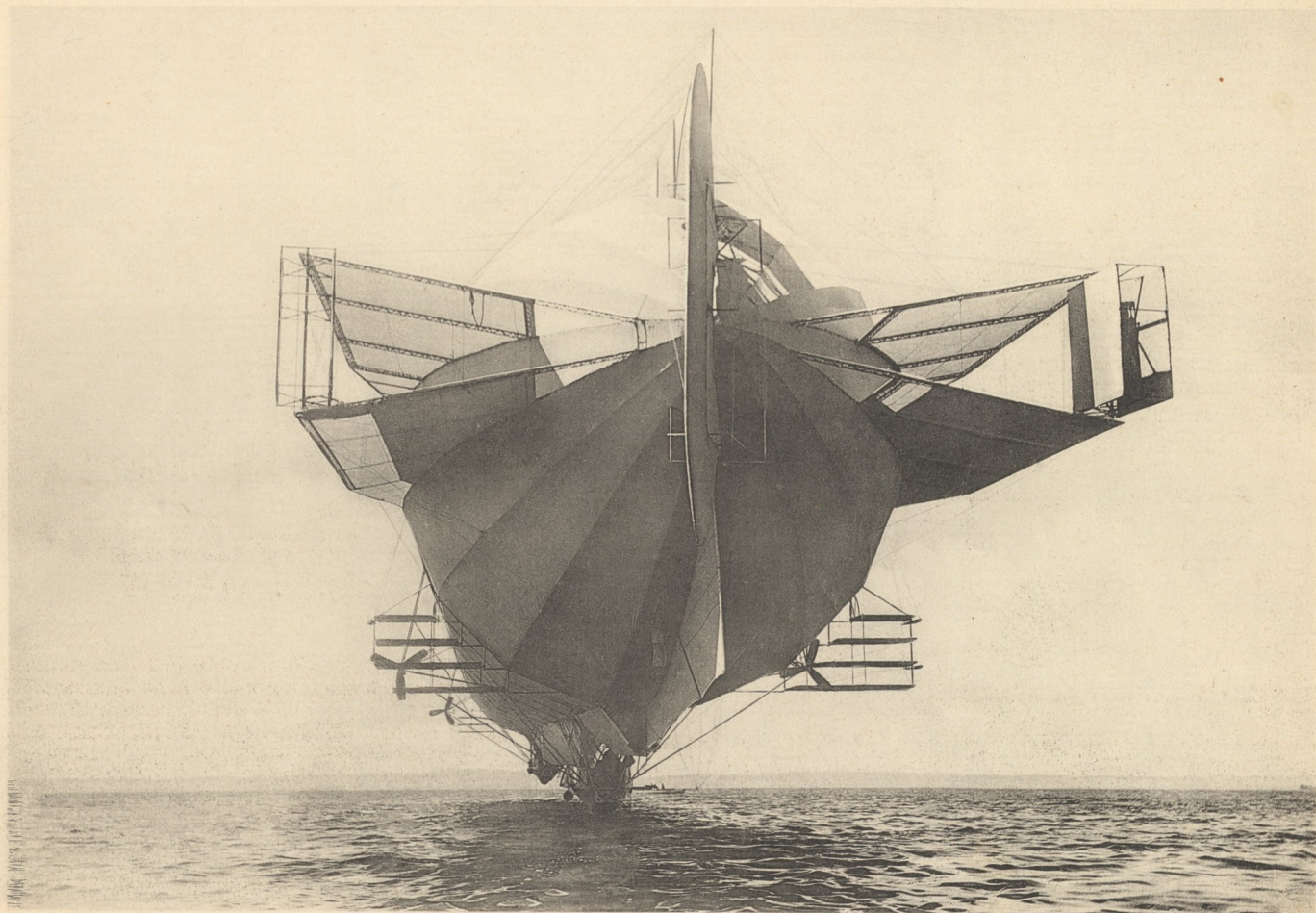
Aus Palästen und Hütten, von Alt und Jung strömten die Gaben herbei. Ein wunderbarer Idealismus, wie er seit den Tagen der Freiheitskriege nicht da war, erfasste das ganze Volk. Fürwahr, ein Abschluss der Fahrt, wie er schöner nicht gedacht werden kann. Aus dem Unglück wurde ein Glück, nicht nur für den genialen Grafen, sondern in noch höherem Masse für das deutsche Volk, das sich dadurch über sich selbst hinaus erhob





Abfahrt und Aufstieg des Luftschiffes am 4. August 1908 zur grossen Fahrt.

Ph. Scholl.



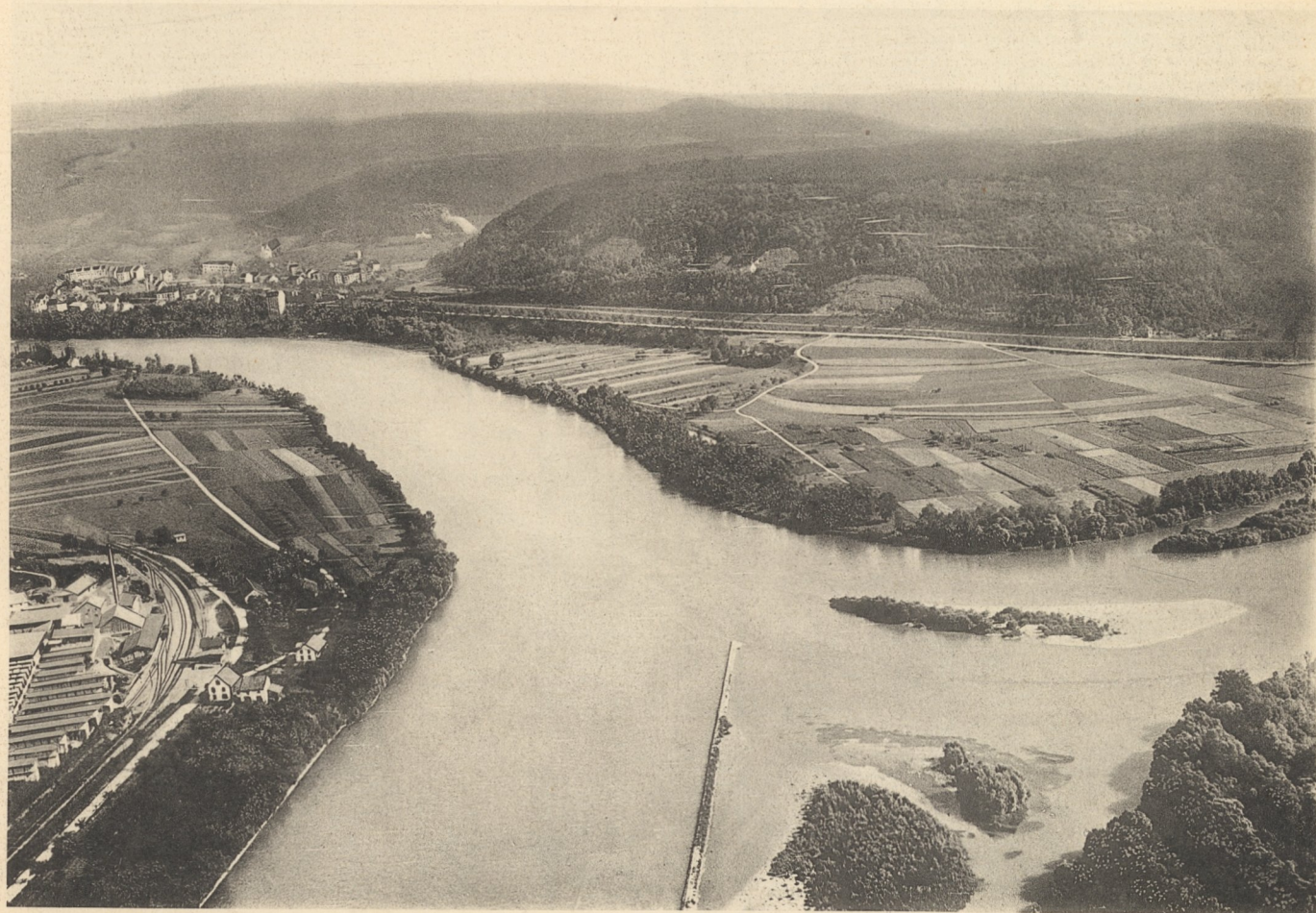
Rückseite des Luftschiffes mit den Steuern.

Ph. Scholl.



Schaffhausen vom Luftschiff aus aufgenommen.

Baron v. Bassus



Einfluss der Aare in den Rhein vom Luftschiß aus aufgenommen.

Baron v. Bassus.



Basel vom Luftschrift aus aufgenommen.

Baron v. Bassus



Basel vom Luftschiff aus aufgenommen.

Baron v. Bassus.



Breisach vom Luftschiff aus aufgenommen.

Baron v. Bassus.



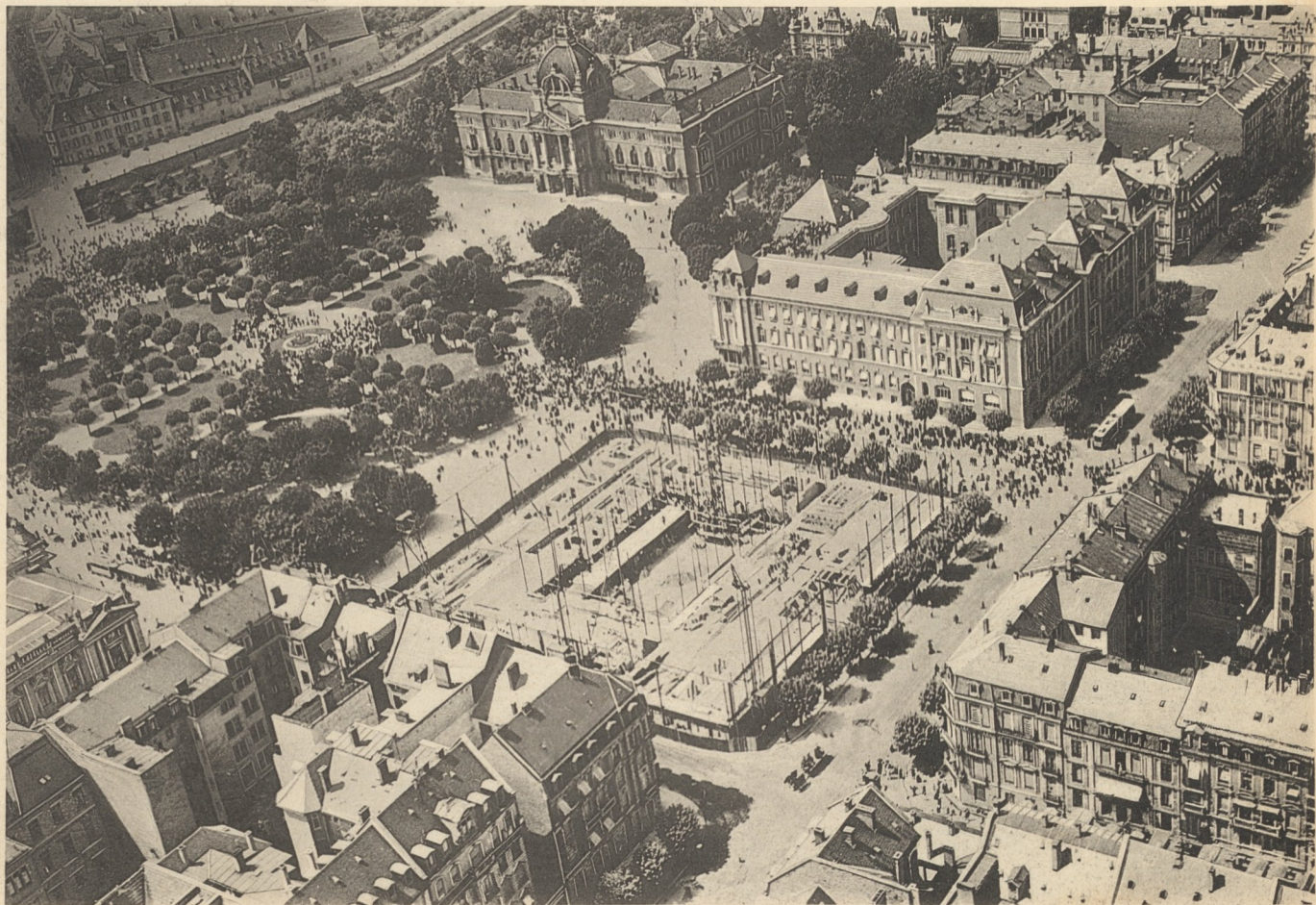
Strassburg vom Luftschiff aus aufgenommen.

Baron v. Bassus.



Strassburg vom Luftschiiff aus aufgenommen.

Baron v. Bassus.



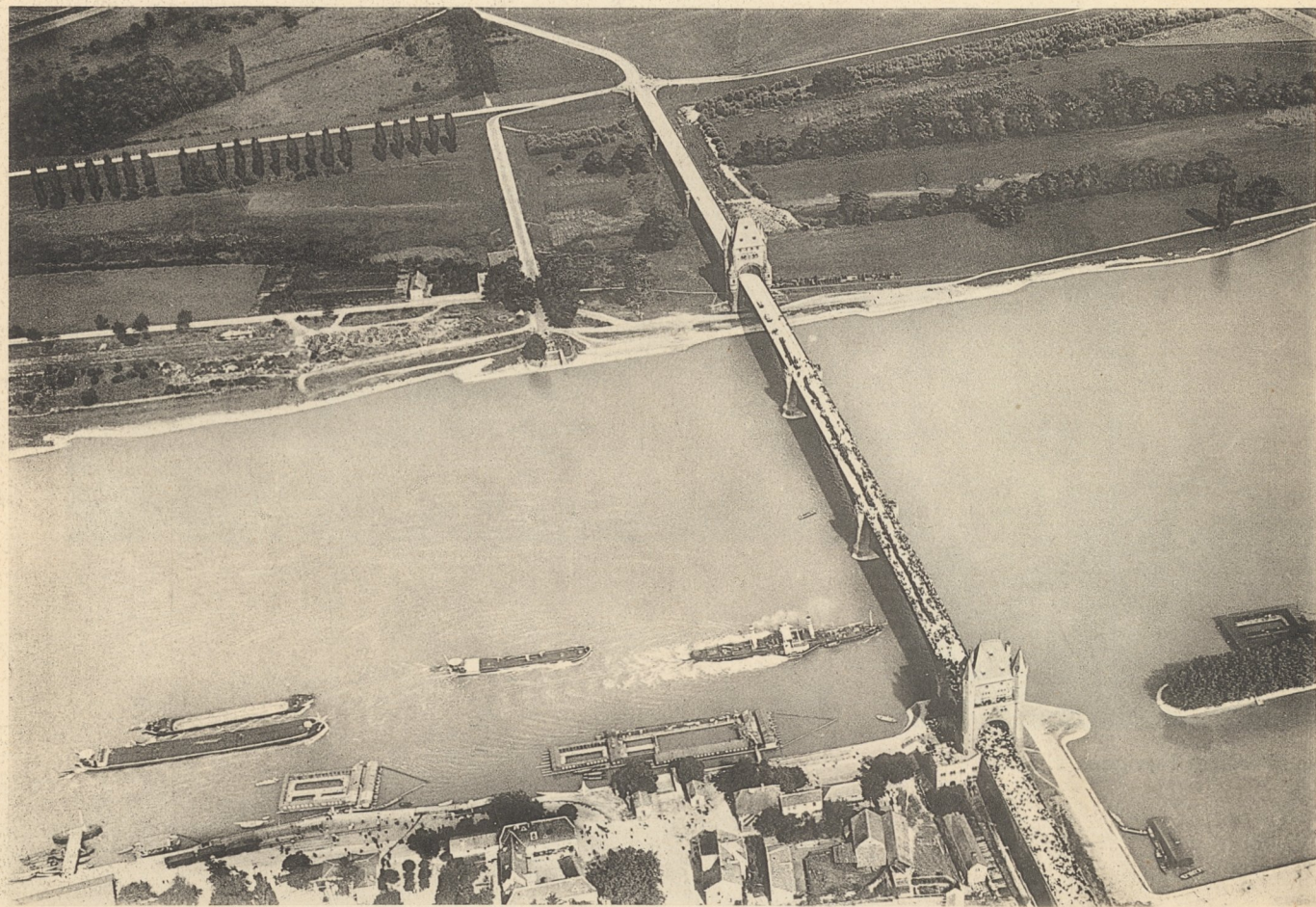
Strassburg vom Luftschiff aus aufgenommen.

Baron v Bassus.



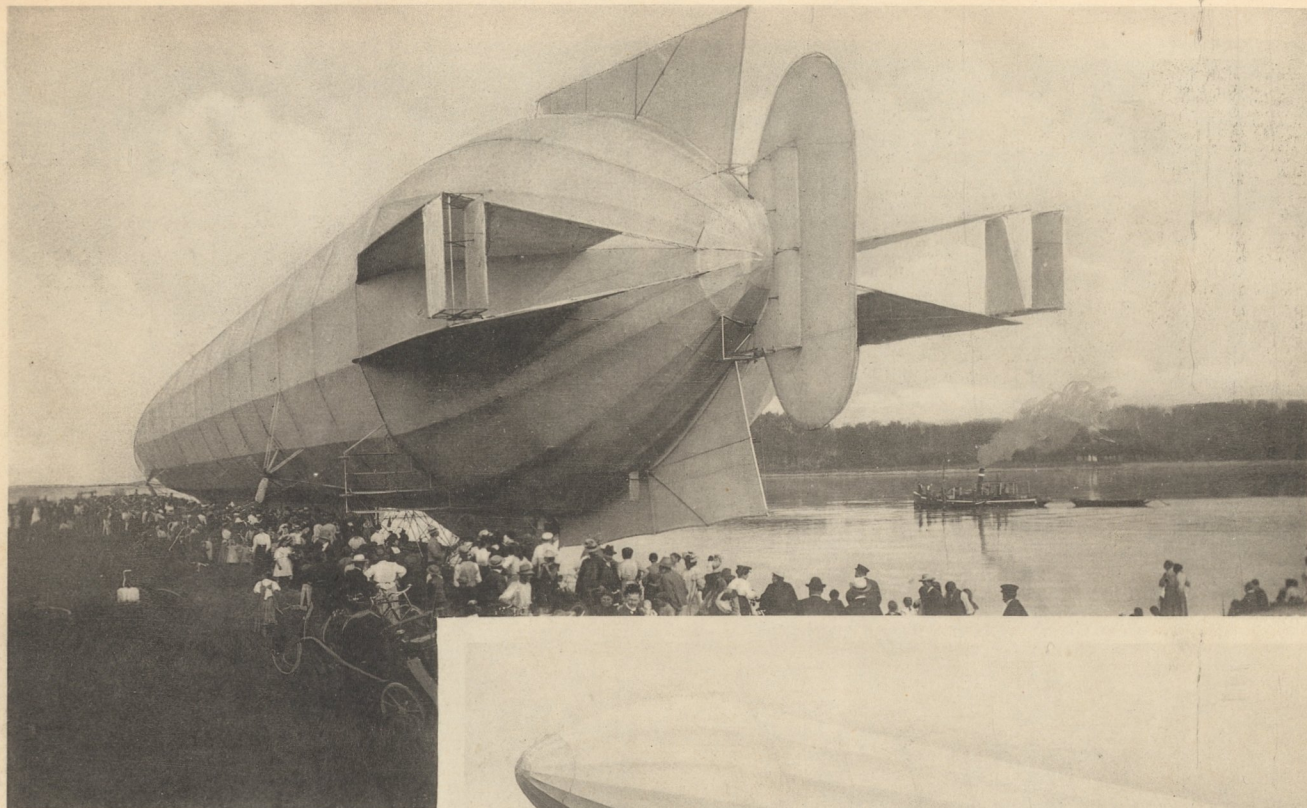
Mannheim vom Luftschiff aus aufgenommen.

Baron v. Bassus.

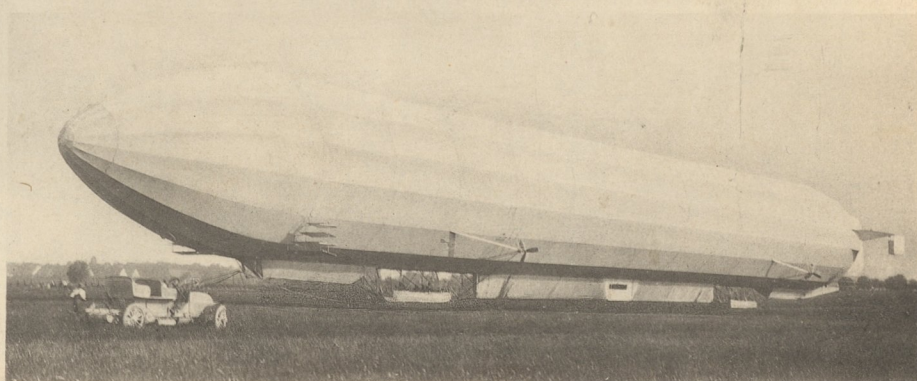


Worms vom Luftschiß aus aufgenommen.

Baron v. Bassus.



Landung Oppenheim a. Rhein.



Landung Echterdingen ohne jede fremde Hilfe.