

AB 1

Rund um die Erde!

LZ 127
und seine ruhmreichen Fahrten

Filmdienst, Dresden-H. 1



Allen Gewalten zum Trotz sich erhalten,
nimmer sich beugen,
kräftig sich zeigen,
rufet die Hilfe der Götter herbei!

Noch klang allerorten der Jubel nach, mit dem das stolze Luftschiff ZR III (L Z 126) auf seinen Fahrten über Deutschland, über den Ozean und die Neue Welt begrüßt worden war. Noch erfüllte es jeden Deutschen mit Wehmut und Stolz, wenn er von der „Los Angeles“ las oder hörte, von „unserem Schiff“, das auf Reparationskonto an Amerika verkauft werden mußte, dort aber urplötzlich aus heller Begeisterung für deutsche Tatkraft und deutschen Geist das zerrissene Band deutsch-amerikanischer Freundschaft von neuem knüpfte.

1. Bild: Luftschiffwerft Friedrichshafen.

(Rechts Luftschiffhalle I, an deren Stelle demnächst die neue Werfthalle in den Ausmaßen 50×50×250 m für das Luftschiff L Z 128 errichtet werden soll.)

Da erklang von Friedrichshafen her ein Ruf um Hilfe:

An das Deutsche Volk!

Aufruf zur Zeppelin-Eckener-Spende.

22. August 1927.

Deutsche! Schon einmal hat ganz Deutschland von der Memel bis zum Bodensee in einmütiger Begeisterung das Werk Zeppelins, das Wahrzeichen des Willens, der Sehnsucht und der Größe des Menschengestes ist, getragen und als Nation fortgeführt; damals nach Echterdingen. Wieder ergeht der Ruf, dieses Werk, das Gemeingut des deutschen Volkes, nicht untergehen zu lassen und die Schöpfung Zeppelins der wissenschaftlichen Forschung dauernd zu erhalten. Wir alle wissen, wie es vor einem Jahre war, als ZR III (L Z 126), das glücklichste Schiff, über Deutschland flog und wie dann eine Welt von Spannung und Bewunderung die Fahrt nach Amerika durchlebte. Aus dem armen, bedrängten und gefesselten Deutschland stieg eine der größten Kulturthaten frei und leuchtend hervor. — Wir haben es erlebt: das Echo der unge-

heuren, brüderlichen Begeisterung Amerikas, als der ZR III über Newyork erschien, flog nach Deutschland zurück. Der Zeppelin und sein Führer Dr. Eckener hatten eine stolze große Kulturaufgabe erfüllt. Zum erstenmale nach trüben bitteren Jahren erwarb sich der deutsche Name wieder Geltung und Ruhm. Deutschland hatte eine Weltleistung erbracht, die klar und unbestechlich für seinen Willen zum Aufstieg und friedlicher Kulturarbeit spricht. Die Tat haben der Luftschiffbau Zeppelin, Dr. Eckener und die tapfere Besatzung vollbracht.

An uns ist es zu danken.

Die Werft in Friedrichshafen will ein neues Luftschiff bauen, das gewaltige wissenschaftliche Probleme lösen soll; die Auffuchung des Nordpols, Erforschung der Arktis. Das Schiff soll aber auch den Widerstrebenden den Beweis erbringen, den wir alle schon beim Flug des ZR III empfunden und gewußt haben, daß diese deutsche Erfindung das großartigste Verkehrsmittel unserer Zeit ist. Länder werden näher gerückt, Meere sind überbrückt, Zukunftsträume der Menschen werden Wahrheit.

Wenn wir die Energie aufbringen, das Werk in Friedrichshafen fortzuführen, werden deutsche Technik und deutscher Wagemut wieder Geltung erringen. Eine Zeppelin-Eckener-Spende des deutschen Volkes muß die erforderlichen Mittel schaffen. Es handelt sich um eine Angelegenheit Deutschlands, ohne Unterschied der Partei und der nationalen Stellung.

Es geht den geistigen Arbeiter ebenso an, wie den Mann am Amboß und Pflug. Wir wissen, daß Deutschland gegenwärtig schwere Zeiten durchlebt. Aber das Vertrauen auf den Idealismus des deutschen Volkes gibt uns die Zuversicht, daß kein Volksgenosse abseits stehen wird, wenn der Ruf an ihn ergeht. Gerade der Gedanke, daß jeder sein Scherflein gibt, muß die Bedeutung dieser Volksspende ausmachen. Wirklich arm ist nur ein Volk, das keinen Pfennig für Ideale und kulturelle Zwecke übrig hat und seine geistigen und technischen Kräfte verfallen läßt. Wir haben den Willen und das Recht, als Kulturnation zu leben. Die Volksspende soll diesen Willen und das Bewußtsein unserer geistigen Freiheit neu beleben. Es geht um das Erbe Zeppelins, um eine große leuchtende deutsche Idee!

2. Bild: Dr. Hugo Eckener.

Dr. Eckener hatte mit seinem großen Optimismus anfänglich geglaubt, daß dieser Aufruf nicht nur lauten Widerhall finden, sondern auch im Handumdrehen die Mittel aufbringen müßte, die zum Bau des neuen Luftschiffes und zur Behebung der finanziellen Nöte der Werft erforderlich waren. Die Werft hatte durch die Ent-

seignung der beiden nach dem Krieg gebauten Luftschiffe „Boden-see“ und „Nordstern“ zwei Millionen Goldmark eingebüßt.

Aber die Menschen vergessen schnell, zumal in einer Zeit wirtschaftlicher Not wie der unseren. Also müssen sie an die Erfüllung ihrer Pflichten erinnert werden. Und so unternahm deutsche Männer einen Werbefeldzug durch ganz Deutschland, an ihrer Spitze Eckener selbst. Schlicht und einfach, ohne hohles Pathos und leere Wortspielerei, aber mit innerer Wärme und Begeisterung sprach er für die gute Sache und seine hohen Ideen. — Und der Erfolg? — Aus den kleinsten Beiträgen unseres sich langsam wieder aufarbeitenden Volkes erstanden die Mittel zum Bau des neuen Luftschiffes, von dessen Entstehung und Bauweise uns nun die folgenden Bilder einiges berichten wollen.

3. Bild: Ansicht des LZ 127 mit Längsschnitt und Grundriß der Führer- und Fahrgastgondel.

Im oberen Teil des Bildes sehen wir die vollendet schöne Form des Schiffes, das eine Gesamtlänge von 236,6 m, einen größten Durchmesser von 30,5 m, eine größte Höhe von 33,7 m und einen Gasinhalt des Tragkörpers von 105000 cbm hat.

LZ 127 wurde als Verkehrsluftschiff für großen Fahrtbereich bis gut 10000 km konstruiert. Die Beförderung von 20 Fahrgästen, eine größere Menge Fracht, Post und Gepäck im Gesamtgewicht von 15 Tonnen ergeben die Nutzlast des Schiffes, der mit nochmal 15 Tonnen für 39 Mann Bedienung, Betriebsstoff usw. die Dienstlast gegenübersteht.

Dorn unter dem Schiffskörper, unmittelbar angebracht, befindet sich die 30 m lange, 6 m breite und 2,25 m hohe Führer- und Fahrgastgondel. Der Führerraum ist durch eine Querwand in wiederum zwei Räume aufgeteilt. Im vorderen Raume stehen die beiden Steuerleute, für Höhen- und Seitensteuer, im hinteren, der etwa dem Kartenhaus eines Dampfers entspricht, wird die Navigation vorgenommen. Dann folgen auf Backbordseite, d. h. in der Fahrtrichtung links, die Funkkabine und auf Steuerbordseite (rechts) die elektrische Küche. Dahinter schließt sich der etwa 5×5 m große Tagesaufenthalts- und Speiseraum für die Passagiere an, und hinter ihm liegen, rechts und links von einem Mittelgang, zehn modern und behaglich ausgestattete Kabinen. Diese Aufteilung ist ja aus dem Längsschnitt und dem Grundriß klar ersichtlich. Zu erwähnen ist nur noch, daß sämtliche Maschinengondeln, im ganzen fünf, je zwei am Schiffsmittelteil und eine am Heck, außerhalb des Schiffskörpers im freien Lufttrahl mittels Seilen und Streben aufgehängt sind.

Interessant ist es fernerhin zu wissen, daß die ideale Tropfenform des Schiffes der Luft keinen größeren Widerstand entgegensetzt als eine Scheibe von 5 m Durchmesser.

4. Bild: Blick in den Steuerraum.

Wie wir schon sahen, befindet sich ganz vorn in der großen Gondel der Steuerraum, in dem alle Seilzüge der Steuer- und Kommandoelemente zusammenlaufen. Hier ist das Gehirn des Schiffes, hier auch der Platz seines tapferen Führers Hugo Eckener.

Unser Bild kann nur einen Teil des Raumes wiedergeben und zwar die Steuerbordseite, den Führerstand und (an der Spitze der Führergondel) das Handrad für das Seitenruder, vor dem, hier nicht sichtbar, der Kreiselkompaß angebracht ist. Mittels dieses wird die geringste Abweichung des Schiffes vom gegebenen Kurs dem Steuermann sofort und genau angezeigt.

Rechts oben sehen wir die Maschinentelegraphen. Die Drahtleitungen links führen über Rollen zu den Maschinengondeln und vermitteln die Befehle des Kommandanten an die Maschinisten; auch eine Telephon- und Lautsprecher-Anlage ist zu dem gleichen Zweck vorhanden. Für den Fall, daß eine Beschädigung der Seiten- und Höhen-Ruder eintritt, ist hinten im Heck des Schiffes in der unteren Vertikalflosse ein Reserversteuerraum eingebaut.

5. Bild: Der F. U.-Raum.

Unmittelbar hinter dem Steuer- und Navigationsraum und mit diesem verbunden, liegt backbord in schalldicht abgeschlossener Kabine der Funkraum. Er ist einer der größten Sicherheitskoeffizienten des Luftschiffes, denn hier erfolgen die Standort-Anpeilungen und die Aufnahme der Wettermeldungen von den Landfunkstationen und Schiffen. Der Funkraum übermittelt ferner die Nachrichten vom Himmel zur Erde, die besonders bei der Weltfahrt des Zeppelin den Menschen aller Erdteile über die Weltpresse Nachrichten über den Verbleib des Schiffes Kunde gaben. Solange die Funker von diesem kleinen Raume ihre Mitteilungen ausfinden, weiß man auf der Erde, daß die oben in den Lüften noch am Leben sind und gut und sicher ihrem Ziele zueilen. — Ja es ist durch die hier angebrachten Anlagen sogar den Fahrgästen die Möglichkeit gegeben, Nachrichten von der Erde zu empfangen und beispielsweise an den Radiokonzerten unserer Großstädte teilzunehmen.

Unser Bild zeigt einen Hauptsender in Form eines 140 Watt fremdgesteuerten Röhrensenders, dessen Wellenbereich 500 bis 2100 m ist. Als Notsender ist ein 70 Watt fremdgesteuerter Röhrensender eingebaut. Beide Sender werden aus einer Hochspannungsmaschine mit Propellerantrieb angetrieben. Der Netzgenerator wird durch Bordbatterie gespeist. Als Empfänger kommt ein Neutrodon-Gerät mit 6 Röhren und einem Wellenbereich von 150 bis 25 000 m in Frage. Die Antenne umfaßt zwei Drähte von je 100 m Länge. Als Navigationshilfsmittel ist links auf unserem Bilde ein Telefunken-Bordpeiler vorgesehen.

6. und 7. Bild: Blick in die Küche.

Auch dies ist ein nicht unwichtiger Teil des Riesenvogels, von dessen guter Leitung das Wohl oder Wehe der Fahrteilnehmer zum großen Teil mit abhängt.

Selbstverständlich ist diese Miniaturküche, in der Otto Manz, der Küchenchef, und das wohl von vielen Buben schwer beneidete „Ernschtle“, der Picolo, ihr Wesen treiben, mit allen erdenklichen Neuerungen ausgestattet. „Sie liegt auf Steuerbordseite an dem Flur, den man passieren muß, um in die eigentlichen Passagierkabinen zu gelangen. Die Einrichtung der Küche ist bei außerordentlicher Raumersparnis überaus zweckmäßig. Es gibt einen elektrischen Herd, der zwei große und eine kleine Heizplatte hat, und außerdem einen Spültisch mit Kalt- und Warmwasserleitung, einen Geschirrschrank für das schöne blau-weiß-goldene Porzellan und für das „Silber“. Der Küchenschrank hat Schrankfächer und Schubladen in großer Zahl. Er ist von beiden Seiten zu benutzen, d. h. einmal von der Küche aus und zum anderen von dem schmalen Gang, der zwischen der Radiostation und der Küche selbst liegt, und über den man nach vorn zum Führerstand gelangt. Sehr praktisch ist die Einrichtung eines Einschiebefensters im Küchenschrank, das das Herausreichen der Speisen ermöglicht, wodurch eine schnelle Bedienung beim Essen gewährleistet wird. Der Steward kann die Gedecke übrigens auch von außen aus dem Küchenschrank entnehmen und braucht damit nicht etwa den Koch zu belästigen.“

(Aus: „Die Zeppelin-Fahrt“ von Walther Kleffel und Wilhelm Schulze. Ullstein, Berlin.)

8. Bild: Der große Aufenthaltsraum.

Der Aufenthaltsraum, der zugleich Speisezimmer ist und auf unserem Bilde ziemlich geräumig aussieht, ist in Wirklichkeit recht klein, nur 5×5 m groß. Wenn zur Mittagszeit alle vier Tische — in jeder Ecke einer — besetzt sind, ist nur gerade soviel Raum dazwischen, daß sich der schlanke Steward, Heinrich Kubis, eben durchschlängeln kann, beim Koch Manz, der ebenfalls mit serviert, ist das schon schwieriger.

Das Mobiliar und die Holzverkleidung in diesem Raume sind aus Mahagoni. Die Polsterungen, Vorhänge und Tapeten beherrscht ein warmes Weinrot, das den Raum außerordentlich behaglich erscheinen läßt.

Die Tür, die wir sehen, führt nach dem Gang der Fahrgastkabinen.

9. Bild: Fahrgast-Kabine für Tagesgebrauch gerichtet.

Diese Kabinen lehnen sich in ihrer Einrichtung an die Schlafwagen unserer D-Züge an, sind aber wesentlich hübscher und

zweckmäßiger gehalten. Vor allem begrüßt man es, daß auch Schränke eingebaut sind, wenn auch nur Stoffschränke. Jede Kabine bietet ein anderes Bild, denn für die Wandbespannung aus Stoff ist in jedem Raum ein anderes geschmackvolles Muster gewählt worden. Überall liegen Teppiche. Ein breites bequemes Sofa ladet zum Verweilen ein; auch ist noch soviel Platz vorhanden, daß man außer dem Klapp Tischchen am Fenster noch ein weiteres kleines Tischchen davorstellen kann.

10. Bild: Fahrgast-Kabine für die Nacht gerichtet.

Zur Nacht wird das Sofa zum Bett umgewandelt und außerdem ein zweites darüber durch Hochklappen der Sofalehne gerichtet. Da man vom Lärm der Motoren hier nur ein leises Surren hört und keinerlei Erschütterung verspürt, wie z. B. in den D-Zügen, läßt es sich höchst gemütlich und ungestört schlafen, es ist auch noch niemand trotz Stürmen mancher Art in dem Zeppelin-Luftschiff seekrank geworden.

Derartige Kabinen zu je zwei Betten liegen sich, fünf in einer Reihe, am Kabinengang gegenüber. Anschließend im Heck befinden sich für Herren und Damen getrennt die W. C. s. und Waschräume, die mit warmem und kaltem fließendem Wasser, großen verstellbaren Spiegeln und jeder bei der Raumerparnis nur möglichen Bequemlichkeit ausgestattet sind.

11. Bild: Blick durch den Innenraum des Schiffes, von der Bugseite aus gesehen.

Ein seltsam schöner, gewaltiger Anblick bietet sich uns hier: Das Gerippe des Riesenschiffes. Es besteht aus Duraluminium, einer Legierung von Aluminium und Magnesium mit geringem Prozentsatz von Kupfer und Mangan. LZ 127 hat wesentlich größere Abmessungen und trägt in seinen konstruktiven Einzelheiten einer rationelleren Baumethode Rechnung. Im Abstand von 15 m folgen sich die 28 eckigen Hauptringe, in deren größten man das gesamte Brandenburger Tor mit der Siegesgöttin bequem hineinstellen könnte. Dazwischen sind je zwei unverspannte Hilfsringe angeordnet, der Schiffskörper-Innenraum somit schottartig in 17 Abteile aufgeteilt. Den Kiel entlang führt als Hauptbedienungsgang der Laufgang des Kielgerüsts mit Quergängen zu den Seitengondeln, was wir in unserem Bilde genau verfolgen können.

Der Gesamt-Nenninhalt dieses Riesenraumes beträgt 105 000 cbm. Zum Vergleich sei bemerkt, daß 105 000 cbm Gas dazu genügen würden, eine normale Gas-Straßenlaterne ununterbrochen 235 Jahre hindurch brennen zu lassen.

Rechts sehen wir einen Ballast-Wassersack, wie deren eine ganze Anzahl mitgeführt werden, um bei Start und Landung das Schiff entsprechend abzuwiegen zu können.

12. Bild: Unterer Laufgang über der Führer- und Fahrgastgondel.

In diesem Laufgang werden Gepäck, Fracht, Post und der nötige Proviant untergebracht. Links und rechts unter ihm sehen wir Zeltbahnen, die die Aufenthaltsräume für die Mannschaften abschließen. Es sind dies für je zwei Mann höchst einfache Stübchen, ausgestattet mit einer Bank, die rund um einen Holztisch läuft, gewissermaßen die vierte Klasse des Luftschiffes, wie die Mannschaften dieses ihr Reich scherzend nennen, wenn sie sich nach vier Stunden Dienstzeit zu vierstündiger Ruhe hierher zurückziehen. Die Betten sind Drahtgeflechte, die an Aluminiumbändern am Gerippe neben dem Laufgang aufgehängt sind, eins hinter dem anderen. Warme Decken schützen gegen die Kälte, denn hier unten ist für kräftige Lüftung gesorgt, damit sich im Luftschiffraum keine gefährlichen Gasansammlungen bilden können.

13. Bild: Gerippe des Luftschiffes ohne Bugkappe und Heckspitze.

Wir sehen hier noch einmal das gewaltige Gerippe, zu dem 30 Tonnen Duraluminium verarbeitet wurden.

Seine Umhüllung besteht aus leichtem, besonders festem Baumwollstoff, der durch einen mehrmaligen Anstrich von Aluminiumpulver und Ballonlack besonders licht- und wasserundurchlässig gemacht wurde.

14. Bild: Führer- und Fahrgastgondel im Bau.

Man sieht hier deutlich die Verbindung zwischen der großen Gondel und dem Schiffsgerippe, sowie die Größe des Führerraumes im Verhältnis zu der übrigen Gondel.

15. Bild: Die fünf Maschinengondeln im Bau.

In jeder dieser fünf Gondeln arbeitet ein moderner Maybach-Motor von 530 PS. Die Gesamtleistung von somit 2650 PS, ist gleich der Leistung von zwei großen D-Zug-Lokomotiven. Das Luftschiff erhält durch diese fünf Motoren eine Stundenhöchstgeschwindigkeit von 130 km; die gewöhnliche Fahrtgeschwindigkeit beträgt 115 Stundenkilometer.

„Der Betriebsstoff für diese Motoren ist erstmalig nicht ausschließlich Benzin, sondern ein gasförmiger Brennstoff, und zwar Brenngas, ein Gasgemisch von schweren Kohlenwasserstoffen. Es ist, und darin liegt seine Bedeutung, fast genau so schwer wie die

Luft. Man braucht daher für das beim Betriebe in den Motoren verbrannte Triebgas nur Luft einzulassen, um das Gesamtgewicht des Luftschiffes unverändert zu halten. Früher bei Benutzung flüssiger Brennstoffe, Benzin usw. wurde dieses Gesamtgewicht um das Gewicht des verbrauchten Benzins geringer, das Luftschiff stieg infolgedessen immer höher und man mußte beim Landen das kostbare Traggas, den Wasserstoff, abblasen und für die Weiterfahrt neuen Wasserstoff zusammen mit dem neuen Benzin aufnehmen. Das neue Triebgas bedeutet also eine große Verbilligung des Betriebes und zugleich eine Erleichterung der Fahrtbedingungen.

Außerdem hat das neue Triebgas gegenüber dem Benzin einen verhältnismäßig größeren Kaloriengehalt, so daß das Schiff bei Mitnahme von Triebgas entweder eine längere Fahrstrecke oder aber bei gleicher Fahrstrecke eine größere Nutzlast erhält als bei Benzinverwendung.

Eine gewisse Menge Benzin wird aus fahrtechnischen Erwägungen neben dem neuen Triebgas an Bord gehalten. In den Motoren kann es ohne weiteres neben dem Triebgas verbrannt werden. — Das Brenngas wird in besonderen Gaszellen untergebracht, welche im unteren Teil des Schiffsinnesraumes liegen.“

(Nach Engberding: Der neue Zeppelin-Riese LZ 127.)

16. Bild: Der Zeppelin LZ 127 im Bau.

Das Luftschiff ist bereits zum größten Teil bespannt. Nur an den Stellen, wo die Maschinengondeln zur Aufhängung kommen, ist das Gerippe noch freigehalten. Wir sehen hier, wie winzig im Verhältnis der Gesamtlänge des Schiffes diese Maschinengondeln sind.

17. Bild: Aufhängung einer Seitengondel.

Aus dem Schiffsinnesraum führt durch eine Ausfalluke eine ungefähr zwei Meter lange Leiter nach der Maschinengondel. Man kann sich vorstellen, daß dieser Überstieg bei großer Fahrtgeschwindigkeit des Luftschiffes keineswegs sehr angenehm ist. Hat man die Maschinengondel erreicht, wird die Leiter durch einen Druck des Maschinisten wieder eingezogen.

18. Bild: Taufe des LZ 127 auf den Namen „Graf Zeppelin“ am 9. Juli 1928.

Du stolzes Werk aus deutschem Opfer,
aus Wissen, Wollen, Mut und Kraft,
du zeigst dieser Welt aufs neue,
daß deutsches Können — Wunder schafft.
Du gibst der Welt aufs neue Kunde

von deutscher Technik, Kunst und Fleiß,
wenn mit den Wolken um die Wette
du Meisterschiff ziehst deinen Kreis.

Der Pfennig floß aus allen Taschen,
als einst es hieß: Ein neues Schiff
des blauen Äthers soll erstehen
mit allem Fortschritts-Inbegriff.
Der Pfennig floß aus Schwielenhänden,
aus dem Tresor der reichen Bank,
vom Haushaltgeld, aus Sparerbüchsen,
aus Kinderhand. Habt Dank, habt Dank!

Wie einst das erste Schiff begeistert
die ganze Welt von Süd nach Nord,
von Ost nach West, so trage wieder
Begeisterung an jeden Ort.

Verkünde über fremde Landen
den alten deutschen Schaffensdrang,
und brülle unsern Lebenswillen
mit der Motoren Kraftgesang.

Fahr hin! Fahr hin im Meer der Lüfte,
hoch über dir der Sterne Dom,
und unter dir die schöne Erde,
du selbst dazwischen nur Atom,
Atom aus tausend Einzelheiten,
vereint mit Wissen und Verstand,
erstanden unter deutschem Willen,
gebaut von braver deutscher Hand.

Fahr hin! Fahr hin in neue Weiten
und wenn du nah der Erde kreist,
dann muß die Welt in dir erkennen
das Friedensschiff, den Friedensgeist. —
So fahre über Ozeane
geführt von sich'rer deutscher Hand:
Glück auf der Fahrt vom Start zum Ziele:
Glück ab! Glück ab im Heimatland!

(Karl Birner.)

Das war die Grundstimmung des feierlichen Taufaktes, der am 9. Juli 1928 vollzogen wurde. — Das mit dem Wohl und Wehe des Luftschiffbaus Zeppelin eng verbundene Städtchen Friedrichshafen hatte reichen Flaggen Schmuck angelegt. Die Tore der riesigen Bauhalle waren weit geöffnet und da lag, mit dem blau-weißen Hausfarben des Grafen Zeppelin und mit einem großen blau-weißen „Z“ geschmückt, der gewaltige Riese in der Halle. Der Eindruck des Riesenschiffes in seiner gigantischen Größe war überwältigend für alle Teilnehmer; er schien die Halle, die er vollständig ausfüllte, sprengen zu wollen, um in seinem Ele-

mente Zeugnis abzulegen von deutscher Arbeit, deutschem Können und deutscher Fähigkeit.

Es war der erste Taufakt eines Zeppelinluftschiffes überhaupt, und eine weihenvolle Stimmung bemächtigte sich der Anwesenden, als in dem Riesendom der Luftschiffhalle in diesem historischen Augenblick das Beethovensche „Die Himmel rühmen des Ewigen Ehre“ erklang. Als erster bestieg dann Dr. Eckener die Taufkanzel, dem Schiff, seinem Schiff die ersten guten Wünsche mit auf den Weg zu geben. Ihm folgten andere bedeutende Persönlichkeiten, unter denen wir nur die Tochter des Grafen Zeppelin, Frau Gräfin Hella von Brandenstein-Zeppelin, nennen wollen, die im Namen ihres verstorbenen Vaters die Taufe vollzog. „Im Gedanken an meinen Vater soll sein Name diesem Luftkreuzer vorangesezt sein und er soll seine Gedanken in die Tat umsetzen! Glück ab, Graf Zeppelin!“

Das niederländische Dankgebet schloß diese eindrucksvolle Feier, der alle Teilnehmer in lautloser Stille und mit tiefster Ergriffenheit beigewohnt hatten — ein unvergeßliches Erlebnis!

19. Bild: Der erste Aufstieg am 19. September 1928.

Auf Dr. Eckeners Befehl haben sich die Tore der Halle weit geöffnet, der Zaun vor der Halle ist umgelegt worden, und Hunderte von Händen griffen zu, Fäuste, die dieses Werk mit schufen, ergriffen die Halteseile, die sich von der Gondel und den Seiten fächerförmig nach allen Richtungen strafften. Dann vor dem Schiff noch eine kurze Führerbefehlsprechung — die Sandfäcke werden abgehängt — die Motorengondeln sind schon besetzt — nun besteigt auch die Besatzung das Schiff, als letzter Dr. Eckener.

Kommando: „Alles loslassen an der Gondel! Los!“ Die Propeller springen an, und das Schiff hebt sich unter brausenden Hochrufen einer unübersehbaren Menschenmenge.

20. Bild: LZ 127 auf Probefahrt.

Nach seiner ersten, glänzend verlaufenen 3½ stündigen Probefahrt, folgte eine weitere Fahrt am 20. September, die über Basel, auf deutscher Seite den Rhein entlang nach Freiburg, Baden, Frankfurt, Heidelberg, Stuttgart und zurück nach Friedrichshafen führte; 1000 km wurden in 9½ Stunden zurückgelegt.

Lady Drummond-Hay, die diesen Flug bereits mitmachte, schildert ihn im Achtuhrabendblatt wie folgt: „Schon ¼ Stunde nach dem Start entwickelte sich ein regelrechtes Bordleben. Im großen Salon sieht es aus wie in einem geräumigen Hotelsalon. Ich drückte Kapitän von Schiller mein Erstaunen darüber aus, daß man keine Bewegung des Schiffes verspürt. Ich habe lange

Flugzeugfahrten hinter mir, aber noch nie bin ich in der Luft mit solchem Behagen und solchem Komfort gereist. Man kann sich ausgezeichnet unterhalten. Von dem ohrenbetäubenden Geknatter der Motoren, das im Flugzeug eine Unterhaltung nur mit größter Anstrengung möglich macht, ist keine Spur. Wir sind eine ganz stattliche Schar: Außer der Mannschaft von 39 Köpfen, 14 Sachverständigen und Spezialisten der Zeppelinwerke sind wir noch 29 Gäste. Im Führerstand bemerke ich, daß die Luftschiffer gerade so abergläubisch sind wie die Seeschiffer. Sie haben alle Glücksbringer mit an Bord genommen.“

21. Bild: Der Zeppelin über Dresden.

Am 2. Oktober trat der Zeppelin seine 34½ stündige Deutschland-Fahrt an, die zugleich den Beweis erbringen sollte, ob sich LZ 127 für eine größere Fahrt, zumal für den geplanten zweiten Amerikaflug, eignete. Überall wurde das herrliche Schiff, das vom deutschen Volk selbst gebaut worden war, mit großem Jubel begrüßt; stundenlang stand man erwartungsvoll auf Kirchtürmen, Dächern und Balkons und schaute sehnsuchtsvoll in den klaren blauen Himmel, bis dann endlich der sonnenbeschienene, silberglänzende Leib auftauchte, meist begleitet von Verkehrsflugzeugen, die ihm das Geleit durch Deutschland gaben. Diese Fahrt führte übrigens auch nach England und zwar war dies der erste Besuch eines deutschen Luftschiffes dort nach Beendigung des Krieges; und es ist interessant zu wissen, daß der ehemalige Kommandeur des Kriegsluftschiffes L 15, das über England heruntergeschossen wurde, Kapitän Breithaupt, an eben diesem Fluge mit teilnahm.

22. Bild: Der Zeppelin wird zum Aufstieg zur ersten Amerikafahrt aus der Halle gebracht.

Kaum eine Woche nach dieser Deutschlandfahrt öffneten sich wiederum die Tore der Luftschiffhalle in Friedrichshafen; der LZ 127 trat seine erste Amerikafahrt an, begleitet von tausend guten Wünschen. Eine neue Periode des Weltverkehrs sollte eröffnet werden.

Am 10. Oktober 1928 früh 8 Uhr stieg er auf und passierte kurz darauf Konstanz, das dem stolzen Schiff mit sämtlichen Glocken seine Abschiedsgrüße zurief.

23. Bild: Auf der Fahrt.

Über Frankreich, Spanien geht die Fahrt dem Atlantik zu; aber in der Gegend der Azoren tritt ungünstiges Wetter ein. Pfeifend zieht der Wind daher, pechschwarz ist die Nacht, und das Rauschen des aufgeweichten Meeres, das unten seine Wellen

gegen ein kleines Eiland wirft, mischt sich in das Donnern der Propeller. Und in all diesem unheimlichen Tosen sucht das Luftschiff, geführt von Dr. Eckeners sicherer Hand, seinen Weg.

Plötzlich aber beim Eindringen in eine Regenböe springt der Wind unvermittelt um und schwillt auf höchste Stärke an. Mit riesenhafter Gewalt wird die Spitze des Schiffes nach unten gedrückt und dann wieder nach oben gerissen, was sich noch einmal wiederholt. Das geht alles mit rasender Schnelligkeit, und kaum einer der Fahrgäste fühlt in diesem Augenblick die Größe der Gefahr, denn das wüste Durcheinanderschlagen sämtlicher Gegenstände im Aufenthaltsraum, das verstreute Frühstück und die damit garnierten Fahrgäste wirken im ersten Moment nur zum Lachen, und man weiß ja auch das Schiff in sicherer Hand. Und wirklich gelingt es dem Steuermann bald, das Schiff in der abflauenden Böe wieder in normalem Flug weiterzuführen.

24. Bild: Die Stabilisationsfläche in Reparatur in der Halle von Lakehurst.

Durch einen besonders verhängnisvollen Luftstoß aber war die untere Bspannung der linken Stabilisationsfläche gerissen, und Eckener rief freiwillige Helfer an die Front, den Defekt, der erst in der Halle von Lakehurst völlig ausgebessert werden konnte, einstweilen nach besten Kräften zu beheben.

25. Bild: Knud Eckener.

„Unverzüglich ging man ans Werk. Knud Eckener, des Doktors einziger Sohn, der als Steuermann auf dem Schiff mitfährt, ist einer der eifrigsten und tapfersten. Mit zwei, drei Kameraden turnt er am Heck des Schiffes in lebensgefährlicher Lage herum. 500 Meter über dem Meere, das sein Grab bedeuten würde, käme unvermutet eine neue Böe auf oder machte der Steuermann noch einmal eine ungeschickte Bewegung! Ihm gehen die anderen, der Fahringenieur Benerle, der Seitensteuerer Samt und der Funker Ladewig, hilfreich zur Hand. Der Vorsicht halber hatte man sich angeseilt. Aber wenn einer stürzen würde: die dünnen Verstrebungen würden wie Strohhalme knicken, das Seil wie Zwirnsfaden reißen.

Im kalten Fahrwind werden trotz der angestrengten Arbeit die Glieder steif. Keine Minute ist zu versäumen. Die Segelmacher bringen alles nur mögliche Material zum Nähen und Zwirnen, Matratzen und Decken zum Abdichten der schadhaften Stelle. Und im Laufgang des Schiffes ist ein fortdauerndes Rennen und Jagen. Man schafft Gepäck, Ausrüstungsgegenstände nach vorn, um das Schiff hinten so leicht wie möglich zu machen. Neue Regengüsse setzen ein, das Schiff fährt mit verminderter Kraft, wird ab und

zu noch ein wenig geschüttelt — aber nichts stört die Tapferen da hinten am Heck. Sie vollenden die Arbeit, so gut es eben mitten auf dem Ozean geht.

Lange hat die Notreparatur nicht vorgehalten — man riß später der Einfachheit halber die Fäden ab und ließ die schadhafte Stelle kahl — aber man war sich auch klar geworden, daß es nicht ganz so gefährlich war, wie es im ersten Augenblick schien. Deshalb zog auch Dr. Eckener, der zu der Sorge um die Passagiere noch die Sorge um den eigenen Sohn und seine Helfer hatte, im Einverständnis mit seinem amerikanischen Kameraden Rosendahl sein erstes Telegramm an das Marine-Departement in Washington zurück. Er hatte darin um das Auslaufen schneller Torpedoboote gebeten, um in dem Augenblick höchster Gefahr eine Sicherung zu haben. „Hätten wir niedergehen müssen“, sagte Dr. Eckener, „so sollten die Kriegsschiffe uns aufnehmen und an Land bringen. Aber, Gott sei Dank, es kam dazu ja nicht.“ Bald funkte er in die Welt die Meldung hinaus, daß zur Beunruhigung kein Anlaß vorliege. An Bord sei alles wohl und in bester Stimmung“ (aus: „Die Zeppelinfahrt“ von W. Kleffel u. W. Schulze) und am 16. Oktober konnten alle Zeitungen die frohe Meldung bringen

„Graf Zeppelin am Ziel.“
Glücklich in Lakehurst gelandet
nach 111 Stunden Fahrt.
Amerika in Begeisterung.

26. Bild: Landung in Friedrichshafen.

Nach all dem Erlebten hat wohl mancher Fahrgast den Rückflug am 29. Oktober mit gemischten Gefühlen angetreten. Aber wenn das Unglück im Sturm die Gemüter auch allzusehr beunruhigt und vielleicht in dem Glauben an die Leistungsfähigkeit des Schiffes schwankend gemacht hatte, so sollte man auf der Heimfahrt zum Gegenteil bekehrt werden. In nur 68½ Stunde wurden 6384 km zurückgelegt, ein neuer Weltrekord, dabei teilweise bei furchtbarem Wetter, in einem Orkan von 40 Meter-Sekunden.

Alle Deutschen und mit uns alle Freunde deutschen Geistes und deutscher Tatkraft haben diesen Rückflug voll Spannung verfolgt und mit dankbarer Freude die glückliche Landung am 1. November früh 7 Uhr 8 Min. begrüßt.

Nachdem das Luftschiff mehrfach über dem Landungsplatz gekreuzt hatte und es zum ersten Mal kurz vor ¼7 Uhr so aussah, als würde die Landung sofort erfolgen, zog sie sich doch noch längere Zeit hin, bis es ganz hell geworden war, dann aber erfolgte sie mit einer Genauigkeit, wie man sie eben nur vom Zeppelin gewöhnt ist. Im Augenblick der Landung stürmte die auf dem Flugplatz befindliche Menge auf den Zeppelin zu, der in wenigen Augenblicken von einer dichten Menschenmenge umgeben

war. Absperrungsmaßnahmen waren zwar getroffen worden, ein ernsthafter Versuch aber, die Menge zurückzuhalten, wurde gar nicht erst gemacht, da dies doch zwecklos gewesen wäre. Die Menge tobte förmlich vor Begeisterung und schrie zeitweilig so stark, daß der auf dem Platz befindliche Rundfunksprecher nicht mehr zu verstehen war. Schließlich stimmte sie das Deutschlandlied an und begrüßte Eckener mit nicht endenwollenden Hoch- und Hurrarufen. Böllerschüsse ertönten, und der Platz rings um den Zeppelin schien zeitweilig weiß vor winkenden Taschentüchern.

27. Bild: Clarence Terhune.

Von dem blinden Passagier, der sich auf dieser Fahrt eingeschmuggelt hatte, hören wir am lebendigsten aus dem Bericht einer Berliner Zeitung, deren Vertreter sich mit dem 19 jährigen helläugigen Burschen ausführlich unterhielt. „Im Morgensicht stand im Navigationsraum des Führerstandes ein blonder junger Bursche, zitterte vor Kälte und sprach kein Wort. Die Wache hatte ihn zwischen den Postfäcken entdeckt. Seine dicken weißen wollenen Hosen zeigten, daß er in allen Winkeln des Schiffes herumgekrochen war, trotzig blickten seine kindhaften blauen Augen. Kapitän Flemming fragte ihn: „Ein anständiger Junge redet, wenn er schon im Schiff ist.“ Also: „Aus St. Louis, gestern mit der Post eingeschmuggelt.“ — Terhune berichtet selbst: „Auf dem Zeppelin war ich Küchenjunge, mußte abwaschen, den Müll beim Heck in die frische Luft schütten und aufräumen. Aber es war doch fein und vor allem war's was ganz neues. Ich wollte der erste blinde Passagier der Luft sein, das war mein höchster Ehrgeiz.“ — „Hatten Sie denn keine Angst vor der Überfahrt?“ — „Keine Spur. Mir war auch nicht schlecht. Ich fürchtete nur, daß sie mich mit einem Fallschirm herauswerfen würden, wenn man mich über Land entdeckte.“ (Fallschirme bekommen also eine neue Aufgabe in der Zukunft als himmlischer Rauschweißer.) „Wer sah Sie denn zuerst?“ „Kapitän von Schiller, der brachte mich zum Kapitän Lehmann. Der Kapitän ließ mich lange warten, bevor er mich zur Küche kommandierte. Doktor Eckener ging vorüber und sah vorbei an mir; aber er lachte. — Dann wurde es sehr komisch! Sie haben nämlich gedacht, ich wäre ein Mädchen, eine amerikanische Reporterin — meine Bartstoppeln haben mich dann beglaubigt. Hinter den Postfäcken konnte ich mich doch nicht rasieren.“ Wie viele deutsche Jungenherzen mögen Clarence Terhune um sein Abenteuer beneidet haben.

28. Bild: Der Zeppelin umkreist den Funkturm in Berlin.

Am 5. November startete der Zeppelin zu einem Fluge nach Berlin, wo Dr. Eckener und die Besatzung des Luftschiffes, sowie

die Herren der Werftleitung, vor allem der hochverdiente Direktor und Chefkonstrukteur Dr. Dürr, vom Reichspräsidenten in dessen Palais empfangen wurden.

Daß sich die Ankunft des Zeppelin in Staaken, dem zukünftigen Luftschiffhafen Berlins, zu einer begeisterten Kundgebung gestaltete, wird wohl jedem klar sein. Im Rahmen dieses Vortrages, von den Tumultszenen auf dem Landungsplatz, von den ohnmächtigen Frauen und Kindern, die man aus dem Menschengewühl forttragen mußte, von den durchbrochenen Absperrungszäunen, von der Arbeit der Polizeimannschaften, und all den Empfängen zu Ehren der gefeierten Gäste zu berichten, ist wohl nicht nötig. Nur einen Auszug aus der Rede Hindenburgs möchten wir bringen: „Ihre Ozeanfahrten hat das ganze deutsche Volk mit Spannung, Gebeten und Hoffnungen begleitet. Das Herz des ganzen deutschen Volkes schlug mit Ihnen, besonders während der Stunden der Ungewißheit und der Stunden der gefährvollen Stürme. Aber mit Ihnen, Herr Dr. Eckener, und mit Ihren Kameraden waren wir unverzagt in der Überzeugung, daß Ihr Flug glücken werde. Unser Vaterland sieht in diesem neuen Luftschiff und in seiner glänzenden Führung über Meere und Kontinente eine deutsche Leistung, auf die es stolz ist im Bewußtsein seines Arbeitswillens und im Vertrauen auf seine Zukunft. Ich bin gewiß, im Namen des ganzen deutschen Volkes zu sprechen, wenn ich allen, die mit Kopf, Herz und Hand an der Schaffung dieses Luftschiffes mitgewirkt haben, und allen, die es durch Sturm und Gefahr leiteten, tief empfundener Dank und Anerkennung ausspreche. Mit diesem Dank verbinde ich den Wunsch nach weiteren Erfolgen in der völkerverbindenden Arbeit des Luftschiffbaues. Mögen Ihnen, meine Herren, und dem deutschen Luftschiffbau weitere Erfolge beschieden sein.“

29. Bild: Der Zeppelin am Ankermast in Staaken.

Die Landung des Zeppelin in Staaken hat auch vom technischen Standpunkt aus ganz besonderes Interesse, weil es in Deutschland die erste Verankerung eines Luftschiffes am Ankermast gewesen ist. Das Luftschiff wird zunächst nach seiner Landung von den Haltemannschaften an den Ankermast herangeführt. An der Spitze trägt das Luftschiff das sogenannte Mastfesselgeschirr. Aus dem Bug des Schiffes fallen bei der Landung zwei mehr als 100 m lange Landetaue herab. Die Haupteinholleine ist von der Mastspitze etwa 300 m weit mit der Windrichtung ausgelegt. Von der Spitze des Schiffes wird über dem freien Ende des Seiles ein Stahlseil geworfen. Dasselbe wird mit dem Ende an das Ankermastseil am Boden gesteckt. (Nun wird das etwas heckartig gestimmte Schiff mit leicht laufenden Motoren durch Ballastausgabe hochgedrückt.) Die Leine wird dann durch eine elektrische Haupt-

winde am Fuß des Ankerturms eingeholt, so daß das Schiff auf etwa 150 m über dem Boden heruntergezogen wird. Dann werden von der Schiffsspitze zwei weitere Seinen geworfen, deren Enden an Hilfsseinen auf den Boden gesteckt werden. (Diese werden je 60 Grad seitlich aus der Windrichtung durch Rollenblöcke und von dort zum Windenhaus geführt.) Die drei Seinen werden dann gemeinsam eingeholt. Endlich wird der Konus der Schiffsspitze in den teleskopartigen, elastischen Kopf durch die Hauptseile hereingezogen und durch drei Sperrklinken gesichert. Ist dies geschehen, dann schnappen die drei Riegel in die Rille des Stahlkonus ein, und der Luftrießel ist an seiner Spitze gefesselt, während das Heck im Winde frei herumschwenken kann, da die hintere Motorengondel gleichzeitig auf einen zweirädrigen Wagen gesetzt wird, der auf einer Bohlenbahn läuft. Diese Verankerung hat sich in Amerika auch bei schlechtem Wetter als durchaus zuverlässig erwiesen. Für den Fall, daß Anzeichen auf einen heranziehenden Sturm deuten, der es nicht ratsam erscheinen lassen würde, das Luftschiff auf dem Erdboden zu lassen, können in kürzester Zeit die Riegel gelöst werden, und der Aufstieg des Luftschiffes kann ohne weiteres vonstatten gehen.

30. Bild.

Alte und neue Zeit begegnen sich, als der Zeppelin auf seiner Rückfahrt von Berlin die alte holländische Windmühle in Zehendorf überfliegt. Es ist wie das Sinnbild des Geistes, der dieses Schiff werden ließ: Alter Idealismus, der seine Wurzeln noch tief im Gestein hat, und mutiger Sinn, der voll Zuversicht in die Zukunft baut.

31. Bild: Die Landung in Friedrichshafen am 6. November 1928.

Mit der Landung in Friedrichshafen trat für Dr. Eckener und seine treuen Mitarbeiter und Mannschaften nach all den anstrengenden Fahrten endlich die Winterruhe ein. Und auch der Luftrießel schlief in der Halle von Friedrichshafen,

32. Bild:

bis er am 4. Februar 1929 zum ersten Mal wieder aus den Toren gezogen und für die erste Probefahrt startbereit gemacht wurde.

33. Bild: Start zur Orientfahrt am 25. März 1929.

Bald darauf, am 25. März, startete das Luftschiff zu seiner Orientfahrt, die seine besondere Eignung auch als Verkehrsmittel in klimatisch unterschiedlichen Zonen erwies. Es war eine Fahrt

von 81 Stunden Fahrtdauer, und während unsere D-Züge für so lange Fahrten viel zu unbequem und in unseren Luxusdampfern bei Sturm und hohem Seegang Seekrankheiten fast unvermeidlich sind, konnten die Passagiere des Luftschiffes das Wohlbehagen und das große Sicherheitsgefühl während dieser Fahrt nicht genug hervorheben. Die Verpflegung war glänzend, man verkürzte sich die Zeit durch allerlei Spiele und genoß in der Hauptsache in ungetrübter Freude die wundervollen Ausblicke auf Land und Meer. Rom, Neapel, Korfu, Athen, über Kreta und Cypern nach Haifa, wo württembergische und schwarz-weiß-rote Fahnen wehten, eine schwäbische Kolonie, die die deutschen Brüder grüßte. In völliger Nacht, nur von einem Meer von Lichtern erhellt, tauchte Jerusalem auf, dann — ein Schattenbild — der Ölberg; bald darauf von den Passagieren mit leichten Schmerzen in den Ohren, besonders noch empfunden, ein seltenes Ereignis: das Schiff ist gesunken und befindet sich über dem Toten Meer, zweihundert Meter unter dem Meerespiegel.

34. Bild:

L Z 127, begleitet von einem Dornier-(Superwal-)Flugzeug, über dem Bodensee.

Diesem besonders schönen Flug folgte eine 10 stündige Süd-Deutschlandfahrt, der 19. Flug des Luftschiffes, zu dem es am 19. April startete. Er führte rheinabwärts am Schloß Staufen vorbei, Freiburg zu; aus der Ferne über dem sonnenblinkenden Rhein grüßten die Türme des Straßburger Münsters. Dann glitt „Graf Zeppelin“ an Karlsruhe vorbei, Mannheim, Heidelberg und seine romantische Schloßruine, Stuttgart und Ulm überfliegend, hinein in das Donautal, und die im Schiff das vorbeiziehende Land betrachteten, erkannten vielleicht zum ersten Mal in vollem Umfang, wie wunderschön ihre deutsche Heimat ist. In wenigen Stunden ist für sie ein Erlebnis zusammengedrängt worden, das die meisten der Mitreisenden auf all ihren Reisen insgesamt nicht vergeichnen konnten.

35. Bild: Die erste Nachtlandung am 25. April 1929.

Am 25. April war der Zeppelin zu seinem West-Mittelmeer-Flug gestartet, einer unvergleichlich schönen Fahrt für jeden, der sie miterleben durfte. Über Frankreich, Spanien, Portugal nahm diesmal das Schiff den Kurs. Zum erstenmal in der Geschichte der Luftschiffahrt ist bei diesem Fluge an einem Luftfahrzeug während der Fahrt ein Propeller abgenommen und wieder aufgesetzt worden. In 100 Meter Höhe ist diese Arbeit während des Fluges über Lissabon, auf dem Wege nach Sevilla, am Graf Zeppelin ausgeführt worden. Ebenfalls zum erstenmale landete das Luftschiff in

Friedrichshafen bei Nacht, um 22 Uhr 24 Min. Ein Fahrteilnehmer berichtet darüber: „Trotz zunächst ungünstigen Wettermeldungen aus Deutschland, die von Schnee, Hagel und Regen sprechen, wird beschlossen, über Basel nach Friedrichshafen durchzufahren, in tiefer Dunkelheit geht es das uns schon bekannte Rheintal herauf, die Lichter von Konstanz grüßen uns vertraut, und bald schon setzt das Schiff zur Landung an. Die Hallentore sind geöffnet und strömen ein merkwürdiges bläuliches Licht aus. Sicher setzt Dr. Eckener nach schwierigem Manövrieren das Schiff auf den kleinen Platz herunter. Bald sind wir in der Halle und betreten nach 75 stündiger Fahrt wieder festen Boden, gar nicht so, als ob wir 5500 km zurückgelegt hätten, sondern als ob wir aus einem Bodenseedampfer an Land steigen, und doch haben wir in den vergangenen Stunden Eindrücke in uns aufgenommen, die wir ein Leben lang nicht vergessen können.“

36. Bild: Dr. Eckener
im Gespräch mit dem Vertreter der deutschen Gesandtschaft.

Dann kam der Start zur zweiten Amerikafahrt, die wegen doppelten Kurbelwellenbruches an zwei der Steuerbordmotoren, etwa 420 Meilen vor Gibraltar abgebrochen werden mußte. Nach schwerer Fahrt in starken Gegenstürmen konnte endlich Cuers, der Luftschiffhafen von Toulon, angelaufen werden, eine harte Prüfung für Dr. Eckener und seine Mannschaft.

Und allgemeines Bedauern erfüllte auch uns, als wir hörten, daß es diesmal dem Schiff nicht gelingen sollte, seine Aufgabe zu lösen. Und doch mußten alle von Herzen dankbar sein, denn nur der bewährten Führung Dr. Eckeners war es zu verdanken, daß das Luftschiff samt seinen Passagieren trotz aller Wetterunbilden und der mehrfachen Havarie wieder sicher auf den Erdboden gebracht werden konnte und die, um die schon viele in schwerer Sorge bangten, gerettet wurden. Als die Nachricht von der bevorstehenden Landung des Zeppelin in Toulon eintraf, setzte sich alles, was irgend konnte, nach dem Flughafen in Bewegung. Bei klarem Abendhimmel konnte man den Zeppelin schon von weitem in langsamer Fahrt herankommen sehen. Die Militärverwaltung hatte eine genügende Anzahl von Soldaten zur Verfügung gestellt, die genau unterrichtet waren, wie sie sich bei der schwierigen Landung zu verhalten hatten. Durch die herzliche Anteilnahme der Regierung als auch der Bevölkerung waren Dr. Eckener und alle seine Leute aufs angenehmste berührt, und dankbar wurde nach all den Aufregungen und Anstrengungen der gefährvollen Fahrt die gebotene Gastfreundschaft angenommen. Unser Bild zeigt Dr. Eckener im Gespräch mit dem Vertreter der deutschen Gesandtschaft in Paris, der sofort nach Eintreffen der ersten Nachrichten über die Landung mit dem fahrplanmäßigen Flugzeug Berlin-

Paris, noch bei beginnender Nacht nach Toulon geeilt war, seinen deutschen Brüdern glückwünschend die Hand zu reichen.

37. Bild: Das Luftschiff „Graf Zeppelin“
in der Luftschiffhalle Cuers.

In der Luftschiffhalle von Cuers ist dann der Schaden ausgebessert worden, und während dieser Zeit war man bestrebt, die Ursachen der Defekte festzustellen und somit einer Wiederholung des Schadens vorzubeugen. Welches Vertrauen trotz allem von den Fahrgästen in die Leistungsfähigkeit des Luftschiffes und in seinen verantwortungsbewußten Führer gesetzt wurde, beweist, daß von den 18 Fahrgästen sich 15 bereit erklärten, die Rückfahrt von Toulon nach Friedrichshafen mitzumachen. Außerdem nahmen, einer Einladung Dr. Eckeners als Zeichen seiner Dankbarkeit für die Unterstützung des französischen Militärs folgend, vier Offiziere der französischen Luftstreitkräfte am Rückfluge teil, darunter auch Korvettenkapitän Hamon, der die Landung des Zeppelin in Cuers so tatkräftig unterstützt hatte. Am 24. Mai landete das Luftschiff nach 8½ stündiger Fahrt wohlbehalten auf dem Gelände der Werft in Friedrichshafen.

Nachdem in Friedrichshafen alle Maschinenteile einer genauesten Überprüfung unterzogen und in weitgehendstem Maße Sicherheitsmaßnahmen für die Passagiere getroffen worden waren, konnte am 8. August die unterbrochene Amerikafahrt von neuem angetreten werden, die auch störungslos verlief.

38. Bild.

Nach 93 stündiger Fahrt landete das Luftschiff in dem Flughafen von Lakehurst, mit warmer und aufrichtiger Begeisterung von den so begeisterungsfähigen Amerikanern empfangen. Unser Bild zeigt eine Aufnahme unmittelbar nach der Landung. Der riesenhafte Leib des Schiffes ist durch Scheinwerfer magisch beleuchtet und erscheint wie ein Wunderwesen, und ein Wunderwerk sollte es ja auch vollbringen: Die Umseglung der Welt.

39. Bild: Aufstieg zur Weltfahrt am 8. August 1929.

Im Morgengrauen des 8. August ist Graf Zeppelin zu seiner weltbedeutenden Fahrt um die Erde aufgestiegen. An Bord befanden sich als Kommandant Dr. Hugo Eckener, in der Navigationsabteilung die Kapitäne Lehmann, Flemming und von Schiller, in der Ingenieurabteilung 6 Ingenieure, 2 Steuerleute und 3 Hilfssteuerleute, 16 Monteure, 1 Elektrotechniker und 1 Schiffsinspektor, ferner drei Funken, in der Küche die zwei Stewards und

der Koch Manz, als Passagiere französische, amerikanische, japanische, russische, schweizerische, spanische und natürlich vor allem deutsche Vertreter von Militärbehörden und Presse, eine bunte Gesellschaft von Männern, und unter ihnen als einzige Frau die reizende englische Journalistin Lady Drummond-Hay, unverzagt wie ein Mann und dabei von jener liebenswerten echten Weiblichkeit, die von Männern so dankbar empfunden wird. — Alle diese Fahrteilnehmer waren getragen von dem Bewußtsein, daß es jetzt galt, eine Mission zu erfüllen, und daß dieser Flug noch weniger als seine Vorgänger eitel Vergnügen bedeuten würde. Aufgaben sollten gelöst werden, und jeder an seinem Teil mußte mit dazu beitragen.

40. Bild: Die Zwischenlandung in Friedrichshafen.

Noch einmal darf Deutschland sein stolzes Schiff begrüßen, ehe es dem fernen Osten zufliegt. In Friedrichshafen wird bei der Rückkehr von Amerika am 10. August, nach einer Rekordfahrtzeit von 55 Stunden, eine Zwischenlandung gemacht. Die deutschen Teilnehmer haben sich hier eingefunden, lebhaftes Treiben ist in dem großen Friedrichshafener Hotel, in dem sie sich versammelt haben, bis endlich am Morgen des 15. August, um 4 Uhr, der große Augenblick gekommen ist. Der Eingang zur Werft ist schwarz von Menschen, die dem Start beiwohnen wollen, Hände werden noch einmal geschüttelt, dann ertönt ein vielstimmiges „Gute Reise! Auf Wiedersehen!“ Der Riesenleib hebt sich, er verläßt die Erde, die er erst nach 100 stündiger Fahrt erstmalig wieder berühren soll.

41. Bild: LZ 127 über der Wilhelmstraße in Berlin.

Der Kurs geht auf die Reichshauptstadt zu. Von oben und unten lebhaftes Tücherschwenken, jeder glaubt, daß sein Gruß gerade den treffe, dem er zugedacht ist. Soeben hat Kapitän von Schiller in Deutsch, Englisch und Französisch bekannt gegeben, daß man auf dieser ersten Fahrt über 10 000 km, auf der es keine Bahnstation, keine Haltestellen und Wartesäle gäbe, zurücklegen werde und daß man eigentlich nur den Finger in die Waschkübel tauchen dürfe, damit die geringe Wassermenge, die man auf einer so weiten Fahrt mitführen könne, auch ausreiche. Hier fiel zum erstenmal das Wort „Expedition“. Da schaut noch jeder einmal auf das schöne deutsche Land und unsere schöne Reichshauptstadt, um dieses Bild für die Tage der Gleichförmigkeit über russischen Steppen recht lange im Gedächtnis zu behalten.

42. Bild: über den Sibirischen Sümpfen.

Königsberg, Tilsit, das Memelland zog vorüber, und dann ging die Sonne über Rußland auf. Wie ein großer, grüner unge-

pflügter Teppich liegt die russische Erde unter den Reisenden: Ein paar Baumgruppen, kleine Seen, viele Tümpel, dort eine russische Stadt mit vergoldeten Kirchenkuppeln. Und dann trübe Wasserspiegel, zwischen trügerischen Algengewächsen, eine immer sich gleichbleibende, erschütternde Öde, gleich dem Dorland zur Hölle, begleiten die sibirischen Sümpfe viele Hundert Kilometer weit das Luftschiff.

43. Bild: über der Tunguska.

Durch die Landschaft windet sich die Tunguska. Sie hat stellenweise die Breite des Rheins, aber wo dort sonnige Rebhügel zu beiden Seiten sich breiten, ist hier totes Land; keine menschliche Ansiedlung weit und breit, wie gestorben erscheint es und birgt wohl zu viel Grausigkeit, die dem Menschen und seinem Wollen feind sein würde.

44. Bild: Böenwand an der Tunguska.

Wilde schwarze Wolkenvorhänge gehen bis dicht auf die Erde nieder, gleich einem großen Theatervorhang; Nebelschwaden ziehen am Schiff vorbei, daß es für Sekunden ganz darin eingehüllt ist, dann wieder wird eine Böenwand auseinandergerissen, daß die einzelnen Schwaden in der Luft hängen wie Rauchschwaden, die das Schiff hinterläßt. Und unterdessen haben sich die Fahrgäste zu traulichem Beisammensein zusammengefunden. Einer arbeitet, einer macht Notizen in sein Tagebuch und Kapitän Lehmann, ein Mann von künstlerischer und musikalischer Bildung, spielt auf seiner Ziehharmonika Weisen aus den Meisterfingern, seltsam hier oben, 500 Meter über den Einöden von Sibirien.

45. Bild: Die Luftschiffhalle von Kasumigawa.

Das erste Ziel ist erreicht: T o k i o. Es ist am 19. August früh 8 Uhr 45 Minuten M. E. Z., als die ersten Dorstädte in Sicht kommen. Man drückt sich die Hände, ein stolzes Leuchten ist in aller Augen:

In 99 Stunden von Friedrichshafen nach Tokio!

In 99 Stunden hatte das Luftschiff das riesengroße Rußland von der litauischen Grenze bis zum Stillen Ozean überquert. Schon dieses erste Stück der Fahrt hatte bewiesen, wie zuverlässig die Besatzung und das Schiff, wie einwandfrei vor allem die Motoren arbeiteten und daß der Zeppelin bei weitem die Fernzüge oder Dampfschiffe übertrifft. Im trans-sibirischen Schnellzug hätte man für die gleiche Strecke das fünffache an Zeit benötigt, mit dem Dampfschiff 24 Tage!

Von dem begeisterten Empfang in Kasumigava und Tokio möchten wir nur eine kleine Episode berichten, die beleuchtet, wie das Luftschiff menschen- und völkerverbindend ist. Da hatte sich eine Gruppe Schwaben auf den Flugplatz aufgestellt, die deutschen Brüder zu begrüßen; lange hatten sie in Sehnsucht gestanden, und als nun der Lustriese sichtbar wurde und zur Landung ansetzte, traf ausgerechnet sie das Pech, daß ein starker Strahl des abgelaassenen Wasserballastes sich auf sie ergoß. Und was geschah? Freudentränen liefen den guten Leuten über die Backen, es war ja deutsches Wasser, Bodenseewasser gewesen, das sie endlich nach so vielen Jahren des Fernseins von der Heimat wieder beneßt hatte, und ohne diesen feuchten Gruß hätten sie wohl kaum so ganz das Gefühl gehabt, unmittelbar zu den Männern zu gehören, die nun aus den Gondeln stiegen und unter größten Ehren nach Tokio geleitet wurden.

46. Bild: Karte des Weltfluges.

Unser Bild gibt uns den Weg an, den das Schiff bisher zurückgelegt hat und der noch vor ihm liegt. Er führt von Lakehurst über Paris nach Friedrichshafen, nach Berlin, an Moskau vorbei nach Jenissek, und von da über Nikolajewsk nach Tokio. Am 23. August erfolgte dann der Start in Richtung Los Angeles, der Flug über den Stillen Ozean begann.

47. Bild: Blick in den Führerraum.

Wohl 60 Stunden hindurch begegnete der Zeppelin keinem Schiff, keinem lebenden Wesen, die Arbeit und die Unterhaltung an Bord ist das einzige, was die fast drückende Einförmigkeit unterbricht. In ruhiger Gleichmäßigkeit arbeiten im Führerraum die Offiziere, jeder seine vier Stunden, genau wie die Mannschaften, nur Eckener ist eigentlich immer irgendwie erreichbar. Als der Vater des Schiffes muß er doch immer nach dem Rechten sehen, und sein Sohn Knud, der auf unserem Bild am Höhensteuer steht, ist ihm dabei ein getreuer Gefährte. Auch die anderen Herren der Fahrleitung sind unermüdet, trotz aller Arbeit und anstrengendem Dienst, immer besorgt, das Leben der Fahrgäste so angenehm wie möglich zu gestalten.

48. Bild: Im Navigationsraum des LZ 127.

Hier hat man gerade jetzt viel zu tun, zumal das Schiff schon 40 Stunden lang in dichtem Nebel fährt. Es ist ringsum wie in Watte gepackt, nur hin und wieder zerreißt ein einsamer Sonnenstrahl die dichten Gebilde. Oder auch, es fährt ein starker Windstoß dazwischen, dann kann man tief unten den Ozean erblicken, der sich weit und gleichförmig dehnt, ohne daß ein Schiff ihn be-

lebte, nicht einmal Vögel sind zu erblicken, wo auch sollten sie sich niederlassen, wenn die Flügel müde werden?

49. Bild.

Tagelang sind die Passagiere nur auf sich selbst angewiesen. Es gibt keinen Blick aus dem Fenster, der nicht immer und immer wieder das gleiche Bild wiederholte. Man kann auch nicht immer arbeiten, was auch sollte man jetzt seinen Zeitungen berichten? Also werden die sonst so emsigen Schreibmaschinen stiller, auch das Postkartenschreiben kann nicht ununterbrochen fortgesetzt werden; so sammelt man sich zum Spiel, hier zum Schach, dort legt einer Patience, Kapitän Lehmanns Harmonika sorgt abwechselnd mit einem Gramophon für die nötige Musik. Aber man ist doch herzlich froh, als die erste Möwe verkündigt, daß Land in der Nähe ist.

50. Bild.

Das Schiff nähert sich auf Windes Flügeln der kalifornischen Küste, und endlich ertönt der begeisterte Ruf „Land! „Land!“ und unten breiten sich die ersten menschlichen Ansiedlungen aus, nach denen man sich tagelang gesehnt hat. Alle fünf Motoren laufen, die Geschwindigkeit beträgt 160 km die Stunde, und von Los Angeles gehen die Funksprüche ein, die von der fieberhaften Spannung berichten, mit der man dort der Landung entgegensteht, die denn auch am 26. August um 14 Uhr 40 Minuten glatt erfolgen kann. Los Angeles hat noch nie einen Zeppelin begrüßen dürfen, und genießt diese Sensation voll und ganz. Ein Empfang folgt dem anderen, Festessen finden statt, von deren Fülle wir uns einfach keinen Begriff machen können, und Freundschaften werden geschlossen, Beziehungen angeknüpft, die ohne den Zeppelin nie im Leben möglich gewesen wären. Auch die Filmstadt Hollywood wird besucht, und dort hat sich besonders der deutsche Regisseur Lubitsch gefreut und seinen Landsleuten die kurzen Stunden, die sie als seine und seiner Kollegen Gäste verbringen konnten, so schön wie nur möglich gestaltet.

51. Bild: Graf Zeppelin über Texas.

Aber schon heißt es, wieder Abschied nehmen. Am 27. August 6 Uhr 19 Min. erfolgt der Start, und bald schon schwebt der Zeppelin. Sein Kurs führt ihn über 13 der nordamerikanischen Staaten, aber von Wildwestromantik ist nur wenig zu sehen, sondern viel Eintönigkeit und lange Steppen, waldblose ernste Felsengebirge, und vom Hörensagen weiß man, daß dort unten jetzt eine glühende Hitze alles Leben tötet. Freilich im Luftschiff spürt man nichts davon.

52. Bild: **Der Zeppelin über El Paso, Mexiko.**

El Paso, die Brückenstadt im nordamerikanischen Staate Texas — 39 000 Einwohner —, ist erreicht. Man kann rechts auf dem Bild die Brücke erkennen, die nach der mexikanischen Stadt Juarez führt, in der man keine Prohibition kennt.

Dann ändert sich die Landschaft. Sie erinnert an Ostpreußen, Farm reiht sich an Farm. Fleißige Leute aus ganz Europa machten dieses Land fruchtbar und schufen sich hier eine zweite Heimat.

53. Bild: **Der Zeppelin über Chicago.**

„Chicago!“ welche Vorstellungen verbinden sich mit diesem Namen! Seine Schlachthäuser, Upton Sinclairs Kämpfe, die Fabriken, die Fluten des Michigansees. Und was sahen die Weltsegler? Die amerikanischste Stadt der Vereinigten Staaten, ein Sinnbild werktätiger Arbeit, eine Millionenstadt, die auf ihre eigenen Dächer gekrochen war. Wie Berlin, reichte diese Stadt ihre gesamte Bevölkerung wie auf einem Präsentierteller dar, ein gespenstischer Anblick. Von den vier Millionen Gesichtern war natürlich keines zu erkennen. Auf ein paar Strichen und Punkten saßen runde helle Köpfschen, die hin- und herschwankten. Die 30 Stockwerke der Häuser schrumpften zu einer hochkantgestellten Zigarrenschachtel zusammen, auf deren oberer Fläche sich ein Gewimmel merkwürdiger Lebewesen erhob. Vielleicht riefen sie, aber man hörte es nicht. Sie hatten gewiß eine Stimme, ein Herz, einen Namen, doch denen in den Lüften war dies nur ahnbar, und wenn sie die Köpfe weit aus den Fenstern der Kabinen hinausbeugten, war es ihnen, als zöge sie eine unsichtbare Hand hinunter zu diesem Gewimmel, das doch irgendwie mit ihnen zusammengehörte.

(Nach „Geisenhewner: Mit ‚Graf Zeppelin‘ um die Welt.“)

54. Bild: **Über der Freiheitsstatue.**

Es ist Nacht geworden, die Nacht vom 28. zum 29. August. Aber keiner der Fahrteilnehmer denkt an Schlaf, wie könnte man auch, so kurz vor dem Ziel; denn nur wenige Stunden, und man überfliegt am 29. August 1929 12 Uhr M. E. Z. New York und die Freiheitsstatue und hat damit die Weltfahrt beschlossen, die Welt umkreist in 21 Tagen 7 Stunden und 12 Minuten.

55. Bild: **Über New York.**

Donnernd begrüßt die Metropole von Amerika den „Graf Zeppelin“, der nun langsam über die mächtigen Häuserriesen hinzieht. Die oben in den Lüften und unten die harrende, unüberseh-

bare Menschenmenge bewegt ein Gedanke: Es ist vollbracht! Und da löst sich die ungeheure Spannung in einen einzigen lauten Jubelschrei!

56. Bild: **Die Landung.**

Von dem unbeschreiblichen Empfang in Lakehurst haben ja alle Zeitungen ausführlich berichtet. Ein Glückwünschen und Händeschütteln, ein Hurrarufen und Jubelschreien war auf dem großen Platz vor der Halle, es war wie ein Taumel der Freude, der die Schiffsleitung und die Passagiere ergriff und umhüllte und nach New York von Fest zu Fest trug. Unser Bild zeigt den Augenblick unmittelbar nach der Landung. An den Kabinensfenstern drängen sich die Passagiere, wir erkennen links das reizende Gesichtchen der Lady Hay. Wenige Minuten noch, und man wird umringt von der begeistertsten Menge sein, die ja die ganze Nacht hindurch auf diesen Augenblick in bewundernswerter Geduld und Unverdroffenheit gewartet hat und nun zu ihrem wohlverdienten Rechte kommen will.

57. Bild: **Die Fahrt durch die Straßen New Yorks.**

Die Amerikaner haben ihre eigene Art, sich zu begeistern. Es ist vielleicht viel Sensationsbedürfnis dabei, aber das Ganze wirkt doch unendlich erfrischend und spontan und ist ein untrügliches Zeichen der Sympathien für deutsche Tatkraft und deutsches Wesen, das sich trotz aller Knebelung frei emporzuschwingen kann und besser als alle Abrüstungskonferenzen Zeugnis ablegt von dem Willen zu friedlicher Arbeit im Interesse aller Völker.

58. Bild: **Dr. Eckener an der Seite von Mister Walker.**

Dr. Eckener und Mister Walker, der Bürgermeister von New York, auf der Fahrt zur Parade auf dem Broadway, die zu Ehren der Weltumsegler stattfand.

59. Bild: **Der große Empfang in der City-Hall.**

Eine geradezu berauschte Feierlichkeit war der Empfang in der City-Hall, nach all den begeistertsten, großen Reden eine Speisung der Dreitausend, eine Bewirtung mit echt amerikanischer Großzügigkeit, wenn auch bei reinem Brunnenwasser. Alles, was während dieser Festlichkeit öffentlich oder von Mensch zu Mensch gesprochen wurde, stand unter dem Zeichen der deutsch-amerikanischen Freundschaft, und als Signum neuer, starker Hoffnungen stand darüber „Graf Zeppelin“. — Und wie wurde Dr. Eckener gefeiert! Dabei liegt ihm das Gefeiertwerden gar nicht. Er sieht zu hellläugig hinter die Dinge, um nicht zu erken-

nen, was der Sensation und was einer tieferen Bewegung gehört. Er kennt aber die Amerikaner und weiß, wie bei ihnen beides ineinander übergeht.

60. Bild.

Von links nach rechts: Der amerikanische stellvertretende Geschäftsträger für Luftwesen Mister Cracken, Admiral William Moffet, Dr. Eckener und Dr. Kiep, der Vertreter der deutschen Gesandtschaft, die zur Begrüßung Dr. Eckeners durch den Präsidenten Hoover in einem dreimotorigen Flugzeug der amerik. Marine von Lakehurst nach Washington geflogen und daselbst eben angekommen sind.

61. Bild: Dr. Eckener und der Präsident der Vereinigten Staaten Hoover.

Dr. Eckener und seine Herren wurden auch offiziell im Weißen Hause von Präsident Hoover empfangen. Bei diesem Besuch hat man nicht nur freundliche Reden gewechselt. Man hat Pläne geschmiedet und an ihrer Verwirklichung ernsthaft gearbeitet. An der Zukunft wurde wiederum gebaut, in der zunächst auf deutscher und amerikanischer Seite je zwei Luftschiffe, größer als LZ 127, einen regelmäßigen Transatlantik-Luftverkehr aufnehmen sollen.

62. Bild: Der Zeppelin wird in die Halle gebracht.

Unterdessen ist das Luftschiff in die Halle gebracht worden, und unablässig strömen die Menschen herbei, dieses Wunderwerk von nahem zu betrachten. Manche stehen lange in stummem Schweigen davor, aber ihre Augen reden dafür eine umso bedeutsamere Sprache. Es ist ein Glanz darin und eine große, schöne Hoffnung. Deutsche sind es, die aus den heimischen Tageszeitungen so viel häßlichen, kleinlichen Zank herauslesen, der die Heimat zerreißt. Wo ist das Deutschland der Ideale und großen Ideen? Hier endlich haben sie es wiedergefunden!

63. Bild: In der Halle von Lakehurst.

In der großen Halle von Lakehurst feiert LZ 127 seine Bekanntheit mit seinem Vorgänger, dem LZ 126, jetzt der amerikanischen „Los Angeles“, der eigentlich bereits wie sein kleiner Bruder aussieht. „Auch ich verkünde Deutschlands Ruhm!“ scheint er zu sagen, „Ich durfte es sein, der als erster den Ozean überflog und — ein Opfer des Krieges — dennoch das Band des Friedens zuerst knüpfte.“

Neben Z R III sehen wir noch die zwei kleinen amerikanischen Luftschiffe, J 3 und J 4.

64. Bild: Der Abschied von Amerika.

Dr. Eckener blieb in Amerika. Es galt die angeknüpften Beziehungen auszubauen und vor allem der Welt zu beweisen, daß die sichere Führung des Schiffes nicht von seiner Person abhängig war. Dr. Eckener hat seine, ihm engverbundenen Offiziere nie als sein Konkurrenten, sondern stets als seine Kameraden und idealistischen Mitarbeiter an seinem Werke betrachtet, so daß er ihnen ruhig sein stolzes Schiff anvertrauen durfte. Kapitän Lehmann hat es heimgeführt, und wir sehen hier den herzlichen Abschied zwischen ihm und Dr. Eckener. Links Dr. Kiep von der deutschen Gesandtschaft.

65. Bild: Der Start in Lakehurst.

Am 1. September 13 Uhr 8 Min. wird LZ 127 zur Heimfahrt aus der Halle gebracht, und bald danach hebt er sich in die Lüfte und winkt noch einmal dem gastfreundlichen Amerika Dankesgrüße zu und nimmt viel treue Grüße mit, die ihm Landsleute für ihre Heimat auftrugen. In Deutschland aber rüstet man bereits zum würdigen Empfang in Friedrichshafen

66. Bild: Über dem Golf von Biskaja.

und verfolgt mit Spannung die Meldungen, die bekannt geben, daß das Luftschiff in der Nacht vom 1. zum 2. September mehrere schwere Gewitter umgehen mußte. Das französische Marineministerium hat sämtliche Küstenfunkstationen und Leuchtturmwärter angewiesen, nach dem Schiff Ausschau zu halten. Über der Bucht von Biskaja hat es noch einmal stürmisches Wetter zu bestehen, — aber „allen Gewalten zum Trotz sich erhalten, nimmer sich beugen, kräftig sich zeigen, rufet die Hilfe der Götter herbei!“ — Nach einer sternklaren Nacht geht die Sonne über der deutschen Heimat auf! Da liegen sie, die geliebten Wälder, die Berge und Täler, die kleinen zierlichen Städtchen, und die Sonne lacht über den Alpen! Die Amerikaner stehen am Fenster und rufen ihr „Wonderful“ und „Nice“, die Deutschen sind verstummt, ihnen sind die Freudenstränen sehr nahe. Da liegt auch schon Konstanz im Morgenlicht, mit Menschen wie mit lauter winzigen Blumen bedeckt. Auf dem Längsack des Domturmes ein Beet von Fahnen und Tüchern, die Brücken und Straßen, das Ufer, ein einziger Willkommensgruß! — Der Spiegel des Bodensees endlich nimmt das Bild des heimkehrenden Luftschiffes auf und führt es nach Friedrichshafen.

67. Bild: Die Landung in Friedrichshafen, 4. September, 8 Uhr 48 Min.

Man hat in dieser Nacht in Friedrichshafen nicht geschlafen, sondern in den mit Fahnen geschmückten Gartenlokalen auf diesen

Augenblick gewartet. Nun ist er da! Das Schiff stoppt die Motoren ab, Ballast wird abgeworfen, der Wasserstrahl trifft einen Teil der Zuschauer, aber was tut das, alles schlägt zusammen in einer einzigen Woge der Begeisterung. Für diese Menschen ist der Empfang keine Sensation, für sie ist der Graf Zeppelin und die gelungene Weltfahrt eines der wenigen reinen Symbole deutscher Tatkraft und Weltgeltung.

68 Bild: Die Feier in der Halle.

Erst in der Halle verlassen die Fahrgäste ihre Plätze, als erster erscheint der Führer des Schiffes, Kapitän Lehmann, hinter ihm Kapitän Flemming, beide mit Hochrufen und Händeklatschen begrüßt. Die gesamte Besatzung verläßt darauf das Schiff, ihr folgen die Passagiere, darunter auch die drei amerikanischen Marineoffiziere. Vor dem Bug des Schiffes gruppiert sich sodann um Kapitän Lehmann die Besatzung und die geladenen Gäste, auch Dr. Dürr und die Gattin Dr. Eckeners, sowie die Tochter des Grafen Zeppelin sind darunter, und dann erbraust ein vielstimmiges dankbares „Deutschland, Deutschland über alles“ und das Niederländische Dankgebet. Die Feier nimmt ihren Anfang. Und allen denen, die sie miterleben durften, wird diese Stunde unvergeßlich sein!

69. Bild: Die geschmückte Führergondel.

Verlassen liegt das Luftschiff, nachdem man die Heimgekehrten in das blumen- und fahnen geschmückte Friedrichshafen geleitet hat. Alle die Angehörigen und Freunde der Fahrteilnehmer und alle, die mit ihnen um das Wohl und Wehe während der Weltfahrt bangten, verlangen ihr Recht, und der Luftrieße selbst ist vielleicht froh, daß er nach all den Reden und Feierlichkeiten einmal sich selbst und der Stille überlassen bleibt. Er überdenkt den weiten Weg, der hinter ihm liegt und wohl auch die Aufgaben und Wege, die seiner noch harren, denn — dem Zeppelin gehört ja die Zukunft, wer weiß, was sie bringen wird?

70 Bild: Graf Zeppelin.

Und wo in Friedrichshafen und sonst in Deutschland an diesem Tage die Gläser erhoben wurden, die Weltfahrt und die sie vollbrachten zu rühmen, da wurde auch der Name des Mannes genannt, der dem Schiff den Namen gab und dessen Geist in allen, die an seinem Werke weiterbauen, unvergänglich fortleben wird.

Wir verdanken die Bilder dieser Reihe dem freundlichen Entgegenkommen der „Luftschiffbau-Zeppelin A.-G., Friedrichshafen und dem Presse-Photo-Verlag, Berlin SW. 48.