

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Des Lahrer hinkenden Boten neuer historischer Kalender für den Bürger und Landmann**

**Karlsruhe, Im Digitalisierungsprozess: 1814-1994**

Breithaupt, J.: Die Weltfahrt des Graf Zeppelin 1929

**urn:nbn:de:bsz:31-62031**

brünne hinausgetragen; zwei seien Zwillinge gewesen, genau im Alter wie das Fritze, wenigstens der eine davon. Aber nicht der Zwilling, denn die seien natürlich gleich alt gewesen. —

Die Sache war nicht ganz klar entwickelt; aber man ließ es dabei bewenden. Frau Maier kaufte den fehlenden Schal.

Dann der Frühling! Wie wonnig ist es doch, wenn Kinder und Alte wieder ins Freie, wieder in die Sonne können! Wenn sie wie überwinterte Fliegen aus allen Ritzen kriechen und sich in der neugeschenkten Linden Wärme dehnen und freuen!

Ach ja, der alte Rau hatte lang, lang vergessen gehabt, daß man von der Sonne, von der Wärme lebt. Langsam lernte er's wieder.

Im folgenden Sommer konnte das Fritze schon mit dem Herrn den gepflasterten Wiesenweg wandern.

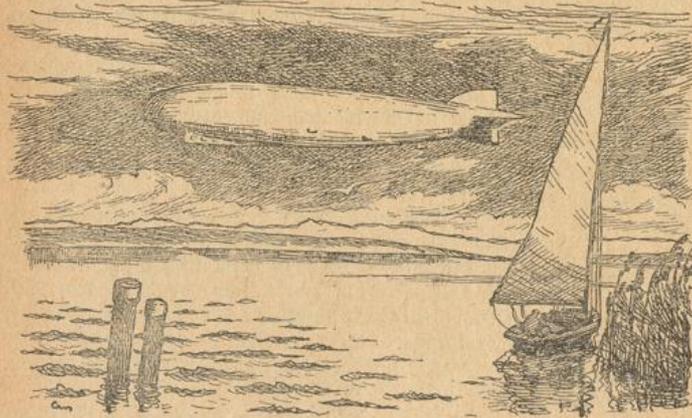
Ein paarmal verloren sie auf dem Spaziergang Bananenschalen und merkten es nicht. Man ist leicht unachtsam, wenn man glücklich ist. Die Augen, denen nichts entgeht, haben wohl lang nicht mehr in die helle Sonne geschaut. Beim Fritze und beim alten Rau war's anders.

### Die Weltfahrt des „Graf Zeppelin“ 1929.

Von Kapitänleutnant a. D. Breithaupt-Neuruppin.

**M**it der erfolgreich durchgeführten Atlantikfahrt des LZ 126 im Jahre 1924 ist der Gedanke des Weltluftschiffverkehrs in ein neues Stadium getreten. England hatte vorübergehend den Luftschiffbau ganz aufgegeben, sah sich aber durch die deutschen Erfolge veranlaßt, seine ablehnende Haltung zu ändern und schritt 1926 zum Bau der beiden, jetzt ihrer Fertigstellung entgegengehenden Schiffe R 100 und R 101. Auch in Amerika ging man trotz günstigster weltpolitischer Voraussetzungen zunächst nur zögernd an die technischen Vorarbeiten heran. Als aber „Graf Zeppelin“ seit Herbst 1928 in zahlreichen Fahrten die Geeignetheit des Luftschiffs

von 34200 km mit einer mittleren Geschwindigkeit von 113,8 km-Stunden in 20 Tagen und 4½ Stunden ohne bemerkenswerte Zwischenfälle zurückgelegt wurde, hat überzeugend die Überlegenheit des Luftschiffs gegenüber jedem anderen Verkehrsmittel auf weiten Entfernungen dargetan. Der „Luftschiffbau Zeppelin“ weiß, was er seinen Schiffen und den vorzüglichen Maybach-Motoren zutrauen darf. Trotz dieser günstigen technischen Voraussetzungen gehörte aber das ganze Selbstvertrauen einer erprobten Besatzung dazu, diese Fahrt über völlig unbekannte, unwirtliche Gebiete und weite, bisher niemals auf dem Luftwege überquerte Ozeane mit einem Schiff zu wagen, dessen Aktionsradius in Anbetracht der Riesentfernungen relativ zu klein war. Immer aber haben Mut und Entschlossenheit das Tempo des Fortschritts angegeben, wenn es galt, große Kulturaufgaben zu bewältigen. Was auf dieser ersten Weltumsegelung geleistet wurde, wird für alle Zeiten ein Markstein sein und bleibt mit ehernen Lettern eingegraben in die Annalen der Verkehrsentwicklungsgeschichte.



„Graf Zeppelin“ über dem Bodensee.

auf langen Strecken erneut erwiesen hatte, entschloß man sich zum Bau großzügiger Werftanlagen in Akron, Ohio, wo jetzt zwei Riesenschiffe von 185000 cbm für die Marineverwaltung ihrer Bollendung entgegengehen.

Die Weltfahrt des „Graf Zeppelin“ im Spätsommer 1929, auf der eine Gesamtflugstrecke

bereitet und in voller Würdigung der möglichen Gefahren von zielbewußten deutschen Männern durchgeführt. In den frühesten Morgenstunden des 15. August startete „Graf Zeppelin“ in Friedrichshafen zur Fahrt nach dem mehr als 11000 km entfernten Tokio. An Bord befanden sich einschließlich der Besatzung 61 Per-

#### Friedrichshafen—Tokio.

Auf Grund langjähriger Erfahrungen ist diese Fahrt vor-

ionen. Die längste bisherige Fahrt eines Luftschiffs hatte 111 Stunden gedauert. Hier aber mußte mit reichlich 120 Stunden gerechnet werden. Während des Tages überflog „Graf Zeppelin“ Berlin, Stettin, Königsberg und steuerte gegen 20 Uhr südlich Dänaburg nach Rußland hinein. Am Nachmittag des folgenden Tages kamen die Höhen des schwachbesiedelten Ural in Sicht, der in 1250 m Höhe passiert wurde. Große Waldbrände in diesem Gebiet verursachten derartige Rauchmengen, daß vorübergehend die Aussicht stark eingeschränkt war.

Bald nach Einbruch der Dunkelheit wechselte die bisher hügelige Landschaft ihr Gesicht, soweit das Auge reichte, war Rußland eine unendliche Sumpfsteppe, die nur zeitweise von festem Lande unterbrochen wurde. Durch diese Wildnis schlängelte sich der Ob, ein ungeheurer Strom mit regem Schiffsverkehr, der seine Wassermassen in das Kaspische Meer ergießt. Photographische Aufnahmen geben einen deutlichen Eindruck von dem finsternen Charakter dieser sich über Tausende von Meilen erstreckenden Landschaft.

Deutlich des Zenissei stieg das Gelände leicht an, riesige, forstwirtschaftlich ungenutzte Waldungen boten dem Auge eine angenehme Abwechslung nach der Einförmigkeit des Sumpfsteppegelbietes. Dann folgte das Schiff dem Lauf der Tunguskaja, einem rechten Nebenfluß des Zenissei, an dessen Ufern kleine menschliche Siedlungen erkennbar waren. Im Stromgebiet der Lena, der in der Nähe des Baikalsees entspringt, flachte sich das Gelände allmählich ab, am Morgen des 18. August überflog „Graf Zeppelin“ die Tungusen-Steppe, doch wurden in den verstreuten Siedlungen Menschen nicht beobachtet; sie hatten sich wahrscheinlich aus Furcht vor der ungewohnten, unheimlichen Erscheinung des Luftschiffs in die Tiefe der Wälder zurückgezogen.

Ueber Jakutsk, einer für sibirische Verhältnisse größeren Stadt, mit Reihen niedriger Holzhäuser, wurde der Kranz abgeworfen, den der Verband ehemaliger Kriegsgefangener in Erinnerung an die in Gefangenschaft verstorbenen deutschen Kriegsgefangenen mitgegeben hatte. Nach Ueberstreiten der Lena zeigten sich die ersten Ausläufer des sich an der Küste in nordöstlicher Richtung entlang ziehenden Stonowoi-Gebirges, dessen höchste Erhebungen in der Karte mit 1500 m verzeichnet waren. Noch nie hat eines Europäers Fuß dies unwirtliche Bergmassiv betreten, niemand hat bisher festzustellen versucht, ob und welche Bodenschätze diese wild zerklüfteten Felsen bergen. Hier hat „Graf Zeppelin“ der Wissenschaft wertvolle Dienste geleistet, indem er feststellte, daß die höchsten Gipfel der Berge entgegen den bisherigen Feststellungen sich bis zu 2500 m über dem Meerespiegel erheben. Hohe Anforderungen wurden

an die Steigkraft des — im Gegensatz zu militärischen Luftschiffen — nicht auf Steigfähigkeit gebauten Schiffes gestellt. Mut gehörte dazu, sich in dies völlig unerforschte Gebiet ohne jede örtliche Kenntnis hinein zu wagen. Als günstiger Umstand muß es bezeichnet werden, daß das Wetter klaren Fernblick gestattete. Nach russischen Angaben soll die Paßhöhe 1100 m über dem Meerespiegel liegen. „Graf Zeppelin“ mußte sich aber zwischen steil aufragenden Felswänden bis zu 1760 m emporarbeiten, bis endlich im Osten das sehnüchtlig erwartete Ochotskische Meer in Sicht kam. Wie eine Erlösung wirkte der Anblick der weiten blauen Wasserfläche auf Mannschaft und Passagiere, als Dr. Eckener in berechtigtem Stolz über die Leistung von Mensch und Material seinen Gästen begeistert zurief: „Das ist Luftfahrt“

„Mit dem Erreichen von PortMan lag der fahrtechnisch schwierigste Teil der Weltfahrt hinter dem „Graf Zeppelin“. Auf dem nun südlichen Kurse verschlechterte sich das Wetter infolge von Taifunaufläufem, die östlich der japanischen Küste entlang



Japanische Kalmemannschaften holen „Graf Zeppelin“ am Inhertau herunter.

gezogen waren. Mit guter Geschwindigkeit wurde in dickem Nebel zwischen der Insel Sachalin und dem Festlande südwärts gesteuert und im Laufe des Vormittags am 19. August bei der Insel Hokkaido die Küste des Pazifischen Ozeans erreicht. Die Fahrt über dem zerklüfteten japanischen Inselarchipel, an dessen Felsen sich die Brandung weißschäumend brach, war von besonderem landschaftlichen Reiz. Hier war alles alte Kultur, ganz im Gegensatz zu Rußland reichte sich eine menschliche Siedlung mit wohlgepflegten Straßen an die andere. Gegen 16.15 Uhr war das Endziel Kasumiga Ura erreicht, doch bevor zur Landung geschritten wurde, überflog das Schiff die Riesenstädte Tokio und Yokohama, um sich den Augen der Millionenbevölkerung zu zeigen.

So war auf dieser, unter nicht ungünstigen meteorologischen Bedingungen durchgeführten Fahrt von 11247 km vom Bodensee bis Japan Tokio nach 100 Stunden erreicht, die Landung erfolgte etwa zwei Stunden später. Berücksichtigt

man, daß eine Dampferfahrt 6 Wochen, die Reise mit der sibirischen Bahn 14 Tage in Anspruch nimmt, so muß diese Leistung des ersten, auf dieser Strecke eingesetzten Luftschiffes als glänzend bezeichnet werden. Ganz besonders in Anbetracht der völligen Ankenntnis der örtlichen atmosphärischen Verhältnisse. Während des größten Teiles der Fahrt arbeiteten die Motoren mit Brenngas, das gegenüber Benzin wesentliche fahrtechnische Vorteile bietet.



„Graf Zeppelin“ erreicht das Schotische Meer bei Port Man.

Der Empfang von Schiff und Besatzung entsprach der Höhe der Leistung. Acht Aeroplane eskortierten „Graf Zeppelin“ nach Kasumiga Ura, japanische Musikkorps spielten die deutsche Nationalhymne. Behörden und Bevölkerung wetteiferten, um ihren Gästen die Schönheiten des japanischen Landes zu zeigen. In zahlreichen Reden höchster Regierungsvertreter fand diese erste, ohne Zwischenlandung durchgeführte Fahrt eines Luftschiffes von Europa nach den Gestaden des Pazifik gebührende Anerkennung. Doch Dr. Eckener hatte es eilig, nur vier Tage Aufenthalt konnte er sich gönnen, während dieser Zeit wurde das Schiff mit neuem Betriebsstoff versehen und für die Weiterfahrt ausgerüstet; der aus Sicherheitsgründen bereitgehaltene Reservemotor wurde nicht benötigt.

### Tokio—Los Angeles.

Japanische Wetterstationen hatten für den westlichen Pazifik günstige atmosphärische Bedingungen vorausgesagt. Der direkte, dem Verlauf des größten Bogenkreises folgende Kurs, den auch die Dampfer von Yokohama nach Vancouver benutzen, führte etwa 300 km südlich der Meuten, ihn beabsichtigte Dr. Eckener zu fahren. Nachdem das Schiff seinen Betriebsstoff — Wasserstoffgas, Brenngas, Benzin, Öl, Wasserballast und Proviant — aufgefüllt hatte,

verließ es am 22. August früh morgens die Halle, welche einst in Züsterbog gestanden, aber unter dem Zwange des Pariser Vertragess hatte abgebrochen und an Japan ausgeliefert werden müssen. Infolge eines geringfügigen Zwischenfalles beim Ausfahren mußte die Abfahrt um einen Tag verschoben werden.

Inzwischen hatte sich die Wetterlage ungünstig verändert, nordöstlich Japan über den Meuten wurde ein Sturmzentrum gemeldet, so daß sich der meteorologisch erfahrene Dr. Eckener bereits drei Stunden nach dem Start entschloß, einen etwa 800 km südlicheren Kurs, als ursprünglich beabsichtigt, zu wählen. Zwar wurden Ausläufer dieses Taifuns, die sich in starken Winden und Regen äußerten, passiert, „Graf Zeppelin“ kam aber mit hoher Geschwindigkeit gut vorwärts. Fast 30 Stunden lang mußte in 300 m Höhe in dichtem Nebel gefahren werden, nur hin und wieder zerteilte ein Sonnenstrahl die Wolkenmassen, so daß vorübergehend die leicht gekrümmte, graublau Fläche des Pazifik sichtbar wurde. Dank der Vorzüglichkeit des Kreis-

kompasses und dem exakten Arbeiten des Behm'schen Scholots, mittels dessen die genaue Höhe über dem Meeresspiegel jederzeit festgestellt werden kann, war die navigatorische Führung des Luftschiffes so zuverlässig, wie die eines Seeschiffes, das konnte durch Standortvergleiche mit dem einzigen, auf der Ozeanfahrt angetroffenen japanischen Dampfer „Fakutaru Maru“ festgestellt werden. Die japanischen und amerikanischen Wetterstationen hatten durch Uebermittlung drahtloser Richtungspeilungen und meteorologisch wichtiger Meldungen die Schiffsführung vorzüglich unterstützt, so daß sie in der Lage war, die der Wetterlage entsprechenden richtigen Maßnahmen zu treffen.

Am 25. August gegen 15.40 Uhr kamen die ersten Höhen des amerikanischen Randgebirges nördlich San Francisco in Sicht, nach mehreren Schleifenfahrten über der Riesenstadt steuerte „Graf Zeppelin“, von zahlreichen Flugzeugen begleitet, mit langamer Fahrt südwärts, um Los Angeles bei Tagesanbruch zu erreichen. Im ersten Morgengrauen des 26. August markierten sich die gewaltigen, hell erleuchteten Häuserblocks der Stadt, in deren Nähe das Schiff gegen 5 Uhr morgens am provisorisch errichteten Ankermaße festmachte; eine Halle stand nicht zur Verfügung. Kaum 67 Stunden hatte die ganze Ozeanfahrt von Küste zu Küste in Anspruch genommen, für die 9653 km betragende Ent-

fernung Tokio—Los Angeles brauchte „Graf Zeppelin“ bei zeitweise reduzierter Marschgeschwindigkeit nur die erstaunlich kurze Zeit von 3 Tagen und 7 Stunden, das entspricht einem Durchschnitt von 122 km=Stunden.

### Los Angeles—Neuyork.

Die Stadtverwaltung hatte sich die Vorbereitungen für Landung und Verankerung des Luftschiffs viel Geld kosten lassen. Mit Rücksicht darauf, daß Dr. Eckener eine Rekordfahrt machen und nur kurze Zeit in Los Angeles bleiben wollte, wurden die Vorbereitungen zur Weiterfahrt tunlichst beschleunigt. Die Brenngasversorgung, die z. B. in Tokio große Kosten verursacht hatte, war hier denkbar einfach, man konnte das Gas direkt den städtischen Leitungen entnehmen, die mit den nahe gelegenen Quellen in Rohrverbindung standen. Da das Schiff sehr bald nach der Abfahrt die südlichen Ausläufer der 2000 m hohen Rocky Mountains überwinden mußte, wurde aus Gewichtsersparnisgründen ein Teil der Besatzung mit Flugzeugen nach Lakehurst weiterbefördert.

Während des 26. August folgte die Besatzung den verschiedenen Einladungen zu den großartigen Empfängen, die die Stadt veranstaltet hatte. Dann erfolgte in den späten Abendstunden der Aufstieg, wobei das infolge Gasverlustes durch Sonnenbestrahlung schwer gewordene Schiff mit der unteren vertikalen Stabilisierungsfläche leicht den Erdboden berührte und durch ein geniales Manöver Dr. Eckeners über die den Landungsplatz rings umgebende Hochspannungsleitung hinweggeführt werden mußte. „Graf Zeppelin“ folgte zunächst auf südlichem Kurs dem Lauf der Küste, steuerte dann an der mexikanischen Grenze in die Berge hinein und stand gegen 2.30 Uhr am 27. August 1520 m hoch. Bei sehr starken und böigen Gegenwinden wurde die Geschwindigkeit während des Tages bis auf 40 km=Stunden herabgedrückt, für die Rudergänger brachte dieser Teil der Fahrt große Anstrengungen, um das in den Bienen heftig hin und her geworfene Schiff auf Kurs zu halten. Um die Paßhöhe östlich El Paso zu überwinden, mußte das Schiff auf 2260 m Höhe gehen — eine anerkanntswerte Leistung in Anbetracht der erwähnten Tatsache, daß „Graf Zeppelin“ nicht als Höhen-schiff gebaut ist.

Nach dem Verlassen von Neumexiko wurde mit östlichem Kurse zunächst über der britischen Hochebene von Texas gesteuert, dann brachte die Fahrt über dem reichen Farmland von Oklahoma und Kansas angenehme Abwechslung. Am 28. August nachmittags war Chicago an der Südspitze des Michigansees erreicht, wo das Luftschiff mit ungeheurem Jubel begrüßt wurde. Nach Passieren der Fordstadt Detroit stand „Graf Zeppelin“ nachts über Cleveland und Akron, dem amerikanischen Friedrichshafen, wo z. Bt. die beiden größten Luftschiffe gebaut werden. Hier empfing „Los Angeles“, unser früherer LZ 126, den Dr. Eckener im Oktober 1924 nach Amerika überführt hatte, sein größeres und erfolgreicherer Schwesterschiff. Ueber dem Alleghany-Gebirge mußte noch einmal auf 1100 m Höhe gegangen werden, dann war in den frühen Morgenstunden des 29. August Neuyork erreicht, das den „Graf Zeppelin“ nach beendeter amerikanischer Weltfahrt mit brausendem Jubel empfing. Um 6.40 Uhr wurde die Freiheitsstatue zum zweiten Male umfahren, 7.12 Uhr erfolgte die Landung in Lakehurst.

Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 92,8 km=Stunden bei voll laufenden 5 Motoren war die dritte, 4822 km lange Etappe in ca. 52 Stunden zurückgelegt, ungünstige Wetterverhältnisse über den Rocky Mountains und Neumexiko hatten die Fahrt erheblich verlangsamt.



Am der nordamerikanisch-mexikanischen Grenze. Die Brücke über den Rio Grande bei El Paso.

### Neuyork—Friedrichshafen.

Nach einem Aufenthalt von 3 Tagen startete „Graf Zeppelin“ am 1. September morgens unter Führung von Kapitän Lehmann zur Rückfahrt über den Atlantik. Dr. Eckener blieb in den Vereinigten Staaten, wo ihn wichtige Verhandlungen mit maßgebenden Persönlichkeiten

zurückhielten. Da aus Island ungünstiges Wetter gemeldet wurde, wählte die Schiffsleitung den südlichen Kurs in Richtung der Azoren. Dieser Entschluß erwies sich als richtig. Wenn sich auch Ausläufer der nördlichen Tiefdruckgebiete in Gestalt von Gewitterfronten und Regenschauern vorübergehend störend fühlbar machten, beschleunigten im allgemeinen westliche Rückenwinde die Reise, so daß am 3. September gegen 14 Uhr die spanische Küste bei Corenblion erreicht war. Nach schneller Fahrt über die

Biskaya—Bordeaux—Dijon stand das Schiff am frühen Morgen des 4. September über Basel, gegen 8 Uhr fiel das Ankertau in Friedrichshafen unter der jubelnden Begeisterung tausender von Zuschauern.

### Das Ergebnis der Weltfahrt.

Die stolzen, von aller Welt uneingeschränkt anerkannten Leistungen des Schiffes sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

	Von	Nach	Entfernung km	Reine Fahrzeit		Mittlere Geschwindigkeit km-Stunden	Mitgeführte Nutzlast	
				Std.	Min.		Passagiere	Post u. Fracht
1. Etappe	Friedrichshafen	Tokio	11 247	101	49	111,4	20	400
2. "	Tokio	Los Angeles	9 653	79	03	122,0	20	425
3. "	Los Angeles	Lakehurst	4 822	51	57	92,8	17	400
4. "	Lakehurst	Friedrichshafen	8 478	67	31	125,6	23	800
Gesamtstrecke	Friedrichshafen	Friedrichshafen	34 200	300	20 12 1/2 Tage	113,8		

In 20 Tagen, 4 Stunden und 14 Minuten einschließlich aller Aufenthalte hat „Graf Zeppelin“ zum ersten Male auf dem Luftwege den Erdball umkreist und damit die kühnsten Träume Jules Vernes übertroffen. Die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit erklärt sich aus den vorwiegend günstigen Windverhältnissen, die der Eigengeschwindigkeit des Schiffes zugute kamen. Der mitgeführte Betriebsstoff war auf keiner der vier Etappen erschöpft, es wäre sogar durchaus möglich gewesen, nach dem Erreichen der japanischen See ohne Landung in Tokio direkt nach Amerika

Das glänzende Ergebnis der Weltfahrt darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Geschwindigkeit heutiger Luftschiffe für einen wechselseitigen, wirtschaftlichen Luftverkehr noch nicht genügt, besonders in ost-westlicher Richtung, wo im allgemeinen mit heftigen Gegenwinden gerechnet werden muß. „Graf Zeppelin“ hat unter seiner vorzüglichen Führung gezeigt, daß dem Luftschiff zeppelinischer Bauart im ozeanischen Langstreckenverkehr die Zukunft gehört. Wenn wir auch heute noch kein Luftschiff haben, das auf den Namen „Berkehrsluftschiff“ Anspruch erheben kann, so wird es der Zusammenarbeit aller, am Weltverkehr interessierten Kulturstaaten in naher Zukunft gelingen, den Schiffstyp herauszubringen, der dem zweifellos vorliegenden Bedürfnis nach schneller Ueberbrückung ozeanischer Entfernungen entspricht, d. h., das Luftschiff, das mit wirtschaftlichem Vorteil bei hoher Eigengeschwindigkeit regelmäßig und sicher relativ große Lasten über größte Entfernungen zu tragen vermag. Wir Deutsche aber haben ein Recht darauf, stolz zu sein, daß deutsches Können und wagemutiges Handeln, wie schon so oft, dem völkerverbindenden Verkehr neue Wege gewiesen haben.



Die begeisterte Schupo vergißt ihre Absperrungspflichten.

weiterzufahren, wenn mit annähernd gleichbleibenden atmosphärischen Verhältnissen hätte gerechnet werden können.

Wir machen auch an dieser Stelle auf das in unserer Verlage erscheinende Buch des gleichen Verfassers: „Die Südatlantikfahrt des Graf Zeppelin“ aufmerksam. Näheres s. Inserat.