

Müllerische Zeitung Landeszeitung für die Provinz Sachsen 17. Sept. für Anhalt und Thüringen 1928

Table with 3 columns: Subscription prices (Abonnementspreis), Hall-Saale (Halle-Saale), and Advertisements (Anzeigenpreis).

Die erste Fahrt des „Graf Zeppelin“

Alles glatt verlaufen — Das Meisterwerk deutscher Arbeit und deutschen Erfindungsgeistes Tausende umräumten den Werkplatz — Flugzeuge gaben dem großen Kameraden das Geleite

Dr. Gdener ist zufrieden

Durchschnittlich 120 Stundenkilometer — In 1400 Meter Höhe

Das neue Luftschiff „Graf Zeppelin“ unternahm, wie es gestern durch Extrablätter bekanntgemacht ist, gestern nachmittags die bereits seit Tagen angelegte Werftflurfahrt, die zur vollen Zufriedenheit Dr. Gdeners verlief. Der Start des Luftschiffes erfolgte gegen 3 1/2 Uhr nachmittags, worauf sich das stolze Schiff leicht vom Boden emporhob und bald den Blicken einer nach Tausenden zählenden Menschenmenge entzogen wurde. Nachdem der „Graf Zeppelin“, der auf seiner Fahrt auch die Städte Lindeau und Constanz berührte, sich nach etwa dreihundert Fahrstunden über dem Landeplatz absetzte, lenkte sich der Bug des Schiffes nach Südwesten, um 3 1/2 Uhr sich die Richtung des Schiffes die Tauer zu Wehen ließen, so daß das Luftschiff an den Landeplatz gezogen werden konnte. Die Landung selbst ging glatt vonstatten, und um 7 1/2 Uhr wurde das Schiff wieder in die Halle eingedrängt. Der ersten Fahrt des „Grafen Zeppelin“ erfahren wir noch folgende Einzelheiten:

Der Start

Gegen 3 Uhr wurde von Dr. Gdener der Befehl gegeben, das Luftschiff zur Fahrt bereit zu machen. Die Tauer wurden 3 1/2 Uhr geöffnet, der Raum um den inneren Werkplatz entfernt, die Gallemannschiffen liegen bereit. Es wird noch abgemerkt, daß die Absperrungsmaßnahmen der Schutzpolizei getroffen sind, daß mit der Aufsicht des Luftschiffes zwischen 3 1/2 und 4 Uhr begonnen werden kann. Es hatte sich im Laufe des Tages nach dem Landeplatz, daß das Luftschiff höchstwahrscheinlich am Nachmittag landen werde. So könnten die Tauer den äußeren Absperrungsraum des Werkplatzes. Innerhalb desselben hatten sich namentlich auf der Höhe zwischen dem See und der Halle zahlreiche Fotografen und Kinooperatoren eingefunden. Ein großer Apparat zur Aufnahme eines sprechenden Bildes einer amerikanischen Gesellschaft ist ebenfalls aufgestellt.

Die Befahrung geht an Bord

Gegen 4 1/2 Uhr trifft die erwartete Abdeutung der Schutzpolizei zur Vornahme der Absperrungen ein. Die Gallemannschiffen liegen bereit, die Halteleile des Luftschiffes in den Händen haltend. Die Befahrung beginnt sich bis auf die Führung und die Steuerung auf das Schiff. Verschie fallen durch die Werte. Der erste Nordostwind ist im Stillen begriffen, und sobald er nur noch die Stärke von ein bis zwei Sekundenmetern hat, geht es los. Angewiesen ist die Absperrung erfolgt. Führung und Steuerung begeben sich ebenfalls an Bord. Um 15.20 Uhr wird ein toller Aufbruch zur Fahrt und langsam folgt das stolze Luftschiff in Bewegung. Am ersten Marschmanöver, und die Mannschaften gehen, geht es aus der Halle. Schon kann man die Umschicht „Graf Zeppelin“ lesen. Dann schreien die vorderen Gondeln, die die Vertikalmast des Luftschiffes bilden, in großen Höhen tragen. Schließlich kommen die hinteren Gondeln zum Vorschein und in kaum fünf Minuten liegt ein glänzendes Schiff vor der Halle.

Der Aufstieg

Alles ist gut gegangen. Man kommt das erste Manöver im freien. Das mit dem Bug nach Nordwest liegende Schiff wird an der Hauptgondel festgehalten. Im hinteren Teil des Schiffes wird Wasserballast abgegeben und langsam wird das stolze Luftschiff in Bewegung. Um 15.30 Uhr wird nach dem Ballast abgegeben und das Luftschiff steigt rasch auf: um 100 Meter hoch. Die Motoren legen ein und jetzt geht es langsam in langamer Fahrt nach Süden, dem See zu. Einige Land- und Wasserflugzeuge geben dem großen Kameraden das Geleite. Mehrere Minuten fliegen das Luftschiff den Blicken der zahlreich erschienenen Zuschauer.

Friedrichshafen erwartet die Rückkehr

Um 4 1/2 Uhr befindet sich das Luftschiff immer noch auf dem Werkstättenplatz. Auf dem Werkplatz ist alles in Erwartung.

wartung. Man hört wohl von Zeit zu Zeit von fern das Surren der Motore, aber das Luftschiff selbst läßt sich nicht mehr blicken. Es dürfte wohl Schleißenfahrten zu Messungen und Befragungen aller Art ausführen. Um 4 1/2 Uhr hat es auch den telegraphischen Punktverkehr mit der Werft aufgenommen. Man rechnet mit der Rückkehr des Luftschiffes zwischen 6 und 7 Uhr. Wie aus einer Funkmeldung von 4.50 Uhr hervorgeht, befindet sich das Luftschiff um diese Zeit über Constanz. Drei Minuten später wurde das Luftschiff vom Werkplatz aus gesehen und nahm direkten Kurs gegen die Werft, um rasch dann wieder in Richtung Friedrichshafen zu entfernen, um wo aus es wieder in scharfer Kurve nach Südwesten ausbog und nach einigen Minuten über dem See verstand. Um 6 Uhr näherte sich das Luftschiff nach einer Kurvenfahrt über dem See erneut der Werft und führte in geringerer Höhe einige Manöver in der Luft aus.

Das Schiff zeigt die Landungsflagge

Nachdem sich das Luftschiff um 5.20 Uhr noch einmal auf fünf Minuten entfernt hätte, erschien es gegen 5.30 Uhr, von Süden kommend, über dem Landeplatz, den es in ganz langsamer Fahrt ankündete. Als es bereits unmittelbar über der Halle stand, fuhren plötzlich die Motoren erneut ein und das Luftschiff entfernte sich rasch wieder vom Landeplatz. Um 6.15 Uhr überlag das Luftschiff in etwa 50 bis 60 Meter Höhe den Landungsplatz und zeigte die Landungsflagge, eine funktionsfähige Verbindung der Landung hat man offenbar bezichtigt. Die Gallemannschiffen begaben sich zum Landungsplatz. Das Luftschiff führt inzwischen einige Schleißen über der Stadt aus, um abzuwarten, bis alles zur Landung auf dem Platz bereit ist.

Glatt gelandet

Um 6.40 Uhr steuerte das Luftschiff erneut den Landeplatz an. Der Bug des Schiffes lenkte sich rasch zur Erde. Die Hauptgondel und die hinteren Maschinen gondeln gelingen wegen der bereits herangebrochenen Dämmerung leicht. Um 6.45 Uhr fallen die Tauer zu Boden und nun wird das Luftschiff an den beiden Halteleilen mit dem Bug voraus auf den Landeplatz gezogen. Eine Minute später können die Gallemannschiffen bereits die Hauptgondel fassen. Die Landung ist vollzogen. Um 6.50 Uhr liegt das Schiff bereits wieder glatt auf dem Werkplatz und wird in die Halle eingedrängt. Während es zuerst den Anblick behält, als sollte das Luftschiff mit dem Bug voraus in die Halle eingedrängt werden, wurde nach 7 Uhr das Heck des Schiffes gegen das Halteleit gerichtet, so daß das Luftschiff wieder in seiner alten Lage eingedrängt wurde. Um 7.10 Uhr war das Schiff wieder in der Halle.

Alle Erwartungen übertroffen

Dr. Gdener ist über die Werftflurfahrt äußerst befriedigt. Er erklärte, daß die Geschwindigkeit die Erwartungen übertroffen hätten und daß man mit einer Marschgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometer ohne weiteres rechnen dürfe. Auch die Steuerung habe, was zugeführt funktioniert. Die Vertikalmast des Schiffes sei so gut, daß er am liebsten das Luftschiff auf einem Luftkurort wandeln würde. Die Geschwindigkeitsmessungen hätten auf der Strecke Friedrichshafen-Lindeau gutgefallen. Die größte Höhe auf der Werftflurfahrt habe 1400 Meter betragen. Wie Dr. Gdener weiter erklärte, beschließt er, die nächste Fahrt am Donnerstag anzuführen.

Der Riese der Luft!

Für ganz Friedrichshafen war der Aufstieg wie eine Gelbung

(Telegraphische Meldung)

Friedrichshafen, 18. September.

Nach der Ausfahrt aus der Halle hatte man zum erstenmal Gelegenheit, das Luftschiff in seiner ganzen Größe zu übersehen. Es bietet einen überwältigenden Anblick. Wie ein riesiger fahrgängiger Riß deutet es sich fast über den ganzen Platz. Eine Schlauchleitung deutet die oberen Teile des Schiffes, die letzten Reize seines Galvanisierens.

Solange das Schiff in der Halle lag, wirkte es auf die Zuschauer als unmitelbar und fast erdrückend. Jetzt sieht man erst, wie schlank und elegant dieses Meisterwerk der Technik trotz seiner riesigen Ausmaße geworden ist. Die schlanke Linie beginnt zwar für die Luftschiffe unmodern zu werden. Das erste Bippelin-Luftschiff war einmal so lang wie sein Durchmesser, während „Graf Zeppelin“ nur noch 7/10 so lang wie breit ist. Er wäre noch höher gebaut worden, wenn es die „Gallemannschiff“ erlaubt hätte, denn die Theorie gebietet die neue starktrichterförmige Gestalt. Die entsprechenden Verhältnisse gaben waren schon bei „Los Angeles“ nur noch 7/2 und betragen bei dem im Van befindlichen englischen Schiff nur 5/3 bzw. 5/5. Diese Schiffe werden also im Verhältnis zur Länge gerade doppelt so breit sein wie das Luftschiff von 1900.

Die größere Schlankheit des „Graf Zeppelin“ im Vergleich mit L. Z. 190 wird durch die neue Anordnung der Hauptgondel noch unterstrichen. Sie ist weiter gegen die Hauptgondel vorgezogen worden und tritt nur noch in ihrem vorderen Teil, der die Steuer- und Navigationsräume enthält, ganz aus dem Schiffkörper hervor, während sie nach hinten allmählich ganz in ihm verschwindet. So bietet sie der Luft nur noch geringen Widerstand. Der Stütz widerstand des Luftschiffes ist infolge der trichterförmigen Gestalt sehr gering und ist trotz des 30.5 Meter betragenden Durchmesser nur so groß, wie der einer Scheibe von 17 Meter Durchmesser, beträgt also nur zwei bis drei v. H. des Widerstandes der Durchmesserleiste.

Jetzt sieht das Schiff so glatt und einfach aus, daß man die unendliche Kleinheit fast bezichtigt. 14 Kilometer-Träger und

zwei Millionen Rielen mühen verarbeitet werden. 20.000 Quadrat-Gesamtoberfläche mühen überzogen und gestrichen werden. Für die ganze Befahrung und die Beflegung der Werft, ja man kann sagen, für ganz Friedrichshafen war der Aufstieg des Luftschiffes wie eine Erlösung. Ein ähnliches Empfinden wird durch das ganze deutsche Volk gehen, soll das Schiff hoch zum Himmel fliegen, so seinem Zeit bogen betrachten, dessen Arbeit und deutschem Erfindungsgeist wieder Geltung in der Welt zu schaffen.

Freiherr von Hünefeld zum Ostflug gestartet

(Ein Telegramm an Hauptmann Adhl.)

(Telegraphische Meldung)

Berlin, 18. September.

Freiherr von Hünefeld hat Dienstag früh um 1.52 Uhr seinen seit längerer Zeit geplanten Ostflug mit dem ihm gehörigen Zeppelin LZ 121 „Europa“, dem Schwelmer-Luftschiff der „Bremen“, angetreten. Die erste Gruppe folgte bis Sofia gehen. In Nord der Maschine befinden sich als Beobachter der technische Ingenieur K. G. Lindner, als zweiter Führer der Maschine sowie der Vorworter Längsgerich, der bereits seinerzeit von den Zanterswerken beurlaubt war, um bei den letzten Startvorrichtungen in Woldeck zu helfen.

Der Flug stellt ein von allen amtlichen und privaten Stellen völlig unabhängiges Internatzenheim der Freiherrn von Hünefeld dar. Das für den Flug notwendige Startmaterial ist entgegenkommenderweise von der Deutschen Luftfahrt Gesellschaft und zur Verfügung gestellt worden. Vor dem Start telegraphisierte Hünefeld an K. G. H.

„Vor dem Start nach dem Osten in Erinnerung an die gemeinsam verlebten Stunden der Gefahr und Spannung dem alten Kameraden aufrichtige Grüße.“





