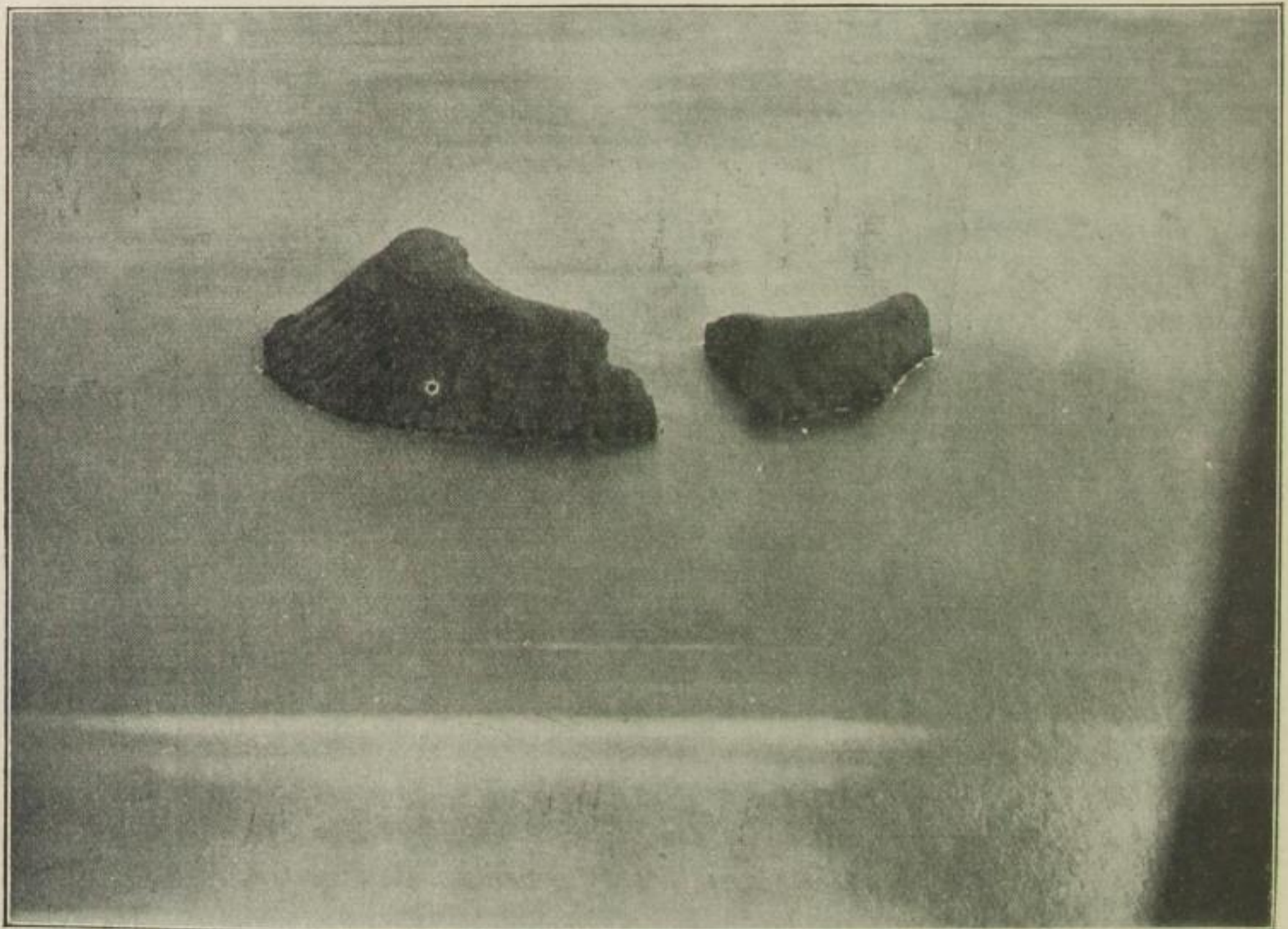


Hoffnung, die an diese Luftreise geknüpft wurde, ist in Erfüllung gegangen. Die stille, ernste Zusammenarbeit von Friedrichshafen mit einer amerikanischen Luftschiffwerft hat begonnen. Auf der Grundlage einer über 25 jährigen deutschen Erfahrung im Bau von über 100 Luftschiffen kann die Goodyear-Zeppelin Corporation in Akron (Ohio) heute weiter-schaffen. Mächtige Industriekreise Englands ziehen erneut die Möglichkeit einer Luftschiffverbindung mit Indien in Erwägung. Die britische Regierung will die Weiterentwicklung des Starrluftschiffbaues, den man 1921 aufgab, wieder aufnehmen und plant den Bau eines 150 000-cbm-Luftschiffes. Der Gedanke, einen regelmäßigen Luftschiffverkehr

zwischen Spanien und Argentinien einzurichten, beschäftigt erneut die Gemüter, und der französische Widerstand gegen dieses Projekt scheint zu erlahmen. In den nordischen Staaten denkt man ernsthaft daran, Luftschiffe kulturellen Zwecken dienstbar zu machen, sie in den Dienst der geographischen Forschung zu stellen. Überall hat die glückliche Reise des letzten Zeppelinluftschiffes von neuem den Anstoß zur Weiterarbeit gegeben.

Es verlohnt sich daher, auf den fahr-technischen Verlauf dieser transatlantischen Fahrt einmal etwas näher einzugehen. In je weitere Kreise wirkliches Verständnis für das Wesen des zukünftigen Luftschiffverkehrs dringt, um so schneller breitet sich aber auch der Ge-



Nach 33 Stunden hatten wir die Azoren erreicht.

*Phot. des Verfassers*