

danke aus, daß die Frage des Luftschiffverkehrs heute aufgehört hat, eine Utopie zu sein, der eine Anzahl von vielleicht sonst ganz ehrenwerten Leuten nachjagt, sondern daß es sich um ein ernsthaftes Verkehrsproblem von großer, weltwirtschaftlicher Bedeutung handelt.

Über den Verlauf der Reise haben die Zeitungen der ganzen Welt im einzelnen berichtet. Sehr zum Leidwesen der anwesenden Pressevertreter wurde bei der Ausreise des „Z.R. III“ von Friedrichshafen über den Kurs, den das Luftschiff auf seiner Ozeanreise nehmen würde, bis zum letzten Augenblick von seiten der Fahrtleitung Stillschweigen beobachtet. Warum dies geschah, mag manchem unverständlich geblieben sein. Einer wollte politische Gründe sehen, der andere ahnte Bedenken für die Sicherheit des Schiffes gegen mögliche Attentate, und in Wirklichkeit waren es fahrtechnische Erwägungen, die es nicht ratsam erscheinen ließen, sich von vornherein auf einen bestimmten Kurs festzulegen. Tatsächlich hat sich Dr. Eckener auch erst unterwegs im Laufe des Sonntagvormittag entschlossen, direkt über die Biskaya längs der spanischen Nordküste auf die See hinauszufahren und die ursprünglich erwogene südliche Ausfahrt über das Mittelmeer und durch die Straße von Gibraltar aufgegeben, weil die Wettermeldungen der Sonntag-Morgen-Beobachtung, die das Schiff auffing, eine Besserung der Wetterlage in der Biskaya erkennen ließen und daher kein Grund mehr vorlag, vom direkten Kurse abzuweichen, was beispielsweise am Tage vor der Abfahrt noch notwendig gewesen wäre, um unnützen Brennstoffverbrauch und unnötige Beanspruchungen des Luftschiffes zu ver-

meiden. Luftschiffführung wird eben stets eine Kunst bleiben, bei der es darauf ankommt, mit größter Sicherheit und mit geringstem Benzinverbrauch unter Ausnutzung des beständig wechselnden Spieles des Wetters in kürzester Zeit (also mit den geringsten Kosten) sein Ziel zu erreichen. Hier kehren in gewissem Sinne auf dem modernsten Verkehrsmittel die romantischen Zeiten der Segelschiffahrt früherer Jahre wieder mit all ihrem Reiz und ihrer Abwechslung. Kaum eine der zukünftigen Luftreisen über die großen Weltverkehrsstrecken dürfte daher der anderen gleichen. Nur für Aufstieg und Landung spielt die Witterung noch eine entscheidende Rolle. Widrige Winde können eine gewisse Zeit das gefahrlose Ausbringen des riesigen Luftschiffes aus der Halle verzögern. Nebel kann eine sichere Landung zu einem späteren Zeitpunkte oder an einem nebelfreien Platze ratsam erscheinen lassen. Einmal unterwegs, bilden dagegen Wind und Wetter heute kein Hindernis für den Luftschiffverkehr mehr. Es dürfte auch unmöglich sein, bei einem regelmäßigen Luftschiffverkehr immer eine gute Wetterlage für die ganze Strecke abzuwarten. Mit seiner souveränen Eigengeschwindigkeit kann sich das Luftschiff jedoch mit vollkommener Sicherheit den besten Weg zwischen den dahinziehenden Wirbeln suchen. Der räumlich kürzeste Weg wird hier nur selten auch die kürzeste Reise bedeuten. Das strategische Fahren zwischen diesen Wirbelgebieten wird den immer neuen Reiz der späteren Luftschiffführung ausmachen. Es wird gelingen, die heute schon hochentwickelten besonderen Navigationsmittel des Luftschiffes, vor allem die Funkpeilung und die außerbarometrische