

Hugo Eckener, Bericht über die Atlantiküberquerung des Zeppelins LZ 126 (Oktober 1924)

Kurzbeschreibung

In diesem dramatischen Radiobericht aus dem Jahr 1924 beschreibt Hugo Eckener, der Chef der Deutschen Luftschiffahrts-AG (DELAG), seine abenteuerliche Atlantiküberquerung mit dem Zeppelin LZ 126 auf dem Weg von dessen Produktionsstätte in Friedrichshafen am Bodensee zu seinem endgültigen Ziel, einem Marinestützpunkt in den Vereinigten Staaten. Der Flug, der etwas mehr als 80 Stunden dauerte, sorgte aus zwei Gründen für Schlagzeilen: 1) Es war erst das zweite Mal in der Geschichte, dass ein Luftschiff den Atlantik überquerte, und 2) stellte die Überführung des Zeppelins in die USA eine teilweise – und außergewöhnliche – Erfüllung der deutschen Kriegsreparationszahlungen dar. Was diese Lieferung so außergewöhnlich machte, war die Tatsache, dass der Versailler Vertrag Deutschland nicht nur die Aufrechterhaltung einer Luftwaffe untersagte, sondern auch die Herstellung von Luftfahrzeugen, die in einer solchen eingesetzt werden konnten. Dazu gehörten auch Zeppeline, die von Ferdinand von Zeppelin erfundenen starren Luftschiffe, die ihre zivilen und militärischen Einsatzmöglichkeiten bereits eindeutig unter Beweis gestellt hatten. Die Vereinigten Staaten gewährten jedoch eine Ausnahmegenehmigung für den Bau der LZ 126, um so Zugang zu Deutschlands Spitzentechnologie zu bekommen. Der Auftrag ermöglichte der DELAG wiederum, sich über Wasser zu halten, bis die Alliierten einige Jahre später ihre Beschränkungen lockerten. Offiziell galt die Lieferung der LZ 126 als Teil der deutschen Kriegsreparationen und gemäß den Beschränkungen des Versailler Vertrags wurde das Luftschiff in Friedrichshafen ausschließlich für Forschungs- und Transportzwecke konzipiert. Die 1922 begonnene und 1924 fertiggestellte LZ 126 bot Platz für 30 Passagiere und 30 Besatzungsmitglieder. Im Oktober 1924 leitete Eckener selbst den Flug nach Lakehurst, New Jersey, und beschrieb die jubelnden Menschenmengen, die ihn und seine deutsche Besatzung dort empfingen. Präsident Coolidge lud sie sogar ins Weiße Haus ein und würdigte damit nur fünf Jahre nach dem Ersten Weltkrieg dieses Ereignis als Symbol der Versöhnung zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten. Die U.S. Navy benannte den Zeppelin in „ZR-3 Los Angeles“ um und hielt ihn bis in die 1930er Jahre in Betrieb, bevor er schließlich 1939, kurz vor Ausbruch des nächsten Weltkriegs, außer Dienst gestellt wurde.

Quelle

Gegen 8 Uhr am zweiten Abend, nach 40-stündiger Fahrt hatten wir die Hälfte des Weges hinter uns. Wir befanden uns etwa 200 Seemeilen westlich der Azoren, über die unser Schiff wie eine Märchenerscheinung am Nachmittag hinweggezogen war. Abgesehen von einer mäßig starken Regenböe an der spanischen Küste hatten wir bis dahin sehr schönes Wetter gehabt, Meeresstille und glückliche Fahrt.

Jetzt schien es anders werden zu wollen. Der in einer dunstigen Atmosphäre aufgehende Vollmond ergoss ein gelbliches Licht über eine unruhig atmende See. Eine stärkere Dünung kam aus Südwesten und der südliche Wind nahm an Stärke zu und drehte langsam westlich. Man musste erkennen, dass westlich von uns schlechtes Wetter herrschte.

Ungeheure Wolkenmassen trieben in fantastischen Gestaltungen schwer und tief über dem Wasser. Und wir fuhren zwischen ihnen wie durch riesige Tore und Schluchten ins Zwielft des Mondes hindurch. Es wurde sehr schwül. Wir zogen die Jacken aus und öffneten ein paar Fenster mehr in der Führergondel.

Gegen Mitternacht wehte eine starke Südwestbrise. Die See ging mit weißen Köpfen und ein schwerer Regen trieb in die Führergondel hinein. Wir kamen nur sehr langsam voran und mussten überrechnen, ob bei Verschlechterung der Wetterlage unsere Betriebsmittel reichen, denn es waren noch reichlich 3.000 Kilometer bis nach New York.

Das Ergebnis unserer Berechnung war nicht sonderlich erfreulich. Wir suchten deshalb drahtlose Verbindung mit den beiden amerikanischen Kreuzern aufzunehmen, die südlich der Neufundlandbank ausgelegt waren, um uns Wettermeldungen zu übermitteln. Aber mehrere Stunden hindurch war unser Bemühen vergeblich, denn starke luftelektrische Störungen machten eine Verständigung unmöglich.

Erst gegen 5 Uhr morgens, nach einer unruhigen Nacht in schweren Regenböen, gelang es uns, eine klare Meldung aufzunehmen. Sie besagte, dass eine barometrische Depression nordwestlich von uns im Süden der Neufundlandbank liegen müsse. Wir beschlossen daraufhin, sie im Osten und Norden zu umfahren, um dabei Nutzen aus mitlaufenden Winden zu ziehen.

So gingen wir jetzt auf fast nördlichen Kurs ab. Mit beschleunigter Fahrt ging es jetzt vorwärts. Am Vormittag kamen wir bereits in eine ruhigere Zone und kurz nach Mittag trafen wir auf den erwarteten östlichen Wind. Dieser wuchs schnell an Stärke, wie wir weiter nördlich kamen und bald konnten wir mit einem strammen Ostwind im Rücken mit einer Geschwindigkeit von 170 bis 180 Kilometer in der Stunde auf unser Ziel lossteuern.

Wir kamen an die Nebel der Neufundlandbank, die sich unabsehbar wie eine graue Mauer vor uns breiteten. Um in Licht und Sonne zu fahren, gingen wir über sie hinauf. Höher und höher wuchsen sie vor uns auf. In Türmen und Schroffen von bizarren Formen wie ein Gebirge. Wir mussten schließlich bis auf 2000 Meter Höhe emporsteigen, um das grauwobende Gebilde unter uns zu lassen.

Die Sonne ging unter und übergoss diese luftige Gebirgswelt mit flammendem Rot und leuchtendem Gelb. Es war eine Märchenfahrt von unvergesslichem Zauber. Als wir nach Dunkelwerden von unserer Höhe durch Wolken und Nebel in die Nacht hinunterstiegen, sahen wir uns unten über einer weiß schäumenden, tobenden See, die ein heftiger Nordoststurm aufrührte. Es gab jetzt noch eine mehrstündige Fahrt durch wildwirbelnde Böen, die das Schiff sozusagen auf Herz und Nieren prüften.

Aber das brave Fahrzeug meisterte spielend die Wut der Elemente. Um 11 Uhr passierten wir die Feuer von Sable Island. Und um Mitternacht schimmerte die Perlenkette der Lichter von der Küste Neubraunschweigs zu uns herüber. Der neue Erdteil war in Sicht. Um vier Uhr überflogen wir das schlafende Boston und scheuchten durch den Donner unserer Motoren die Bewohner aus den Betten.

Um sieben Uhr lagen wir vor dem Hafen von Neu-York. Die Fahrt von der Gironde-Mündung bis Sandy Hook hatte genau 70 Stunden gedauert. Es empfing uns unter dem Heulen von 10.000 Sirenen und Dampfpfeifen die Begeisterung des amerikanischen Volkes, dass uns, dem deutschen Volke, eine erste Huldigung nach dem Kriege darzubringen sich entschlossen hatte.

Quelle: Hugo Eckener, Bericht über die Atlantiküberquerung mit dem Zeppelin ZR III (LZ 126), Oktober 1924. Deutsches Rundfunkarchiv K001125395

DRA

Empfohlene Zitation: Hugo Eckener, Bericht über die Atlantiküberquerung des Zeppelins LZ 126 (Oktober 1924), veröffentlicht in: German History in Documents and Images, <<https://germanhistorydocs.org/de/die-weimarer-republik-1918-1933/ghdi:audio-5089>> [16.03.2026].