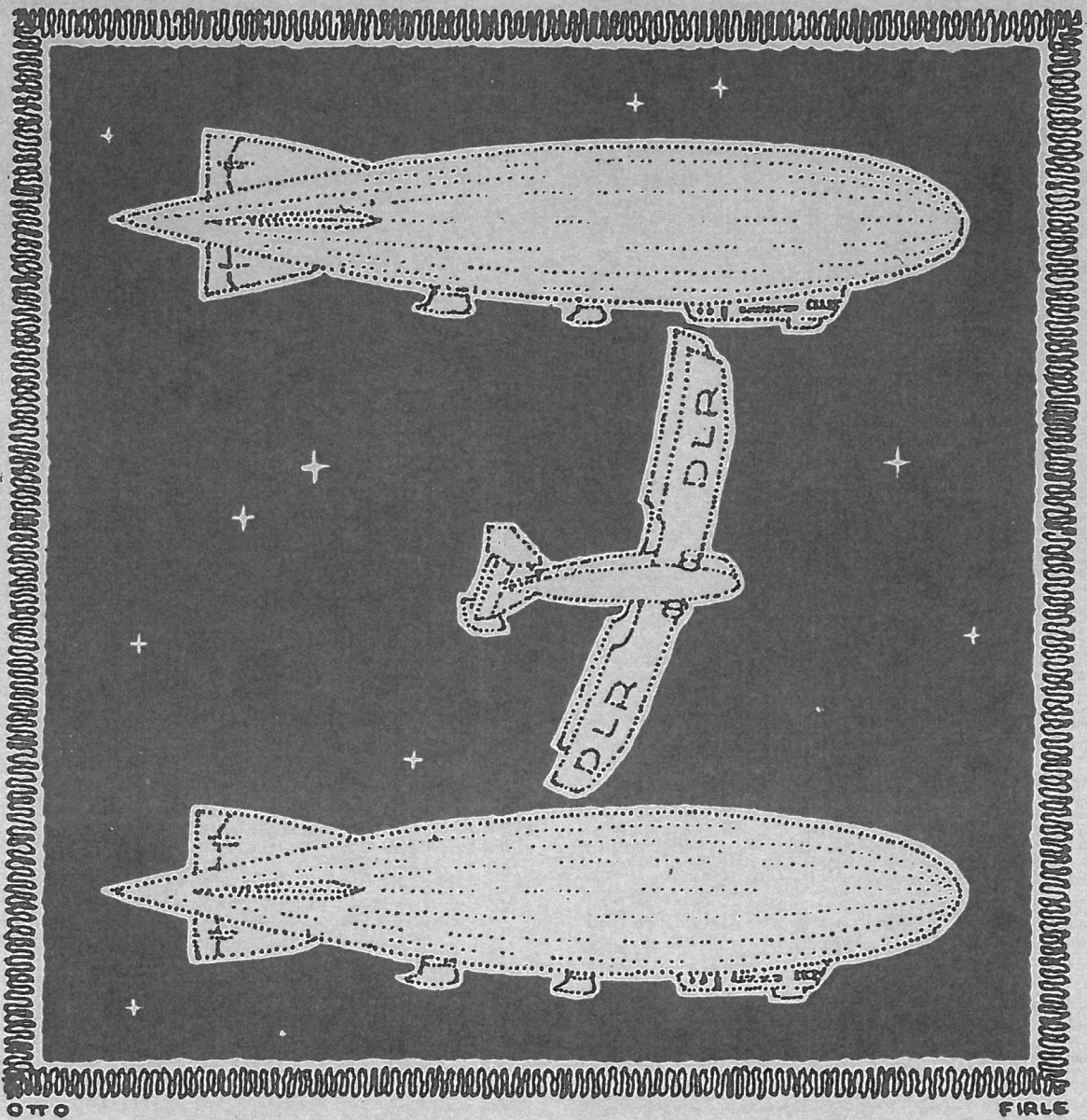


ZEPPELINPOST

ZEPPELINPOST-ARBEITSGEMEINSCHAFT
1973 - 1995



1/1995

INHALTSVERZEICHNIS ZEPPELINPOST 1/1995

1900	LZ1/Erstaufstieg-Ansichtskarten	Lindenbeck	4
1912	LZ10/"Schwaben":Notfahrt 12.4.	Dörr	5-6
1912/1913	UNGER-Stahlluftschiff	Reprint	7-13
1913/1914	Deutsch-Englische Luftschiff-Expedition	Hagedorn	13
1919	LZ120/"Bodensee"-Fahrtankündigungen	Reprint	14-17
1919	LZ120/"Bodensee"-Fahrtprospekt	Reprint	18-32
1924/1930	Zeppelinindienst-Projekt Spanien-Argentinien	Koppetsch	33-36
1926	Zeppelin-Postdienst Europa-Amerika	Dörr	37-41
1929	Zeppelinpost Eigergletscher+Jungfrauoch	Feldmann	42
1930	LZ127/Bayernwald-Fahrt m. Straubing-Abwurf	Hornauer	43-45
1931	Sowjetunion:Luftschiffbau-Propaganda	Dörr	45-46
1931	LZ127/Islandfahrt:Katalogstudie	Hanses	47
1931	LZ127/2.Südamerikafahrt	Feldmann	48-49
1932/1933	Zeppelin-Bildkartenwerbg. Kathreiner-Kaffee	Fuchs	50
1933	Zeppelin-Geheimfahrt 28.9.	Hagedorn	51-54
1935	Dt. Zeppelinreederei:Gründungsversammlung	Reprint	55
1936	Zeppelin-Nordamerikafahrten 1928/36:Bilanz	Reprint	56-61
1937	LZ129/Letzte Fahrt 3.-7.5.	Reprint	62-70
1937	LZ129/Katastrophe Lakehurst	Reprint	71-78
1939	LZ130/Landungsfahrtankündigung	Reprint	78
1995	Zeppelinpostkataloge 1995:Michel+Sieger	Zepp.-Arge	79-80

Bad Homburg 3.12.1994:Die ZEPPELINPOST, signiert von dem berühmten deutschen Astronauten Ulf Merbold und den Besuchern zum Zeppelintreffen bei unserem Mitglied Kofler

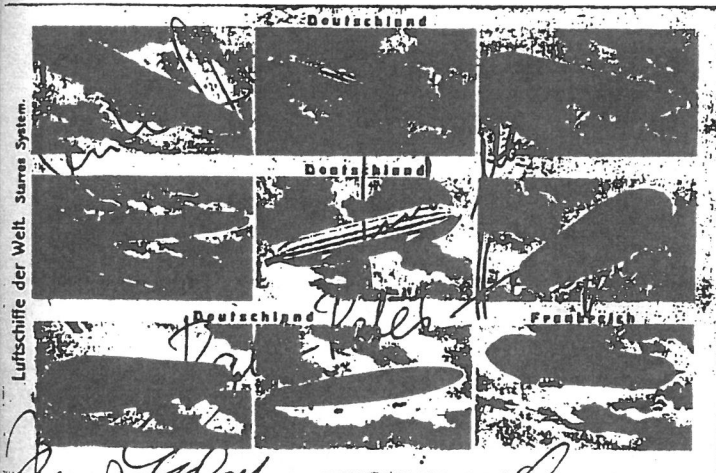
ZEPPELINPOST

ZEPPELINPOST-ARBEITSGEMEINSCHAFT NÄCHSTE TREFFEN

- | | | | |
|---------------|-----------------|---------------|-----------------|
| 5. Nov. 1994 | Zeppelinheim | 8. Juli 1995 | Friedrichshafen |
| 11. März 1995 | Zeppelinheim | 7. Okt. 1995 | Zürich-Kloten |
| 8. April 1995 | Friedrichshafen | 28. Okt. 1995 | Sindelfingen |
| 21. Mai 1995 | Essen | 11. Nov. 1995 | Zeppelinheim |
| 3. Juni 1995 | Zeppelinheim | 3. Dez. 1995 | Essen |

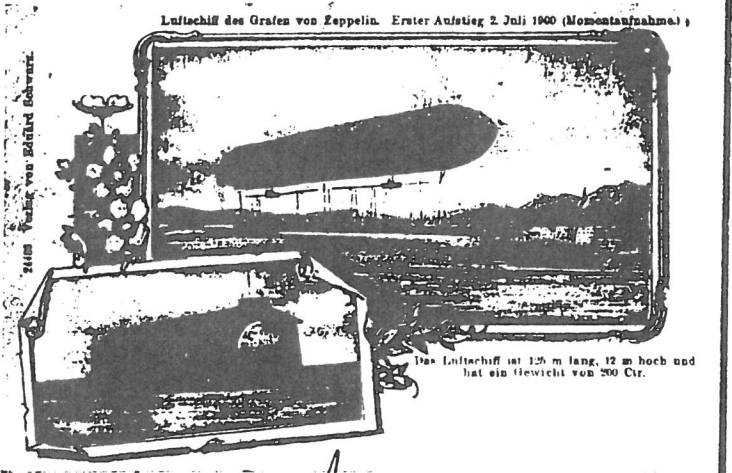
ZEPPELINPOST

ZEPPELINPOST-ARBEITSGEMEINSCHAFT 1973 - 1994



Neun bis 1913 gebaute Luftschiffe *Luftschiff Müller*

ZEPPELINPOST
ist eine Veröffentlichung der
ZEPPELINPOST-ARBEITSGEMEINSCHAFT
Geschäftsstelle
Postfach 42
D-65598 Dornburg
Schutzgebühr DM 10,-

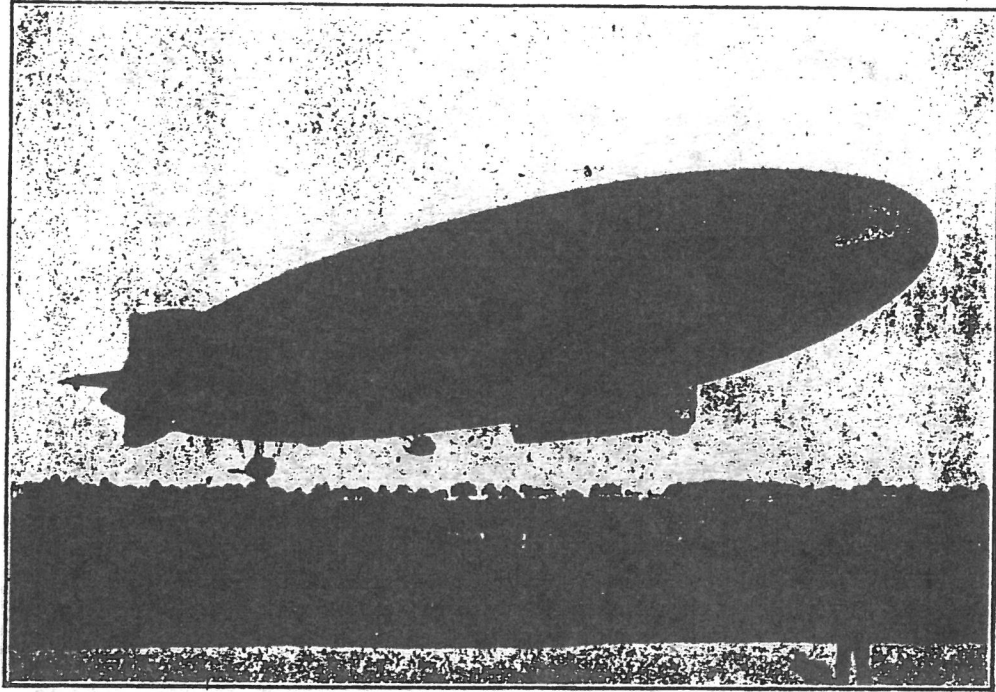


Der weiteste Zeppelin-Aufstieg am 2. Juli 1900
Ulf Merbold
2/1994

LZ 120/"BODENSEE"-FAHRTPROSPEKT

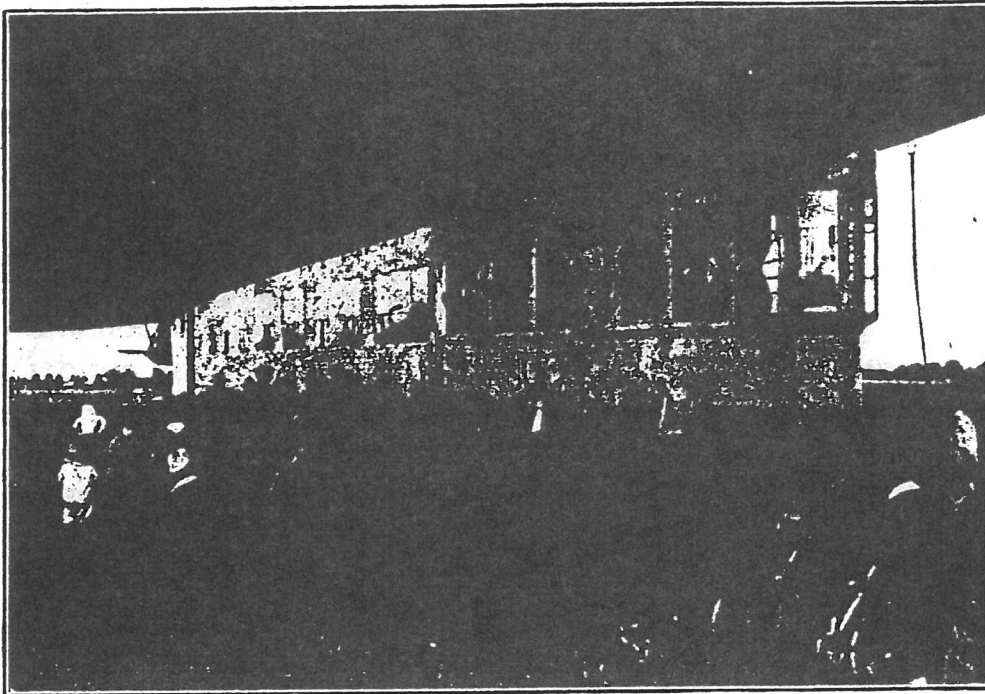


Wer kennt nicht die uralte Sehnsucht der Menschen, die Welt tief, tief unten im Sonnenglanze zu ihren Füßen liegen zu sehen, die schimmernde Nähe und die duftumflossene Weite mit einem einzigen freude-trunkenen Blicke umfassen zu können? Diese Sehnsucht hat Tausende der Besten in die eisfarrenden Höhen unwegsamer Gebirge getrieben, hat uns die steilsten und unbezwinglichsten Gipfel erschlossen, die Alpen und die Anden, ja den in eisiger Unnahbarkeit sich himmelhoch türmenden Himalaya dem Höhenwillen des Menschen unterworfen. Und diese Sehnsucht hat die uralten Märchen vom Zauberroß und Flugmantel, vom Feuerwagen und den Ikarusflügeln erfunden und seit Jahrtausenden in den Herzen aller Völker wachgehalten. Verwirklicht aber hat sie erst das zwanzigste Jahrhundert, das uns Erdgeborene in Luftschiff und Flugzeug mühelos durch die Lüfte schweifen und die Schönheitsprangende Erde sich uferlos vor unseren Augen ausbreiten läßt. Schon vor dem furchtbarsten aller Kriege begann die Verwirklichung dieses faustischen Sehnsuchtsdranges. In allen Ländern wurde fieberhaft an ihrer Erfüllung gearbeitet, und während Amerika, Frankreich und England im Bau der flinken Flugzeuge am weitesten voraus waren, hatte das Genie des greisen Grafen Zeppelin der Welt das lenkbare Luftschiff geschenkt. Deutschland ging rasch an die Verwertung der großen Erfindung. Nicht nur, daß die Begeisterung des ganzen Volkes dem Grafen durch eine Nationalspende die Verwirklichung seiner Pläne ermöglichte, es wurde auch die Deutsche Luftschiffahrt-Aktien-Gesellschaft mit einem Kapital von 3 Millionen Mark gegründet, um die lenkbaren Luftschiffe für Handels- und Friedenszwecke dienstbar zu machen. In engster Gemeinschaft mit dem großzügigen und altbewährten Verkehrsunternehmen der Hamburg-Amerika Linie wurde die neue Gründung schon bald in ganz Deutschland bekannt und beliebt, und was der Name „Hapag“ seit Jahren auf den Meeren bedeutete, das wurde die „Delag“ in den Lüften. Ihre schlanken, weißen Riesenluftschiffe „Hansa“, „Viktoria Luise“ und „Sachsen“ wurden in den Jahren 1910—1914 in allen deutschen Großstädten froh begrüßt. Sie beförderten in 1600 Fahrten nicht weniger als 40 000 Fahrgäste, ohne daß auch nur einer zu Schaden gekommen wäre. Aber jene Fahrten waren



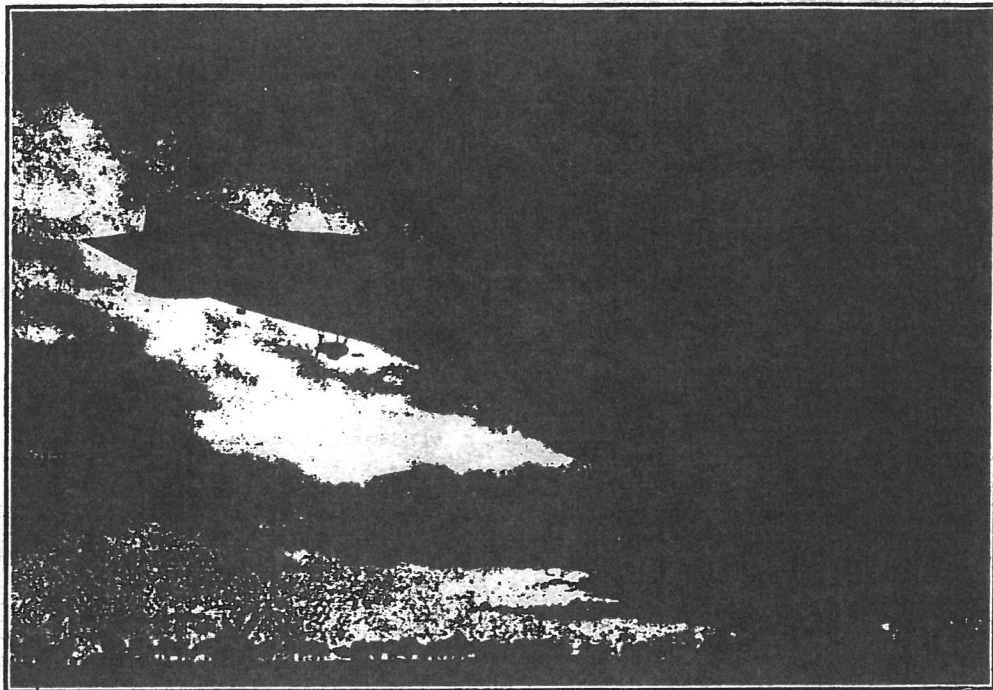
Aufflieg des Z.-Luftschiffs „Bodenfee“.

doch nur kurze Ausflüge in die Umgebung deutscher Städte. Jetzt nach dem Kriege wird die „Delag“ zuerst an das bedeutungsvolle Werk herangehen, eine regelmäßige Verbindung mittels Luftschiff herzustellen. Das Verkehrsluftschiff „Bodenfee“ hat am 24. August seine Fahrten zwischen Berlin und Friedrichshafen am Bodensee begonnen, und die erste Fahrt trotz böigen Wetters in sechs Stunden glatt durchgeführt. Nur, wer bereits einmal von bequemer, windgeschützter Gondel aus den entzückten Blick in die Tiefe senden durfte, kann ermessen, was eine Luftfahrt für Sinne und Seele selbst des Weitgereiften zu bieten vermag. Alle erdgewohnten Begriffe zerfließen im sonnigen Reiche des Äthers. Tief zu den Füßen blaut der weite Bodensee, weiße Ortschaften blitzen aus grünem, dunklen Wälderkränze, greifbar in der Nähe erheben die Alpen ihre eisdurchfurchten Riefenhäupter. Die ganze Kette vom Säntis bis zum Berner Oberland löst sich aus dem Dunst und reckt sich blendend gegen den tiefdunklen Himmel, immer riefenhafter, je höher wir steigen. Und dort das Allgäu mit seinen grünen Matten, Oberbayern mit seinen unergründlichen Seeaugen, die scharfflimmernden Felsengräte des Karwendel- und Wettersteingebirges, und dahinter wie eine märchenhafte Offenbarung, weit, weit, und doch so unwahrscheinlich nahe, die Eisgipfel der Hohentauern, des Großglockner, ja sogar die



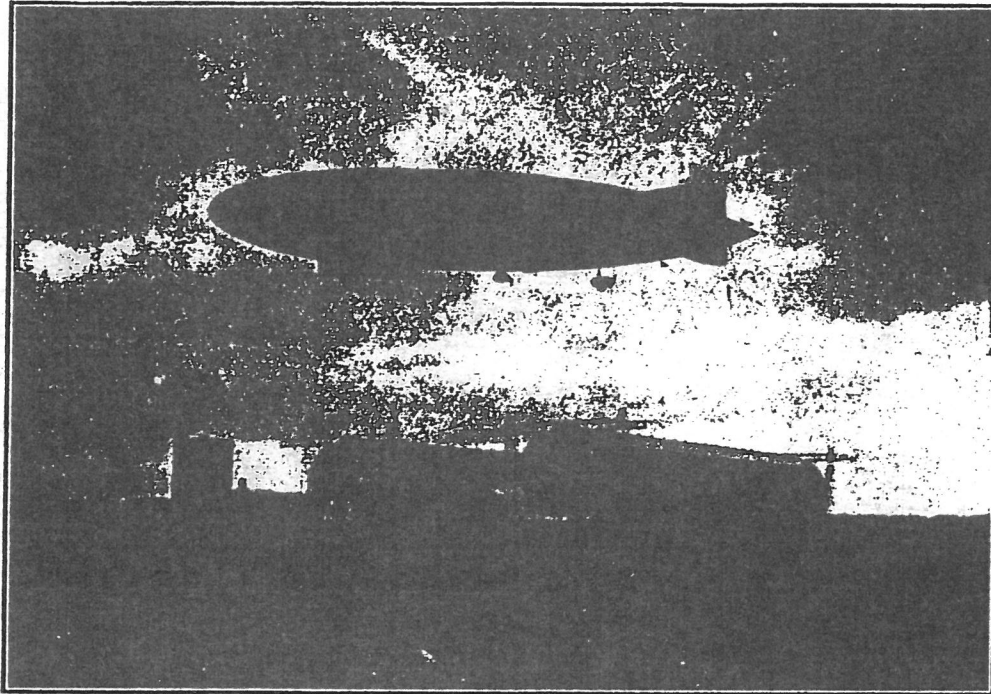
Z.-Luftschiff „Bodenfee“. Führer- (rechts) und Passagierkabine (links), dazwischen der Telefunkenraum.

kühne Pyramide des Groß-Venediger. Und während noch der Blick gebannt an dem märchenhaften Bilde haftet, streift der Schatten des Luftschiffes bereits über die stumpfen Türme der Frauenkirche, über der Iyar grünes Band und die kahlen Hochflächen des Dachauer Mooses dahin. München und die hohen Tauern in einem einzigen Rahmen, wann hätte das je vorher eines Menschen Auge erfaßt? Ausblicke von viel erdenhafterer Enge mußte man bisher mit todesmutigem Aufstiege, mit erschöpfenden Mühsalen heldenhaft erringen. Hier sitzt man im bequemen Korbfessel, schlürft einen kühlenden Trank, hört matt, wie aus der Ferne, das Sausen und Surren der treibenden Propeller und umspannt Königreiche und Völkerschicksale mit einem einzigen Blicke! Weiter geht die Fahrt, Hügel und Wald, sattgelbe Getreidefelder und grüne Wasserläufe blitzen auf, schon ist die Donau überflogen, und noch immer sind die fernen Alpen nicht verblaßt. Tief in das Innere der Städte dringt der Blick, der Straßen buntes Gewirre, das Schattenrelief von Häusern und Höfen, von Kirchen mit stumpfen Zwiebeltürmen und schlanken Domen mit unwahrscheinlich spitzen Nadeln baut sich wie mutwillig verstreutes Kinderspielzeug in den grünen Senkungen zwischen Wald und Hügeln auf. Und so geht es hin, bis Thüringens niedrige Waldkuppen und der Saale gewundenes Band die Nähe der norddeutschen



Das Z.-Luftschiff „Bodenfee“ vor der Landung.

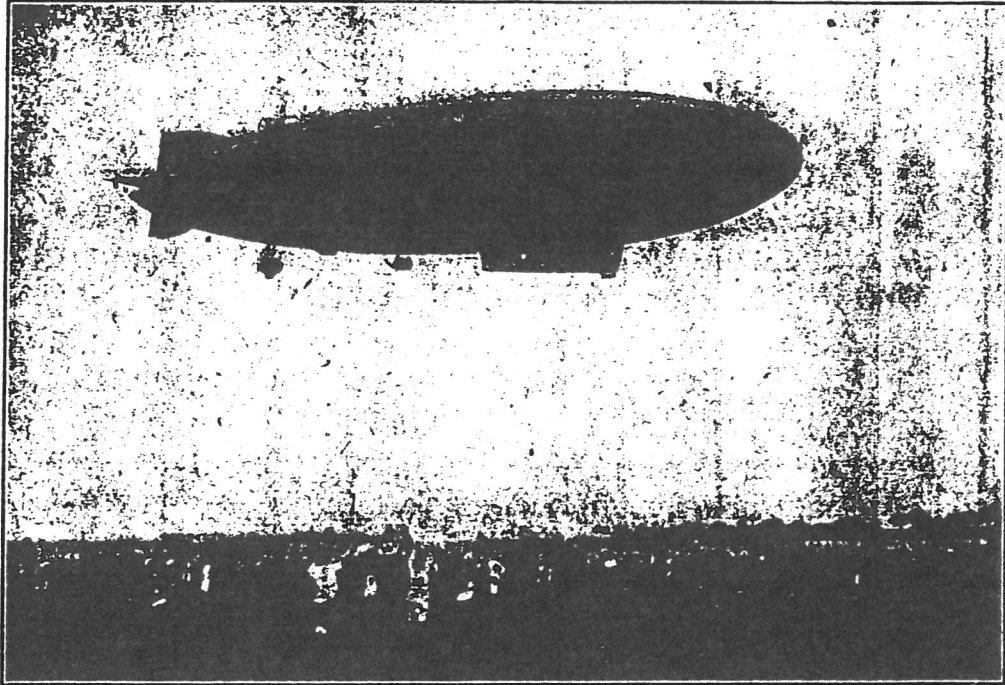
Ebene kündigt, die sich dunstumflossen wie ein fernes Meer gegen den Horizont hebt. Der Rauch zahlloser Essen läßt ringsum die Industrieflädte ahnen, wie mit buntem Mosaik werden sie von den flachen Feldern der Niederung umrahmt. Schon steht die Sonne im Westen und wirft lange Schlag Schatten. Der Havel helle Seen flammen auf, dort vor uns, von riesenhafter Wolke umschattet, reckt sich Berlin, das Ziel der Reise. Die Bergung des leichten Luftschiffes in der Luftschiffhalle von Staaken geht rasch vonstatten, und noch ist es lichter Sommerlag, und die Wunderreise, welche gegen 10 Uhr vormittags am Bodensee begonnen hat, ist vor der fünften Nachmittagsstunde bereits vollendet. Kein Staub, wie nach langen Bahnfahrten belästet den Körper, keine Ermüdung die Nerven, die Seele aber ist überfättigt von neuen, niegeahnten Eindrücken, und stolz und glücklich ist man zur Erde zurückgekehrt, stolz darüber, das geschaut zu haben, was Jahrtausende sich nur ersehnt und lehnend erdichtet haben. Ein dankerfüllter, scheidender Blick streift den grauen, gedrungenen Körper des Luftschiffes, dann geht es im raschen Auto hinein in das Gewühl der Großstadt, um dort unterzutauchen, froh und unerkant wie der Prinz aus Märchenlanden, von dem die Staubgeborenen nicht ahnen, daß ihn Zauberkräfte aus fernen Landen durch die Lüfte dahergetragen haben. H. B.



Luftschiffhalle Staaken bei Spandau.

BESCHREIBUNG DES LUFTSCHIFFS „BODENSEE“.

Das Verkehrsluftschiff „Bodensee“ ist nach Form, Konstruktion und maschineller Anlage gegenüber den früheren Luftschiffen der Deutschen Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft ein völlig veränderter Typ. In ihm sind alle neuesten technischen Errungenschaften, die von der glanzvollen Entwicklung des Luftschiffbaues während des Krieges gezeitigt wurden, verwertet. Auf den ersten Blick bereits stellt es sich als ein Schiff von ganz anderen Verhältnissen dar: Es ist gedrungener, d. h. bei geringerer Länge von größerem Durchmesser. Während die bekannten Schiffe „Viktoria Luise“ und „Hanfa“ eine Länge von 142 m bei einem Durchmesser von 14,9 m, und einen Rauminhalt von 19 700 cbm hatten, hat die „Bodensee“ eine Länge von nur 120 m bei einem Durchmesser von 18,7 m und einem Rauminhalt von 20 000 cbm. Trotz dieser Zusammendrängung der Masse wirkt das Luftschiff elegant, weil es in reiner „Tropfenform“ ausgebildet ist, die bekanntlich den geringsten Luftwiderstand bietet. Die Geschwindigkeit des Luftschiffes ist deshalb eine erheblich größere. Gegenüber einer Stundengeschwindigkeit von rund 70 km, die die früheren Luftschiffe erzielten, legt die „Bodensee“ bequem 130 km zurück. Dazu trägt allerdings auch die erheblich größere Maschinenkraft bei, über die das Luftschiff verfügt. Während beispielsweise die



Landung des Z.-Luftschiffes „Bodenfee“.

„Hanfa“ 3 Maschinen à 150 PS aufwies, sind in der „Bodenfee“ 4 Motoren von je 260 PS, also im Ganzen 1040 gegenüber 450 PS eingebaut.

Die Anordnung der Maschinenanlage weist gegen früher ebenfalls erhebliche Veränderungen auf. Die Motoren sind in 3 Maschinen-Gondeln untergebracht, wovon 2 mit je einem Motor etwa in der Mitte des Schiffes an den Seiten aufgehängt sind, während die dritte mit 2 Motoren unter dem Achterende hängt. Die Passagierkabine befindet sich nicht mehr im Laufgang in der Mitte des Schiffes, sondern ist zu einem Ganzen mit der Führer-Gondel zusammengebaut, die unter dem Vorderende des Schiffes liegt. Es ergibt sich daraus für die Passagiere eine vollständig ruhige und angenehme Fahrt ohne jede Belästigung durch Propellergeräusch und die Auspuffgase eines Motors. Abgesehen von diesen Verbesserungen ist die „Bodenfee“ nach dem selten Typ der Zeppelin-Luftschiffe gebaut, wie er sich von Anfang an ausgebildet hat. Das Schiff wird von 11 einzelnen Gaszellen getragen, die je in einem Glied des Luftschiffkörpers zwischen je zwei Querringen des Aluminiumgerüsts eingebettet liegen. Diese Einteilung des Tragkörpers in einzelne Zellen bringt eine außerordentliche Sicherheit für die Passagiere mit sich, insofern sich ein, zwei und selbst mehr Gasballons entleeren können, ohne

daß das Luftschiff in Gefahr kommt. Das ganze Gerippe und die darin eingeschlossenen Gaszellen sind umkleidet mit einem imprägnierten Baumwollstoff, um die Reibung zu vermindern und die Ballons vor starker Sonnenbestrahlung zu schützen. In der vorderen Gondel befinden sich alle Steuerräder, Ballast- und Ventiltzüge, da das Schiff von der vorderen Gondel aus gelenkt wird. An den beiden Seitengondeln ist je eine zwei-flügelige Luftschraube angebracht, ebenso an der hinteren Maschinengondel eine Schraube, die von zwei Motoren in Bewegung gesetzt wird. Am Achterende befinden sich je zwei Höhen- und Seitensteuer, sowie die sogenannten Stabilisierungsflächen, das sind große, wagerechte und senkrechte Flossen, welche den Zweck haben, einen ruhigen Flug des Luftschiffes zu erzielen.

Da alle Steuer- und alle maschinellen Organe des Luftschiffes zwei- und mehrfach angeordnet sind, ist eine außerordentliche Betriebsicherheit vorhanden, denn das Fahrzeug kann mit jedem einzelnen Höhen- oder Seitensteuer gelenkt werden, wie es auch von jedem der einzelnen 4 Motoren mit einer beträchtlichen Geschwindigkeit vorwärts bewegt werden kann. Die Geschwindigkeit mit allen Maschinen beträgt 35—36 m/sek., die mit 3 Maschinen 31 m/sek., mit 2 Maschinen 26 und mit einem Motor noch 20 m/sek. Es wird also selbst im Falle des Aussetzens von mehreren Motoren noch eine Geschwindigkeit erzielt, die die sichere Durchführung einer Reise gewährleistet. Die Tragkraft des Luftschiffes beläuft sich auf rund 23 000 kg in Meereshöhe. Zieht man das Eigengewicht des Luftschiffes und seiner Motoren ab, so verbleibt eine nutzbare Tragkraft von 10 000 kg nach der größeren oder geringeren Erhebung über den Meeresspiegel und je nach den Temperaturverhältnissen. Denn eine Erhebung über das Meeresniveau von je 80 m vermindert nach bekannten physikalischen Gesetzen die Tragkraft eines Luftschiffes von der Größe der „Bodensee“ um rund 200 kg, und die Erwärmung der Luft um je einen Grad Celsius vermindert die Tragkraft um rund 80 kg. Von der Gesamttragkraft werden in der Regel 2400 kg für die Mitnahme von Benzin und Öl in Anspruch genommen. Das Luftschiff vermag mit einem solchen Vorrat von Betriebsmaterial 11 bis 12 Stunden mit allen, 15 bis 16 Stunden mit drei Motoren zu fliegen und in dieser Zeit einen Weg durch die Luft von rund 1500 resp. 1800 km zurückzulegen. Die Länge der zurückgelegten Bodentrecke richtet sich danach,

ob ein hindernder oder fördernder Wind weht, und die Reifeflecke kann deshalb in sehr weiten Grenzen, sagen wir zwischen 700 bis 2500 km Schwanken. Zur Führung des Luftschiffes gehören etwa 15 Personen: 1 Führer, 1 Steuermann, 1 Fahr-Ingenieur, 4 Steuerer und 8 Monteure. Von diesen befinden sich der Führer und die Steuerleute in der vorderen Gondel, die übrigen Leute in den Maschinengondeln.

Von besonderer Annehmlichkeit ist es, daß die „Bodenfee“ mit funkentelegraphischer Anlage ausgestattet ist, die es ermöglicht, stets den Verkehr mit der Abgangs- und Zielflation zu bilden, und die auch den Passagieren für die Ablendung von Privattelegrammen zur Verfügung steht. Die Kabine ist trotz der notwendigen Einfachheit ein außerordentlich komfortabler und eleganter Raum, dessen innere Ausgestaltung und Ausschmückung von Professor Pankok entworfen und in der Friedrichshafener Werkflatt ausgeführt wurde.

Er erinnert an den Speisewagen eines Luxuszuges, und auf bequemen Liegegefühlen kann man mit Behagen der reichlichen kalten Küche und den Weinen des Restaurationsbetriebes zusprechen, oder durch die großen Scheiben den Blick in die Ferne senden. Ein Toilettenraum mit fließendem Wasser usw. bietet besonders für größere Fahrten die wünschenswerte Bequemlichkeit.

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR DIE TEILNAHME AN DEN LUFTFAHRTEN.

PLATZBELEGUNG.

Wegen des voraussichtlich starken Andrangs ist tunlichst frühzeitige Bestellung von Plätzen empfehlenswert. Anmeldungen zwecks Sicherung von Plätzen nehmen alle Büros bzw. Agenturen der Hamburg-Amerika Linie entgegen. Die Platzverteilung erfolgt

für die Abfahrt ab Berlin durch:

Hamburg-Amerika Linie, Abteilung Luftverkehr, Berlin W 8, Unter den Linden 8,
Fernsprecher: Zentrum 9197-9199, Telegrammadresse: Hapag, Berlin,

für die Abfahrt ab Friedrichshafen durch:

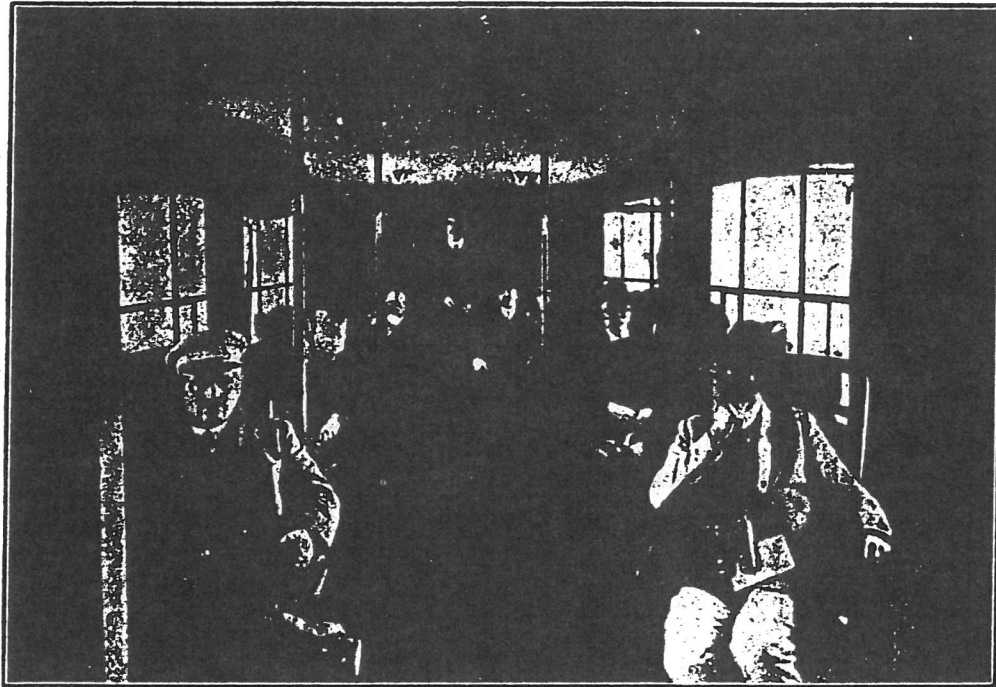
Hapag-Agentur, Georg Rettenmeier, Friedrichshafen a. B., Goldschmidstr. 19,
Fernsprecher 13, Telegrammadresse: Hapag, Friedrichshafen,

für die Abfahrt ab München durch:

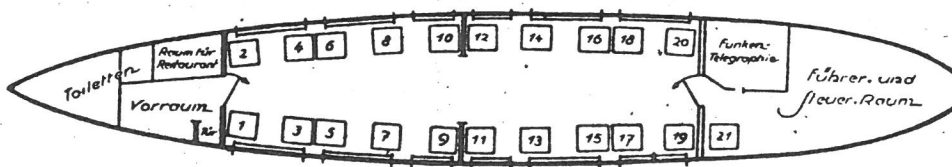
Hapag-Generalvertreter A. Eichborn, München, Theatinerstr. 23,
Fernsprecher 23742, Telegrammadresse: Hapag, München.

BEDINGUNGEN, UNTER DENEN FAHRKARTEN AUS- GESTELLT WERDEN.

1. Die Teilnahme an der Fahrt erfolgt unter alleiniger Verantwortung des Teilnehmenden. Die Deutsche Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft schließt jede Haftpflicht insoweit aus, als dies gesetzlich zulässig ist.



Z-Luftschiff „Bodensee“. Innenansicht der Passagierkabine.



SITZANORDNUNG IN DER PASSAGIERKABINE DES L. Z. „BODENSEE“.

Doppelfensterplätze		Einzelfensterplätze				Einzelinnenplätze (nach Belieben aufzustellen)				
1	3	2	4	9	10	11	12	22	23	24
5	7	6	8	Vorzugsplatz 21						
13	15	14	16							
17	19	18	20							

Gesamtlänge des Führer- und Passagierraumes 20 m. Größte Breite 2,5 m.

2. Über die Ausführbarkeit einer Abfahrt hat ausschließlich die Fahrleitung zu bestimmen. Sollte nach deren Entscheidung eine Abfahrt ausfallen, so erlischt durch Rückgabe des entrichteten Fahrgeldes jede Verbindlichkeit der Deutschen Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft, dem Teilnehmer gegenüber.
3. Die Deutsche Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft behält sich das Recht vor, Änderungen in der vorgeschriebenen Fahrtrichtung eintreten zu lassen oder erforderlichenfalls nachträglich die Fahrzeit zu verkürzen, ohne daß dem Passagier hieraus Ansprüche gegen die Gesellschaft erwachsen, insbesondere auf Rückzahlung des Fahrgeldes.
4. Bei Zielfahrten übernimmt die Deutsche Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft keine Verantwortung für Verpöfung bei Abfahrt oder Landung, sowie Unterbrechung einer Fahrt, noch wird hierdurch Anspruch auf Schadenersatz begründet.

5. Die Deutsche Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft ist berechtigt, von den Passagieren jederzeit die Vorlegung amtlicher Ausweispapiere zu verlangen.
6. Den Passagieren ist es nicht gestattet, bei Fahrten in das Ausland oder an die Grenze Gegenstände mitzuführen, für die in Deutschland ein Ausfuhrverbot besteht. Die Delag ist verpflichtet, von den Passagieren eine diesbezügliche Erklärung zu verlangen und berechtigt, Gepäckrevision auszuüben.
7. Trifft ein angemeldeter Teilnehmer nicht oder verspätet ein, so verliert er den Anspruch auf Rückerstattung des bezahlten Fahrgeldes.
8. Verringert sich zur Zeit des Auftrieges die Auftriebskraft des Luftschiffes infolge nicht vorher zu bestimmender Einflüsse, wie: ungünstige Witterung, mangelhafte Beschaffenheit des Gases usw., so müssen diejenigen Teilnehmer von der Mitfahrt Abstand nehmen, die sich haben zuletzt vormerken lassen.
9. Die Hamburg-Amerika Linie betätigt sich lediglich als „Fahrkarten-Ausgabe-stelle“ und trägt demnach für die Veranstaltungen und Ausfahrten der Deutschen Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft keine Verantwortlichkeit.

FAHRPLAN UND FAHRPREISE.

Die Deutsche Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft hat am 24. August den Verkehr mit dem neuen Luftschiff „Bodenfee“ auf der 600 km weiten Strecke Berlin—Friedrichshafen a. B. aufgenommen. Es ist zunächst geplant, die Fahrt ohne Zwischenlandung auszuführen; nach Erledigung der ersten Fahrperiode ist in der ersten Hälfte des September auf der Fahrt von und nach Friedrichshafen eine Zwischenlandung in München vorgesehen.

Der Fahrplan stellt sich vorerst wie folgt:

- Richtung Berlin—Friedrichshafen (jeden ungeraden Tag des Monats)
 9 Uhr morgens ab Berlin, Luftschiffhalle Staaken
 etwa 4 „ nachm. an Friedrichshafen a. B., Luftschiffhalle
- Richtung Friedrichshafen—Berlin (jeden geraden Tag des Monats)
 10 Uhr morgens ab Friedrichshafen a. B., Luftschiffhalle
 etwa 5 „ nachm. an Berlin, Luftschiffhalle Staaken

BEI ZWISCHENLANDUNG IN MÜNCHEN wird sich der Fahrplan wie folgt gestalten:

- Richtung Berlin—Friedrichshafen
 9 Uhr morgens ab Berlin, Luftschiffhalle Staaken
 gegen 3 1/2 „ nachm. an München
 gegen 5 1/2 „ „ „ Friedrichshafen a. B., Luftschiffhalle
- Richtung Friedrichshafen—Berlin
 8 Uhr morgens ab Friedrichshafen, a. B., Luftschiffhalle
 gegen 9 7/2 „ „ an München
 „ 4 „ „ „ Berlin, Luftschiffhalle Staaken

Die Preise sind wie folgt festgesetzt:

		bis 30.9.	ab 1.10.	Die Preissteigerung ist durch andauernde Erhöhung der Betriebskosten ab 1. Oktober not- wendig geworden.
Berlin—Friedrichshafen oder umgekehrt	M. 450,—	M. 575,—		
Berlin—Friedrichshafen „ „ über München „	500,—	625,—		
Berlin—München oder umgekehrt	400,—	500,—		
München—Friedrichshafen „ „	175,—	225,—		
„ „ hin und zurück	250,—	325,—		

In der Schweiz wird zu diesen Preisen ein Zuschlag von zehn Franken pro Person erhoben.

Für Platz 21, der sich im Führer- und Steuer-Raume befindet, erhöhen sich vorstehende Fahrpreise um 100%.

Die Fahrpreise schließen die Beförderung der Passagiere und des Gepäcks zu und von den Luftschiffhallen bzw. Landungsplätzen ein (mit Ausnahme von Friedrichshafen).

Für die Strecken Berlin – München und Berlin – Friedrichshafen werden Rückfahrkarten nicht verausgabt.

Kinder von 4 bis 10 Jahren zahlen die Hälfte, Kinder unter 4 Jahren werden frei befördert, jedoch beides unter Voraussetzung, daß kein besonderer Sitz beansprucht wird. Es ist Vorforge getroffen, daß den Kindern ein Klappstuhl zur Verfügung gestellt wird.

Bei Zwischenlandung in München ist Unterbrechung der Reise in München gestattet, wenn dies vorher gemeldet und auf der Rückseite der Fahrkarte vermerkt ist. Die Beförderungskosten vom und zum Landungsplatz gehen in diesem Falle zu Lasten des Fahrgastes.

An Freigepäck ist die Mitnahme von 15 kg pro Person gestattet. Für jedes weitere, die Gewichtsgrenze übersteigende Kilo wird auf der Strecke Berlin–Friedrichshafen M. 4.—, auf der Strecke Berlin–München M. 3,50 und auf der Strecke München–Friedrichshafen M. 1,50 erhoben. Als Höchstmaß ist ein Koffer bis zur Größe von 60×60×120 zulässig.

Es ist unbedingt notwendig, daß das Gepäck in Friedrichshafen eine halbe Stunde vor Abgang des Luftschiffes aufgeliefert wird. In München ist die Aufgabe des Gepäcks nach besonderer Vereinbarung mit dem Generalvertreter für Bayern, Herrn Eichborn, Theatinerstr. 23, so zeitig notwendig, daß eine ordnungsmäßige Abfertigung vor Abfahrt des Kraftwagens vom Hapagbüro gewährleistet ist. In Berlin übernimmt der Kraftomnibus die Beförderung des Gepäcks, das in der Luftschiffhalle Staaken abgefertigt wird. Die Fahrgäste sind im eigenen Interesse gebeten, ihre Gepäckstücke mit Anklebe- bzw. Anhängelzettel (genaue Adressenangabe!) zu versehen.

EINTREFFEN DER FAHRGÄSTE IM ABGANGSHAFEN.

Die Reisenden werden gebeten sich am Tage vor der Abfahrt, spätestens aber 2 Stunden vor dem Aufstieg des Luftschiffes im Hapagbüro des Abgangshafens einzufinden, wo etwaiger Umtausch der Luftfahrkarten, Bekanntgabe der Platznummer, Ausgabe der Autofahrtscheine, Erledigung der Gepäckangelegenheiten erfolgen wird.

BEFÖRDERUNG ZUM UND VOM LUFTSCHIFFHAFEN BZW. LANDUNGSPLATZ.

1. In Berlin. Die Beförderung vom und zum Luftschiffhafen Staaken bei Spandau erfolgt durch Kraftomnibus und ist im Fahrpreis eingeschlossen. Abfahrt und Ankunft des Omnibus: Hapag-Bureau, Unter den Linden 8. Fahrzeit ungefähr ¼ Stunde. Die Abfahrt des Omnibus vom Hapagbüro zum Luftschiffhafen erfolgt in der Regel 1½ Stunden vor dem festgesetzten Aufstieg des Luftschiffes.

2. In Friedrichshafen. Die Entfernung von der Luftschiffhalle zur Stadt bzw. zum Hafen (Anschlußdampfer nach Romanshorn oder Rorschach — Schweiz) oder umgekehrt ist so gering, daß die Passagiere die Strecke zu Fuß zurückzulegen vermögen; bei schlechten Wetter wird für Fahrverbindung gefordert werden. Es ist zu beachten, daß der Stadtbahnhof in Friedrichshafen in nächster Nähe der Luftschiffhalle gelegen ist.

In besonders eiligen Fällen ist Gelegenheit geboten, mit den Flugzeugen der Deutschen Luft-Reederei Konstanz in 15 Minuten zu erreichen oder umgekehrt in 15 Minuten den Anschluß an das Luftschiff von Konstanz aus zu ermöglichen.
Telefonanruf: Bachstein & Co., Konstanz.

3. In München. Der Landungsplatz Oberwiesenfeld ist etwa 7 km von München entfernt. Die Beförderung von und zu der Stadt wird durch Auto erfolgen.

RUNDFAHRTEN.

Bei gutem Wetter wird die „Bodensee“ gleich nach deren Ankunft in Berlin, also an allen geraden Tagen des Monats eine mehrstündige Rundfahrt über Berlin und das abwechslungsreiche märkische Seengebiet unternehmen. Die Teilnehmer werden sofort nach Landung der Fahrgäste der regelmäßigen Strecke an Bord genommen. Abfahrt in Berlin mittels Kraftomnibus vom Büro der Hamburg-Amerika Linie und ebendasselbst Ankunft nach Beendigung der Rundfahrt. Preis M. 300,— einschließlich Kraftwagenbeförderung zum und vom Luftschiffhafen Staaken.

BEFÖRDERUNG VON BRIEFPOST, PAKETEN, ZEITUNGEN, GÜTERN.

Im Hinblick auf die vergrößerte Nutzlast, über die das neue Luftschiff verfügt, beschäftigt sich die Deutsche Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft in enger Zusammenarbeit mit der Hapag nicht nur mit der Passagierbeförderung, sondern auch mit der Organisation eines ausgedehnten Frachtverkehrs. Die Reichspost hat bereits die Ausnutzung dieser schnellen Verbindung zwischen Nord- und Süddeutschland sowie dem Ausland zugesagt und wird größere Mengen Brief- und Zeitungspost zur Beförderung mit dem Luftschiff aufgeben. Zur Orientierung über die Verbilligung der Luftpost wird nachstehend die kürzlich vom Reichspostminister veröffentlichte Bekanntmachung zur Kenntnis gebracht; diese bezieht sich auf das Abkommen mit der von der Hapag vertretenen Deutschen Luft-Reederei, Berlin, die auch in enger Interessengemeinschaft mit der Delag steht. Dieser verbilligte Tarif ist auch für die neue Verkehrslinie von Berlin nach Friedrichshafen und umgekehrt maßgebend. Die Bekanntmachung lautet:

„Von jetzt an können zur Beförderung auf den im Betrieb befindlichen oder noch einzurichtenden Flugstrecken versuchsweise Flugpostsendungen bei allen Reichspostanstalten angenommen werden. Zur Flugbeförderung sind zugelassen: gewöhnliche und eingeschriebene Postkarten und Briefe sowie Pakete und Zeitungen. Außer der gewöhnlichen Postgebühr kosten Postkarten eine Fluggebühr von 10 Pf., Briefe von 20 g 10 Pf., über 20—50 g 40 Pf. über 50—100 g 80 Pf., über 100—250 g 1,20 M. Wenn Eilbestellung gewünscht wird, wird die gewöhnliche Eilbestellgebühr dafür besonders erhoben.“

Flugpostpakete. Gebühren wie für ein dringendes Paket, außerdem ist eine Fluggebühr von 5 M. für jedes angefangene Kilogramm zu entrichten. Meistgewicht 20 Kilogramm, größte Ausdehnung 60 Zentimeter in jeder Richtung. Freimachungszwang.

Flugpostzeitungen. Die Zeitungsverleger können für die von ihnen an der Post überwiesenen Zeitungen die Flugbeförderung auf den eingerichteten Flugpostflrecken beantragen. Auch dem Zeitungsbezieher steht ein solches Antragsrecht zu. Für die Flugbeförderung wird außer dem gewöhnlichen Bezugspreis eine besondere Fluggebühr erhoben, die sich nach dem Jahresgewicht der bestellten Zeitung richtet und bei den Postanstalten erfragt werden kann. Zur Entrichtung sämtlicher Gebühren sind, bis zur Herausgabe besonderer Flugpostmarken die gewöhnlichen Freimarken zur Verwendung zu bringen.“

Die Annahme von Paketen und Frachtgütern erfolgt ebenso wie die Anmeldung zur Personenbeförderung durch die Hamburg-Amerika Linie und deren Agenturen. Über den Frachtverkehr werden Einzelheiten wie Frachtfäße, Möglichkeit von Durchfrachten, Größe und Gewichtsbegrenzung der zur Beförderung zugelassenen Güter auf Anfrage bekanntgegeben.

REISEBÜRO DER HAMBURG-AMERIKA LINIE

G. M. B. H.

BERLIN W8, UNTER DEN LINDEN 8

FERNSPRECHER: ZENTRUM 91 97 - 91 99
TELEGR.-ADRESSE: HAPAG, BERLIN

ABTEILUNG REISEBÜRO

Verkauf von Eisenbahn- und Schlafwagenkarten des Mitteleuropäischen Reisebüros und der Mitropa. Verkauf von MER- und HAPAG-Fahrcheinen von deutschen und ausländischen Eisenbahnverwaltungen. Amtliche Gepäckabfertigung von Haus zu Haus. Reisegepäck- und Unfallversicherung. Buchhandel und Geldwechsel. Fahrkarten-Ausgabestelle für Dampfer des europäischen Flug- und Seeverkehrs. Gesellschaftsreisen, Erholungsreisen zur See. Generalvertretung des Seebäderdienstes der Hamburg-Amerika Linie. Auskunftsstelle des Nordseebäder-Verbandes

ABTEILUNG ÜBERSEEPASSAGEN:

Beförderung von Kajütenreisenden nach überseeischen Ländern. Staatlich konzessionierte Annahmestelle für Auswanderer

ABTEILUNG LUFTVERKEHR:

Generalvertretung der Deutschen Luft-Reederei, Berlin. Postflüge, Sonderflüge, Rundflüge, Reklameflüge mit D.L.R.-Flugzeugen. Generalvertretung der Deutschen Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft, Friedrichshafen. Delag-Hapag-Luftschifflinie Berlin-München-Friedrichshafen und zurück. Rundfahrten

ABTEILUNG FRACHTVERKEHR:

See- und Binnenschiffahrt-Transportgeschäfte.

WICHTIGE ÄNDERUNGEN

BETR. PERSONEN-BEFÖRDERUNG MIT LUFTSCHIFF
»BODENSEE«

FAHRPLAN.

Bis auf weiteres wird die Fahrt in Richtung Berlin—Friedrichshafen ohne Zwischenlandung ausgeführt: in Richtung Friedrichshafen—Berlin ist dagegen Zwischenlandung vorgesehen.

Der Fahrplan stellt sich demnach wie folgt:

- Richtung Berlin—Friedrichshafen (jeden ungeraden Tag des Monats)
9 Uhr morgens ab Berlin,
etwa 4 Uhr nachmittags an Friedrichshafen
- Richtung Friedrichshafen—Berlin (jeden geraden Tag des Monats)
9 Uhr morgens ab Friedrichshafen,
gegen 10¹/₂ Uhr morgens an München—Oberwiefenfeld,
gegen 4¹/₂ Uhr nachmittags an Berlin

FAHRPREISE.

Die Preise sind wie folgt festgesetzt:

Berlin—Friedrichshafen in direkter Fahrt oder umgekehrt	M.	575,—
Friedrichshafen—Berlin über München oder umgekehrt	„	625,—
München—Berlin	„	500,—
Friedrichshafen—München	„	225,—

GEPÄCK.

An Freigepäck werden jedem Passagier 15 Kilo gewährt, für die nächsten 15 Kilo werden

M. 5,— pro Kilo für die Strecke Berlin—Friedrichshafen oder umgekehrt,

„ 4,50 „ „ „ „ München—Berlin und

„ 2,— „ „ „ „ Friedrichshafen—München

berechnet. Für jedes weitere Kilo werden die doppelten Sätze,

d. h. M. 10,— bzw. M. 9,— bzw. M. 4,— pro Kilo in

Anrechnung gebracht.

BEFÖRDERUNG ZUM UND VOM LUFTSCHIFFHAFEN IN FRIEDRICHSHAFEN.

Seitens der Delag wird für Fahrverbindung, soweit solche erhältlich ist, sowohl bei Ankunft als auch bei Abfahrt des Luftschiffes geforgt werden.

REISEDECKEN.

Den Fahrgästen werden gegen eine Gebühr von M. 10,— pro Decke für die Dauer der Reise (gleichviel welche Strecke) leihweise gute wollene Reisedecken (Eigentum der Seereise-Comfort-Gesellschaft m. b. H., Hamburg) überlassen. Anweisungen auf solche Decken sind in den Hapag-Büros bzw. bei den Stations-Leitern der Abgangshäfen Berlin und Friedrichshafen erhältlich.

VERTRETUNG FRIEDRICHSHAFEN a. B.

In Friedrichshafen befindet sich ein Zweigbüro der Hamburg-Amerika Linie unter folgender Firma:

Hamburg - Amerika Linie, Abt. Luftverkehr, Kurgartenhotel
Friedrichshafen a. B.,

Telegrammadresse: Hapag Friedrichshafen, Fernsprecher.
Es sind fortan alle Anfragen und Platzbestellungen an diese
Adresse zu richten.

**Alle Bestimmungen des Prospektes, die sich auf vorstehende
Veränderungen nicht beziehen, bleiben weiter in Kraft.**

Berlin, den 23. September 1919.

HAMBURG-AMERIKA LINIE ABTEILUNG LUFTVERKEHR.

LUFTPOSTDIENST.

Laut Mitteilung der Reichspostverwaltung ist in den ersten Tagen des Monats Oktober beabsichtigt, dem Luftschiff „Bodensee“ gewöhnliche und eingeschriebene Postkarten, Briefe, sowie Pakete und Zeitungen zur Beförderung mitzugeben. Wegen Einzelheiten über Gebühren etc. wird auf Seite 13 und 14 beiliegenden Prospektes verwiesen. Luftpostbriefe können in sämtlichen Briefkästen der Reichspost zur Auslieferung gelangen. Als Briefziel kommen nicht nur die Ziel- und Anlaufhäfen der fahrplanmäßigen Luftschifflinie in Frage, sondern es gelangen auch Luftpostbriefe über die genannten Zielhäfen hinaus zur Weiterbeförderung. Als Annahmestelle für Luftpostpakete kommen sowohl die Postämter als auch die Büros der Hamburg-Amerika Linie in den Abgangshäfen der Luftschifflinie in Betracht. In Fahrtrichtung Berlin-Friedrichshafen werden die für Bayern bestimmten Luftpostbriefe über Nürnberg mittels Fallschirms der dortigen Postverwaltung zugeführt. Es gelangen ferner Luftpostbriefe, die für ganz Württemberg und Süd-Baden, wie auch für die Schweiz und Italien bestimmt sind, zur Beförderung. In entgegengesetzter Fahrtrichtung wird ganz Norddeutschland und die nördlichen Länder berücksichtigt.