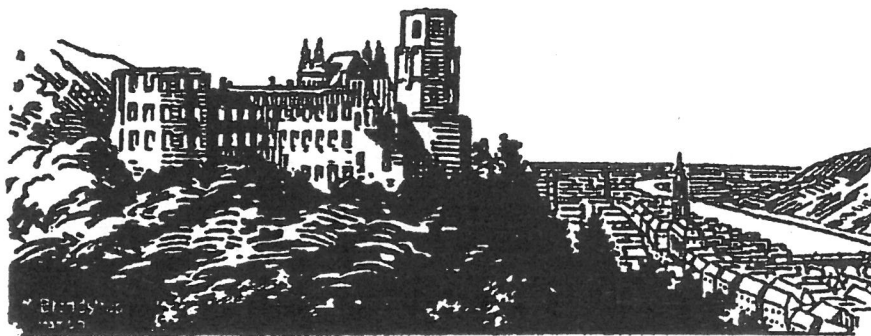
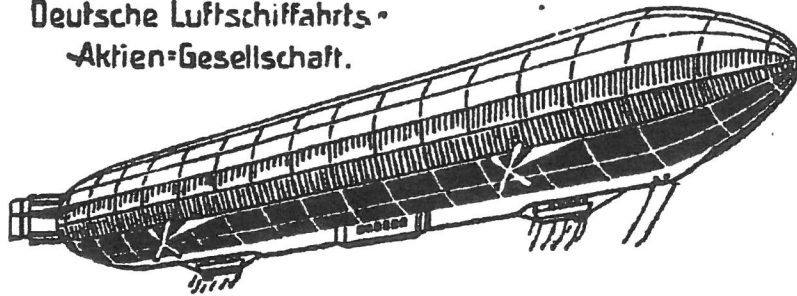


ZEPPELINPOST

**ZEPPELINPOST-ARBEITSGEMEINSCHAFT
1973 - 2004**

2/2004

Deutsche Luftschiffahrts-
Aktien-Gesellschaft.



Passagierfahrten mit Zeppelin-Luftschiffen in Frankfurt a. M.

Bei günstiger, d. h. nicht stürmischer Wetterlage täglich
etwa zweistündige Rundfahrten von rund 100 Kilometer
Ausdehnung zum Preise von Mark 200.— pro Person.

Anfragen, Anmeldungen
und Fahrkarten bei der

Samburg-Amerika Linie

Abteilung Luftschiffahrt

Kaiserstraße 14, Frankfurt am Main

Fernsprecher I, 3370

::

Tel.-Adr.: „Sapag“

Besichtigung in der Luftschiff-Halle am Reb-
stöckerhof täglich. Eintrittskarten an der Halle.

Straßenbahn: 3, 11, 16, 18, 20.

Eine Luftreise von Hamburg nach Leipzig. 1913

Von Else Grüttel (Hamburg).



Else Grüttel.

† 31. Januar 1918.

Das kurze (1881-1918) Leben einer begeisterten Zeppelinfahrt-Reporterin

Else Grüttel

ist am 6. Mai 1881 geboren als Tochter des vor mehreren Jahren verstorbenen Hamburger Pastors Ernst Gotthard Schmalz und seiner Gattin aus der Lübecker Familie Rosehr. Mit ihren jüngeren Geschwistern, Schwester und Bruder, wuchs sie in fröhlicher Jugend im elterlichen Hause auf, ein begabtes, lebhaftes und zierliches Mädchen. Mit 18 Jahren heiratete sie den Hamburger Kaufmann John Grüttel. Kurzem Glück folgten bald dunkle Jahre: Kränklichkeit des Gatten und Vermögensschwierigkeiten verdüsterten die Ehe. In Kapstadt hoffte der Ehemann ein neues Leben aufzubauen; er fand nicht den Erfolg, sondern den Tod, eine Erlösung von seinem Leiden. Nach siebenjähriger Ehe, die ihr fast nur bittere Enttäuschung und unendliche Tränen gebracht hatte, in der sie aber trotzdem stets eine hilfreiche, pflichtbewusste und nach außen stolze Stütze ihres Gatten gewesen war, kehrte sie von Südafrika in das Elternhaus zurück. Für die junge Witwe hieß es jetzt sich auf eigene Füße zu stellen. Else Grüttel wurde Journalistin und Schriftstellerin.

Mit besonderer Vorliebe schrieb sie über ihre Reisen. Die alte deutsche Wanderlust kreiste unaufhaltsam in ihren Adern. Was sie an den Gestaden der von ihr heiß geliebten und oft und gern befahrenen See, in alten Städten oder auf stiller Heide erschaute, das schilderte sie ihren Lesern in ihrer flüssigen und anschaulichen Schreibart.

Hatten Meer und Land es stets verstanden, sie zu Fahrten anzulocken, so wurde ihr das Durchkreuzen des dritten Elements, der Luft, zur wahren Leidenschaft. Mit dem ersten Luftschiff, das nach Hamburg fuhr, ist sie in stiller Nacht von Baden gekommen. Dann hat sie in Sonnenglanz und Nebel, in Sonnenwärme und Herbstesfrische die holsteinischen Fluren, die Ostseeküsten und die Reichshauptstadt und ihre Umgebung an Bord ihrer geliebten Zeppeline überflogen. In heller Begeisterung schilderte sie in den Zeitungen das Erlebte und Geschaute. Schließlich sammelten sie ihre Eindrücke in dem schön ausgestatteten Buch: „Im Luftschiff über Hamburg, Lübeck, Schleswig-Holstein.“

Ihre Verbindungen dehnten sich bald weiter aus: Sie wurde Mitarbeiterin im literarischen Büro der Hamburg-Amerika-Linie.

Technische Arbeiten fingen an sie zu reizen. Sie schilderte nach gewissenhaftem Studium der tatsächlichen Verhältnisse das Leben auf den Werften und die Bauten am Nordostseekanal. Gerade in der Beschreibung technischer Betriebe zeigte sich die Doppelnatur ihrer Begabung. Ihr klarer Wirklichkeitsinn und ihre künstlerische Phantasie weckten in ihr das Gefühl für die Ästhetik des Zweckmäßigen. Sie fühlte lebhaft das Schöne im Eisengerüst der Riesendampfer, in der vorwärtstrebenden Form der Luftschiffe und in dem erregenden Klingen ihrer Schrauben.

Wie für viele Künstler und Schriftsteller war der Krieg auch für Else Grüttel zunächst eine Zeit unfreiwilliger Muße geworden. Die Interessen der Leser wandten sich anfänglich ausschließlich den ungeheuren Weltereignissen zu. Niemand wollte anderes, als vom Kriege hören. Erst allmählich fand sie sich in diesen völlig veränderten Verhältnissen zurecht. Sie suchte Verbindung mit einigen der großen Kriegsorganisationen, wie der Zentral-Einkaufsgesellschaft. Auch im Auftrage der Hamburger Finanzdeputation hat sie Verschiedenes geschrieben. Ein entscheidende Wendung in ihrer beruflichen Tätigkeit im Kriege bedeutete es, daß das Schwergewicht ihrer Wirksamkeit mehr und mehr von Hamburg nach Berlin verlegt wurde, wohin sich das deutsche Leben immer fester zusammenzog.

Es gelang ihr verhältnismäßig schnell, sich die Spalten großer Berliner Blätter und Zeitschriften zu erschließen: Insbesondere die „Woche“ und der „Berliner Lokalanzeiger“ sahen in ihr eine geschätzte Mitarbeiterin. Sie durfte sich daher für ihre Artikel des weitaus größeren Widerhalls führender hauptstädtischer Blätter erfreuen. Die vielen Beziehungen, die sie in Berlin zu Männern des militärischen, wirtschaftlichen, politischen und schriftstellerischen Lebens gewann, erweiterten ihren Gesichtskreis ungemein.

Ihrer Liebe zu den Luftschiffen, insbesondere den Zeppelinbesatzungen, blieb sie treu. Sie hielt gute persönliche Beziehungen mit den tapferen Luftkämpfern — Offizieren und Mannschaften — und besuchte sie in ihren Standorten. Für die drei letzten Weihnachtsfeste hat sie aus Freundeskreisen Mittel aufgebracht, um einer größeren Anzahl von Luftschiffsbesatzungen der Marine die Freude der Weihnachtsbescherung zu bereiten. Obgleich die Besorgung der begehrten Geschenke immer schwieriger wurde, hat sie sich der

mühevollen Arbeit, möglichst alle Einzelwünsche zu berücksichtigen, mit rührender Sorgfalt unterzogen. Herzliche Genugtuung bereitete ihr jede Dankeskarte der erfreuten Empfänger.

Der sieghafte Zauber dieser Frau, die so vieles erduldet, erlernt und erreicht hatte und die rastlos immer weiter an sich arbeitete, beruhte darauf, daß ihr von ihren weiblichen Eigenschaften nichts verlorengegangen war: Mit ehrlichem Widerwillen sah sie auf die berufstätigen Frauen, die männliche Art annahmen oder sich gar äußerlich vernachlässigten. Durch ihre Erscheinung und ihr Auftreten wollte sie beweisen, daß man flug und im Beruf ehrgeizig und erfolgreich, aber trotzdem die weiblichste der Frauen sein könne. Den Beweis hat sie erbracht: Denn neben der Stärke des Willens und der Schärfe des Verstandes hat ihr ein freundliches Geschick die Gaben der Anmut und der Phantasie, der Zartheit und der Güte in die Wiege gelegt.

So hatte die Frau, die auf der Höhe des Lebens stand, sich gerade in den letzten Jahren nach außen und innen bedeutend weiter entwickelt. Voller Kenntnisse und Energie, getragen durch zahlreiche selbstgeschaffene Beziehungen, beliebt durch den Reiz ihres Wesens, hatte sie sich zum höchsten Glück der Erdenkinder, zur Persönlichkeit, durchgerungen. Sicher hatte sie ihre Fehler, wie alles, was Mensch heißt, und sie wäre die letzte gewesen, die ein Beschönigen oder Verleugnen ihrer schwachen Seiten gutgeheißener oder auch nur verstanden hätte. Aber so bescheiden sie war, so konnte sie doch auf sich mit Stolz das Goethesche Wort anwenden, das sie so oft gern sagte:

„Mit jedem Schritt wird weiter:
die rasche Lebensbahn
und heiter, immer heiter
steigt unser Blick hinan.“

Zahlreiche Pläne beschäftigten sie für die Zeit des Friedens, der doch einmal erscheinen mußte. Bei der Stellung, die sie sich geschaffen, durfte sie Großes erwarten: da kam das Ende.

Ein wenig bedeutsames Leiden hatte sie längere Zeit in Berlin behandeln lassen. Der Arzt ihres Vertrauens riet ihr fortdauernd einen — angeblich völlig gefahrlosen — kleineren operativen Eingriff an. Nach langem Zögern entschloß sie sich hierzu, um jede Beeinträchtigung ihrer Frische und Spannkraft zu beseitigen. Die Operation wurde ausgeführt; bald zeigten sich Fieber und Schmerzen, eine furchtbare Entzündung verwüstete ihren Körper, umsonst war die Pflege der Mutter und der treuen Freundin. Unter schweren Qualen und in unsagbarer seelischer Enttäuschung sank sie zu den Schatten, die heiße Liebe zum Leben bis zum letzten Atemzug im Herzen. Die rasche Lebensbahn, die eben noch im Lichte der Mittagsonne geleuchtet hatte, war in Finsternis und Nacht verschwunden. Angesichts der erbarmungslosen Tragik dieses Endes geht es über menschliches Vermögen hinaus, sich mit der grausamen Wahrheit des alten Wortes zu trösten, daß jung stirbt, wen die Gottheit liebt.

In unserem Gedächtnis wird Else Grüttel als die anmutige schlanke Frau mit den strahlenden Augen und der klangvollen Stimme, dem klaren Verstande und der romantischen Seele, dem geschulten Willen und dem gütigen Herzen fortleben. Der überreiche Kranz ihrer Eigenschaften hatte sie zum Liebling der Menschen gemacht: so muß sie nun das liebste in unseren Erinnerungen werden.

Heinz Dörr

Deutsche Luftschiffahrts-
Aktien-Gesellschaft.



Passagierfahrten mit Zeppelin-Luftschiffen

Preis der ca. zwei-
stünd. Fahrt Mk. 200

Bei Gesellschafts-
reisen Ermäßigung

Anmeldungen, Fahrkarten und Einzelheiten bei der
Hamburg-Amerika Linie
Abteilung Luftschiffahrt
HAMBURG, Ferdinandstraße 50

Fernspr.: Gr. B, 2998 u. 2999.
Telegr.: Hapag Luftschiffahrt, Hamburg

Eine Luftreise von Hamburg nach Leipzig.

Von Else Grüttel (Hamburg).

Während das Zeppelinluftschiff „Sachsen“ am gestrigen Montag — wie wir in unserer Sportzeitung ausführlich berichten — Abschied von Leipzig genommen hat, ist am gleichen Tage ein neuer Gast in die riesige Halle auf Mockauer Flur eingezogen: die „Hansa“, der Leipziger Einwohnerschaft bereits durch ihren vorjährigen Besuch bekannt. Unser Artikel schildert die Eindrücke und Stimmungen einer Teilnehmerin der schnellen Fahrt. — D. Red.

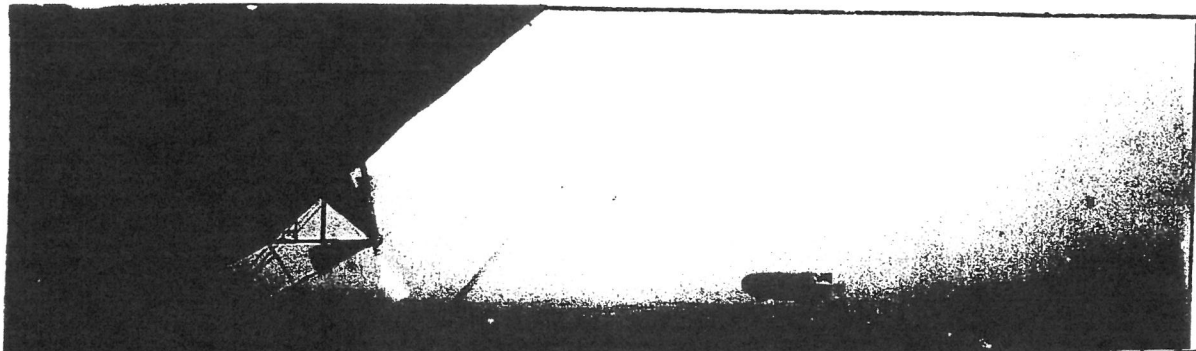
Leipzig, 4. August.

Die Schiene hat ausgedient. Man fährt nicht mehr mit der Eisenbahn. Wozu auch? Von Hamburg bis Leipzig braucht diese kümmerliche Erdenersfindung volle sechs Stunden, zählt also gar nicht mehr mit denn Zeit ist in unserem kurzen Leben das Kostbarste, was wir besitzen. Und die „Hansa“, dieses schlanke, silbrige Aluminiumschiff, legte heute morgen in der Luft ganz dieselbe Entfernung in knappen fünf Stunden zurück. Freilich, bei normaler Wetterlage hätte sie's noch gut geschwinde fertig gebracht. Als aber die Soldaten des Regiments „Hamburg“ das Fahrzeug heute früh um 5¼ Uhr aus der Halle zogen, lag die Welt in dichtem, weißem Nebel und Windmessungen mit dem Pilotballons ergaben einen leichten Südwestwind. Man hatte gehofft, mit der Windrichtung zu gehen und mußte nun gegen sie kämpfen. Aber sollte man überhaupt aufsteigen, das war zunächst die Frage. Im Nebel zu fahren, ist für den Luftschiffer immer eine mißliche Sache. Da jedoch weder aus Magdeburg noch aus Leipzig Nebelmeldungen vorlagen, so wagte der Führer der „Hansa“, Dipl.-Ing. D ö r r, kurz entschlossen um 5,25 den Aufstieg. Hinein ins Ungewisse, hinauf ins helle Nichts!

Raum aber war das Schiff in eine Höhe von etwa 200 Mtr. gelangt, da hub das Bezauberndste an, was ein Luftschifferpassagier überhaupt erleben kann: wir flogen oberhalb des Nebelmeeres dahin. Raum beschreiblich ist das weiße Wunder, das uns nun ¼ Stunde lang umgab. Von Hamburg war nichts, aber auch nicht das geringste zu erblicken. Schwere blauweiße Wolkenmassen türmten sich ringsum, Gebilde, wie man sie bei Sonnenaufgang im Hochgebirge nicht imposanter sehen kann. Und über dieses wallende, wogende Feld pflügte die „Hansa“, beglänzt von einer frühen Sonne, die ihren gelben Schein in weitausholenden Strahlen pfeilähnlich über den blauen Himmel schoß —, pflügte sicher, selbstbewußt, und ja: auch zielbewußt. Keinen Augenblick

verlor sie trotz schwieriger Orientierungsmöglichkeiten die Richtung, und als, zuerst durch die Striche der hellen Landstraßen und durch das Glimmern einzelner Bahwege kenntlich, allmählich die bunte Welt da unten zwischen Wolkenrissen auftauchte, befanden wir uns über Bardowick und hielten kurz nach sechs Uhr scharf auf Lüneburg zu. Wie unter einem Theatervorhang von zarterster Gaze lag diese rote, reizende Stadt mit ihren blinkenden Gewässern da, wickelte hier und dort nur eine Turmspitze ihrer schönen altertümlichen Kirchen aus den festen Schleiern und glitt vorüber wie etwas, das man, kaum gekannt, schon wieder missen muß.

Allmählich gelang es dem Blick, auch die nebelige Ferne zu durchdringen, und plötzlich bohrte sich durch die violette Wand am Horizont ein blendendes, spitzes Etwas, das in weipenähnlicher Gestalt alle, die mit der „Hansa“ segelten — 12 Mann Besatzung und vier Passagiere — in gespannte Erregung versetzte: die „Sachsen“! Wir fuhren gerade mit 68 Kilometer-Geschwindigkeit, und auch die „Sachsen“ wurde von Dr. Eckener in ähnlicher Schnelligkeit geführt. So näherten sich die beiden Riesenvögel einander sehr rasch. „... Schiffe, die tags sich begegnen“, bis sie über der kleinen Ortschaft Meisdorf kurz vor Magdeburg in einer Entfernung von 300—400 Metern im Dufte des jungen Tages um 8,25 aneinander vorüberglitten, mit der nämlichen Selbstverständlichkeit wie D-Züge und Dampfer — und als neueste Verkehrsmittel, die die Städte Leipzig und Hamburg verbinden.



An Bord des
 ZEPPELIN-
 4. AUG. 1913
 LUFTSCHIFFES
 SACHSEN

LUFT-
 ZEPPELIN-
 SACHSEN
 DEUTSCHES REICH

An Herrn
 Paul Helbig
 Leipzig
 Bohlenstr. 28. I

Friedrichs Platz
 Leipzig
 Herrn
 Carl J. Schmidt
 Leipzig

phot. Hugo Kühn, Badener-Baden.

Man hätte dem schönen Erlebnis, das auf beiden Seiten lebhaftes Jubeln und Grüßen mit der Nationalflagge auslöste, noch lange nachsinnen mögen, aber schon fesselten unter dem weißlichen Qualm der zahlreichen Fabrikschornsteine Magdeburgs mächtige Doppeltürme das Interesse, kleine, zierlich zurechtgeschrittene Laubkolonien tauchten unter uns auf, und von den Dächern der Vorstadthäuser winkte das junge Volk mit Tücher und Bettstücken dem zweiten Luftgäste zu. In einer großen Schleife wurde Magdeburg kurz nach halb neun Uhr überfahren, „wie blaue Schleier weht es um die Dächer, still steht die Stadt und schält sich aus dem Traum...“. Vor den roten Gebäuden des Gruson-Werkes blühte der kleine Teich der Anlagen auf, breit zog die Elbe ihr dunkles Band unter dem Filigrangitterwerk der Brücken hin, mitten in der Stadt der alte Friedhof malte einen wollig-grünen Fleck in das Meer von grauen Steinmauern, und rund um alles Architektonische und Betriebsame einer eifrigen Fabrikstadt schlang sich in frischgrünem Saft die Rasengirlande der alten Festungswerke. Ueber das Rote Horn, auf dessen zwischen Vergnügungsbuden aller Art belegtem Teich etliche braune Ruderboote wie winzige Muscheln schwammen, ging die Fahrt in mäßiger Geschwindigkeit zu den großen Lokomotivfabriken mit ihren gelben Schornsteinen, vor denen frischgemähte Getreidfelder wie Schachbretter sich ausbreiteten. Helles Sonnenleuchten war über allem: über den mächtigen Eisenbahnwerken, deren langweilige Schuppendächer im Glanz ganz silbrig aussahen, über der grauen Kuppel des bauchigen Wasserturms und über jedem Flügel der kleinen Tauben, die wie eine Schar von Schmetterlingen aus dem in seiner Mischung von Goldgras und Geseuhügeln gar wunderbar wirkenden neuen Friedhof aufplatterten. Ueber die Elbe gleitet ein Schleppzeug von Pontons für Brückenbau. Man sieht kaum, daß sie sich vorwärtsbewegen, da wir selbst so sehr viel rascher fahren. Für die Fahrtgeschwindigkeit hat der Luftschiffpassagier überhaupt nicht die richtige Empfindung. Ein Auto, das 85 Kilometer fährt, fliegt in rasender Eile über die Wege. Das Luftschiff fliegt genau so geschwind, aber wir spüren es nicht, weil uns in der Luft die Gegenstände zum Vergleichen fehlen. Das einzige Merkmal ist der Schatten, den die Ballonhülle auf Felder, Wald und Wasser wirft, und der in mehr oder minder großer Schnelligkeit über die Landschaft zieht. Eben jetzt, wo an der mit Stacks reichlich versehenen Elbe die Gegend flach wurde, ließ sich diese Wahrnehmung überraschend gut feststellen. Hinter Schönebeck berührten wir Groß-Salze mit seinen langgestreckten Gradierwerken, sahen die Sonne ihr noch silbriges Antlitz wie eine blinkende Leuchtkugel in den Biegungen der Saale spiegeln und flogen dann rasch über Röhren hin, aus dessen verwittertem Schloß sie fröhlich zu uns heraufwinkten. Und dann, noch immer mit dem Blick auf die eigenartige, bergige Erhebung des freundlichen Landsberg, taten wir etwas, freilich Unmerkliches aber äußerst Ereignisreiches: wir überflogen auf freiem Felde die Grenze des sächsischen Königreiches.