

IG Uem Kernteam-Ausflug 2019

Am 9. Oktober 2019 treffen sich etwas mehr als zwei Dutzend Kernteam-Mitglieder zum traditionellen Kernteam-Ausflug der IG Uem, wie immer unter der kundigen Leitung von Erhard Aeschlimann. Bei strömendem Regen fährt uns der Ryffel-Buschauffeur sorgfältig nach Romanshorn, wo auch 2 weitere Teamkollegen zu uns stossen. Bald legen wir mit der Fähre ab Richtung Friedrichshafen zum **Zeppelin-Museum**. Nach einer gemütlichen Schifffahrt und einem kurzen, aber nassen Anmarsch treffen wir um ca. 10:30 Uhr im Museum ein. Zwei versierte Museumsführer übernehmen je eine Gruppe und führen uns zu den wichtigsten Exponaten des Museums, die sie mit ihrem profunden Wissen sehr gut erklären.



Auf der „Regenbahn“ in Richtung St. Gallen.



Unser Bus, das **einzige** Fahrzeug auf der Fähre.



Unsere Museumsführerin zeigt uns die **Grössenverhältnisse** eindrücklich auf: Das grösste Passagierflugzeug der Welt, der Airbus A380, geradezu ein Winzling im Vergleich zum Zeppelin Hindenburg.

Seine Länge: 245 m, sein grösster Durchmesser: 41,2 m, sein Startgewicht: 220 Tonnen, seine Reisegeschwindigkeit: 120 km/h und seine Reichweite: 12'000 bis 16'000 km.



Im Zeppelin-Museum ist eine Hälfte des Passagierbereichs originalgetreu nachgebaut. Im Bild sieht man die **Zugangstreppe** von aussen zu den Aufenthaltsräumen und zu den Schlafkabinen.



Ein **Modell des Passagierbereichs** zeigt die Verteilung der Räume auf. Oben im Bild der Esssaal mit seinen Fenstern nach aussen und unten. In der Mitte die Schlafkabinen und im unteren Teil die Aufenthaltsräume.



Der Esssaal ist konsequent im **Bauhaus-Stil** gestaltet.

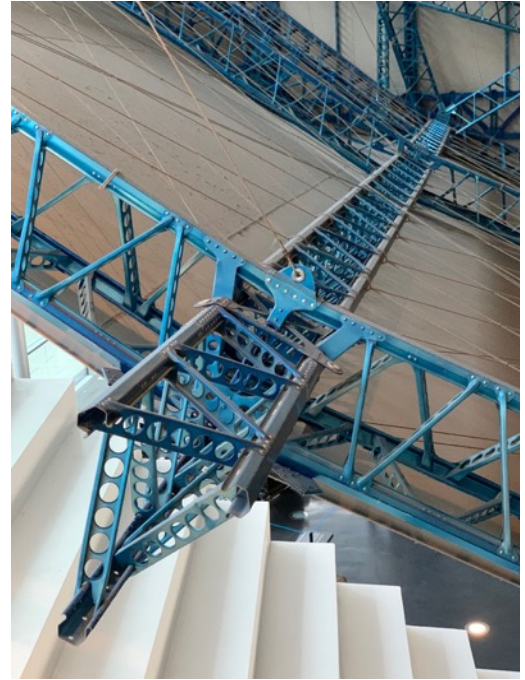


Die Fenster sind 45° nach aussen gekippt, damit die Passagiere einen guten Blick nach unten haben, Im Bedarfsfall können sie sogar geöffnet werden.

Die **Reiseflughöhe** ist in der Regel zwischen 1000m und 2000m über Grund.



Zwei-Bett-Zimmer.



Detail-Ansicht der Aluminium-Struktur.



Aluminium-Struktur der Bauchpartie des Zeppelins. Unter den Schlafkabinen hatte es sogar noch für einen **Raucherraum** Platz (orange Wände, blaue Ledermöbel). Raucherwaren waren an Bord strikte verboten; nur im Raucherraum wurden durch den Maître de Cabine Zigarren abgegeben, die den Raum aber nicht verlassen durften!
Rechts im Bild: **Ballasttanks** zur Trimmung des Luftschiffes.



Modell der Hindenburg:

Gut sichtbar die Fensterreihe des Aufenthaltsraums. Rechts unter dem Schriftzug «Hindenburg» die Führergondel. Links vor und nach der Identifikation «D-LZ129» sind die beiden backbord Motorengondeln mit den Antriebspropellern zu sehen.

Der LZ129 «Hindenburg» verunglückte am 6. Mai 1937 während einer Linienfahrt von Frankfurt am Main nach Lakehurst (New Jersey) bei der Landung auf dem dortigen Luftschiffhafengelände. Dieses Unglück beendete die Zeit der Luftschiffahrt.



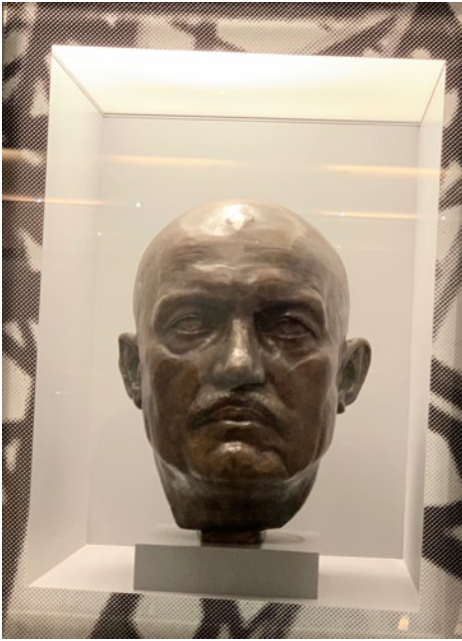
Zum Abschluss stellt unsere Museumsführerin noch kurz den **Grafen Ferdinand von Zeppelin** vor. Nach dem Ende seiner Militärkarriere mit 51 Jahren hat er sich der Luftschiffahrt verschrieben und verschiedene Luftschiffe gebaut. Im Jahr 1908 gründete er die Luftschiffbau Zeppelin GmbH. Unter anderen engagierte er auch den jungen Ingenieur **Claude Dornier**, den er mit dem Bau von Riesenflugbooten beauftragte.

Nach einem feinen Mittagessen im Museumsrestaurant brechen wir zum zweiten Tageshöhepunkt auf: Besuch des **Dornier-Museums** in Friedrichshafen. In den nun folgenden anderthalb Stunden können wir uns der Geschichte der Firma Dornier widmen.

Einige Highlights aus dem Dornier Museum:



Die Kernteam-Ausflügler vor dem Prototypen Dornier Do31 E1; dieses Versuchsmuster diente der Entwicklung eines Transportflugzeuges, das senkrecht starten und landen konnte.



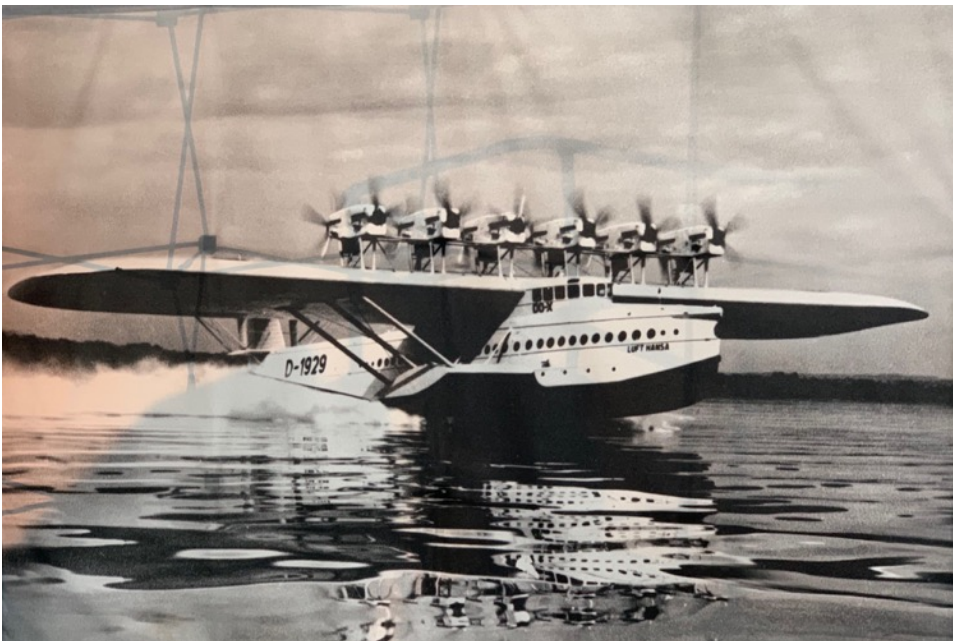
Claude Honoré Desiré Dornier

(14.5.1884 bis 5.12.1969):

deutscher Flugzeugkonstrukteur und Gründer der Dornier Werke.

Claude Dornier war ein Mitarbeiter von Ferdinand Graf von Zeppelin und erhielt im Zeppelin-Konzern eine eigene Abteilung. Später wurde er Teilhaber und Geschäftsführer eines Zweigwerkes für Flugzeugbau, das er 1932 ganz übernahm und aus dem sich die Dornier-Werke entwickelten. Dort baute er vor allem Ganzmetallflugzeuge, insbesondere Landflugzeuge und Flugboote: Wal, Superwal, Do 18, Do X. (Quelle:Wikipedia)

Das legendäre Flugboot Do X



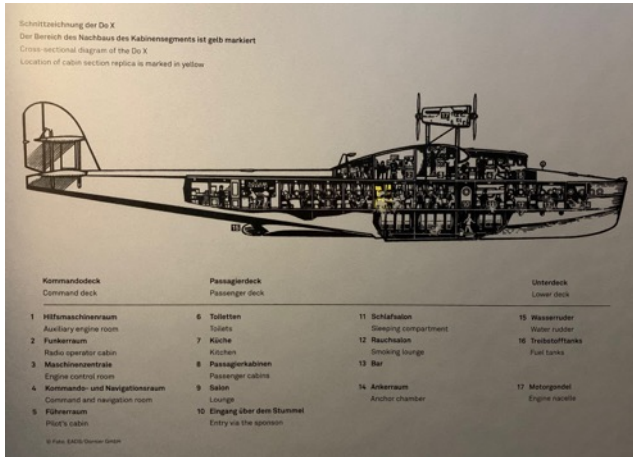
Die Do X beim Start auf dem Bodensee.
Der Erstflug fand am 12. Juli 1929 statt.

Länge: 40 m, Spannweite: 48 m, Höhe: 10 m

12 Curtiss-Conquerer Triebwerke mit je 640 PS

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h.

60 Fluggäste



links: Do X im Schnitt (dreistöckig).
rechts: authentischer Nachbau des Passagier-Salons.
Die Do X wurde im Frühjahr 1944 in Berlin durch einen Bombenangriff zerstört.



Blick in die Ausstellungshalle und auf die **Dornier Wal**.

Dornier «Wal» ist die Bezeichnung der **erfolgreichsten Flugboot-Baureihe** von Dornier.

Am 21. Mai 1925 startete der Polarforscher Roald Amundsen mit zwei Wal-Maschinen von Spitzbergen zum Nordpol.



Replica der Lufthansa **Dornier Merkur** D-1103:

Der Erstflug fand am 10. Februar 1925 statt. **Walter Mittelholzer** ließ für seine Afrikaexpedition eine Merkur mit Schwimmern ausrüsten. Der Rumpf erhielt einen Aufenthalts- und einen Schlafraum für die vierköpfige Besatzung sowie eine Dunkelkammer. Die Maschine mit dem Namen «Switzerland» startete am 17. Dezember 1926 von Zürich. Nach 78 Tagen und einer Gesamtflugstrecke von 20.000 km (Flugzeit: 97,5 h) landete die Maschine am 20. Februar 1927 in Kapstadt. (Quelle: Wikipedia)

Um 1615 Uhr verlassen wir dann Friedrichshafen und fahren über Stockach, Singen und Schaffhausen zurück nach Uster/Winikon.

Ein **herzliches Dankeschön** gebührt **Erhard Aeschlimann**, er hat – wie immer – auch diesen Kernteam-Ausflug perfekt organisiert!

Ueli Beilstein / Chef Medien IG Uem