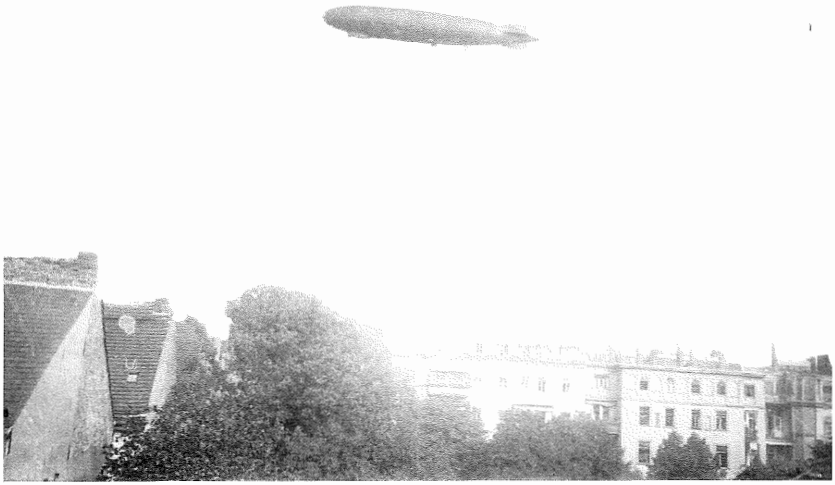


Zeppelin über Koblenz

Archiv Rhein-Museum

Leichter als Luft . . .
Zeppeline über Neuwied und dem Mittelrhein

von Wolfram Sauerbrei

Es geschah am 2. August 1909. Mit größter Spannung erwartete die Bevölkerung des Kreises Neuwied die erste Überfahrt des Mittelrheines durch ein starres Luftschiff nach dem Prinzip des Grafen v. Zeppelin. Die regionalen Zeitungen stimmten die Leser schon Tage vorher auf das Ereignis ein. Musikkapellen nahmen vielerorts Aufstellung und überall wurde das Luftschiff mit Hurra-Rufen, Jubel und Glockengeläut begrüßt. Graf Zeppelin, der das Luftschiff selbst führte, wußte das Volk für seine Idee zu begeistern.

Die Luftschiffe des Grafen Zeppelin entstanden am Bodensee, der erste Aufstieg von LZ-1, dem ersten lenkbaren Luftschiff nach starrem System, erfolgte am 2. Juli 1900. Nach 18 Minuten endete die Fahrt wieder auf den Wassern des Bodensees. Die filigrane Aluminium-Konstruktion des Luftschiffes, die Steuerung, der Antrieb durch die Verbrennungsmotoren bedurften einer immensen Entwicklungsarbeit, praktisch jeder Bereich der verwendeten und eingesetzten Technik steckte noch in den Kinderschuhen. Die ersten „Zeppeline", wie der Volksmund die Luftschiffe

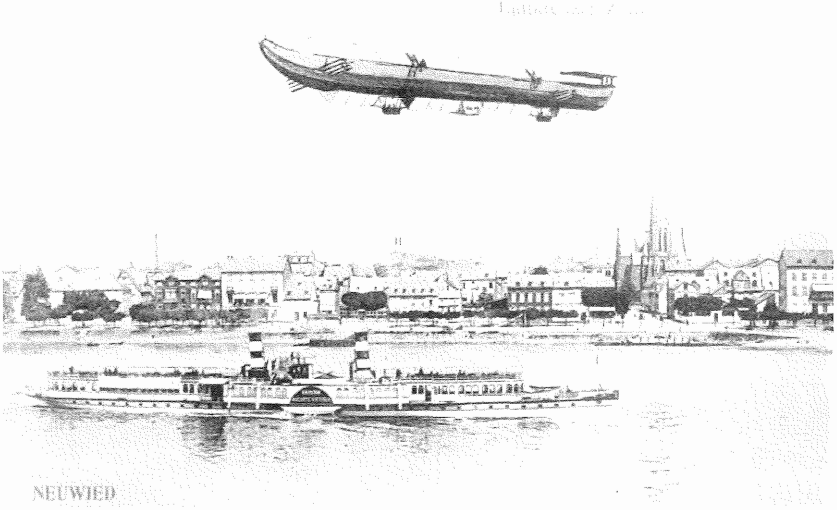


LZ-5 (Z II) manövriert am 2. August 1909 über Bingen, um dann in Richtung Norden dem Rhein zu folgen. Das Bild zeigt das Luftschiff über Burg Klopp, im Hintergrund ist das Niederwald-Denkmal, die Germania sichtbar. Quelle: Stadtarchiv Bingen, Burg Klopp.

sehr schnell nannte, waren bei der großen Oberfläche, die sie dem Wind als Angriffsfläche boten, hoffnungslos untermotorisiert.

Aber, während sich die Konkurrenz „schwerer als Luft", nach kurzen Luftsprüngen und schwersten Unfällen reihenweise zu Tode stürtzen, überstanden die Zeppeline alle Unfälle ohne Personenschäden. Sehr oft endeten die „Zeppelin-Unfälle" jedoch in teuren Totalschäden. 1904 konnte nur durch eine staatliche Lotterie und erheblichen PR-Aufwand ein neues Luftschiff erbaut werden. Von Luftschiff zu Luftschiff wurden neue Erfahrungen eingebracht, die Technik verbessert sowie die Handhabung des Luftschiffes überhaupt trainiert. Denn im Gegensatz zu einem Schiff, das ebenfalls Wind und Wetter ausgesetzt ist, muß die Führung eines Luftschiffes auch die Bewegungen in der Horizontalen, das Auf- und Ab in der Höhe durch den Winddruck, beherrschen!

Mit großer Begeisterung verfolgte die Bevölkerung die Fahrt von LZ-4 im August 1908. Am 4. August stieg LZ-4 morgens um 6.22 Uhr am Bodensee auf. Die Dauerfahrt führte über Schaffhausen–Straßburg den Rhein hinunter bis in die Gegend von Oppenheim, wo wegen eines Motorendefektes eine Zwischenlandung auf dem Rhein gemacht werden mußte. Noch am selben Abend erreichte das Luftschiff die Stadt Mainz, den vorgesehenen Wendepunkt der Fahrt. Am 5. August kam es bei Echterdingen zu einer weiteren Notlandung, noch während der Reparatur wurde LZ-4 von einem unerwarteten Gewittersturm aus der Verankerung gerissen und ging durch Brand verloren.



Eine Postkarte der Rheinansicht von Neuwied, in die nachträglich das Luftschiff LZ-6, hier als Z III bezeichnet, hineinretuschiert wurde. Dieses Luftschiff diente der zivilen Luftfahrt und hat zwischen den beiden Führergondeln eine geschützte Passagierkabine. *Quelle: Archiv Friedel Kupfer, Feldkircher Straße, 56567 Neuwied.*

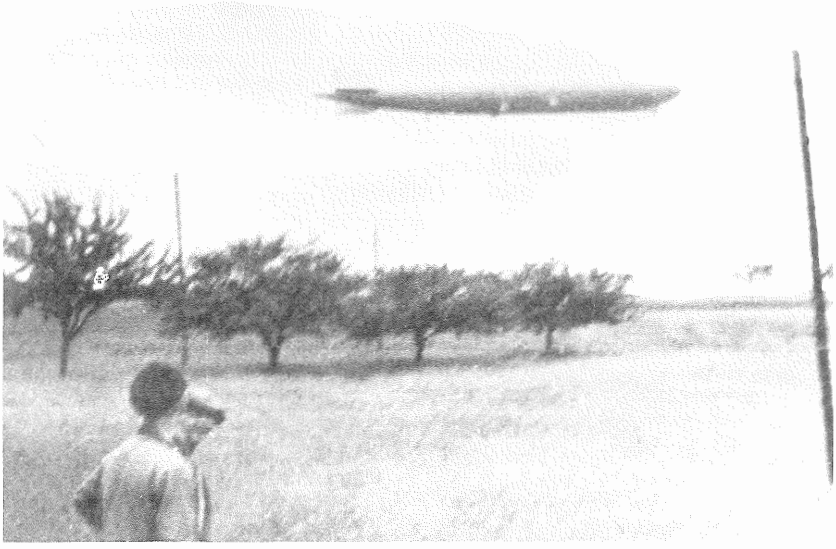
Im Jahre 1909 wurde LZ-5 fertig, ein Luftschiff von 13 Meter Durchmesser und 136 Meter Länge, mit einem Volumen von 15.000 m³ Gas in 17 Zellen. Es hatte zwei Motoren mit insgesamt 210 PS, die Leistung wurde auf vier Propeller gebracht, die das Luftschiff mit max. 50 km/h durch die Luft fahren ließen. Zu Pfingsten unternahm man eine Norddeutschland-Reise über 1.100 km und mit einer Fahrtdauer von 38 (!) Stunden. Weil die Gasreserven erschöpft waren, wollte man bei Göppingen zwischenlanden. Dabei übersah der völlig übermüdete Konstrukteur des Zeppelin, Dr. Dürr, der das Höhenruder bediente, einen Birnbaum. Der Zeppelin wurde am Bug beschädigt, der Schaden am nächsten Tag mit Hopfenstangen repariert, und weiter ging es zum Bodensee. Die Zeitungen überschlugen sich in Superlativen über die Ausdauer (Fahrtzeit) und Sicherheit solcher Luftschiffe.

LZ-5 wurde an das Heer verkauft und sollte mit anderen Luftschiffen, den halbstarren Systemen nach Groß und nach Parseval, auf militärische Brauchbarkeit erprobt werden. Da das Heer schon einen Zeppelin erworben hatte und alle Luftschiffe durchnumerierte, wurde aus unserem LZ-5 nun „Z II".Dieser „Z II" wurde am 31. Juli 1909 vom Bodensee nach Frankfurt gefahren.[1] Die Weiterfahrt nach Köln erfolgte am 2. August, dort sollte „Z II" stationiert werden.

Ferdinand Graf v. Zeppelin leitete die Überführung des Luftschiffes nach Köln selbst. Nach routinemäßigem Aufstieg in Frankfurt ging die Fahrt über Bingen rheinabwärts. Bei Koblenz mußte man einem Gewitter über dem Ehrenbreitstein zur Mosel hin ausweichen. Das Luftschiff folgte dann der linksrheinischen Eisen-



„GRAF ZEPPELIN", LZ-127, in dynamischem Aufstieg über Neuwied, die Marktkirche passierend. Ein Bild vom 3. Oktober 1929. Quelle: wie Bild 2.



„GRAF ZEPPELIN", über dem Ort Rockenfeld. Diese Aufnahme, gemacht auf den Rheinhöhen in der Nähe des Rheindurchbruches bei Andernach, ca. 320 m über dem Meer, macht deutlich, daß die Menschen glaubten, nach den Zeppelinen greifen zu können. Quelle: wie Bild 2.

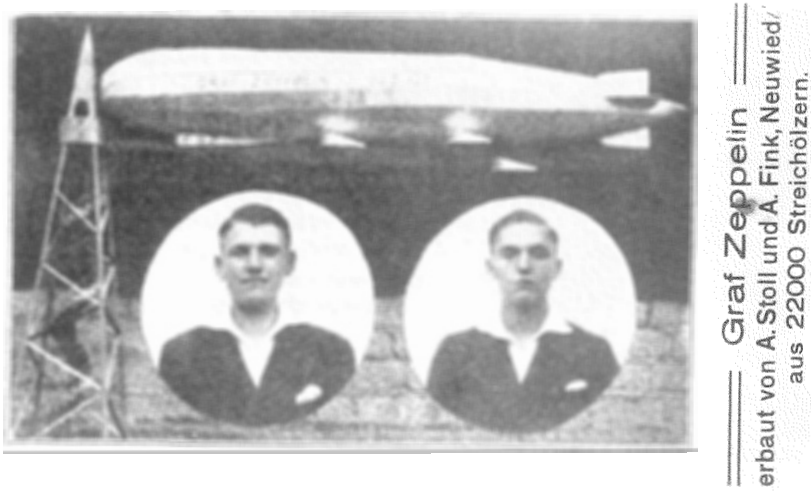
bahnlinie um über Weißenthurm gegen 14.30 Uhr in ein erstes Unwetter zu geraten. Bis 17.30 Uhr hatte sich „Z II" zur Erpeler Ley durchgekämpft, aber dort drückten Eishagel mit Sturmböen das Luftschiff rückwärts bis Andernach, wo es wendete und das Unwetter „abritt". Der Ruhm des Grafen Zeppelin aber veranlaßte die Gemeinde Erpel schon am folgenden Tag zu beschließen – und dem Grafen Zeppelin auch mitzuteilen – auf der Erpeler Ley einen Gedenkstein zu errichten, daß hier die erste Fahrt eines Luftschiffes durch Unwetter endete.[2] Die „Neuwieder Zeitung" beschreibt am 3. August 1909 diese Fahrt wie folgt:

„Die allgemeine Spannung, mit der das Luftschiff nun erwartet wurde, wuchs von Minute zu Minute. Vom frühen Morgen an klingelte das Telefon, da ein jeder von unserer Redaktion Auskunft wünschte, wann Zeppelin komme . . . – . . . Endlich, endlich verkünden gegen 14.30 Uhr nachmittags Böllerschüsse das Insichtkommen des Luftschiffes. Langsam und sicher zog es heran, allmählich näher und näher rückend. Bald hob es sich um dann wieder ein Stück herabzuschießen. Die Spitze des Fahrzeuges, auf die ein heller Sonnenstrahl fiel, leuchtete in reinem Weiß, das sich intensiv vom dunklen Gewölk abhob. In dem Augenblick als „Z II" über uns schwebte, spielte die am Rheinufer Aufstellung genommene Kapelle des Inf.-Reg. Nr. 28 die Nationalhymne „Heil Dir im Siegerkranz" und begeistert stimmte die dort versammelte Volksmenge in das Lied mit ein. Doch bald spannten sich um das Luftschiff dichte, graue Wolkenmassen. „Z II" kommt näher. Einige seitliche Wendungen, dann steigt es wieder, dann sehen wir die ganze Breitseite des

Luftkreuzers; schneeweiß leuchtet es aus dem schwarzen Gewitterhimmel. Da fährt ein Blitzstrahl aus der Wolkenwand, ein zweiter, dumpfes Rollen der Donner. Doch Zeppelin hält tapfer stand. Einiger, ungefähr über Weißenthurm abgelassener Ballast erleichtert das Fahrzeug und sogleich steigt es höher auf. Der andauernd stärker werdende Wind treibt das Gewitter nach Osten. Zeppelin kommt frei von den ihn umgebenden Wolken."

Sehr gut ist aus diesem Zeitzeugenbericht zu lesen, wie schwer die Führung des Luftschiffes sich tat, in diesem ersten Unwetter sowohl die Höhe als auch den Kurs zu halten. Mühsam setzte „Z II" seine Reise Richtung Köln weiter fort. Über eine Stunde kämpfte man zwischen Sinzig und Remagen um ein Vorankommen, die Wellen des Rheines gingen sehr hoch, es wurde vom Boden aus beobachtet, wie die Hülle über dem Aluminiumgerippe hin- und herschlug. Das Luftschiff wurde durch den sehr starken Gegenwind über Linz, Bad Hönningen nach Leutesdorf zurückgetrieben. Bei Andernach, gegen 18.20 Uhr, warf Graf Zeppelin eine Briefbombe ab, mit der Bitte um Militär aus Koblenz, er wolle im Neuwieder Becken eine Landung versuchen und brauche Soldaten als Landemannschaft. Kurz darauf, wohl in einem windstillen Augenblick, warf er das Luftschiff herum und jagte nun mit dem Sturm im Rücken über Koblenz davon. Bis nach Bingen ging die tolle Fahrt, dann flaute der Sturm ab und gegen 20.45 Uhr landete „Z II" wieder in Frankfurt.

Ein weiterer Versuch, Köln zu erreichen, scheiterte am nächsten Tag bereits beim Aufstieg, ein Propeller zerbarst, so daß man nach 10 Minuten schon wieder am Boden war. Der 5. August 1909 brachte nach erfolgter Reparatur den dritten Ver-



Technik vermag zu allen Zeiten die Jugend zu begeistern. Und Meisterwerke aus Streichhölzern sind heute auch keine Seltenheit. Aber 1930 machte man davon Postkarten! Quelle: wie Bild 2.



LZ-127 „GRAF ZEPPELIN" über Feldkirchen, heute ein Ortsteil der Stadt Neuwied. Im Vordergrund die Gebäude der Firma Lohmann, im Hintergrund, direkt unter dem Luftschiff, die Feldkirche. Quelle: Wie Bild 2

such. Bereits um 7.00 Uhr morgens tauchte das Luftschiff aus dem Nebel über Neuwied auf, fuhr 20? [3].) Meter über den Häusern, östlich am Kirchturm der ev. Kirche vorbei Richtung Rhein und Andernach. Innerhalb von fünf Minuten war das Luftschiff wieder im Nebel verschwunden.

Nur wenige Wochen später tauchte ein weiterer Zeppelin auf. LZ-6, ein Schwesterschiff des „Z II", jedoch mit stärkeren Motoren, fuhr am 19. August 1909 bei strömendem Regen über die Stadt und verschwand über Andernach in Richtung Düsseldorf. Nach 73 Fahrten verbrannte LZ-6 in Baden-Oos in seiner Halle, infolge nachlässigen Verhaltens, am 14. September 1910.

Natürlich hatte ein Erfindergeist wie Graf Zeppelin auch technische Kontrahenten. Zu ihnen zählten Dr.-Ing. von Parseval (1861–1942) und Major Groß. Beide bauten Luftschiffe nach dem System Prallluftschiff (Parseval) bzw. Kiellluftschiff, dies waren halbstarre Fahrzeuge.

Am 22. April erschienen alle drei Fahrzeuge – die Luftschiffe „Z II", „P II" (Parseval) und „M II" (Groß) über Neuwied um bei Homburg v. d. H. an einem Manöver teilzunehmen. Alle drei Luftschiffe blieben über Nacht, wegen widrigen Winden hielt man „Z II" bis zum 24. April fest, „M II" wurde zusammengefaltet mit der Bahn nach Köln zurückgeschickt, lediglich das Parseval-Luftschiff erreichte Köln durch die Luft. „Z II" kam am 24. April beim Rückmarsch in ein Unwetter, wurde abgetrieben und mußte bei Limburg zwischenlanden. Zwei Kompanien Soldaten vom Ehrenbreitstein waren als Landemannschaft zur Sicherung abgestellt. Mit frischer Gasfüllung wurde „Z II" von einer Böe erfaßt und riß sich los. Zwei Kompanien Soldaten der Landemannschaft wurden mitgeschleift, als der befehlhabende Offizier das Kommando „Leinen los!" gab und „Z II" führerlos davontrieb um am Webersberg bei Weilburg zu zerschellen.

Es folgten mehrere Luftschiffe für die zivile Luftschiffahrt die Namen erhielten, z. B. „DEUTSCHLAND", „SCHWABEN", „VICTORIA LUISE", „HANSA" usw. Die Luftschiffe waren mehr oder weniger erfolgreich, jedoch kam bei diversen Zwischen- und Unfällen nie ein Mensch ums Leben. Dies steigerte den Ruf der Sicherheit der Luftschiffahrt ins unermeßliche. Die Bevölkerung gewöhnte sich an den Anblick der silbernen Riesen und ihre Auftritte verschwanden in der Presse von

den Titelseiten – finden höchstens noch unter der Rubrik „Vermischtes“ Erwähnung.[4]

Während des Ersten Weltkrieges spielten die Luftschiffe eine tragische Rolle. Das erste Bombardement von Städten führten Luftschiffe über England durch. Aber das Flugzeug war zum ernsten Gegner geworden und die Besatzungen der Luftschiffe zahlten einen hohen Blutzoll. Ab 1917 setzte das Heer keine Luftschiffe mehr ein. Als Graf Zeppelin am 8. März 1917 in Berlin fast 79jährig starb, hatten seine Luftschiffe keine militärische Bedeutung mehr.

Nach dem Krieg teilten sich die Sieger die verbliebenen Luftschiffe. Für die USA wurde 1924 der LZ-126, später „LOS ANGELES“ getauft, ein neues Luftschiff, als Reparationsleistung erbaut.

Die Fahrt über den Atlantik zur Auslieferung des Luftschiffes gestaltete sich unter der Leitung von Dr. Eckener zu einem Medienspektakel erster Güte. In drei Tagen und acht Stunden war der amerikanische Kontinent erreicht.

1926 wurden die Bedingungen des Versailler Vertrages gelockert und es konnte mit dem Bau von LZ-127, dem legendären „GRAF ZEPPELIN“ begonnen werden. Am 9. Juli 1928, zum 90. Geburtstag des Erfinders, taufte die Tochter des Grafen Zeppelin das Luftschiff.

Der 18. September 1928 brachte die Jungfernfahrt. Voller Stolz wurden verschiedene Probefahrten über Deutschland durchgeführt. Am 3. Oktober 1929 überfuhr „GRAF ZEPPELIN“ mit 70 Gästen an Bord gegen 13.50 Uhr Koblenz, erreichte um 14.05 Uhr Neuwied, passierte Andernach in 600 Meter Höhe, um über Bonn, Köln, Düsseldorf die holländische Grenze zu erreichen und gegen 20.55 Uhr die englische Küste zu überfahren. Den folgenden Tag erschien das Luftschiff um 6.45 Uhr über Hamburg um nach 2.800 km Fahrt und 34 Stunden wieder in Friedrichshafen zu landen; klar zur ersten Amerikareise, die am 11. Oktober begann. Zwölf Tage nach der Überfahrt Neuwieds, am 15. Oktober, umrundete das Luftschiff die Freiheitsstatue unter dem Heulen, Rufen, Tuten und Pfeifen des



LZ-129 „HINDENBURG“ 1936 über Hüllenberg, heute ein Teil von Feldkirchen, das wiederum zur Stadt Neuwied gehört. Durch den größeren Rumpfdurchmesser wirkte dieses Luftschiff auf die Zeitzeugen weniger elegant als die „GRAF ZEPPELIN“. Die „HINDENBURG“ war 245 Meter lang, hatte einen Durchmesser von 41,5 Metern, 200.000 m^3 Gasvolumen und brachte mit vier Motoren bei einer Leistung von 3.200 PS eine Reisegeschwindigkeit von 125 km/h. Quelle: wie Bild 2.

gesamten New Yorker Hafens und landete um 17.38 Uhr in Lakehurst. Nur ein Jahr nach Charles Lindberghs Atlantiküberquerung im Flugzeug konnten Passagiere, von Luxus umgeben, im Luftschiff den amerikanischen Kontinent erreichen.

Das Jahr 1929 brachte als besondere Höhepunkte die Orient- und die Weltfahrt des „GRAF ZEPPELIN". Im Mai 1930 überquerte er als erstes Luftschiff den Äquator, die erste Südamerikareise endete am 22. Mai 1930 nach 6.370 km und 62 Stunden Fahrtzeit in Recife de Pernambuco/Brasilien.[5]

Schon wenige Wochen nach diesen Ereignissen, erschien der „GRAF" wieder über Neuwied. Es handelte sich um die sogenannte „Befreiungsfahrt" am 6. Juli 1930. LZ-127 startete um 7.34 Uhr in Köln und landete nach einer Fahrt von 957 km um 17.32 Uhr wieder in Köln. Es war die 87. Fahrt des LZ-127; die Fahrt hatte als politischen Hintergrund den Abzug der Franzosen aus den bis dahin besetzten Rheinlanden.[6]

1935 ist „GRAF ZEPPELIN" das einzig diensttuende Luftschiff, seine Reisen sind Routine – in Friedrichshafen entsteht LZ-129.

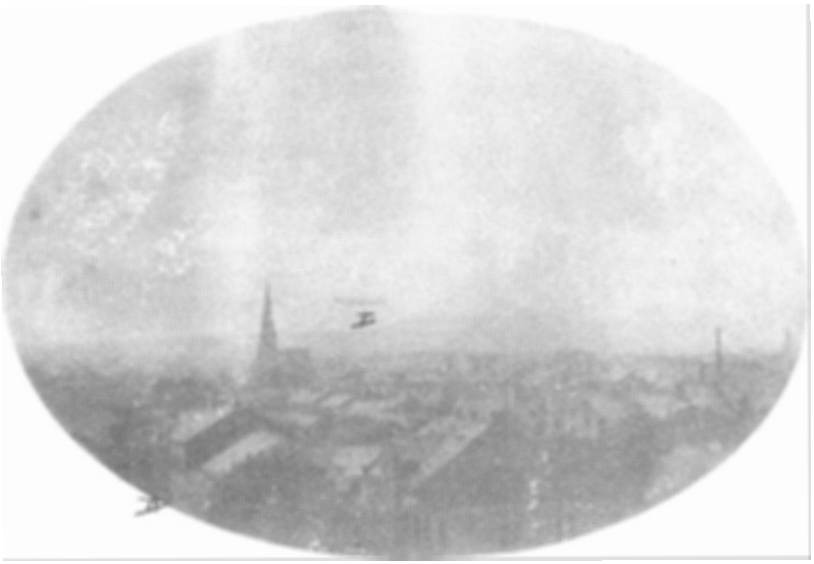
Dieses Luftschiff, „HINDENBURG" getauft, bestand am 4. März 1936 seine Probefahrt. Alle Erfahrungen aus dem „Erprobungsschiff" „GRAF ZEPPELIN" waren in die Konstruktion eingeflossen und LZ-129 war bei fast gleicher Länge um ein Drittel größer; der Tragkörper war durch die Durchmesservergrößerung gedrungener, die Passagierkabinen waren im Rumpfinneren untergebracht, dadurch konnte die Führergondel kleiner gehalten werden. Mittschiffs trug „HINDENBURG" die Olympischen Ringe, am Bug in roter Schrift seinen Namen und an den Schwanzflossen von Anfang an das Hakenkreuz.



Die „HINDENBURG" über Neuwied. Durch die günstige aerodynamische Form kommt das Volumen des Luftschiffes nicht zur Geltung, es scheint der Erde viel näher, als es tatsächlich ist. Quelle: wie Bild 2.

Im März 1936 demonstrierten der Veteran der Lüfte, der mittlerweile 6½ Jahre alte „GRAF ZEPPELIN" und der „Neue", die „HINDENBURG", deutsche Technik über Deutschland. Zum ersten Mal nach 23 Jahren waren wieder zwei deutsche Luftschiffe über Deutschland zusammen in der Luft. In einer 4-Tage-Fahrt wurde für anstehende Reichstagswahlen geworben. Ganz nebenbei waren die Nationalsozialisten auch drei Jahre an der Macht.

Es war der 29. März, ein Sonntag, über Rundfunk genauestens informiert, erlebten die Bürger Neuwieds den kurzen Auftritt der beiden Luftschiffe. Von



„Z II" fährt am 2. August 1909 über Weißenthurm in das erste, schwere Unwetter, Das zeigt „Z II" (I), fotografiert aus einem Haus in der Neuwieder Bahnhofstraße (II). Quelle: wie Bild 2.

Bochum über Köln und Bonn kommend, tauchte zuerst von Nordwest der „GRAF" aus der Dunstwand von Andernach auf, kommt über die Rheinbrücke, fährt Richtung Engers. Kurz danach erscheint „HINDENBURG", überfährt Neuwied in 600 m Höhe. Deutlich erkennbar der Namenszug in roter Schrift und die Olympischen Ringe und verschwindet in langsamer Fahrt hinter den Häusern von Neuwied. Er warf drei Fallschirme ab mit Fahnen, zwei trieben ab Richtung Andernach, lediglich die dritte Fahne ging an der Nette-Mündung nieder und wurde von einem eifrigen Fahrradfahrer geborgen.

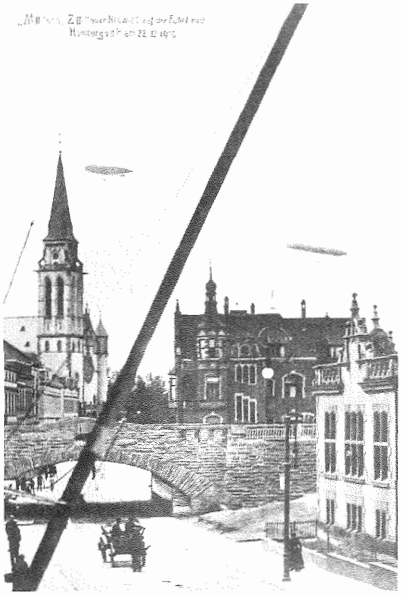
Die „Zeppeline" setzten ihre Fahrt fort über Koblenz, der Mosel folgend bis Trier, um dann wieder Kurs Friedrichshafen zu nehmen.

Bei Koblenz jedoch nahmen beide Luftschiffe einen Umweg über Bad Ems. „GRAF ZEPPELIN" und „HINDENBURG" grüßten mit einer Ehrenrunde den in Bad Ems seinen Lebensabend genießenden Albert Groß, „Zeppeliner" der ersten Stunde, der vor 37 Jahren den ersten Aufstieg von „Z I" als eines der fünf Besatzungsmitglieder mitmachte.[7]

Bereits am 31. März 1936, dem folgenden Dienstag, stand die erste Südamerika-Fahrt der „HINDENBURG" an. Außerdem fuhr die „HINDENBURG" im Jahre 1936 zehn Reisen nach den USA.

Es folgte der 6. Mai 1937! Die 63. Fahrt der „HINDENBURG", die 21. Überquerung des Nordatlantik endete mit der Katastrophe von Lakehurst. Es waren die ersten

Todesopfer der zivilen Luftschiffahrt zu beklagen. „GRAF ZEPPELIN" war auf der Rückfahrt aus Südamerika. Am 18. Juni 1937 geht er unter dem Schock der Katastrophe von Lakehurst nach Frankfurt, wird in die Zeppelinhalle verbracht, aufgehängt und vom Gas entleert, zur Besichtigung freigegeben. Nach 17.200 Stunden Fahrtzeit bei 590 Fahrten, 1,7 Mill. Kilometern Fahrtstrecke, 143 Atlantik-, 1 Pazifiküberquerung und 13.100 zahlenden Passagieren endete das berühmteste, eleganteste Luftschiff als Besucherattraktion.[8]



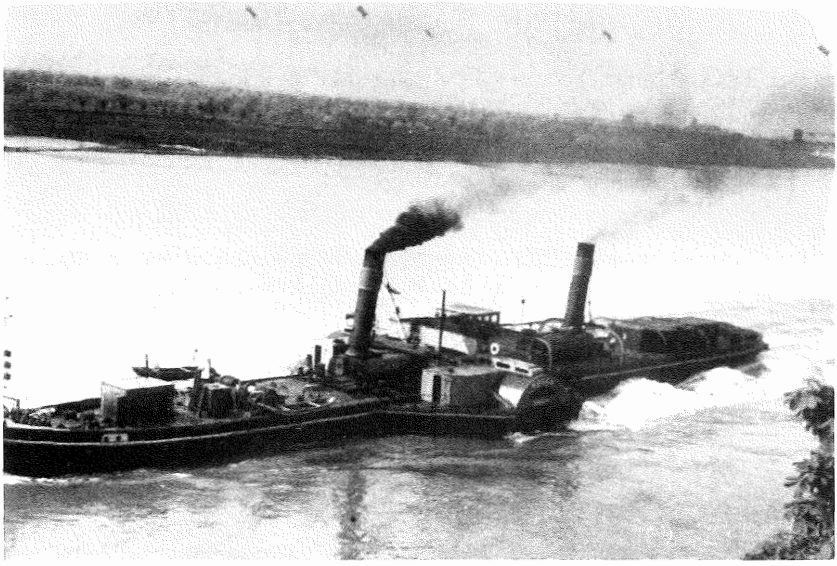
Postkarte zeigt das Pralluftschiff „M II" und das starre Luftschiff „Z II" auf ihrer Fahrt nach Homburg v. d. H. am 22. April 1910. Das Foto wurde in der Heddesdorfer Straße gemacht, die Kirche ist die kath. Kirche St. Matthias. Quelle: wie Bild 2.

Der Vollständigkeit wegen sei noch erwähnt, daß es noch eine neue „GRAF ZEPPELIN", den LZ-130 gab. Es war ein Schwesterschiff der „HINDENBURG", das am 14. September 1938 seine Jungfernfahrt durchführte, aber nur im militärischen Bereich Erprobungen durchführte. Es durften durch ein Verbot der Regierung keine Passagiere mehr befördert werden.

Im März 1940 endete die Geschichte der Starrluftschiffe mit der Sprengung der Hallen der Zeppeline mit den Luftschiffen auf dem Gelände des heutigen Rhein-Main-Flughafens Frankfurt.

Ein unerwartetes „come back" erlebten die Pralluftschiffe in den 40er Jahren. Als sogenannte „Blimbs" eskortierten Pralluftschiffe mit bis zu 12 Mann Besatzung Geleitzüge, man setzte sie zivil ein zur Überwachung von Waldbränden, Überschwemmungen, Verkehr und Fischerei – und natürlich auch zur Werbung; die Rumpffläche war ja groß genug. Die Pralluftschiffe der Nachkriegszeit erreichten die Leistungen der starren „Vorkriegs-Zeppeline", verbesserten deren Ergebnisse teilweise.

Und vielen ist in Erinnerung, daß sie himmelwärts schauten und staunten; im Rheintal, am Nürburgring oder bei anderen Großveranstaltungen und Gelegenheiten. Wenn sie ein Luftschiff sahen mit der Werbeaufschrift: Underberg, Goodyear oder Wicküler – es waren keine Zeppeline, es waren und sind Blimbs. Auch bei diesem System, das in den früheren Jahren dem des Grafen Zeppelin unterlegen war, konnte durch Verwendung moderner Hüllenwerkstoffe die Gasleckrate extrem klein gehalten und vor allem die Reißfestigkeit so erhöht werden, daß der Überdruck des Füllgases über den äußeren Luftdruck auf ein Vielfaches der Vorkriegswerte gesteigert wurde. Im Mai 1956 war es der Rhein-Zeitung einen Artikel wert,



Dieses Bild zeigt im Vordergrund den Radschlepper „ROUEN", im Hintergrund erkennt man die Eisenbahnbrücke bei Engers, geschützt durch Sperrballone. Diese antriebslosen Sperrballone sollten feindliche Tiefflieger von wichtigen Objekten fernhalten. Quelle: Archiv Wolfram Sauerbrei.

über das erste Erscheinen eines Luftschiffes über dem Rhein nach dem Zweiten Weltkrieg zu berichten. Zitat Rhein-Zeitung: „Die Firma Underberg, um originelle Werbungsformen nie verlegen, dient mit dem Luftschiff, das sie aus Amerika kommen ließ, nicht nur ihren kommerziellen Interessen, sondern belebte vor allem bei der Jugend die Erinnerung an die in aller Welt noch unvergessenen Zeppeline.

[1] Bereits zu diesem Zeitpunkt gab es in Frankfurt die ILA – Internationale Luftfahrt Ausstellung – hier wurde „Z II" nochmals gezeigt.

[2] Der etwa 100 Zentner schwere Gedenkstein trägt die Inschrift: „Gedenkstein der ersten Fahrt eines lenkbaren Luftschiffes über dem Rhein, Sturmfahrt SR.EXL. des Grafen von Zeppelin mit „Z II" am 2ten August 1909. Gewidmet von der Gemeinde Erpel." Bei der Aufstellung des Erinnerungssteines wurde der Unternehmer mit seinen Leuten von einem schweren Gewitter überrascht, wobei der aufgestellte Dreibock von einem Blitzeinschlag zertrümmert wurde.

[3] Der Fahrtbericht gibt an, daß Neuwied um 6.55 Uhr erreicht wurde, die Barographenkurve zeigt eine Höhe von 330 Metern an. Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Akten-Nr. LZA 03/0138.

Hier scheinen doch die 136 Meter Länge und der Durchmesser von 13 Metern der Traghülle den Augenzeugen eine größere Nähe vorgetäuscht zu haben.

[4] Eine Vielzahl der in diesem Artikel aufgeführten Daten und Hinweisen sind entnommen: „Die großen Zeppeline", Die Geschichte des Luftschiffbaus, Peter Kleinhens/Hrsg.), Klassiker der Technik, VDI Verlag 1985 ISBN 3-18-400687-5, Düsseldorf

[5] „Aufbruch ins 20. Jahrhundert", Knäusel, Hans G. (Hrsg.). Bonn 1988.

[6] Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Akten-Nr. LZA 16/0440. Der Fahrtbericht ist leider nicht erhalten, so daß die genaue Fahrtroute nicht nachvollziehbar ist. Die polit. Hintergründe sind zu erfahren bei: Erdmann, Karl Dietrich, „Die Weimarer Republik", Handbuch d. deutschen Geschichte, Bd. 19, München 1982.

[7] „HINDENBURG" hatte beim Aushallen zur Deutschlandfahrt eine Bodenberührung und machte die Fahrt mit beschädigter, notdürftig reparierter Heckflosse. Michael M. Mooney, „Die Hindenburg", Edition Sven Bergh im Ingse Verlag, ISBN 43-4301-6792-2, S. 81.

[8] Mit der „HINDENBURG" verunglückten 13 Passagiere, 22 Besatzungsmitglieder sowie ein Mann der Bodenmannschaft. 23 Passagiere und 39 Besatzungsmitglieder überlebten die Katastrophe von Lakehurst.

Wolfram Sauerbrei
Heddesdorfer Straße 84
56564 Neuwied
Telefon 3 23 33