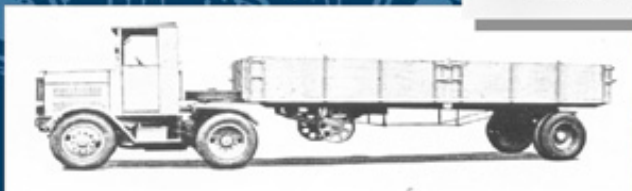
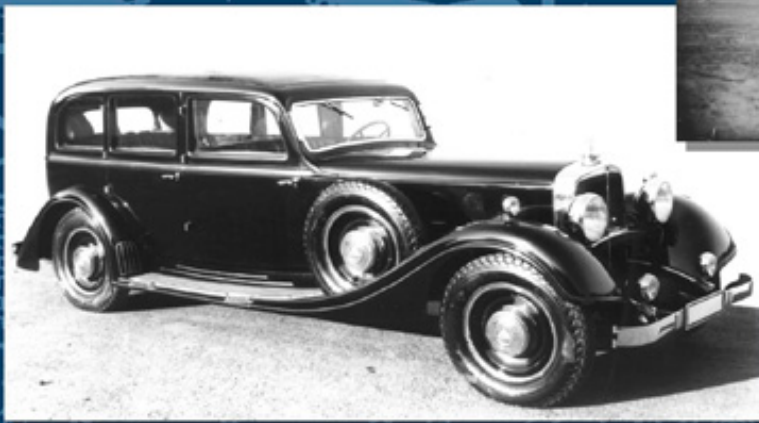


incl. Chronologie der Luftschifffahrt

Rudolf Wolf

# Maybach-Motoren und -Automobile im Rhein-Neckar-Dreieck und der Pfalz



Die Fotos auf der vorderen Umschlagseite (von oben nach unten): Schütte-Lanz Luftschiff SL 2, Maybach „Zeppelin“, Kruckenberg-Zug „Silberling“, Fuchs Sattelschlepper, Maybach SW mit Stromlinienkarosserie, unterlegt mit dem Frontalschnitt eines Maybach AZ-Luftschiffmotors, finden sich eingestreut in den korrespondierenden Texten einschließlich dem Hinweis auf ihre Herkunft sowie weiteren Erläuterungen wieder.

## **Inhaltsverzeichnis**

Einführung in das Thema und Vorwort des Verfassers

Anmerkungen

Chronologische Darstellung der Luftschiff-Aktivitäten über dem Rhein-Neckar-Dreieck und der Pfalz einschließlich Hinweisen auf die Motorisierung der einzelnen Luftschiffe

Die Motorisierung von Luftschiffen, speziell mit MAYBACH-Motoren, dargestellt in Verbindung mit der Entwicklung und dem Bau von SCHÜTTE-LANZ Luftschiffen in Mannheim-Rheinau

Die Vorgeschichte der Luftschiffe ist die Geschichte der Ballone

Vordenker und Pioniere des Baues lenkbarer Luftschiffe und eigentlicher Luftschiffahrt mit Bezug zum Rhein-Neckar-Dreieck und der Pfalz

Veränderungen am Luftfahrt-Himmel des Rhein-Neckar-Dreiecks und der Pfalz nach dem Zweiten Weltkrieg

MAYBACH-Motoren als Antrieb für in der Region des Rhein-Neckar-Dreiecks und der Pfalz konzipierte Flugzeuge

MAYBACH-Automobile und -Motoren in Nutzfahrzeugen im Rhein-Neckar-Dreieck und der Pfalz

Wilhelm MAYBACH und die SPEYERER  
MOTORWAGENGESSELLSCHAFT von 1899

MAYBACH-Automobile im Rhein-Neckar-Dreieck und der  
Pfalz nach dem Ersten Weltkrieg

MAYBACH W 3-Automobile der Baujahre 1922-1928 im  
Rhein-Neckar-Dreieck und der Pfalz

MAYBACH W 5-Automobile der Baujahre 1926-1929 im  
Rhein-Neckar-Dreieck und der Pfalz

Die Version OS des MAYBACH W 5-Motors als  
Antriebsquelle für die durch die HEINRICH FUCHS  
WAGGONFABRIK AG HEIDELBERG gebauten  
Sattelschlepper und Zugmaschinen

Die Ära der MAYBACH-12-Zylinder Automobile im Rhein-  
Neckar-Dreieck und der Pfalz

MAYBACH-Schwingachswagen (SW) im Rhein-Neckar-  
Dreieck und der Pfalz

MAYBACH-Automobile und -Motoren im Rhein-Neckar-  
Dreieck und der Pfalz – eine abschließende Bilanz

Musealer Ausblick und Zukunft der MAYBACH-Automobil-  
Tradition im Bereich des Rhein-Neckar-Dreiecks und der  
Pfalz

Der Wahl-Heidelberger Franz KRUCKENBERG und seine  
Affinität zu MAYBACH-Motoren für „Zeppeline“ der Luft  
und der Schiene

Von MAYBACH-Dieselmotoren angetriebene Lokomotiven  
und Schnelltriebwagen in der Region des Rhein-Neckar-  
Dreiecks und der Pfalz

# Schiffstraktion mit MAYBACH-Motoren in der Region des Rhein-Neckar-Dreiecks und der Pfalz

## Schlussbetrachtung

### Quellen- und Literaturverzeichnis:

Luftschiffe

Ballone

Automobile und Motoren in Nutzfahrzeugen

Schnelltriebwagen und Kruckenberg-Züge

### Orts-, Sach- und Personenverzeichnisse:

Ortsverzeichnis Luftschiffahrt

Sachverzeichnis Luftschiffe

Sachverzeichnis Ballone

Personenverzeichnis Luftschiffe

Personenverzeichnis Ballonfahrt

Standortverzeichnis MAYBACH-Automobile

Sachverzeichnis MAYBACH-Automobile

Personenverzeichnis MAYBACH-Automobile

Sachverzeichnis Schienentraktion u. -Zeppeline

Personenverzeichnis Schienentraktion u. -Zeppeline

Sach-, Orts- u. Personenverzeichnis Schiffstraktion

Sach-, Orts- u. Personenverzeichnis DORNIER-  
Riesenflugboote

Anhang 1: Zur Herkunft des im AUTO & TECHNIK  
MUSEUM SINSHEIM ausgestellten MAYBACH-  
Luftschiffmotors Nr. 1447 im Rennwagen auf ADLER-  
Chassis

Anhang 2: Zur Herkunft des im AUTO & TECHNIK  
MUSEUM SINSHEIM ausgestellten MAYBACH-Flugmotors  
mit der Nr. 2172

Anhang 3: Die Belegung der Heeres-Luftschiffhalle in  
Mannheim-Sandhofen während des Ersten Weltkrieges

Anhang 4: Prof. Dr. Carl Bosch und die Automobile in  
seinem Garagenhaus, dem heutigen CARL BOSCH  
MUSEUM HEIDELBERG

Anhang 5: MARS-Motorräder aus Nürnberg mit bei der  
Firma MAYBACH produzierten Boxermotoren und ihre  
Besitzer im Rhein-Neckar-Dreieck und der Pfalz

Am Ende des Buches finden sich zwei historische  
Landkarten für Luftschiffer und Ballonfahrer sowie ein Foto  
des Autors, aufgenommen 2003 im Zeppelin NT.

## **Einführung in das Thema und Vorwort des Verfassers**

**Der Titel der vorliegenden Dokumentation bezieht sich zwar vordergründig auf MAYBACH-Motoren in Luftschiffen, Schienenfahrzeugen oder Schiffen sowie auf Automobile dieser Marke, tatsächlich sollen diese aber weniger unter dem Aspekt technologischer Fakten herausgestellt werden, als mehr nach berichtenswerten Aktivitäten und Ereignissen, die sich im Umgang und Zusammenhang mit diesen Produkten deutscher Spitzentechnologie in und über dem Rhein-Neckar-Dreieck vor, während und zwischen den Weltkriegen ergeben beziehungsweise ereignet haben.**

**Als Rahmen bietet sich eine chronologische Darstellung unter Einarbeitung geographischer Daten in Verbindung mit einem differenzierten Sach-, Orts-, Personen- und Literaturverzeichnis an.**

**Wenn sich auch die im recherchierten Material schriftlich dokumentierten Fakten in den Vordergrund gestellt finden, wird das Ganze durch zahlreiche, überwiegend bisher nicht veröffentlichte Fotos bzw. Informationen, wo entsprechende Fotos verfügbar sind, und zwei Luftschifferkarten zur schnellen örtlichen Orientierung vervollständigt. Um aber so umfassend, übergreifend und kurzweilig wie möglich berichten zu können, ist dieser Rahmen nicht nur geographisch eher weit gefasst, wobei jedoch stets darauf geachtet wurde, dass der Charakter einer Dokumentation nicht verloren geht.**

**Neben zeitlichen, regionalen und personenbezogenen Fakten finden sich so Antworten auf Fragen wie zum Beispiel:**

Was hat es mit dem „*Geister-Luftschiff*“ über der Region des Rhein-Neckar-Dreiecks und der Pfalz auf sich, über das in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg aus Gründen militärischer Geheimhaltung nicht berichtet werden durfte?

Ist die Militär-Luftschiffahrt des Heeres tatsächlich Mitte Juli 1917 eingestellt worden und wurde SL 15 tatsächlich militärisch nie eingesetzt?

Welche Routen haben motorisierte Luftschiffe über der Region des Rhein-Neckar-Dreiecks und der Pfalz genommen und wie viele Überfahrten über diese Region hat es tatsächlich gegeben?

Mit welcher Berechtigung kann man das Rhein-Neckar-Dreieck für die Zeit vor und während des Ersten Weltkrieges als ein weiteres Zentrum des deutschen Luftschiffbaues neben Friedrichshafen und Berlin bezeichnen?

Wieweit waren das Rhein-Neckar-Dreieck und die Pfalz in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen ein Bindeglied innerhalb der Luftschiff-Routen für Fahrten „in die weite Welt“?

Welche Akteure haben sich wann in der angesprochenen Region zu Zeiten, als es noch keine lenkbaren, also motorisierten Luftschiffe gegeben hat, als so genannte Luftschiffer betätigt?

Welche Personen standen in der regionalen Technikgeschichte hinter der Entwicklung vom Freiballon zum lenkbaren Luftschiff und welche Personen aus dieser Region sind als Pioniere der Luftschiffahrt insgesamt anzuführen?

Wer konnte sich in der Region des Rhein-Neckar-Dreiecks und der Pfalz ein fast unbezahlbares Luxusautomobil wie einen *MAYBACH* leisten und wie viele dieser Fahrzeuge sind hierhin ausgeliefert worden?



Welchen Bezug haben *Schienenzeppelin* und *Kruckenberg-Silberling* als Vorläufer des TEE zur Region des Rhein-Neckar-Dreiecks und der Pfalz? Gibt es in der Region des Rhein-Neckar-Dreiecks und der Pfalz auch Beispiele für den Einsatz von MAYBACH-Motoren in anderen Lokomotiven als Schnelltriebwagen, in Flugzeugen oder auch in Schiffen?

**Um Antworten auf diese und weitere Fragen geben zu können, waren viele Recherchen in der Literatur sowie in zahlreichen Archiven erforderlich. Neben den Autoren der infrage kommenden Literatur waren es insbesondere die Leiter der verschiedensten Archive, die hier unermüdlich weitergeholfen haben. Zu besonderem Dank bin ich jedoch *Herrn Oberingenieur Gustav Burr* der MTU-FRIEDRICHSHAFEN GMBH (Nachfolgefirma MAYBACH MOTORENBAU GMBH) und *Herrn Hans Weihe* aus Brühl bei Mannheim verpflichtet, der dem SCHÜTTE-LANZ-Nachlass beziehungsweise den verbliebenen Resten intensiv verbunden war. Ohne deren selbstlose Mithilfe und Unterstützung sowie die großzügige Ausstattung mit Fotos gerade durch diese beiden kompetenten Personen sowie das Unternehmensarchiv der MTU FRIEDRICHSHAFEN GMBH wäre die vorliegende Dokumentation nicht zu fundieren gewesen.**

**Zu danken ist auch dem ehemaligen Direktor des ZEPPELIN MUSEUMS FRIEDRICHSHAFEN, *Herrn Dr. Wolfgang Meighörner*, für seine Hilfe bei der Identifikation von Luftschiffen in bisher nicht veröffentlichtem Fotomaterial, beziehungsweise der Differenzierung zwischen authentischen Fotos von Luftschiffen und früher oft gebräuchlichen Fotomontagen.**

**Dank zu sagen ist weiterhin den Personen, Firmen und Institutionen, welche Fotomaterial zur Verfügung gestellt haben.**

**Ohne das professionelle Design des Umschlages durch den *Dipl.Industrial Designer Hartmut Fiene, Herne*, wäre dieser nie so ansprechend und informativ ausgefallen. Auch hierfür vielen Dank ebenso wie an den *Dipl.Informatiker Christian Cwienk, Speyer*, für seine konstruktive Hilfe bei der elektronischen Umsetzung des recherchierten Materials.**

**Letztlich ist der eigenen Familie, insbesondere meiner Frau Marliese für ihre Mithilfe und ihr Verständnis Dank zu sagen.**

**Bei nicht eindeutig dargelegten Fakten oder offen gebliebenen Antworten ist zu bedenken, dass die Unterlagen in den Archiven oft kriegsbedingt unvollständig oder altersbedingt im Zerfallen begriffen sind, insbesondere was Zeitungspapier anbelangt, weswegen sie zur eindeutigen Klärung oftmals nicht mehr herangezogen werden konnten.**

**Dies wirkt sich umso problematischer aus, als unmittelbare Zeitzeugen nicht mehr leben.**

**Für noch oder gerade noch verwertbare Unterlagen und Zeitungen versteht sich diese Dokumentation auch als Beitrag, vom Zerfall bedrohte Quellen mit Relevanz zum Thema wenigstens teilweise und für regionale Belange zu konservieren.**

**Speyer, im August 2008**

**Der Verfasser**

**Seit der ersten und dieser jetzt vorliegenden Auflage sind, ohne die Grundstruktur des Buches zu verändern, vor allem bibliographische Einfügungen erfolgt, neben wenigen Korrekturen und Ergänzungen sowie Verbesserungen des Textbildes.**

**Speyer, im Januar 2011**

**Der Verfasser**

**Um die in das Rhein-Neckar-Dreieck und die Pfalz ausgelieferten Produkte der Firma MAYBACH zu vervollständigen, wurde als Anhang 5 ein Kapitel über MARS-Motorräder und deren Besitzer mit bei der Firma MAYBACH produzierten Boxer-Motoren eingearbeitet. Weiterhin wurden einige kleinere Passagen aktualisiert bzw. nachgetragen und Fehler korrigiert, wie zum Beispiel, dass die unter dem Datum 6.Juli 1930 auf S. → genannten Honoratioren nicht mit dem Zeppelin mitgefahren sind, sondern diesen bei der Rückkunft in Köln-Bußweilerhof nur kurz empfangen haben, worauf ein aufmerksamer Leser hingewiesen hat (siehe S. →). Darüber hinaus gelten unverändert die Ausführungen der vorherigen Auflagen.**

Wie jeder Verfasser eines solchen Themas ist auch der Verfasser der vorliegenden Dokumentation nach wie vor an Hinweisen auf eventuell enthaltene Fehler oder an Ergänzungen interessiert. Der Kontakt wäre auch nach dem Umzug des Autors von Speyer nach Überlingen sowie anschließend nach Meersburg am Bodensee wie bisher postalisch herzustellen über die bleibende Adresse: Neckarstaden 20, 69117 Heidelberg.

**Überlingen, im Juni 2013  
Meersburg, im Juni 2019**

**Der Verfasser**

## Anmerkungen

Zur besseren Orientierung im Rahmen der vorliegenden Dokumentation seien folgende Anmerkungen vorausgeschickt:

Was die Anzahl und Bezeichnung der angeführten Luftschiff-Typen anbelangt, bleibt anzumerken, dass der **LUFTSCHIFFBAU ZEPPELIN** in den Jahren 1899 bis 1938 an verschiedenen Standorten, hauptsächlich aber in Friedrichshafen, **insgesamt 119 Zeppeline!** zur Auslieferung gebracht hat, die meisten davon, nämlich **102 zur militärischen Verwendung im Ersten Weltkrieg.**

Für die Kennzeichnung dieser Luftschiffe im Rahmen der vorliegenden Dokumentation wurde primär von der Typenbezeichnung LZ(=Luftschiff Zeppelin) und der nachgestellten Baunummer in arabischen Ziffern ausgegangen, erweitert um jeweils eine namentliche Bezeichnung des Luftschiffes in Klammern, so dieses im zivilen Bereich eingesetzt gewesen ist. Wenn es der militärischen **Verwendung im Heer** gedient hat, findet sich in der Klammer ein Z in Verbindung mit römischen Ziffern (**Z I bis Z XII**) bzw. nach Mitte 1915 ebenfalls ein **LZ** in Verbindung mit der aus Tarngründen um die Zahl 30 erhöhten Baunummer in arabischen Ziffern, z.B. LZ 60 = **LZ 90.**

Die Zeppeline der Marine waren als solche durch ein L in Verbindung mit den arabischen Ziffern zwischen 1-72 gekennzeichnet und finden sich auch so in der vorliegenden Dokumentation wieder, z.B. L 44.

Beim **LUFTSCHIFFBAU SCHÜTTE-LANZ** sind in den Jahren 1909 bis 1918 **insgesamt 21 von 22 bestellten Luftschiffen** aufgelegt und größtenteils auch ausgeliefert

worden, und zwar von Mannheim-Rheinau aus: 9, vom nahe gelegenen Sandhofen aus: 1, von Darmstadt aus: 1, von Leipzig aus: 5 von 7 sowie von Zeesen aus: 2 von 3 zum Bau aufgelegten Luftschiffen. Alle hatten eine militärische Zweckbestimmung, sei es beim Heer oder der Marine gewesen. Anders als bei den Militärluftschiffen aus den Zeppelin-Werften wurde jedes Luftschiff, egal welcher Vorbestimmung, hinter der Typenbezeichnung **SL**(=Schütte-Lanz) mit einer anfangs römischen und später arabischen Zählnummer entsprechend der Auftragserteilung durch die Militärverwaltung versehen, wobei die Kombination mit der arabischen Zählnummer allgemein in der Literatur verwendet wird wie ebenso in der vorliegenden Dokumentation, selbst wenn Fotos von SL 1 und SL 2 die Kennzeichnung mit römischen Ziffern ausweisen.

Für die vor allem in Bitterfeld im Auftrag der **LUFTFAHRZEUG-GESELLSCHAFT** gebauten **Parseval-Luftschiffe** wurde im Rahmen der vorliegenden Dokumentation ebenfalls von der Typenbezeichnung, hier PL(=Parseval-Luftschiff) ausgegangen, in Verbindung mit der Baunummer nach Vorgabe durch die Luft-Fahrzeug-Gesellschaft in arabischen Ziffern, z.B. **PL 3**. Im Falle der militärischen Verwendung folgt in Klammern ein P(=Parseval) in Verbindung mit einer vom Preußischen Kriegsministerium in Abhängigkeit vom Übernahmetermin durch das Militär vergebenen römischen Ziffer, z.B. P II.

Als reine **Militär-Luftschiffe** erscheinen solche in Berlin gebauten **LUFTSCHIFFE SYSTEM GROSSBASENACH** in der hier vorliegenden Dokumentation mit der Typenbezeichnung M(=Militär) und der vom Preußischen Kriegsministerium in Abhängigkeit von dem Übernahmetermin durch das Militär vergebenen, römischen Ziffer, z.B. M II.

Gerade im Zusammenhang mit den Militär-Luftschiffen wird zusätzlich zum Namen der angeführten Militärpersonen

deren militärischer Rang erwähnt. Diesbezüglich wurden, wie auch sonst oft in der Literatur, Ränge wie Unteroffizier, Leutnant, Oberleutnant oder Hauptmann mit **Uffz.**, **Lt.**, **Olt.** oder **Hptm.** abgekürzt, bzw. Kapitän oder Kapitänleutnant mit **Kpt.** oder **Kptlt.**

Bei den angegebenen **Uhrzeiten**, z.B. bei der Passage bestimmter Orte, wurden diejenigen aus den Fahrtberichten zitiert, falls Fahrtberichte hatten ausfindig gemacht werden können. Falls nicht, wurden die aus den zumeist verfügbaren Zeitungsberichten übernommen. Dass die Zeitangaben in so unterschiedlichen Quellen nicht genau übereinstimmen können, liegt auf der Hand.

Was die Leistungsdaten für ein und denselben Motor anbelangt, finden sich bezüglich PS und kW in der Literatur manchmal etwas unterschiedliche Angaben. Im Interesse vergleichbarer Daten wurde deshalb, soweit als möglich, auf die in Verbindung mit Umdrehungen/Minute (1/min) spezifizierten Angaben zurückgegriffen.

Bei der Vielfalt der zum vorliegenden Thema zur Verfügung stehenden Literatur wurde anstatt eigener Ausführungen verschiedentlich darauf verwiesen, insbesondere wenn diese Literatur problemlos über Bibliotheken zugänglich ist. **Von Fachleuten oder Zeitzeugen übernommene Ausführungen** sind durch den entsprechenden Literaturhinweis und die Wiedergabe **in Kursivschrift** gekennzeichnet.

**Auf die verwerteten Informationsquellen, wie sie ausführlich im Literaturverzeichnis wiedergegeben sind, verweisen die jeweils in Klammern angeführten Zahlen bzw. Buchstaben-Zahlenkombinationen.**

Im Text sind die Orte mit regionalem Bezug jeweils durch Unterstreichen hervorgehoben. Auch die

**Überschriften und bemerkenswerte Fakten** wurden in unterschiedlicher Form **markiert durch** den Einsatz folgender Techniken: **fett gedruckte Schreibweise, Buchstabenvergrößerung und oder Unterstreichen.**

Nachdem in den Fahrtberichten der Luftschiffe nicht alle Orte verzeichnet sind, die ein Luftschiff überfahren hat, lässt sich **der angenäherte Zeitpunkt einer** solchen **Überfahrt** über einen im Fahrtbericht nicht genannten Ort evtl. dadurch rekonstruieren, dass man den Zeitpunkt des davor oder dahinter im Fahrtbericht angeführten Ortes in Verbindung mit der Fahrtgeschwindigkeit des entsprechenden Luftschiffes, die sich in der Luftschiff-Literatur ohne weiteres abrufen lässt, bringt. Dort findet sich z.B. für die ersten Zeppelin-Luftschiffe 30 - 50 km/h angegeben, für die ab 1911 gebauten bereits 60 km/h, ab Baujahr 1915 immerhin 90 km/h und ab 1916 100 km/h. 1918 konnten Zeppeline erstaunliche 125 km/h erreichen. Für das Luftschiff Graf Zeppelin mit Erstfahrt am 18. September 1928 lauten die Angaben auf 115 km/h und für das Luftschiff Hindenburg mit Erstfahrten im März 1936 auf 130 km/h.

So hilfreich **Zeitungsartikel als Quellenangabe** sein können, so wenig war es möglich, bezogen auf die Zeit des Ersten Weltkrieges auf solche zurückzugreifen, da eine detaillierte **Militärberichterstattung** aus Geheimhaltungsgründen nicht erfolgen konnte und durfte.

Obwohl der LUFTSCHIFFBAU SCHÜTTE-LANZ **eindeutig auf der Gemarkung Brühl angesiedelt** gewesen und darauf auch öffentlich mehrfach hingewiesen worden ist, u.a. im Mittagsblatt des *MANNHEIMER GENERALANZEIGERS* vom 11. Juni 1912 auf S. 4/5, wurde auch für die vorliegende Dokumentation von der **Adresse: Rheinau** ausgegangen und dies für alle diesbezüglichen Ortsangaben beibehalten,

nachdem sich diese Adresse über Jahrzehnte so eingebürgert und in dieser Form auch Eingang in die Literatur gefunden hat sowie außerdem alle als Grundlage zu dieser Dokumentation dienenden Fahrtberichte diese Ortsbezeichnung beinhalten.

Was die **Rechtschreibung** und **Worttrennung einschließlich von** an manchen Stellen im Hinblick auf einen ausgewogenen Blocksatz unvermeidlich **getrennten Eigen-, Firmen-, Orts- und Städtenamen** anbelangt, wurde versucht, sich an die neuesten Regeln der deutschen Rechtschreibung zu halten, wie sie sich z. B. im DUDEN niedergelegt finden. Bezüglich des Wortes LUFTSCHIFFFAHRT wurde jedoch die Schreibweise mit zwei f bzw. F beibehalten, die Trennung des Wortes ausgenommen.

Letztlich **verbleibende Fehler im Text bzw. fehlende Leerbuchstaben** waren unter der Zielsetzung eines ausgewogenen Blocksatzes sowie mangels der Möglichkeit einer veränderten Wortwahl nicht auszumerzen gewesen.

Bezüglich der **Seitenangaben in den Verzeichnissen** ist mit der Bitte um Beachtung anzumerken, dass diese selten um eine Seite nach vorn oder hinten differieren können.

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass sich **wegen der unterschiedlichen Inhalte der einzelnen Kapitel diese sich dann auch in ihrer gesamten Aufmachung und in ihrem Erscheinungsbild unterschiedlich darstellen.**



# **Chronologische Darstellung der Luftschiff- Aktivitäten 302über dem Rhein-Neckar-Dreieck und der Pfalz einschließlich Hinweisen auf die Motorisierung der einzelnen Luftschiffe**

Die vorliegende Dokumentation beginnt, was Landungen von Luftschiffen in der Region des Rhein-Neckar-Dreiecks und der Pfalz anbelangt, mit einer, wenn auch erst nachträglich in der Regionalzeitung: *DIE RHEINPFALZ* am 26. Juli 1980 veröffentlichten „**Falschmeldung**“, wonach gemäß einer fett gedruckten Überschrift: „**Zeppelinlandung schon 1903/1904**“ der sicher hoch betagte Verfasser eines Leserbriefes vehement behauptet, dass er während seiner einjährigen Wehrpflicht in der ersten Kompanie des 18. Infanterieregimentes in Landau 1903/1904 über die oft zitierte Zeppelin-Landung auf dem Landauer Ebernberg vom 3. Sept. 1911 (siehe unter diesem Datum) hinaus, dort bereits eine Zeppelin-Landung in nächster Nähe erlebt hat.

Trotz all der beschriebenen Details war diese Meldung in Übereinstimmung mit dem Direktor des ZEPPELIN MUSEUMS FRIEDRICHSHAFEN, *Herrn Dr. Wolfgang Meighörner*, von vornherein infrage zu stellen, besser zu dementieren, nachdem LZ 1 im Jahre 1901 abgerüstet worden ist und es danach einschließlich des Jahres 1904 keine Starts von deutschen Luftschiffen mehr gegeben hat.

Der Irrtum, dem der Informant zum Opfer gefallen sein muss, dürfte sich unter dem Datum: 14. Juli 1914 (siehe

dort), unter dem auch alle von ihm geschilderten Details untergebracht werden können, aufklären.

## **Die erste Fahrt eines Luftschiffes über die Region des Rhein-Neckar-Dreiecks und der Pfalz erfolgte tatsächlich am:**

**4./5. August 1908 LZ 4 (Z II);**

**Führer: Graf Zeppelin**

**Motoren: Daimler M 4 L - 2 x 80 kW(110 PS) bei 1200 1/min - von Paul Daimler entwickelt.**

6:22 Friedrichshafen/Manzell: Aufstieg - 9:32 Basel - 12:08  
Straßburg - Maxau - 13:48 Germersheim - Lingenfeld -  
Mechtersheim - Berghausen - 14.15 Speyer - 15:20  
Ludwigshafen/Mannheim - 15:29 Worms

anschließend **Notlandung** zwischen Oppenheim und Nierstein: Kapitän Hacker verlässt mit weiteren Besatzungsmitgliedern das Luftschiff, um dieses gewichtsmäßig zu entlasten.

22:22 **Wiederaufstieg** - 22:52 Mainz - Nierstein - 23:21 Oppenheim -

**5. August** 1:00 Worms - 1:16 Ludwigshafen/Mannheim - 2:00 Speyer - in der Region zwischen Schwetzingen und Wiesloch - sowie gegen 3:00 Michelfeld - Steinsberg bei Sinsheim (Kompass des Kraichgaus) dann gegen 4:00 zwischen Eppingen und Gemmingen hindurch nach 4:30 Besigheim - Bietigheim - 5:10 Ludwigsburg - 6:15 Stuttgart - Möhrigen und kurz nach 8:30 Echterdingen mit **Katastrophe von Echterdingen:** 14:30 Havarie des Luftschiffes durch schweren Gewittersturm, der um 14:55 die völlige Zerstörung des Luftschiffes zur Folge hat.

Noch am gleichen Tag wird überall in Deutschland zur **Zeppelininspende** aufgerufen, deren Erfolg es dem Grafen

Zeppelin ermöglicht, sein Werk fortzusetzen. Auf diese Weise sind beispielsweise in Speyer 6558,60 Mark zusammen gekommen, ein erstaunlich hoher Betrag für die damalige Zeit.

Was den **Motordefekt** anbelangt, der letztlich zu der Notlandung zwischen den Orten Oppenheim und Nierstein geführt hat, so war um 16:05 am vorderen Motor das Steuerzahnrad für die Kühlwasserventilation gebrochen. Dieser Motor musste um 1:27 am 5.8. dann endgültig abgestellt werden wegen Heißlaufens und Ausschmelzens eines Kurbelstangenlagers. Zum Fassen von Benzin musste um 6:59 auch der hintere Motor kurz gestoppt werden.

Gemäß der ursprünglich schon für 14. Juli geplanten Fahrtroute war ebenfalls am 4./5. August ein **Relaisdienst mit 22 Automobilen** auf folgender Strecke eingesetzt worden: Konstanz - Waldshut - Basel - Neu Breisach - Straßburg - Maxau - Ludwigshafen - Mainz - Kreuznach - Oberstein - Neunkirchen - Metz - St. Avold - Bitsch - Mainz - Worms - Speyer - Maxau - Pforzheim - Stuttgart - Feldstetten - Biberach, einer Route also, welcher der Zeppelin wegen des Motordefektes bei Oppenheim am 4. August letztlich nicht mehr folgen konnte.

*Quellen und Literatur: 1; 2; 3; 4; 5; 6; 7;*

*Verfügbare Fotos in den Archiven der Städte Germersheim, Speyer und Ludwigshafen sind bereits in dem Buch von Michels und Seelinger: „Luftfahrtgeschichte in und um Speyer“ (siehe Nr.7 im Literaturverzeichnis) und in dem Artikel von Thalmann: „Erster Zeppelin-Überflug der Pfalz...“ (siehe Nr. 6 im Literaturverzeichnis) teilweise veröffentlicht worden.*

*Auch in dem Buch von Friedrich Walter: „Schicksal einer Deutschen Stadt - Geschichte Mannheims 1907 - 1945“, Fritz Knapp-Verlag, Frankfurt am Main 1949, findet sich als Abb. X ein Foto, das LZ 4 über Mannheim zeigt.*

Die nachstehende **Abb. 1** bezieht sich auf Worms und stammt aus dem STADTARCHIV WORMS (Neg.Nr. 2141):



*4. August 1908: LZ 4 über Worms. Man beachte im Vordergrund die Menschenmenge, welche nicht nur in Worms durch das erstmalige Erscheinen eines Luftschiffes aktiviert worden ist!*

## **7. August 1908**

Die Stadtverordneten-Versammlung Worms beschließt an diesem Tag, **Graf Zeppelin** als Dank für den starken Eindruck, den seine Überfahrt am 4.8. hinterlassen hat, zum **Ehrenbürger von Worms** zu ernennen. Die Überreichung der Ehrenurkunde erfolgt allerdings erst am 3./4. September 1909 (siehe auch unter diesem Datum), und zwar in Friedrichshafen.

*Quelle: 1;*

**22. April 1909 Gründung des LUFTSCHIFFBAU  
SCHÜTTE-LANZ in Mhm.-Rheinau  
(Weitere Informationen auf Seite →)**

**3./4. Juli 1909 LZ 3(ZI)\_**

**Motoren: Daimler H 4 L - 2 x 66 kW(90 PS) bei 1050 1/min - von Wilhelm MAYBACH entwickelt.**

(In der Nacht vom 28./29. Juni ist LZ 3 in Friedrichshafen aufgestiegen mit Ziel Metz. Wegen schlechter Witterung musste jedoch schon in Mittelbiberach kurz vor Biberach an der Riß zwischengelandet werden).

Erst in der Nacht vom 3./4. Juli war der Wiederaufstieg möglich mit der Route: Biberach an der Riß - Stuttgart - Karlsruhe - Bitsch - 8:00 Metz: Landung.

LZ 3 muss somit den südlichen Zipfel der Pfalz überquert haben.

*Quelle: 8;*

**31.Juli 1909 LZ 5(Z II-Ersatz);**

**Führer: Graf Zeppelin**

**Motoren: Daimler M 4 L - 2 x 80 kW(110 PS) bei 1200 1/min - von Paul Daimler entwickelt.**

3:15 Friedrichshafen/Manzell (schwimmende Halle): Aufstieg - Ulm - Geislingen - Göppingen - Plochingen - Laufen - 10:47 Heilbronn - 11:32 Babstadt - 11:45 Obergimperm - 12:04 Waibstadt - 12:11 Neidenstein - 12:19 Mönchzeil - 12:27 Wiesenbach - 12:31 Bammental - 12:38 Kohlhof - 12:41 Sternwarte - 12:43 Königstuhl - 12:47 Heidelberger Schloß - 12:59 Ladenburg - Schriesheim - 13:09 Weinheim - 13:45 Darmstadt - 15:25 Frankfurt (ILA-Gelände).

**Graf Zeppelin passiert auf dieser Fahrt mit seinem Luftschiff zum ersten Male Heidelberg. Mit an Bord als Steuermann ist Kapitän Hacker, dessen Bruder sich damals in Heidelberg als Kunstmaler niedergelassen hatte.**

*Quellen: 1; 2; 5; 9; 20;*

*Foto im STADTARCHIV HEIDELBERG (Signatur 00100675): **Abb. 2***



*31. Juli 1909: LZ 5(Z II-Ersatz) mit Graf Zeppelin als Führer passiert auf dieser Fahrt nach Frankfurt erstmals Heidelberg*

*Außerdem existiert eine auch schon als Kalenderblatt abgebildete Postkarte, die das Luftschiff über Schlierbach und Ziegelhausen zeigt, allerdings als Fotomontage, kenntlich durch die falsch montierte Fahrtrichtung des Luftschiffes (Sammlung Hans Maier: Zeppelin über dem Neckartal - Ansichtskarte von 1910).*

#### **4. August 1909**

Ein Jahr nach dem Besuch des ersten Zeppelins über Speyer beschließt der Stadtrat eine **Grußadresse an den Grafen Zeppelin**. Dieses Papier wird von einem Herrn Rücker künstlerisch gestaltet und nach Friedrichshafen gesandt.  
*Quelle: 1;*

### **3./4. September 1909**

Eine Abordnung der Stadtverordnetenversammlung Worms mit dem Oberbürgermeister Köhler, dem Landtagsabgeordneten Reinhart und dem Stadtverordneten Bender fährt nach Friedrichshafen, um **dem Grafen Zeppelin die Ehrenurkunde über die Ernennung zum Ehrenbürger von Worms zu überbringen**. Übernachtet wird in Konstanz. Am Tag darauf (4. September) macht Oberbürgermeister Köhler eine Rundfahrt mit **LZ 6(Z III)**.

*Quelle: 1;*

### **11. September 1909 LZ 6(ZIII);**

**Führer: Oberingenieur Dürr**

**Motoren: Daimler J 4 L - 2x90 kW(120 PS) bei 1100 1/min - von Paul Daimler weiterentwickelt.**

4:47 Friedrichshafen: Aufstieg - 15:57 Waghäusel - 16:10 Neulußheim - 16:34 Hockenheim - 17:25 Ketsch - 17:41 Brühl - 17:58 Rheinau (Bahnhof) - 18:09 Mannheim (Rangierbahnhof) - 19:00 Lampertheim - 19:26 Biblis - 21:50 Frankfurt/Main (ILA-Gelände).

*Quellen: 1; 2; 7; 9; 11;*

**Es handelte sich bei dieser Fahrt um die Hinfahrt zur Internationalen-Luftfahrt-Ausstellung (ILA).**

### **15. September 1909 LZ 6(Z III);**

**Führer: Graf Zeppelin**

**Fahrt von der Internationalen-Luftfahrt-Ausstellung in Frankfurt hin nach Mannheim und zurück.**

*Als Gäste an Bord fahren mit: der Herzog von Gotha, Prinz August Wilhelm von Preußen mit seiner Gattin, der amerikanische Flugpionier Orville Wright und die Mannheimer Kommerzienräte Löbe, Lanz und Vögele.*

9:09 Frankfurt/Main (ILA-Gelände): Aufstieg - Darmstadt -  
gegen 10:45 Worms - 10:50 Roxheim - 10:55 Ludwigshafen -  
11:00 Mannheim mit Landung auf der Friesenheimer  
Insel.

**Graf Zeppelin schiffte sich hier aus und überlässt die**  
**Führung Oberingenieur Dürr. Er selbst speist im**  
**Mannheimer Palast-Hotel und fährt sodann im**  
**Automobil nach Wiesbaden, wobei er auf der Fahrt**  
**durch Worms von der Bevölkerung freudig begrüßt**  
**wird.**

12:15 nach Wiederaufstieg von LZ 6 Fahrt in großem  
Bogen über Mannheim, Ludwigshafen, Waldhof und  
Sandhofen mit anschließender Richtung Worms, ohne  
Worms allerdings nochmals zu berühren - 13:00 Bürstadt -  
13:30 Hausen - 13:56 Hahn - 14:25 Weiterstadt -15:10  
Frankfurt/Main: ILA.

*Quellen: 1; 2; 9;*

*Ein Foto mit Blick auf die Unterseite des zur Landung auf der Friesenheimer Insel ansetzenden Luftschiffes befindet sich im Stadtarchiv Ludwigshafen und trägt die Nummer: 10594. Typisch auch auf diesem Foto ist die große Menschenmenge, die das Luftschiff empfängt.*

***Noch ehe das Luftschiff überhaupt zur Landung angesetzt hatte, war eine Fotomontage im Umlauf, die als Postkarte für 30 Pfennig pro Stück erworben werden konnte, wie man einem am 14./15. September 1974 in der HEIDELBERGER RHEIN-NECKAR-ZEITUNG einschließlich dieser Postkarte abgedruckten Augenzeugenbericht des Mannheimer Mitbürgers Otto Kramer entnehmen kann.***

**16. September 1909 M II (Groß/Basenach)**

**Motoren: Körting 8 SL 116 - 2x 63 kW(85 PS) bei 1400**  
**1/min**



**Die Besatzung besteht diesmal ausschließlich aus Militärpersonen, da ein Besuch des Kaisermanövers im Raume Lauda - Mergentheim vorgesehen ist. 2:30 Frankfurt/Main, ILA-Gelände: Aufstieg - 6:00 Notlandung in Merchingen bei Adelsheim, wo offenbar der Schaden, der zu dieser Notlandung geführt hat, schnell behoben werden kann:**

7:15 Buchen - Mudau - 8:30 bei Hardheim - 9:55 Dallau - zwischen 11:20 und 11:40 über Eberbach anschließend über Mudau - Buchen - um 13:15 wird M II über Haßmersheim gesichtet, als es durch das Neckartal „*schwebt*“, um danach gegen 14:00 über Rappenu zu erscheinen - 16:55 Offenbach - 17:20 Frankfurt/Main: ILA Landung.

*Quellen: 2; 12;*

**22. September 1909 LZ 6(Z III);  
Führer: Oberingenieur Dürr**

**Heimfahrt von der Internationalen-Luftfahrt-Ausstellung (ILA):**

9:40 Frankfurt/Main: Aufstieg - Darmstadt - Bensheim -  
11:00 Weinheim - 11:28 Heidelberg-Handschuhsheim -  
Heidelberg-Neuenheim - 11:57 Wiesloch - 12:13  
Eichtersheim - Tiefenbach - Stuttgart - 16:50  
Friedrichshafen-Manzell: Landung.

*Quellen: 1; 2; 9;*

**27. September 1909 PL 3(P II);**

**Führer: Major von Parseval**

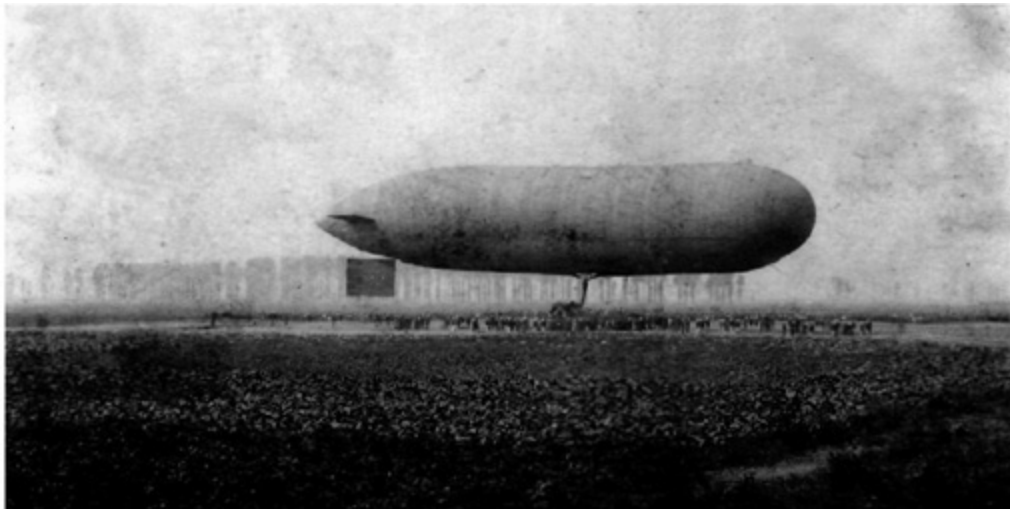
**Motoren: NAG - 2 x 81 kW(110 PS) Hptm. Dillinger  
Olt. Stelling**

**Landungsfahrt nach Mannheim:**

9:35 Frankfurt/Main-ILA: Aufstieg - 10:05 Darmstadt - 11:00 Überfahrt über Mannheim mit anschließender großer Schleife über 11:30 Ludwigshafen - **11:40 Mannheim mit Landung auf der Friesenheimer Insel** - 12:30 Wiederaufstieg - Fahrt entlang des Frankenthaler Kanals nach **Frankenthal, der Geburtsstadt von August von Parseval, die allerdings nur überquert wird** - 13:00 Worms - Oppenheim - Groß-Gerau - Walldorf bei Frankfurt - 15:00 Frankfurt/Main, ILA-Gelände: Landung.

*Quellen: 1; 15;*

*Das Original-Postkarten-Foto von der Landung auf der Friesenheimer Insel: Abb. 3 befindet sich im Besitz von Herrn Walter Jarosch in Frankenthal.*



***27. September 1909: PL 3 (P II) landet auf der Friesenheimer Insel in Mannheim***

*Das Foto, das die Rückfahrt über Worms dokumentiert: Abb. 4 befindet sich im Besitz 2134):*



**27. September 1909: Parseval-Luftschiff PL3(P II) auf der Rückfahrt von der Landungsfahrt nach Mannheim über Frankenthal und Worms nach Frankfurt/Main**

**(12.-)16.Oktober 1909 PL 3(P II);  
Führer: Major von Parseval**

**Süddeutschlandfahrt von der Internationalen-Luftfahrt-Ausstellung aus: 12.Oktober** Aufstieg vom ILA-Gelände und Fahrt nach **Nürnberg mit Landung dort um 17:25 wegen Motordefekt.**

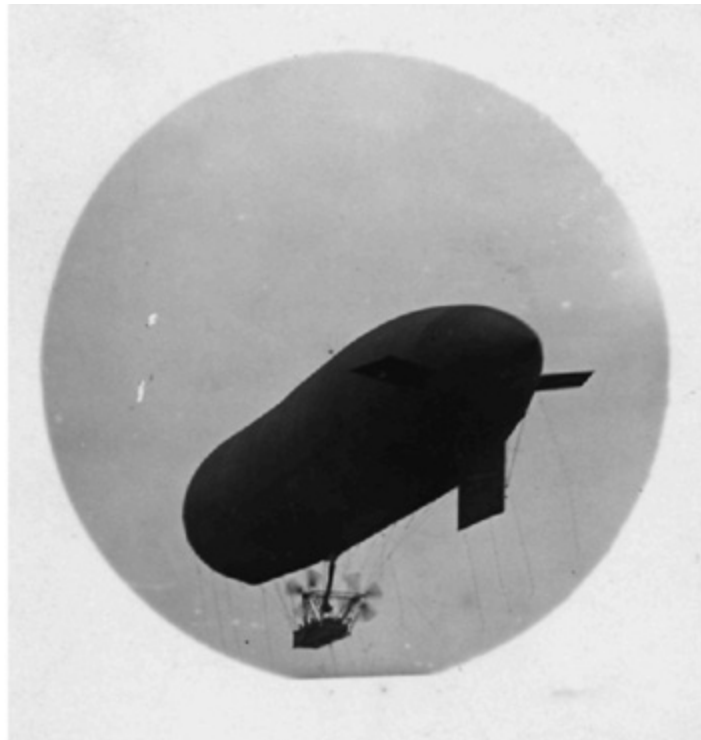
**15. Oktober** Wiederaufstieg in Nürnberg mit Weiterfahrt nach Augsburg. Die dort um 17:25 vorgesehene Landung war infolge Seitenwindes nicht möglich, sodass die Weiterfahrt über München nach Stuttgart erfolgte, wo eine **erneute Fahrtunterbrechung wegen einem technischen Defekt** erforderlich wurde.

**16.Oktober:** 8:45 Aufstieg in Stuttgart-Cannstatt - 9:50 Heilbronn - 10:00 Mörtelstein - 10:15 Rapp nau - 11:02 Sinsheim von Steinsfurt her - 11:35 Mauer - Heidelberg: „Jubelrufe verkündeten um 11:15 die Ankunft des Luftschiffes. Es kam aus der Richtung von Neckargemünd am Schloss vorbei. In majestätischem Flug zog der Kreuzer über die Stadt, wobei er über längere Zeit verschiedene Schwenkungen ausführte. Über den Heiligenberg hinweg nahm er Kurs Richtung Norden und entschwand dann um

11:45 den Blicken" (HEIDELBERGER TAGEBLATT) - kurz vor 12:00 Altenbach - Weinheim - Darmstadt - kurz nach 13.00 Frankfurt/Main, ILA.

Quellen: 1; 13; 14;

**Abb.5** zeigt PL 3 über Heidelberg, aufgenommen von dem hier ansässigen Hofphotographen Max Kögel, wie die Rückseite der Abbildung ausweist. Es befindet sich im Archiv Christian Ritzhaupt, Heidelberg:



**16. Okt. 1910: Parseval-Luftschiff PL3 auf der Rückfahrt der Süddeutschlandfahrt über Heidelberg**

Vermutlich eine Fotomontage liegt der Postkarte mit dem Titel: „Parseval über Sinsheim a. E. " zugrunde, die Wilhelm Bauer in: SINSHEIMER HEFTE Nr. 7 vom August 1993 unter der Überschrift: „Skizzen einer badischen Kleinstadt" abbildet.

**5. November 1909**

**Die "Technische Vereinigung Speyer" veranstaltet einen großen öffentlichen Lichtbildervortrag zum Thema "Luftschiffahrt". Als Vortragenden hatte man Herrn Dr. Weigt aus Hannover gewinnen können.**

*Quelle: 7;*

## **30.April 1910 SL 1**

**Mannheim-Rheinau: Taufe des noch längst unfertigen Luftkreuzers SL 1 in Anwesenheit des Großherzogs von Baden, der Familie Lanz, von Professor Schütte, Ingenieuren sowie Vertretern aus Gesellschaft, Politik und Militär.**

*Quellen: 1; 16;*

*Ein Gruppenfoto in der Luftschiffhalle vor dem Gerippe von SL 1 findet sich in der Publikation: „Im Schatten des Titanen“, S. → (siehe Literaturverzeichnis Nr. 16) abgebildet.*

## **22.Juni 1910 Z 7(Deutschland);**

**Führer: Graf Zeppelin**

***Motoren: Daimler J 4 L - 3 x 90 kW(120 PS) bei 1100 1/min***

**Überführungsfahrt nach Düsseldorf zusammen mit Kapitän Hacker:**

**3:00 Friedrichshafen: Aufstieg - Ulm - Cannstatt - Gegend von Schwetzingen („Luftschiff ist von Speyer aus gut zu sehen“) - gegen 8:00 Mannheim - kurz nach 8:00 Frankenthal - Mainz - 12:19 Düsseldorf: Landung.**

*Quellen: 1; 2; 7;*

## **3. September 1910 LZ 6;**

**Führer: Oberingenieur Dürr**

**Motoren: 2 x Daimler J 4 L + nach Umbau 1910: 1 Maybach AZ 132kW (180 PS) bei 1200 1/min**

**Erste Pfalzfahrt zusammen mit Dr. Eckener, Kapitän Hacker und Oberingenieur Bey:**

9:13 Oos: Aufstieg - 9:30 Karlsruhe - 10:00 Bruchsal - „weiter an der Bahnlinie entlang nach Heidelberg, wo das Luftschiff mit Beginn 10:21 über dem Nordwesten der Stadt eine Schleife mit Überquerung des Neckars beschrieb, damit die Passagiere das Schloss sehen konnten“ - 10:35 Friedrichsfeld - **11:04 Mannheim mit Landung auf der Friesenheimer Insel** - 12:53 nach Wiederaufstieg Fahrt über Mannheim - 13:25 Lindenhof - 13:38 Neustadt an der Weinstraße - 14:05 Edenkoben - 14:25 Landau - 16:01 Oos: Landung.

Quellen: 1; 2; 9; 11; 41;

Das Foto des STADTARCHIVS MANNHEIM-ISG(KF 1763):

**Abb.6 zeigt die Landung von LZ 6 auf der Friesenheimer Insel:**