

ZEPPELINPOST
Arbeitsgemeinschaft
im Bund Deutscher Philatelisten e. V.

Rundbrief Nr. 1

1992



1492-1992
500 JAHRE
AMERIKA

Dieser Rundbrief ist eine Veröffentlichung der
ZEPPELINPOST-ARBEITSGEMEINSCHAFT

Geschäftsstelle
Postfach 42
D-6255 Dornburg 1

DIE KAISERPARADE DER LUFTSCHIFFLOTTE IN BAD HOMBURG V.D.H. AM 22. APRIL 1910

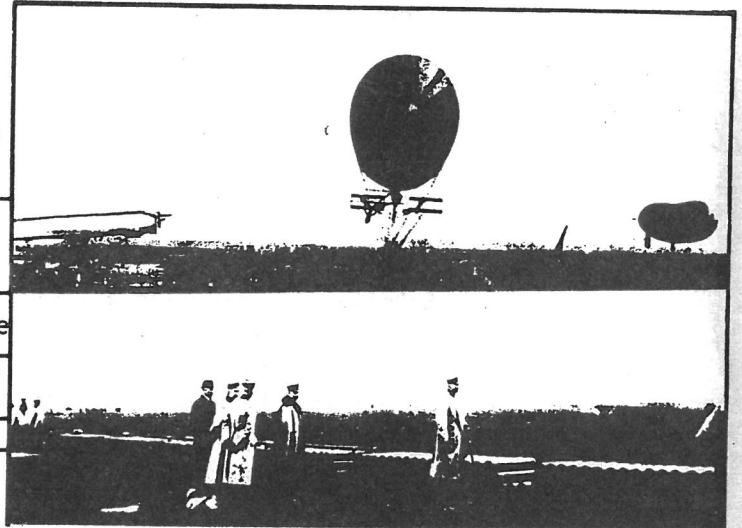
LZ5 (ZII)
22.4.10
bis
25.4.10

Am 22. April 1910 erlebte Bad Homburg ein für alle Beteiligten eindrucksvolles Schauspiel. An diesem Tage fand auf dem Gelände hinter dem Güterbahnhof die 1. Reichsluftschiffparade in Anwesenheit von Kaiser Wilhelm II und der Kaiserin Augusta Victoria statt.

Aus Anlaß des Kaisermanövers des Heeres hatte der Kaiser die Luftschiffe nach Bad Homburg befohlen. Teilnehmer waren das Starrluftschiff des Grafen Zeppelin, die "Z II", das Halbstarre des Majors Parseval "P" und das Unstarre des Majors Gross "M". Jedes Luftschiff war ein Repräsentant der damals üblichen drei Luftschiffsysteme. Von der Teilnahme an der Veranstaltung in Bad Homburg erwartete man sich auch einen Hinweis auf die Leistungsfähigkeit der einzelnen Systeme.

In nur 5 Stunden fuhren die 3 Luftschiffe von ihrem Standort in Köln nach Bad Homburg. Telegramme über den Verlauf der Fahrt wurden laufend am Landeplatz und in der Stadt angeschlagen, um die Zuschauer über den Verlauf der Fahrt zu unterrichten. Der Landeplatz war von einer unübersehbaren Menschenmenge übersät. Die Geschäfte in Bad Homburg hatten geschlossen und die Schulen hatten ihren Schülern schulfrei gegeben. Welches Interesse in der Öffentlichkeit für diese Veranstaltung bestand, zeigte sich schon in dem Umstand, daß nahezu alle großen Zeitungen ihre Berichterstatte nach Bad Homburg gesandt hatten. Nahezu gleichzeitig näherten sich die drei Luftschiffe dem Landungsplatz. Zur Hilfeleistung bei der Landung war das in Bad Homburg stationierte Bataillon des Regiments 80, Gendarmerie und die Freiwillige Feuerwehr angetreten. Später kamen noch 3 Kompanien des Regiments 81 aus Frankfurt hinzu, die wegen der großen Menschenmenge Absperrungsarbeiten übernehmen mußten.

In Bad Homburg



Das kaiserliche Ehepaar war bei der Landung, die mit höchster Präzision ausgeführt wurde, zugegen. Sie besuchten die 3 Luftschiffe und unterhielten sich mit der Besatzung, während Prinzessin Augusta Victoria Luise die Luftschiffe fotografierte.

Nach der Landung waren die begeisterten Zuschauer nicht mehr zu halten. Sie durchbrachen die Absperrungen und stürmten über den Landeplatz, um die Luftschiffe aus der Nähe betrachten zu können. Bis in dem späten Abend kamen immer neue Menschen zum Platz des Geschehens, um die 3 Luftriesen zu besichtigen.

Mein Vater, der an der Veranstaltung teilgenommen hat, hat mir in den folgenden Jahren immer wieder von diesem grandiosen Ereignis berichtet. Unvergessen war für ihn der Eindruck, den die drei für damalige Verhältnisse riesengroßen Flugkörper auf ihn und die Menge gemacht haben. Die Begeisterung und das Interesse der Zuschauer soll nur vergleichbar gewesen sein mit den Glanztagen der Internationalen Luftausstellung in Frankfurt/Main, die ein Jahr zuvor stattgefunden hatte und sicherlich eine neue Epoche der Luftfahrt eingeleitet hat.

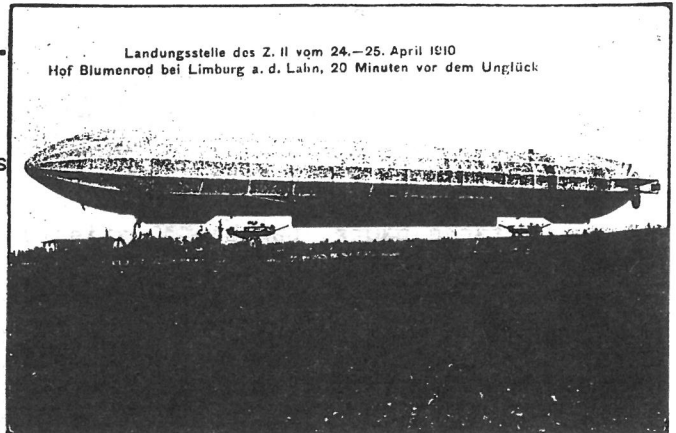
Das Luftmanöver verlief zur größten Zufriedenheit aller beteiligten Stellen. Die Luftschiffe hatten die vorgesehene Fahrzeit eingehalten und alle Manöver mit einer bis dahin unbekanntem Präzision ausgeführt.

Auf dem Platz, an dem die Parade stattgefunden hat, wurde später ein Denkmal zur Erinnerung an diesen Tag errichtet. Es trägt noch heute den Namen "Zeppelin-Stein".

Über Nacht blieben die Luftschiffe auf dem Landeplatz. Am nächsten Tag wurden die Militärluftschiffe "M" und "P" entleert und mit der Eisenbahn nach Köln befördert. Die "Z II" sollte auf dem Luftweg nach Köln zurückkehren.

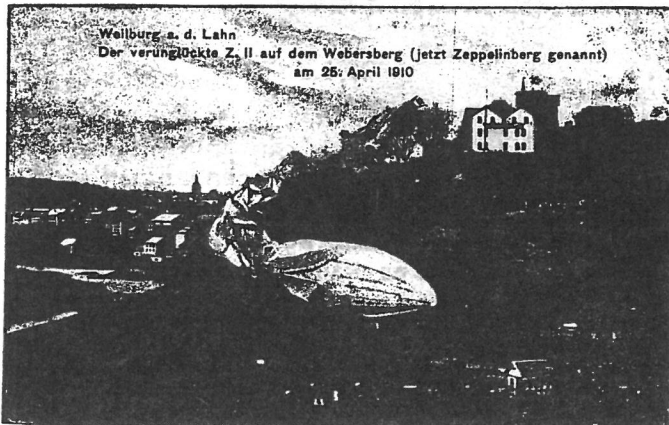
Am nächsten Vormittag startete dieses Luftschiff. Unterwegs kam ein Sturm auf, der die Schiffsleitung zu einer Landung in Limburg an der Lahn zwang. Trotz des starken Windes verlief die Landung zunächst einwandfrei. Plötzlich wurde das Luftschiff von einer heftigen Böe erfaßt. Hierbei riss die Verankerung, die an einem eingegrabenen Bauernwagen befestigt war. Hierdurch wurde das Luftschiff nach oben getrieben. Die 40 Männer, die das Vorderteil des Zeppelins festhielten, mußten die Seile loslassen, um nicht mit in die Höhe gezogen zu werden.

Landung in Limburg

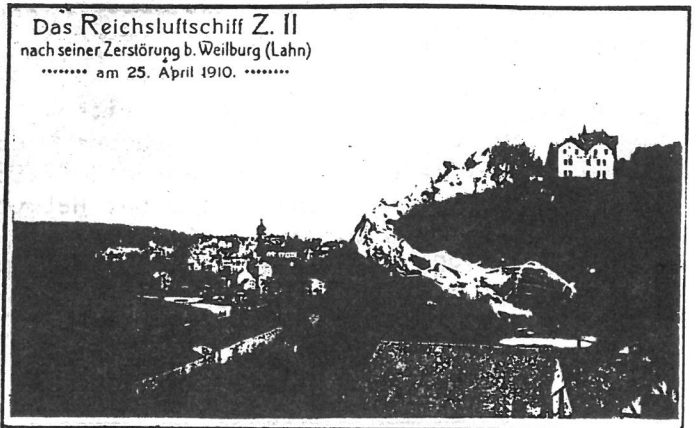


Landungsstelle des Z. II vom 24.-25. April 1910
Hof Blumenrod bei Limburg a. d. Lahn, 20 Minuten vor dem Unglück

Ohne Besatzung wurde das Luftschiff vom Wind in die Höhe gerissen und Lahnaufwärts nach Westen zugetrieben. Bei Weilburg auf dem Weberberg, einer Anhöhe über der Lahn, zerschellte das Luftschiff an einem Felsen.



Weilburg a. d. Lahn
Der verunglückte Z. II auf dem Webersberg (jetzt Zeppelinberg genannt)
am 25. April 1910



Das Reichsluftschiff Z. II
nach seiner Zerstörung b. Weilburg (Lahn)
..... am 25. April 1910.

Katastrophe in Weilburg

Am Abend des Unglückstages saßen die Offiziere des Luftschiffs in gedrückter Stimmung zusammen beim Essen und besprachen das traurige Ende ihrer Fahrt, die so erfolgreich begonnen hatte. Die Gespräche wurden durch einen Herrn unterbrochen, der unter allen Umständen die Offiziere zu sprechen wünschte. Ohne viel Umstände bot er 100.000.- DM für das Wrack ohne die Maschinen und Instrumente. Als Schausteller versprach er sich ein großes Geschäft, die einzelnen Teile des Luftschiffes in deutschen Städten zu zeigen. Dies wurde jedoch abgelehnt.



Stoffrest von LZ 5 (ZII) und Aluminiumteile

des zerschellten Luftschiffes gefunden haben.

Ich selbst kann mich noch erinnern, daß ich als kleiner Schuljunge bei der Besichtigung der Unglücksstätte wiederholt Stoffreste

Glücklicherweise führte dieses Unglück nicht zum Ende des Baus von starren Luftschiffen. Beharrlich hat Graf Zeppelin seine Pläne weiterverfolgt. Der Erfolg hat ihm Recht gegeben.

PS.: Siehe dazu auch Zeppelinpost-Arbeitsgemeinschaft Rundbrief Nr.2/1990 "Limburg im Zeppelin-Fieber"

30. MRZ. 1912 **SCHWABEN/ZEPPELIN LUFTSCHIFF L.Z. 10**

LZ 10
30.03.12
bis
28.06.12

bis
28. JUN. 1912 Die SCHWABEN (Erstaufstieg 26. JUN. 1911) machte 219 Fahrten.
Sieger, 20. Aufl., nennt davon für 1912 56 (1911: 93) Fahrttage

30. MRZ. bis 01. MAI. 1912 FAHRTEN AB OOS
04. APR. 1912 HEIDELBERG-Fahrt zusammen mit LZ 11/VIKTORIA LUISE

02. MAI. bis 09. MAI. 1912 FAHRTEN AB DÜSSELDORF

11. MAI. bis 15. MAI. 1912 FAHRTEN AB FRANKFURT M.

18. MAI. bis 27. MAI. 1912 FAHRTEN AB OOS

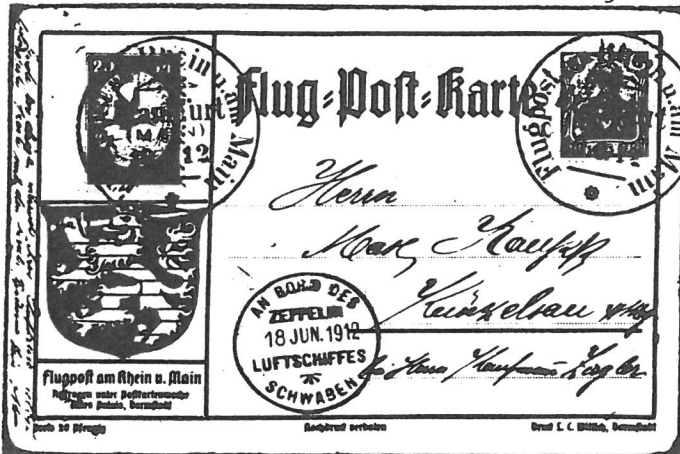
30. MAI. bis 31. MAI. 1912 FAHRTEN AB FRANKFURT M.
31. MAI. 1912 MANNHEIM. Zusammentreffen mit SCHÜTTE-LANZ I

02. JUN. bis 04. JUN. 1912 FAHRTEN AB OOS

06. JUN. bis 06. JUN. 1912 FAHRTEN AB FRANKFURT M.

09. JUN. bis 11. JUN. 1912 FAHRTEN AB OOS

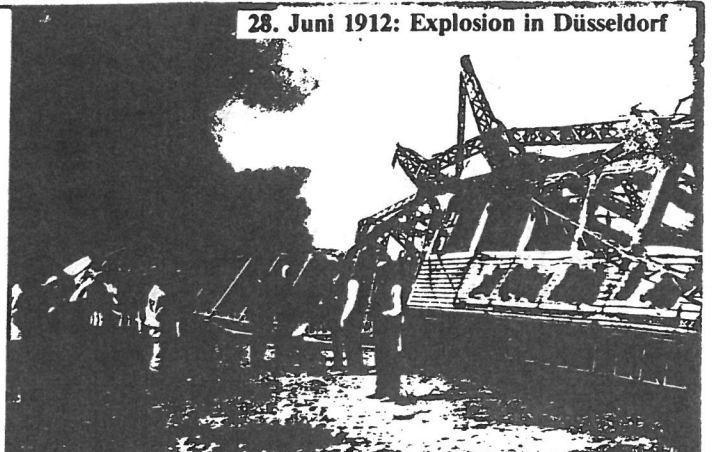
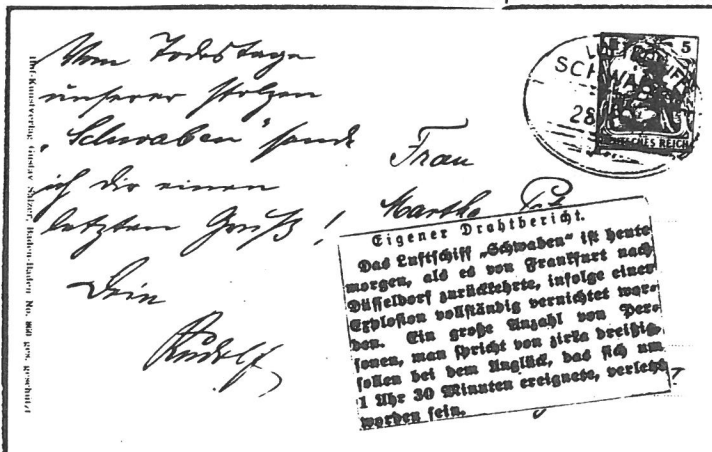
12. JUN. bis 24. JUN. 1912 FAHRTEN AB FRANKFURT M.
12. JUN. 1912 WIESBADEN-Rundfahrt
12. JUN. 1912 RHEIN-MAIN-Flugwochenfahrt FFM-OF-DA-WO-FFM
13. JUN. 1912 RHEIN-MAIN-Flugwochenfahrt FFM-WORMS-OOS
17. JUN. 1912 RHEIN-MAIN-Flugwochenfahrt OOS-FFM-OFFENBACH-FFM



18. JUN. 1912 RHEIN-MAIN-Flugwochenfahrt FFM-DARMSTADT-FFM
19. JUN. 1912 RHEIN-MAIN-Flugwochenfahrt FFM-WORMS-FFM
21. JUN. 1912 RHEIN-MAIN-Flugwochenfahrt FFM-Rundfahrt
22. JUN. 1912 RHEIN-MAIN-Flugwochenfahrt FFM-Rundfahrt

25. JUN. bis 27. JUN. 1912 FAHRTEN AB OOS

28. JUN. 1912 FAHRT ab FRANKFURT nach DÜSSELDORF, beendet mit Brandkatastrophe des Luftschiffs





426B



428A



430C

LZ 126
1924

DIESE MARKEN ZEIGEN DAS LUFTSCHIFF Z.R.3 ÜBER DER SANTA MARIA DES COLUMBUS AUF HOHER SEE. DIE INSCRIFT NENNT ZEITDATEN: COLUMBUS 1492/COLUMBUS - 8 WOCHEN BZW. Z.R.III 1924/ Z.R.III - 70 STUNDEN. DIE ZEITANGABE "70 STUNDEN" BEWEIST DIE ANFERTIGUNG DER 6 ENTWÜRFE MIT WERTANGABEN 1,2,3,5,10 UND 20 VOR DER AMERIKAFAHRT DES Z.R.3, DA DIE TATSÄCHLICHE FAHRTDAUER 81 STUNDEN UND 17 MINUTEN BETRUG.

DIE DEM REICHSPOSTMINISTERIUM EINGEREICHTEN ENTWÜRFE FANDEN ANGENEBLICH AUS ZEITGRÜNDEN KEINE VERWENDUNG. BEKANNT SIND DIE GENANNTEN 6 WERTSTUFEN (UNKLAR IST DABEI, OB ES SICH UM PFENNIG, MARK ODER SYMBOLISCHE ZAHLEN HANDELT) IN 6 VERSCHIEDENEN FARBEN, GEZÄHNT UND GESCHNITTEN, SOWIE ALS GESCHNITTENE SCHWARZDRUCKE (ALLE 28/38mm).

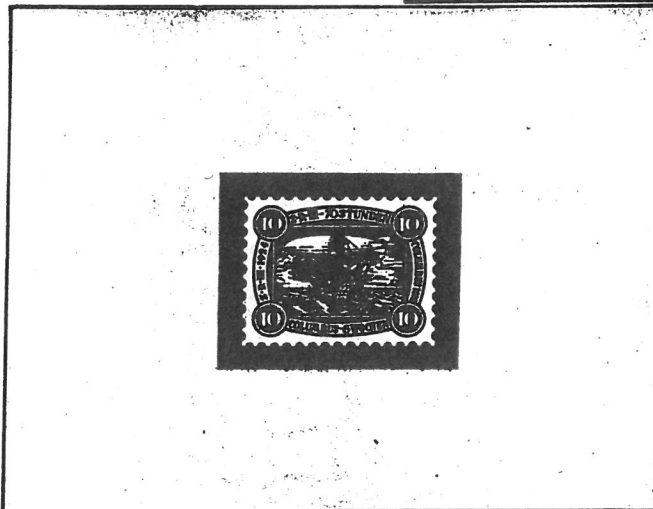
426A	1	DKL.BRAUN,	GEZÄHNT	426B	GESCHNITTEN	426C	SCHWARZDRUCK, GESCHNITTEN
427A	2	GRÜN,	GEZÄHNT	427B	GESCHNITTEN	427C	SCHWARZDRUCK, GESCHNITTEN
428A	3	ROT,	GEZÄHNT	428B	GESCHNITTEN	428C	SCHWARZDRUCK, GESCHNITTEN
429A	5	BLAUGRAU,	GEZÄHNT	429B	GESCHNITTEN	429C	SCHWARZDRUCK, GESCHNITTEN
430A	10	GELB,	GEZÄHNT	430B	GESCHNITTEN	430C	SCHWARZDRUCK, GESCHNITTEN
431A	20	SCHW.BRAUN,	GEZÄHNT	431B	GESCHNITTEN	431C	SCHWARZDRUCK, GESCHNITTEN

ES GIBT TEILGEZÄHNTA MARKEN. DIESE, GRÖSSERE EINHEITEN UND SCHWARZDRUCKE, SIND SELTEN. BEKANNT UND SELTEN SIND AUCH VORLAGEBOGEN (101/130mm) DER WERTSTUFE 10 IN BLAUGRAU



429A: ABART

432 BLOCK: 10 BLAUGRAU



431B

