

Die Kaiserfahrt mit den Zeppelin LZ6 von Manzell nach Berlin im August und wie es zur Umbenennung der Gaststätte „Feldschlösschen“ kam

aufgeschrieben von Gerhard Kühn

An der Stelle, wo sich der Weg von Kayna nach Wernsdorf und die alte Heeresstraße kreuzen, stand einst die Landgaststätte „Feldschlösschen“. An den Wochenenden trafen sich dort die Bauern zum Kartenspielen.

Spaziergänger aus der Umgebung hielten darin gerne Einkehr. Wegen der Ortslage war die Gaststätte nicht übermäßig stark frequentiert. Um überleben zu können, mussten die Inhaber sich etwas einfallen lassen. Das Flurstück war nicht allzu groß, aber durch den Anbau von Kartoffeln und Gemüse, sowie die Zucht von Kleintieren und exotischen Vögeln konnten sie sich über Wasser halten.

Eines Tages, es war der 28. August 1909 verbreitete sich die Nachricht, dass ein Luftschiff an dieser Stelle landen würde. Eine Sensation, die ihres Gleichen suchte. In Scharen liefen die Menschen aus den umliegenden Dörfern zusammen, um das Ereignis mit erleben zu können. Trotz der ausgebliebenen Landung war die Begeisterung riesengroß, als das überdimensionale Flugobjekt über ihre Köpfe hinweg schwebte. An dieser Stelle sollte erwähnt werden, dass ein Luftschiff nicht fliegt, sondern fährt. Doch wie kam es überhaupt dazu, dass ein Luftschiff gerade diese Strecke befahren sollte?

Aus Recherchen wissen wir heute, dass es sich um die sogenannte Kaiserfahrt handelte. Zum ersten mal sollte, ein, von Graf Ferdinand von Zeppelin entwickeltes

Luftschiff von Friedrichshafen Manzell am Bodensee nach Berlin fahren, um dem Deutschen Kaiser Friedrich den II. präsentiert zu werden.

Die erste Etappe war die Strecke Manzell – Nürnberg. Gestartet wurde am 27.08.1909. Die 2. Etappe Nürnberg – Bitterfeld am 28.09.1909. Auf dieser Etappe wurden im Fahrbericht, unter anderem die Ortschaften Posterstein, Ronneburg, und Meuselwitz erwähnt. Es war also dieser Tag, als das Luftschiff LZ 6 unsere Region überquerte.

Das die Fahrt nicht ohne Probleme verlief, hält Luftschiffkapitän Georg Hacker in seinem Bericht „ Die Männer von Manzell“ fest. Aus diesem Bericht sind einige Passagen übernommen:

Am 27. August 1909 ging es auf die große Fahrt nach Berlin. Unsere Exzellenz (der Graf Zeppelin) war durch eine glücklich verlaufene Furunkel Operation im Nacken geschwächt und wollte erst in Bitterfeld zusteigen. Als Vertreter der Familie fuhr der junge Graf mit. Es trafen viele Herrschaften ein, die auf ein Recht zum Mitfahren pochten, aber das Werk zog vor, an Stelle Eitelkeitsgewichte Wasser Ballast und Betriebsstoff mitzuführen.

Die mitgeführte Nutzlast betrug	3495 kg
davon Benzin für 34,8 Doppelmotorstunden	1740 kg
Öl für 41,2 Doppelmotorstunden	330 kg
Ersatzkühlwasser	135 kg
Wasserballast	570 kg
8 Personen zu je 90 kg	720 kg

4 Uhr 26 begann die Ausfahrt, 4 Uhr 34 stieg ZL6 statisch hoch. Am Bord waren in der vorderen Gondel Oberingenieur Dürr, die Kapitäne Hacker und Lau, Diplomingenieur Graf von Zeppelin, Obermonteur Laburda und Monteur Schwarz, in der Achterengondel, Ingenieur Stahl und Obermonteur Kraft. Die 105 Kilometer lange Strecke von Manzell nach Ulm wurde in zwei Stunden und 36 Minuten zurückgelegt. Die Luft ist ruhig, allerdings sehr

diesig. Die grüne Donau kam bald in Sicht. Da hörte man um 7 Uhr 16 in 650 m Höhe plötzlich ein metallisches Geklirr. Das Stahlband, backbord seitig, war gerissen, welches sich vom Wind aufrollte. Die Monteure schafften das unbrauchbare, zerknitterte Stahlband beiseite, ein Ersatz wurde herbeigeholt. Zum Auswechseln mussten zwei Monteure auf den Auslegerbock der Luftschaube hinaus, einer der das Band um die Luftschaubenwelle legt und ein zweiter, der das breite Stahlband zureichte und fest hielt, denn der Fahrwind, der die Luftschaube in Drehung hielt, übte auch einen gewissen Druck auf das lange Stahlband aus. Das war ganz gewiss eine der waghalsigsten Instandhaltungsarbeiten, die unter den gegebenen Umständen ausgeführt werden musste. Die Pannenserie setzte sich fort, als wollte sie kein Ende nehmen. Um 11 Uhr 10 musste der vordere Motor abgestellt werden, da Risse in einem Zylinderpaar festgestellt wurden. Das Wetter war unangenehm, es regnete. Wegen des Motordefekts wurde eine Landung vorgenommen. Das Luftschiff setzte auf einer Wiese ab, das Personal sprang aus den Kanzeln, um das Fahrzeug am Boden zu halten. Fast lustig erschien, bei allem Ernst der Situation, dass sich ein Förster in unmittelbarer Nähe der Landestelle befand, der trotz Aufforderung das Schiff mit festzuhalten, aus Furcht vor dem vermeintlichen Ungeheuer, die Flucht ergriffen hat. Ein Offizier, der hinzukam hat postwendend seine Truppe herbeigerufen und Hilfe geleistet, aber auch Leute aus der Umgebung sind schnell zu Hilfe geeilt. Der junge Graf Zeppelin ist zu Pferde zur nächsten Telefonzelle geritten und hatte Friedrichshafen und Nürnberg benachrichtigt. Während dessen haben die Monteure die anstehenden Reparaturen vorgenommen. 13 Uhr 48 stieg unter den Hurrarufen der Soldaten LZ6 wieder auf. Nürnberg war in Sicht, in der Nähe einer Waldlichtung wurde eine geplante Landung vollzogen. Eine große Menschenmenge umgab den Landeplatz. 16 Uhr 20 fand

unter den Jubel der Zuschauer die Landung statt. Kaufmann Schwarz vom Werk, war mit einem Waggon Wasserstoffgas und Betriebsstoff zum Nachfüllen des Luftschiffes bereits voraus geeilt. Die Weiterfahrt hing nun von der Instandsetzung der Motoren und vom Wetter ab. Nach einem Probelauf der reparierten Motoren konnte der Aufstieg vorgenommen werden, dann ging die Fahrt in rabenschwarzer Nacht weiter. Um das Luftschiff auf Höhe zu halten und die Fahrgeschwindigkeit beizubehalten, mussten noch einige Korrekturen des Fahrkurses ausgeführt werden. Um 7 Uhr konnte die Meldung „Alles klar an Bord“ abgegeben werden. Bayreuth war in Sicht. Die Städte Hof und Plauen wurden überflogen. Überall entlang der Fahrtroute, versammelten sich begeisterte Menschenmengen.

14 Uhr 16 überquerte der Zeppelin Ronneburg und Posterstein. Im Bereich der Verbindungsstraße Ronneburg – Schmölln, hörte man ein mächtiges Klirren. Teile des Stahlbandes landeten, samt des vorderen Schraubenflügels, auf einem Acker. Man fuhr eine große Runde, um nach den verloren gegangenen Teilen Ausschau zu halten.

Die Fahrgeschwindigkeit lag zu der Zeit bei 25 Stundenkilometer, also hat der Zeppelin etwa 14:45 Uhr die Gaststätte „Feldschlösschen“ überquert. An dieser Stelle hatten sich viele Menschen versammelt, die eine Landung erhofften. Trotz der ausgebliebenen Landung, muss die Begeisterung riesig gewesen sein. Man hat noch den nachfolgenden Generationen von dem Ereignis erzählt.

Die Fahrt wurde mit nur drei Luftschrauben in Richtung Meuselwitz fortgesetzt. Die Landung in Bitterfeld fand um 18:26 Uhr, unter den Hurrarufen der Menschenmenge statt. Gleich nach der Landung kamen Graf Zeppelin und der Deutsche Kronprinz heran und begrüßten die Crew

ganz herzlich. Das Schiff wurde verankert.

Bei dichten Morgennebel ging es am 29.08. um 7 Uhr 34 in Richtung Berlin weiter. Bei herrlichem Wetter zeigte sich gegen 10 Uhr 30 Potsdam. Bis ins kleinste Detail waren die Gärten von Potsdam zu erkennen, es war ein erhebender Anblick. Um 12 Uhr 30, in 310 Meter Höhe, stand der Zeppelin über der Südseite des Tempelhofer Feldes.

Hunderttausende standen fasziniert, mit dem Blick nach oben gerichtet und schauten den Manöver zu. Wie Blumen erschienen die rosigen Gesichter zwischen den hellfarbigen Kleidern und den bunten Sonnenschirmen der Damen, den bunten Uniformen und den glitzernden Helmen der Soldaten. Tausende Vögel schienen zu schwirren, wenn die Taschentücher geschwenkt wurden.

Weiter ging es, um der Millionen Stadt, den eigentliche Ziel der Fahrt, einen Besuch abzustatten. Aber sich auch denen zu präsentieren, die nicht auf dem Tempelhofer Feld waren.

13 Uhr 52 Uhr fand die Landung auf dem Tegeler Schießplatz statt. Viele hohe Persönlichkeiten waren dort versammelt. Der Kaiser begrüßte den Grafen auf das herzlichste. Der Bürgermeister der Reichshauptstadt hielt im Anschluss daran eine tief ergreifende Begrüßungsrede. Nachdem der Bürgermeister seine Rede beendet hat, trat eine augenblickliche Stille ein, bis schließlich der Kaiser rief: „Seine Exzellenz Graf Zeppelin hurra, hurra, hurra!“, in das alle Anwesenden mit einstimmten, danach nahm der Kaiser seinen Gast mit in sein Schloss.

Jedoch hatte die Konkurrenz derzeit auch nicht geschlafen. Der Landung von LZ6 wohnten auch die amerikanischen Flugzeugpioniere Orville und Wibur Wright bei, um vom 04. bis 12. September über Tempelhof Schauflüge vorzuführen. Auf der nächtlichen Rückfahrt, am 30. August 4 Uhr 55 blieb der Crew das Luftschraubenpech treu. Die Luftschraube Steuerbord seitig sauste, samt Gestänge, in die Tiefe. Ein abgerissener Schraubenflügel flog durch den Schiffskörper und durchschlug die hinter der vorderen Gondel liegende Zelle, die sich sofort entleerte. Eine

Notlandung war unumgänglich. Auf einem Heideland, bei Bülzig ging das Luftschiff nieder. Erste Hilfe leisteten drei achtzehnjährige Mädchen, die nur mit Unterrock und Nachtjacke bekleidet waren. Sie waren sofort bereit, den Ballon mit festzuhalten. Mit Kettenanker und Erdbohrer wurde das Schiff verankert. Herbeigebrachte Ersatzteile wurden eingebaut und die Leckstelle der Zelle 6 zugenäht und neu verfüllt. Der Besatzung wurde vielseitige Hilfe zuteil.

Endlich konnte zur Rückfahrt geschritten werden. Am ersten September um 7 Uhr 57 abends konnte wieder gestartet werden. Es war eine kalte Fahrt, auch vor allem weil das Luftschiff nur offene Kabinen hatte. Die neueren Gefährte hatten dann geschlossene Kabinen.

Am nächsten Morgen um 9 Uhr 45 lag das Luftschiff wieder geborgen in der Heimathalle von Manzell.

Die Fahrt nach Berlin war ein historisches Ereignis, welches derzeit seinesgleichen suchte.

Deutschland hielt aber am Bau seiner Luftschiffflotte fest. In vielen deutschen Städten entstanden Produktionsstätten für den Luftschiffbau, die Größte wurde in Frankfurt/Main-Rebstock errichtet. Für die Beschäftigten der Luftschiff-Produktion wurde eigens eine Ortschaft mit den Ortsnamen Zeppelinheim errichtet.

Zeppelinheim befindet sich in unmittelbarer Nähe von Frankfurt/Main und wurde seinerzeit der Kleinstadt Neu Isenburg verwaltungsmäßig unterstellt. Im dortigen Zeppelin Museum ist sehr anschaulich die Entwicklung des Luftschiffbaus dargestellt. Ganz in der Nähe befindet sich eine Aussichtsplattform, von wo aus der Flugbetrieb vom Frankfurter Flughafen weiträumig überblickt werden kann.

Die Überfahrt des Luftschiffs LZ6, im Jahre 1909 hat die Menschen ~~Luftschiff~~ in unserer Region dermaßen fasziniert, dass man der Gaststätte „Feldschlösschen“ ab sofort den neuen Namen „Luftschiff“ gab. Die Gemeinde Naundorf hat

in ihrem Ortsteil Wernsdorf sogar zum Andenken an das Ereignis eine Dorfstraße „Luftschiff“ genannt.

Im März des Jahres 1937 startet das Luftschiff Hindenburg LZ 29 zu einer Fahrt nach Amerika. Die Ausstattung war äußerst luxuriös. Das Gefährt hatte eine Länge von 245m. An Bord befanden sich 90 Personen. Es war das modernste Luftschiff aller Zeiten.

Beim Landemanöver in Lakehurst, am 06. März 1937 geschah die Katastrophe, das Luftschiff ging in Flammen auf und stürzte zu Boden.

Bei diesem Unglück verloren 36 Passagiere ihr Leben. Dieses schreckliche Ereignis beendete jäh die Ära der Luftschiffahrt.

Recherchiert von Katrin Kürschner

Quellenverzeichnis: Auszüge aus Informationsmaterial des Luftschiffmuseum Friedrichshafen – Manzell. Auszüge aus dem Buch von Hans G. Knäusel „Zeppelin“ - Aufbruch ins 20. Jahrhundert - Flugkapitän Hans von Schiller“