

Bodo Gemper

Mit dem Zeppelin auf Pfaden der Erinnerung.  
Überraschende Anblicke eines Luftschiffes über Lobeda und Jena  
im Jahre 1939

**Sonderdruck** aus dem *Jenaer Heimatbrief*  
*„Der Schnapphans“* - 121. Ausgabe, Jena  
(Dezember) 2021, S. 65 - 72.

Redaktion: Dr. phil. Detlef Ignasiak

## Poetische Gedanken

Der Text des Gedichtes meines Vaters,  
gewidmet dem Grafen Zeppelin, lautet:

# Ruhmesgesang

gewidmet dem

## GRAFEN VON ZEPPELIN

am 1. November 1908.

Auf zu des Ruhmes  
Vielumworb'nen Höh'n!  
Stürmst Du hinan,  
Bricht Dir die Bahn.  
Mutig unaufhaltsam fort  
Erkämpfst Du des Ruhmes Pfort'.  
Ohne Ruh' und Unterlaß  
Stürmen wir hinan  
Auf des Ruhmes Bahn.

Wenn auch das Schicksal  
Uns umhüllt mit Nacht,  
Einer ja lebt,  
Der uns umschwebt.  
Nie vergißt er dieser Kämpfer edlen Mut,  
Ringend mit des Schicksals Flut.  
Auf und ohne Unterlaß  
Geht's in Sturmes Weh'n  
Zu des Ruhmes Höh'n!

Auf zu des Ruhmes  
Vielumworb'nen Höh'n!  
Stürmet hinan,  
Brecht Euch die Bahn.  
Siegend unter der Fanfaren Schall  
Strömt ein zur Ruhmes-Hall'.  
Uns'rer Fahne Weh'n  
Woll'n die Augen seh'n  
Auf zu Ruhmes Höh'n!

Bricht dann im Osten  
Durch der Wolken Flor  
Glänzend das Glück,  
Blicke zurück.  
Wisset, daß durch stolzen Übermut  
Wir leicht verlier'n unser Gut.  
Spielend stürzt des Schicksals Macht  
Alle unsre Pracht  
In die düstre Nacht.

Greift nach des Ruhmes  
Immergrünen Kranz,  
Strebet mit Fleiß  
Um diesen Preis.  
Seht mit sehnsuchtsvollem Blick  
Auf zu des Ruhmes Glück.  
Hurtig ohne Aufenthalt  
Singet mit Gewalt,  
Daß es widerhallt.

PAUL GEMPER

### Mit dem Zeppelin auf Pfaden der Erinnerung.

#### Überraschende Anblicke eines Luftschiffes über Lobeda und Jena im Jahre 1939

»Man muß wollen, daran glauben,  
dann wird es gelingen.«

*Ferdinand Graf von Zeppelin*

#### Aufregende Augenblicke

»Mutti, eine Bibitten am Himmel!« rief ich meiner Mutter zu, bot sich mir doch – aus dem Fenster des Wohnzimmers unseres Hauses *An der Riese 1A* schauend – vor meinen Augen etwas ganz Unglaubliches. Südlich von *Wöllnitz*. Unvergesslich!

Mit »Bibitten« bezeichnete ich im Alter von dreieinhalb Jahren eine Straßenbahn. Sie verkehrte zwischen *Lobeda* und *Zwätzen*, passierte die Haltestelle *Wöllnitz*, überquerte die *Saale*, um dann im großen Bogen über *Burgau* und *Winzerla*, dann die *Ringwiese* und *Lichtenhain* gen Jena zuzustreben.

Diese Brücke über die *Saale* südlich von *Wöllnitz* empfand ich als eine wunderschöne Brückenkonstruktion, schwang sie sich doch in einem weiten Bogen flach über den Fluss. Die Amerikaner hatten Anfang Mai 1945 mit »*Caution, low Underpass*« in großen weißen Lettern die Fahrer ihrer Armee, die von *Wöllnitz* kamen, auf diese Gefahrenstelle hingewiesen. Lief doch der elegant geschwungene Bogen in ihrem östlichen Brückenkopf wirklich sehr flach aus. Diese Brücke wurde leider im Zuge der Erneuerung und Erweiterung des Netzes der *Jenaer Straßenbahn* nach der Einheit Deutschlands wie auch die *Paradiesbrücke*, die gegenüber der *Adolf Reichwein-Schule* die *Saale* querte, und die auch ein sehr elegantes Flair ausstrahlte, durch jeweils eine andere Brückenkonstruktion ersetzt. Mein Blick war auch aus einem anderen Grund sehr früh regelmäßig auf die Brücke südlich von *Wöllnitz* gerichtet,

»Die Macht des Verstandes ‚o, wend‘ sie nur an,  
... Sie wird auch im Fluge dich tragen!«

*Otto Lilienthal*

insofern, als mein Großvater – mütterlicherseits – uns regelmäßig besuchte. Und im Sommer, wenn die Rosen blühten, die an der *Haltestelle Wöllnitz* nahe dieser Brücke üppig gediehen, er regelmäßig mit einer Blüte im Knopfloch das Revers seiner Anzugjacke in zartem Rosa zu schmücken wusste. Auch brachte er – mich lebhaft daran erinnernd – stets eine weiße Torte mit braunen Signaturen aus dem *Café Wienke* in *Jena* mit. Es war ein *Konzertcafé* mit einer Empore, auf die ich gerne – meinen Eltern vorausstürmend – auf einen freien Tisch zusteuerte. Auch noch wenige Tage vor einem Bombenangriff auf *Jena*, der dieses *Café* in der *Johannisstraße* leider zerstörte.

#### Ein Echo aus der Jugendzeit

»Das ist ein Zeppelin, den Du gerade siehst«, belehrt mich mein Vater. »Er fliegt nicht, ein Zeppelin fährt,« fügt er freundlich lächelnd hinzu und verlässt den Raum. Diese Worte klingen noch heute in meinen Ohren nach. Diesem fliegenden – kaum merklich sich fortbewegendem – Luftgefährt schaue ich ebenso aufgeregt wie andächtig ein Weilchen nach, bis es dann westlich von *Lobeda* langsam südlich in Richtung *Leuchtenburg* schwebend vorsichtig abdreht. Bald kehrt mein Vater mit einem kleinen Umschlag und mit einem gerahmten Text aus meinem Kinderzimmer zurück. Dem Umschlag entnimmt er behutsam eine Postkarte. Diese zeigt das von *Ferdinand von Zeppelin* entwickelte Luftschiff aus dem Jahre 1908, LZ 3 im Fluge. Sie war die persönliche Antwort des Grafen Fer-

*dinand Zeppelin* an meinen Vater, adressiert an *Herrn Paul Gemper, Realschüler, Keilhau bei Rudolstadt*, datiert vom Absender in *Friedrichshafen* am 10.11.08 mit den Worten: »*Herzlichen Dank für den poetischen Gruß*«.

Gedicht meines Vaters: siehe Seite 2

Foto und Zeitdokument: siehe Anhang 1 u. 2

Mein Vater, *Paul Gemper*, der in diesem Jahre am 18. April 130 Jahre alt geworden wäre, ging in *Keilhau* zur Schule, wo er diese Ode über das Luftschiff dem *Grafen von Zeppelin* am 1. November 1908 gewidmet hat. Einer der Schulkameraden meines Vaters in *Keilhau* war der spätere Landesbischof von Thüringen, *Moritz Mitzenheim*.

Einige Zeit später darf ich erneut ein Luftschiff bewundern: Aus der ersten Etage des Hauses Holzmarkt 11 in Jena, wo ich mein erstes Lebensjahr im Hause der *Erbengemeinschaft Gemper* verbracht hatte und hier jetzt meinen Opa, den königlichen Oberamtmann *Hermann Heinrich Julius Lüer*, gerade besuche. Welch wirklich glücklicher Augenblick wieder, erneut einen *Zeppelin*, jetzt über Jena schweben zu sehen! Ein wirklich faszinierender Anblick, der sich mir bot, als dieses Luftschiff über die *Stadtkirche*, in der ich vor 85 Jahren am 12. Juli des Jahres 1936 getauft worden bin, von Jena-Ost kommend mählich am Himmel gen Westen Richtung *Zeiss-Werk* zieht. Eine für mich wieder unvergesslich aufregende Beobachtung, die sich in meinem Gedächtnis fest eingebrannt hat.

### **Beflügelnde Augenblicke**

Hier nun zur Vorstellung eines früheren Überflugs eines Luftschiffes des *Grafen Zeppelin*, dasjenige mit der Bezeichnung D- LZ 127 über Jena, festgehalten vom Photo-Atelier C. H. Knauf. Auf dieser Postkarte schreibt eine Dame mit Datum vom 9. Oktober 1923 an ihren *lieben Karle*, die ihren »*Gruß u. Kuß Dein Clärchen*« mit der Randnotiz aufgehübscht hat, »*Das ist doch ein feines Bild, gell?*« D-LZ 127 »*Graf Zeppelin (!)*« hatte Jena mit seinem Überflug auch am 12. September im Jahre 1929 die Ehre gegeben.



Graf Zeppelin D-LZ 127 über Jena

### **Erkennen und verstehen wollen**

Mich erinnernd, und das ist hier in meiner sehr frühen Lebenszeit, in der plötzlich auf mich einwirkende Ereignisse meinen sich noch entwickelnden Verstand regelrecht herausgefordert haben müssen: – sei es durch die Kraft *bildlicher* Eindrücke, sei es durch lebhaft geführte *Gespräche* meiner Eltern mit Besuchern, die ich – mit anhörend – in Teilen aufgenommen habe, ohne jedoch sofort zu begreifen, um was es so richtig ging, geschweige denn, welche Bedeutung diese sowohl inhaltlich, aber auch für meine persönliche Prägung einmal haben sollten, haben würden und dann einige doch gehabt haben. Waren es zunächst *Wörter*, *verdichteten diese sich jedoch ganz allmählich zu Worten*, deren Sinn sich dann in meiner Erinnerung festsetzte. Ja, die bezüglich ihrer Bedeutung auch in meinem Verstandeshaushalt inhaltlich einen festen Platz fanden und behalten sollten. Und von denen sehr viele davon ich auch bis heute bewahrt habe. Es war die Geburt meines Denkens und somit auch meines bewussten Erinnerungsvermögens. Beginnend mit Momenten des Bemühens, sprechen zu wollen und zu lernen, die dazu gehörige Sprache zu finden und um auch zu begreifen, worum es ging. Wie es eben doch auch bei meinem Versuch gewesen ist, diese Eindrücke »am Himmel« auch aussprechen zu wollen: die »Bibitten am Himmel!« beispielsweise. So jedenfalls verstehe ich es in diesem Augenblick, als ich dieses hier skizziere. Es war ein *Prozess des Begreifenwollens in statu nascendi*, selbst zu versuchen, das Gesehene in Worte zu fassen und mich verständlich machen zu wollen, – nicht mehr, aber eben auch nicht weniger. In einem Reifeprozess, der Herausbildung meines Ichbewusstseins, über den ich ohne diese *nachhaltig* erfahrenen und tief sitzenden Erlebnisse nicht nachgedacht haben würde, und um erstaunt zu begreifen, wie früh in meinem Leben das schon gewesen ist.

### **Ortsbestimmung der Zeit**

Jetzt konkret zur Frage, welchen Typ des Zeppelins hatte ich nun im Jahre 1939 und wann genau gesehen, der mich so tief beeindruckt hat?

Da konnte mir nur das Studium der *Fahrtenbücher* derjenigen Luftschiffe helfen, die im Jahre 1939 verkehrten, um – deren Flugrouten auf einer Landkarte sorgfältig nachzeichnend – ihre Fahrten *über Thüringen* zu verfolgen. Beim Zugang zu den informativen Quellen war mir die Direktorin des Zeppelin-Museums in *Friedrichshafen*, Frau Dr. *Claudia Emmert*, sehr behilflich. Ergebnis:

Aus den *Fahrtenbüchern* haben wir erfahren, dass ich als Knirps somit den Überflug von LZ 130 auf seinem 11. Flug am *15. Juni 1939* südlich von *Lobeda* – aus *Leipzig* kommend – von *Drackendorf* und der *Lobdeburg* dann zur *Leuchtenburg* gen *Rudolstadt* zustrebend, mit dem Ziel *Frankfurt am Main* gesehen und staunend bewundert hatte.

Den Überflug der Stadt *Jena* dann auch von LZ 130 auf seinem 15. Flug am *9. Juli 1939*, wiederum von *Leipzig* kommend.

Weiteres über die Zeppeline über *Jena* hat mir die Leiterin des Stadtarchivs *Jena*, *Frau Constanze Mann*, freundlicherweise verraten. An Hand meiner Daten, die ich aus dem Studium der *Fahrtenbücher* dieser in Frage kommenden Zeppelintermine ihr genannt hatte, teilte *Frau Mann* mir mit, dass »nach anfänglich langwieriger und leider im Ergebnis zunächst erfolgloser Suche zu einem Beitrag in der lokalen Presse, ... (sie) dann nach eigenen Recherchen noch einmal die Zeitungen überprüft ... (hat, und sie dann doch) einen Bericht in der *Jenaischen Zeitung*, diese Fahrt des LZ 130 unter *Kapitän Albert Samt* am *9. Juli*« entdeckt hat. Großartig! Das war in der Tat der Flug, den ich bei meinem Opa in *Jena* am *Holzmarkt 11* gesehen hatte.

Es waren Zufälle, für mich sogar *Glücksfälle*, diese beiden Zeppelifahrten gesehen haben zu dürfen. Diese lösen für mich aber zugleich auch wiederum echte *Glücksgefühle* aus! Nämlich im *richtigen Augenblick* an einem Ort mich aufgehalten zu haben, an dem ich diese *Bilder am Himmel wahrnehmen* und das auch ruhig tun konnte. Und jeweils gerade an einem Fenster gestanden zu haben, als sich dieses alles ereignete. Unvergessliche Eindrücke!

Foto und Zeitdokument:  
siehe Anhang 3 u. 4

Dieses Luftschiff, auf den Namen »Graf Zeppelin II« getauft, erlebte seinen Jungfernflug am 14. September 1938. »Es blieb zu Beginn des Zweiten Weltkrieges ohne Einsatz, bis es im Mai 1940 demontiert und wieder verwertet wurde« (Christopher Chant: *Der Zeppelin. 100 Jahre Luftfahrtgeschichte*«, Augsburg 2000, S. 106).

Wie sein Vorgänger, LZ 129 »Hindenburg« aus dem Jahre 1936, ist es mit 245 Metern Länge, 41,2 Metern im mittleren Durchmesser und einem Gesamtvolumen von 200.000 Kubikmetern mit vier Propellern, einem Eigengewicht von 119 Tonnen und mit einer maximalen Geschwindigkeit von 135 km/h, aber *bezüglich seiner Nutzlast von 105 Tonnen* das größte betriebene Fluggerät gewesen.

### **Schwebende und fliegende Verkehrsmittel**

Der Traum vom Fliegen wird so alt sein, wie erste Menschen, die Vögel beobachteten und die darüber nachdachten, sich selbst auch wie ein schwebender Vogel in die Lüfte erheben zu können. So hatten beispielsweise Vögel nicht nur den italienischen Kunstmaler, Naturforscher und Baumeister *Leonardo da Vinci* in Bann gezogen, – hatte er doch, den Flug der Vögel betrachtend, Flugbewegungen technisch nachempfunden und sogar die Idee für einen Hubschrauber, wie Zeichnungen aus dem Jahre 1483 offenbaren. Die »Gebrüder (*Joseph Michel*) und (*Jaques Etienne*) *Montgolfier* aus Frankreich nehmen einen wichtigen Platz in der Geschichte der Luftfahrt ein. Sie entwickelten und bauten das erste von Menschenhand geschaffene Gerät, mit dem man vom Boden abheben und durch die Luft fliegen konnte«, schreibt Christopher Chant (S. 21). Das war in den Jahren zwischen 1782 und 1783 in *Frankreich*, als Menschen erstmals in einer frei fliegenden »*Montgolfière*« vom Erdboden erfolgreich abgehoben haben.

In *Deutschland* wurde dann der Ingenieur *Otto Liliental* der erste *Pionier des Flugzeugbaues* mit seinen Versuchen, Gleitflugzeuge zu konstruieren und zu bauen. Damit leitete er mit seinen bahnbrechenden

den Untersuchungen an Modellflugzeugen und seinen eigenen Flugversuchen zwischen 1891 und 1896 rückblickend ernsthaft das Zeitalter des Fliegens ein. Seine Pioniertaten musste er leider am 9. August des Jahres 1896 bei einem Absturz mit dem eigenen Leben bezahlen, als eine »Sonnenbö« – eine plötzlich heftig aufsteigende Luftströmung – seinen Flugapparat aus dem Gleichgewicht gebracht hatte. *Lilienthal* hatte das Geheimnis des Fliegens erkannt, nämlich das im leicht gewölbten Flügelansatz liegend, den Auftrieb ermöglicht und damit später den Bau von *Schwerer-als-Luft-Flugzeugen* erlaubte.

Erst im Jahre 1903 haben dann die Gebrüder *Orville* und *Wilbur Wright* in den U.S.A. vom Gleit- zum Motorflug übergeleitet. Das war ein weiterer Meilenstein in der Geschichte der Luftfahrt.

### **Innovationsschübe**

Es war die Zeit bahnbrechender Innovationsschübe: *Nikola Tesla* hatte in den U.S.A. die Idee, Energie über weite Strecken mit Wechselstrom zu übertragen, ja, schickte sich doch die *Elektrotechnik* an, zu einem Träger des Fortschritts zu werden. In *Deutschland* nahm *Oskar von Miller* diese Idee vom Wechselstrom mit seinem Konzept vom Drehstrom, dem dreiphasigen Wechselstrom, auf. Im Jahre 1882 gelang es ihm zusammen mit *Marcel Depréz* elektrischen Strom über eine Distanz von 60 km von Miesbach nach München zu übertragen. Auch in *Jena* hatte der Fortschritt längst Einzug gehalten. Die Gründung der »Carl Zeiss-Stiftung« mit Urkunde vom 10. Mai 1889 möge für Leser dieses zeit- und kulturhistorischen Magazins als *pars pro toto* hier als Beleg genügen. *Dr. Ernst Abbe* hatte dieses Stiftungsstatut am 12. Juni 1900 durch seine »Erläuterungen« zu diesem persönlich beglaubigt. Dieses Stiftungsstatut bezeugt zudem auch beachtlichen *sozialen Fortschritt*, indem es den *Zeissianern* einklagbare *soziale Rechte* einräumte und ihnen u. a. sogar eine jähr-

liche Lohn- und Gehaltszahlung zusagt, deren Höhe mit dem wirtschaftlichen Unternehmensertrag korrespondierte.

»Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gab es (auch, B.G.) beträchtliche Fortschritte in der Entwicklung *lenkbarer Ballons* oder Luftschiffe, da nun einigermaßen einsatzfähige Antriebsmöglichkeiten verfügbar wurden. Der Mann, der schließlich den Traum zur Wirklichkeit werden ließ, indem er ein sicheres, voll lenkbares Luftschiff mit ausreichender Nutzlast entwickelte, war ein pensionierter Armeeoffizier: *Ferdinand von Zeppelin*. Sein Name ist bis heute ein Synonym für die *Leichter-als-Luft-Fahrzeuge*« (Chant, S. 7).

### **Höhenflüge**

Am 4. Dezember 1894 stieg der Meteorologe *Artur Berson* mit einem offenen Ballon 9.150 Meter in die Höhe, – fünf Jahre später sogar auf 10.500 Meter. Am 27. Mai des Jahres 1931 strebte ein anderer Flugpionier auch ganz hoch hinauf. Es war der Schweizer Technik- und Physikprofessor *Auguste Piccard*, als er die luftdichte Passagierkugel eines von ihm selbst konstruierten Ballons bestieg und in 15 Minuten 15.000 Meter in die Stratosphäre abhob. Ein weiteres erfolgreiches Experiment, das die Existenz der Stratosphäre nachwies. Inzwischen ist die höchste Ballonfahrt noch relativ neueren Datums: Am 24. Oktober 2014 sprang der US-Amerikaner *Alan Eustace* lt. Google aus 42.424 Metern Höhe mit einem Fallschirm aus einem Ballon ab. Mit einem Ballon schaffte es der Österreicher *Felix Baumgartner* am 14. Oktober 2012 an den Rand des Weltalls, um als erster Mensch aus 39.000 Metern Höhe bei Durchbrechung der Schallmauer mit 1341,8 km/h erfolgreich zur Erde zurückzukehren.

### **Schicksalswende**

Mit dem *Zeppelin* aus *Friedrichshafen* hatte es das Schicksal letztlich nicht so gut gemeint, wurden sie doch leider im

Ersten Weltkrieg zu *ersten Bombern* über *England* und *Frankreich* missbraucht. Nach diesem Krieg wurden Zeppeline »Verrechnungseinheiten«, wie beispielsweise LZ 121, hatten doch beispielsweise »die alliierten Siegermächte des Ersten Weltkrieges ... dieses »Hightech-Luftfahrzeug als Reparationsleistung Frankreich zugesprochen.« »Zu den Bestimmungen des Waffenstillstandsabkommens gehörte (nämlich, B.G.) auch die Bedingung, dass diese restlichen Luftschiffe den Alliierten ausgehändigt werden mussten« (Chant, S. 73)

Immerhin lebten Zeppeline weiter, – nicht nur in *Deutschland* wurden neue gebaut. Sonst hätte ich diese faszinierenden Anblicke nicht selbst erlebt, wie ich soeben oben beschrieben habe: Schwebende Kunstobjekte am Himmel, die beflügelnde Momente bescherten. Unvergesslich!

### **Schwebende Kunstwerke**

Die *Gestalt des Zeppelins* hat sich im Laufe der Jahre zu einer *optimalen Stromlinienform* vollendet. Indes, es waren stets *schwebende Kunstwerke*, wie die 31 Modelle mit den Werftnummern von LZ 1 bis LZ 130 erkennen lassen.

Foto: siehe Anhang 5

Diese Formgestaltungen lassen an eine ideenreiche Vorwegnahme des späteren »Bauhauses« denken: »*Die Form folgt der Funktion.*« Es sind Ansichten von Flugapparaten, die – selbst wenn diese längst aus dem Luftverkehr entschwebt sind – eine kleine Kunstgalerie ergäben, welche an die einstige Hochzeit der Zeppeline

freundlich erinnerte. Aber alles Vortreffliche ist eben selten: »*Omnia praeclara rara.*« Der 6. Mai 1937 läutete dann das Ende des *Luftschiffzeitalters* ein, als LZ 129 »Hindenburg« in Lakehurst, New Jersey, U.S.A. leider in Flammen aufging.

### **Zeppelin NT**

Aktuell fährt der *Zeppelin NT* (Neue Technik), der im September 1997 seinen Jungfernflug erlebt hat. Er ist – den Originalen der von Ferdinand von Zeppelin entwickelten

Luftfahrzeugen nachempfundenen – »weltweit das erste Luftschiff, das eine Zulassung für den gewerblichen Betrieb in der Zulassungsklasse bis 19 Sitze« erhalten hat, wie meine Frau *Linda* und ich aus dem Bordbuch erfahren haben, als wir am 30. Mai 2019 in Erinnerung an meinen Vater mit einem Zeppelin NT das *Rheintal* zwischen *Bonn* und *Köln* von oben bewundert haben. Verglichen mit der Größe eines LZ 130 allerdings erschien dieser Zeppelin NT mir als ein schwächliches Luftschiff, dessen Start selbst kleine Gewitterwolken über dem Flugfeld *Hangelar* verzögern konnten.

### **Lebendige Erinnerung**

Nachdenken über den »*Zeppelin*«, den ich in meiner frühen Jugendzeit im Jahre 1939 über *Lobeda* und *Jena* gesehen habe, öffnete allmählich meinen Blick auf eine sehr bewegte Zeit des Aufbruchs in und für Deutschland, aber eben auch in historisch sehr nachdenklich stimmende Geschichtsperioden, – die des *Ersten Weltkriegs* wie auch die der »Zwischenkriegszeit«, in die ich hineingeboren worden bin. Im Jahre 1939 begann erneut eine Kriegszeit, die ich mit sehr großem Glück überlebt habe: Zwei Bomben- und einen Tieffliegerangriff. Die Bombeneinschläge am 17. und 19. März 1945 wirklich gerade nur einen Steinwurf von meinem Elternhaus entfernt.

### **»Up, Up and Away«**

Das Fliegen hat mich auch später verkehrstechnisch angezogen, indem ich

sehr gerne die mir gebotene Chance wahrgenommen habe, die Welt im Flugzeug zu bereisen. »Up, Up and Away, TWA« lautete ein einprägsamer Werbespruch der US-amerikanischen Fluglinie TWA (Trans World Airlines). Diese »Airline« gibt es wie viele andere, mit deren Fliegern ich gereist bin, schon lange nicht mehr. Ein Ausdruck großen Wandels im Luftverkehr, den dann Wirtschaftlichkeitserwägungen erzwungen haben.

### **Ein Letztes**

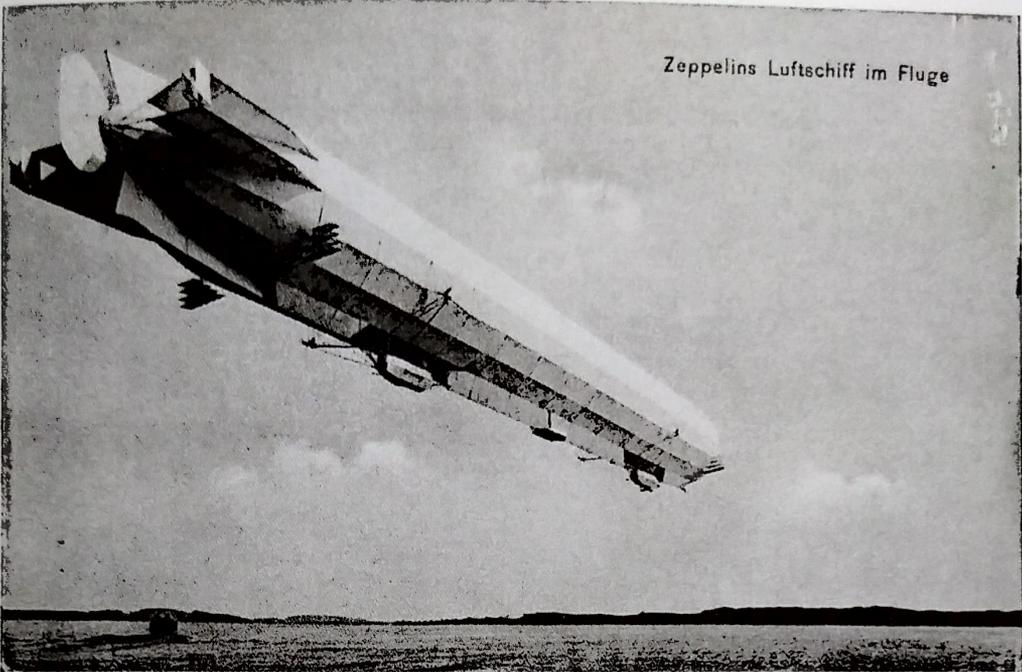
Mein erster Flug war derjenige am 12. September 1959 »in den Westen« von *Berlin-Tempelhof* mit einer Maschine der *British Airways* mit ihrem Kennzeichen G-ANHE nach *Hannover*. Es war eine Turbo-prop-Maschine, deren singender Sound mir noch heute sympathisch in den Ohren nachhallt. Den größten Flieger, A 380-842, D-AIMA »Frankfurt am Main«, habe ich dann am 28. Juli 2015 von *San Francisco* in die nach ihr benannte Stadt erlebt. Es war ein sehr angenehmer Flug, – indes ein viel zu großer Flugapparat, wie ich empfand – , der ein Spannungsverhältnis offenbart, das zwischen seiner schiereren Größe und *Hybris* besteht,

und das – wie auch auf manch anderem Gebiet – auch eine Verschiebung der angewandten Maßstäbe erkennen lässt, insofern, als sie m. E. *Maß und Mitte* vermissen lassen: Darüber hinaus liegen zwischen einem *Zeppelin LZ 130* und einem *Airbus A 380*, den beiden größten *Luftfahrzeugen ihrer Zeit*, Welten. Allerdings machen sie auch deutlich, was sich in acht Jahrzehnten an verkehrstechnischem Fortschritt *am Himmel* vollzogen hat. Das ist erkennbarer Ausdruck einer *Erfindungs- und Innovationsdynamik* im Luftverkehr, deren *aviatischen Ertrag* ich als Flugpassagier und freier Bürger quasi *im Fluge erleben*, ja selbst reichlich mit ernten durfte.

Wir sollten uns erinnern, um nicht zu vergessen. Selbst aus der eigenen *Biographie* kann man aus eindrücklichen Erinnerungen lernen, sobald unvergessliche Beobachtungen und lebhaftere Erfahrungen ein Nachdenken auslösen, die einen Spannungsbogen zwischen frühesten Jugend und Greisenalter eines Menschen ausfüllen, dessen Inhalt spannende Momente enthält.

Univ.-Prof. Dr. Dr. Bodo Gemper

Anhang 1



Anhang 2

Photogr. u. Verlag von Eduard Schwarz, Friedrichshafen, No. 511

Luftschiffahrt d. 11. 08.  
Josephine Dank für  
den gestellten Brief  
W. Bazzani

Jonas Paul Janger  
Kaufmann  
Frieden  
in München

## Anhang 3

Darüber hat die *Jenaische Zeitung* am Montag dem 10. Juli 1939 folgendes berichtet:

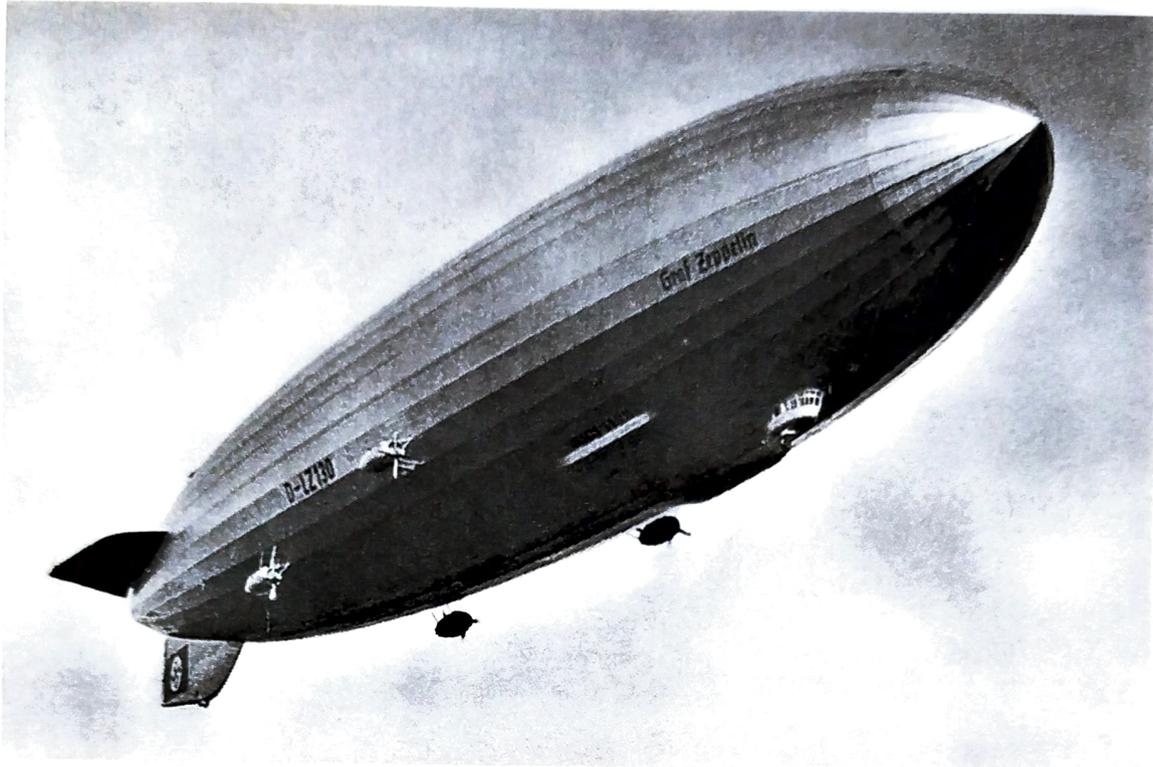
### Gestern war der Zeppelin zu sehen

Gestern abend gegen 8 Uhr flog das Luftschiff „Graf Zeppelin“ auf der Heimfahrt von Leipzig nach Frankfurt im Süden an unserer Stadt vorbei. Zahlreiche Einwohner, die tagsüber immer schon Ausschau nach dem Luftriesen gehalten hatten, wurden so für ihre Ausdauer belohnt. Mit stolzer Begeisterung sah man das große Luftschiff majestätisch seine Bahn ziehen und herzliche Wünsche für eine gute Reise begleiteten das kunstvolle Wahrzeichen deutschen Erfindergeistes.

Um 10,45 Uhr war das Luftschiff gestartet und hatte, nachdem es zunächst einige Zeit über Westdeutschland kreuzte, eine herrliche Fahrt mit Rückenwind über Thüringen, wo verschiedene Städte überflogen wurden. Ueber Saalfeld, Saalburg und entlang der Reichsautobahn war das Luftschiff nach Eisenberg und Gerba gekommen (wo ein Bruder von Kapitän Sammt wohnt.) Um 17 Uhr erreichte das Schiff die Reichsmessestadt, kreuzte aber noch längere Zeit im Norden Leipzigs, kurz nach 18 Uhr erschien es über dem Flughafen Leipzig-Mockau, wo es 18,13 Uhr unter dem Jubel der hunderttausend Besucher glatt landete. Nach halbstündigem Aufenthalt wurde um 18,45 Uhr der Start eingeleitet und fünf Minuten später erhob sich der stolze Luftriesen in den Abendhimmel, um in direkter Fahrt den Heimathafen anzusteuern.

Um 23,20 Uhr ist „Graf Zeppelin“ auf dem Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main glatt gelandet. Das Luftschiff hatte auf seinem Rückflug um 20,27 Uhr Rudolstadt und um 21,42 Uhr Bad Rissingen passiert.

## Anhang 4



## Anhang 5

