Als die Bilder fliegen lernten

»Wer Leipzig aus einer Höhe von 2 000 Metern erblickt, dem erscheinen seine Promenaden noch jetzt wie Glacis, die den inneren Kern der Stadt mit seinen gekrümmten Straßen kräftig hervortreten lassen, während nach außen zu die Häuserviertel immer regelmäßiger angelegt sind; und das neue Rathaus, genau an der Stelle der alten Pleißenburg, der Stolz der Leipziger, sieht mit seinen Zinnen und seinem Trotzer wie eine zierliche kleine Festung aus, ein vorspringendes Bollwerk der alten Feste Leipzig.«[1]

Als diese Sätze 1909 geschrieben wurden, konnten freilich nur sehr wenige Menschen zu dieser Erkenntnis gelangt sein. Aber dieses Jahr sollte für die Luftfahrt in Deutschland zu einem besonderen werden und für Leipzig einen Anfang darstellen.

Mythos Zeppelin

In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg herrschte in der deutschen Bevölkerung eine heute kaum nachvollziehbare Begeisterung rund um die Luftfahrt. Die Ursache für diesen kollektiven Ausnahmezustand hatte einen Namen: Zeppelin. Der Graf vom Bodensee galt als Personifizierung deutschen Erfindergeists und deutscher Ingenieurskunst. Ferdinand Graf Zeppelin war zum nationalen Mythos geworden, galt als »größter Mann des 20. Jahrhunderts«[2]. Sogar in der zeitgenössischen Presse wurde das »Zeppelinfieber« als Hysterie bezeichnet, mit der man aber selbst die Gazetten füllte. Im Laufe der Jahre hatte sich die Empathie für den Konstrukteur aus Friedrichshafen zu einer breiten Welle patriotischen Überschwangs aufgebaut.[3] Mit den lenkbaren Luftschiffen, die seit 1900 ihren Weg durchs Luftmeer bahnten, trug Zeppelin wesentlich zu einem nationalen Selbstbewusstsein bei, das zuvor verloren zu sein schien. Ihm war es gelungen, der französischen Überlegenheit in der Luftfahrt, die seit den Tagen der Brüder Montgolfier bestanden hatte, etwas entgegenzusetzen.[4] Zum ersten Mal fühlte sich Deutschland nicht nur auf Augenhöhe, sondern dem westlichen Nachbarn überlegen. Und das deutsche Volk konnte sich in diesem nationalen Wettkampf mit als Sieger fühlen. Denn nur durch die »Zeppelinspende« konnte Zeppelin seine Luftschiffe weiterbauen. Nach einer Reihe von Rückschlägen erfolgte 1908 die Katastrophe: Das Luftschiff LZ 4 wurde bei einer Havarie in Echterdingen völlig zerstört, und dem Grafen Zeppelin fehlten die

1 Poeschel, Johannes: Der Luftballon als Mittel geographischer Anschauung. In: Bröckelmann, Karl (Hrsg.): Wir Luftschiffer. Die Entwicklung der modernen Luftschifftechnik in Einzeldarstellungen. Berlin, Wien 1909, S. 155–171, hier S. 161.

2 Zeppelin in Berlin. – Leipziger Tageblatt 103, 1909, Nr. 240 vom 30. August, S. 1–2.

3 Zum Thema »Luftfahrt und Nation«, vgl. ausführlich: Höhler, Sabine: Luftfahrtforschung und Luftfahrtmythos. Wissenschaftliche Ballonfahrt in Deutschland, 1880–1910. Frankfurt a. M. 2001, zu Zeppelin v. a. S. 86–100.

4 Zur Geschichte der internationalen Luftschifffahrt, besonders auch unter militärischen Aspekten, vgl.: Eichler, Jürgen: Luftschiffe und Luftschiffahrt. Berlin 1993.

finanziellen Mittel zum Bau eines neuen Luftschiffs. In kürzester Zeit konnten 6 Millionen Mark gesammelt werden, die die Fortführung des Luftschiffbaus in Friedrichshafen und den endgültigen Durchbruch Zeppelins ermöglichten. Die Stadt Leipzig hatte sich bei der Spendenaktion besonders engagiert, wie Graf Zeppelin später bei einer Dankesrede hervorhob.[5] Der Erfolg Zeppelins beruhte daher auf der Spendenbereitschaft der Bevölkerung.

Leipzig und Zeppelin

Wie im ganzen Land herrschte auch in Leipzig das »Zeppelinfieber«. Das Jahr 1909 sollte für die luftfahrtbegeisterte Leipziger Bevölkerung zum Jahr der Sensationen werden. Das aus Mitteln der »Nationalspende« für Zeppelin gebaute, 136 Meter lange und von zwei Daimlermotoren angetriebene Luftschiff LZ 5 (Z II) startete am 29. Mai zu seiner ersten Fernfahrt mit Graf Zeppelin an Bord. Die Fahrt führte bis nach Bitterfeld, wo Zeppelin wegen Mangel an Treibstoff und Ballast umkehren musste und nach 38 Stunden und 40 Minuten und fast 1200 zurückgelegten Kilometern wieder am Bodensee landete. Da der Graf sich zuvor zur genauen Route und zum Ziel nicht geäußert hatte, hatte man in Berlin gehofft, das Luftschiff würde bis zur Reichshauptstadt gelangen. Entsprechend groß war die Enttäuschung und Verärgerung, als dies nicht eintrat.[6] Und auch in Leipzig hatte man auf eine Zwischenlandung gehofft. Am Pfingstsonntag gegen 16.30 Uhr konnten die Leipziger zum ersten Mal einen Zeppelin über ihrer Stadt bewundern. Von Südwesten kommend passierte er Plagwitz und den Palmengarten. Auf dem Messplatz hatte sich eine Menschenmasse von 80 000 bis 100 000 Personen eingefunden, in freudiger Erwartung einer Landung. Sie blieb aus, obwohl sich hohe Vertreter der Stadt und der Garnison eingefunden hatten und Militär bereitstand, eine Landung zu unterstützen. Immerhin warf der Graf ein Telegramm aus der Gondel, was von der Presse wohlwollend aufgegriffen wurde. Über den Frankfurter Wiesen schwenkte das Luftschiff nach Südosten und bewegte sich über der Innenstadt, zwischen den Türmen der Thomaskirche und des Neuen Rathauses hindurch zum Augustusplatz, ehe das Spektakel für die Leipziger sein Ende fand.[7]

Doch diese erste Überfahrt Leipzigs durch einen Zeppelin sollte nicht die einzige 1909 bleiben. Drei Monate später konnten die Leipziger erneut ein Luftschiff am Himmel über ihrer Stadt bewundern. Nur zwei Tage nach der Jungfernfahrt stieg der Zeppelin LZ 6 (Z III) am 27. August zu seiner ersten Fernfahrt auf. Dem Drängen des Kaisers musste Graf Zeppelin nachkommen und gab als Ziel der Reise die Reichshauptstadt aus. Diese »Kaiserfahrt« sollte den Hype um Zeppelin zur Kulmination treiben. Jede Zeitung im Reich berichtete minutiös und in kleinsten Details über den Verlauf der Luftreise.

5 Leipziger Tageblatt 107, 1913, Nr. 313 vom 23. Juni, S. 2.
6 Zeppelin-Zank. In: Leipziger Tageblatt 103, 1909, Nr. 151 vom 2. Juni, S. 1.
7 Vgl. detailreich: Zeppelin über Leipzig. In: Leipziger Tageblatt 103, 1909, Nr. 150 vom 1. Juni, S. 1; sehr viel nüchterner der Bericht in der Leipziger Volkszeitung 16, 1909, Nr. 122 vom 1. Juni, 2. Beilage S. 9.

Eigens abgestellte Sonderkorrespondenten telegraphierten fortwährend von der Route, und die überschwänglichen Berichte übertrafen sich an Pathos.[8] Wie schon bei der Pfingstfahrt von LZ 5 stand auch dieses Mal Ludwig Dürr am Steuer des Luftschiffs, allerdings fehlte Graf Zeppelin an Bord. Er begleitete die Fahrt am Boden in einem Auto der Reichenberger Automobil Fabrik (RAF), was die Begeisterung eher noch steigerte, da man den Volkshelden aus nächster Nähe erleben konnte. Der Verlust eines Propellers bei Ronneburg schien die Pannenserie Zeppelins fortzusetzen und sorgte für Entsetzen unter den Journalisten. Aber auch mit drei Propellern funktionierte das Luftschiff, und am 28. August gegen 17.15 Uhr erschien es am Leipziger Himmel, dieses Mal aus Südosten kommend. Über die Hospitalstraße und den Johannisplatz führte die Route über die Bahnhöfe in Richtung Eutritzsch. Als die Menschenmassen auf dem Augustusplatz erkannten, dass der Zeppelin an ihnen vorbeifuhr, stürmten sie zu Fuß, mit Fahrrädern, Droschken und Autos in Richtung Luftschiff. Es entstand ein vollkommenes Chaos mit einem geradezu »lebensgefährlichen Gedränge«, wie das Leipziger Tageblatt festhielt.[9] Auf dem Messplatz warteten wieder viele Tausende, erneut hoffnungsvoll, aber vergeblich, auf eine Zwischenlandung. Unter ihnen befanden sich Kronprinz Wilhelm von Preußen, Herzog Adolf Friedrich zu Mecklenburg und Graf Zeppelin, die mit dem Auto gekommen waren. »Graf Zeppelin stellte sich auf den Sitz des Automobils und beobachtete ruhig, aber frohen Mutes das Luftschiff«.[10] Nach einer



Graf Zeppelin in Erwartung seines Luftschiffes in Leipzig
Leipzig: Albert Lahl, ungelaufen [1909]

halben Stunde verließ LZ 6 wieder den Leipziger Luftraum.[11] Da die Nacht bereits hereinbrach, unterbrach der Zeppelin in Bitterfeld die Fahrt und setzte sie am nächsten Morgen nach Berlin fort, nachdem der Kaiser dies »genehmigt« hatte.[12] Auf der Rückfahrt nach Friedrichshafen gab es erneut Propellerprobleme und einen ungeplanten Aufenthalt in Bülzig bei Wittenberg.[13] In der Arbeiter-Presse wurde diese Panne nicht auf Konstruktionsfehler zurückgeführt. Vielmehr sah man die Ursache in der fehlenden Vorbereitungszeit durch das

8 Vgl. z. B.: Die Berliner Fahrt des Zeppelin. In: Hallesche Zeitung 202, 1909, Nr. 403 vom 29. August, S. 2–3; »Zeppelin III« auf der Fahrt nach Berlin. In: Dresdner Nachrichten 53, 1909, Nr. 240 vom 30. August, S. 1–2; Die Fernfahrt des Zeppelin II. In: Berliner Tageblatt 38, 1909, Nr. 271 vom 30. August, S. 1

9 Die Fahrt des Zeppelin III. In: Leipziger Tageblatt 103, 1909, Nr. 239 vom 29. August, S. 1–3.

10 Zeppelin in Berlin. In: Leipziger Tageblatt 103, 1909, Nr. 240 vom 30. August, S. 1–2.

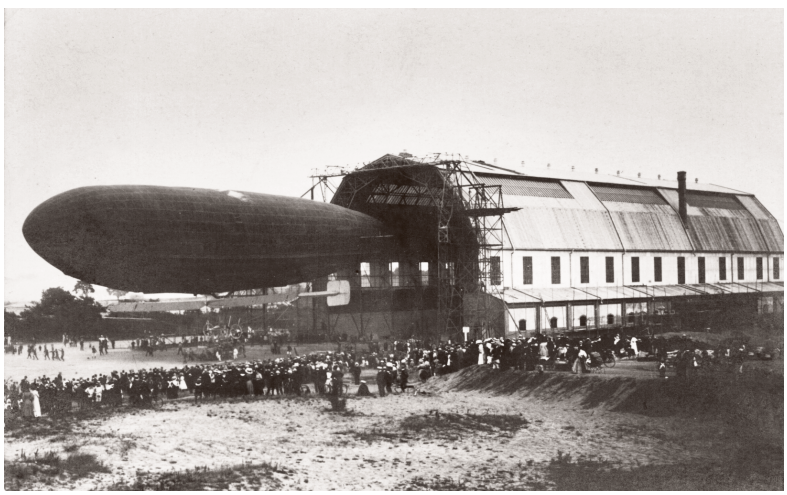
11 Zeppelin in Leipzig. In: Leipziger Volkszeitung 16, 1909, Nr. 199 vom 30. August, 2. Beilage S. 9

12 Ankunft und Abfahrt Zeppelins. In: Berliner Tageblatt 38, 1909, Nr. 438 vom 30. August, S. 1–3; Schweder, Paul: Zeppelin in Berlin. In: General-Anzeiger für Halle und den Saalkreis 21, 1909, Nr. 203 vom 31. August, S. 1–2; Graf Zeppelin in Berlin. In: Norddeutsche allgemeine Zeitung 48, 1909, Nr. 203 vom 31. August, S. 1–2.

13 Der Unfall des »Z III«. Wiederaufstieg für heute geplant. In: Berliner Tageblatt 38, 1909, Nr. 440 vom 31. August, S. 5–6; «Z III« vor Anker. In: Leipziger Tageblatt 103, 1909, Nr. 242 vom 1. September, S. 1–2.

ständige Drängen des Kaisers.[14] Aber solche einzelnen kritischen Stimmen konnten der allgemeinen Begeisterung keinen Abbruch tun: »Die Zeppelinfahrt von Friedrichshafen nach Berlin war ein Triumphzug. Sie löste eine vaterländische Kundgebung aus, so gewaltig, so eindringlich, daß das Herz Alldeutschlands voll Stolz und Freude schlagen kann. Ein Volk, das so begeisterungsfähig noch jubeln kann, ist noch allezeit höchster Opfer und Taten fähig. Deutsch und einig haben die jetzigen Zeppelintage unser Vaterland und seine ganze Bevölkerung gezeigt und die Reichshauptstadt ist in großer, patriotischer Gesinnung nicht dahinter geblieben. Heil dem Grafen Zeppelin, der diese herrliche Bewegung heraufgeführt hat ...«[15]

In Leipzig hat Ferdinand Graf von Zeppelin bis heute Spuren hinterlassen: Wer aufmerksam durch die Nikolaistraße geht, findet am 1911/12 von Gustav Pflaume errichteten Geschäftshaus Nr. 27/29 die Bezeichnung »Zeppelinhaus« und darüber ein Medaillon mit dem Porträt des Grafen. Bekannt sein dürfte jedem Leipziger die Zeppelinbrücke über das Elsterbecken, 1913/14 nach Plänen Hugo Lichts erbaut. Schließlich ist der Name »Zeppelin« mit einem weiteren Ereignis der Luftfahrtgeschichte Leipzigs verbunden. Am 22. Juni 1913 fand – unter Anwesenheit Zeppelins – die feierliche Eröffnung des Luftschiffhafens Mockau[16] durch den sächsischen König Friedrich August III. statt.[17] In der seinerzeit weltweit größten Luftschiffhalle (194 m Länge, 69 m Breite und 32 m Höhe) konnten zwei Zeppeline abgestellt werden. Für LZ 11 (»Viktoria Luise«) und LZ 17 (»Sachsen«) wurde Mockau zum Heimathafen. Doch der Ausbruch des Ersten Weltkriegs beendete die Epoche des zivilen Luftschiffverkehrs in Leipzig. In Mockau baute nun das Mannheimer Unternehmen Schütte-Lanz, ein Konkurrent Zeppelins, Militärluftschiffe, bis die riesige Halle am 8. Februar 1917 unter zu großer Schneelast einstürzte und damit ein Kapitel der Leipziger Luftfahrtgeschichte endete.



Die Luftschiffhalle in Mockau
ohne Verlag, ungelaufen

14 Vgl. Das persönliche Regiment und die Luftschiffahrt. In: Leipziger Volkszeitung 16, 1909, vom 31. August, S. 1–2.

15 Zeppelin. – Hallesche Zeitung 202, 1909, Nr. 405 vom 31. August, S. 1–2.

16 Vgl. Sturm, Wolfram: Leipzig geht in die Luft. Die Leipziger Luftfahrt von den Anfängen bis zur Gegenwart. Leipzig 2011, S. 42 ff.

17 Vgl. z. B.: Die Einweihung der neuen Luftschiffhalle. In: Leipziger Volkszeitung 20, 1913, Nr. 142 vom 23. Juni, S. 9; Die Eröffnung des Luftschiffhafens zu Leipzig. In: Hallesche Zeitung 206, 1913, Nr. 289 vom 24. Juni, S. 3.

Das erste Luftschiff in Leipzig

Ferdinand Graf von Zeppelin war der berühmteste und erfolgreichste Luftschiffkonstrukteur Deutschlands, aber er war längst nicht der erste und in seiner Zeit auch nicht der einzige, der mechanisch angetriebene und dadurch lenkbare Luftfahrzeuge entwickelte. Unzählige Tüftler versuchten sich im 19. Jahrhundert daran, die Fahrtrichtung der Ballone nicht alleine dem Wind zu überlassen.[18] Die verrücktesten Ideen entstanden, die skurrilsten Konstruktionen wurden entworfen, ehe dem Franzosen Henri Giffard 1852 in Paris eine bemannte Luftfahrt gelang. Nach 27,5 Kilometern landete seine von einer Dampfmaschine angetriebene Konstruktion wieder unversehrt in Trappes. Auch Leipzig spielte in dieser Frühphase der Luftfahrt eine Rolle. Der Oberförster Georg Baumgarten (1837–1884) in Grüna bei Chemnitz hatte seit 1878 an der Entwicklung eines »Flügelluftschiffs« getüftelt. Seine Versuche fanden das Interesse und die Unterstützung des Leipziger Verlagsbuchhändlers Hermann Wölfert (1850–1897), woraufhin Baumgarten seine Unternehmungen nach Leipzig verlegte. Die Öffentlichkeit reagierte zunächst mit Skepsis, »denn der Staat stellt seine Beamten gewiß nicht dazu an, unsicheren Problemen nachzujagen«.[19] Baumgarten und Wölfert bauten am Schießhaus ein Luftschiff, das seinen ersten bemannten Aufstieg am Ostersonntag (28. März) 1880 durchführen sollte. Am Gaswerk am Felsenkeller in Plagwitz fand die Befüllung statt, der Aufstieg sollte von der Rennbahn im Scheibenholz erfolgen, wo »viele Tausende« warteten. Am Ende der Leipziger Straße (Karl-Heine-Straße) ereignete sich das Unglück: Einer der Männer, die das Luftschiff an Seilen führten, ließ den Strick los, die anderen Transporteure konnten das Luftgefährt nicht halten, sodass es – mit Baumgarten in der Gondel – in große Höhe aufstieg. Durch ein Loch in der Hülle entwich das Gas, jedoch so langsam, dass der Ballon auf der Nonnenwiese am Kuhturm zu Boden glitt und Baumgarten – wie durch ein Wunder – unversehrt entsteigen konnte.[20] So wurde Georg Baumgarten, wenn auch auf ungeplante Weise, zum ersten Leipziger Luftschiffer. Seine vielversprechenden Versuche wurden von Wölfert weiterentwickelt, der 1881 seinen Verlag verkaufte und aus Leipzig wegzog. Mit Hilfe des 1885 erfundenen Verbrennermotors von Daimler baute er erfolgreich Luftschiffe und erreichte 1896 mit 1940 Metern eine Rekordhöhe. Heute gelten Baumgarten und Wölfert als wichtige Vorläufer Zeppelins.[21]

Erste Luftschiffaufnahmen von Leipzig

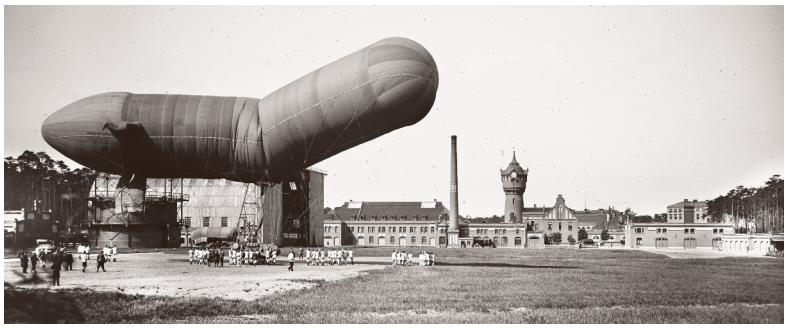
Für die Leipziger Bevölkerung sollten die dramatischen Ereignisse vom Ostersonntag 1880 für fast drei Jahrzehnte eine einmalige Episode bleiben. Kehren wir ins Jahr 1909 zurück. Der erfolgreichste

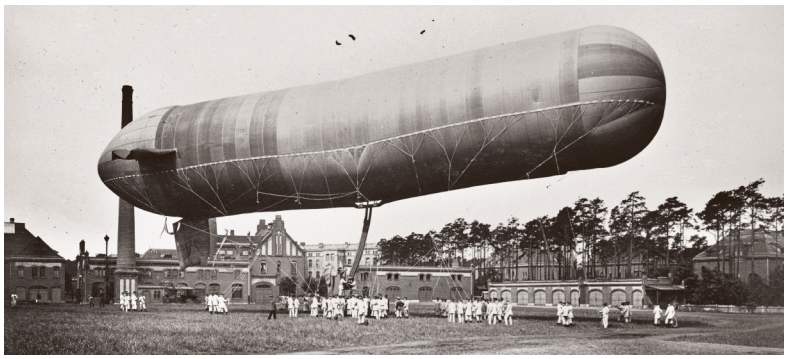
18 Vgl. hierzu ausführlich: Schmitt, Günter: Vom Ballon zum Luftschiff. In: Leichter als Luft – Ballone und Luftschiffe. Bonn 1997, S. 70–111.

19 Leipziger Tageblatt 74, 1880, Nr. 86 vom 1. März, S. 6.

20 Das Aufsteigen des lenkbaren Luftschiffes. In: Leipziger Tageblatt 74, 1880, Nr. 115 vom 30. März, S. 1–2.

21 Zwei Leipziger Luftschiffer. In: Leipziger Tageblatt 104, 1910, Nr. 172 vom 24. Juni, S. 2–3; Ein Sachse der Erbauer des ersten Luftschiffes. Die Versuche des Oberförsters Baumgarten in Grüna vor 50 Jahren. In: Dresdner Nachrichten 73, 1929, Nr. 391 vom 21. August, S. 6; Vom Bau des ersten deutschen Luftschiffes. Oberförster Baumgarten in Grüna i. S., der Vorläufer Graf Zeppelins. In: Hohenstein-Ernstthaler Tageblatt und Anzeiger 79, 1929, Nr. 194 vom 21. August, 2. Beilage, S. 9–10; Vieweg, Emil: Das lenkbare Luftschiff des Oberförsters Baumgarten in Grüna. Der Vorläufer des Zeppelin. In: Hohenstein-Ernstthaler Tageblatt und Anzeiger, Beilage »Aus der Heimat« 4, 1929, Nr. 9 vom 28. September, S. 15–17; Nr. 10 vom 19. Oktober, S. 13–15; Ein sächsischer Vorläufer des Luftschiffes »Graf Zeppelin«. Das Werk des Oberförsters Baumgarten in Grüna. In: Wochenschau für Zschopau und Umgebung 98, 1930, 2. Beilage zu Nr.261 vom 8. November, S. 9; vgl. Teichmann, Horst und Günter O. Schulz: Ein Traum wird wahr. Georg Baumgarten und Dr. Wölfert, die wichtigsten deutschen Luftschiffpioniere des 19. Jahrhunderts. Empfingen 2007.





Parseval-Versuchsluftschiff vor dem Start in Tegel, 6. Mai 1906 (alle drei Aufnahmen)

Wettbewerber Zeppelins war der bayerische Offizier August von Parseval (1861–1942).[22] Gemeinsam mit dem Luftschiffer Hans Bartsch von Sigsfeld (1861–1902) und dem Augsburger Unternehmer August Riedinger (1845–1919) hatte er den »Drachenballon« entwickelt, der seit 1898 beim Militär großen Anklang fand. Nach dem tödlichen Absturz Sigsfelds 1902 wurden die Arbeiten an einem Luftschiff 1906 von Parseval in Berlin wiederaufgenommen. Dem Versuchsluftschiff folgten bis 1917 zwanzig weitere Parseval-Luftschiffe.[23] Im Unterschied zu Zeppelin baute Parseval seine Luftschiffe »unstarr«. Sie waren kleiner und in der Form nicht so majestätisch, vermutlich ein Grund, weshalb sie in der Bevölkerung nicht so populär waren, wie die »Riesenzigarren« vom Bodensee. Aber ihr Erfolg beruhte darauf, dass sie sich leichter navigieren ließen, sich bei gleicher Motorenkraft schneller in der Luft bewegen konnten und vor allem ihr



22 Aus der Vielzahl an Presseartikeln seien einige wenige genannt: Sachert, Heinrich: Schöpfer des lenkbaren Ballons. Zu August von Parsevals 70. Geburtstag. In: Wittener Volks-Zeitung 35, 1931, Nr. 24 vom 29. Januar, Beilage »Aus Welt und Wissen«, S. 10; Dohm, Claus: August von Parseval 70 Jahre alt. Ein deutscher Pionier der Luftfahrt. Der Vater des Fesselballons. Projekt eines unstarren Kleinluftschiffs. In: Velberter Zeitung 50, 1931, Nr. 33 vom 3. Februar, S. 9; Bauer, Erich: Parseval, der Erfinder aus Pflichterfüllung. Zu seinem 70. Geburtstag am 5. Februar. In: Gießener Anzeiger 1931, Nr. 11 vom 6. Februar, Beilage »Gießener Familienblätter«, S. 1; Stein, J. von: Einer der ersten Himmelsstürmer. Ein Gespräch mit dem 75jährigen Parseval. Zu Parseval 75. Geburtstag am 5. Februar. In: Dortmunder Zeitung 108, 1936, Nr. 57 vom 4. Februar, S. 10; Lenz, Werner: Ein Pionier der Luftfahrt. Zum 75. Geburtstage August v. Parsevals. In: Bergische Landes-Zeitung 60, 1936, Nr. 30 vom 5. Februar, Beilage S. 5; Schwanke, J.: Fesselballon – Luftschiff – Wasserfahrzeug. August von Parseval feiert seinem 80. Geburtstag am 5. Februar 1941. In: Hamburger Tageblatt 13, 1941, Nr. 34 vom 4. Februar, S. 1; W.: Pionier für die Eroberung der Luft. August von Parseval gestorben – Vom Fesselballon zum Luftschiff. In: Hamburger Fremdenblatt 114, 1942, Nr. 56 vom 25. Februar, S. 2.

23 Vgl. Seifert, Jürgen: Parseval-Luftschiffe. In: Leichter als Luft – Ballone und Luftschiffe. Bonn 1997, S. 145–192 (mit zahlr. Abb.).



Der Augustusplatz aus dem Parseval 3
Edgar Härtel, 29. Juni 1909



Parseval 3 über dem Königsplatz
ohne Verlag, gelaufen 10. Juli 1909

Transport deutlich einfacher zu handhaben war als der von Zeppelinen. Den öffentlichkeitswirksamen Beweis für die Überlegenheit seines Systems konnte Parseval am 15. September 1909 erbringen, als während der Internationalen Luftfahrtausstellung in Frankfurt (ILA) eine Wettfahrt stattfand, die Parseval 3 (P. II) gegen Zeppelin LZ 6 (Z III) gewann.[24] Dieses Parseval-Luftschiff war das erste, das in Bitterfeld montiert wurde, nachdem die Motorluftschiff-Studiengesellschaft (MStG, seit 1906 im Besitz der Patente Parsevals) 1908 die Produktion von Tegel nach Bitterfeld verlegt hatte. Nach einem Test am 28. Juni 1909 fand am darauffolgenden Tag die erste Fahrt statt. Und zur Begeisterung der Leipziger konnten sie, einen Monat nach LZ 5, erneut ein Luftschiff über ihrer Stadt bewundern.[25] Der Augustusplatz glich »einem riesigen, wimmelnden Ameisenhaufen, Tücherschwenken und Hochrufe begrüßten den ›Parseval III‹, der in nur 200 Meter Höhe fuhr. Vom Augustusplatz führte die Fahrt weiter über den Königsplatz, das Scheibenholz bis nach Oetzsch, wo die »di-

24 Vgl. Wettflug des »Z III« und »Parseval III. In: Hamburger Fremdenblatt 81, 1909, Nr. 217 vom 16. September, S. 3; Ein historisches Luftschiffrennen. Parseval schlägt Zeppelin. In: Neckar-Bergstraß-Post 1936, Nr. 28 vom 3. Februar, S. 2.

25 Der Parseval-Ballon über Leipzig. In: Leipziger Tageblatt 103, 1909, Nr. 179 vom 30. Juni, S. 1.