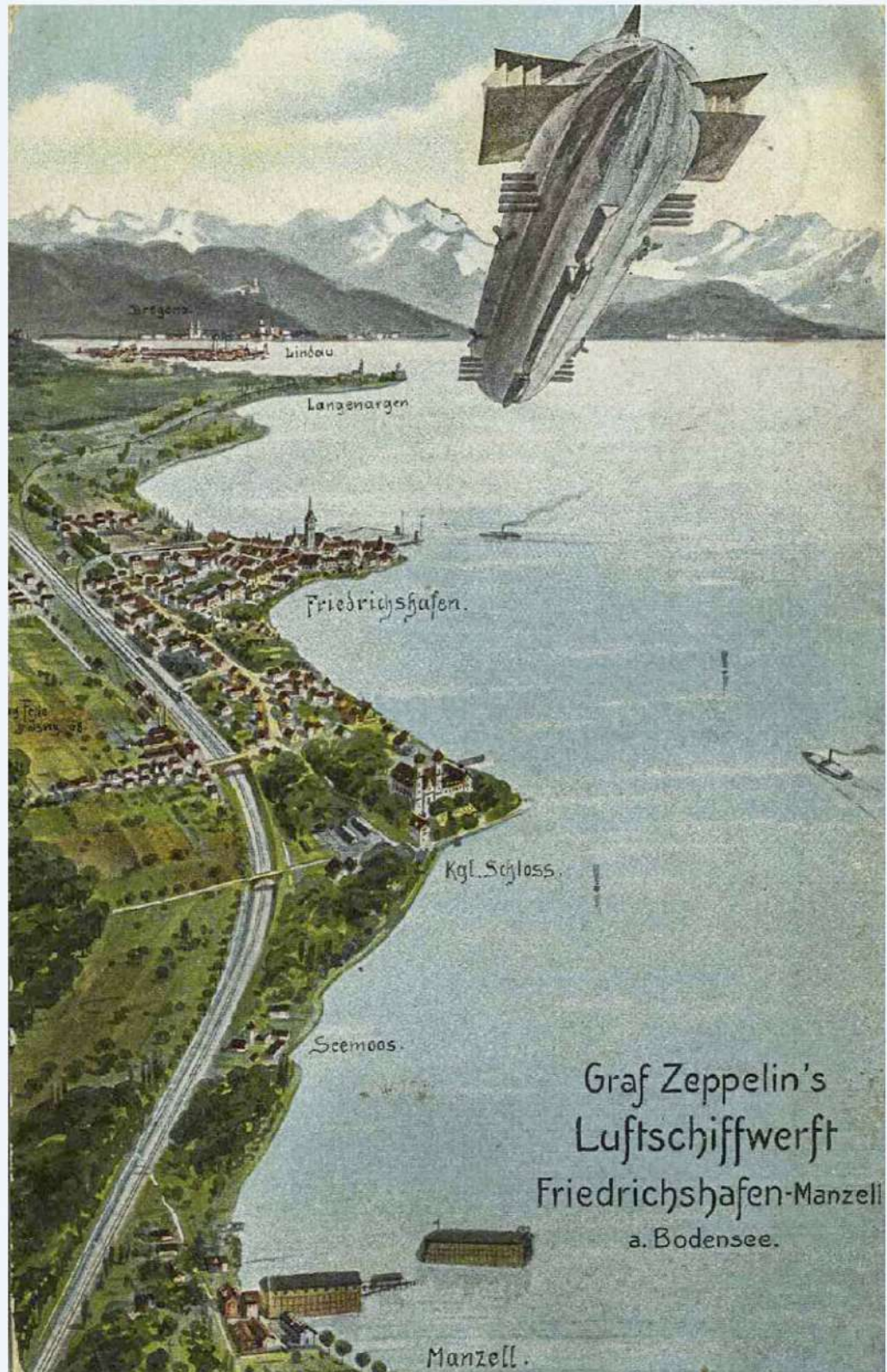




Zeppelin Brief

Nr. 88 · Dezember 2025 · Freundeskreis zur Förderung des Zeppelin Museums e.V.



Inhalt

Vorwort	3
Termine	4
Mitgliederversammlung 2025 / Anton Fuchsloch	5
Wasser Marsch fürs ganze Land. Unser Mitgliederausflug 2025 ging zur Bodensee-Wasserversorgung / Jürgen Wittmann	6
Dankeschön für all die Geburtstagsüberraschungen / Manfred Sauter	8
The Sky is the Limit! / Peter Gerstmann	10
Vision für das Zeppelin Museum: Ein Dreiklang aus Technik, Kunst und Regionalität / Silvia Rückert	11
Im Widerhall der Geschichte. Das Archiv als Resonanzraum / Mara Kölmel	12
Der lange Weg zum LZ 1. Von der Utopie zum technologischen Großprojekt / Jürgen Bleibler	14
Das tatsächliche Verhältnis von Carl Berg zu Ferdinand Graf von Zeppelin – eine Frage der Vergangenheit oder eine Zukunftsaufgabe? / Eckhard Trox	20
Überschattete Himmelsstürmer? Luftschiffer als militärische Heldenbilder im Ersten Weltkrieg / Jan Werner	26
Hermann Schulze und die letzte Fahrt von LZ 35 / Anne C. Repnow	31
Gedenkmedaille „Mayor’s Committee City of New York“ von Erst Fischbach anlässlich der Weltfahrt des Luftschiffs „Graf Zeppelin“ 1929 / Manfred Sauter	36
Die Lakehurst-Katastrophe und Friedrichshafen / Hartmut Semmler	38
Zurück am Himmel über Süddeutschland: der Europa-Park-Zeppelin / Andrea Fischer	42
75 Jahre Zeppelin Konzern: Rückblick auf eine besondere Unternehmensgeschichte mit klarer Botschaft / Daniel Wiesheu	44
Zeppelin-Fotografie im Fokus. Zeppelin-Kalender und Katalog zur aktuellen Wechselausstellung Bild und Macht / Barbara Waibel	46

Impressum

Herausgeber:

Freundeskreis zur Förderung des
Zeppelin Museums e. V., Friedrichshafen
Postfach 1448, 88004 Friedrichshafen
E-Mail: post@freundeskreis-zeppelin.de
Internet: www.freundeskreis-zeppelin.de

Bankverbindung:

Sparkasse Bodensee
IBAN DE02 6905 0001 0020 1300 19
BIC SOLADES1KNZ

Verantwortlich für den Inhalt:

Der Vorstand des Freundeskreises zur Förderung des Zeppelin Museums e. V. Friedrichshafen. Beiträge anderer Verfasser müssen nicht in jedem Fall mit der Meinung des Herausgebers übereinstimmen.

Redaktion: Barbara Waibel
Lektorat: Barbara Waibel, Laura Jäger
Layout: Ka-Wi Schindele, Tettngang
Druck: Siegl Druck & Medien GmbH & Co. KG, Friedrichshafen
Auflage: 1.150 Stück
ISSN: 2940-2387

Schutzgebühr: € 3,00 · für Vereinsmitglieder kostenlos

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers.

Redaktionsschluss für den Zeppelin-Brief Nr. 89 (01/2026): 15. April 2026

Besuchen Sie unsere homepage: www.freundeskreis-zeppelin.de

Hermann Schulze und die letzte Fahrt von LZ 35

Mein Großvater Hermann Schulze (1887-1977) erlebte den militärischen Einsatz von Heeresluftschiffen im Ersten Weltkrieg als Flugingenieur, Ausbilder und zuletzt als Hafenkommendant in Königsberg/Pr. Ab Oktober 1913 diente er als Fahringenieur auf verschiedenen Luftschiffen – zunächst auf Z VI und nach Kriegsbeginn auf LZ 35, LZ 72, LZ 87, LZ 107 und LZ 103. Hochdekoriert beendete er im August 1917 seine militärische Laufbahn als Leutnant der Reserve.

Nach dem Abschluss einer kaufmännischen Realschule hatte der abenteuerlustige und technikbegeisterte Hermann zunächst beschlossen, zur See zu fahren. Ab 4. Mai 1906 bis 16. September 1908 diente er vom Heimathafen Hamburg aus als Maschinisten-Assistent auf verschiedenen Dampfschiffen. Am 1. Oktober 1908 meldete sich Hermann Schulze schließlich als „Einjähriger“ beim Truppenteil II (Maschinisten-Kompanie) der Werftdivision Wilhelmshaven. Am 18. September 1909 wurde er zum Maschinen-Maat befördert und am 30. September 1909 als Marine-Ingenieur-Applikant d. Reserve entlassen. Er wechselte zum Automobilwerk Hering & Richard in Ronneburg, wo der legendäre LKW Rex-Simplex gebaut wurde. Ab Oktober 1910 arbeitete er als Vertragsingenieur bei den Luftschiffbatalionen 2 und 4.

Das erste Luftschiff, auf dem mein Großvater schon während der Bauzeit als Flugingenieur diente, war Z VI. Kurz nach Kriegsbeginn fuhr es unter einer anderen Besatzung den ersten Luftangriff auf Lüttich im neutralen Belgien. Durch Beschuss schwer beschädigt, havarierte es in den Morgenstunden des 6. August 1914 am Schneeberg bei Walberberg. Hermann Schulze leitete die Bergungsaktion.

Die intensivsten Erlebnisse meines Großvaters als Fahringenieur folgten in seiner Zeit auf LZ 35, einem Luftschiff, bei dem er ab Anfang Dezember 1914



Hermann Schulze als Heeresluftschiffer.

die Bauaufsicht in der Luftschiffwerft und die Motorenabnahme bei Maybach leitete. In einem vermutlich 1936 verfassten Bericht hielt er seine Erlebnisse mit diesem Luftschiff fest: „Am 20. Januar erfolgte die Überführungsfahrt von Friedrichshafen nach dem Kölner Luftschiffhafen, der von der OHL [Oberste Heeresleitung; Anm. d. Verf.]

vorläufig als Heimathafen für uns bestimmt worden war. Der greise Graf Zeppelin ließ es sich zu jener Zeit nicht nehmen, jedesmal, wenn ein neues Schiff den Bauhafen verließ, persönlich zum Start zu erscheinen, Schiff und Besatzung seine Glückwünsche mit auf den Weg zu geben und es schließlich mit einem 3fachen Hurrah auf die Reise zu schicken.“

Es folgt die Beschreibung von Übungsflügen, in denen das Luftschiff technisch optimiert und Bombenabwürfe geübt wurden, sowie von vier Angriffsfahrten unter der Leitung von Hauptmann Hans Masius: auf Dünkirchen, vom Luftschiffhafen Köln aus, und – nach Überführung zum inzwischen fertig gestellten Kriegshafen Gontrode – auf London. Beide mussten wegen schlechtem Wetter abgebrochen werden. Der Angriff auf Paris (20. März 1915, zusammen mit Z X) war hingegen militärisch erfolgreich. Als letztes schildert mein Großvater die letzte Fahrt von LZ 35 auf Poperinghe – Cassel – Hazebroek am 12./13. April 1915, der in den Fakten mit dem Bericht des Kommandanten Hauptmann Hans Masius, im Aeronauticum Nordholz, übereinstimmt. Hermann Schulze berichtet: „Am 12. April 1915 hatte die OHL das Schiff der 4. Armee unter Herzog



Hermann Schulze in der hinteren Motorgondel von LZ 35, 1915.

Albrecht von Württemberg für einen wichtigen Auftrag zur Verfügung gestellt. St. Omer in Nordfrankreich, Hauptsammelplatz der englischen Truppen, mit Bomben belegen, lautete der Befehl. Das Schiff liegt fahrbereit in der Halle; die Hallentore sind geöffnet, und eben soll das Aushallen beginnen, da trifft vom großen Hauptquartier eine Chiffre-Depeche ein, die das Angriffsziel verbietet, weil – man höre und staune – der englische König zurzeit in St. Omer weilt. Mit einer gehörigen Portion Wut im Leib wird schnell Ersatz gesucht. Agenten-Nachrichten zufolge sind die bekannten Truppen-sammelplätze Poperinghe, Cassel und Hazebroek in Flandern dicht mit indischen Truppen belegt. – Also heran.“

LZ 35 startet in Gontrode um 22.10 Uhr. Als es die Frontlinie bei Ypern erreicht, wird es mit Maschinengewehren schwer beschossen. „Während unser I.O. [1. Offizier; Anm. d. Verf.] sich an seinen Ostereiern zu schaffen macht und die Zünder einschraubt, die Abwurfklappen öffnet und ich mich gerade auf dem Weg zur hinteren Gondel befinde, pfeifen MG Kugeln durch das Gerippe, hie und da klirrt es und schon höre ich von achtern her Stimmen. Der Öltank der Maschine 3 ist angeschossen und beginnt auszulaufen. Schnell eine Bandage herum und der Schaden ist geheilt, nicht ohne dass ein erhebliches Quantum Öl durch den Laufgang in die hintere Gondel gelaufen ist und sich dort insofern sehr unangenehm bemerkbar macht, dass man sich kaum auf den Beinen halten kann.“

Obwohl das Luftschiff schwer beschädigt ist und sinkt, wird beschlossen, den Angriff durchzuführen. „Poperinghe liegt vor uns; wenn wir hier schon einen Teil unserer Bomben loswerden, wird das Schiff besser zu halten sein. Hell sind die Straßen erleuchtet. Die Nacht ist sternenklar, wir sind 2.000 Meter hoch und sehen mit unseren Nachtgläsern, dass unsere Bomben gut liegen. Und weiter geht's in schneller Fahrt nach Hazebroek, das ebenfalls beworfen wird und dann nach Cassel. Die genannten 3 Orte liegen ziemlich dicht beieinander. Hier fallen die letzten 600 Kilo, die, wie wir gut beobachten können, mächtig aufräumen.“



Hermann Schulze (rechts) mit weiteren Besatzungsmitgliedern in der Gondel von LZ 35.

Der belgische Historiker Luc Vanacker hat diese Angriffsfahrt von LZ 35 recherchiert. Er wertete zahlreiche Quellen inklusive einer Reihe von Augenzeugenberichten aus. Seine Ergebnisse publizierte er in einem Aufsatz „De laatste vlucht van de LZ 35“ (Der letzte Flug der LZ 35), der 2008 in „Shrapnel“, einer Publikation der Western Front Association, erschien (aus dem Flämischen übersetzt): „Wir können also schlussfolgern, dass in der Nacht vom 12. auf den 13. April 1915 ein [englisches; Anm. d. Verf.] Lager außerhalb von Vlamertinge, der Scherpenberg und Belle bombardiert wurden, aber nicht Poperinghe oder Hazebroek. Die Besatzung der LZ 35 hatte eindeutig die Orientierung verloren. Lag das an den Beschüssen beim Überfliegen der Front, am Nordostwind oder an einer Kombination aus beidem? Das lässt sich heute nicht mehr feststellen.“

[...] Wenn man sich die Karte mit der vermuteten und der tatsächlichen Route ansieht, stellt man fest, dass sie leicht von ihrer Route abgewichen sind und daher möglicherweise Vlamertinge und Belle für Poperinghe und Hazebroek gehalten haben.“

Der völlig überraschende Angriff eines Luftschiffs auf das flandrische Belle (heute Bailleul) muss bei der Bevölkerung Angst und Schrecken ausgelöst haben. Luc Vanacker fand einen Artikel in der nordfranzösischen Zeitung „L'Indépendant du Pas-de-Calais, Journal politique, littéraire, commercial et industriel“ vom Montag, dem 19. April 1915 (aus dem Französischen übersetzt): „In der Nacht vom 12. auf den 13. April um 11:35 Uhr überflog ein Zeppelin Belle im Zickzackkurs. [...] Leider gab es mehr als nur Sachschäden. Eine Bombe fiel in die Molenstraat und zerstörte zwei Arbeiterhäuschen.“

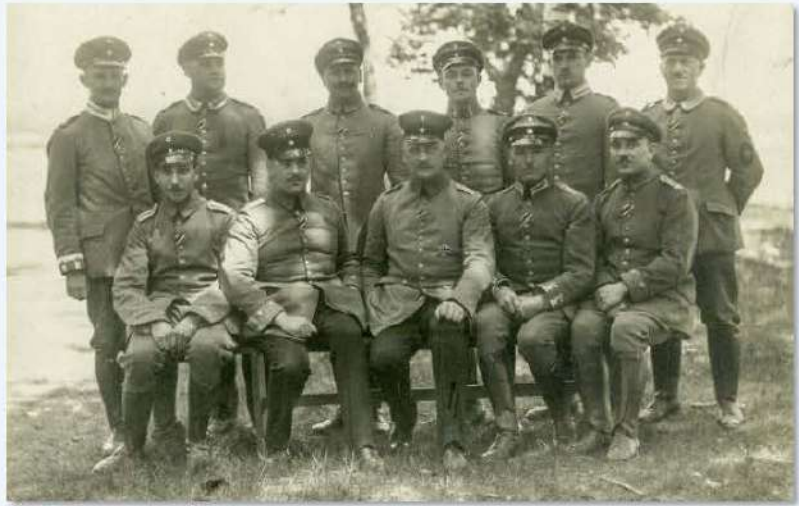


Frühstück in der Gondel des LZ 35 nach dem Absturz.

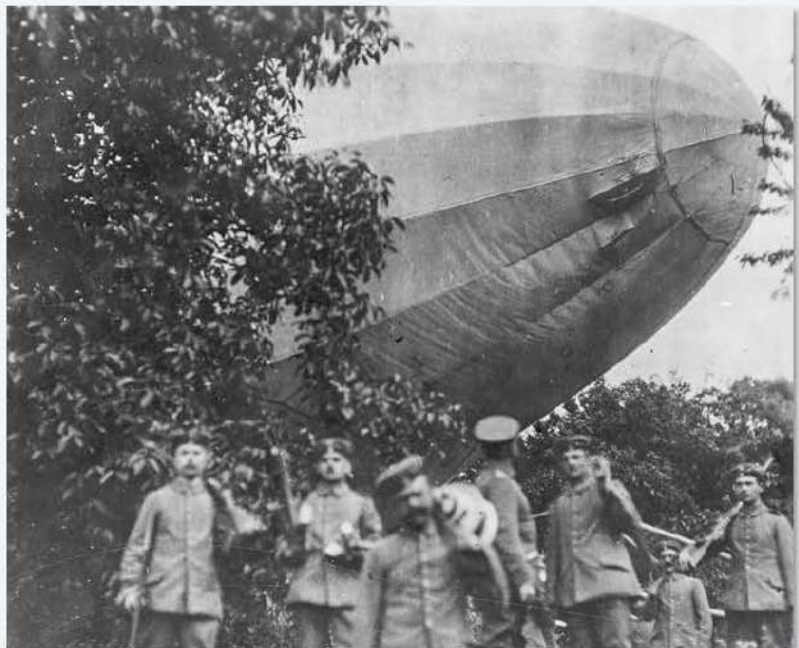
Ein wenige Monate altes Baby wurde mit seiner Wiege auf ein Haus auf der anderen Straßenseite geschleudert. Das Kind war auf der Stelle tot. Eine 21-jährige Frau, die als Flüchtling in Belle lebte, wurde unter den Trümmern begraben. Eine 80-jährige Frau, Madame Pardieu, kam ebenfalls ums Leben. „Les Boches“ haben eine weitere grausame Tat begangen: Sie haben ein Baby und zwei Frauen getötet!“

Zum Zeitpunkt der Angriffe ist LZ 35 bereits, wie Hermann Schulze berichtet, schwer beschädigt: „Mit wachsender Besorgnis hatten wir schon während des letzten Angriffes festgestellt, dass trotz der Entlastung um 1.600 Kg Bomben und trotz des Betriebsstoffverbrauchs das Schiff immer weiter sinkt. Wir sind stark hecklastig und eine schnell durchgeführte Zellenrevision ergibt, dass 5 Zellen stark laufen. Der geplante Heimweg über den Kanal nach Ostende – um die Front zu umgehen – wird unmöglich. Also muss der nächste Weg gewählt werden, wenn wir noch hinter unsere Front kommen wollen. Dieser aber führt direkt über die Hölle von Ypern, also Kurs dorthin. Das Feuer, das inzwischen etwas nachgelassen hatte, setzt mit dem Näherkommen an die Front mit größerer Heftigkeit ein [...] Als die beiden am gegenseitigen Mündungsfeuer erkennbaren Fronten überschritten werden, beträgt die Fahrhöhe nur noch 1.600 Meter. Zwar funken die Engländer noch kräftig hinter uns her, aber vor der Gefangenschaft ist die Besatzung gerettet, wenn auch der Hafen nicht mehr erreicht werden kann.“

Das Luftschiff gerät in extreme Schräglage. Nun fällt auch noch der vordere Motor aus, das Schiff verliert 500 kg an dynamischer Hubkraft und sinkt immer schneller. Es folgen dramatische Szenen. Alles entbehrliche Material wird über Bord geworfen: „Maschinengewehre, Munition, Reserveteile, die beiden großen Landungstau fliegen heraus; zum Durchsägen der Aluminiumstreben, die den 80 Kg schweren Kühler stützen, ist keine Zeit mehr, also ein paar wuchtige Schläge mit dem Bordbeil und der Kühler saust in die Tiefe. Maschinist Bösche gibt sich daran, die Motorzylinder abzubauen.



Die Besatzung des LZ 35.



LZ 35 nach dem Absturz.



Abwracken des LZ 35 nach dem Absturz.



Erkennungsmarke von H. Schulze. (Privatbesitz)



Ehrenpokal für Hermann Schulze. (Privatbesitz)

Die in der hinteren Gondel überflüssigen Leute werden nach vorne geholt, um das Hinterschiff zu erleichtern, und die MG-Schützen von der Plattform heruntergerufen, damit sie bei dem unvermeidlichen bevorstehenden Aufprall nicht herabgeschleudert werden.“ Doch LZ 35 sinkt weiter, auch die hinteren Motoren fallen aus und man hört, wie Benzin durch einen angeschossenen Kraftstoffbehälter in die hintere Gondel regnet. Die Luft ist geschwängert von Benzindunst und Gas. Eine Explosion beim Aufprall scheint unvermeidbar, doch der Besatzung macht noch größere Sorgen, dass das schwerstbeschädigte Schiff vom Ostwind zurück Richtung Front getrieben wird.



Hauptmann Masius

Die folgenden Minuten schildert mein Großvater sehr eindrucksvoll. Man kann sich vorstellen, welche Ängste die Männer ausstanden. Nicht ohne Grund, denn 40% der Luftschiffmannschaften kamen im Ersten Weltkrieg ums Leben. „Die Schlachtlinie in bedenklicher Nähe vor uns, um uns stockfinstere Nacht, nur in der Gondel verbreiten die wenigen Instrumentenlämpchen ein blassblaues magisches Licht. Immer steiler stellt sich das Schiff, sodass wir mehr an den Streben hängen als stehen, und in dem Augenblick, als der Höhensteuermann brüllt „Achtung, festhalten – Landung!“ Ein gewaltiges Krachen und Splintern im Achterschiff, dann senkt sich die vordere Gondel weiter, einige Kiefernstämme fegen wie Lanzen dem Schiff in den Bauch, die Gondel sitzt jetzt fest,



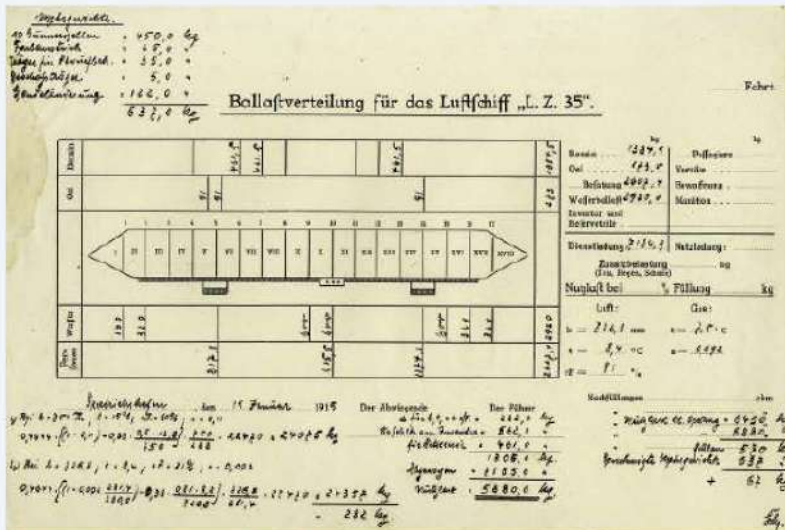
Ausschnitt aus einer Goldschlägerhautzelle von LZ 35.

die Gondelstreben brechen, der nachsackende Schiffskörper drückt auf die Gondel, sodass wir wie in einer Mausefalle sitzen, federt aber wieder hoch – dann tiefe Stille.“ Die gefürchtete Explosion ist ausgeblieben und wie durch ein Wunder ist niemand verletzt. Es ist 1:50 Uhr und sehr kalt. Eine Flasche Boonekamp aus der Bordapotheke ist heil geblieben und dient nun der Beruhigung der Nerven.

Nach einer Ruhepause wird beschlossen, die nähere Umgebung zu erkunden, denn die Mannschaft hat keine Ahnung, wo sie sich befindet. „Nach Verabredung einiger Pfeifen- und Schuss-Signale macht sich unser IO. mit 3 Steuerleuten unter Mitnahme des kleinen Kompass, Taschenlampen und Karten zu einem Patrouillengang gegen Westen auf die Beine, während ich mit



LZ 35 vor der Paris-Fahrt.



Ballastverteilung für das Luftschiff LZ 35.

2 meiner Maschinisten die nähere Umgebung abstreife. Nachdem wir nichts Verdächtiges entdeckt, und uns vorsichtig an ein kleines Gehöft herangepircht haben, wird der Bauer herausgetrommelt. Zunächst etwas mürrisch ob dieser unliebsamen Störung, wird er bald etwas freundlicher und erklärt, dass wir uns in der Nähe von Aeltre befinden.“ Bei Tageslicht wird deutlich: Das Luftschiff ist schwer beschädigt und in der Mitte eingeknickt, das Heck liegt hoch auf den Bäumen. Dennoch wird beschlossen, LZ 35 behelfsmäßig zu reparieren, um es nach Gontrode zu überführen. „In Aeltre lagen sächsische Landwehr und Breslauer Kürassier in Ruhe, die uns von ihren Kommandeuren sofort bereitwillig zur

Hilfeleistung zur Verfügung gestellt wurden. Bald traf auch der herbeigerufene Schiffspflegetrupp mit Gerätewagen aus Gontrode ein.“ Die Außenhülle ist so weit repariert, dass mit dem Befüllen mit Gas begonnen werden kann, als der Wind auffrischt und eine besonders heftige Böe das Schiff erfasst. „[...] die Taue rissen wie Zwirnsfäden und unter Krachen, Bersten und Splintern wurde das Schiff seitwärts von den Bäumen herabgedrückt. Was nun noch übrig war, war ein unentwirrbarer Berg von geknickten Trägern, Streben und Spanndrähten.“ Das gesamte Luftschiff wurde innerhalb von kaum mehr als einem Tag zurückgebaut und das Material nach Gontrode zur Wiederverwertung abtransportiert

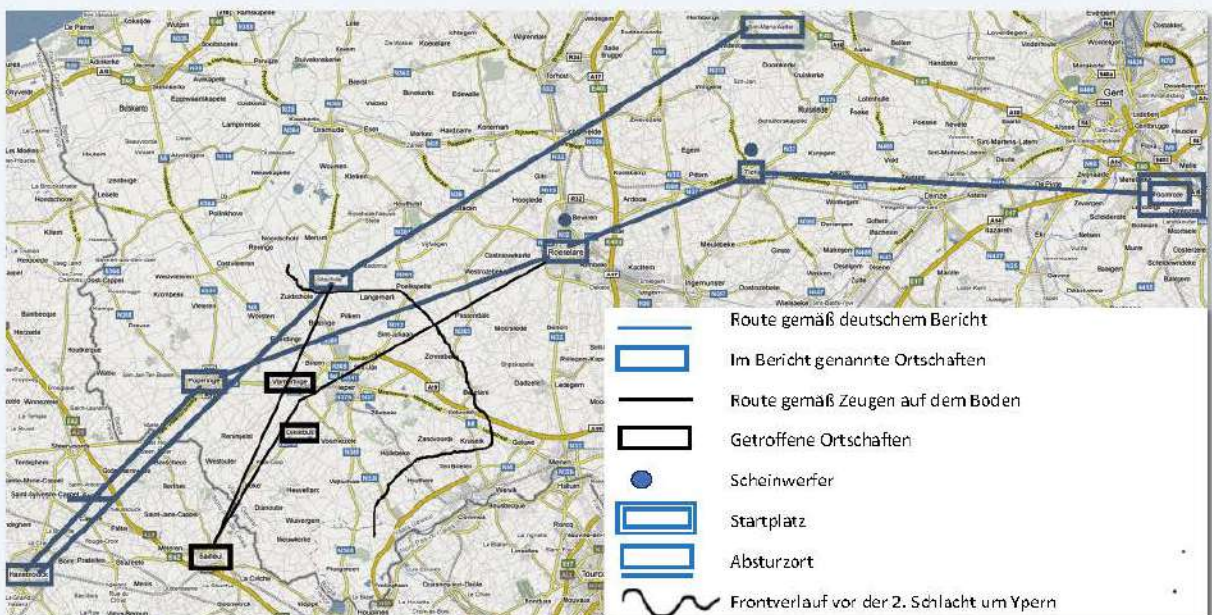
– damit hatte mein Großvater ja schon Erfahrung (Z VI). Wenige Tage später wurde die Luftschiffhalle in Gontrode von englischen Fliegern bombardiert. LZ 35 wäre also auch ohne den Absturz in Aeltre zerstört worden.

Kurioserweise erhielt Hermann Schulze für die letzte Irrfahrt von LZ 35, die mit der Zerstörung des Luftschiffs endete, eine der seltensten Auszeichnungen des Ersten Weltkriegs: einen silbernen Thor-Pokal, der ihm am 16. Januar 1919, zwei Monate nach Kriegsende, verliehen, aber erst im April 1919 als Wertpaket zugeschickt wurde, begleitet von einem Einschreiben der „Inspektion der Luftschifftruppen“: „Euer Hochwohlgeboren ist vom kommandierenden General der Luftstreitkräfte für die Angriffsfahrt L.Z. 35 auf Poperinghe am 13.4.15 der Ehrenbecher verliehen worden. Der Becher geht mit gleicher Post als Wertpaket ab. Die Urkunde über die Verleihung des Bechers liegt bei. Ich bitte um Empfangsbestätigung.“

Dies war für meinen Großvater, der zu diesem Zeitpunkt bereits als Ingenieur bei Opel in Rüsselsheim tätig war, der Schlusspunkt seiner Zeit als Luftschiffer.

Anne C. Repnow

Fotos Zeppelin Museum Friedrichshafen



Rekonstruierte Flugroute des LZ 35, von Johan Vanbeselaere.