



Götz Ulrich Penzel  
Verkehrsmuseum Dresden

# EIN LEBEN FÜR DIE LUFTFAHRT

Hermann Wilhelm Ludwig Moedebeck  
(1857–1910)

# EIN LEBEN FÜR DIE LUFTFAHRT

Hermann Wilhelm Ludwig Moedebeck  
(1857–1910)

Götz Ulrich Penzel  
Verkehrsmuseum Dresden

Sandstein Verlag



# INHALT

7 Einleitung

11 Aufwachsen und erste Kontakte mit der Luftschiffahrt

17 Karrierestart, Luftschiffahrt und die Liebe

22 [Der Berliner Verein für Luftschiffahrt](#)

28 Die Luftschiffer-Abteilung

39 Privatleben und militärischer Werdegang

43 [Moedebecks Hochzeit](#)

51 Ein Netzwerker seiner Zeit

60 [Die Zeppelin-Luftschiffe](#)

66 Illustrierte Aeronautische Mitteilungen

72 [Luftschifferkarten](#)

76 Das Gordon-Bennett-Rennen der Lüfte 1908

88 [Die Internationale Luftschiffahrt-Ausstellung](#)

93 Der Privatier, die Luftschiffahrt und letzte Pläne

107 Epilog

114 Literaturverzeichnis

116 Personenregister

118 Bildnachweis

119 Danksagungen

120 Impressum



# EINLEITUNG

Museen mit ihren Sammlungen sind neben Archiven und Bibliotheken Gedächtnisorte der Menschheit. Hier wird kulturelles Erbe bewahrt und erforscht. Doch nur ein Bruchteil der Objekte, die sich in den Museumssammlungen befinden, kann ausgestellt werden. Der weitaus größte Teil ist hingegen meist eingelagert und befindet sich, unzugänglich für die Öffentlichkeit, in den Depots der Museen. In den letzten Jahren rückten die Sammlungsbestände jedoch zunehmend in die Aufmerksamkeit kulturpolitischer Akteure, wodurch die Museen nun vermehrt dazu übergehen, diese Bestände der interessierten Öffentlichkeit in unterschiedlichen Formen zu präsentieren. Oft geschieht dies in digitaler Form oder, wie im vorliegenden Fall, als Buch.

Weitgehend unbekannt ist, dass auch das Verkehrsmuseum Dresden neben vielen Exponaten, wie interessanten Großobjekten und Modellen, einen beträchtlichen Bestand an Archivalien besitzt. Diese sogenannte Verkehrsgeschichtliche Dokumentation umfasst unzählige technische Zeichnungen, Postkarten, Fotografien, Urkunden, oder auch schriftliche Nachlässe. Einer dieser schriftlichen Nachlässe stammt von dem Luftfahrtpionier Hermann Wilhelm Ludwig Moedebeck und gibt einen umfangreichen Einblick in die Frühzeit der Fliegerei in Deutschland um die Jahrhundertwende.

Porträt Hermann Wilhelm Ludwig Moedebeck, undatierte Aufnahme. Eine der wenigen Fotografien von Moedebeck in ziviler Kleidung.



Moedebeck war ein begeisterter Befürworter und Förderer der Luftfahrt und einer ihrer wichtigsten Wegbereiter. Sein Interesse galt dem gesamten Spektrum der Fliegerei. Ob Ballon- und Luftschiffahrt oder Flugapparate, fast allem widmete er seine Aufmerksamkeit. Doch obwohl er in seinem Leben der Luftfahrt wichtige Impulse gab, ist er bis heute nur wenigen Fachleuten bekannt.

Das Verkehrsmuseum Dresden nimmt daher den 110. Todestag zum Anlass, um das facettenreiche Leben Moedebecks nachzuzeichnen und seine Lebensleistung zu würdigen.

**D**er Autor beschäftigt sich schon seit Längerem intensiv mit dem Nachlass Moedebecks. Je tiefer er in die Materie eintauchte, desto faszinierter war er von dem Menschen, der Berufssoldat, Luftschiffer, Lobbyist, Publizist und Netzwerker in einer Person war.

Das vorliegende Buch dokumentiert anhand von Briefen, Fotografien und zeitgenössischen Dokumenten aus dem Bestand des Verkehrsmuseums Dresden erstmals das Leben dieser wichtigen Persönlichkeit der Luftfahrt. Gleichzeitig gewährt es dabei Einblick in die Zeit der Belle Époque, eine Zeit, die von Umbrüchen, technischem Fortschritt, Erfindungsgeist, Globalität und dynamischer kultureller Entwicklung geprägt war.

In fünf Kapiteln wird das Leben Moedebecks nachgezeichnet. Acht Unterkapitel zu ausgewählten Themen lassen tief in die Frühzeit der Fliegerei eintauchen, die so viele Menschen faszinierte. Anhand von unzähligen bislang unerschlossenen oder zu meist nicht im Zusammenhang ausgewerteten Quellen und historischen Abbildungen entsteht ein facettenreiches Bild der Karriere dieses renommierten, jedoch allzu lange unerforschten deutschen Luftfahrt-pioniers. Trotz intensiver Recherche bleiben einige letzte biographische Lücken bestehen. Es bleibt zu hoffen, dass diese in Zukunft geschlossen werden können.



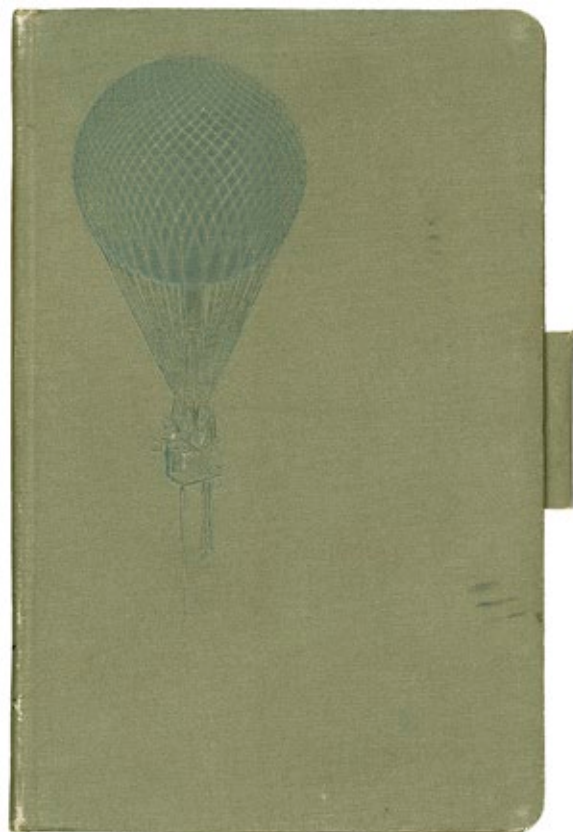
»Wir haben viel an ihm verloren. Einen Mann, der mit ganzer Begeisterung, unbekümmert um seine Person, sich selbst mit voller Wucht für seine Ideen einsetzte. Einen Mann, der Ideen hatte, die nicht nur für den Tagesbedarf da waren, sondern die weit der Zeit vorausseilend den Weg ebnen sollten für eine spätere, hochentwickelte Luftschiffahrt.« So heißt es in einem der zahlreichen Nachrufe auf Hermann Wilhelm Ludwig Moedebeck, der am 1. März 1910 im Alter von 52 Jahren verstarb.

# KARRIERESTART, LUFTSCHIFFFAHRT UND DIE LIEBE



Nach Moedebecks Vorschlag, Ballone zur Zielerkennung einzusetzen, machte er viele weitere Verbesserungsvorschläge, die ihm Anerkennung einbrachten. Im Oktober 1883 wurde er zu den technischen Instituten des Militärs bzw. der Artillerie nach Spandau abkommandiert, was Moedebeck als Würdigung seiner kreativen Anregungen empfand. In Spandau konnte er ein Dreivierteljahr lang seinen Wissenshorizont erweitern.

Der 1400 Kubikmeter große Ballon »Barbara« der Luftschiffer-Abteilung, mit dem Moedebeck auf dem Gut der von Mandels landete. Dieses Foto entstand 1885. Am Korb stehen Premier-Lieutenant von Tschudi, Seconde-Lieutenant Moedebeck und Seconde-Lieutenant vom Hagen (v.l.n.r.).



Auch seinem Plan, dem Deutschen Verein zur Förderung der Luftschiffahrt beizutreten, konnte er nun vor Ort in Berlin nachgehen. Er schrieb an den Vereinsvorstand, dass er gerne beitreten würde, sofern ihm die Mitglieder und Absichten des Vereins zusagen würden. Der Schriftführer lud ihn zur nächsten Vereinssitzung am 24. November 1883 ein. Moedebeck war seiner »militärischen Gewohnheit gemäss« bereits vor Sitzungsbeginn in dem fast noch leeren Hotelsaal. Er war erfreut, unter den Mitgliedern weitere Offiziere anzutreffen. Zu Beginn wurde er der Sitzung als neues Mitglied vorgeschlagen und am Schluss der Sitzung sofort aufgenommen. Damit war, wie Moedebeck in seinen Erinnerungen »Aus meinem Luftschifferleben« hochgestimmt schreibt: »der erste Schritt getan!«

Seine Vorgesetzten wurden auf sein Interesse für die Luftschiffahrt aufmerksam und versetzten ihn nach Berlin, wo eine neue Einheit aufgebaut werden sollte. Mit seiner zum 1. Juni 1884 erfolgten Abkommandierung zu diesem neu gegründeten Ballon-Detachement nahm seine militärische Laufbahn eine ungeahnte Wendung. Detachements waren für besondere Aufgaben vorgesehene Truppenabteilungen. Moedebeck erlernte hier in der Luftschiffer-Abteilung, trotz schwierigster Gegebenheiten (vgl. Ka-

Bestätigung der Qualifikation Moedebecks als Ballonführer.

Selbstgemalte Postkarte von Ella und Hermann Moedebeck mit Neujahrsgrüßen für 1890 an Familie von Mandel.

pitel: Die Luftschiffer-Abteilung), das Ballonfahren. 1886 erhielt er die Qualifikation zum Ballonführer. Neben diversen weiteren Fertigkeiten vertiefte Moedebeck auch seine Fremdsprachenkenntnisse.

Moedebeck befasste sich so intensiv mit der neuen Materie, dass sein Kommandant Franz Buchholtz ihn bereits in seinem ersten Jahr im Ballon-Detachement aufforderte, ein Handbuch der Luftschiffahrt zu schreiben. Dieses erschien 1886 unter dem Titel »Handbuch der Luftschiffahrt mit besonderer Berücksichtigung ihrer militärischen Verwendung« beim Erwin Schloemp Verlag in Leipzig. Auch wenn das Buch mangels praktischer Erfahrungen nicht allumfänglich fachlich Auskunft geben konnte, Moedebeck hatte bis zu dem Zeitpunkt erst etwa zehn

eigene Ballonfahrten absolviert, war es das erste deutschsprachige Handbuch über die noch junge Disziplin der Luftschiffahrt überhaupt. Zu Buchholtz unterhielt Moedebeck im Übrigen eine lebenslange kameradschaftlich-freundschaftliche Beziehung.

Doch nicht nur die Luftschiffahrt bewegte den Junggesellen Moedebeck besonders, sondern bald auch eine junge Frau, die er auf kuriose Weise kennenlernte. Am 16. Juli 1886 stieg er morgens um 4.10 Uhr mit einem Mitfahrer in Berlin mit dem Ballon »Barbara« der Luftschiffer-Abteilung zu einer Fahrt auf. Die in Mitteleuropa oft vorherrschende westliche Windströmung trieb Moedebeck mit dem Ballon Richtung Osten. In der Nähe von Klein Dammer (heute Dąbrówka Mała, Polen) auf einem Feld des Ritterguts der Familie von Mandel musste er nach einer Fahrtzeit von fünf Stunden und





35 Minuten landen. Zu jener Zeit sorgten Ballone und andere Luftfahrzeuge immer für Erstaunen und Begeisterung. Sie waren eine Attraktion, besonders in den ländlich geprägten Gegenden. So wird es auch an diesem Tag gewesen sein. Auf jeden Fall wurde Moedebeck, nachdem er seinen Ballon gesichert hatte, vom Hauptmann a. D. und Rittergutbesitzer Max von Mandel zum Mittagessen eingeladen, dem auch die übrige Familie beiwohnte. Neben ihrer Mutter und ihren Geschwistern lauschte auch die älteste Tochter Ella Clara Henriette Antonie den Berichten des jungen Offiziers. Ella von Mandel und Hermann Moedebeck waren sich äußerst sympathisch und fanden sofort Gefallen aneinander. Es wird kolportiert, dass Moedebeck in den folgenden Jahren noch mehrmals mit dem Ballon in Klein Dammer gelandet sei. Moedebeck war vielleicht der einzige Liebende, der seiner Braut auch im Wortsinn schreiben konnte: »Ich fliege in deine Arme!« Und Ella sah in Moedebeck von Anfang an buchstäblich »ein Geschenk des Himmels«.



Glückwunschkarte zu Moedebecks 29. Geburtstag von ehemaligen Kameraden des Schlesischen Fußartillerie-Regiments Nr. 6 aus Glogau (Niederschlesien).

Im selben Jahr, am 13. November 1886, wird Moedebeck zum Premier-Lieutenant ernannt. Auch wird er bald für einige Wochen zur Artillerie-Schieß-Versuchskommission bei Jüterbog versetzt, um durch Beschuss zerstörte Objekte zu fotografieren. Diese Erfahrung war für ihn lehrreich, um den zerstörerischen Effekt der Granaten einerseits, und den Wert der deutschen Befestigungsanlagen andererseits einschätzen zu können.

Der Teller stammt aus Frankreich (um 1880) und nimmt Bezug auf den Deutsch-Französischen Krieg 1870/71. Die Karikatur wurde von dem belgischen Karikaturisten Draner alias Jules Renard gezeichnet. Moedebeck wurde ein »feiner Humor« nachgesagt, wofür u. a. viele humoristische Zeichnungen, Postkartenmotive und auch dieser Teller sprechen, die er besaß.



Im Winter 1887 studierte er dann ein Semester Meteorologie bei Professor Wilhelm von Bezold an der Friedrich-Wilhelms-Universität in Berlin.

Im selben Jahr erschien von ihm erneut eine Publikation, eine Broschüre unter dem Titel »Die Luftschiffahrt in ihrer neuesten Entwicklung« im Berliner Verlag E. S. Mittler & Sohn. Grundlage dieser Veröffentlichung war Moedebecks Vortrag zugunsten der Königin-Luise-Stiftung in Berlin. Die 1811 gegründete Stiftung ist eine der ältesten privaten Bildungseinrichtungen im deutschen Raum und beruhte auf bürgerlichem Engagement. Die Kernidee der Stiftung lag in der Förderung von jungen Frauen und Mädchen aus mittellosen Familien, um sie mit einer soliden Bildungsbasis zu versehen. Ein Teil vom Verkaufserlös der Broschüre ging an die Stiftung. Ein Rezensent urteilte

über den Inhalt der Broschüre: »Diese kleine Schrift giebt ein recht instructives Bild von dem gegenwärtigen Stande der Luftschiffahrt [...] Er behandelt in unbefangenen urtheilender Weise die Bestrebungen zur Herstellung lenkbarer Luftschiffe, berichtet dabei manche stark verbreiteten Irrthümer und lässt was besonders hervorgehoben werden muss – den deutschen, viel zu wenig beachteten Erfinder Paul Haenlein zur verdienten Ehre kommen, die beigegebenen Zeichnungen stellen in ihrer Mehrheit Dinge dar, welche in Fachkreisen bekannt sind, indessen dürften einzelne derselben auch hier neue Erscheinungen sein.«

# PRIVATLEBEN UND MILITÄRISCHER WERDEGANG

Im Dezember 1888 erhielt Moedebeck seine erste Auszeichnung, das Ritterkreuz des österreichischen Franz-Josef-Ordens, verliehen.

Trotz seiner beruflichen Erfolge und der intensiven Beschäftigung mit der Thematik Luftschiffahrt waren seine Gedanken oft bei Ella von Mandel in Klein Dammer. Der Wunsch, seine geliebte Ella fest an seiner Seite zu haben, wuchs. So kam es nach etlichen Treffen der beiden, bei einem Aufenthalt Ellas in Berlin, Ende Februar, Anfang März 1889, zur Verlobung. Die Hochzeit folgte wenige Monate später, am 1. August, und fand auf dem heimatischen Gut der von Mandels in Klein Dammer statt, dort, wo Hermann Moedebeck einst mit dem Ballon zufällig gelandet war und Ella kennenlernte. Ihre gemeinsame Hochzeitsreise führte sie

*Meine Verlobung mit Fräulein  
Ella von Mandel, Tochter des  
Hauptmanns a. D. und Ritterguts,  
besitzers von Mandel und seiner  
Frau Gemahlin, geborenen Walleiser,  
beehre ich mich ergebenst anzuzeigen.*

*Moedebeck  
Premier-Lieutenant  
der Luftschiffer-Abtheilung.*

Verlobungsanzeige von  
Hermann Moedebeck und  
Ella von Mandel, 1889.



in die mondäne Kurstadt Wiesbaden, das sogenannte Nizza des Nordens. Dass sie sich ausgerechnet für eine Kurstadt entschieden, war der Tatsache geschuldet, dass Moedebeck sich kurz vorher bei einer stürmischen Ballonfahrt verletzt hatte und nun Erholung benötigte.

So glücklich er im Privaten mit Ella war und so sehr er sich über die berufliche Anerkennung freute, so schien ihn seine berufliche Situation dennoch nicht ganz auszufüllen. Hinweise dafür sind in

Reisepass von Hermann  
und Ella Moedebeck,  
ausgestellt am 9. Oktober  
1890. Die Moedebecks  
benötigten den Pass für  
eine Reise nach Russland.

einem kurz verfassten Lebenslauf von 1889 zu finden. Dort schrieb Moedebeck, dass er das »Räderwerk« des Militärs für einige Zeit verlassen wolle, um sich »den militärischen Weitblick zu erhalten«. Aus diesem Grund wollte er an eine Akademie gehen. An wel-



*F. Lanitzky Berlin. W. Behrenstr. 21.*

Das Foto entstand 1889 und zeigt das junge Paar. Ob es sich dabei um ein Verlobungsfoto handelt, ist nicht bekannt.

che und für wie lange ist nirgendwo ersichtlich. Seine Planung scheint allerdings nicht aufgegangen zu sein, vielleicht war er selbst davon abgerückt, denn er blieb weiter im Militärdienst und wurde im Januar 1890 als Premier-Lieutenant wieder zur Fußartillerie, diesmal nach Thorn in Westpreußen, versetzt. Nach den bestehenden Bestimmungen mussten abkommandierte Offiziere vor der weiteren Beförderung an der Reichsgrenze Dienst tun. Thorn war eine der Garnisonen in Deutschland, die eine große Anzahl unterschiedlicher Truppengattungen beherbergte. Zudem war sie aus strategischen Gesichtspunkten eine wichtige Festung an der Grenze zu Russland.

In Thorn fiel Ella das Einleben leicht, da sie mit dem dortigen Festungskommandanten von Lettar und dessen Familie befreundet war. Laut Ella war von Lettar einer der wenigen Vorgesetzten Moedebecks, der damals schon Moedebecks Überzeugung teilte, dass die Luftfahrt zukünftig eine wichtige militärische Rolle spielen würde.

Stühle mit Ballonmotiv, um 1900. Die Stühle aus Eichenholz sind eine interessante – wohl eigens für Moedebeck hergestellte – Einzelanfertigung. Die rustikalen Unterteile wurden mit eher im klassizistischen Stil gehaltenen Rückenteilen kombiniert. Die linke Stuhllehne stellt eine Montgolfière (Heißluftballon) und die rechte eine Chalière (Gasballon) dar.



Metallknauf in Form eines Ballons, um 1900. Der Knauf gehörte zu einer Schranktür oder Kommodenschublade und stammt aus dem Nachlass von Moedebeck.



Bestellkarte für die  
2. Auflage von Moede-  
becks 1895 erschienenem  
»Taschenbuch zum  
praktischen Gebrauch  
für Flugtechniker und  
Luftschiffer«.

Unterzeichneter bestellt durch die Geschäftsstelle  
des Berliner Vereins für Luftschiffahrt  
**„Taschenbuch f. Flugtechniker u. Luftschiffer“**  
von  
Major **Herm. Moedebeck**  
zum Vorzugspreis von 8,— Mk. (anstatt 10,— Mk.)

Name: .....

Datum: .....

Wohnort: .....

 Vorzugspreis gilt nur bis 1. April. 

1891 wurde Moedebeck unter Beförderung zum Hauptmann als Kompaniechef in das Schleswig-Holsteinische Fußartillerie-Regiment Nr. 9 versetzt, diesmal nach Köln. Bis zur Beförderung zum Hauptmann wurden in etwa 15 Dienstjahre benötigt. Moedebeck lag mit 12 Jahren unter dem Durchschnitt, was bis dato vermutlich seinem Einsatz und Engagement geschuldet war.

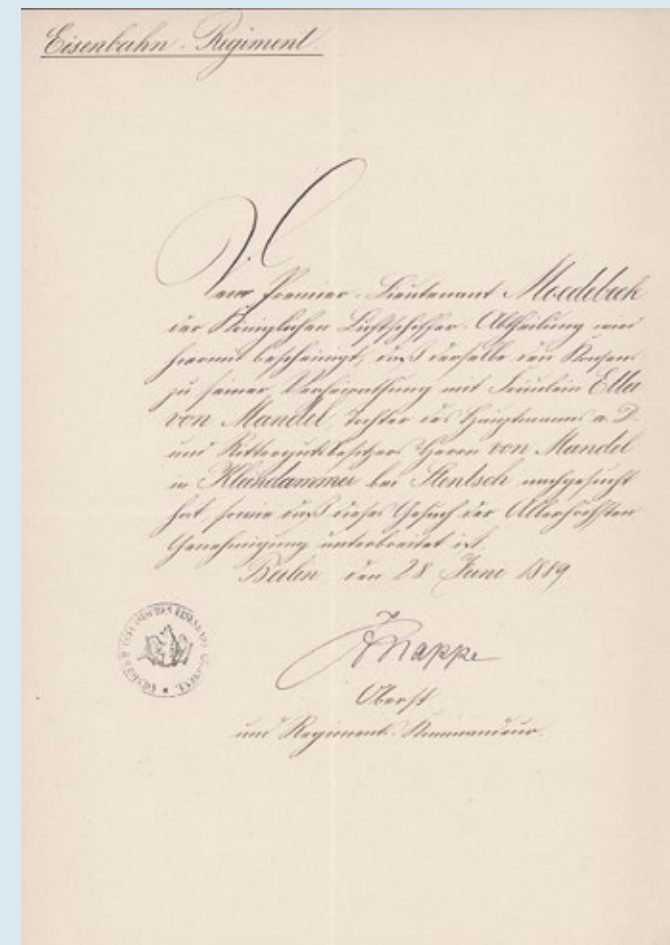
Die Moedebecks gewöhnten sich schnell an das fröhliche Treiben im Rheinland, wozu alljährlich der Kölner Karneval reichlich Gelegenheit bot. 1893 folgte Moedebecks Versetzung nach Ehrenbreitstein. Die Festung Ehrenbreitstein war Bestandteil des Systems der Koblenzer Festungswerke und diente der Sicherung des Mittelrheintals sowie der Sicherung der gesamten Verkehrsinfrastruktur wie Eisenbahntrassen und Flussübergängen bei Koblenz.

Der dortige Kommandant Generalmajor Robert von Wurmb machte Moedebeck allerdings das Leben schwer, weil er keinerlei Verständnis für Moedebecks Passion in Sachen Luftschiffahrt hatte. Er selbst lehnte die militärische Luftfahrt ab.

In diese beruflich unbefriedigende Zeit fiel aber auch ein glückliches Ereignis: die Geburt der Tochter Gisela am 24. August 1893. Neben diesem freudigen Geschehen fand Moedebeck auch wieder Muße zum Schreiben, woraufhin er im Jahr 1895 im Berliner Verlag W. H. Kühl die erste Auflage des »Taschenbuch[s] zum praktischen Gebrauch für Flugtechniker und Luftschiffer« herausgab. Dieses Taschenbuch mit Aufsätzen von Moedebeck selbst und von namenhaften wissenschaftlich-technisch gebildeten Persönlichkeiten, erschien in mehreren Auflagen und wurde in mehrere Sprachen übersetzt, so zum Beispiel 1907 ins Englische.

## MOEDEBECKS HOCHZEIT

Ellas Familie von Mandel gehörte zum preußischen Landadel. Ihr Vater Max von Mandel hatte 1870 das sich in der preußischen Provinz Brandenburg befindliche Gut Klein Dammer geerbt. Zu dem Gut gehörte auch ein kleines Schloss, um 1850 im klassizistischen Stil erbaut. Hier lebte Max von Mandel ab 1871 mit seiner Familie. Er und seine Frau Eugenie, geborene Walleiser, ließen ihre jüngeren Kinder Ella, Sophie, Victor und Erich von August 1880 bis Oktober 1881 von Martha Fontane erziehen und unterrichten. Aus dieser Zeit stammen zahlreiche Briefe Martha Fontanes an ihre Eltern, in denen sie das Leben in Klein Dammer schilderte. Die Tochter des Schriftstellers Theodor Fontane erweiterte den geistigen Horizont Ellas erheblich. Beide mochten einander. Die daraus sich entwickelnde Freundschaft blieb nach dem Fortgang Marthas weiter bestehen. Ella besuchte die Familie Fontane mehrmals in Berlin. Dort traf sie auch den bekannten Maler Adolph Menzel, der zum Freundeskreis des Schriftstellers gehörte.



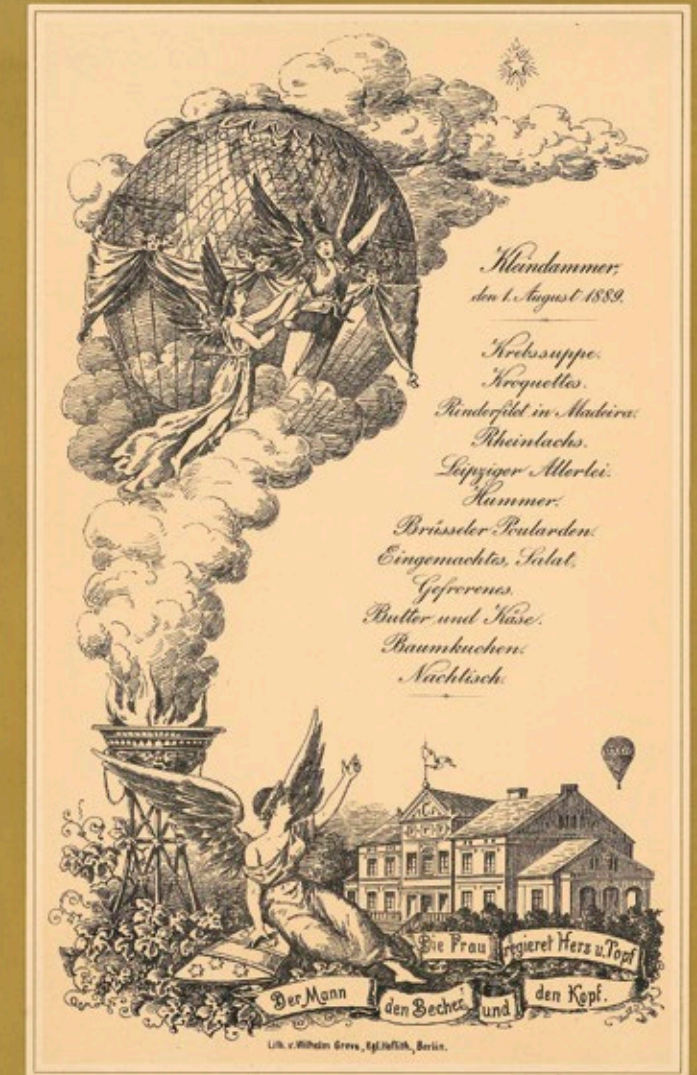
Zwischenbescheid von Moedebecks Vorgesetzten Oberst Ernst von Knappe vom 28. Juni 1889 für seine Heiratserlaubnis. Für die Eheschließung musste eine vom Vorgesetzten erteilte Heiratserlaubnis vorliegen.

Familienfoto der von Mandels mit dem Schwiegersohn Hermann anlässlich der Hochzeit 1889:

(v. l. n. r.) Sophie, Henriette Walleiser (Ellas Großmutter), Max jun., Eugenie, Victor, Max, Erich, Hermann, Ella.



Nach dem spektakulären Kennenlernen Hermanns und Ellas im Juli 1886 sowie der Verlobung Anfang 1889 folgte die Hochzeit im Sommer des Jahres. Die Hochzeitsfeierlichkeiten fanden am 31. Juli und 1. August auf dem Gut Klein Dammer statt. Über die Vorbereitungen der Feierlichkeiten ist leider kaum etwas bekannt. Nach der standesamtlichen Trauung folgte die kirchliche Trauung in Schmarse. Am Festessen am 1. August nahmen neben dem Brautpaar 34 Gäste inklusive der Familienangehörigen teil. Während des Festessens wurden auf das Brautpaar zahlreiche Reden gehalten und Toasts ausgesprochen. Als erster sprach Ellas Vater. In seiner Festrede sagte er: »Hochverehrte Festgenossen! Die Bedeutung und Wichtigkeit des frohen Festes, das wir heute feiern, auseinanderzusetzen, halte ich nicht für erforderlich, da Sie ja alle der feierlichen Handlung in der Kirche zu Schmarse beigewohnt. Ich setze voraus, dass Sie in Liebe, Freundschaft und kameradschaftlicher Zuneigung Theilnahme an dem Gebet des Geistlichen, um den er den Segen des Allmächtigen für den ferneren, oder besser gesagt, für den numehr vereinten Lebensweg des jungen Paares erflehte. Einige von Ihnen haben vielleicht auch bei dem standesamtlichen Eheschluss ihre Wünsche in Worte gekleidet; dessen ungeachtet wollen wir hier beim frohen Mahle ebenfalls die unsrigen zum Ausdruck bringen, da bei einem so wichtigen Schritte dieselben nicht oft genug ausgesprochen werden können.

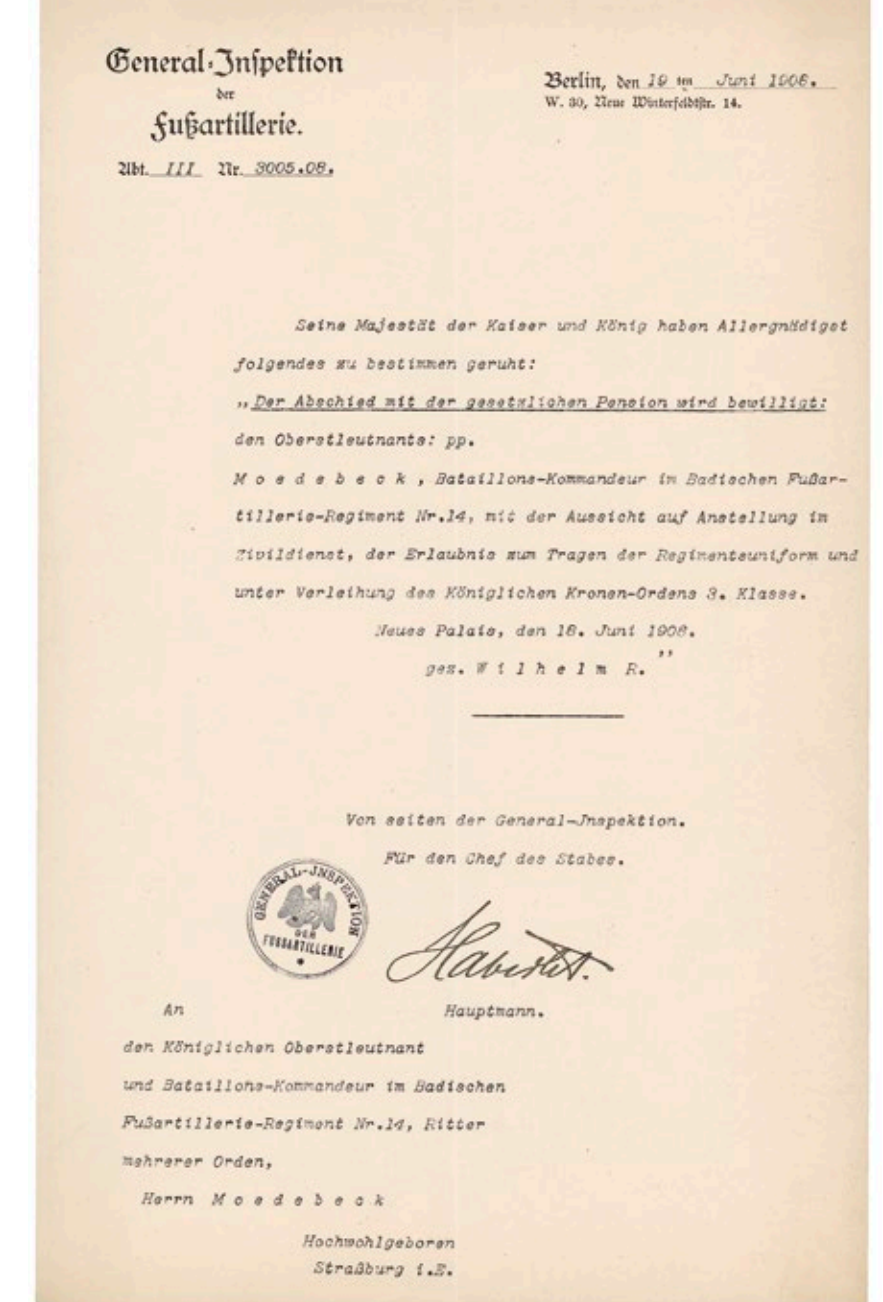


Reich verzierte Menükarte anlässlich des Hochzeitsfestessens von Ella und Hermann am 1. August 1889. Auch hier wurde auf die besondere Art des Kennenlernens der beiden Bezug genommen.

# DER PRIVATIER, DIE LUFTSCHIFF- FAHRT UND LETZTE PLÄNE

In der preußischen Armee gab es keine festen Verpflichtungszeiten. Daher konnten Offiziere jederzeit um ihren Abschied ersuchen. Im Rang eines Oberstleutnants verließ Moedebeck im Juni 1908 die Armee und nahm seinen Abschied aus dem aktiven Heeresdienst. Damit beendete er seine militärische Laufbahn. Als Oberstleutnant z. D. (zur Disposition) wurde ihm die Erlaubnis zum Tragen der Regimentsuniform erteilt. Moedebeck hätte in Bezirkskommandos eingesetzt werden können. Die ausgeschiedenen Offiziere z. D. unterlagen weiterhin der Militärgerichtsbarkeit. Bei Bedarf, also im Kriegsfall, hätten sie reaktiviert werden können. Ab 1. August erhielt Moedebeck eine jährlich erhöhte Pension von 6 051 Mark sowie einen ermäßigten Pensionszuschuß von 428,50 Mark.

Die Beweggründe für sein Ausscheiden aus dem aktiven Dienst waren sicherlich vielfältig. Vielen Offizieren war Moedebeck zu sehr der Luftfahrt verhaftet. 1909 soll er erklärt haben: »Unsere [militärische] Zukunft liegt auf dem Wasser, und die Entscheidung fällt in der Luft.« Solch eine Aussage war zu der Zeit visionär und noch nicht mehrheitsfähig.



Bewilligung von Moedebecks Abschied aus der Armee durch die General-Inspektion der Fußartillerie vom 19. Juni 1908.



Während einer Marschpause werden die Pferde mit Wasser versorgt. Auf dem Foto sind rechts Moedebecks Pferde Hans und Fritz zu sehen. Es entstand zwischen April 1905 und Mai 1908. Zu der Zeit war Moedebeck Bataillonskommandeur im Badischen Fußartillerie-Regiment Nr. 14.

Zudem wollte und konnte er sich als Privatier nun ausschließlich mit der Luftschiffahrt beschäftigen. Ein weiterer Beweggrund mag der ständige Garnisonswechsel als Offizier mit der Familie gewesen sein. Für seine Frau Ella, Tochter Gisela und seinen Sohn Eberhard waren die häufigen Orstwechsel sicher eine Herausforderung. Anfang Juli 1908 zogen die Moedebecks zurück nach Berlin. Mit seinem Ausscheiden aus dem aktiven Militärdienst verkaufte er auch seine zwei Pferde, die er als Offizier besessen hatte.

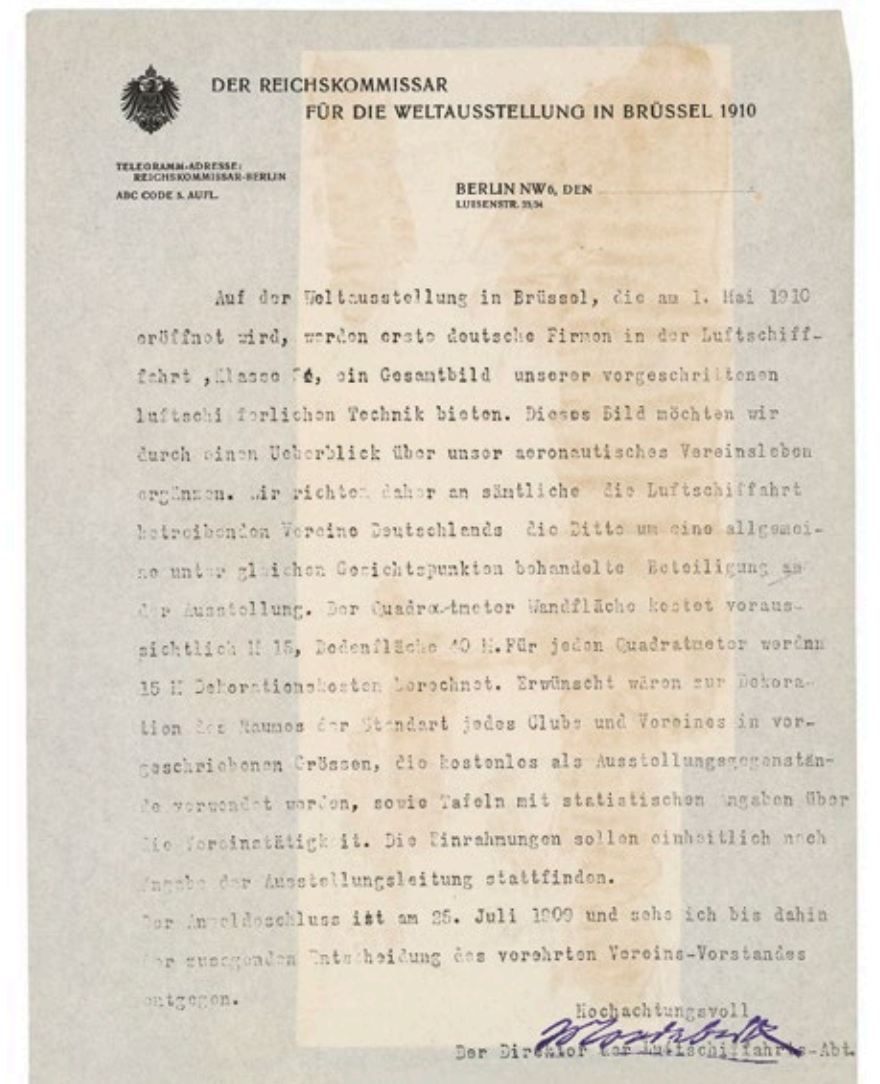
Als Autor und Herausgeber erwarb sich der umtriebige Moedebeck besondere Verdienste. Zu seinen Werken gehörten auch Nachschlagewerke, unter anderem Novitäten über deutsche Fachausdrücke in der Luftschiffersprache. Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts waren die Franzosen in der Entwicklung von Luftfahrzeugen führend. Viele Fachbegriffe in dem noch jungen Genre Luftfahrt kamen daher aus dem Französischen. Moedebeck setzte sich dafür ein, deutsche Begriffe zu finden und einzuführen. Ein wichtiges und bis heute für uns selbstverständliches Wort stammt übrigens von

ihm. Auf einer Sitzung des Berliner Vereins für Luftschiffahrt Anfang Mai 1909 diskutierten die anwesenden Mitglieder über die Bezeichnungen für Fahrzeuge, die schwerer als Luft waren. Vorschläge waren unter anderem Flugmaschine und Drachenflieger. Zufrieden waren die Luftschiffer damit nicht, doch es konnte einfach kein passendes deutsches Wort gefunden werden. Angeregt von dieser Diskussion schlug Moedebeck in Heft 11 der Illustrierten Aeronautischen Mitteilungen vom 2. Juni 1909 das Wort »Flugzeug« vor. Er argumentierte, dass es die Wörter Fahrzeug, Schreibzeug etc. ebenfalls gäbe. Das Flugzeug sollte künftig alle anderen im Gebrauch befindlichen Bezeichnungen ersetzen und somit alle bisherigen sprachlichen Schwierigkeiten aus dem Weg räumen. So brillant dieser Einfall war, dauerte es dennoch eine Weile, bis sich die Bezeichnung endgültig durchsetzte.

Nichtsdestotrotz beschäftigte sich Moedebeck auch mit der Idee, Esperanto in die internationale Luftschiffahrt einzuführen, um eine länderübergreifende Verständigung unter den Luftschiffern zu ermöglichen.

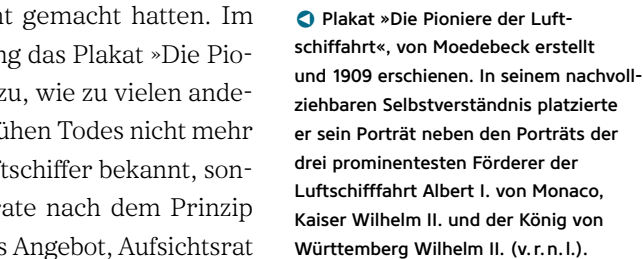
Moedebeck engagierte sich in vielen weiteren Unternehmungen. Bedingt durch die Erfolge der Zeppelin-Luftschiffe und die 1909 aufsehenerregende ILA erhofften sich immer mehr Luftfahrtenthusiasten städteverbindende Luftschifflinien. Dazu gehörte natürlich auch Moedebeck, der schon früh davon sprach. Mehrere Initiatoren, darunter unter anderem August von Parseval und der Schiffbau- und Schiffsmaschinenbauingenieur Professor Oswald Flamm von der Technischen Hochschule Charlottenburg, taten sich 1909 zusammen, um eine »Vorbereitungs-Gesellschaft für den Bau lokaler Luftschiffahrts-Linien« zu gründen. Die Linien sollten mit Parseval-Luftschiffen betrieben werden. Moedebecks Wissen war gefragt und er wurde um seine Mitarbeit gebeten. Zwischenzeitlich war ihm auch der Posten des technischen Direktors in der geplanten Vorbereitungs-Gesellschaft versprochen worden. Dies sollte jedoch Theorie bleiben; vermutlich war die Gründung der finanziell und personell wesentlich besser ausgestatteten Deutschen Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (DELAG) der Gründung der Vorbereitungs-Gesellschaft zuvorgekommen. Die DELAG gilt somit als die weltweit erste Luftverkehrsgesellschaft. Sie wurde am 16. November 1909 mit staatlicher Unterstützung gegründet und betrieb die von der Luftschiffbau Zeppelin GmbH gebauten Verkehrsluftschiffe. Damit

Bereits im Sommer 1909 forderte Moedebeck in seiner Funktion als Direktor der deutschen Luftschiffahrt-Abteilung für die Weltausstellung in Brüssel die deutschen Vereine auf, sich daran zu beteiligen.



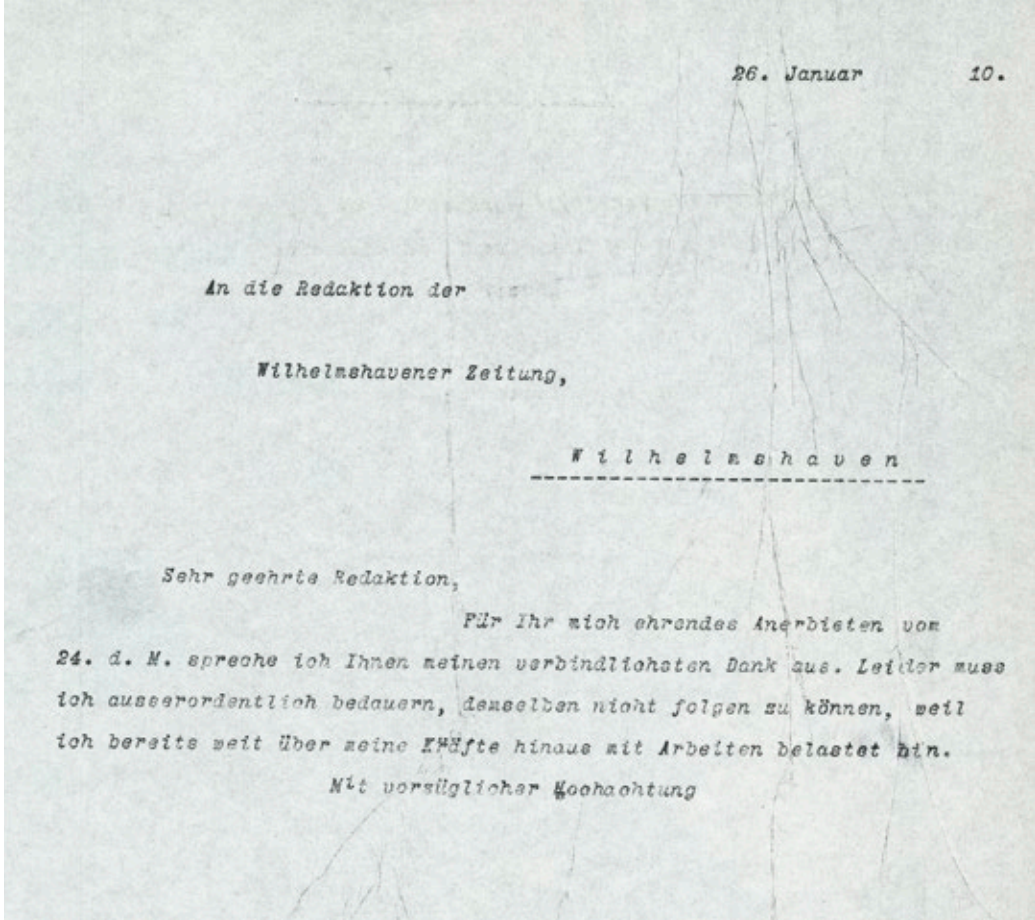


1909 erschien im Gustav Eyb Kunstverlag das Plakat »Die Pioniere der Luftschiffahrt«. Moedebeck stellte für das Plakat 39 Personen zusammen, die sich seiner Ansicht nach um die Luftschiffahrt verdient gemacht hatten. Im Laufe des Jahres 1910 sollte er als Fortführung das Plakat »Die Pioniere der Flugschiffahrt« entwerfen. Doch dazu, wie zu vielen anderen seiner Vorhaben, ist es aufgrund seines frühen Todes nicht mehr gekommen. Moedebeck war nicht nur als Luftschiffer bekannt, sondern galt auch als Fachmann für Flugapparate nach dem Prinzip »Schwerer als Luft«. Anfang 1910 erhielt er das Angebot, Aufsichtsrats-



✓ Henri Farman mit einem Voisin-Doppeldecker während des ersten offiziellen Ein-Kilometer-Kreisfluges im französischen Issy-les-Moulineaux am 13. Januar 1908.

📌 Plakat »Die Pioniere der Luftschifffahrt«, von Moedebeck erstellt und 1909 erschienen. In seinem nachvollziehbaren Selbstverständnis platzierte er sein Porträt neben den Porträts der drei prominentesten Förderer der Luftschifffahrt Albert I. von Monaco, Kaiser Wilhelm II. und der König von Württemberg Wilhelm II. (v. r. n. l.).



und technischer Beirat bei der Rumpler Luftfahrzeugbau GmbH zu werden. Moedebeck sollte seine Erfahrungen auf dem Gebiet der Flugtechnik sowie seine Kontakte einbringen, damit Edmund Rumplers Unternehmen in Deutschland die führende Rolle auf dem Gebiet einnehmen könnte. Moedebeck sagte zu. Er schlug vor, dass Rumpler auch Ballone und Luftschiffe bauen sollte. Doch auch dieses Projekt kam nicht mehr zustande.

Im Verlauf des Jahres 1909 erschien seine letzte Publikation »Fliegende Menschen! – Das Ringen um die Beherrschung der Luft mittels Flugmaschinen« im Berliner Verlag Otto Salle. Sein Honorar belief sich auf 1000 Mark für jede Auflage sowie 25 Freiexemplare. Für von ihm verfasste Artikel vereinbarte er im Übrigen stets ein festes Honorar von 50 Mark, unabhängig von der Länge. Ein Zeilenhonorar ver-

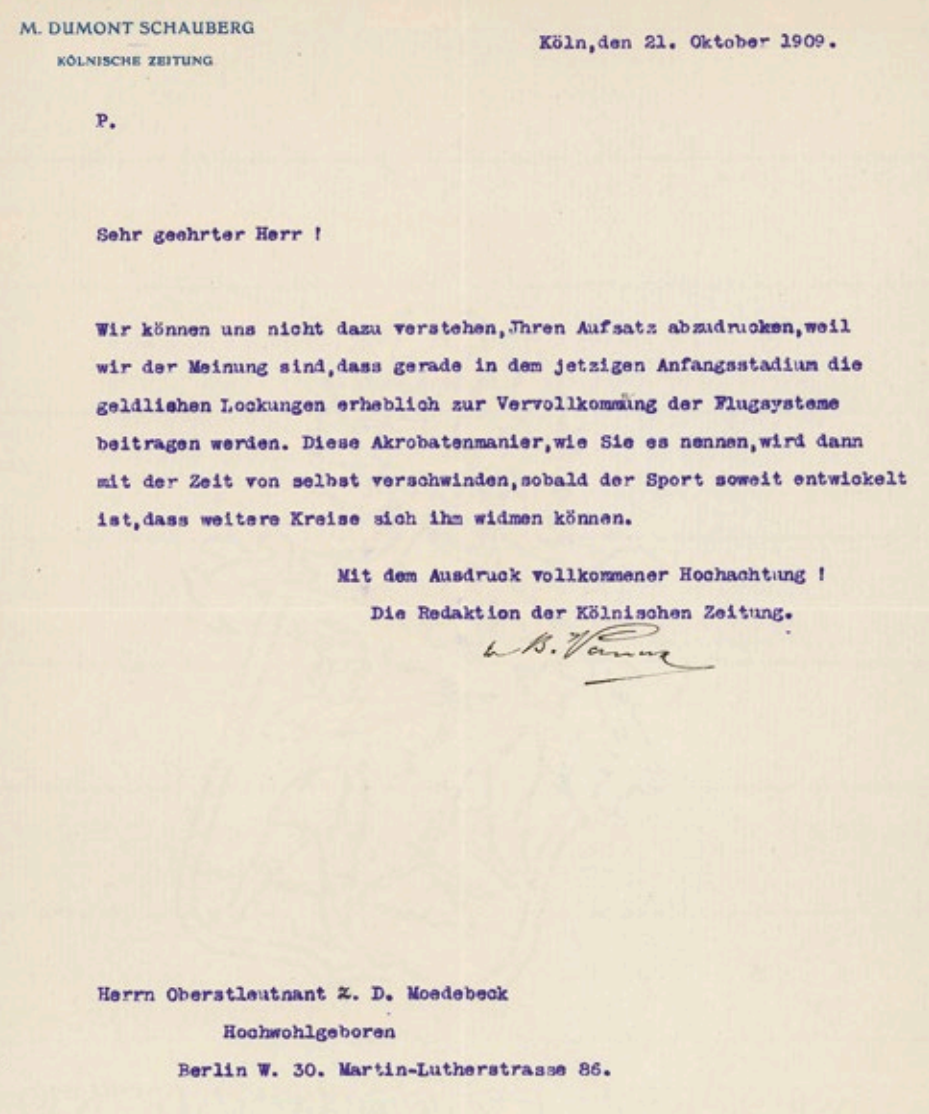
Absage Moedebecks an die Wilhelmshavener Zeitung, einen Artikel über die Luftschiffahrt zu schreiben.

langte er erst, wenn ein Artikel 100 Druckseiten überschritt. Jedoch wurden nicht alle seine Artikel gedruckt. Er erhielt auch immer wieder Absagen.

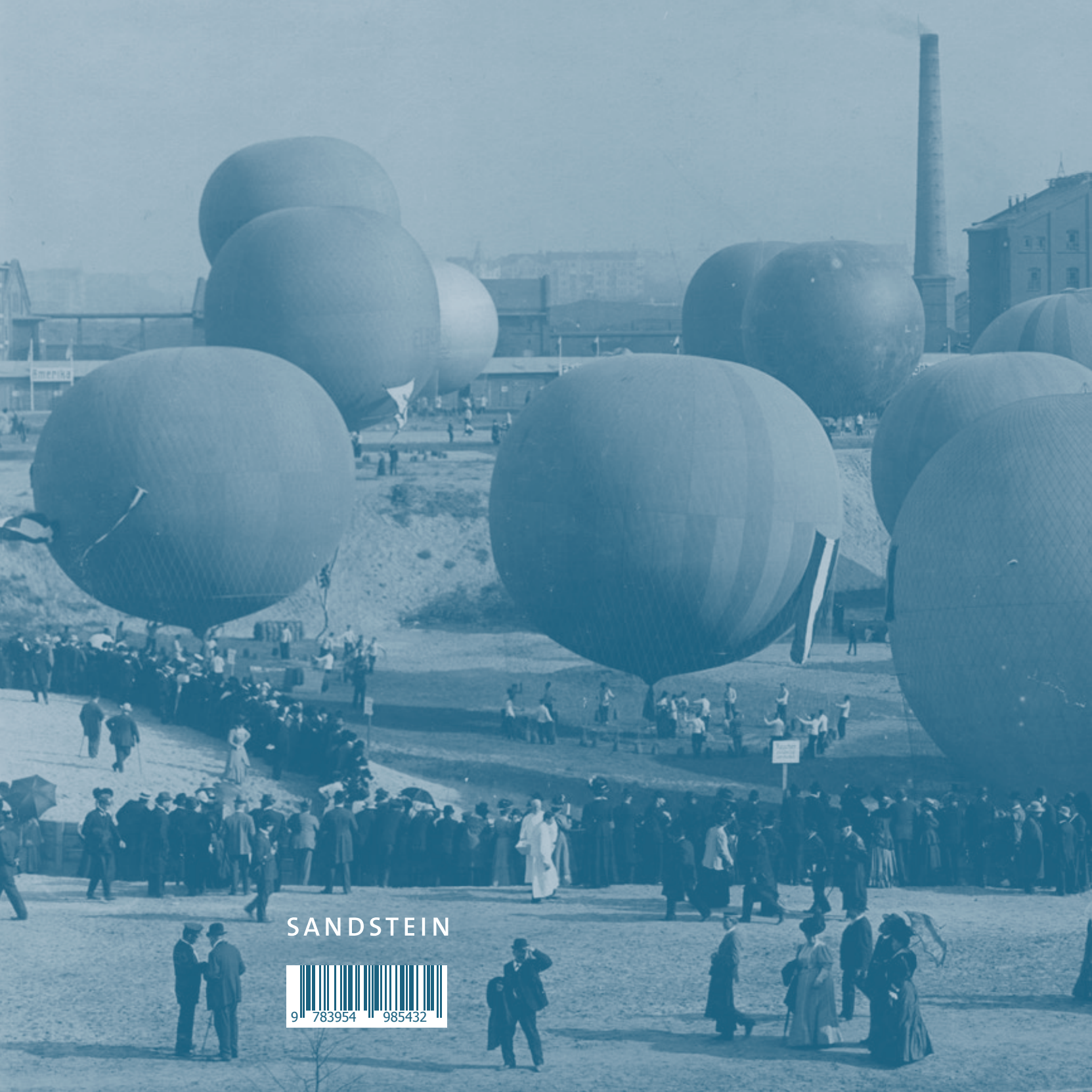
Moedebecks ehemaliger Luftschiffer-Kommandant Buchholtz schrieb bereits im November 1908: »Sie gehören auch zu den Menschen, die [...] immer mehrere Eisen gleichzeitig im Feuer haben müssen. Ich kann mir deshalb denken, daß Ihre Zeit übermäßig in Anspruch genommen ist.«

Obwohl inzwischen Privatier, nahm Moedebecks Arbeitsbelastung offenbar weiter zu. In einem Brief vom 4. Dezember 1909 sagte er eine an ihn herangetragene Mitarbeit in einem technischen Ausschuss mit der Begründung ab, dass er Zeitmangel habe und überlastet sei. Vielleicht deutete sich hier bei ihm schon eine Erschöpfung an, die ihn anfälliger für mögliche Infekte machte.

Eine herbe Enttäuschung erlebte Moedebeck im Rahmen der Gründung einer Flugplatzgesellschaft in Berlin. Wie bereits erwähnt, war die Zeit von circa 1907 bis zum Ersten Weltkrieg für die Luftfahrt eine aufregende Etappe. Neben der Zeppelin-Euphorie spiegelten die aufkommenden Flugapparate die Begeisterung jener Zeit für das neue Faszinosum Fliegen wider. Städte in ganz Europa versuchten, sich gegenseitig mit Flugwettbewerben zu überbieten. So war es selbstverständlich, dass auch die Reichshauptstadt Berlin solche Art von Wettbewerben austragen wollte. Dafür wurde ein Flugplatz mit dazugehöriger Organisation benötigt. Anfang 1909 konkretisierten sich die Vorstellungen und es gab Denkschriften und Gutachten, ob, wie und wo ein Flugplatz eingerichtet werden soll. Für die Gutachen wur-



Absage der Kölnischen Zeitung, die Moedebecks Artikel »Aviaten oder Akrobaten?« nicht abdrucken will, weil er dort den meisten Flugpionieren vorwirft, nur für viel Geld vor Publikum zu fliegen, was er nicht unter »gentleman like« oder »noblen Sportsmen« versteht. Schuld daran gibt er auch der Sensationssucht des Publikums.



SANDSTEIN

