



**Festen Boden unter den Füßen:** Am 10. Oktober 1910 ging der „Parseval VI“, im Volksmund die „fliegende Wurst“ genannt, in Plauen vor Anker.



**Zwei Meisterwerke der Ingenieurkunst auf einem Bild:** Der LZ 127 im Herbst 1928 vor der Elstertalbrücke.

Trotzdem waren in Plauen sämtliche Hotels komplett ausgebucht. Für Autos, und damit für die 100 bis 150 bis zu 200 km/h schnellen Motorwagen, die bis zum 1. September 1910

**Massenlaufiten begeistert Hurra!**

Das Plauer Stadtwort war inoffiziell „Zeppelin“, die Plauer „Zeppeliner“ waren „Zeppeliner“. Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner. Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner.

Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner. Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner.

Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner. Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner.

Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner. Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner.



**Deutsche Luftfahrtpioniere:** Graf Zeppelin (1838 - 1917, l.) und sein Nachfolger als Chef der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Dr. Hugo Eckener (r). Fotos (3): Zeppelin-Weltfahrt

Die vier Kompanien des Infanterie-Regiments, die für den Fall einer Notlandung vorsorglich bereitstanden, waren ebenfalls anwesend.

Am 10. Oktober 1910 ging der „Parseval VI“ in Plauen vor Anker. Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner.

Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner. Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner.



**Angenehmes Abenteuer:** Fahrgastkabine der „Graf Zeppelin“ (LZ 127, 1928). Der 237 Meter lange und 30,6 Meter dicke Vogel trug eine Gondel mit zehn Zweibett-Kabinen.

Dafür rückten die Truppenteile beim nächsten Mal nicht vergeblich an. Am 10. Oktober 1910 kam der „Parseval VI“ erst nach Plauen an. Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner.

Das Luftschiff wurde über Nacht verankert und natürlich gut bewacht. Am nächsten Vormittag startete die Besatzung kurz nach halb zehn, auch „zwei Herren aus Plauen“ (Kleine Chronik der Stadt Plauen, 1909 - 1920) durften mit an Bord. Bis Bitterfeld benötigte der Zepp genau zwei Stunden und 45 Minuten.

Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner. Die Plauer Zeppeliner waren nicht nur Zeppeliner, sondern auch Zeppeliner.



**Maybach-Motoren:** Die mit fünf dieser je 400-PS-starken Kraftpakete ausgerüstete LZ 126 (1924) schaffte 126 Kilometer in der Stunde.