

Vorwort

Über vierzig Jahre konkurrierten sie miteinander um das Reich der Luft: das Flugzeug und das Luftschiff. Dass das Flugzeug gewinnen würde, war alles andere als vorhersehbar. Lange Zeit schien das Luftschiff die Vorherrschaft über den Himmel übernommen zu haben. Die großen, bis zu 248 Meter langen Schiffe besiedelten zwischen 1900 und 1937 den Himmel über Deutschland und der Welt. Das Gesicht zu diesem Erfolg gehörte vor allem einem Mann: Graf Ferdinand von Zeppelin, oft auch Vater der Luftschifffahrt genannt.

Seine Rolle in der Luftschifffahrt war so zentral, dass sein Name damals wie heute oft als Synonym für eine ganze Fahrzeugklasse verwendet wird. Statt Luftschiff sagt man „Zeppelin“. Von 1899 bis zu seinem Tod 1917 steckte Ferdinand von Zeppelin seine Zeit und Energie – und einen Großteil des Familienvermögens – allein in die Entwicklung der Luftschiffe. Seine Überlegungen dazu trug der Graf schon über lange Zeit mit sich herum. Bereits 1874 erwähnte er in einem Tagebucheintrag erstmals die Idee, einem Ballon mithilfe eines Skeletts eine aerodynamische Form zu geben, um ihn besser steuern zu können. Im Deutsch-Französischen Krieg (1870/71), an dem er als Hauptmann beteiligt war, hatte er gesehen, dass die Franzosen Ballons zur Beobachtung und Kommunikation einsetzten, sie die mangelnde Steuerbarkeit jedoch stark einschränkte. Nach Beendigung seiner Karriere im Militär und seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst – mit 52 Jahren – begann Zeppelin damit, seine Idee eines steuerbaren Luftschiffs in die Tat umzusetzen. Sein erster Luftschiff-Prototyp „LZ 1“ hob schließlich 1900 in die Luft und hielt sich dort, bevor er auf dem Bodensee notwassern musste, für 18 Minuten – ein erster Erfolg, umjubelt von tausenden Zuschauern. In Manzell am Bodensee, einem Stadtteil von Friedrichshafen, entstand unter seiner Leitung in den Folgejahren eine Serie von Luft-

schiffen, die große Begeisterungsstürme auslösten und bald so sicher waren, dass sich der Traum vom Fliegen nun auch für (meist besser betuchte) Zivilisten erfüllte.

Wie es im Allgemeinen der Fall ist, kamen auch Zeppelins Ideen nicht aus dem Nichts, sondern basierten auf der Vorarbeit vieler Menschen: Im 18. und besonders im 19. Jahrhundert widmeten sich viele Tüftler und Ingenieure der Weiterentwicklung der Luftschifffahrt. Die Ballons, die es bisher gegeben hatte, hatten keinen selbstständigen Antrieb, und es mangelte ihnen an Steuerbarkeit. Ein erster Schritt in Richtung bessere Steuerung war im Jahr 1784 die Erfindung des französischen Generals Jean Baptiste Meusnier: Er entwickelte einen länglichen Ballon, der nicht allein vom Wind abhängig war, sondern sich durch drei mit Handkraft betriebene Propeller antreiben ließ. Ganz neue Möglichkeiten eröffneten den Luftfahrern dann die technischen Entwicklungen im 19. Jahrhundert. So gelang es Henri Giffard 1852 mithilfe einer Dampfmaschine, die horizontale Fahrtrichtung seines Ballons zu bestimmen; das Lenken stellte aber weiterhin ein Problem dar. Mit dem relativ neuen Elektromotor erzielten 1884 schließlich die beiden Franzosen Charles Renard und Arthur Constantin Krebs einen großen Erfolg: Mit ihrem Luftschiff „La France“ gelang es ihnen, gezielt zu ihrem Startplatz zurückzufliegen – das Luftschiff war steuerbar. Als noch besser erwiesen sich die Modelle des Brasilianers Alberto Santos Dumont. 1898, als Zeppelin mit seinem Bauvorhaben noch gar nicht begonnen hatte, hob dessen erster Prototyp in Frankreich ab. Mit seinem dritten Luftschiff, ausgestattet mit Verbrennungsmotor, gelang Dumont 1901 sein berühmter 30-minütiger Rundflug über Paris, bei dem er auch den Eiffelturm umflog. In seinem Heimatland Brasilien wird er noch heute als Nationalheld gefeiert, geriet im Rest der Welt aber weitgehend in Vergessenheit.

Während die meisten Luftschiffe des 19. Jahrhunderts, und die bisher genannten, eher länglichen Ballons ähnelten, setzte sich mit den Zeppelinen ein neuer Luftschifftyp durch: die *Starrluftschiffe*. Ein festes Gerüst aus Metallstreben, umspannt von einer gasdichten Hülle, gab dem Auftriebskörper dieser Luftschiffe seine Form. Abgetrennte Gaszellen innerhalb des Gerüstes sorgten, gefüllt mit Wasserstoff, für den Auftrieb, während Gondeln unterhalb des Auftriebskörpers

Platz und eine beeindruckende Aussicht für Passagiere boten. Damit eine solche Konstruktion funktioniert, sind beträchtliche Größen erforderlich: Der erste Zeppelin-Prototyp „LZ 1“ maß in der Länge bereits stolze 128 Meter. Das Luftschiff „LZ 129“, besser bekannt als „Hindenburg“, und sein Schwesterschiff „Graf Zeppelin“ stellten schließlich mit 245 Metern einen noch heute gültigen Rekord auf – es sind die größten Fluggefährte, die je gebaut wurden. Auch wenn Graf Zeppelin oft als Vater des Starrluftschiffbaus bezeichnet wird, gilt auch hier zu berücksichtigen, dass er auf die Vorarbeit anderer zurückgreifen konnte. Oft gerät in Vergessenheit, dass 1897 der Ungar David Schwarz das erste Luftschiff mit festem Metallrahmen baute. Zeppelin war sogar als Zuschauer bei einem der Flüge vor Ort. Nach Schwarz' Tod kaufte er das Patent für das Modell und entwickelte es weiter.

Ein großes Potential für die Luftschiffe sah Zeppelin von Beginn an in ihrem militärischen Nutzen. Nach erfolgreichen Aufstiegen kaufte ihm das Militär des Deutschen Reiches 1908 schließlich sein „LZ 3“ ab, und in der Folgezeit wurden Dutzende Schiffe gezielt für den Kriegseinsatz hergestellt. Im 1. Weltkrieg flogen 101 Zeppeline gut 5 000 Einsätze, unter anderem als Bomber und Auskundschafter. Für das Gefecht erwiesen sie sich jedoch als untauglich. Die Kolosse waren zu träge und zu große Zielscheiben für die Gegner. Als Auskundschafter waren die Zeppeline von größerem Wert, sie blieben aber trotzdem insgesamt hinter den Erwartungen der Militärs, und auch denen Zeppelins, zurück. Zwei Drittel der Luftschiffe gingen verloren.

Ihre Vorteile spielten die Zeppelin-Luftschiffe hingegen in der zivilen Personenbeförderung aus. Sie waren im Gegensatz zu Flugzeugen bereits ausgereifter in der Entwicklung, punkteten mit Sicherheit, größeren Reichweiten und mehr Platz. Bis 1914 hatten die Zeppeline bereits fast 35 000 Passagiere transportiert, unter anderem entlang der Strecke Bodensee – Hamburg. Unfälle wie das Unglück der Hindenburg – welches letztendlich das Ende der Zeppeline bedeutete – waren, ähnlich wie heutige Flugzeugunglücke, die Ausnahme. Zu Zwischenfällen kam es vor allem in der Anfangszeit der Entwicklung: Der „LZ 4“ trieb zum Beispiel 1908 wegen starken Windes gegen einen Baum und brannte bei Echterdingen vollständig aus. Als die zivile Nutzung der Luftschiffe Fahrt aufnahm, waren die Fahrzeuge jedoch

vergleichsweise sicher. Vor dem Hindenburg-Unglück, dessen Bilder sich in das Gedächtnis der Menschen brannten, absolvierten die Zeppeline in den 20er-Jahren von Deutschland aus regelmäßig Linienfahrten nach New York, Tokio und Rio de Janeiro. Nach beständiger Weiterentwicklung – auch nach dem Tod des Grafen – konnten die Luftschiffe über 100 Stunden am Stück fahren. Optimal für passagierbesetzte Langstreckenflüge.

Vor seinen ersten Erfolgen begegneten viele Zeitgenossen Graf Zeppelin mit Spott. Sogar Kaiser Wilhelm II., der später begeistert mit den Zeppelin-Luftschiffen fuhr, bezeichnete den Grafen einst als „Dümmsten aller Süddeutschen“. Als die Resultate seiner Arbeit besser ausfielen als erwartet, wandelte sich der Hohn in begeisterter Zuspruch. 1901 zeichnete Kaiser Wilhelm II. den Grafen mit dem Roten Adlerorden, der höchsten Auszeichnung des Deutschen Reiches, aus. Über ein Dutzend Orden folgten, und seine Heimatstadt Friedrichshafen, Konstanz, Stuttgart und fünf weitere Städte ernannten ihn zum Ehrenbürger. Den „größten Deutschen des Jahrhunderts“ nannte ihn der Kaiser. Und auch in der Bevölkerung war die Popularität des Grafen immens: Er erhielt Geschenke, Spenden, Dankesbriefe, Denkmäler.

Wie bereits angerissen, sollten weder die Begeisterungstürme der Zeitgenossen noch der heutige Bekanntheitsgrad Zeppelins darüber hinwegtäuschen, dass auch der Erfolg Zeppelins, wie man so schön sagt, viele Väter hatte: die Vorarbeit Schwarz' und anderer Luftfahrer, und auch konkret die vielen Mitarbeiter und Ingenieure, die die Modelle Wirklichkeit werden ließen. Viele der heute bekannten Zeppeline entstanden erst unter Zeppelins Nachfolger Hugo Eckener. Zeppelins Fähigkeit, sich als Unternehmer zu verkaufen, gute Beziehungen zum königlichen Adel und seine finanzielle Situation – auch das mag geholfen haben, sich gegenüber anderen Luftfahrern durchzusetzen. Ohne die große Volksspende nach dem Unglück von Echterdingen, aus der die Zeppelinstiftung hervorging, wäre ein Weitermachen für den Grafen wahrscheinlich nicht möglich gewesen.

Die Biografie „Graf Ferdinand von Zeppelin. Ein Mann der Tat“ ist auch ein Kind der Zeppelin-Begeisterung, und hat als zentrales Ziel, Zeppelin als Vorbild zu porträtieren – dessen sollte sich der

Leser bewusst sein. Wie Autor Alexander Vömel selbst schreibt, ging es ihm darum, die für ihn vorbildlichen Werte des Grafen zu vermitteln. Vor allem Graf Zeppelins Glaube und Gottesfurcht hebt Vömel immer wieder hervor: zwei Tugenden, die er als evangelischer Pfarrer bei vielen Menschen misst. Als Pfarrer der Gemeinde Emmishofen, dem Geburtsort Zeppelins, war der Glaube auch das verbindende Element zwischen den beiden Männern. Auch wenn Anfang des 20. Jahrhunderts der Einfluss der Kirche in Deutschland langsam zu bröckeln begann, prägten Religiosität und Gottesglaube weiter die soziale Lebenswelt und die Deutungsmuster vieler Menschen. Und auch Nationalismus spielte im 19. und 20. Jahrhundert eine große Rolle, so dass neben dem christlichen Glauben auch dieser seine Spuren in Vömels Biografie hinterlassen hat – Vaterlandsliebe und deutsche Kultur sind immer wiederkehrende Motive. Kurz vor dem 1. Weltkrieg (1914–1918) befindet sich der Nationalismus im Deutschen Reich, und in Europa, auf seinem ersten Höhepunkt. Die Entwicklung begann schleichend im 18. Jahrhundert und ging einher mit der Einigungsbewegung der deutschen Kleinstaaten. Die deutsche Reichsgründung folgte 1871. Auch zum Veröffentlichungszeitpunkt der 2. Auflage, der Zeit der Weimarer Republik (1918–1933), war ein ausgeprägtes Nationalbewusstsein keine Seltenheit, und Kapitel wie „Zeppelin als Deutscher“ erregten weniger Anstoß, als es womöglich heute der Fall wäre.

In dieser sorgfältig überarbeiteten Neuauflage der Biografie „Graf Ferdinand von Zeppelin. Ein Mann der Tat“ wurden keine inhaltlichen Veränderungen vorgenommen, nur die Rechtschreibung wurde an die aktuellen Regeln angepasst.

Heute, 120 Jahre nach dem Aufstieg des ersten Zeppelins, sind Luftschiffe beinahe vollständig aus dem Himmel verschwunden. In Nischen – wie für touristische Rundflüge – hat das Fahrzeug einen Platz gefunden, allerdings nur in einer kleineren, halbstarren Variante der ursprünglichen Zeppeline. Über dem Bodensee trifft man im Sommer auf die „Zeppeline NT“ (Neue Technologie), in denen Touristen den Ausblick und die ruhige Fahrt genießen. Daneben betreibt nur noch das amerikanische Unternehmen Goodyear drei Zeppeline NT, hauptsächlich als Werbeluftschiffe. Seit den 1990er Jahren gibt

es immer wieder größere Projekte, mit dem Ziel, die Luftschifffahrt wiederzubeleben: Der geringe Spritverbrauch und die Unabhängigkeit von Infrastruktur – Landebahnen wie ein Flugzeug braucht das Luftschiff nicht – sind nur zwei Vorteile, die Unterstützer der Projekte immer wieder anführen. Im Gespräch ist unter anderem die Nutzung der Luftschiffe als Lastschiffe. Das hieße kein Umladen wie bei Schiffen und weniger Emissionen als bei Flugzeugen. Die Renaissance der Luftschifffahrt scheiterte bisher jedoch meist an der Geldfrage: 2002 musste die deutsche Firma CargoLifter Insolvenz anmelden, weil es an Investoren für ihre Frachtluftschiffe fehlte und sie den finanziellen Aufwand für den Luftschiffbau vorab unterschätzten. Die Technik war und ist vorhanden. Angesichts des wachsenden Stellenwerts von Umweltfragen hofft die Luftfahrtbranche auf eine neue Nische für das Luftschiff – denn seine Vorteile gewinnen an Bedeutung. Wird es also doch noch eine Renaissance der Luftschiffe geben? Die Frage bleibt wie so oft offen. Aber wie sich der Luftverkehr auch weiter entwickeln mag, ohne den Durchbruch der Luftschiffe und die Rolle, die Graf Ferdinand von Zeppelin dabei spielte, sähe die Welt heute sicher anders aus. Unter seiner Leitung läuteten die Luftschiffe die bis heute andauernde Ära des zivilen Luftverkehrs ein.

Denise Nadler

SEVERUS Verlag