ähert man sich dem Bodensee, wird gelegentlich ein länglicher Tropfen in der Luft sichtbar; begleitet wird dieser ungewöhnliche Anblick von sanftem Brummen. Ein Luftschiff ist es, sein Startplatz Friedrichshafen; hier werden seit weit über hundert Jahren Zeppeline gebaut. 2022 ist dabei ein besonderes Jahr: Vor 25 Jahren, am 18. September 1997, startete zum ersten Mal nach jahrzehntelanger Pause wieder ein neu gebautes Luftschiff in den Himmel. Bereits seit 1988 hatte man überlegt, ob es in der heutigen Zeit die Chance gibt, die "sanften Riesen" auferstehen zu lassen; 1993 wird die Zeppelin Luftschifftechnik GmbH gegründet - abermals in der Stadt am Bodensee, in der schon vor 100 Jahren Abenteuerlust auf Hochtechnologie traf.

Um 1900 begann hier der Traum eines Mannes, mit riesigen Schiffen in die Luft zu steigen und die Welt zu erfahren - die Vision des Grafen Zeppelin begeisterte eine Generation. An der Schwelle zum 20. Jahrhundert erhob sich ein filigranes Kunstwerk über dem Bodensee, getragen von Wasserstoffgas und von den gemeinsamen Träumen einer technikbegeisterten Generation. Es waren erste Schritte in eine Zeit, in der eine neue Religion den Glauben der Menschen erobert: Die Technik versprach die Erlösung von bisherigen Beschränkungen, Ingenieure wie Graf Zeppelin wurden ver-ehrt wie neue Götter. 20 Jahre lang hatte er mit unermüdlichem Eifer an der Verwirklichung seiner Vision gearbeitet, sich verschuldet, Rückschläge ertragen. Des Grafen Ideen wurden anfangs nicht ernst genommen. Erst nach zwei Jahrzehnten Überzeugungsarbeit konnte mit dem Kapital einiger Industrieller ein erstes Schiff gebaut werden. Am Abend des 2. Juli 1900 wurde der Traum wahr: Das "Luftschiff Zeppelin 1" stieg über dem Bodensee in den Himmel. Trotz seiner riesenhaften Größe war das Schiff von ungeheurer Zartheit, das Gerüst im Inneren ein Meisterstück filigraner Handarbeit. Zwei weitere Fahrten gab es, dann waren sowohl Gasvorrat als auch Kapital erschöpft. Von der Fachwelt wurden die ersten Versuche vernichtend kommentiert. Kaum geboren, schien die Idee dem Untergang geweiht. Aufrufe zur Unterstützung brachten vorerst keine Ergebnisse, erst eine Erbschaft seiner Ehefrau sowie die Zusage von teils kostenlosen Materiallieferungen ermöglichten einige Jahre später einen Neubeginn. Der verlief wieder glücklos: Trotz verbesserter Konstruktion endeten die beiden Aufstiege von LZ2 tragisch.

Ein frühes Crowdfunding

Mit aus heutiger Sicht unfassbarem Enthusiasmus und Durchhaltewillen arbeitete der Graf an seinem Traum weiter, nach weiteren Misserfolgen sah Graf Zeppelin sein Lebenswerk vernichtet. Diesmal sprang das fanatisch patriotische deutsche Volk ein und überhäufte den Grafen mit Geldspenden: Ein frühes Crowdfunding ermöglichte nun immer neue Luftschiffe. Weiterhin waren sie aber zu wenig zuverlässig – Abstürze waren an der Tagesordnung, der geplante regelmäßige Linienverkehr konnte nicht verwirklicht werden.

Nach diesen turbulenten Jahren begann man endlich mit Maßnahmen, die dem Fahrbetrieb eine professionelle Basis geben sollten. Das Flugpersonal wurde intensiver geschult, Wetterdienste eingerichtet, die Luftschiffhallen besser ausgerüstet. Wilhelm Maybach wird technischer Berater des Zeppelin-Konzerns - nun stellte sich endlich zuverlässiger Erfolg ein. Schiffe wie die "Schwaben", die "Viktoria Luise", die "Hansa" oder "Sachsen" wurden Symbole der überlegenen deutschen Technik. Wie so oft war auch diesmal der Krieg die treibende Kraft hinter dem Fortschritt: Im Ersten Weltkrieg wurden erstmals Luftschlachten geführt. Auch wenn die Zerstörungen durch Zeppelin-Bomben gering waren, die psychologische Wirkung der Riesenzigarren am Himmel blieb nicht aus. Die damals vorhandenen 96 Luftschiffe flogen insgesamt etwa 5000 Kriegseinsätze: ein Großteil davon. 72 Schiffe, ging verloren.

Nach dem Krieg sah es für die Luftschifffahrt wieder schlecht aus. 1917 war Graf Zeppelin gestorben, die Siegermächte zwangen Deutschland zu Reparationszahlungen. Noch vorhandene Schiffe mussten ausgeliefert werden. Die Entente verbot Deutschland, große Zeppeline zu bauen. In dieser Situation schlug die Stunde von Zeppelins genialem Mitarbeiter, Dr. Hugo Eckener. Ihm blieb es vorbehalten, den Traum zu verwirklichen: der Ozeandampfer der Lüfte als friedlicher Botschafter zwischen den Völkern und als Höhepunkt der

Reisekultur. Er überzeugte die Politiker, statt der geforderten Geldsummen ein Großluftschiff an die USA zu liefern, was von den Siegermächten akzeptiert wurde. Mit dem "LZ126" stieg der Phönix aus der Asche und begeisterte die Amerikaner.

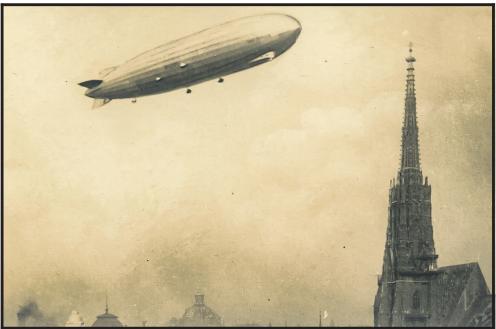
Dr. Eckener war eine charismatische Persönlichkeit, ein liberaler Weltbürger in scharfer Opposition zum aufkommenden Nationalsozialismus. Er studierte unter anderem Philosophie, Psychologie und Nationalökonomie, wurde dann Journalist und Schriftsteller, bis er nach einem kritischen Artikel über Zeppelins ersten Probeflug von diesem wütend in seiner Wohnung aufgesucht – und nach heftiger Diskussion prompt engagiert wurde.

Als Instrument des Friedens gedacht

Auch wenn Eckener heute wenig bekannt ist: Er war es, der den Traum des Grafen schlussendlich weiterentwickelt hatte. Waren die Flugmaschinen zu Zeppelins Lebzeiten noch empfindliche Apparate, deren Benutzung gehörigen Mut abverlangte, wurden Luftschiffe nun zu friedlichen Eroberern der Lüfte. Eckener selbst schrieb über die fragilen Riesen: "Der Zeppelin war von Anfang an als ein Instrument des Friedens und friedlichen Verkehrs gedacht; (...) Wegen seiner leichten Bauart und Verletzbarkeit bei seiner großen Angriffsfläche gedeiht und lebt er nur in einer Atmosphäre eines unbewölkten Friedens (...) Er ist wie einer jener buntschillernden Schmetterlinge, die sinnbezaubernd im Sonnenlicht gaukeln, aber schnell ein schützendes Versteck aufsuchen, wenn ein Unwetter aufzieht. Ich habe deshalb auch öfters (...) die Empfindung gehabt, als ob man in ihm ein Zeichen Das erste Luftschiff war trotz seiner Größe ein Gebilde von ungeheurer Zartheit, das Gerüst im Inneren ein Meisterstück filigraner Handarbeit. Nach drei Fahrten aber waren Gasvorrat und Kapital erschöpft. Kaum geboren, schien Graf Zeppelins Vision dem Untergang geweiht.

Von Harald A. Jahn

Die Zigarren der Riesen



"Graf Zeppelin" über Wien am 2. Mai 1929.

[Foto: Archiv Jahn]

und Symbol des gesicherten Friedens zu sehen glaubte."

Nach der Lieferung von LZ126, in Amerika "Los Angeles" getauft, schlug die Stimmung zugunsten der Deutschen um. Das über New York kreisende Luftschiff begeisterte die Amerikaner, eindringlich der Welt die Einsatzfähigkeit im transatlantischen Luftverkehr vor Augen geführt. Den Deutschen wurde die Wiederaufnahme des Luftschiffbaus gestattet, und am Bodensee entstand die riesige Struktur von LZ127: "Graf Zeppelin" war das größte aller bisherigen Schiffe, 236 Meter lang und ausgelegt für einen Aktionsradius von 10.000 Kilometern. Für ein kurzes Jahrzehnt wurden die luxuriösen Luftschiffe nun zu den Ozeanriesen des Himmels.

Mit dem "Grafen", wie das Schiff liebevoll genannt wurde, war nun tatsächlich des Grafen Traum verwirklicht. Das Schiff bereiste die ganze Welt, erforschte den Nordpol, wurde Botschafter für die Idee der friedlichen, weltumspannenden Luftschifffahrt. Der Komfort der damals ebenfalls in Hochblüte stehenden Ozeandampfer wurde mit der Geschwindigkeit der Flugzeuge kombiniert. Die transatlantische Luftlinie war Realität geworden. Das Luftschiff wurde im Verkehrssystem der Zwischenkriegszeit neben Eisenbahn und Schifffahrt als selbstverständliche Ergänzung gesehen, und nach der Inspiration durch LZ127 begannen einige Länder mit der Konstruktion großer Passagierschiffe, in enger Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg.

In mehreren Ländern entstanden Großluftschiffe: unter anderem die R100 und R101 in England, in den USA "Acron" und "Macon". Während erneute Abstürze das Ende der britischen und amerikanischen Großluftschifffahrt brachten, pendelte "Graf Zeppelin" problemlos zwischen den Kontinenten. Es blieb Deutschland vorbehalten, das größte Objekt zu konstruieren, das jemals geflogen ist: die "Hindenburg".

Alles an diesem Schiff war superlativ. Fast einen Viertelkilometer lang, ließ es heutige Großflugzeuge wie Spielzeug erscheinen. War die Passagiergondel von LZ127 noch eng und plüschig gewesen, integrierte man nun Passagierdecks ins Schiffsinnere. Die Gestaltung war hochmodern, Speisesaal, Raucherzimmer, Bar, Aufenthaltsraum, Promenadendeck – alles erinnerte an die modernsten Ozeandampfer.

Hoch wie ein 14-stöckiges Wohnhaus

Der Luxus war überaus exklusiv: Nur 50 Passagiere fasste das Schiff, diesen wurde aber höchster Komfort geboten – und das hatte seinen Preis. Die einfache Fahrt Frankfurt-Lakehurst kostete umgerechnet etwa 8000 Euro und war damit etwa doppelt bis dreimal so teuer wie die Fahrt auf den Dampfschiffen. Gefüllt werden sollte das Schiff erstmalig mit dem unbrennbaren Helium aus den USA. Die Dimensionen waren gigantisch, allein der Durchmesser mit über 41 Metern entsprach einem 14-stöckigen Wohnhaus.

Eckener, der sich immer offen gegen die Nazis gestellt hatte und später nur wegen seiner Berühmtheit nicht im KZ endete, hatte als "Magellan der Lüfte" Weltgeschichte geschrieben. Seine Schiffe überflogen alle Kontinente, sein Name war weltbekannt. Fast wäre er gegen Hitler zur Wahl des

Reichskanzlers angetreten. Er hatte beste Kontakte zu den USA und bereits die Lieferung des unbrennbaren Heliums an Deutschland vereinbart. Der Aufstieg der Nationalsozialisten war der Hinderungsgrund - ein unbrennbares Luftschiff wäre wohl auch militärisch genutzt worden, die Amerikaner verweigerten die Lieferung. So musste wieder auf Wasserstoff zurückgegriffen werden, was schlussendlich zur Katastrophe führte. Eckeners offene Opposition gegen das Regime hatte Folgen: Sein Name durfte nicht mehr genannt, sein Bild nicht mehr gezeigt werden, Presseberichte über ihn wurden verboten. So verschwand einer der populärsten Männer Deutschlands allmählich aus der öffentlichen Wahrnehmung, heute ist er zu Unrecht vergessen.

Am 6. Mai 1937 explodierte die Hindenburg vor laufenden Kameras. Die Live-Aufzeichnung, auf der der Reporter Augenzeuge einer Katastrophe wird, blieb erhalten: Er bricht in Tränen aus, seine Schilderung des Unfassbaren ist bis heute ein berührendes Dokument. Der Höhepunkt der technischen Entwicklung zerfällt in einem Feuerball, Menschen irren durch ein verglühendes Gerippe. Der Traum hatte sich überlebt: technisch und politisch. Deutschland hatte mit den Zeppelin-Fahrten ein letztes Mal friedlich die Welt erobert, der Brand der Hindenburg war ein erstes Wetterleuchten des aufziehenden Weltgewitters, das die Idee einer nie mehr erreichten Form des luxuriösen Reisens hinwegfegte.

Von neuen Machthabern verschrottet

Obwohl nach der Hindenburg-Katastrophe noch ein letztes Schiff – LZ130, die "Graf Zeppelin II" – fertiggestellt wurde, war die Zeit der friedlichen, Völker verbindenden Flugmaschinen vorbei. Die sanften Riesen hatten den Himmel verlassen, am Vorabend des Zweiten Weltkriegs war für die "buntschillernden Schmetterlinge, die sinnbezaubernd im Sonnenlicht gaukeln", kein Platz mehr. Die letzten Zeppeline wurden von den neuen Machthabern verschrottet; offiziell wegen Materialbedarfs, in Wahrheit aber wohl, weil das Vorhandensein solcher Freiheitssymbole dieser Art von Menschen unerträglich war.

Trotz der rasanten Weiterentwicklung der Flugzeuge im Zweiten Weltkrieg und trotz der Hindenburg-Katastrophe wurden in den 1950er-Jahren vor allem in Amerika weiterhin Luftschiffprojekte angedacht. Transatlantik-Passagierschiffe wurden ebenso überlegt wie atombetriebene fliegende Flugzeugträger. Das bisher konkreteste Projekt zur Wiederbelebung der Großluftschiffe war der "Cargolifter" in den 1990er-Jahren, ein privat finanziertes Projekt für ein riesiges Schwertransportluftschiff. Leider ist dieses Projekt finanziell ebenso gescheitert wie alle anderen davor, obwohl 50 Kilometer südlich von Berlin bereits eine riesige Halle errichtet worden war, in der erste Modelle präsentiert wurden. Heute wird diese größte freitragende Halle der Welt als Freizeitanlage genutzt.

Das "Cargolifter"-Projekt war einige Nummern zu groß - aber an der Geburtsstätte der Luftschiffe begann das Abenteuer erneut. Seit 25 Jahren klingt das Brummen von Luftschiffpropellern über den Bodensee, wieder ist es die Zeppelin-Werft, die die Fluggeräte konstruiert. Mit einem "Zeppelin Neuer Technologie", gebaut aus modernsten Materialien und nun selbstverständlich mit unbrennbarem Helium gefüllt, wird ein neues Kapitel in der Luftschiffgeschichte aufgeschlagen. Friedrichshafen ist sich dabei seiner Vergangenheit bewusst: Im Hafenbahnhof wurde das Zeppelin-Museum eingerichtet, in einem Gebäude aus den 1930er-Jahren, exakt zur Epoche der Hochblüte der Großluftschiffe passend. Höhepunkt der Ausstellung ist die Teilrekonstruktion der Hindenburg in Originalgröße. Der haushohe Schnitt durch den Auftriebskörper macht die ungeheuren Dimensionen des Flugobjekts deutlich, das zarte Aluminiumgerüst die Präzision, die begehbare Rekonstruktion des Flugdecks, die zeitlos-moderne Eleganz der Einrichtung. Einige von der Hindenburg geborgene Originalteile bringen die Katastrophe von 1937 in die Gegenwart. Mit etwas Glück kann man von hier einen Zeppelin NT vor den Fenstern vorbeischweben sehen.

Es scheint, dass im heutigen vereinten Europa nun wieder Platz ist für die sanften Riesen, die die Menschen verzaubern – und den Passagieren einen vielleicht nachdenklichen Blick auf eine beinahe grenzenlos gewordene Welt ermöglichen. Es ist trotz allem die Welt, von der die Helden der frühen Luftfahrt geträumt haben: voll von Schönheit – und Wundern.