

Die Ära der Zeppelin Luftschiffe

Garching bei München, Oktober 2008 (zep/AD). Ferdinand Graf von Zeppelin wurde am 8. Juli 1838 in Konstanz geboren. Den Eintragungen in seinem Tagebuch zufolge beschäftigte ihn bereits im Jahre 1874 die Idee zum Bau eines „Ballonfahrzeugs zur Beförderung von Post, Fracht und Passagieren“. Und so beauftragte er im Jahre 1892 Dipl.-Ing. Theodor Kober mit den Konstruktionsarbeiten für ein Luftschiffprojekt. Am 31. August des Jahres 1895 wurde dem Grafen das erste Patent auf einen „lenkbaren Luftfahrzeug mit mehreren hintereinander angeordneten Tragkörpern“ erteilt. Am 17. Juni 1899 startete Graf Zeppelin in Manzell am Bodensee unter Mitwirkung von Dr. Ludwig Dürr, dem späteren Chefkonstrukteur und Erbauer sämtlicher Zeppelin Luftschiffe mit dem Bau seines ersten Luftschiffes. Am 2. Juli 1900 erhob sich das erste Zeppelin Luftschiff LZ 1 von seiner schwimmenden Montagehalle in den abendlichen Himmel über dem Bodensee. Fünf Personen waren an Bord, der Antrieb erfolgte durch zwei Daimler Motoren mit je 14,2 PS. Nach einer Fahrdauer von 20 Minuten ging das Schiff wieder auf dem See nieder. Weitere Fahrten wurden am 17. Oktober - eine Stunde und 50 Minuten - und am 24. Oktober - 23 Minuten - durchgeführt. Infolge Geldmangels musste LZ 1 jedoch demontiert werden.

Im Jahre 1905 gelang es dem Grafen sein zweites Luftschiff zu bauen, das sich erstmals am 30. November des selben Jahres, mit einer verstärkten Gerüstkonstruktion und einer auf 85 PS erhöhten Motorenleistung, über den Bodensee erhob. Bei seiner zweiten Fahrt am 17. Januar 1906 musste das Schiff allerdings bei Sommersried im Allgäu notlanden und wurde in der Nacht durch einen Sturm so beschädigt,

ZEPPELIN GmbH
Unternehmenskommunikation
Graf-Zeppelin-Platz 1
85748 Garching bei München

Konzern-Pressesprecherin:
Arantxa Dörrié
Telefon (089) 3 20 00-440
Telefax (089) 3 20 00-500
E-Mail arantxa.doerrie@zeppelin.com
www.zeppelin.de

dass nur noch ein Abwracken möglich war. Nach vielen zu überwindenden Schwierigkeiten begann der Bau des LZ 3. Dieses Schiff führte am 9. und 10. Oktober 1906 jeweils eine zweistündige Fahrt durch. Alle erdenklichen Lenkmanöver konnten mit Erfolg ausprobiert werden. Nach Fertigstellung einer weiteren schwimmenden Halle im Herbst 1907 wurde eine Reihe von Versuchsfahrten unternommen, deren Krönung eine achtstündige Fahrt war.

Endlich hatte der Graf die Öffentlichkeit von der Brauchbarkeit seines Luftschiffes überzeugt. Und so stellte die Reichsregierung einen Betrag von 2,6 Millionen Mark für den Erwerb des vorhandenen und eines noch zu bauenden Luftschiffes zur Verfügung. Allerdings wurde die Durchführung einer 24-Stundenfahrt zur Bedingung gemacht. Das Schiff LZ 4, an das viele Hoffnungen geknüpft wurden, überzeugte mit der am 1. Juli 1908 durchgeführten 12-stündigen Fahrt über die Schweizer Berge und bewies der Welt die überragende Bedeutung des Zeppelin Luftschiffs für den Luftverkehr. Am 4. August stieg LZ 4 zur schicksalhaften 24-Stundenfahrt auf, die Rhein abwärts bis Mainz führte. Auf dem Rückflug musste LZ 4 infolge eines Motorschadens bei Echterdingen notlanden. Kurz darauf riss ein Gewittersturm das Schiff aus seiner Verankerung, es trieb ab und verbrannte. Obwohl niemand ernsthaft verletzt wurde, hätte dieser Unfall gewiss das wirtschaftliche Aus für die Luftschiffe bedeutet, hätte nicht einer der zahlreichen Zuschauer spontan eine Spendenaktion gestartet, die eine beispiellose Welle der Hilfsbereitschaft im ganzen Land auslöste und eine eindrucksvolle Summe von über sechs Millionen Mark ergab. Erst diese Spende, die nach dem Willen von Graf Zeppelin in die von ihm gegründete Zeppelin-Stiftung eingebracht wurde, ermöglichte die Fortführung seines Lebenswerkes.

Am 8. September 1908 gründete Graf Zeppelin die Firma Luftschiffbau Zeppelin GmbH und ernannte Alfred Colsman zum Geschäftsführer. Ein neues Luftschiff, LZ 5, wurde im Frühjahr 1909 fertig gestellt und bestand eine Fahrt von 37 Stunden und 39 Minuten. Im Sommer 1909 erfolgte eine Fahrt nach Berlin mit dem LZ 6. Dieses war das letzte der in der schwimmenden Halle bei Manzell gebauten Schiffe. Die Anlage in Manzell wurde aufgegeben und eine Werftanlage in Friedrichshafen errichtet. Im November 1909 wurde die erste Luftverkehrsgesellschaft der Welt, die Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft DELAG in Frankfurt am Main ins Leben gerufen. LZ 7 verließ die neue Werft im Jahre 1910. Es folgten LZ 8 und LZ 9. Um geeignete Motoren für die Luftschiffahrt zu entwickeln, wurde in Stuttgart, unter der Leitung Karl Maybach, der Motorenbau gegründet. Das erste der ausschließlich mit Maybach Motoren ausgerüsteten Schiffe war LZ 10 und trug den Namen „Schwaben“. Es wurde als das glückhafte Schiff bezeichnet.

Unter Führung von Dr. Hugo Eckener legte es weite Strecken mit selbstverständlicher Sicherheit zurück. LZ 11 „Viktoria Luise“ verließ im Jahre 1912 die Friedrichshafener Werft. Von den folgenden Schiffen sind besonders LZ 13 „Hansa“ und LZ 17 „Sachsen“ hervorzuheben. Mit jedem Bau konnten die Leistungen der Luftschiffe erheblich verbessert werden. Im Jahre 1914 wurde der Motorenbau nach Friedrichshafen verlegt und in Maybach-Motorenbau umbenannt. Graf Zeppelin hatte verhältnismäßig früh auch sein Interesse den Flugzeugen zugewandt und beauftragte Dipl.-Ing. Claudius Dornier mit der Planung und Konstruktion eines Riesenflugbootes. Es erfolgte die Gründung der Firma Dornier-Metallbauten. Da für den Luftschiffbau die Beschaffung geeigneter

Untersetzungsgetriebe und hochwertiger Zahnräder von besonderer Wichtigkeit war, wurde im Jahre 1915 die Zahnradfabrik Friedrichshafen gegründet und Dr.-Ing. Alfred Graf von Soden-Fraunhofen mit der

Leitung betraut. Als weitere Tochtergesellschaften entstanden: Die Ballonhüllen-Gesellschaft; Berlin, die Zeppelin Hallenbau GmbH, Berlin, und zur Erfüllung sozialer Aufgaben die Zeppelin-Wohlfahrt GmbH, Friedrichshafen. Die DELAG beförderte bis 31. Juli 1914 mit sieben Schiffen auf 1 588 Fahrten ohne Unfall 10 197 Passagiere.

Bei Beginn des Ersten Weltkrieges wurden die vorhandenen Zivil-Luftschiffe in den Frontdienst gestellt und neue Schiffe für diesen Zweck weiterentwickelt. Insgesamt sollten während des Ersten Weltkrieges über 100 Luftschiffe hergestellt werden. Anfang 1916 entstanden bereits Schiffe mit einem Inhalt von 36 000 Kubikmetern und mit einer Nutzlast von 17 000 Kilogramm. Steighöhen und Fahrgeschwindigkeiten konnten bei Neuentwicklungen ständig gesteigert werden. So führte das Zeppelin Luftschiff LZ 90 (Heeresbezeichnung LZ 120) vom 26. bis 31. Juli 1917 unter Führung von Leutnant zur See Ernst A. Lehmann eine Dauerfahrt von 101 Stunden durch. LZ 101 (Marinebezeichnung L 55) stellte am 19. Oktober des gleichen Jahres unter Führung von Kapitänleutnant Hans C. Flemming mit 7 600 Metern einen Höhenrekord auf. Eine Glanzleistung vollbrachte LZ 104 (Marinebezeichnung L 59), das bei einer Expedition nach Deutsch-Ostafrika unter Führung von Kapitänleutnant Ludwig Bockholt mit 15 Tonnen Nachschubgut 6 800 Kilometer zurücklegte und nach 95 Stunden Fahrtzeit auf dem Ausgangshafen Jamboli (Bulgarien) landete. Bis zum Sommer 1918 wurden die Luftschiffe soweit entwickelt, dass die Tragfähigkeit der 6 200 Kubikmeter-Klasse 44 000 Kilogramm betrug. Mit sieben Maybach Motoren von je 260 PS ausgestattet, erreichten die Luftschiffe beachtliche Leistungen.

Graf Zeppelin erlebte den Ausgang des Krieges nicht mehr. Unerwartet riss ihn der Tod am 8. März 1917 aus dem Leben und seinen Planungen für eine zukünftige Verwendung seiner Schiffe als Weltverkehrsmittel.

Nach Beendigung des Krieges wurde auch der Luftschiffbau vor veränderte Aufgaben gestellt. Von Dr. Eckener neu aufgebaut, richtet die DELAG mit dem Luftschiff LZ 120 „Bodensee“ einen regelmäßigen Fahrdienst zwischen Friedrichshafen und Berlin ein. Nach 101 Fahrten musste der Verkehr jedoch auf Anordnung der Alliierten eingestellt werden. LZ 120 und LZ 121 „Nordstern“ wurden an Italien und Frankreich ausgeliefert. Im Jahre 1924 wurde das „Reparationsschiff“ LZ 126, bekannt unter der Bezeichnung ZR III, fertig gestellt und am 12. Oktober unter Führung von Dr. Eckener nach Amerika überführt. Nach glänzender Fahrt über den Atlantik landete das Schiff am 15. Oktober in Lakehurst. Der Empfang von Schiff und Besatzung war überwältigend.

Um nun ein Schiff für den großen Weltluftverkehr zu bauen, entschloss sich Dr. Eckener, mit einer großen Spendenaktion an das deutsche Volk heranzutreten. Die Zeppelin-Eckener-Spende erbrachte den Betrag von 2,5 Millionen Mark und ermöglichte den Bau des LZ 127 „Graf Zeppelin“. Die erste Fahrt erfolgte am 18. September 1928. Die erste Passagier-, Post- und Frachtfahrt führte vom 10. bis 15. Oktober nach Lakehurst (New Jersey). Weit über 100 Ozeanüberquerungen sollten folgen. Besonders zu erwähnen sind die Weltfahrt des „Graf Zeppelin“ vom 15. August bis 4. September 1929, die erste planmäßige Dreiecksfahrt im Jahre 1930 von Friedrichshafen über Rio de Janeiro - Lakehurst und zurück nach Friedrichshafen, die Forschungsfahrt in die Arktis vom 24. bis 30. Juli 1931 sowie die fahrplanmäßigen Fahrten nach Rio de Janeiro im 14-tägigen Rhythmus.

Nachdem die DELAG schon vor längerer Zeit aufgelöst worden war, wurde eine neue Tochtergesellschaft, die Deutsche Zeppelin-Reederei GmbH, Frankfurt, zur Durchführung eines regelmäßigen Überseeverkehrs gegründet. Am 4. März 1936 wurde das neue Luftschiff LZ 129 „Hindenburg“ in Dienst gestellt. Mit 245 Metern Länge und einem maxi-

malen Durchmesser von 41,2 Metern war es das größte bisher hergestellte Schiff. Angetrieben von vier Daimler Dieselmotoren mit je 1 050 PS erreichte es eine Reisegeschwindigkeit von 125 Kilometern pro Stunde. Auf 56 Großfahrten über Länder und Meere bewies LZ 129 – vor allen anderen Verkehrsmitteln seiner Zeit – ein Höchstmaß Sicherheit. Die insgesamt zurückgelegte Fahrtstrecke belief sich auf rund 300 000 Kilometern. Nach einem komplizierten Landemanöver, durch ein Gewitter verzögert und erschwert, explodierte die Hindenburg am 7. Mai 1937 in Lakehurst. 13 Passagiere, 22 Besatzungsmitglieder und ein Angehöriger der Landemannschaft kamen dabei ums Leben.

Nach dieser Katastrophe stand fest, dass Luftschiffe, die im Passagierverkehr eingesetzt wurden, nicht mehr mit Wasserstoff gefüllte sein konnten. Das bereits in Bau befindliche neue Luftschiff LZ 130 wurde nachträglich für den Betrieb mit Helium vorgesehen. Da die USA jedoch die Ausfuhr von Helium sperrten, musste wieder auf Wasserstoff umgestellt werden. Am 14. September 1938 begab sich LZ 130 „Graf Zeppelin II“ auf seine erste Versuchsfahrt. Insgesamt wurden 30 Werkstatt- und Probefahrten durchgeführt. Nach Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde das Schiff im Frankfurter Luftschiffhafen stillgelegt. Aufgrund eines Befehls des Reichsluftfahrtministeriums wurden die beiden Luftschiffe LZ 127 und LZ 130 sowie die Hallen in Frankfurt am Main am 6. Mai 1940 gesprengt. Die stolze Ära der Zeppelin Luftschiffe fand damit ein Ende.