



Count von Zeppelin, King of the Earth

Die Entwicklung der Zeppelin-Luftschiffe am Bodensee und internationale »airship scare«

In die Begeisterung über neue Möglichkeiten, die durch technologische Fortschritte erreicht werden, mischen sich oftmals diffuse Ängste. Gegenwärtig erleben wir das bei Technologien wie künstlicher Intelligenz als Konkurrenz für den Homo sapiens, autonomen Gegenständen, beispielsweise dem autonomen Auto, das Mobilität ohne Menschen am Steuer verspricht oder *Genome Editing* und den sich damit eröffnenden radikalen Möglichkeiten. Neben Visionen und Begeisterungsfähigkeit für technologischen Fortschritt braucht es gerade in der gegenwärtigen Welt eine kritische Reflexion der neuentstehenden Möglichkeiten und Gefahren. Auf dem Bundesparteitag 2018 distanzierte sich der FDP-Vorsitzende Christian Lindner nach dem Bekanntwerden des Datenskandals bei dem US-Internetkonzern Facebook von dem Wahlplakat seiner Partei, das ihn mit einem Smartphone in der Hand und dem Slogan *Digital first. Bedenken Second.* zeigte. Die zutage getretene Schattenseite der Digitalisierung ließ ihn einräumen: *Kritische Reflexion ist notwendig. Aber Bedenken dürfen nicht zu Stillstand führen.* Ängste vor technologischen Quantensprüngen sind so alt wie die Technik selbst und haben ihre Berechtigung. Kritische Stimmen, Technikskepsis und Technikfeindlichkeit begleiteten für uns zwischenzeitlich ganz alltägliche Erfindungen, wie die Eisenbahn, die Fotografie, das Radio, das Telefon... die Aufzählung ließe sich beinahe beliebig fortsetzen.

Am Beispiel der (internationalen) Wahr-

nehmung und Berichterstattung über die Entwicklung von Zeppelin-Luftschiffen am Bodensee lässt sich exemplarisch nachvollziehen, wie unmittelbar mit dem Jungfernflug des Luftschiffes LZ-1 zunächst schwer greifbare und rational nicht begründbare Angstvisionen entstanden. Im folgenden Jahrzehnt eines übersteigerten Nationalismus konnten und mussten (?) sich diese, v. a. in Großbritannien, über Jahre hinweg verstärken, bevor sie dann in der Urkatastrophe des Ersten Weltkrieges Wirklichkeit werden sollten.

Am 28. Oktober 1900 erschien in den USA im *San Francisco Examiner* in doppelseitiger Aufmachung ein Artikel, der vor einer inter-

kontinentalen Bedrohung durch die Luftschiffe des Grafen Ferdinand von Zeppelin warnte (M 1).

Darin abgebildet ist neben dem Bild des Grafen sein erstes Luftschiff LZ-1, das explodierende Bombenladungen auf das Kapitol in Washington wirft. Die Bedeutung des Kapitols als Wahrzeichen der amerikanischen Demokratie und nationales Symbol ist uns unlängst durch die Angriffe des rechten Mobs im Zusammenhang mit der Wahl Joe Bidens zum Präsidenten der Vereinigten Staaten ins Gedächtnis gerufen worden. Insofern springt einem die Botschaft, die vom Artikel aus San Francisco ausgeht, direkt an. Flankiert wird diese bildliche Darstel-

M2





M1

M3



M1 »The San Francisco Examiner« vom 28. Oktober 1900.

Vorlage: Karl Clausberg: Zeppelin. Die Geschichte eines unwahrscheinlichen Erfolges. Augsburg 1990, S. 135.

M2 Luftschiff in der schwimmenden Konstruktionshalle.

Vorlage: Landesmedienzentrum Baden-Württemberg, LMZ020565

M3 Luftschiff kurz nach dem Start über dem Bodensee, um 1908.

Vorlage: Landesmedienzentrum Baden-Württemberg, LMZ020566



M4

M4

Der erste Aufstieg des Luftschiffes erfolgte gestern abend erst um 8 Uhr. Vor demselben hielt Graf Zeppelin eine Ansprache und verrichtete ein Schutzgebet. Nachdem der Ballon kurze Zeit festgehalten, stieg er rasch in die Höhe von 3 – 400 Meter und führte verschiedene Schwenkungen aus, so daß das Publikum über den großartigen Anblick in freudige Stimmung versetzt wurde. Beim Abstieg nach etwa 20 Minuten, scheint an der Steuerung etwas versagt zu haben und erfolgte derselbe, um nicht auf das Land zu kommen, schnell. Unweit des

Ufers bei Immenstaad kam der Ballon, resp. die beiden Gondeln auf den See. Hierbei berührte der Ballon einen zur Sicherung der Dampfbootfahrten gesetzten Pfahl und erhielt die Hülle einen Riß. Nachdem das Floß herbeigeschafft war, wurde der Ballon auf denselben gebracht und gegen 1 Uhr morgens in die Halle zurückbefördert. Das Resultat soll trotz des Unfalls ein günstiges sein. In der einen Gondel befand sich Graf Zeppelin, Baron Bassus, Ingenieur Burr und in der anderen Gondel der Afrikareisende Dr. Wolf und Maschinist Groß.

M4 Extrablatt des »Seeblasses«.

Vorlage: Landesmedienzentrum Baden-Württemberg, LMZ020562

M5 Luftschiff LZ-4 bei der Ankunft in Echterdingen und kurz nach der Explosion 1908.

Vorlage: Landesmedienzentrum Baden-Württemberg, LMZ023001



M5

lung durch die beiden Überschriften: *How the man with the only airship that really flies could easily control the destinies of all the nations* und *He could make rulers dictate their policies, put an end to all wars or strikes and terrorize the world.*

Erstaunlich an dieser Quelle ist zweierlei:

1. Die internationale Wahrnehmung der ersten Flüge des Zeppelins als militärische Bedrohung; hier sogar als Interkontinentalwaffe.
2. Die Zeitnähe zwischen den Ereignissen am Bodenseeufer und deren Rezeption in San Francisco – die globalisierte Welt war Anfang des 20. Jahrhunderts zumindest in den westlichen Ländern ein kollektiver Erfahrungsraum geworden.

Abgleich mit der Realität am Bodenseeufer

Die Dystopie eines interkontinentalen Angriffs auf die USA geht am Beginn des 20. Jahrhunderts (sehr!) weit über das technisch Mögliche hinaus. Was war im von San Francisco über 9.000 Kilometer entfernten Friedrichshafen geschehen, das diese enormen Ängste beförderte?

Am 2. Juli 1900 kurz nach 20 Uhr stieg das Luftschiff LZ-1 in der Manzeller Bucht bei Friedrichshafen vor etwa 12.000 Zuschauern, die sich am Bodenseeufer drängten, zu seinem Jungferflug auf. Nach 18 Minuten endete die Jungferfahrt im 5 Kilometer entfernten Immenstaad.

Wahrnehmung und Deutung

Weltweit wurde das Ereignis am Bodensee wahrgenommen und in Zeitungsartikeln aufgegriffen. Es verbanden sich von Beginn an zwei verschiedene Erwartungshaltungen damit:

Einerseits der Traum vom völkerverbinden-

den, technologischen Fortschritt, in dem die Luftfahrt Motor eines kulturellen Fortschritts sein und zum internationalen Austausch und der Überwindung von Grenzen führen könnte. Andererseits der Albtraum einer ungekannten militärischen Bedrohung aus der Luft.

Für die Menschen im Deutschen Reich,

Werk-Nr.	Erstfahrt	Letzte Fahrt	Bemerkungen
LZ-1	2. Juli 1900	24. Oktober 1900	–
LZ-2	30. November 1905	17. Januar 1906	bei Unfall nach Notlandung zerstört
LZ-3	9. Oktober 1906	–	–
LZ-4	20. Juni 1908	5. August 1908	zerstört beim Unglück von Echterdingen
LZ-5	26. Mai 1909	24. April 1910	1910 während eines Sturms gestrandet
LZ-6	25. August 1909	–	14. September 1910 in seiner Halle fahrlässig zerstört (verbrannt)
LZ-7	19. Juni 1910	28. Juni 1910	bei Unfall irreparabel beschädigt
LZ-8	30. März 1911	16. Mai 1911	bei der Ausfahrt von einer Windböe an die Wand der Flughafenhalle gedrückt und irreparabel beschädigt
LZ-9	2. Oktober 1911	–	–
LZ-10	26. Juni 1911	–	bei einem Unfall auf dem Flugfeld zerstört
LZ-11	19. Februar 1912	–	beim Einhalten am 8. Oktober 1915 auseinandergebrochen
LZ-12	25. April 1912	–	–
LZ-13	30. Juli 1912	–	–
LZ-14	7. Oktober 1912	9. September 1913	wurde bei einem Gewitter über der Nordsee vom Sturm ins Meer gedrückt; 14 Besatzungsmitglieder ertranken
LZ-15	16. Januar 1913	19. März 1913	bei einer Notlandung zerstört
LZ-16	14. März 1913	–	–
LZ-17	3. Mai 1913	–	–
LZ-18	9. September 1913	17. Oktober 1913	zerstört bei der Explosion eines Motors; die gesamte Besatzung kam ums Leben
LZ-19	6. Juni 1913	–	in einem Gewittersturm am 13. Juni 1914 irreparabel beschädigt



M6

M6 »Englands Sorge - 'n Tag, Herr Kamerad, mal 'n bißchen zusammen nach London gongeln?«, *Simplicissimus* 1907 (Jg. 12.) Heft 20, S. 324.

Vorlage: Klassik Stiftung Weimar, www.simplicissimus.info/

aber auch außerhalb des Reiches war die Fortschrittlichkeit dieser Entwicklung überwältigend. Der erste Zeppelin-Kapitän Georg Hacker beschrieb die Reaktionen der Menschen auf einem Flug an Pfingsten 1909 folgendermaßen:

Auf den hellen Landstraßen sahen wir die Leute in Sonntagstracht dahinwandern. Sie gingen zur Kirche nach dem nächsten Dorf. Kamen wir näher, blieb alles stehen mit dem Kopf im Nacken und staunte den Riesenfisch an, der durch die Pfingstluft zog. Nachträglich erst fiel es den Menschen ein, uns zu grüßen. Dann zogen sie die bunten Taschentücher und schwenkten sie eifrig hinter uns her.

Ein altes Mütterchen stieg einen Feldweg entlang, gebückt, benützte einen großen roten Schirm als Stock. Als wir beinahe über ihr standen, fuhr sie hoch, ließ den Schirm fallen und schlug, entsetzt über unseren Anblick, ein Kreuz. Bei jedem Orte, dem wir uns näherten, kam uns die Jugend entgegengeläufen, quer über Wiesen und Felder. Vor einer Kirche stand eine bunt zusammengewürfelte Menge. Sie wollten

erst das Luftschiff vorüberlassen, ehe sie zum Gottesdienst eintraten.

Die Anfangsjahre der Zeppeline waren durch *Pleiten, Pech und Pannen* (Kerstin Mommsen) gekennzeichnet und alleine 12 von 19 Luftschiffen wurden vor 1913 bei Unglücken zerstört.

Trotz dieser verheerenden Bilanz führte die neue Technologie im Deutschen Reich zu einem regelrechten Hype um den Grafen von Zeppelin und seinen Luftschiffen, zu nationalen Überlegenheitsgefühlen und Angriffslust – im (europäischen) Ausland hingegen, insbesondere in Großbritannien, zu Ängsten.

Die Furcht vor einer Invasion durch eine feindliche Macht, welche vom europäischen Kontinent aus die vermeintlich geschützte Insel einnehmen konnte, bekam durch die nun entstandene Möglichkeit, dass Großbritannien potenziell aus der Luft angegriffen werden könnte, neue Nahrung:

Bis zum Jungferflug des Luftschiffs LZ-1 konnten sich die Briten mit den oft zitierten Worten, *I do not say they cannot come, my Lords, I only say they cannot come by sea*, trösten, die Admiral Lord St. Vincent zur Zeit der französischen Invasionsgefahr Anfang des 19. Jahrhunderts an eine Gruppe nervöser Kollegen richtete. Die Luftschiffe des Grafen rückten die markige Maxime des Admirals aber nun in ein völlig neues Licht.

Im Frühjahr/Sommer 1909 kam es in Großbritannien zu zahlreichen Phantom-Zeppelin-Sichtungen, die sich über das ganze Land verteilten. Dem Gefühl nach war *England no longer an island*. Im englischsprachigen Raum spricht man im Zusammenhang mit diesem Phänomen von *airship scare*:

Mehrere hundert Menschen hatten über einen Zeitraum von ungefähr vier Monaten unerklärliche Lichter und Objekte am Himmel gesehen und diese an lokale Zeitungen gemeldet. Von Ipswich an der Ostküste Englands bis Belfast in Irland, von Hull bis Swansea, aber auch von der Isle of Man wurde über solche Phantomsichtungen berichtet. Meist wurden die Luftschiffe als dunkle, zigarren- oder torpedoförmige Objekte mit einer Länge von mindestens 30 Metern beschrieben, die sich leicht manövrieren ließen und deren Leistung und Geschwindigkeit jedem zu dieser Zeit existierenden (britischen oder deutschen) Luftschiff weit überlegen war. In der historischen Rückschau ist unzweifelhaft klar, dass im Frühjahr/Sommer 1909 kein deutsches Luftschiff die Nordsee überquerte oder überqueren konnte, um die englische Küste zu erkunden.

Der rasante (und für viele beängstigende)

M7 Luftschiff bei der Bombardierung von Antwerpen, Farblithografie als Postkarte.

Vorlage: LABW, HStAS M 703
R184IN6

M7



technologische Fortschritt, aber auch die Begleitung der vermeintlichen Sichtungen durch sensationslüsterne Presseberichte spielten beim Entstehen dieser *airship scare* wohl eine zentrale Rolle. Insbesondere in Verbindung mit den wachsenden Spannungen zwischen den beiden Großmächten, dem Deutschen Reich und Großbritannien, und den damit verbundenen kursierenden Invasionsgerüchten führte diese Melange zu einem Klima der Angst. In dieser Gemengelage erschien vielen Menschen der Erklärungsansatz am plausibelsten, dass es sich bei diesen Sichtungen um deutsche Zeppeline handeln müsste, die an geheimen Luftaufklärungsmissionen zur Vorbereitung einer Invasion teilnahmen. Hinzu kommt, dass es 1909 weder Fernsehen noch Internet gab und Zeitungen, Telegrafien und das gesprochene Wort die Hauptkommunikationsmittel bildeten. Gerüchte verbreiteten sich bereits 1909 schneller als die Feststellung von Fakten dauerte.

Für die Deutschen war die englische Zeppelin-Furcht dennoch Anlass höchsten Vergnügens und so wurde immer wieder mit dem Potenzial der neuen Erfindung kokettiert. Es entstanden zahlreiche Karikaturen und Glossen, die die britische *Influenza Zeppeliniensis* überspitzt thematisieren. In die Pressestimmen zu den Fahrten und Leistungen der Luftschiffe mischten sich dem Zeitgeist entsprechend nationalistische Töne. Hatte Heinrich Heine noch gedichtet:

*Franzosen und Russen gehört das Land,
Das Meer gehört den Briten.*

*Wir aber besitzen im Luftreich des Traums
Die Herrschaft unbestritten.*

Wurde anlässlich der Fernfahrt des Zeppelins vom Bodensee über Basel, Straßburg, Speyer, Mainz, Mannheim, Stuttgart nach Echterdingen am 4./5. August 1908 in der Presse mitgeteilt:

*Franzosen und Russen gehört das Land,
Das Meer gehört den Briten.*

*Wir aber besitzen im Luftreich des Traums
Die Herrschaft unbestritten.*

Die Büchse der Pandora

Wenige Jahre später stellte sich heraus, dass die Ängste der Menschen in Großbritannien nicht unbegründet waren, sondern nun real wurden.

Der Tag, an dem zum ersten Mal in der Geschichte der Menschheit auch die Zivilbevölkerung aus der Luft angegriffen wurde, lässt sich genau benennen: In der Nacht vom 5. auf den 6. August 1914 fuhr der Zeppelin *Cöln* einen Angriff auf die Stadt Lüttich in Belgien. Durch den Abwurf von 10 Granaten

M8 »Angst der Londoner vor den Zeppelin«, 1915.

Vorlage: Historische Bildpostkarten – Universität Osnabrück, Sammlung Prof. Dr. Sabine Giesbrecht, www.bildpostkarten.uos.de

*Nun kommt von oben mit
surrendem Schall
Wohl Bombe auf Bombe im
rasenden Fall [...]
Da wendet der Vogel den
mächtigen Flug
Als wollte er sagen: Für heut'
ist's genug!
Hurra Zeppelin!
Das Lied vom Zeppelin*

M8



gab es mindestens 13 Tote. Die Deutschen hatten mit diesem Bombenangriff die Büchse der Pandora geöffnet. Damit begann, was die Militärs heute den *strategischen Luftkrieg* nennen und was viel Unheil über die Menschen brachte und nach wie vor bringt.

Während des Ersten Weltkrieges wurden Luftschiffe auf beiden Seiten für militärische Zwecke genutzt. Sie dienten vor allem als Luftaufklärer und Langstreckenbomber. Ab 1916 waren die Hauptziele der deutschen Bombardements London, Edinburgh, Paris, Bukarest, Warschau, Saloniki und viele weitere wichtige Städte. Auch wenn die Bombardements durch den Zeppelin noch nicht die verheerende Wirkung des Bombenkrieges späterer Jahre erreichten, so waren sie doch psychologisch für die Zivilbevölkerung furchtbar. Die Menschen konnten sich nicht einmal zuhause noch sicher fühlen. Gerade die Propaganda wusste die Erfolge der neuen Waffe zu verwenden.

In Bildpostkarten, Gedichten, Münzen und Liedern wurde der *erfolgreiche* Einsatz der Zeppeline gefeiert. Insgesamt fuhr die deutsche Zeppelinflotte über 300 Angriffe auf militärische oder zivile Ziele und warf dabei eine Bombenlast von mindestens 500 Tonnen ab. Insofern scheint der bereits 14 Jahre zuvor erschienene Artikel aus dem San Francisco Examiner doch ein Blick in die Zukunft gewesen zu sein.

Unterrichtsplanung

In Jahrgangsstufe 8 sieht der neue Bildungsplan des Landes Baden-Württemberg eine Beschreibung der Welt am Ende des 19. Jahrhunderts als wirtschaftlich und kommunikativ vernetzten Interaktionsraum vor. Angeglie-

dert an diesen Bildungsstandard beschäftigen sich die Lernenden mit der Bedeutung des Zeppelins in einer *globalisierten Welt* am Ende des langen 19. Jahrhunderts. Sie erkunden verschiedene Materialien zur Resonanz der deutschen Erfolge beim Zeppelinbau auf verschiedenen Ebenen (lokal, national, international) und erkennen, dass der Zeppelin sowohl Symbol und völkerverbindendes Ideal dieser neuen Zeit war, als auch nationalistische und reaktionäre Wünsche widerspiegeln konnte.

Literatur

Christopher Chant: Der Zeppelin. 100 Jahre Luftfahrtgeschichte. London 2000.

David Clarke: Scareships over Britain – The Airship Wave of 1909. In: Fortean Studies 6 (1999) S. 39–63.

Alfred M. Gollin: England Is No Longer an Island: The Phantom Airship Scare of 1909. In: Albion 13 (1981) S. 43–57.

Brigitte Kazenwadel-Drews: Zeppeline erobern die Welt. Augsburg 2006.

Mario Kramp: 1914: Vom Traum zum Albtraum. Köln und der Beginn des Bombenkriegs in Europa. Köln 2014.

John Provan: Ferdinand Graf Zeppelin. Der Luftfahrtpionier und sein Konzern. Zwickau 2009.

Zeppelin: 1908 bis 2008. Stiftung und Unternehmen. Hg. von Stadt Friedrichshafen. München 2008.

Das Unterrichtsmodul auf dem Landesbildungsserver

Johannes Gießler: Vom Bodensee in alle Welt? – Der Zeppelin und die »Verdichtung von Raum und Zeit«
www.schule-bw.de/faecher-und-schularten/gesellschaftswissenschaftliche-und-philosophische-faecher/landeskunde-landesgeschichte/module/bp_2016/der_industrialisierte_nationalstaat/zeppelin/index.html



* Johannes Gießler

Johannes Gießler ist Gymnasiallehrer in Tettngang und Landeskundebeauftragter im Regierungsbezirk Tübingen