

LZ 4 nach der Landung am 5. August 1908, einen Kilometer südöstlich von Echterdingen.

Bernd Klagholz «Der Tag von Echterdingen» – Katastrophe und Neubeginn der Luftschiffahrt

Es war das Verdienst des Luftschiffpioniers Ferdinand Graf von Zeppelin (1838–1917), in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts der Idee vom lenkbaren Luftschiff zum Durchbruch verholfen zu haben. Dabei kam den Ereignissen in Echterdingen vor hundert Jahren wesentliche Bedeutung zu. Echterdingen bezeichnet nicht nur den Ort der Katastrophe, sondern auch den des Neubeginns der Luftschiffahrt. Hier nahm die Zeppelinspende, die größte freiwillige Spendenaktion im Kaiserreich, ihren Anfang. Der 5. August 1908 ist als *Der Tag von Echterdingen* in die Geschichte der Luftschiffahrt eingegangen: *um dieses Ereignis, seine Voraussetzungen und Folgen kreist gewissermaßen die Zeppelingeschichte.* (Clausberg)

Der «Narr vom Bodensee» – Der Offizier Graf von Zeppelin greift den Gedanken des lenkbaren Luftschiffs auf

Das Jahr 1890 war für das deutsche Kaiserreich und Graf Zeppelin gleichermaßen ein Schicksalsjahr: Bismarck wurde als Reichskanzler entlassen; Ferdinand Graf von Zeppelin, der in württembergischen Diensten als Kavallerieoffizier und Diplomat rasch Karriere gemacht hatte, musste in diesem Jahr unter wenig ehrenvollen Umständen als Offizier seinen

Abschied nehmen. Für den Grafen, der mit Leib und Seele Soldat war, brach mit der Entlassung eine Welt zusammen. In seiner Ehre tief verletzt, suchte der erst 52-jährige Generalleutnant in dieser persönlichen Krisensituation ein neues Betätigungsfeld. Er begann, sich nun intensiv mit der visionären Idee eines lenkbaren Luftschiffes zu befassen, was aber als unseriös galt.

Es war sehr ungewöhnlich für die damalige Zeit, dass dies auch noch ein Mitglied der Aristokratie und der herrschenden Klasse tat. Graf Zeppelin wurde in den folgenden Jahren als *närrischer Erfinder* verspottet und zum Kandidaten für das Irrenhaus abgestempelt. Schon im Frühjahr 1874 hatte ihn – angeregt durch einen Vortrag des Generalpostdirektors Heinrich von Stephan (1831–1897) über *Weltpost und Luftschiffahrt* – der Gedanke vom lenkbaren Luftschiff beschäftigt, wie aus einem Tagebucheintrag hervorgeht. Ihm schwebte ein internationaler Luftschiffverkehr vor, der *Bindeglied zwischen den Völkern* sein sollte. Dass er als ehemaliger Offizier auch in militärischen Kategorien dachte und den Vorsprung, den Frankreich damals auf dem Gebiet der Luftschiffahrt hatte, nicht hinnehmen wollte, verwundert nicht.

Mit der ihm eigenen Tatkraft, Ausdauer und Beharrlichkeit nahm er nun mit Hilfe des befähigten Ingenieurs Theodor Kober (1865–1930) die Realisierung seiner Idee in Angriff. Dabei waren ihm seine hohe soziale Stellung und seine weitreichenden Verbindungen in höchste gesellschaftliche Kreise von großem Nutzen. Außerdem war er kein Unbekannter. Zu Beginn des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 war Graf Zeppelin durch seinen kühnen Erkundungsritt hinter die feindlichen Linien – *Patrouillenritt zum Schirlenhof* – zu frühem militärischem Ruhm gekommen. 1896 konnte er – wenigstens vorübergehend – durch einen glänzenden Vortrag in Stuttgart den Verein der Deutschen Ingenieure (VDI) von seinem Vorhaben überzeugen. Zwei Jahre später gründete er in Stuttgart die *Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt*, zu deren Grundkapital von 800.000 Mark er mehr als die Hälfte selbst beisteuerte.

Der Aufstieg des ersten Zeppelins im Juli 1900 – starres System bei der Konstruktion aus Aluminium

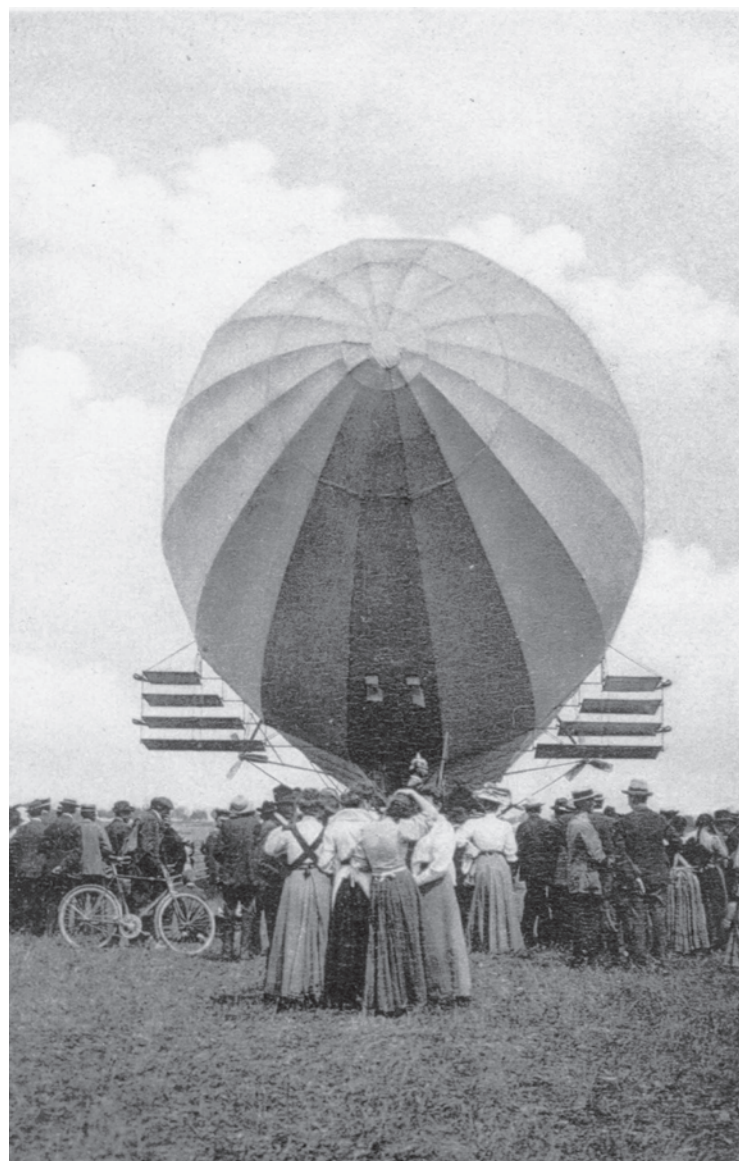
Nach Überwindung unzähliger Schwierigkeiten war die Sensation am 2. Juli 1900 perfekt: Das erste Luftschiff LZ 1 (LZ = Luftschiff Zeppelin) mit seinem für damalige Verhältnisse ungeheuer langen Körper von 128 Metern erhob sich mit Hilfe der beiden 16-PS-Daimler-Motoren in die Luft, wenn auch nur für 18 Minuten. Graf Zeppelin war im Begriff, als erster den uralten Menschheitstraum vom Fliegen zu verwirklichen. Damit begann – noch ehe es Motorflugzeuge gab – die Ära der Luftschiffahrt – Prinzip «leichter als Luft» –, die erst durch die Katastrophe von Lakehurst am 6. Mai 1937 – zumindest vorläufig – beendet wurde.

Graf Zeppelin hat das (starre) Luftschiff nicht erfunden, aber sein Verdienst war es, der Idee vom lenkbaren Luftschiff zum Durchbruch verholfen zu haben. Dabei konnte er sich die Erfahrungen französischer und deutscher, meist tragisch gescheiterter Luftschiffpioniere wie Henry Giffard (1825–1882), Paul Haenlein (1835–1905), Dr. Friedrich Hermann Wölfert (1850–1897) und David Schwarz (1850–1897) zu Nutze machen und vor allen Dingen aus ihren Fehlern lernen. Es ist kein Zufall, dass *Zeppelin* zum Synonym für Luftschiff geworden ist.

Das starre System war das hervorsteckende Konstruktionsmerkmal der Zeppeline. Ihre riesige, zigarrenförmige Gestalt wurde von einem aus Aluminiumverstreben bestehenden Gerippe bestimmt, das mehrere voneinander unabhängige, mit Wasserstoff gefüllte Traggaszellen in sich barg. Diese Konstruktion hatte gegenüber den konkurrierenden

unstarren bzw. halbstarren Systemen der Offiziere August von Parseval (1861–1942) und Hans Groß (1860–1924) den Vorteil, dass sie schneller, stabiler und besser steuerbar war. Hinzu kam der nicht zu unterschätzende Vorteil einer größeren Reichweite und Tragfähigkeit. Zum wichtigsten Mitarbeiter Graf Zeppelins wurde Chefkonstrukteur Ludwig Dürr (1878–1956). Der spätere technische Direktor der Zeppelinwerke – *groß in der Leistung, doch bescheiden im Anspruch* (Hans von Schiller) – erfuhr viele Ehrungen und wurde 1933 zum Ehrenbürger von Echterdingen ernannt. Sein Name ist untrennbar mit dem Bau von Zeppelin verbunden.

Große finanzielle Schwierigkeiten zwangen Graf Zeppelin, das Luftschiff LZ 1 trotz des erfolgreichen Erstaufstiegs abzuwracken und die Gesellschaft zur



Am Landeplatz herrschte noch kurz vor der Katastrophe Festtagsstimmung.

Förderung der Luftschiffahrt zu liquidieren. Württembergische Lotteriegelder ermöglichten ihm den Bau des zweiten Luftschiffs (LZ 2), das aber wenig erfolgreich war und 1906 bei Kißlegg im Allgäu nach sicherer Landung auf festem Boden durch einen Orkan vernichtet wurde.

Militär verlangt eine 24-Stunden-Fahrt:

Die Sensation des Jahres 1908

Erfolgreich hingegen waren die Fahrten des dritten Luftschiffs LZ 3 im Oktober 1906. Die öffentliche Meinung begann, sich zu Gunsten Graf Zeppelins zu wenden. Auch die deutsche Militärverwaltung, die zuvor auf das Prallluftschiff seines Konkurrenten von Parseval und das halbstarre Luftschiff von Groß/Basenach gesetzt hatte, gewann nun Vertrauen und war erstmals bereit, Graf Zeppelin größere finanzielle Unterstützung zu gewähren.

Ende Oktober 1907 beschloss der Reichstag, Graf Zeppelin für den Ankauf von LZ 3 und den Bau eines neuen Luftschiffes (LZ 4) mehr als zweieinhalb Millionen Mark zur Verfügung zu stellen. Bevor die Gelder flossen, stellte Kriegsminister von Einem jedoch die Bedingung, dass LZ 4 eine 24-stündige Dauerfahrt absolvieren, dabei mindestens 700 Kilometer zurücklegen und an den Ausgangspunkt zurückkehren müsse, um so seine Tauglichkeit unter Beweis zu stellen. Für Graf Zeppelin stand viel auf dem Spiel. Er war damals schon 70 Jahre alt und befand sich am Rande des Ruins, nachdem er sein gesamtes privates Vermögen bzw. das seiner Frau in seine Idee investiert hatte.

Nachdem bereits Anfang Juli eine 12-stündige Fahrt mit LZ 4 in die Schweiz – «Schweizer Fahrt» – erfolgreich verlaufen war und die Reputation des Grafen durch die gelungene «Königsfahrt», an der König Wilhelm II. von Württemberg und seine Gemahlin teilgenommen hatten, enorm gestiegen war, standen die Vorzeichen für die mit Spannung erwartete 24-Stunden-Fahrt günstig.

Am frühen Morgen des 4. Augusts 1908 stieg das 136 Meter lange Luftschiff in Manzell bei Friedrichshafen vom Bodensee auf. Die Route führte über Basel rheinabwärts nach Straßburg und Karlsruhe nach Mainz, das den Wendepunkt bildete. Wo immer das 136 Meter lange Luftschiff erschien, bereiteten ihm Tausende einen triumphalen Empfang. Ganz Deutschland war im Zeppelin-Fieber, das Ereignis beherrschte die Schlagzeilen.

Am späten Nachmittag musste LZ 4 wegen eines Defekts am vorderen Daimler-Motor bei Kornsand in der Nähe von Oppenheim auf dem Rhein zwischenlanden. Rein formal gesehen war das Unter-

nehmen damit schon gescheitert. Der Schaden konnte jedoch behoben und die Fahrt fortgesetzt werden. Über Mainz nahm man wieder Kurs auf Friedrichshafen. Nun fiel der vordere Motor erneut aus, es ging nur noch mit halber Kraft vorwärts.

Am frühen Morgen des 5. Augusts konnte der Stuttgarter Talkessel noch unter dem Jubel der Bevölkerung überflogen werden. Als das Luftschiff dann südlich von Stuttgart über den Fildern infolge starken Gegenwindes kaum noch vorankam, entschloss man sich zur Landung auf einer baumlosen Wiese bei Echterdingen, um den Motor mit Hilfe des nahe gelegenen Daimler-Werks in Untertürkheim reparieren zu lassen. Gegen 8 Uhr morgens setzte LZ 4, zu dessen Crew auch Ludwig Dürr gehörte, mit der vorderen Gondel etwa einen Kilometer südöstlich von Echterdingen sanft auf.

Mit Hilfe der rasch herbeigeeilten Bevölkerung wurde das Luftschiff an der Spitze verankert, das Heck hingegen schwebte frei über dem Boden. So konnte sich LZ 4 um die eigene Spitze drehen und in die Windrichtung einstellen. Mit seinem Automobil war der Echterdinger Orgelfabrikant Friedrich Weigle (1882–1958) als erster am Landeplatz, begrüßte Graf Zeppelin und machte die ersten Fotografien vom Luftschiff – für die Zeitgenossen war es das Symbol eines neuen Zeitalters. Dann traf der Reparaturtrupp von den Daimler-Werken ein. Württembergisches Militär kam in Eilmärschen von Stuttgart herauf, sperrte den Landeplatz ab und sicherte LZ 4 gegen die jetzt immer stärker anwogende Menschenmenge.

Massenauflauf am Landeplatz bei Echterdingen –

Ein «titanenhaftes Werk» in «erhabener Ruhe»

Die Nachricht von der Landung sprach sich wie ein Lauffeuer herum. Es gab kein Halten mehr, das gigantische Luftschiff zog die Menschen magisch an. Alles wurde stehen und liegen gelassen, sogar die Arbeit, was im pietistisch geprägten Württemberg einiges bedeutete. Man eilte mit dem Fahrrad oder mit der rasch gänzlich überfüllten Filderbahn, die den Ansturm auch durch den Einsatz von Sonderzügen nicht im Geringsten bewältigen konnte, zum Landeplatz.

Binnen weniger Stunden strömten Zehntausende aus den umliegenden Dörfern und der benachbarten Landeshauptstadt am Landeplatz zusammen. Die Schätzungen schwankten zwischen 40.000 und 100.000 Personen.

Am Landeplatz herrschte Festtagsstimmung, die Gesetze des Alltags waren außer Kraft gesetzt. Der Filderbahn gingen die Fahrscheine aus, den Echter-

dingen Gaststätten das Bier und das Brot. Die Fahrt von LZ 4 war das beherrschende Pressethema am 4. und 5. August 1908, manche Zeitungen gaben täglich zwei oder drei Extra-Blätter heraus. Die Berichterstattung war meinungsbetont und emotional.

Das Ereignis wurde überhöht dargestellt und Graf Zeppelin idealisiert. So geschehen auch in einem Bericht eines Journalisten der *Württembergische Zeitung*, dem es nach der Landung gelang, mit Graf Zeppelin ins Gespräch zu kommen. *Und dann war ich da und sah das titanenhafte Werk [...], majestätisch in erhabener Ruhe vor mir liegen. Mitten auf einer weiten*

Wiese [...] lag der Riesenbau und hob sich wundervoll von dem satten Grün ab. Mich durchrieselte ein Schauer scheuer Ehrfurcht, als ich mich ihm näherte [...] Die Zukunft der Menschheit, die Materie gewordene Revolution von Handel und Verkehr war es, die vor mir lag! [...] Und nun stand ich zum erstenmal vor ihm, dem Helden des Tages, dem genialsten Meister der Gegenwart, dem Unsterblichen für alle Zukunft: vor Zeppelin.

Schilderungen dieser Art dürften zum Zeppelin-Mythos, von dem auch unser heutiges Zeppelin-Bild mitgeprägt wird, nicht unerheblich beigetragen haben. Das überaus positive Presseecho im Sommer

*Nach dem Unglück:
Vom stolzen Luftschiff
blieb nur ein bizarres
Gerippe übrig. Württembergisches Militär
sperrte den Platz ab.*



*Am Unglücksort
herrschte zunächst
Betroffenheit und
Fassungslosigkeit.*



1908 war im Wesentlichen das Verdienst Dr. Hugo Eckeners (1868–1954), der vom Kritiker zu einem der engsten Mitarbeiter Graf Zeppelins geworden war und für diesen psychologisch geschickt die Öffentlichkeits- und Pressearbeit betrieb. Es war eine Stärke des Grafen, immer wieder befähigte Mitarbeiter zu finden und für sich zu gewinnen.

Wann immer sich Graf Zeppelin am Landeplatz der Menge zeigte, brandete nicht enden wollender Beifall auf. Gegen Mittag wurde Graf Zeppelin der Rummel um seine Person endgültig zu viel. Er begab sich ins nahe gelegene Echterdingen und bezog Quartier im zweiten Stock des altehrwürdigen, 1772 auf Geheiß Herzogs Karl Eugen von Württemberg errichteten Gasthofs *Hirsch*, der gleichzeitig auch Poststation war. Die Hoffnung, dort Ruhe zu finden, war trügerisch: Die Ankunft des prominenten Gastes sprach sich rasch herum. Vor dem Gasthaus versammelte sich eine große Menschenmenge, die seinen Namen skandierte. Graf Zeppelin sah sich gezwungen, vom Balkon aus eine Ansprache zu halten, die mit dem Absingen des Deutschlandlieds endete.

Die Katastrophe – Windstoß erfasst den Riesenrumpf 15.000 Kubikmeter Wasserstoff brennen infernalisch

Alles war voller Euphorie und Zuversicht, als gegen drei Uhr nachmittags das Unglück infolge eines plötzlichen Wetterumschwungs seinen Lauf nahm. Eine dunkle Gewitterfront mit orkanartigem, stark böigem Wind näherte sich von Nordwesten rasch dem Landeplatz. Das Luftschiff wurde an der Längsseite von einem heftigen Windstoß erfasst, das Heck in die Höhe gehoben und die Verankerung aus dem Boden gerissen.

LZ 4 wurde über die Köpfe der entsetzten Menge hinweg ungefähr einen Kilometer weit abgetrieben und – auf Markung des Nachbarorts Bernhausen – gegen die Kronen einiger Apfelbäume gedrückt. Binnen Sekunden gingen infolge elektrostatischer Entladungen 15.000 Kubikmeter Wasserstoff in Flammen auf, vom stolzen Luftschiff blieb nur ein bizarr verbogenes, rauchgeschwärztes Gerippe übrig. An Bord hatten sich zuvor noch dramatische Szenen abgespielt: Drei Personen befanden sich im Luftschiff, ein Monteur versuchte vergebens, das Luftschiff durch Ziehen der Ventile zum Landen zu bringen.

Am Landeplatz herrschte Totenstille, der Schock saß tief. Das Lebenswerk des Grafen schien mit einem Schlag vernichtet. Die Graf Zeppelin kurz nach drei Uhr im *Hirsch* überbrachte Hiobsbotschaft platzte wie eine Bombe in die Festtagsstimmung. An den Unglücksort geeilt, schien er bis ins Mark getrof-



«Der Tod der Zeppelin-Luftschiffahrt» – so titulierte die französische Zeitung «Le Matin» am Tag nach der Katastrophe.

fen. Schenkt man den Memoiren des später als Flugzeugkonstrukteur und Unternehmer berühmt gewordenen Augenzeugen Ernst Heinkel (1888–1958) Glauben, dann hat der konsternierte Graf am Unglücksort gesagt: *Ich bin ein verlorener Mann.*

Das spektakuläre Ende der LZ 4 war ein publizistisches Großereignis, das in unzähligen Berichten und Kommentaren seinen Niederschlag fand. Der Name Echterdingen ging damals um die Welt. In der englischen «Daily Mail» vom 6. August 1908 z. B. war auf der ersten Seite die Überschrift zu lesen: *Es war ein Mißerfolg, aber ein glorreicher Mißerfolg.*

«Das Wunder von Echterdingen» – Über sechs Millionen Goldmark werden gespendet

Kein zweites Thema hat die Öffentlichkeit im Kaiserreich 1908 so sehr bewegt wie die Echterdinger

Luftschiffkatastrophe. Die Nachricht von der Vernichtung des Luftschiffs wurde als nationales Unglück empfunden, das alle Schichten der Bevölkerung bewegte. Doch noch am Unglücksort verwandelten sich Betroffenheit und Fassungslosigkeit in Beifall und Zuspruch für den Grafen. Man begann für ihn zu sammeln, um ihm die Fortsetzung seines Werkes zu ermöglichen.

Es war der Anfang der größten freiwilligen Spendenaktion im Kaiserreich. Sie erbrachte die für damalige Verhältnisse ungeheuere Summe von 6,25 Millionen Goldmark, was der Kaufkraft nach heute knapp 60 Millionen Euro entspricht. Das Schicksal des von Rückschlägen geplagten, aber niemals aufgebenden Grafen rührte die Nation nicht nur zu Tränen, sondern auch zum Geben. Die Solidarisierung mit Graf Zeppelin ging durch alle gesellschaftlichen Schichten und Altersgruppen, selbst Kinder haben ihre Sparsbüchse geleert. Unternehmen beteiligten sich ebenso wie Verbände, Städte und Gemeinden. Das Zeppelin-Unglück einte die Nation wie bislang kaum ein anderes Ereignis. Aus der *Katastrophe von Echterdingen* wurde so das *Wunder von Echterdingen*.

Die Presse, die Graf Zeppelin eine nicht unerhebliche Steigerung ihrer Auflagen verdankte, hat die Spendenaktion gepuscht und entsprechende Aufrufe veröffentlicht. Graf Zeppelin selbst hat vom *glücklichsten aller Unglücke* gesprochen und den 5. August 1908 als *die Geburtsstunde der nationalen Luftschiffahrt in Deutschland* bezeichnet. Unter dem Druck der öffentlichen Meinung entschloss sich die Reichsregierung übrigens, die 24-Stunden-Fahrt als «erfolgreich» anzuerkennen und die in Aussicht gestellte Unterstützung zu gewähren.

LZ 4 als nationales Prestigeobjekt – Deutsche Vorherrschaft in der Luft?

Bei der – heute kaum noch nachvollziehbaren – Zeppelin-Begeisterung spielten die ästhetische Faszination und der Glaube an den technischen Fortschritt sicherlich eine wichtige Rolle. Ebenso schwangen jedoch nationale bzw. nationalistische Töne mit. Denn das Luftschiff gab dem neuen deutschen Selbstwertgefühl Ausdruck und wurde zum Symbol für das aufstrebende wilhelminische Reich. Nach der Entlassung Bismarcks als Reichkanzler erhob man vehement Anspruch darauf, als Weltmacht zu gelten. LZ 4 wurde zum nationalen Prestigeobjekt, das man sich auch durch Rückschläge nicht nehmen lassen wollte. Außerdem verband man mit dem Zeppelin auch die Hoffnung auf die deutsche Vorherrschaft in der Luft.

Die Nation, die sich im kolonialen Wettlauf mit England und Frankreich zu spät gekommen sah und seit der ersten Marokkokrise 1905/06 außenpolitisch zunehmend isoliert war, wollte wenigstens bei der Eroberung der Luft die Nase vorne behalten. Bedingt durch die Erfolge von Henry Giffard sowie der beiden Offiziere Charles Renard und Arthur Krebs hatte Frankreich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in der Luftschiffahrt eine absolut führende Stellung inne. Man wollte den Franzosen nun nicht wieder das Feld überlassen.

Der Zeppelinkult und seine kommerzielle Vermarktung – Der Graf ist populärer als der Kaiser

Mit dem Ereignis vom 5. August 1908 stieg die Popularität des Grafen ins Unermessliche. Sie übertraf die Kaiser Wilhelms II. – zu dessen Ärger – bei weitem.



Im Zeppelinjahr 2008 wird im Stadtmuseum Leinfelden-Echterdingen eine Ausstellung zum

«Tag von Echterdingen»

gezeigt, die von einem umfangreichen kulturellen Jahresprogramm begleitet wird.

Nähere Informationen hierzu unter www.leinfelden-echterdingen.de

Einige Jahre zuvor noch als *Narr vom Bodensee* verspottet und verhöhnt, avancierte Graf Zeppelin zum Volkshelden. Als Idol der Massen verkörperte er – im Gegensatz zu Wilhelm II. – Zielstrebigkeit, Berechenbarkeit und Charakterstärke und wurde so zur Vater- und nationalen Identifikationsfigur des ausgehenden wilhelminischen Zeitalters. Unmittelbar nach dem 5. August hatte Wilhelm II. ihn noch als *von all den Süddeutschen den Dümmden* bezeichnet. Im November 1908 verlieh er ihm chameleonartig den Schwarzen Adlerorden, die höchste zu vergebende Auszeichnung des Kaiserreichs. In seinem Hang zur Übertreibung bezeichnete er Graf Zeppelin als *den größten Deutschen des Jahrhunderts* – das Jahrhundert war gerade acht Jahre alt.

Die Verehrung des Grafen nahm kultische Züge an, die sich in tausenden ihm gewidmeter Gedichte, vielen Auszeichnungen und Ehrungen, aber auch in der rücksichtslosen kommerziellen Vermarktung seiner Person niederschlug.

Bereits am Ort des Unglücks wurden Reste des Luftschiffs – angeschwärzte Aluminiumteile und Fetzen der Baumwollhülle, die das Aluminiumgerüst umspannt hatte – zu skurrilen, aber begehrten Souvenirs. Die Teile wurden nicht nur in Echterdinger Familien wie Reliquien hinter Glas gesetzt und gerahmt. Der Fabrikant Carl Berg, in dessen Unternehmen die Aluminiumkonstruktion – übrigens kostenlos – gefertigt worden war, stellte in Eeking aus den mit der Eisenbahn zurückgeführten Trümmerresten Alu-Löffel und Gedenkmünzen her.

Die kommerzielle Vermarktung des Grafen Zeppelin fand in industriellen Massenprodukten ihren Niederschlag, die an Geschmacklosigkeit oft kaum zu überbieten waren: Gegenstände des täglichen Gebrauchs wie z.B. Trinkgläser, Aschenbecher und Taschentücher wurden mit dem Zeppelin – dem Porträt des Grafen oder dem Luftschiff – versehen und erhielten so den Charakter von Devotionalien.

Am Ort des Geschehens war die Identifikation besonders groß. Davon legt der bereits im Oktober 1908 am Platz der Landung eingeweihte Zeppelin-Gedenkstein Zeugnis ab. Er wurde zu einem Wahrzeichen von Echterdingen. In Echterdingen – und später in der Stadt Leinfelden-Echterdingen – wurde der Ereignisse des 5. August 1908 immer wieder gedacht.

In Friedrichshafen entsteht der Zeppelinkonzern und baut insgesamt 119 Luftschiffe

Aller finanzieller Sorgen enthoben, konnte Graf Zeppelin noch im Jahr 1908 seinen Weg weiter beschreiten. Die Spenden-Millionen flossen in die neu gegründete Zeppelin-Stiftung. In Friedrichshafen wurden die Luftschiffbau Zeppelin GmbH und weitere Unternehmen der Luftschiffindustrie gegründet, die Stadt wurde zum High-Tech-Standort. Zwischen 1908 und 1938 wurden in Friedrichshafen 119 Luftschiffe gebaut. Die zivile Luftschiffahrt nahm bereits vor 1914 durch die 1909 gegründete DELAG (Deutsche-Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft) einen großen Aufschwung: Die erste Fluggesellschaft der Welt beförderte auf 1.500 Fahrten – unfallfrei – insgesamt 35.000 Personen.

Es war *die Geschichte eines ungeheuren Erfolgs* (Clausberg), auch wenn Rückschläge nicht ausblieben. Man muss bedenken, dass Graf Zeppelin *mit seinen Ideen, seinen Anforderungen an ein starres Schiff [...] seiner Zeit, ihren Kenntnissen und technischen Möglichkeiten weit vorausgeeilt* war (Hugo Eckener). In der Zeit zwischen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg wurde es aufgrund des großen technischen Fortschritts möglich, ganze Kontinente durch regelmäßige Zeppelin-Fahrten miteinander zu verbinden. Es war dem am 8. März 1917 an den Folgen einer Operation verstorbenen Grafen Zeppelin nicht mehr vergönnt, die Verwirklichung seiner Vision zu erleben.

LITERATUR

Clausberg, Karl: Zeppelin. Die Geschichte eines unwahrscheinlichen Erfolges. München 1979

Eckener, Hugo: Graf Zeppelin. Sein Leben nach eigenen Aufzeichnungen und persönlichen Erinnerungen. Stuttgart 1938 (Reprint, Essen 1996)

Klagholz, Bernd: Der Tag von Echterdingen. Zeppelin LZ 4 auf den Fildern: Katastrophe und Neubeginn der Luftschiffahrt (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Leinfelden-Echterdingen, Band 5), Leinfelden-Echterdingen 1998

Meighörner, Wolfgang / Kleinheins, Peter (Hrsg.): Die großen Zeppeline. Die Geschichte des Luftschiffbaus. Berlin, Heidelberg 2005

Rosenkranz, Hans: Ferdinand Graf von Zeppelin. Die Geschichte eines abenteuerlichen Lebens. Berlin o.J.