

Paul J. Fundel Das Zeppelin Dorf in Friedrichshafen – Geschichte, Bestand und Weiterentwicklung

Graf Ferdinand von Zeppelin (1838-1917) war bereits 60 Jahre alt und im Ruhestand, als er begann, seine Ideen eines «lenkbaren Luftschiffzuges» in die Realität umzusetzen. 1900 gelangen ihm erste Fahrten mit einem Luftschiff, das er in einer auf dem Bodensee schwimmenden Halle hatte zusammenbauen lassen. Mehrere Rückschläge durch den Totalverlust dieses und weiterer Schiffe hatten ihn in Deutschland so bekannt werden lassen, dass die Zerstörung seines Luftschiffs 1908 auf dem Rückweg von einer sonst erfolgreichen Deutschland-Fahrt bei Echterdingen zu einem Glücksfall wurde: Eine deutschlandweite Spendenlawine ermöglichte es ihm, mit dieser Summe die «Luftschiffbau-Zeppelin GmbH» zu gründen, in Friedrichshafen eine große, für den Bau und den Betrieb der Luftschiffe geeignete Grundstücksfläche zu erwerben und auch die erforderlichen Fachleute zur Mitarbeit zu verpflichten. An deren Spitze berief er den erst 30 Jahre alten Alfred Colsman, der in den folgenden 20 Jahren die Firma aufbaute und zu einem einzigartigen Technologie-Konzern ausweitete.

Früh im Bewusstsein und darin einig mit Graf Zeppelin, dass der alleinige Bau von Luftschiffen eine einseitige Firmenbasis und damit wirtschaftlich riskant sei, gründete er für die Entwicklung und Fer-

tigung der für Luftschiffe erforderlichen Komponenten Tochterfirmen, die diese Aufgaben selbstständig wahrnehmen sollten. So entstanden unter seiner Aufsicht Firmen für Hallenbau, für die Herstellung von Ballonstoffen, Gas und anderes. Heute kaum mehr bekannt ist, dass die Firmen Zahnradfabrik Friedrichshafen (Getriebetechnik), MTU (Maybach-Motorenbau) und Dornier (Flugzeugbau) Zeppelin-Gründungen dieser Zeit sind.

*Geschäftsführer Alfred Colsman,
die «Zeppelin-Wohlfahrt» und Architekt Paul Bonatz*

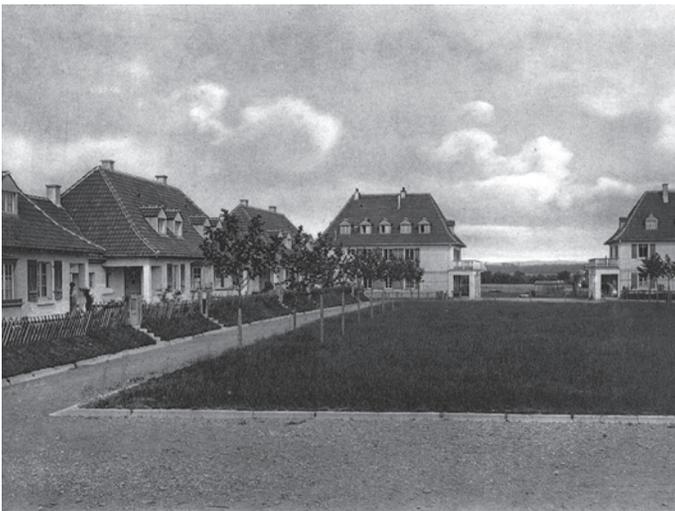
Der Westfale Alfred Colsman (1878–1955) war für Graf Zeppelin eine geradezu ideale persönliche Ergänzung. Der Graf hatte ihn als Schwiegersohn des Aluminium-Fabrikanten Karl Berg kennengelernt, von dem er die Bauteile für sein erstes Luftschiff bezogen hatte. Colsman hatte wie der Graf beim Militär gedient, hatte – allerdings nur kurz – Maschinenbau studiert, hohe Allgemeinbildung und darüber hinaus außer einer kaufmännischen Ausbildung praktische Erfahrung aus der Führung des elterlichen Betriebs. Dies war die Basis für eine lange und erfolgreiche Tätigkeit, die erst endete, als die Tochterfirmen so groß und selbstständig gewor-

*Gesamtanlage 1917,
vom Luftschiff aus
fotografiert. Das
rechtwinklige Stra-
ßensystem ist über
den diagonalen Stra-
ßenarm (Hindenburg-
straße) an das Werft-
gelände angeschlossen
(links im Bild); rechts
der König-Wilhelm-
Platz.*





Das zweigeschossige Gebäude (Wirtshaus «Dorfkrug») und sein Gegenüber (der frühere Konsumladen) bilden mit ihren Pfeilervorbauten für den König-Wilhelm-Platz einen torartigen Zugang.



König-Wilhelm-Platz 1917 und heute: 90 Jahre nach Anlage des Platzes haben die Bäume eine raumbestimmende Größe erreicht; schön ist, dass sie lückenlos erhalten sind.



Einfamilienhaus-Reihe an der Hindenburgstrasse 1917 und heute: Ligusterhecken sind in die historischen Scherenzäune eingewachsen; sie verbinden Häuser und Straßenraum.

den waren, dass die Funktion eines «Generaldirektors», zu dem Colzman ernannt worden war, entbehrlich, ja hinderlich erschien.

Colzman war es auch, der Graf Zeppelin vorschlug, anlässlich seines 75. Geburtstags am 8. Juli 1913 der Belegschaft den Bau einer Werksiedlung zuzusagen. Für die Umsetzung dieser vom Grafen gegebenen Zusage gründete Colzman die «Zeppelin-Wohlfahrt», deren Aufgabe allgemein mit *Wohlfahrtspflege für Beamte* (leitende Mitarbeiter) und *Arbeiter* sowie deren Familien war. Diese neue Gesellschaft übernahm die Funktion eines Bauträgers für das Projekt Zeppelindorf, sorgte fortan aber auch durch eigene landwirtschaftliche Betriebe, durch Bäckerei, Metzgerei, Molkerei, Gärtnerei, eine Ziegelei, durch eine Kantine, durch Ladengeschäfte, Ledigenheime, mit einer öffentlichen Bücherei und Stadthalle – «Saalbau» – für fast alle denkbaren Bedürfnisse der Firmenmitarbeiter, aber auch der anderen Bürger Friedrichshafens. Die Gesellschaft verfügte bereits wenige Jahre nach ihrer Gründung über umfangreichen Grundstücksbesitz.

Die Funktion der Zeppelin-Wohlfahrt war für die Zeppelinwerft und ihre Tochterfirmen lebenswichtig: Friedrichshafen hatte sich um die Jahrhundertwende zu einer Kurstadt entwickelt. Als königliche Sommerresidenz war sie das Ziel Wohlhabender, die hier ihren Urlaub verbringen oder als Pensionäre sesshaft werden und in Seenähe Villen bauen wollten. Dies brachte Friedrichshafen den Ruf ein, die nach Stuttgart teuerste Stadt des Königreichs zu sein. Kurgäste und Bürger bestaunten zwar gerne die spektakulären Aufstiege und Landungen der Luftschiffe, waren aber zurückhaltend, den zuzugswilligen Arbeitern Wohnungen zu überlassen.

Die Belegschaftsstruktur der jungen Luftschiffbau-Firma bestand dabei nicht vorrangig aus Fabrikarbeitern; das neuartige Produkt «Luftschiff» und das erst wenige Jahre zuvor gebräuchlich gewordene Material Aluminium erforderte Entwicklungs- und Versuchsarbeiten und damit Ingenieure, Konstrukteure und erfahrene Meister für die verschiedenen Werkstoffe und deren Verarbeitung. Ohne Wohnungen waren solche Mitarbeiter nicht zu gewinnen. Gleichwohl konnte das Zeppelindorf den Wohnungsbedarf keinesfalls abdecken, war doch die Zahl der Mitarbeiter der Betriebe zwischen 1909 und 1913 von 100 auf 500 und bis Kriegsende auf 7.000 gestiegen.

Alfred Colzman hatte bereits 1909 anlässlich des Aufbaus der Anlagen auf dem neuen Werftgelände am Riedlewald dem Architekten Paul Bonatz (1877–1956) Planung und Bau des Pförtnerhauses und seiner Dienstvilla – Villa Colzman – übertragen. Bonatz

war zunächst Mitarbeiter des bekannten Architekten und Stadtplaners Theodor Fischer (München und Stuttgart) und seit 1908 Nachfolger auf dessen Lehrstuhl an der Technischen Hochschule Stuttgart. Theodor Fischer erstellte 1903–1915 in Reutlingen für den Textil-Fabrikanten Emil Gminder die Werksiedlung Gmindersdorf. Colzman und Zeppelin haben diese sicher besichtigt, zumal Zeppelin mit Gminder bereits 1898 in geschäftliche Verbindung gekommen war. So ist anzunehmen, dass Bonatz auf Empfehlung Fischers mit der Planung der Projekte in Friedrichshafen betraut worden ist.

Das Projekt Zeppelindorf hat Bonatz zusammen mit seinem Kollegen Fritz Scholer, der die praktischen/technischen/wirtschaftlichen Aspekte des Projekts wahrnahm, durchgeführt. Er hat es – offensichtlich wie auch die Zeppelin-Wohlfahrt – als «Modellbauvorhaben» angesehen und nach Abschluss im Jahr 1917 mit Plänen, Konstruktionsdetails, Baubeschreibung und Kostenberechnung umfassend und beispielhaft dokumentiert.

Das Zeppelindorf – eine Gartenstadt mit 114 Hauseinheiten und rechtwinkligen Straßen

Das Zeppelindorf ist weder Dorf noch Siedlung und überhaupt keine Arbeitersiedlung. Obwohl in die Häuser Ställe für Kleintiere integriert wurden, sind sie keine Bauernhäuser, und der Bezeichnung als «Arbeitersiedlung» widerspricht die Vielfalt der Haustypen, die Großzügigkeit der Anlage und der bürgerliche Habitus, der besonders am König-Wilhelm-Platz deutlich ist. Eher ist es passend, die Anlage als kleine «Gartenstadt» zu bezeichnen.

Auf einer ca. zehn Hektar großen, gering geneigten Fläche nördlich des Riedlewalds, ca. drei Kilometer von der Stadtmitte entfernt, an das Zeppelin-Werftgelände anschließend, zur Entstehungszeit also in freier Landschaft liegend, umfasst die Anlage 114 Hauseinheiten unterschiedlicher Größe und Zuordnung: Größere und kleinere Einfamilienhäuser, Doppelhäuser freistehend und in Kettenform, Reihenhäuser mit je vier Hauseinheiten bilden die Typenreihe. Jede Hauseinheit steht auf eigenem, bis 1000 qm großem Grundstück.

Die Häuser begleiten parallelstehend und in Gruppen zusammengefasst ein rechtwinkliges Straßengerüst, das östlich einen baumumstandenen Platz (König-Wilhelm-Platz) umgreift. Dieser ist durch zwei torartig positionierte zweigeschossige Gebäude mit Vorbauten auf Mauerpfeilern repräsentativ gegen die nach Friedrichshafen führende Verkehrsstraße ab- und angeschlossen. Diese beiden einzigen zweigeschossigen Gebäude beinhalten das



Das Meisterhaus 1917 und heute: der größte und bestausgestattete Haustyp. Typisches Detail ist der Erker, der mit seinen vielen Fenstern das Esszimmer ausweitet.



Doppelhaus mit typischem Treppenzugang, Gartentor zwischen Pfeilern und Ligusterhecke, der loggienartige Hauseingang ist auch als Freisitz nützlich.



Reihenhaus mit vier Einheiten 1917 und heute: auf dem historischen Foto ist der im Haus integrierte Stall mit Schlupftür und Hühnerleiter erkennbar.

Dorf-Gasthaus und ein Ladengeschäft (damals Konsum-Anstalt). Auf einem weiteren Platz in der Mitte der Anlage sollte ein Kinderheim entstehen, was jedoch nicht verwirklicht wurde.

An der Südwestecke ist das Straßengerüst mit einer Diagonalverbindung an das ehemalige Werftgelände angeschlossen. Eine Pforte an dieser Stelle ermöglichte den Mitarbeitern den direkten Zutritt zur Arbeitsstätte; ein Fußweg entlang dem Riedlewald führte von hier aus auch zur Stadt, heute Colmanstraße.

Die Straßen innerhalb des Dorfs sind befahrbare Wohnwege, Gehsteige gibt es nirgends. Sie werden ergänzt durch unbefestigte Wege, die rückseitig die sehr tiefen Nutzgärten erschließen – «Mistwege» – und schmale Fußpfade, die Fußgängern die kürzeste Verbindung in alle Richtungen ermöglichen. Straßen, Wege, Fußpfade, Grundstücksgrenzen werden von Ligusterhecken begleitet; sie bilden ein Netz, das Gebäude und Freiflächen zusammenbindet.

Eingeschossige Häuser mit steilem Walmdach – Stall und Nutzgarten gehören dazu

Paul Bonatz hat im Zeppelindorf sechs verschiedene Wohnhaustypen eingesetzt:

Typ D: kleines freistehendes Einfamilienhaus

Typ M: großes freistehendes Einfamilienhaus, als «Meisterhaus» bezeichnet

Typ H: kleines freistehendes Doppelhaus

Typ B: kettenartig gereihtes Doppelhaus

Typ A: großes freistehendes Doppelhaus

Typ G: aus vier Wohneinheiten bestehendes Haus (Reihenhaus)

Gemeinsames Merkmal aller Typen ist: Die Häuser sind Einfamilienhäuser mit eigenem Hauseingang, der über einen umzäunten Vorgarten mit Gartentörchen erreicht wird, alle Häuser sind eingeschossig, mit einem steilen Walmdach überdeckt, das weiteren Zimmern und darüber einem kleinen Speicher Raum gibt, bei allen Häusern war im Erdgeschoss ein kleiner Stall integriert, der Ausgang zu dem jedem Haus zugeordneten großen Nutzgarten hatte.

Besonderes Merkmal der Häuser ist das ungewöhnliche Konzept für die hauswirtschaftliche Arbeit: Die Küchen, fast so groß wie Wohnräume, wurden mit einem kombinierten Heiz- und Kochherd ausgestattet und waren damit (meist einziger) ständig beheizbarer Raum und somit «Wohnküche». Ein anschließender Raum diente als «Spülküche»; mit Spülstein, Waschkessel und Badewanne ausgestattet diente er allen Zwecken, die mit Wasser zu tun hatten. Von hier aus konnten der Garten und der

Stall, bei mehreren Haustypen auch das Trockenklosett erreicht werden. Ein WC mit Wasserspülung war nur im Meisterhaus vorgesehen.

Durch Verzicht auf Erschließungsflure konnte Bonatz auf geringer Gesamtfläche die Zimmer etwas größer machen; freilich sind dadurch viele Zimmer nur nach dem Durchqueren anderer erreichbar. Das Meisterhaus bietet mit ca. 125 qm Wohnfläche, großem Wohnraum, dem zusätzlichen Esszimmer, speziellem Badezimmer und WC im Anschluss an die Schlafräume hohen Wohnkomfort. Sehr viel geringer ist die Wohnfläche des Typs G (Mittelhaus) mit ca. 70 qm, bei dem ein kleiner Eingangsflur gleichzeitig Treppenvorplatz ist, von dem aus im Erdgeschoss Wohn- und Spülküche und im Dach zwei Schlafräume erreicht werden.

Für die Kleintierställe fertigten die Architekten detaillierte Pläne, um den knappen Raum für Tiere optimal und trotzdem artgerecht zu nutzen. Die Geruchsbelästigung aus den Ställen muss unangenehm gewesen sein, sodass bei den weiteren Gebäuden seit 1919 auf deren Einbau verzichtet worden ist; auch die Trennung in Wohn- und Spülküchen wurde nicht beibehalten. Die Beleuchtung der Zimmer erfolgte durch Gaslicht; sie wurde Ende der 1920er-Jahre auf Elektrizität umgestellt: eine wasserdichte Brennstelle, sechs normale Brennstellen und ein Steckkontakt pro Hauseinheit waren Standard.

Bemerkenswert – besonders im Vergleich mit dem wenige Jahre zuvor von Theodor Fischer errichteten Gmindersdorf – ist die äußerst disziplinierte Einfachheit und Einheitlichkeit der Bauformen im Ganzen und in den Details: Fenster, Klappläden, Türen, Erker, Dachgesimse, Dachgauben und Kaminköpfe sind bei allen Häusern gleich. Es gibt kein «Spiel» mit Farben, Formen oder Strukturen, keine «romantischen Konstruktionen» wie Fachwerk oder Gewölbe. Wohnliche Atmosphäre wird erreicht durch nützliche Teile: Spaliergitter an den besonnten Hauswänden, einzelne Erker mit Überockverglasung, Hauseingänge, die zu einem Sitzplatz ausgeweitet sind.

Nur wenige Schmuckformen – z. B. die herzförmigen Ausschnitte in den Klappläden oder die beiden Rundfenster in der Gaube des Reihenhauses – erscheinen als kleines Eingeständnis, die im Prinzip karge Grundform schmücken zu wollen. Paul Bonatz 1917: *Das Äußere der Häuser ist ohne jeden Aufwand ausgeführt. Die Umfassungswände sind mit rauem Kellenwurf verputzt und weiß getüncht, die Rinnen sind weiß, die Fensterläden, Türen und sonstiges Holzwerk grau gestrichen.*

Wenn uns das Zeppelindorf heute romantisch erscheint, so war sein Eindruck auf den damaligen



Die Neubauten an der Colmsan-Straße (Architekten GMS Isny) schließen sich mit zurückhaltender Architektur an die Häuser von 1919-1920 an.

Bürger sicher zunächst befremdend, war er im Kaiserreich doch allerorts an üppige Dekorationen gewohnt. Zur Akzeptanz hat sicher beigetragen, dass manche Architekturdetails bereits an dem wenige Jahre zuvor erbauten Direktor-Wohnhaus zu sehen waren.

Sorgfalt erstreckte sich in gleicher Weise auf die Gärten, deren Details im Benehmen mit der Zeppelin-Wohlfahrt festgelegt wurden: *Die Einfriedigung ist aus Schrägzäunen herzustellen, die aus geschälten, geschlitzten Zaunstecken fertig zusammengenagelt, in etwa 5 m langen Stücken anzuliefern und ohne Längshölzer lediglich an einzuschlagende, kyanisierte Pfosten zu befestigen sind. (...) Die Zäune sind mit Hecken zu bepflanzen, und zwar an den Straßenseiten bzw. Vorgärten wintergrüner Liguster, zwischen den Gärten Weißdorn. Der Hühnerhof, in durchschnittlicher Größe von 20 qm, ist 2 m hoch einzufriedigen mit 1,50 m hohem, 50 mm weitem Drahtgeflecht an unten karbolinierten runden geschälten Holzpfosten; über dem Drahtgeflecht sind 6 Reihen verzinkter, 2,5 mm starker Draht zu ziehen. Für jedes Haus sind 5 Waschpfosten aus Rundholz, 8-10 cm stark, kyanisiert, aufzustellen.*

Jeder Garten erhält als dauernden Bestand:

- 1 Hausbaum (Apfel oder Birne)
- 1 Zwetschgen- oder Pflaumenbaum
- 1-2 Apfel-Zwergbäume
- 1 Spalierbaum (Birne oder Schattenmorelle)
- 1 Schlingrose (z.B. am Pfeiler des überdachten Vorplatzes)
- 2 Sträucher (z.B. Flieder zu beiden Seiten der Eingangstüre)

einige perennierende Stauden im Vorgarten.

Nach dem Ersten Weltkrieg übernahm die Zeppelin-Wohlfahrt zahlreiche Mitarbeiter aus den Produktionsstätten und baute einen eigenen Baubetrieb

mit ca. 80 Mitarbeitern auf, der unter der Leitung des Architekten Paul Zeller u.a. die Instandhaltung der Häuser besorgte. 1919-1920 errichtete Zeller weitere Häuser im Anschluss an die bestehenden, ohne Ställe und ohne Spülküchen, freilich auch mit Verzicht auf das bisherige Prinzip «eine Familie hat ein eigenes Haus mit eigenem Eingang und mit eigenem Garten». Zwei Familien nutzten nun Haustreppe, Waschküche und Speicher gemeinsam. Obwohl von außen nicht erkennbar, waren Mehrfamilienhäuser entstanden.

Fensterteilung, Klappläden, Erkerform knüpfen an die der Bonatz-Häuser an; sie erscheinen weniger streng. Fremd und zu den Bonatz-Häusern wenig passend ist der Haustyp mit Knüppelwalmdach (Satteldach, dessen Giebelspitzen abgewalmt sind), der mit schindelverkleideten Dachgeschosswänden an ein Schwarzwaldhaus erinnert und der – mit der Firstrichtung quer zur Straße stehend – aus dem sonst einheitlichen Prinzip «First parallel Straße» ausbricht.

Leben im Zeppelinendorf – Beengtes Wohnen erfordert Rücksicht

Im Zeppelinendorf wohnen und leben zu können, war sicher nur einem kleinen Teil der Mitarbeiter der Zeppelinbetriebe vergönnt, war doch die Zahl der Beschäftigten während des Ersten Weltkriegs auf 7.000 angestiegen. Es ist heute kaum vorstellbar, dass damals in den 114 Hauseinheiten etwa 700 Personen Unterkunft gefunden haben sollen. Viele dieser Personen waren Untermieter, die mit Wohn- und Kostgeld das Einkommen kinderreicher Familien aufbesserten. Die kleinen, z.T. nur indirekt erreichbaren Zimmer und die minimale sanitäre Ausstattung erforderten Rücksichtnahme und Toleranz.

Zeitzeugen berichteten: *Da ist nur so ein kleines Ausgänge gewesen, und nachher ist man gleich in einem Riesenzimmer gestanden, das war die Wohnküche, da war ein großer Herd, mit dem hat man das ganze Haus heizen müssen. Und wenn man da rausgegangen ist, war da ein Raum, da ist der Spülstein drin gewesen, mit Zementboden, und auf der linken Seite – weil es immer heiß, das Zeppelinendorf hat damals schon ein Bad gehabt – ist an der Wand eine Badewanne gestanden und ein Waschkessel: das war die Wasch- und Spülküche, sie konnte mit dem Waschkessel geheizt werden, aber man hat doch nicht, wenn man da hinaus ist, zum Spülen den Waschkessel angeheizt.*

Auch die Sache mit der Selbstversorgung durch Kleintierstall und Nutzgarten bereitete Probleme. Die Teilunterkellerung der ersten Häuser – die weiteren wurden voll unterkellert – bot nur wenig

Lagerfläche für den Wintervorrat einer Familie. Heu und Brennholz mussten über die Wohnungstreppe und weiter über eine Leiter in den Speicher hinauf- und wieder heruntergebracht werden.

Nebendran war der Kleintierstall, (...) wir hatten Gänse, Hühner und Hasen, (...) viele hatten Schweine und Ziegen. Den Garten hat man ganz ausgenutzt, da ist alles angepflanzt worden, Beerensträucher, da hat man Gsälz draus gemacht; man hat viel eingemacht, da haben alle mithelfen müssen – da gabs keine Widerrede. Zum Essen gab es viel Gemüse aus dem Garten; Sauerkraut hat man selber gehabt; da sind extra von der Zeppelin-Wohlfahrt so Krautstanden, Behälter aus Ton, in jeden Keller gestellt worden. Da hat man mit dem Krauthobel das da reingehobelt, ein ganzer Zentner ist da reingegangen.

Die Zeppelin-Wohlfahrt kümmerte sich um die Instandhaltung, war Ansprechpartner und Kontrollorgan. Da war ein Bauingenieur da, ein Herr Zeller, der hat alles laufend besichtigt. Der Herr Zeller ging nicht von Haus zu Haus, sondern von Straße zu Straße und hat so geguckt, den äußeren Eindruck. Man durfte nicht alles machen, was man wollte: wenn man so einen Holzschopf bauen wollte, dann musste man schon eine Genehmigung von der Zeppelin-Wohlfahrt haben.

*Denkmalschutz und Gemeineigentum
bewahren Schönheit und Eigenart*

Obwohl in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Industriegebieten gelegen, die sich zwischen den Kriegen stürmisch entwickelt hatten, überstand das Zeppelindorf die Bombenangriffe während des Zweiten Weltkriegs glimpflich. Drei Gebäude aus der Bauperiode 1919–1920 wurden in einfachster



Ungepflasterte Nebenwege erschließen die großen Hausgärten und machen umzäunte Kinderspielplätze überflüssig.

Konstruktion und durch Satteldächer verändert wieder aufgebaut. Sie wurden 2004–2005 durch Neubauten ersetzt. Obwohl zweigeschossig respektieren sie die historischen Nachbarbauten durch ihre ebenfalls einfache Gebäudegrundform, durch das flachgeneigte Walmdach und die niedrige Firsthöhe; als Gebäudegruppe schließen sie an die bestehen gebliebenen Gebäude der Bauperiode 1919–1920 an. Die behindertengerecht angelegten Wohnungen dieser Neubauten ermöglichen den Bewohnern das Verbleiben im Zeppelindorf, die sonst wegen der Treppenzugänge bei den historischen Gebäuden Probleme hätten.

Das dem Zweiten Weltkrieg folgende Wirtschaftswunder hat das dem Zeppelindorf zugrunde-



Urlaub in der Ferienregion

Wie vielfältig und reizvoll das Allgäu sein kann, zeigt sich besonders im lieblichen Unterallgäu zwischen Memmingen, Kempten und Bad Wörishofen.

Unterallgäu gesund

Im Kneippland® Unterallgäu warten nicht nur gesunde Luft und wunderschöne Natur auf Sie, sondern auch zahlreiche Angebote für Gesundheit. Erleben Sie die belebende Wirkung von Kneippanwendungen und genießen Sie das umfangreiche Wellnessangebot.

Unterallgäu kulturell

Entdecken Sie die Schönheiten der Region in Schlössern, Museen, Kirchen und Klöstern bei Konzerten, Brauchtumsveranstaltungen und Festen. Das Unterallgäu ist ein Geheimtipp für Kulturfreunde und Liebhaber des oberschwäbischen Barock.

Unterallgäu kinderleicht

Aber auch Familien kommen auf ihre Kosten: Allgäu Skyline Park, Urlaub auf dem Bauernhof, Freizeitbäder und vieles mehr bieten Jungen und Junggebliebenen Erholung und Abwechslung.

Alle weiteren Informationen sowie viele Hinweise und Anregungen für einen abwechslungsreichen Aufenthalt im Kneippland® Unterallgäu finden Sie auf den Tourismuseiten des Unterallgäus unter

www.unterallgaeu.de

Haben Sie Fragen? Dann melden Sie sich bei uns!

Kneippland® Unterallgäu, Bad Wörishofer Straße 33, 87719 Mindelheim

Tel. 0 82 61 / 99 53 75, Fax 0 82 61 / 99 53 33, tourismus@ira.unterallgaeu.de, www.unterallgaeu.de

Kneipp-
land®
Unter
allgäu



Aus den früheren Nutzgärten sind private Freizeiträume geworden.

liegende soziale, wirtschaftliche und bauliche Konzept unzeitgemäß werden lassen. Viele vergleichbare Wohnanlagen haben ihre Identität verloren, indem sie privatisiert, umgebaut, verdichtet, aufgestockt, modernisiert oder teilweise abgebrochen worden sind. Wohnanlagen auf großen und schönen Grundstücken sind dem Druck nach Veränderungen besonders ausgesetzt; das Auto direkt vor dem Hauseingang, der Zweitwagen daneben, im Garten Segelboot und Reisemobil, der Wintergarten als Hauserweiterung, daran anschließend eine kleine Schwimmhalle, – all dies könnte darauf gemacht werden. Alle Räume groß, hoch und hell zu haben, die beste Wärmedämmung und die höchste Schalldämmung, den sichersten Schutz gegen Einbruch, vor allem aber der Wunsch, alles anders als der Nachbar zu haben, widerspricht der Intention des Zeppelinendorfs. Um die Intention sichtbar zu erhalten, wurde das Zeppelinendorf 1991 unter Denkmalschutz gestellt.

Um das Zeppelinendorf den heutigen Lebensbedürfnissen anzupassen, ohne seine Identität zu zerstören, hat das Architekturbüro Stockburger in Stuttgart 1987 Vorschläge für die Umgestaltung der Grundrisse und zur Lösung des Themas Stellplätze ausgearbeitet. Die Zeppelin-Wohlfahrt setzt diese Vorschläge in Abschnitten um und sorgt damit dafür, dass es auch in Zukunft attraktiv ist, hier zu wohnen: sind doch in den vergangenen Jahrzehnten ringsum Verkehrsstraßen, Industrie- und Gewerbeflächen, Messehallen, Schulen und Sportplätze Nachbarn geworden. Die Verbindung zum früheren Werftareal ist durch eine vielspurige Straßenkreuzung unterbrochen. Eine autobahngerechte Schallschutzwand schützt die Bewohner vor Lärm und die

vor den Ampeln wartenden Autofahrer vor dem Blick in eine der schönsten Gartenstädte.

Das Zeppelinendorf ist in seiner Architektur, seinem Bezug zur Industriegeschichte und durch seinen Erhaltungszustand einmalig. Es verdankt dies einer Reihe glücklicher Entscheidungen und günstiger Ereignisse, vor allem der Weitsicht seines Initiators Alfred Colman, der in seinen Erinnerungen 1933 berichtet: *Ich schlug den Bau einer Arbeitersiedlung vor, wobei daran zu denken sei, dass die Häuser später als freies Eigentum von den Arbeitern unter günstigen Bedingungen erworben werden könnten. An das von Graf Zeppelin gegebene Versprechen, dass die Häuser Eigentum der Arbeiter werden sollten, bin ich in den stürmischen Nachkriegsjahren von den Führern der Arbeiterschaft oft erinnert worden. Nach den einschneidenden Änderungen, die Krieg, Revolution und Inflation in den Wertverhältnissen hervorriefen, konnte ich mich zur Einlösung des Versprechens aber nicht entschließen; ich fürchtete auch, die Einheitlichkeit der Siedlung durch Verkäufe zu stören.*

Die Zeppelin-Wohlfahrt GmbH ist von Anfang an – und damit seit über 90 Jahren – Eigentümerin des Zeppelinendorfs. Sie beweist, dass ein solches Ensemble am besten erhalten werden kann, wenn es als Gesamtanlage im dauerhaften Besitz einer Gesellschaft oder Organisation bleibt, die sich dem kulturellen Wert verpflichtet fühlt, das Gesamte fachkundig pflegt und verwaltet, auf die angemessene Sozialstruktur der Bewohner achtet und dafür auf maximale «Ertragsschöpfung» verzichtet.

LITERATUR

Die Zeitzeugenberichte sind dem Buch von Heike Vogel entnommen:

Suche Zimmer im Zeppelinendorf – Die Zeppelin-Wohlfahrt und der Wohnungsbau in Friedrichshafen, 1997 Zeppelin-Museum, ISBN 3-88812-177-9.

Die historischen Fotos stammen aus der 1917 erschienenen Broschüre Das Zeppelinendorf – Pläne und Kostenberechnungen, herausgegeben von der Zeppelin-Wohlfahrt GmbH Friedrichshafen a.B.

Alfred Colman: Luftschiff voraus! Erinnerungen, 1933 Stuttgart DVA.

Elmar L. Kuhn: Industrialisierung in Friedrichshafen und am Bodensee. In: Geschichte am See 24/1 1984.

Hans G. Knäusel: Unternehmen Zeppelin – Geschichte eines Konzerns, 1994, ISBN 3-7812-1366-8.

Rudolf Kaefer: Alfred Colman, ein ungewöhnlicher Unternehmer, 2001.

Schröder-Wanke-Schwager: Arbeitersiedlung Gmindersdorf, 100 Jahre Architektur- und Alltagsgeschichte, 2003, Stadtarchiv Reutlingen, ISBN 3-933820-55-3.

Stockburger-Schirmer: Das Zeppelinendorf – Vorbereitende Untersuchung zur Sanierung, 1987.

Raimund Hug: Landwirtschaft und Lebensmittelversorgung in Friedrichshafen während des ersten Weltkriegs. In: Leben am See 1991, ISBN 3-88812-509-X.

Manfred Sauter: Zur Wohlfahrt der Zeppeliner. In: Leben am See 1988, ISBN 3-88812-506-5.