

Erster Aufstieg des LZ 1 am 2. Juli 1900.

Von Hans Willbold, Dürrenau

## Biberach und Graf Zeppelin

**Am 2. Juli 1900 erhob sich das erste vom Grafen Zeppelin konstruierte und unter großen finanziellen Opfern gegen zahlreiche Widerstände gebaute Luftschiff zu seiner Jungfernfahrt in den Himmel über dem Bodensee. Aus Anlass der einhundertsten Wiederkehr dieses für die Luftfahrt so bedeutenden Tages sei sowohl an den Grafen Zeppelin und sein Werk als auch an die Berührungspunkte mit Stadt und Umland Biberach erinnert.**

Am 8. Juli 1838 wurde im Inselhotel zu Konstanz Graf Ferdinand Adolf Heinrich von Zeppelin geboren. Sein Großvater – aus Niedersachsen stammend – hatte sich aus Freundschaft zum damaligen Herzog und späteren König Friedrich von Württemberg in Stuttgart niedergelassen und war 1801 wegen seiner Verdienste in den württembergischen Grafenstand erhoben worden.

Seine Jugendjahre verbrachte der junge Graf teils in Konstanz, teils auf dem thurgauischen Landgut Girsberg bei Kreuzlingen. Nach kurzem Studium am Stuttgarter Polytechnikum wechselte er an die Ludwigsburger Kriegsschule. Das bedeutete die Offizierslaufbahn für ihn. 1858 wurde er Leutnant. 1863 beurlaubte man ihn als militärischen Beobachter nach Nordamerika, wo er noch im selben Jahr an einem

Ballonaufstieg teilnahm, was sein besonderes Interesse an der Luftfahrt weckte. Er wurde sogar von Präsident Abraham Lincoln empfangen. Nach Deutschland zurückgekehrt, widmete er sich fortan dem Problem der Erforschung einer militärischen Eroberung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge. 1869 heiratete er Isabella Freiin von Wolff. Nach dem Krieg 1870/71 wurde er – inzwischen zum Major befördert – zum Dragonerregiment 26 nach Ulm versetzt, wo er 1874 im Tagebuch erstmals seine Gedanken über ein großes „Ballonfahrzeug“ mit starrem Gerippe und 18 Traggaszellen zu Papier brachte. In Ulm wurde 1879 auch sein einziges Kind, die Tochter Helene, genannt Hella, geboren. Nach weiteren Beförderungen bis zum Generalleutnant wurde er 1890 aus dem militärischen Dienst verabschiedet, da er in einer Denkschrift kritische Anmerkungen über das preußische Kriegsministerium geäußert hatte.

So konnte er sich nun mit ganzer Kraft seinen Ballonfahrzeug-Plänen widmen. 1895 erhielt er das Patent für einen „lenkbaren Luftfahrzeug mit mehreren hintereinander angeordneten Tragkörpern“. Trotz Unterstützung durch den VDI wurden ihm von der Reichsregierung und vom Kaiser erbetene Beihilfen verweigert, sodass er im April 1899 weitgehend auf eigene Kosten mit dem Bau seines ersten Luftschiffes



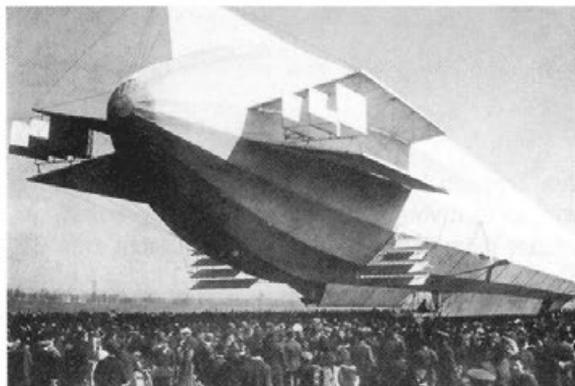
Graf Ferdinand von Zeppelin (1838–1917).

begann. König Wilhelm II. von Württemberg hatte ihm hierzu in Manzell ein Grundstück zur Verfügung gestellt, auf dem man die Werkstatt errichtete. Das Luftschiff selbst wurde in einer schwimmenden Halle montiert. Widrige Wetterverhältnisse verzögerten den Bau bis zum Frühjahr 1900. Am 2. Juli war es dann so weit. Am Ufer drängten sich viele Zuschauer, die Zeuge dieses Ereignisses sein wollten. Gegen 18 Uhr erhob sich LZ 1 erstmals in die Luft, von den zahlreichen Zuschauern begeistert bejubelt. Obwohl dieses Luftschiff insgesamt nur drei Fahrten machte, hatte sich gezeigt, dass die Idee des Grafen erfolversprechend war. Dennoch blieb infolge Geldmangels nichts anderes übrig, als LZ 1 im Jahr darauf abzuwracken und die Bestandteile als Altmaterial zu verkaufen. Dieser Geldmangel begleitete die Bemühungen des Grafen um den Luftschiffbau in den ersten Jahren unablässig und kosteten ihn schließlich sein ganzes Vermögen, obwohl König Wilhelm von Württemberg die Abhaltung zweier Lotterien zu seinen Gunsten bewilligt hatte. Überdies wurde er immer wieder mit Spott und Hohn überschüttet. Sein Wahlspruch: *Man muss nur wollen und daran glauben, dann wird es gelingen*, bewahrte ihn mehrmals davor, die Flinte ins Korn zu werfen. So wurde das Jahr 1900 zum Beginn einer vielversprechenden Entwicklung auf dem Sektor des Luftverkehrs. Heute, nach 100 Jahren, blicken

wir auf die Anfänge zurück und stehen, bezogen auf den Zeppelin NT, wieder vor einer neuen Epoche der Luftschiffahrt. Stadt und Landkreis Biberach waren dabei bis zum Jahre 1937 mehrere Male in engeren Kontakt sowohl mit dem Grafen Zeppelin als auch mit seinen Luftschiffen gekommen, woran im Folgenden zum hundertsten Jahrestag erinnert sein soll.

Zeppelins drittes Luftschiff, begonnen erst im Mai 1906, zeitigte in Bezug auf Stabilität und Steuerfähigkeit ausgezeichnete Ergebnisse. Stundenlange Probefahrten verliefen zur vollen Zufriedenheit. Auch der Kommandeur des Luftschiffer-Bataillons in Berlin-Tegel, Major Groß, selbst Luftschiffbauer zusammen mit dem Ingenieur Basenach und eifrigster Verfechter halbstarrer Luftschiffe als schärfster Kritiker der starren Luftschiffe des Grafen Zeppelin, anerkannte neidlos die guten Eigenschaften der Zeppelin'schen Konstruktion. Nun schlug die Stimmung um. Der Graf wurde mehrfacher Ehrendoktor, und der Deutsche Reichstag bewilligte zwei Millionen Mark zum Ankauf des LZ 3 für Heereszwecke. Kaiser und Kronprinz erschienen in Manzell und fanden das Luftschiff für militärische Zwecke geeignet. Zur Verbesserung der Leistungen wurde das Schiff im Jahre 1908 von 128 auf 136 m verlängert und mit stärkeren Daimler-Motoren versehen. Noch im gleichen Jahr kam Kaiser Wilhelm wieder nach Manzell und genehmigte die Übergabe an das Heer. Es erhielt nun als Reichsluftschiff die Bezeichnung Z 1.

Nach mehreren Probefahrten mit dem Grafen als Führer startete es am 29. Juni 1909 kurz nach Mitternacht zu seiner Überführungsfahrt nach Metz, wo es stationiert wurde. Kommandant war Major Sperling. Ihm zur Seite standen Hauptmann George, Ingenieur Müller, der auf besonderen Wunsch des Prinzen Heinrich von Preußen zum Z 1 kommandierte Signalmaat Metzke sowie die Monteure Hachter, Weik und Lahe, Letzterer vom Luftschifferbataillon. Major Sperling hatte bereits einige Fahrten mit Groß/Basenach-Luftschiffen hinter sich und war ein umsichtiger Führer. Ohne Hindernisse ging es an diesem Tag aber nicht ab, denn um 2.45 Uhr am 30. Juni musste Z 1 wegen eines starken Gewittersturms und eines gleichzeitigen geringen Motorschadens auf einer Wiese bei Mittelbiberach landen. Die Landung erfolgte glatt und ohne nennenswerten Flurschaden in einem Getreideacker. Zunächst übernahm die vollzählig unverletzt gebliebene Besatzung die provisorische Sicherung und Verankerung des Schiffes. Sie wurde durch eine Kompa-



Die LZ 3 (= Z 1) 1909 bei Konstanz.

nie Infanteristen aus Weingarten ersetzt, bis ein Sonderzug mit 100 Pionieren aus Ulm eingetroffen war. Die Ersten, welche von der kurz zuvor erfolgten Landung Kenntnis erhielten, waren ein Bauer und seine Tochter, die morgens um 3 (!) Uhr auf ihren Kleeacker gingen, um dort Futter zu holen. Sie brachten die Kunde von der Landung ins Dorf. Dort informierte der Bürgermeister telefonisch zunächst Friedrichshafen und alarmierte dann seine Feuerwehr. Diese war alsbald an Ort und Stelle. Man löste die provisorischen Anker aus dem Boden, grub einen leeren Mistwagen in die Erde ein, füllte ihn mit Boden und legte das Luftschiff mit Seilen daran fest.

Sehr bald waren viele Mittelbiberacher schon früh am Morgen zur Landestelle gekommen, weil man ja nicht wusste, wie lange der Aufenthalt dauern würde. Die Nachricht von der Landung hatte sich wie ein Lauffeuer durch das Dorf verbreitet. In Bierbonzen wurde Wasser zur Ergänzung des Ballastes herbeigefahren. Für die Besatzung wurden aus Biberach und Mittelbiberach – freudig begrüßt – warme Suppe und andere Nahrungsmittel gebracht, denn es war unangenehm kalt, nass und windig. Der Regen goss ohne Unterlass. Im Laufe des Vormittags waren auch aus Biberach und den umliegenden Dörfern, wo sich das Ereignis ebenfalls herumgesprochen hatte, zahlreiche Zuschauer gekommen, die trotz der Kälte beim Luftschiff ausharrten, um sich nichts entgehen zu lassen.

Zwar hatte die Landung kaum Flurschaden verursacht, aber die vielen Neugierigen zertrampelten ohne Rücksicht die benachbarten Äcker. In gleicher Weise wurden die umliegenden Wiesen samt Feldwegen in knöcheltiefe Moraste verwandelt, denn nach und nach und auch noch an den folgenden Tagen kamen immer mehr Neugierige aus nah und fern, um den gestrandeten „Luftkreuzer“ zu sehen. An einen erneuten Start war bei dem fortwährenden Dauerregen vorläufig nicht zu denken. Aus Stuttgart kamen Daimler-Monteuere, um die mechanischen Schäden zu

beheben. Außerdem war neues Wasserstoffgas bestellt worden, um den inzwischen eingetretenen Verlust auszugleichen. Vorher war ein neuer Aufstieg ohnehin nicht möglich.

Nachdem am 1. Juli die Gasfüllung beendet war, hörte der Regen einige Zeit auf. Sogar die Sonne zeigte sich für einige Minuten. Dadurch trocknete die Hülle rasch ab. Das hatte einen starken Auftrieb zur Folge, der die hintere Gondel, welche von sechs Pionieren gehalten wurde, mitsamt den Soldaten in die Höhe hob. Nachdem gegen Abend die Daimler-Monteuere mit ihrer Arbeit fertig waren, konnte dennoch nicht wieder gestartet werden, weil wieder ein neuer Wolkenbruch einsetzte, welcher den Zeppelin vollständig durchnässte und erneut zu Boden drückte. In gebührender Entfernung vom Luftschiff wärmten sich die durchnässten und durchgefrorenen Wachmannschaften an Biwakfeuern, denn es wehte ein kräftiger kalter Wind aus verschiedenen Richtungen, der die Wachleute immer wieder zwang, den Zeppelin gegen den Wind zu drehen. Tags darauf, am 2. Juli, regnete es den ganzen Tag noch viel mehr. Ein Start war völlig unmöglich. Nachmittags wurden die Ulmer Pioniere durch neue ersetzt. Der Zustrom an Neugierigen hatte noch nicht nachgelassen, obwohl der Boden in weitem Umkreis um den Zeppelin inzwischen fußtief durchweicht war und die Wege allesamt unpassierbar geworden waren.

Am 3. Juli besserte sich das Wetter schließlich. Der Regen ließ nach. Die Startvorbereitungen wurden getroffen. Kurz nach 23 Uhr – es war sternenklar – hieß es „Luftschiff hoch!“. Um 23.15 Uhr war Z 1 über Biberach, in ganzer Länge im Mondlicht silbernschimmernd und durch die Lichter der beiden

Die LZ 3 (= Z 1) über Äpfingen (1913?).





Die LZ 5 (= Z 2) bei der Anfahrt über Schemmerberg (1. Juni 1909).

Gondeln erhellt, sehr gut zu sehen. Um 0.10 Uhr war es über Ulm und kurz vor 2 Uhr war Stuttgart erreicht. Als der Zeppelin um 3.30 Uhr Karlsruhe passierte, wurde er dort trotz der frühen Stunde von einer großen Menschenmenge jubelnd begrüßt. Kurz vor 8 Uhr am 4. Juli landete Z 1 reibungslos in Metz, dort schon sehnsüchtig erwartet und umgehend in die Halle gebracht. Zurück blieben in Mittelbiberach die durch die Menschenmassen verursachten ungeheuren Flurschäden.

In Metz wurde Z 1 als Schulschiff eingesetzt und zu Vergleichsfahrten mit den halbstarren Groß/Basenach-Luftschiffen bzw. den Prallluftschiffen des Majors Parseval herangezogen, die in allen Fällen die bessere Eignung der Zeppelin-Konstruktion ergaben. Nach 4 Jahren mit glückhaften Fahrten im Dienste des Militärs wurde Z 1 im März 1913, da veraltet, abgewrackt.

Ziemlich genau vier Wochen vor diesem Ereignis hatte das Oberamt Biberach bereits den ersten Zeppelinbesuch erhalten, allerdings ebenfalls einen ungelanten. In diesem Falle war es das 1908 auf Kiel gelegte Luftschiff LZ 5, welches vom Heer später als Z 2 übernommen wurde. Am 29. Mai 1909 hatte es unter Führung des Grafen eine Fernfahrt nach Norddeutschland unternommen. Infolge einer Falschmeldung hatten sich am 30. Mai auf dem Tempelhofer Feld in Berlin nicht nur eine riesige Menschenmenge, sondern auch die kaiserliche Familie eingefunden, um

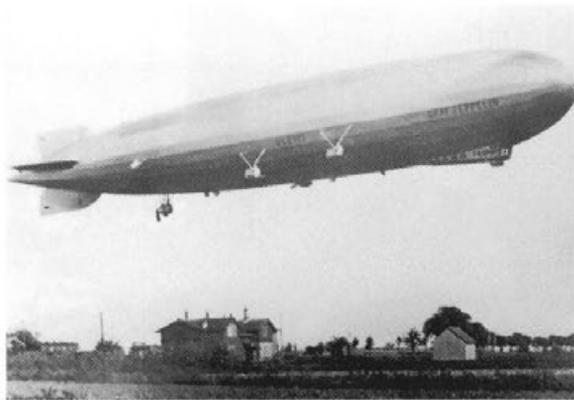
den Zeppelin landen zu sehen. Z 2 war aber schon weit südlich von Berlin nach Westen abgelenkt, um wieder heimwärts zu kommen. Die Nacht zum 31. Mai wurde durchgeföhren. Etwa um 11 Uhr fuhr das Luftschiff zwischen Göppingen und Jebenhausen neben der Landstraße gegen einen Birnbaum, wodurch ihm die Spitze eingedrückt wurde. Wie sich kurz danach herausstellte, hatte Oberingenieur Dürr den Z 2 infolge Übermüdung gegen den Baum gesteuert. Erst wurde die Göppinger Feuerwehr alarmiert, um bei der Sicherung des beschädigten Zeppelins mitzuwirken. Nachmittags erschien dann eine halbe Pionierkompanie aus Ulm, und wenig später auch die aus Manzell angeforderten Monteure für die Reparaturarbeiten, die sich sofort an die Arbeit machten. Die stark beschädigte Spitze wurde mit Hilfe von Hopfenstangen notdürftig instand gesetzt.

Anderntags, am 1. Juni, wurde nachmittags um 15.20 Uhr erneut gestartet. Um 17 Uhr war man über Münsingen, wo Z 2 von Kanonenschüssen begrüßt wurde. Die Hoffnung, am selben Tage noch Friedrichshafen zu erreichen, erfüllte sich nicht. Starker Gasverlust zwang die Besatzung, auf einer Wiese neben der Straße von Schemmerberg nach Äpfingen niederzuziehen. Schon beim Passieren der Schwäbischen Alb war es schwierig gewesen, genügend Höhe zu halten. Im Laufe der Nacht wurde Gas angeliefert, sodass am frühen Morgen des 2. Juni wieder gestartet werden konnte. Kurz nach 6 Uhr erfolgte die glatte Landung in Manzell. Wie sich zeigte, hatte Z 2 bei dieser Fahrt eine neue Höchstgeschwindigkeit für Luftschiffe von 25 km/h erreicht. Das war für damalige Verhältnisse eine recht ansehnliche Zahl. (Knapp 30 Jahre später waren die Zeppeline über 130 km/h schnell.)

Hierzu eine nette Episode am Rande! Graf Zeppelin kam in der Nacht zum 2. Juni mit dem Auto von Schemmerberg nach Biberach, wo er mit seinem Begleiter im „Schwarzen Rößle“ abstieg. Dort saßen mehrere seiner Anhänger und Bewunderer, die ebenfalls erst kurz vor dem Grafen aus Schemmerberg angekommen waren, wo sie das notgelandete Luftschiff bestaunt hatten. Graf Zeppelin hatte seit Stunden nichts gegessen und wollte daher etwas Habhaftes bestellen. Die Wirtin bedauerte, ihre Küche sei leer und ohnehin nicht auf solche Ansprüche eingerichtet. Ihre allerletzte Bratwurst hatte zuvor einer der anderen Gäste geordert. Sie sollte diesem eben serviert werden. Als er vernahm, für den Grafen sei nichts mehr

da, bot er ihm die Wurst an mit der Bemerkung, er habe es in der Stadt nicht weit nach Hause und könne dort nachher seinen Hunger stillen. Nach langem Zögern nahm der Graf schließlich das Angebot an und verzehrte die Wurst mit großem Appetit. Anschließend wollte niemand nach Hause, weil noch viel zu fragen und zu sagen war, und so wurde es recht spät, bis man auseinander ging. Wenige Tage darauf erhielt die fröhliche Gesellschaft – es war ein Stammtisch – Post vom Grafen Zeppelin in Form eines großen Bildes mit eigenhändiger Unterschrift. Einige Wochen später brachte der Frachtexpediteur den Stammtischbrüdern sogar einige Kisten Wein, die ihnen der Graf von seinem Weingut Girsberg im Thurgau, wo er ja auch seine Kinderjahre verbracht hatte, mit freundlichen Grüßen in Erinnerung an den schönen Abend in Biberach zukommen ließ.

In den folgenden Jahren machten die Zeppeline nicht mehr Station im Biberacher Gebiet, sondern überflogen es nur noch, so etwa 1913 die LZ 16, 17 und 21. Im Jahre 1928 war es zweimal der neue LZ 127 „Graf Zeppelin“, ein glückhaftes Schiff. Besonders bemerkenswert war hierbei das Datum des 7. November. An diesem Tage kam LZ 127 von Ulm bzw. Biberach her unter Führung von Dr. Eckener zur Ausgrabungsstätte der „Wasserburg Buchau“ und umrundete diese in niedriger Höhe, freudig begrüßt von den vielen dort anwesenden Buchauern. Unter ihnen waren auch drei Minister der württembergischen Staatsregierung. Ein weiterer, Finanzminister Dr. Dehlinger, befand sich an Bord des Luftschiffes. Er hatte bei einem vorhergehenden Besuch in Buchau versprochen, die Leitung des Luftschiffes auf der Rückfahrt von Berlin nach Möglichkeit zu veranlassen, den Kurs über die „Wasserburg“ zu nehmen, was ihm auch gelang. So ging es den Buchauern besser als Kaiser Wilhelm II. im Jahre 1909, der umsonst warten musste. Der Luftrieme mit seinen 236,6 m Länge flog sodann am Stadtrand Buchaus vorbei und über Aulendorf und das Schussental nach Hause. LZ 127 wurde nach insgesamt 590 Fahrten u. a. nach Amerika, in die Arktis und um die Welt im Anschluss an das Desaster des LZ 129 „Hindenburg“ am 6. Mai 1937 in Lakehurst einen Monat danach außer Dienst gestellt und 1940 auf Befehl Görings in Frankfurt zerstört. In Biberach und Umgebung war der LZ 127 noch in den Jahren 1929, 1932 und 1936 zu sehen. Am 29. März 1936 waren sogar der „Graf Zeppelin“ und der nagelneue „Hindenburg“ zusammen über dem Kreisgebiet



Die LZ 127 über dem Buchauer Bahnhof am 7. November 1928.

unterwegs. Auch bei der letzten Fahrt des LZ 127 (Überführung nach Frankfurt) am 18. Juni 1937 kam „Graf Zeppelin“ über das Biberacher Oberamt.

Bei einer seiner Probefahrten fuhr das neueste (und letzte) Luftschiff LZ 130 „Graf Zeppelin II“, von München kommend, am 14. September 1938 an Biberach vorbei. Es war als Heliumluftschiff geplant gewesen, musste aber wieder mit Wasserstoffgas gefüllt werden, weil die USA den Export von Helium nach Deutschland zwar erst zusagten, dann aber verweigerten. Es wurde 1940 zusammen mit LZ 127 in Frankfurt gesprengt, nachdem es zuvor nur Probefahrten durchgeführt hatte.

Schließlich bleibt auch ein trauriges Ereignis aus dem Gebiet des heutigen Landkreises Biberach in Erinnerung: Bei seiner ersten Fahrt als Besatzungsmitglied mit dem LZ 129 „Hindenburg“ nach Nordamerika kam der aus Langenenslingen stammende Maschinist Albert Holderried (geboren 1911) bei der Katastrophe von Lakehurst in den Flammen ums Leben. Er wurde in seiner Heimatgemeinde feierlich beigesetzt.

Die Beziehungen Biberachs bzw. Mittelbiberachs zum Namen Zeppelin sollen zum Schluss nicht unerwähnt bleiben: Als sich am 19. Februar 1909 die einzige Tochter des Grafen Zeppelin, Hella, mit Alexander Graf Brandenstein verheiratete, erhielt dieser von König Wilhelm II. von Württemberg an diesem Tage „in Ehrung der Verdienste seines Schwiegervaters und zur Erhaltung des Namens Zeppelin in dieser Familie im Mannesstamme“ unter Hinzufügung zum Namen Brandenstein den Namen Graf Brandenstein-Zeppelin.

#### Bildnachweis

- S. 37, 40 Sammlung Willbold.
- S. 38, 39 Sammlung Ackermann.
- S. 41 Sammlung Mayenberger.