

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 73 (1980)

Artikel: Zeppeline im Museum
Autor: Meyer, Jürg H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-986862>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zeppeline im Museum

Bestelltalon

Dich interessiert der Pestalozzi-Kalender **1981**! Dann schneide den Talon aus, klebe ihn auf eine Postkarte und sende ihn an:

Pro Juventute
Pestalozzi-Kalender
Postfach
8022 **Zürich**

Du erhältst den Kalender 1981 sofort nach Erscheinen, anfangs Oktober 1980, mit einem Einzahlungsschein zugestellt.



Name _____

Strasse _____

PLZ _____

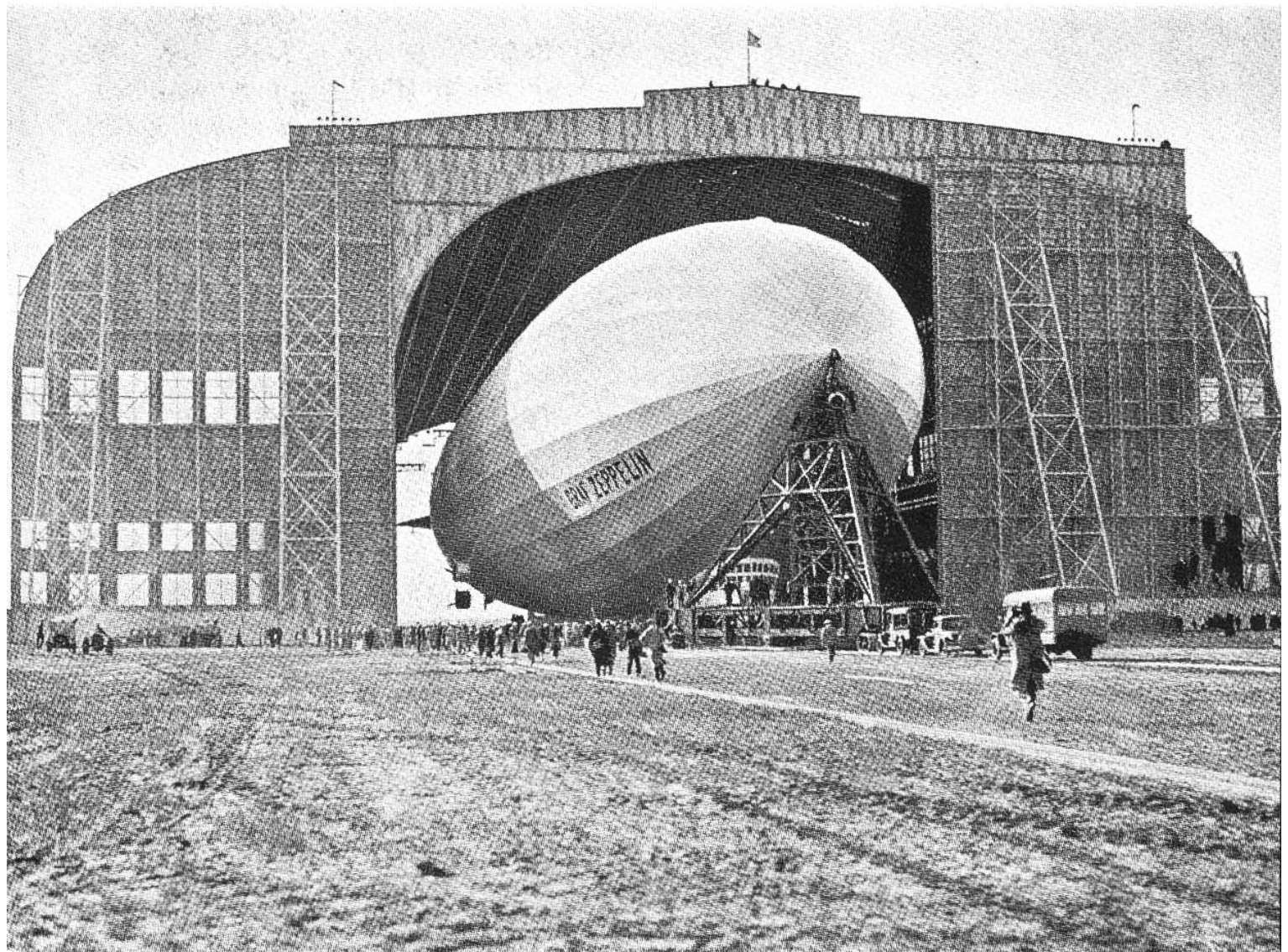
Ort _____

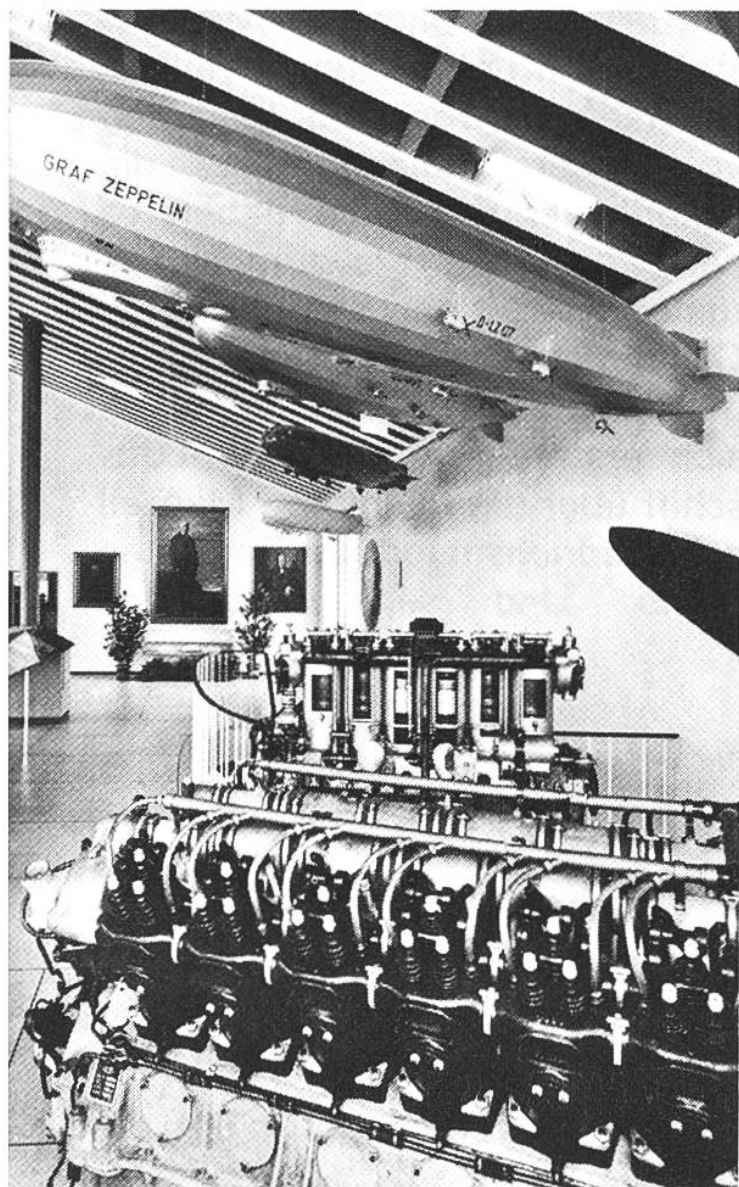
Noch im Ersten Weltkrieg hatten Zeppeline als «Kriegsluftschiffe» zum Einsatz kommen können. Anfangs des Zweiten Weltkriegs waren sie von der Zeit, von der technischen Entwicklung der Luftfahrt und des Waffenbaus überholt worden. Lakehurst hatte drastisch vor Augen geführt, was sie waren: Ziele von äusserster Verletzlichkeit und hochexplosivem Inhalt. Physikalisch-technisch wäre es möglich gewesen,

den leicht entzündbaren Wasserstoff durch unbrennbares Helium zu ersetzen. Doch das besaßen in grösseren Mengen nur die Amerikaner. Und die gaben es den Deutschen, die zum Kriege rüsteten, nicht her.

Genau 80 Jahre sind nun vergangen seit jenem 2. Juli 1900, als sich erstmals ein Zeppelin-Luftschiff über die Bucht von Manzell bei Friedrichshafen am Bodensee erhob. Und seit mindestens

LZ 127 «Graf Zeppelin» fährt ein in die Halle von Lakehurst (USA).





Zeppelin-Abteilung des Städt. Bodensee-Museums Friedrichshafen, eröffnet am 6. August 1960.

40 Jahren hat niemand mehr einen «Zeppelin» über den Himmel kreuzen sehen. Trotzdem sind diese grossartigen Luftfahrzeuge bekannt und populär wie eh und je. Man erzählt sich von ihnen und man liest Berichte über sie. Jedermann reist heute mit dem Flugzeug. Trotzdem bewegt der Wunsch, einmal mit einem Luft-

schiff fahren zu können, noch immer viele.

Ihre besondere Eindrücklichkeit verdanken die Luftschiffe nicht nur ihrer spektakulären Grösse, sondern auch ihrer relativ langsamen, majestätisch anmutenden Fortbewegungsweise. Und dann kommt noch etwas dazu: Zeppeline waren und sind in ihrem technischen Grundaufbau, in ihrer Funktion leicht verständlich. Denn sie sind im Prinzip eine anschauliche Weiterentwicklung des Luftballons.

Auch ein Luftschiff wird durch Gas, das leichter als Luft ist, emporgetragen. Vortrieb aber und damit auch beliebige Steuerbarkeit verleihen ihm Motoren, während der klassische einfache Ballon sich nur mit dem Wind treiben lassen kann. Mit der Idee, Luftschiffe zu bauen, beschäftigten sich viele Erfinder und Konstrukteure. Doch das glanzvollste und erfolgreichste Konzept, die raffinierteste technische Lösung arbeitete Ferdinand Graf von Zeppelin (1838–1917) aus. Unter seiner Leitung entstanden in Friedrichshafen am Bodensee die ersten Zeppelin-Luftschiffe, kurz Zeppeline genannt, jene riesigen «silbernen Zigarren», die, wo sie am Himmel auftauchten, die Menschen begeistert staunen liessen.

Auch nach dem Tode des Grafen wurde die Zeppelin-Entwicklung

zielstrebig und erfolgreich vorangetrieben. Das Hersteller-Unternehmen, die Luftschiffbau Zeppelin GmbH, richtete auf ihrem Werftgelände eigens ein Zeppelin-Museum ein, das zu einer einmaligen Attraktion der Stadt Friedrichshafen wurde. Doch im Zweiten Weltkrieg zerstörten es Bomben völlig.

Viele Ausstellungsstücke freilich blieben erhalten. Sie waren vorsichtshalber ausgelagert worden, fielen dann allerdings nach Kriegsende den französischen Besatzungstruppen in die Hände und wurden nach Paris verbracht. Die Stadt Friedrichshafen trauerte ihrer ehemaligen Sehenswürdigkeit nach. 1950, ein halbes Jahrhundert nach dem ersten Zeppelin-Aufstieg, veranstaltete man am Bodensee eine Gedächtnisausstellung, und in deren Folge fiel der Entschluss, ein neues Zeppelin-Museum einzurichten.

Zehn Jahre später war es soweit. Am 6. August 1960 öffnete das zweite Zeppelin-Museum im neuerbauten Rathaus von Friedrichshafen – beziehungsweise in dessen Anbau, der das Städtische Bodensee-Museum beherbergt – seine Pforten. Paris hatte die requirierten Stücke wieder hergegeben, frühere Angehörige des Luftschiffbaues hatten, was durch die lange Lagerung beschädigt war, sorgsam wieder instandgestellt. Erneut wurde das Zeppen-



Ferdinand Graf von Zeppelin (1838–1917).

lin-Museum zu einem der Hauptanziehungspunkte der Stadt Friedrichshafen.

Mittelpunkt der Ausstellung ist heute ein 7,5 Meter langes Modell des Luftschiffs «Hindenburg» im Massstab 1:33⅓, das dem Original bis in die kleinsten Details nachgebildet wurde. Von einer Schalttafel aus können die

Antriebsmotoren, Innenbeleuchtung, die Scheinwerfer, Höhen- und Seitenruder in Funktion gesetzt werden. Auf der westlichen Seitenfront des Museumsraums hängen acht weitere Luftschiffmodelle im Massstab 1:66 $\frac{2}{3}$, vom LZ (Luftschiff **Z**eppe-**l**in) 1 bis zum LZ 130, dem letztgebauten Zeppelin-Luftschiff.

Luftschauben, Motoren und andere Originalstücke geben detaillierte Aufschlüsse über die Konstruktion, die Aerodynamik, Aerostatik, Elektrik, Navigation und Steuerung der silbernen Giganten. Modelle der Fahrgasträume, Übersichtstafeln über die Leistung der einzelnen Luftschiffe, Photos vom Gerippebau und zahlreiche andere Bilder sowie Pläne ergänzen den technischen Überblick. Für den technisch speziell interessierten Besucher ist die Ausstellung deshalb besonders informativ, weil sie einen einzigartigen Einblick in die Methoden extremer Leichtbauweise mit aus moderner Sicht «bescheidenen» Werkstoffen vermittelt.

Das Zeppelin-Museum Friedrichshafen ist (ausser Montag) täglich von 10 bis 12 Uhr und von 14 bis 17 Uhr geöffnet. Es ist das erste und bedeutendste, aber nicht das einzige seiner Art. Seit 1977 gibt es auch ein Zeppelin-Museum in Zeppelinheim, einem kleinen Ort nahe dem Flughafen

Frankfurt am Main, der 1936/37 von Männern und Frauen gegründet wurde, die auf dem damaligen Luftschiffhafen Rhein-Main beschäftigt waren. Erster Bürgermeister war der einstige Kommandant des LZ 127 «Graf Zeppelin», Kapitän Lehmann. – Ein drittes Luftschiffmuseum wurde vom Marinefliegergeschwader 3 «Graf Zeppelin» auf dem Marinefliegerhorst in Nordholz bei Cuxhaven eingerichtet.

In jüngster Vergangenheit sind Luftschiffe (allerdings von anderer Bauart als die Zeppeline und mit Helium gefüllt) wieder aufgetaucht – am Himmel und in Plänen. Am Himmel in Form von kleineren, Werbung für zahlungskräftige Unternehmen tragenden Luftfahrzeugen. Wirklich gigantische Luftschiffe existieren erst auf Plänen. Wie Berechnungen zeigen, könnten sie leistungsfähige Transportmittel für grosse Lasten bei geringem Energieaufwand sein. Nur einen grossen Nachteil haben sie: Die Giganten bieten auch allen Winden gigantische Angriffsflächen. An diesem Problem ist noch kein Luftschiff-Konstrukteur vorbeigekommen.

Jürg H. Meyer

LZ 129 «Hindenburg», erster Aufstieg am 4. März 1936. ►

