

Graf Zeppelin und Lüdenscheid

(von Claus Rüggebrecht; in: LÜPOSTA 71-Ausstellungskatalog)

Als das Realgymnasium zu Lüdenscheid im Jahre 1929 zu einer „besonders bedeutungsvollen Anstalt“ ernannt wurde, mußte der Schule auch ein neuer Name gegeben werden. Da entsann man sich des bedeutenden Deutschen, der mit der Lüdenscheider Familie Berg auf das engste verknüpft war, der zuerst vom deutschen Volke verhöhnt und dann vergöttert wurde.

Im Jahre 1838 wurde Graf Zeppelin geboren. Er war schon 52 Jahre alt, als er pensioniert und vor ein untätiges Leben gestellt wurde. Zeppelin hatte sich vorgenommen, ein Luftschiff zu bauen, das ähnlich wie jene konstruiert werden sollte, die er während des Krieges in Frankreich gesehen hatte, nur mit einem Unterschied: der Ballonkörper sollte starr sein und das Schiff von einem Motor getrieben werden, wie man ihn bei dem gerade entdeckten Automobilen verwendete. Doch der Anfang war für ihn schwer: denn Zeppelin war kein Ingenieur, sondern Offizier.

Die Idee des lenkbaren Luftschiffes stammt keinesfalls von Zeppelin, wie vielfach angenommen wird. Den ersten starren Ballonkörper baute David Schwarz. Als 1889 auf der Pariser Weltausstellung zum ersten Mal jenes wundersame Aluminium gezeigt wurde, hatte Schwarz sofort erfaßt, daß nur diese Metall für ein Luftschiff verwendbar war. Nach seiner Ankunft in Deutschland suchte er ein Unternehmen, das in der Aluminiumverarbeitung große Erfahrungen aufweisen konnten; er fand es in der Firma Carl Berg. Schon 1892 kam ein Vertrag zustande. Berg stellte Schwarz das gesamte Aluminiummaterial zur Verfügung. In Werdohl-Eveking wurden die Einzelteile für das Luftschiff hergestellt und nach Lüdenscheid gebracht, wo sie – wie auch später bei Zeppelin – in der alten Berg'schen Fabrik am Bahnhof montiert wurden.

Schwarz erlebte den Aufstieg seines Schiffes nicht mehr; er starb 1897 in Wien. Doch noch im gleichen Jahre erhob sich sein Luftschiff in Berlin-Tempelhof und flog bis nach Berlin-Dahlehm, wo es bei der überstürzten Landung zu Bruch ging. Das Deutsche Museum hält mit den Propellerschrauben und einem Spantenstück noch die Erinnerung an diesen Tag wach. Das Lüdenscheider Heimatmuseum suchte sich den 12 PS starken Explosionsmotor, eine Daimlermaschine, aus, an der heute noch das geschmolzene Aluminium von dem tragischen Unglück in Berlin zeugt. Beim Start des Schwarz'schen Luftschiffes war übrigens auch Graf Zeppelin anwesend.

Als Zeppelin mit dem Bau seines Luftschiffes anfang, wurde er öffentlich von Anhängern Schwarz des Plagiats bezichtigt. Genau drei Wochen nach dem Unglück in Berlin, am 24. November 1897, kam Zeppelin zum ersten Mal nach Lüdenscheid und verhandelte mit Carl Berg. An jenem 24. November wurde eine Freundschaft gegründet, die bis zum Lebensende Bergs gehalten und zu Entwicklung der deutschen Luftschiffahrt entscheidend beigetragen hat. Sielten hat es so eine gute Zusammenarbeit gegeben wie zwischen diesen beiden Männern.

Nun war Zeppelin kein Ingenieur. Er brauchte unbedingt einen guten Techniker. Der erste, den er einstellte, sagte, er wolle mit einem Irren nichts zu tun haben. Schließlich fand Zeppelin Diplom-Ingenieur Kober, der schon in Augsburg den Piccardschen Stratosphärenballon mitkonstruiert hatte. Als im Jahre 1894 nach zahlreichen kostspieligen Versuchen und vielen Rückschlägen endlich die Entwürfe für das erste Luftschiff fertig waren, begann für Zeppelin ein harter Kampf um Anerkennung und Finanzierung. Fast die gesamte Öffentlichkeit, viele Politiker und Wissenschaftler waren gegen den Grafen eingestellt, nur wenige förderten seine Sache.

Am 2. Juli 1900 ließ der Graf sein erstes Schiff in Manzell am Bodensee steigen. 18 Minuten blieb es in der Luft, da brach die Spitze des Schiffes entzwei. Ein Dampfer mußte es in die schwimmende Halle zurückbringen.

Mißerfolg bringt Hohn. Wenige haben das so sehr erfahren wie Graf Zeppelin nach dem Unglückstag in Manzell. Bittbriefe schrieb er an Wohlhabende. Jedem Brief legte er zehn freigemachte Postanweisungen bei. Das Ergebnis: 15.000 Mark. Dafür konnte er noch nicht einmal eine neue Ballonhülle kaufen. Doch viel schlimmer war, daß ein großer Teil der Schreiben mit beleidigenden Worten zurückkam. Das traf ihn wie ein Keulenschlag. Doch dann kam die Wende. Der König von Württemberg veranstaltete zu Gunsten des Grafen eine Lotterie. Das Schiff konnte gebaut werden.

Am 30. November 1905 stieg es auf – und strandete. Bei einem zweiten Versuch im Januar wurde das Luftschiff vom Wind zerschlagen. Es schien ein Fluch über der Erfindung zu liegen.

Bevor das dritte Luftschiff des Grafen sich in die Lüfte erhob, starb am 26. Mai sein bester Freund Carl Berg. Zeppelin eilte sofort nach Lüdenscheid. Der „Lüdenscheider Generalanzeiger“ berichtete darüber:

„Es war am 29. Mai, als sich die Altenaer Straße herauf, in die Knapper Straße einbiegend, einlanger Leichenzug bewegte. Man trug Carl Berg zu Grabe. In einer Gruppe der Zuschauer entstand plötzlich Bewegung: man wies auf einen kleinen Herrn mit weißem Schurrbart: ‚Das ist er! Das ist Graf Zeppelin!‘“ Der Graf hatte es sich nicht nehmen lassen, seinem alten Freunde und – man darf wohl auch sagen – Gönner die letzte Ehre zu erweisen.

Das Werk Evinger aber half Zeppelin auch nach dem Tode Bergs noch weiter. Zwei Monate später kann Luftschiff 3 schon acht erfolgreiche Aufstiege verzeichnen. Zeppelin war bereits 69 Jahre alt. Doch dann sank die Halle auf dem Bodensee ins Wasser. Das Schiff wurde stark beschädigt. Da bewilligte Preußen, von den Erfolgen beeindruckt, 400.000 Mark. Das vierte Schiff wurde gebaut. Wie sehr die Öffentlichkeit plötzlich auf der Seite Zeppelins war, bezeugen die überschwänglich begeisterten Worte der Zeitungen beim Aufstieg des vierten Luftschiffes:

„Ganze Heerzüge bewegen sich dem Rhein zu.“ – „Brausender Jubel – brausende Hochrufe!“

In allen Zigarrenkisten prangte sein Bild: Hutnadeln in Luftschiffform wurden schon hergestellt. Doch da kam erneut eine Katastrophe. Bei Echterdingen explodierte das Schiff und wurde völlig vernichtet. Zeppelin war untröstlich.

Jetzt stand die Bevölkerung hinter ihm. Am 1. Juli 1908, dem Tag des Echterdinger Unglücks, überwies der Mannheimer Industrielle Carl Lanz dem Grafen 50.000 Mark. 24 Stunden später waren schon 900.000 Mark zusammengekommen. Der Magistrat der Stadt Lüdenscheid stiftete 1.000 Mark, der „Generalanzeiger“ sammelte 25.000 Mark. Als man die Sammlung nach Wochen abschloß, konnte man die Summe von sechs Millionen Mark verzeichnen und niemand hatte zu der Sammlung aufgerufen! Da gründete der Graf die Luftschiff-Zeppelin-Gesellschaft. Zum Vorsitzenden berief er den Schweigersohn seines verstorbenen Freundes Berg, den Fabrikanten Alfred Colsmann aus Werdohl. Sofort wurden die Trümmer des Unglücks von Echterdingen eingeschmolzen. Z 5 entstand, danach Z 6 und Z 7. Während des Ersten Weltkrieges wurden für die deutsche Luftwaffe 86 Luftschiffe hergestellt.

In einem Zimmer eines Berliner Krankenhauses endete ein Leben. 79 Jahre alt ist der Mann, der dort seinen letzten Kampf kämpft. Die Ärzte haben eine Operation vorgenommen, doch der Tod trat ein. Es ist der 8. März 1917.

Nach dem Tode des Grafen führte Dr. Eckener das Werk seines Freundes fort. Er überflog den Pol und brachte damit seinen und Zeppelins Namen in aller Munde. Doch nach der Überquerung des Atlantiks mit dem Luftschiff explodierte das Schiff 1937 bei der Landung in Lakehurst. Das Zeitalter des Luftschiffes war jetzt endgültig vorbei. Das Flugzeug hatte die Luftherrschaft erobert.