Zeitschrift: Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft
Herausgeber: Wechselwirkung
Band: 11 (1989)
Heft: 40

Artikel: Der Deutschen Höhenflug im Äthermeer
Autor: Reinicke, Helmut
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-652822

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Der Deutschen Höhenflug im Äthermeer

Graf Zeppelins 150. Geburtstag am 9. Juli 1988 wurde im letzten Jahr reichlich gewürdigt. Die Presse ging jubilarisch mit dem Grafen um; ein Stück Heldengedenktag kam hinein, aber auch ein Quentchen Räsonnement. Denn immerhin war das Ende jener Ära der Luftschiffahrt durch die Katastrophe von Lakehurst im Mai 1937 mit der Explosion des »LZ 129 Hindenburg« markiert. Die Nazis haben dann die Reste dieser wirksamen Propagandamaschinerie kurzerhand abgewrackt. Helmut Reinicke geht der Technikbegeisterung in Deutschland am Anfang dieses Jahrhunderts nach und zeigt, wie sie Militarismus und Expansionspolitik überdeckt und soziale Fragen kompensiert hat.

von Helmut Reinicke

Höhepunkt des Gedenkens an Graf Zeppelin war die Eröffnung des Zeppelinmuseums in Zeppelinheim bei Frankfurt – besser die Einweihung, denn das Museum wurde tatsächlich durch einen Pfarrer eingeweiht. Überhaupt war Gott schon im Festvortrag des Direktors Kaltenbach der Zeppelin-Metallbauwerke bemüht worden. Dieser hatte Graf Zeppelins übermenschliche Ausdauer angesichts vieler Rückschläge beim Bau der Luftschiffe auf das Gottvertrauen des Grafen zurückgeführt. Die Rede des Urenkels des Grafen – Albrecht von Brandenstein-Zeppelin – nahm diese höchste Verbundenheit wieder auf. Und in der Tat, etwas muß daran sein, denn das 1898 gegründete Unternehmen erhielt sich trotz Katastrophen und Kriegen bis auf den heutigen Tag.

Wundersamer noch als dieses ökonomische Glück waren freilich jene nationalen Begeisterungswellen, welche die katastrophengeschüttelten Flugschiffe immer wieder in die Lüfte hoben. Vier Höhepunkte – der Start des »LZ 1« am 2. Juli 1900 in Manzell am Bodensee und des »LZ 2« am 17. Januar 1906 blieben bespöttelte Vorläufer – kennzeichen diese Zeppelinbegeisterung: die »Zwölfstundenfahrt« durch die Schweiz am 1. Juli 1908, dann die »Vierundzwanzigstundenfahrt« am 4. und 5. August 1908, ferner die »Pfingstfahrt« 1909 und schließlich der Berlin-Besuch Zeppelins Ende August 1909.

Vor dem Feinde

Die Zeppelinbegeisterung schob die Konstruktion von Aeroplanen, die sich zur selben Zeit in Frankreich sprunghaft fortentwickelten, ins Abseits. Die Schauflüge dort waren von Wellen sportiver

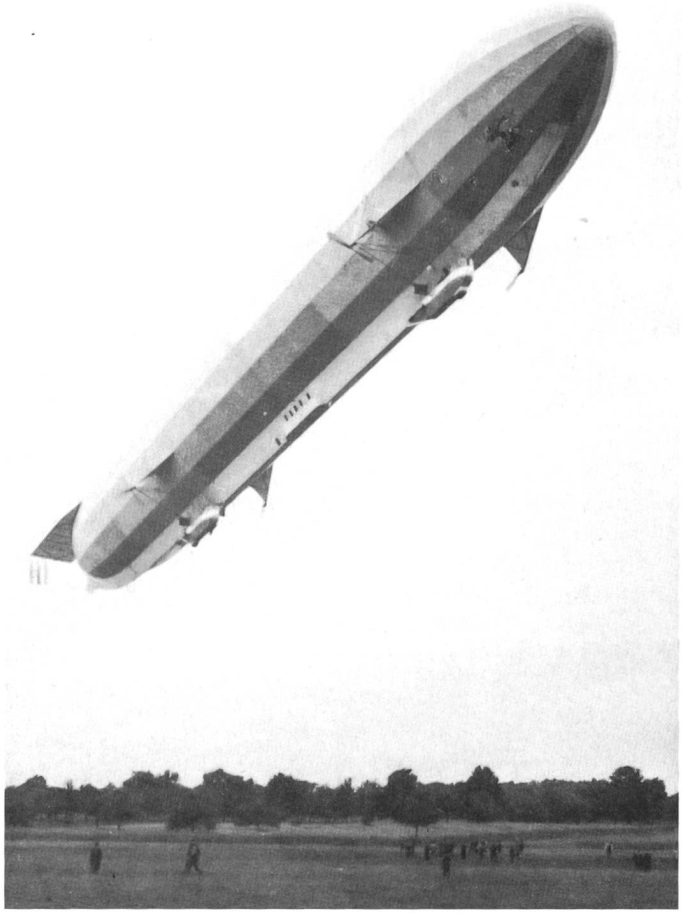
Begeisterung begleitet. Die deutsche Luftschiffahrt dagegen hatte sich gleich unter dem Aspekt militärischer Verwertung entfaltet, so mit dem Drachenfesselballon von Bartsch v. Sigsfeld und Major v. Parseval (1893), dem Parseval-Luftschiff (1906) oder dem preußischen Militärluftschiff System Groß (1907). Auch Zeppelin hatte seine Entwürfe stets dem Militär angeboten, das freilich seinem Luftschiff anfangs mißtraute. Das änderte sich erst durch einen Nachtragsetat von 500 000 Mark – der Kaiser hatte mittlerweile Gefallen an der Luftmaschine gefunden –, den der Reichstag 1907 zugunsten Zeppelins einstimmig annahm. Die militärische Verwendung war ausgemachte Sache. Nach der »Zwölfstundenfahrt« Zeppelins bringt das »Hamburger Fremdenblatt« vom 12. Juli 1908 militärwissenschaftliche Artikel. In »Das Luftschiff im Heereskriegsdienst« weissagte ein Major a.D.: *»Nun geht's hinein in Feindesland, in eilendem Fluge, vorauf die Flotte der Kriegsluftschiffe.«* Hauptmann a.D. Hildebrandt faßte nach der Mainzer Fahrt zusammen: *»Zeppelin hat gestern gleichzeitig bewiesen, daß er mit Leichtigkeit und fern von seiner Halle wieder aufsteigen kann. Für den Kriegsfall ist dies von großer Bedeutung.«* (Hamburger Fremdenblatt, 6. August 1908)

Daneben bediente sich Zeppelin auch der allgemeinen Technikbegeisterung, um – im Kontext von Deutschlands Größe – die Zivilisation im friedlichen Luftschiffwettbewerb voranzubringen. Aber dies sind Propagandastückchen, einem ungeheuren Krieg eingebettet. Denn der Krieg, der in der Luft liegt, dem Lufträume und sie durchschwimmende und durchschießende Maschinen gigantische Projektionen und Profite bieten, dieser Krieg ist kein besonderer nationaler. Es ist ein Krieg um die Suprematie von Kulturen, der Kultur überhaupt: ein imperialer Krieg schließlich der Kultur gegen die Natur.

Major Groß, selbst Konstrukteur eines Militär-Luftschiffes, vermutete anläßlich eines Vortrages über die Luftfahrt, Zeppelin hätte sein starres System vom Holzhändler David Schwarz übernommen. Der Name Schwarz fehlt im repräsentativen Luftfahrtsbuch von Peter Supf »Das Buch der deutschen Fluggeschichte« von 1935, versehen mit einem Vorwort von Hermann Göring. Ebenso wird der jüdische Erfinder des starren Aluminiumluftschiffes von der Zeppelin-Begeisterung unterdrückt. Zeppelin selber hatte einer Auffahrt des Schwarzschen Luftschiffes beigewohnt. Den Vorwurf des Plagiats konterte nun der Graf, indem er Groß seine Sekundanten schickt. Freilich hatte Zeppelin mittlerweile das Interesse des Kriegsministeriums gefunden, zumal das des Kaisers. Das Duell mußte verhindert werden. Beide Herren, so der Kaiser, hätten im Kampfe um die Eroberung der Luft als Offiziere vor dem Feind zu gelten – und vor dem Feinde gibt es kein Duell.

Das Opferfest

Mit »Heil Zeppelin« auf der Titelseite feiert der »General-Anzeiger« für Hamburg-Altona vom 6. August 1908 die »Vierundzwanzigstundenfahrt«. Die Route von Konstanz nach Mainz und zurück war Bedingung für die Übernahme des Luftschiffes durch das Kriegsministerium. Bei Worms trat ein Motordefekt ein; das »LZ 4« mußte bei Nierstein zur Reparatur landen. *»Tausende und Abertausende von Menschen kamen in kurzer Zeit aus allen Himmelsrichtungen um uns zusammengeströmt, um das merkwürdige Fahrzeug, das dort auf dem Strom lag, anzustaunen. Und wundervoll war es, wie diese Menschen, nachdem die erste Neugier befriedigt war, plötzlich wie auf Kommando ihr Haupt entblößten und »Deutschland, Deutschland über alles« sangen.«* (Hergesell, Bassus, Eckner: Graf Zeppelins Fernfahrten).



Am 5. August erfolgte auf der Rückfahrt eine Gasaufnahme bei Stuttgart. Eine Völkerwanderung setzt sich nach Echterdingen in Bewegung. Das Luftschiff wird durch einen Windstoß weggetrieben und explodiert. Die Naturgewalten hatten zugeschlagen.

40 bis 50 000 Menschen waren zugegen gewesen. Der »Generalanzeiger« am 7. August 1908: *»Die Deutschen haben eine Bataille verloren, weil die Elemente sich dazwischen geworfen haben. Der Feldzug zur Eroberung der Höhe wird damit auf kurze Zeit unterbrochen, aufgehoben wird nicht eher, als nicht ein voller Sieg beschieden ist ... Beim Neubau des fünften Luftschiffes muß ganz Deutschland mit helfen und »Deutschland« muß der Name des neuen Fahrzeugs werden.«* Das Volk muß »wie ein Mann« aufstehen, um in wenigen Tagen dem Grafen Zeppelin eine Summe zur Verfügung zu stellen, *»groß, übergroß genug«*, um den Bau eines Ballons zu sichern. *»Nicht Staatshilfe, nein Bruderhülfe fordern wir.«* Der Begeisterungstaumel organisiert sich in der »Nationalspende« für Zeppelin.

Alle bedeutenden Zeitungen veröffentlichen Spendenaufrufe und fordern, daß *»das deutsche Volk Mann für Mann opferbereit zu Zeppelin stehe«* (Kölnische Zeitung); das deutsche Volk müsse *»wie ein Mann hinter dem kühnen Erfinder stehen«* (Lübecker Anzeigen); jeder muß *»sich zu dieser deutschen Ehrengabe bereitfinden«* (Kölnische Zeitung).

Am Freitag, dem 7. August, melden die »Hamburger Nachrichten« eine »durchschlagende Wirkung« der Aufforderung zu einer Nationalspende. Sie wäre indessen nicht erforderlich gewesen, denn ebenfalls auf der Titelseite erfährt der Leser, daß die Reichsregierung den Grafen anhält, er solle *»auf Kosten des Reiches und*

zwar in möglichst schnellem Tempo« weiterbauen. Das Reich zahlt Zeppelin vorerst die 500 000 Mark aus, die als Entschädigung für Zeppelins bisheriges Wirken vom Reichstag genehmigt waren.

Graf Zeppelin sandte dem Kaier folgende Dankesdepesche: *»Ew. Majestät allergnädigster Trostspruch verwandelt Trauer in Freude. Alleruntertänigst bewegten Dank dafür. Mit Begeisterung werde ich mich Ew. Majestät und des deutschen Volkes Auftrag zum Weiterbau unterziehen, gez. Graf Zeppelin«* (Berliner Volksblatt, 7. August 1908).

Deutschland bezahlt für eine neue Epoche der Weltgeschichte, des »Menschengeistes«, und Zeppelin verleiht dieser die Personalität. An der Tafel des Grafen im »Deutschen Haus« in Friedrichshafen diniert nun die deutsche Hochfinanz.

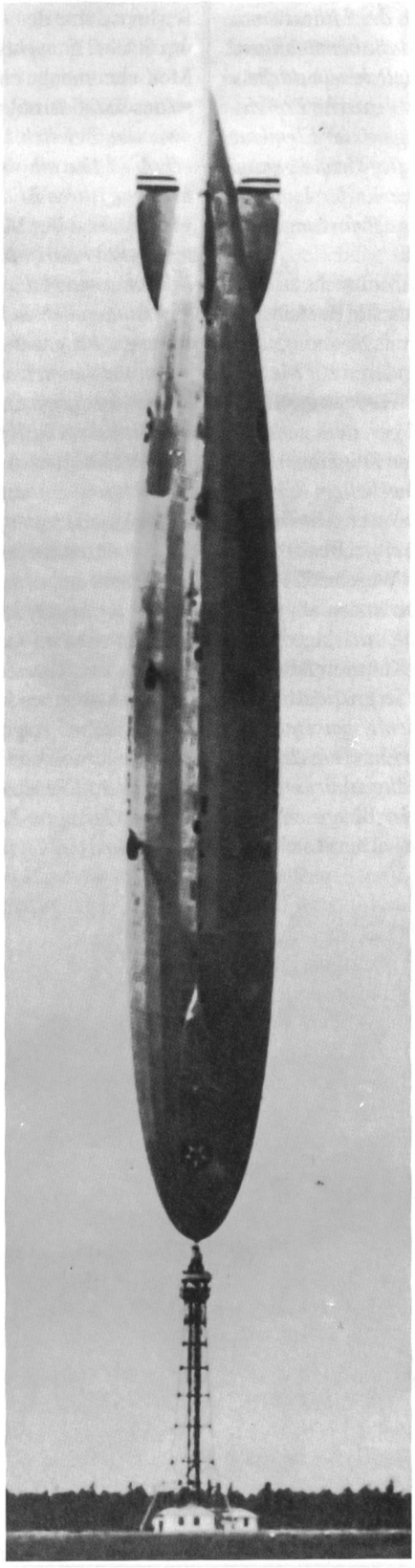
Der Phönix

Durch das Zeppelin-Unglück lernt das Volk, mit Trümmern umzugehen. Zwar wurde das Werk des Grafen »zermalmt«. Aber *»das große gigantische Schicksal erhebt auch den Menschen, wenn es ihn zermalmt.«* (Hamburger Fremdenblatt, 7. August 1908). Wie ein Phönix wird alles wieder in neuem Glanze aus der Asche ersteigen. Ein Idealismus deutscher Art materialisiert sich in einem gigantischen Opferfest: Innerhalb weniger Wochen sind 6 Millionen beisammen.

Die 24-Stundenfahrt war eine »nationale Feier« (Hamburger Fremdenblatt«, 9. August 1908), deren schließliche Katastrophe zur »nationalen Pflicht« nötigte. Sie wurde zum Fest des heroischen Opfers. Daß die Ökonomie auf dem Fuße folgt, kümmert niemanden. Neuforderungen für Heeres- und Flottenzwecke bedürfen neuer Steuerterrains. *»Die Bereitschaft des deutschen Volkes«* – so das »Hamburger Fremdenblatt«, 9. August 1908 –, *»in einer nationalen Frage nicht unbedeutende Gelder zu opfern, mag den Herren, die sich um die Reichsfinanzreform von Amts wegen abmühen müssen, ein Hoffnungsschimmer sein, daß auch beim Erscheinen der neuen Steuervorlage sich eine ähnliche Opferwilligkeit im deutschen Volke zeigen werde.«* Mit dem Opferfest setzt zudem die unüberprüfte Bildung des Konzerns mittels Spenden ein, damit die Produktion von Kriegsmaschinen.

Zeppelin ist die Figur, das Luftschiff symbolisiert die materiell-technische Kultur dieses die Demokratie regressiv überholenden Populismus. Der Nationalheroismus um Zeppelin ebnet nicht nur aktuelle soziale Auseinandersetzungen ein; das zurückgebliebene deutsche politische Elend erhält – was sonst nur bürgerliche Revolutionen vermochten – die Weihe einer Nation. Statt der Symbole von Vernunft und Freiheit begeistert nunmehr ein Symbol der alten Mächte in technisch-fortschrittlichem Gewand. Das Opfer als Fest ersetzt die Feste der Revolution.

Wie der Phönix kam aus allem Unglück das nächste Luftschiff: das durch die »Nationalspende des deutschen Volkes« erbaute «Z 2«; die Pfingstfahrt vom 29. Mai bis 1. Juni 1909 nach Bitterfeld (das 120 km entfernte Berlin wurde wegen eines Schadens nicht angefahren) und über Göppingen zurück nach Friedrichshafen. Nach einer Havarie mit einem Birnbaum bei Göppingen begleiteten stürmische Hochrufe einer zehntausendköpfigen Menge die Abfahrt. Trotz dieser Havarie blieb die Pfingstfahrt ein überwältigender Sieg.



Das Mißgeschick *»kann die jubelnde Begeisterung, die diesen Triumph in Alldeutschland entfacht hat, kaum dämpfen, die einmütigen Glückwünsche, die das deutsche Volk dem Grafen Zeppelin und zugleich sich selber darbringt, nicht hemmen.«* (Hamburger Nachrichten, 1. Juni 1909)

Zeppelin ist Deutschland; eine heroische Identifikation. Die Könige, Länder, Wilhelm, Parteien – all dies ist noch Teil des deutschen Partikularismus. Im »Zeppelin« entdeckt sich der Deutsche als Kultursubjekt und Nation. Hierdurch werden Jahrhunderte wettgemacht.

Kämpfer

Die sozialdemokratische Presse stand dem Zeppelinschen Unternehmen während der ersten Konstruktionsjahre ablehnend gegenüber mit dem Argument, die Schiffe dienten ausschließlich militärischen Rüstungszwecken; für Verkehrsvorhaben seien die Motore zu schwach, die Tragfähigkeit viel zu gering. Der »Luftkreuzer« kommt zwar dann während der Zwölfstundenfahrt nicht aus den Augen, doch wird immerhin *»der neue gewaltige Triumph des Menschengeschlechtes«* (Berliner Volksblatt, 11. Juli 1908) gerühmt.

Dann geschieht das Unglück von Echterdingen. Am 6. August 1908 kommentiert das »Berliner Volksblatt«, Zentralorgan der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands«: *»Auch dieses Leben ist ein Leben der Arbeit und des Kampfes gewesen, und in der Stunde, die dem Unermüdlichen nochmals den Preis seines Mutes entriß, drängt es uns, die wir uns mit Stolz Arbeiter und Kämpfer nennen, auszusprechen, wie sehr wir sein Unglück bedauern.«* Freilich wird wiederholt, daß der »Zeppelin« nur dem Militarismus dienen könne und die Luftschiffe mit ihren Hallen in den nächsten Jahren Dutzende von Millionen kosten würden. *»Es ist dringend geboten, diese militärische Seite des Luftschifferproblems hervorzuheben, um die über Zeit, Raum und unseren Kapitalismus hinwegstürmende Begeisterung naiver Luft-*

schiffenthusiasten durch die Erinnerung an die militaristisch-kapitalistische Realität zurückzurufen.«

Einen Tag später hebt das Zentralorgan noch einmal zur Desavouierung des Opfertaumels an: *»Denkende Menschen sollten sich überhaupt nicht so sehr durch Stimmungen beherrschen lassen«*, so lautet die Warnung. Das »riesige Ungetüm« habe eine viel zu geringe Tragkraft, um als Verkehrsmittel in Frage zu kommen; groß genug sei indessen der Aktionsradius des Schiffes für Aufklärungsdienste, erheblicher als der von Kavalleriepatrouillen, Automobilen oder Fesselballons. *»Deshalb wird sich auch der Militarismus der Erfindung Zeppelins sicherlich in höherem Maße bemächtigen, als dem Reichsetat und den Steuerzahlern zuträglich sein dürfte.«* Das »Berliner Volksblatt« faßt zusammen: *»Das deutsche Proletariat hat also alle Ursache, den luftigen Veitstanz gewisser Elemente nicht mitzumachen! Das Proletariat hat wahrhaftig Grund genug, sich um seine Interessen, seine Rechte zu kümmern; der Luftmilitarismus wird schon dafür sorgen, daß Zeppelins Erfindung nicht verloren geht!«*

Die Luftmilitaristen brauchten sich freilich darum nicht zu sorgen: das Volk zahlt. Auch das sozialdemokratische Bewußtsein lenkt ein. Ein Jahr nach Echterdingen greifen bereits Mythologisierungen Platz; einmal zur Figur Zeppelins, zum anderen zur Mentalität der Zuschauer und der Rolle des Militärs. *»Wimmernde Menschen liegen unter den Trümmern. Ist Zeppelin gerettet? geht die bange Frage von Mund zu Mund ... Nach kurzer Zeit kommt der Graf angefahren. Die Menge verharrt in achtungsvollem Schweigen. Jeder fühlt, dieser Schlag trifft den Grafen schwer. Mit Tränen in den Augen überblickt der Graf die Trümmer seines Werkes.«*

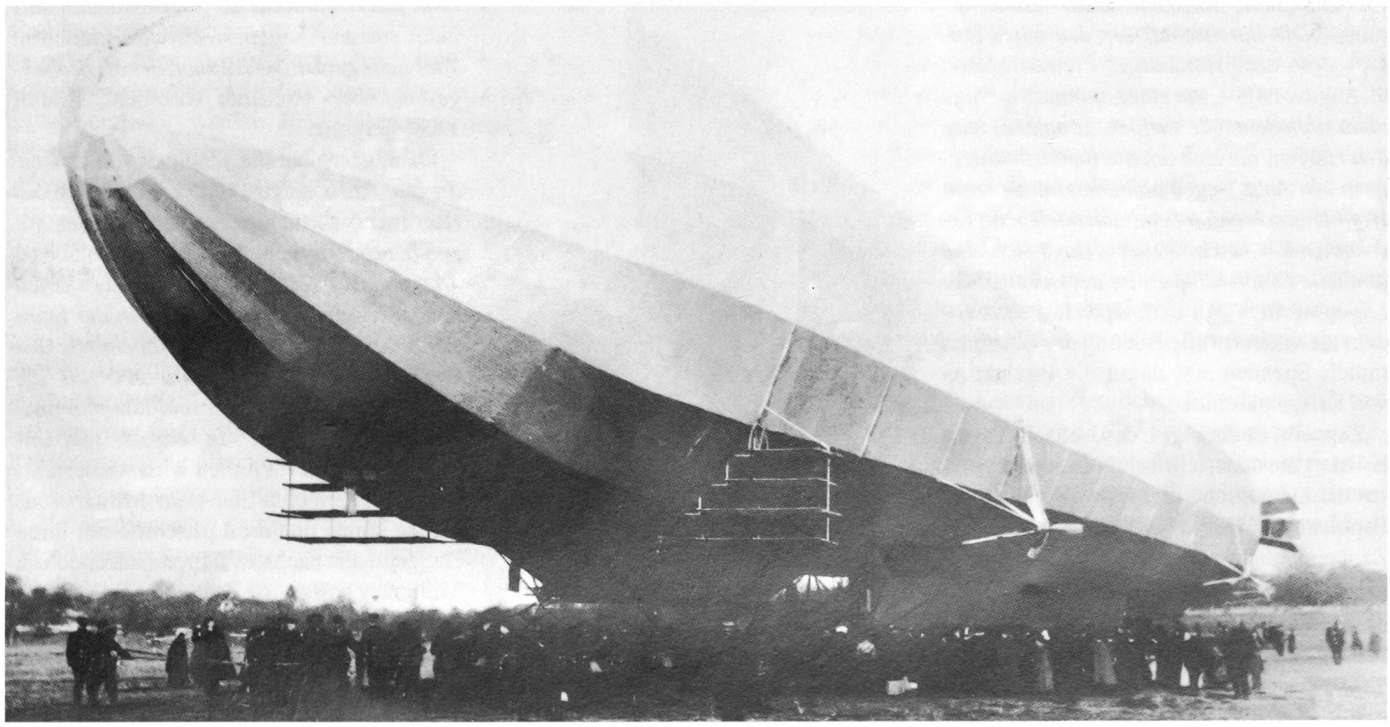
Am 29.8.1909 – der »Z 3« befand sich auf dem Wege nach Berlin – stimmt das »Berliner Volksblatt« dann gänzlich in den allgemeinen Enthusiasmus ein: Zeppelin besitzt nunmehr »markige Tüchtigkeit«, er ist »Wegweiser und Pfadfinder neuer Kulturentfaltung«. *»Angesichts des trotz seiner Riesendimensionen so graziösen Luftschiffs, das ein leichter Hebeldruck der menschlichen Hand so spielend zu meistern vermag, gibt es wohl keinen Einzigen, der sich nicht im Gefühl der Größe des geschichtlichen Augenblicks sagte: von heute und hier ab beginnt eine neue Epoche der Weltgeschichte, und ihr könnt sagen, daß ihr dabei gewesen seid!«* Damit steht das ganze Volk hinter Zeppelin, auch die Sozialdemokratie. Deutschlands Größe ist nunmehr klassenübergreifend hergestellt.

Triumph der Technik

Eine derartige Beihilfe mußte das Wunder erbringen. Zeppelin schaffte es diesmal auf der Fahrt nach Berlin Ende August 1909, die zum Höhepunkt des Zeppelin-Kultes wird. Auf dem Wege nach Berlin machte der »Z 3« in Nürnberg halt; die Weiterfahrt erfolgte um 3 Uhr 15 nachts. Schon um Mitternacht hatte sich eine große Menschenmenge eingefunden. *»Es war ein großartiger Anblick«* – so das sozialdemokratische »Berliner Volksblatt« vom 29.8.1909 –, *»wie der Z 3 sich langsam und ruhig in den nächtlichen Himmel erhob ... Die anwesende Volksmenge jubelte unausgesetzt, bis das Luftschiff ihren Blicken entschwunden war.«* Die Ankunft in Berlin wird ein Fest der Massen und Herrschaften. *»Von 10 Uhr ab strömten unabsehbare Massen zu Fuß, mit der Straßenbahn, Dampfbahn oder Auto nach dem riesigen Paradeplatz. Immer dichter schoben sich namentlich auf der östlichen größeren Hälfte die Massen zusammen, bis gegen 12 Uhr wohl reichlich eine Viertelmillion Menschen versammelt sein mochte. Und wie am Tage vorher herrschte die heiterste, gemütlichste Stimmung unter der ungeheuren Menschenmasse, die infolge der hellen Toiletten der Damen und der bunten Hüte und der Sonnenschirme bei der freundlichen Sonnenbeleuchtung ein ungemein farbenfreudiges Bild bot.«*

Pünktlich, zur »befohlenen Zeit«, kam nun das Luftschiff »angesaust«. *»Als es in 2 – 300 Meter Höhe das westliche Feld überquerte, brauste aus den Hunderttausenden von Kehlen das »Hoch Zeppelin« in die Lüfte. Und selbst mit bloßem Auge vermochte man wahrzunehmen, wie Graf Zeppelin in der vorderen Gondel zum Gruße unausgesetzt seine weiße Mütze schwenkte.«*

Innerhalb eines Jahres hatte sich so die Richtung in der Diskussion verkehrt. Argumente für den Luftschiffbau werden nun über die Kategorien von Fortschritt und Kultur, Technik und Lebensgenuß entwickelt. Die letzten hundert Jahre der »Menschheitsgeschichte«, so rekonstruierte das »Berliner Volksblatt«, *»sind ja überreich an Triumphen der Technik.«* Da braust der Eilzug, »flinke Ozeanwind-



hunde«, »schwimmende Paläste« durchfurchen die Weltmeere. *»Und sollen wir erst von den eisernen Sklaven, den Maschinen reden, die der Menschengeist in den Dienst der Arbeit geschirrt hat? Noch fronen die eisernen Sklaven zwar erst im Dienste des Kapitalismus, statt in dem der Menschheit – allein die Existenz der modernen Arbeiterbewegung, eines starken internationalen Sozialismus und die Siegesgewißheit dieses Sozialismus ist doch nur der Entwicklung der modernen Technik, der Verbreitung der menschlichen Arbeitskraft sparenden Maschinen zu danken.«* Diese »märchenhaften Fortschritte« erhalten Subjektstatus in der Menschheitsgeschichte, man wundert sich, was die Arbeiterbewegung überhaupt noch soll. Sie verkleinert sich somit auch unumwunden in eine Verteilerorganisation von Luftfahrttickets und Fluggenuß. *»Selbst die Tatsache, daß sich einstweilen der Militarismus und der Sport der Luftfahrzeuge bemächtigen werden, vermag die Freude an Luftschiffen und Flugmaschinen nicht zu trüben ... Und wenn auch nach Zeppelins eigener Kalkulation ein Passagier für eine mehrstündige Luftfahrt mindestens 200 M wird zahlen müssen, wenn ferner auch ein Aeroplan zwischen 7500 bis 20000 M kostet, so daß sich nur Angehörige der Bourgeoisie den Luxus des Reisens durch die Luft leisten können, so ist das für das Proletariat nur ein Ansporn mehr, dem Kapitalismus und den privilegierten Klassen die Herrschaft über die Technik aus der Hand zu winden, damit nicht nur die Arbeitsmaschinen zum Wohle der Menschheit rationell verwendet werden können, sondern auch alle technischen Errungenschaften der Menschheit steigern können!«*

Der Militarismus, die soziale Frage, die deutsche Expansionspolitik – all dies wird überdeckt durch den größten deutschen Triumph: die Eroberung der Lüfte als Sieg über die Natur. In diesem Kampf verschwinden die Parteien. Technikbegeisterung ist Kompensat für die soziale Revolution. *»Und welch höherer Genuß läßt sich denken, als der Flug durchs unendliche Äthermeer, als die Beherrschung des Ozeans in der Luft! Als wie groß oder klein sich immer die soziale Bedeutung der Eroberung der Luft herausstellen mag – sinnfälliger hat sich noch nie ein Erfolg der Technik offenbart, mit höherem Stolze ist noch nie ein Triumph des Menschengeistes empfunden worden! Die Eroberung der Luft ist das Wahrzeichen des Siegs über widerstrebende Naturgewalten, die Verheißung des endlichen Sieges der Vernunft und des ersten Menschenwillens über alle Hemmnisse!«* (Berliner Volksblatt, 29. August 1909)

Außerkapitalistische Räume

Nicht die Möglichkeit, ein lenkbares Luftschiff bewundern zu können, war ausschlaggebend für die Zeppelinbegeisterung; vielmehr die Erwartung, daß ein gigantisches Konstrukt mit einem Schlage Deutschland an die Spitze der Luftfahrt setzen könnte. Frankreich behauptete immer noch den ersten Platz; die Lenkbarkeit hatte Santos-Dumont (1901) – besser als bei vorherigen französischen Erfolgen (Giffard 1852) – gelöst. Er landete inmitten von Paris, vor seiner Wohnung zum Nachmittagskaffee. Parseval hatte mit seinem unstarren System Erfolge erzielt. Dies waren gleichwohl nicht die Apparate, an denen sich die Gefühle entzündeten. Das Zeppelinsche Luftschiff dagegen mit seinen Riesendimensionen war Ausdruck einer besonderen Mentalitätskonjunktur. Zum einen liegt dies in der deutschen Geschichte des 19. Jahrhunderts begründet, namentlich der kupierten bürgerlichen Revolution; dann im besonderen Verhältnis zu Frankreich und England. Frankreich hatte sich trotz des verlorenen Krieges die Vorherrschaft in der Luftfahrt behauptet; England wiederum behinderte eine deutsche Expansion durch die Oberherrschaft auf den Meeren; selbst die Anstrengungen im Flottenbau konnten diese in absehbarer Zeit nicht aufholen. Der Luftraum bot hier ein Kompensat, namentlich wenn es gelänge, mit neuen gewaltigen Maschinen den französischen Vorsprung einzuholen. Das Zeppelin-Luftschiff gewann in dieser Konjunktur den Nimbus einer deutschen Wunderwaffe.

Zudem beinhaltet der Luftmilitarismus eine enorme Akkumulationsmöglichkeit; sie wird sich sowohl im Zeppelinkonzern wie in der aus dem Boden gestampften Flugzeugindustrie zeigen. Die Eroberung der Luft bedeutet aber nicht nur Geschäft, sie ist vorrangig eine Machtfrage, d.h. ein imperialer Status ist ihr eigen. Bisher dem Kapitalismus unzugängliche, extraterritoriale Räume wurden erfaßt und geformt, als Gebrauchwerte produziert. So erschien der neu beschiffbare »Luftraum« als außerkapitalistisch. Hier liegt die Quelle von Ideologie: Die Luft, noch nicht kolonialisiert, wurde zum Raum für Hoffnungen auf Technik als kapitaltranszendente Entfaltung menschlicher Gattungskräfte; die Lufteroberung zur neuen Etappe in der völligen Eroberung der Welt und zugleich die »letzte« offen gebliebene Raumeroberung, welche die immer noch feudal und kapitalistisch unterdrückenden Verhältnisse überschreiten könnte. Dies blieb noch lange Hintergrund für Aviatikbegeisterung.

Die pervertierte Revolution

Das Volk hatte in Zeppelin seine symbolisch-heldische Synthesis gefunden – nicht in bürgerlich-revolutionären Werten und der Feier der Vernunft, sondern im Gepränge alter Herrschaft und kriegerischer Tugenden: eine Sammlung von Schwulst, Deutschtümelei und Klassenfreiheitsideologie als Technikbegeisterung. Es ist die in eine feudal-populistische Form pervertierte Revolution; die rettende Figur des Volkskaisers steckt dahinter, Barbarossa, Wilhelm I, Bismarck, Zeppelin, dann immer noch Hindenburg und der »Zeppelin«-Kapitän Eckner, der ebenfalls für das Amt des Reichspräsidenten erwogen wurde, ein anachronistischer Populismus für alte Herrschaften.

An den ungleichzeitigen und gleichzeitigen Inhalten dieses Identifikationsprozesses können sich aufgehaltene, verzerrte, verschüttete und abgedrängte Sehnsüchte und Hoffnungen festmachen und sich in Begeisterungsstürmen entladen.

Alle Revolutionen waren begründet und begleitet von sozialen Bewegungen. In Deutschland tritt nun der eigentümliche Fall ein, daß eine nationale gesellschaftliche Bewegung die Forderungen sozialer und revolutionärer Bewegungen verdrängt, indem sie diese als Gesamtbewegung mittels einer imperialen Technikbegeisterung vereinnahmt. Hierin liegt die soziale Funktion der Zeppelineuphorie. Im nationalen Bekenntnis für Zeppelin verdrängt und konstituiert sich eine soziale Bewegung gleichermaßen: sozio-ökonomische Forderungen exponieren sich in einer nationalen Herrschaftsmentalität.

Die bereits 1848 pervertierte Revolution vollzog sich noch einmal als Katastrophe: Echterdingen. Erst das nationale Unglück von Echterdingen sedimentiert den Kultus. Die Nationalspende dient als populistische Kompensation für bürgerliche und proletarische Revolution gleichermaßen. Abgedrängte Forderungen nach Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit wie die nach Sozialismus als technischem Fortschritt und der Übernahme der sechs Berliner Großbanken (Hilferding) finden ein eigenes pervertiertes Identifikationsmodell im kollektiven Opfer für Zeppelin. Ein ganzes Volk opfert sich. Ein völkischer Potlach – wie jedes Totenfest der Vergeudung bei nordwestamerikanischen Indianervölkern – bildet die Trägerschaft für den »Zeppelin« und damit für den sich bildenden Konzern. ♦