

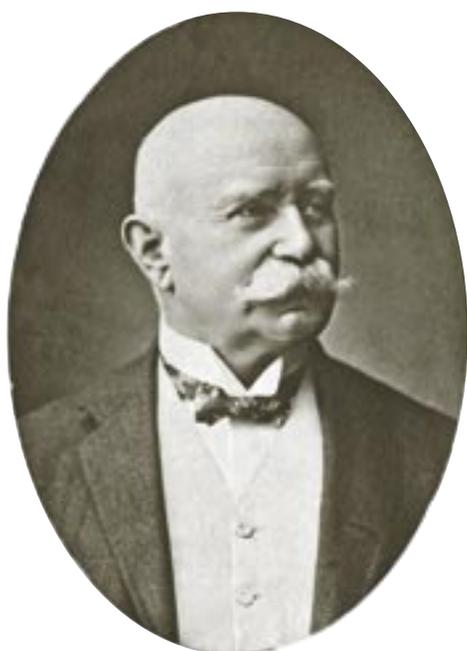
Jürgen Oellers

DIE ZEPPELIN-STIFTUNG

Ferdinand Graf von Zeppelin (1838–1917) rief mit den finanziellen Mitteln der Echterdinger Volksspende die Zeppelin-Stiftung ins Leben. Noch auf dieser Grundlage fußt bis in die heutige Zeit die Vielfalt der Friedrichshafener Großindustrie, deren Firmen (Dornier GmbH, MTU GmbH, Zeppelin GmbH/Luftschiffbau Zeppelin GmbH und ZF AG) als Tochterunternehmen der Zeppelin-Stiftung begonnen hatten. Bislang eher unbekannt blieb hingegen die Funktion der Zeppelin-Stiftung für die Auffächerung des Konzerns und deren Bedeutung für den wirtschaftlichen Wiederaufstieg der Stadt Friedrichshafen. Denn der Zeppelin-Stiftung kam – zunächst als selbständige und rechtsfähige Unternehmens-Stiftung, seit 1947 als kommunale unselbständige Stiftung – eine wichtige Schlüsselrolle zu: zum einen als wirtschaftlicher Rückhalt des Zeppelin-Konzerns, zum anderen als ein Garant für den Wohlstand der Stadt.

Die Unternehmensgründung

Der Adelige, Militär und Luftfahrtbegeisterte Ferdinand Graf von Zeppelin stand mit seinen Luftschiff-Projekten in einer schon länger bestehenden Tradition, die im 19. Jahrhundert vor allem von französischen Luftschiffpionieren dominiert wurde. Im Unterschied zu den Luftschiff-Konstrukteuren im Deutschen Kaiserreich erhielten die französischen Pioniere und Techniker große staatliche Unterstützungen, um welche sich Graf Zeppelin immer wieder und oft ohne den erhofften Erfolg bemühen sollte.¹ Eine kleine, aber einflussreiche Kamarilla von Skeptikern und Kritikern stand seinen Plänen oft entgegen und sprach sich in den für die Subventionierung relevanten Ministerien gegen die Ideen Zeppelins aus. Der Einfluss dieser Gruppe auf Staatsminister und Staatssekretäre wird aber in der Literatur gelegentlich überbetont und unnötig skandalisiert.² Graf Zeppelin selbst dramatisierte in einem Brief an Staatssekretär Theodor Lewald (Reichsamt des Innern) vom 2. Mai 1908 die Situation angesichts des Zeppelin-Kritikers Major Hans Groß: „Gott gebe, daß der Tag nicht zu früh kommt, wo man meiner Luftschiffe zum Schutze und zur vollen Waffenfähigkeit des Reichs bedarf, – und wo sich dann diejenigen, welche die Verantwor-



Graf Ferdinand von Zeppelin (1908).

¹ HERZFELDT, *Geschäft*, 32 f., und KNÄUSEL, *Unternehmen*, 17.

² So z. B. schon *Luftschiffbau Zeppelin, Werk*, 53 f.



tung für des Reiches Sicherheit tragen, die Haare ausraufen werden, weil sie nicht mir sondern dem Major Gross geglaubt hatten, und deswegen versäumten rechtzeitig für die zurzeit notwendigste Kriegsrüstung zu sorgen.“³ Maßgeblich für die äußerst skeptische Haltung der Reichsstellen gegenüber den Luftschiffplänen Zeppelins waren wohl eher die generelle Bevorzugung der Marine gegenüber der relativ modernen Luftfahrt und die damals schon berühmte Naivität und Risikobereitschaft Zeppelins besonders in finanziellen Angelegenheiten. So sah sich Zeppelin angesichts der notorischen Finanzierungssorgen seiner Luftschiff-Projekte gezwungen, unternehmerische Lösungen zu erwägen, ehe die finanziellen Hürden mit der Zeppelin-Stiftung gelöst werden konnten.

Die am 28. Juni 1898 von Zeppelin gegründete und von zahlreichen Wirtschaftsgrößen unterstützte ‚Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt‘ (Stuttgart) wurde schon im Jahr 1902 wieder aufgelöst.⁴ Graf Zeppelin war zwar im Besitz von über der Hälfte des gesamten Aktienkapitals der Gesellschaft, aber schon mindestens ein halbes Jahr nach dem schwierigen, aber letztendlich doch erfolgreichen Aufstieg des Luftschiffs LZ 1 gab er Entwürfe zu einem neuen Gesellschaftsvertrag in Auftrag. Ferdinand von Zeppelin suchte vor allem eine noch stärkere unternehmerische Position als diejenige in der ‚Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt‘.⁵ Sogar die seinen Luft-

*Die beiden Luftschiff-Hallen
in der Bucht vor Manzell (1907).*



*Holzschnitt des Lüdenscheider
Luftschiffpioniers und Unternehmers
Carl Berg (1851–1906).*

³ LZA-FN, LZA 4/19.

⁴ KNÄUSEL, Unternehmen, 36.

⁵ LZA-FN, LZA 4/110.