

Elmar L. Kuhn

Luftschiffbaukonzern und Stadt Friedrichshafen in den 1920er Jahren.

Krisenjahre zwischen Booms und Kriegen.

Inhalt

1. Die Gründerjahre vor dem 1. Weltkrieg.....	2
2. Der Weltkrieg.....	4
3. Die Jahre der Weimarer Republik.....	7
3.1 Die Luftschiffbau Zeppelin GmbH.....	9
3.2 Maybach Motorenbau GmbH.....	17
3.3 Zahnradfabrik Friedrichshafen.....	21
3.4 Dornier.....	22
3.5 Zeppelin-Wohlfahrt.....	27
3.6 Der Konzern.....	31
3.7 Die Stadt.....	34
4. Zum zweiten Boom: zum 2. Weltkrieg.....	35

Die 1920er und frühen 1930er Jahre gelten als die Jahre der spektakulären Erfolge der Luftschiffe, der Dornier-Flugboote und Maybach-Autos. Das Luftschiff LZ 126 überquerte 1924 den Atlantik, 1929 fuhr das Luftschiff „Graf Zeppelin“ rund um die Welt, 1932 wurde der regelmäßige Linienverkehr mit Südamerika aufgenommen. Das legendäre Flugschiff Do X unternahm 1930 einen Amerika-Flug. 1932 flog der Dornier-Wal um die Welt. Tausende bejubelten jeweils Abfahrt und Rückkehr. Die Zeitungen füllten Seiten mit Schlagzeilen und Nachrichten über den Verlauf von Fahrten und Flügen. Darüber wurde und wird allzu leicht übersehen, dass der Luftschiffbau-Konzern mit seinen Tochterfirmen damals in einer Krise steckte. Die Umstellung von der Kriegs- auf die Friedensproduktion nach dem 1. Weltkrieg fiel dem Unternehmen schwer. Die Konsolidierung wurde durch die Abhängigkeit von politischen Faktoren, technischen Entwicklungsschwierigkeiten, internen Querelen erschwert, durch die Weltwirtschaftskrise ab Ende der 20er Jahre verhindert. Zu neuem Aufschwung verhalfen den Firmen dann die Rüstungsaufträge nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten. So bildete die Zeit der Weimarer Republik für die Friedrichshafener Firmen und damit auch für die Stadt eine Krisenphase trotz einzelnen Erfolgen. Prosperierten die Unternehmen jeweils in den Rüstungsphasen

des 1. Weltkriegs, vor und im 2. Weltkrieg, so konnten sie sich, ohne sichere Staatsaufträge nun stärker auf den Markt privater Nachfrage verwiesen, nur schwer im Konkurrenzkampf behaupten. Den Konjunkturen der Unternehmen folgen die Konjunkturen der Bevölkerungsentwicklung der Stadt. Nach der Verdoppelung der Einwohnerzahlen von 1907 bis 1916 (5.455/11.918) wuchs die Bevölkerung nach dem Krieg bis 1933 (13.306) nur noch langsam, stieg dann aber in den 6 Jahren bis 1939 wieder rasch um mehr als 50 % (mit dem eingemeindeten Schnetzenhausen auf 24.794).

1. Die Gründerjahre vor dem 1. Weltkrieg

Etwa 30 Mann waren am Bau des ersten Luftschiffes in der Bucht von Manzell beteiligt. Nach der ersten Probefahrt waren die Mittel verbraucht, die Baufirma, die „Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt“ löste sich Ende 1900 auf. Jahrelang kämpfte Graf Zeppelin um neue Gelder für den Bau weiterer Schiff. Die erste Welle nationaler Begeisterung nach der Katastrophe von Echterdingen 1908 verschaffte dem Unternehmen eine gesicherte Basis. Mit den mehr als 6 Millionen RM (knapp 40 Millionen DM) konnte die Zeppelin-Stiftung und die Luftschiffbau Zeppelin GmbH errichtet werden. In der westlich des Riedlewalds neu errichteten Halle wuchsen die Beschäftigtenzahlen langsam, aber kontinuierlich von rund 100 auf 500 an. Nachdem in Manzell bis 1909 sechs Luftschiffe entstanden waren, konnten im neuen Werk bis zum 1. Weltkrieg 19 weitere Schiffe fertiggestellt werden. Von den insgesamt 25 vor dem Krieg gebauten Schiffen dienten 7 der Delag für den Passagierverkehr, während 15 vom Militär abgenommen wurden. Dies entsprach den Absichten des Grafen, für den immer „die militärischen Aufgaben der Luftschiffe im Vordergrund des Interesses“ standen (Colsman 1933, S. 26). Erst mit dem Einsetzen großer Militäraufträge kam der Luftschiffbau auch aus den Defiziten heraus, mit denen er bis 1912 jeweils abschloss.

Technische Probleme auf verschiedenen Stufen des Herstellungsprozesses, aber auch Marketing und soziale Überlegungen führten zur Gründung von Tochterunternehmen. Ein Konzern entstand. Da genügend leistungsfähige Motoren fehlten, wurde 1909 der Maybach Motorbau gegründet, der 1912 nach Friedrichshafen übersiedelte. In Berlin produzierten die Ballonhüllen GmbH ab 1912 dichte Stoffe für die Gaszellen, und die Zeppelin Hallenbau GmbH entwickelte und

errichtete ab 1913 Luftschiff- und Fabrikationshallen. In Frankfurt hatte die Delag ihren Sitz, die unter Beteiligung deutscher Großstädte regelmäßige Passagierfahrten durchführten. Für soziale Aufgaben der Konzernbeschäftigten in Friedrichshafen war seit 1913 die Zeppelin Wohlfahrt GmbH zuständig. Später wurde Colsmann, Generaldirektor des Luftschiffbaus seit 1908, vorgeworfen, er sei „zeitweise in einem Gründungstaumel befangen gewesen“. Ihm schien jedoch „die Aufteilung der Arbeitsgebiete verschiedener Gesellschaften, in denen eigene Arbeitsfreudigkeit, eigener Ehrgeiz und Erwerbssinn sich entfalten und wetteifern konnten“, zweckmäßig. Er wollte „die Tochtergesellschaften zu ihrer Sicherheit auf mehrere Beine ... stellen, d. h. nicht nur für die Lieferung der Luftschiffahrt allein einzurichten“. Sie sollten „von Wohl und Wehe der Muttergesellschaft unabhängig“ sein (Colsmann 1922 nach Herzfeldt 1965, S. 11. Colsmann 1933, S. 122).

Mit der Unternehmenspolitik Colsmanns konnte sich der alte Graf zunehmend weniger befreunden. Nachdem manche seiner Vorstellungen an der nüchternen Kalkulation des Generaldirektors scheiterten, zog er „einen scharfen Strich zwischen sich und dem Luftschiffbau“ (Colsmann 1920, S. 4). Unabhängig von der Firmenleitung bestellte er persönliche Berater. Ab 1907 sollte Theodor Kober, der schon 1892 bis 1904 für den Grafen gearbeitet hatte, ein Heißluftschiff für eine Amerika-Fahrt konstruieren. Er lenkte die Interessen des Grafen bald auf den Konkurrenten des Luftschiffs, das Flugzeug. Kober schied 1912 aus den Diensten der Zeppelin-Stiftung aus, weil ihre Mittel „weiterliegende Aufgaben mit großen Mitteln zu unterstützen nicht mehr gestatten“ (LBZA 28. Februar 1921). Kober gründete nun die „Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH“, an der sich der Graf persönlich „mit großen Betragen“ (OAB 1915, S. 588) beteiligte, die aber nicht zum Konzern gehörte. In der alten Manzeller Luftschiffhalle bauten 30 bis 40 Mann Wasserflugzeuge. Hauptabnehmer war die Marine, an die bis zum Kriegsausbruch sechs Einzelmodelle von ca. 40 Marineflugzeugen insgesamt geliefert wurden (MFA 1966, Techn. Bd., S. 142).

Hatten vorher in der Stadt an größeren Betrieben nur die Eisenbahnwerkstätte und die Lederfabrik Hüni mit zusammen ca. 350 Beschäftigten bestanden, so war mit dem Werk Zeppelins die Entwicklung der Residenz-, Fremdenverkehrs- und Handelsstadt zur Industriestadt eingeschlagen worden. Der Aufbau des Zeppelin-Konzerns führte zu einem Bevölkerungswachstum in der Stadt, zu dem es in ihrer

Geschichte nur zwei kurzfristige Entsprechungen gibt, in den späten 1940er Jahren des 19. Jahrhunderts durch den Eisenbahnanschluss und 1933 bis 1939 mit der Aufrüstung. Die explosive Entwicklung der Stadt mit ihrer „Kalifornien-Stimmung“ zwischen Jahrhundertwende und dem 1. Weltkrieg lenkten die damaligen Kommunalpolitiker in Bahnen, die dann auf Jahrzehnte hinaus nur noch weiterverfolgt wurden. Die Stadtbaupläne sahen ein Straßenraster vor, dessen Füllung sich bis zu den 40er Jahren hinzog. Die Anlage der Uferstraße vor den Häusern der Altstadt und dem neuen Stadtpark öffnete die Stadt zum See. Nötige Infrastruktureinrichtungen wurden geschaffen und erweitert. Die Oberamtsbeschreibung von 1915 blickte stolz zurück: „Nur wenige Gemeinden des Landes dürfen sich mit der Entwicklung messen, die Friedrichshafen ... im letzten Jahrzehnt durchlaufen hat. Seine Einwohnerzahl ist um mehr als das Doppelte (seit 1871) gestiegen, die Steuerkraft, die Häuserzahl, die allgemeine Bautätigkeit, Handel, Verkehr und Industrie, alles hat sich machtvoll gehoben“ (S. 765).

2. Der Weltkrieg

„Zeppelin ... wird in der Stunde des Kriegsausbruchs ein fanatischer Alldeutscher. Alle Fehler im Denken jener Stunde machte er mit“ (Rosenkranz 1931, S. 190). Seine Hoffnungen, dass seine Werke einen wichtigen Beitrag der Kriegsführung leisteten, erfüllten sich. Die Konzernfirmen wurden „den Anforderungen der Kriegsführung in einer ungeahnten Weise gerecht ... Die Bauzeit der Luftschiffe wurde auf ein Minimum herabgesetzt. Das Bautempo wurde derart beschleunigt, dass schließlich alle 14 Tage ein neues Luftschiff fertiggestellt war. Dazu reichten allerdings die Anlagen in Friedrichshafen nicht aus, so dass es nötig wurde, eine neue Werft in Staaken bei Berlin ins Leben zu rufen. Während des Krieges sind von der Firma etwa 90 Luftschiffe gebaut worden“ (Dörr 1919, S. 2): in Friedrichshafen 58, in Potsdam und Staaken 28. Auch wenn ab 1917 die Luftschiffe nur noch zu Aufklärungszwecken durch die Marine eingesetzt werden konnten und die Produktionszahlen gegen Ende des Krieges stark reduziert wurden, arbeiteten im Friedrichshafener Luftschiffbau im Herbst 1918 über 3.000 Menschen. Die Ertragslage des Unternehmens hatte sich drastisch verbessert, 1916 erreichten die Kriegsgewinne die Höhe von einem Viertel des Umsatzes. „Wir haben nämlich billig gebaut und horrend teuer verkauft“ stellte der Schwiegersohn des Grafen nach dem Krieg fest (StA, Graf Brandenstein-Zeppelin an Freiherr von Gemmingen 3. 6. 1920).

Schon 1915 hatte der Graf eine Million RM für seine Entwicklungskosten erstattet bekommen. Im gleichen Jahr erwarb der Konzern das große Luftschiffgelände in Friedrichshafen von der Stadt und kaufte in großem Umfang Grund und Boden in Staaken bei Berlin für die neue Werft. In ähnliche Größendimensionen in den Beschäftigtenzahlen wuchs der Maybach Motorenbau hinein, der nicht nur für die Luftschiffe, sondern zunehmend auch für Flugzeugwerke Motoren produzierte. Als neue Tochterfirma in Friedrichshafen entstand noch 1916 die Zahnradfabrik Friedrichshafen GmbH, die Getriebe für Luftschiff- und Flugzeugmotoren mit zuletzt über 500 Arbeitskräften herstellte, aber wegen ihrer langjährigen Entwicklungsarbeiten bis in die Nachkriegszeit hinein in den roten Zahlen blieb.

Die Interessen des Grafen Zeppelin hatten sich in den Kriegsjahren ganz von den Luftschiffen auf die Flugzeuge verlagert. „Was aus dem LZ wird, ist mir gänzlich gleichgültig“, äußerte der Graf zu Dornier und Maybach (Colsman 1920, S. 5). Im Luftschiffbau wurde nur der Schein aufrecht erhalten, dass er der tatsächliche Leiter der Geschäfte sei (Coslman, nach Swientek, 1965, S. 122). Der Flugzeugbau Friedrichshafen, an dem er beteiligt war, wurde zum dritten Großbetrieb in Friedrichshafen mit über 3.000 Beschäftigten. 1917 entstand ein Zweigwerk in Warnemünde. In beiden Werken wurden 40 % der Marineflugzeuge im 1. Weltkrieg, aber auch „Landbomber in großer Anzahl“ hergestellt (Lange 1986, S. 54). Auf Drängen des Grafen kam es bald nach Kriegsausbruch auch innerhalb des Konzerns zur Bildung einer Flugzeugbaufirma. Die Zeppelin-Werke Staaken GmbH (seit 1916 bei der dortigen Luftschiffwerft, vorher 1914 bis 1916 in Gotha) bauten Riesenflugzeuge, von denen Bomben mit großer Sprengwirkung abgeworfen wurden. Auch wenn nur etwa 50 Flugzeuge fertiggestellt wurden, sollen die „R-Flugzeuge ... gegen Kriegsende weit mehr als Luftschiffe im Feindesland der Schrecken der Nächte geworden“ sein (Colsman 1933, S. 177). Zuletzt arbeiteten in diesem Flugzeugwerk über 1.600 Mitarbeiter. Das letzte Foto des Grafen vor seinem Tod 1917 zeigte ihn beim Besuch dieses Werkes in Staaken. Gleichzeitig mit dem Beginn des R-Flugzeugbaus erhielt Dornier von Zeppelin den Auftrag, ein großes Wasserflugzeug für den Bombenabwurf zu bauen. Bis Kriegsende kam diese Firma mit ihren 200 Beschäftigten in Seemoos und Lindau-Reutin über einige Prototypen jedoch nicht hinaus.

In den Kriegsjahren war aus dem Unternehmen ein Großkonzern geworden, mit zuletzt knapp 12.000 Beschäftigten insgesamt, davon etwa 8.000 in und um Friedrichshafen. Dazu beschäftigte der Flugzeugbau Friedrichshafen nochmals 3.000 bis 4.000 Arbeiter. Neben dem Luftschiffbau hat sich der Flugzeugbau zum ebenso wichtigen Arbeitsfeld entwickelt, besonders aber die Zulieferfirmen Motorenbau und ZF. Damit gewannen die Tochterfirmen an Selbständigkeit gegenüber der Mutterfirma. Das entsprach auch den Absichten Colsmans, der nach dem Tod Zeppelins zum unumschränkten Herrscher im Konzern aufgestiegen war, da die beiden Mitglieder des Stiftungs-Vorstandes, die Freiherren von Bassus und von Gemmingen ebenso wie der Delag-Direktor Eckener militärisch eingesetzt waren.

Die riesig gewachsenen Arbeiterzahlen stellen diese, das Unternehmen und die Stadt vor große Versorgungsprobleme. Am dringlichsten war die Wohnungsnot. Die Stadt konnte nichts tun: „Die große Wohnungsnot ist eine Folge der durch die ungemein kräftige Entwicklung der hiesigen Kriegsindustrie hervorgerufenen, abnorm großen Zunahme der Einwohnerzahl, der zu steuern weder Private noch Gemeinden in der Lage sind, weil das Bauen bekanntlich von der Militärbehörde einfach untersagt ist“ (Seeblatt 16. August 1918). Der Konzern musste deshalb durch die Zeppelin Wohlfahrt GmbH selbst aktiv werden. Im Zeppelindorf wurden über 100 Häuser für ca. 650 Bewohner geschaffen. In neu erbauten oder erworbenen Heimen nächtigten Hunderte. Doch Tausende konnten nur notdürftig untergebracht werden, z. T. in den Orten im weiten Umkreis bis Ravensburg. Kurz vor Kriegsende plante die Zeppelin Wohlfahrt noch eine großzügige Überbauung des ganzen Stockwiesengeländes zwischen Charlottenstraße und Riedlewald, auf dem von Prof. Bonatz „das Idealbild einer Stadt geschaffen werden“ sollte (Seeblatt 31. August 1918). Nun aber regte sich Widerstand bei den Honoratioren der Stadt. Man warf dem Konzern die kommunalpolitische Machtübernahme in der Stadt im Bündnis mit dem Stadtschultheißen gegen den Willen des Stadtrats vor. Die „Industrialisierung der Stadt in dieser Art und Weise“ (l. c.) haben man nicht gewollt. Die Stadt sei in ihrer Kommunalpolitik nicht mehr „Führerin“, sondern „Geführte“ (Seeblatt 5. September 1918). Während des Krieges war daran wenig zu ändern. Die Stadt war vollauf beschäftigt, die Lebensmittel- und Brennstoffversorgung bei immer knapperem Angebot notdürftig sicherzustellen. Die Kriegsgewinne des Konzerns ermöglichten es dagegen der Zeppelin Wohlfahrt, über den Wohnungsbau hinaus nicht nur eine Reihe von Versorgungseinrichtungen zur Verbesserung der

Ernährungssituation zu schaffen, sondern auch den Saalbau zu erstellen, in dem bis zur Zerstörung im 2. Weltkrieg alle großen Veranstaltungen der Stadt stattfanden.

Hier begannen auch Ende Oktober 1918 die großen Friedensdemonstrationen der Arbeiter, die schließlich zur Revolution am 9./10. November führten. In Friedrichshafen mit seinen großen Arbeitermassierungen begannen diese Demonstrationen besonders früh und wurden auch schon früh Forderungen nach dem Kriegsende, der Republik und grundlegenden Änderungen des Gesellschaftssystems erhoben.

3. Die Jahre der Weimarer Republik

Als die militärische Niederlage absehbar war, reagierte der Konzern mit Massenentlassungen. Die meisten Entlassenen kehrten an ihre Heimatorte zurück. Anfang 1919 war die Arbeiterzahl in der Stadt auf ein Viertel, etwa 2.500 zurückgegangen. Die Friedrichshafener Firmen standen nach dem Kriegsende nicht nur vor dem Problem, ihre Produktion auf den sehr viel geringeren Friedensbedarf umzustellen. Die Siegermächte des Weltkriegs verboten 1920 bis 1922 auch den Bau von Luftfahrzeugen fast völlig und ließen ihn bis 1926 nur in engen Grenzen für zivile Zwecke zu. Da Deutschland keine Luftstreitkräfte unterhalten durfte, fiel das Reich auch als Abnehmer von Militärflugzeugen aus, bis es das Verbot illegal unterlief. Das Bauverbot galt zwar für Deutschland, nicht aber generell für Deutsche, so dass der Ausweg einer Produktionsverlagerung ins Ausland offen blieb.

Dem „Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH“ gelang die Umstellung auf die Friedenswirtschaft nicht. „Die Leitung des Flugzeugbaues, welche die Zeichen der Zeit verkannte, ... wollte nicht ans Kriegsende glauben“. Die unbeschäftigten Arbeitermassen „zehrten einen guten Teil der Kriegsgewinne des Flugzeugbaues auf“ (Colsman 1933, S. 208). Es wurden zwar noch einige Seeflugzeuge an neutrale Länder geliefert und einige Großkampfflugzeuge zu Verkehrsflugzeugen umgebaut, aber das Bauverbot durch den Versailler Vertrag bedeutete dann das Ende des FF, der nicht wie Dornier versuchte, die Produktion im Ausland fortzuführen. 1921 wurde unter führender Beteiligung des Grafen Brandenstein-Zeppelin die „Maschinen- und Schiffbau GmbH“ gegründet, die in den Manzeller Hallen ein neues Produktionsprogramm, Herstellung und Verkauf von „Maschinen, und insbesondere landwirtschaftlichen Maschinen, Booten“ etc. aufnahm (Amtsgericht Tettnang,

Gewerberegister, Vertrag 18. Juli 1921). Gefertigt wurden vor allem zusammen mit der Firma Grundler in Binningen-Basel Motorbodenfräsen und Beregnungsanlagen. Aber im Inflationsjahr 1923 musste auch diese Nachfolgefirma schließen. Als sich der italienische Castiglione-Konzern für die Werksanlage interessierte, griff der Luftschiffbau-Konzern zu und erwarb das Gelände für die Dornier-Metallbauten, die von Seemoos nun hierher übersiedelten. Die Werft des Luftschiffbaus führte mit einem Teil der Arbeiter bis März 1924 noch die von der MSB vertraglich zugesicherte Produktion von Fräsen und Beregnungsanlagen fort. Von den Geschäftsanteilen des MSB trat der LBZ im August 1923 51 % an die Dornier Metallbauten ab. In der Folge bestand die MSB nur noch als Grundstücksverwaltungsgesellschaft weiter und wurde mit den LBZ-Anteilen an den Dornier Metallbauten 1932 ganz von Claude Dornier übernommen. 1962 wurde der Firmenmantel benutzt, um nach einer Namensänderung die Dornier System GmbH zu gründen.

Auch die zum Konzern gehörenden Zeppelin-Werke Staaken GmbH mussten 1919 ihre Flugzeugproduktion einstellen, ebenso wie der dortige Luftschiffbau nicht fortgeführt werden konnte. Colsman hatte 1919 noch den Chefkonstrukteur Rohrbach mit dem Bau eines Riesen-Verkehrsflugzeugs in Staaken beauftragt, doch nach der Fertigstellung 1920 verhängten die Alliierten das Flugverbot. Rohrbach gründete dann 1922 in Kopenhagen eine eigene Flugzeugbaufirma. 1924 und 1929 wurden die großen Geländeflächen in Potsdam und Staaken verkauft, 1927 die BG-Textilwerke. Von den Berliner Firmen blieben nur die Zewas, die Zeppelin Wasserstoff- und Sauerstoffwerke Staaken und eine Aluminiumgießerei übrig. Von den drei Flugzeugfirmen im und in Verbindung mit dem Konzern war nur Dornier geblieben. Damit war aber der Konflikt zweier Unternehmensstrategien im Konzern noch nicht entschieden.

Colsman hatte immer die Strategie verfolgt, die Tochtergesellschaft möglichst selbständig zu machen. Jede Einzelfirma sollte mit einem eigenständigen Fabrikationsprogramm auf dem Markt bestehen können. Die breite Produktpalette verschiedener Einzelfirmen sollte andererseits den Konzern insgesamt im Konjunktur-auf und –ab besser absichern. Die Luftschiffahrt sollte zwar weiter betrieben werden, aber nicht auf Kosten der anderen Betriebe und unter Vermeidung größerer Risiken.

Dagegen setzten die beiden Mitglieder des Vorstands der Zeppelin-Stiftung, die Freiherren von Gemmingen und von Bassus andere Prioritäten. Nach ihrer Rückkehr aus dem Militärdienst beanspruchten sie als „Nachfolger“ des Grafen Zeppelin die „geistige Leitung seines Werkes“ und meinten als sein Vermächtnis nun dem Luftschiffbau wieder absoluten Vorrang einräumen zu müssen. Als ihre Hauptaufgabe betrachteten sie, den „noch vom Grafen Zeppelin in die Wege geleiteten und für 1916 in Aussicht genommenen ersten Flug eines Zeppelin-Luftschiffes über den Ozean seiner Verwirklichung zuzuführen“ (KA S-A 32g, undat., ca. 1919). In ihrer Zielsetzung wurden sie unterstützt von Eckener, der deshalb 1920 in den Stiftungsvorstand berufen wurde und 1924 dessen Vorsitzender nach dem Tod von Gemmingens wurde. Für den Stiftungsvorstand waren „die Tochtergesellschaften ... nur Mittel zum Zweck“ (KA S-A 31a, Dörr an Colsmann, 2. Januar 1920, vgl. Eckener, nach Herzfeldt 1965, S. 12). Damit zählten sie auch „die Entwicklung des Flugzeuges nicht mehr zu (den) Aufgaben“ des Konzerns (Colsmann 1933, S. 184). Mit der Berufung Eckeners statt Colsmanns in den Stiftungsvorstand hatte der im Krieg allmächtig gewordene Colsmann mit seiner Strategie eine erste Niederlage erlitten. Der Konflikt zwischen der Colsmann-Linie, der auf Diversifikation und Marktorientierung setzte, und der Stiftungs- bzw. Eckener-Linie, die auf absolute Priorität für das Luftschiff und damit weitgehende Staatsabhängigkeit setzte, bestimmte die Unternehmenspolitik des Konzerns in den 20er Jahren.

3.1 Die Luftschiffbau Zeppelin GmbH

Nach Kriegsende versuchte der Luftschiffbau auf Betreiben des Stiftungsvorstands und Eckeners sofort, die zivile Luftfahrt wieder aufzunehmen. In Friedrichshafen befand sich noch ein Luftschiff, das für die Marine gebaut, aber von ihr nicht mehr übernommen wurde. Eine mit diesem Schiff Anfang 1919 geplante Amerikafahrt als Überraschungscoup, um die öffentliche Meinung in Europa und Übersee zu gewinnen, scheiterte am Einspruch der Reichsregierung. Daraufhin wurde rasch aus den vorhandenen Materialbeständen ein kleines Schiff mit 20.000 m³ etwa in der Größe der Vorkriegs-Delag-Passagierschiffe fertiggestellt, um möglichst schnell wieder die Leistungsfähigkeit der Luftschiffe als Verkehrsmittel zu demonstrieren. Eckener schrieb über diesen Passagierverkehr: „Infolge der uns auferlegten Ablieferung eines großen Teils unseres wertvollen Eisenbahnmaterials, namentlich der neuesten Lokomotiven, an den Feind lag unser Eisenbahnverkehr bekanntlich in

den ersten Jahren nach dem Krieg sehr darnieder. Hier bestand eine Möglichkeit, mit Luftschiffen helfend einzugreifen. Es wurden die beiden kleinen Verkehrsluftschiffe „Bodensee“ und später der „Nordstern“, gebaut, um einen direkten Verkehr zwischen Friedrichshafen und Berlin durchzuführen. Die „Bodensee“, ein Schiff von rund 20.000 m³, war bereits im Juli 1919 fertiggestellt und konnte einen fast ganz regelmäßigen und zuverlässigen Verkehr auf der genannten Strecke durchführen. In 100 Tagen, von Mitte Juli bis Ende Oktober, wurde der Verkehr fahrplanmäßig betrieben. Die benötigte Fahrzeit betrug mit dem Luftschiff 5 bis 6 Stunden von Friedrichshafen nach Berlin, gegenüber einer Eisenbahnfahrzeit von rund 20 Stunden, und das Luftschiff war dauernd voll besetzt. Dies war der erste wirklich regelmäßige und zuverlässige Luftverkehr über eine größere Strecke, der in Deutschland eingerichtet wurde ... Ein Verkehr über eine solch relativ kurze Strecke wurde von mir überhaupt nicht als ein erstrebenswertes Ziel betrachtet, vielmehr ging mein Bestreben dahin, einen Verkehr über weite Strecken, insbesondere über die Meere, durchzuführen, weil ich von jeher der Ansicht war, dass auf die Dauer das Luftschiff mit dem Flugzeug auf kleineren Strecken nicht würde konkurrieren können.“ (Italiaander 1979, S. 58 f.).

Auch Colsman hielt damit für „endgültig bewiesen, dass Luftschiffahrt nur über große Strecken ... der Menschheit Dienste leisten kann“ (Fischer 1929, S. 174).

Abgebrochen wurde dieser Versuch, der offensichtlich vor allem propagandistischen Zwecken dienen sollte, aber von außen. Als im Winter 1919 die „Bodensee“ zum Umbau in der Halle lag und ein zweites Schiff, die „Nordstern“ bereits fertiggestellt war, verboten die Alliierten weitere Fahrten. Am 23. Juni 1919 hatten gleichzeitig mit der Versenkung der deutschen Flotte Marineangehörige auch sieben Luftschiffe zerstört, um sie nicht an die Siegermächte ausliefern zu müssen. Die Entente verlangte dafür als Teilersatz die Übergabe der beiden Friedrichshafener Zivilluftschiffe. Ein Jahr nach der Übergabe der noch vorhandenen weiteren sieben Militärluftschiffe wurden im Juni 1921 die „Nordstern“ an Frankreich und im Juli 1921 die „Bodensee“ nach Italien überführt. Im Sommer 1920 wurde auch die Zerstörung aller Luftschiffhallen bis auf drei Standorte angeordnet. In Friedrichshafen sollte die größte 1915/1916 errichtete Halle abgebrochen werden. 1922 wurde festgelegt, dass in Deutschland Luftschiffe nur noch bis zu einer Füllgröße von 30.000 m³ gebaut werden dürften. Schiffe dieser Größe sah die Delag aber als unrentabel an, da damit nur Fahrten innerhalb von Mitteleuropa unternommen werden konnten.

Die Spitzenmanager des Luftschiffbaus Colsman, Eckener und Dörr waren deshalb in den Nachkriegsjahren in vielen Ländern unterwegs, um neue Bauaufträge hereinzuholen und damit auch den Hallenabbruch zu verhindern. Mit Spanien, Argentinien und Schweden wurde verhandelt, um einen Linienverkehr einzurichten, mit den USA und Großbritannien wegen Schiffslieferungen. Schließlich gelang es, von den USA die Zustimmung zu erhalten, dass ihr Anspruch auf Ersatzzahlung für eines der zerstörten Marineluftschiffe durch die Lieferung eines neu erbauten Schiffs von 70.000 m³ abgegolten werden konnte.

„Der Luftschiffbau Zeppelin verpflichtete sich, dieses Luftschiff nach den USA zu fahren und dort abzuliefern. Auf den Einwand der deutschen Reichsregierung, dass das Luftschiff auf dieser Fahrt verloren gehen könne und dass der amerikanische Entschädigungsanspruch dann immer noch bestehen bleiben würde, verpflichtete ich mich dem Reich gegenüber, mit dem ganzen Vermögen der Luftschiffbau Zeppelin GmbH die Bürgschaft zu übernehmen – ein etwas kühnes Unterfangen, weil das u. U. den Verlust des gesamten Vermögens des Luftschiffbau Zeppelin in jener Zeit der Inflation und der vollkommen zerrütteten Wirtschaftsverhältnisse bedeutet hätte. Das Reich erklärt sich schließlich damit einverstanden und so konnte das Luftschiff gebaut und im Oktober 1924 nach Amerika von mir überbracht werden. Der Erfolg dieser Fahrt im ganzen Ausland war ein derart großer, dass damit nicht allein das Fortbestehen der Luftschiffbau Zeppelin gesichert erschien, sondern dass auch der Umschwung der öffentlichen Meinung in Amerika zugunsten Deutschlands mit dieser Fahrt den Beweis für die Verwendungsfähigkeit des Luftschiffes im transozeanischen Dienst und erwartete, dass der Luftschiffbau Zeppelin nach Aufhebung der genannten Beschränkungsklausel bezüglich der Größe der Schiffe dazu übergehen würde, einen Luftschiff-Weltverkehr in die Wege zu leiten“ (Eckener, in: Italiaander 1979, S. 59). Auf der Fahrt zur Unterzeichnung des Lieferungsvertrags zwischen dem Deutschen Reich und den USA war der Reichsaußenminister Rathenau in Berlin von Mördern der Rechtsparteien erschossen worden. Eckener hatte ihn vergebens erwartet.

Der Baubeginn erfolgte im Juli 1922, fertiggestellt war das Schiff im Dezember 1923. Das Seeblatt jubelte: „Ein Zeppelin wieder hoch über Friedrichshafen! ... Wohl sieht der See Tag für Tag schnelle Dornier-Flugzeuge über seinem Spiegel ... aber einen Zeppelin sah der See schon lange nicht mehr“ (28. August 1924). Und wieder wie vor

dem Krieg: „Überall, wo das Schiff gesichtet wurde, war helle Freude“ (27. September 1924). Vor der Abfahrt nach Amerika hatten sich „10.000 Zuschauer eingefunden ... In der Nacht ratterten Autos und Motorräder durch die Nacht, um den wichtigen Moment nicht zu verpassen“ (Seeblatt 13. Oktober 1924).

Wegen der Erprobung der Motoren konnte die Überführung erst im Oktober 1924 erfolgen. Es war nicht die erste Ozeanüberquerung in der Luft. Im Mai 1919 hatte erstmals ein Flugboot den Atlantik überflogen, im Juli nach einem weiteren Flugzeug ein englisches Luftschiff. Das LZ 126 folgte als sechster Atlantik-Überwinder. Eckener nutzte den USA-Aufenthalt zu Verhandlungen. Henry Ford ließ sich zwar nicht gewinnen, aber an die Gründung einer „Goodyear Zeppelin Corp.“ wurden große Hoffnungen geknüpft. Der Chefkonstrukteur Arnstein mit 12 Ingenieuren wechselte von Friedrichshafen zur neuen Gesellschaft, doch erhielt sie erst 1928 zwei Bauaufträge der US Navy.

Als 1925 der Luftschiffbau sein 25-jähriges Jubiläum feierte, war man soweit wie zuvor, es fehlten neue Aufträge. Eckener startete wiederum eine Propaganda-Offensive, gemanagt vom Scherl-Pressekonzern Hugenbergs. Auf den Jubiläumsfeierlichkeiten warb er für eine „Zeppelin-Eckener-Spende“, mit der das Geld für ein neues Schiff aufgebracht werden sollte. Es „blieb mir nichts anderes übrig, als mich an die öffentliche Meinung zu wenden, die sich im Gegensatz zu behördlichen und Fach-Kreisen ja immer freundlich zum Zeppelin Schiff gestellt hatte. Ich hielt mehr als hundert Vorträge in ganz Deutschland und Österreich, um die Mittel zum Bau für ein Luftschiff zusammenzubringen, und in der Tat gelang es mir, auf diese Weise etwa 2,5 Millionen Mark zusammenzubetteln“ (Italiaander 1979, S. 66). Das neue Schiff sollte den Beweis erbringen, „dass diese deutsche Erfindung das großartigste Verkehrsmittel unserer Zeit ist ... Es geht um das Erbe von Zeppelin, um eine große leuchtende deutsche Idee“ (Aufruf). In einem konzentrierten Einsatz zogen Eckener, Dürr und alle Luftschiffkapitäne durch ganz Deutschland: „Frühmorgens eilte man von Schule zu Schule, wo man in den 45 Minuten, einer Kurzstunde, über die Zeppeline sprach und um Spenden bat. ... das wiederholte sich den Tag bis zu 6 Malen. Nachmittags musste man dann meist noch auf einem Damentee sprechen und abends kam der Höhepunkt, ein großer Vortrag im „Schützenhaus“ oder in „Meiers Biergarten“ ... 10 Tage Reise, 4 Tage Pause, so ging es in steter Folge“ (Schiller 1938, S. 103).

Am geringsten war das Echo auf den Spendenaufruf um Friedrichshafen selbst. Im ganzen Oberamt wurden nur 5.180 RM aufgebracht, von denen allein 3.000 RM von der Stadtverwaltung Friedrichshafen stammten. Im Hemigkofen weigerte man sich mit dem Hinweis, die Gemeinde hätte ohnehin nur „große Lasten durch das Zeppelin-Gewerbe“ zu tragen, da wolle man nicht auch noch zu seinem Aufschwung beitragen. Nachdem das Reich zu den 2,7 Millionen der Volksspende (4 Millionen waren angepeilt worden) noch 0,5 Millionen hinzugefügt hatte und die Entente die Baubeschränkungen aufgehoben hatte, konnte 1926 mit dem Bau begonnen werden. Mit den Motoren hatte man bei Maybach wochenlang „Probelaufe vorgenommen, die man in ganz Friedrichshafen gehört hatte. Wenn einmal nachts ein Motor abgestellt wurde, so wachte man von der ungewöhnlichen Stille auf“ (Schiller 1938, S. 45). Das Schiff wurde 237 m lang, besaß ein Volumen von 105.000 m³, eine Reisegeschwindigkeit von ca. 100 km/h und sollte 20 Passagiere bei 40 Mann Besatzung befördern. Trotz Fahrpreisen, die kaum einem Spender eine Mitfahrt ermöglichten, konnte bei diesem Transportvolumen wiederum kaum ein wirtschaftlicher Betrieb erreicht werden. Wegen der zu geringen Hallenhöhe in Friedrichshafen hatte das Schiff auch schlanker gebaut werden müssen, als es aerodynamisch optimal gewesen wäre. Aber das Schiff war auch nur „als sog. ‚Versuchsschiff auf großer Strecke‘“ gedacht. Dr. Eckener plante mit ihm Demonstrationsfahrten auf der ganzen Welt und wollte gleichzeitig einige Passagiere mitnehmen, die zur Deckung der Unkosten mit betragen sollten“ (Schiller 1938, S. 17). So war es als „eine Art Kompromisstypen entworfen worden ... für einen sehr großen Aktionsradius und eine gute Dauergeschwindigkeit“ (Lehmann 1936, S. 279). Dennoch wurde es das erfolgreichste Schiff. Schon während des Baus zogen 200.000 Besucher durch das Tor des Werftgeländes. Bei den ersten Aufstiegen warteten wieder Tausende.

Friedrichshafen lebte wieder wie zu Anfang des Jahrhunderts im Rhythmus des Luftschiffs. „Die Kurve des Fremdenverkehrs dieser Stadt steigt immer mit dem Kommen und Gehen des silbernen Wunderschiffes, dessen Dasein fast das ganze Friedrichshafener Leben beherrscht. Seit einigen Tagen sind alle Hotels und Gasthäuser bis in den letzten Winkel besetzt. Selbst Lloyd George, der sich für heute angesagt hatte, konnte nicht mehr untergebracht werden. Der gewöhnliche Sterbliche muss froh sein, noch in einem Privatquartier unterzukommen ... Eine Reihe von Sonderzügen soll dem gesteigerten Verkehr Rechnung tragen ... über 300

Mann Schutzpolizei treffen aus Stuttgart ein, um das Schiff vor dem Massenandrang zu schützen. Es sind diesmal die strengsten Absperrungsmaßnahmen vorgesehen ... Seit Dienstagvormittag baut sich um das Gelände der Zeppelinwerft herum ein ständig wachsender Autopark an. Fremde kommen von weither und verbringen in ihren Kraftwagen wartend die Zeit bis zur Ankunft des Zeppelin. Sie müssen sich mit Geduld wappnen und mindestens eine Nacht in ihren Wagen kampieren.“ (Frankfurter Zeitung 4. September 1929, S. 1).

Eckener selbst hob unter all der „bekannten Reihe von Fahrten ... folgende hervor:

- die Weltfahrt im Jahre 1929 ...
- die Fahrt vom 13. bis 28. Mai 1930 nach Pernambuco und Rio de Janeiro und von dort nach Lakehurst ...
- die Polarfahrt im Sommer 1931 ...
- vor allen Dingen die Reihe der fahrplanmäßigen Fahrten nach Südamerika, die vom Jahre 1932 bis einschließlich 1937 durchgeführt wurden ...“

Die Leistungen des Graf Zeppelin führten dazu, dass alle Welt den deutschen Luftschiffbau bewunderte und Pläne fasste, sich an einem transatlantischen Zeppelinverkehr zu beteiligen. Brasilien baute für die Zeppelin Gesellschaft die Luftschiffhalle bei Rio de Janeiro. Eine amerikanische Zeppelin Gesellschaft zur Zusammenarbeit mit der deutschen wurde gegründet und Holland fasste den ernstlichen Gedanken eines Luftschiffverkehrs zwischen dem Mutterlande und Niederländisch-Indien“ (Italiaander 1981, S. 249).

Die Kosten der spektakulären Fahrten wurden weitgehend durch Entgelt für Presserechte und Posteinnahmen gedeckt. Schlechter sah es mit den Einnahmen bei den regelmäßigen Südamerikafahrten aus, nachdem sie 1932 schon fast Routine geworden waren. Häufig war das Luftschiff jetzt nicht mehr voll besetzt. Ohne die jährlichen Subventionen durch das Reich in Höhe von je ca. 500.000 bis 700.000 RM (LBZA, Jahres-, Monatsberichte. Seeblatt 30. Juli 1932) hätte der Fahrbetrieb gar nicht durchgeführt werden können. Viel mehr Geld, etwa 10 Millionen, benötigte man für den Bau eines neuen, größeren Luftschiffes, des LZ 129, das nun erstmals von vornherein als Passagierschiff im Dauerverkehr über den Atlantik konzipiert war. Um den Bau überhaupt beginnen zu können, musste eine neue ausreichend große Halle

erstellt werden. Da das Reich sich zunächst zu einem ausreichenden Zuschuss nicht in der Lage sah, sprang der württembergische Staat ein und gewährte 2,2 Millionen RM für den Hallenbau. Sie wurde mit einer Höhe von 46 m 1929/1930 an Stelle der abgerissenen Doppelhalle von 1909 und der Bauhalle I von 1914/1915 neben der Bauhalle II von 1915/1916 errichtet. Mit der Konstruktion des LZ 129, der späteren „Hindenburg“, wurde im Herbst 1931 begonnen, doch schritt die Fertigstellung nur langsam voran. „Das Bautempo passt sich der allgemeinen Weltwirtschaftslage an“ (Seebblatt 6. Februar 1932). Nach ihrer Regierungsübernahme förderten die Nazis den Bau mit 9 Millionen, so dass Ende 1935 die „Hindenburg“ fertiggestellt werden konnte. Noch vor dem Baubeginn des Luftschiffs riss man auch in Löwental die alte „Reichslufthalle“ von 1915 ab und baute wieder mit Mitteln des Reiches eine neue 49 m hohe Halle. Während die Halle auf dem LBZ-Gelände als Bauhalle genutzt wurde, sollte die neue Halle dem Fahrbetrieb dienen, zunächst aber wurden hier Dornier Flugzeuge abgestellt..

Alle Fahrten des Luftschiffes von 1919 bis 1933 sollten letztlich in erster Linie für den Luftschiffgedanken werben und beim Staat die Bereitschaft schaffen, die Luftschiffahrt dauernd zu fördern. Diese Propaganda fand immer eher bei den linken Parteien Verständnis, obwohl die Fahrten nur von einem kleinen Kreis Privilegierter bezahlt werden konnten. Aber die rechten Parteien setzten längst auf das Flugzeug, das nunmehr allein für einen militärischen Einsatz in Frage kam. Die Nazis nutzten das Luftschiff einige Jahre für ihre Propaganda.

1920 bis 1922, 1924 bis 1926, 1928 bis 1931 stand die Bauhalle leer, befand sich kein Schiff im Bau. Zwar blieb der Name Luftschiffbau Verpflichtung für die Firma, und bemühten sich die Führungspersonlichkeiten stets eifrig um Bauaufträge. Aber angesichts ihrer Abhängigkeit von politischen Faktoren musste sich die Firma nach einer Dauerauslastung für das Stammpersonal umsehen, auch wenn sie das stets nur als „Notstandsarbeiten“ ansah (LBZA, MB X 1925). 1919 nahm die Gießerei die Herstellung von Kochgeschirren auf. Sie erweisen sich jedoch gegenüber gepressten als nicht konkurrenzfähig und so musste ihre Produktion ein Jahr später wieder eingestellt werden. 1922 versuchte man die Herstellung künstlicher Edelsteine.

Im gleichen Jahr wurde die GmbH in drei Abteilungen gegliedert:

- die Konzernabteilung mit ca. 30 Angestellten unter Generaldirektor Colzman,

- die Verkehrs-Abteilung unter Eckener (zunächst nur ein, später 18 Beschäftigte) und
- die Werft unter Dr. Dürr mit durchschnittlich 500 Beschäftigten. Die Werft wurde wieder eingeteilt in
 - die eigentliche Werft (durchschnittlich 320 Beschäftigte) mit
 - a) der Herstellung der Luftschiffe und
 - b) den Behälter- und Apparatebau,
 - die Gießerei (durchschnittlich 160 Beschäftigte),
 - das Gaswerk mit ca. 20 und
 - die Druckerei mit ca. 5 Beschäftigten.

Beim Behälterbau nutzte man die Erfahrungen mit der Aluminiumverarbeitung und belieferte vor allem die Milchwirtschaft, insbesondere Margarinefabriken, 1932 aber auch Benzinfirmen. Außerdem wurden hier Buchungsmaschinen für die Firma Taylorix in Stuttgart angefertigt. Die Gießerei war im Bereich Industrieguss vor allem auf Aufträge der Kfz-Industrie angewiesen, produzierte zu einem Drittel aber auch Konditoreigeräte. Schon ab 1928 wurde die Lage immer schwieriger, da die Aluminiumgießereien zunehmend in einen ruinösen Wettbewerb untereinander traten. Das gesamte Produktionsvolumen ohne die Schiffsherstellung überstieg nach der Revolution in keinem Jahr wesentlich 1 Million RM. Allein die Fahrteinnahmen aus der allerdings subventionierten Luftschiffahrt zwischen 1928 und 1933 brachten in der Regel das Doppelte ein. Die Fahrten von 1928 bis 1935 wurden nicht mehr wie vor dem Krieg und noch 1919 von der Delag, sondern nun von der Verkehrsabteilung des LBZ selbst durchgeführt. Die Stammfirma war im Umsatz hinter Maybach an die zweite Stelle getreten, in der Beschäftigungszahl fiel sie meist hinter Dornier und Maybach zurück. Die Ertragslage war noch relativ günstig, aber das war zunächst den riesigen Abschreibungen im Krieg und den großen Materialvorräten aus dem Krieg zu verdanken. Später hätte man weder ein Schiff ohne die Staatszuschüsse und die Volksspende von 1925/1926 bauen können, noch ohne laufende Subventionen sie fahren lassen können.. Mindestens 15 Millionen RM müssen der Firma von außen von 1924 bis 1933 zugeflossen sein. Dazu kamen noch die

Finanzspritzen durch Verkäufe: 1924 des Luftschiffhafens Potsdam an die Stadt Potsdam um 0,6 Millionen RM, 1927 der Anteile an den BG-Textilwerken (ehemals Ballonhüllengesellschaft), 1929 des Flugplatzes Staaken an die Stadt Berlin um 8,5 Millionen RM und 1932 der Verkauf der Dornier Metallbauten um insgesamt ca. 1 Million RM. Ein großer Teil dieser Erlöse wurde allerdings an den Motorenbau zur Deckung seiner Defizite weitergeleitet (vgl. Italiaander 1981, S. 273).

Ansehen und Ruf der Firma wurden durch den namengebenden Luftschiffbau bestimmt, aber gerade er war gar nicht mehr anders denkbar als durch staatliche Finanzierung und es war absehbar, wann die Luftschiffe durch die Flugzeuge auch auf den Langstrecken verdrängt werden würden. Mit den Standbeinen Behälter- und Apparatebau sowie Gießerei reüssierte man andererseits auch nicht so recht und geriet mit der Weltwirtschaftskrise in zunehmende Schwierigkeiten. Ende 1931 beschäftigte die Gießerei nach einem Höchststand von 246 Personen 1927 gerade noch 91 Mann.

3.2 Maybach Motorenbau GmbH

Gerade die Firma, auf die Colman bei seiner Diversifikationsstrategie die größten Hoffnungen gesetzt hatte, geriet in den 20er Jahren immer mehr auf Verlustkurs. Mit dem Verbot des Flugzeugbaus durch die Sieger durften auch keine Flugzeugmotoren mehr gebaut werden. In die beiden 1919 gebauten Luftschiffe wurden noch vorhandene Motoren einmontiert. Luftschiffmotoren zu bauen, hatte Maybach dann 1922 bis 1924 nochmals Gelegenheit für das Reparationsluftschiff LZ 126. Für das LZ 127 Graf Zeppelin wurden diese Motoren weiterentwickelt. Auch die beiden amerikanischen Luftschiffe der Goodyear Zeppelin Corp. wurden mit Maybach-Motoren ausgerüstet. Trotz langer vom LBZ finanzierter Entwicklungsarbeit sind dann aber in die beiden weiteren noch fertiggestellten Schiffe Motoren der seinerzeitigen Konkurrenzfirma Daimler-Benz eingebaut worden.

Aber Luftschiffmotoren spielten schon längst keine wesentliche Rolle in der Produktpalette des Motorenbaus mehr (nur im schlechten Ertragsjahr 1929 erbrachten sie 33 % des Betriebserlöses). Denn Karl Maybach hatte ein klares Produktionsprogramm für die Friedenszeit entwickelt. Anfang 1919 trug er seinen wichtigsten Mitarbeiter vor: „Aufgrund unserer Erfahrungen im Flugmotorenbau werden wir einen erstklassigen Fahrzeugmotor entwickeln und diesen in

verschiedenen Leistungen bauen. Wir werden diese Motoren den inzwischen zahlreich gewordenen Automobil-Firmen im In- und Ausland zum Einbau in ihre Pkw, Lkw und sonstigen Fahrzeuge anbieten ... Mein zweites Vorhaben betrifft den Eisenbahnverkehr ... Ein Einbruch in den Dampfbetrieb kann man nur mit einem Fahrzeug erzielen, in dem auch in bezug auf die Zubehör-Einrichtungen die Grundgedanken einer arteigenen Maschinenanlage verwirklicht sind. Und ich bin willens, eine solche Maschinenanlage zu entwickeln und zu bauen ... Aus wirtschaftlichen Gründen kann der Antriebsmotor einer derartigen Maschinenanlage nur ein Dieselmotor sein ... Da die Entwicklung der Maschinenanlage und die Erprobung eines solch neuartigen Fahrzeuges längere Zeit in Anspruch nehmen wird, ehe an seine Einführung bei der Reichsbahn und evtl. auch im Ausland gedacht werden kann, müssen wir in der Zwischenzeit versuchen, die Belegschaft, deren weiteren zahlenmäßigen Abbau ich sie alle mitzubetreiben bitte, mit anderen Arbeiten zu beschäftigen“ (Sapper 1981, S. 40 f.).

Zunächst führte man Reparaturen an Kraftfahrzeugen durch und stellte kleinere Motoren für Motorräder her. 1919/1920 wurde ein neuer Sechs-Zylinder-Motor mit 70 PS bis zur Serienreife entwickelt, von dem eine holländische Automobilfirma 1.000 Stück bestellte. Mit diesem Motor stellte ein Auto der Firma auf Anhieb einen Welt-Strecken-Rekord über 30.000 km auf. Aber kaum war die erste Motorenserie ausgeliefert, ging diese Firma in Konkurs. Nun entschloss sich Maybach, selbst Autos zu bauen und zwar Fahrzeuge der Spitzenklasse nach dem Vorbild des englischen „Rolls Royce“. Der Maybach-Wagen wurde ein „Automobil der oberen Zehntausend“ (Wolff Metternich 1981, S. 232). Insgesamt wurden in 20 Jahren nur max. 2.300 Automobile gebaut. Der Käufer konnte die Karosserie nach eigenem Geschmack wählen. Der erste Wagen, der W 3, mit 70 PS kam 1921 auf den Markt, 1925 folgte der W 5 nun mit 120 PS. Das teuerste Exemplar erwarb Kaiser Haile Selassie von Äthiopien um 126.000 RM. Als exklusivster Wagen, der je in Deutschland gebaut wurde, wurde ab 1930/1931 der „Zeppelin“ mit 150 PS um 40.000 bis 50.000 RM angeboten. Als etwas kleinere Version wurde ab 1932 der „W 6“ verkauft. Hatte der Automobilverkauf 1924 bis 1926 zwischen 1 bis 2 Millionen und damit jeweils über 50 % des Gesamtumsatzes erbracht, so fiel sein Anteil in den folgenden Jahren auf jährlich ca. ½ Million und damit ab 1932 auf einen Anteil von etwa 10 %. 1933 klagte die kaufmännische Führung des Unternehmens: „Es bestätigt sich immer mehr, dass mit den von uns gebauten Großklassewagen das

Wagengeschäft ... nicht aktiv gestaltet werden kann, da im Inland das Interesse fast nur noch dem kleinen, teilweise auch dem mittelstarken Wagen sich zuwendet und auch die Exportmöglichkeiten gering sind ... Der „Maybach“ hat für die heutige Zeit etwas Provozierendes.“ Wenn nicht bald ein mittlerer Wagen zu marktfähigen Preisen angeboten werden könne, müsse das Wagengeschäft liquidiert werden (LBZA MB 1933 VIII). Aber erst 1935 kamen die neuen kleineren Autos auf den Markt, die aber immer noch ca. 20.000 RM kosteten, was heutigen 100.000 DM entspricht. Die Motoren dieses Autotyps beschleunigten dann aber bald nicht nur die deutsche Oberklasse, sondern auch die deutsche Rüstung. Noch 1935 entschied das OKH, die Kettenfahrzeuge des Heeres mit diesen etwas abgewandelten Motoren auszustatten. Die mächtigen Maybach-Autos bestimmen noch heute oft in der Rückschau das Bild des Motorenbaus in jener Zeit, obwohl ihre Produktion zunächst nur aus Verlegenheit aufgenommen wurde und sie nur Mitte der 20er Jahre kurz im Gesamtprogramm dominiert haben. Nachdem ihre Motoren sich auch zu kriegerischen Zwecken eigneten, hatten die Autos ihren Zweck als „Werbemittel“ (MTU, JB 1932) und „Reklame-Bleistift“ (SZ-FN 6. Juli 1979) erfüllt.

Auch für andere zivile Zwecke hatte man in den 20er Jahren versucht, die Automotoren zu nutzen. So wurden Versionen für Omnibusse und Motorboote angeboten, die 1927/1928 ein Drittel bis ein Viertel des Umsatzes erreichten. Die Abnehmer klagten jedoch häufig über Betriebsstörungen und 1929 wirkten sich „die von allen Seiten bei uns eintreffenden Schadensmeldungen über unsere Omnibus-Motoren direkt katastrophal“ aus (MTUA, G 2 a). Zudem verdrängte nun der Dieselmotor den Ottomotor. Auf das Drängen der kaufmännischen Leitung nach Entwicklung eines kleinen Dieselmotors war Maybach zu spät eingegangen, um sich auf diesem Markt noch behaupten zu können. Die eigenen Autogetriebe stießen wiederum auf die Konkurrenz der ZF-Produkte.

Trotz großer anfänglicher Probleme erwies sich dann das zweite Entwicklungsprojekt von 1919 als erfolgsträchtig. 1924 konnte mit der „arteigenen Maschinenanlage“ in einem Triebwagen der Waggonfabrik Wismar auf der Teuringer Talbahn die erste Probefahrt durchgeführt werden. Von den ersten Triebwagenzügen mussten aber zeitweise die Hälfte wieder aus dem Verkehr gezogen werden, um Mängel zu beheben. Als 1932/1933 wesentlich leistungsfähigere Triebwagen in Stromlinienform zum Einsatz kamen und zunächst wieder häufig Störungen auftraten, schien das

Unternehmen wieder ernstlich gefährdet (50 % des Umsatzes stammten nun schon von den Triebwagenmotoren): „Kommen wir mit unseren Triebwagenmotoren wieder aus dem Geschäft, so lässt sich kaum denken, wie wir uns über Wasser halten sollen, da unsere sonstigen Erzeugnisse ... fast durchweg entweder preislich oder konstruktiv nicht mehr konkurrenzfähig sind“ (MTUA, G 2 a, Kfm. Bericht 1933, I. Sem.). „Wir haben zurzeit ... eigentlich kein wirklich absatzfähiges Verkaufsprodukt“ (MTUA, Kfm. Bericht 6. Januar 1934, vgl. MB 1933 IX u. JB 1934). Aber als im Dezember 1934 der Motorenbau sein 25-jähriges Bestehen feierte, konnte der technische Direktor stolz melden: „Wir stehen heute, was die Zahl von gelieferten Motoren für Triebwagen, insbesondere aber auch die Erfahrungen auf diesem Gebiet, anbelangt, ... an der Spitze“ (Maybach 1934, S. 14).

Damit hatte die Firma eine lange kritische Phase überwunden, in der sie mehrmals vor dem Ruin stand. Nur dreimal während der ganzen Weimarer Republik konnte ein positives Betriebsergebnis erreicht werden. Schon 1926 ging Eckener die Geduld aus: Man operiere jetzt seit 6 bis 8 Jahren mit dem Argument, „man sei jetzt bald soweit“. Nun aber könnten sich „die Gesellschafter des LZ ... sicherlich nicht noch einmal dazu verstehen ..., für den Geldbedarf des Maybach-Motorenbaus aufzukommen“ (StA, O. Uhland). Nachdem 1929/1930 die jährlichen Zinszahlungen eine Höhe von ½ Million bei einem Umsatz von ca. 4 Millionen RM erreicht hatten, wurde sehr ernsthaft die Liquidation des Unternehmens erwogen. Die Beschäftigtenzahlen wurden während der Weltwirtschaftskrise drastisch auf die Hälfte mit noch ca. 350 Personen reduziert (1925 – 1927 noch ca. 900). „Einer nach dem anderen musste gehen und es blieben nur noch wenige Männer an den Werkischen zurück“ (Pahl/Bammes o. J., S. 27).

Die Situation wurde auch hier verschärft durch Konflikte zwischen den führenden Persönlichkeiten. Eckener sah ohnehin ungern, dass der LBZ immer wieder dem Motorenbau zu Hilfe kommen musste. Als 1928 mit Julius Bernhardt ein kaufmännischer Direktor Karl Maybach als technischem Direktor (und Minderheitsgesellschafter mit 20 %) zur Seite gestellt wurde, glaubte sich der Techniker vom Kaufmann bevormundet und der Kaufmann sah die wirtschaftlichen Gesichtspunkte zu wenig gewahrt. 1931 vollzog sich der Verkehr zwischen beiden Geschäftsführern nur noch auf schriftlichem Weg. Bernhardt sah sich „in einem

Irrenhaus“ und beschwerte sich: „Die technische Direktion glaubt, mich überhaupt nicht mehr fragen zu brauchen“ (MTUA, Kfm. Bericht 14. August 1931).

Vorbildlich war dagegen seinerzeit die Lehrlingsausbildung beim Motorenbau. Nach dem Krieg und der Abwanderung der dienstverpflichteten Arbeiter herrschte bei den Konzernfirmen großer Mangel an qualifizierten Facharbeitern. „Abgelegen von jedem Industrie-Zentrum war es unmöglich, diese Arbeitskräfte in genügender Zahl bereitzuhaben. Auch ist es infolge des Wohnungsmangels unmöglich, von auswärts die erforderlichen Arbeitskräfte heranzuziehen ... Obwohl ein Überangebot von Arbeitskräften vorliegt, wird ein Mangel an gelernten Arbeitern vorhanden sein ... Überdies verlangt gerade der gelernte und tüchtige Arbeiter der Großstadt in gesellschaftlicher Unterhaltung und Weiterbildung seines Geistes mehr ..., als ihm hier geboten werden kann“. Deshalb wurde 1920 eine Lehrwerkstatt beim Motorenbau eingerichtet, „um einen tüchtigen und sesshaften Arbeiterstand zu bekommen“. Diese Werkstatt diente gleichzeitig der Ausbildung der Lehrlinge für alle übrigen Konzernfirmen. 1921 wurde ihr noch eine „Werkschule“ angeschlossen, zunächst als Ergänzung zur örtlichen Gewerbeschule, bald aber als selbständige „Fachabteilung“. Eingestellt wurden pro Jahr etwa 50 Lehrlinge, so dass zusammen immer etwa 200 Lehrlinge während ihrer vierjährigen Lehrzeit geschult wurden. Ziel der Ausbildung war „ein Stab intelligenter, berufsmäßig ausgebildeter Facharbeiter als geistige Führer einer spezialisierten Gruppe angelernter Arbeiter“ (MTUA, Denkschrift 1919 – 1925).

3.3 Zahnradfabrik Friedrichshafen

Als bei der 1915 gegründeten Zahnradfabrik die Versuche mit neu entwickelten Getrieben für Flugzeugmotoren abgeschlossen waren und die Produktion von Großserien hätte beginnen können, war der Krieg zu Ende. Nun hatte man sich auf neue Abnehmer einzustellen. Dafür kam nun die Autoindustrie in Betracht. Neue Getriebe mussten entwickelt werden. Graf Soden sah die „sehr schwierige Umstellung vom Kriegsbetrieb auf Friedensarbeit ... Das wird eine große Kraftprobe werden, ob wir um den Bolschewismus herumkommen!“ (Brügmann 1965, S. 98). Man kam herum. Aber die Firma schob eine große Schuldenlast aus den ersten Investitions- und Versuchsjahren vor sich her, deren Zinsendienst die Bilanz verzerrte. 1920 hoffte Soden noch: „Man wird weiter Geld geben. Sie lassen sich

immer wieder durch meinen Optimismus anstecken“ (Steude 1965, S. 108). 1921 entschlossen sich die Teilhaber LBZ und Maag zur Sanierung der ZF. Sie wurde in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, von deren Aktien der LBZ 80 %, der Maag 20 % übernahmen, nachdem vorher beide etwa gleich beteiligt waren. Zwar wurde das 1921 vorgestellte Soden-Getriebe ohne Gangschaltung, das seiner Zeit voraus war, kein Erfolg, aber das sog. Einheitsgetriebe von 1925 konnte in großen Serien abgesetzt werden. 1926 wurde ein erster kleiner Zweigbetrieb in Berlin eingerichtet. Weitere Neuentwicklungen sicherten der ZF selbst während der Weltwirtschaftskrise etwa gleichbleibende Umsätze.

Die Zahl der Firmenangehörigen war nur nach dem Krieg kurzfristig von ca. 500 auf 80 gefallen. Bis 1933 war die Zahl der Beschäftigten am stabilsten von allen Konzernfirmen und betrug immer um die 500. Sie erwirtschaftete nach der Sanierung von 1921 außer 1931 immer Gewinne für den Mutterkonzern. Seiner Fürsorge nicht bedürftig scheint die ZF unter der Führung von Soden und Cappus recht selbständig operiert zu haben.

3.4 Dornier

Claude Dornier hatte im 1917 gegründeten Zeppelin-Werk Lindau GmbH mit Fabrikgebäuden im Seemoos und Lindau-Reute mit zuletzt 2.000 Personen große Flugboote entwickelt und Zulieferteile für andere Konzernfirmen in Friedrichshafen und Staaken hergestellt. Wegweisend für den weiteren Flugzeugbau war die Erprobung der Konstruktionsmerkmale Ganzmetall- und Schalenbauweise sowie der Flossenstummeln am Bootskörper zur Stabilisierung im Wasser. Zur Serienreife gelangte der Flugbootbau hier jedoch nicht mehr. Mit dem Kriegsende entfielen die Aufträge des Reichs. Nach dem Verbot der Produktion von Flugzeugen durch die Entente wurde das Werk Lindau aufgegeben, in Seemoos versuchte Dornier mit 80 Beschäftigten durchzuhalten. Mit der „Produktion von Eimern, Badewannen und ähnlichem Gerät“ kam man auf keinen grünen Zweig. Da gelang es, mit der niederländischen Marine mit Metallschwimmern für ihre Seeflugzeuge ins Geschäft zu kommen. „Und so konnten wir mehr als 2 Jahre lang unseren kleinen Betrieb allein aus dem Erlös des Schwimmergeschäfts über Wasser halten“ (Dornier 1966, S. 110, 112).

Das Verbot des Flugzeugbaus unterlief Dornier mit z. T. legalen, z. T. illegalen Praktiken. Bauteile eines Marineaufklärungsbootes hatte Dornier unter dem Hallenboden in Seemoos vor alliierten Kontrollkommissionen versteckt gehalten. In der Schweiz bei Rorschach wurde ein alter Schuppen gemietet, um diese Teile zu montieren. Den Deutschen war es nicht untersagt, im Ausland Flugzeuge zu bauen. Die versteckten Teile wurden über den See gebracht und in Rorschach in abgeänderter Version zu einem Verkehrsflugboot (Gs I) zusammengebaut. Nach Probeflügen nach Holland, über der Nord- und Ostsee wurde das Boot am 25. April 1920 versenkt, um es nicht an die Alliierten ausliefern zu müssen. Aber in Seemoos waren die Entwicklungsarbeiten an Flugbooten weitergegangen. Ende 1920 konnte ein kleineres Boot für 4 bis 5 Passagiere, der Delphin I und im Sommer 1921 ein noch kleineres für 3 Passagiere, die Libelle I, ihren Erstflug unternehmen. Die Teile für sie wurden unbemerkt in Seemoos gefertigt, fertig gebaut wurden sie wie die Gs I in Rorschach. Später vorgestellte Delphin-Typen unternahmen ab 1925 bis in die 30er Jahre für den Bodensee Aero Lloyd Rundflüge über den See.

An den Bau größerer Flugzeuge war in Rorschach nicht zu denken. 1921 erwarb der Luftschiffbau deshalb über die neu gegründete Tochtergesellschaft „Societa Anonima Italiana die Costruzioni Meccaniche“ mit italienischer Beteiligung in Marina di Pisa unmittelbar am Meer eine Fabrikanlage. „Aufträge lagen ... keine vor. Wir hatten in Seemoos ein Aufklärungsflugboot, das die Marine bei uns am Ende des Krieges bestellt hatte, weiterbearbeitet. Die Zeichnungen für die Fabrikation waren fertiggestellt. Das Material war vorhanden. Man entschloss sich, auf gut Glück eine Serie von 6 Stück dieser Boote in Arbeit zu nehmen, in der Hoffnung, dass sich bis zur Fertigstellung ein Käufer finden werde ... In dem Momente, in dem die Lage anfang, kritisch zu werden, kam der spanische Auftrag“ (Dornier 1966, S. 139, 172). Das zunächst für Spanien entwickelte Flugboot, der bekannte „Wal“ brachte Dornier den Durchbruch und wirtschaftlichen Erfolg. Vom Wal wurden ca. 250 Stück in mehreren Versionen, Größenklassen und Entwicklungsstufen gebaut, außer in Pisa, später auch am Bodensee und in Lizenz in Holland, Spanien und Japan. „Der Wal hat die Firma Dornier von einem kleinen Versuchsunternehmen zu einer international bekannten Firma gestempelt. Seine Bedeutung für die Entwicklung unseres Unternehmens kann nicht überschätzt werden. Ja, man kann sagen, der Wal hat Dornier gemacht“ (Dornier 1966, S. 174).

Nach diesem Erfolg und nachdem einige Bestimmungen der Alliierten über den Flugzeugbau gelockert worden waren, siedelte die 1922 in Dornier Metallbau GmbH unbenannte Stammfirma von Seemoos in größere Fabrikbauten nach Manzell über. Der Luftschiffbau hatte dieses Gelände, von dem aus Graf Zeppelin bis 1909 seine ersten Luftschiffbauten unternommen hatte, von der Nachfolgefirma des liquidierten „Flugzeugbaus Friedrichshafen“ (s. o.) gekauft. Aber nach wenigen Jahren erwiesen sich diese Anlagen ebenfalls als wieder zu klein. Eine Erweiterung in Friedrichshafen war schon wegen der „Wohnungs- und Arbeitsverhältnisse“, d. h. des Mangels an beidem, nicht möglich. In Marina di Pisa schwand „der Einfluss der Dornier-Metallbauten aus politischen Gründen mehr und mehr“ (LBZA, MB 1925 X). „Solange dieses Werk vorwiegend im Besitz des Konzerns war, ist es eine der wenigen Flugzeugfabriken gewesen, die sich aus eigener Kraft ... entwickeln und mit gutem Gewinn arbeiten konnten“ (Colsman 1933, S. 188). Von jedem verkauften Flugzeug hatte die Firma in Pisa 5, bald 7,5 % als Lizenzgebühren an die Dornier Metallbau zu entrichten.

Um sich aus Pisa zurückziehen zu können, suchte man „ein anderes Werk im Auslande und zwar in der Schweiz am gegenüberliegenden Ufer des Bodensees zu gründen, um dort die Auslandsaufträge auf Militärflugzeuge erledigen zu können und u. U. auch den Bau von Großflugzeugen aufnehmen zu können“ (LBZA, MB 1925 X). 1926 wurde ein Gelände an der Rheinmündung bei Altenrhein erworben und das damals modernste Werk der europäischen Luftfahrtindustrie fertiggestellt. Die Werft Altenrhein war in ihrer Größe bereits ausgelegt für den Bau des damals schon geplanten riesigen Verkehrs-Flugschiffes Do X. Dieses heute legendäre und nur in drei Exemplaren produzierte Flugschiff konnte 1929 zum Erstflug starten. Im gleichen Jahr erreichte es einen 20 Jahre lang unübertroffenen Beförderungsrekord mit 169 Passagieren. Im Normalbetrieb konnten 66 Passagiere und 14 Besatzungsmitglieder mitfliegen. 1930, nur 2 Jahre nach LZ 127, unternahm die Do X einen Amerikaflug, von dem sie nach einigen Unterbrechungen 1932 zurückkehrte. 1932 hatte Wolfgang von Gronau mit einem Wal einen Weltflug unternommen, 3 Jahre nach LZ 127. Zu den Flügen von Do X und zur Begrüßung Gronaus nach seiner Rückkehr fanden sich wie früher zu den Luftschiff-Aufstiegen wieder Tausende am See ein. Sonderzüge wurden wieder eingesetzt. Redner und Zeitungen schwelgten jeweils im nationalistischen Pathos. So wie immer noch das Luftschiff, so wurde jetzt auch das Flugschiff als das Beförderungsmittel für Langstrecken propagiert. Schon glaubte

man an einen Flughafen Altenrhein als „europäischen Zentralflughafen“ für den Interkontinentalverkehr. Aber wieder hatte man auf einen Saurier gesetzt. 1934/1935 wurden alle drei Do X stillgelegt, da mit ihnen kein wirtschaftlicher Verkehr zu erreichen war.

Aber Dornier hatte sich längst in zwei zukunftsträchtigeren Sparten betätigt. Seit 1922 wurden mit Komet und ab 1925 mit Merkur kleinere Landverkehrsflugzeuge hergestellt, von denen insgesamt ca. 80 Stück verkauft werden konnten, die im Linienverkehr in Deutschland und Russland eingesetzt wurden. Langfristig dachte man an den Bau von Militärflugzeugen. Damit hatte Dornier angefangen und die größte Erfahrung. Angesichts des großen Bedarfs an Militärmaschinen hatte Dornier nie aufgehört, sich mit ihrer Entwicklung zu beschäftigen. Schon der Wal war für militärische Zwecke gebaut worden. Im gleichen Jahr 1922 wurde das Jagdflugzeug Falke in einer Land- und Seeversion fertiggestellt. Vom Aufklärungsflugzeug Do D konnten fast 30 Stück abgesetzt werden, davon 24 für Jugoslawien und 3 für die illegale Luftrüstung des Reichsverkehrsministeriums. Weitere wurden in Lizenz in Japan hergestellt, ebenso wie ab 1926 Bomben-Großflugzeuge Do N. Auch der Auftrag für Do X kam auf ominöse Weise aus dem Reichsverkehrsministerium. „Dornier, das Geld haben wir. Machen Sie sich keine Sorgen ... Sie werden mit dem Verkehrsministerium einen Vertrag machen und von dieser Seite fließt Ihnen das Geld zu. Fragen Sie nicht weiter“, sicherte eines Tages der Präsident des Bundes der Deutschen Luftfahrtindustrie, ein Admiral a. D., zu. „Das war ein Auftrag der Marine. Der Do X sollte Torpedos und eine 10-cm-Kanone tragen“ gab später ein Dornier-Manager preis (Michaels 1985, S. 20). Der Transporter Do P, wie später weitere neue Typen, wurden auf der geheimen Erprobungsstelle für Militärflugzeuge in der Sowjetunion getestet, die 1922 in einem Geheimabkommen zum Deutsch-Sowjetischen Rapallo-Vertrag zugesichert worden waren (Wieland 1975, S. 9).

Auch bei den Zivilflugzeugen konnten militärische Überlegungen und deshalb staatliche Förderungen einfließen. „Die Flugzeugbauer erhielten Aufträge zur Entwicklung von schnellen Reiseflugzeugen, aus denen später Jagdflugzeuge wurden, oder zur Entwicklung von Schnelltransportern und Frachtflugzeugen, die sich später als Bombern mauserten“ (Tittel 1984, S. 74). Man kann diese Aktivitäten durchaus verfassungsfeindlich nennen, denn sie wurden am Parlament und z. T. auch an der Regierung vorbeibetrieben und finanziert. Schon ab 1920 waren im

Reichsverkehrsministerium die geheimen Planungen für die Vorbereitung und Aufstellung von Flugverbänden angelaufen. So war man 1933 vorbereitet, als die Nazis an die Macht kamen und die deutsche Aufrüstung sofort mit großem Aufwand betrieben. Nun konnte „Dr. Dornier seine Erfahrungen im Bau von Kampfflugzeugen, mit denen er sich jahrzehntelang in uneigennütziger Weise beschäftigt hatte, nutzen“ (Dornier 1940, S. 42 f.) Noch 1933 konnte Dornier mit Do 11, Do 13 zwei aus dem 1932 fertiggestellten „Fracht- und Postflugzeug“ Do F weiterentwickelte Kampfflugzeugtypen anbieten. Vom 1934 beschlossenen Flugzeugbeschaffungsprogramm der ersten Welle der Luftaufrüstung mit insgesamt etwa 4.000 Flugzeugen bekam Dornier einen Auftrag über 400 Flugzeuge, also etwa 10 % des Beschaffungsprogramms (Völker 1967, S. 56 f.) Dieser Auftrag von 400 Flugzeugen überstieg die gesamte Produktion von Dornier seit seiner Gründung. Nach Abschluss dieses Beschaffungsprogramms konnte sich die Luftwaffe 1935 enttarnen.

Auch wenn kaum präzise Zahlen vorliegen, scheint Dornier zumindest nach 1922 nie mehr in ernstliche Schwierigkeiten geraten zu sein. Die Höhe der Reichszuschüsse ist freilich nicht bekannt. Allein für den Ausbau der Werft Manzell stellte das Reich 1927 0,8 Millionen in Aussicht. Die Beschäftigungszahlen stiegen von knapp 100 auf den Höchststand von 1.118 im Jahr 1927, um dann wieder zurückzugehen. 1926 musste eine Halle des Luftschiffbaus gemietet werden, um den Tragflächenbau unterzubringen, der dann 1928 wieder nach Manzell zurückverlegt wurde. Ganz blieb die Firma freilich von den Auswirkungen der Krise nach 1929 nicht verschont.

Unbeschränkter Herrscher im Unternehmen war Claude Dornier. Der mehrfache Versuch des Konzerns, ihm einen zweiten Geschäftsführer beizugeben, scheiterte jeweils rasch. Eine Zusammenarbeit erwies sich als unmöglich. Das Verhältnis zum Konzern war wohl immer etwas gespannt. Nach dem Tod des Grafen Zeppelin fingen „die Gesellschafter an, meine Geschäftsführung und meine Leistung als Ingenieur zu bekritteln“ (Dornier 1966, S. 157). Colsman hatte den Amerika-Flug von Do X als ebenso unnötig riskant abgelehnt wie die Interkontinentalflüge des Luftschiffes. Unter Eckener verschlechterte sich das „ungesunde Verhältnis“ weiter. „Beide Gesellschaften waren darauf angewiesen, vom Staat Unterstützungen anzunehmen. Es kam vor, dass Dr. Eckener im Ministerium weilte, um für sein Luftschiff zu werben, während ich gleichzeitig ... versuchte, Mittel für den Bau unserer Flugzeuge zu

bekommen“ (Dornier 1966, S. 198). Als Dornier 1932 vorschlug, alle Anteile am Unternehmen zu erwerben, fand er bei Eckener ein offenes Ohr. Dieser hatte nach dem Ausscheiden Colsmans die Diversifikationsstrategie aufgegeben und konzentrierte alle Mittel auf die Förderung der Luftschifffahrt. Bei den Dornier Metallbauten war die Luftschiffbau GmbH (seit 1923 auch die Zeppelin-Stiftung) Mehrheitsgesellschafter mit (zusammen) 60% des Stammkapitals. 30 % besaß seit 1922 die Aero-Union, hinter der die AEG und HAPAG standen, an der wiederum mit gleichem Anteil die Dornier Metallbauten beteiligt war und die später in der Lufthansa aufging. Dornier selbst besaß 10 % des Kapitals. Mit 80 % des Nennwerts des Stammkapitals konnte er die Firma ganz in seine Hand bringen. Damit hatte Eckener unter Wert „denjenigen Konzernbetrieb ausgestoßen, der in der Lage gewesen wäre, die Aufgabe, die Luftfahrt zu fördern, weiterzuführen“ (Oesterle, in: Italiaander 1981, S. 272).

3.5 Zeppelin-Wohlfahrt

Neben seinen spektakulären Produkten verdankte der Zeppelin-Konzern sein Ansehen zumindest in der Region auch seinem Image als soziales Unternehmen. Entsprechend der Ausgliederung von einzelnen Produktionsbereichen wurde auch der soziale Bereich verselbständigt und 1913 die Zeppelin-Wohlfahrt gegründet. Ihre Gründung entsprach nicht nur sozial-caritativen Erwägungen, sondern auch der wohlkalkulierten Bestrebung, die Voraussetzungen für den Zuzug weiterer Arbeitskräfte zu schaffen und die Lebenshaltungskosten in Friedrichshafen so niedrig wie möglich zu gestalten. Durch eine vorausschauende Grundstückserwerbspolitik sollten außerdem die Bodenpreiszuwächse durch das industrielle Wachstum nicht anderen überlassen, sondern teils verhindert, teils selbst ausgenutzt werden. In ihrer Organisation unterschied sich die ZW durch folgende Prinzipien von Wohlfahrts-Einrichtungen anderer Firmen:

- Die ZW wurde als selbständige GmbH geführt.
- Aus den Erträgen der gewerblichen („werbenden“) Betriebe der ZW sollten die rein sozialen Aufgaben finanziert werden.
- Die Einrichtungen der ZW standen zum größten Teil nicht nur den Konzernangehörigen, sondern allen Einwohnern zur Verfügung (vgl. Wurm 1938, S. 50).

Aus der Zielsetzung, lebensnotwendige Güter möglichst günstig anzubieten, erwachsen bis Ende des Weltkriegs so viele Einzeleinrichtungen, dass fast wieder von einem kleinen Konzern im großen Konzern gesprochen werden kann. Finanzielle Erträge sollten die „werbenden Betriebe“ der Bauverwaltung, Ziegelei, Landwirtschaft, Gaststätten und Lebensmittelversorgung abwerfen, womit die „sozialen Betriebe“ Wohnungen, Bäder, Saalbau, Bank, Fraueneinrichtungen und Bildung bezuschusst werden sollten.

Nach dem Krieg bei auf ein Drittel fallenden Arbeiterzahlen und wesentlich schlechterer Ertragslage der Firmen wurde das soziale Angebot reduziert. Im Wohnungsbereich wurde das Mädchenheim 1920 aufgegeben, die Gasthöfe Stern 1924 und Rad 1927 verkauft, das Lamm 1919 an das Kurgartenhotel verpachtet. Den Hof Lochbruck stieß die ZW 1924 ab, die Trautenmühle wurde 1919 verkauft, die Gärtnerei 1921 verpachtet, die Wäscherei ab 1920 nur noch für den eigenen Bedarf genutzt. Die Kantinen beim LBZ und in Reutin wurden 1919 aufgegeben. Die Konsum-Anstalt übernahm der sozialdemokratisch orientierte Konsumverein 1920. Die Sparbank wurde in der Inflation 1923 liquidiert und die Einlagen an die Oberamtssparkasse abgegeben. Im sozialen Bereich wurden die Frauenberatung 1919 und die Kinder- und Wöchnerinnenbetreuung 1927 eingestellt.

Über den Unterhalt der übrigen Einrichtungen hinaus wurden in den 20er Jahren kaum neue Akzente gesetzt. In den ersten Nachkriegsjahren wurden die Anstrengungen fortgeführt, die Wohnungsnot in Friedrichshafen zu lindern. Der Mangel an Wohnungen wurde jahrelang als entscheidendes Wachstumshindernis für die Friedrichshafener Industrie bezeichnet. Aus dem Kreis der Konzernbeschäftigten suchten 1918 172 und 1919 270 eine Wohnung. Für sie erstellte die Bauverwaltung der Zeppelin-Wohlfahrt 1919 bis 1922 nochmals knapp 80 bis 90 Wohnungen. 1919 – 1921 wurden das Zeppelindorf um 14 Häuser mit 37 Wohnungen erweitert und bot jetzt 142 Familien oder 735 Personen Unterkunft. Im Hüflerheim wurden die bisherigen Massenquartiere für ledige Arbeiter 1921 zu 14 Wohnungen umgestaltet. Von der 1918 geplanten großen Siedlung in den Stockwiesen südlich des Riedleparcs konnten 1922 nur noch wenige Häuser errichtet werden. Darüber hinaus ließ die ZW Baracken mit Notwohnungen erstellen und kaufte noch einige einzelne Häuser auf. Insgesamt besaß sie am Ende der 1920er Jahre zusammen mit den 125 Häusern des Zeppelindorfes ca. 160 Häuser im Stadtgebiet, das waren immerhin

12 % des gesamten Hausbestands. Der Maybach Motorenbau hatte diese Bauten noch durch Zuschüsse unterstützt, außerdem aber auf eigene Rechnung nach dem Krieg noch 21 Häuser erbauen lassen. Zusammen konnten die Konzernfirmen über ca. 210 Häuser verfügen.

Neue Arbeitskräfte zu gewinnen, ohne ihnen Wohnungen anbieten zu müssen, versuchte der Konzern auch auf einem anderen Weg. Um die vermeintlichen Arbeitskraftreserven des Teuringer Tals zu erschließen und als Pendler anzuwerben, wurde 1919-1922 die Teuringer Talbahn angelegt und 1925 ihre Fortführung bis Bitzenhofen betrieben. Der Konzern argumentierte: „Ein Zuzug von Arbeitskräften aus dem Hinterlande befreit ... die Industrie ... von einem Teile der sozialen Lasten, die ihr durch Ansiedlung in der Stadt Friedrichshafen in Form von Steuern erwachsen ... In der Rücksicht auf die Konjunkturschwankungen der Industrie ist es erwünscht, wenn u. U. ein größerer Teil der Arbeiterschaft sich auf ländlichen Besitz stützen und zeitweise auf dem Land Arbeiten finden kann“ (LBZA, MB 1925 X). Die 1921 in Betrieb genommene Bahn erfüllte aber die an sie geknüpften Hoffnungen nicht. Der Personenverkehr blieb immer defizitär, schon 1923 – 1924 musste die Bahn vorübergehend eingestellt werden. An Bau und Geschäftsführung war die ZW führend beteiligt.

Größeren Erfolg hatte die ZW mit ihrer Lebensmittelversorgung, vor allem mit ihren landwirtschaftlichen Betrieben. Ab 1924 stellte sie die Höfe, insbesondere den von Verwalter Stöffler geleiteten Riedlehof und den Hof Unterteuringen, ganz auf Vieh- und Milchwirtschaft um. Beim Riedlehof wurden 1926 eine Molkerei eingerichtet, die durch Kühlung gut haltbare Flaschenmilch und erstmals für Württemberg eine gute Markenbutter von gleichbleibender Qualität anbot. Mit modernen Werbemethoden, einheitlichen Milchautos und gut organisierter Zulieferung wurde der Milchbetrieb in der Stadt bei den Firmen angekurbelt. Durch die Umwandlung von Dorfmolkereien in Zuliefer-Rahmstationen konnten die Verarbeitungsmengen an Butter gesteigert werden. Damit wurde gegen große Widerstände der Erzeuger und des Handels die Verwandlung der Milchprodukte von einem billigen, leicht zugänglichen, aber auch schnell verderblichen Lebensmittel mit knapper Handelsspanne und kurzen Vertriebswegen zu einer länger haltbaren, aber auch teureren Markenware eingeleitet. Um ein noch größeres Einzugsgebiet zu gewinnen, ging die Riedlehof-Molkerei 1929/1930 in der neugegründeten Oberland-Milchverwertung Ravensburg

(Omira) auf, wo Stöffler zum Geschäftsführer avancierte. An ihn wurde auch der Riedlehof ab 1930 verpachtet, so dass der einzige neue Produktionsbereich der 20er Jahre, die Milchverarbeitung, sich damit von der ZW verselbständigte.

Natürlich wird man bei einer Beurteilung des Wirkens der ZW nicht übersehen, dass sie den Interessen der Konzernfirmen mindestens ebenso zu dienen hatte wie denen der Beschäftigten. Selbst einer Aussage wie: „Jeder Werksangehörige empfindet es als besonderes Glück, eine Wohnung im Zeppelin Dorf zugewiesen zu erhalten, da insbesondere die Gärten große wirtschaftliche Vorteile den Mietern bieten“ ist noch Ambivalenz anzuhören (LBZA, JB 1922). Und wenn der Konzern die sozialen Aufgaben an eine Tochterfirma abwälzte, die sowohl Rendite erbringen und soziale Aufgaben wahrzunehmen hatte, konnten beide Ziele miteinander in Konflikt geraten. Ohne beträchtliche Zuschüsse der Konzernfirmen hätte die ZW ihre Aufgabe deshalb auch nicht erfüllen können. In dem Maße, wie die anderen Firmen in Schwierigkeiten gerieten, musste folglich auch die ZW ihren Aktionsradius einschränken. So wird die Feststellung, dass diese Gesellschaft „ein lebensfähiges Wirtschaftsgebilde (darstellte), das die Gesamtwirtschaft im allgemeinen stärkte und der Friedrichshafener Großindustrie eine schätzenswerte Stütze bildete“ und „wiederholt ... preisregulierend“ wirkte (LBZA, JB 1920) wohl nur bedingt und für die frühen, m. E. für die mittleren Jahre der Republik zugetroffen haben.

In den kritischen letzten Jahren der Republik stellten sich der ZW erneut besonders dringliche Aufgaben. Da die Konzernfirmen meist in den roten Zahlen steckten, fehlten nun aber auch der ZW die Mittel. Doch bot sie in den Jahren der Wirtschaftskrise den kurzarbeitenden verheirateten Werksangehörigen, den Arbeitslosen und armen Alten eine „Winternothilfe“. An bestimmten Tagen konnten Fleisch, Wurst und Mehl zum halben Preis erworben werden. „Den Zeitverhältnissen Rechnung tragend, lässt die ZW auch ein billiges Volksbrot herstellen, im Saalbau warmes Essen zu mäßigen Preisen verabreichen, außerdem empfiehlt sie ihr Warmbad ... und ihre Bücherei (zum Aufwärmen), alles Dinge, die ihr zu Dank angerechnet werden müssen“ (Seeblatt 14. Dezember 1932).

Der Einschränkung der Tätigkeit entsprach der Personalarückgang. Am stärksten war die Bauabteilung betroffen. Beschäftigte sie allein bis 1918 250 Personen, so arbeiteten 1920 bis 1927 insgesamt im Durchschnitt nur noch 150 Personen bei der ZW. Die Zahl der Beschäftigten schwankte hier im Jahresablauf jeweils stark

entsprechend dem Bedarf an landwirtschaftlichen Arbeitern. Leiter der Bauabteilung war seit 1915 der Architekt Paul Zeller, 1905-1915 Mitarbeiter von Paul Bonatz. Der schon damals berühmte Bonatz, Planer des Stuttgarter Hauptbahnhofs im Krieg, war gewissermaßen der Hausarchitekt des Luftschiffbaus (mit Ausnahme der Fabrikbauten). Er plante ganze Stadtviertel für die LBZ, wie das Zeppelinindorf und die nur rudimentär verwirklichte Stockwiesenbebauung, gab Gutachten über den Stadtbauplan ab und entwarf alle wichtigen Einzelbauten des Konzerns, wie die Colman-Villa, den Saalbau und das Ledigenwohnheim.

Die Funktion des Direktors nahm mit Ausnahme der Jahre 1918 – 1920 (Regierungsrat Götte) bis zu seinem Ausscheiden aus dem Konzern Generaldirektor Colman selbst wahr und dokumentierte auch damit die Bedeutung der ZW für die Konzernpolitik. Die Geschäfte führte wohl schon während dieser Zeit real Adam Wurm, der dann 1929 auch zu Direktor befördert wurde.

Der Versuch, durch die ZW nicht nur auf die Gestaltung der Lebensverhältnisse der Beschäftigten Einfluss zu nehmen, sondern das Gesicht der Stadt insgesamt in wichtigen Teilen zu prägen, musste nach dem Krieg abgebrochen werden. Vom Ziel, das Leben der Werksangehörigen über die Arbeit hinaus umfassend zu gestalten und zu bestimmen, blieb in den 20er Jahren nur noch eine Reihe nützlicher Einzeleinrichtungen bestehen, zur Freude des Stadtrats, der die Stadt schon in allzu große Abhängigkeit von den Planungen der ZW geraten sah. Als Modell für die umfassenden ursprünglichen Bestrebungen blieb das Zeppelinindorf erhalten, wo auch einige Einrichtungen angesiedelt waren. Dass sich das Bewusstsein seiner Bewohner dennoch nicht im gewünschten Sinn beeinflussen ließ, zeigte sich bei den Wahlen.

3.6 Der Konzern

Fast alle Konzernfirmen waren Ende der 20er Jahre in eine existenzgefährdende Krise geraten, aus der die Konjunkturentwicklung kaum einen Ausweg versprach. Der Luftschiffbau selbst hatte kein ausreichend stabiles zweites Standbein gefunden und hing mit seinen Luftmonstern von Staatszuschüssen ab, wie Dornier mit seinen allerdings zukunftssträchtigen Flugzeugen von Staatsaufträgen. Maybach konnte nur durch die Verdieselung des Schienenverkehrs der Reichsbahn gerettet werden. Fortschritte der Motorisierung und des Straßenbaus, auf die Maybach und vor allem

die ZF angewiesen waren, konnten sich wiederum nur nach entsprechenden staatlichen Maßnahmen durchsetzen. Mit weit mehr als zur Hälfte des Produktionsvolumens hing der Konzern am staatlichen Tropf, der kleinere Teil der Nachfrage reagierte über den Markt indirekt auf staatliches Handeln. Der Sparkurs der Reichsregierung musste die Friedrichshafener Industrie besonders hart treffen, wenn sie auch bei allen Sparmaßnahmen noch glimpflich davonkam.

Die Situation wurde verschärft durch den Sieg Eckeners über Colsmann in der Konzernleitung. Als 1928 Freiherr von Bassus starb, wurde Eckener sein Nachfolger als Vorsitzender des Vorstands der Zeppelin-Stiftung und des Aufsichtsrats der Zahnradfabrik. Als zweites Mitglied des Stiftungsvorstands wurde der Geschäftsführer der ZF, Graf von Soden, berufen. Colsmann sah dies als „persönliche Enttäuschung und sachliche Beschränkung seiner Kompetenzen“ gegenüber Eckener, „der sich gegen die kaufmännische Vorsicht Colsmanns diktatorisch durchgesetzt habe. Colsmann glaubte, die geschäftliche Verantwortung für das Unternehmen nicht mehr tragen zu können“ (Stuttgarter Neues Tagblatt 13. Juni 1929, S. 3). Zum 1. Juli 1929, kurz nach einem gescheiterten Versuch einer zweiten Amerika-Fahrt, vor dem erfolgreichen zweiten Start, trat Colsmann als Generaldirektor zurück. Die Presseerklärung des Luftschiffbaus stellte den entscheidenden Konflikt klar heraus: „Der Geschäftsumfang der Konzerne sei in den letzten Jahren allmählich kleiner geworden, in dem Maße, als der Luftschiffbau Zeppelin alle für ihn nicht lebensnotwendigen Unternehmungen abstieß, um deren Mittel seiner eigentlichen Aufgabe, d. i. den Bau und Betrieb von Luftschiffen zuzuführen. In diesem Umstand liegen denn auch vornehmlich die Gründe für das übrigens bereits seit geraumer Zeit feststehende Ausscheiden Dr. Colsmanns“ (KA S-Fri 95.529 Luf, unbez. Ztg. 16. Juni 1929).

Colsmann hatte auf Diversifikation gesetzt, den Erhalt oder gar den Ausbau der Produktpalette bis hin zur Markenbutterherstellung. Er ging davon aus, dass die Firmen im Wettbewerb des Marktes zu bestehen hatten. Luftschiffbau war aber ohne dauernde staatliche Förderung gar nicht möglich. Eckener ordnete dagegen dem Luftschiffbau alle anderen Firmen und Produktionen unter. So ließ Eckener den Ausverkauf Dorniers zu, verzichtete damit auf das aussichtsreichere Luftfahrzeug und verstieß so letztlich auch gegen das Vermächtnis des Grafen Zeppelin, der in seinen letzten Lebensjahren auch bereits auf den Flugzeugbau gesetzt hatte.

Colsmann hatte allerdings die propagandistische Bedeutung der riskanten Amerika-Fahrten Eckeners und der Dornier-Flugboote verkannt. Ihre Erfolge schwächten Colsmanns Stellung. Doch die Luftschiffe waren zu Dinosauriern der Luft geworden, 1940 kam das endgültige Ende der Luftschiffahrt. Eckener hatte einen Pyrrhus-Sieg errungen. In den 30er Jahren haben die Töchter ihre Mutterfirma weit überrundet.

Von einer straffen Führung durch die Konzernspitze ist allerdings auch unter Colsmann nichts zu spüren. Er überließ es den Tochterfirmen selbst, ihr Produktionsprogramm zu finden und zu entwickeln. So war es offenbar wenig mehr aufeinander abgestimmt. Maybach und die ZF stellten Getriebe her. Tochterfirmen ließen in Singen gießen, während die Aluminiumgießerei des Luftschiffbaus ungenutzte Kapazitäten hatte. Viel mehr als ein Verschiebehof für die Finanztransaktionen war die Konzernabteilung offenbar nicht. Solange die Firmen Erträge erwirtschafteten oder nach Durststrecken noch erwarten ließen, konnten sie relativ unabhängig operieren.

Der Zeppelinkonzern am Ende der Weimarer Republik, das war ein wenig aufeinander abgestimmter Firmenkomplex, der sich gerade selbst amputiert hatte, und im wesentlichen nur noch aus zwei maroden Unternehmen und der noch leidlich wirtschaftenden ZF bestand. Eine längere Dauer der Wirtschaftskrise hätte wohl den Ruin bedeutet. Eckener, Maybach und Soden waren gewiss keine Nazis, Eckener ihr dezidierter Gegner. Aber auch ihnen musste klar sein, dass mit den Nazis „der Weg für die Betätigung gerade derjenigen Produktivkräfte offen (war), die man für große Rüstungen braucht und die jetzt in der Wirtschaftskrise brachlagen, weil sie sich über die Fassungskraft der Marktökonomie hinaus entwickelt hatten“. „Wenn keine Nachfrage echter Art vorhanden ist, so muss eine andere Nachfrage ... geschaffen werden ... Um Nachfrage dieser Art effektiv zu machen, bedarf es einer Staatsmacht, die die Bezahlung für solche Produktion der Bevölkerung aufzwingt“ (Sohn-Rethel 1973, S. 193, S. 50). Die Ingenieure der Konzernfirmen hatten die Aussichten früher erkannt, die ihnen die „Vernichtungsökonomie“ bot. Sie stellten einen überproportionalen Anteil an den lokalen Mitgliedern und Funktionären der NSDAP.

Risiken, die mit den nach 1933 üppig einsetzenden Staats- und Rüstungsaufträgen verbunden waren, wurden von den Firmen durchaus gesehen. Artikuliert und befürchtet wurden nur die marktwirtschaftlichen, nicht die politischen Gefahren: „Bei den nahezu überall und mitunter sehr stark hervortretenden Bestrebungen zur

Nationalwirtschaft ist es auf die Dauer sehr schwer, den Exportumsatz zu halten“ (MTUA, JB MM 1933). Diese „Strukturänderung“ sei „mit einem außerordentlich großen Risiko verbunden ..., wenn bei Aussetzen oder auch nur Einschränkung der staatlichen Spezial-Beschaffungsaufträge ein genügender Ausgleich ... am freien Markte nicht mehr erzielbar wäre“ (MTUA, JB MM 1934).

3.7 Die Stadt

Die Bevölkerung der Stadt wuchs auch in den 20er Jahren und frühen 30er Jahren weiter trotz des Auf und Ab der Beschäftigungslage bei den Großfirmen. Um knapp 30 % mehr Menschen wohnten 1933 in Friedrichshafen als 1919. Die Wohnungsnot blieb deshalb ein Dauerproblem. Mehrere hundert Familien suchten immer ausreichenden Wohnraum. Der private Wohnungsbau reichte nicht aus. In den ersten Nachkriegsjahren hatte die Zeppelin Wohlfahrt noch etwa 100 Wohnungen geschaffen. Später war sie bei der schlechten finanziellen Lage der Konzernfirmen dazu nicht mehr in der Lage. Trotz Widerstrebens der bürgerlichen Parteien musste die Stadt der größten Not abhelfen und baute in den 20er Jahren selbst weit über 100 Wohnungen. Aber die Wohnungsnot war nur eines der sozialen Probleme, mit denen sich die Stadtpolitik konfrontiert sah. In den ersten Nachkriegsjahren blieb die schlechte Ernährungslage ein Dauerthema. 1922 litten 40 % der Schulkinder an Unterernährung. In den Jahren der Weltwirtschaftskrise verloren immer mehr Erwerbstätige ihren Arbeitsplatz und waren nach der Einstellung der Arbeitslosenunterstützung auf die städtische Fürsorge angewiesen. Auch wenn auf dem Höchststand mit etwa 10 % die Arbeitslosenrate in Friedrichshafen weit unter den Reichs- und auch unter dem Landesdurchschnitt blieb (Reich 26 %), so beanspruchten die Wohlfahrtsaufwendungen für die maximal 600 Arbeitslosen 1932 etwa ein Drittel des städtischen Haushalts.

Trotz der Bevölkerungszunahme mussten kaum neue Baugebiete erschlossen werden. Die Stadt konnte sich im wesentlichen darauf beschränken, das schon in den Vorkriegsplanungen vorgesehene Straßenraster im Norden und Osten allmählich zu füllen. Auch die Infrastruktureinrichtungen, die geschaffen wurden, waren meist schon lange geplant: das Strandbad 1919/1927, der Schulneubau ab 1924, die Erweiterung der Technischen Werke ab 1924, die Kanalisation 1931. Neue Akzente im Stadtbild setzten die Canisiuskirche 1927 und vor allem der Neubau des

Hafenbahnhofs 1928 bis 1933 mit der Neugestaltung des dortigen Bahnareals und der Straßenführung. Der hohe Damm, auf dem die Bahngleise verlegt wurden, schloß nun wie eine Festungsmauer die Altstadt nach Norden und Osten ab.

Die vordem so engen Beziehungen zwischen Konzern und Stadtvorstand kühlten sich ab. Colsmann schied 1920 aus dem Gemeinderat aus. Der im gleichen Jahr neu gewählte Stadtschultheiß orientierte sich eher an den Interessen des örtlichen Mittelstandes und zog sich deshalb bisweilen heftige Kritik des Hauptsteuerzahlers, der Konzernführung des Luftschiffbaus, auf sich. Tiefer war der Riss, der sich durch die Bevölkerung selbst zog. Mehrheitlich links orientierte Arbeiterschaft und eingesessenes Kleinbürgertum waren sich in den ersten unruhigen Jahren der Republik mehrfach feindlich gegenüber gestanden. Zweimal drohte der offene Bürgerkrieg in der Stadt. Die Arbeiter vergaßen ihre Hoffnungen auf eine besser fundierte demokratische und sozialere Republik nicht, die Bürger nicht die vermeintlich „gute alte Zeit“ vor dem Krieg, in der sie in der Stadt allein das sagen hatten. Bürgertum und Regierung misstrauten der Arbeiterschaft derart, dass ab 1919 in Löwental sog. Sicherheitstruppen (später die kasernierte „Polizeischar“) stationiert wurden. Dass sie 1923 auf eine Betriebsversammlung der ZF schossen, konnte nur knapp vermieden werden.

Die Nazis traten schon früh, 1923, in der Stadt auf. Ihr Erfolg bei den Wahlen blieb schwächer als im Reich, schwächer vor allem als bei der Landbevölkerung der Umgebung. Von ihrer Mitgliedschaft her war sie jedoch eine „moderne“ Partei. Besonders stark waren in der Ortsgruppe die Ingenieure und Angestellten der Konzernfirmen vertreten. In nüchternem Kalkül sahen sie voraus, dass die angekündigte „Politik der Stärke“ und Aufrüstung den örtlichen Großfirmen zugute kommen musste.

4. Zum zweiten Boom: zum 2. Weltkrieg

Auch wenn die Nazis bei Wahlen keine Mehrheit in der Stadt fanden, auch wenn Stadt- und Konzernspitze keine Sympathien für sie empfanden, die Machtübernahme vollzog sich reibungslos wie anderswo. Bald erfolgten die ersten Verhaftungen. Mit den Firmen und der Stadt ging es nun rasch aufwärts. Worauf der Aufschwung hinauslief, wussten viele, konnten die meisten wissen. Nicht nur die Arbeiterparteien hatten gewarnt, auch der Vorsitzende der örtlichen Zentrumspartei hatte noch vor der

letzten Wahl Flugblätter mit der Überschrift „Nationalsozialismus bedeutet Krieg!“ verschickt. So endete der erste Rüstungsboom mit der militärischen Niederlage im 1. Weltkrieg und Not und Elend in den Nachkriegsjahren. Der zweite Rüstungsboom endete mit der Zerstörung der Stadt im 2. Weltkrieg. Die Firmen und ihre Stadt entstanden wieder.

Unveröffentlicht 1986. Einzelne Teile identisch mit den entsprechenden Kapiteln in Elmar L. Kuhn: Friedrichshafen in der Weimarer Republik. Friedrichshafen 1986.

Archive

Kreisarchiv Bodenseekreis Friedrichshafen (KA)

Luftschiffbau Zeppelin GmbH Friedrichshafen. Archiv (LBZA)

MTU Friedrichshafen GmbH. Unternehmensarchiv (MTUA)

Stadtarchiv Friedrichshafen (StA)

Literatur

Bauer, Manfred: Luftschiffhallen in Friedrichshafen. Friedrichshafen 1985.

Boelcke, Willi A.: Geniale Erfindungen für eine Zukunftsindustrie. In: Beiträge zur Landeskunde 1986, 4, S. 7-12.

Brüggemann, Arnold: Chronik der ZF AG. Wiesbaden o. J. (1965).

Coltsman, Alfred: Luftschiff voraus! Stuttgart-Berlin 1933.

Dornier, Claude: Aus meiner Ingenieurlaufbahn. Zug 1966.

Dornier-Werke GmbH (Hg.): 25 Jahre Dornier. Friedrichshafen 1940.

Eckener, Hugo: Im Zeppelin über Länder und Meere. Flensburg 1949.

Fischer, Ludwig (Schriftleitung): Graf Zeppelin. München 1929.

Herzfeldt, Rudolf: Geschäft und Aufgabe. ZF. Wiesbaden 1965.

Italiaander, Rolf: Hugo Eckener. Konstanz 1979.

Italiaander, Rolf: Ein Deutscher namens Eckener. Konstanz 1981.

K. Statistisches Landesamt (Hg.): Beschreibung des Oberamts Tettnang. Stuttgart 1915 (OAB)

Kleinheins, Peter (Hg.): Die großen Zeppeline. Düsseldorf 1985.

Kuhn, Elmar L.: Industrialisierung in Oberschwaben und am Bodensee. Friedrichshafen 1984 (Geschichte am See 24)

Lange, Bruno: Typenhandbuch der deutschen Luftfahrttechnik. Koblenz 1986.

Lehmann, Ernst A.: Auf Luftpatrouille und Weltfahrt. Leipzig 1936.

Maybach, Karl: Maybach-Motorenbau GmbH. Friedrichshafen 1934.

Michaels, Heinz: Die Dorniers. In: ZEITmagazin 1985, 21, S. 10-20; 22, S. 38-47; 23, S. 24-26.

Nuber, Karl / Kläger, Manfred: Omira 50 Jahre 1929-1979. Ravensburg 1979.

Pahl, L. / Bammes, Fritz: Die Maybach-Modellschreinerei. Friedrichshafen o. J. (ca. 1970).

Rosenkranz, Hans: Ferdinand Graf von Zeppelin. Berlin 1931.

Sapper, A.: Prof. Dr.-Ing. e. h. Karl Maybach und die Geschichte seines Motorenbaues. Friedrichshafen 1981.

von Schiller, Hans: Zeppelinbuch. Leipzig 1938.

Schröder, M. (Hg.): Der Luftschiffbau und seine Tochtergesellschaften. Berlin 1925.

- Sohn-Rethel, Alfred: Ökonomie und Klassenstruktur des deutschen Faschismus. Frankfurt 1973.
- Steude, Heinz: Graf Alfred von Soden-Braunhofen. In: Tradition 10, 1965, S. 97-111.
- Swientek, Horst-Oskar: Alfred Colsman 1873 bis 1955. In: Tradition 10, 1965, S. 112-126.
- Tittel, Lutz: 100 Jahre Claude Dornier. Friedrichshafen 1984.
- Weller, Oskar: Fünfundzwanzig Jahre ZF. Friedrichshafen 1940.
- Wieland, Gustav: Die Flugzeugbauer vom Bodensee. Friedrichshafen 1975.
- Wieland, Gustav: Die Flugzeugbauer vom Bodensee. Friedrichshafen 1975.
- Wolff Metternich, Michael Graf: Maybach. Lübecke 1981.
- Wurm, Adam: Zeppelin-Wohlfahrt GmbH, Friedrichshafen. In: Werkzeitschrift der Zeppelin-Betriebe 3, 1938, S. 50-52, 66-70.