

„Wir wissen, daß die Sache Zeppelins dreimal rettungslos verloren schien,  
um dreimal wie Phönix aus der Asche um so glanzvoller aufzustehen !“

Ernst A. Lehmann  
(Luftschiffkommandant, 1936)

## Visionen

„Wie nun könnte die Luftschiffahrt im 21. Jahrhundert aussehen, welches sind die konkreten Schritte einer wirklichen Renaissance ?“ fragte in einem der Zukunft gewidmeten Artikel<sup>1</sup> ein beruflich mit der Luftschiffahrt befaßter Skeptiker und fuhr einige Zeilen weiter fort: „Ohne hier zu sehr ins Detail gehen zu wollen, muß festgestellt werden, daß sich die Luftschiffahrt auch im 21. Jahrhundert auf das Erkennen und Besetzen von Marktnischen mit kleinen überschaubaren Nutzlasten (gleich welcher Art) beschränken wird.“

Dem ist nichts hinzu zu fügen, fast nichts. Seit der letzten Niederschrift sprich Variante<sup>2</sup> dieser Schrift (im Sommer 1994) hat sich einiges ereignet und doch nicht.

Noch einmal kurz rekapituliert: Daß es technologische und taktische Nischen (nach wie vor) gibt, beweist die Tatsache, daß die Amerikaner bis Juni 1961 sehr erfolgreich militärisch genutzte Luftschiffe<sup>3</sup> eingesetzt haben. Die Firma Goodyear lieferte in den Jahren 1917 - 1960 244 Prallluftschiffe („Blimps“<sup>4</sup>) und zwei Starrluftschiffe an die US Navy. Bei Kriegsende im August 1945 standen noch 168 Blimps im Dienste der Navy. Großbritanniens Royal Navy hielt Ende 1917 rund 100 kleinere Luftschiffe in Dienst, am Ende des Krieges 1918 fuhren immerhin noch 70 Einheiten für Britanniens Marine.

Im März 1958 stellte der US-Navy-Blimp<sup>5</sup> „Snowbird“ vom Typ ZPG-2 einen Langstreckenrekord auf, der bis zum Nonstop-round-the-world-Flug der „Voyager“<sup>6</sup> im Dezember 1986 Bestand hatte: in 264 Stunden (11 Tagen) fuhr der Blimp 15.211 Kilometer

<sup>1</sup> Karl-Ludwig Busemeyer in „Verkehr 2000“ Hansa Verlag 1988

<sup>2</sup> damals wurde die Variante 6.0 beendet, heute ist die Variante 7.1 in Arbeit, die Vollendung des Buches wird sich wohl noch bis zum Jahr 2000 hinziehen ...

<sup>3</sup> sehr eindrucksvoll zu sehen im Internet: Homepage „USN Blimps 1954 - 1956“

Internetadresse: <http://www.GeoCities.com/CapeCanaveral/1022/>

<sup>4</sup> die etymologische Herkunft des Ausdruckes „Blimp“ liegt etwas im Dunkeln. Dem Autor sind drei verschiedene Varianten bekannt:

**a)** als Urheber des Ausdruckes gilt der englische Pilot Horace Shortt. Er soll es von dem englischen Adjektiv „limp“ (= schlaff, biegsam) abgeleitet haben. „limp bag“ bedeutet sinngemäß „schlaffer Sack“, verbalhornt ergibt sich daraus „bag limp“ ...

**b)** die Figur des stockkonservativen Colonel Blimp hat der berühmte „Punch“-Karikaturist Sir David Alexander Low (1891 - 1963) erfunden. Die wohlgeformte äußere Erscheinung des Colonel B. ähnelte sehr der eines Luftschiffes ...

**c)** die dritte Version vermutet hinter dem Wort „Blimp“ einfach die lautmalerische Nachahmung des Geräusches, das entsteht, wenn man mit dem Finger an die pralle Hülle des Luftschiffs schnippt.

<sup>5</sup> 28.200 m<sup>3</sup> Helium, 110 m lang, 16 Mann Besatzung, 140 km/h Fahrt

<sup>6</sup> ein Motorsegler, also kein Luftschiff

(unfallfrei !). Die „Voyager“ flog in 9 Tagen 46.322 km. Dabei ist noch zu bemerken, daß bei der Fahrt des „Snowbird“ nicht an einen Streckenrekord gedacht war, da die Tätigkeit und Aufgabe des Luftschiffes eine völlig andere war – es „stand im Aufklärungsgebiet auf und ab“ und fuhr die Geschwindigkeit, die für Manövrierfähigkeit und Arbeit (also den Einsatzauftrag) gerade notwendig war.

Die letzte und auch größte Blimp-Variante (1958) war der im Frühwarndienst eingesetzte Typ ZPG-3W, der 41.500 m<sup>3</sup> Helium umhüllte und 131 Meter lang war. In seiner Gondel fuhren 6 Luftschiffer und 17 Mann Elektronik- und Radarpersonal. Er trug 10.000 kg und fuhr mit seinen zwei 1.525-PS-Motoren 130 Kilometer in der Stunde.

Es scheint, daß die Anwendungsmöglichkeiten (ökonomische und technologische Lücke) auch heute noch – wie schon vor 1914 – nicht voll erfaßt bzw. ausgereizt sind.

Soweit der Ist-Stand des Jahres 1994. Damals gab es (ebenso wie heute) mehrere Luftschiffprojekte, die einigermaßen hoffnungsvoll waren. Da war als einzige militärische Verwendung der „Sentinel 1000“ bzw. „Sentinel 5000“ für die US Coastguard in Erprobung, 1997 sollte das Projekt abgeschlossen sein und nach und nach rund 50 große Luftschiffe in Dienst setzen. Dazu kam es nicht mehr. Nach dem über 170 Millionen Dollar verarbeitet waren und ein Feuer den Prototyp des „Sentinel 1000“ vernichtete, stoppte die US-Regierung die Weiterentwicklung. Das ehemalige SDI-Projekt<sup>1</sup> entsprach nicht mehr den Erfordernissen des politischen Welttheaters.

Was ist geblieben ? Das neue Luftschiff des Luftschiffbau Zeppelin „LZ NT 07“ hat seine Erstfahrt absolviert und befindet sich im Luftfahrt-Zulassungsverfahren. Schon heute sind diverse technische Probleme erkannt. Ob sie gemeistert werden scheint nach dem derzeitigen Stand der Kenntnisse fraglich. Zwar sind offiziell schon mehrere Luftschiffe verkauft, aber wir können getrost davon ausgehen, daß es sich um Optionen in jeder Hinsicht handelt. Die Firmen, die den Zeppelin neuer Technologie einsetzen wollen, sind mehr



mit naiver Freude den mit fachlichem Wissen an ihre Projekte herangegangen. Wie und ob sie unbeschadet ein sich bereits abzeichnendes Entwicklungs-Desaster überstehen werden, wird sich zeigen. Ein Umschwenken auf erprobte Prallluftschiffe scheint immer wahrscheinlicher. Allerdings sind die Marketingprognosen mehr als optimistisch, realer werden sie dadurch nicht.

---

<sup>1</sup> **SDI = Strategic Defence Initiative**  
das war das amerikanische Programm für strategische Raketenabwehr



Natürlich haben die Friedrichshafener Luftschiffbauer einen gewissen propagandistischen Vorteil. Im Zeitalter des Internet werden Luftschiffe ganz anders promotet als noch vor wenigen Jahren, als Sentinel und LZ NT mit ihrer Arbeit begannen. Vom Netz lassen sich umfangreiche Informationen herunterladen. So kann sich jeder Computernutzer leicht über den Stand der Dinge informieren. In meinen persönlichen Internetlisten („Bookmarks“) befinden sich diverse Luftschiffprojekte für unterschiedlichste Anwendungen und in verschiedenen Stadien<sup>1</sup>.

Die bekanntesten sind dabei der „LZ NT 07“, das Projekt „Cargolifter“ sowie eine Initiative zum Bau eines großen Passagierluftschiffes („A Giant for the Sky“). Mehrere Projektgruppen befassen sich mit Tourismus per Luftschiff. Ein guter Luftschiffkenner bekannte unlängst mir gegenüber lakonisch „Wenn sie<sup>2</sup> es diesmal nicht schaffen, wird das in den nächsten hundert Jahren nichts mehr!“<sup>3</sup>. So sehe ich das auch. Erreicht der LZ NT die Zulassung könnte einem Tourismus im Luftschiff der Weg geöffnet werden. Die praktischen Erfahrungen werden wie schon einmal<sup>3</sup> einen Sog in andere



**Cargolifter Reißzeichnung**



kommerzielle und auch militärische wie wissenschaftliche Anwendungen ausüben. Genannt seien dabei vor allem Küstenschutz und Umweltkontrolle des Meeres, Kartographie und Embargo-Überwachungen wie im Falle des Jugoslawien-Konfliktes. Freilich sagt das nicht aus, ob selbige Arbeiten nicht kostengünstiger oder gleich teuer vom Flugzeug ausgeführt werden könnten.

**Cargolifter mit Transporteinheit**

---oooOOOOOooo---

<sup>1</sup> ⇒ Internet-Hinweise am Ende dieses Kapitels Seite 167

<sup>2</sup> gemeint war vordergründig das Projekt LZ NT 07, paßt aber auch für andere Gruppen

<sup>3</sup> in den Anfangsjahren der Zeppeline\* mit „Schwaben“, „Viktoria Luise“ und „Sachsen“

\* ⇒ auch Eingangsmotto am Anfang dieses Kapitels, Aussage Ernst A. Lehmann

„Fassungslosigkeit herrschte im Bonner Umweltministerium<sup>1</sup> – hatte doch der FDP-Bundestagsabgeordnete Hildebrecht Braun für die Castor-Transporte einen kaum nachvollziehbaren Vorschlag gemacht. Statt auf der Schiene sollen die Brennelemente demnach per Hubschrauber und vom Jahr 2000 an per Cargo-Lifter, ein zeppelinartiges Gerät mit einer Tragfähigkeit bis zu 160 Tonnen, transportiert werden. Wie es bei einem Absturz aussehen würde, darüber hat sich der Liberale Braun keine Gedanken gemacht.“



Möglicherweise doch. Die 110 Millionen Polizeisicherungskosten für den 1997er Einsatz in Niedersachsen und auch die 30.000 Beamten beim Transport 1998 nach Ahaus sind mindestens genau gewichtig, wie die Probleme bei einem Eisenbahnunglück. Ob der CargoLifter bereits im Jahre 2000 den Anforderungen eines derartigen Transportes gerecht werden kann<sup>2</sup>, scheint fraglich. Weniger fraglich ist die grundsätzlich gute Eignung eines Luftschiffes vom Typ CargoLifter. Die Kosten würden sich innerhalb von 2 bis 3 Transporten amortisieren. Und die Sache wäre jeweils innerhalb kürzester Frist „geräuschlos“ erledigt.

Mancheiner ist gegen jegliches Argument „immun“, nichts kann ihn überzeugen. Für ihn sind und bleiben Luftschiffe ein Relikt vergangener Zeiten – wenig tauglich schon damals, unbrauchbar in den Szenarien ziviler wie militärischer Couleur. Für diesen Zweifler gibt es vielleicht nur noch diesen Gedankengang:

*„Und die militärische Ernsthaftigkeit dieser Blimps, ihre Anfälligkeit gegen Beschuß?“ bohrte nach einer Luftschiff-Besichtigungstour gegen Ende der fünfziger Jahre ein wenig überzeugter Interviewer.*

*„Haben Sie einmal gesehen, was eine moderne Rakete aus einem überschallschnellen Düsenbomber macht ...?“ gab der amerikanische Luftschiffkommandant dem grübelndem Reporter lächelnd zu verstehen. „Sehen Sie, etwas anderes macht sie aus einem Blimp auch nicht!“*

Gibt es auf diese einfache, unbestreitbare Wahrheit ein anderes Resümee als dieses:

***Luftschiffahrt ist not<sup>3</sup> – sie bleibt modern !***

<sup>1</sup> Zeitungsmeldung vom 21. März 1998

<sup>2</sup> unabhängig von der Zulassung durch das Bundes-Luftfahrtamt in Braunschweig

<sup>3</sup> frei nach dem Gorch-Fock-Wort: „Navigare necesse est“ (Seefahrt ist not), oder auch nach dem Kompendium „Luftfahrt ist not“ von Ernst Jünger aus dem Jahre 1930



**Eisernes Kreuz 1. Klasse mit Heeresluftschiffer-Erinnerungsabzeichen**

## Luftschiffprojekte und Unternehmen

im Internet<sup>1</sup> zu finden

(eine kleine Auswahl von mehreren hundert Webseiten zur Luftschiffahrt !)

**Cargolifter** ⇒ <http://www.cargolifter.com/>

**A Giant for the Sky** ⇒ <http://www.geocities.com/CapeCanaveral/Lab/3580/>

**Skyship Cruise Ltd.** ⇒ <http://www.plaza.ch/skyship/ddefault.htm>

**About Goodyear - Blimp Information** ⇒ <http://www.goodyear.com/about/blimp/index.html>

**Interface Airships Inc.** ⇒ <http://www.ecoblomp.com>

**The Lightship Group** ⇒ <http://www.lightships.com/german/info.html>

**Zeppelin LZ NT** ⇒ <http://www.zeppelin-nt.com/>

**Skystation** ⇒ <http://www.skystation.com/sts.html>

**American Blimp Corporation Home Page** ⇒ <http://www.americanblimp.com/findex.htm>

**University of Virginia Airship Programm** ⇒ <http://minerva.acc.Virginia.EDU/~secap/>

### weitere Links sprich Informationen unter:

Homepages **Harry C. Redner**

**„Die Luftschiffwaffe des Heeres“**

Frontpage ⇒ <http://www.luftschiffharry.de>

von hier aus kann der Surfer, zu allen interessierenden Seiten gelangen

- z.B.: - zu einer langen Linkliste zum Thema Luftschiffahrt
- zum Internetbuch „Die Luftschiffwaffe des Heeres“ (die Online-Ausgabe)
- Informationen zur Vita des Autors

---

<sup>1</sup> weitere Internet-Informationen finden sich auf Seite 344 ff.