

Abb. 2004-1/131 (wie Abb. 2000-5/100)
 Andenken-Teller „GRAF ZEPPELIN“, Bildnis Ferdinand Adolf August Heinrich Graf von Zeppelin (1838-1917)
 Inschrift „GRAF ZEPPELIN“ und „DEUTSCHLAND'S RUHM“
 farbloses Pressglas, H 2,6 cm, D 21,5 cm, Hersteller unbekannt, Deutschland, 1914-1916, Smlg. Billek, Vogt, Geiselberger PG-752
 vgl. Baumgärtner 1981, Pressglas-Becher Graf von Zeppelin, um 1910, vgl. Fischer 2000, Kat. Nr. 116, Abbildung Tafel 41

Siegmar Geiselberger

Januar 2004

Der Teller „GRAF ZEPPELIN“ - „DEUTSCHLAND'S RUHM“ Ferdinand Adolf August Heinrich von Zeppelin und die Luftschiffe

Die Herstellung des Tellers „GRAF ZEPPELIN“ könnte mehrere Anlässe gehabt haben:

1900 Start des Luftschiffes LZ 1
 1908 70. Geburtstag Graf Zeppelin
 1913 75. Geburtstag Graf Zeppelin
 1917 Tod von Graf Zeppelin
 1928 Taufe des Luftschiffes LZ 127 „Graf Zeppelin“
 1936 Start des Luftschiffes LZ 129 „Hindenburg“ zur ersten Atlantik-Überquerung (wegen des unmittelbar folgenden Absturzes unwahrscheinlich)

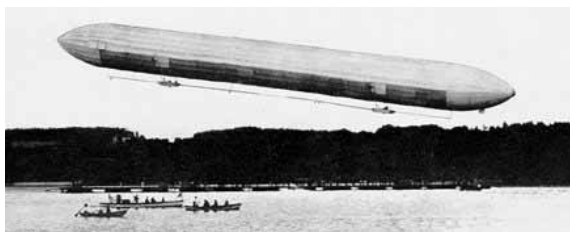
Am wahrscheinlichsten wäre nach der Kombination des Luftschiffes mit dem Bild des Grafen und der Inschrift „GRAF ZEPPELIN“ das Jahr 1928, wo LZ 127 auf seinen Namen getauft wurde. Dagegen spricht allerdings das umgebende Dekor, das noch zu den Pseudoschliff-Dekoren gehört, auch wenn dieses Grundmuster durch das Bild des Luftschiffes unkonventionell unterbrochen wird. Das Dekor weist auf keinen der bisher bekannten Hersteller von Andenken-Pressgläsern hin. Einigermäßen sicher ist nur, dass der Hersteller in Deutschland tätig war. Ab 1918 gehörten die ehemals „böhmischen“

Glaswerke zum Staat Tschechoslowakei. Eine Herstellung in der Tschechoslowakei oder auch in Österreich ist sehr unwahrscheinlich. Als Hersteller kommen vor allem die bisher unbekanntenen Hersteller der Andenken-Teller und -Becher Kaiser Wilhelm II. und Hindenburg in Frage, die bis in das Jahr 1916 entstanden sein könnten. Die Press-Qualität des Tellers ist überdurchschnittlich.

Abb. 2004-1/132
Ferdinand Adolf August Heinrich von Zeppelin, 1915
aus www.uni-konstanz.de/FuF/Philo/Geschichte/Zeppelin/bio.htm



Abb. 2004-1/133
„LZ 1 - Das erste Luftschiff von Zeppelin stieg zum ersten Mal am 2.7.1900 auf. Dabei waren 5 Personen und 350 kg Ballast an Bord. Der erste Flug dauerte 18 Minuten. Die Höhensteuerung geschah durch die Verschiebung eines beweglichen Gewichtes. Die LZ1 war mit 2 Daimler-Motoren, mit je 16 PS ausgestattet. Nach den weiteren Probeflügen am 17. und 24. Oktober waren die Geldmittel der Zeppelin-Gesellschaft aufgebraucht. Das nächste Luftschiff wurde erst im Jahr 1904 gebaut, nachdem eine Lotterie zur Finanzierung durchgeführt wurde“
aus <http://www.pilotundluftschiff.de/LZ1.htm>



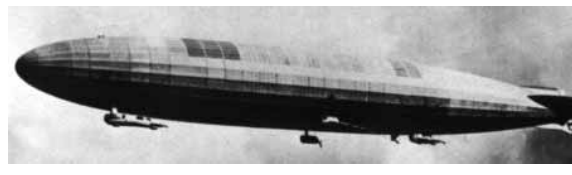
Eine genauere zeitliche Bestimmung kann nur der Vergleich des auf dem Teller abgebildeten Luftschiffs mit den markantesten Typen von 1900 bis 1937 bringen. Dabei ist wichtig, dass auf dem Teller deutlich zwei unten hängende offene Kabinen gezeigt werden. Zwischen den Kabinen sind keine langen Bauchflossen, sondern die Funkantenne des Luftschiffes. Das hat der Entwerfer des Tellers falsch dargestellt. Kein Zeppelin hatte eine Bauchflosse. Die Heckflossen sind lang und schmal, der Körper ist leicht bauchig. Dieser Typ gehört zu den während des 1. Weltkriegs eingesetzten Luftschiffen. Vermutlich handelt es sich um einen Typ aus der Reihe LZ 26 bis LZ 114, die im 1. Weltkrieg von 1914 bis 1918 über England und der Nord- und Ostsee eingesetzt war.

Damit gehört der Andenken-Teller sehr wahrscheinlich zu den zwischen 1914 und 1916 zur Kriegspropaganda für die Heimatfront angebotenen Tellern und Bechern aus Porzellan und Glas, ähnlich Kaiser Wilhelm II., Kaiser Franz Joseph I. und z.B. Marschall Hindenburg. Die berühmten Luftschiffe LZ 1, das erste, LZ 127 - Graf Zeppelin - und LZ 129 - Hindenburg - hatten deutlich andere Silhouetten. Wäre der Teller zwischen 1928 und 1936 entstanden, wäre sicher LZ 127 „Graf Zeppelin“ oder LZ 129 „Hindenburg“ dargestellt worden.

Abb. 2004-1/134
„Das traurigste Kapitel der Zeppeline ist der erste Weltkrieg. Dort wurden sie zur Bombardierung der englischen Zivilbevölkerung eingesetzt. Während des ersten Weltkrieges wurden die Luftschiffe LZ 26 bis LZ 114, mit Ausnahme des LZ 70, gebaut. Diese Luftschiffe hatten eine Länge zwischen 158 m und 226,5 m. Während die maximale Steighöhe zu Beginn des Krieges bei 2.500 m lag erhöhte diese sich 1917 auf 8.200 m. Man erkennt bei diesem Luftschiff die Tarnfärbung und oben den Maschinengewehrstand.“
aus www.pilotundluftschiff.de/Zeppelinbis1918.htm



Abb. 2004-1/135
„Zeppelin LZ 62 - L 30, LZ 62 machte 115 Fahrten über England, der Nord- und der Ostsee. Es wurde 1917 außer Dienst gestellt und 1920 an Belgien ausgeliefert. Dort wurde es demontiert. Länge: 198 m, max. Durchmesser: 23,93 m, max. Geschwindigkeit: 103,3 km/h, Motorisierung: 6 mal 240 PS Maybach, erste Fahrt: 28.05.1916“
aus www.pilotundluftschiff.de/typenzl62.htm



Dagegen könnte der Zeppelin auf dem Andenken-Becher Abb. 2000-5/102 wegen der streng zylindrischen Form das erste Luftschiff LZ 1 sein. Die seitlichen Girlanden sind - soweit man sie erkennen kann - Bechern ähnlich, die 1914 von Josef Inwald, Teplitz, angeboten wurden (s. Abb. 2002-4/081 u. /082). Der Becher könnte also schon aus den Jahren 1900-1914 vor dem 1. Weltkrieg stammen. Das Luftschiff auf dem Teller ist jedenfalls nicht identisch mit dem auf dem Becher.

Leben und Werk von Graf Zeppelin

Ferdinand Adolf August Heinrich von Zeppelin kam am 8. Juli 1838 in Konstanz zur Welt. Sein Vater war Hof- und Regierungsrat des Fürsten von Hohenzollern-Sigmaringen, seine Mutter stammte aus der Konstanzer Fabrikantenfamilie Macaire. Im Schloß Girsberg nahe bei Konstanz verbrachten er und seine beiden Geschwister Eugenia und Eberhard ihre Jugend.

Abb. 2004-1/136
Ansichtskarte mit Luftschiff LZ1 über Friedrichshafen 1910
eBay Art.Nr. 2219722487



Abb. 2004-1/137
Plakat „HAMBURG-AMERIKA-LINIE“
mit Luftschiff „GRAF ZEPPELIN“, Generalvertretung des
Deutschen Luftschiffbau Zeppelin, Deutschland, um 1932
Luftschiff LZ 127 hat nur eine Kanzel auf der Unterseite!
aus www.dhm.de/lemo/html/weimar/alltag/zeppeline/



1855 trat Graf Zeppelin in die Kriegsschule Ludwigsburg ein und begann seine Laufbahn als Offizier in der württembergischen Armee. 1859 macht Preußen im österreichisch-italienischen Krieg mobil, infolgedessen musste Zeppelin sein Studium abbrechen. Er kam zum Ingenieurkorps nach Ulm. Im Jahre 1863 ließ Graf Zeppelin sich für mehrere Monate beurlauben, um als Beobachter am amerikanischen Bürgerkrieg auf der Seite der Nordstaaten teilzunehmen. Außerdem schloss er sich einer von zwei Russen geleiteten Expedition in die Quellgebiete des Mississippi an und stieg in St. Paul, Minnesota, zusammen mit Professor Steiner erstmals in einem Ballon auf. 1864 kehrte Zeppelin nach Deutschland zurück und diente weiter als württembergischer Offizier.

Im Jahre 1885-1890 wurde Graf Zeppelin zum württembergischen Militärbevollmächtigten im Bundesrat ernannt und zog mit seiner Familie nach Berlin. Dort geriet er durch die nachhaltige Verfechtung der militäri-

schen Kompetenzen der Bundesstaaten bald in Konflikt mit den preußischen Hegemonial-Interessen. 1888 war er General à la suite des Königs von Württemberg. 1890 endete sein Dienst als Diplomat. Er übernahm wieder ein militärisches Kommando, diesmal in Saarburg. Die schlechte Beurteilung einer Herbstmanöver-Übung unter seinem Kommando führte jedoch noch im gleichen Jahr dazu, dass er sich als Generalleutnant aus dem aktiven Militärdienst zurückzog.

Abb. 2004-1/138 (wie Abb. 2000-5/100)
Andenken-Teller „GRAF ZEPPELIN“
Bildnis Ferdinand Adolf August Heinrich Graf von Zeppelin
Inschrift „GRAF ZEPPELIN“ u. „DEUTSCHLAND'S RUHM“
farbloses Pressglas, H 2,6 cm, D 21,5 cm
Sammlung Billek, Vogt, Geiselberger PG-752
Hersteller unbekannt, Deutschland, 1914-1916
Das Luftschiff hat zwei offene Kanzeln und schlanke Heckflossen, ein Hinweis auf die Luftschiffe im 1. Weltkrieg



Abb. 2004-1/139
„LZ 127 - Graf Zeppelin, machte 590 Fahrten mit einer Gesamtstrecke von 1.690.000 km, dabei wurden 34.000 Passagiere befördert. Länge: 236,6 m, max. Durchmesser: 30,5 m, max. Geschwindigkeit: 110,2 km/h, Motorisierung: 5 mal 530 PS Maybach, erste Fahrt: 18.09.1928“
aus www.pilotundluftschiff.de/typenzl129.htm



Abb. 2004-1/140
„LZ 129 - Hindenburg, auf 63 Fahrten nach Süd- und Nordamerika beförderte die Hindenburg mehr als 30.000 Passagiere. Sie legte dabei eine Gesamtstrecke von 340.000 km zurück. Am 6.5.1937 explodierte die Hindenburg bei der Landung in bei New York, USA. Länge: 245 m, max. Durchmesser: 41,2 m, max. Geschwindigkeit: 131 km/h, Motorisierung: 4 mal 1050 PS Daimler, erste Fahrt: 04.03.1936“
aus www.pilotundluftschiff.de/typenzl129.htm



Als Kavallerie- und Generalstabsoffizier nahm er am Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 teil. Dort beobachtete er, wie auf der französischen Seite Ballons zur Aufklärung und zur Sicherung der Verbindung zwischen dem belagerten Paris und dem Hinterland eingesetzt wurden. Damals erlangte der Graf durch einen waghalsigen Erkundungsritt hinter die französischen Linien eine gewisse Popularität. Nach dem Krieg diente der Graf bei verschiedenen Kavallerie-Regimentern, unter anderem in Straßburg, Ulm und Stuttgart.

In diese Zeit fiel auch seine erste Tagebuch-Eintragung (25. April 1874), die sich mit dem Problem des Luftschiffbaus befasste. Sie war unter dem Eindruck eines Vortrages des Generalpostmeisters Heinrich von Stephan zum Thema „Weltpost und Luftschiffahrt“ in Straßburg entstanden.

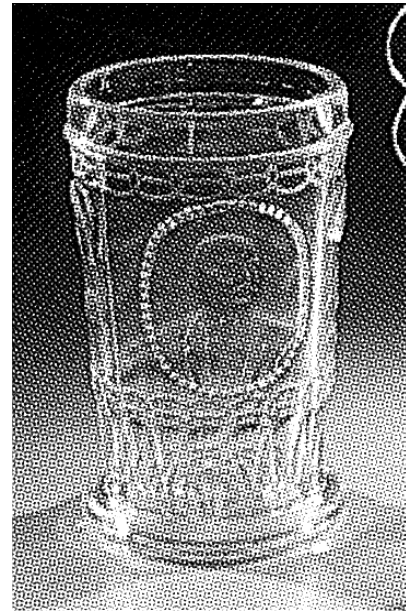
Abb. 2000-5/102
Andenken-Becher, Bildnis Ferdinand Graf von Zeppelin (1838-1917), Aufschrift „GRAF ZEPPELIN“ aus Baumgärtner 1981, Abb. 372, „um 1910“ farbloses Pressglas, H 9,5 cm
Hersteller unbekannt, Deutschland, 1900-1914



1891 begann die Zeit intensiver Beschäftigung mit dem Problem der Luftschiffahrt, die schließlich in den patentierten Entwurf eines „Lenkbaren Luftzuges“ mündete. 1894 erklärt eine von Kaiser Wilhelm II. berufene Sachverständigenkommission das Projekt für undurchführbar. Trotzdem erwarb Zeppelin ein Deutsches Reichspatent auf einen „lenkbaren Luftzug“. 1896 wurde Zeppelin Mitglied im Verein Deutscher Ingenieure (VDI). Eine Kommission beurteilte sein Projekt positiv. Graf Zeppelin hatte zu einem Luftschiff die Anregungen

gegeben, die Ausführungspläne indessen dem Ingenieur Theodor Kober übertragen. Dieser übernahm 1899 auch die Planung und Umsetzung des Luftschiffes LZ 1. Zu dessen Herstellung wurde 1898 die „Aktiengesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt“ mit einem Stammkapital von 800.000 Goldmark gegründet; 420.000 Mark stammten aus dem Privatvermögen von Graf Zeppelin.

Abb. 2000-5/101
Andenken-Becher, Bildnis Ferdinand Graf von Zeppelin (1838-1917) sowie Darstellung eines Luftschiffes aus Fischer 2000-1, Kat. Nr. 115, Abbildung Tafel 41 farbloses Pressglas, H 9,5 cm
Hersteller unbekannt, Deutschland, um 1910-1920 vielleicht 1908 anlässlich des 70. Geburtstags des Grafen von Zeppelin



Das erste lenkbare Luftschiff LZ 1 erhob sich am 2. Juli 1900 in Manzell am Bodensee zum ersten Mal in die Luft. Trotz der technischen Bewährung des Luftschiffs war das Interesse an einer Weiterfinanzierung gering. Die Aktiengesellschaft wurde liquidiert, da das Kapital aufgebraucht war. Den Bau seines zweiten Luftschiffs finanzierte Graf Zeppelin schließlich 1903 durch den Erlös einer Geldlotterie. 17. Januar 1906: Aufstieg des Luftschiffs „LZ 2“, auf dem Landeplatz in Kiblegg im Allgäu wird es durch einen Orkan zerstört. 9. Oktober 1906: Erstmalige Erprobung des dritten Luftschiffs „LZ 1“, dessen Bau durch den Einsatz des Familienvermögens Zeppelins möglich geworden war. Das dritte Luftschiff Zeppelins wurde nach mehreren erfolgreichen Fahrten 1908 von der Militärverwaltung gekauft. 5. August 1906: Zerstörung des „LZ 4“ in Echterdingen durch Sturm und Gasexplosion. Spontane Spenden ergaben rund 5,5 Millionen Mark und ermöglichten Zeppelin die Fortführung seines Werks.

Erst mit der 1908/1909 aus Spendengeldern in Höhe von rund 6 Mill. Mark gegründeten Luftschiffbau Zeppelin GmbH stand die Zukunft der Luftschiffe auf finanziell sicherem Grund. Aufträge des Militärs sowie der neu gegründeten Deutschen Luftschiffahrts Aktiengesellschaft (DELAG) sicherten den Fortbestand der

GmbH. Die Deutsche Luftschiffahrts AG (Delag) beförderte bis 1914 mit sieben Luftschiffen auf 1.588 Fahrten ohne Unfälle insgesamt 34.028 Personen.

Mit der Firmengründung zog sich Graf Zeppelin zunehmend aus dem aktiven Geschehen zurück. Zwar sah der „alte Soldat“ noch den Aufstieg „seiner“ Luftschiffe im 1. Weltkrieg. Die Effektivität der „Zeppeline“ blieb im 1. Weltkrieg 1914-1918 weit hinter den Erwartungen des Militärs und Zeppelins zurück. Die Luftschiffe boten den Jagdflugzeugen eine zu große Angriffsfläche.

Abb. 2004-1/141

Andenken-Vase, Bildnis Ferdinand Graf von Zeppelin (1838-1917) sowie Darstellung eines Luftschiffes farbloses Pressglas, H 15,6 cm
Sammlung Stopfer
Hersteller unbekannt, Deutschland, um 1910-1920
vielleicht 1908 anlässlich des 70. Geburtstags des Grafen von Zeppelin



Ferdinand Graf von Zeppelin starb am 8. März 1917 in Berlin und wurde auf dem Stuttgarter Pragfriedhof beigesetzt.

Mit dem Ende des 1. Weltkriegs schien auch das Ende der deutschen Luftschiffahrt gekommen zu sein. Der Versailler Vertrag untersagte dem Deutschen Reich ausdrücklich den Bau von Luftschiffen und Flugzeugen. Erst der 1925 geschlossene Vertrag von Locarno erlaubte wieder Luftschiffbau und -fahrt in der Weimarer Re-

publik. Das Luftschiff LZ 127 wurde am 8. Juli 1928 zum 90. Geburtstag von Ferdinand Graf von Zeppelin auf den Namen „GRAF ZEPPELIN“ getauft. 1928 unternahm das Luftschiff LZ 127 seine Jungfernfahrt in die USA. Das 233,5 Meter lange Schiff bot Platz für 20 Passagiere, die während der je nach Wetterlage drei- bis fünftägigen Atlantiküberquerung jeden Komfort genießen konnten. [Obwohl noch funktionsfähig, wurde LZ 127 auf Befehl Görings 1940 abgewrackt. www.altfrankfurt.com/Spezial/Zeppelin/GrafZeppelin/]

Im August 1929 unternahm „Graf Zeppelin“ von New York aus seine sensationelle Fahrt um die Welt. Gesponsert vom amerikanischen Zeitungskönig Randolph Hearst (1863-1951) und von entsprechendem Medieninteresse begleitet, legte das Luftschiff unter Leitung von Hugo Eckener, dem früheren Mitarbeiter des Grafen Ferdinand von Zeppelin, die Strecke von fast 35.000 Kilometern in 21 Tagen, 5 Stunden und 31 Minuten zurück. Für die Fahrkarte hatte die Passagiere die stolze Summe von 40.000 Reichsmark zu zahlen. Am 7. September 1929 kehrte „Graf Zeppelin“ zum Sitz der Zeppelin-Werke nach Friedrichshafen am Bodensee zurück. In der Heimat galt die erfolgreiche Fahrt als Beweis deutscher Leistungsfähigkeit und Wertarbeit. Eine Arktisfahrt im Juli 1931 mehrte den Ruhm des Zeppelins, der im selben Jahr den regelmäßigen Post- und Passagierverkehr nach Nord- und Südamerika aufnahm.

Im Mai 1934 begannen die Arbeiten am LZ 129 „Hindenburg“, welches mit 245 Metern „Graf Zeppelin“ als größtes und modernstes Luftschiff der Welt ablöste und für das erstmals nichtbrennbares Helium statt Wasserstoff als Traggas verwendet werden sollte. Das luxuriöse Luftschiff mit Promenadendecks, Speisesaal, Bibliothek, Rauch- und Lesezimmer konnte 72 Passagiere befördern und in Ausstattung und Geschwindigkeit mit den großen Ozeandampfern konkurrieren. Als sich die USA schließlich weigerten, dem „NS-Regime“ das benötigte Helium zu liefern, wurden die Gaszellen wieder mit Wasserstoff gefüllt. Im Mai 1936 startete die „Hindenburg“ zu ihrer ersten Atlantiküberquerung. Doch schon ein Jahr darauf ging die Ära der Zeppeline zu Ende: Am 6. Mai 1937, kurz vor der Landung in Lakehurst bei New York, fing die „Hindenburg“ Feuer - 35 Menschen kamen in den Flammen ums Leben, wenig später wurde der Luftschiffverkehr eingestellt. Das 1938 gebaute LZ 130 „Graf Zeppelin II“ absolvierte nur noch wenige Probefahrten und wurde 1940 mit dem LZ 127 abgewrackt.

[www.uni-konstanz.de/FuF/Philo/Geschichte/Zeppelin/bio.htm
www.dhm.de/lemo/html/biografien/ZeppelinFerdinand/
www.dhm.de/lemo/html/weimar/alltag/zeppeline/]

Siehe auch:

PK 2000-5 Baumgärtner, Gekrönte Häupter auf Pressglas; Auszug aus Baumgärtner 1981
PK 2000-5 SG, Gekrönte Häupter auf Pressglas (und andere Prominente)
Andenken-Gläser zum Kriegsbeginn 1914