

Zur Geschichte der Zeppelinstraße

Nationale Begeisterung, Schrecken, Erleichterung und Ernüchterung

Ferdinand Graf von Zeppelin (1838-1917) hatte sich seit dem Jahr 1891 dem Luftschiffbau gewidmet und 1900 das nach ihm benannte lenkbare Starrluftschiff LZ 1 (= „Luftschiff Zeppelin 1“) über dem Bodensee aufsteigen lassen. Von der Fachwelt und der breiten Öffentlichkeit waren seine Ideen überwiegend abgelehnt und verspottet worden. Kaiser Wilhelm II. (1859-1941) hatte den Grafen sogar als den „Dümmsten aller Süddeutschen“ bezeichnet, musste ihm allerdings 1901 den Roten Adlerorden I. Klasse verleihen, weil er Zeppelins wachsende Popularität und sichtbaren Erfolge doch nicht ignorieren konnte.

Der Zeppelin über München

Am 31. März 1909 telegraphierte der Korrespondent der „Münchner Neuesten Nachrichten“ (MNN) aus Friedrichshafen in die Haupt- und Residenzstadt des Königreiches Bayern: „Das Reichsluftschiff liegt zur Abfahrt nach München bereit. Für Donnerstag Früh 3.00 Uhr ist die Abfahrt festgesetzt.“ Unter Graf Zeppelins Leitung war die Ankunft in München mit fünfzehn Fluggästen am Donnerstag, dem 1. April, für 9.00 Uhr geplant, und die erste Station dieser „Fernfahrt“ sollte die Theresienwiese sein, über der Graf Zeppelin einige Flugmanöver absolvieren wollte. Anschließend wollte man auf dem Exerziergelände des Oberwiesenfeldes landen und von dort gegen 11.30 Uhr den Rückflug antreten. Bereits im Vorfeld spielten sich Szenen nationaler Begeisterung ab, wie man sie vorher noch nicht erlebt hatte. Die ersten Zuschauer traf man schon gegen 5.45 Uhr vor der Bavaria an, und bald schwoll die Menge auf über hunderttausend Menschen an, unter ihnen auch Prinzregent Luitpold und der königliche Hof, die es sich auf Stühlen bequem machten. Aber erst als die königlichen Hoheiten eintrafen, waren sich viele Schaulustige sicher, keinem Aprilscherz aufgesessen zu sein. Die MNN schrieben am nächsten Tag: „Mit der vorrückenden Zeit begann sich alles nach der Theresienwiese und nach Oberwiesenfeld zu in Bewegung zu setzen. Bald

waren die Straßenbahnwagen voll besetzt und konnten verzweifelte Passagiere am Bahnhof nicht mehr aufnehmen. Es mussten viele Hunderte zu Fuß wandern und besonders die Bayerstraße bot ein Bild wie sonst höchstens am Oktoberfesthauptsonntag.“ Die Fenster in den oberen Stockwerken waren dicht an dicht besetzt, und einen noch besseren Blick erhofften sich viele auf den Hausdächern. Auch drängten sich die Schaulustigen auf den Kirchtürmen wie auf dem der Frauenkirche, wo zweihundert Menschen dem Ereignis harreten, und insbesondere auf der Sankt-Pauls-Kirche, von wo sich ein phänomenaler Ausblick erwarten ließ. Der Stadtrat hingegen – bis 1918 Magistrat geheißten – versammelte sich exklusiv auf dem Rathausurm. An den Schulen fand an diesem Wochentag kein Unterricht statt, damit die Schüler dem Spektakel beiwohnen konnten, und findige Gastwirte hatten eine Zeppelin-Weißwurst erfunden, die zwar genauso aussah wie die normale Weißwurst, sich aber lediglich durch ihren Namen von diesen unterschied.

Tatsächlich tauchte der Zeppelin wie geplant und pünktlich um 9.08 Uhr über der Theresienwiese auf, schwebte majestätisch in einhundert Metern Höhe über dem ausgedehnten Areal und vollführte einige Flugmanöver. Die MNN berichteten am Folgetag: „Jubelnde Begeisterung hat den Grafen empfangen. Das war ein Tag heute, der der Geschichte Münchens angehört und der wohl kaum mit dem zu vergleichen sein wird, an dem München zum ersten Male den Pfiff einer Lokomotive hörte [am 1. September 1839, d.V.]. Den Jungen wird er eine Erinnerung für das Leben sein und die Alten werden sich glücklich schätzen, den unermesslichen Fortschritt in der Entwicklung des Verkehrswesens miterlebt zu haben. Da hörte man nichts von den ängstlichen, aus der Unwissenheit geborenen Zweifeln, die vor siebzig Jahren in der Lokomotive das Werk des Bösen sahen.“ Weiter jubelte das Blatt: „(...) ein Bild des kühnen, vorwärts und aufwärts drängenden Men-

schengeistes über die dunklen, widerstrebenden Gewalten der Natur!“

Widrige Winde

Das Wetter hatte sich bereits in Friedrichshafen verschlechtert und den Abflug in Frage gestellt; dennoch hatte sich Graf Zeppelin zum Abflug entschlossen. In München schließlich gewannen die beschworenen dunklen und widerstrebenden Naturgewalten die Oberhand. Die MNN hatten nämlich beobachtet: „Die Motore arbeiten mit voller Kraft und die Luftschrauben drehen sich so schnell, dass das Auge nur undeutlich ihre Arbeit wahrnimmt. Die Motoren arbeiten bereits mit der höchsten Tourenzahl, um gegen den immer stärker werdenden Sturm anzukämpfen.“ Anstatt zum Oberwiesenfeld weiterzufliegen, wurde der Zeppelin zuerst nach Nordosten, nach Osten und anschließend weiter nach Nordosten abgetrieben. Entsetzen und Schrecken erfasste die Menge, waren in der nahen Vergangenheit doch schon zwei Luftschiffe durch widriges Wetter beschädigt und sogar zerstört worden. Eine Katastrophe nationalen Ausmaßes schien ihren unaufhaltsamen Gang zu nehmen.

Um 10.00 Uhr schwebte das Luftschiff bereits über Ismaning. Mannschaften der königlich-bayerischen Luftschiffer wurden mit der Bahn dorthin in Bewegung gesetzt, um bei einer Notlandung zur Stelle zu sein, und desgleichen ritten die Schweren Reiter im Eiltempo in dieselbe Richtung. Sicherheitshalber brachen Truppen vom Ostbahnhof aus in Richtung Markt Schwaben auf, kehrten jedoch bald unverrichteter Dinge wieder zurück. Als der Zeppelin in Richtung Freising getrieben wurde, ersuchte das Oberkommando der Luftschiffer die Mitglieder des elitären Bayerischen Automobilklubs, zusammen mit sechzig Soldaten dorthin zu rasen und sich auf eine Notlandung vorzubereiten.

Schließlich setzte das Luftschiff wider Erwarten sanft im Loichinger Moos zwischen Dingolfing und Wörth an der Isar

auf dem Boden auf. Die Mitglieder des Bayerischen Automobilklubs hatte die Verfolgung erfolgreich weitergeführt, so dass die Landung problemlos vonstatten ging und die Besatzung die Bewunderung der völlig überraschten Landbevölkerung genießen konnte. Nach einer Nacht im Dorfwirtshaus trat man schließlich am 2. April den Flug zurück in Richtung Oberwiesenfeld an. Dort hatten Sanitäter bereits mehrere Zelte mit dem aufgenähten Roten Kreuz aufgestellt, um die erwartungsfreudigen Menschenmassen im Notfall versorgen zu können; außerdem war ein Areal von vier Kilometern Durchmesser vom Militär angesperrt worden. Auch fand sich der königliche Hof wieder ein, und gegen 12.15 Uhr erschien der Zeppelin am Horizont und landete: „Der Anblick des zur Erde sich herabsenkenden Kolosses ist überwältigend.“ Der Prinzregent lud Graf Zeppelin und seine Mitflieger zum Essen ein, und gegen 15.00 Uhr setzen diese zum Rückflug nach Friedrichshafen an.

Exzesse des Militärs

Die allgemeine Erleichterung über das doch noch glückliche Ende der Irrfahrt wich allerdings einer herben Ernüchterung. Einige Offiziere verloren angesichts der Menschenmenge die Nerven, als diese nach der Landung die Absperren durchbrach und auf das Luftschiff zu stürmte. Die Schwere Reiter erhielten den Befehl, in die Menge hineinzureiten und sie zurückzutreiben. Mit gezogenen Lanzen verfolgten die Reiter die Fliehenden, es entstand ein Durcheinander von Pferden und entsetzt umherspringenden Menschen, von denen etliche niedergeworfen wurden und bewusstlos liegen blieben. Einige krochen unter das Luftschiff und suchten dort Schutz vor den Hufen der Pferde. So endete die nationale Feier mit einer Ernüchterung derjenigen, die gerade wegen ihrer nationalen Begeiste-

rung auf das Oberwiesenfeld gekommen waren.

Heute

Noch an jenem denkwürdigen 2. April 1909 ließ die Stadtverwaltung am östlichen Ufer des Hinterbrühler Sees in Thalkirchen eine Zeppelin-Eiche pflanzen. Am 6. Mai 1909 ernannte der Magistrat den Grafen Zeppelin zum Ehrenbürger Münchens. In der Urkunde heißt es in einem einzigen, verschlungenen und nicht enden wollenden Satz: „Seiner Exzellenz, dem Herrn General der Kavallerie Dr. Ing. Grafen Ferdinand von Zeppelin, dem heldenmütigen und unverzagten Pionier des Fortschritts, der sich in größter Hingebung der Lösung eines die erleuchtetsten Geister aller Zeiten beschäftigenden Problems gewidmet und hierbei durch Erfindung des lenkbaren Luftschiffes ungeahnte Erfolge erzielt hat, haben zur dauerhaften Erinnerung an seine ruhmreiche Fahrt nach München am ersten und zweiten April 1909, in Würdigung seiner unvergänglichen Verdienste um die Mehrung der kulturellen Güter der Menschheit wie um die Förderung des Ansehens und der nationalen Wohlfahrt des deutschen Volkes die beiden Gemeindegremien einstimmig gefassten Beschlüssen das Ehrenbürgerrecht verliehen.“

Am 9. September 1909 schließlich beschloss der Magistrat die Umbenennung des nördlichen Teils der Entenbachstraße von der Ohlmüller- bis zur Zweibrückenstraße in Zeppelinstraße. Zur Begründung heißt es in den Unterlagen lediglich: „In Anbetracht der Nähe des Neubaus des Deutschen Museums“. Die Allerhöchste Genehmigung durch das Königliche Innenministerium erfolgte am 4. November 1909, so dass der neue Straßename mit dem 1. Januar 1910 wirksam werden konnte. Die offizielle Erklärung lautet seitdem: „General Dr. Ferdinand Graf von

Benedikt Weyerer

Jahrgang 1951, studierte Englisch und Geschichte für das Lehramt an Gymnasien. Nach Ende seiner Ausbildung begann die Arbeitslosigkeit und er machte 1981 den Taxischein. Seitdem ist er im Gewerbe aktiv, arbeitet aber seit langem auch halbtags in der Hausaufgabenbetreuung für Gymnasiasten. Sein besonderes Interesse gilt der Historie und er hat inzwischen vier Bücher und eine Vielzahl von Zeitungsartikeln und Beiträgen in Publikationen zur Geschichte Münchens verfasst und veröffentlicht.



Zeppelin, Ehrenbürger Münchens, geboren 8.3.1838 in Konstanz, gestorben 8.3.1917 in Berlin-Charlottenburg, lenkte sein Luftschiff am 1.4.1909 zum ersten Mal nach München.“ Das Deutsche Museum ist bekanntlich eine Sammlung von technischen Meisterwerken, und damit passt die benachbarte Zeppelinstraße geografisch und thematisch gut hierhin. Im Deutschen Museum selber hängt ein 1910 entstandenes Kolossalgemälde des Malers Zeno Diemer (1867–1939, Zeno-Diemer-Straße vom 14. Januar 1947) mit dem Titel „Zeppelins Landung in München. Erste Zielfahrt am 2. April 1909“.

Übrigens: Die Automarke Opel führte bis ins Jahr 1964 einen Zeppelin als Symbol für ihren technischen Fortschritt im Emblem. Erst seitdem existiert der heute bekannte Blitz. (BW)

WERBUNG OHNE UMWEGE!

- ÜBER 25 MILLIONEN FAHRGÄSTE PRO JAHR
- STELLFLÄCHEN AN MÜNCHENS LUKRATIVSTEN PLÄTZEN
- MIT TAXIWERBUNG AUF DEM KÜRZESTEM WEG ZUM STADTGESPRÄCH

WIR BRINGEN IHRE WERBUNG DIREKT ZUM KUNDEN!

Information und Beratung: Taxi-München eG
Ansprechpartner: Frau Reich, Telefon: (0 89) 21 61-373, E-Mail: reich@taxi-muenchen.de