Standortmarketing trifft Nazi-Propaganda

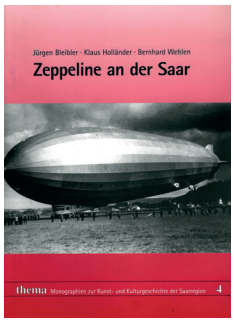
Der 25. Juni 1933 war ein großer Tag für Saarbrücken und für das Saargebiet. Vor 90 Jahren landete der Zeppelin LZ 127 auf den St. Arnualer Wiesen. Bis zu 100.000 Zuschauer wollten sich das nicht entgehen lassen. Ein ganztägiges Programm mit Rundflügen und Luftakrobatik bildete den Rahmen für das Top-Ereignis. 1.200 Helferinnen und Helfer waren im Einsatz. Der Bahnhof Brebach war die Schlüsselstelle für alle, die nicht über die Straße kamen. Anders als heute trennte aber die Saar den Stadtteil Brebach von den Daarler Wiesen. Und so wurde extra eine Notbrücke gebaut.

Organisiert hatte das Ganze der Verkehrsverein. Dessen Motivation war das Standortmarketing, aber das Spektakel war auch eine Propagandaveranstaltung im herannahenden Abstimmungskampf.

„Deutscher Mut und Opferwille“

„Höher schlagen die Herzen einer Bevölkerung, die bei dem Besuch des deutschen Luftriesen mehr empfindet als die Bewunderung vor einer technischen Großtat [...] hervorgegangen aus dem technischen Können deutscher Ingenieure, aus deutschem Fleiß, deutschem Mut und dem Opferwillen des deutschen Volkes. Nein – wenn der silberne Leib des Luftschiffes

„Graf Zeppelin“ über dem Flughafen St. Arnual. Postkarte von 1933, gemeinfrei.



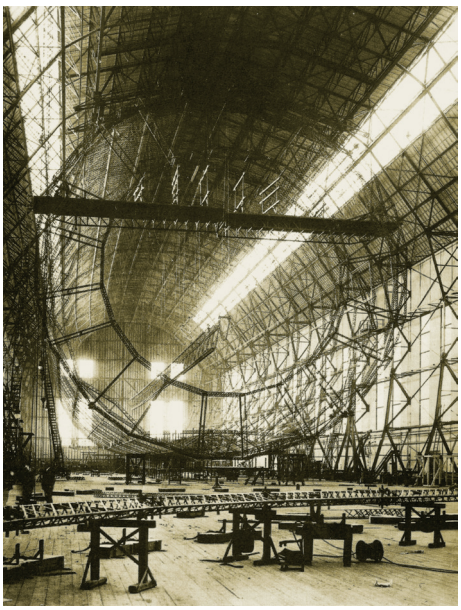
Als Quelle für diesen Text diente unter anderem: Bleibler/Holländer/Wehlen: „Zeppeline an der Saar“, Walsheim 1998.

45+25

Der LZ 127 war knapp 237 m lang und etwa 30 m breit. Im Durchschnitt waren 45 Besatzungsmitglieder und maximal 25 Passagiere an Bord. Bei der Jungfernfahrt 1928 war er das weltweit größte Luftfahrzeug.

>>>

Montage des gewaltigen Gerippes für den LZ 127. Bundesarchiv.



Am Sonntagmorgen herrschte in den Saarwiesen gute Sicht.

sich morgen auf die grüne Fläche des St. Arnualer Flugplatzes senken wird, dann werden wir ihn grüßen als Boten unseres Mutterlandes, das in den schicksalsschweren Stunden seines Daseinskampfes uns mit ihm Zeugnis gibt seiner Treue zu dem kleinen, umdrohten Land an der Saar.“ So stand es seinerzeit in der Saarbrücker Zeitung.

Keine Fahnen, keine Hymne!

Die Regierungskommission des Saargebiets, die laut Völkerbundsmandat auf politische Neutralität zu achten hatte, wusste sehr genau, um was es den Nazis bei der Aktion ging. Zweimal hatte sie eine Zeppelin-Landung auf dem Flugfeld St. Arnual abgelehnt, dann aber doch zugestimmt. Die Gründe sind bis heute unklar. Als Bedingung blieb lediglich: Keine Fahnen, keine Parteisymbole und Abzeichen, keine Hymne! Nicht alle hielten sich allerdings daran.

Es gab gab zwar die Parole der Regierungskommission, keine Nazisymbole zu zeigen; die von OB Neikes rekrutierten Blumenmädchen trugen an ihren Sträußen aber unverkennbar Hakenkreuz-Schleifchen.
Sammlung Hans-Jürgen Hartmann.

Das Flugfeld hinter der Stiftskirche hatte eine Start- und Landebahn von 1,4 Kilometern Länge. Schon ab 1911 gab es dort „Saarbrücker Flugtage“, im Krieg wurde das Areal militärisch genutzt, ab 1928 offiziell als Verkehrsflugplatz. Es gab Flüge Richtung Paris, Frankfurt, Berlin – später auch Köln, Stuttgart, und München.

Am Sonntagmorgen des 25. Juni herrschte in den Saarwiesen gute Sicht. Das Publikum nahm die silberne Zigarre mit der Aufschrift „Graf Zeppelin“ gegen 8 Uhr schon von weitem wahr. Das Luftschiff fuhr in etwa 300 Metern Höhe aus Richtung Blieskastel heran, wollte landen, was aber erst nach einer Sicherheitsschleife gelang. Die Haltemannschaft packte zu – darunter viele Turner des Stadtteils – und fixierte das Gefährt.

Ein Zoodirektor mit Affe

Es gibt alte Aufnahmen, auf denen das Empfangskomitee zu sehen ist. Ganz vorn die Blumenmädchen in Weiß, sie tragen Sträuße mit Hakenkreuzschleifchen, was ja eigentlich verboten war. Viel Uniform ist zu sehen, und zwischendrin der Saarbrücker Zoodirektor mit einem Affen auf der Schulter.

Oberbürgermeister Hans Neikes strebte eilig zur Gondel des Glanzstücks und begrüßte hochoffiziell den Kommandanten Hugo Eckener, seine Crew und die zwei Dutzend Passagiere – gut betuchte Saarländer. Diese hatten Tickets für 160 Reichsmark gekauft, das entspricht nach der Kaufkraft heute etwa 750 Euro. Am Vortag waren sie per Bus zum Start nach Friedrichshafen gefahren. Den Rückweg von 402 Kilometern verbrachten sie an Bord des Luftschiffs. Sie waren vier Stunden und 19 Minuten unterwegs.

Jetzt drängten von allen Seiten die Neugierigen heran. 200 teils berittene Landjäger hatten Mühe, für Ordnung zu sorgen. Alle wollten möglichst nah an den LZ 127 heran. *Graf Zeppelin* (nach dem Pionier der Luftfahrtttechnik benannt) war ein Prestigeobjekt mit einem Gasvolumen von mehr als 100.000 Kubikmetern. Das Luftschiff wurde von fünf Verbrennermotoren („Maybach“) mit jeweils 570 PS an-

Nach 20 Minuten hob *Graf Zeppelin* wieder ab zu einer Rundfahrt, die bis nach Dortmund und Kassel führte.

Was ist aus dem legendären LZ 127 geworden?

1937 gab es das verheerende Unglück des Schwesterluftschiffs „Hindenburg“ (Wasserstoffexplosion in Lakehurst). Die Reederei entschied, vorerst keine Passagierfahrten mehr anzubieten.
LZ 127 wurde „außer Dienst gestellt“. Im Krieg wurde dann dringend Aluminium für die Rüstungsindustrie gebraucht, der Gigant wurde kleingemacht und verschrottet.

getrieben und konnte bis zu 130 km/h erreichen. Das Fahrzeug legte in den neun Jahren seiner aktiven Zeit knapp 1,7 Millionen Kilometer zurück. Es war im Orient, am Polarkreis und in Südamerika, überstand eine „Weltfahrt“ (unter anderem über Tokio und Los Angeles), überquerte 139-mal den Atlantik. Die längste Strecke ohne Zwischenlandung lag bei mehr als 6.000 Kilometern.

Bartholomäus Koßmann wird den Kopf geschüttelt haben

Auf den Daarler Wiesen herrschte Euphorie. Die Saarzeitung beschrieb es später so: „Gerade wir vom Vaterland abgetrennten Saarländer empfinden es jeweils mit besonderer Genugtuung, wenn wir von Großtaten und Erfolgen deutschen Geistes hören, und im Angesicht dieses Giganten [...] fühlen wir ein neues Hoffen in uns lebendig und groß werden, dass unser Volk aus seinem Elend und seiner Erniedrigung, in die rachsüchtige Feinde es hinabstießen, doch wieder und trotz allem sich erheben und den Platz in der Welt einnehmen wird, der ihm auf Grund seiner Leistungen gebührt.“ Auch Kommandant Eckener – nicht nur „im Reich“ eine Berühmtheit – gab ein pathetisches Statement ab. Er war kein Nazi, aber zur Saar-Abstimmung hatte er eine klare Meinung. In der Saarzeitung wird seine Ansprache folgendermaßen wiedergegeben: „Die Saarländer seien […] keine Auslandsdeutschen. Sie seien nur aus dem deutschen Staatsverband dispensiert worden. Nur noch für kurze Zeit. Und dann rufe er der Saarbevölkerung den Gruß des deutschen Vaterlandes zu mit dem Wunsch, dass ihr Land jetzt und später im deutschen Vaterlande blühe und gedeihe.“ Im Publikum stand da übrigens auch Bartholomäus Koßmann, der Saar-Vertreter in der Regierungskommission. Er wird den Kopf geschüttelt haben.

Den Nazis kam solche Propaganda gerade recht. Die Luftfahrterfolge wurden ihnen in der Öffentlichkeit voll zugerechnet, obwohl die Zeppeline ja eine Entwicklung der Weimarer Republik waren.

20 Minuten blieb *Graf Zeppelin* auf Saarbrücker Boden, dann hob er wieder ab zu einer zehnstündigen Rundfahrt, die bis nach Dortmund und Kassel führte. Um 18.30 Uhr landete er erneut, setzte seine Passagiere ab, startete nach 20 Minuten noch einmal – diesmal mit Kurs auf den Heimathafen am Bodensee.

Glasfenster von Richard und Otto Linnemann. Zu sehen im „Ratskeller“ Saarbrücken. 1909 gab es die erste Begegnung der Saarbrücker mit einem Luftschiff. Die Szene ist hier künstlerisch verarbeitet. Mit freundlicher Genehmigung von Peter Habermann.