

# Archiv und Wirtschaft

**Zeitschrift für das Archivwesen  
der Wirtschaft**

48. Jahrgang · 2015 · Heft 1



Herausgegeben von der  
**VEREINIGUNG DEUTSCHER WIRTSCHAFTSARCHIVARE E.V.**

## Der Graf und die Stadt oder Die Bedeutung Zeppelins für Friedrichshafen

In der Zeppelin-Stadt Friedrichshafen hat das Gedenken an den berühmten Luftschiff-Grafen Ferdinand von Zeppelin lange Tradition und wird bis heute rege gepflegt. So wurde jüngst sein 175. Geburtstag von der Stadt und acht Unternehmen, die ihr Entstehen auf ihn zurückführen, mit einem großen Bürgerfest gefeiert. Auch sonst ist unverkennbar, dass sich Friedrichshafen als Zeppelin-Stadt versteht. Es gibt hier nicht nur ein Graf Zeppelin-Haus, eine Zeppelinstraße und einen Graf Zeppelin-Platz, sondern mit dem Zeppelindorf, einer 1914 für die Mitarbeiter der Zeppelinbetriebe gegründeten Siedlung, sogar ein ganzes Stadtviertel mit seinem Namen. Das Abitur kann man am Graf Zeppelin-Gymnasium erlangen und anschließend ein Studium an der Zeppelin-Universität absolvieren. Feriengäste können im Hotel Zeppelin übernachten, eine Bodenseefahrt auf dem Passagierschiff MS Graf Zeppelin machen oder bei einem Rundflug im Zeppelin NT (= Neue Technologie) die Stadt und die Region von oben genießen. Beim Stadtspaziergang kommt man am Zeppelin-Denkmal und am Zeppelin-Brunnen vorbei, und als passendes Urlaubsmitbringsel werden Zeppelinpralinen, Zeppelinwein, Zeppelinbier oder Zeppelintee angeboten.

Dass sich Friedrichshafen so sehr mit Zeppelin identifiziert, hat seinen guten Grund: Die Unternehmen, die aus Graf Zeppelins Luftschiffbau hervorgegangen sind, haben den Wandel Friedrichshafens zu einem der wichtigsten Industriestandorte in Süddeutschland in Gang gebracht und bilden bis heute die Grundlage für den Wohlstand der Stadt. Ein Glücksfall für Friedrichshafen, der der Stadt zusätzliche Einnahmen verschafft, ist die 1908 ins Leben gerufene Zeppelin-Stiftung, die nach dem Zweiten Weltkrieg in die Hände der Stadt überging. Heute befinden sich zwei weltweit agierende Unternehmen im Besitz der Stiftung (und damit der Stadt Friedrichshafen): die ZF Friedrichshafen AG und der Zeppelin-Konzern mit der ebenfalls 1908 gegründeten Luftschiffbau Zeppelin GmbH, die die

verschiedenen Unternehmen der Zeppelin-Gruppe als Holding zusammenhält. Mit den Geldern, die der Stiftung auf diese Weise zufließen, fördert die Stadt soziale, wissenschaftliche oder kulturelle Zwecke.

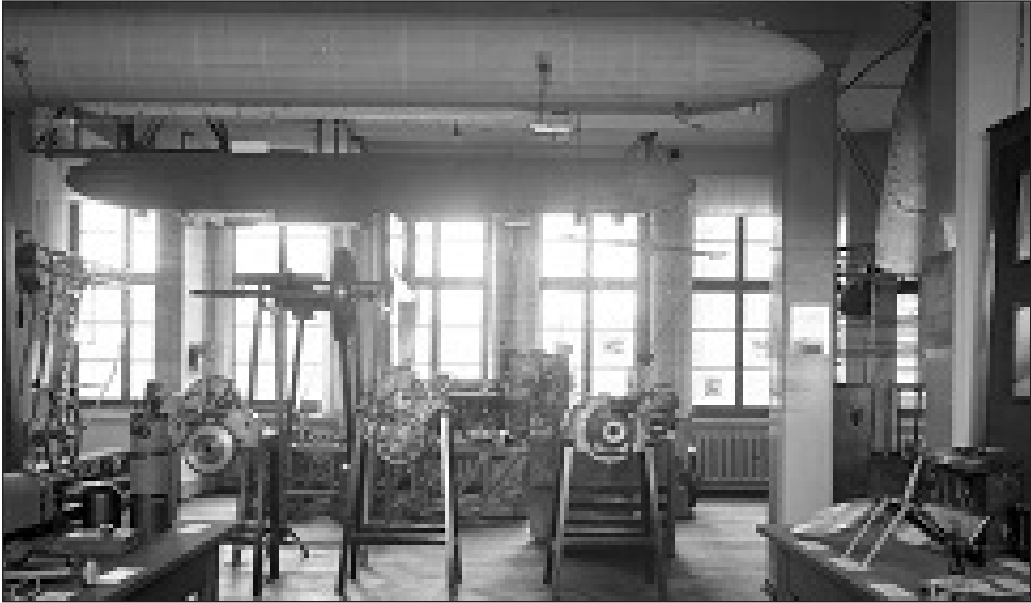
Zentraler Ort der Erinnerung an den Grafen und sein Unternehmen ist jedoch das Zeppelin-Museum, das sich seit 1996 im ehemaligen Hafenbahnhof befindet und mit Geldern der Zeppelin-Stiftung gefördert wird. Im selben Jahr wurde auch das Unternehmensarchiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH (im folgenden Zeppelin-Archiv) in den Hafenbahnhof verlagert, um die Sammlungsbestände von Museum und Archiv räumlich zu vereinigen und auf diese Weise eine zentrale Forschungseinrichtung zur Geschichte und Technik des Zeppelinschen Starrluftschiffbaus und der damit verbundenen Unternehmen zu schaffen.

Die Vereinigung der beiden Institutionen unter einem Dach, jedoch unter Beibehaltung unterschiedlicher Trägerschaft, hat eine längere Vorgeschichte, die eng mit der Geschichte des Zeppelin-Konzerns verknüpft ist.<sup>1</sup>

## Zeppelin-Museum und Zeppelin-Archiv bis 1945

Schon 1913, anlässlich des 75. Geburtstages von Graf Zeppelin, wurde beschlossen ein Zeppelin-Museum in Friedrichshafen einzurichten.<sup>2</sup> Der Erste Weltkrieg verhinderte dieses Vorhaben jedoch. Nach dem Krieg griff die Luftschiffbau Zeppelin GmbH diese Pläne wieder auf und eröffnete um 1923 in einem Raum im Verwaltungsgebäude der Luftschiff-Werft das erste Zeppelin-Museum in Friedrichshafen. Dieses Museum stellte allerdings nicht nur die Geschichte und die technische Entwicklung der Zeppelinluftschiffe bis Anfang der 1920er Jahre dar, sondern präsentierte auch die Produkte der Tochterunternehmen des Zeppelin-Konzerns.

Hintergrund für die Gründung und die inhaltliche Ausrichtung des Museums war die wirtschaftlich schwierige Situation, in der sich das Gesamtunternehmen Anfang der 1920er Jahre befand: Der Luftschiffbau in Friedrichshafen hatte in den Jahren



**Blick in das erste Zeppelin-Museum im Verwaltungsgebäude der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, eröffnet um 1923 (Quelle: Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Friedrichshafen)**

vor und während des Ersten Weltkrieges eine weitreichende industrielle Entwicklung auf dem Gebiet der Motoren, Getriebe und Flugzeuge ausgelöst. Bis 1918 war unter dem Dach der Zeppelin-Stiftung als Holding und der Luftschiffbau Zeppelin GmbH als zentralem Unternehmen ein weitverzweigter Konzern mit Luftschiff- und Flugzeugherstellern wie die Zeppelinwerke Staaken und Dornier sowie Zulieferanten wie Maybach Motorenbau und Zahnradfabrik Friedrichshafen entstanden, der vollkommen auf die Luftfahrtindustrie ausgerichtet war. Nach Inkrafttreten des Versailler Friedensvertrags, als Aktivitäten deutscher Unternehmen auf dem Gebiet der Luftfahrt zunächst gänzlich untersagt und dann für längere Zeit stark eingeschränkt wurden, war diese einseitige Ausrichtung nicht mehr möglich. Die einzelnen Konzernunternehmen mussten sich diversifizieren und ihre Produkte auf neuen Märkten wie etwa dem Automobilmarkt absetzen.

Das unternehmenseigene Zeppelin-Museum ist somit als Leistungsschau für die verschiedenen Produkte des Zeppelin-Konzerns zu verstehen, und folglich war es anfangs nur für Geschäftspartner und potentielle Kunden der Friedrichshafener Konzernunternehmen zugänglich.<sup>3</sup> Erst 1925, als

die Luftschiffbau Zeppelin GmbH den Erstaufstieg eines Zeppelin-Luftschiffes 25 Jahre zuvor zum Anlass für ein Firmenjubiläum nahm, wurde das Werksmuseum auch für die Allgemeinheit geöffnet.<sup>4</sup> Konzernchef und Luftschiffkapitän Hugo Eckener nutzte das Jubiläum als Werbeplattform für seine Pläne eines Transatlantikverkehrs mit Zeppelinluftschiffen und initiierte eine deutschlandweite Spendenaktion, die sogenannte Zeppelin-Eckener-Spende, um Geld für den Bau eines neuen Luftschiffes zu sammeln. Auch die Eintrittsgelder für das Museum flossen in diesen Spendenfonds.

Dem Museum gehörte von Anfang an ein Archiv an. Museums- und Archivleiter war Major a. D. Oskar Wilcke, vormals Leiter der Versuchsabteilung der Luftschiffbau Zeppelin GmbH und ein Vertrauter des 1917 verstorbenen Grafen Zeppelin. 1919 wurde er Leiter der Graphischen Abteilung, zu der das Fotoarchiv sowie das Zeppelin-Museum und das Zeppelin-Archiv gehörten. Für das neue Firmenmuseum trug er Exponate wie Luftschiffteile, Bordinstrumente, Graphiken, Modelle, Bücher und Archivalien zusammen, und im Hinblick auf die erwähnte 25-Jahrfeier sammelte Wilcke Film- und Fotomaterial zur Zeppelin-Geschichte, mit

dem zwei heute noch erhaltene Filme produziert wurden.<sup>5</sup> Auch der schriftliche Nachlass des Grafen Zeppelin wurde von ihm erstmals geordnet und 1925 in einem 208 Seiten umfassenden „Gesamtverzeichnis über das Zeppelin-Archiv“ erfasst. Diese damals zusammengetragenen und in den folgenden Jahren ergänzten Sammlungen und Archivalien bilden bis heute den Kernbestand von Museum und Archiv, soweit sie Krieg und Verlagerungen überstanden haben.

1938 wurde ein eigenes Museumsgebäude gleich neben der Außenpforte des Werksgeländes der Luftschiffwerft gebaut. Anlass für diesen Museumsbau, der unter der Federführung des Deutschen Museums in München umgesetzt wurde, war der 100. Geburtstag des Grafen Zeppelin. Am 8. Juli, seinem Geburtstag, wurde als Hauptakt der Jubiläumsfeierlichkeiten das Museum mit nationalsozialistischem Pomp unter Beisein lokaler Prominenz sowie einiger ausländischer Gäste eröffnet. Mit Hilfe des schriftlichen Nachlasses im Archiv veröffentlichte Konzernchef Hugo Eckener zudem eine Biographie über den Firmengründer.

Erneut versuchte Eckener das anstehende Jubiläum für seine Zwecke zu nutzen und Werbung für den Passagierverkehr mit Luftschiffen zu machen. Dieser hatte nach dem Unglück der „Hindenburg“, die ein Jahr zuvor bei der Landung im amerikanischen Lakehurst verbrannt war, eingestellt werden müssen, da ein Passagierverkehr mit wasserstoffgefüllten Luftschiffen nicht mehr zulässig war. Die Zeppelin-Werft stand nun in Verhandlungen mit den USA wegen Heliumlieferungen für ein neues Luftschiff vom Typ „Hindenburg“, das im Sommer 1938 auf der Friedrichshafener Werft seiner Fertig-

stellung entgegenging. Letzten Endes wurden die Heliumlieferungen von den USA jedoch abgelehnt, so dass eine Wiederaufnahme des Passagierverkehrs mit Zeppelin nicht mehr möglich war. Das neue Luftschiff, LZ 130 „Graf Zeppelin“, wurde zwar im September 1938 noch in Dienst gestellt, da es nun aber erneut eine Wasserstoff-Füllung erhielt und somit nicht mehr für Passagierfahrten

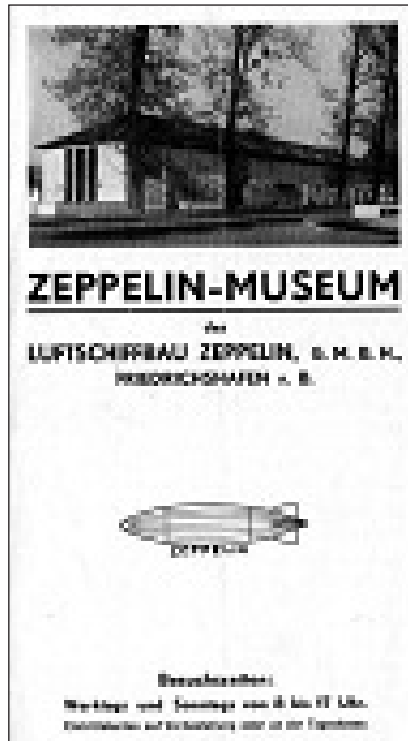
eingesetzt werden konnte, absolvierte es nur noch einige Propaganda- und Erprobungsfahrten und wurde nach Beginn des Zweiten Weltkrieges abgewrackt.<sup>6</sup>

Im Zweiten Weltkrieg wurde Friedrichshafen durch insgesamt elf Luftangriffe nahezu völlig zerstört, denn die Bodenseestadt hatte sich in der NS-Zeit zu einem wichtigen Zentrum der Rüstungsproduktion entwickelt. Zahnradfabrik Friedrichshafen und Maybach Motorenbau lieferten Getriebe und Motoren für Panzer und Wehrmachtsfahrzeuge, Dornier baute Flugzeuge und Luftschiffbau Zeppelin stellte Radargeräte her und fertigte Leichtmetallteile für Hitlers „Wunderwaffe V2“.

Die zunehmenden Zerstörungen der Industrieanlagen durch die Bombenangriffe führten zu umfangreichen

Verlagerungen von Produktionsabteilungen in den ganzen süddeutschen Raum und schließlich in unterirdische Stollenanlagen.<sup>7</sup>

Auch die Bestände des Zeppelin-Museums und des Zeppelin-Archivs wurden zum Schutz vor den Bomben an verschiedene Orte im Umland ausgelagert. Das Archiv wurde bei Kriegsausbruch ins Schloss Waldsee in die Obhut des Württembergischen Staatsarchivs übergeben. Die Verlagerungsorte der musealen Sammlung sind im Einzelnen nicht bekannt. Nach dem Krieg wurden die Museums-



**Werbefroschüre (Ausschnitt) des zweiten Zeppelin-Museums, eröffnet 1938 (Quelle: Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Friedrichshafen)**

bestände zu großen Teilen von der französischen Besatzungsmacht beschlagnahmt und nach Frankreich mitgenommen, während die Archivalien noch rechtzeitig sichergestellt werden konnten und wieder nach Friedrichshafen gebracht wurden. Das Museumsgebäude selbst wurde bei einem der Bombenangriffe zerstört und nach dem Krieg nicht wieder aufgebaut.



**Das zerstörte Museumsgebäude, 1945 (Quelle: Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Friedrichshafen)**

### **Das Zeppelin-Museum nach 1945**

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Zeppelin-Konzern in seiner bis dahin bestehenden Form aufgelöst und das Vermögen der Zeppelin-Stiftung, das vor allem in Industriebeteiligungen bestand, auf die Stadt Friedrichshafen übertragen. Jetzt war

Krieg zerstört worden war. In diesem neuen, kunstgeschichtlich ausgerichteten Bodensee-Museum wurde 1960 im Dachgeschoss eine Zeppelin-Abteilung eröffnet. Möglich geworden war dies, nachdem ein Jahr zuvor ein großer Teil der Sammlungsbestände des ehemaligen Zeppelin-Museums der



**Die Zeppelin-Abteilung im Städtischen Bodensee-Museum (Quelle: Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Friedrichshafen)**

es an der Stadt, das Gedenken an den Stifter zu wahren. Diese hatte 1957 in einem Seitenflügel des Rathauses ein neues Museum eröffnet, nachdem das alte Bodensee-Museum, das 1927 in den Besitz der Stadt übergegangen war, mit allen Beständen im

Luftschiffbau Zeppelin GmbH von den französischen Behörden wieder zurückgegeben worden waren. Die Exponate aus dem früheren Firmenmuseum wurden nun in der Zeppelin-Abteilung des Städtischen Bodensee-Museums präsentiert und durch neue Modelle und zusätzliche Ankäufe durch die Stadt ergänzt. Die inhaltliche Ausgestaltung und den Bau neuer Modelle übernahmen Mitarbeiter der Zeppelinwerke.

Die Zeppelin-Abteilung wurde schnell zur eigentlichen Attraktion des Museums, das zuletzt rund 100 000 Besucher pro Jahr zählte. Als der Raum im Dachgeschoss des Rathauses den wachsenden Ansprüchen nicht mehr genügte, gründete sich 1982 ein Förderverein, der es sich zum Ziel setzte, wie vormalig wieder ein eigenes Zeppelin-Museum einzurichten und hierfür neue Exponate zu sammeln.<sup>8</sup> Mit dem Hafengebäude, der 1988 zum Verkauf stand und den die Stadt erwarb, war ein geeignetes Gebäude

gefunden worden, und man konnte an die Planung des neuen Museums gehen. Der Kompromiss bestand allerdings darin, dass nicht nur die Zeppelin-Abteilung, sondern auch die Kunstsammlung in das neue Gebäude umzog. 1993 wurde das Städtische Bodensee-Museum unter dem Namen Zeppelin Museum Friedrichshafen – Technik und Kunst in eine gemeinnützige GmbH mit Mehrheitsbeteiligung der Stadt umgewandelt. 1996 bezog es den umgebauten Hafengebäude mit rund 4000 qm Ausstellungsfläche, Räumen für die Museumspädagogik und die Verwaltung, Magazin- und Archivräumen, Museumsshop und Restaurant.

### Das Zeppelin-Archiv nach 1945

Während das Zeppelin-Museum nach dem Krieg somit in städtische Trägerschaft übergang, verblieb das Zeppelin-Archiv beim Unternehmen Luftschiffbau Zeppelin. Es führte allerdings lange Zeit ein vergessenes Dasein in verschiedenen, klimatisch ungeeigneten Räumen auf dem Werksgelände.<sup>9</sup> Teile des Graf Zeppelinschen Nachlasses wurden zudem 1948 von der Familie Brandenstein-Zeppelin entnommen und in ihr Privatarchiv auf Schloss Mittelbiberach verbracht. Die meisten Pakete, in die man die Archivalien 1939 zur Auslagerung verpackt hatte, blieben bis in die 1970er Jahre hinein ungeöffnet. Lediglich die Konstruktionspläne der letzten drei Großluftschiffe wurden in den 1960er Jahren gesichtet und auf Mikrofilm kopiert. Damals weckten Machbarkeitsstudien für Luftschiffneubauten wieder das Interesse an den alten Planunterlagen.



Der ehemalige Hafengebäude Friedrichshafen, der heute das Zeppelin-Museum und das Zeppelin-Archiv beherbergt (Quelle: Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Friedrichshafen)

Erst 1975 wurde der Archivbestand eingehender gesichtet. Nach Feststellung des historischen Wertes wurde auf Beschluss der Geschäftsleitung ein Firmenarchiv mit eigens dafür ausgestatteten Räumen eingerichtet, die historischen Bestände aus der Zeit vor 1945 durch Unterlagen zur jüngeren Unternehmensgeschichte ergänzt und nebenamtlich durch einen Firmenmitarbeiter betreut. Das Archiv wurde nun für Publikationen und Ausstellungen im Städtischen Bodensee-Museum oder in den Partnerstädten von Friedrichshafen anlässlich von Zeppelin-Jubiläen genutzt.

In den 1980er Jahren lenkten die Aktivitäten des Fördervereins für ein neues Zeppelin-Museum die Aufmerksamkeit von Zeppelin-Forschern zunehmend auch auf das Firmenarchiv, und so wurde 1989 erstmals ein Historiker eingestellt, der das Zeppelin-Archiv hauptamtlich betreute. Seine Aufgabe bestand darin, die Archiv- und die Sammlungsbestände der Luftschiffbau Zeppelin GmbH zu verzeichnen, Zeppelin-Ausstellungen für das Städtische Museum zu konzipieren und an der inhaltlichen Planung für das neue Zeppelin-Museum mitzuarbeiten. Zudem betreute er auch die Sammlungsbestände des Museums-Fördervereins, die ebenfalls in den Archivräumen auf dem Werftgelände untergebracht waren. Damals stand bereits fest, dass all diese Bestände in geeignete Räumlichkeiten im Hafengebäude verlagert werden sollten.

Als Anfang der 1990er Jahre die Stelle des Museumsleiters neu besetzt wurde, fiel die Wahl auf den bisherigen Unternehmensarchivar. Zusätzlich zu seiner Tätigkeit als Geschäftsführer der Zeppelin Museum Friedrichshafen GmbH behielt er weiterhin einen Dienstvertrag mit der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, der es ermöglichte, das Unternehmensarchiv in seiner Zuständigkeit zu belassen. Zwei wissenschaftliche Mitarbeiter, die übergangsweise bei der Luftschiffbau Zeppelin GmbH angestellt wurden und später in die Museums-GmbH wechselten, kümmerten sich im Hinblick auf den geplanten Umzug in das neue Museum um die weitere Verzeichnung der Bestände.

Die Stelle im Unternehmensarchiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH wurde 1995 neu besetzt, der Umzug in den Hafengebäude erfolgte im Frühjahr 1996.

### **Eine fruchtbare Verbindung. Zeppelin-Archiv und Zeppelin-Museum unter einem Dach**

Mit dem Umzug in den Hafengebäude wurde die bereits bestehende enge Zusammenarbeit zwischen Unternehmensarchiv und Städtischem Museum intensiviert. Der Gedanke, mit der Eröffnung eines neuen Zeppelin-Museums im Hafengebäude auch ein zentrales Zeppelin-Archiv zu schaffen und damit die drei wichtigsten Sammlungen zur Luftschiffgeschichte in Friedrichshafen in einem Gebäude zu vereinigen, ist der entscheidende Vorteil dieser Konstellation, denn die Bestände des Unternehmensarchivs der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, des Städtischen Zeppelin-Museums und des Freundeskreises zur Förderung des Zeppelin-Museums Friedrichshafen e. V. ergänzen sich nicht nur hervorragend, sondern haben im jetzigen Gebäude einen Platz gefunden, der externen wie internen Zeppelin-Forschern die Nutzung der Bestände erleichtert bzw. überhaupt erst ermöglicht. Archiv und Museum bilden heute somit gemeinsam die zentrale Forschungseinrichtung zur Geschichte der Luftschiffahrt und sind in Fachkreisen weltweit bekannt und gefragt.

Ein großer Vorteil für das Archiv ist die zentrale Lage der jetzigen Räumlichkeiten im verkehrstechnisch gut angebundenen Hafengebäude in der Stadtmitte, während es zuvor abseits im Industriegebiet gelegen und nur schwer für potentielle Nutzer erreichbar war. Im Hafengebäude wurden Archivräume eingerichtet, die es ermöglichen, das Archiv öffentlich zugänglich zu machen, während es zuvor nur in Ausnahmefällen von externen Forschern genutzt werden konnte. Den Besucherinnen und Besuchern steht heute ein Lesesaal mit mehreren Arbeitsplätzen zur Verfügung, der für externe Gäste im Rahmen bestimmter Öffnungszeiten zugänglich ist, während der Zugang früher eine umständliche Anmeldung an der Werkspforte und die Abholung des Besuchers durch das Archivper-

sonal erforderlich machte. Zudem gab es nur einen Benutzerplatz in den beengten Archivräumen. Heute können Besucher des Museums, die eine ergänzende Frage zu einzelnen Themen oder ein persönliches Forschungsinteresse haben, genauso problemlos einen Gang ins Archiv anschließen, wie die Archivbenutzer einen Museumsbesuch mit ihrer Archivrecherche verbinden können. Seit der Unterbringung im Museum ist die Zahl der Archivbesucher dementsprechend stark angestiegen.

Die wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Museums haben unabhängig von den Öffnungszeiten jederzeit Zugang zum Lesesaal, in welchem die Fachbibliothek als Freihandbestand aufgestellt wurde. Beim Aufbau der Bibliothek wurden die Buch- und Zeitschriftenbestände des Museums und des Archivs sowie des Fördervereins zusammengefasst und nach Sachgruppen aufgestellt, so dass eine in ihrer Vollständigkeit wohl einmalige Fachbibliothek zur Luftschiffgeschichte entstanden ist, deren Bestände über einen Benutzer-PC recherchiert und direkt am Regal eingesehen werden können.

Auch die Sammlungsbestände der drei Partner, die ebenfalls zusammengefasst und entsprechend der unterschiedlichen konservatorischen Anforderungen in verschiedenen Depoträumen gelagert werden, können über verschiedene Findmittel recherchiert und – sofern es sich um Schriftgut handelt – im Lesesaal des Archivs eingesehen werden. Durch die räumliche Nähe ist der Kontakt zu den Museumskollegen schnell hergestellt, und die Archivbesucher haben auf diese Weise gleichzeitig auch Zugang zur Objektsammlung.

Die Archivalien des Unternehmensarchivs, die jetzt nicht mehr im Benutzerraum, sondern in klimatisierten und gesicherten Räumen lagern und derzeit rund 800 Laufmeter umfassen, können mit Hilfe einer Archivsoftware recherchiert, bestellt und im Lesesaal eingesehen werden. Sie stellen insbesondere für das Museumspersonal eine unverzichtbare Quellen- und Materialgrundlage für Publikationen, Ausstellungen, Führungen, museumspädagogische Angebote, Flyer, Plakate oder Shopprodukte dar und stehen damit ohne zeitraubende Wege schnell und unkompliziert zur Verfügung. Bei Forschungen zu Exponaten finden sich häufig ergänzende oder

erläuternde Informationen in den Archivbeständen und ermöglichen so erst die exakte Zuordnung eines Objekts. Umgekehrt kann auch das Archiv für eigene Publikations- und Forschungszwecke problemlos auf die Museumsbestände zugreifen. Häufig werden Publikations- und Ausstellungsprojekte gemeinsam von Museum und Archiv realisiert, und der fachliche Austausch wird von beiden Seiten als sehr bereichernd empfunden.

Die noch andauernde retrospektive Verzeichnung der Sammlungsbestände, die Fotos, Postkarten, Plakate, Druckschriften, Zeichnungen, Graphiken, Personennachlässe, Münzen, Objekte und ähnliches mehr enthalten, ermöglicht eine immer gezieltere Sammlungstätigkeit, bei der Doubletten-Erwerbungen vermieden und Absprachen zwischen den beteiligten Partnern getroffen werden können. Auf diese Weise lassen sich Ankaufsetats und Raumkapazitäten entlasten. Auch bei konservatorischen Maßnahmen ergeben sich Synergien. So werden Archivkartons, Mappen und Hüllen in größeren Mengen bestellt, wodurch sich Kostenersparnisse ergeben. Zudem besteht eine Arbeitsteilung zwischen Museum und Archiv, indem das Archivpersonal alle Archivalien und Buchbestände für die Nutzung bereitstellt, während die Kuratoren des Museums die Objektsammlungen betreuen, unabhängig davon, welchem Eigentümer sie gehören.

Trotz zahlreicher Vorteile gibt es für das Archiv auch Nachteile. Durch die starke Einbindung des Archivs in den Museumsbetrieb wird es als eigenständiges Unternehmensarchiv kaum wahrgenommen. Dies führt im Alltag zu mancherlei Irritationen und Erklärungsbedarf hinsichtlich Zuständigkeiten, Quellennennungen oder Benutzungsbedingungen, die sich in einigen Punkten von denen des Museums unterscheiden. Zudem besteht die Gefahr der Entfremdung vom eigenen Unternehmen, von welchem es ebenfalls oft als Teil des Museums und weniger als firmeneigene Abteilung zur Wahrung von unternehmenseigenen Interessen betrachtet wird. Deutlich gebessert hat sich die Situation, seitdem das Archiv nicht mehr der Geschäftsführung des Museums, sondern wieder direkt der Geschäftsleitung des Unternehmens unterstellt ist und dadurch sowohl eine unmittelbare Kommunikation zwischen Unternehmensführung

und der „Außenstelle LZ-Archiv“ als auch eine klare Zuständigkeit für das Archiv gegeben ist.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Vorteile insgesamt überwiegen. Zudem befinden sich beide Institutionen unter dem gemeinsamen Dach der Zeppelin-Stiftung, womit wir wieder beim Anfang wären: In Friedrichshafen ist letztlich fast alles Zeppelin.

**Anschrift:** Barbara Waibel M.A., Luftschiffbau  
Zeppelin GmbH, Archiv, Seestraße 22  
88045 Friedrichshafen,  
**E-Mail:** waibel@zeppelin-museum.de

#### Anmerkungen

- \* Für den Druck überarbeiteter Vortrag auf der VdW-Jahrestagung am 28. April 2014 in Nürnberg.
- 1 Zur Unternehmensgeschichte siehe Zeppelin 1908–2008. Stiftung und Unternehmen, hrsg. von der Stadt Friedrichshafen, München 2008. Zur Museums-geschichte siehe *Lutz Tittel* (Hrsg.), 25 Jahre Kunstsamm-lung Städtisches Bodensee-Museum Friedrichshafen 1957–1982, Friedrichshafen 1982, und *Wolfgang Meighörner*, Kurze Geschichte des Museums, in: Ders. (Hrsg.), Zeppelin Museum Friedrichshafen – Technik und Kunst, Friedrichshafen 1996, S. 8ff.
- 2 1913 wurde anlässlich des 75. Geburtstags von Graf Zeppelin lediglich ein Zeppelin-Kabinett im damaligen Bodensee-Museum des Bodenseegesichtsvereins in Friedrichshafen eröffnet.
- 3 Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, LZA 09/011, Schriftverkehr betreffend Zeppelin-Museum und Zeppelin-Archiv.
- 4 *Wolfgang Meighörner*, 25 Jahre Luftschiffbau. Eine Ge-denkefeier für die Zukunft, in: Ders. (Hrsg.), Zirkel, Zan-gen und Cellon. Arbeit am Luftschiff, Friedrichshafen 1999, S. 109ff.
- 5 Die Filmdokumentation 25 Jahre Zeppelin-Luftschiff-fahrt 1900–1925 und der Trickfilm Wie ein Zeppelin-Luftschiff entsteht, siehe *Barbara Waibel* (Hrsg.), Zeppelin. Filmdokumente einer Legende, Berlin 2013 (DVD-Edition).
- 6 *Helmut Braun*, Aufstieg und Niedergang der Luftschiff-fahrt. Eine wirtschaftshistorische Analyse, Regens-burg 2007, S. 419 ff.
- 7 *Raimund Hug-Biegelmann*, Friedrichshafen im Luft-krieg 1939–1945, Friedrichshafen 2003.
- 8 Freundeskreis zur Förderung des Zeppelin-Museums Friedrichshafen e. V.
- 9 Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, LZA 09/599, Bericht über die Bestandsaufnahme der vorhandenen Luftschiff-Unterlagen, 1963.