

# Das System Zeppelin.

Ein Urteil Maximilian Hardens.

Nach der Katastrophe des Zeppelin „L. II.“ wurden in der Tages- und Fachpresse zahlreiche Kritiken gebracht, berufene Kenner ergriffen das Wort, um zur Frage der Luftballons im allgemeinen sowie des Systems Zeppelin im besonderen Stellung zu nehmen. Aus der großen Zahl von Urteilen haben wir einige charakteristische veröffentlicht, so die Kritiken, die das „Berliner Tageblatt“ publizierte, desgleichen die interessanten, mehr ins Detail gehenden Ausführungen eines Fachmannes in der Berliner „Automobilwelt“. In der ersten Novembernummer der „Zukunft“ kommt Maximilian Harden, von jeher ein Gegner des Zeppelin-Systems, der nie in den allgemeinen Enthusiasmus einstimmte, ausführlich auf das jetzt so viel erörterte Thema zu sprechen. Wir entnehmen seinem Aufsatz folgende Stellen:

„Den Sachverständigsten war die Echterdinger Katastrophe kein Zufall, kein Unzident, sondern die unvermeidbare, vorausgegebene Folge eines gefährlichen Systems. Ist von den Trunkenen einer gewiß, daß dem nächsten Schuß des Grafen Zeppelin ein müder düsteres Schicksal beschieden ist? Nein? Dann mag jeder bedenken, daß Zeppelins nun Deutschlands Schlappe wären. „Auftrag von der Nation“, „nationaler Luftschiffbausonds“, solche Worte sind Rennen und binden das Reich. Und höher als der Mann, auch der edelste, muß uns, viel höher, das Reiches Wohl gelten. Dem zeugt der Tammel nie einen Messias. Das kann sich nur selbst erlösen, mit dem ganzen Aufgebot männlicher Kraft.“

Vor fünf Jahren, am 15. August 1908, waren hier diese Sätze zu lesen: „Echterdingen? Ein letzter Versuch der Elementargewalten, in eisender Rache den Meister zu strafen. Stürzen wollten sie ihn: und hassen ihm in Vergottung. Die währt fort; trotz allem Mißgeschick. Während der ersten Fahrt stürzt, am 2. Juli 1900, das vom Grafen geführte Luftschiff in den Bodensee; bleibt, weil es aus Wasser niederlam, unzerstört, und wird, arg beschädigt, von Dampfern in die Vergehalle zurückgeschleppt.“

Zweite Fahrt: am 17. Oktober 1900. Der Graf ist Führer. Über dem Bodensee platzten im Schiffsgesäus Gasballons, und der Kahn wird nur dadurch gerettet, daß er auf den See niederkommt. Er wird (die vorderen Gondeln sind mit Wasser gefüllt) in die schwimmende Halle zurückgeschleppt. Vier Tage danach ist wieder Zeppelin der Führer. Defekte in der Luft. Nach dem Niedergang treibt das Luftschiff, das mit seinen Provertern nach Friedrichshafen gelangen will, nach Meeresburg, und wird erst bei Konstanz, ehe es am Ufer oder an der Rheinbrücke zerschellen könnte, von Dampfern eingeholt und an starken Stahlketten in die Halle bugsiert.

Am 20. November 1903 bricht schon bei der Ausfahrt ein Windstoß das vordere Steuer; das Schiff muß nach schwachem Aufstiegsvorversuch niedergehen und treibt in Windeseile dem Schweizer Ufer des Bodensees zu, wo es, trotz Zeppelins Führung, zum Wrack geworden wäre, wenn die Dampfer es nicht noch früh genug eingeholt und zurückgeschleppt hätten.

Am 18. Jänner 1906 drängt der Wind das Luftschiff schon über Friedrichshafen vom Bodensee ab; bei Wangen, im württembergischen Allgäu, landet es (dem Motor versagt hat) auf einer gereuteten Waldstelle; wird vom Wind völlig zerstört und nur das Aluminium kann geborgen werden. Auch diese Fahrt hatte Graf Zeppelin geleitet.

„Z I“ war demontiert, „Z II“ vernichtet worden. „Z III“ wurde, nach glücklichen Fahrten, umgebaut, auf Befehl des Kaisers vom Kriegsministerium gelauft und in Meß stationiert. „Z IV“ wurde, nach sechswöchiger Lebensdauer, bei Echterdingen vom Feuer verzehrt. Auch „Z V“ wurde, nachdem es auf der Rückfahrt von Bitterfeld beschädigt worden war, von der Militärverwaltung angekauft; auf dem Rückweg von der Homburger Kaiserparade wurde es, nach fünfmonatiger Lebensdauer, bei Weilburg zerstört. „Z VI“ kam, nach verspäteten Havarien, bis ins Gelände der Reichshauptstadt und, nach beträchtlicheren Defekten, in die Bodenseehalle zurück; noch mehrere Fahrten waren vom Glück begünstigt; bei Doss im Schwarzwald verbrannte das Schiff, das ein Jahr erlebt hatte. „Z VII“ wurde nur zehn Tage alt; unter dem Namen „Deutschland“ sollte es, von Düsseldorf aus, als Passagierschiff Luftfahrten unternehmen; am 28. Juni 1910 zerstörte es im Teutoburger Wald der Sturm. Seinen Namen und seine Funktion verlor es dem „Z VIII“, der am 7. April 1911 zum erstenmal aufstieg und am 16. Mai, neben seiner Düsseldorfer Vergehalle, vom Wind vernichtet wurde.

In den Manöverzeiten gibts, 1912 und 1913, allerlei Unfall. Ein Armezeppelin, dessen Baugeheimnis von schwarzer Nacht gedeckt bleiben soll, wird den Franzosen, zu gefälliger Ansicht, auf den Exerzierplatz gelegt und von widrigem Wind (der französischen Fliegern doch Aufstieg und Landung erlaubt) allzu lang an der Abfahrt gehindert.

Im September 1913 scheitert das erste MarineLuftschiff, der Zeppelin „L I“, dem schon ein Lenzsturm die Rippe brach, in der Nordsee und reicht sechzehn deutsche Soldaten in den Tod.

Am 17. Oktober 1913 explodiert der „L II“ über dem Flugplatz Johannisthal. 27 Tote, darunter die tüchtigsten Fachmänner des Reichsmarineamtes; ein junger Leutnant, der aus unerträglicher Qual um eines Mörders Streich wie um Erlösersgnade geslekt hat, folgt, seinem Wunsch zu spät, den Kameraden ins Grab. Graf Zeppelin hatte sein Luftschiff mit hallender Stimme „eins der im Betrieb sichersten Fahrzeuge“ genannt. Hier aber stand am 10. Juni 1911 der Leser die Sätze: „Allen, die nicht mit Bewußtsein blind sein wollen, ist die Unbrauchbarkeit des Systems offenbar geworden. Ballonhäuser werden gefordert, drehbare Vergehalle; und Regimenter müssen für den Notfall in Bereitschaft sein. Wozu, nach dem Millionenverlust, noch dieser Aufwand, der übermals nutzlos vertan wäre und ohne unerträgliche und halbstarre Luftschiffe überall auskommen? Um so noch langer über die Beschränkungen eines Systems hin-

wegzutäuschen, dem auch eine Milliarde nicht ausreichen könnte? Solchen Riesenfahrt in die Lust zu bringen, war eine interessante ernste Leistung; doch eine unnötige, da der Deutsche Parcival (und vor ihm der Franko-Brasilianer Santos-Dumont) mit viel geringerem Kraftaufwand dasselbe vermocht hat. Kostspielige Nähe, Hallen, Hafenanslagen, Truppenkonsignation: alles nur, damit ein paar Menschen, wenn das Wetter günstig bleibt, so bequem wie in jedem andern Luftfahrzeug von einem Ort nach dem andern befördert werden? Der Privatmann mag dem Friedrichshafener Luftschiffbau so viel Geld hingeben, wie ihm beliebt. Der Staat darf nicht; darf auch nicht warten, bis eins der schönen Ungetüme auf Menschenheime, Menschenmassen herabgestürzt ist. Wenn Deutsch-

land je einen „Vorsprung“ hatte, hat es heute nicht mehr. Die Kurzsicht selbst muß bald merken, daß den Fliegern, nicht den großen Luftfahnen, die Zukunft gehört. Zeppelin ward vergessen, Lilienthal vergessen. Findet Deutschland in die Klarheit zurück?

Noch nicht. Kürztrahligkeit heißt's, die, blöde Nögger, die Genialität des Systems nicht beklappern kann. Dessen „Vorzüglichkeit ist über alle Zweifel erhaben“. . . Von acht Schiffen dieser Sorte sind sechs durch Sturm oder Feuer zerstört, ist eins, als unzulänglich, demontiert, eins in der Schuhhalle geborgen worden? Stimmt; beweist aber nichts. Anfangs. Wetterbed. Noch nicht der richtige Motor. Leitungsfehler. Mangel der Hafenanlage. Hat, alles, mit dem System nicht das geringste zu tun. . . Auch Dampfschiffe sinken oder verbrennen? Auch Grubengas zerstört Menschenleben? Ja, von den abertausend Dampfern, die Meere durchstampfen, spült manchmal eins gesundes Leben ins Grab; im ungeheuren Bezirk des Erdbergbaues erschlägt allzu oft noch Wetterwillkür ironische Menschlichkeit. Und diese grausen Ausnahmen mögt dreister Frevel der Daseinsregel des Zeppelinismus zu vergleichen? Wir brauchen Kohle, brauchen die Möglichkeit, Menschen und Güter an ferne Küsten zu bringen,

von fernen Küsten zu holen; und ohne Gefahr ist Kohle nicht zu fördern, der Ozean nicht zu durchwandern. Brauchen wir Luftschiffe von unerträumten Umsängen? Für die Friedenszeit gewiß nicht. Nur für den Krieg wären solche Luftschiffe uns nötig; nur als Waffen. Ein Weilchen möchten sie für die Zwecke des strategischen Fernpäherdienstes verwendbar scheinen (niemals für taktische Aufgaben im Engeren; die fordern leicht zu füllende und zu transportierende Ballons, denen die Landung und das Lagern nirgends unmöglich wird). Heute anfertigt sich da oder dort wohl einer in diese Hoffnung, oder meint, in den Kolonien könne, wenn nicht Regenzeit ist, in stiller Lust ein rascher Truppentransport gelingen. Einerlei. Die Häupter der Technik sind mit der Sache längst fertig. Sie lachen des Schwaches, der von einer so beispiellosen Häufung vernichtender Unfälle das System zu entschuldigen trachtet. (Was antwortet ihr dem Schneider, der zehn wie Zunder zerfallende Frackanzüge, einen nach dem andern, gegen Barzahlung geliefert hat und, immer noch, der Vorzüglichkeit seines Systems Anerkennung heischt?) Sie fragen, ob nicht jede Altigefellschaft sich Aufträge wünschen müsse, deren Einkunft um so größer wird, je schneller der gelieferte Gegenstand sich vernichtet. Und sie heben die Achseln, wenn von der „Eroberung der Luft“ und von künftigen Kriegeraten der Zeppeline geträumt wird, die ohne drehbare Schuhhalle oder flaches Land mit festem Untergrund und großer Halterdienstmannschaft verloren sind.

Nirgends erblickt, unter, auf, über der Erde irgend, das Auge ein Verkehrsmittel, das so unverlässig, so gefährlich ist, wie unser Typus Z und L. Weil neun teure Rähne, ehe sie der Reichswehr je zu nützen vermochten, in Trümmer barsten, müssen flink drei, sechs, neun neue desselben Kalibers herbei? Nein. Zweiundvierzig junge Menschen getötet (nicht dem Vaterland; dem Göttewahn der Instanzherrscher geopfert); die führenden Jünglinge, die bewährtesten Fachmänner, die das Reichsmarineamt in Jahren nicht ersehen kann. Millionen verschwendet. Patriotenbegeisterung ins falsche Fach gepöbelt, wo sie ranzig werden mußte. Vorsprung? Italien, nicht Frankreich nur, ist uns voraus, und Britania röhmt sich ganzer Fliegerschwadronen. Wir haben zu lange am Leim eines Systems gesiebt. . . Aus allen Winkeln schießt Zweifel, kriecht Misstrauen; aber sein Wille wassnet sich zu Besinnern mit. Berlin ist die schönste Stadt der Welt, Unter den Linden die beste Oper der Welt, am Kurfürstendamm das prächtigste Lichtspielhaus der Welt, in der Behrenstraße die eleganteste Bar und der leckerste Mädchenmarkt der Welt. In solchen Glanz taugt nur das größte, stärkste, sicherste, schnellste Luftschiff der Welt. Als ein Symbol fürchtbar provokerter Unwahrhaftigkeit steigt es mit Schraubengeröchel auf, schwert rossend, plaziert über Leichen und Staub. Durch die in Tageshelle geästhetisierte Nacht üppigsten Volksrausches läßt es der Gott, der Deutsche redlich will, vor unnebelten Köpfen versoden.“