

Das System Zeppelin.

Ein Urteil Maximilian Gardens.

Nach der Katastrophe des Zeppelin „L. II.“ wurden in der Tages- und Nachpresse 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 Gardes, von jeher ein Gegner des Zeppelinsystems, der nie in den allgemeinen Enthusiasmus einstimmt, ausführlich auf das jetzt so viel erörterte Thema zu sprechen. Wir entnehmen seinem Aufsatz folgende Stellen:

„Den Sachverständigen war die Echterdinger Katastrophe kein Zufall, kein Missident, sondern die unvermeidbare, vorausgesehene Folge eines gefährlichen Systems. Ist von den Trunkenen einer gewiß, daß dem nächsten Schiff des Grafen Zeppelin ein mißlicheres Schicksal beschieden ist? Nein? Dann mag jeder bedenken, daß Zeppelins mit Deutschlands Schlappe wären. „Ausruf von der Nation“, „nationaler Luftschiffbaujungs“, solche Worte sind Ketten und binden das Reich. Und höher als der Mann, auch der edelste, muß uns, viel höher, des Reiches Wohl gelten. Dem zeugt der Taumel 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 Elementargewalt, in eiserner Nachsuche den Meister zu fassen. Stürzen wollten sie ihn: und hatten ihn in Vergottung. Die Wärfte 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 niedersank, unzerstört, und wird, arg beschädigt, von Dampfern in die Berghalle zurückgeschleppt.

Zweite Fahrt: am 17. Oktober 1900. Der Graf ist Führer. Ueber dem Bodensee plagen im Schiffsgehaüs 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 Propellern nach Friedrichshafen gelangen will, nach Meeresburg, und wird erst bei Konstanz, ehe es am Ufer oder an der Rheinbrücke zerschellen konnte, von Dampfern eingeholt und an starken Stahltrossen in die Halle bugsiert.

Am 30. November 1905 bricht schon bei der Ausfahrt ein Windstoß das vordere Steuer; das Schiff muß nach schwachem Lufttriebsversuch niedergehen und treibt in Windeseile dem Schweizer Ufer des Bodensees zu, wo es, trotz Zeppelins Führung, zum Bruch 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 der Motor versagt hat) auf eine gereutete 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 gekauft und in Metz 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 Somburger 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 Dös 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 Walde der Sturm. Seinen Namen und seine Funktion vererbte es dem „Z. VIII.“, der am 7. April 1911 zum erstenmal aufstieg und am 16. Mai, neben seiner Düsseldorfer Berghalle, vom Wind vernichtet wurde.

In den Manöverzeiten gibts, 1912 und 1913, allerlei Unfall. Ein Armeezepplin, 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 Marine-Luftschiff, der Zeppelin „L. I.“, dem schon ein Lenzsturm die Rippe brach, in der Nordsee und reißt sechzehn deutsche Soldaten in den Tod.

Am 17. Oktober 1913 explodiert der „L. II.“ über dem Flugplatz Johannistal. 27 Tote, darunter die tüchtigsten Fachmänner des Reichsmarineamtes; ein junger Leutnant, der aus unerträglicher Qual um eines Mörders Streich wie um Erlösersgnade gefleht 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 fand am 10. Juni 1911 der Leser die Sätze: „Allen, die nicht mit Bewußtsein blind sein wollen, ist die Unbrauchbarkeit des Systems offenbar geworden. Ballonhären werden gefordert, drehbare Berghallen; und Regimenter müssen für den Notfall in Bereitschaft sein. Wozu, nach dem Millionenverlust, noch dieser Aufwand, der abermals nutzlos verfallen wäre und ohne die unstarre und halbstarren Luftschiffe überhaupt auskommen? Um sich noch länger über die Wesensmängel eines Systems hin-

wegzutäuschen, dem auch eine Milliarde nicht aufhelfen könnte? Solchen Niesentahn in die Luft zu bringen, war eine interessante, ernstes Lobes würdige Leistung; doch eine unnötige, da der Deutsche Barseval (und vor ihm der Franko-Brasilianer Santos-Dumont) mit viel geringerem Kraftaufwand daselbe vermocht hat. Kostspielige Röhre, Hallen, Hafenanlagen, Truppenkonfiguration: 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 darfs nicht; darf auch nicht warten, bis eins der schönen Ungeheime auf Menschenheime, Menschenmassen herabgestürzt ist. Wenn Deutsch-

land je einen „Vorsprung“ hatte, hats ihn heute nicht mehr. Die Kurzsicht selbst muß bald merken, daß den Fliegern, nicht den großen Luftfähnen, die Zukunft gehört. Zeppelin ward vergottet, Lillenthal vergessen. Findet Deutschland in die Klarheit zurück?

Noch nicht. Kinderkrankheit heißt's, die, blöde Nörgler, die Genialität des Systems nicht betnabbern kann. Dessen „Vorzüglichkeit ist über alle Zweifel erhaben“. Von acht Schiffen dieser Sorte sind sechs durch Sturm oder Feuer zerstört, ist ehls, als unzulänglich, demontiert, eins in der Schutzhalle geborgen worden? Stimmt; beweist aber nichts. Anfänge. Wetterpech. Noch nicht der richtige Motor. Leitungsfehler. Mangel der Hafenanlage. Hat, alles, mit dem System nicht das geringste zu tun. ... Auch Dampfschiffe stürzen oder verbrennen? Auch Grubengas zerstört Menschenleben? Ja, von den abertausend Dampfern, die Meere durchstampfen, stürzt manchmal eins gesundes Leben ins Grab; im ungeheuren Bezirk des Erdbergbaues erschlägt allzu oft noch Wetterswiff für wotende Menschheit. Und diese grauen Ausnahmen mag 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 Ocean nicht zu durchwandern. Brauchen wir Luftschiffe von unerträumten Umfängen? Für die Friedenszeit gewiß nicht. Nur für den Krieg wären solche Luftschiffe uns nötig; nur als Waffen. Ein Weilschen mochten sie für die Zwecke des strategischen Fernspäherdienstes 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 ankert sich da oder dort wohl einer in diese Hoffnung, oder meint, in den Kolonien könne, wenn nicht Regenzeit ist, in stiller Luft ein rascher Truppentransport gelingen. Einerlei. Die Häupter der Technik sind mit der Sache längst fertig. Sie lachen des Schwabes, der von einer so beifpiellofen Häufung vernichtender Unfälle das System zu entschuldigen trachtet. (Was antwortet ihr dem Schneider, der zehn wie Zunder zerfallende Brachanzüge, einen nach dem andern, gegen Barzahlung geliefert hat und, immer noch, der Vorzüglichkeit seines Systems Anerkennung heischt?) Sie fragen, ob nicht jede Aktiengesellschaft 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 Kriegertaten der Zeppeline getrillert wird, die ohne drehbare Schutzhalle oder flaches Land mit festem Untergrund und großer Halterdienstmannschaft verloren sind.

Nirgends erblickt, unter, auf, über der Erde nirgends, das Auge ein Verkehrsmittel, das so unzuverlässig, so gefährlich ist, wie unser Typus Z und L. Weil neun teure Röhre, ehe sie der Reichswehr je zu nützen vermochten, in Trümmerbarsten, müssen sink drei, sechs, neun neue desselben Kalibers herbei? Nein. Zweiundvierzig junge Menschen getötet (nicht dem Vaterland: dem Höhenwahn der Instanzherrscher geopfert); die kühnsten Jünglinge, die bewährtesten Fachmänner, die das Reichsmarineamt in Jahren nicht erziehen kann. Millionen verschleudert. Patriotenbegeisterung ins falsche Jaß gepöfelt, wo sie ranzig werden mußte. Vorsprung? Italien, nicht Frankreich nur, ist uns voraus; und Britannia rühmt sich ganzer Fliegerschwadronen. Wir haben zu lange am Leim eines Systems geklebt. ... Aus allen Winkeln schießt Zweifel, kriecht Mißtrauen; aber kein Wille waffnet sich zu Besennermut. 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 lederste Mädchenmarkt der Welt. In solchen Glanz taugt nur das größte, stärkste, sicherste, schnellste Luftschiff der Welt. Als ein Symbol furchtbar probender Unwahrhaftigkeit steigt es mit Schraubengerösch auf, schwebt rasselnd, pläzt über Leichen und Stand. Durch die in Tageshelle gesünfelte Nacht üppigsten Volkerausches läßt es der Gott, der Deutsche redlich will, vor umnebelten Köpfen verlodern.“