



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

* ★ *: Unser Luftreich - Unsere Zukunft!

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Unser Luftreich — Unsere Zukunft!



it einer Broschüre dieses Titels trat kürzlich ein ehemaliger langjähriger Luftschifferoffizier, Hauptmann a. D. Hans-Waldemar von Herwarth, in die Öffentlichkeit. Die Bedeutung dieser Abhandlung geht zweifellos weit über den Rahmen der über Luftfahrt fast alltäglich erscheinenden Broschüren hinaus. So konnte nur ein Eingeweihter schreiben, ein Eingeweihter, dem bei vielseitigen internationalen Beziehungen reichliche und gründliche, theoretische und praktische Schulung im Gesamtgebiet des Luftfahrtwesens und in seinen Berührungsbereichen zuteil geworden ist. Wenn der Verfasser das Ergebnis dieser mehr als zwölfjährigen Erfahrung weiteren Kreisen in leicht verständlicher Form und mit der Würze von Ernst, Satyre und Humor zugänglich macht, wenn er einen durchgeistigten Unterhaltungsstoff in solchen Dingen sieht, die sonst nur mit trockener Sachlichkeit abgehandelt zu werden pflegen, so müssen ihm in erster Linie alle diejenigen Kreise Dank wissen, denen die Pflege deutschen Luftfahrtwesens berufsmäßig zufällt; ferner aber auch alle diejenigen, die in dem neuen Gebiete das „Verkehrsmittel der Zukunft“ ahnen und die es nicht unter dem einseitigen Gesichtspunkte einer „Waffe“, sondern unter dem Gesichtswinkel eines Kulturfaktors, und zwar eines die bestehenden internationalen Gegensätze versöhnenden Kulturfaktors, behandelt wissen wollen. Kurz gesagt: das Buch enthält also nicht nur die erforderlichen lehrreichen Grundlagen für Luftfahrt, sondern auch eine Fülle von Gedanken, an denen Zivil- und Militärbehörden, Fachleute und Laien, Finanzleute und arme Erfinder, Juristen und Organisatoren, Lehrer und Erzieher nicht gut vorübergehen können.

Der Verfasser stellt fest, daß wir mit dem deutschen Luftfahrtwesen teilweise technisch, jedenfalls aber organisatorisch im Rückstande sind und befürchtet von

der verbenden Kraft der mit einem Kostenaufwande von 36 Millionen kürzlich ins Werk gesetzten Neuorganisationen des französischen Luftfahrtwesens, worüber er gründliche Kenntnisse an den Tag legt, schwierige politische Konstellationen, deren Deutschland nur mit einer ebenso großzügigen und opfermütigen staatlichen Organisation Herr werden kann. Höchst bemerkenswert ist aber, daß im Gegensatz zu Frankreich das Heil in erster Linie nicht von einer militärischen Organisation erwartet wird — die natürlich auch unumgänglich erforderlich ist —, sondern in der Reichsorganisation des gesamten Luftfahrtwesens und aller verwandten Gebiete. Die Darlegungen gipfeln daher in dem Nachweise der Notwendigkeit eines „Reichsluftamtes“ unter Bereitstellung der erforderlichen einmaligen Mittel in Höhe der Kosten eines Panzerschiffes (35 bis 40 Millionen). Der Verfasser glaubt, wie er es auch anderweitig ausgesprochen hat, daß die laufenden Ausgaben dann eine halbe bis eine Million nicht zu übersteigen brauchen!

Wir sollen das Gebiet unter gänzlich neuen Gesichtspunkten betrachten und entwickeln; von dieser hohen Warte aus setzt eine so freimütige, sachliche und trotz mancher Schärfe vornehme Kritik des Bestehenden und Vergangenen ein, wie sie sich nur ein völlig unabhängiger Mann erlauben kann. Die ehrenvollen Verdienste der obersten Stelle der Heeresverwaltung werden mit warmem Soldatenherzen gewürdigt, was aber den Verfasser nicht hindert, den Finger nachdrücklich in eine Wunde zu legen, aus der sich nach seiner Ansicht manche großzügige Bestrebung der letzten sechs Jahre so verblutet hat, daß der große Anlauf, den das deutsche Luftfahrtwesen einstmals nahm, in Stillstand und relativen Rückschritt abgeartet ist. Hier spricht in Form und Inhalt der glühende Patriot, der das Weiterbestehen einer kranken Stelle im Staatskörper durch eine rechtzeitige, schmerzlose „Operation in voller Öffentlichkeit“ verhüten will. Nicht Eigendünkel, nicht Mäkelsucht, sondern die Erkenntnis schwerer Schäden trieben den Verfasser zwangvoll dazu, zum Besten des Vaterlandes für eine Neuorganisation des Luftfahrtwesens einzutreten und die verkannten Schäden rückhaltlos aufzudecken, weil ihm hierzu besser Gelegenheit gegeben ist als anderen, deren Brot durch freie Sprache zweifellos gefährdet wäre.

Einige der vom Verfasser geübten Kritiken, die uns besonders wichtig erscheinen, sollen hier eingehender behandelt werden, besonders da wir wissen, daß die dargelegten Auffassungen vielfach in weitesten Kreisen der unterrichteten Luftfahrer geteilt werden. Es handelt sich zunächst um das Verlangen des Verfassers, die besonderen Militärkonstruktionen einzustellen. Unsere Industrie ist zweifellos auf dem richtigen Wege und technisch leistungsfähig genug; durch die Konkurrenz des Militärs wird aber die Privatindustrie aufs schwerste geschädigt. Das französische Militär-Luftfahrtgesetz vom 21. März 1912 hat in Würdigung dieser Tatsache, die niemand abzuleugnen vermag, Militärkonstruktionen ausdrücklich verboten. Die Praxis hat gezeigt, daß sich in Deutschland die besonderen Militärkonstruktionen neben „Parseval“ und „Zeppelin“ nicht zu halten vermochten, und neben den neuen Produkten der Flugzeugindustrie sind auch die

aus einer ersten Not geborenen Flugapparate rein militärischer Konstruktion verschwunden. Kaum hat man das eingesehen, so taucht auch schon die Nachricht auf, daß man auf der Werft des Luftschifferbataillons II schon wieder den neuen Typ eines Lenkballons entwerfe. Jeder weiß, wie teuer das Militär baut, und jetzt wird unser gutes Geld wieder gewissermaßen hinausgeworfen. Warum macht man sich die Erfahrungen nicht zunutze, welche die Artillerie im Geschützbau unter schweren Opfern gemacht hat?

Hauptmann von Herwarth hält es ferner für besser, wenn das gesamte militärische Luftfahrtwesen dem bisherigen Wirkungsbereich der Generalinspektion des Militärverkehrs wesens entzogen würde. Die dafür angeführte Begründung leuchtet allerdings sehr ein. In zwölf Jahren ihres Bestehens hat, wie er mitteilt, diese Behörde nicht einen Sachverständigen für Luftfahrt in ihrem Stabe gehabt, sondern das Gebiet durch Offiziere einer anderen Spezialtruppe bearbeiten lassen, die auf ihrem Sondergebiet Hervorragendes geleistet haben, nicht aber in der Luftfahrt. Nicht einmal eines der Führerexamen für Luftfahrzeuge haben diese Offiziere gemacht; deshalb erscheint es ihm wohl erst recht als ein bedenklicher Umstand, daß auch der Inspekteur der 1911 neugeschaffenen Stelle für Luft- und Kraftfahrwesen keinerlei praktische Vorbildung als Luftfahrer erhalten hat. Die Beteiligung an Luftfahrten als Passagier kann niemals die Erfahrungen des praktischen Dienstes ersetzen. Aus diesem allen würde man unter gewöhnlichen Umständen die Schlußfolgerung ziehen, daß eben bei der Generalinspektion des Militärverkehrs wesens ein Sachverständiger für Luftfahrt einzusetzen, und die Stelle des Inspektors für Luftfahrtwesen einem erfahrenen, bei der Luftschiffertruppe bewährten Offizier zu übertragen sei, zumal es an solchen organisatorisch auch schon bewährten Männern nicht fehlt, und diese Männer auch ihrem Range nach für die Stelle geeignet wären.

Der Verfasser kritisiert ferner noch, daß man in letzter Zeit ein System eingeführt hat, daß darauf hinausläuft, nach Möglichkeit nur Offiziere der Spezialtruppen zu Luftfahrern heranzubilden. Das französische Militär-Luftfahrtgesetz vom 21. März bestimmt ausdrücklich, daß die Luftfahrt kein Reservatgebiet für Techniker bilden dürfe. Es hebt eindringlich und mustergültig hervor, daß für den Dienst im Luftfahrtwesen in erster Linie Offiziere aller Waffen mit Generalstabseigenschaften tätig sein müssen; nur in den Reparaturwerkstätten müßten naturgemäß die Techniker überwiegen. Es ist eine eigentümliche Duplizität der Fälle, daß der Verfasser, der während seiner Dienstzeit Gelegenheit hatte, sich bei den verschiedenen höchsten Behörden umzusehen, auf ähnliche Gesichtspunkte hinaus will. Auch ihm schwebt der mustergültige Gedanke einer nur „technischen“ Zentralisation und sonstigen Dezentralisation vor.

Der Verfasser glaubt aus seiner Erfahrung mitteilen zu sollen, daß in technischen Truppen die Intendanturen am leichtesten verknöchern und bei ihrer ausschließlichen Bureautätigkeit mit den Fortschritten des Luftfahrtwesens nicht recht gleichen Schritt halten können. Er hat ferner die unzweifelhaft richtige Bemerkung

gemacht, daß Kavalleristen und Artilleristen die besten Beobachtungsoffiziere abgeben, und daß es besonders der kavalleristischen Erziehung eigen ist, stets das große Ganze im Auge zu behalten. Deshalb soll das Gesamtgebiet des militärischen Luftfahrtwesens in intime Berührung mit der Kavallerie gebracht und den Kavallerie-Inspektionen unterstellt werden, um so mehr, als sich der technische Dienst der Kavallerie ständig vermehrt.

Ein mit solchem Freimut geäußelter, radikaler Abänderungsvorschlag läßt die Vermutung zu, daß der Verfasser noch tiefer liegende Gründe für seine Vorschläge hat, die sich für die breitere Öffentlichkeit aus leicht verständlichen Gründen nicht eignen. Aber es muß doch zunächst die Frage aufgeworfen werden, ob denn die Kavallerie sich dieser verantwortungsschweren Aufgabe unterziehen will. Wenn wir den kühnen, freudigen und unternehmungslustigen Reitergeist in Betracht ziehen, so wird man annehmen dürfen, daß die Kavallerie die dargebotene Hand gern ergreift. Aber auch unsere Feldartillerie erfreut sich des gleichen Geistes, und deshalb müßte bei dem vom Verfasser vorgeschlagenen, radikalen Vorgehen erwogen werden, ob nicht die in der Schlacht stabilere Artillerie, deren Aufstellung für das Gerippe der fechtenden Truppen maßgebend ist, für die Mühewaltung und Wartung des Militär-Luftfahrtwesens noch geeigneter ist. Das französische Luftfahrtgesetz kommt zu einem noch großzügigeren Standpunkt, indem es sagt: Luftfahrtwesen gleich Generalstabsdienst!

Niemand wird also dem Verfasser bestreiten können, daß er mit seinen Vorschlägen einem gesunden und bedeutungsschweren Zug der Zeit gefolgt ist — mag man auch sonst in Einzelfragen anderer Ansicht sein.

Weiterhin ist das Buch durch die Gedanken über Funkentelegraphie, Wetterdienst und Orientierungsvorschläge für Luftfahrt höchst bemerkenswert. Diese Erörterungen sind auch für Laien leicht verständlich und enthalten gesunde Kernpunkte von erheblicher Tragweite.

Die Spezialfragen sind in folgende Unterkapitel gegliedert: Jugenderziehung, Freiballon, Luftschiffe, Hallen, Gas, Flugzeuge, Flugplätze und Flugfelder, Photographie und Photogrammetrie, Orientierung, Funkentelegraphie, Wissenschaftliches. In allen diesen Einzelfragen ist der neueste Stand der Technik berücksichtigt. An dieser Stelle sei namentlich auf das in Deutschland lange vernachlässigte Gebiet der Photographie und Photogrammetrie hingewiesen. Die Amerikaner benutzten die Photographie bereits mit Erfolg im Sezessionskriege. Die Franzosen haben mit der ihnen eigenen Rührigkeit in technischen Dingen auf den Vorschlägen des Obersten Laussedat weitergebaut und daraus namentlich für die Vermessung und Kartenherstellung in den Kolonien wertvolle und kostensparende Resultate erzielt. Die Engländer haben im Burenkriege aus dem Fesselballon Photographien angefertigt, die sie ihren Meldereitern als Marschroute mitgaben und als Ersatz für Karten verwandten. Bei uns ist diese Sache lange Zeit stiefmütterlich behandelt worden; sie verlangt gewiß vermehrte Aufmerksamkeit und Beachtung seitens der maßgebenden Behörden.

So kurz die unter der Überschrift: „Koloniales“ und „Reichstag“ angeführten Kapitel sind, so sind sie doch inhaltsschwer und weisen der Arbeitsfreudigkeit große und wichtige Bahnen. Sehr erwünscht wäre es, daß das Statistische Amt die gegebenen Anregungen aufgreift. Die vom Verfasser angeführten Zahlen beweisen unwiderleglich, daß wir uns in einer Zeit befinden, wo man den früher als Utopie verschrienen Luftverkehr als eine vorhandene Tatsache ansehen muß. Mit Recht glaubt also der Verfasser, daß der Zeitpunkt für sämtliche Behörden gekommen ist, sich mit dem gesamten Luftfahrtwesen eingehend zu befassen. Mit Recht fürchtet der Verfasser, daß Unterlassungssünden in dieser Beziehung eine Gefahr, eine schwere Gefahr für unser deutsches Vaterland heraufbeschwören würden, aus der uns auch die größte Nationalspende für Luftfahrt nicht erretten kann. Aber dazu kann die Nationalspende maßgebend dienen, den Sinn und Geist der erdumspannenden Luftfahrt in die weitesten Kreise zu tragen. Wirkliche Abhilfe des gegenwärtigen Notstandes kann nur der Staat durch eine Organisation schaffen, die den Zug der Genialität an sich tragen muß.

Der Reinertrag des Buches ist der Wissenschaftlichen Kommission des Deutschen Luftfahrerverbandes (noch vor Anregung der Nationalspende) zur Verfügung gestellt worden, weil der Verfasser glaubt, daß die wissenschaftlichen Unterlagen des Luftfahrtwesens einer namhaften Förderung bedürfen, wenn wir auf diesem Gebiete den Franzosen ebenbürtig werden und im internationalen Luftverkehr nicht die zweite Geige spielen wollen.

Was in den drei einleitenden Kapiteln in phantastisch-poetischer Form gesagt wird, findet in dem Kapitel über Rechtsfragen sein auf realem Boden ruhendes Gegengewicht. Hier wird dem freien Luftverkehr, sowie einem gemeinsamen Luftrecht der Einzelstaaten und einem Luftvölkerrecht ein offenes Wort gewidmet.

Wenn aus dem Vorstehenden gefolgert werden könnte, daß der bedeutsame Inhalt des Buches nur für Erwachsene geeignet sei, so muß hier ausdrücklich betont werden, daß das von warmer Begeisterung durchsetzte Buch und die flotte Schreibart ihren Eindruck auf die reifere Jugend nicht verfehlen werden. Und darin geben wir dem Verfasser uneingeschränkt recht: „Wer die Jugend erzieht, wer sie frei macht von dem Bleigewicht unzeitgemäßer Anschauungen, dem gehört die Zukunft!“

* * *

