



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

M., O.: Das Zeppelinsche Luftschiff

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

unorganischen Stoffe und die Energieströme so gelenkt, daß sie ein geplantes Gebilde erzeugen und erhalten. „John Stuart Mill pflegte zu sagen, wir könnten weiter nichts als Dinge bewegen. Ich behaupte, daß wir nicht einmal das können. Wir können nur die Dinge so ordnen, daß sie einander in der von uns gewollten Richtung bewegen.“ Durch solche Anordnung und Lenkung wird der Weltmechanismus, wird die kausale Verknüpfung der Dinge miteinander und der Ablauf der Veränderungen nach den physikalischen Gesetzen nicht gestört. „Sind wir aber einmal genötigt, das Dasein und die Wirklichkeit von Lenkung und Kontrolle im Gebiete des Lebendigen überhaupt und im Gebiete des bewußten Menschenlebens im besondern zuzugeben, so können wir auch nicht die Möglichkeit solchen Vermögens und solcher Wirkung einer noch höhern Wesenheit, etwa eines geistigen Gesamtwesens, von dem wir selber nur ein Teil sind“, leugnen. „Absprechen,“ steht da, aber da müßte es heißen: „einem geistigen Gesamtwesen“. Durch stilistische Verbesserungen, deren sehr viele notwendig wären, würde das Schriftchen, dem ich die weiteste Verbreitung wünsche, an Wirkungskraft bedeutend gewinnen.

Carl Zentsch



Das Zeppelinsche Luftschiff*)



einige Tage vor der Vollendung des siebenten Jahrzehnts seines Lebens (Graf Zeppelin ist am 8. Juli 1838 geboren), nach mehrere Jahrzehnte lang mit unermüdetem Eifer fortgesetzten Studien und Versuchen und genau acht Jahre nach dem ersten Aufstieg mit einem lenkbaren Luftschiff seiner Erfindung (2. Juli 1900) war es dem Grafen Zeppelin vergönnt, sein Werk bis zu einer Stufe der Vollendung zu fördern, die es einerseits gestattet, heute schon von einem vollen

*)

Friedrichshafen, den 6. August 1908

Die Korrektur des vorstehenden Aufsatzes wurde vom Verfasser in Friedrichshafen vorgenommen, wohin er sich sofort auf die Nachricht vom Aufstieg des Grafen Zeppelin zu seiner großen Fernfahrt begeben hatte. Lastet auch hier zurzeit über allen noch der lähmende Schreck und die Trauer ob des so jäh hereingebrochnen Unglücks, das das Luftschiff des Grafen Zeppelin mitten aus einer überaus ereignisvollen, gewinnbringenden Fahrt, nachdem es über zwanzig Stunden die Lüfte durchflogen hatte, in ein Nichts verwandelte, so darf doch unter keinen Umständen der Gedanke aufkommen, als ob dieses elementare Ereignis, das weder mit der Erfindung noch mit dem System irgend etwas zu tun hat, und dem ein Luftschiff natürlich ebenso ausgesetzt ist wie irgendein Gebilde von Menschenhand, sei es ein Haus, ein Eisenbahnzug, ein die Weltmeere befahrender Segler oder Dampfer, einen Einfluß haben dürfte auf die Weiterentwicklung der Schifffahrt mit lenkbaren Luftschiffen. Hier darf kein Augenblick gezögert werden! Jeder, der jetzt dazu beiträgt, daß dieser erfolgreichsten Erfindung der letzten Jahrzehnte Unterstützung mit allen Mitteln zuteil wird, erwirbt sich ein Verdienst um unser Vaterland. Schon

Erfolg zu sprechen, und die andererseits Ausblicke ermöglicht auf zunächst noch gar nicht zu übersehende Umwälzungen unsers Verkehrswezens, wichtiger und ausschlaggebender Gebiete der Kriegführung zu Lande und zu Wasser, auf wesentliche Umgestaltungen des internationalen Rechts und der Beziehung der Völker zueinander.

Der jetzige Zeitpunkt scheint deshalb wohl geeignet zu einem kurzen Rück- und Ausblick.

Als Graf Zeppelin nach langjähriger, an Arbeit und Auszeichnung reicher Dienstzeit im Heere, bewährt in mehreren Feldzügen, im Jahre 1891 den aktiven Dienst verließ, ging er mit frischer Kraft an die Ausgestaltung seines neuen Lebenswerkes, dem er schon lange Jahre vorher durch eingehende theoretische Studien vorgearbeitet hatte. Schon im Jahre 1862 hatte der Graf am nord-amerikanischen Sezessionskriege teilgenommen und war hier durch einen Aufstieg im Fesselballon auf die Luftschiffahrt und ihre Verwendung im Kriege hingewiesen worden.

Nur ganz allmählich gelang es dem von einem nie wankenden Glauben an seine Aufgabe und an das schließliche Gelingen seines Werkes beseelten Grafen, für seine Gedanken die Teilnahme weiterer Kreise zu gewinnen. Nur einige wenige Getreue hielten immer fest zu ihm, namentlich auch in Zeiten schweren Unglücks, wo sich die große Menge von dem genialen Erfinder abwandte und mancher schon halb Bekehrte ihm wieder den Rücken kehrte.

Den Antrag des Grafen, den er genau vor einem Jahrzehnt an die deutsche Heeresverwaltung stellte, ihr den Bau und die Verwertung seiner lenkbaren Luftschiffe zu überlassen, fand damals beim preußischen Kriegsministerium keinen Anklang, wogegen sich schon in jener Zeit der Vorstand des Deutschen Ingenieurvereins auf seine Seite stellte. So gelang es im Jahre 1898, das Zustandekommen einer „Aktiengesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt“

sind Männer mit Namen von gutem Klang vorangegangen und haben sich bereit erklärt, dem Unternehmen des Grafen Zeppelin ihre Unterstützung zu leihen. Auch das Deutsche Reich und seine Vertretung, das sind wir gewiß, wird nicht auf sich warten lassen, sondern wird baldigst ausreichende Mittel zur Verfügung stellen. Allen voran aber geht auch jetzt wieder der Mann, zu dessen Würdigung diese Zeilen geschrieben worden sind. Größer als je steht er heute hier vor uns, ungebeugt trotz des furchtbaren Schlages, der manchen andern niedergeworfen hätte. Für ihn gibt es heute, wie immer, nur die eine Losung: „Vorwärts und nicht verzagen!“ Sein hoher Mut ist nicht gebrochen. Die klare Abwägung aller Umstände und vor allem auch die feste Überzeugung von der Güte seines Werkes, die sich während der so plötzlich abgebrochenen Fahrt immer wieder aufs neue bewährt hat, und die auch nicht beeinträchtigt wird durch vorübergehende Störungen, wie sie noch oft vorkommen werden, ja vorkommen müssen, läßt in dem starken Helden keinen Kleinmut aufkommen! Wenn aber er den Kopf hochbehält, wenn er uns versichert, daß er in kurzem wieder durch die Lüfte fliegen wird, daß jede Störung nur dazu beiträgt, sein Werk zu verbessern, nachdem bei ihr dessen Mängel erst erkannt wurden, sollten wir da zweifeln? Nein! heute muß der Schlachtruf in deutschen Landen lauten: „Vorwärts mit dem Grafen Zeppelin!“ Möge sich Deutschland und jeder Deutsche der Ehrenpflicht gegen diesen herrlichen Helden gerade in diesen Tagen bewußt bleiben!

D. N.

zu erreichen, die es sich zum Ziel setzte, den Bau eines Luftschiffes nach den Entwürfen des Grafen Zeppelin und dessen spätere Verwertung in die Hände zu nehmen.

So entstanden dann im Jahre 1899 die ersten Anfänge des großen Werkes.

Wenige Kilometer westlich von Friedrichshafen, der größten württembergischen Bodenseestadt, die zugleich die Sommerresidenz des württembergischen Königspaars ist, das sie allsommerlich für mehrere Wochen im altertümlichen, von herrlichem Park umrahmten Schlosse aufnimmt, liegt an stiller, waldumschlossener Bucht die königliche Meierei Manzell. Nie hätte in früheren Zeiten jemand gedacht, daß gerade dieser friedliche Erdwinkel, wo sonst nur einsame Fischerboote kreuzten, und auf den über die hier größte Breite des Sees der stattliche Säntis und der trozige Altmann als vorderste in der langen Reihe der Riesen der Alpenwelt herüberschauen, der Ausgangspunkt werden sollte für eine die ganze Welt in Erstaunen setzende Erfindung, daß einmal Tausende hierher pilgern würden, um das Werden und Wachsen eines Werkes mit anzusehen, das berufen erscheint, die Verkehrsverhältnisse auf unsrer Erde in neue Bahnen zu lenken.

Hier hatte der König von Württemberg, der vom ersten Anfang an dem Grafen Zeppelin in hochherziger Weise seine nie versagende Teilnahme bewiesen und der ihn auch dann nicht im Stich gelassen hat, als sich die große Menge durch vorübergehende Mißerfolge enttäuscht abwandte, dem Grafen Grund und Boden und die Fläche des die Ufer von Manzell bespülenden Seebeckens zur Verfügung gestellt zum Beginn seines Werkes.

Nun wurde es mit einemmal lebendig in der sonst so friedlichen Bucht. Manches Schiff mit schweren Lasten wurde herbeigeschleppt; am Ufer entstanden Hütten und Schuppen. Laut tönte der Klang von Axt und Hammer durch die Stille des Waldes und über die klare Fläche des Sees hin. Im Frühjahr 1899 entstand die erste schwimmende Ballonhalle, 600 Meter vom Ufer entfernt. Sie war 140 Meter lang, 20 breit und 30 hoch und ruhte auf 95 schwimmenden Pontons; an der Spitze war sie im See verankert, damit sie sich immer mit dem Winde drehen konnte. Die erste Halle hatte bald schwer vom Sturm zu leiden, der sie zweimal, am 14. Juli 1899 und dann am 14. Februar 1900, losriß.

Diese Halle war die Geburtsstätte des ersten Zeppelinschen Luftschiffes, dessen Bau Ingenieur Kießler leitete. Am 2. Juli 1900 wurde die erste Fahrt unternommen, die insofern einen großen Erfolg bedeutete, als sie die Steuerbarkeit des Luftschiffes als hinreichend erwies, wogegen freilich seine Schnelligkeit und Festigkeit noch zu wünschen übrig ließen. Eine Verbesserung war nur denkbar, wenn es gelang, stärkere Motoren bei annähernd gleichem Gewicht zu bauen und eine größere Festigkeit des Aluminiumgerüsts zu erreichen. Da aber leider zur Ausführung weiterer Pläne die nötigen Mittel fehlten und sich

die Aktiengesellschaft für Förderung der Luftschiffahrt auflöste, mußte das erste Luftschiff nach wenig Fahrten auseinandergenommen, die erste Halle abgerissen werden.

Wäre durch ein solches Schicksal, durch den Zweifel an der Ausführbarkeit seiner Pläne, wie sie ihm hier auf allen Seiten entgegentraten, auch mancher entmutigt worden und hätte auf den Weiterbau seines Werkes verzichtet, Graf Zeppelin war ein anderer Mann. Er glaubte fest an die Möglichkeit der Durchführung seiner Pläne, er war sich voll bewußt, daß es sich hier darum handle, unübersteigbar scheinende Hindernisse zu überwinden. Aber nichts reizt den wahrhaft großen Mann, nichts spornt das wahre Genie so an, wie der Kampf, wie das schwere Ringen um den endlichen Sieg! Ihm ist es nicht um leicht zu erreichende Vorbeeren zu tun. Er arbeiten und erwerben will er sich seinen Ruhm, und sei es im allerschwersten Kampfe.

Kein Opfer war dem Grafen zu groß, keine Mühe zu schwer. Allmählich gelang es ihm auch, von neuem die Teilnahme verschiedner Kreise für sein Werk zu gewinnen. Württembergs König in nie versagender Hilfsbereitschaft genehmigte die Abhaltung einer großen staatlichen Lotterie, die dem Grafen von neuem nicht unbedeutende Mittel zur Verfügung stellte. So entstand im Sommer 1904 die feststehende Ballonhalle am Manzeller Ufer, die noch heute die Baustätte für die Luftschiffe ist, und in der auch das neueste bis zu seiner Überführung in die neue schwimmende Halle geweiht hat.

Die Oberleitung des Luftschiffbaues ging nun in die Hände des Oberingenieurs Ludwig Dürr über, der schon beim Bau des ersten Luftschiffes mitgewirkt und sich inzwischen zu einem glänzenden Konstrukteur ausgebildet hatte. Das Ende des Jahres 1905 sah dann das zweite Luftschiff entstehen, das zunächst Ende 1905 einige Aufstiege unternahm, dann aber am 17. Januar 1906 durch starken Wind über Land getrieben und zu einer Landung auf festgefrorenem Boden bei Rißlegg gezwungen wurde. Ein in der Nacht losbrechender Sturm beschädigte das Luftschiff damals so schwer, daß es an Ort und Stelle auseinandergenommen werden mußte.

Aber auch dieses schwere Mißgeschick konnte den mutigen Grafen nicht von dem einmal eingeschlagenen Wege abbringen. Mit frischem Wagemut ging er an den Bau des dritten Luftschiffes, das am 9. und 10. Oktober 1906 glänzende Proben seiner Tüchtigkeit ablegte und einen deutlichen Beweis für die Vorzüge des starren Systems lieferte. Dieser bedeutende Erfolg verschaffte denn auch dem Grafen Zeppelin die Unterstützung des Deutschen Reiches, das zunächst zum Bau einer großen schwimmenden Halle einen Beitrag von einer halben Million Mark leistete, die nun inzwischen fertiggestellt und am 27. November 1907 vom Reich übernommen wurde. Auch der Herbst 1907 war sodann Zeuge einer Reihe wohlgelungner Fahrten, die die volle Lenkbarkeit des Luftschiffes nach Höhe und Seite dartaten.

Zeigte so schon das Unternehmen des Grafen ein aufsteigendes Streben bis in das Jahr 1907, so sollte das Jahr 1908 vollends glänzende Erfolge zeitigen. Seit Anfang Juni barg die große, schwimmende, am hintern Ende im See verankerte Reichshalle, die alle Drehungen des Windes mitzumachen vermag, das neuerbaute ziemlich vergrößerte Luftschiff, das zwar im allgemeinen die gleiche Konstruktion aufweist wie sein Vorgänger vom Jahre vorher. Es ist jedoch bei einer Länge von 136 und einem Durchmesser von 13 Metern nicht unwesentlich größer als das vorhergegangne. Das neue Luftschiff ist ausgerüstet mit zwei vierzylindrigen Daimlermotoren von je 105 P. S. In Rücksicht auf mehrstündige Fahrten ist der mittlere Teil des Laufgangs (des Verbindungsgangs zwischen beiden Gondeln) zu einem Aufenthaltsraum für eine Reservebesatzung oder für Fahrgäste eingerichtet; er kann ebenso wie der übrige Laufgang bei Benutzung von Hängematten auch als Schlafraum verwandt werden. Eine Neueinrichtung ist auch der das Luftschiff durchschneidende Schacht, der es ermöglicht, oben auf den Ballonkörper zu gelangen, um von hier aus astronomische Positionsbestimmungen auszuführen, die von der Gondel aus, da der große Ballonkörper den freien Ausblick nach oben behindert, seither nicht ausführbar waren. Auch waren auf Grund theoretischer Erwägungen die Einrichtungen für die Seitensteuerung gegenüber dem Luftschiff vom Jahre 1907 verändert worden.

Dieses Luftschiff begann nun im Juni dieses Jahres seine Probefahrten. Gleich der erste Aufstieg am 20. Juni zeigte, daß sich die Neuordnung der Seitensteuerung nicht bewährt hatte. Nach einer Fahrt von zwanzig Minuten ging das Luftschiff auf den Seespiegel herab. Eine vorübergehend angebrachte Veränderung brachte schon eine ganz wesentliche Besserung; bei einem zweiten Aufstieg am 23. Juni folgte das Luftschiff willig der Höhen- und Seitensteuerung und flog im ganzen zwei Stunden. Dann folgten einige Tage eifriger Arbeit in der Ballonhalle, die dazu benützt wurden, um, auf den Erfahrungen des 23. aufbauend, eine gänzlich neue Seitensteuerung einzubauen. Diese setzt sich zusammen aus einem in der Längsachse des Schiffes angebrachten eiförmigen Steuerruder, aus je zwei zwischen die am Heck des Schiffes seitwärts angebrachten Stabilitätsflächen eingebauten Steuerpaaren sowie aus einer Art von fester Rücken- und Bauchflosse, die oben und unten am Hinterteil des Luftschiffes angebracht sind. Auf diese Weise sind die wesentlichsten Elemente der Bewegungsrichtung von Fisch und von Vogel auf das Luftschiff übertragen und haben dessen unbedingt sichere Lenkbarkeit nach der Höhe wie nach der Seite zuwege gebracht.

Am 29. Juni erprobte das Luftschiff in mehrstündiger Fahrt diese neue Steuervorrichtung und erwies sich als durchaus gehorsam in der Hand seines Führers. Ermutigt durch diesen Erfolg, unternahm dann Graf Zeppelin am 1. Juli seine große, zwölfstündige Fahrt über Konstanz, Schaffhausen, Baden, Luzern, Zug, Zürich, Winterthur, Arbon, Rorschach, Bregenz, Lindau und

Friedrichshafen. Diese Fahrt wies eine solche Summe von Schwierigkeiten auf, die alle sicher und ohne irgendwelche Beschädigungen überwunden wurden, daß sie als vollgiltige Probe für die Güte und Haltbarkeit des starren Luftschiffes angesehen werden kann. Gegen widrige Winde von einer Stärke, daß der Weg oft zollweise in heißem Ringen erkämpft werden mußte, durch enge Gebirgstäler und -pässe, über steile Höhen, unter gänzlich verschiedenen atmosphärischen Verhältnissen bahnte sich das Luftschiff zwölf Stunden lang seinen Weg und legte in dieser Zeit eine Strecke von rund 360 Kilometern zurück, damit alle seither von lenkbaren Luftschiffen erreichten Zeiten und Wegestrecken weit hinter sich lassend.

Genügte diese glänzende Leistung für den Kenner und Fachmann vollständig, um alle Zweifel an der Leistungsfähigkeit des Zeppelin'schen Luftschiffes zu zerstreuen — kam es doch nach zwölfstündiger Fahrt mit einem Benzinvorrat an, der noch zu mindestens sechs weiteren Fahrtstunden gereicht hätte —, so brachte der 3. Juli dem Luftschiff die äußere Weihe, indem es dem Grafen Zeppelin vergönnt war, nacheinander den König und die Königin von Württemberg je dreiviertel Stunden über den Bodensee und über Friedrichshafen zu führen. Dieses mutige Eintreten des Königspaares für den kühnen Bezwinger der Lüfte verdient den ehrfurchtsvollen Dank aller Luftschiffer und Freunde der Luftschiffahrt, denn es ist ein glänzendes Zeichen des Vertrauens für den Grafen Zeppelin und sein Werk.

Daß bei den nach der Neufüllung des Luftschiffes am 14. und 15. Juli vorgenommenen Aufstiegen Störungen eintraten, die ein Hinausschieben des Zeitpunkts für die vom Reiche verlangte Vierundzwanzigstundensfahrt nötig gemacht haben, ist für die Weiterentwicklung des Zeppelin'schen Luftschiffes ohne Bedeutung. Daß bei einem solchen Unternehmen, das auf eine erst achtjährige Probezeit zurückgehn kann, und das mit derartigen Schwierigkeiten in einem noch keineswegs völlig durchforschten Element zu kämpfen hat, häufige Störungen vorgekommen sind und auch noch oft vorkommen werden, wird keinen vorurteilsfreien Beobachter in Staunen setzen. Alle diese Störungen geben nur immer von neuem Gelegenheit zur Erkenntnis der zahllosen Schwierigkeiten, nach deren Überwindung erst sich im Laufe der Zeit eine wirkliche Betriebsicherheit wird erreichen lassen.

Daß es Graf Zeppelin in Kürze gelingen wird, vierundzwanzig Stunden lang zu fahren, daran kann man ebensowenig zweifeln, wie daß er eine glatte Landung auf festem Boden bewerkstelligen wird, oder daß er in bedeutende Höhen aufzusteigen vermag.

Graf Zeppelin hat einen wichtigen Punkt im Werdegang seines großartigen Unternehmens erreicht, einen Punkt, der nicht allein zum Rückblick, sondern auch zum Ausblick auffordert. Hier ist in kurzem die Entwicklung des starren lenkbaren Luftschiffes geschildert worden. Wenn Graf Zeppelin selbst auf die hinter ihm liegende Zeit zu sprechen kommt, wie das erst vor kurzem bei einem Feste

geschah, daß er seiner treuen Arbeiterschar gab, so gedenkt er zunächst der eifrigen Mitarbeit und der treuen Anhänglichkeit, die ihm bei seinem Unternehmen immer weiter geholfen haben. Eine kleine Schar von Anhängern hat ihn nie verlassen, auch in Zeiten nicht, wo sich alle Welt von ihm abwandte. Da ist zuerst sein treuer Berater und Freund, Geheimer Regierungsrat Professor Hergesell aus Straßburg, da ist der bekannte und vielerfahrene Luftschiffer Baron von Bussus aus München, da ist sein Neffe und treuer Gehilfe, Graf Zeppelin d. J., da sind seine ausgezeichneten Konstrukteure und Ingenieure Kober und Dürr, die von der kaiserlichen Marine übernommenen Obersteuerleute Hacker und Lau. Und hinter diesen steht eine Schar von Werkmeistern, Monteuren und Arbeitern, wie sie sonst ihresgleichen sucht. Man muß diese Leute bei der Arbeit gesehen haben, um ihre hervorragende Disziplin, ihre Ruhe und Sicherheit bei allem, was sie unternehmen, bewundern zu können; man muß ihre Mußestunden mit ihnen geteilt haben, um zu sehn und zu hören, mit welcher Begeisterung sie an ihrem verehrten Meister und seinem Werke hängen, wie sie teilnehmen an seinen Erfolgen, wie sie stolz sind, mitzuarbeiten an einem solchen hochbedeutsamen Unternehmen. In schwerer Zeit hatte Graf Zeppelin seine Arbeiter einst entlassen müssen, als er die Fortsetzung seines Werkes aufs Spiel gesetzt sah. Für alle hatte er damals gesorgt, damit sie gute Stellen bekommen sollten. Als er aber von neuem rief, kamen alle, alle wieder. Mit Stolz erzählt ein jeder, wie lange er schon dem großen Werke dient. Diese alle aber hält der eine zusammen durch die Schwungkraft seines Geistes, durch seinen festen, unbeugbaren Willen, durch den nicht zu erschütternden Glauben an sein Werk, diese markige Natur, die trotz zurückgelegter siebenzig Jahre mit der Leichtigkeit eines Säuglings einher schreitet, der keine Müdigkeit kennt, dessen Lampe am Arbeitstisch noch brennt, wenn ganz Friedrichshafen längst zur Ruhe gegangen ist, der aufsteht mit dem frühesten seiner Arbeiter, er der große Arbeiter, der weiß, daß Arbeit alles bedeutet, der siegreiche Bezwinger der Lüfte, der Vater, wie ihn seine Arbeiter nennen.

Und wenn wir ihn fragen, wie er sich die Zukunft seines Unternehmens denkt, so ist es eine große Reihe von Aufgaben, die er diesem zu stellen beabsichtigt. Darauf näher einzugehn, verbietet leider der zur Verfügung stehende Raum. Man muß hier nur davor warnen, der Einbildungskraft die Zügel zu sehr schießen zu lassen. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß das jetzt erfundene lenkbare Luftschiff im Laufe der Zeiten einen großen Umschwung in den Verkehrsverhältnissen auf unsrer Erde hervorrufen wird; diese Entwicklung wird aber wohl noch manches Jahr in Anspruch nehmen.

Nach und nach werden Luftverkehrslinien eingerichtet werden, die zuerst dem Luxusverkehr dienen und allmählich auch dem geschäftlichen Verkehr dienstbar gemacht werden, da sich die große Schnelligkeit der Beförderung bald in wertvoller Weise fühlbar machen wird. Eine bedeutende Umwälzung wird das lenkbare Luftschiff namentlich in den Händen der Heeresverwaltung hervorrufen, und zwar zunächst auf dem Gebiete der Fernaufklärung. Hier eröffnet es ganz neue

Aussichten, hier ist es von geradezu unschätzbarem Werte. Daß es auch zum Transport von kleinen Truppenmengen unter gewissen besondern taktischen und strategischen Verhältnissen hervorragende Dienste leisten kann, soll nicht bezweifelt werden; bis aber ganze Armeekorps in einer Luftflotte durch die Lüfte befördert werden können, bis dahin hat es noch gute Weile. Und ebenso verhält es sich mit der Frage des Luftschiffes als Waffe. Vorläufig ist die von ihm zu befördernde Nutzlast doch noch so gering, daß sie in der Form von Sprengmunition zwar nachhaltigen Schaden anzurichten vermag, nicht aber in Kürze schon eine völlige Umwälzung der gesamten Kriegführung zur Folge haben wird.

Daß die Weiterentwicklung der Durchquerung der Lüfte mit dem lenkbaren Luftschiff im Laufe der nächsten Jahre noch manche Überraschungen zeitigen, noch manche Umgestaltung der bestehenden Verhältnisse nach sich ziehen wird, kann nicht bezweifelt werden. Immerhin mag jedoch noch manches Jahr darüber hingehn. Heute aber können wir uns freuen, daß in doch verhältnismäßig so kurzer Zeit so Großes erreicht, so Großes vollbracht worden ist, und daß es ein echter deutscher Mann von bestem Schrot und Korn ist, der all das Große geleistet hat.

O. A.



Literarische Rundschau

Von Heinrich Spiero



Am 30. April ist auf seiner Herrschaft Haseldorf in Holstein Prinz Emil von Schönau-Carolath nach langem Leiden gestorben; sein letzter Wille besagte, daß er nur von den Gliedern seiner Familie, von seinen Dienern und den Landleuten seiner Besitzung zu Grabe gebracht werden sollte, der Außenwelt gegenüber einsam und abgeschlossen, wie der verstorbne Prinz es bei allem regen Verkehr im Grunde sein Leben lang war. Seine Geburt fiel in Zeiten, denen eine ganze Reihe solcher einsamen Dichter in Deutschland entsprossen sind. Die Kinder der vierziger und der ersten fünfziger Jahre stehn zwischen den großen Realisten und den Münchnern auf der einen, den Stürmern und Drängern des jüngsten Deutschlands auf der andern Seite als eine unverbundene Reihe für sich da: Joseph Viktor Widmann (geboren 1842), Detlev von Liliencron und Friedrich Nietzsche (1844), Karl Spitteler, Ernst von Wildenbruch und Eduard Griesebach (1845), Hans Hoffmann (1848), Alberta von Puttkamer (1849), endlich, der letzte, eben Prinz Emil von Schönau-Carolath, dessen fünfzigsten Geburtstag ich am 8. April 1902 mit ihm anbrechen sehen durfte. Aber auch nur anbrechen: denn wir (außer mir noch wenige Gäste) wurden in geschickter Weise so dirigiert, daß unsre Abreise erfolgen konnte, bevor irgendwie der Tag durch Ansprachen, Glückwünsche und dergleichen in das Gebiet allgemeiner Feierlichkeit gerückt werden mochte. Prinz Emil