

Die Heimat der Zeppeline.

Nach einer alten Prophezeiung sollen die Kaskaden noch einmal ihre Güle im Bodensee tranken. Sie hat sich bis heute noch nicht erfüllt. Dafür sind während dieses Krieges schon zweimal englische Flieger über dem Bodensee erschienen und

der besagte Unfug außer Mode gekommen, sonst hätten wir am Bodensee lauter „Gäfen“ bekommen, vielleicht sogar auf der Schweizerseite, wo einzelne Uferorte auch mit berühmten Notabilitäten prunten können.



Aufgeschapelte Nahrungsmittel für die Truppen in Saloniki.

haben Bomben auf Friedrichshafen heruntergeworfen, was noch gar nie vorhergesagt worden ist, und was weder Schwaben noch Schweizer je für möglich gehalten hätten. Friedrichshafen verdankt diese englische Wüste dem Umstande, daß es die Heimat der Zeppeline ist. Es sollte eigentlich „Zeppelinshafen“ heißen, eine Umkehr, über die sich umso mehr reden ließe, als die schwäbische Stadt am Bodensee schon einmal ihren Namen gewechselt hat. Sie hieß früher Buchhorn, bis zum Jahre 1811. In jener Zeit fand man Gefallen am Bodensee, alten alemannischen Ortsnamen einen dynastischen Klang zu ge-

Friedrichshafen war bis vor zehn Jahren die stillste und verschlafenste Stadt am Bodensee. Die alte Reichsstadt Buchhorn kam im Jahre 1810 als kleines, etwas heruntergekommenes Nest an Württemberg, das damit Anknüpfung am Bodensee wurde. König Friedrich von Württemberg verlegte im Jahre 1811 seine neue Hofstadt mit dem neuen Kloster Hofen und gab der neuen Gemeinde den Namen Friedrichshafen. Das Kloster Hofen, eine alte Benediktinerabtei, deren Doppeltürme als Wahrzeichen Friedrichshafens weit in den See hinausragen, wurde zum königlichen Schlosse umgebaut, und die Stadt wurde dann Sommerresidenz des württembergischen Königs. Sie ist es heute noch; aber sie ist dadurch nur noch stiller und behäbiger geworden. Die meisten Firmatafeln an den Kramläden tragen die Aufschrift königlicher Hoflieferant; vorsonnen liegt das Schloß mit seinen alten Türmen in dem großen Park, und eine altväterliche Residenzstimmung lag in den Gassen und über den Dächern der Stadt. Das ist dann auf einen Schlag anders geworden. Seit etwa zehn Jahren hat Friedrichshafen einen Aufschwung genommen, wie ihn keine zweite Stadt am Bodensee zu verzeichnen hat; es ist auf einmal erwacht, hat Leben bekommen, hat viele neue Häuser aus dem Boden wachsen sehen, hat die alten Wirtschaftshäuser, die sich noch mit „th“ schrieben, in moderne Hotels umgewandelt, hat eine neue Strandpromenade gebaut, die schönste am ganzen See; hat Industrie, Leben und Fremdenverkehr erhalten. Es ist ein fast amerikanischer Aufschwung, den das alte Buchhorn in zehn Jahren durchgemacht hat, und seine Bevölkerungszahl ist mit einem ganz verblüffenden Sprung in die Höhe geschritten. Und das alles hat Friedrichshafen dem Grafen Zeppelin und seinem Luftschiff zu verdanken.



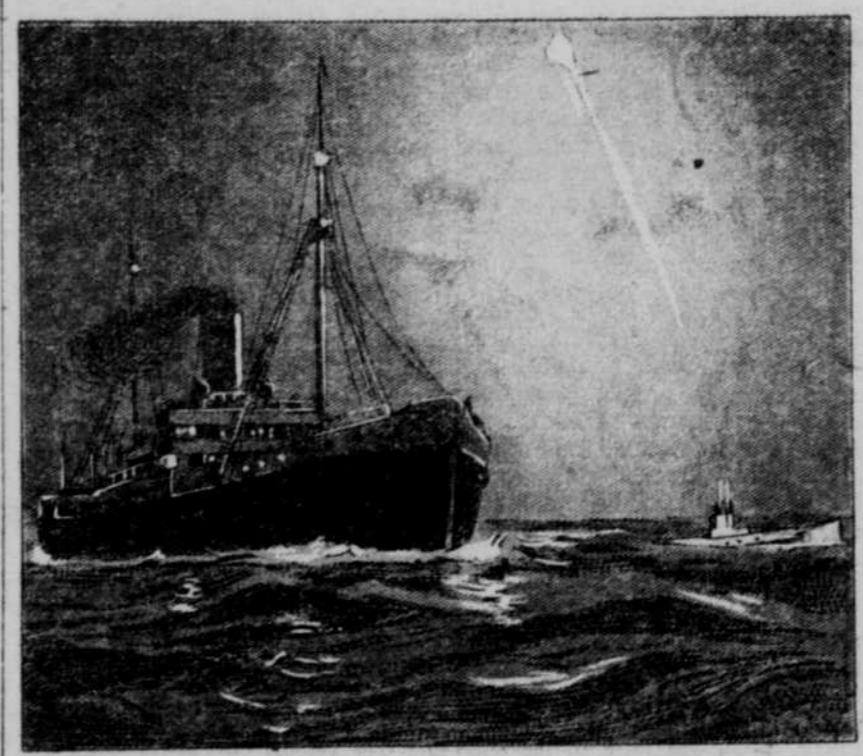
Vulgarische Offiziere in Winterausrüstung.

ben; aus Sernatingen wurde Ludwigshafen, aus Etenried der Grafia Thun zu Ehren Lunan, und mit knapper Not entging unter König Max das bayrische Lindau dem Schicksal, in Maximilianshafen umgetauft zu werden. Zum Glück ist, so bemerkt ein Schweizer Blatt,

Es war im Sommer 1900, als auf der königlichen Domäne Mar-

zell bei Friedrichshafen eine schwimmende Bretterhalle erstellt und das erste Zeppelinische Luftschiff gebaut wurde. Der Graf hat als „Übungsgelände“ den See gewählt, weil dieses Terrain nicht gekauft oder gepachtet werden mußte und weil es für die Landung der noch recht unbeholfenen ersten Luftfahrzeuge weniger gefährlich war, als das feste Land, wo man auf die Bäume und auf die Dächer geraten konnte und Kulturschaden vergüten mußte, wenn man in einem Krautgarten oder in einem Hopfenfeld zu landen gezwungen war. Ich erinnere mich gut, so schreibt ein Korrespondent, an den Aufstieg des ersten Zeppelinischen Luftschiffes am 10. Juni 1900. Wir lagen einen ganzen Tag lang im Grate von Manzell, eine gewaltige Volksmenge, und draußen auf dem See schwam: ein Geschwader von zehn, zwölf menschengestaltigen Dampfern, umwimmelt von Hunderten von Booten. Man freute sich des schönen Schauspiel, das die schiffbelebte See bot, und der herrlichen Aussicht in die Schweizerberge, die aus blauer Ferne auf den See herüberstauten. Aber das war auch alles, über das man sich am Strande von Manzell freuen konnte. Das Luftschiff kam nicht aus der schwimmenden Halle heraus, es war noch nicht recht flügge; enttäuscht zog man heim, auf den Dampfern wurde gepöpselt wie im Theater, wenn der Tenor ungenügend ist und als ich abends mit dem Zug der Enttäuschten nach Friedrichshafen wanderte, da hörte ich den preußischen Kriegsminister, einen General mit großem, blondem Schnurrbart, im Vorbeifahren verärgert zu seinem Begleiter sagen: „Ich habe ja immer gesagt, daß alles Mumpst ist! Am Abend schließe ich auf dem Dach-

zungsmittel, als welche sie in erster Linie gebaut und in den Dienst gestellt worden sind. Und den vollen Wert der Zeppelinischen Erfindung wird man erst einmal recht ermessen können, wenn das Luftschiff in den Dienst des friedlichen Verkehrs treten wird. Man spricht heute bereits von einem Zeppelinerweg mit Amerika, und selbst die Dehnmeter, die vor wenigen Jahren den Dilettanten v. Friedrichshafen verspotteten, zweifeln heute nicht mehr an der technischen Durchführbarkeit eines Verkehrs über den Ozean. Friedrichshafen besitzt heute eine gewaltige Anlage für den Luftschiffbau mit vielen tausend Arbeitern. Die alte Halle von Manzell ist längst aufgegeben. Hinter der Stadt beim Niederpart sind große massive, bombensichere Hallen entstanden, umgeben von einem weiten Komplex von Werkstätten und Gasfabriken. Die Leistungsfähigkeiten dieser Anlagen ist so groß, daß jetzt jede Woche ein neues Luftschiff abgeliefert werden kann. Beim Ausbruch des Krieges befah die deutsche Armee 12-15 Zeppelinische Luftschiffe; im Februar ds. J. hat Friedrichshafen das hundertste Luftschiff abgeliefert. Der Typ hat sich im Laufe des Krieges stark verändert; die Fahrzeuge sind noch größer, die Motoren noch stärker geworden. Daß sie und da einmal ein Zeppelin ins Meer fällt oder auf dem Lande heruntergeschossen wird, kann die Kriegsbrauchbarkeit der Fahrzeuge nicht in Frage stellen; Kavallerieregimenter und Dreadnoughts gehen im Kriege auch verloren, ohne daß deshalb die Kriegsbrauchbarkeit der Kavallerie und der Panzerschiffe abgestritten worden wäre. Das alte Buchhorn ist selbstver-



Ein englischer Dampfer wird von einem „H. Wool“ angehalten und verjagt.

boden des Hotels zum „Deutschen Haus“ auf einem Sofa, und es nimmt es gerne mit in Kauf, wenn ihm ab und zu ein paar Fliegerbomben auf die Dächer herabgeworfen werden. Es wird dem Grafen Zeppelin ganz sicher einmal ein Denkmal errichtet; jetzt schon hängt sein Bildnis in allen Stuben, man hat es auf alle Pfeisensäulen und auf alle „Soubentis“ gemalt; Friedrichshafen hat seinen Zeppelinbrunnen, sein Zeppelinmuseum und natürlich auch sein „Gasthaus zum Luftschiff“. Die Heimat der Zeppeline ist die interessanteste Stadt am Bodensee geworden, und nach dem Kriege wird es auch die besuchteste werden — vorderhand sind Fahrten nach dem alten Buchhorn mit einigen Schwierigkeiten verbunden!

Ein Bewohner von Rizza schickte täglich mehrere hundert Pakete nach Paris und anderen großen Städten Frankreichs. Es waren Nachnahmepakete über 1,75 Fr., und daneben stand in schöner großer Rundschrift: „Familien-Andenken“. Die Empfängerinnen waren durchweg Witwen, deren Gatten in den letzten Wochen fielen. Mit großer Emsigkeit stellte sich der Mann aus allen nur erreichbaren Adressenlisten zusammen. Alle die Witwen, denen der Briefträger am nächsten oder übernächsten Tag die kleine Nachnahmepakete vorlegte, lösten sie herzlich gern ein, in banger Hoffnung, daß der Gatte vielleicht noch kurz vor seinem Tod einem Kameraden etwas Brief, ein Bild, etwas, für das man selbst 20 Fr. zahlen würde. Aber das Bild — um ein solches handelte es sich meist — zeigte irgendein zerföhrenes Dorf, eine Kirche, einen Versuch des Präsidenten an der Front — etwas, das im besten Fall 10 Cts. gelostet haben mochte, dafür aber in den kostbaren Umschlag irgendeiner Kriegszeitung gewickelt war. Da der Verlust verhältnismäßig gering war, schwiegen bisher die in so freundschaftlicher Weise bedachten Frauen. Erst durch die Anzeige einer Witwe aus Arpaion wurde dem Herrn das Handwerk gelegt.



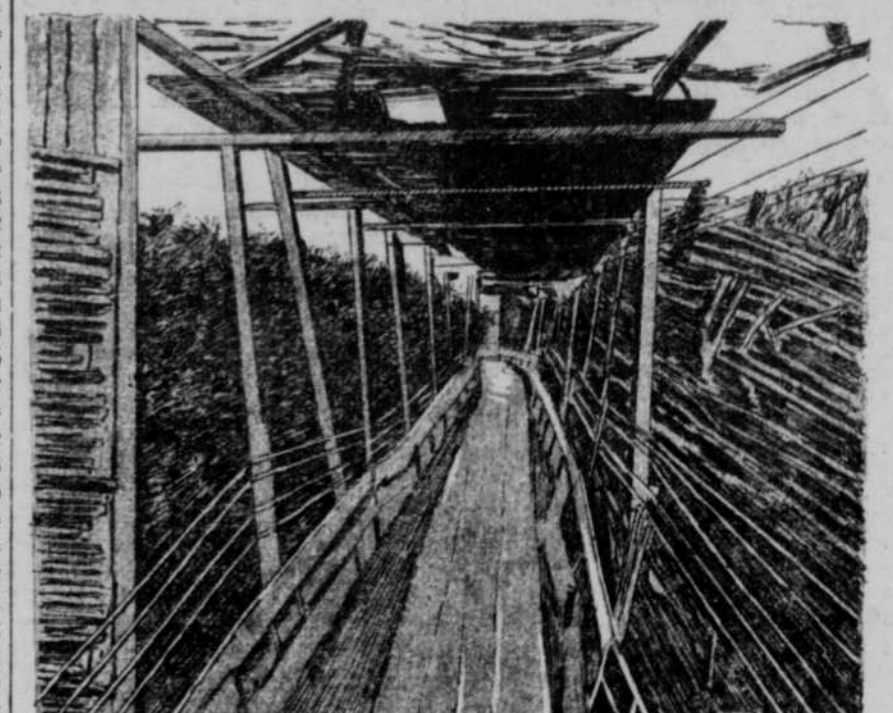
Deutsche Flugzeuge besetzen den Hafen von Dünkirchen mit Bomben. Die Heimat der Zeppeline — 836.

Der Palazzo Venezia.

Geschichte des von Italien beschlagnahmten Prachtsbaus.

Das gleiche Schicksal wie der Villa d'Este in Tivoli, dem ererbten Gute des ermordeten Erzherzogs Franz Ferdinand, ist bekanntlich auch dem römischen Palazzo Venezia, dem Sitz des österreichischen Botschafters beim Vatikan, beschieden, der von der italienischen Regierung konfisziert wurde.

Die napoleonischen Militärbehörden bereits als an Rom zurückgefallen betrachtet hatten, legte im Jahre 1806 Bonaparte persönlich Beschlagnahme auf, in der Absicht, ihn zur Residenz für den König von Rom umzuwandeln. Seit 1815 ist der Palast wieder österreichisch, ohne daß gegen diese



Laufgassen mit Fernsprechleitungen in Brabant. Aus dem besetzten Belgien.

de. Ueber die Erbauung dieses Palastes, der so oft seine Bewohner gewechselt hat, sind die Architekturdetails größtenteils noch im unklaren. Die Angabe Vasaris, monach Giuliano da Majano sein Urheber gewesen wäre, kann nicht stimmen, da dieser Künstler nachgewiesenermaßen nie in Rom tätig gewesen ist. In Frage kommen noch Leo del Caprina und Giuliano da Sangallo, welche aber in den Bauregistern bloß als Unternehmern genannt werden. Jakob Buchhardt glaubte in Giacomo da Pietrasanta den wahrscheinlichen Erbauer gefunden zu haben, eine Annahme jedoch, die heute nicht unwiderprochen bleiben darf. Einzig dieser Nachweis kann geliefert werden, daß Pietrasanta die zweistöckige Pfeilerhalle des großen Hofes entworfen und wohl auch selber ausgeführt hat. Sodiel steht außerdem mit Sicherheit fest, daß das demwürdige Gebäude auf Bestreben des Kardinals Barbo, nachmaligen Papstes Paul II., ums Jahr 1450 errichtet und ein halbes Jahrhundert später im Rohbau vollendet worden ist. Das Material zu dem im streng toskanischen Stil durchgeführten, jedoch ohne die breite Quadergliederung ausstommenden Bau ist dem Kolosseum entnommen worden. Als architektonisches Ganzes wirkt er durch seine schwere, wuchtende, noch ganz mittelalterlich anmutende Maßigkeit, während die Details einer größeren Feinheit ermangeln und nur etwa in den Portaleinfassungen mit ihrer eigenartigen Knosp- und Abombenornamentik Gebilde reiferer Art darstellen. Der Hof des Palastes ist erst in den 1460er Jahren gebaut worden; er ist von ausgeprägter Renaissanceart.

Tatsache irgendwelcher offizieller Einspruch erhoben worden wäre. In dem zwischen Napoleon III. und dem Kaiser von Oesterreich in Rom abgeschlossenen Vertrage vom 24. August 1866 über die Abtretungen Venetiens befähigte der französische Resident, daß alle die Paläste in Rom und Konstantinopel, die einst der Republik



Das Dach des ursprünglichen Schilderhauses ist mit Erde, auf der das Gras wächst, bedeckt.

Mertwürdig sind die äußeren Schicksale, die häufigen Besitzänderungen des Palazzo Venezia. Der Bau blieb zunächst Eigentum der Päpste, wurde dann aber 1564 von Pius IV. der Republik Venedig geschenkt. Bei deren Aufteilung zwischen Oesterreich und der zisalpinischen Republik im Jahre 1797 galt die Zugehörigkeit des Palastes als zweifelhaft. Nachdem

Venedig gehört hatten, der österreichischen Regierung verbleiben sollten. Ein noch im Herbst desselben Jahres ausgefertigtes Protokoll gab dieser Bestimmung noch deutlicheren Ausdruck. Nach anderen, erst jüngst zutage geförderten Dokumenten zu urteilen, hätte sich Italien schon lange bemüht, den durch das päpstliche Garantiegeseß geschützten Botschaftspalast an sich zu bringen.

Der Marinekorrespondent der Londoner „Daily Express“ berichtet seinem Blatte, er habe den Flugversuchen des neuen englischen Luftschiffes beigewohnt. Dasselbe sei ein solches des starken Systems von sehr eleganter Form und großer Manövrierfähigkeit.



Der Belgier: Nicht wahr, Peter, wir beide wollen uns nie wieder beschützen lassen!