Zeppeline über England.

Aus der Feder eines Luftkreuzer-Kommandanten.

(Copyright 1916 by Ullstein & Co., Berlin. — Copyright by John N. Wheeler, New York.)

(Schluß.)

An der Westfront schrien die Franzosen immer lauter nach Menschen, nach Kanonen und Munition. In England selbst verlangte jede Stadt, jede Gemeinde ihren wohleingerichteten Abwehrdienst. Immer höher stiegen die Entschädigungsansprüche der Betroffenen. Das gesamte Erwerbsleben und der Verkehr stehen zurzeit der erwarteten Angriffe im Banne unserer Luftschiffe. In welche Verlegenheit die Leitung des Abwehrdienstes geriet und immer wieder gerät, zeigt uns der im Parlament vorgebrachte echt englische Versuch, in mehreren Städten der Ostküste die erregten Gemüter durch reichliches Zurschaustellen eines Abwehrgeschützes zu beruhigen, das sich bei näherer Betrachtung als aus Holz gefertigt erwies.

Gewaltige Summen ließ England sich die Abwehr kosten. Vom Kanal bis nach Schottland, sowohl an der Küste bis weit ins Land hinein häufen sich die Abwehrbatterien und Scheinwerfer. Bis weit in die See hinaus lauern die vorgeschobenen Schiffe unseren Luftkreuzern auf.

Umsonst.

Wieder und immer wieder werden wir hinausziehen, werden Tod und Verderben säen, alle Schrecken des Krieges, den England selbst entfesselte, den Briten ins eigene Land hineintragen.

Fünfunddreißig Angriffe wurden bisher ausgeführt:

1915.

19.—20. Januar:
Yarmouth, Cromer, Sheringham, Kings Lynn.

14.—15. April.
Blyth, Bedlington, Morpeath, Cramlington, Wallsend, Hebburn.

15.—16. April:
Maldon, Heybridge, Southwold, Lowestoft, Burnham, Yarmouth.

29.—30. April.
Ipswich, Bury St. Edmunds, Whitton.

9.—10. Mai.
Southend, Westcliffe, Themse-Mündung.

16.—17. Mai.
Ramsgate, Folkestone.

31. Mai—1. Juni.
London.

4.—5. Juni.
Humber-Mündung, Harwich.

6.—7. Juni.
Hull, Grimsby.

15.—16. Juni.
Shields, Elswick-on-Tyne.

9.—10. August.
London, Themse-Mündung, Harwich, Humber.

12.—13. August.
Harwich.

17.—18. August.
London, Woodbridge, Ipswich.

7.—8. September.
London.

8.—9. September.
Londbn, Norwich, Middelsborough.

11.—12. September.
London.

13.—14. September.
Southend.

13.—14. Oktober.
London und Vorstädte, Ipswich.

1916.

31. Jan.—1. Febr.
Liverpool, Birkenhead, Manchester, Sheffield, Nottingham, Birmingham, Humber, Yarmouth.

5.—6. März.
Hull.

31. März—1. April.
London, Enfield, Waltham, Abbeg, Stowmarket, Lowestoft, Cambridge, Humber.

1.—2. April.
Tees-Mündung, Middlesborough, Sunderland.

2.—3. April.
London, Edinbourgh, Newcastle.

3.—4. April.
Great Yarmouth.

5.—6. April.
Whitby, Hull, Leeds.

24.—25. April.
Cambridge, Norwich, Lincoln, Winterton, Ipswich, Norwich, Harwich.

25.—26. April.
London, Colchester, Ramsgate.

2.—3. Mai.
Middlesborough, Stokton, Sunderland, Hartlepool, Tees-Fluß, Firth of Forth.

28.—29. Juli.
Lincoln, Grimsby, Immingham, Hull, Norwich.

31. Juli—1. August.
London, Themse-Mündung, östliche Grafschaften.

2.—3. August.
London, Harwich, Norwich, Norwich, Lowestoft, Winterton.

8.—9. August.
Tyne-Mündung, Sunderland, Hartlepool, Middlesborough, Whitby, Hull, Grimsby, Humber-Mündung, Kings Lynn, östliche Grafschaften.

24. August.
London.

24.—25. August.
London, Harwich, Folkestone, Dover.

2.—3. September.
London, Yarmouth, Harwich, südöstliche Grafschaften, Humber.

23.—24. September.
London, Humber, mittlere Grafschaften (Nottingham, Sheffield).

25.—26. September.
Portsmouth, befestigte Plätze an der Themse-Mündung, York, Leeds, Lincoln, Derby.

1.—2. Oktober.
London, Humber.

„Unsere Luftschiffe haben in der letzten Nacht die englische Ostküste erfolgreich angegriffen, alle kehrten unbeschädigt zurück." Wie leicht liest es sich, und wie ungeheuer schwer ist die Arbeit, die geleistet werden mußte, bis die Meldung zustande kommen sollte. Die Witterung, das Fehlen der meteorologischen Beobachtungen, keine Ansteuerungsmarke, Heranfühlen an England in tiefster Dunkelheit, Abwehr — in tausenderlei Gestalt lauert der Tod.

Immer wieder treten unsere Luftkreuzer die Fahrt an, immer länger wird die Liste, immer schwerer der Schaden in England, und immer neue Ruhmesblätter fügen die Führer der noch so jungen Geschichte unserer deutschen Luftschiffahrt hinzu.

Denket an „Baralong"!

Am 28. November 1915 ließ der Kommandant des britischen Hilfskreuzers „Baralong" die Besatzung eines deutschen Unterseebootes, das durch mehrere Treffer wehrlos und dem Versinken nahe war, in der feigsten und brutalsten Weise ermorden.

Kein Mann blieb leben. Es fanden sich Zeugen, die von der Schandtat, die englische Kultur und Zivilisation erst in das richtige Licht setzte, Kenntnis gaben.

Auf die Vorstellungen, die von der deutschen Regierung erhoben wurden, folgte eine ausweichende Antwort Englands.

Neuerlich gab Deutschland am 10. Januar 1916 eine Erwiderung, auf die am 25. Februar London abermals ausweichend antwortete.

Dann kam das Schlußwort des Deutschen Reiches:

„Die deutsche Regierung hat in ihrer Erwiderung über die Erklärungen der britischen Regierung zu der deutschen Denkschrift über den „Baralong"-Fall vom 10. Januar d. J. den Standpunkt eingenommen, daß es für sie im Hinblick auf die empörende Haltung der britischen Regierung nicht möglich sei, weiter mit ihr über diesen Fall zu verhandeln; sie hatte zu gleicher Zeit angekündigt, daß sie nunmehr selbst die der Herausforderung entsprechenden Vergeltungsmaßregeln treffen werde.

In ihrer letzten Antwort glaubt die britische Regierung, über den Mord, den der Kapitän und die Mannschaft der „Baralong" an der wehrlosen Mannschaft eines deutschen Unterseebootes begangen haben, mit dem bloßen Hinweis auf die Unzuverlässigkeit der Aussagen eines Zeugen, dessen Namen sie nicht einmal angibt, hinweggehen zu können; dagegen stützt sie sich für die von ihr mit dem „Baralong"-Fall in Zusammenhang gebrachten drei Fälle angeblicher, von deutschen Seestreitkräften begangener Grausamkeiten lediglich auf haltlose Behauptungen, ohne dafür irgendwelches Material beizubringen.

Die deutsche Regierung kann diese Behauptungen auf Grund der eidlichen Aussagen und dienstlichen Meldungen der zur Sache vernommenen Zeugen nur mit Entrüstung zurückweisen. Was aber den „Baralong"-Fall betrifft, so muß nochmals mit aller Schärfe darauf hingewiesen werden, daß sich die britische Regierung trotz des ihr mitgeteilten Materials geweigert hat, selbst eine Untersuchung einzuleiten; damit hat sie anerkannt, daß sie es nicht wagen kann, den Fall vor ein Gericht der eigenen Standesgenossen der Beschuldigten zu bringen.

Die deutsche Regierung hat sich hiernach, ihrer Ankündigung entsprechend, genötigt gesehen, die Ahndung des ungesühnten Verbrechens selbst in die Hand zu nehmen. Eine Vergeltung der Untaten der britischen Seeleute im „Baralong"-Fall mit Maßnahmen gleicher Art, etwa durch Erschießen britischer Kriegsgefangenen, hat sie selbstverständlich abgelehnt. Aber die deutschen Luftschiffe werden das englische Volk davon überzeugt haben, daß Deutschland in der Lage ist, die von den Offizieren und den Mannschaften der „Baralong" begangenen Straftaten nicht ungesühnt zu lassen. Wenn früher die unvermeidliche Gefährdung der Zivilbevölkerung bei Verwendung der deutschen Zeppeline für militärische Zwecke besondere Berücksichtigung fand, so konnten angesichts des „Baralong"-Mordes solche Rücksichten nicht mehr durchgreifen; England gegenüber wird seitdem die Waffe des Luftschiffes innerhalb der Grenzen des Völkerrechts rücksichtslos ausgenutzt. Bei jedem Luftschiff, das auf London oder auf andere verteidigte oder Anlagen militärischen Charakters enthaltende englische Städte seine zerstörenden Bomben abwirft, soll England sich des „Baralong"-Falles erinnern!"

* * *

Geräuschlos gleiten die mächtigen Tore der Halle beiseite. Langsam kommt der graue Riese zum Vorschein.

„Ausklippen!"

Mit einem Ruck lassen die Fäuste der Haltemannschaften die Taue los; brausend wirbeln die Schrauben durch die Luft. Höher und höher steigt der Luftkreuzer, bis er in der Ferne allmählich verschwindet. Dort liegt die See, dort liegt England! . . .

Denket an „Baralong"!

Ehrenbürger Brettreich.

Der bayerische Minister des Innern, von Brettreich, der zwischen seinen beiden Amtszeiten als Minister Regierungspräsident von Unterfranken war, wurde von der Hauptstadt des Regierungsbezirks, Würzburg, zum Ehrenbürger ernannt. Oberbürgermeister, Hofrat Ringelmann, gab in der Sitzung des Würzburger Gemeindekollegiums bekannt, daß diese Ernennung durch einstimmigen Beschluß beider städtischen Kollegien erfolgt sei, nachdem man erst kurz zuvor zu Ehren des damals noch im Amt befindlichen Regierungspräsidenten die Taufe der Brettreichstraße vollzogen habe, um Zeugnis für das vielseitige und verdienstvolle Wirken Brettreichs und für das gute Einvernehmen zwischen dem Regierungspräsidenten und der Bürgerschaft abzulegen.

Graf Zeppelin,
nach dem Leben gezeichnet (1916 in Friedrichshafen) von Felix Schwormstädt.

† Graf Ferdinand Zeppelin

Beherrscher der Luft erliegt, 78 Jahre alt, zu Charlottenburg der Lungenentzündung.

London, 8. März. Wie ein durch den Reuterschen Amsterdamer Korrespondenten übermitteltes Berliner Telegramm meldet, ist Graf Zeppelin heute vormittag zu Charlottenburg, nahe Berlin, an Lungenentzündung gestorben.

* * *

Graf Ferdinand von Zeppelin war am 8. Juli 1838 in Konstanz geboren, studierte am Polytechnikum in Stuttgart, trat 1855 in die Kriegsschule zu Ludwigsburg ein, wurde 1858 Offizier, studierte dann in Tübingen und nahm 1863 an dem amerikanischen Sezessionskriege sowie an den Feldzügen von 1866 und 1870/71 teil. In letzterem führte er einen berühmt gewordenen Retognoszierungsritt aus. 1885 bis 1890 war er württembergischer Gesandter und Bevollmächtigter zum Bundesrat in Berlin. 1890 nahm er als Generalleutnant seinen Abschied. Er wurde General à la suite des Königs von Württemberg und 1905 General der Kavallerie. Seit 1890 beschäftigte er sich mit dem Bau eines lenkbaren Luftschiffes, und 1900 begann er seine Versuche mit einem großen Ballon mit starrer Hülle in Friedrichshafen am Bodensee, die 1906 zu einem vollen Erfolge führten.

Im Oktober 1906 und Oktober und November 1907 nahm Graf Zeppelin nach verschiedenen Mißerfolgen die Fahrten mit seinem Riesenballon wieder auf. Im Sommer 1908 wurde durch den neuerbauten Zeppelin IV alles, was bisher mit Lenkballons in der Welt geleistet worden war, weit übertroffen. Die zwölfstündige Fahrt am 1. Juli 1908 von Friedrichshafen nach Luzern, Zürich und zurück, die noch bedeutendere am 4. August nach Straßburg, Mainz und Stuttgart, die mit der durch Unwetter verursachten Zerstörungs-Tragödie bei Echterdingen am 5. August abschloß, erregten das gewaltigste Aufsehen. Die Katastrophe von Echterdingen machte auf das gesamte deutsche Volk einen derartigen Eindruck, daß es zu tatkräftiger Unterstützung aufstand. Nachdem schon am 24. Juli die Stadtverordneten zu Spandau den Magistrat ersucht hatten, eine Nationalspende für den Grafen Zeppelin zum Zweck der Vervollkommnung seines Luftschiffes auf dem Deutschen Städtetag zu beantragen, regte sich sofort nach der Katastrophe liberall das Verlangen zu tatkräftiger Hilfe, und schon am 6. August wurden Aufrufe zur Sammlung erlassen. Um auch den kleinsten Beitrag bequem annehmen zu können und Massenbeisteuern zu erleichtern, gab die Motorluftschiff-Studiengesellschaft eine für 10 Pfennig käufliche Sammelmarke in 2½ Millionen Exemplaren aus. Der Gesamtbetrag der Spende betrug 6,196,555 Mark, und den verwandte Graf Zeppelin zu einer Zeppelin-Stiftung (22. März 1909) mit dem Sitz in Friedrichshafen, unter deren überwiegender Beteiligung eine Gesellschaft zum Bau und Betrieb von Luftschiffen unter dem Namen „Luftschiffbau Zeppelin" gegründet wurde.

Graf Zeppelin hat die vom deutschen Volk in ihn gesetzten Erwartungen erfüllt. Seinem Streben hat sich im Lauf der Jahre noch manch ein Hindernis entgegengestellt. Immer wieder schienen die Elemente im Kampf gegen den mutigen und unermüdlichen Eroberer der Luft den Sieg davontragen zu sollen. Aber auch die schlimmsten Unglücksfälle haben den Fortschritt nicht aufhalten können. Auch die übrigen Mächte, an der Spitze England und Frankreich, sind dem Beispiel Zeppelins in der Ausbildung seines starren Systems der Luftschiffe gefolgt. Unzählig sind auch die Erfolge, welche Graf Zeppelin errungen, und die Triumphe, welche er hat erleben dürfen. Die Feier seines 75. Geburtstages am 8. Juli 1913 gestaltete sich zu einer wahren Volksdemonstration.

Kurz vorher hatte der Graf mit seinem Luftkreuzer „Sachsen" dem Kaiser Franz Joseph und der Stadt Wien einen Besuch abgestattet.

Graf Zeppelin hat neue Konstruktions-Prinzipien und damit neue Gesichtspunkte für die Entwicklung des Luftschiffes aufgestellt. Abweichend von allen bisherigen Versuchen hat er die Idee, einen starren Ballonkörper zu schaffen, in verbesserter Form aufgenommen und zum ersten Mal zur erfolgreichsten Durchführung gebracht.

Kaiser Wilhelm ehrt die Manen des großen Erfinders.

Amsterdam, 9. März, über London. Einer Meldung aus Berlin zufolge hat Kaiser Wilhelm an die Gräfin Zeppelin nachstehende Beileidstelegrafie geschickt:

„Mit tiefem Bedauern hebe ich soeben von dem Tod Ihres Gatten, General d. K. Graf Zeppelin, vernommen. Der Tod dieses trefflichen Mannes, der sich durch seltene Begabung des Geistes und des Herzens ausgezeichnet, trifft mich persönlich als ein herber Verlust, und das ganze deutsche Volk steht trauernd mit mir an der Bahre eines der größten Söhne des Vaterlandes.

„In dem zähen, unermüdlichen Ringen um die Beherrschung der Luft hat er Erfolge errungen, welche seinen Namen weit über die Grenzen des Reichs, in der ganzen Welt, unsterblich gemacht haben. Inmitten dieses gigantischen Krieges, in welchem er sich bei der Bekämpfung unserer Feinde so energisch betätigt, hinweggerafft, war es ihm leider nicht vergönnt, das Ende des Ringens mitzuerleben. Sein Werk wird aber von der Armee und der Marine in seinem Geist fortgesetzt werden.

„Möge der Allmächtige Sie und Ihre Familie in dem großen Schmerz um den Dahingegangenen, dessen Ruhm unsterblich ist, trösten. Sein Angedenken wird mir immerdar wert und teuer sein.

(gez.) Wilhelm."

Graf Zeppelin zur letzten Ruhe gebettet.

Rotterdam, 12. März, über London. In Gegenwart König Wilhelm II. von Württemberg und des als Vertreter des Kaisers zur Feier entsandten Oberkommandirenden der deutschen Luftstreitkräfte, General von Boeppner fand heute auf dem Prager Friedhof in Stuttgart die Beisetzung des Grafen Zeppelin statt.

Angesichts des geschwächten Gesundheitszustandes der Witwe war sie nur kurz und bestand lediglich in einer Predigt des Bischofs von Stuttgart sowie einem letzten Gebet. Graf Zeppelin hatte sich bereits zu Lebzeiten ein eigenes Erbbegräbnis errichten lassen, und seine Gattin lehnte daher dankend das Anerbieten des Königs ab, Württembergs großen Sohn in der Grabkapelle des königlichen Hauses beizusetzen.

Von Friedrichshafen waren tausend Arbeiter der Zeppelinschen Luftschiffwerkstätten herübergekommen, um ihrem bewunderten Führer das letzte Geleit zu geben, und hunderte von Kränzen aus allen Teilen des Landes schmückten den Sarg und die Gruft, in der er zur letzten Ruhe niedergesetzt wurde.

Die Heimat der Zeppeline.

Wie das verschlafene Friedrichshafen am Bodensee weltberühmt wurde.

Nach einer alten Prophezeiung sollen die Kosaken noch einmal ihre Gäule im Bodensee tränken. Sie hat sich bis heute noch nicht erfüllt. Dafür sind während dieses Krieges schon zwei Mal englische Flieger über dem Bodensee erschienen und haben Bomben auf Friedrichshafen heruntergeworfen, was noch gar nie prophezeit worden ist, und was weder Schwaben noch Schweizer je für möglich gehalten hätten. Friedrichshafen verdankt diese englische Visite dem Umstande, daß es die Heimat der Zeppeline ist. Es sollte eigentlich „Zeppelinshafen" heißen, eine Umtaufe, über die sich umsomehr 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 geben; aus Sernatingen wurde Ludwigshafen, aus Ettenried der Gräfin Thun zu Ehren Tunan, und mit knapper Not entging unter König Max das bayerische Lindau dem Schicksal, in Maximilianshafen umgetauft zu werden. Zum Glück ist der devote Unfug außer Mode gekommen, sonst hätten wir am Bodensee lauter „Häfen" bekommen, vielleicht sogar auf der Schweizerseite, wo einzelne Uferorte auch mit berühmten Notabilitäten prunken können.

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 Anstößer am Bodensee wurde. König Friedrich von Württemberg vereinigte im Jahre 1811 seine neue Hafenstadt mit dem nahen 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 hinausschauen, wurde zum königlichen Schlosse umgebaut, und die Stadt wurde dann Sommerresidenz des württembergischen Königshauses. 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"; personnen 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 Wirtshäuser, 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 geschnellt. Und das alles hat Friedrichshafen dem Grafen Zeppelin und seinem Luftschiff zu verdanken.

Es war im Sommer 1900, als auf der königlichen Domäne Manzell bei Friedrichshafen eine schwimmende Bretterhalle erstellt und das erste Zeppelinsche Luftschiff gebaut wurde. Der Graf hat als „Uebungsgelände" 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 müßte, wenn man in einem Krautgarten oder in einem Hopfenfeld zu landen gezwungen war. Ich erinnere mich gut an den Aufstieg des ersten Zeppelinschen Luftschiffes am 10. Juni 1900. Wir lagen einen ganzen Tag lang im Grase von Manzell, eine gewaltige Volksmenge, und draußen auf der See schwamm ein Geschwader von zehn, zwölf menschengefüllten Dampfern, umwimmelt von Hunderten von Booten. Man freute sich des schönen Schauspiels, das die schiffbelebte Reede bot und der herrlichen Aussicht in die Schweizerberge, die aus blauer Ferne auf den See herüberschauten. 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 gepfiffen 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, blonden Schnurrbart, im Vorbeifahren verärgert zu einem Begleiter sagen: „Ich habe ja immer gesagt: daß alles Mumpitz ist!" Am Abend schlief ich auf dem Dachboden des Hotels zum „Deutschen Haus" auf einem Sofa, und am folgenden Tage stieg dann das Luftschiff auf. Aber die erste Fahrt ging fehl; der Zeppelin fand den Rückweg nach Manzell nicht mehr und fiel halb zertrümmert in das Schilf von Immenstaadt.

Man kennt den weiteren Verlauf der Zeppelinschen Erfindungsgeschichte. Sie hat bittere Zeiten durchgemacht. Die Leute vom Fach machten die schlechtesten Witze über den „Dilettanten am Bodensee", der damals noch nicht „Dr. ing." war, und die deutsche Heeresverwaltung hat lange Zeit von den Pröbeleien des alten Reitergenerals nichts wissen wollen. Ein paar Jahre lang lag die verlassene Bretterhalle von Manzell wie eine trostlose Ruine da; sie kam einem vor, wie das Grab von kühnen Hoffnungen und gescheiterten Plänen. Im Jahre 1906 erst kam der Umschwung. Die deutsche Nation steuerte vier Millionen zusammen und verschaffte damit dem Grafen Zeppelin die Mittel zur Fortsetzung seiner Versuche auf großzügiger Grundlage. In Berlin schmolz allmählich das Eis; die deutsche Heeresverwaltung, die bis dahin das starre Zeppelinsche Luftschiff verschmähte und einseitig den offiziellen halbstarren Parseval-Typ protegiert hatte, begann sich für die Versuche Zeppelins zu interessieren, und als die ersten großen Fahrten gelangen, da ist auch das Spötteln der Fachleute über den „Dilettanten am Bodensee" verstummt. Es gab zwar noch manches Mißgeschick, noch manche Katastrophe; aber das Fahrzeug wurde lufttüchtiger von Jahr zu Jahr, die Armeeverwaltung stellte die Luftschiffe in ihren Dienst, und als der Krieg losbrach, da hatte Deutschland ein Kriegsluftschiff zur Verfügung, dem die Gegner nichts Gleichwertiges entgegenstellen konnten. Es wird erst nach dem Kriege an den Tag kommen, welche Dienste die Zeppeline den deutschen Armeen geleistet haben; jetzt hört man nur von den Fahrten nach Paris und nach England und von der Mitwirkung bei den Unternehmungen zur See; dagegen ist öffentlich nichts bekannt geworden über die Leistungen der Zeppeline als strategische Aufklärungsmittel, als welche sie in erster Linie gebaut und in den Dienst gestellt worden sind. Und den vollen Wert der Zeppelinschen 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 Zeppelinverkehr mit Amerika, und selbst die Techniker, die vor wenigen Jahren den Dilettanten von 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 Riedlepark sind große massive, bombensichere Hallen erstanden, umgeben von einem weiten Komplex von Werkstätten und Gasfabriken. Die Leistungsfähigkeit dieser Anlagen ist so groß, daß jetzt jede Woche ein neues Luftschiff abgeliefert werden kann. Beim Ausbruch des Krieges besaß die deutsche Armee 12—15 Zeppelinsche Luftschiffe; im Februar dieses Jahres hat Friedrichshafen das hunderste Luftschiff abgeliefert. Der Typ hat sich im Laufe des Krieges stark verändert; die Fahrzeuge sind noch größer, die Motoren noch stärker geworden. Daß hie 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 Kriegstüchtigkeit der Kavallerie und der Panzerschiffe je abgestritten worden wäre.

Das alte Buchhorn ist selbstverständlich stolz darauf, die Heimat der Zeppeline zu sein, 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 errichten; jetzt schon hängt sein Bildnis in allen Stuben, man hat es auf alle Pfeifenköpfe und auf alle „Souveniers" 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!

Die Stimmung in Oesterreich-Ungarn.

Wien, 4. Februar.

Der Schleier der Zensur, den jeder kriegführende Staat vor das Angesicht seiner Presse hängt, hält ebenso wenig drei Kriegsjahre aus wie der gute Wille der Presse, mit Unterdrückung jedes Schmerzenslautes die steinern martialische Maske zu tragen, die den Feind schrecken soll. Ein geschulter Beobachter könnte schon lange aus dem, was die Zeitungen schreiben und nicht schreiben — etwaige Zensurlücken mit eingerechnet — ein ziemlich genaues Bild der Stimmungen und Vorgänge in Oesterreich-Ungarn gewinnen. Es hätte also gar keinen Wert, heute irgendwie gefärbte Berichte zu senden, in der Absicht, den Gegner zu täuschen. Er brauchte nur die ihm ja immer zugänglichen Zeitungen zu lesen und wüßte doch, woran er wäre. Um so mehr darf man Glauben für sich in Anspruch nehmen, wenn man nun der Wahrheit gemäß feststellt, daß ganz Oesterreich-Ungarn der angekündigten Verschärfung des Tauchbootkrieges zustimmt.

Das hat verschiedene Gründe. Der erste ist wohl, daß man großes Vertrauen in die Wirkung eines rücksichtslosen U-Boot-Krieges hat und von ihm eine rasche Umstimmung der Ententevölker erwartet. Der nächste ist, daß man nach der böhmischen Zurückweisung des aufrichtigen Friedensangebotes den Ententevölkern ein reichliches Maß der Leiden gönnt, die sie uns zufügen wollten. Der dritte und wichtigste, daß man ein Ende dieses Krieges sehen will, der längst entschieden ist und nur noch von der Furcht der Ententeregierungen vor ihren eigenen Völkern sein fürchterliches Dasein fristet. Es gibt in Oesterreich-Ungarn keinen Menschen, der glauben würde, daß wir diesen Krieg noch verlieren könnten. Das Vertrauen zu Hindenburg und dem Verteidiger der Isonzofront, Boroevic, ist so groß, die Tatsache, daß die Uebermacht der Feinde bisher an den unsrigen gemessen nirgends einen nennenswerten Erfolg erringen und nur ganz wenig von unserem Gebiet besetzen konnte, wirkt so überzeugend, daß man den Krieg nur mit der Empörung über die Gewissenlosigkeit der Feinde, aber nicht mit irgendwelcher Besorgnis über seinen Ausgang fortsetzt. Aber man ist erbittert über die schreckliche Opfer, die der Wahn der Feinde fordert und ist der Leiden müde, die ein so langer Krieg jedem Lande zufügt. Man trägt die Entbehrungen mit patriotischer Entschlossenheit und im Bewußtsein, daß diese Entschlossenheit ein Teil der Landesverteidigung ist, aber doch auch mit dem Gefühl, daß es nicht sein müßte, wenn die Feinde endlich Vernunft annähmen.

Es steht zwar mit der Ernährung nach allem, was man hört, bei weitem nicht so knapp, wie die Feinde glauben. Man kann — für schweres Geld allerdings und viel teurer als in Deutschland — noch fast alle Lebensmittel, insbesondere Fleisch, Butter und Eier, wenn auch nicht in beliebigen Quantitäten haben. Andere Lebens- und Genußmittel sind etwas knapper. Aber wenn erst die Monate März und April vorüber sein werden, ist auch die schwerste Zeit tatsächlich vorüber. Der Gemüsebau übersteigt alle Erwartungen, die Fleischrationen werden vergrößert und die Streckung des Brotes wird mit Hilfe der rumänischen Beute keine unlösbare Aufgabe sein. Am stärksten wird vielleicht die Transportkrise empfunden, die im Waggonmangel besteht, der durch die langdauernde Kälte ganz besonders fühlbar gemacht wird. Es fehlt an Heiz- und Beleuchtungsmaterial, d. h. es wäre ja zur Genüge vorhanden, aber es kann nicht an die Orte des Bedarfes gebracht werden, und nun erschweren die Schneemassen noch die Zuführung in die einzelnen Haushalte. Es wird deshalb mit Einschränkung der Beleuchtung und Beheizung vorgegangen. Behördliche Verfügungen sind dazu eigentlich ganz überflüssig, denn jeder einzelne nimmt sie schon aus naheliegenden Gründen selber vor. In großen Wohnungen heizt man nur wenige Räume, um mit den etwa noch vorhandenen Vorräten sein Auslangen zu finden. Man beleuchtet so wenig als möglich, man erträgt auch Einschränkungen des Trambahnverkehrs, die notwendig geworden sind, weil die Waggons schadhaft werden und die gelernten Arbeiter in den Reparaturwerkstätten fehlen. Das sind ja schließlich alles nur Kleinigkeiten gegen das, was die Truppen in diesen fürchterlichen Temperaturen ertragen müssen, und es nimmt jeder sein Teil gern auf sich, wenn er damit der allgemeinen Sache dient. Aber das Schuldkonto der Feinde wächst dementsprechend, und es werden Jahre, vielleicht Jahrzehnte vergehen, bis ein Gegner hier in diesem gutherzigen und leichtlebigen Volke wieder volles menschliches Entgegenkommen finden wird. Es herrscht eine Stimmung, wie in Schönherrs „Volk in Not". Wir wollten nichts als in Frieden leben, man hat uns nicht gelassen, man will uns vernichten, obwohl man schon hätte einsehen können, daß ein Volk unüberwindlich ist, das sein Leben verteidigt. Auch Oesterreich-Ungarn ist zu Stahl geworden, stahlhart und schneidend wie Stahl.

„Made in Germany."

Bei dem Torpedogefecht im Januar wurden zwei englische Zerstörer vernichtet und ein deutscher Zerstörer schwer beschädigt . . . was eine doppelte deutsche Greueltat war. Erstens hatten die Deutschen (nach Ansicht der Briten) kein Recht, englische Schiffe zu vernichten; zweitens schrieb die „Daily Mail": „Die solide Bauart der deutschen Zerstörer erhellt daraus, daß der V 69 über Wasser blieb, obwohl er auf kurze Entfernung von Geschossen durchbohrt und außerdem geammt worden ist. Das Schiff hätte nach allen Regeln untergehen müssen."

Es war somit wider die Regel, daß das Schiff nicht unterging, und die Mail gibt den Grund dafür: die solide Bauart . . . Made in Germany!