Der Fesselballon im Kriege.

Von **Adolf Victor von Koerber.**

Die Beobachtung des Feindes hoch in der Luft. — Auffüllen der Ballons und Aufstieg. — Auf der Suche nach den todbringenden Mörsern.

Lange Monate schon stand im Westen die große Schlacht. Einsam und leer lag das Kampfgebiet. Da stürmten keine Bataillone mehr in dichten Linien vor, keine Feldbatterie galoppierte von der Landstraße, um auf dem braunen Acker abzuprotzen, gerade so stolz wie auf dem Exerzierplatz daheim. Dem Auge verborgen, tief unten im Erdreich wühlten sich die Heere gegeneinander. Nur die Luft über ihnen war zerrissen von dröhnendem Leben. In allen Höhen schrie es, und Blitze flammten auf. Dann wieder sang sich ein schwerer Eisenzylinder seinen verhängnisvollen Weg, bis ihm eine todbringende Detonation mitten im Feind sein Ziel setzte. Surrend und schnarrend übertönte ein Flugmotor aus gigantischer Höhe das große Wort der Artillerie. Dem Auge fast entrückt, flog er seine suchende Bahn. Ein Feind kreiste ihm quer vor den Kurs. Mit knatternden Maschinengewehren fluchten sie gegeneinander. Der eine stürzte in tausend Ueberschlagungen als Flammenball in die Front. Durch das Stahlwehr der wütenden Abwehrgeschosse flog sich der Sieger eine Bresche. Monatelang zitterte die zerrissene Luft über dem leeren Schlachtfeld.

Allein die Fesselballons taten lautlos und bescheiden ihre schwere Pflicht. Ohne mit einem lärmenden Motor zu schlagen, hingen sie bei gutem wie gerade bei schlechtem Wetter, der Ruhezeit der Flieger, stumm in der Luft. Nicht wie jene hatten sie hastige Aufgaben zu erfüllen, die in kurzen Stunden die Nerven in besonderen Anstrengungen zusammenstanzten, doch stets und ständig, ohne Unterbrechung lebten sie „auf Posten". Tagelang pendelten die, von den Fliegerkameraden ein ganz klein wenig spöttisch mit „Gasblase" Bezeichneten im Feuer, und auch nachts schrie manche Granate die Schläfer auf, in deren Quartieren längst alle Fenster zersprungen waren. Die lange Nebel- und Sturmwetterruhe des Fliegers ist dem Feldluftschiffer fremd. Sein Gebiet ist nicht so fern und so hoch, aber zahlreich wuchsen seine Aufgaben mit dem technischen Aufschwung des Krieges. Genauer als der Flieger erlangt sich seine Kamera das Bild des Feindes im Vorgelände, das die tausend Gräben sinnverwirrend durchziehen. Stunden um Stunden mißt er die Einschläge der eigenen Granaten, und seine beharrlichen Korrekturen führen ins Ziel.

Die Feldluftschiffer-Abteilung hatte ihre Aufstiegstelle weiter vorwärts verlegt, Mannschaften bauten das kleine Stabszelt auf, unter dem der Befehlstisch, die Karten des Hauptmanns und die Fernsprecher Platz fanden. Der Fernsprechtrupp legte die Verbindung querfeldein zu den verdeckten Stellungen der schweren Haubitzen. Rrrrr . . . spulte der Draht von der großen schwarzen Lacktrommel. Die Wagenkolonne rumpelte über den ausgefahrenen, granatenzerfressenen Landweg, die Räder versanken oft bis zu den Achsen, und die Fahrer fluchten harte Kutscherworte. Die Gaswagen protzten ab, und fleißig reihten sich die Flaschen nebeneinander auf dem Wiesengrund. Sehnige Arme zerrten die gelbe, ölige Hülle vom Ballonwagen. Die schlappte, luftsaugend und sich aufbauschend, zu Boden. Dann führte der Gasdruck Flasche auf Flasche an den kreisrunden Gummischlund, der ihren Inhalt gierig aufsog, bis er breit und fester wurde, bis die ganze gelbe Hülle aus ihrer Faulheit erwachte und sich behäbig erhob. Wie das Luftkissen eines Riesen. Bald nahm es Form und Größe an, blähte den gewaltigen Leib, bäumte sich und stand auf, wie ein Löwe nach der Mahlzeit. Noch mehr Flaschen werden ihm geboten. Das starke Kabel der inzwischen herangepolterten schweren Motorwinde schlingt sich in seine Aufhängevorrichtung. Die letzte Flasche quält ihren Inhalt in den Schlund, und „Hupp" springt der fertige Ballon vom Boden, an dem ihn Hunderte kleiner feldgrauer Sandsäckchen und harte Fäuste halten. Unter seiner Mitte wird der Korb befestigt und darin der Fernsprecher, Höhenmesser, die Ballonkamera usw. an ihren Plätzen verstaut.

Im Stabszelt bespricht der Kommandeur mit den Offizieren die Aufgabe. Sie ist schwierig, muß aber gelöst werden. Es gilt, eine schwere feindliche Mörserbatterie auszuspähen, die den deutschen Stellungen dauernd schweren Schaden tut und oft sogar in die weiter hinten liegenden Ruhequartiere gelangt hat. Tagelang suchten die Ballonbeobachter vergeblich, sie zu erkunden, und auch die Flieger hatten nichts ausrichten können, trotzdem sie geradezu tollkühn niederstießen. Man hatte sämtliche aufgefundenen Batterien genau registriert und nacheinander mit Beobachtung und Erfolg eingeschossen. Doch blieb das Feuer der Mörser wie seine Wirkung und Stärke dasselbe, woraus der Artillerie-Kommandeur, der selbst vergeblich von Morgen zu Abend mit dem Riesenscherenfernrohr gearbeitet hatte, auf eine besonders geniale Aufstellung des Feindes schloß. Sie mußten unschädlich gemacht werden und sollte man den Luftspähern bis über die vordersten Stellungen schwingen.

Der Hauptmann nimmt die Sprechverbindung mit der Haubitz-Batterie Nonne auf: „Hallo! Hier Feldluftschifferkommandeur. Ist dort der Herr Batterieche[illegible]?" — „Jawohl, selbst am Apparat." Die letzten Vereinbarungen werden getroffen, die Verbindung vom Zelt zum Ballonkorb nachgeprüft, dann meldet sich der Beobachter in Pelz und Stiefelhaschlik: „Zum Aufstieg bereit!"

Er steigt über den Korbrand auf den schmalen Stand und gibt das Zeichen. Des Kommandeurs Pfeife schrillt. Ratternd springt die Motorwinde an, aus deren Zahnrädern sich das Kabel zwängt. Langsam steigt der Ballon höher.

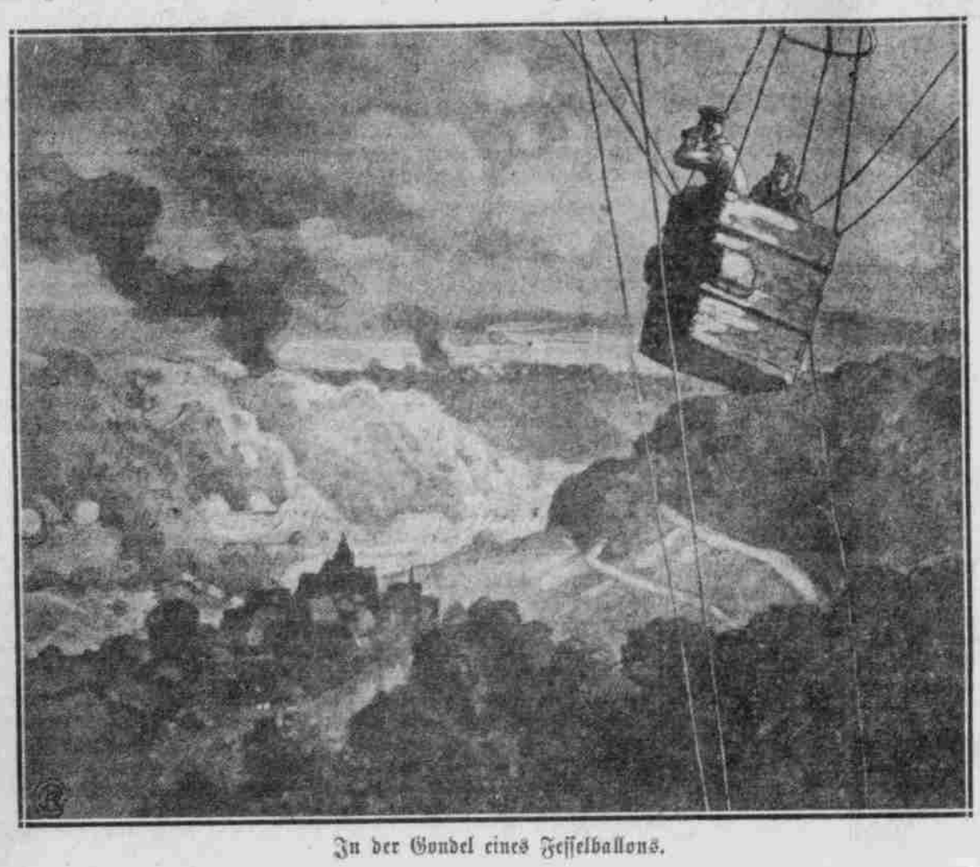
Nach allen Seiten blickt der Offizier. Ringsum ist die Welt hervorgestürzt. Die eigenen Batterien rechts und links liegen schon in starkem Feuer. Im Westen zieht sich schon das dunkle Wirrwarr der Schützengräben hin. Dahinter breitet sich die Landschaft wie ein Aufbau für Kinder im Schaufenster eines Warenhauses. Dort ist das Gebiet der feindlichen Geschütze, dorthin richtet der Beobachter im Korbe Blick und Glas, dort irgendwo verborgen müssen die verwünschten schweren Mörser stehen. Das Kabel zuckt und der Ballon steht fest. Neunhundert Meter zeigt der Höhenmesser. Die klare Luft gibt eine weite Rundschau. Der Offizier ruft in die Fernsprechmuschel: „Bitte noch dreihundert Meter!" Leicht gibt das Kabel nach, und der Korb tänzelt unter dem großen Ballon. Zwölfhundert Meter!

Von der Haubitzbatterie Nonne dröhnen die ersten Salven. In den schon oft beschossenen Zielen schlagen sie ein. Hochauf reißen sie weißlichen Staub und braune Faltenkleider von Ackererde. Unaufhörlich wird die feindliche Front durchpflügt. Der Beobachter, dem das Gelände schon seit Wochen vertraut ist, sieht überall an den bekannten Stellen die Einschläge und erkennt auch am Aufblitzen der Mündungsfeuer, woher des Feindes Antworten kommen. Doppelt genau überblickt er ihre Verstecke, hat doch der Stellungswechsel der Abteilung den Ballon um einen Kilometer näher an die Kampffront gerückt. Doch scheint das Gesamtbild nicht verändert. Die Schützengräben laufen noch in derselben Richtung, dazu die Annäherungswege im Zickzack, und die Artilleriegegner haben ihre Stellungen höchstens ein wenig seitlich verschoben. Dort am Hohlweg — vier kleine rote Pünktchen springen im Glas — verrät sich eine neue Batterie. Sfff . . .t, ffff . . . viermal hinter einander, sie zielt nach dem Ballon. Die Schrapnelle platzen weiter hinten, etwa über der alten Aufstiegstelle. Die Feuererscheinungen sind klein, es können höchstens leichte Feldhaubitzen sein. Wenn nur erst die gesuchten Mörser schießen wollten! Bis dahin ist alles Suchen zwecklos. Doch sollen die neuen Haubitzen ihren Platz auf der Karte finden, für das Einschießen am Nachmittag. Der Offizier fixiert genau ihre Stellungen. Sfff . . . t. Salve zwei . . . wieder eine . . . . zu weit . . . sie sind am Ostrande des Hohlwegs eingegraben, der in die kleine Talmulde hinabführt, in der wie ein Kuriosum noch vier oder fünf kleine Gehöfte stehen. Ein stiller vergessener Winkel, den der Ballon heute zum erstenmal ganz genau einsehen kann. Die Mauern stehen noch fast unverletzt, nur die Dächer zeigen schwarze Oeffnungen, durch die wohl mal ein verirrtes Geschoß gefahren ist, denn eine regelrechte Beschießung dieser elenden Tagelöhnerbehausungen mag wohl dem Artilleriekommandeur die Munition nicht gelohnt haben. Der Offizier zeichnet. Endlich meldet der Fernsprecher den langersehnten Spruch: „Feindliche schwere Mörser eröffnen soeben das Feuer!" Das Kartenbrett schlägt gegen die Brust, die Antwort: „Ich beobachte!" erfüllt den Sprecher, und mit einem weiten Blick umfaßt der Spähende das ganze Vorgelände. Deutlich vernimmt er durch das Platzen der bedenklich nahegerückten Haubitzschrapnelle die vier dumpfen Mörserschläge. Doch nicht eine Veränderung zeigt sich, nicht ein unbekanntes Mündungsfeuer — und Mörser sind stets am schwersten zu maskieren, wenn sie nahe an der Front stehen. Nach einer Weile wiederholen sich die Detonationen. Wieder nichts zu erkennen. Rätsel! Der Offizier beobachtet nicht mehr allein die Mündung[illegible]er, sondern er sucht nach größerer Rauchentwicklung, die der Abschuß von Mörsern ja jedenfalls hervorbringen muß. Allerorten schwelt es aus Trümmerstätten, mit hoher Flammenwirkung springen Minen auseinander, und weiter hinten liegen wieder unzählige Sprengpunkte der aufschlagenden deutschen Granaten. Weiße Wattetupfen in der Luft, breite Rauchschwaden an einer Hecke und dichter Qualm aus zusammengeschossenen Häusern. Plötzlich auch aus den drei Gehöften in der Mulde. Das ist sonderbar, denn nicht ein einziges Geschoß hat dort eingeschlagen. Von der Hinterwand der Häuser steigt es weiß und breit empor und zieht sich gegen den südlichen Hügel. „Hallo! Hier Korb! Batterie Nonne möchte einige Schüsse auf die kleinen Gehöfte in der Talmulde westlich des großen M des Wortes Moulin auf der Karte — haben, Herr Hauptmann? — abgeben!" Nach wenigen Minuten schon meldeten sich die ersten Schüsse der Batterie. Sie saßen auf dem Nordrand des hinteren Hügels. Zu weit. Als der Leutnant die Korrektur gab, schwankte der Ballon heftig hin und her wie im Sturmwind. Wenige Meter vor ihm platzte ein Schrapnell. Dann noch mehrere kurz hintereinander. Der Offizier ließ das Glas nicht von den Augen sinken.

Er ließ den Ballon 50 Meter einziehen. Endlich! Die nächste Salve schlug ein. In einer Reihe vor dem Ziel. Der weiteste Schuß riß einen Hausgiebel auf. Das ganze Dach splitterte weg. Feuer sprühte, unendlich viel Rauch und dann noch — das unverkennbare Merkmal einer Explosion — eine hohe rotglühende Flamme. Also Artillerie-Munition in Massen. Oder gar die gesuchten Mörser? — Das Feuer zu verdoppeln, hieß der Fernspruch die Batterie. Um den Ballon tanzten die totbringenden Wölkchen in der Luft. Da brachten die nächsten deutschen Salven Gewißheit! Die Häuser stürzten unter Flammen ein. Der Artilleriekommandeur meldete das jähe Verstummen der feindlichen Mörser.

Der Ballon und die Aufstiegstelle lagen unter stärkstem Feuer, feindliche Vergeltung für die zerschossenen Mörser. Das Einziehen und Abmontieren des Ballons war unmöglich. Der Hauptmann sprang zu Pferde und wies der Motorwinde den Weg querfeldein. Das starke Gespann wurde verdoppelt. Ostwärts riß das Kabel den schwankenden Luftbeobachter. Dem versank schnell hinter dem Hügel die kleine Talmulde, der vergessene Winkel, aus dem der Feuertaub der zerschossenen Batterie aufqualmte. Nach einer halben Stunde „Luftmarsch" mitten durch das rachehelschende Verfolgungsfeuer konnte er auf einer Waldlichtung „endwärts" gekabelt werden. Die schweren Mörser sandten ihre Eisengrüße nicht mehr in die deutschen Linien.

Deutscher Fesselballon, von Franzosen beschossen, in Eile niedergebracht.



In der Gondel eines Fesselballons.

Der Krieg und die Zukunft des Luftverkehrs.

Riesenflugzeuge und Riesenluftschiffe.

Von Ikarus.

Schon lange vor dem Weltkriege bestand unter den Vorkämpfern der Flugtechnik eine Richtung, die über den Rahmen der üblichen Größenverhältnisse hinaus riesige Luftfahrzeuge zur Beförderung schwerer Lasten oder größerer Menschenmengen verlangte. Diese älteren Vertreter der großen Dimensionen, die es natürlich auch in ziemlich allen Ländern gegeben hat, folgerten, daß sich die Entwicklung von verkehrstechnisch nutzbringenden Luftfahrzeugen in der gleichen Richtung vollziehen müsse, wie die von den kleinen Seeschiffen der ersten Zeit zu den heutigen Ueberseedampfern und von Stephensons Lokomotive zu den heutigen Zugmaschinen, Personen- und großräumigen Güterwagen. Der Luftschiffbau von Tissandier und Krebs bis Zeppelin bestätigt ja auch diese Erfahrung.

Die Flugzeuge vor dem Kriege, so technisch vollendet sie zuletzt waren, erfüllten doch alle nicht die Bedingung einer über das bloße Betriebsgewicht hinausgehenden Nutzlast. Mit ein bis zwei Personen nebst dem Oel- und Brennstoff für eine mehr oder weniger lange Reise war ihr Tragvermögen erschöpft. Man sah das am besten an den Rekordfahrten: die in Frankreich zu Reklamezwecken üblichen „Belastungsflüge" mit 5 bis 7 Personen erstreckten sich nicht über mehr als 10, höchstens 20 bis 30 Minuten, weil sich die Mitnahme von mehr Betriebsstoffen verbot, und die Dauerfahrten über 24 Stunden und mehr mußten ohne Mitnahme eines Begleiters ausgeführt werden, weil umgekehrt die erforderlichen Betriebsstoffe nur für einen Piloten genügende Tragkraft übrig ließen. — Darin hat nun der Krieg gründlich und schnell Wandlung gebracht, indem er gebieterisch die Unterbringung von Wehr und Waffen, von Geschützen und Wurfbomben, vor allem auch von zwei Personen bei längeren Fahrten zur Bedingung eines erfolgreichen Flugzeuges machte. Von zwei Seiten war allerdings diesen Aufgaben schon vor dem Kriege vorgearbeitet worden. Die mehrfach ausgeschriebenen Preise für die Ueberfliegung des Atlantischen Ozeans hatten hier und da Pläne von „Ueberflugzeugen" entstehen lassen, die zwar meist auf dem Papier blieben oder bei den ersten Flugversuchen sich als verfehlt erwiesen, aber doch die Grundsätze für ein großes, betriebssicheres, stabiles und tragfähiges Flugzeug von großer Flugweite klären halfen. Die zweite, wichtigere Vorarbeit wurde geleistet durch den Bau der Wasserflugzeuge, die, ihren natürlichen Aufgaben entsprechend, von vornherein schwerer und größer als die über dem Lande fliegenden ausfallen mußten. Dazu traten die allgemeinen militärischen Aufgaben, die zwar die Flugtechnik für einige Jahre von dem Wege der bloßen Verkehrsaufgaben ablenkten, aber doch in ihrer eigenen Richtung ebenfalls auf die Erzielung einer größeren Tragfähigkeit und Betriebssicherheit hinwirkten.

Was hat nun der Krieg in diesen Beziehungen bisher geleistet? So große Zurückhaltung sich jede Besprechung der gegenwärtigen, militärischen Aufgaben dienenden Riesen- und Kampfflieger, ebenso wie der Luftschiffe auferlegen muß, so ist doch aus den Meldungen der Flieger- und Luftkämpfe hier und da einiges über die inzwischen gemachten Fortschritte herauszulesen, wobei vorausgeschickt werden darf, daß die deutsche Technik im Luftschiffbau, wie auch im Auslande unumwunden anerkannt ist, unbedingt an der Spitze geblieben ist, ja ihren weiten Vorsprung noch vergrößert hat, während auf dem Gebiete der Flugzeuge gesagt werden kann, daß die Deutschen jedem ausländischen Typ mindestens Gleichwertiges, binnen kurzer Zeit fast immer Ueberlegenes gegenüberzustellen hatten. Den Reigen der ungewöhnlichen Größen- und Gewichtsverhältnisse eröffneten die Wasserflugzeuge, wie ja auch die deutschen Marineluftschiffe schon lange vor dem Kriege zu größeren Abmessungen als die Militärluftkreuzer übergingen. Notwendige Bedingungen der Marineflugzeuge waren: eine derbe, den Stößen der Wellen wie der Luftböen widerstehende Bauart, sodann große, doppelte bis dreifache Tragflächen, um die wichtigen Teile, Motoren, Schrauben, Steuer usw. der Einwirkung der Wellen durch genügende Hochlage entziehen zu können, ferner ein geräumiger, widerstandsfähiger Bootsrumpf, nachdem sie älteren, bloß mit Schwimmern versehenen Flugzeuge sich wenig geeignet erwiesen hatten, endlich große Betriebsvorräte und eine ausgiebige Triebkraft, oft unter Anwendung von zwei Schrauben. Sogar in Deutschland, wo man mit dem Bau von Wasserflugzeugen anfangs stark zurückgehalten hatte, erlebten wir schon 1914 die großen Aviatik-Marineflieger mit 200pferdigem Motor, während die stärkeren Landflugzeuge meist nicht über 80 bis 100 P. S. hinausgingen.

Nun brachte der Krieg seine Sonderaufgaben für die eine wie für die andere Flugzeuggattung. Bessere Deckung, Bewaffnung mit Maschinengewehren, Raum und Tragkraft für mehrere Personen, großer Aktionsradius und bei allen diesen Bedingungen eine möglichst gesteigerte Betriebssicherheit. Im Kriege gibt es keine technischen Unmöglichkeiten, am wenigsten Hindernisse in der Kostenfrage, die während der friedlichen Entwicklung den Fortschritt so oft gehemmt haben. Auch die unvermeidlichen Opfer versagender Konstruktionen, Stürze und Fehlschläge, werden im Rahmen militärischer Notwendigkeiten weniger hoch gewertet. So schuf der Krieg auch auf diesem Gebiete eine gewisse Treibhausatmosphäre schnellen Gedeihens aller Möglichkeiten. Die Aufgaben der Panzerung, Bewaffnung und Mitnahme von Munition bzw. Wurfbomben, waren bei den älteren Größenabmessungen nicht zu erfüllen: man ging also zu Tragflächen von 20 bis 30 m Spannweite über, meist so, daß das obere Tragdeck das untere um einige Meter überragt und letzteres, um etwa 3 m tiefer liegend, bei Wasserflugzeugen in der Mitte den geräumigen, vorn hochbordigen, hinten flach auslaufenden Bootskörper trägt. Bei den Groß- oder Kampfflugzeugen des Landkrieges ist oft eine Teilung des Rumpfes in eine mittlere Gondel für die Besatzung und die Geschütze und zwei Seitengondeln für die Motoren und Schrauben durchgeführt, bei den Marineflugzeugen sind die Motoren ebenfalls aus dem Bootskörper entfernt und ungefähr in Höhe des oberen Tragdecks verlegt, um sie beim Schwimmen den Wellenspritzern besser zu entziehen.

Wenn wir schließlich einen Blick auf einzelne Typen werfen, so muß wenigstens flüchtig das einzige „Riesenflugzeug" erwähnt werden, das sich schon vor dem Kriege bemerkbar machte und, allerdings nur kurze Zeit, als Kampfflugzeug von sich reden machte: das russische Sikorski-Flugzeug. Es war ein ursprünglich für den Personenverkehr erdachtes, vergrößertes Nachbild der besten damaligen Doppeldecker. Die Tragflächen besaßen 28 m Spannweite, die ganze Länge von der Spitze des Rumpfes bis zum Stabilitätsschwanz betrug 20 m, die Tragfläche 120 qm und das Gewicht 2700 kg bei einer nutzbaren Tragkraft von angeblich 1000 kg. Vier Luftschrauben an der Stirnseite wurden von je einem 100pferdigen Motor getrieben. Zu Beginn des Krieges notdürftig mit Maschinengewehren usw. ausgerüstet, haben die Sikorski-Flieger für kurze Zeit einige Sensation an der Ostfront verursacht, sind aber dann anscheinend sehr schnell durch die kleineren, aber mehr ihrem Zweck entsprechenden Flugzeuge (und auch wohl durch die bessere Schulung der deutschen und österreichischen Flieger) erledigt worden. — Von den neuesten Konstruktionen, wie sie in den italienischen Caproni-Flugzeugen, den Farman-Fliegern, den deutschen und französischen Kampffliegern vorliegen, ist es jetzt noch nicht an der Zeit zu reden, auch sind die darüber hier und da in der ganzen Presse gegebenen Nachrichten zu unsicher, um mit Nutzen weiterverbreitet zu werden. Ausführlicher berichtete ein amerikanisches Fachblatt über eine Großflugzeugkonstruktion der Curtiß-Werke, die als Weiterentwicklung einer Type „Amerika" betrachtet werden kann, mit der die genannte Fabrik 1914 den Flug über den Ozean zu unternehmen gedachte. Beiläufig eine Unternehmung, die nach der Wiederaufnahme des friedlichen Wettbewerbs unter den Völkern wohl nicht mehr lange auf sich warten lassen wird. Das neue Riesenflugboot der Curtiß-Werke, natürlich in erster Linie dem Kampfe angepaßt, ist angeblich ein Dreischrauben-Dreidecker, der mit vollständiger Ausrüstung 10,700 kg wiegt. Das Gewicht des Rumpfes und der Tragflächen soll 6000 kg betragen. Die in je 10 Fuß Abstand übereinander liegenden Tragflächen messen etwas über 35 m Breite bei einem Meter Tiefe von der Vorder- zur Hinterkante und ergeben zusammen über 300 qm Fläche. In Verbindung mit der untersten Tragfläche steht der Schiffsrumpf, der aus einem Gleitboot von rund 20 m Länge und 6 m Breite besteht. Ein Teil des Rumpfes ist zu einer Kabine für die Besatzung ausgebaut, die Instrumente und der Platz für den Steuermann befinden sich in einem abgeschlossenen, den Wellen entzogenen „Kommandoturm". 12 Schotten sichern die Schwimmfähigkeit auch bei teilweiser Verletzung des Bootes. Die Motoren und Schrauben sind in Höhe des mittleren Tragdecks eingebaut, und zwar eine Schraube von 15 Fuß Durchmesser mitschiffs, zwei an beiden Seiten, jede von zwei Motoren mit zusammen 360 P. S. angetrieben. Auch beim Versagen von einem oder mehreren Motoren soll das Flugzeug noch betriebsfähig bleiben. An Brennstoff und Oel soll Vorrat für mindestens 1000 km Aktionsradius vorhanden sein, für die militärischen Einrichtungen eine freie Tragkraft von etwa 1500 kg übrigbleiben. Wie diese in Geschützen, Maschinengewehren und Munition verteilt wird, dürfte Sache des Bestellers sein.

Gleichzeitig mit diesen Fortschritten scheinen sich auch auf dem Felde des Luftschiffbaus Neuerungen nach der Seite der Riesen- und Ueberlangen vollzogen zu haben. Daß Frankreich und England andauernd, aber ohnmächtig bestrebt sind, den ungeheuren Fortschritt Deutschlands im Bau militärtüchtiger Starrluftschiffe einzuholen und wenigstens ihren Völkern einzureden suchen, daß diese Bestrebungen bereits Erfolg hatten, ist bekannt. Aber wenn sie ihn sogar hätten, so wäre damit der Unterschied zu Deutschlands Gunsten noch nicht verwischt. Denn auch Zeppelin und seine Helfer sind natürlich nicht stillgestanden und haben aus den Erfahrungen des Krieges zweifellos mehr gelernt, als vorher in zehn Friedensjahren.

Eins darf man mit hoffnungsvoller Sicherheit voraussagen, daß nämlich, wenn einmal die Waffen wieder ruhen, die gewaltigen Fortschritte der Luftfahrzeuge den Zwecken friedlichen Verkehrs in ebenfalls ungeahnter Weise zugute kommen werden! Das Riesenluftschiff und das „Ueberflugzeug", an denen zehn Friedensjahre vergeblich gearbeitet haben, der Krieg hat sie verwirklicht und der Frieden wird die Früchte ernten.

Das Geständnis.

In Kopenhagen saß ein hartgesottener Gauner mit Namen Hansen unter dem Verdacht eines Diebstahls in Untersuchungsgefängnis. Der Assessor talkerte sich ab wie ein Karrengaul, um ihn zu einem Geständnis zu bewegen. Aus dem guten Hansen aber war keine Silbe herauszubringen.

Eines schönen Tages aber ließ er dem Assessor sagen, wenn er ein großes Beefsteak mit Zwiebeln und drei Flaschen kühles Bier bekäme, wolle er gestehen. Da es in Dänemark nicht ungewöhnlich ist, einen verstockten Sünder auf diese menschenfreundliche Weise zum Gestehen zu bringen, ging der Assessor auf den Vorschlag ein.

Die leckere Mahlzeit wurde aufgetragen, und der ehrliche Hansen erschien. Man sah ihm förmlich an, wie ihm beim Anblick der bevorstehenden Tafelfreuden das Wasser im Munde zusammenlief.

„Also gestehen Sie jetzt," sagte der Assessor.

Und Hansen gestand; er gestand so redlich und gründlich, wie nur je ein reuiger Sünder gestanden hatte.

Als das Geständnis aufgeschrieben war, wurde er plötzlich von einem Anfall von Rührung übermannt.

„Herr Assessor," sagte er, „weil Sie sich so lange mit mir haben abquälen müssen, will ich Ihnen nach dem Essen noch ein zweites Verbrechen gestehen, von dem Sie bis jetzt keine Ahnung haben."

Der Assessor strahlte. In dem Manne steckte offenbar noch ein unverdorbener Kern.

Und nun verzehrte der redliche Hansen das gute Essen und goß das kühle Bier mit Wohlgefallen hinter die Binde. Als er fertig war, wischte er sich befriedigt den Mund.

„Wie steht es jetzt mit dem zweiten Verbrechen?" fragte der Assessor.

Der gute Hansen räusperte sich und begann mit sanfter, schamerfüllter Stimme:

„Es handelt sich um einen Betrug. Ich habe mich durch eine betrügerische Vorspiegelung falscher Tatsachen in den Besitz eines guten Mittagessens gebracht. An dem Geständnis, das Sie vorhin niedergeschrieben haben, ist keine Silbe wahr."

Der Assessor sank in den Sessel zurück und sah ihn mit starren Augen an.

Der gute Hansen aber ließ sich in mildem Seelenfrieden in das Untersuchungsgefängnis zurückführen.

Die Tugenden des Angestellten.

Der Leiter eines großen Geschäftshauses ließ in sämtlichen Räumen seines Unternehmens folgenden Anschlag aushängen, um seine Angestellten zu erziehen: 1. Lügt nicht, denn damit betrügt ihr nur eure und unsere Zeit. Außerdem kommen wir ganz bestimmt darauf, was euch sicherlich nicht angenehm wäre. 2. Blickt nicht fortwährend auf die Uhr während eurer Arbeit. Ein gut ausgefüllter langer Tag erscheint kurz, ein schlecht ausgefüllter kurzer Tag jedoch lang. 3. Leistet mehr als wir von euch erwarten, dann werdet ihr auch von uns mehr erhalten als ihr erwartet habt. 4. Wir sind uns selbst so viel schuldig, daß wir nicht die Mittel dazu haben, auch noch anderen etwas schuldig zu sein. Fliehet darum selbst alle Schulden oder aber fliehet unser Haus. 5. Unehrlichkeit beruht niemals auf einem Irrtum. 6. Kümmert euch nur um eure Angelegenheiten, dann werdet ihr auch bald eine einträgliche Angelegenheit gefunden haben, die sich um euch bekümmert. 7. Handelt niemals gegen euer Gewissen. Der Angestellte, der in unserem Interesse betrügt, ist auch imstande, uns selbst zu betrügen. 8. Was ihr außerhalb der Arbeit tut, geht uns nichts an. Wenn eure Zerstreuungen aber eure Arbeit am nächsten Tage beeinflussen, so geht uns dies sehr viel an. 9. Sagt uns nicht, was wir hören möchten, sondern was wir hören sollen. 10. Empört euch nicht, wenn wir Kritik an euch üben. Wir würden dies nicht tun, wenn wir an euch kein Interesse nähmen.