Ein Meister der Luft

Charakterskizze des verstorbenen Grafen F. von Zeppelin.

Von Karl Fr. Nowak.

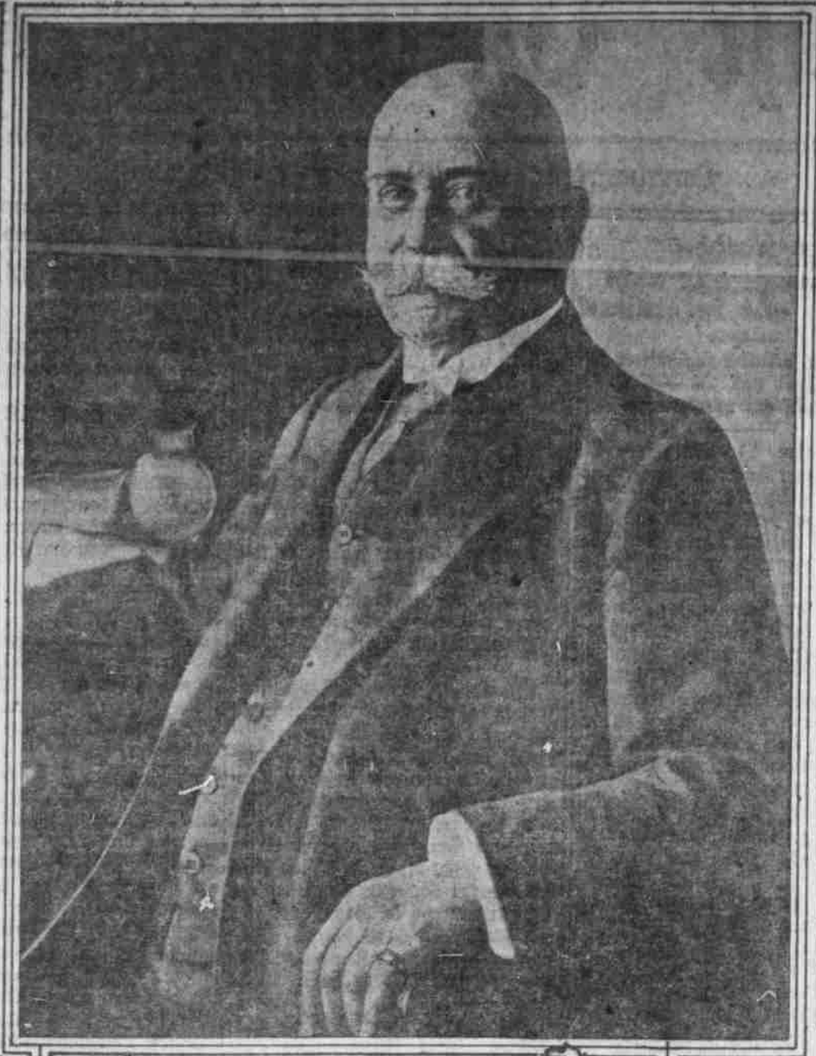
Sein Lebensmotto mag Thomas Carlyle entnommen sein: „Arbeiten und nicht verzweifeln." Nichts ist erschütternder am Grafen Zeppelin, als dies schweigsam-aufrechte Vorüberschreiten an Enttäuschung und Mißerfolg, als dies stumme Ueberwinden von Ungunst und Unglück, das selten so oft gegen einen Erfinder zu Schlägen ausholte, die vernichtend hätten sein können. Mehr als ein Schiff hat er verloren geben müssen. Als der Sturm bei Echterdingen die Rippen seines Wolkenseglers brach, war er schlimmer daran als der schiffbrüchige Kapitän auf hoher See, dem die Kommandobrücke unter den Füßen versinkt: er selbst sah zu, wie die Aexte das silberblinkende Gerüst zerhieben, das er selbst als weiter nutzlos preisgab . . . Und schritt dann abermals klaglos, wortlos heim zur Werkstatt. Vielleicht gelingt's beim nächsten Schiff. Denn einmal muß das Glück gezwungen werden. Arbeiten und nicht verzweifeln . . .

Die Erscheinung ist hier fast alles. Flugtechniker, die jüngsten aller Sachverständigen, die Kritiker von Luft und Flug, mögen immerhin über Systeme fachsen. Es kommt bei Zeppelin, wenn einer wissen will, was er dem Volk bedeute, gar nicht darauf an, wer recht behalten wird. Ob die Halbstarren über diesen Starren doch noch einmal triumphieren werden, ob beide sich vor dem Aeroplan werden besiegt geben müssen. Aber wichtig ist, wichtiger beinahe als alles andere, daß ein Heros sich auch gegen Welt und Schicksalswillen durchzusetzen mußte, daß er den Weg zum Gipfel trotz der Abgründe beschritt, die bis ans Ende schreckten. Vieles ist so merkwürdig am Grafen Zeppelin. Erst ein tollkühner Reiteroffizier, der durch Heldenstreiche — man kann bei dem Württemberger fast von Schwabenstreichen im guten Sinne sprechen — neuen soldatischen Glanz für den alten adligen Namen erwirbt. Noch wirkt er in seiner ganzen Art als ein Heros überlieferten, üblichen Schlages. Blücher scheint er oder Ziethen näher verwandt, als Montgolfier oder Fulton. Noch arbeiten in ihm mehr draufgängerische und geistesgegenwärtige, als ausgesprochen geistige Kräfte. Verwegen sauft er mit sieben Kameraden mitten in eine feindliche Uebermacht von Chasseurs à Cheval, kaum daß er am Tage zuvor ein kühnes Beutestück vollführte, wobei ihm sein Roß unterm Leib erschossen wurde, verwegen haut er sich als einziger der kleinen Schar zurück über die Grenze zum Quartier seines Korps. Soldatisches Draufgängertum, eine kecke Abenteuerlust über alle Klugheitsschranken hinweg hat er bewiesen, wo immer er stand: gegen Frankreich, auf den böhmischen Feldern von 1866, bis über den Atlantik trieb es ihn, als dort gerade der nordamerikanische Krieg die Möglichkeit zu soldatischen Leistungen gab. Er hatte dann die Laufbahn des hohen Offiziers vor sich, den außer der feudalen Abstammung der Ruf von ungewöhnlichen Bravouren stützte. Manchem hätte der Ehrgeiz genügt, ein Kommandeur auf wichtigerem Posten oder gar seines Königs Militärbevollmächtigter am Kaiserhof zu sein. Und jetzt setzt das Seltsame ein, das Unerwartete und ganz Unwahrscheinliche: nahe den Sechzig vergißt der Brigadier plötzlich Reitergedanken, Attackenerinnerungen und Haudegentum, nahe den Sechzig wird aus dem schneidigsten aller Kavalleristen mit einem Mal ein nachdenklicher Gelehrter, ein Grübler und Forscher, ein Träumer und Ergründer . . .

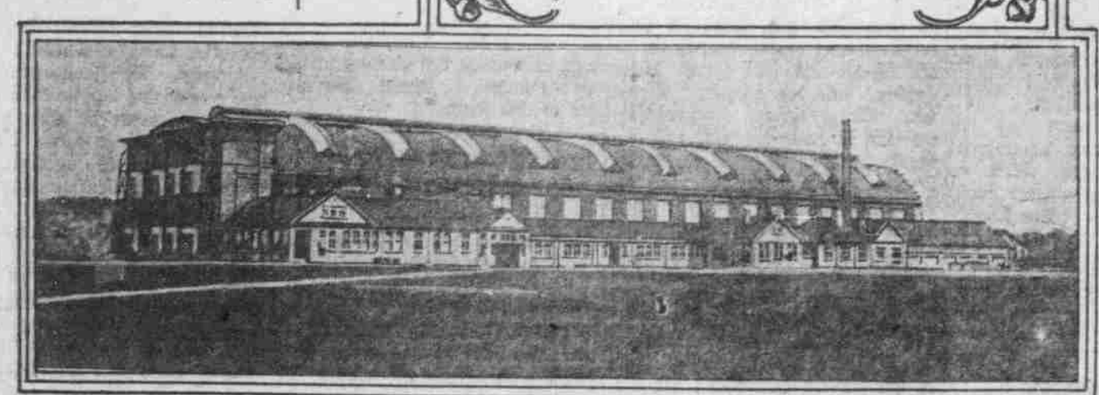
Ein Träumer voll Klarheit, ein Phantast der wagemutigsten Wirklichkeiten. Statt der Geländekarten beginnt er Zeichenpläne zu studieren, statt der Wegverhältnisse in feindlich-nächtlichen Wäldern, durch die er einst die Patrouillen führte, untersucht er Luftverhältnisse. In Kanada hatte er als junger Offizier an einem Ballonaufstieg teilgenommen, indes reicht solcherlei vergnügungslustige lose Beziehung zur Luftschiffahrt keineswegs aus, um die spätere leidenschaftliche Eroberung des Luftmeeres vorauszudeuten. Das Wunderbare ist, daß Zeppelin in einem Alter, das sonst allmählich an geruhsame Behaglichkeit zu denken pflegt, nach gänzlich neuem Lebensinhalt griff, als überschritte er nächstens die Dreißig. Für den Reiteroffizier erbat er nicht bloß bei seinem König den Abschied: er selbst verabschiedete ihn. Für Tollheitsstreiche schien ihm die Zeit vorbei, der Mut der Besonnenheit führte jetzt das Wort. In der Montierungshalle bei Manzell — der 400 Zentner schwere Betonklotz, der die schwimmende Werkstatt verankert hielt, ist ein Symbol: alles schwebte, alles war unsicher an Zeppelins Arbeit, alles mußte mit äußerster Kraftanstrengung festgehalten werden, um nicht zu zerstieben — in Manzell baute und baute er ohne Unterlaß. Als das erste Märchenschiff vom Bodenseespiegel aufstieg, gab's Zweifler genug, obgleich das Unerhörte zu gelingen schien. Das Schicksal fast aller Erfinder im Anfangsstadium drohte ihm kalt und grausam: die Mittel schienen Zeppelin versagen zu wollen. Und auch das zeugt für das ruhige Selbstvertrauen des Grafen, für den Zukunftsglauben an sein Werk, daß er die Scheu vor der Oeffentlichkeit zurückwies, die ihm — am Rande seiner eigenen wirtschaftlichen Kräfte — um der Sache willen Hilfe bringen sollte. Das deutsche Volk freilich rührte sich erst später, aber immerhin stellten sich Freunde ein, Mitbegeisterte am Werk, die weiterhalfen. So ward das zweite Märchenschiff geschmiedet, das dann bei Echterdingen verbrannte. Die Begeisterung, die unmittelbar für den Schwergetroffenen zu rastloser Weiterarbeit in jedem Winkel des Reiches aufrief, wird eins der edelsten Ruhmesblätter der Deutschen bleiben: zum erstenmal schienen sie einen Heros zu begreifen, ehe er zu den Toten ging. Mit den Millionen, die damals für Zeppelin zusammenströmten, war sein Werk auch schon geborgen. Nunmehr hatte er die Ruhe, die Reichlichkeit der Mittel, aus denen er unabhängig schaffen konnte. Sein „System" hatte und kannte er längst, nur galt es Verbesserungen zu schaffen und Vollendungen im einzelnen, daß nicht wiederum jede Atmosphärentücke das ganze Wunder vernichten konnte. Als aber dann, nach all den Probefahrten und allerlei Zwischenfällen, das Reich gleichwohl die Zeppelinschen Schiffe zu übernehmen begann, war dies die äußerste Form der Genugtuung und Anerkennung, die der vielgeprüfte Schiffbauer sich nur wünschen konnte. Der Gipfel war erklommen, vor dem der Ozean der Luft sich breitete. Die Schiffe standen bereit, den Ozean zu befahren. Fast zwanzig Jahre Kampf, Niederbruch und mühsam neues Wiederaufrichten. Aber Graf Zeppelin hatte bestanden . . .

Alles um diesen Mann ist märchenhaft: seine Arbeit, sein Willen zur Arbeit, die Frucht seiner Arbeit. Vielleicht war's sein größter Triumph, als er 1909 damals mit seinem Schiffe nach Berlin kam. Auf hellblinkendem Wunderfahrzeug, das fast das ganze Reich überflogen hatte, mit der Sicherheit der Kurshaltung, wie unsere großen Ueberseedampfer ihrem Ziel zureisen, vor sich her das Propellergesumm, das Flügelsurren, das mystisch wie Sphärenmusik und dennoch als eine neue Wahrheit aus Wolkenhöhen herniederfang zu den Hunderttausenden, die mit dem Schiff die neue Zeit auf allen Dächern, allen Plätzen der Riesenstadt erwarteten . . . Wie das Schiff ankerte, wie die Gondel ansetzte und mit ihrem Kommandeur die Luftreisenden wieder auf sichere, feste Erde sprangen: all das war wie der Umsturz, wie eine Botschaft aus anderem Reich, zu deren Eroberung ein verkappter Zauberer ausgezogen war. Ein Zauberer mit weißem Haar, mit mildem Allmännergesicht, wie man es vielleicht in Kinderbilderbüchern, Kindermärchenbüchern beschrieben findet. Auch das Schiff, mit dem er kam, wirkte ja wie ein Fabelwundertier, wie ein ungeheurer Luftdelphin oder ähnliches . . . Nur daß der Triumph sich immer stärker dadurch meldete, daß mit all dem Wunderbaren und Sagengleichen so fest die Realität verbunden war. Das Propellergesumm klang wohl wie Sphärenmusik. Aber auf der Landkarte ließ sich nachrechnen, wie viele Kilometer in vorangesagter Richtung durchflogen waren. Und dann der Glaube an sein Werk. Das Reich und die Großstädte bauten seinen Fahrzeugen Ankerplätze und Häfen, die wie Riesenbauten einer neuen großen Zeit gen Himmel ragen.

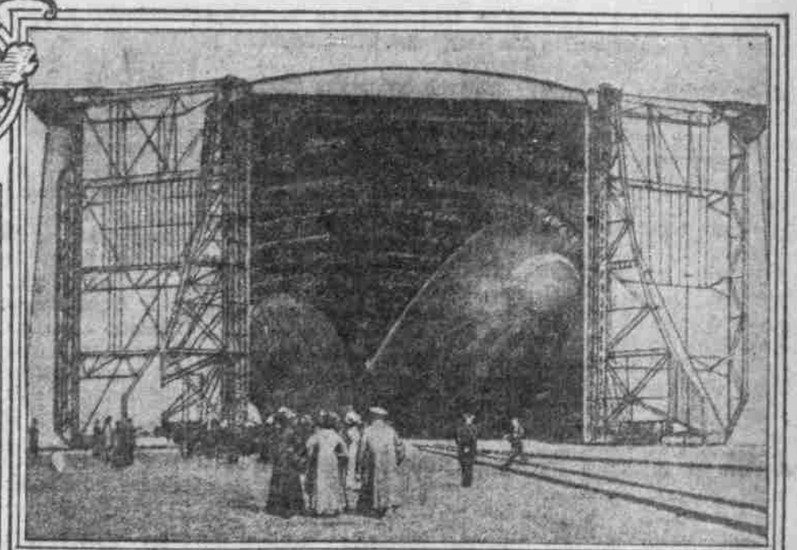
Sicherlich hatte Zeppelin Helfer. Eine treue, durch keinen Mißerfolg beirrbare Garde stand um ihn. Seine Tochter half ihm mancherlei in der Studierstube, wenn's vielleicht auch nur ein moralisches Aufrichten und Weiterdrängen war, durch das sie den vom Erfolg so oft verhöhnten Vater stützte. Und er hatte den jungen Gemmingen um sich, den Neffen, der das Werk zum eigenen Lebensinhalt macht, und hatte Mitarbeiter von wichtigster Bedeutung in Colsmann und Dürr und andere noch, die blindlings und zuverlässig, wenn schon sie selbst nicht anzuregen vermochten, die Winke und Befehle aus der Studierstube ausführten. Der Ruhm des Zauberers selbst wird darum nicht blasser. Er kündet von einem Starken und Harten, der mit einem Siege endet, obgleich sich alles im Anfang wider ihn verschwor. Von einem Heros, der dem landläufigen Wort vom Verkanntwerden und Verkanntbleiben des Genies einen bedenklichen Stoß versetzte. Von einem Seltenen, der's erlebte, daß er den unerhörten Kampf gegen die Elemente gewann. Daß er's erlebte, mag noch von großartigerem Gewicht und Ausschlag sein, als seine schimmernden Maschinen selbst: die Menschheit bedarf solcher Erscheinungen, die als Kronzeugen einer optimistisch gedachten Welt sie unaufhaltsam weiterdrängen.



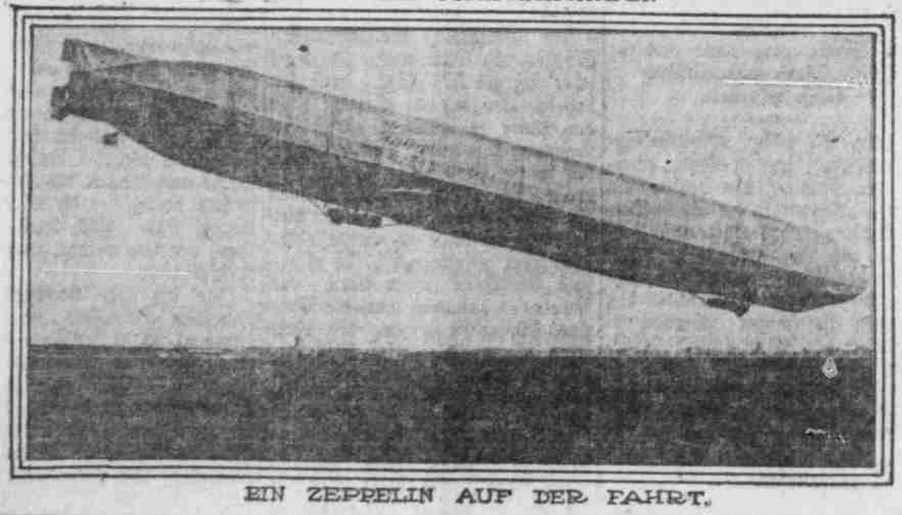
Gr. Ing. F. Zeppelin
Guerre des Frontières g. t.



DIE ZEPPELIN-WERFT BEI FRIEDRICHSHAFEN



ZEPPELIN-LUFTSCHIFFHALLE BEI FRIEDRICHSHAFEN



EIN ZEPPELIN AUF DER FAHRT.

Mit der neuen „Möwe" auf hoher See.

Die Kopenhagener Zeitung „Politiken" veröffentlicht einen langen Bericht des norwegischen Kapitäns K. Anderson über seine Ankunft an Bord der neuen „Möwe". Das Schiff des betreffenden Kapitäns wurde im Dezember von dem deutschen Hilfskreuzer im Atlantischen Ozean versenkt und die Mannschaft zuerst auf den Kreuzer, dann aber auf den schwedischen englischen Dampfer „Parrowdale" und mit diesem nach Deutschland geschafft. Von hier aus ist sie vor kurzem in ihre Heimat zurückbefördert worden. Wir entnehmen dem Bericht des norwegischen Kapitäns — dem ersten ausführlichen Bericht, der überhaupt vorliegt — das Folgende:

Mein Schiff „Hallbjörg" war am 23. November von New York mit der Bestimmung nach Frankreich abgefahren; das Wetter war klar, die See ruhig, und alles ging deshalb bis zum 4. Dezember nach Wunsch. An diesem Tage lagen wir auf 20 Grad westlicher Länge und dachten selbstverständlich nicht, daß schon die nächsten Stunden uns eine sehr peinliche Ueberraschung bescheren würden. Ich saß drunten in der Messe und speiste zu Mittag, als von der Brücke gemeldet wurde, daß ein Dampfer in Sicht sei, was ja an sich nichts Besonderes weiter war; als ich jedoch hinaustam, sah ich zu meiner Verwunderung, daß der Dampfer zuerst mit Kurs von Norden nach Süden lief, dann jedoch den Kurs mehrfach änderte, schließlich einen großen Bogen um uns beschrieb und dann keineswegs auf uns zuhielt. Ich suchte ihm durch ein eiliges Steuermanöver aus dem Wege zu gehen, er aber drehte uns plötzlich die Breitseite zu und hißte im gleichen Augenblick das Signal: „Stoppen Sie sofort!" Gleich darauf ging auch die deutsche Kriegsflagge hoch, die Bordverkleidung verschwand, und wir gewahrten zu unserem Schrecken, daß wir anstatt eines friedlichen Handelsdampfers ein modernes deutsches Kriegsschiff vor uns hatten, das die Mündungen seiner Geschütze auf uns gerichtet hielt. Wenn noch irgend ein Zweifel möglich gewesen wäre, so hätten die vier Torpedoausstoßrohre und die außer den anderen Geschützen am Bug, am Heck und auf dem Mitteldeck aufgestellten 16 Zoll-Kanonen ihn sehr bald beseitigen müssen . . .

Der deutsche Kreuzer setzte alsbald zwei Boote aus, die mit 2 Offizieren, 30 Mann und einem Signalgast bemannt waren; sie waren samt und sonders bis an die Zähne bewaffnet und brachten auch gleich einige Bomben mit, die für unser Schiff bestimmt waren. Die Offiziere und einige Mann gingen mit mir in den Salon hinunter und verlangten die Papiere zu sehen, aus denen hervorging, daß das Schiff mit Stückgut nach Bordeaux bestimmt war, während die Offiziere behaupteten, daß sich Bannware an Bord befinde, und daß das Schiff deshalb versenkt werden müsse. Ich gab schließlich zu, daß ein Drittel der Ladung in der Tat aus Bannware bestehe, daß es jedoch gegen alle Uebung sei, aus einem solchen Grunde ein Schiff zu versenken. Daraufhin schritten die Offiziere zu einer näheren Untersuchung der Ladung, und als sie entdeckten, daß ich Zink und Messing an Bord hatte, schickten sie den Signalgast auf die Kommandobrücke und holten vom Kreuzer gegenüber Instruktionen ein, die da lauteten: „Das Schiff wird versenkt!"

Die Offiziere fragten, ob wir noch etwas von unserem persönlichen Eigentum mitnehmen möchten; dann müßten wir uns allerdings beeilen; inzwischen wurden im Maschinenraum schon die Bomben gelegt. Es glückte mir jedoch noch, die Schiffspapiere und zwei Säcke mit 500 Konservenbüchsen auf den Hilfskreuzer hinüberzunehmen.

Als ich an Bord des Kreuzers kam, legte ich bei dessen Kapitän gegen die Versenkung des „Hallbjörg" Protest ein. Ich fand den Kapitän in seiner Kabine, und während ich mit ihm sprach, wurde ich unwillkürlich auf die an der Wand hängende Abbildung eines Schiffes und eines Schiffsdurchschnitts aufmerksam; über beiden stand „S. M. S. Puyme".

„Das Bild scheint Sie ja lebhaft zu interessieren," sagte der Kapitän, dem mein Blick nicht entgangen war, „ich mache Sie deshalb von vornherein darauf aufmerksam, daß Sie sich nicht etwa an Bord des Schiffes dort befinden..."

Mehr sagte er darüber nicht.

Ich fragte sodann, ob es mir erlaubt sei, die Versenkung meines Schiffes zu photographieren, was mir gestattet wurde. Als es so weit war, ließ mich der Kapitän rufen und sagte mir, mit der Uhr in der Hand:

„In zwei Minuten erfolgt eine Explosion im Maschinenraum."

Und in der Tat — nach genau zwei Minuten gab es einen furchtbaren Knall und gewaltige Maschinenteile wurden durch das Deck hindurch wie Spielzeug in die Luft geschleudert.

„Nach genau drei Minuten wird das Achterschiff folgen," sagte der Kapitän, „und dann erst kommt das Vorderschiff." Und ganz so geschah es auch. Es war punkt 3 Uhr 45 Minuten auf 49 Grad nördlicher Breite und 26 Grad westlicher Länge, als ich mein Schiff zum letzten Mal sah....

In den unteren Räumen des Kreuzers fanden wir 93 Mann von dem englischen Dampfer „Voltaire" aus Liverpool vor, der am Tage vorher versenkt worden war; am übernächsten Tage kamen überdies von einem mit Fisch fahrenden nach Gibraltar bestimmten Neufundland-Schoner noch 6 Mann hinzu.... Am Abend desselben Tages kam der der Canadian Pacific Railw., Quebec, gehörige Dampfer „Mount Temple" in Sicht, der gegen 750 Pferde, eine große Hundeherde und über 5000 Tonnen Stückgut an Bord hatte. Der Dampfer wurde wie jeder andere versenkt.

Am 8. Dezember gab es schon wieder eine neue Begegnung: diesmal war es der von London stammende Dampfer „King George", der außer einer Ladung Stückgut auch noch 750 Tonnen Pulver an Bord führte. — An Bord des deutschen Kreuzers schien man es sich eine Weile zu überlegen, was mit dem Engländer anzufangen sei; dann aber wurden langsam und sehr vorsichtig die Seeventile geöffnet und nach rund 8 Stunden war der Dampfer von der Meeresfläche verschwunden. Die Berechnung der Deutschen war auch in diesem Falle sehr richtig, denn hätten sie dem Dampfer ein Torpedo geschickt oder Bomben in ihn gelegt, so wäre alles im Umkreis von vielen Meilen — und darunter auch das deutsche Schiff selbst — durch die Explosion der riesigen Pulverladung zerstört worden.

Am 9. Dezember wurde der in Liverpool beheimatete Dampfer „Cambrian Range" versenkt, der mit Stückgut und 38 Mann Besatzung von Baltimore nach Liverpool unterwegs war; am nächstfolgenden Tage bereits kam der der White Star Line gehörige „Georgic" in Sicht, der außer 7000 Tonnen Stückgut gegen 1200 Pferde geladen hatte. Der deutsche Kreuzer feuerte vier scharfe Schüsse ab, bevor der englische Dampfer, der sich auf der Fahrt von Philadelphia nach Brest befand, endlich abstoppte. An Bord des Engländers schien eine unbegreifliche Panik ausgebrochen zu sein, denn gegen 50 Mann, die anscheinend geschlafen hatten, eilten wie besessen auf Deck und stürzten sich im bloßen Hemd ins Meer; dabei hatte ihnen bis dahin niemand auch nur das Geringste getan. Es stellte sich in der Folge heraus, daß das Schiff in der Hauptsache Baumwolle geladen hatte; es sank deshalb, trotz der Oeffnung der Ventile, sehr langsam, und bekam nach Verlauf von fünf Stunden ein Torpedo zugesandt.

Am 11. Dezember tauchte endlich der englische Dampfer „Parrowdale" auf, der mit Stückgut auf der Fahrt von Philadelphia nach Havre begriffen war und gewiß nicht ahnte, welches Schicksal seiner mitten im Atlantischen Ozean wartete. Inzwischen hatten sich auf dem deutschen Kreuzer von den in der Zwischenzeit versenkten Schiffen gegen 500 Mann angesammelt; dieser Belastung wollte sich der Kreuzer gern entledigen, und er folgte deshalb zwei Tage lang dem „Parrowdale", der sich der Verfolgung vergeblich zu entziehen versuchte...

Das Wetter war vorerst außerordentlich ungünstig, als es sich jedoch langsam gebessert hatte, schickte der deutsche Kapitän 30 Mann zum „Parrowdale" hinüber und zwang das Schiff, sich dem Kurs des deutschen Kreuzers anzuschließen. — Nach einigen Tagen tauchte dann der Kohlendampfer „Saint Theodore" aus London auf, der der Dritte im Bunde wurde, selbstverständlich nachdem er eine entsprechende Prisenbesatzung erhalten hatte....

Die Norweger wurden sodann zusammen mit einer Anzahl anderer Seeleute an Bord des „Parrowdale" geschafft, den Leutnant z. S. v. Badewitz bekanntlich am Sylvestertage in Swinemünde einbrachte. Ueber den Aufenthalt an Bord des aufgebrachten Schiffes und dessen Führer äußert sich der Norweger folgendermaßen:

„Einen so merkwürdigen Menschen wie den Führer dieses Schiffes habe ich meiner Lebtag nicht gesehen, und ich wundere mich heute noch, wie er überhaupt zu leben vermochte. Er schlief überhaupt niemals. Von dem Tage an, an welchem er das Kommando übernahm, bis zu dem Augenblick, da wir das Schiff in Swinemünde verließen, blieb er hartnäckig an Deck, und das Einzige, was er sich an Ruhe gönnte, war, daß er ab und zu für einige Augenblicke in seinem Lehnstuhl einnickte. Dieser Mann, aus dem eine rücksichtslose Energie sprach, schien wirklich nicht kleinzukriegen zu sein . . .

Am 31. Dezember lief „Parrowdale" von allen Seiten auf das freudigste beglückwünscht, in Swinemünde ein; wir wurden jedoch erst dort, dann aber in Neustrelitz untergebracht und konnten erst am 27. Januar nach Erledigung von mannigfachen Formalitäten in die Heimat zurückkehren."

Protest der Italiener Oesterreichs.

Das in Triest erscheinende italienische Blatt „L'Eco del Litorale" protestiert in einem „Nein" überschriebenen Leitartikel auf das entschiedenste gegen die jüngste Note der Entente, soweit sie die österreichischen Italiener anbetrifft, und erklärt: Unsere Söhne haben in allen Fronten für jenes Oesterreich gekämpft, dem ihr Herz immer gehört hat, und mit ihrem Blute und Heldenmut ihre Ueberzeugung geheiligt. Gegenüber den Feinden, die das Wort von unserer Befreiung aussprechen, antworten die Italiener Oesterreichs mit einem entschiedenen und unbedingten „Nein". Indem die Italiener Oesterreichs ihr „Nein" aussprechen, erheben sie ihre Blicke zum Throne ihres jugendlichen Monarchen, dem sie neuerlich Treue schwören und von dem allein sie die friedliche wirtschaftliche und geistige Entwicklung erwarten nach den für den Ruhm und den Sieg des Vaterlandes gebrachten Opfern.

Die Tragikomödie des französischen Regierungsweines.

Trotzdem Frankreich naturgemäß weniger auf eine rationelle Verwertung der Lebensmittel angewiesen ist, als dies unter den gegenwärtigen Umständen in Deutschland der Fall sein muß, kämpfen doch die Franzosen in dieser Beziehung mit außerordentlich großen Schwierigkeiten, was erstens auf den Mangel an einheitlicher leitender Organisation, zweitens auf ein geringeres Zusammenarbeiten der einzelnen Bevölkerungskreise und drittens auf die große und korrupte Macht der Erzeuger und Großhändler zurückzuführen ist. Tatsächlich nehmen in Frankreich gewisse Produzentenkreise eine Stellung ein, die Regierungsmaßnahmen auf dem Gebiete der Lebensmittelversorgung häufig zu einer höchst bezeichnenden Komödie macht. Das drastischste Beispiel hierfür ist die Tragikomödie des französischen Regierungsweines, über die L'Oeuvre nicht ohne starke Ironie berichtet. Da die Weinpreise in Frankreich in geradezu unglaublicher Weise stiegen — wobei zu beachten ist, daß infolge des schlechten Wassers der billige Wein in Frankreich ein wichtiges Genußmittel auch für die ärmsten Bevölkerungsschichten darstellt —, nahm die Regierung endlich die Sache in die Hand, indem sie beschloß, in eigener Regie einen Volkskriegswein herstellen zu lassen. Und zwar entschied sich die hierfür herangezogene Intendantur für die Erzeugung eines alkoholfreien Zuckerweines aus Rosinen. Ungeheure Mengen getrockneter Rosinen wurden aufgekauft, man sammelte die erforderlichen Zuckermengen und erwarb zu teuern Preisen das für die Herstellung notwendige Material, man ließ Spezia-

— Der Eindruck der rumänischen Erfolge in Spanien. Der Fall von Bukarest, Ploesti und Slnaia verstärkt im Publikum und in der Presse den Eindruck von der Unüberwindlichkeit der Mittelmächte. „A. B. C." schreibt: Der Feldzug der Mittelmächte in Rumänien wird in der Kriegskunst in die klassischen Feldzüge eingereiht werden. Sein Erfolg ist das Endergebnis eines großartig entworfenen und bis ins kleinste ausgeführten Planes. Nur so kann die endgültige Entscheidung fallen. — Die Niederlage Rumäniens wirkt auf alle Mächte der Entente zurück und beweist deren völlige Ohnmacht. Die großen Staaten der Entente glaubten, zum Siege genüge das Menschenmaterial aus allen Winkeln der Erde zusammenzutrommeln und gegen die Mittelmächte zu hetzen. Die von der Entente in den Krieg verwickelten kleinen Staaten sind nichts als Opfer.