Zeppeline über England.

Aus der Feder eines Luftkreuzer-Kommandanten.

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

(Fortsetzung.)

Weiter geht das Verderben seinen Weg. Ein Bahnhof nach dem anderen stürzt krachend in Trümmer, an mehreren Stellen klafft der Damm auseinander. So bald werden hier keine Truppentransporte fahren können. Gerade auf die beschädigte Stelle zu jagt in rasender Fahrt ein Zug. Mit donnerndem Krachen, das selbst in das Dröhnen der Luftschrauben bricht, stürzt die Maschine, überschlägt sich, brennt, leuchtet mit hellem Scheine. Und der deutsche Tod schwingt seine Sense, holt zu neuem Schlage aus. Hier ist der Krieg, den ihr gewollt habt! Da naht das ausgehungerte, zerschmetterte Deutschland!

Auch die Grafschaft Lincolnshire bekommt ihr redlich Teil . Bahnhöfe, große Anlagen, Kasernen werden bedacht. Bei Lincoln selbst schlagen die Granaten in ein Remontedepot ein. Viele Hunderte der Tiere gehen zugrunde, erschlagen, zerrissen, verbrannt. Hier darf Mitleid nicht walten. Wieder ein Schaden .r di: Front. Braucht englische Taktik die Pferde doch zum Sturm auf deutsche Schützengräben! — Ei..e Arbeit weniger für die Kameraden a: der Somme!

Während so das südliche Geschwader über London, Harwich, Yarmouth, Norwich und Lincolnshire wirkt, hat sich das nördliche geteilt und strebt auf den Humber und auf di. Tynemündung zu. Besonders erstrebenswerte Ziele, da hier dichtgedrängt die Flottenstützpunkte und Werftanlagen sowie weiter bi. enlands die Munitionswerkstätten auf den Besuch warten. Dem Werte und der Wichtigkeit entsprechen allerdings auch die Abwehrmaßregeln, die hier getroffen sind. Unten auf der Doggerbank harren Fischerfahrzeuge. In großer Höhe wird die gefährliche Stelle umgangen, daß auch nicht der geringste Laut mehr herabzudringen erma Dennoch wird bereits hier F.-A.-Verkehr festgestellt. Der Feind ist gewarnt.

Wie übersät ist der ganze Himmel mit Sternen. Fast wolkenlos dehnt sich der Horizont. Es leuchtet und schimmert, daß trotz der Höhe alles unten auszumachen ist. Eben kommt der scharfe Vorsprung von Spurn Point, der die Humbermündung kennzeichnet, voraus in Sicht, als die Abwehr einsetzt.

Ein Lichtmeer flammt auf, die Nacht leuchtet in grellem Scheine. Scheinwerfer neben Scheinwerfer. Weit draußen auf See, bis dahin, wo der Blick binnenlands reicht. Wie eine undurchdringliche Mauer türmt es sich vor den Anstürmenden. Die Mündungsfeuer der Geschütze sind in der grellen Lichtflut nicht zu sehen, dafür aber brüllt und rauscht eine Geschoßarbe nach der anderen heran. Wundervoll sieht sie aus, diese Flut von Licht, in die Leuchtraketen flirren, Brandgeschosse ihre Bahn ziehen. Hier lauert der Tod.

Vorwärts! Dort ist England!

Gerade voraus liegt ein schlankes Schiff. Deutlich heben sich drei Schornsteine und der Mast ab. Hier fällt der erste eiserne Gruß. Das Feuer verstummt; schwer beschädigt nimmt der Getroffene langsame Fahrt auf und setzt sich auf den Strand. Ei. wenger. Aus hundert Schlünden aber brüllt es weiter. Bei Cleethorps sucht sich der Gegner sein nächstes Ziel, verwundet es tödlich und bringt es zum Schweigen. Wie der Geier unter den Tauben, so wütet der Luftkreuzer. In ohnmächtiger Wut ballen sich die Fäuste, machtlos müssen sie unten zusehen, wie er sich ein Opfer nach dem anderen holt.

An der Spitze von Spurn Point flammt der Leuchtturm. Krachend zuckt eine Sprenggranate auf ihn herab, reißt den festen Bau auseinander. Langsam, als besänne er sich, neigt er sich, schmettert dröhnend auf die Mole nieder. Eine Ansteuerungsmarke weniger. Um so empfindlicher ist der Verlust, weil dadurch die Schiffahrt nach dem Stapelplatz K. T sehr erschwert wird. Die englische Admiralität freilich wird, wie gewöhnlich, alles ableugnen. Leuchtturm? I wo, das war nur ein lahmer Maulesel und ein unmündiges, schuldloses Kind, das da unter den Geschossen fiel.

Unterhalb Grimsby schlagen die Bomben in zwei Schuppen, in denen große Munitionsvorräte der Verschiffung harren. Mit blendendem Feuerscheine gehen die Magazine in die Luft, die dröhnende Explosion übertönt sekundenlang das Donnern der Geschütze, die ununterbrochen in Tätigkeit sind.

Dann kommt Grimsby selbst an die Reihe: der Hauptstützpunkt der Fischerfahrzeuge, der Minensucher und der Vorpostenboote. Alle stehen sie im Dienste der Admiralität; die gefährlichsten Feinde der U-Boote, schnüffeln sie bis weit in die See hinaus.

Sie alle erhalten ihr Teil. Nur zu bequem ist das Ziel. Dicht gedrängt, Fahrzeug an Fahrzeug liegen sie. Auch Hafenanlagen und Gebäude erleiden empfindlichen Schaden.

Durch die Lichtwand hindurch saust jetzt der schlanke Leib des Riesen. Sekunden, in denen sich alle Geschütze auf den grauen Strich richten. Fast verschwindet er in den Geschoßwolken, die sich um ihn legen. Eine kurze Spanne Zeit, die denen oben unendlich lange dünkt. Dann verschwindet er in der Dunkelheit landeinwärts und hält auf Immingham zu.

Der Flottenstützpunkt, der Helgoland am nächsten liegt, dessen Beschädigung der englischen Flotte ein schwerer Verlust, der deutschen wertvoller Gewinn ist. Zahlreiche Oeltanks wachsen hier aus der Erde empor, mächtige Bekohlungsanlagen machen den Ort für die in der Nordsee operierenden englischen Streitkräfte ungemein wichtig. Wird das Oel vernichtet, dann mag die Admiralität sehen, wo sie rasch Ersatz findet.

„Brandgranaten!"

Mitten auf den großen Tank schlägt das Geschoß auf, feurige Kreise rasen umher, dicker Qualm zieht auf. Auch der Hafen selbst muß dran glauben!

„Schnellfeuer!"

Unmittelbar hintereinander fallen die Bomben, Explosion dröhnt auf Explosion. Die Hafenanlagen werden beschädigt, schwere Brände lodern. Auch hier ist angeblich kein Schaden geschehen — aber der Hafen muß gesperrt werden, weil er für die Schiffahrt nicht mehr benutzbar ist.

Ruhig und unbeirrt zieht der Luftkreuzer weiter. Die furchtbarste Gefahr, in der die ganze Atmosphäre erfüllt schien von dem Dröhnen und Krachen der Geschosse, in der ein Lichtstrahl nach dem anderen blendend hereinbrach, ist vorüber. Auch hier, auf dem weiteren Wege, findet er Abwehr. Sie kann ihn aber in seinem Tun nicht beeinträchtigen. Nur höher steigt er, ändert den Kurs, wenn verräterische Wölkchen zu nahe herankommen.

Wenn nur die Kälte nicht wäre! Die schneidet durch die dicken Lederhüllen, läßt das Blut erstarren und die Fäuste schwer und ungefügig werden. Nachher gibt's Erholung, gibt es Wärme. Hier ist der Feind, hier der Kampf.

Hull taucht auf. Unsicher haschen die Scheinwerfer, planlos suchen sie. Mitten hinein dröhnt das Krachen berstender Granaten. Waffen- und Munitionsfabriken werden niedergemäht, ununterbrochen hageln die Bomben. Millionenwerte wurden hier bei früheren Besuchen vernichtet, weitere folgen ihnen jetzt nach.

Die Scheinwerfer leuchten, die Abwehrgeschütze bellen. Ist eine Stunde vergangen, ein Tag, ein Jahr? Mit rasender Schnelligkeit folgt sich alles und scheint doch unendlich langsam.

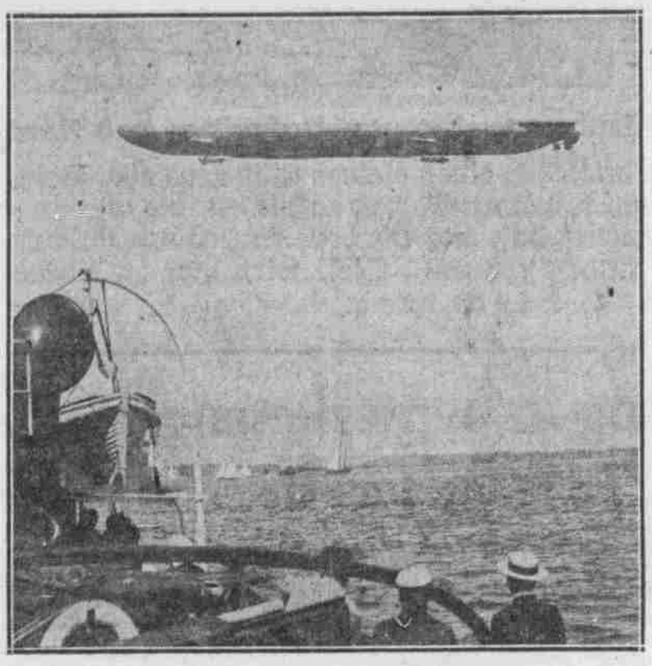
In tiefer Dunkelheit ragt dort eine mächtige Anlage. Drauf mit den letzten Granaten. Eine Flamme, nein, ein feuriges Ungeheuer springt auf, greift nach den Wolken, leuchtet in bläulicher Glut. Ein furchtbarer Schlag. Die Benzolfabriken! Höher, immer höher noch steigt die Glut, als suchte sie das Schiff oben zu fassen. Die Luft wirbelt und schwankt, eine Strömung faßt den Kreuzer, rüttelt an den Gondeln, schlägt gegen die Hülle. Ganz Middlesborough scheint zu brennen.

Wie eine riesige Fackel, ein Wegweiser, leuchtet es dem grauen Riesen, der hoch, immer höher, unerreichbar dahinzieht, noch weit auf See nach.

Im Kampf mit Fliegern.

Die ganze Ostküste Englands ist unter dem berstenden Krachen der deutschen Granaten und unter dem brüllenden Donner der Abwehrgeschütze erwacht. Eine einzige rote Glut ist der Himmel, ein flammendes, raucherfülltes Lichtmeer, in das dumpf das Heulen der Sirenen hineindringt.

In vollem Gange ist der ganze Abwehrbetrieb. Riesig, unheimlich scheint der aufgebotene Apparat. Ein Pfeifen und Brausen erfüllt die Luft, näher und näher heran legen sich die weißlichen



Marine-Zeppelin über der Nordsee.

Ein riesiger Holzplatz dehnt sich dort. „Brandgranaten!"

Da und dort, an acht, an zehn Stellen zünden sie; ein ungeheures Feuer lodert auf. Taghell ist der Platz. Panik! Da unten rennt alles wild durcheinander, sucht sich zu retten, zu bergen. Drüben liegt der Bahnhof. Ein Zug nach dem anderen saust aus der Halle heraus, und eine dichtgedrängte Menschenmasse noch sucht den Bau zu stürmen, zu fliehen. Hunderte, Tausende ....

Eine schreckliche Erinnerung dämmert dem Führer des Schiffes, das jetzt eben über dem Bahnhof steht, auf. Noch nicht lange ist es her, eine deutsche Stadt, eine frohe, festliche Menge. Da krachen die feindlichen Granaten in die Unschuldigen, zerschmettern, zerreißen, töten. Hunderte von Kindern wälzen sich in ihrem Blute . . . Denkt an Karlsruhe! . . . nein! Wir sind ja Deutsche, sind Hunnen, Barbaren! Wir kämpfen nicht mit Kindern . . . und der Befehl bleibt ungesprochen.

Der Tyne. Doppelt stark ist hier die Abwehr. Meilenweit ziehen sich zwischen Bekohlungsanlagen und Kohlenschächten die Werften. Jeder Fußbreit am Flusse ist besetzt. Das kleinste Unterseeboot bis hinauf zum Großkampfschiffe wird hier gebaut. Und hier muß selbst nachts gearbeitet werden, soll der Schaden, den Englands Flotte in der Schlacht vor dem Skagerak erlitt, weitgemacht werden.

Alle kommen sie der Reihe nach dran. Southfshields, Northfshields, Elswick, Walker, Yarrow. Hier hageln die Brandgranaten in mächtige Kohlenschütten hinein, zünden, brennen.

Voraus liegt die Werft von Hawthorn, Leßlie & Co. Stärker und mächtiger wird wieder die Abwehr, zahlreicher die Scheinwerfer. Zwei schlanke Schiffskörper stehen dort dicht nebeneinander auf den Helgen: Zerstörer. Eine einzige mächtige Granate vernichtet in einer Sekunde beide.

Eine zusammenhängende Fabrikanlage scheint die ganze Gegend. Jedes Geschoß muß treffen, ungeheuren Schaden anrichten. Hier kracht ein Schornstein herab, dort stürzt donnernd eine Montagehalle in sich zusammen, sinkt ein Kohlendampfer. Weiter noch geht es, solange die Munition reicht.

Südwärts nach Sunderland saust jetzt der Kreuzer, vernichtet und zerschmettert, steuert weiter über Hartlepool und nach Middlesborough.

Nur wenige Geschosse sind übrig, dann ist die Arbeit erledigt. Längst ist der Schaden hier nicht mehr abzuschätzen. Viele, viele Millionen wiegt er, und jedes Geschoß erhöht ihn.

Heimwärts!

Weithin lodern die Brände, schlagen die Flammen. Werften, Schächte, Fabriken, Schiffe brennen, stürzen, sinken.

„Aber der Materialschaden ist gering," sagt die Admiralität.

Sprengwolken der Schrapnelle und Brandgeschosse.

Grell flutet ein Lichtstrom heran, ein zweiter, ein dritter, zehn, fünfzehn stoßen hinzu, saugen sich an dem grauen Schiffe fest, folgen ihm, lassen es nicht mehr los.

Ein jäher, schmetternder Schlag! Beizender Pulverdampf wallt auf, zirrend zischen die Sprengstücke herum. Kaum hundert Meter an Backbord.

„Höhensteuer!"

Wieder und wieder brüllt es, kracht in das brausende Wirbeln der Luftschrauben hinein. Da . . . greller Feuerschein, metallisches Klingen . . .

„Donnerwetter, der sitzt! . . ."

Kaum zwanzig Meter an Steuerbord ist ein Schrapnell geplatzt, ein Sprengstück durchschlägt die Führergondel, liegt dampfend da. Gleichmütig schiebt ein Fuß es zur Seite, in die Ecke.

Ein Andenken für zu Hause.

„Höhensteuer . . . Höhensteuer!"

Und willig klettert und steigt das Schiff in Höhen, wo die Luftströme eisig dahinbrausen. Mehr und mehr bleiben die Geschoßgarben zurück, tiefer, immer tiefer leuchten die Sprengpunkte.

Auf Ostkurs zieht „L 150" heimwärts, der Themsemündung zu. Tausend Gefahren aber lauern noch auf dem Wege. So weit der Blick reicht, spielen die Scheinwerfer; hastig, atemlos. Einer wenigstens soll dran glauben. Ungeheuer ist die Wut da unten. Morgen hagelt es wieder neue Vorwürfe von den Vorgesetzten, die Zeitungen brüllen über die versagte Abwehr, über Unfähigkeit, fragen, wieviel Zeppeline abgeschossen wurden.

Voraus liegt die Kette der Abwehr. Unaufhörlich züngeln die Flammen der Mündungsfeuer, reihen sich die Sprengwolken. Also nach Backbord ausgewichen! Zwar spielen auch dort die Scheinwerfer, aber niemand vermutet den weiten Bogen. Bevor sie ihn bemerken, ist er weg.

Ein Augenblick der Ruhe. Planlos, wirr rasen sie umher, streuen den ganzen Himmel ab, suchen . . . Da, jetzt haben sie ihn gefaßt, wollen ihn halten.

Zu spät!

Schon schimmert die See herauf, wenige Minuten nur, und England liegt hinter ihm!

Noch haben die Gegner aber die Hoffnung, eines der Ungeheuer abzuschießen, nicht aufgegeben. Auf der Hinfahrt waren nur leichte Streitkräfte, die den deutschen Luftschiffen nicht sonderlich gefährlich werden konnten, gesichtet worden. Jetzt hat sich die Lage jäh geändert. Ueberall sprühen von der Wasserfläche Scheinwerfer hoch. Sechs bis acht an einer Stelle von besonderer Mächtigkeit: Großkampfschiffe! Die Flotte ist ausgelaufen. In den Häfen an der Themsemündung, in Sheerneß war es ihr wohl zu brenzlich geworden. Ein einziger Treffer nur auf die Prähme, aus denen eben Munition übergenommen wurde, konnte unabsehbare Folgen haben. Die Hölle ist vom Binnenlande auf See hinausgekommen.

Wieder schießt das blendende Licht heran, flirren Leuchtraketen, zischen Brandgeschosse. Mit allen Mitteln arbeiten sie. Nicht nur die Ballonabwehrgeschütze, die ganze Mittelartillerie beteiligt sich an dem dröhnenden und brüllenden Konzerte.

In rasender Fahrt suchen sie „L 150" zu folgen, ihn im Bereich ihrer Geschütze zu behalten. Hell leuchtend ziehen überall wellenförmige Streifen, beweisen, wie tolle Bewegung unten herrscht. Da und dort blitzt es in ununterbrochener Folge auf.

Kaum ist der Kreuzer über einem Schiffe weg, meldet sich vor ihm schon ein zweites. Dicht voraus strahlt es auf. Ein Geschütz, zwei, drei, die Mittelartillerie der ganzen Seite feuert. Heulend rasen die Geschosse heran.

Einen Augenblick hat das Mündungsfeuer die Umrisse erkennen lassen. Die Schornsteine, die Dreibeinmasten. Der soll den Rest bekommen!

Eine Sekunde noch, und er liegt im Ziel . . . näher und näher kommt er heran . . . jetzt!

Die Bomben stürzen herab, schlagen unten auf, fressen sich genau hinter dem letzten Schornstein in das Deck und explodieren mit Getöse.

Die Scheinwerfer sind tot, das Brüllen der Geschütze verstummt. Der mag ins Dock gehen, wenn überhaupt noch etwas an ihm zu flicken ist. Aber nicht in die Werften, denen kurz vorher die Kameraden Besuche abgestattet haben. Die dürften wohl einige Zeit benötigen, bis auf ihnen wieder alles klar ist.

Mehr und mehr verblaßt das Licht der Scheinwerfer, undeutlicher, kleiner werden die fahlen Pünktchen der Mündungsfeuer. Die Gefahr scheint vorbei.

„Kurs Ostnordost!"

Es geht auf einhalb zwei Uhr. Der Mond ist aufgegangen, seine helle Bahn leuchtet von der See unten herauf. Klar ist der Sternenhimmel, weithin ist es sichtig. Leichte Wolkenbänke segeln unten vorbei, streifen seitlich heran, der auffrischende Wind schiebt nach und steigert die sausende Fahrt. Keine Zwischenfälle sind mehr zu erwarten.

Weit und frei liegt die See voraus, alles scheint überstanden.

An Bord herrscht tiefe Stille. Wie ein Traum, unmöglich fast scheint es den Leuten, daß sie aus dieser Hölle heil entronnen sind. Noch immer vermeinen sie das Krachen der berstenden Geschosse zu hören, den Feuerschein der Brandgranaten zu sehen.

Zuckt dort nicht ein Scheinwerfer auf? Bricht nicht wieder blendende Lichtflut herein? — Ruhig, gleichmäßig zieht „L 150" dahin. Das Dröhnen der Luftschrauben scheint Musik gegenüber dem, was vor einer halben Stunde noch donnernd und brüllend wie ein tierischer Schrei verzweifelter, ohnmächtiger Wut zu ihnen heraufdrang. Wenige Stunden noch, und sie sind in der Halle, können ruhen.

Voraus zeigt sich eine weißliche Wolkenbank. Ruhig, wie ein aufgelöster Schleier, schwimmt sie, kaum zweihundert Meter unterhalb, heran, in wenigen Minuten muß sie durchschnitten sein, da . . .

Gellend schrillt der Ruf durch das Schiff, alarmierend . . .

„Flieger voraus! . . . Feuer!"

Und kaum noch ist das letzte Wort verweht, blaffen die Geschütze auf, tacken und hämmern die Maschinengewehre.

Ein Flieger! Noch fünfhundert Meter etwa ist die Wolkenbank entfernt, da löst sich eben geisterhaft, wie ein ungeheurer Nachtvogel der Doppeldecker ab, kommt in unwirklich schneller Fahrt heran. Tod und Verderben springt ihm entgegen. Ohne Aufhören, rasend, atemlos!

Ein, zwei, drei, zehn Geschosse zischen dem Anstürmenden entgegen, in die Tragflächen, in das Gestänge hinein. Zwei gebückte Köpfe tauchen visionenhaft auf, dann ist der Feind achtern vorbei. So bald aber läßt der nicht von seinem Vorhaben.

„Höhensteuer!"

Dort wendet er, strebt höher, kommt wieder heran, unbekümmert um das Verderben, das um ihn die Luft erfüllt, Freilich, der Riese, den er abzutun hofft, ist schneller als er geklettert, befindet sich weit über ihm. Wieder und wieder taucht er auf, verschwindet, läßt nicht locker. Brave Kerle!

Stärker wird der Wind, rascher noch die Fahrt. Auf gleicher Höhe an Steuerbord zieht eine Wolke. Da könnte der Gegner sich unbemerkt anschleichen. Kaum ist der Gedanke aufgetaucht, hat ihn die Wirklichkeit schon überholt. Da kommt er herangeschossen . . . . und stößt ins Leere.

Kaum fünfzig Meter unten rast er vorbei, gerade recht für das Geschütz, das ihn jetzt voll zu fassen bekommt.

Ein helles Klirren, eine bläuliche Stichflamme, ein zerfetztes, brennendes Wrack, das in jähem Sturze in die See verschwindet. Unten spritzt das Wasser hoch, dann glättet sich die Stelle; die Wellen ziehen weiter in gleichförmigem Spiel . . . Zwei brave Soldaten starben ehrlichen Seemannstod . . .

Der Morgen dämmert. Heller und heller wird es. Die verschwommene Fläche unten klart mehr und mehr auf, einzelne Flecke, Schaumkämme treten heraus.

„Steuerbord voraus Land."

Langgestreckte Dünen ziehen dort, flach dehnt sich dahinter die Gegend, unter dichten Bäumen lugen rote Dächer kleiner Häuser: Ameland.

Die Sonne geht auf. Rötlichgelb färben sich die Wolkenbänke im Osten, erglühen stärker, bis sie in tiefem Purpur flammen. Dann bricht der erste Blitz über das Wasser hin. Tag! Ein strahlend schöner Morgen. Klar und blau hängt der Himmel über der See, die tiefgrün sich breitet, in leichter, kaum merkbarer Dünung, wie des Schlafenden Brust im Schlummer sich hebt und senkt.

Auf nördlicherem Kurse geht es auf Nordost. Dort in der Ferne liegt Terschelling, dann kommen die Umrisse von Borkum voraus in Sicht. Die Heimat! Ewigkeiten liegen zwischen dem Tage und der Nacht. Ob die Kameraden alle heil zurück sind? Ein Wunder wäre es bei der Hölle, die sich drüben aufgetan hatte!

In niedriger Fahrt streift der Luftkreuzer über Borkum hin. Die Leute strömen aus den Häusern, winken, jubeln hinauf. In Sicherheit! Hier kann nichts mehr passieren. An vielen Stellen wird Ausguck gehalten. Unten und voran, der ganze Horizont wird abgesucht.

„Sechs Strich an Backbord voraus, Kurs Südost ein Luftschiff!"

Dort kommt ein Kamerad heran. Wie in eine Flut von flüssigem Golde getaucht, schwimmt er durch die Sonnenwellen, die Hülle scheint zu lodern. Schräg hält er auf „L 150" zu, vor der Jademündung hat er gleichen Kurs.

Deutlich ist jetzt der Name auszumachen: „L 64". Der kleine Wegener, der seine Bomben drüben sicherlich alle gut angebracht hat.

Längst schon ist die Meldung an das Flottenkommando gegeben worden, daß der Angriff ausgeführt und der Luftkreuzer unversehrt sei.

Drüben auf der Jade liegen die Schiffe. Dicker Qualm quillt aus den Schornsteinen. Auf den Brücken späht das Signalpersonal den Heimkehrenden entgegen, auf dem Achterdeck suchen die dienstfreien Offiziere mit Doppelgläsern den Horizont ab.

„In der letzten Nacht haben mehrere Geschwader unserer Luftschiffe London und die Industrieanlagen von Norfolk bis Northumberland mit Erfolg angegriffen. Alle Luftschiffe sind unbeschädigt zurückgekehrt."

Die Besatzung begibt sich zur Koje, zu wohlverdienten Ruhe. Die Aufregung und Anstrengung der Nacht macht sich allmählich bemerkbar. Wohlig dehnen sich die müden Glieder, die Nerven aber arbeiten noch unter dem Eindruck der letzten Erlebnisse. Langsam nur kommt der Schlummer. Im Halbschlafe tauchen Gedanken und Vorstellungen auf: wie glücklich alles gegangen ist, und wie es hätte kommen können. Immer unklarer, verschwommener werden die Bilder.

Wieder sausen sie über London dahin, die Granaten bersten und krachen, grelles Licht bricht herein .... dann die See .... Ein ungeheurer Schiffskörper treibt auf dem Wasser ... Die hintere Gondel sackt bereits weg ... Fieberhaft, hetzend arbeiten sie im vorderen Motorenraum ... oben auf der Plattform steht die Mannschaft, um ihren Führer geschart ... „L 19" ... Keine Rettung mehr ... das Hinterschiff sackt weg ... höher lecken die Wellen empor ... die Hülle bricht ... „Vater unser" ...

Invasion.

Das Gespenst der deutschen Invasion hat die Engländer in den letzten zwölf bis vierzehn Jahren nicht mehr losgelassen. Waren es im vorigen Jahrhundert die Franzosen gewesen, deren bedrohliche Nähe der englischen Regierung einen Vorwand geben mußte, ihre Flottenforderungen durchzudrücken, so traten wir an die Stelle des jetzigen Ententegenossen, als England gewahr wurde, daß der planmäßige Ausbau unserer Flotte doch mehr war als ein bloßes Spielzeug des Kaisers. Der Nisstogedanke, der in unserem Flottenbauplane lag, löste nach Jahren unbekümmerten Zusehens drüben doch allmählich ein bängliches Gefühl aus, das sich bei geschickter Ausnutzung durch die nur zu willige Presse dann zu dem Gespenste der Invasion auswuchs. Was sind dem englischen Volke in diesen Jahren nicht für Ammenmärchen aufgebunden worden!

Der Ueberfall durch die deutsche Flotte, das Landen preußischer Armeekorps und die große Zahl der in England lebenden, angeblich heimlich bewaffneten Deutschen haben manchem Engländer schlaflose Nächte bereitet.

In Parlament und Presse wurden die Schrecken in so überzeugender Weise ausgemalt, daß die Regierung den Forderungen nachgab und schließlich schweren Herzens ihre Flotte derart nach England zusammenzog, daß im Auslande kaum noch nennenswerte englische Schiffsverbände zu finden waren.

Im Mittelmeer, wo sonst ein großer Teil der Flotte, Linienschiffe mit allem Drum und Dran an Kreuzern und sonstigen leichten Streitkräften, stationiert war, blieben nur wenige Schlachtkreuzer zurück. Das stolze Albion ließ hier, gestützt auf geheime Verträge, deren Bestehen offiziell im Parlament immer wieder abgeleugnet wurde, zum größten Teil die Verteidigung den Franzosen. Hinter dem stählernen Wall seiner Schlachtflotte glaubte England sich sicher.

Das Gespenst der Invasion war beseitigt. Nicht lange sollte die Ruhe dauern. Es kam ein neues, der Alp der deutschen Luftschiffe.

Mit mitleidigem Achselzucken hatte man in England die Nachricht von dem Grafen Zeppelin gelesen, der am Bodensee haltlosen Phantomen nachjagte. Als dann die ersten lenkbaren Luftschiffe tatsächlich flogen, schien ja auch das Unglück, das so manchen schon nach kurzem Dasein vernichtete, den Zweiflern an der Durchführbarkeit des Gedankens recht zu geben. Der Graf aber ließ nicht nach. Er ließ sich nicht von seinem Ziele abbringen, und als er gesiegt, da strömte dann endlich auch aus allen Gauen Unterstützung in Worten und Mitteln herbei und half nun ausbauen, wozu seine hartnäckige Tatkraft allein den Grund gelegt.

Mit jedem neuen Luftriesen stieg die Betriebssicherheit und der Aktionsradius. Bald waren Fahrten vom Bodensee bis an die Küste keine Ueberraschung mehr, und allmählich dämmerte in den edlen Briten die Erkenntnis, daß Deutschland mit seinen Zeppelinen eine Waffe besaß, mit Hilfe derer es ihnen mal gehörig in die Bude regnen konnte. Dem Fluge quer durch Deutschland konnte nur zu leicht ein Abstecher nach England folgen.

Das selig entschlafene englische Hetzblatt „Standard" ließ sich besonders die Bearbeitung der Schrecken, die diesem neuen Kampfmittel entspringen sollten, angelegen sein, und es wußte die Gemüter der Engländer, die in solchen Dingen nur zu leicht zu beeinflussen sind, derart zu erhitzen und zu erregen, daß ein großer Teil von ihnen mehrere Monate vor dem Kriege allen Ernstes behauptete, ein deutsches Luftschiff sei über England geflogen.

Das erste Erscheinen der „Hansa" auf See, das bei den Kaisermanövern der deutschen Flotte im Jahre 1912, wenn auch nur in der Rolle eines friedlichen Zuschauers, stattfand, gab den Leuten drüben aber doch ernsthaft zu denken. Bald wurde auch bekannt, daß die Marineverwaltung, dem Beispiel der Armee folgend, sich zur Einführung dieser Waffe entschlossen habe, die zunächst wohl lediglich als Aufklärer gedacht war. Bisher hatten Kreuzer und Torpedoboote diesen Zwecken dienen müssen, denen allerdings kein größres Gesichtsfeld zur Verfügung stand als den Schlachtschiffen. Ganz besondere Möglichkeiten boten sich dem hoch über der See schwebenden Luftschiffe, das zunächst über eine Eigengeschwindigkeit verfügte, die unmöglich aus einem Schiff herauszuholen war, dann aber ein Gesichtsfeld hatte, wie es kaum die kühnste Jules Verneesche Phantasie hätte ausmalen können. Hierzu kam noch die Benutzung der Funkentelegraphie.

Die Zerstörung des ersten Marineluftschiffes „L 1" während der Flottenmanöver am 9. September 1913 nordwestlich der Insel Helgoland und der im nächsten Monat erfolgte Absturz des „L 2" bei Johannistal schien den Leuten drüben, die an der Möglichkeit der Verwendung dieser Waffe auf See zweifelten, abermals recht zu geben.

Was sie aber nicht wußten, war, daß die kurze Zeit der Verwendung eines Luftschiffes zu Aufklärungszwecken bereits zur Genüge bewiesen hatte, welch' ungeheuren Wert die Erfindung für die Marine besaß.

Weitere Luftschiffe wurden in Bau gegeben, und mit jedem Neubau wuchs auch die Leistungsfähigkeit, jede Fahrt spornte die Technik der Luftschiffahrt zu neuen Leistungen an, die nur zu bald zeigten, daß die Luftkreuzer nicht lediglich zu Aufklärungsdiensten zu verwenden waren, sondern daß ihnen ein hoher Wert als Angriffswaffe zukam.

Der Krieg brach aus, und eine der ersten Fragen, die dem Grafen Zeppelin gestellt wurden, war:

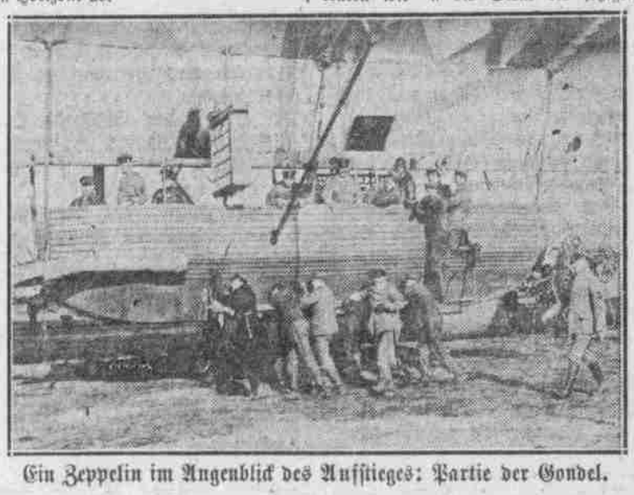
„Wann fliegen Sie nach England?"

Gesagt hat der alte Herr nichts. Er wußte sein Teil und wollte nicht prahlerisch dem sicher Kommenden vorgreifen. Derartiges überließ er Churchill mit seinen Hornissen. Geduldig hat das deutsche Volk des Tags gewartet, an dem die erste Bombe aus einem Luftschiffe auf Englands „gehelligten" Boden fiel. Und selten wohl ist eine solche Freude über einen gegen England ausgeführten Schlag bei uns ausgelöst worden als damals, am 21. Januar 1915, als es hieß, daß Marineluftschiffe sich in der vorhergehenden Nacht erfolgreich über befestigten Plätzen der englischen Ostküste betätigt hätten. Sei Monaten hatten wir darauf gelauert. Jetzt war der Krieg mit all seinen Schrecken in das Land der Lügen und der Verleumdungen hineingetragen worden. Nun erst erfuhren die binnenlands lebenden Engländer, die sich im Schutze ihrer Schiffe sicher wähnten, die Söldner und Verbündete für sich kämpfen und bluten ließen, während bei ihnen das business as usual sein sollte, daß mit Deutschland anbändeln doch anderes bedeutete, als der ehrenwerte Sir Edward Grey ihnen erzählt hatte.

Mit allen Mitteln versucht die englische Regierung, die Erfolge unserer Luftschiffe geheimzuhalten und abzuschwächen.

Programmäßig kommt nach jedem Angriff durch Reuter die amtliche Erklärung, daß zwar Luftschiffe gesehen worden seien, von einem nennenswerten Schaden aber nicht die Rede sein könne. War es der englischen Regierung möglich, die durch den ersten Angriff an den einzelnen Plätzen angerichteten Schäden durch umfangreiche Absperrmaßnahmen vor dem Volke zu verbergen, so mußte dies Mittel bei den späteren Angriffen, in denen das Wirkungsfeld der deutschen Bomben immer größer wurde, versagen. Besonders von London und sonstigen Hafenplätzen wissen wir, welch fürchterliche Folge diese Invasion gehabt hat. Das regelmäßig einige Tage nach dem Angriff in Parlament und Presse erhobene Geschrei über ungenügende Abwehr beweist zur Genüge, daß wir mit der Tätigkeit unserer Luftkreuzer mehr als zufrieden sein können.

(Schluß folgt.)



Ein Zeppelin im Augenblick des Aufstieges: Partie der Gondel.

„Ueber Wangeroog Luftschiffe in Sicht!"

Wie ein Lauffeuer geht es durch das ganze Schiff, der „Allemannspfiff" ertönt, aus allen Niedergängen stürzt die Mannschaft an Deck. Ein brausendes „Hurra" begrüßt die heimkehrenden Kameraden, Mützenschwenken antwortet.

Voraus kommt die Halle in Sicht. Alles wird zum Landen klargemacht. Wenige Minuten noch, und die Motoren stoppen, die Haltemannschaften stürmen über den Platz heran, fassen die Taue und führen den Riesen in die Halle, auf sein Lager. Die Tore schließen sich.

Wenige Worte nur werden gewechselt, gerade genug, um dem Offizier und der Mannschaft mitzuteilen, daß alles gut gegangen ist, und welchen Städten der Besuch galt. Noch ist genügend zu tun. Von außen und innen wird das ganze Schiff eingehend nachgesehen, der Kommandant geht durch alle Räume. Bis auf zwei Einschläge, die kaum handgroße Löcher in die Blechwand gerissen haben, ist alles heil. Der Schaden ist nicht der Rede wert. Jetzt erst klettert der Führer, gefolgt von seinen Leuten, herab. Unten erwartet ihn der Bursche, schält ihn aus seinem Zeug heraus

Einige kurze Worte an die Mannschaft, ein Dank. Jeder einzelne hat in den verflossenen Stunden geleistet, was ein Mensch überhaupt herzugeben imstande ist. Keiner hat versagt, als das Ende jede Minute eintreten konnte, als der Tod ringsum heulte und brauste. Selbstverständlich scheint ihnen, was sie getan haben. Deutsche Seeleute!

Aufgeregtes Fragen und Antworten erhebt sich in der Halle, als die Offiziere verschwinden. Und die Leute erzählen von dem Anblick, von der Wirkung ihrer Bomben, wie die Häuser drüben durcheinander purzelten wie Kartenschlösser.

„Dunnerflag, doar hett John Bull awerscheun utfungen!"

Eine Weile noch dauert das, dann strömen sie alle durch die kleine Türe hinaus auf den Platz, um zuzusehen, wie „L 64" landet, was die Mannschaft dort zu berichten hat.

In wenigen Minuten ist auch der zweite Luftkreuzer geborgen. Noch fehlt „L 51", aber die Meldung, daß er auf der Heimfahrt sei, ist bereits eingetroffen.

Eine Stunde vergeht, dann ist er in Sicht und landet. Er war auf besonders heftige Abwehrlinien geraten und hatte einen großen Umgehungsbogen geschlagen.

Noch über Land war er von einem Flieger angegriffen worden, der die Fahrt wiederum um einige Minuten verzögerte. Flügellahm geschossen, hatte der Engländer den Kampf bald aufgegeben und sich schleunigst auf festen Boden gerettet. Zum Schlusse gab es noch eine halbstündige Motorpanne, so daß nur mit halber Kraft gefahren werden konnte.

Auch von den übrigen Häfen trifft die Meldung ein, daß alle Luftschiffe zurück seien, und wenige Stunden später berichtet der Draht durch alle Teile des Reiches

---

Vom Erhabenen zum Lächerlichen . . .

„Das Prestige Frankreichs ist erhaben über eine solche Auffassung," verkündete Herr Briand, als ihm bedeutet wurde, die Vorgänge in Griechenland hätten besagtes Prestige „zum mindesten" nicht erhöht. Ja, das Prestige Frankreichs ist erhaben über die Vergewaltigung eines neutralen Kleinstaates; das Prestige Frankreichs ist erhaben über die Austreibung von Gesandten aus souveränen Ländern; das Prestige Frankreichs ist erhaben über die Mißhandlung von Gefangenen; das Prestige Frankreichs ist erhaben über die Verlogenheit seiner Presse und die Torheit seiner Regierung; das Prestige Frankreichs ist erhaben über die Verbrüderung mit den verworfensten menschenfeindlichsten Staatswesen der Welt und über die hündische Kriecherei vor seinem eigenen, ältesten und tiefsten Feinde . . . Das Prestige Frankreichs ist so erhaben, daß es in den Wolken verschwindet, daß es nicht mehr zu sehen, ja daß es, wie manche meinen, überhaupt nicht mehr zu sehen, ja daß es, wie manche meinen, überhaupt nicht mehr da ist.