

Georg Hacker

***Die
Männer
von
Manzell***

Erinnerungen
des ersten Zeppelin-Kapitäns

Textauszug

Abschnitte das Luftschiff LZ V /Z II betreffend
(S. 141 – S. 185)

„Die Männer von Manzell“
Erinnerungen des ersten Zeppelin-Kapitäns
von Georg Hacker
Societäts-Verlag Frankfurt
1936

Der Auszug enthält den originalen Text der Seiten 141–185 des Buches.

Die Veröffentlichung erfolgt mit freundlicher Genehmigung der

Frankfurter Societät

Frankenallee 71-81

60327 Frankfurt

<http://www.fsd.de>

in „Rudis Homepage zur Stadt Weilburg an der Lahn“

<http://www.weilburg-lahn.info>

2003

Das Reich übernimmt das tapfere Schiff. Z II siedelt als Gerippe in die Schwimmhalle über. Die Verbesserungen bewähren sich. Die Pfingstfahrt! Wir erreichen Weimar, Bitterfeld. 25 Stunden werden durchgehalten. Aber Berlin kann nicht erreicht werden. Die Morgensonne über Würzburg deckt unsere Übermüdung auf. Vor Göppingen Landung. Wie wir auf den Birnbaum gerieten.

Die Münchner Sturmfahrt hatte den Beweis erbracht, daß der Zeppelin unter umsichtiger Führung auch schwerste Bewegungen im Luftmeer überstehen konnte.

Das Schiff wurde nunmehr von Major Sperling geführt. Er bewies seine Fahrkunst, als er bei einem Bruch der Ruderleitung mit außerordentlicher Geistesgegenwart unter verständiger Ausnutzung des Windes und der Motorenkraft das sonst nicht steuerbare Schiff glücklich zum Landen brachte. Das gilt auch bei jedem Ozeandampfer als besonders große Leistung eines Kapitäns, wenn er sein Schiff beim Bruch der Ruderleitung allein mit den Schrauben steuert.

Da die Reichshalle in Frescaty bei Metz noch nicht instand war, wurde das Militärluftschiff Z I am 9. Mai nach einer Zelthalle übergeführt, die in der Südwest-Ecke des Zeppelingeländes am Riedle-Park errichtet war. Das war ein neues Experiment. Die Landung ging glatt vonstatten.

Für uns Männer von Manzell bedeutete diese Fahrt den Abschied von Z I. Ich übergab das Schiff Oberleutnant Masius. Luftschiff und Zelthalle wurden von den Soldaten bewacht. Der Zutritt in die Halle war auch für uns Männer von Manzell nur noch gegen Vorzeigung eines Ausweises, den Oberleutnant Masius unterschrieben, gestattet. Das Schiff gehörte nun ganz und gar dem Deutschen Reiche. Ich war mit ihm 28mal aufgestiegen und hatte in 74,5 Stunden 2095 Kilometer mit ihm zurückgelegt.

Am nächsten Morgen, bei Tagesanbruch, wurde das Gerippe des LZ V, der in der Folge die Bezeichnung Z II erhielt, in aller Stille von der Manzeller Landhalle nach der Reichsschwimmhalle übergeführt.

Das war für uns Luftschiffer und Ingenieure, Werkmeister, Monteure und Arbeiter wie ein Ostertag, eine Auferstehungsfeier nach dem Trauertage vorher.

Einen zauberhaften Anblick gewährte es, als das riesige, unbekleidete silbergraue Aluminiumgerippe langsam auf dem mennigroten Floß über die spiegelglatte, silberglänzende Fläche des weiten Bodensees geschleppt wurde. Dieser Riesenkörper erschien wie ein ganz feines Silberdrahtgespinnst, wie eine der feinen Zierarbeiten, die in alter Zeit Silberarbeiter zur Frauenzier ausgeführt hatten. Riesig erschien der Umriss gegen den Himmel, aber haarfein die Längs- und Ringträger. Man konnte glauben, ein Windhauch müßte das alles zerblasen.

Das Gerippe hatte eine Länge von 136 Meter und einen Durchmesser von 13. Für diese Höhe kam noch hinzu der vorgesehene 2 Meter hohe Laufgang.

In der Schwimmhalle wurde der Schiffskörper langsam an Kranen hochgezogen, alsdann durch Taue nach allen Seiten gesichert. Hierauf wurde der Mittelboden der Halle wieder eingelegt, achtern die Schutzwand errichtet. Ein reger Schleppeverkehr auf Flößen setzte zwischen Land und Schiffshalle ein. Die fertigen Gondeln mit den Motoren, Luftschauben nebst Gestänge, Außenhülle, Gaszellen, Steuerflächen wurden nach der Schwimmhalle gebracht. In vierzehn Tagen sollte Z II startbereit sein!

In allen Abmessungen und Einrichtungen glich das neue Luftschiff seinem bei Echterdingen verbrannten Namensbruder Z II (LZ 4), nur der mittschiffs vorgesehene Aufenthaltsraum für Fahrgäste war fortgefallen. Die Gondeln und Motoren des LZ 4 konnten wiederverwandt werden. Selbst der Steuerkompaß war da; ich hatte ihn ja gerettet. Nur die Gaszellen, die Außenhüllen, die Steuerflächen und einige kleinere Ausrüstungsgegenstände waren ersetzt worden.

Aber auch Verbesserungen enthielt Z II. Die achteren Motoren konnten auf Rückwärtsgang umgeschaltet werden. Das ermöglichte, das Luftschiff rasch zum Stehen zu bringen. – Ein zweiter, kleiner Benzintank war in den Gondeln eingebaut worden. Nun brauchten die Motoren nicht stehen zu bleiben, wenn der große Benzintank nachgefüllt wurde. Damit war gleichmäßige Fortbewegung gesichert, und vor allem wurde unnötiges Hochgehen, Gasverlust und –verschlechterung vermieden. Dürr und seine Leute hatten aus den Fahrten gelernt und schnell gehandelt.

Z II sollte später, wie Z I, als Militärluftschiff vom Reiche übernommen werden, wir wollten aber durch eine 36stündige Dauerfahrt die vereinbarten Abnahmebedingungen überbieten. Bis nach Berlin gedachten wir vorzustoßen. Aber das blieb vorläufig Geheimnis des Zeppelinbaues, des Grafen und seiner Manzeller!

Am 26. Mai begannen wir das Schiff auszuprobieren. Es zeigte sich, Höhensteuer und Seitensteuer wirkten bei gleichzeitigem Gebrauch der Kastensteuer und des Heckruders gut. Es war ein Fortschritt gegenüber dem Echterdinger Schiff. Wir schrieben es auf den Fortfall der unteren senkrechten Dämpfungsflächen.

Mit dem Kastensteuer allein ließ sich schlecht Kurs halten. Ich fand die Ursache darin, daß die früher zweiflächig gehaltenen Kastensteuer jetzt dreiflächig waren und das engere Zusammenstehen der Flächen ungünstig wirkte.

Die zweite Fahrt am 28. Mai, bei der wir nach Norden vorzustoßen gedachten, mußte abgebrochen werden, denn ein außerordentlich heftiger Regenfall belastete das Schiff so stark, daß es bei Meckenbeuren durchzufallen drohte und Dürr am Höhensteuer genötigt war, den ganzen verfügbaren Ballast von 600 Kilogramm abzuwerfen. Wir kehrten noch am selben Abend auf Befehl des Grafen zurück. Wir hätten zwar durch Zwischenlandung Gas- und Wasserballast erneuern können, aber bei Bewertung einer Dauerfahrt kommt es ja nicht, wie bei einer Zielfahrt, auf die Länge der über Land zurückgelegten Strecke an, sondern auf die Länge der Zeit, in der das Luftschiff sich in Fahrt befindet. Eigentlich ist es darum für eine Dauerfahrt gleichgültig, ob sie bei stärkerem oder schwächerem Winde unternommen wird. Die Hauptsache ist, möglichst lange in der Luft zu bleiben und wieder glücklich am

Ausgangsorte zu landen. Wir hätten also auch ganz stumpfsinnig immer an den Ufern des Bodensees entlangfahren und so, wie es zum Beispiel Amerikaner sicher getan hätten, einen Zeitrekord brechen können. Aber wir Manzeller hatten einen anderen Ehrgeiz. Wir wollten keine Sportleistung hinter uns bringen im amerikanischen Sinn, sondern eine Luftschifferleistung, wollten auf 36 Stunden in der Gondel bleiben und zugleich beweisen, daß das Schiff praktisch etwas leisten könnte.

Und darin waren sich alle einig, Ingenieure, Monteure, Luftschiffer und unser Graf! Gerade die Ingenieure forderten die große Leistung. Aus ihr allein gewannen sie neue Erfahrungen, um die Konstruktionen weiter zu durchdenken und zu verbessern. Das Große von Dürr war das Aufgehen in der Idee. Neidlos erkannte er die Leistungen der jüngeren Herren an, neidlos stellte er ihnen das Luftschiff zur Verfügung, um ihre Konstruktionen zu erproben.

Die meteorologische Zentralstation hatte für Sonnabend, den 29. Mai 1909, 8 Uhr morgens, eine verhältnismäßig günstige Wetterlage für den Pfingstsonntag vorausgesagt.

9 Uhr 31 Sonnabend abends leitete Losch mit dem Kommando „Luftschiff marsch“ den Beginn der Ausfahrt ein.

Langsam glitt der blaßgelbe Riesenleib des Z II unter dem Dröhnen der Motoren aus der hellerleuchteten Schimmhalle hinaus in die dunkle Nacht.

Wir fuhren über den hellerleuchteten Stadtbahnhof von Friedrichshafen und folgten der nach Ulm führenden Bahnlinie. Wie leuchtende Perlen zeichneten sich die vereinzelt Bahnlichter ab.

10 Uhr 27 hatten wir in 640 Meter Höhe Ravensburg steuerbord.

1 Uhr 21 überquerten wir in 680 Meter Höhe bei strömendem Regen die bayrische Grenze nördlich Illerzell. Als ob uns der Wettergott eine Pfingstfreude bereiten wollte, öffnete sich für einige Augenblicke die Regenwand, so daß wir das flimmernde Lichtermeer der etwa 10 Kilometer entfernten alten Stadt Ulm erkennen konnten.

Weiter ging's durch die böige, dunkle Nacht. Wir erkannten Augsburg im Schein seiner elektrischen Lichter. Genauere Beobachtungen schloß die atemberaubende Dunkelheit aus.

2 Uhr 56 bis 3 Uhr 25 wurde der vordere Motor abgestellt. Der Himmel klarte allmählich auf. Im Nordosten machte die Nacht einem grauen Dämmerchein Platz. Im Südwesten stand im untergehen begriffen die goldene Mondsichel. Die Erdoberfläche trat verschämt hervor. Schon unterschieden wir sehr dunkle und hellere Flächen. Die sehr dunklen waren Wälder, die hellen Wiesen oder Felder. Eine merkwürdige optische Täuschung, die mir schon auf der Münchner Fahrt aufgefallen war, begegnete uns wieder. Wir schienen in dieser Dämmerung der Erde viel näher zu sein, als es in Wirklichkeit der Fall war. Immer mehr hellte der Himmel sich auf. Jetzt

erkannten wir schon die hellen Pfade und Wege, Gehöfte wurden sichtbar. Zur Rechten schimmerte ein kleiner Fluß, die Schmutter, die sich von Süd nach Nord in vielen Windungen dahinschlängelte.

Ich stellte die Kompaßbeleuchtung ab und hängte die gebrauchten nassen Karten zum Trocknen auf. Ich versuchte die Abtrift festzustellen und gewann aus mehreren Messungen das Mittel 45 Grad. Drunten in der Tiefe schien alles noch zu schlafen.

4 Uhr 01 passierten wir an steuerbord in 630 Meter Höhe Thierhaupten, 4 Uhr 27 Münster. Die Bewohner der Dörfer waren schon auf den Beinen. Sie standen vor ihren Häusern und schauten zu uns herauf. Die barfüßige Jugend lief drunten auf den Wegen mit uns um die Wette; wie sie aus den Betten kamen, sprangen die Hemdenmätze dahin.

Am östlichen Horizont stand eine graue Wolkenbank, eine Stratusdecke. Auf dem waagerechten, scharf begrenzten Rande glomm eine purpurrote Linie auf. Ueber ihr glänzte ein helles Gold, das sich, allmählich in ein Weiß übergehend, in das Hellblau des Morgenhimmels verlor. Mit einem Male blitzte inmitten der roten Linie ein feuriggoldener Punkt auf, der schnell wuchs, sich ausdehnte, wie ein lebendes Wesen. Es war die Pfingstsonne, und so stark war ihre Kraft, daß sie schon, als kaum die Hälfte der Scheibe am Horizont erschienen war, das Auge blendete. 4 Uhr 44 zeichnete ich in mein Taschenbuch ein.

Wie ein Verheißungszeichen für gute Fahrt war dieser Sonnenaufgang. Wir alle waren mit einem Male belebt und fuhren hoffnungsvoll weiter hinein in den Morgen.

7 Uhr 10 wurde in 530 Meter Höhe Weißenburg, 7 Uhr 22 in 480 Meter Pleinfeld passiert. Aus den Schornsteinen der roten Dächer stieg hellblauer Rauch auf. Da drunten bereiteten sie den Pfingstkaffee und trugen die braunen Pfingstküchlein auf.

Auf den hellen Landstraßen sahen wir die Leute in Sonntagstracht dahinwandern. Sie gingen zur Kirche nach dem nächsten Dorf. Kamen wir näher, blieb alles stehen mit dem Kopf im Nacken und staunte den Riesenfisch an, der durch die Pfingstluft zog. Nachträglich erst fiel es den Menschen ein, uns zu grüßen. Dann zogen sie die bunten Taschentücher und schwenkten sie eifrig hinter uns her.

Ein altes Mütterchen stieg einen Feldweg entlang, gebückt, benützte einen großen roten Schirm als Stock. Als wir beinahe über ihr standen, fuhr sie hoch, ließ den Schirm fallen und schlug, entsetzt über unsern Anblick, ein Kreuz.

Bei jedem Orte, dem wir uns näherten, kam uns die Jugend entgegengeläufen, quer über Wiesen und Felder. Vor einer Kirche stand eine bunt zusammengewürfelte Menge. Sie wollten erst das Luftschiff vorüberlassen, ehe sie zum Gottesdienst eintraten.

Nürnberg kam steuerbord voraus in blaugrauen Umrissen in Sicht. Wir ließen den Rangierbahnhof links liegen und steuerten auf den Dutzendteich zu, um dort Wasserballast aufzunehmen, aber leider belebte sich bei unserer Annäherung die

Wasserfläche mit zahlreichen Booten, so daß wir den so sehr notwendigen Ballast nicht einnehmen konnten. Wir erkannten St. Lorenz, St. Sebaldus, die Burg. Danach nahmen wir Kurs auf Bayreuth.

Zu unserer Rechten zog in gleicher Höhe ganz dicht ein großer Raubvogel mit uns daher. Wollte er mit uns um die Wette fliegen? Mit einem Male schoß er senkrecht in den Wald hinab, wie etwa eine Möwe in die wogende See hinunterstößt, und blieb verschwunden.

Wir spürten die Hügelwellen der Landschaft, die sich auf die darüber hinziehenden Luftströmungen übertrugen. Sanft stampfte unser Schiff in den unsichtbaren Luftwogen dahin. Um nicht unnötig Gas zu verlieren, wurde das Schiff möglichst niedrig gehalten. Voraus in einem Wiesentale äugte ein Rudel Rehe empor. Die hellbraunen Decken zeichneten sich hübsch von dem hellgrünen Grunde ab. Es waren fünf Tiere. Sie verhofften, dann erregte sie das unheimliche Surren aus der Höhe, sie drängten sich dichter zusammen, der Bock setzte sich in Bewegung, die Geißen folgten ihm. Sie suchten nicht Schutz im nahen Walde, sondern jagten die lange Blöße entlang, bis sie hinter Gebüsch verschwand.

Meister Hase machte es anders. Gewöhnlich duckte er sich so lange, bis das Luftschrift über ihm steht, dann rennt er mit langen Sätzen blindlings davon, rechtwinklig zum Schiff.

Voraus stieg eine waldlose, herrlich grüne Fläche an, von der sich Hohenmirsberg anmutig abhob. Wir hatten die Platte erreicht und damit den höchsten Geländepunkt zwischen Nürnberg und Bayreuth. Im Nordosten trat verschleiert das Fichtelgebirge heraus; einen dicken Klotz sprachen wir als den Ochsenkopf an. Von Mistelbach ab hielten wir auf Bayreuth zu, dessen vorgelagerte rote Kasernen wir ansteuerten. Wir fanden, daß das Gelände auch wegen der Nähe des Militärs für Zufälle, mit denen der Luftschrift immer rechnen muß, einen guten Landeplatz abgeben müßte. Drunten präsentierte ein Posten. Er präsentierte, wohl weil er nicht Hurra schreien durfte.

Weiter ging der Kurs und führte über meine Heimatstadt Hof. Da drunten lagen die grauen Häuser, das Schulhaus. Mit dem Glase erkannte ich in der Häuserzeile unser Haus und meinen alten Vater, der vor der Tür auf einem Stuhl saß und heraufwinkte. Wir überflogen die Stadt um 12 Uhr 06 in 650 Meter Höhe.

Seit Manzell hatten wir 397 Kilometer in 14 Stunden und 25 Minuten zurückgelegt. Das entsprach einer mittleren Fahrtgeschwindigkeit von 27,5 Stundenkilometern. Jetzt hatten wir die Höchstleistung in der Fahrtdauer von Luftschriften um zwei Stunden überschritten. – Der Himmel hatte sich im Nordosten teilweise mit Kumuluswolken bedeckt, aber die Sonne schien noch, die Temperatur war 15 Grad Celsius, die Fernsicht gut. Wir hielten Kurs auf Plauen, und der erste sächsische Ort, den wir passierten, hieß Heinersgrün.

3 Uhr 59 überfuhren wir in 410 Meter Höhe die schön gelegene Stadt Zeitz, die erste preußische Stadt auf dieser Reise. Sie ist auf Steilufern erbaut und bot einen herrlichen Anblick im gleißenden Scheine der Nachmittagssonne. Klar zeichnete sich die ehemalige bischöfliche Residenz vom Horizont ab. Drunten zog sich das anmutige Tal der Elster dahin. Wir nahmen Kurs auf Leipzig, das wir um 4 Uhr 45 voraus in Sicht bekamen. Beim Näherkommen hielt ich auf den hohen Rathausturm zu. Steuerbord voraus hob sich das im Bau befindliche Völkerschlachtdenkmal deutlich ab.

5 Uhr 15 hatten wir die Stadt in 450 Meter Höhe überflogen. Die Temperatur war 17 Grad Celsius.

Eine kurze Besprechung fand statt, in der die Begriffe Dauerfahrt und Benzin-vorrat genau erörtert wurden. Der begriff Dauerfahrt verlangte, daß wir ohne Zwischenlandung wieder nach unserm Aufstiegsort Manzell zurückfänden, und der Benzin-vorrat bestimmte hart und Grausam die Zeit der Umkehr.

Der Nordwind hatte an Stärke zugenommen. Unsere Fahrtgeschwindigkeit in der Richtung Berlin war auf fast 20 Stundenkilometer herabgesunken. Bis Berlin hatten wir noch 120 Kilometer zu bedecken; das hätte 5 – 6 Stunden erfordert. Wir mußten uns damit abfinden, daß wir uns den Besuch der Residenzstadt nicht leisten konnten. Wir waren bereits 21 Stunden unterwegs, hatten fast Zweidrittel des mitgenommenen Betriebsstoffes verbraucht. Wir waren jetzt schon gezwungen, die Hälfte des Heimweges mit nur einem Motor zu fahren. Der Rückenwind sollte die Fahrtgeschwindigkeit beschleunigen.

Lächelnd sagte zwar Exzellenz zu mir. „Die Berliner werden sich schön ärgern, wenn sie erfahren, daß wir kehrt gemacht haben!“ aber ich fühlte doch aus dem Unterton in seiner Stimme das tiefe Bedauern heraus, daß er sein heimliches Ziel, die Reichshauptstadt, nicht erreichen konnte.

Das nahe Bitterfeld wollten wir noch anlaufen, um die Befriedigung zu genießen, über der Halle unseres großen theoretischen Gegners, des Majors Parseval, eine Schleife zu ziehen. 6 Uhr 53 wurde in 190 Meter Höhe die Luftschiffhalle in Bitterfeld überfahren und dann nach Halle abgeschwenkt. Wir hatten den nördlichsten Punkt unserer Dauerfahrt erreicht. Auf dem Platz vor der geschlossenen Halle fanden sich zwei Männer und ein kleines Mädchen ein, die vor Staunen vergaßen, uns zu grüßen. An den Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen wurde eine Depesche abgeworfen: „Haben soeben Rückkehr beschlossen. Alles in bester Ordnung. Zeppelin. Dürr.“

Die von uns zurückgelegte Fahrstrecke Manzell – Bitterfeld betrug 599 Kilometer, zu der wir 21 Stunden 12 Minuten gebraucht hatten. Das entsprach einer mittleren Fahrtgeschwindigkeit von 28,3 Stundenkilometer. Da die Eigengeschwindigkeit unseres Z II 48 Stundenkilometer betrug, hatten uns die nördlichen Winde also mit einer mittleren Geschwindigkeit von 20 Stundenkilometer zurückgetrieben.

7 Uhr 34 wurde in 450 Meter Höhe Halle erreicht. Wir steuerten auf Befehl des Grafen Süd-Südwest und hatten eine gute Fahrt von etwa 52 Stundenkilometer. Ich

wäre gern der Saale gefolgt, aber der Graf war in sich selbst eingekapselt, er gab kurze Befehle, wir mußten gehorchen. Ich hatte das Gefühl, daß ihn trotz kleiner Schlummerpausen die Fahrt bei seinem Alter sehr anstrenge. Die 105 Kilometer lange Strecke Bitterfeld – Weimar legten wir in 2 Stunden 17 Minuten mit einer mittleren Fahrtgeschwindigkeit von 46 Stundenkilometer zurück, obwohl wir ein Drittel der Zeit nur mit einem Motor gefahren waren. 10 Uhr 20 überfuhren wir Ilmenau.

Wir hielten, um nicht zu hoch steigen zu müssen, auf einen vom Mondschein überfluteten Talausschnitt zu und fuhren mit großer Geschwindigkeit zwischen den bewaldeten Bergen hindurch. An steuerbord begleitete uns am Bergabhang der schwache Schatten des Luftschiffes. Dürr benützte ihn, um unsere Fahrtgeschwindigkeit mit 20 Sekundenmeter festzustellen.

Die von Nordosten nach Südwesten gleitende Luftströmung floß durch die Talenge mit beschleunigter Geschwindigkeit, wie die Wassermassen eines Stromes durch ein Felsentor. Diese nächtliche Ueberquerung des Thüringer Waldes bei Mondschein und klarem Sternenhimmel, bei der uns zu beiden Seiten aufsteigende bewaldete Berge begleiteten und unter uns sich die mächtige Talsohle, aus der hier und da ein Licht heraufblitzte, vorbeischoß, gab ein traumhaftes Gefühl. Der vordere Motor war abgestellt. Wir konnten glauben, als wir aus dem Waldgebiet herausstiegen und in die grauen Dunstschleier, die über das süddeutsche Land hingen, hineingerieten, wir führen über den glatten Spiegel eines unbekanntes Meeres hinweg.

Wir waren in einer seltsamen Stimmung, fühlten uns nicht übermüdet oder abgespannt, eher überspannt. Die bereits 25stündige, dauernde Erschütterung und Durchrüttlung des Körpers, der Knochen, Muskeln und Nerven in der dröhnenden Gondel, das Hämmern des Motors, das Surren der Luftschrauben, das Fauchen der Auspuffgase hatten uns irgendwie abgestumpft. Wir waren überspannt, stolz auf unsere Leistung. Die Idee hielt uns, der Körper arbeitete zwangsmäßig unter dem Einfluß des Geistes und Willens.

11. Uhr 30 erblickten wir in 870 Meter Höhe vereinzelte Lichter eines unbekanntes Ortes drunten. Nachträglich stellten wir fest, es müsse Mellrichstadt gewesen sein. Wir ließen zur Abwechslung den vorderen Motor statt des achteren laufen.

Der Graf wünschte eine astronomische Ortsbestimmung. Da ich steuerte, rief ich Lau und bat ihn, die Bestimmung vorzunehmen. Lau zeigte mir, daß seine Hände durch die Anstrengungen und die Schlaflosigkeit unruhig geworden seien, er könne keine halbwegs brauchbare Beobachtung machen. Also übernahm ich's obgleich meine Hand auch nicht sehr ruhig war, denn ich hatte von 25 Stunden 18 am Steuer gestanden. Wir ließen den vorderen Motor abstellen, damit die Erschütterung der Gondel aufhörte. Lau packte den Butenschönschen Libellenquadranten aus und überprüfte die Batterie. Der Graf übernahm auf meine Bitte die Seitensteuer, „ich holte die Gestirne herunter!“ Lau schrieb Zeit und Höhe auf. Ich hatte den Mars und einen Fixstern genommen. Nach der Bestimmung löste ich den Grafen wieder ab.

Lau begab sich mit den Aufzeichnungen nach dem mittleren Laufgang, wo er die Aufgabe zeichnerisch löste. Nach zwanzig Minuten kehrte er mit dem Ergebnis zurück: „Wir stehen zwanzig Kilometer nördlich Schweinfurt!“

Exzellenz schüttelte sinnend den Kopf. Er hatte sich weit südöstlicher geglaubt, in der Bamberger Gegend.

Der Mond ward unsichtbar. Dafür trat im Westen mit einem Male die hohe Rhön heraus, die vorher durch Dunst verdeckt war. Die Strahlen des Mondes hinter ihr ließen ihre Umrisse scharf erscheinen. Aus der duftigen Schleierdecke erhob sich der Bergstock wie eine hohe schwarze, nach uns zu senkrecht abfallende Felseninsel, drohend und unheimlich nah. Bei diesem Riesenschattenspiel der Natur gab der Mond die Lampe ab und der Nebelschleier den Vorhang. Unwillkürlich hielt ich zwei Strich nach backbord ab und steuerte Süd-Südost. Zwei Minuten vor Mitternacht peilten wir die Kuppe des Kreuzberges in West, Abstand etwa 7 Kilometer, Höhe 760 Meter, Temperatur 10 Grad.

Lau legte sich zwischen Kartentisch und Gondelbank an backbord auf eine Stunde zum Schlafen auf den harten Gondelboden. Mich ließ die Spannung am Verlauf der Fahrt nicht ruhen. Der Graf setzte sich auf kurze Zeit nieder und ließ das müde Haupt hängen. Ich glaube nicht, daß er zum festen Schläfe gekommen ist.

Dürr ließ sich nicht ablösen. Auch ihn hielt der Ablauf der Fahrt durch das unheimliche Licht- und Schattenspiel gebannt.

Aber selbst der Mond ging schlafen. Nun wurde es ganz dunkel. Von der astronomischen Dämmerung war wenig zu merken, obwohl der Himmel wolkenlos war. Der Blick in die Tiefe verlor sich in ein undurchdringliches Schwarzgrau. Manchmal blitzte ein verlorenes Licht auf. Wir fuhren dahin, ein Schatten unter Schatten. Wahrscheinlich kamen wir sehr langsam vorwärts beim Antrieb mit einem Motor.

Um halb Drei tauchte in der ferne ein Licht auf, auf das ich stetig hielt, um bei einem größeren Ort unseren Standort festzustellen. Zögernd kam dies Licht näher. Wir gingen tiefer hinab. Ein Flußlauf ließ sich erkennen, der quer zu unserem Kurse lag. Auf dem gegenüberliegenden Ufer befanden sich Häuser. Das Gelände stieg scheinbar etwas an. Im Schein des Lichtes bemerkten wir einige dunkle Gestalten. Als wir das jenseitige Ufer erreichten, rief Exzellenz laut hinunter: „Wie heißt der Ort?“

Eine kräftige Männerstimme antwortete: „Bahnhof Schweinfurt!“ – „Danke!“ rief Exzellenz zurück, und während das Schiff höher stieg, drehten wir nach steuerbord ab, um dem Laufe des Mains zu folgen.

Der von mir eingeschlagene Kurs führte nach Friedrichshafen, das etwa 275 Kilometer in der Luftlinie entfernt lag. Wir befanden uns östlich des Meridians von Friedrichshafen, etwa auf der Länge von Memmingen.

Da befahl Exzellenz nach Einblick in die Karte Kurs auf Würzburg. Ich übergab das Steuer Lau, um ein wenig zu frühstücken, und befragte dann Exzellenz, wohin er von Würzburg ab weiter zu fahren gedächte. Er antwortete. „Heilbronn und Stuttgart!“

Wir hatten noch für acht Doppelmotorstunden Betriebsstoff an Bord. Dürr war mit dem Schiff bis auf 1400 Meter geklettert und ging dann wieder herunter. In 1000 Meter Höhe über dem Aufstiegsort (Friedrichshafen 400) war das Schiff ausgewogen. Das bedeutete eine Verminderung des Luftschiffgewichtes um 10 Prozent seines Anfangsgewichtes = 1600 Kilogramm. Diese Summe entsprach dem errechneten Betriebsstoffverbrauch.

5 Uhr 32 wurde in 1162 Meter Höhe Würzburg überfahren. Die in der Morgensonne leuchtende Stadt mit ihrer Festung und das liebliche Maintal gaben ein freundliches Bild.

In dieser Morgensonne zeigten die Gesichter aller Gondelinsassen Spuren starker Ermüdung. Voraus im grünen Gelände gewahrten wir einen weißen Streifen, wie ein mit Schnee gefüllter Graben. Es war das Tal der Tauber, in dem die Morgennebel lagerten.

6 Uhr 14 in 660 Meter Höhe tauchte aus dem Nebel ein Kirchturm auf. Sonst war von dem Städtchen Dittigheim nichts zu sehen. Tauberbischofsheim, das 1,5 Kilometer nördlich liegen mußte, war nicht zu erkennen.

Ich löste Lau am Steuerrade wieder ab, damit er Kraft sammle, um Dürr abzulösen, der sichtlich abgesspannt am Höhensteuer stand. Wir ließen beide Motoren laufen und überfuhren die tiefgekrümmten Täler der Jagst und Kocher.

8 Uhr 16 erreichten wir in 500 Meter Höhe Heilbronn. Wir hatten die 127 Kilometer lange Strecke Schweinfurt – Heilbronn in 3 Stunden 41 Minuten durchfahren. Das entsprach einer mittleren Geschwindigkeit von 34,5 Stundenkilometer.

Der Wind kam jetzt zwei Strich vorderlicher als davor, aus Ost-Südost. Wir hielten Kurs auf das 42 Kilometer entfernte Stuttgart. Die Fahrt ging das schöne Neckartal entlang, und wir zogen so niedrig wie möglich über die saftgrünen Wiesengründe hinweg und schnitten die vielen Flußwindungen mit gradlinigem Kurs.

Lau hatte Dürr abgelöst. Ihm machte das Steuern über dem Erdboden Spaß. Vor den Häusern der Ortschaften standen die Bewohner und jubelten uns zu. Aber ich beobachtete die Fahrt, das niedrige Fahren verlangte aufmerksames Steuern. Auch fühlte ich, daß ich nicht mehr aufnahmefähig war nach den beiden schlaflosen Nächten. Ich vermied, neue Bilder zu sehen, und doch war es ein fröhliches Fahren, der Wunsch und die Aussicht, bald heimzukommen, belebte die Besatzung. Lau ging manchmal bis auf 10 Meter über dem Wiesenboden hinab. Das war weiter nicht gefährlich, denn das leichte, ausgefahrene Schiff gehorchte dem geringsten Druck des Höhensteuers, und die Luft in den Tälern war in den Morgenstunden noch ruhig, frei von jeglichen Fallwinden. Der Zweck dieses Tieffahrens war, den stärkeren Oberwind zu unterlaufen.

Einmal fuhren wir so dicht über einen hochbeladenen Heuwagen hinweg, daß wir mit der achteren Gondel die obenauf steckende Heugabel fast berührten. Ich drohte Lau mit der Faust und nahm mir vor, sobald der Sántis in Sicht gekommen war, mit ihm meine letzte Flasche Bier zu teilen. Ihm schmeckte das Ballastwasser nicht.

9 Uhr 07 wurde Stuttgart in 530 Meter Höhe passiert. Von hier hatten wir nur noch 128 Kilometer bis Manzell. Wir würden es also um spätestens 1 Uhr erreicht haben.

Ich nahm südlichen Kurs, aber Exzellenz schaute auf einmal auf und winkte nach backbord auf Eßlingen zu. Vielleicht wollte er den Daimler-Werken im nahen Untertürkheim einen Besuch abstatten, als Anerkennung der vortrefflichen Leistung ihrer gelieferten Motoren. Jedenfalls folgten wir weiter dem Zuge des Neckartales in niedriger Höhe, jedoch war die Fahrt langsamer als vorher. Der Wind kam mehr von vorn und fing an, böig zu werden.

Ich wurde unruhig, schaute mich nach Dürr um und gab durch Gebärden meiner Verwunderung Ausdruck, weshalb wir nicht Richtung Friedrichshafen nahmen.

Der Oberingenieur schien verärgert zu sein, er zuckte gleichgültig mit den Achseln.

Als wir um die Neckarecke bei Eßlingen bogen, winkten uns auf den Anhöhen in unserer Gondelhöhe Spaziergänger zu.

Aber die Böen gewannen an Stärke. Wir fuhren unmittelbar gegen den Wind, gegen den wir im wahren Sinne des Wortes ankämpften. Ich war gezwungen, andauern mit Kasten- und Heckruder zu arbeiten, immer hart von Bord zu Bord. Das erforderte große Anstrengung. Das Riesenscheunentor des Heckruders mußte stets in der Hartlage festgehalten werden, der starke Winddruck und die einfache Ruderleitung hätten es sofort herumschlagen lassen. Zudem fuhren wir gerade gegen die Sonne, und der grelle Schein tat den müden Augen weh.

Um 10 Uhr wurde in 530 Meter Höhe Plochingen überfahren. Wir lagen jetzt über 36 Stunden in der Luft. Das Tal wurde noch enger. Wir liefen mit höchstens 15 Stundenkilometer Fahrtgeschwindigkeit.

Der Graf rief mir zu: „Über Goepingen nach Ulm!“

Ich fragte mich, warum? Bis wir nach Ulm gekommen wären, hätten wir schon in Manzell gelandet sein können! Und wie schön wäre die Fahrt mit dem gut ausgewogenen Schiff über die Rahe Alb gewesen!

Aber Befehl ist Befehl!

Exzellenz merkte nun, daß mir das dauernde Hartlegen der Steuer immer schwerer fiel. Er unterstützte mich eigenhändig ein paarmal beim Legen des Heckruders, zu dessen Bedienung ich ja nur die rechte Hand frei hatte, weil ich mit der linken die beiden Kastensteuer drehen mußte. Bei der ungewohnten Anstrengung

und seiner Uebermüdung bekam er bald einen knallroten Kopf. Bei dem hohen Alter unseres guten Herrn fürchtete ich das Schlimmste und bat ihn darum, Abstand von der Anstrengung zu nehmen.

Dicht vor Goepingen sagte Exzellenz plötzlich und unerwartet: „Wir wollen landen!“ – Es war ihm wohl die fortschreitende Erschöpfung der ganzen Besatzung mit einem Male aufgefallen. Als der gute Kommandeur, der er war, gab er das hartnäckig verfolgte Ziel, eine Ueberleistung zu zeigen, mit raschem Entschluß auf, um seine Mannschaft zu schonen!

Dürr löste Lau am Höhensteuer ab und ging mit dem Schiff sofort auf 1400 Meter, um Gas abzublasen, weil das Schiff zu leicht war. Indessen suchte Exzellenz mit mir nach einem günstigen Landungsplatz. Wir wählten eine freie Fläche auf einer Anhöhe südlich von Göppingen, das wir 11 Uhr 08 in 1220 Meter Höhe überflogen.

Ich schlug einen Halbkreis nach Steuerbord und drehte dann im gehörigen Abstände von dem gewählten Landungspunkt wieder auf, um so von Westen her gegen den Wind zur Landung anzusteuern.

Dürr war inzwischen steil herabgegangen, ließ aber, unten angekommen, das Schiff in der stark abwärts geneigten Schräglage stehen. Durch diese Neigung von mindestens 10 Grad, bei der der Bug des Schiffes unter die Waagerechte der Gondelhöhe zu liegen kam, wurde mir der Ausblick nach vorn in einem Winkel von 30 Grad versperrt. Wir fuhren über eine Talmulde an der Westseite der Hochfläche, auf der gelandet werden sollte. An steuerbord grüßte das Dörfchen Jebenhausen.

Die Fahrhöhe kam mir zu niedrig vor. Als ich einmal über Bord schaute, sah ich unter der Gondel verschwommene weiße Flecke vorbeiflitzen. Ich hielt sie für die weißen Grabsteine eines Friedhofes, drehte mich schnell nach Dürr um und gab ihm ein Zeichen zum Höhergehen. Er nickte mir zu, richtete das Schiff aber nicht auf. Wir näherten uns rasch dem Abhang der Höhe. Einen kleinen Wald, der an dem Abhang mit hochkletterte, ließ ich eben an backbord liegen. Wir fuhren in der Höhe der Baumkronen. Das unverständliche tiefe Fahren regte mich auf. Ich befürchtete bei der Schräglage des Fahrzeuges ein vorzeitiges Herabdrücken des Schiffes auf den Boden.

Einen Augenblick später hörte ich von vorn her ein Krachen, verspürte einen leichten Ruck – das Schiff stand still, legte sich waagrecht. Die vordere Gondel berührte leicht den Boden. Wir waren mit der Spitze aufgestoßen, – worauf, vermochte niemand zu sehen, denn der Bug stand tiefer als die Gondel.

Als ich merkte, daß das Schiff festlag, sprang ich an backbord aus der Gondel und lief bergan zur Spitze. Hier sah ich zu meinem Schrecken, daß die Aeste eines Laubbaumes die Hülle der beiden vordersten Abteilungen hinter der unbeschädigten Spitzenkappe durchstoßen hatten. Die beiden vordersten Gaszellen waren leergelaufen, das Höhensteuer war abgerissen. Das geknickte Aluminiumgerippe hatte sich

fest mit den starken Aesten und dem Baumstamm verwickelt, so daß Z II gut verankert dalag. Der Baum – es war ein Birnbaum – stand einsam auf weiter Höhe, als wäre er extra für uns hingepflanzt worden. Voraus lag ein strauch- und baumloses Gelände.

Der Graf, Dürr und Lau waren mir sofort nachgefolgt. Dürr schaute mit weit aufgerissenen Augen totenblaß auf die beschädigte Luftschiffspitze, schüttelte den Kopf und ging mit raschen Schritten querfeldein!

Nun kam Ingenieur Stahl heran. Er hatte durch den Laufgang gehen müssen, weil die achtere Gondel 15 Meter über dem Abhang schwebte.

Der Ostwind frischte auf, um das Uebel zu vergrößern. Er fuhr in die aufgerissene Luftschiffspitze, drückte auf die senkrechte Vorderwand der dritten Zelle, ließ die zerfetzten Bahnen der Außenhülle und der zerstörten zwei Gashüllen hin und her schlagen. Knack, knack, knack brachen die geknickten Aluminiumstreben nach und nach entzwei. Sie wurden eine Gefahr für die dritte Zelle.

Diesen Druck des Windes, diesen Zug des Luftschiffes, der von der im Birnbaum verankerten Spitze ausging und sich auf das ganze Schiff übertrug, galt es aufzuheben. Lau und ich zogen das an der vorderen Gondel befestigte Schlepptau nach vorn, holten es steif um den mannsdicken Baumstamm und machten es gut fest. Die vorderen Ballasthosen wurden entleert. Dann ging Stahl daran, mit den Monteuren die Spitze aus den Aesten des Birnbaums zu befreien und die entleerten Gaszellen beiseite zu legen.

Währenddessen strömten die Menschen zu Fuß und zu Wagen heran. Die Göppinger Feuerwehr kam angerasselt und erbot sich, zu helfen.

Der Graf stieg in ein Auto und fuhr nach Göppingen um Weisungen nach Friedrichshafen zu geben. Lau blieb als Wachthabender bei der vorderen Gondel, ich übernahm das Heck des Schiffes, ließ aus der achteren Gondel die langen Haltetaue herabwerfen. Einige Freiwillige packten an; sie sollten das unnötige Hochgehen und Hin- und Herschwenken des Hecks verhindern.

Ich sah mich nach Dürr um, aber er war verschwunden. Keiner vermochte über ihn Auskunft zu geben. Da nahm ich an, er hätte sich nach der übermäßigen Anstrengung irgendwo in einem Felddrain zum Schlafen hingeworfen. Ich war unbesorgt um ihn und meinte, die kühle Nachtluft würde ihn schon aufwecken.

Schön war es, daß mir von der vorderen Gondel Bier und etwas Eßbares geschickt wurde. Als ich die Wurstbrötchen sah, wurde ich mir meines heftigen Hungers und Durstes bewußt.

Ein Glück war es, daß im Laufe des Nachmittags der Wind sich legte und damit die heftigen Bewegungen des Schiffes nachließen. Aber leider war doch der vordere Ring der dritten Abteilung des Gerippes auch zusammengebrochen, und die Streben hatten dabei die dritte Zelle durchstoßen. Zu machen war nichts weiter. Ich ging

achtern auf meinen Posten, setzte mich auf den Abhang und vervollständigte die Eintragungen ins Bordbuch. Das Luftschiff Z II war 37 Stunden 39 Minuten in der Luft gewesen und hatte während dieser Zeit eine Strecke über Land von 1144 Kilometer zurückgelegt.

Glück im Unglück. Die Pioniere helfen. Die Manzeller kommen, das Schiff wird gesichert. Dürr ist verschwunden. Wir sind froh, als wir ihn wieder haben. Wir fahren mit einem gekürzten Luftschiff weiter.

Es war noch Glück im Unglück gewesen, daß wir auf den Birnbaum gestoßen waren und nicht auf festen Boden. Da hätten wir vielleicht die vordere Gondel verloren. Es hätte sich Reibungselektrizität bilden können, wir wären verbrannt, wie der Vorgänger Z II (LZ 4).

Der Zustrom der Schaulustigen war ins Ungemessene gewachsen. Ich zählte die Reihen in Länge und Tiefe ab und schätzte mindestens zehntausend Menschen. Ein Volksfest entfaltete sich. Bierverkäufer, Wurst-, Brot- und Kuchenhändler sorgten für die Verpflegung, und der Abhang gab eine Sitzfläche in Rängen, wie bei einem Naturtheater.

Um vier Uhr riefen wir Freiwillige aus der Menge auf. Es meldeten sich mehr als wir brauchten, und wir begannen das Luftschiff nach der Anordnung Ingenieur Stahls um 180 Grad zu drehen und die beschädigte Spitze aus dem Wind zu bringen. Der Baum ward abgesägt, das Manöver durchgeführt und das Schiff mehr auf die Hochfläche gezogen. Aber das Schiff lag nun mit dem Heck schlecht im Winde, der sich in Steuer- und Dämpfungsflächen fing. Nun drehten wir das Schiff wieder herum. – ich war froh, als dieses zweimalige Manöver glücklich durchgeführt war, denn wir hatten für die Handhabung der Riesenwalze doch nur ungeübte und ungeschickte Menschen.

Gegen halb Fünf meldete sich ein Leutnant mit sechs Pionieren aus Ulm zur Hilfeleistung, und eine halbe Stunde später traf der Kommandeur der Pioniere mit anderthalb Kompagnien Pionieren und Infanteristen ein. Nun wurde abgesperrt, sachverständig gearbeitet. Die Pioniere warfen eine Grube aus, in die ein Lastwagen gelegt und mit Erde beschwert wurde, um als Verankerung zu dienen. Bald darauf traf die erste Hilfe aus Friedrichshafen ein, einige Arbeiter unserer Werft mit Werkzeug im Auto.

Etwas nach Sechs kehrte Graf Zeppelin von Göppingen zurück. In seiner Begleitung befanden sich Direktor Colsmann und Dr. Eckener, die mit dem Schnellzug eingetroffen waren. – Auch der Graf war so todmüde gewesen, daß er im Hotel mehrere Stunden geschlafen hatte, bis ihn die beiden Herren geweckt hatten.

Mit demselben Schnellzug wie Direktor Colsmann und Dr. Eckener war auch der Ingenieur Losch mit einem Trupp Manzeller Arbeiter eingetroffen. Jetzt war

durch den Beistand dieser Männer von Manzell das Luftschiff gesichert. Exzellenz befahl deshalb, daß die übermüdete Besatzung sich in der Stadt zur Ruhe begeben sollte.

Ich hatte gehört, in der Nähe des Landungsplatzes läge eine Wirtschaft. Diese suchte ich auf, weil ich mich nicht zu weit von meinem Schiff entfernen wollte. Hier aß ich zunächst ein warmes Abendbrot und bat um ein Zimmer. Die guten Leutchen waren darauf nicht eingerichtet, aber als sie hörten, daß ich ein Zeppelinmann sei und 56 Stunden nicht geschlafen hätte, bereiteten sie mir ein bequemes Lager auf dem Sofa im Zimmer ihrer Tochter. Ich bat, mich um elf Uhr abends zu wecken, zog Schuhe und Jacke aus, legte mich hin und merkte nur noch, daß hilfsbereite Hände mich in Decken packten.

Als ich aufwachte, war es heller Tag. Die Sonne schien ins Fenster. Als ich drunten die Wirtin fragte, warum sie mich nicht um 11 Uhr geweckt hätte, antwortete sie, es wäre nicht möglich gewesen, mich wach zu bekommen.

Ich wusch mich, trank eiskaltes Wasser aus dem fließenden Brunnen, das mir herrlich schmeckte. Ich fühlte mich frisch und munter und schaute in einen köstlichen Frühlingmorgen. Kein Lüftchen regte sich, in den Bäumen zwitscherten Vögel, der Himmel strahlte in tiefstem Blau.

Beim Frühstück erzählten mir die Wirtsleute, das Luftschiff wäre wieder geflickt worden und solle mittags aufsteigen.

Als erster beim Luftschiff begrüßte mich Losch. Er fragte mich, ob ich meine Frau gefunden hätte. – „Frau?“ fragte ich, „meine Frau?“

„Ja“, sagte er, „wir fuhren doch mit dem Kraftwagen gestern an Ihnen vorbei und riefen es Ihnen zu!“

Ich erinnerte mich dunkel, daß ich dem Kraftwagen begegnet war, aber gehört hatte ich kein Wort.

Mit der Arbeit unserer Manzeller am Luftschiff war ich sehr zufrieden. Losch hatte noch die vierte Gazelle herausnehmen und den vorderen Ring absägen lassen. Die Längsträger waren nach der Mitte zu übereinandergelegt worden und im Kreuzungsmittelpunkt fest verbunden. Die unbeschädigte Außenhülle war über das Ganze gespannt und verschnürt worden. Zur Verstärkung hatte Losch einen großen achteckigen Stern aus Hopfenstangen angebracht, an dem noch gearbeitet wurde. Zur Erleichterung des Vorderschiffes waren die beiden vorderen Luftschrauben, die schweren Kegelgetriebe und die langen Wellen ausgebaut, ebenso der vordere Motor nebst Kühler und sämtlichem Zubehör.

Das Schiff war jetzt um 32 Meter Länge gekürzt bis zur Vorderkante der vorderen Gondel. Es war auch ohne die fehlenden vorderen Höhensteuer gut zu steuern.

Ingenieur Losch hatte hier eine glänzende technische Leistung ausgeführt, die uns eine sichere Heimfahrt versprach.

Ich erfuhr, Exzellenz wäre gestern abend in Begleitung von Direktor Colsmann und Dr. Eckener mit dem Auto nach Friedrichshafen gefahren und wolle gegen Mittag wiederkommen.

Ich fragte nach Dürr, Losch schaute mich betroffen an. „Ja“, sagte er, „wo ist Dürr?“ Und leise erzählte er mir, daß die tollsten Gerüchte über unsern Oberingenieur umliefen. Ein Berichterstatter hatte behauptet, Dürr habe sich erschossen. – Ich war ratlos und hatte zum ersten Male einen Angstzustand.

Es war 9 Uhr morgens, als meine Frau plötzlich auf dem Platz erschien. Sie war sofort auf die Schreckensnachricht hin zum Bahnhof gelaufen und konnte noch in den Zug springen, in dem Losch mit seiner Mannschaft Platz genommen. Ueberall hatte sie mich gesucht und schließlich in einem Gasthaus in Göppingen Stahl und Lau getroffen. Sie war über das Aussehen der beiden entsetzt. Ihre Augen waren gequollen und rot, Stahl taumelte. Sie waren im wörtlichen Sinne halb taub, konnten kaum verstehen, was meine Frau sagte, beruhigten sie aber über mein Fernbleiben, ich würde gewiß irgendwo ganz erschöpft schlafen.

Wir sprachen über unsern Oberingenieur. Da auf einmal schrie meine Frau auf: „Herr Dürr! – Da ist er!“

Ich sah den knorrigen Schwaben durch die Menschenmenge schreiten. Bald stand er erholt und in sich gesammelt vor uns. Am liebsten hätten wir ihn in die Arme geschlossen und abgeküßt! Nun war der schwerste Druck von uns genommen. Wir hatten unsern Dürr wieder! Auf unsere Frage, wo er denn so lange gesteckt hätte, antwortete er mit einem grimmigen Lächeln. „In Ulm!“ – Was er dort in Ulm gewollt hätte, das hätte er selbst nicht gewußt. Er sei in einem Traumzustand von Göppingen mit der Bahn hingefahren. Auf dem Ulmer Bahnhof hätte er sich aus einem Automaten eine Tafel Schokolade herausgeholt. Als er die Schokolade gegessen, sei ihm besser geworden, er sei in einen Gasthof gegangen, habe dort irgendetwas gegessen und sei dann schlafen gegangen.

Ich fragte ihn, ob er denn bei der Landung meine Zeichen, höher zu gehen nicht verstanden hätte? Er schüttelte den Kopf. „Davon weiß ich gar nichts! Ich habe halt geträumt, ich fahre Luftschiff!“

Meine Frau nahm sich unseres Oberingenieurs an, ging mit ihm nach vorn, bereitete ihm Kaffee. Das hatte dann zur Folge, daß die Berichterstatter als wichtigste Begebenheit meldeten, Frau Dürr sei ihres Mannes wegen aus Friedrichshafen herbeigeeilt.

Mittags war die Notspitze des Z II fertiggestellt. Einige Gaszellen wurden nachgefüllt. Alles aus dem Schiff entbehrliche war des geringen Auftriebs wegen entfernt. Auch der

schwere Laufgewichtswagen im mittleren Laufgang war ausgebaut worden. Als Ersatz war als lebendiges Laufgewicht Kapitän Lau, der Zweizentnermann, vorgesehen.

Sonderbar erschien mir mein Platz in der vorderen Gondel. Die Spitze, die sonst über uns vorauslief, war weg. Der Gondelrand stand unmittelbar unter dem vorderen Ende des Schiffes und in der Gondel einsam und allein der Höhenbarograph auf einem Absatz der Gondelwand und auf dem Kartentische der Kompaß, die für die Heimfahrt unbedingt nötigen Kartenblätter und ein Aluminium-Sprachrohr. Dazu kamen einige gefüllte Ballasteimer und ein Minimax.

Die Menschenmenge auf dem Platz wuchs zusehends. – Nur die Ankunft seiner Exzellenz aus Friedrichshafen wurde noch erwartet. Als Besatzung des Schiffes sollten Obergeringieur Dürr und Kapitän Hacker, in der vorderen Gondel Ingenieur Stahl und Monteur Kast und im Laufgang das Laufgewicht Kapitän Lau. – Das Wetter war ausnehmend schön, eine gute Fernsicht bestand, der Himmel war uns gnädig.

Gegen drei Uhr traf Graf zeppelin mit dem Auto ein. Er wurde jubelnd begrüßt. Der Graf schüttelte Dürr, den er seit der Strandung nicht mehr gesehen, herzlich die Hände und nahm ihn zu einer kurzen Besprechung beiseite.

Dürr stieg ein, das Schiff wurde nochmals abgewogen.

Der Graf kam an die Gondel heran und sagte traurig zu mir: „Sie wollen mich also nicht mitnehmen?“ – Ich antwortete: „Exzellenz, der geringe Auftrieb gestattet es leider nicht!“

Jetzt ließen sich die Zuschauer nicht mehr halten. Sie drängten so dicht heran, daß ein ordnungsgemäßer Aufstieg unmöglich geworden war. Der Graf winkte, hielt eine kleine Ansprache und bat, zurückzutreten. Die Menge folgte auch, aber die Infanteristen mußten doch den Bitten des Grafen gehörigen Nachdruck verschaffen.

Nun wurde aus der achteren Gondel Wasserballast abgegeben, und viele der Neugierigen erhielten eine ausgiebige Taufe.

Das Schiff ging hoch. Achteraus lag Göppingen und das Filstal und die Burg Hohenstaufen.. Voraus erhob sich die Rauhe Alb.

3 Uhr 37 waren wir in 600 Meter Höhe. Die Temperatur war milde, 23 Grad. Wir hielten auf das breite Neidlinger Tal zu.

In unserer vorderen Gondel herrschte eine friedliche, fast feierliche Stimmung. Das Schiff gehorchte, wenn auch etwas langsamer, stetig den beiden Steuern.

Es war eigentümlich, so, ohne die Schiffspitze vor sich zu haben, mit der Vorderwand der Gondel direkt in das Luftmeer hineinzustoßen. Was für einen weiten Ausblick hatten wir jetzt! Wir standen unmittelbar in dem ungeheuren Raum des Himmels. Die Hülle der Notspitze bewegte sich hie und da im Fahrwinde. Von ach-

tern her drang in auf- und absteigenden Wellen das Summen des Motors und der Luftschauben. Sonst Stille ringsum. – Ungewohnt war auch das Fehlen des Motors hinter uns. Achtern war die Zugangstür zum Laufgang geöffnet. Da kauerte und lauerte im Halbdunkel, wie eine dicke Kreuzspinne, mein Freund Lau mit einem offenen Messer in der Hand, bereit, auf ein gegebenes Zeichen sich nach vorn zu stürzen und einen der Ballastsäcke abzuschneiden.

Dürr bereitete indessen mit Zitronen und Göppinger Sprudel sachverständig eine Limonade. Sie schmeckte herrlich. Als zwei Ballastsäcke entleert waren, betrachtete er mit Wohlgefallen das ölhaltige Bilgewasser, das unten im alten Motorraume stand. Er krepelte den Aermel hoch, nahm eine Zigarrenkiste als Schöpfkelle und füllte mit dem braunschwarzen Bilgewasser sorgfältig einen Gondelleimer nach dem andern und hängte sie außenbords. Während dieser Arbeit bediente ich Höhen- und Seitensteuer zusammen.

Wir waren geizig mit Abgabe von Ballast, solange es die Sicherheit des Schiffes erlaubte. Wir fuhren dicht über dem Boden, oft nur in wenigen Meter Höhe dahin. Der Wiesenboden unter uns, mit vielen weißen und gelben Blüten geschmückt, war wie ein Teppich. Die geringe Fahrtbewegung gestattete uns, den Boden mit den Gondelpuffern zu berühren. Der schwache, federnde Aufstoß ließ das Schiff dann immer etwas dynamisch hochgehen.

Damit überstiegen wir die höchste Erhebung der Rauhen Alb und passierten den Truppenübungsplatz Münsingen.

Kurz vor dem Remontedepot Breithülen schlidderten wir über eine große flache Wiese gemütlich langsam hinweg. Es waren Zuschauer da. Wären die herangekommen, wir hätten ihnen ruhig die Hand geben können.

Als wir zu den Häusern am Rande der Wiese gelangten, warfen wir aus dem Laufgang hundert Kilo und achtern sechzig Kilo Ballast ab.

5 Uhr 29 wurde in 1075 Meter Höhe Justingen und 7 Uhr 15 in 700 Meter Höhe Oberdischingen steuerbord passiert. Auf dieser Strecke gaben wir den Gondelballast ab, den Minimax, die leeren Sprudelflaschen, die Glasschale und einen schönen Blumenstrauß, den eine nette Göppingerin uns auf den Kartentisch gelegt hatte.

Als wir den roten Minimax abwarfen, hatten wir einen besonderen Effekt. Beim Aufschlagen trat der Apparat in Tätigkeit, und der milchige Inhalt ergoß sich im großem Bogen über das Feld. Erschreckt kam ein Hase hoch und rannte in langen Sätzen davon.

8 Uhr 53 in 520 Meter Meereshöhe mußten wir bei Schemmerberg eine Notlandung machen, um die abendliche Abkühlung abzuwarten. Wir gingen sehr langsam hinunter, so dass uns unten schon hilfsbereite Leute erwarteten.

Von den uns von Göppingen her verfolgenden Autos traf als eines der ersten das Seiner Exzellenz ein. Danach kamen Professor Hergesell, Ingenieur Losch und meine Frau an. Losch übernahm mit unsern im Auto mitgefahrene Manzeller Arbeitern die Wache am Schiff.

In einer Wirtschaft erfrischten wir uns. Um 11 Uhr abends begab ich mich allein zum Z II zurück. Losch hatte inzwischen die Liegezeit benutzt, um die gelockerte Außenhülle der Notspitze nachzuspannen und das Schiff um entbehrliche Sachen ca. 200 Kilo zu erleichtern; darunter befanden sich auch die schweren, überflüssig gewordenen Ballastsäcke im Laufgang. An Betriebsstoff waren 35 Kilo Benzin und 20 Kilo Oel eingenommen.

Der Graf, der uns Ruhe gönnte, hatte zuerst gewünscht, wir sollten die Fahrt bei Tagesanbruch fortsetzen, doch Professor Hergesell hatte geraten, möglichst bald aufzusteigen, wir würden sonst noch in die heiße Tageszeit geraten und wären dann stärkeren Südwestwinden unter Gewittergefahr ausgesetzt.

12 Uhr 35 stieg Z II mit laufendem achteren Motor dynamisch hoch. Das ausgewogene Luftschiff lag, als wir in 620 Meter Höhe waren, wunderbar ruhig auf der unteren kühleren Luftschicht. Wir glitten dahin wie ein Dampfer auf glatter See. Unter uns lag Biberach, das trotz der späten Stunde 2 Uhr 20 noch beleuchtet war.

5 Uhr 20 wurde Ravensburg in 530 Meter Höhe an backbord passiert. Hier kamen wir an einer hochgelegenen Villa dicht vorüber. Auf dem offenen, von der Morgensonne beleuchteten Balkon stand die ganze Familie im Hemde und winkte uns eifrig zu. Der Vater hatte das kleinste Kind auf dem Arm. – Vor uns aber begrüßte uns das blaue Schwabenmeer, und dahinter glänzten im Morgenlicht die Spitzen der Schweizer Berge.

6 Uhr 02 gingen wir südwestlich der Schwimmhalle von Manzell auf dem See nieder. Wir hatten noch tüchtig Gas ablassen müssen, weil die warme Morgensonne schon wieder angefangen hatte, das Gas übermäßig zu erwärmen und dicht über dem See eine kühle Luftschicht lag. Stürmisch wurden wir in Friedrichshafen empfangen. Der Graf selbst begrüßte uns in der festlich geschmückten Halle mit Händeklatschen und dem wiederholten zuruf: „Bravo, meine Herren!“ Ganz richtig empfand das Volk, daß diese Bruchfahrt eine wahre Siegesfahrt bedeutete und unter Beweis stellte, daß auch nach einem schweren Unfall das Zeppelinluftschiff mit eigener Kraft heimkehren konnte.

Auswirkung der Fahrt gegen den Göppinger Birnbaum. Der Erzähler soll der Sündenbock sein, aber er stellt auf Bitten seiner Kameraden den Fall richtig. Die deutsche Presse tritt für den Grafen ein. Berlin bedauert, daß der Zeppelin nicht gekommen ist.

Am nächsten Vormittag trafen Dürr, Stahl, Lau und ich uns laut Verabredung an der Bank vor dem „Deutschen Haus“, um Befehle seiner Exzellenz entgegenzunehmen. Stahl und Lau zeigten mir zwei Zeitungsberichte der Hamburger Nach-

richten und der Münchner Neuesten Nachrichten: „Die Ursache des Zusammenstoßes mit dem Baum war, daß man glaubte, kahles Gelände vor sich zu haben. Plötzlich tauchte der Baum vor dem Hügel auf. Der Graf rief dem Steuermann zu: ‚Nach rechts!‘ Der antwortete: ‚Nein Exzellenz, so geht es!‘ Im nächsten Augenblick sauste das Schiff in voller Fahrt hinein, wie ein Dampfer einen Dückdalben anrennen würde.“

In der zweiten Zeitung war zu lesen:“. . . da taucht plötzlich unvermutet ein großer Birnbaum am Hange auf. Weit und breit der einzige. Der Steuermann, sonst ein zuverlässiger Mann, dreht in momentaner Verwirrung das Steuer falsch herum. Graf Zeppelin korrigiert ihn, aber ehe der Mann, der der Situation nicht mehr gewachsen ist, sich besinnt, fährt krachend mit voller Wucht das Fahrzeug in die dicken Aeste hinein, den halben Baum zersplitternd, aber leider auch am vorderen Ende sein Gerippe traurig zerknickend. Man könnte heulen vor Wut! So nahe einem Siege höchster Art durch eine stupide Tücke des blinden, blöden Zufalles um den Triumph geprellt zu werden. – Oberingenieur Dürr ist außer sich vor Schmerz. Wie in Angst läuft er von dieser Unglücksstätte davon, in die Felder hinein, das Schiff nicht mehr zu sehen. Den ganzen Tag über bleibt er verschwunden ...“

Bei dem zweiten Bericht aus den Münchner Neuesten Nachrichten lautete die Überschrift: „Schilderung eines Fahrtteilnehmers“ – (der Frankfurter Zeitung entnommen).

Wir zerbrachen uns die Köpfe, wer dieser Fahrtteilnehmer gewesen sein könnte, denn wir vier enthielten uns stets jeglicher Auskunft gegenüber von Leuten außerhalb unseres Kreises. Von den drei Monteuren kam keiner in Betracht. Es konnten also nur Aeüßerungen seiner Exzellenz selbst verdreht worden sein. Stahl und Lau verlangten von mir, ich solle sogleich zum Grafen hinaufgehen und mich bei ihm über den Artikel beschweren. Ich nahm es nicht so tragisch wie die andern drei, aber Dürr gab mir den entschiedenen Rat, ich müsse mich beschweren.

Der Graf empfing mich mit einem fröhlichen: „Guten Morgen, mein lieber Herr Hacker!“ Ich gab ihm einen genauen Bericht, wie sich die Strandung in Wirklichkeit zugetragen hätte, und bat, wenn es irgendwie angängig sei, den betreffenden Berichtstatter zu belehren. Dies sei auch der Wunsch der anderen Fahrtteilnehmer. – Damit war der Fall für mich erledigt.

Am nächsten Tage ließ mich Exzellenz in seine Wohnung bitten. Mit den Worten „Jedem das Seine“ breitete er eine Zeitung aus, wies auf einen blau angestrichenen Absatz hin und fragte: „Was sagen Sie dazu?“ – Im „Berliner Tageblatt“ war ein Vortrag des Majors Parseval wiedergegeben über die Frage: Warum ist Graf Zeppelin nicht nach Berlin gefahren? „Der Zeppelin kam mit gutem Wind glücklich bis Bitterfeld und kehrte dann um, als er einen guten Rückfahrwind bei seiner Pfingstfahrt fand. Erst herrschte ausgesprochener Südwind, dann drehte die Richtung nach Nordosten und Osten. So kam der Zeppelin wie ein Freiballon nach Stuttgart!“

Diesem Vortrag hatten Offiziere des Luftschifferbataillons beigewohnt, darunter auch Offiziere der Besatzung des Militär-Luftschiffes Z I.

Ich konnte das Ganze nicht glauben und fragte: „Ist das ein Aprilscherz?“

Exzellenz erwiderte ruhig, aber sehr traurig: „Nein, er hat das wirklich so gesagt!“ und fuhr dann fort: „Was habe ich diesem Herrn getan?“

Doch Parseval stieß mit seiner Erklärung auf heftigen Widerspruch. Zwei Freiballongeführer leisteten unserem Grafen Eideshilfe:

„Die Angaben des Majors von Parseval sind unrichtig. Ich bin am 29. Mai, abends 9 Uhr 10 Minuten, mit dem Freiballon „Otto von Guericke“ von Halberstadt aus aufgestiegen und über Eisleben, Münchberg in Bayern, Bayreuth, Altdorf (östlich von Nürnberg) nach Oesterberg (Bahnhof Berching) zwischen Ingolstadt und Nürnberg geflogen. Nachts um 12 Uhr befand ich mich über Eisleben. Die Landung erfolgte am 30. Mai 1909, vormittags 10 Uhr 40 Minuten. Die Fahrt hatte also zuerst südöstliche, dann südliche, schließlich südwestliche und am Ende wieder südliche Richtung. Der Ballon ist genau zur gleichen Zeit wie der des Grafen Zeppelin und fast genau mit umgekehrter Richtung geflogen. Demgegenüber fallen alle anderen Behauptungen in sich zusammen. Zeppelin ist also gegen den Wind gefahren. Loebell, Rechtsanwalt.“ Der zweite Brief lautete: „Zum Fall Parseval-Zeppelin wird es Sie vielleicht interessieren, daß mein Schwiegervater, der bekannte Luftschiffer Rektor Dr. Poeschel in Meißen, am Pfingstamstagabend, also zur selben Zeit, als Zeppelin abfuhr, von Bitterfeld aus eine Freiballonfahrt angetreten hat. Diese Fahrt ist durch Sachsen, Böhmen, quer durch Bayern über die Nordschweiz nach Besançon (Frankreich) gegangen, wo am Pfingstmontag die Landung erfolgt ist. Ich glaube, eine bessere Widerlegung von Parsevals Behauptung, ein Freiballon würde den gleichen Weg genommen haben wie Zeppelin, ist gar nicht denkbar. Rechtsanwalt Dr. Freiesleben, Leipzig.“

Draußen in der Welt ging der Zeitungsstreit weiter. Wir fanden mit unserem Werke reiche Anerkennung, zumal in England. Aber wir hatten auch Gegner, wie zum Beispiel den erprobten französischen Luftschiffer Surcouf, der stets einer der schärfsten Gegner des starren Systems gewesen war. Seiner Ansicht nach mußten alle Luftballons vom Zeppelintyp unweigerlich einer sicheren Zerstörung verfallen, nicht in der Luft, wohl aber bei der Landung im Sturm.

Auch der Sekretär des Londoner Aero-Clubs, Harald Perrin, äußerte sich skeptisch. Er stellte die bedeutende Leistung des Z II durchaus nicht in Abrede, aber darum brauchten die Engländer nicht gleich vor Schrecken den Verstand zu verlieren, wenn auch die militärische Verwendbarkeit des Z-Luftschiffes festgestellt sei. Er sagte: „Der jüngste Flug des Zeppelin-Luftschiffes beweist, daß das Luftschiff in gewissem Grade immer noch von den Winden abhängig ist. Freilich muß anerkannt werden, daß der unangenehme Zwischenfall, der den Triumph des Grafen beeinträchtigte, nicht auf einen Fehler in der Maschinerie des Luftschiffes zurückzuführen ist!“

Die deutsche Presse war in ihrer überwältigenden Mehrheit freudig erregt. Die superklugen Berichterstatter, wie zum Beispiel der Berliner Herr Holzbock, standen im Scheinwerferlicht der Lächerlichkeit. Die „Jugend“ brachte die folgenden Verse:

Das gleitet durch die Frühlingsluft,
Mit keinem Vogel zu vergleichen,
Und kreuzt in einem einz'gen Flug
In allen deutschen Königreichen.

Das gleitet wie ein lichter Stern,
So majestätisch und so edel,
Und rennt an einem Birnbaumholz
Sich eine Beule an den Schädel.

Man sieht, das deutsche Vaterland
Ist nicht ganz frei von Hindernissen,
Der Birnbaum schiebt's auf das System –
Und so ein Holzbock muß das wissen.

Den Holzbock hat man abgesägt,
So will es die gerechte Rache,
Natürlich den dort auf dem Feld. –
Im Reich – ? Das ist 'ne andere Sache.

Schwer enttäuscht waren die Berliner. Sie hatten die Sonntagsausflüge aufgegeben und waren zu Hunderttausenden aufs Tempelhofer Feld gekommen, in der Hoffnung: der Zeppelin kommt! Schuld an der Berliner Aufregung mochte wohl vor allem ein Telegramm unseres Vertreters in Leipzig haben.

Schon in Göppingen selbst erhielt der Graf ein langes Telegramm Seiner Majestät, in dem er seiner eigenen Enttäuschung, der der kaiserlichen Familie und der ganzen Einwohnerschaft Ausdruck gab. Vor allem schilderte er die Begeisterung der Militärmannschaft, die plötzlich ihren Pfingsturlaub eingebüßt und zur Hilfeleistung geeilt war. Das Telegramm schloß mit den Worten: „ich hatte gedacht, Sie als Gast in meinem Schlosse zu sehen, wo eine Wohnung für Sie bereit war. Ein Mahl mit Bowle, das wir gemeinsam mit Ihnen einzunehmen hofften, erwartete Sie im Kasino. Auf baldiges Wiedersehen in Berlin.“

Im Antworttelegramm sprach Graf Zeppelin Seiner Majestät, der kaiserlichen Familie sowie der ganzen Bevölkerung und den ausgerückten Truppen seinen Dank und sein tiefstes Bedauern über die Enttäuschung aus, die er durch sein Nichterscheinen verursacht hatte. „Niemals,“ fuhr er fort, „habe ich die Absicht, Berlin zu besuchen oder dort zu landen, ausgesprochen. Ich bitte, eine Untersuchung zu veranlassen, wer das Telegramm an das Luftschifferbataillon, das so große Verwirrung hervorrief, gefälscht hat. Die Umkehr wurde beschlossen, weil bei Sturm und Regen die Fahrt sich verspätet und viel Benzin erforderte. Einige teilweise Irrfahrten in später, dunkler Nacht brachten weiteren, unvorhergesehenen Benzinverlust. Starke Gegenwinde ab Stuttgart machten eine kurze Landung zur Benzinaufnahme empfehlenswert. Navigationsirrtungen lenkten auf einen Baum. Ich hoffe, in sechs Wochen mit dem hergestellten Luftschiff mich bei Eurer Majestät melden zu können.“

Seine Majestät antwortete: „Besten Dank für die freundliche Meldung. Zu dem großartigen Fahrtergebnisse kommt die Rückfahrt mit dem notdürftig reparierten Luftschiffe als eine hochbedeutsame Leistung hinzu, die Dürr alle Ehre macht, ein Beweis, daß man dem starren System alles zumuten kann. Da ich in sechs Wochen nicht in Berlin, sondern auf Reisen sein dürfte, auch diese Zeit in die Schulferien fällt, wo ein großer Teil der Berliner abwesend sein wird, empfehle ich die letzten Tage des August, etwa um den 26. herum. Wilhelm.“

Vom Reichskanzler lief nachstehende Depesche ein: „Von Herzen hätte ich Eurer Exzellenz eine glückliche Vollendung Ihrer Fahrt gewünscht. Doch will mir das dem Luftschiff zugestoßene Unglück, da sein kühner Lenker uns unversehrt erhalten blieb, gering erscheinen gegenüber dem großen Erfolg, den diese von der ganzen Welt bewunderte Luftreise darstellt. Reichskanzler Fürst Bülow.“

Abschied von Z I, der unter Major Sperling zum Standort Metz übersiedelt. Die neuen Aufstiege von Z II locken nach achtunddreißigstündiger Dauerfahrt aus ganz Deutschland große Scharen zum Bodensee. Ein Abstecher nach Frankfurt a. M. Die Ila. Gewitter drohen. Da wir sie umfahren können, machen wir eine Fahrt den Rhein hinunter. Ueber dem Ahrtal machen wir kehrt. Lehren der Gewitterfahrt.

Am 29. Juni des Jahres nahmen wir Abschied von Z I. Das Schiff stieg unter Führung des Majors Sperling nachts 1 Uhr auf, um seinen Standort Metz zu erreichen. Dort sollte es Wache halten an der Westgrenze des Reiches. Die 400 Kilometer lange Luftstrecke sollte in einem Fluge zurückgelegt werden, um am Abend auf dem Exerzierplatz Frescaty zu landen, aber wolkenbruchartiger Regen zwang es zu einer Zwischenlandung in Mittel-Biberach. Hier mußte es bei Regen und Wind fünf Tage lang auf freiem Felde liegen. Der Luftschiffertrupp aus Friedrichshafen und ein Bataillon Soldaten aus Ulm leisteten Hilfe. Das Schiff hielt dem Wetter stand und setzte am 3. Juli seine Reise fort, die es am 4. morgens nach neunstündiger Fahrt wohlbehalten beendete.

Auch diese Ueberführungsfahrt diente dazu, Erfahrungen zu sammeln. Das Landen auf freiem Felde bei Gewitter und Sturm begann seine Schrecken zu verlieren.

Inzwischen wurden die Wunden von Z II geheilt. Die gewaltige Wirkung aber, die die 36stündige Dauerfahrt des Z II ausgelöst hatte, kam in klingender Münze dem ganzen Bodenseegebiet zugute. Ein unerhörter Fremdenstrom setzte ein. Das Zeppelin-Luftschiff war das neueste Weltwunder. Jeder anständige Mensch in Deutschland, der Schweiz und Oesterreich, der etwas auf sich hielt, mußte einen Aufstieg gesehen haben. Legte vor dem „Deutschen Haus“ an dem Gartensteg der Bootsführer Marr mit dem Motorboot „Württemberg“ an, dann sammelte sich schnell eine Menschenmenge, um das herauskommen des „Luftgrafen“ zu beobachten. Bewunderungswürdig war es, mit welchem Humor der alte Herr diese täglichen und stündlichen Ehrungen aufnahm.

Am 24. Juli wurde Z II neu gefüllt. Am Nachmittag sollte die Abnahmefahrt durch die Reichskommission vor sich gehen. Die 128-Kilometer-Fahrt über Radolfzell wurde glücklich beendet. Das Schiff war wieder das, was es vor der Göppinger Landung war!

Kleinere Aufstiege folgten. Am 31. Juli galt es, die Internationale Luftfahrt-Ausstellung, die sogenannte Ila, in Frankfurt zu besuchen. Auch auf dieser Fahrt wurde die Leistungsfähigkeit des Luftschiffes unter hohen Beweis gestellt. 3 Uhr 15 morgens begann die Ausfahrt. Bei Biberach hatte ich bemerkt, daß es im Norden sehr diesig war. Im Westen zogen Regenböen auf. Der Wind nahm an Stärke zu. 5 Uhr 25 standen wir in 740 Meter Höhe über Lehr. Das Schiff kam kaum voraus. Da setzte 5 Uhr 29 eine heftige Gewitterbö unter Hagel und Regen ein. Wir gaben vorn 60, in der Mitte 40 Kilogramm Ballast ab, und Dr. Colsmann wurde zur Gewichtsverlagerung nach der vorderen Gondel geholt. Das Trommeln der Hagelkörner auf der Außenhülle konnten wir trotz des Motorgeräusches deutlich hören. 6 Uhr 08 standen wir in 740 Meter Höhe über Dornstadt. Wir hatten zum Zurücklegen der 10 Kilometer langen Strecke ab Ulm 53 Minuten gebraucht. Das war weniger als die Geschwindigkeit einer Postkutsche.

Als wir uns gegen 7 Uhr am Steilrande des tief eingeschnittenen Tales von Geislingen näherten, hub der Kampf mit den feindlichen Gegenwinden von neuem an. Die aus dem langgezogenen Tal der Fils kommende Luftströmung staute sich hier an den Steilwänden des Felsenkessels, stieß hoch und stürzte sich von oben mit beschleunigter Geschwindigkeit, wie eine unsichtbare Brandungswoge, auf die Hochebene. Das Luftschiff wurde 60 Meter hochgerissen und zurückgeworfen. Zweimal noch wurden wir bis 950 Meter hochgerissen und zurückgeworfen. Da gab ich dem am Höhensteuer stehenden Oberingenieur Dürr ein Zeichen, daß er steil herabgehen sollte. Ich wollte nach backbord abscheren und in ein Nebental vor Geislingen gelangen. Der Versuch gelang. 7 Uhr 34 in 830 Meter Höhe, 400 Meter über dem Boden, zogen wir in ruhiger Fahrt über den Bahnhof von Geislingen. Wir mußten aber auf fünf Minuten zum Auswechseln einer Zündkerze den achteren Motor stoppen.

Wir folgten dem lieblichen Tal der Fils und des Neckars. Graf Zeppelins Gesicht strahlte vor Zufriedenheit und Freude, und auch Herr Direktor Colsmann schaute heiter, trotz des Dröhnens in der zugigen, freien Gondel.

Unter uns rollten die Bilder der schönsten Landschaften Deutschlands ab. Darmstadt, das saubere zeigte sich drunten. Von Osten her grüßte der Blaue Woog herüber, und Graf Zeppelin zitierte die Depesche des Kaisers: „Der große Woog, der kleine Woog, es lebe der junge Erzherzog!“ Dann kam im Norden verschwommen das Frankfurter Münster in Sicht.

Wir machten einen Umweg nach Offenbach. Unser höflicher Graf wollte die Frankfurter nicht gerade überfallen, auch mußten wir noch einmal über Prallhöhe emporgehen, um Gas abzublasen, denn das Schiff war durch die andauernde Sonnenbestrahlung zu leicht geworden.

Bei Goethes Gerbermühle überquerten wir den Main. 2 Uhr 50 standen wir in 200 Meter Höhe über dem schönen Dom und gleich darauf über dem Römer. Dann landeten wir auf dem Ausstellungsgelände der Ila 3 Uhr 25 glatt. Die Militärkapelle spielte, die Menge jauchzte, der Oberbürgermeister von Frankfurt, Dr. Franz Adickes, begrüßte seine Exzellenz im Namen der Stadt Frankfurt aufs herzlichste. Von allen Tribünen donnerten die Hurrarufe herüber. Wir hatten die 391 Kilometer lange Strecke Manzell – Frankfurt in 11 Stunden 50 Minuten zurückgelegt. Das entsprach einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 33 Stundenkilometer.

Wir lagen unter freiem Himmel. Dagegen war zur Aufnahme des Parseval-Luftschiffes eine hohe Zelthalle vorhanden. Das Schiff selbst traf erst nach uns, und zwar der widrigen Winde wegen als Bahngut ein!

Vor allem galt es bei uns, die Gewichtsverhältnisse richtig herzustellen. Für jeden der ausgestiegenen Herren mußte ein entsprechend gewichtiger Mann an Bord genommen werden. Das konnte auf die Dauer nicht so weitergehen. So wurde also mit der Einnahme von Wasserballast begonnen. Die Arbeit übernahmen Stahl und Lau mit den Hilfsmonteuren. Das Wasser wurde in fahrbaren Kufen längsseit gebracht und durch Druckpumpen und Schläuche nach oben in die Ballastsäcke geleitet. Außerdem wurde Brennstoff übernommen.

Um Mitternacht löste mich Dürr bei der Wache ab. Hier erfuhr ich zu meiner Freude, daß bei dem Bankett, daß im Weinrestaurant der Ausstellung die Stadt dem Grafen gegeben hatte, der Oberbürgermeister in einer Festrede bekanntgab, die neue, nach der Ausstellung führende Straße habe den Namen „Zeppelin-Allee“ erhalten. Auch überreichte er seiner Exzellenz eine Plakette.

Das Wetter blieb zunächst heiter. Das war angenehm für die Besucher der Ila und des Zeppelin. Aber die Wetterkarte vom 1. August, Sonntags, zeigte, daß das über Westdeutschland liegende Hoch sich nach Osten verschob. Die meteorologische Abteilung des Physikalischen Vereins zu Frankfurt sagte für den 2. August Gewitter an und warnte vor Aufstiegen. Aber wir Zeppeliner hatten ja keine Freiballons zu steuern, wir zogen eine Gewitterfahrt nach Köln dem Stilliegen auf dem Ila-Gelände vor. Wir wußten ja auch, daß das lokale Gewitter wenigstens umfahren werden könnte. Gerieten wir aber in ein Frontgewitter, dann hieß es durchhalten. In der Luft war für das Schiff eher Gelegenheit durchzukommen als drunten am Boden.

Um halb zehn kam der Graf an Bord. Um 10 Uhr 06 stiegen wir unter den Klängen der Musikkapelle auf. Noch ließ sich das Wetter ganz gut an. Mit uns fuhr Exzellenz General von Eichhorn, der spätere Heerführer in Rußland. Beim Vorstellen in der Gondel drückte er mir kräftig die Hand, und als ich ihm in die freundlichen Augen schaute, wußte ich, daß nicht nur ein kommandierender General, sondern ein Prachtmensch vor mir stand.

Nach anfänglich westlichem Kurse drehten wir über dem Rebstock auf Süd und ließen an steuerbord die Fabrikanlagen von Griesheim liegen. 10 Uhr 24 befanden

wir uns in 325 Meter Höhe bei Goldstein über einem Gelände, das für später als neuer Landungsplatz vorgesehen war. Unter uns zogen die Rheinlandschaften dahin.

Ein böiger Nordwestwind begann uns entgegenzublasen. Leicht stampfend überfahren wir den Mäuseturm bei Bingen. In langsamer Fahrt ließen wir die Burg Ehrenfels steuerbords und Rheinstein backbords unter uns dahinziehen.

Der Himmel bezog sich. 1 Uhr 33 erreichten wir Lahnstein an der Mündung der Lahn in den Rhein. Im Nordwesten war ein schweres Gewitter aufgezogen, in dessen Zentrum wir nun mit beschleunigter Fahrt hineinfuhren. Donnerschläge übertönten das Geräusch der Motoren, doch es regnete noch nicht. Die Luft war noch ziemlich ruhig, die Temperatur 20 Grad; sie hatte sich seit Frankfurt nicht geändert.

Ich musterte den westlichen Horizont, ob sich uns nicht eine Ausweichmöglichkeit böte, doch überall, soweit das Auge reichte, ballte sich eine Wulst von dunklen Gewitterwolken zusammen. Das war kein Lokalgewitterchen, das war ein ausgedehntes Frontgewitter, das sich in seiner vollen Breite dem Rheine rasch näherte.

Nun hieß es möglichst tief hinuntergehen. Wir mußten die Gefahr meiden, zwischen zwei verschieden geladene Wolken zu geraten und als Brücke für den überspringenden Blitz zu dienen. Wir hatten im übrigen die Erfahrung gewonnen, daß die aufrechten Wirbel eines Gewitters in der Nähe des Bodens nicht die gleiche Kraft besitzen wie oben. Der Höhensteuermann muß vor allem sein Augenmerk darauf richten, daß das Schiff nicht über die Prallhöhe hinausgerissen wird. Geschieht dies, tritt unerwünschter Gasverlust ein. Kommt noch rasche Abkühlung hinzu durch Regen oder Hagel, so wird das Luftschiff plötzlich schwer und kann trotz Abgabe allen verfügbaren Ballastes zu einer ungewollten Landung genötigt werden, und das bedeutet bei einem solchen Gewittersturm sichere Zerstörung des Schiffes, wenn nicht ein günstiger Platz und zahlreiche Haltemannschaften zur Verfügung stehen.

Ueber den Häusern von Koblenz, dessen Schiffsbrücke wir um 1 Uhr 39 nachmittags in 420 Meter Höhe unter uns hatten, lag ein fahler Schein. Hinter dem Deutschen Eck wurde es plötzlich sehr böig. Es fing an heftig zu regnen. Wir steuerten jetzt Nordwest ungefähr gegen den Wind, der andauernd um einige Striche hin und her schwankte. Das Schiff machte fast keine Fahrt mehr, während wir zwischen Lahnstein und Koblenz 70 Stundenkilometer Geschwindigkeit hatten.

2 Uhr 24, als wir über dem Bahnhof von Urnitz standen, setzten erneut heftige Regenböen ein. Wir waren in den Bereich eines zweiten, stärkeren Gewitters gekommen. Es blitzte und donnerte ununterbrochen. Zwei Blitze sausten in dichter Nähe des Schiffes herunter. Einen sah ich an backbord in die weißliche Erde unter uns einschlagen. Wir befanden uns anscheinend über ausgedehnten Bimssteingruben. Wir warfen 120 Kilogramm Ballast ab. Bald darauf war das Gewitter über uns hinweggezogen, aber wir hatten gegen den Nordwester weiter zu kämpfen.

Endlich, hinter Andernach, kamen wir etwas schneller voraus, und 4 Uhr 51 in 200 Meter Höhe über Sinzig geschah es, daß die Sonne durchbrach. Nun konnten wir

mit Hilfe des Luftschiffschattens die Fahrtgeschwindigkeit mit 32 Stundenkilometer feststellen. Doch dauerte das nur eine kurze Weile. Wir hatten die Beschleunigung der von Norden heranziehenden Regenbö zu verdanken.

5 Uhr 05 im Ahrtal über Kripp begann das Luftschiff rückwärts zu treiben, da der Wind stärker war als unsere Eigengeschwindigkeit. Dazu fing der vordere Motor an zu bocken. Wir waren wie ein Fisch, der unverzagt gegen einen zu schnellen Strom schwimmen muß.

Bei Andernach, auf das wir zurückgeworfen wurden, betrug unsere Rückwärtsbewegung 20 Stundenkilometer. Da befahl der Graf die Umkehr nach Frankfurt. Nun fuhren wir mit rasender Geschwindigkeit den Rhein aufwärts und erreichten zeitweilig 90 Stundenkilometer. Am Druidenberg, nordwestlich von Bingerbrück, gerieten wir das letztmal in eine ausgedehnte dunkle Wolke. Danach lag die Rheinebene in hellem Sonnenschein vor uns. Das Gewitter hatte über dem Rheingaugebirge haltgemacht. Hinter oder über den Höhen lagerte die dunkle Wolkenmasse, die stillzustehen schien. Unten im Tal herrschte eine friedliche, sonnige Abendstimmung. Der Wind hatte ganz abgeflaut.

8 Uhr 49 landeten wir bei Windstille auf dem mit großen Wasserlachen bedeckten Platz der Ila. Die schnell zusammengetrommelte Haltemannschaft begrüßte uns freudig.

Während unserer Abwesenheit war über Frankfurt ein schweres Gewitter mit Hagelschlag niedergegangen.

Der glückliche Verlauf der mehrstündigen Gewitterfahrt hatte bewiesen, daß einem fahrenden Zeppelin im Gewitter keine Gefahr durch Blitzschlag droht, sofern das Schiff nur unterhalb der Wolkendecke fährt.

Am 3. August fliegt eine Luftschraube weg, ich verletze mich und werde der erste Patient auf der Ila. Ein Vergleich zwischen den Fahrten von damals und heute. Am Jahrestag von Echterdingen Abnahmefahrt nach Köln. Große Feier, große Ehre. Z II wird Militärluftschiff.

Am 3. August wollten wir um 10 Uhr 03 zu einer neuen Fahrt ansetzen, aber drei Minuten nach erfolgtem Aufstieg flog von der achteren Luftschraube am Steuerbord zuerst ein Flügel ab, dann folgte die ganze Schraube mit der Achse und der Büchse, und nach zehn weiteren Minuten waren wir bereits wieder gelandet.

Ich bemerkte über der achteren Gondel ein kleines Loch in der Außenhülle, kletterte darum in das Innere des Gerippes, untersuchte die Umgebung des Risses

und die dazugehörige Gaszelle 13, deren unterer Teil schlaff herabhing. In der Zelle fand ich dann ein dreiviertel Pfund schweres Aluminiumgußstück, das zu dem abgeflogenen Lagerdeckel gehörte.

Danach hatte ich am Vorschiff zu tun, und um schneller auf die Erde zu kopmmen, ließ ich mich am Laufgang herunterhängen, sprang ab und verletzte mir an den kantigen Aluminiumträgern an jeder Hand einen Finger.

Aluminiumschmutz führt leicht zu Eiterungen. Ich wandte mich darum sofort an einen der Sanitäter der Ausstellung, der bewundernd neben dem Schiffe stand. Der Mann antwortete: „Einen Augenblick, Herr Kapitän,“ und dann war er fort wie ein geölter Blitz und kam wieder mit zwei anderen Sanitätern. Die packten dann einen mächtigen Tornister aus und hätten mich am liebsten von oben bis unten mit Gazebinden eingewickelt, aber ich war mit Sublimatlösung und Heftpflaster zufrieden. Alle drei strahlten mich an, reichten mir zum Schlusse ein Glas Portwein zur Stärkung, das ich sehr gerne austrank, und dann mußte ich mich mit Namen, Titel, Geburtsort und Alter in ein Büchlein eintragen, und stolz erklärte mir der Rangälteste, ich, der Kapitän Hacker vom Zeppelin, wäre der erste Verwundete auf der Ila. So hatten sie ihr Fest und ich meinen Portwein.

Aber bei allem Humor: wie aufregend war damals noch eine jede Fahrt! Wir hingen wortwörtlich im ungewissen. Vor Unglück bewahrte uns nur das Gas in den Zellen, das dabei selbst feuergefährlich war, sich entzünden konnte bei irgendeinem elektrischen Funken, vom leichtsinnigen Spielen mit der Streichholzschachtel ganz abgesehen.

Gut nur, daß Friedrichshafen für alles vorbereitet war. Die Ersatzluftschraube war am nächsten Tage da. Immerhin konnten wir uns nun einmal die Ila ansehen. Da war das Hauptstück der 8400 Kubikmeter fassende Ballon „Preussen“. Mit ihm waren 1901 die Professoren Berson und Süring bis zu 10 800 Meter emporgestiegen. Das war die größte bisher von Menschen erreichte Höhe, man kann wohl sagen, ein erster Stratosphärenflug.

Dicht daneben hing der Ballon von Käthchen Paulus, von dem die kühne Frau ihre berühmten Fallschirmsprünge unternahm.

Ich sah zum ersten Male eine Flugmaschine, eine Parseval-Gondel und, sehr bezeichnend für die Entwicklung der Luftschiffahrt, eine erste Ballonabwehrkanone.

Wichtiger waren für uns die Meß- und Navigationsgeräte; die kamen praktisch in Betracht.

Aber wenn ich zurückdenke: was waren das damals noch für Anfänge! Aus dem Flugzeug, einer Kiste aus Leinwand und Holz, entwickelten sich die Stalungeheuer, die Bomber, die Schnellflugzeuge mit 700 Kilometer Geschwindigkeit die Stunde und die Riesenverkehrsmaschinen Dorniers, aus der Ballonabwehrkanone die Flaks.

Eigentlich, wenn ich's bedenke, war unser Zeppelin damals schon am weitesten vorgeschritten in der Konstruktion und auch in der Erfahrung der Mannschaft; aber leider mußten auch wir fast regelmäßig bei Langfahrten den Bruch einkalkulieren wie den der letzten Luftschraube.

Am 5. August, dem Jahrestag von Echterdingen, war Z II fahrbereit für die Abnahmefahrt nach Köln. Wir trafen etwas zu früh ein, bei günstigem Wetter manövierten wir über Köln. Um 10 Uhr 42 überfuhren wir in 460 Meter Höhe die Bickendorfer Militärluftschiffhalle. An der Westseite war das große Einfahrtstor geöffnet. Drunten war der weite Landungsplatz vom Militär abgesperrt. Hinter der Mannschaftskette hatten sich Tausende von Zuschauern gesammelt. In der Mitte des Platzes stand der Landungstrupp angetreten, streng ausgerichtet wie die auf dem Dache der Halle wehende Flagge nach Osten. Zum Einbringen des Luftschiffes war der Wind günstig. Um 11 Uhr 34 bei 20 Grad Wärme und 50 Meter Bodenhöhe erfolgte die Landung glatt. Z II wurde von Soldaten und Ehrengästen in die Halle gebracht. Viele Offiziere und Damen hatten die Gondeltaue besetzt. So glich das Einbringen des Schiffes mehr einem vom Jubel begleiteten Triumphzug als einem militärischen Manöver.

Das Deutschland-Lied wurde gespielt. In der mächtigen Halle brauste und wibertönte es gewaltig. Danach hielt der Gouverneur der Festung Köln, General der Infanterie von Sperling, eine Ansprache an unseren Grafen von einem erhöhten Platz seitwärts der Gondel:

„Ich habe das große Glück, Eure Exzellenz hier im Namen der Garnison Köln begrüßen zu dürfen und aus Ihren Händen dieses Luftschiff entgegenzunehmen. Sie haben am Montag eine schwere Fahrt gehabt im Kampfe mit den Elementen. Heute haben Sie das Schiff glücklich hierhergebracht bei dem herrlichen Sonnenschein. Ich kann Ihnen versichern, als sie näher und näher kamen, schlugen die Herzen immer höher, und jeder hatte das Bewußtsein, heute fängt eine neue Epoche in der Entwicklung des menschlichen Geistes an. Ich übernehme hiermit auf Allerhöchsten Befehl dieses Schiff und verspreche, solange es uns seine Majestät läßt, es treu zu bewahren. Wenn es aber der Ernst verlangen sollte, dann wird es, des sind wir alle gewiß, seine Aufgabe voll und ganz erfüllen. Nun habe ich Ihnen, Exzellenz, noch persönlich dafür zu danken, daß Sie die Mühe und Arbeit nicht gescheut haben, uns das Luftschiff persönlich hierherzuführen. Für diesen Dank fehlen mir die Worte. Der Dank ist Ihnen von den Rheinländern auf der Fahrt hierher bereits durch stürmischen Jubel zuteil geworden, und Sie werden den Dank der Kölner erfahren, wenn Sie jetzt hineinfahren in die altehrwürdige Stadt Köln. Wir aber, die wir das große Glück hatten, Eure Exzellenz hier zuerst begrüßen zu können, rufen begeistert aus: seine Exzellenz, General der Kavallerie Graf von Zeppelin, hurra, hurra, hurra!“

In das nichtendenwollende Hurrarufen der Menge drangen jetzt die Klänge der Musik ein, die „Die Wacht am Rhein“ spielte. Alles sang begeistert mit.

Nun trat der Oberbürgermeister von Köln Wallraf an die vordere Gondel heran und überreichte Seiner Exzellenz einen Lorbeerkranz mit folgenden Worten: „Heute am

Jahrestage von Echterdingen begrüßt Sie, der durch so manches Mißgeschick zu großen, schönen Erfolgen gelangt ist, als Bezwinger der Luft die frohe und dankbare Stadt Köln.“

Exzellenz, den ich noch nie so tiefgerührt gesehen hatte, dankte mit Tränen in den Augen und sprach ungefähr folgendes. „Nach dieser herrlichen Begeisterung muß ich vor allem meinen Dank zum Ausdruck geben, daß Seine Majestät der Kaiser die Gnade gehabt hat, mir zu erlauben, mein Luftschiff selbst hierherzuführen, denn das ist für mich eine sehr hohe und große Genugung. Ich danke Seiner Exzellenz, der mich im Namen der Garnison Köln so herzlich begrüßt hat, und dem Herrn Oberbürgermeister, der mir den Gruß der Stadt entboten hat. Ich danke ihnen allen, die Sie hierhergekommen sind, mich hier zu begrüßen. Seine Majestät der Kaiser aber, der mir erlaubt hat, das Schiff hierherzubringen, lebe hoch, hoch, hoch!“

Nach der Dankrede des Grafen Zeppelin spielte die Musik „Heil dir im Siegerkranz“ und unmittelbar danach ein Musikstück, das von allen Anwesenden, Militär und Zivil, mit schalkhaft-fröhlichen Mienen mitgesungen wurde. Da ich diese Weise noch nicht kannte, fragte ich einen die Gondel haltenden Soldaten, was das für ein Lied sei. „Was, das kennen Sie nicht?“ erwiderte ein anderer Soldat, in dem ich einen General erkannte, der auch die Gondel festhielt. „Das ist der Kölner Karnevalsmarsch: Et hätt noch emmer, emmer, emmer jot jejange, und et jeht noch emmer jot!“ dabei lachte er mit dem ganzen Gesicht.

Das war fast wie ein Leitspruch für uns Männer von Manzell. Damit hatten wir es tatsächlich geschafft, mit der Zuversicht: Et hätt noch emmer jot jejange!

Z II wurde von der Heeresverwaltung übernommen. Hoffentlich blieb Hauptmann George sein Führer. Von Major Sperling hieß es, er sei schwer erkrankt, und die übrigen auf Z I seinerzeit kommandiert gewesenen Offiziere besaßen noch nicht die notwendige Erfahrung.

Ich packte die dem Luftschiffbau gehörenden Kartenbücher usw. zusammen und gab sie zur Weiterleitung nach Friedrichshafen auf. Dann nahm ich meinen Handkoffer und verließ das Schiff, in dem ich über 2800 Kilometer in der Luft bei Sonnenschein, Nebel, Regen und Sturm zurückgelegt hatte. Ich sah es mir noch einmal von außen an, vom Bug bis zum Heck. Es war mir ans Herz gewachsen, wenn man das von einem solchen Riesending sagen darf! Aber dann dachte ich: Das nächste ist im Bau! Vorwärts!