

PROJECTIONS-VORTRÄGE



Heft 177.



Unser Zeppelin.

VORTRAG

zu einer Reihe von 66 Lichtbildern

von **H. Eltester**, Homburg v. d. H.



Ed. Liesegang, Düsseldorf

1909

Druckerei Lehrlingshaus Mainz

Verzeichnis der Lichtbilder.

1. Vater des Grafen.
 2. Mutter des Grafen.
 3. Jugendbildnis des Grafen.
 4. Geburtshaus.
 5. Zeppelin in Amerika.
 6. Rückkehr aus dem Urwald.
 7. Episode aus dem Feldzug 1866.
 8. Graf Zeppelin als Flügeladjutant.
- 9.—20. Der berühmte Rekognoszierungsritt des Grafen 1870.**
9. Überrumpfung der Torwache Lauterburg.
 10. Rast im Dorfe Neuweier.
 11. Rekontre bei Trimbach.
 12. Im Schonenburger Forste b. Sulz.
 13. Freiherr von Gayling passiert die Grenze.
 14. „Raus“.
 15. Das Gefecht im Hofe.
 16. Flucht Zeppelins nach dem Überfall.
 17. Zeppelin besteigt das Chasseurpferd.
 18. Zeppelin von Chasseurs verfolgt.
 19. Zeppelin und der Wendlingpeter.
 20. Die Gefangenen unter Bedeckung.
 21. Bismarck und die Bevollmächtigten z. Bundesrat 1889.
 22. Graf Zeppelin in Saarburg.
 23. Schloßgut Girsberg.
 24. Luftschiff Schwarz.
 25. Luftschraubenboot auf d. Bodensee.
 26. Schwimmende Halle b. Manzell.
 27. Luftschiff Zeppelin 1900.
 28. Aluminiumgerippe d. Luftschiffs.
- 29.—31. Katastrophe bei Kisslegg.**
29. Abnahme der Hülle.
 30. Abnahme der Spitze.
 31. Ballonzellen im Gerippe.
 32. Neues Modell 1906 mit Stabilitätsflächen.
 33. Modell 1907.
34. Flugbahn-Projektion 1900.
 35. Flugbahn-Projektion 1907.
 36. Modell 1908 erste Form.
- 37.—38. Die Schweizerfahrt.**
37. Blick auf Luzern.
 38. Blick auf Zürich.
 39. Erholungs- und Schlafkabine.
 40. Horizontalsteuer.
 41. Vertikalsteuer.
- 42.—50. Grosse Fahrt.**
42. Einfluß der Aare in den Rhein.
 43. Blick auf Basel.
 44. Blick auf Breisach.
 45. Zeppelin über Straßburg.
 46. Blick auf Mannheim.
 47. Landung bei Oppenheim.
 48. Landung bei Echterdingen.
 49. Das Schiff im Sturmwind.
 50. Nach der Katastrophe: Das zerstörte Luftschiff.
 51. Transport d. Aluminiumtrümmer.
 52. Der Zeppelinstein b. Echterdingen.
 53. Das neue Luftschiff Z. I.
 54. Ausbringen des Luftschiffes.
 55. Graf Zeppelin mit Tochter in der Gondel.
 56. Größenverhältnisse des Luftschiffes.
 57. Huldigung der Tübinger Studenten.
 58. König von Württemberg in der Gondel.
 59. Luftschiff über Bahnhof Donaueschingen.
 60. Schiff über dem Schloß.
 61. Kaiser und Fürst das Luftschiff beobachtend.
 62. Kaiser und Graf Zeppelin nach der Ordensverteilung.
 63. Kaiser Wilhelm b. Graf Zeppelin.
 64. Fürst zu Fürstenberg dem Kaiser zurufend.
 65. Seiner Majestät Z. I.
 66. Unser Zeppelin (Porträt).

Die Lichtbilder 1, 2, 3, 4, 8, 22 und 23 sind mit Erlaubnis des Grafen entnommen dem empfehlenswerten Werke **A. Vömel**, „Graf Ferd. von Zeppelin“, Verlag von Johannes Blanke, Konstanz 1908 (Preis Mk. 1.20). Die vortrefflichen Landschaftsaufnahmen, welche Baron v. Bassus und Geh. Rat Hergesell vom Luftschiff aus machten, sind als Diapositive Nr. 37, 38, 42, 43 und 44 reproduziert nach dem Werk „Graf Zeppelin's Fernfahrten“, aus dem Verlage von Schreiber in Esslingen. Bild 5, 6, 7, sowie 9 bis 20 sind nach Originalzeichnungen angefertigt, die aus der Hand des Kunstmalers E. Zimmer in Bamberg hervorgingen.



Unser Zeppelin.

Sein Leben in Bildern dargestellt.

VORTRAG

zu einer Reihe von 66 Lichtbildern

von **H. Eltester**, Homburg v. d. H.



Ed. Liesegang, Düsseldorf.

1909.

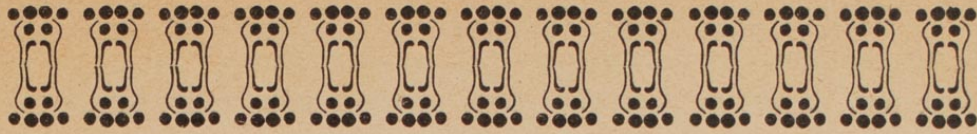


Vorwort.

Der Vortrag beansprucht etwa 1½ Stunde. Es empfiehlt sich, den Zuschauerraum an den im Text angegebenen Stellen zu beleuchten bzw. zu verdunkeln. Die Bilder des Rekognoszierungsrittes sind auf Grund authentischer Quellen von dem bekannten Schlachtenmaler E. Zimmer gezeichnet; der begleitende Text ist zum großen Teil nach Mitteilungen eines der Teilnehmer verfaßt. Er ist besonders für den Gebrauch in Kriegervereinen berechnet. Unbeschadet der Einheitlichkeit des Vortrages können diese Bilder und dieser Teil des Textes auch ausfallen. Die Flugbahnprojektionen (Bild 34 und 35) sind nach Originalen gefertigt, die Seine Exzellenz Graf von Zeppelin für diesen Zweck dem Unterzeichneten aus seinem Archiv zur Verfügung gestellt hat, wofür der Unterzeichnete an dieser Stelle nochmals seinen gehorsamsten und herzlichsten Dank auszusprechen für seine Pflicht hält.

Homburg v. d. H., 1909.

H. Eltester, Major z. D.
Ehrenmitglied mehrerer Krieger-Vereine.



— Textvortrag bei Beleuchtung. —

Dem Aare gleich, dem Könige im Reiche der Lüfte, stiegen die Gedanken eines deutschen Mannes empor, um das weite, unabsehbar weite Luftmeer zu erobern. Dieser deutsche Mann hieß:
Graf Ferdinand von Zeppelin.

Der Wunsch des Menschen, sich von dem festen Boden der Erde loszulösen und wie der Vogel das luftige Gebiet über der Erde zu durchqueren, ist schon recht alt. Aus grauer Vorzeit berichtet die Sage, daß Ikaros, des Dädalos Sohn, sich Flügel gemacht habe, um zur Sonne emporzusteigen. Sein frevelhaft' Beginnen habe er, wie es hieß, mit dem Tode büßen müssen. Gar vielen Menschen, die fliegen wollten, ist es nicht anders ergangen. Von den vier Elementen der Welt, die die Alten kannten, haben die Menschen im Laufe der Jahrhunderte drei zu beherrschen gelernt. Die Erde umspannt ihr Schienennetz, das Feuer treibt ihre Maschinen, das Wasser durchqueren ihre Schiffe, im weiten Gebiet der Luft aber mußte sich der Mensch willenlos dem Spiel der Winde überlassen. Der Neuzeit erst blieb es vorbehalten, Wandel zu schaffen, d. h. den Kampf mit dem vierten der oben genannten Elemente mit Erfolg aufzunehmen. In der vordersten Reihe der Recken, die da auszogen, das Luftmeer zu erobern, steht Graf Zeppelin. Wie allen führenden Geistern blieben auch ihm in diesem Kampfe Widerwärtigkeiten aller Art nicht erspart. Er, der geniale Erfinder, mußte den bittersten Leidenskelch, den Engherzigkeit, Unverstand und beispilsloses Ungemach gefüllt hatten, bis zur Neige leeren. Fast war es zu viel zu tragen für ein einzelnes Menschenherz; doch nie hat den kühnen Mann Mut und Hoffnung verlassen. Hochaufgerichtet stand er in der heftigsten Brandung eines wechselvollen Geschickes, wie ein Fels im Meere. Immer wieder holte er aus zu neuem Schlage, immer wieder ging er zum Kampfe vor, bis endlich der Sieg den Helden krönte.

Wohl ist es in erster Linie die eigene Energie, die zum zähen Festhalten der klar und richtig erkannten Erfindung zwang, dann aber, und darauf hat der Graf stets und bei jeder Gelegenheit hingewiesen, war es die liebevolle Unterstützung und die herzliche Zusprache in der eigenen Familie, die ihn stets von neuem aufgerichtet hatte, sobald er, der Gatte und Vater, dem Verzagen nahe war. Wenn jetzt die Bilder an uns vorüberziehen werden, so werden sie uns nicht allein die interessante Persönlichkeit des genialen Mannes und Ereignisse aus seinem wechselvollen Leben zeigen, sondern sie werden uns auch seine Heimat und Familie näher rücken. Sie werden uns einen Einblick gewähren in den Werdegang seiner Luftschiffkonstruktionen und uns zum Schluß die Ehrungen vorführen, die dem großen Erfinder zuteil wurden, als eine sichtbare Krönung seines stolzen Werkes. Wir beginnen mit:

— Zuschauerraum ist jetzt zu verdunkeln. —

Bild 1. Vater des Grafen.

Das Geschlecht derer Zeppelin soll nordischen Ursprungs sein. Als Heimatland wird Mecklenburg genannt. Ein Zweig der Familie ist ausgewandert und hat sich in Württemberg niedergelassen. Diesem Zweige gehört unser Graf an. Wir sehen hier das Bild seines Vaters, des Grafen Friedrich von Zeppelin. Er war Hofmarschall des Fürsten von Hohenzollern-Sigmaringen. Graf Friedrich war ein hochgebildeter Edelmann, kunstsinnig, arbeitsam und gottesfürchtig. Er war seines einfachen, leutseligen Wesens wegen bei jedermann sehr beliebt, alles Eigenschaften, die wir bei seinem Sohne, dem Grafen Ferdinand, dem kühnen Eroberer der Lüfte, in reichem Maße wiederfinden.

Bild 2. Mutter des Grafen.

Graf Friedrich hatte seine künftige Gattin in Konstanz kennen gelernt. Sie entstammte einer alten Patrizier-Familie mit Namen Macaire, die infolge der Religionskriege aus Frankreich ausgewandert war, sich in Konstanz angesiedelt und auf der Dominikanerinsel eine Kattunfabrik eingerichtet hatte. Die Fabrik stand an der Stelle, wo jetzt das große Inselhotel steht. Vom König von Württemberg hatte die Familie Macaire das Gut Girsberg bei Emmishofen in der Schweiz gekauft, welches jetzt noch im Besitz der gräflichen Familie ist.

Die Mutter, deren Jugendbild wir hier sehen, soll eine Frau von großer Anmut, großer geistigen Regsamkeit und fröhlicher

Heiterkeit gewesen sein. Sie starb sehr früh — unser Graf war erst 14 Jahre alt — in Montpellier in Frankreich nach mehrjähriger Leidenszeit.

Bild 3. Jugendbildnis des Grafen.

Graf Ferdinand von Zeppelin wurde am 8. Juli 1838 auf der Insel bei Konstanz geboren. Die Eltern wohnten in einem zur großväterlichen Fabrik gehörigen Hause. Jetzt steht, wie vorher gesagt, das Inselhotel an dieser Stelle. Hier wurde dem Grafen am 70. Geburtstage der Ehrenbürgerbrief der Stadt Konstanz feierlich überreicht. Hier auf der Insel und in dem nahen Girsberg verlebte der junge Graf mit seinen beiden Geschwistern Eugenie und Eberhard die glücklichen Tage der Kindheit. Die nahen Berge und der schöne Bodensee waren die Spielplätze der gräflichen Kinder. Der wissenschaftliche Unterricht lag in den Händen tüchtiger Privatlehrer. Erst mit dem 15. Lebensjahre begann der regelmäßige Schulbesuch. Ferdinand kam auf die Realschule nach Stuttgart, wo er namentlich in den praktischen Fächern sehr gute Leistungen erzielte. Sein Erzieher berichtet von ihm, daß er schon früh hervorragend praktische Veranlagung gezeigt habe. Der Knabe besaß eine Hobelbank, auf der von ihm äusserst geschickte Schreinerarbeiten hergestellt wurden.

Bild 4. Geburtshaus.

Das Bild zeigt uns hier das Geburtshaus unseres Grafen in seinem ursprünglichen Zustand; es steht auf einer kleinen, von den Wellen des Bodensees umspielten Insel, die in unmittelbarer Nähe der Stadt liegt und durch diese mit der auf dem Bilde sichtbaren Brücke verbunden ist. Hier stand vordem ein Dominikanerkloster, welches von der Familie Macaire zur Fabrik umgebaut worden war. Als Spielplatz für einen geistig regsamen und praktisch veranlagten Knaben war dieses Fleckchen Erde wie geschaffen. Hier konnte er sich Schiffe bauen und die Vögel und die Fische beobachten. Die Liebe zur Natur und der Beobachtungssinn des Knaben fand hier den weitesten Spielraum, sodaß die spätere Entwicklung wohl nicht mit Unrecht auf die Anregungen in der Knabenzeit zurückgeführt werden darf.

Bild 5. Zeppelin in Amerika.

Am 23. September 1858 wurde Graf Zeppelin Leutnant im 8. (württembergischen) Infanterie-Regiment; im folgenden Jahre kam

er ins Ingenieurkorps nach Ulm. Der einförmige Garnisondienst sagte seinem vielseitigen und regsamen Geiste nicht zu und so bat er 1863 seinen Landesfürsten, den König Wilhelm I. von Württemberg, ihn zur Teilnahme am nordamerikanischen Sezessionskriege zu beurlauben. Präsident Lincoln gab ihm die Erlaubnis, sich dem Heer der vereinigten Staaten anzuschließen und so sehen wir hier unseren Grafen als nordamerikanischen Offizier von feindlicher Kavallerie verfolgt, als er sich auf einem Patrouillenritt zu weit vorgewagt hatte. Der Feldzug bot ihm reiche Gelegenheit zur Erweiterung militärischer Kenntnisse, auch beteiligte er sich an mehreren Gefechten und Belagerungen und hatte Gelegenheit bei St. Paul in Kanada ein Aufstieg im Fesselballon mitzumachen. Es war das seine erste Ballonfahrt; höchstwahrscheinlich hatte sie dazu beigetragen, den Wert von Luftballons für Kriegszwecke zu erkennen und diesem Gedanken nachzugehen.

Bild 6. Rückkehr aus dem Urwald.

Wir sehen hier unseren Grafen als Trapper mit einem Gewehr auf der Schulter. Er hatte den Aufenthalt in Amerika dazu benutzt, um eine Expedition nach den Quellen des Mississippi zu unternehmen. Mit zwei Indianern und zwei Russen hatte er das Unternehmen gewagt, welches ihm wohl manche Entbehrung brachte, besonders aber überreiche Gelegenheit bot, seine körperliche Kraft und Gesundheit zu bilden. Bei dieser Expedition vollführte er ein sehr gefährliches Wagestück bei den Niagarafällen. Er hatte beobachtet, wie ein Stück Holz durch den Strudel an einen vorspringenden Felsen getrieben wurde und folgerte daraus, daß ein Mensch durch die Gewalt des Wassers denselben Weg fortbewegt werden würde, sprang in die Brandung und gelangte auch glücklich auf den gleichen Felsen. Von hier hatte er eine so herrliche Aussicht auf die Fälle, wie sie Niemandem bisher zuteil geworden war.

Bild 7. Episode aus dem Feldzug 1866.

Unser Graf war ein vorzüglicher Schwimmer, was er auch im Main-Feldzug zu beweisen Gelegenheit hatte. Es wurde ihm am 14. Juli 1866 der Auftrag zugewiesen, der hessischen Division, die von der württembergischen durch den Main getrennt war, eine Meldung zu überbringen. Die Brücken bei Aschaffenburg und Nockstadt waren vom Feinde besetzt. Kurz entschlossen sprang er

vom Pferde und suchte in voller Uniform das Strombett zu durchschwimmen. Die hohen Reiterstiefel waren hierbei sehr hinderlich, sodaß ihn auf der Mitte des Flusses die Kräfte verließen. Er mußte sich auf den Grund sinken lassen, von dem er sich dann wieder abstoßen konnte, um an der Oberfläche Luft einzuatmen. Nach mehrmaliger Wiederholung dieses Manövers gelang es ihm dann schließlich, das jenseitige Ufer zu erreichen.

Bild 8. Graf Zeppelin als Flügeladjutant des Königs.

Wir sehen ihn hier im Jahre 1869 als Flügeladjutant und Hauptmann im württembergischen Generalstab. Im gleichen Jahre vermählte sich unser Graf mit Freiin Isabella von Wolff, aus dem Hause Alt-Schwanenburg in Livland. Gar bald sollte der jungen Ehe eine harte Prüfung auferlegt werden. Schon nach einem Jahre mußte der Graf die behaglich glückliche Häuslichkeit verlassen. Der französische Krieg hatte alle deutschen Offiziere auf das Schlachtfeld gerufen. Nach zehnjähriger Ehe wurde dem gräflichen Paar ein Töchterchen geboren. Mit inniger Zärtlichkeit hing besonders der Vater an diesem einzigen Kind. Gräfin Hella wurde später Hofdame der Königin von Württemberg und blieb in dieser Stellung mehrere Jahre. Fortgesetzt nahm die Tochter den regsten Anteil an den Arbeiten des Vaters, sodaß auch ihr ein großer Teil des Verdienstes an den väterlichen Erfolgen zugemessen werden darf.

— Kurze Pause. — Saal-Beleuchtung. —

Bild 9—20. Der berühmte Rekognoszierungsritt des Grafen 1870.

Wenn man heut den Namen Zeppelin hört, so verbindet man mit ihm unwillkürlich ein Ereignis aus dem interessanten Gebiet der Luftschiffahrt. Dies ist nach den großen Erfolgen des Grafen als Eroberer des Luftmeeres leicht erklärlich. Der Name Zeppelin war aber schon 30 Jahre vor dem ersten Aufstieg seines ersten Luftschiffes in aller Munde. Am 19. Juli 1870 wurde in Berlin die französische Kriegserklärung überreicht. Bereits fünf Tage darauf ritt Graf Zeppelin als württembergischer Generalstabsoffizier mit einer kleinen Patrouille von vier Offizieren und sieben Dragonern über die deutsche Grenze in das feindliche Land hinein, um den Ort zu erkunden, wo der Feind seine Truppen zum ersten Vorstoß zusammenzieht. Die Patrouille ritt bis an die französische Stellung

heran, sie wird entdeckt, französische Truppen werden alarmiert, um die deutschen Reiter abzufangen. Die Patrouille wird vernichtet; der Graf ist der einzige, der am dritten Tage wohlbehalten in das Hauptquartier seines Korps zurückgelangt. Der kühne Ritt setzte damals die Welt in Erstaunen und Bewunderung. Der tapfere, wagemutige Generalstabsoffizier hatte den Franzosen sofort einen sehr deutlichen Begriff von dem schneidigen Vorgehen deutscher Kavallerie beigebracht. Ein jeder war begeistert von dem kecken, frischen Reiterstückchen. War es doch, als ob die Schlaglichter des kühnen Unternehmens ihren grellen Schein auf die kommenden Ereignisse vorauswarfen. Die nächsten Bilder werden uns den berühmten Ritt in allen Einzelheiten vorführen. Sie sind von dem rühmlich bekannten Schlachtenmaler E. Zimmer auf Grund der Berichte von Augenzeugen und nach den Angaben der betreffenden Regimentsgeschichten entworfen worden.

— Saal dunkel. —

Bild 9. Überrumpfung der Torwache Lauterburg.

Der Zweck der Rekognoszierung war, zu erkunden, ob und an welcher Stelle größere feindliche Truppenmassen gegen die deutsche Grenze vorgeschoben werden. Es kam also darauf an, soweit wie möglich in das feindliche Land hineinzureiten, um Truppen zu sehen. Graf Zeppelin führte die Patrouille, deren Ritt am 24. Juli 1870, einem Sonntag, von Hagenbach in der Pfalz aus begann.

Die kleine Schar trabte durch den Bienwald in südlicher Richtung direkt auf die französische Festung Lauterburg zu. In ihrer Sorglosigkeit hatten die Franzosen nicht einmal die Zugbrücke hochgezogen; die Tore standen noch offen. Mit Hurra und gezogenem Säbel sprengten die zwölf deutschen Reiter, wie auf dem Bilde dargestellt ist, Graf Zeppelin an der Spitze, bei der Torwache vorbei. Die Wache mag nicht wenig verwundert gewesen sein über den ungebetenen Besuch; doch ehe die Gendarmen und Zollwächter, welche die Torwache besetzt hielten, recht zur Besinnung gekommen waren und die ehrsamen Lauterburger, die sich gerade auf dem Wege zur Kirche befanden, darüber nachdenken konnten, wer die kühnen Reiter wären und was sie wollten, waren diese schon längst aus dem jenseitigen Stadttor wieder hinaus.

Bild 10. Rast im Dorfe Neuweier.

Von Lauterburg ging es in südwestlicher Richtung in das feindliche Land hinein, ohne auf die Wege zu achten, über Äcker

und Felder. Vom Feinde sah die Patrouille nichts. Gegen Mittag näherte sie sich dem elsässischen Dorf Neuweiler. Da die Pferde durch den scharfen Ritt sehr ermattet waren, ritt man in die Ortschaft hinein. Die braven Landleute waren anfangs sehr erschrocken als sie die fremden Reiter sahen; allmählich aber wurden sie vertraulich und brachten Brot und Wein herbei. Die Patrouille bestand außer dem Grafen noch aus vier badischen Dragoneroffizieren. Wir sehen im Vordergrund des Bildes zwei von diesen Offizieren, ein dritter unterhält sich mit einem Bauer und läßt sein Glas füllen. Dahinter erblicken wir einen Bauer mit der Sense, der etwas Gras für die abgehetzten Pferde schneidet. Seitlich sehen wir einen Dragoner auf Posten; er muß Ausschau halten, ob sich nichts vom Feinde zeige. Es war zu befürchten, daß die Zollwächter in Lauterburg durch Boten dem Gendarmeriekommando von dem Überschreiten der Grenze Anzeige gemacht hatten. Telegraphendrähte waren der Vorsicht wegen überall von den Dragonern zerstört worden.

Bild 11. Renkontre bei Trimbach.

Da vom Feinde nichts zu sehen war, ging der Ritt weiter. Am Spätnachmittag kam die Patrouille nach Trimbach. Abermals waren Menschen und Pferde sehr erschöpft, denn die Hitze war unerträglich. Der Graf ließ am Eingang der Ortschaft halten, ritt selbst ins Dorf hinein, um den Ortsvorstand aufzusuchen. Plötzlich bemerkte er in der Ferne auf der Landstraße einige französische Lanciers. Sofort kehrte er im Galopp zu seinen Leuten zurück, ließ aufsitzen und mit Hurra ging es durchs Dorf den Lanciers entgegen. Der Graf war der erste, der sie erreichte und wie wir es auf dem Bilde sehen, mit dem Säbel auf sie einhieb. Zu gleicher Zeit schoß ein Dragoner, ein Franzose stürzte vom Pferde, das Pferd des Grafen wurde durch einen Lanzenstich am Halse verwundet. Die anderen Lanciers flohen. Der Graf bestieg das Pferd des verwundeten Franzosen und sprengte den Feinden nach. Hierbei wurde ein elsässischer Gendarm, der den Lanciers als Führer gedient hatte, erwischt; die Lanciers entkamen. Dem Gendarmen wurden wichtige Papiere, die über die vom Feinde besetzten Ortschaften Aufschluß gaben, abgenommen.

Bild 12. Im Schonenburger Forste bei Sulz.

Trotz dieses sehr ernstes Renkontres setzte die Patrouille den Ritt fort. In Hunspach an der Bahnlinie Weißenburg-Hagenau

wurden wieder Telegraphenleitungen zerstört; von hier aus ging es in der Richtung auf Sulz zu. Die Kräfte der Reiter waren jetzt völlig erschöpft und so beschloß der Graf, im nahegelegenen Schonenburger Forst zu übernachten. Unser Bild zeigt, wie die Pferde, die gesattelt und gezäumt blieben, zusammengestellt sind; die Reiter haben sich ins Gras gelegt und zur Sicherheit einen Posten ausgestellt. Den jüngsten seiner Offiziere, Leutnant Freiherr von Gayling und zwei Dragoner sandte der Graf von hier aus zum Chef des Generalstabes des XIV. Armeekorps nach Karlsruhe, um diesen über das, was die Patrouille bis jetzt im feindlichen Lande gesehen hatte, Meldung zu erstatten und die den Franzosen abgenommenen Papiere und Briefe zu überbringen.

Bild 13. Freiherr von Gayling passiert die Grenze.

Der Offizier mit seinen zwei Ordonnanzen trabte der Grenze zu. Gar bald sah er von Ferne feindliche Kavallerie und erfuhr auch unterwegs von Landleuten, daß der Übergang nach der Pfalz überall durch feindliche Posten besetzt sei. Die Lage war also sehr gefährlich geworden, da die Franzosen augenscheinlich von der Anwesenheit der deutschen Patrouille Kenntnis erhalten hatten. Der Abend begann zu dunkeln und so verließ sich der Offizier darauf, nicht sogleich erkannt zu werden. Er ritt also möglichst unauffällig in ruhigem Schritt bei dem feindlichen Posten vorbei, rief den Franzosen, die ihre Gewehre zusammengesetzt hatten zu: „bon soir messieurs“. Wie wir auf dem Bilde sehen, erwiderten diese nichtsahnend den freundlichen Gruß. Als aber dann die beiden Dragoner aufgeregt in scharfem Trabe vorbei kamen, merkten die Posten doch, wer da die Grenze passierte und sandten den Reitern schleunigst einige Schüsse nach, die in der Dunkelheit ihr Ziel jedoch nicht erreichten.

Bild 14. „Raus“.

Graf Zeppelin hatte in der Frühe des 25. Juli mit dem Rest seiner Patrouille nach einer sehr schlechten Nacht das Schonenburger Gehölz verlassen, um den Rekognoszierungsritt fortzusetzen. Er schlug die Richtung auf Wörth ein; es ging also immer tiefer in das feindliche Land hinein. Jetzt merkten die Reiter aber sehr deutlich, daß die Franzosen von ihrer Anwesenheit in Kenntnis gesetzt waren, denn in der Ferne zeigten sich starke Chasseurs-Patrouillen. Es wurde festgestellt, daß ein Regiment Chasseurs à

cheval in Reichshofen, ein anderes in Niederbronn steht. Unsere Reiter befanden sich also in nächster Nähe des Feindes. Der Graf beschloß, in einem bei Gundershofen gelegenen Gehöft zu rasten, die Pferde zu tränken und dann umzukehren. Das Gehöft hieß der Scheurlenhof. Am Eingang des Gehöftes wurde ein Posten aufgestellt. Die Offiziere gingen in die Wirtsstube, um sich etwas zu stärken. Eben wollten sie ihre Schalkkartoffeln und Dickmilch, das einzige, was zu haben war, essen, als plötzlich ein kräftiges „Raus“ erschallte. Gleichzeitig fielen rasch hintereinander mehrere Schüsse im Hofe. Alle sprangen auf und eilten ans Fenster.

Bild 15. Das Gefecht im Hofe.

Das Gehöft war von den Franzosen besetzt. Der Posten hatte die feindlichen Reiter erst bemerkt, als sie schon dicht vor ihm standen und dann sofort Feuer gegeben. Er hatte hierbei einen Chasseurs-Wachtmeister vom Pferde geschossen. Die Franzosen waren darauf in den Hof gedrungen und schossen nun wie rasend auf alles, was sich zeigte. In diesem Augenblick stürzte einer der badischen Offiziere aus dem Hausgang auf die Treppe, die zum Hofe führte. Er erhielt zwei Schüsse; einige Dragoner und alle Pferde wurden mehr oder weniger schwer verletzt. Der Graf war ebenfalls von der Wirtsstube auf den Hausgang gestürzt; als er aber merkte, daß gegen die feindliche Übermacht nichts zu machen war, drehte er um und sprang durch eine Hintertür in den Hausgarten.

Bild 16. Flucht Zeppelins nach dem Überfall.

Unser Bild zeigt, wie der Graf eben die Hintertreppe verlassen hat und nun durch den Hausgarten läuft. Sein Pferd stand am Brunnen, der sich vorn im Hofe befand, den die Chasseurs besetzt hielten. Ohne Pferd war für ihn nichts zu machen. Aber wie oft im Leben, so auch hier, der Zufall spielte ganz sonderbar. Der Graf bemerkte auf der Landstraße ein reiterloses, gesatteltes Pferd; dahin lenkte er seine Schritte.

Bild 17. Zeppelin besteigt das Chasseurs-Pferd.

Es war das Pferd des französischen Wachtmeisters, den der Posten niedergeschossen hatte. Eine Bauersfrau hielt es am Zügel. Der Graf riss der Frau die Zügel aus der Hand, schwang sich in den Sattel und im Galopp ging es davon. Die Chasseurs waren

währenddessen im Hofe und in der Wirtsstube beschäftigt und bemerkten nicht sofort, wie ihnen einer der fremden Offiziere entweichen wollte. Hierdurch gewann der Graf einen Vorsprung.

Bild 18. Zeppelin von Chasseurs verfolgt.

Als sie es schließlich doch merkten und einige Chasseurs die Verfolgung aufnahmen, war des Grafen Vorsprung schon so groß, daß die Karabiner-Kugeln, die ihm nachgesandt wurden, nicht mehr trafen. Wir sehen im Hintergrunde des Bildes den Scheurlenhof liegen, im Vordergrund unseren Grafen, hinter ihm die französischen Reiter. Querfeldein ging die wilde Jagd; das Pferd des gefallenen Wachtmeisters erwies sich als ein sehr guter Renner. Den Vorsprung desselben vermochten die Chasseurs nicht mehr einzuholen. Es gelang dem Grafen, rechtzeitig ein Gehölz zu erreichen, das Pferd an einer versteckten Stelle anzubinden und sich im Dickicht zu verbergen. Die Franzosen hatten zwar das Wäldchen abgesucht, als sie aber den deutschen Reiter nicht fanden, waren sie wieder zu ihrer Truppe zurückgeritten.

Bild 19. Zeppelin und der Wendlingspeter.

Als der Graf sein Versteck im Gehölz verlassen hatte und der deutschen Grenze zureiten wollte, bemerkte er auf den Hauptstraßen überall starke feindliche Patrouillen und so konnte er nur mit äußerster Vorsicht, querfeldein reitend, vorwärts kommen. Seit frühester Morgenstunde war er im Sattel gewesen ohne jegliche Nahrung; in glühender Sonnenhitze hatte er auf Tod und Leben reiten müssen. Zeitweise mußte er absteigen und sein Pferd führen. Zufällig bemerkte er einen alten Bauersmann, der seine Kühe weidete — der Wendlingspeter. Dieser war ganz erschrocken, als er den müden, abgehetzten fremden Offizier sah; zu essen konnte er ihm auch nichts geben, aber er melkte sofort seine Kühe, sodaß der Graf sich wenigstens durch Milch zum Weiterritt stärken konnte.

Bild 20. Die Gefangenen unter Bedeckung.

Gar schlimm erging es den im Scheurlenhof gefangenen Offizieren und Dragonern. Sie wurden unter Eskorte nach Niederbronn gebracht, um dem Kommandeur der beiden Kavallerie-Regimenter, General de Bernis vorgeführt zu werden. Auf dem Wege dahin hatten die Gefangenen die größten Beleidigungen zu erdulden. Mit Knitteln drangen die aufgeregten Bauern auf sie

ein, spieen ihnen ins Gesicht, schimpften und fluchten in pöbelhaftester Weise, sodaß die Gefangenen froh waren, als sie endlich im Hauptquartier des Generals waren. Der General, der sehr gut deutsch sprach, empfing sie sehr freundlich und sandte sie nach Metz.

Hiermit endigte der Rekognoszierungsritt. Graf Zeppelin gelang es, wohlbehalten die deutsche Grenze zu erreichen; gegen fünf Uhr des anderen Morgen kam er nördlich von Weißenburg auf der Straße nach Bergzabern bei den bayerischen Vorposten an. Von dort aus berichtete er telegraphisch das Ergebnis seines Rittes nach Karlsruhe. —

Wir fahren jetzt mit den Bildern aus dem Leben des Grafen Zeppelin fort.

Bild 21. Bismarck und die Bevollmächtigten zum Bundesrat, 1889.

Die militärische Laufbahn unseres Grafen wurde einige Jahre unterbrochen, weil er 1885 als württembergischer Militär-Bevollmächtigter nach Berlin gehen mußte. Dort blieb er und zwar während der letzten zwei Jahre als Gesandter, bis zum Jahre 1889. Er mag nicht gerade gerne den Säbel mit der Feder vertauscht haben, denn er hatte darum gebeten, im Kriegsfall wieder in militärischer Stellung verwendet zu werden. Wir sehen ihn hier im Kreise der Bevollmächtigten zum Bundesrat, zusammen mit dem ersten Kanzler des deutschen Reiches, dem Fürsten Bismarck.

Bild 22. Graf Zeppelin in Saarburg.

Unser Graf war ein hervorragend tüchtiger Soldat und hat als solcher eine sehr gute Karriere gemacht. Das Bild zeigt ihn hier als Kommandeur der 30. Kavallerie-Brigade in Saarburg, wohin er 1890 versetzt worden war. Zur Seite stehen Gemahlin und Tochter. Noch in demselben Jahre wurde er zum Generalleutnant befördert und dem Stabe des General-Kommandos XV. Armeekorps zugeteilt. Er bat aber von dem Kommando nach Preußen enthoben zu werden; seiner Bitte wurde entsprochen. Er kehrte in seine engere Heimat zurück und wurde als General à la suite Seiner Majestät des Königs zur Disposition gestellt.

Bild 23. Schloßgut Girsberg.

Das schöne Schloß mit Garten und Ländereien war schon Eigentum der Eltern unseres Grafen gewesen. Es liegt unweit

Konstanz auf Schweizer-Gebiet, nicht weit von Emmishofen. Auch hier hatte der Graf einen Teil seiner Jugend verlebt, hier fand er Ruhe und Erholung im Kreise seiner Familie, wenn er sich von den anstrengenden Arbeiten frei machen konnte. In Girsberg war der württembergische Theologe Robert Moser Erzieher der gräflichen Kinder. In seinen Lebenserinnerungen schildert er seinen Einzug in den Herrensitz Girsberg und sagt: „Als ich die leichte Anhöhe erreicht hatte, auf der zwischen Rebgebirgen eingeschlossen das Schloßgut liegt, trat ich in den Bereich des Parkes. Vor mir lag das Wohnhaus, mit Reben bewachsen; auf dem Dache war ein Türmchen. Ehe ich an die Treppe kam, sprangen mir zwei Knaben entgegen. Begierig hatten sie meine Ankunft erwartet und musterten von Kopf bis zu Fuß die Person und den Aufzug des neuen Hofmeisters.“ Dieser Hofmeister hatte sich später als sehr tüchtiger Erzieher und Lehrer erwiesen, denn er war es, der durch interessanten Unterricht die geistigen Fähigkeiten der gräflichen Kinder zu wecken und zu bilden verstanden hatte. — Wir verlassen hiermit die Bilder der persönlichen Erinnerungen und wenden uns den Darstellungen auf dem Gebiete der Luftschiffahrt zu.

Bild 24. Luftschiff Schwarz.

Ein Österreicher, Namens David Schwarz hatte 1895 ein Luftschiff ganz aus Aluminium gebaut und zwar in der Form, wie hier im Bilde gezeigt wird. Man hat diese Konstruktion fälschlicher Weise als Vorläufer der starren Luftschiffe Zeppelins bezeichnet; sie hat aber mit diesen Luftschiffen keinen Zusammenhang und soll hier nur zum Zweck des Vergleiches dargestellt werden. Da der Schiffskörper des Luftschiffes Schwarz völlig aus Metall gefertigt war, kann man freilich von einem starren System sprechen. Eine Identität mit den starren Luftschiffen des Grafen ist gar nicht möglich, da beide Konstruktionen von ganz anderen Gesichtspunkten ausgingen. Das Luftschiff Schwarz war ein großer Zylinder, mit aufgesetzter Kegelspitze; mit diesem Schiffskörper war die Aluminiumgondel durch Träger verbunden. Es wog 72 Ztr. Bei einem Flugversuche auf dem Tempelhofer Felde bei Berlin erhob es sich auch in die Lüfte, wurde aber infolge technischer Unvollkommenheiten bald ein Spiel der Winde und strandete hilflos bei Schöneberg. Es bewies zu Gunsten des starren System nichts, sondern zeigte nur, daß derartige Aluminium-Konstruktionen außer-

ordentlich empfindlich sind und daß sie der Gewalt eines Sturmes nicht zu widerstehen vermögen. Eine Fortsetzung der Versuche nach dieser Richtung fand nicht statt.

Bild 25. Luftschraubenboot auf dem Bodensee.

Bevor Graf Zeppelin den kostspieligen Bau seines ersten Luftschiffes ausführte, hatte er die Fortbewegungsschrauben, Propeller, auf einem Wasserboot anbringen lassen, um sie hier in ihrer Wirkung als Luftschrauben auszuprobieren. Von der Theorie bis zur Praxis ist bekanntlich ein sehr weiter Schritt; es war daher von allergrößtem Wert, praktisch zu ergründen, ob die Luftschrauben bei genügend schneller Umdrehung instande seien, den Widerstand des Wassers beim Fahren des Bootes zu überwinden. Mit Leichtigkeit fuhr das Boot, nur durch die Luftschrauben fortbewegt, neben den Dampfschiffen her. Bei diesen Versuchen wurde dann auch die zweckmäßigste Konstruktion der Schraubenflügel und Motore erprobt. Unser Bild zeigt die vierflügelige Luftschraube, die jedoch später durch die besser wirkende dreiflügelige ersetzt wurde.

Die Versuche ergaben, daß Propeller mit wenigen Flügeln besser wirken, als solche mit mehr Flügeln. Die Hauptsache liegt in der Schnelligkeit der Drehung. Bei den zuletzt gebauten Luftschiffen beträgt die Geschwindigkeit der Propeller zirka 950 Umdrehungen in der Minute.

Bild 26. Schwimmende Halle bei Manzell.

In diesem Bau wurde das erste Luftschiff montiert und geborgen. Das Gerüst der Halle ruht auf 95 schwimmenden Pontons; eine Schmalseite war geschlossen, an dieser war das schwimmende Gebäude im See verankert, sodaß es sich mit dem Winde drehen konnte. Die ganze Anlage war einer sehr glücklichen Idee entsprungen, denn sie ermöglichte es, das Luftschiff beim Herausfahren stets in der Windrichtung zu halten. Es wurde also verhindert, daß der Wind den langgestreckten Ballon in der Breitseite packte, bevor er der eigenen Kraft gehorchte. Diese schwimmende Halle wurde zweimal vom Sturm losgerissen; sie wurde später wiederholt umgebaut. 1904 entstand eine feststehende am Seeufer bei Manzell, einer Domäne des Königs von Württemberg, der das Terrain in hochherziger Weise dem Grafen zur Verfügung gestellt hat. Hier werden die Schiffe gebaut und dann in die schwimmende Halle überführt.

Bild 27. Luftschiff Zeppelin 1900.

Nachdem es unserem Grafen gelungen war, gegen Ende der neunziger Jahre eine Luftschiffbaugesellschaft mit einem Grundkapital von 800 000 Mark zusammenzubringen, sah man mit der größten Spannung der Montierung und dem ersten Aufstieg eines Lenkballons entgegen. Der erste Versuch erfolgte am 2. Juli 1900, abends 8 Uhr. Unser Bild stellt ihn dar. Die große Anzahl der Schiffe auf dem See läßt das Interesse erkennen, mit dem die erste Auffahrt beobachtet wurde. Da bald nach dem Aufstieg die Kurbel zur Bewegung des Laufgewichtes brach, senkte sich die Spitze. Die Propeller mußten rückwärts arbeiten. Da eine Reparatur des Schadens sich in der Luft nicht ermöglichte, mußte das Schiff bereits nach siebzehn Minuten wieder herabsteigen. Die Landung ging glatt von statten. Wenn auch die erste Auffahrt zeigte, daß das Luftschiff in der damaligen Konstruktion noch sehr verbesserungsbedürftig war, so ergab sie doch mit Sicherheit, daß der Führer das Schiff völlig in der Hand hatte, d. h. daß es der Einwirkung der dynamischen Kraft willig folgte und das allein war schon ein großer Gewinn.

Bild 28. Aluminiumgerippe des Luftschiffes.

Das Bild gewährt einen deutlichen Einblick in die Konstruktion des Luftschiffes und seine Montierung in der Halle. Wir sehen das Gitterwerk des Aluminiumgerippes. Wir sehen die Längsrippen und die Rahmen des Grundschnittes, die anfangs 24eckig waren, später 16eckig wurden. Der auf diese Weise gebildete Zylinder wird in 17 Abteilungen geteilt; in jeder Abteilung befindet sich ein Gasballon. Der Zweck der Einteilung ist der gleiche wie bei unseren Ozeanschiffen, die durch wasserdichte Wände in verschiedene Compartiments zerlegt werden. Wenn eine Abteilung versagt, d. h. undicht wird, verrichten die anderen den Dienst. Der zwischen der äußeren Stoffhülle und den Gasballons liegende Raum ist gut ventiliert, um die Einflüsse der Sonnenstrahlung abzuschwächen.

Bild 29. Abnahme der Hülle.

Doch mit des Geschickes Mächten
Ist kein ew'ger Bund zu flechten
Und das Unglück schreitet schnell!

Nach vielen gut gelungenen Fahrten ereilte den Grafen und sein stolzes Schiff am 17. Januar 1906 bei Kisslegg im Allgäu das

Mißgeschick völliger Zerstörung. Das Luftschiff war infolge eines beim Abwiegen¹ gemachten Fehlers zu hoch gestiegen, kam in eine stark südöstliche Luftströmung, der es nicht gewachsen war, da ein Motor ausgesetzt hatte; es wurde vom Bodensee ab weit in das Land hineingetrieben. Die Landung war glatt verlaufen; es wurde aber in der darauffolgenden Nacht von einem Orkan gepackt und zerstört. Das Schiff mußte auf dem Landungsplatz demontiert werden, da es nicht transportfähig war. Wir sehen hier, wie die äußere Umhüllung, in mehrere Teile zerschnitten, abgenommen wird. Unter der Hülle kommt das Aluminiumgerippe zum Vorschein.

Bild 30. Abnahme der Spitze.

Das Bild zeigt uns den geöffneten Schiffskörper. Wir sehen einen der Gasbehälter. Die Aluminiumspitze ist abgenommen. Sieben Jahre Mühe und Arbeit waren für die Schiffskonstruktion aufgewendet worden und nun fiel das Werk der Zerstörung anheim. Schonungslos mußte mit Hammer, Axt und Säge gearbeitet werden, um den kunstvollen Bau zu zerlegen. Den Grafen mag der Befehl zum Zertrümmern große Überwindung gekostet haben. Was er an jenem Schreckenstage, als er inmitten der Trümmer des stolzen Schiffes stand, gelitten hat, wird wohl nie ein Mensch erfahren, denn ruhig und tapfer hielt er unter den Augen der vielen Zuschauer aus. Kein Mensch hätte damals geglaubt, daß er sich von diesem schweren Schlage jemals würde erholen können. Die Öffentlichkeit hatte vollständig das Vertrauen zu dem Werk des Grafen verloren. Die Zeitungen betonten zwar stets den guten Fortschritt der Konstruktionen, aber einen greifbaren Erfolg bemerkte das Publikum nicht trotz der jahrelangen Mühe und Arbeit. Hie und da wurden Stimmen des Unmutes und der Verhöhnung laut:

Man sollte doch den Zeppelin,
Ein wenig an dem Läppel zieh'n!

hieß es, um den alten Herrn endlich zur Vernunft zu bringen. Wie bald jedoch sollte sich die Meinung ändern!

¹ Unter Abwiegen versteht der Fachmann die Feststellung des von den Gondeln zu tragenden Gewichtes, welches durch Hinzufügung von Ballast (bei Zeppelin: Wassersäcke) derart erhöht wird, daß nur ein geringer Auftrieb übrig bleibt. Das Auf- und Absteigen soll durch die Vertikalsteuer auf dynamischem Wege erreicht werden.

Bild 31. Die Ballonzellen im Gerippe.

Des Gerippe ist völlig seiner Umhüllung entkleidet. Sehr deutlich zeigt das Bild die kunstvolle Versteifung der Längs- und Querrippen. Im Vordergrund steht eine der Gondeln. Das Werk der Zerstörung ging sehr rasch; die gut geschulten Leute arbeiteten überaus sicher, denn 24 Stunden nach der schönen Fahrt über den See war das Schiff schon zerlegt. Das stolze Fahrzeug war verschwunden, nicht aber der Mut und die Arbeitskraft dessen, der es erdacht hatte. Ungebeugt verließ der starre Graf den Ort der Zerstörung und schon nach kurzer Zeit und zwar im Oktober desselben Jahres 1906 lief die überraschende Kunde durch alle Zeitungen: das neue Luftschiff habe eine herrliche Fahrt über den See ausgeführt. Das neue Schiff zeigte aber auch wichtige Konstruktionsänderungen.

Bild 32. Neues Modell 1906 mit Stabilitätsflächen.

Die Katastrophe von Kisslegg war zwar recht beklagenswert gewesen, hatte aber für die ferneren Versuche großen Wert gehabt; sie hatte die bisherigen Fehler klar erkennen lassen. Wie alle großen Neuerungen eben Kinderkrankheiten durchmachen müssen, so auch die Luftschiffahrt. Je deutlicher Konstruktionsfehler zutage treten, desto besser für die Konstrukteure. Ein großer Nachteil des alten Luftschiffes war die starke Pendelung, die zeitweise so heftig war, daß die Motore aussetzten. Diese Schwankungen suchte der Graf durch Anbringung von Stabilitätsflächen zu beseitigen, und zwar auf beiden Seiten des Schiffes, wie wir sie hier deutlich erkennen. Die Flächen verfolgen denselben Zweck wie der gespreizte Schwanz des fliegenden Vogels. Die angebrachten Flächen haben sich bei allen ferneren Fahrten vorzüglich bewährt und sind auch von anderen Konstrukteuren übernommen worden.

Bild 33. Modell 1907.

Die Darstellung dieses im Jahre 1907 gebauten Modelles gibt uns einen sehr deutlichen Überblick über die Anordnungen der Steuerorgane am Körper des Schiffes. Im Vergleich zu dem vorhin gesehenen ersten Luftschiff aus dem Jahre 1900 zeigt diese Konstruktion ganz wesentliche Fortschritte. Zwischen den seitlichen Stabilitätsflächen befinden sich Horizontalsteuer. Sie bestehen aus drei miteinander verbundenen Flächen. In der Nähe der drei-

flügeligen Propeller sind vorn und hinten je zwei Vertikalsteuer befestigt; sie bestehen aus 4 miteinander verbundenen Flächen. Sie sind einzeln oder paarweise verstellbar und bewirken im Verein mit der Arbeit der Propeller durch Schrägstellung die Auf- bzw. Abwärtsbewegung des Luftschiffes. Wir erkennen deutlich den Laufsteg am Kiel und darunter die beiden Gondeln.

Bild 34. Flugbahn-Projektion 1900.

Um nun auch die Fortschritte in den Leistungen der bisherigen Konstruktionen beurteilen zu können, zeigt dieses und das nächste Bild die auf die Erdoberfläche projizierte Flugbahnen dreier Fahrten. Das Bild zeigt uns die Horizontal-Projektionen der Flugbahnen der beiden ersten Fahrten des ersten Luftschiffes aus dem Jahre 1900. Man muß sich das Auge des Beschauers über dem Luftschiff denken, es sieht dann von oben den Weg, den das Schiff gefahren ist. Die Höhe, in der das Schiff die Fahrt ausführte, schwankte zwischen 0 und 400 m. Der Auf- und Abstieg, d. h. die vertikale Steuerung wurde damals in der Hauptsache durch die Vor- und Zurückschiebung des unter dem Ballon angebrachten Laufgewichtes erreicht, welches eine Schrägstellung der Sitze des Luftschiffes herbeiführen sollte. Die Fahrt vom 2. Juli 1900 ging von Manzell ungefähr bis Immenstaad, die nächste vom 17. Oktober desselben Jahres ein klein wenig weiter, im ganzen etwa 5 km. Man muß sich die untere Flugbahn-Projektion an der gleichen Stelle wie die obere denken, sie ist hier nur unterhalb der ersten gezeichnet, weil sie der Deutlichkeit wegen in verdoppeltem Maßstabe wiedergegeben ist. Sie läßt durch ihre Winkel und Schleifen bereits auf eine wesentlich erhöhte Beweglichkeit des Schiffes schließen. Man sieht hieraus schon ganz deutlich die erhöhte Wirkung der Horizontalsteuerung.

Bild 35. Flugbahn-Projektion 1907.

Anschließend hieran gibt dies Bild eine Flugbahn-Projektion 1907. Zwischen dieser und den ersten Leistungen der Zeppelin'schen Luftschiffe liegt ein Zeitraum von sieben Jahren. Welch riesiger Fortschritt ist in dieser kurzen Spanne Zeit erreicht! Die Flugbahn zeigt, daß der Führer das Schiff völlig in der Hand hatte. Mit großer Eleganz sind die Wendungen und Schleifen gefahren, nirgends sind Unsicherheiten hervorgetreten. Die Flugbahn wurde in elfstündiger Fahrt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von

50 km pro Stunde durchflogen. Es war ein durchschlagender Erfolg, den Graf Zeppelin erreichte und von nun an ging es in der Eroberung des Luftmeeres mit Riesenschritten vorwärts.

Bild 36. Modell 1908, erste Form.

An diesem Bilde lassen sich wiederum Konstruktionsänderungen erkennen, die die Probefahrten des vorjährigen Modells ergeben hatten. Es fällt sofort auf, daß die Horizontalsteuer zwischen den Stabilitätsflächen fehlen, sie hatten sich an dieser Stelle nicht bewährt und wurden am Bug und Heck des Schiffes angebracht. Unter den Stabilitätsflächen erkennen wir die Vertikalsteuer. Die Darstellung läßt deutlich erkennen, daß diese und die Propeller ganz erheblich unter der Mittellinie des Schiffskörpers angebracht sind; sie befinden sich ungefähr an der Stelle des Druckwiderstandsmittelpunktes. Fast jede Ausfahrt des Schiffes hatte Verbesserungen der Konstruktion zur Folge, die noch lange nicht als abgeschlossen betrachtet werden können. Eine Maschine ist einem steten Wandel seiner Teile unterworfen, sie muß verbessert, vervollkommenet werden, wie dies bei einer anderen modernen Erfindung ein jeder selbst beobachten kann, nämlich bei den Automobilen. Wenn wir beispielsweise Stephenson's Lokomotive aus dem Jahre 1830, die heut noch im Patentsaal des Kensington Museums in London gezeigt wird, mit der Lokomotive eines heutigen Orient-Expresszuges vergleichen, so erhalten wir ein ungefähres Bild von technischen Wandlungen. Einen Stillstand in der Technik gibt es nicht; ihren Änderungen werden die Luftschiffe in gleicher Weise folgen, wie alle Vehikel, die der Kulturmensch seinem Erwerbsleben nutzbar macht.

Bild 37—38. Die Schweizerfahrt.

Mit diesem Modell wurde am 1. Juli 1908 die herrliche, 560 km lange 12 Stunden-Fahrt in das Herz der Schweiz ausgeführt, welche überall das größte Aufsehen, aber auch die größte Begeisterung erregte.

Bild 37. Blick auf Luzern.

Das Schiff fuhr von Friedrichshafen über Konstanz und Schaffhausen in Richtung auf den Vierwaldstädtersee. Gegen Mittag näherte es sich der Stadt Luzern, die uns das Bild zeigt. Wir erblicken hier die herrliche Seeterrasse, den Quai mit den Anlagestellen der Dampfschiffe. Das erste große Haus dicht am Seeufer ist das

Hôtel Schweizerhof. Die Kurgäste saßen gerade an der Table d'hôte, als sie das surrende Geräusch der Propeller des nahenden Schiffes hörten. Wie elektrisiert sei, nach dem Bericht von Augenzeugen, alles aufgesprungen und ins Freie geeilt. Es soll ein herrlicher Anblick gewesen sein, wie das Schiff am Seeufer entlang gefahren und dann plötzlich in scharfer Wendung in die Bucht von Küßnacht eingebogen sei. Das plötzliche Erscheinen des großen Silberfisches hoch oben in den Lüften soll unter den internationalen Badegästen, wie überhaupt am ganzen Seeufer, eine ungeheure Aufregung hervorgerufen haben. Die Schweizer Tageszeitungen erörterten in spaltenlangen Artikeln das große Ereignis. Die unglaublichsten Phantasiegebilde knüpften sich an die Zukunft von Luftschiffлотten behufs Eroberung feindlicher Länder. Sehr bezeichnend hierfür ist der hübsche Schüttelreim, der damals aufkam:

„Das Flugschiff unseres schlauen Grafen,
Läßt England nicht vor Grauen schlafen!“

Bild 38. Blick auf Zürich.

Von Küßnach aus ging die Fahrt direkt nordwärts nach Zürich, dessen gewaltiges Häusermeer die Aufnahme hier zur Darstellung bringt. Wir übersehen drei Brücken und zwei Kirchen und erkennen auf der vorderen Brücke genau die Ansammlung der Neugierigen, die sich dann sehr bald ins Ungeheure steigerte. Das Schiff befand sich etwa 150 m über der Stadt. Die Photographie läßt in aller Deutlichkeit jedes Haus, jedes Stockwerk erkennen; sie ist von Geheimrat Professor Dr. Hergesell, dem berühmten Straßburger Meteorologen aufgenommen worden, der den Grafen auf den wichtigsten Fahrten wiederholt begleitet hat.

Bild 39. Erholungs- und Schlafkabine.

Wir sehen hier eine Einrichtung, die zum erstenmal bei dem Modell 1908 hervortrat, nämlich die Erweiterung des Kielansatzes zu einer Erholungs- und Schlafkabine in dem mittleren Teile desselben. Dieser Raum ist 8 m lang, und 2 m breit. Er hat Fenster aus Marienglas, auch der Boden ist durchsichtig. Seine Ausstattung ist elegant und praktisch. Die Tischplatten hängen an feinen Kettchen. In diesem Raum läßt es sich behaglich ausruhen, man kann bequem essen, lesen, schreiben, wie im Speisewagen eines Orient-Expreßzuges. Durch Anbringung von Hängematten läßt sich ein Schlafgemach herstellen. Von hier geht ein Schacht mit einer

Treppe durch den Körper des Luftschiffes hindurch nach oben, sodaß man auch den Himmel über dem Ballon beobachten kann, was bisher bei keinem Ballon möglich gewesen war, aber zur Orientierung bei Nacht, namentlich bei weiten Fahrten, unerläßlich ist.

Bild 40. Horizontalsteuer.

Auch das Luftschiff 1908 hat nach den ersten Fahrten einige Konstruktionsänderungen durchmachen müssen. Zu den seitlichen Stabilitätsflächen sind noch zwei weitere hinzugetreten und zwar oben und unten, die sich als riesige Rücken- und Bauchflossen eines Fisches kenntlich machen. Das Hecksteuer hat eine abgerundete Form erhalten und gleicht etwa dem Längsschnitt eines Eies. Zu dem Hecksteuer sind noch zwei weitere Horizontalsteuer hinzugetreten und zwar wieder zwischen den Stabilitätsflächen. Sie liegen aber nicht mehr in der Mitte der Flächen, sondern ganz am Ende und bestehen aus zwei Parallellflächen. Sämtliche Steuerflächen bestehen aus einem Aluminiumrahmen, der mit einem Stoff überzogen ist, der Pegamoid heißt.

Bild 41. Vertikalsteuer.

Die Vertikalsteuer, die unser Bild detailliert zur Darstellung bringt, blieben vierflächig. Wir erkennen hier genau die Verbindung der einzelnen Flächen durch das treppenartige Gestänge dicht am Schiffskörper. Über der obersten Fläche erblicken wir den Teil eines Rädchens, dessen Drehung die Steuerflächen folgen. Mit diesem so abgeänderten Modell, es war das vierte des Jahres 1908, wurde am 4. August die 24stündige große Fahrt angetreten, die Graf Zeppelin sich selbst als Bedingung für Übernahme seines Luftschiffes durch die Militärverwaltung auferlegt hatte.

Bild 42—50. Grosse Fahrt.

Bild 42. Einfluß der Aare in den Rhein.

In der Frühe des 4. August wurde das Luftschiff aus der Halle gezogen. 12 Personen bestiegen die beiden Gondeln, und um $1\frac{1}{2}$ Uhr stieg das Schiff in die Lüfte. Es nahm zunächst seinen Kurs nach Konstanz, wendete dann westwärts und zog in der Richtung des Rheinlaufes weiter, Basel zu. Unser Bild zeigt uns hier eine Aufnahme auf der Strecke des Oberrheines. Es ist die Stelle, wo der bedeutendste Nebenfluß des Rheines: die Aare in diesen einfließt. Dem Einfluß gegenüber liegt das badische in-

dustriereiche Städtchen Waldshut, auf der Schweizerseite Coblenz im Kanton Aargau. Das Bild gewährt einen weiten Blick ins Land hinein und läßt das wellige Hügelland des Ober-Rheines deutlich erkennen.

Bild 43. Blick auf Basel.

Das Schiff fährt weiter, das gewaltige Häusermeer der Stadt Basel kommt in Sicht. Während die Häuser im Vordergrund des Bildes scharf hervortreten, sodaß Fenster, Schornsteine, auch die Bäume der Gärten deutlich zu erkennen sind, sind die zurückliegenden Häuser für das Auge eine verschwommene Masse, aus der sich die Kirchtürme wie Leuchttürme im Meere abheben. Für den Luftschiffer sind solche Orte zur Orientierung natürlich sehr wichtig, da Wegweiser und Ortschaften für ihn nicht vorhanden sind.

Bild 44. Blick auf Breisach.

Mit Eilzug-Geschwindigkeit geht es weiter. Die Propeller drehten sich in rasender Eile, sodaß sie nicht wie Flügelschrauben, sondern wie glänzende Scheiben aussahen. Von Basel aus ging die Fahrt dem Laufe des Rheines folgend nordwärts. Wir fahren bei dem Städtchen Breisach vorüber, welches beim Kaiserstuhl anmutig auf dem rechten Rheinufer liegt. Wir erkennen deutlich den terrassenförmigen Aufbau der Ortschaft auf einem nicht weit vom Rheinufer gelegenen Felsen. Auf dem höchsten Punkte der Stadt steht das große St. Stephansmünster, eine Basilika mit Übergangsstil aus dem 14. Jahrhundert. Die zum Schutz der Brückenpfeiler aufgestellten Eisbrecher lassen deutlich die Flußrichtung des Rheines erkennen.

Bild 45. Zeppelin über Straßburg.

Während die vorigen Bilder uns die Landschaften vom Ballon aus zeigten, befinden wir uns bei dieser Darstellung unter den Zuschauern auf der Erde, die erwartungsvoll auf das Erscheinen des angekündigten Luftschiffes harrten. Gerade in Straßburg soll, wie Augenzeugen berichten, die Freude über den luftigen Besuch ganz besonders stark hervorgetreten sein. Auf allen freien Plätzen, auf allen Staden längs der Ill, in allen Straßen drängten sich wartende Menschen und hielten nach dem Luftschiff Ausschau. Eine Feststimmung lag über der Stadt an jenem denkwürdigen Sommertage. Endlich mittags um $\frac{1}{2}$ 12 Uhr ertönte der erste Kanonenschuß

vom Münster, das Luftschiff war in Sicht. Gegen 12 Uhr befand es sich über der Stadt, wie es unser Bild zeigt. Ruhig und sicher nahm es seine Fahrtrichtung auf das Münster. Jetzt aber löste sich der Jubel aus, Hüte und Taschentücher wurden geschwenkt, die Begeisterung wollte kein Ende nehmen. Von der Plattform des reich beflaggten Münsters ertönten Böllerschüsse, eine Militärkapelle begrüßte die kühnen Segler der Lüfte mit schmetternden Fanfaren. Bis auf das Kreuz der Turmspitze hatte sich ein kühner Straßburger hinaufgewagt und schwenkte mit einer Fahne einen Willkommengruß. Kurz nach 12 Uhr flog das Schiff ziemlich dicht an der Münster-Plattform vorüber. Augenzeugen berichteten, daß man in der vorderen Gondel ganz deutlich den Grafen habe erkennen können, wie er seine Mütze zum Gruße mehrere Male um den Kopf geschwenkt habe. Auch für ihn mag die Fahrt über Straßburg mit all den jubelnden Menschen gewiß recht erhebend gewesen sein. Eine offenehrliche Begeisterung ist stets die beste Krönung eines Werkes. Auf der ganzen Fahrtstrecke war diese Begeisterung zum Durchbruch gekommen, der Jubel von Straßburg konnte fast nicht mehr übertroffen werden.

Bild 46. Zeppelin über Mannheim.

Die Fahrt geht weiter. Das Bild zeigt, wie das Schiff die größte badische Stadt, die Handelsmetropole Mannheim überfliegt. Auch hier hatte ein Freudentaumel alle Einwohner ergriffen, die Straßen und Dächer waren dicht besetzt mit grüßenden, schreienden, aufgeregten Menschen; aus den Häfen fuhren Rheinkähne und Dampfer heraus, legten Flaggengalla an, um den Schiffen hoch in den Lüften ihre Grüße zu senden.

Bild 47. Landung bei Oppenheim.

Kurz hinter Mannheim brachen an einem Zahnrad, welches die Umdrehungen auf die Schraubenwelle überträgt, einige Zähne aus, sodaß ein Motor aussetzte und das Schiff nur mit halber Kraft fahren konnte. Die verringerte Geschwindigkeit verminderte natürlich auch die Wirksamkeit der dynamischen Höhen- und Tiefensteuerung. Da eine so umfangreiche Instandsetzung am Motor, wie der Ersatz eines Zahnrades während der Fahrt nicht ausgeführt werden kann, stieg das Schiff bei Oppenheim auf den Wasserspiegel des Rheines nieder. Die Nachricht von der Landung hatte sich wie ein Lauffeuer verbreitet. Von allen Seiten eilten Zuschauer

herbei. Gegen 11 Uhr abends wurde der Defekt beseitigt. Das Schiff stieg sofort wieder hoch, überflog Mainz, wendete dort, überflog abermals Mannheim und nahm nun seinen Weg über Stuttgart.

Bild 48. Echterdingen; die Verankerung des Luftschiffes.

Auf der Fahrt nach Stuttgart war der Gegenwind sehr heftig geworden; hierzu kam, daß abermals ein Motor aussetzte, weil ein Wellenlager sich heiß gelaufen hatte. Das Luftschiff überflog in der frühen Morgenstunde des 5. August 1908 die Württembergische Hauptstadt. Der Gegenwind nahm an Stärke zu, sodaß die Kraft des einen Motors nicht mehr ausreichte. Graf Zeppelin entschloß sich daher, unmittelbar hinter Stuttgart auf der Filder-Hochebene bei Echterdingen und zwar dieses Mal auf festem Boden zu landen. Da verschiedene Schiffsteile aus Gründen der Gewichtserleichterung in Oppenheim zurückgelassen worden waren, hatte man nur noch einen eggenartigen Anker, durch den, wie das Bild zeigt, das Schiff, so gut es ging, festgehalten wurde. Die Darstellung ist auch deshalb lehrreich, weil sie einen Anhalt für das Größenverhältnis zwischen Menschen und Höhe des Schiffskörpers gibt. Die Soldaten unter dem Luftschiff, die zum Platzabsperren und Festhalten herangezogen worden waren, verschwanden fast unter dem Riesenleib des Schiffes.

Bild 49. Das Luftschiff im Sturmwind.

Da der Wind wesentlich an Stärke nachgelassen hatte, genügten die Vorsichtsmaßregeln zum Festhalten des Schiffes vollkommen. Plötzlich aber setzte ein heftiger Sturmwind ein und riß mit einem Schlage das Schiff los, welches sofort bis zur Höhe von 1000 m stieg. An Besatzung befand sich nur ein Mann an Bord und zwar in der hinteren Gondel. Diesem mußte daran liegen, das Schiff so bald wie möglich wieder auf den Erdboden zu bringen. Er zog die Ventilleine. Sofort sank das Schiff, geriet aber hierbei in eine Baumgruppe, wodurch der Ballonstoff im Fallen starken Reibungen ausgesetzt wurde.

Bild 50. Nach der Katastrophe: Heck des Gerippes.

Jetzt kam die Katastrophe. Eine Feuersäule lohte auf, in wenigen Sekunden war das stolze Schiff vernichtet. Das Bild zeigt uns den traurigen Rest jahrelanger, mühevoller Arbeit. Das Aluminiumgerippe blieb übrig. Wodurch die Katastrophe herbeigeführt

wurde, ob sich das Gas durch Reibungselektrizität oder durch elektrostatische Funkenbildung entzündet hat, ist nie aufgeklärt worden und wird ewiges Geheimnis bleiben. Die Katastrophe bei Echterdingen war ein furchtbarer Schlag für den Grafen gewesen. Tränen den Auges stand er vor den rauchenden Trümmern seines Werkes. Aber der Ort des Unglücks wurde der Ausgangspunkt neuer Hoffnungen. Schon in Echterdingen begann die Anregung zu der großen nationalen Zeppelin-Spende, die es ermöglichte, nicht nur das zerstörte Luftschiff wieder aufzubauen, sondern darüber hinausgehend das ganze Unternehmen zu erweitern und auf eine breite Grundlage zu stellen.

Bild 51. Transport der Aluminiumtrümmer.

Vor dem Werk Carl Berg Akt.-Ges. in Evekling bei Werdohl hält der Sonderzug, der die Trümmer des Aluminium-Gerippes des verunglückten Zeppelinschen Luftschiffes von Echterdingen herbeigeführt hat. Acht Lowrys sind mit den verbogenen Teilen hoch angefüllt. Das Aluminium soll nun eingeschmolzen und als Körper für das neue Luftschiff umgegossen werden. Die Fracht zeigt, welch gewaltige Aluminiummasse zu einem Luftschiff starren Systems verarbeitet werden muß. Wir finden hierdurch auch gleichzeitig eine Erklärung für die großen Kosten eines derartigen Lenkballons.

Bild 52. Zeppelin-Stein bei Echterdingen.

In Echterdingen landete Graf Zeppelin zum ersten Male auf festem Boden. Durch das Mißgeschick bei Echterdingen stellte sich das deutsche Volk hinter den großen Mann. Der Name Echterdingen bedeutet einen Wendepunkt in der Geschichte der Luftschiffahrt. Zum Andenken daran wurde an der Stelle der Landung der hier dargestellte Zeppelin-Stein errichtet, der auf der Vorderseite eine Plakette mit dem Bilde des Grafen und auf der Rückseite eine allegorische Darstellung des Sieges über die Mächte des Luftmeeres zeigt. Die Inschrift lautet:

„Mit dem Luftgeist hat er gerungen
Den grimmen Feind siegreich bezwungen,
Aus Flammenglut stieg er empor,
Noch herrlicher als je zuvor.
Der Deutschen Stolz dem Recken kühn,
Ihm gilt der Stein: Graf Zeppelin.“

Bild 53. Das neue Luftschiff Z. I.

Zunächst wurde ein früheres Modell umgebaut: Z. I, das neue Luftschiff. Zum Erstaunen aller war es nach wenigen Wochen schon flugbereit. Wir sehen es hier über dem Bodensee und können jetzt, nachdem wir auf den früheren Bildern die Vertikal- und Horizontalsteuer genau kennen gelernt haben, die Änderung an diesen Teilen beurteilen. Z. I war vor dem Umbau das dritte Luftschiff, welches vom Grafen Zeppelin erbaut worden war. Es war schon früher für Armeezwecke vom Kriegsministerium bestellt worden und ist jetzt nach dem letzten Umbau in den Besitz der Militärverwaltung übergegangen.

Bild 54. Das Ausbringen des Luftschiffes.

Wir ersehen aus dieser Darstellung, wie sich die Aus- und Auffahrt des Luftschiffes vollzieht. Das Schiff ist vorher in der Halle abgewogen worden, d. h. die Gondeln haben durch die Insassen, den Ballast, Proviant, Benzinvorrat usw. ein solches Gewicht erhalten, daß die tragende Kraft der Wasserstoffgasfüllung bis auf den erforderlichen Auftrieb abbalanziert ist. Dann wird das Schiff aus der Halle hinausgeschoben, wobei die Gondeln auf der Wasseroberfläche gleiten. Zur Seite befindet sich ein Landungssteg, der mit der Halle verbunden ist. Auf diesem Steg sehen wir Leute, die das Schiff am Tau festgehalten haben. Sofort nach dem Ausbringen beginnen die Motore zu arbeiten, die Luftschrauben drehen sich, die Vertikalsteuer werden schräg gestellt und das Schiff steigt nach denselben Grundsätzen wie schräg gestellte Papierdrachen aufwärts. Das Bild zeigt ferner die Schrägstellung der Vertikalsteuer, die nun im Verein mit der vorwärts strebenden Kraft der Propeller eine Aufwärtsbewegung des Schiffes herbeiführen.

Bild 55. Graf Zeppelin mit Tochter in der Gondel.

Das Bild ist doppelt interessant, einmal deshalb, weil es uns den Grafen als Führer des Schiffes zeigt; neben ihm sitzt seine Tochter Hella und dahinter steht sein langjähriger getreuer Mitarbeiter, Oberingenieur Dürr. Dann aber zeigt auch die Darstellung die Gondel selbst genauer. Die vordere Gondel ist die Führergondel; in ihr befinden sich die Vorrichtungen zur Betätigung der Höhen- und Seitensteuer, des Laufwagens in dem Laufsteg zwischen den Gondeln, ferner die Ventilzüge des Ballons, die Wasserballastsäcke, der Maschinentelegraph, Kompass, Karten, Barograph, Stato-

skop und sonstige für Navigation, Messungen und Beobachtungen erforderlichen Instrumente. Jede der beiden Gondeln ist 8 m lang, 1,35 m breit und 1,25 m hoch. Sie sind aus Aluminium gefertigt und mit dem Schiffskörper fest verbunden. In jeder Gondel befindet sich ein vierzylindriger Daimlermotor zu 110 Pferdekraften; jeder Motor treibt gleichzeitig zwei Propeller, die rechts und links am Schiffskörper in der Weise angebracht sind, daß die Achse der Propeller mit dem Ballongerippe fest verbunden ist.

Bild 56. Größenverhältnis des Luftschiffes.

Das Bild gibt uns einen recht anschaulichen Vergleich, um sich von der Größe des Luftschiffes eine kleine Vorstellung zu machen. Im allgemeinen zeigten die bisher gebauten Luftschiffe keine großen Unterschiede in den Längen- und Breitemessungen. Die Längenmaße wechselten zwischen 126 m und 136 m, die Durchmesser zwischen 11,5 m und 13 m. Das Bild zeigt einen Vergleich des Luftschiffes mit den Türmen des Kölner Domes.

Bild 57. Huldigung der Tübinger Studenten.

Sehr wirkungsvoll gestaltete sich die Ehrung, die die Tübinger Professoren und Studenten am 18. Juli 1908 dem Grafen in Friedrichshafen darbrachten. Sie waren gleichzeitig die Überbringer des Diploms für Ernennung des Grafen zum Ehrendoktor der Universität. Sämtliche Korps in Farben und Fahnen waren vor dem Hôtel „Deutsches Haus“, in dem der Graf schon seit Jahren sein Hauptquartier aufgeschlagen hat, aufmarschiert. Der Graf war mit seiner Tochter auf dem Balkon des Hauses erschienen. Nach der Ansprache eines Studenten ertönten drei gewaltige Hochs auf den Gefeierten, Böller krachten, die Schläger klirrten aneinander und die Fahnen neigten sich zum ehrfurchtsvollen Gruß. Aufrichtige und hochgehende Begeisterung hatte alle Anwesenden ergriffen, die auch bei dem darauf folgenden Kommers, welchem auch der König von Württemberg beiwohnte, beredeten Ausdruck fand.

Bild 58. Der König von Württemberg in der Gondel.

Von seinem Landesfürsten, König Wilhem II. von Württemberg ist Graf Zeppelin von Anbeginn an und bei jeder Gelegenheit durch Wort und Tat unterstützt worden. Auch in den schweren Tagen der ersten Mißerfolge war es der König, der unerschütterlich an seinem Vertrauen zu den Konstruktionen Zeppe-

lins in nie versagender Hilfsbereitschaft festhielt. Von allen gekrönten Häuptern war der König der erste, der die Luftfahrt wagte. Das Bild zeigt uns hier den König und den Grafen in der vorderen Gondel am 3. Juli 1908. Nach herrlicher dreiviertelstündiger Fahrt über den See stieg der König aus; die Königin bestieg die Gondel, um die gleiche Fahrt zu unternehmen. Daß Graf Zeppelin die Verantwortlichkeit für die Sicherheit seines Königs auf sich nahm, ist das beste Zeugnis für das unbedingte Vertrauen, welches er selbst und daher auch wir den starren Luftschiffen entgegen zu bringen, berechtigt sind.

Bild 59. Das Luftschiff über Bahnhof Donaueschingen.

Wir sehen hier das Luftschiff über dem Bahnhof Donaueschingen. Es war ein denkwürdiger Tag, jener 7. November 1908, wie Kaiser Wilhelm später in seiner an den Grafen Zeppelin bei Gelegenheit der Ordensverteilung an den Grafen gerichteten Ansprache sagte, als er den Erben der Krone über sich in dem Luftschiff bemerkt habe. Eine ganz eigenartige Begrüßung hatte Graf Zeppelin dem deutschen Kaiser bei seiner Ankunft in Donaueschingen zuteil werden lassen. Der Graf hatte das Schiff mit dem deutschen Kronprinzen in der Gondel so geführt, daß er fast gleichzeitig mit dem kaiserlichen Sonderzug in Donaueschingen eintraf, sodaß es vom Kaiser beim Verlassen des Wagens sofort bemerkt werden mußte.

Bild 60. Schiff über dem Schloß.

Vom Bahnhof fuhr das Luftschiff nach dem Schloß des Fürsten zu Fürstenberg, über dem wir es jetzt sehen. Hier führte es verschiedene Evolutionen aus, um die Wirkung der Vertikal- und Horizontalsteuer zu zeigen. Der Kronprinz warf einen Brief für seinen kaiserlichen Vater von der Gondel herab. Eine große Menschenmenge hatte sich vor dem Schloßpark angesammelt, die mit Interesse und Begeisterung für den genialen Eroberer des Luftmeeres den Bewegungen des Schiffes aufmerksam folgte.

Bild 61. Kaiser und Fürst das Luftschiff beobachtend.

Der Kaiser war sofort auf die Terrasse des fürstlichen Schlosses geeilt. Wir sehen ihn hier, wie er zusammen mit dem Fürsten, der die Uniform des preußischen Regimentes der Gardes du Corps trägt, mit deutlich erkennbarem Interesse den Bewegungen des

Schiffes folgt. Im Hintergrunde stehen die Familienmitglieder und die höheren Beamten des Fürsten, seitlich sein Forstpersonal. Der Kartengruß des Kronprinzen aus der Gondel wurde sofort bemerkt und dem Kaiser überreicht. Der ganze Vorgang war entschieden außergewöhnlich und soll für alle, die dabei gewesen waren, sehr eindrucksvoll gewesen sein, nicht zum mindesten für unseren Grafen selbst, der hierbei wohl mit Stolz und Befriedigung auf sein mühevolltes Schaffen zurückblicken durfte.

Bild 62. Der Kaiser und Graf Zeppelin nach der Ordensverleihung.

Der Kaiser hat unseren Grafen wiederholt durch Ordensverleihung ausgezeichnet und dadurch sein großes Interesse für die starren Luftschiffkonstruktionen Zeppelins zu erkennen gegeben. Als der Graf einst in Berlin einen Vortrag über die Erfolge seiner Luftschiffe halten wollte, erschien General Hahnke, um im Auftrage des Kaisers einen hohen Orden zu überbringen. Am 10. Nov. 1908 kam der Kaiser von Donaueschingen nach Manzell und überreichte dem Grafen den höchsten Orden, vom schwarzen Adler, persönlich; er legte ihm eigenhändig das orangefarbige Ordensband um. Es war wohl das erste Mal, daß Jemandem auf seiner Arbeitsstätte selbst eine solche Auszeichnung zuteil wurde, aber darin lag gerade der große Wert des Ordens, der die Arbeit, die Erfolge auf dem Arbeitsfelde belohnen sollte.

Bild 63. Kaiser Wilhelm bei Graf Zeppelin.

Der Deutsche Kaiser hat bei jeder Gelegenheit dem Grafen Zeppelin gezeigt, daß er zu seinen Arbeiten Vertrauen habe, er hat den Grafen durch wiederholte sehr hohe Ordensverleihungen ausgezeichnet, er hat ihn mündlich und schriftlich zur Fortsetzung seiner Versuche ermuntert. Wir sehen hier den Kaiser mit der Familie des Fürsten zu Fürstenberg am 10. November 1908 in der Ballonhalle bei Manzell. Der Kaiser weilte in Donaueschingen als Gast des Fürsten zu Fürstenberg; so nahe bei Manzell, hatte er es sich nicht nehmen lassen, herüber zu fahren, um die Arbeitsstätte des Eroberers der Lüfte zu besichtigen. Graf Zeppelin trägt das Band des schwarzen Adler-Ordens, hinter ihm steht Graf Hülsen-Haeseler, der kurz darauf in Donaueschingen so jäh aus dem Leben schied.

Bild 64. Fürst zu Fürstenberg dem Kaiser zurufend.

Bei Anwesenheit des deutschen Kaisers auf der Arbeitsstätte des Grafen wurde auch das Ausbringen und der Aufstieg des Luftschiffes gezeigt. Einige Herren des Gefolges benutzten die Gelegenheit zu einem Flug in die Lüfte. Wir sehen hier den Fürst zu Fürstenberg in Hofjagduniform neben Graf Zeppelin in der Gondel stehen. Es ist kurz vor dem Aufstieg. Der Fürst hält den Hut hoch, um noch einmal vor dem Aufstieg zu dem Kaiser, der in der Halle steht, herüber zu grüßen.

Bild 65. Seiner Majestät Z I.

Das Bild zeigt uns S. M. Z I auf dem Luftschiffbauplatz in Friedrichshafen. Das Ziel jahrelanger Mühen und Kämpfe ist erreicht; einen für Armeezwecke brauchbaren Lenkballon zu schaffen, war der leitende Gedanke des Grafen bei all seinen Konstruktionen gewesen, die er dann von Etappe zu Etappe ausbaute, um die weitgehendsten militärischen Forderungen zu erfüllen. Ein Kommando des Luftschiff-Bataillons ist in Friedrichshafen eingetroffen, um in der Handhabung der neuen Ballon-Konstruktion ausgebildet zu werden. Wir sehen Offiziere in der Führergondel; Mannschaften halten den Ballon, der aufzusteigen im Begriff ist. Jede Tätigkeit am Luftschiff geschieht nach militärischem Kommando. Seine Felddienstfähigkeit hat S. M. Z I durch eine Fernfahrt von Friedrichshafen nach München bewiesen, wobei er den Kampf mit einem übermächtigen Sturm aufnehmen mußte, aber unversehrt nach dem Ausgangspunkt zurückkehrte. Der Lenkballon des Grafen tritt als Neukonstruktion dem bisherigen Bestand an Militärballons hinzu.

Bild 66. Unser Zeppelin (Porträt).

Wenn wir jetzt am Schluß die lange Reihe der Bilder aus dem schaffensreichen Leben des großen Mannes mit unserem geistigen Auge noch einmal überblicken, so müssen wir uns sagen, daß wir das Porträt des Siegers im Wettkampf um die Eroberung der Lüfte nur mit Hochachtung und Bewunderung ansehen können. Ein Zug der Güte und des Wohlwollens ruht auf dem sympathischen Gesichtsausdruck; dennoch aber ist das starre Festhalten des Gewollten, der unbeugsame Wille, die Energie, die der Persönlichkeit inne wohnt, nicht zu verkennen. Der geniale Erfinder hat uns den Weg gewiesen, der zur Erbauung brauchbarer Luftvehikel

führt, er hat uns gezeigt, wie man es machen muß, um das Luftmeer zu durchqueren. Er hat uns einen weiten Ausblick auf eine vollständig neue Industrie werfen lassen, auf ein neues mächtiges Betätigungsfeld geistiger und körperlicher Kraft. An uns aber ist es, dem Fingerzeig des großen deutschen Mannes zu folgen, das mühsam Errungene festzuhalten, das Geschaffene zu vervollkommen. Dazu aber vermag jeder in seinem Wirkungskreise mit zu helfen, ein jeder kann in seiner Weise Mitarbeiter werden an dem großen Werk. Was Graf Zeppelin erdacht, was er erschaffen hat, soll Allgemeingut des ganzen deutschen Volkes werden, das ist der klar ausgesprochene Wille des großen Mannes — sein Testament, welches er dem deutschen Volke hinterläßt. Gar oft sind Anerbieten des Auslandes, besonders seitens Amerikas an den Grafen herangetreten, um ihn zu bestimmen, sein Unternehmen zu verkaufen; Millionen sind ihm geboten worden. Der Graf hat alles mit dem Hinweise ausgeschlagen, daß er für sein Vaterland gearbeitet habe und das sei Deutschland. Wie uns jetzt der große Künstler: das Licht das Porträt Zeppelins mit leuchtender Klarheit auf die Leinwand gezeichnet hat, so möge es uns auch ein leuchtendes Beispiel sein für echte deutsche Sinnesart, für deutsche Ausdauer und deutschen Fleiß. Und wenn einst in der Geschichte der Luftschiffahrt der Name des tapferen Grafen mit goldenen Buchstaben prangt, so werden bei diesem Namen auch die Worte stehen:

„Sein Herz blieb deutsch, wie seine Brust!“



ED. LIESEGANG, DÜSSELDORF
Gegründet 1854. Optisch-Mechanische
Werkstätten zur Herstellung von Pro-
jektionsapparaten. Fabrik: Volmers-
wertherstraße 21. Kataloge sowie
Kostenvoranschläge für Projektions-
: : : Einrichtungen unberechnet. : : :