

Georg v. Tschudi

Aus
34 Jahren
Lustfahrten

B
913
Flug
10

Tschudi • Aus 34 Jahren Lustfahrten

Mag.-Bibl.
Berlin
Rathaus

131

Mat. 24427 Din A 10

~~13,172~~
100



Der Magistratsbibliothek Berlin

am 10. Dezember 1928

überwiesen von

Herrn Oberbürgermeister

131

General-Bureau

29. NOV. 1928

Herrn Herrschaft Berlin

überreichen mir im Andenken an
ihren Mitbürger, unseren Vater
Major v. P. Georg v. Tschudi,
sein letztes Buch.

Wie Kinder

Julius v. Tschudi

Frau Franziska v. Brehmer
geb. v. Tschudi

GEORG v. TSCHUDI
AUS 34 JAHREN LUFTFAHRT



Der Verfasser 1906,
als er in marokkanische Dienste trat

AUS 34 JAHREN LUFTFAHRT

PERSÖNLICHE ERINNERUNGEN

VON

GEORG v. TSCHUDI

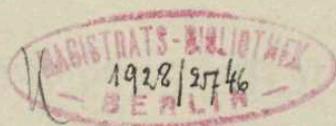
MIT 50 ABBILDUNGEN UND 2 TEXTSKIZZEN



VERLAG VON REIMAR HOBING IN BERLIN SW 61

B 913 Flug 10 SM

nicht verleihbar



Copyright 1928 by Reimar Hobbing, Berlin

Printed in Germany

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	7
1. Bei der Luftschiffer-Abteilung	11
2. Kompagnieführer in der Luftschiffer-Abteilung	22
3. Erfinder	29
4. Luftschiffe	31
5. Das Aluminium-Luftschiff von David Schwarz	34
6. Zeppelin-Luftschiffe	37
7. Andrees Besuch bei der Luftschiffer-Abteilung	44
8. Das erste Militär-Motorfahrzeug	47
9. Die ersten Ballonverfolgungen	48
10. Eine Ballonfahrt mit Segel	50
11. Ballonfahrt nach Rußland	51
12. Ballonfahrten im Gewitter	55
13. Der Zekeli-Ballon	56
14. Der Todestag von Hans Bartsch v. Sigsfeld	61
15. Lehrer im Luftschiffer-Bataillon, Führer des Funkentele- graphie-Versuchskommandos	64
16. Besuche in England	72
17. Die Weltausstellung St. Louis 1904	76
18. Marokko	83
19. Die ILA 1909	87
20. Mit dem Grafen Zeppelin ins Kaisermanöver 1909	94
21. Das Parseval-Luftschiff (P. L. III) auf der ILA	98
22. Deutsche Luftschiffbauten verschiedener Art	100
23. Johannisthal	105
24. Der Deutsche Rundflug 1911	125
25. Das erste Flugrennen	129
26. Pégoud in Johannisthal	132

	Seite
27. Luftjuristisches	136
28. Das Luftfahrtvereinswesen	141
29. Flugplatzinteressen und Luftfahrerverband	156
30. Die Fédération Aéronautique Internationale	160
31. Im Kriege	166
32. Kleine Ursachen, große Wirkungen	174
33. Nachkriegszeit	176
Verzeichnis der Abbildungen	185
Verzeichnis der Textskizzen	186

Einleitung

Die Einleitung zu einem Buch schreibt man bekanntlich zuletzt; so tue auch ich es, und zwar in Leningrad, wo ich nach einer Tagung der Aeroarktik, d. h. der Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff, auf den Abgang des Flugzeugs nach Berlin warte. Um 7 Uhr 10 Minuten sollte das Auto zum Flugplatz fahren, um 7 Uhr 30 Minuten kam die Nachricht, es würde in 10 Minuten da sein, nach einer verlorenen halben Stunde wurde mitgeteilt, daß wegen sehr windigen und trüben Wetters erst in einer Stunde gesagt werden könne, ob der Flug stattfände. Als diese Zeit vorüber war, wurde telephoniert, daß nach zwei weiteren Stunden der Abflug stattfinden solle. So benutze ich den Zeitverlust, um die Niederschrift meiner „Erinnerungen“ zu rechtfertigen. Diese sollen nicht den Charakter einer chronologischen historischen Darstellung tragen, sondern bewußt subjektiv schildern, was ich mit ansah und mit erlebte. Es gibt eine Fülle von Büchern, welche die Geschichte der Luftfahrt darstellen, mit Ikarus und Dädalus beginnen und zunächst einmal Sage und Tatsache nicht scharf voneinander scheiden. Ich will nur eigene Beobachtungen bringen, sie auch kritisch betrachten, oder aber den Leser zur kritischen Betrachtung in den Stand setzen. Ähnlich geartete Erfahrungen fasse ich ohne Rücksicht auf die Zeit der Ereignisse zusammen. Nicht Selbsterlebtes er-

wähne ich nur, soweit es mir erwünscht erscheint, dies zu tun, um doch dem Leser nicht nur Mosaiksteine, sondern ein Mosaikbild zu bieten. Wenn ich dem Buche Bilder beifüge, so geschieht dies, um bedeutend an Text zu sparen. Ich weiß wohl, daß die Auswahl der Bilder willkürlich ist und nur sein kann. Die sämtlichen Flugzeugmuster zu bringen, würde über den Rahmen des Buches hinausgehen und erübrigt sich, da deren Wiedergabe ja in zahlreichen Büchern erfolgt ist. Ich bin mir bewußt, daß ich ungerecht bin in der Erwähnung von Persönlichkeiten, auf deren Tätigkeit sich der Fortschritt der Luftfahrt aufbaut. Die Grenze zu finden, würde zu schwierig gewesen sein.

Langjährige Beobachtung zeigt mir, daß die sachliche historische Darstellung oft nicht ihren Zweck erreicht, den Leser der Materie nahezubringen; gerade dieses aber will ich, um der Luftfahrt Freunde zu gewinnen, da ihre Bedeutung heute von vielen noch nicht erkannt wird, die wie ein einstiger preußischer hoher Postbeamter denken: Was hat man davon, eine halbe Stunde schneller in Potsdam zu sein. Noch immer liest man in Begründungen der Notwendigkeit des Luftverkehrs an erster Stelle die Beispiele: man kann einem Konkurrenten im Abschluß eines Geschäfts zuvorkommen; ein auf dem Luftweg übersandter Scheck bringt Zinsgewinn. Das sind wohl nicht die kulturell wichtigsten Aufgaben des Luftwegs. Die Bedeutung der Verkehrsmöglichkeiten erkannte Macaulay, als er sagte: „Diejenigen, die zur Verbesserung des Verkehrs beigetragen haben, haben das meiste für die Menschheit getan.“

Wie Dampfschiffahrt und Eisenbahn Brücken zwischen den einander durch Raum und Zeit entfremdeten Völkern

schlugen, die einander aus Unkenntnis und in Verkennung der Sitten und Gebräuche mißachteten, so wird in weit höherem Maße als die an die Oberfläche der Erde gebundenen Verkehrsmittel die Luftfahrt, wenn auch zunächst nur den vom Glück Begünstigten, sicherlich aber in absehbarer Zeit jedem nach Mehrung seines Wissens und Erkennens Strebenden die Gelegenheit bieten, zu sehen, daß auch hinter dem Berge Menschen leben; und da nun einmal die materiellen Güter der Erde doch trotz allem die Grundlage menschlichen Glückes bieten, insofern, als sie der Mehrzahl erst die Möglichkeit eines befriedigenden Kulturstandes gewähren, wird der Weg durch die Luft berufen und befähigt sein, uns eine weit höhere Ausnutzung dessen, was uns die Erde bietet, zu verschaffen.

Juli 1928.

v. Tschudi.

1. Bei der Luftschiffer-Abteilung

„Um dem hohen Schwung des Vortrages über Verkehrs-wesen leichter folgen zu können, wird ein Ballon captif zur Verfügung gestellt, zu seiner Bedienung Lieutenant von Tschudi“; so stand im „Culminationskalender“ — der scherzhaften und witzvollen Sammlung von Vorkommnissen und Eindrücken — des Jahrgangs 1893 der Kriegsakademie.

Damals ahnte ich nicht, daß ich ein Jahr später auf der Luftschifferschule sein würde. Mein ältester Bruder, Rudolf, war zu dieser Zeit de facto der Führer der Luftschifferabteilung, deren Kommandeurgehalt allerdings ein nicht bei den Luftschiffern tätiger Stabsoffizier der Eisenbahner bezog. Ich wäre nie auf den Gedanken gekommen, mich an meinen Bruder zu wenden, um durch dessen Protektion Luftschiffer zu werden, und er wäre sicher auch nicht geneigt gewesen, einen Bruder zu protegieren. Ich erwähne dies, weil die stets zum Verdrehen der Tatsachen bereite Legende doch sicherlich schon die Behauptung aufgestellt haben wird, daß ich durch meinen Bruder zu den Luftschiffern geholt worden sei, mit dem mich dieselbe Legende schon in einem Luftfahrer-buch identifiziert hat.

Im Jahre 1893 machten die Luftschiffer einmal viel von sich reden, als auf dem Tempelhofer Felde an der General-Pape-Straße ein Schuppen mit 1500 Stahlflaschen — gefüllt mit Wasserstoff — in die Luft flog. Für Abergläubige sei die Tatsache erwähnt, daß einer — nur einer — der gefüllten Stahlbehälter das Dach der mehr als 100 m entfernten Mannschafts-Wellblechbaracke durchschlug und drei Betten zerrümmerte. Da es noch nachtschlafende Zeit war, lagen die

Mannschaften noch im Schlaf, die Inhaber der drei zertrümmerten Betten waren aber auf Wache. Diese Explosion war die Ursache zu der nach sieben Jahren durchgeführten Verlegung des Luftschifferkasernements nach der Jungfernhöhe (die schon damals so hieß).

Im Jahre 1894 schied mein Bruder aus Gesundheitsgründen aus der Armee aus, und der Generalstäbler v. Nieber wurde Kommandeur der Luftschifferabteilung, die aus einem Stabe und einer einzigen Kompagnie bestand; v. Nieber gründete eine aus zehn Offizieren zu bildende Luftschifferschule, in die er einige Kriegsakademiker aufnehmen wollte. Er forderte einen solchen, ihm persönlich näher bekannten Kavalleristen dazu auf, der mein Hörsaalkamerad war. Dieser erfragte meine Meinung. „Selbstverständlich,“ sagte ich, „das ist doch interessanter, als am grünen Tisch sitzen.“ Am nächsten Tage teilte er mir mit, er habe sich bereit erklärt, und Nieber habe ihm gesagt, wenn ich zu den Luftschiffern wolle, solle ich mich melden. Ich kannte v. Nieber nur daher, daß er im Examen zur Kriegsakademie einen Tag die Aufsicht geführt hatte. Ich meldete mich sofort und wurde mit insgesamt noch drei Akademikern nach Ablauf des Akademiekurses 1894 im Herbst desselben Jahres Schüler der Luftschifferlehranstalt.

Bei der Luftschifferabteilung gab es damals lediglich kugelförmige Ballone aus gelb gefärbtem Baumwollstoff, der durch Gummierung gedichtet war. Die gelbe Farbe verdankten die Ballone einer zufälligen Entdeckung meines Bruders. Es wäre ja erwünschter gewesen, sie der schlechteren Erkennbarkeit wegen hellblaugrau zu färben. Mein Bruder hatte nun längere Zeit auf seinem Schreibtisch gummierte, ungefärbte Stoffproben verschiedener Art unter einem Briefbeschwerer aus dickem gelbem Glas liegen. Die Proben waren nun größer als der Briefbeschwerer, ragten also unter diesem hervor. Nach Wochen oder Monaten besah zufällig mein Bruder die alten Stoffmuster; dabei fiel ihm

sofort auf, daß sie, soweit sie das Glas bedeckt hatte, wie neu, während die unter dem Briefbeschwerer hinausragenden Teile völlig brüchig waren. Er kam nicht sofort auf den Gedanken, daß es die gelbe Farbe war, der die Erhaltung der Stoffe zu verdanken war, machte aber alsbald planmäßige Versuche mit verschiedenen Farben und mit und ohne Glasbedeckung. Als ich ihn einmal besuchte, fand ich auf dem Dache der Bürobaracke große Rahmen mit Stoffproben verschiedener Farbe, teils von Gläsern bedeckt, teils ohne solche. Der Unterschied in der Erhaltung der Stoffe war verblüffend. Es gab keinen Zweifel, man mußte Ballone aus gummiertem Stoff gelb färben, wenn sie lange halten sollten. Es war auch klar, daß man andere Gummiwaren, die stark der Sonne ausgesetzt werden, gelb färben müßte. Eines Tages sah ich meinen Bruder in einem schwefelgelben Gummimantel, wie er ihn sich für unsere Marineoffiziere in den Tropen dachte. Damit hatte er aber kein Glück bei der Marine. Aber auch in anderer Beziehung wurde der gelbe Gummi beanstandet. Ein anderer meiner Brüder besaß einen Schwiegervater, der Direktor großer Gummifabriken war. Was lag näher, als ihn von der Bedeutung der Farbe als Gummischutz zu unterrichten! Und was sagte er dazu? „Um Gottes willen, sei still, du verdirbst ja das ganze Gummigeschäft!“ Ich glaube, wenn ich an Stelle meines Bruders gewesen wäre, hätte ich dem Gummidirektor gesagt: „Wenn du nichts von der Sache wissen willst, dann wird sich vielleicht deine Konkurrenz dafür interessieren.“

Freiballon und Fesselballon unterschieden sich damals nicht durch die Form, sondern nur durch eine Einrichtung zur Befestigung des Kabels am Fesselballon. Von Freiballonen gab es große (1300 cbm) für Leuchtgasfüllung und kleine für Wasserstofffüllung, etwa 600 cbm große, die gleichzeitig als Fesselballone dienten. Die Frage, ob Hanf- oder Stahlseil als Fesselkabel vorzuziehen sei, war noch nicht gelöst, auch war das Kabel noch kein Gliederkabel, d. h. es bestand nicht

aus 100 m langen Stücken, die mittels Kabelschlössern verbunden wurden. Die Telephonleitung zum Korbe lag im Innern des Kabels, was schwere Nachteile hatte. Besonders die Hanfkabel reckten sich im Zuge stark — bis zu 20 % — und dabei gingen die inneren Leitungen natürlich stets entzwei; bei den Stahlkabeln wurden dagegen die gut isolierten Telephonkabelseelen beim Einholen unter Zug zerquetscht. Die Einführung des Gliederkabels war unabweisbar, denn man kam natürlich oft in die Lage, auf dem Marsch das Kabel von der Winde lösen zu müssen, z.B. beim Marsch durch Unterführungen oder quer zu Telegraphendrähten. Man konnte doch nicht die ganze Winde über die Hindernisse heben. Man konnte ebensowenig das ganze 1000 m lange Kabel von der Winde abrollen und über das Hindernis schleifen. Man half sich in solchen Fällen damit, daß man das Kabel einfach durchhackte, je nach Steighöhe (Beobachtungshöhe) bzw. Tragfähigkeit des Fesselballons. Dann war natürlich für größere Steighöhe das Kabel nicht mehr verwendbar. Zunächst wurden nun Versuche mit 100 m langen Hanfkabelstücken gemacht. Da gab es nun eine neue große Schwierigkeit, das war die Verbindung der inneren Telephonleitung zwischen den Kabelgliedern. Die Versuche führten dazu, daß man das Hanfkabel und die innere Telephonleitung ganz verwarf und ein Stahlgliederkabel einführte. Man dachte zuerst, ein Kabel müsse sich auf der Windentrommel gleichmäßig glatt nebeneinanderlegen. Die Praxis ergab, daß es darauf nicht ankam.

Die Fernsprechverbindung mit dem Korbe wurde dann durch ein besonderes isoliertes, zweilitziges Kabel gebildet, welches unmittelbar vom Korbe zur Erde führte. Natürlich mußte man darauf bedacht sein, daß Fesselkabel und Telephonkabel nicht miteinander unklar wurden. Beim Überschreiten von Leitungen löste man das erstere am nächsten Kabelglied, während man das Telephonkabel samt seiner Trage über die Leitungen heißte.

Ich kann es nicht leugnen, Freiballonfahren war schöner als im Fesselballon sitzen und schaukeln. Erstens gab es Tagegelder auf Grund der Ortsveränderung, zweitens lernte man die Erde besser im Freiballon als im Fesselballon kennen, aus dem man ja, selbst wenn man an der bespannten marschierenden Winde baumelte, doch nur einen wesentlich kleineren Ausschnitt des Vaterlandes sah.

Meine erste Fahrt machte ich unter Führung des Hauptmanns Groß bei tiefliegenden Wolken, über denen wir stundenlang fuhren. Als wir dann ermitteln wollten, wo wir waren, unter die Wolken gingen und einen einsamen Radfahrer anriefen, wie die nächste große Stadt hieße, antwortete er „Potsdam“. Bei Wiesenthal landeten wir schließlich im Angesicht einer vor Angst heulenden Bauersfrau sanft.

Damals war der Anker ein wichtiges Ausrüstungsstück des Freiballons. Er war mit einer zum Durchschneiden bestimmten Leine neben der Korbwand aufgehängt, und durch die Ankeröse führte das damals meist während der ganzen Fahrt frei herabhängende Schlepptau. Wenn dieses schleppte und zum Greifen des Ankers geeignetes Gelände da war, schnitt man den Anker los, er sauste abwärts bis auf den Knoten des Schlepptaus, der wunderbar geeignet war, beim Schleppen über Bäume den Freiballon in einen ungewollten Fesselballon zu verwandeln (der Ungeschickte sagt dann: „Tücke des Objekts“).

Ich, als Luftschifferschüler, wurde nun bei der ersten Fahrt belehrt, wie man es macht, daß der Anker greift. Wir schleppten über einen Wald, kurz vor dessen Ende schnitt der Führer den Anker los, zog stark Ventil, der Anker ging schnell, der Korb langsam zur Erde. Als wir auf ihr angekommen waren, sahen wir den Anker — in der Luft hängen, nämlich zwischen Ballon und Wald auf dem Schlepptau, auf welchem er zurückgeglitten war, nachdem es ihm nicht geglückt war, noch einen Baum zu erfassen. (Tücke des Objekts!) Es war aber nett von dem Anker, daß er

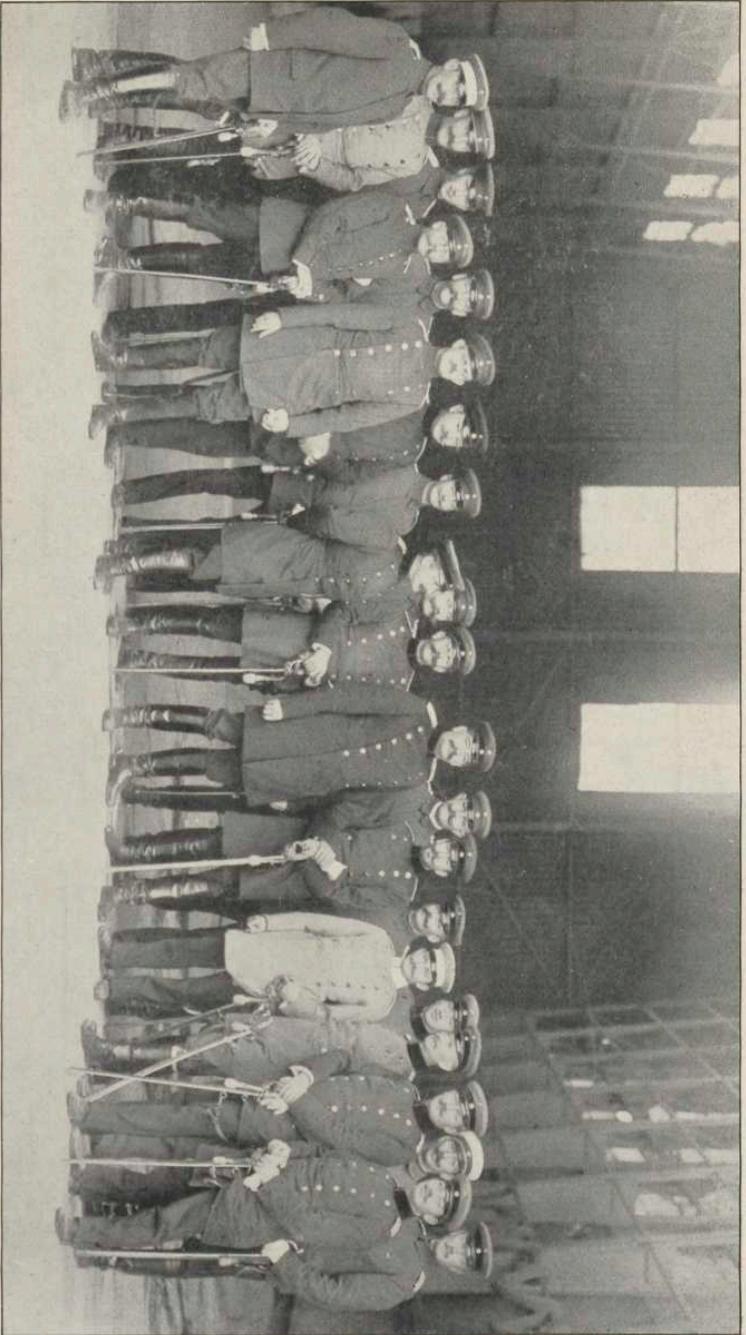
nicht bis zum Korbe gerutscht war, wo er in für uns unangenehme Berührung mit unseren Köpfen leicht hätte kommen können.

Von jener Fahrt datiert meine Idiosynkrasie gegen den Anker, die durch keinen Autoritätsglauben gemildert wurde, sondern dazu führte, daß ich später unter Beihilfe meines Freundes Berson dem Anker den Garaus machte, wobei es unterstützend wirkte, daß er sich einmal als Greifgegenstand bei einer Fahrt von Groß die Wade eines Bauernmädchens ausgesucht hatte. Wie es aber im Leben so geht, hatte diese Verankerung der Jungfrau bei den Ankerverehrern den Glauben an ihn ebensowenig erschüttert, wie eine Ankerschleiffahrt von Victor Silberer durch einen österreichischen Kirchhof. Auch mein Bruder hatte einmal mit einem Anker ein unangenehmes Erlebnis: Nachdem dieser gut festsaß am Stamme eines einzelnen Baumes und der Ballon im starken Winde tanzte, brach plötzlich der Baum, es gab einen mächtigen Ruck, der meinen Bruder aus dem Korbe schleuderte. Er blieb aber in der Ventilleine mit einem Sporen verwickelt hängen und machte nun, an einem Fuße hängend, eine längere Schleif- und Hüpfahrt über den gefrorenen Ackerboden, bis sein Gewicht an der Ventilleine genügend Gas zum Abblasen gebracht hatte. Damals gab es noch keine Reißleine bei uns. Zu meiner Zeit war sie da und wurde zu jeder Landung planmäßig gezogen und nicht nur in Notfällen. (In Frankreich nannte man sie zuerst „corde de la miséricorde“.)

Die Sporenfrage war auch zu meiner Zeit anfangs noch nicht gelöst. Man wollte sich doch nicht die Stiefel durch das öftere Ab- und Anschlagen der Sporen verderben — Kastensporen verlor man leicht — also umwickelte man sich die Sporen dick mit Zeitungspapier, das sah dann hübsch aus, wenn man nach der Landung vergaß, die Papierhüllen zu beseitigen. Es kam übrigens einmal vor, daß sich ein Mitfahrer bei der etwas bewegten Landung in der Front des



2. Die Offiziere der Luftschiffer-Abteilung 1894—1895



3. Die Offiziere der Luftschiffer-Abteilung 1898

Beinkleides seines Kommandeurs mit einem Sporen verankerte, glücklicherweise, ohne daß der Kommandeur Schaden nahm.

Ein Antrag der Luftschiffer-Abteilung, uns das Tragen von Anschnallsporen zu gestatten, fand begreiflicherweise zunächst Ablehnung, da Anschnallsporen ja eine Prerogative der Kürassiere seien, dann aber doch schon nach wenigen Jahren Genehmigung.

Der unbeliebte Kugelfesselballon wurde in meinem Luftschifferlehrjahre durch den „Drachenballon“ System v. Parseval-Bartsch von Sigsfeld ersetzt; er hatte uns genug geschaukelt. Die größte Schaukelei erlebte ich einmal bei einer Übung der Luftschifferlehranstalt bei Bielefeld. Mangels Wasserstoffgas benutzten wir dort einen großen, mit Leuchtgas gefüllten gefesselten Freiballon. Mit 400 m Kabel war er oft in nächster Erdennähe, dann in wenigen Sekunden wieder in Höhe von Hunderten von Metern. Dabei sollte man nun mit dem Glase die Bahnwärterhäuser zählen und in möglichst großer Entfernung die fahrenden Eisenbahnzüge feststellen. Bei dieser Gelegenheit erfand ich eine Methode, um aus der Flasche zu trinken, ohne sich alle Zähne auszuschlagen (ich war damals noch nicht alkoholfrei). Man setzt den Hals der Flasche am kleinen Finger nur leicht in die Faust, aus der man dann am Daumen trinkt. Mein trunkfester Korbgenosse war aber nicht zu bewegen, das Verfahren zu erproben, es genügte ihm nicht, seine Arme um je eine Korbleine zu legen, er behauptete, er brauche beide Hände, um nicht bei seinem viel größeren Körpergewicht aus dem Korbe geschleudert zu werden.

Auch dieses Vergnügen ging vorüber. Plötzlich sah ich von oben, wie unsere 36 Zentner schwere — von sechs Pferden zu ziehende — am Boden mit Drahtseilen und Ackerpfählen fest verankerte Winde sich losriß und sich überschlug. Mit der viel zu geringen Bedienungsmannschaft konnte man die Winde natürlich nicht wieder aufrichten. Also Einholen mit

der Gleitrolle. Interessiert sah ich von oben zu, als sich die Mannschaft mit der Gleitrolle in Bewegung setzte; war doch zum Marsch in gerader Linie das Gelände ungeeignet. Die Einholungsmannschaft ging auf einem Damm entlang, der bald einen Knick machte. An diesem stand ein großer Grenzstein. Aha, dachte ich, wenn die jetzt eine Schwenkung machen, dann legt sich bald das Kabel um den Stein, falls nicht jemand hinter der Front aufpaßt. Nicht einer von gegen hundert Zuschauern, die hinter der Gleitrolle auf dem Damm folgten, kam auf den Gedanken, daß es bedenklich sei, sich in dem Kabelwinkel aufzuhalten. Der Stein begann zu wucherten und plötzlich stürzte er um; das Kabel strammte sich mit einem mächtigen Ruck, und ich sah von oben den ganzen Zuschauergänsemarsch im hohen Bogen vom Damm in die feuchte Wiese geschleudert. Weil es so viele waren, hat es keinem etwas geschadet, anderenfalls hätte es gebrochene Beine gegeben.

Auch der Drachenballon konnte übrigens eine gutverankerte Winde losreißen, obwohl er sehr viel manierlicher war. Die Windstöße drückten ihn nicht herunter, sondern hoben ihn — daher der Name Drachenballon. Einmal aber ging die glücklicherweise unbespannte, am Boden stark verankert gewesene Winde mit dem Drachenballon durch oder vielmehr umgekehrt, der Drachenballon mit ihr. Ein starker Bretterzaun bildete kein Hindernis. Ein solches fand sich erst an der Tempelhofer Chaussee, die auf beiden Seiten von zahlreichen Telephon- und Telegraphenleitungen begleitet war. Die Leitungsstangen wurden umgelegt, da kam ein gemütlicher Pferdebahnwagen angerollt. Das Schicksal wollte es, daß er der Winde in den Weg fuhr. Er verklammerte sich so mit ihr, daß sie beide zunächst nicht umfallen konnten. Inzwischen hatte ich mein während des Dienstes oft gesattelt im Stall stehendes Pferd bestiegen und war der Winde nachgaloppiert. Ich kam, um den Straßenbahnwagen — aus dem ein Luftschiffer, der besonders schnell laufen konnte, eine



alte Frau herausgeholt hatte, die dann vor Schreck niedersank — umfallen zu sehen. Die Winde setzte ihren Weg fort in Richtung Hasenheide; ich galoppierte nebenher. Nun war die nach dem Protzsystem gebaute Winde versteift, d. h. Vorder- und Hinterwagen waren unschwenkbar verbunden. Infolgedessen fiel sie im Lauf plötzlich um, wobei sie sich im Sand mit ihren Oberteilen festrannte. Runter vom Pferd, und mit Hilfe herbeieilender, in der Nähe exerzierender Eisenbahner die Winde festhalten und einbuddeln — ein Spaten war an der Winde angeschnallt — war das Werk weniger Sekunden. Dann trafen atemlos meine Luftschiffer ein, mit deren Hilfe die fast ganz unbeschädigte Winde und der Ballon nach Hause gebracht wurden, wobei es sehr bequem war, daß die störenden Leitungen an der Tempelhofer Chaussee nicht mehr da waren. Auch diese Episode trug zur Verlegung der Luftschifferabteilung in die Jungfernheide, und zunächst der Drahtleitungen in die Erde, bei.

Zu fast gleicher Zeit hatte sich ein Freiballon selbständig gemacht, den ein kommandierter Offizier zum Aufstieg vorbereitete. Trotz ausreichender Haltemannschaft, aber infolge unsachgemäßer Anleitung vermochte die Mannschaft den Ballon am Netz nicht zu halten, sie wurde mitgezogen, wobei dann — wie man es gelegentlich noch heute sehen kann — die Mehrzahl der Leute auf der Windseite zurückblieb, wodurch dann die zu geringe Zahl unter Wind, auf deren Köpfe sich in solchen Fällen der Ballon auflegt, allmählich angehoben wurde. Zwei Mann flogen über den sich aus dem Netz herauskugelnden und vom Netz losreißenen Ballon, aber kein Mann hatte losgelassen, um sich der Gefahr zu entziehen. Beide Leute trugen Knochenbrüche davon. Seit dieser Zeit machte meine Kompagnie die Ballone unter Kommando der Kompagnieoffiziere fertig.

Nach dieser meiner Abschweifung vom Thema: Drachenballon und zweier Ballone vom Luftschiffer-Übungsplatz, kehre ich zur Erörterung der Einführung des Drachenballons

an Stelle des als Fesselballon unbrauchbaren gefesselten Kugelballons zurück.

Diese Einführung war nicht so einfach. Zunächst hatte der Drachenballon noch Kinderkrankheiten, die behoben werden mußten. Bei den Versuchen kamen Überraschungen vor. Einmal ging der Ballon kopfüber auf das Dach der benachbarten Eisenbahnerkaserne, ein anderes Mal machte er einen halben Looping bis auf die Erde, wobei der Korb den Ballon gänzlich durchschlug und dann aufrecht inmitten der zerrissenen Hülle stand; wieder einmal riß der, anfangs das Hinterteil des Ballons nicht nur unten, sondern auch oben ganz umgebende Steuersack im ganzen Oberteil entzwei, und siehe da, jetzt stand der Ballon viel ruhiger. Da wurde denn das Oberteil ganz amputiert. Schließlich konnte man sagen, daß der Drachenballon dienstverwendungsfähig sei. Nun gab es aber sehr konservative Leute, die nicht *rerum novarum cupidi* waren. In dem maßgebenden dreiköpfigen Ausschuß, dem ich angehörte, überstimmten wir den Kugelfesselballonfreund, und noch in dem gleichen Jahre (1895) war der Drachenfesselballon auf beiden Manöverparteien im Gebrauch. Allerdings benahm er sich beim Feinde wenig nett. Mit einem Leutnant im Korbe machte er einen Kopfsturz aus großer Höhe, wobei glücklicherweise der Korbinsasse nicht herausfiel, weil sich die Korbleinen miteinander beim Sturz verdrehten. An der Erde wurde der auf und ab tanzende Ballon mit Säbelhieben und Lanzenstichen überwältigt. Der Leutnant wurde von mehrfachen Knochenbrüchen wieder hergestellt. Vom Feinde aus hatten wir den Absturz mitangesehen, ohne die Vorgänge an der Erde beobachten zu können. Wir hatten unseren Ballon des trüben und zur Beobachtung ungeeigneten Wetters wegen noch nicht aufstiegsbereit. Als aber der Abteilungsführer, unser Taktiklehrer, der erst ebensolange wie ich zur Luftschifferei gehörte, mich bedenklich ansah und fragte: „Tschudi, was machen wir jetzt?“ (ich war der älteste Oberleutnant bei der Manöver-

abteilung) da sagte ich: „Jetzt müssen wir aufsteigen, auch wenn man nicht beobachten kann.“ Unser Drachenballon war dann auch artig, aber kein angenehmer Aufenthalt für seinen Insassen, Herrn Leutnant von Kehler.

In meine Luftschißerlehrzeit fällt ein Besuch, den unsere Lehranstalt Otto Lilienthal abstattete, als er auf dem Lichterfelder Hügel seine Gleitflüge übte. Er hatte uns am Bahnhof abgeholt und begleitete uns auf dem Wege zum Hügel, dessen Umgebung damals (1894) noch viel weniger als jetzt bebaut war. Von weitem sahen wir den kahlen Sandhügel. Lilienthal erzählte, welche Arbeit die Aufschüttung gemacht hätte. Als ich meinte, er hätte ihn doch hohl, mit einem Schuppen darin, machen sollen, ertotete ich Gelächter. Lilienthal aber sagte: „So habe ich es gemacht.“ Er führte uns bei leider schwachem Winde einige Flüge vor und meinte, das könne man in vierzehn Tagen lernen. Ich — als alter Hilfslehrer der Militärturnanstalt — meinte: „Das kann man gleich“ und bat um Erlaubnis, es zu versuchen. Dann machten v. Kehler und ich einige Flüge, ohne Apparat und uns selbst zu beschädigen. Wie gesagt, war leider der Gegenwind, den man zum Abheben des Apparates braucht, nur sehr gering und unsere Leistung kein Rekord. Wir können aber behaupten, daß wir die ältesten Militärflieger sind. Daß Lilienthals Apparat der Vorgänger und das Muster für spätere Motorflugzeuge sein würde, hat damals niemand geahnt. Der erste Gleitflug, den ich sah, löste in mir sofort den Gedanken aus, man müsse auf andere Weise die Erde mit dem Apparat verlassen, als es geschah; man müsse vielmehr in der Ebene sich gegen den Wind laufend mittels eines Kabels hochziehen lassen. So hat es Lilienthals Schüler, der alte Chanute, nachher gemacht. Er wurde der Lehrer der Wrights. Über meinen Besuch bei ihm in Chicago und mein Zusammentreffen mit ihm auf der Weltausstellung St. Louis später mehr.

Als mein Luftschißerlehrjahr zu Ende ging und unser Kursus der Luftschißerabteilung Lebewohl sagen sollte,

um vielleicht erst wieder bei einer Mobilmachung einberufen zu werden, fragte mich der Kommandeur, ob ich dableiben wolle. Da war natürlich jeder Zweifel ausgeschlossen. Aber mein Regimentskommandeur (ich war ja Gersdorf-[80er-] Füsilier) sagte: „Das geht nicht, Sie müssen zurück zum Regiment, von dem Sie fast neun Jahre abkommandiert sind“ (zweimal Militärturnanstalt, drei Jahre Unteroffizierschule Biebrich, drei Jahre Kriegsakademie, ein Jahr Luftschiffer). Ich sei dem Hauptmannsrang nahe und müsse meine Eignung dazu beweisen. Ich sagte ihm: „Herr Oberst, das nützt nichts, ich komme doch wieder zu den Luftschiffern!“ Und so geschah es dann nach eineinhalb Jahren.

2. Kompagnieführer in der Luftschiffer-Abteilung

Zu Anfang 1897 schrieb mir der Kommandeur der Luftschifferabteilung, Major von Nieber, ob ich bereit sei, die Führung der — immer noch einzigen — Luftschifferkompagnie zu übernehmen. Ich würde dann zu Kaisers Geburtstag, d. h. am 22. März, versetzt werden. Ich war natürlich um so mehr bereit, als ich im Regiment noch einen Vordermann hatte und keine Aussicht, im Regiment in Bälde Kompagniechef zu werden. Da plötzlich schien das Schicksal es falsch zu machen. Im Februar sehe ich plötzlich im Militärwochenblatt, daß ich Hauptmann und Kompagniechef in (der später durch Chamberlin so berühmten Luftfahrtstadt) Cottbus geworden war. Also auf nach Cottbus! Dort empfing mich der Oberst mit den Worten: „Was wollen Sie denn hier, Sie gehen ja doch nächsten Monat wieder weg. Meinetwegen können Sie solange auf Urlaub gehen.“ Ich bekam meine Kompagnie übergeben, gab sie gleich wieder ab, das dauerte eine bis zwei Minuten, dann wurde ich im Offizierkasino an- und zugleich abgegessen. Am nächsten Tage setzte ich mich auf mein vorsorglicherweise mitgebrachtes Pferd und ritt nach Berlin.

Am 1. April 1897 meldete ich mich in Luftschifferuniform als Hauptmann zur Luftschifferabteilung versetzt, nicht etwa als „Kompagniechef“, einen solchen gab es zwar de facto, aber nicht auf dem Papier; es hieß daher stets in bezüglichen gedruckten Vorschriften usw. „die Kompagnie-, Eskadrons-, Batteriechefs und der Hauptmann in der Luftschifferabteilung“. Also der war ich nun. Konkurrenzlos! Das hat natürlich meinen Charakter höchst ungünstig beeinflußt, es fehlte der „gesunde Wettbewerb“, ohne den sich der vorchriftsmäßige Zeitgenosse keinen befriedigenden Zustand vorstellen kann. Ich muß aber gestehen, ich habe den „Konkurrenzmangel“ manchmal selbst empfunden, z. B. bei Besichtigungen. Alle Kritik beruht doch bei den meisten Menschen auf Vergleich. Das sah ein späterer kluger Vorgesetzter ein. Er nahm mich vor jeder Besichtigung in eine Ecke und ließ sich von mir sagen, was er etwa tadeln könne. Ich machte dann auch kein Hehl daraus, worauf ich in der betreffenden Dienstperiode besonderen Wert gelegt hatte, und was ich vorgerückter Jahreszeit vorbehalten hatte. Der besichtigende Vorgesetzte war damals der Chef des Generalstabes, dem die Luftschifferabteilung unterstand. Eine „Verkehrstruppe“ gab es ja noch nicht, und den Eisenbahnern waren wir Luftschiffer nur in bezug auf das Offizierkasino zugeteilt, von dem wir aber wenig Gebrauch machten. Unsere „Liebesmähler“ hielten wir in geeigneten Restaurants ab, in denen dann Generalstäbler, Kriegsministerielle und fremde Militärattachés unsere Gäste waren. Wir waren ja als „hochfahrende“ und doch auch „herablassende“ Leute natürlich etwas großspurig, waren wir doch gewohnt, auf unsere höchsten Vorgesetzten herabzusehen.

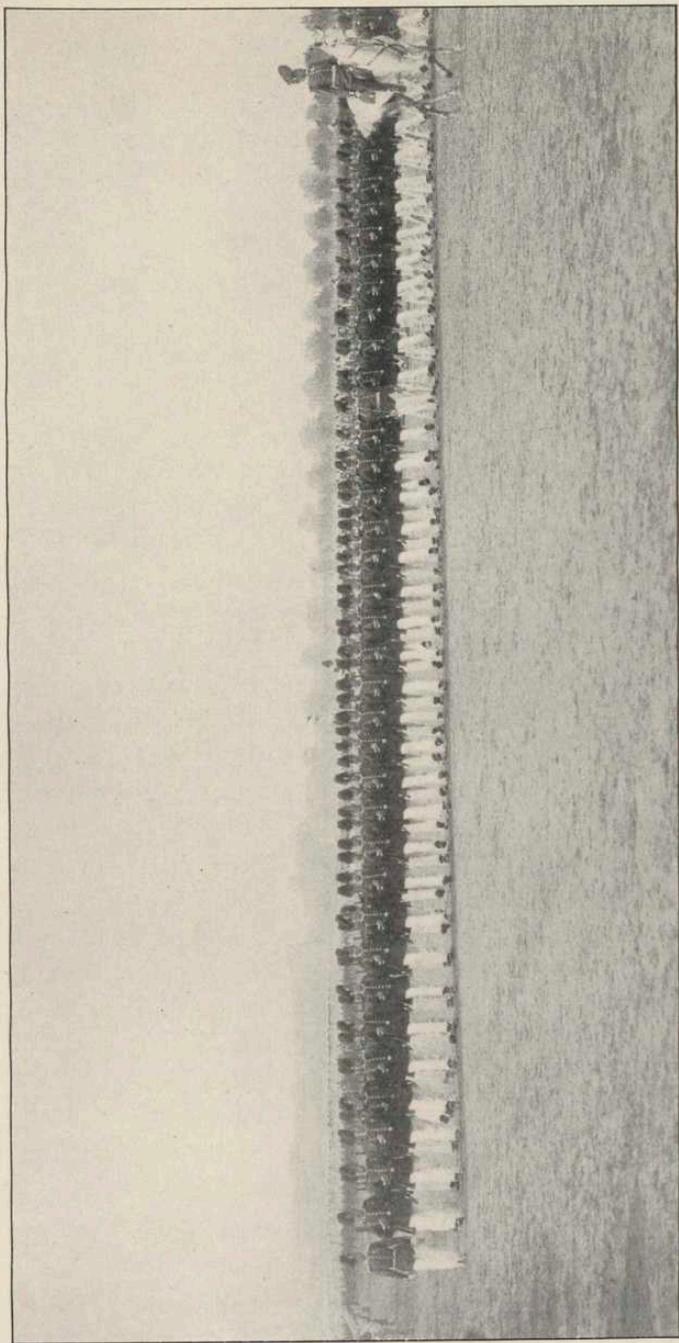
Die Luftschifferuniform war, als ich noch der Luftfahrerschule angehörte, im Entstehen begriffen, d. h. damals war der Abteilung aufgegeben, einige Uniformentwürfe an höchster Stelle vorzulegen. Aber weder der täuschend nachgeahmte gelbe Dragoner (blau ist der Himmel, gelb der Ballon)

noch die Imitation eines sein „Fahrgestell“ zur vollen Geltung bringenden Österreicher fand Gnade, sondern es wurde verordnet, die Luftschiffer tragen die Gardepionieruniform und den Tschako der Gardeschützen. Daß der Helm nicht in Frage kam, war selbstverständlich. Mit der Helmspitze stieß man beim Ballonexerzieren Löcher in die Ballonhülle; das ist kein Scherz, in der Tat schraubten die Mannschaften, als der Helm noch vorschriftsmäßig war, die Spitze ab und steckten sie in die Tasche. Da ging denn manche Spitze verloren, was die Kriegstüchtigkeit sehr schädigte.

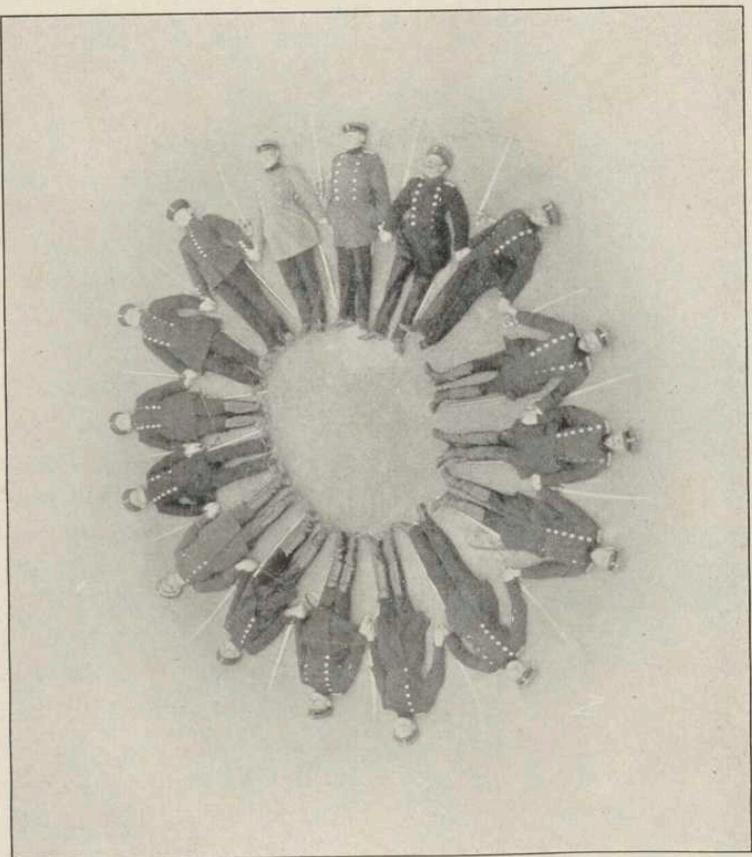
Auch das Gewehr war unmöglich. Daß der Luftschiffer seinen Ballon und sich selbst mit einer Schußwaffe muß verteidigen können, ist selbstverständlich. Das lange umgehagene Gewehr wäre höchst störend und auch gefährlich beim Ballonexerzieren gewesen, auch das lange Seitengewehr war besonders beim schnellen Aufsitzen auf die Fahrzeuge unbequem. Also trugen die Luftschiffer Karabiner und kleine Seitengewehre.

Daß man die Mannschaften, die die Ballone an der Erde bedienten, Luftschiffer nannte, war natürlich ein Nonsens (auf deutsch: nicht zweckmäßig). Als ich die Kompagnie übernahm, hießen sie übrigens noch „Luftschiffersoldaten“. Da klang es dann so nett, wenn man kommandierte: „Luftschiffersoldaten aufgesessen“, oder beim Marsch gar „Luftschiffersoldaten rechts (links) vom Fahrzeug“. Mein oft wiederholter Vorschlag, die Bedienungsmannschaften „Balloniere“ zu nennen, war zu revolutionär, obwohl man doch Füsiliere, Grenadiere, Kanoniere und gar Musketiere hatte.

Ein gedrucktes Exerzierreglement für die Luftschiffer gab es damals noch nicht, ein Instruktionbuch erst recht nicht, sondern nur eine abgeklatschte handschriftliche Vorschrift für das Ballonexerzieren, die zu meiner Zeit dem eingeführten Protzsystem der Fahrzeuge angepaßt wurde. Später wurde dann im Kriegsministerium eine Kommission zur Schaffung eines Luftschifferreglements gebildet, der auch ein Luft-



4. Parademarsch der Luftschiiffer Ende vorigen Jahrhunderts



5. Luftschiffer-Offiziere aus der Vogelschau

schifferoffizier angehörte. Als ich in dieser Kommission verlangte, daß ein damals in allen Reglements fehlendes Kommando für den leichten Marschschritt im Tritt eingeführt werden müsse — der allgemein üblich war und durch das im Marsch nicht vorgesehene Kommando „Rührt Euch“ oder durch eine längere Rede bewerkstelligt wurde —, verscherzte ich das Wohlwollen des zur Kommission gehörigen Fußartillerie-Stabsoffiziers — die Fußartillerie hatte auch Karabiner wie die Luftschißer —, der es übelnahm, „daß ich ein besseres Reglement, als die übrigen wären, verlange“. Mein Argument, daß doch jedes neue Reglement besser als die älteren sein müsse, wirkte nicht überzeugend.

Mit dem Instruktionsbuch war es einfacher; ich machte es eben; es mußte doch jeder Soldat ein Instruktionsbuch in Händen haben, um seine Mußstunden angenehm auszufüllen. Mit Hilfe der bei der Luftschißerabteilung gut entwickelten Photographie wurden die nötigen Abbildungen nach der Natur hergestellt, soweit nicht Zeichnungen nötig waren. Vorsichtshalber wurde das Manuskript der Eisenbahnbrigade vorgelegt, die vorgesetzte Instanz der Luftschißer geworden war. Sie stellte fest, daß das Buch keine Geheimnisse enthielte und gestattete den Druck. Nach dem Erscheinen des Buches kaufte die Brigade das Buch aber auf, „damit es nicht in unberufene Hände käme“. Es durfte aber jeder Offizier, Unteroffizier und Mann ein Exemplar erhalten. Vierundzwanzig Stunden nach der Verteilung war ein Buch und blieb verschwunden.

Wenn die Luftschißer jährlich ins Kaisermanöver zogen oder an großen Truppenübungen teilnahmen, dann kam fast stets Eisenbahntransport in Frage, weil ja durch Fußmärsche zuviel Zeit in Anspruch genommen worden wäre. Das Verladen der schweren Fahrzeuge auf die Eisenbahnloren war dann jedesmal eine sehr langwierige Angelegenheit. Damals gab es noch keine durchgehenden Güterzugbremsen wie heute, sondern etwa jeder vierte Wagen war ein Bremswagen, d. h.

es stand auf den offenen Wagen an einem Kopfe ein Bremshaus. Einen solchen Wagen konnte man über Kopf nur an einem Ende beladen, also mußte man ihn umdrehen oder an eine Kopframpe mit umgekehrter Front bringen — wenn eine da war—, oder aber man mußte von der Seite verladen, was ja bei den Protzfahrzeugen (Gaswagen, Gerätewagen und Winde) nicht so schlimm war. Andere Truppengattungen hatten aber zahlreiche Wagen, die nicht nach dem Protzsystem gebaut waren. Es hätte sich also doch schon seit Jahren auch der Minderbegabteste sagen müssen, daß die Bremshäuser ein sehr unangenehmes Verladehindernis seien, daß nur sie verhinderten, daß man einen ganzen Zug Truppenfahrzeuge über ein Wagenkopfe gleichzeitig beladen könnte, wenn keine Bremshäuser da seien, und man die Wagenkopfwände als Verbindungsbrücken zwischen je zwei Wagen benutzen würde. Ein Normalbegabter hätte dann seit Jahrzehnten sich fragen müssen, ob man nicht trotz Bremshäusern über Kopf aller offenen Loren verladen könne, wenn man die Bremshäuser beweglich mache, dienen sie doch nur dem Schutze des Bremsers gegen Witterung und Fahrtwind. Ich lieh mir von der Versuchsabteilung der Eisenbahnbrigade ein Lorenmodell und baute ein Bremshaus, das man wie ein Kartenhaus flachdrücken konnte, nachdem man Sitz und zugleich das mit ihm durch Stangen verbundene Dach hochgeklappt hatte. In heruntergeklapptem Zustande bildeten Sitz und Dach eine sehr kräftige Versteifung des Häuschens. Die Bremsspindel war leicht mit einem Gelenk zu versehen und umklappbar zu machen. Alles einfach und doch simpel, wie mein trefflicher Kompagnieleutnant Hahn — der spätere viel zu früh verstorbene Direktor der Firma Goertz — zu sagen pflegte. Dem Eisenbahnbrigadekommandeur gefiel die Sache. Er sah ein, welchen ungeheuren Zeitgewinn man bei jeder Be- und Entladung eines mit Fahrzeugen beladenen Zuges ohne jegliches Rangieren erzielen konnte. Er betraute seine Versuchsabteilung mit der Sache. Erfolg: Ablehnung.

Was geht es auch einen Luftschiffer an, ob der Aufmarsch eines Heeres schneller vor sich gehen kann! Der Brigadekommandeur hatte mehr Phantasie als seine Versuchsabteilung. Er befahl meine Konfrontierung mit Zivilsachverständigen. Endlich kamen solche einmal nach Berlin, Vertreter einer Firma, die Aufträge für die Militäreisenbahn hatte. „Wir wundern uns, daß man nicht schon längst etwas Derartiges gefordert hat“, sagten sie. Die Bremshäuser könnte man sogar zum Herunterwerfen einrichten, die Hauptsache sei, daß man ganze Züge über Kopf be- und entladen könne. Der eine erzählte einen Fall, daß man einen Zug Fahrzeuge, der nicht vor- und rückwärts fahren konnte, auf einem hohen Damm durch seitliches Herunterwerfen der Fahrzeuge entladen mußte. Die Firmenvertreter erboten sich, eine sowieso bestellte Lore nach meinen Vorschlägen ohne Mehrkosten zu bauen. „Nein,“ sagten die beiden Herren der Versuchsabteilung, „das geht nicht, es muß ein alter Wagen mit einem solchen Bremshaus versehen werden“; es würde ein Wagen zu diesem Zweck zur Fabrik gesandt werden. Er wurde auch gesandt, aber auf Ladeschein, d. h. wo er leer durchlief, durfte er beladen und versandt werden. So war denn der Wagen nach wohl mehr als einem halben Jahre noch nicht in der Fabrik angelangt, als der Brigadekommandeur starb. Wenige Tage nach seinem Tode erhielt ich die Mitteilung, „daß aus Mangel an Mitteln von der Fortführung der Versuche Abstand genommen werden müsse“.

Auch mit dem Verladen von Pferden kann man scherzhafte Erfahrungen machen. Einstmals fuhren wir, d. h. eine feldmäßige Luftschifferabteilung, zu einer Truppenübung nach Württemberg, und zwar mit einem Sonderzuge, in den unterwegs nichts hinzugeladen wurde. Auf dem Tempelhofer Verladebahnhof fragte mich der Zahlmeister, wie er die sieben Reitpferde (die Zugpferde wurden in Württemberg gestellt) auf die beiden Waggonen verladen solle. „Vier in den größeren, drei in den kleineren Waggon“, lautete mein

Befehl. Geziemend machte mich der Zahlmeister darauf aufmerksam, daß in einen Wagen sechs, in den anderen ein Pferd müßten. „Tun Sie, was ich befehle.“ „Zu Befehl, Herr Hauptmann.“

Von kriegerischen Friedenstaten längst zurückgekehrt, erhielt ich die Anfrage, wer die unvorschriftsmäßige Verladung veranlaßt habe? Der Betreffende müsse die entstandenen Mehrkosten ersetzen. Mit gewissem Stolz bekannte ich mich als Schuldiger, ich bemerkte aber, „daß keine Mehrkosten entstanden seien, sondern wohl von einem Subalternbeamten in sinnwidriger Auslegung der Bestimmungen herausgerechnet seien“. Erfolg: Befehl der (inzwischen entstandenen) Inspektion der Verkehrstruppen, ich hätte zu zahlen. Antwort: „Ich verlange kriegsministerielle Entscheidung.“ Diese ließ lange auf sich warten. Inzwischen traf ich einmal Exzellenz von Heeringen (ich weiß nicht mehr, ob er damals schon Kriegsminister war, jedenfalls war er zuständig), der mir lachend sagte, ich hätte unrecht, brauchte aber nicht zu zahlen, der Militärfiskus würde den Eisenbahnfiskus befriedigen und die Bestimmungen baldmöglichst ändern — was auch geschah.

Wie war nun des Rätsels Lösung? Sehr einfach, der Eisenbahnfiskus bestand auf dem Buchstaben der Vorschrift, welche besagte, daß für den Transport eines Militärpferdes je Kilometer 10 Pf., von zweien je Pferd und Kilometer 9 Pf., von dreien je 8, von vierten je 7 Pf., und von fünf oder sechs Pferden (als Wagenladung bezeichnet) 30 Pf. zu zahlen seien. Rechnung:

$$\text{vier Pferde} = 4 \times 7 = 28 \text{ Pf.},$$

$$\text{drei Pferde} = 3 \times 8 = 24 \text{ Pf.},$$

$$\text{Summe: } 52 \text{ Pf. je Kilometer;}$$

$$\text{andernfalls sechs Pferde} = 30 \text{ Pf.},$$

$$\text{ein Pferd} = 10 \text{ Pf.},$$

$$\text{Summe: } 40 \text{ Pf. je Kilometer.}$$

Ich will für die Richtigkeit der Zahlen nicht garantieren, aber im Prinzip verhielt sich die Sache so, daß durch die „unvorschriftsmäßige“ Verladung in Anbetracht der weiten Entfernung bis in die Gegend des Schwarzwaldes nennenswerte Mehrkosten „entstanden“ waren.

Ein hübsches wahres Manöverereignis sei erzählt. Bei der Abteilung befand sich ein Leutnant und Pudelbesitzer, der unbestritten ein Original war; infolgedessen vertraute man ihm gern die Gaskolonne an, die im Frieden aus angeforderten Bauernwagen bestand, von denen jeder etwa mit zehn Gasflaschen beladen war. Diese Kolonne galt als Friedensbagage und durfte nicht durch das für die Schlacht vorgesehene Gelände, sondern nur drum herum marschieren. Bild: Auf dem Feldherrnhügel hält der Parteiführer in der Person eines kommandierenden Generals mit seinem ganzen Stabe, durchdrungen von dem Ernst des Krieges. Da naht sich dem Fuße des Hügel auf der Straße eine Kolonne von Bauernwagen. Ein Adjutant holt den Kolonnenführer zu Seiner Exzellenz. Diese entläßt ein Gewitter auf den Schuldigen. Doch endlich, da legt sich die wilde Gewalt, und der Leutnant sagt in wohlwollendem Tone: „Jawohl, Euer Exzellenz, ein Manöver zeitigt oft wunderbare Bilder, so sah ich gestern Seine Exzellenz den Herrn Kommandierenden General zu Pferde in der Schützenlinie.“ Der General erstarrt (er war es selbst gewesen), er wendet sich zu seinem Stabe mit den Worten: „Der Mann ist verrückt“, zum Leutnant mit den Worten: „Ich danke.“ Dieser galoppiert seiner Gaskolonne nach und marschiert mit ihr weiter.

3. Erfinder

Im Hirn des harmlosen Laien weckt das Wort „Erfinder“ Vorstellungen von einem Genie, das der Menschheit neue Bahnen weist. Wer aber längere Zeit der Luftschiffertruppe angehört hat, möchte lieber nichts mit dem üblichen Erfinder

zu tun haben. Wenn man ihre Hirnprodukte nicht humoristisch aufgefaßt hätte — eigentlich müßten sie tragisch gewertet werden —, so hätten sie einem das Luftschifferleben verleiden können. Höherer Weisung gemäß mußten sie höflich behandelt werden, was oft bedenklich war. Die schöne Antwort: Ihre Erfindung enthält viel Neues und Gutes, aber das Neue ist nicht gut, und das Gute ist nicht neu, wurde als zu schroff bezeichnet. Einem noch heute lebenden „Erfinder“ wurde durch die höfliche Antwort des Generalstabes, die ihm den Dank für seine Bemühungen aussprach und von Interesse an seinen Erfindungen redete, zum Mittel, jahrzehntelang Dumme zu finden, die ihm das Geld zu seinem Lebensunterhalt lieferten. Landgeistliche, Schauspielerinnen und Arbeiter aller Art erfanden das Luftschiff. Sie gaben ihm Würfelform — der Würfel hat, wenn man ihn auf eine Spitze stellt, eine solche nach jeder Seite, schrieb ein Ungar, er kann also stets mit der Spitze voraus fahren —; die Propeller müssen nicht in der leichten Luft, sondern in am Luftschiff anzubringenden Wasserkästen laufen, meinte ein anderer; ein Dritter pumpte die Luft vor dem Luftschiff weg und blies sie hinten gegen dasselbe; ein Vierter schuf einen Hohlraum im Luftschiff zur Aufnahme der Propeller usw. Im Manöver besuchte mich ein Erfinder in ganz früher Morgenstunde im Quartier, um mir im Flüstertone unter der Bedingung meiner größten Verschwiegenheit anzuvertrauen, daß er das Luftschiff lenkbar gemacht habe, indem er Schaufelräder mit kleinen Luftklappen versehen habe, die sich entsprechend der Bewegung der Schaufelräder öffneten und schlossen. Er habe schon viel Geld hineingesteckt. Ich warnte ihn, es weiterhin zu tun. Nach Jahren kam er zu mir und sagte, ich hätte recht gehabt, er hätte durch seine dummen Versuche sein ganzes Besitztum verloren, er sei kuriert; abermals nach Jahren kam er wieder, um zu beichten, daß er es doch noch einmal versucht habe und wieder alles verloren habe.

Die Luftschifferabteilung selbst ließ zunächst die Finger von der Erfindung des Luftschiffes. Ihre Mittel waren auch für solche Arbeiten bei weitem nicht ausreichend. Man war sich ja auch darüber klar, daß es noch keine geeigneten Antriebsmaschinen gab. Besonders in Frankreich waren ja schon Erfolge erzielt, die erkennen ließen, daß erst eine leichtere Kraftquelle benötigt werde. Eine Besprechung der Erstlingsbauten deutscher Luftschiffe soll nicht in dem Kapitel „Erfinder“ erfolgen, sondern im folgenden Sonderkapitel.

4. Luftschiffe

Der erste deutsche Luftschiffkonstrukteur war Haehnlein. Da seine Arbeiten vor meiner Luftschifferzeit liegen, kann ich in diesem Buche nicht näher darauf eingehen. Ich will nur erwähnen, daß sein System durchaus ernst zu nehmen war und trotz ungeeigneter Antriebsmaschinen interessante Ergebnisse gezeigt haben würde, wenn man bei dem ersten und einzigen Versuche, der in Wien gemacht wurde, nicht das Luftschiff mit Leuchtgas — für das es nicht gebaut war — statt mit Wasserstoffgas gefüllt hätte. Für letzteres reichte das Geld nicht.

Nachdem ich die Luftschifferkompagnie übernommen hatte, erhielt ich bald den Befehl, meine Leute einem Luftschiffbauer zur Hilfeleistung zur Verfügung zu stellen, der schon im Vorjahr einige als mißlungen zu bezeichnende Versuche unternommen hatte. Bei einem solchen Versuche war sein Luftschiff vom leichten Winde in die Nähe von Friedenau (in das jetzt viel umstrittene Südgelände) getrieben, woselbst er landete. Zahlreiche spielende Kinder liefen herbei. Der Einladung, in die Gondel zu steigen, entsprachen sie gern. Durch ihr Gewicht war in der abendlichen Windstille das Luftschiff an den Boden gefesselt. Sein Besitzer begab sich zu längerem Aufenthalt in ein Restaurant, die Kinder im Korbe in der Aufsicht ihres Schutzengels lassend.

Der Erbauer dieses Luftschiffes war Dr. Wölfert. Sein Luftschiffchen hatte eine Größe von 800cm, war dick spindelförmig und trug die Gondel mittels eines Netzes, das sehr schlecht sich der Hülle anpaßte — natürlich besonders an den beiden Enden. Ein Motor mit Glühstiftzündung war die Kraftquelle. Meine Leute bereiteten alles zum Aufstieg vor, sie legten die Hülle und das Netz aus, füllten die Hülle mit Wasserstoffgas, befestigten die Gondel am Netz, kurz, sie nahmen Herrn Wölfert alle Arbeiten ab, denen er keineswegs gewachsen war. Ich muß bemerken, daß auf den Antrag des Konstrukteurs das Kriegsministerium befohlen hatte, daß die Luftschifferabteilung ihm jede Hilfe zu gewähren hatte. Das Luftschiff stand fertig zum Aufstieg auf dem Tempelhofer Felde. Dr. Wölfert ließ den Motor Probelaufen. Dieser befand sich in etwa einem Meter Abstand unter dem offenen Füllansatz der stramm gefüllten Hülle, — die ja nur durch stramme Füllung ihre Form bewahrte, ein Ballonet besaß ja das Luftschiff nicht. Ein solches Ballonet wäre ja bei einem unstarren Luftschiff, wie es das Wölfertsche war, eigentlich eine Selbstverständlichkeit gewesen zum Zwecke der Prallhaltung der Hülle durch den Gegendruck des mit Luft gefüllten und unter dauerndem Druck gehaltenen Ballonets. (Das Ballonet war schon vor mehr als hundert Jahren von Meunier erfunden.) Der Füllansatz des Luftschiffes war viel zu eng; das durch die Ausdehnung bei der Einfüllung abgekühlte Gas befand sich in zunehmender Erwärmung, strömte also aus dem Füllansatz — dicht über dem Motor. Dessen die Glühstifte heizende Lampe, die sich außen am Motor in einer durch kein Davissches Gitter geschützten Blechkammer befand, ließ beim Probe- lauf des Motors schon die züngelnden Flammen der Glühstiftlampe sehen.

Angesichts dieser Mängel hatte ich mein Pferd bestiegen, damit ich mich — wie ich meinen Offizieren sagte — schnell an die bevorstehende Unfallstelle begeben konnte.

Als Dr. Wölfert keine Miene machte, mit seinem Begleiter, einem Mechaniker, der noch nie Ballon gefahren war, die Gondel zu besteigen, und als dann die Flammen der Glühstiftlampe unter dem Füllansatz sichtbar wurden, befahl mein anwesender Kommandeur, ich solle die Bedienungsmannschaft zurückziehen. Mir blieb nur übrig zu sagen: Herr Dr. Wölfert, ich habe den Befehl, meine Leute zurückzuziehen, wollen Sie jetzt aufsteigen, oder soll ich den Ballon abrüsten lassen. Er wollte aufsteigen, stieg mit seinem Begleiter ein und ließ den Motor anlaufen. Langsam stieg das Luftschiff, wobei das große zwischen Hülle und Gondel angebrachte Seitensteuer herabfiel. Dadurch war das Luftschiff in einen unsteuerbaren Freiballon verwandelt, und hatte eine Fahrt keinen Zweck. Wölfert setzte sie dennoch fort. In fünf Minuten sind beide tot, sagte ich zu einem Kompagnieoffizier und galoppierte dem mit dem Winde treibenden Ballon nach. Trotz der Steuerlosigkeit ließ Wölfert den Motor laufen, auf den das sich durch den Aufstieg ausdehnende Wasserstoffgas blies. Es waren kaum fünf Minuten vergangen, und das Luftschiff hatte vielleicht 600 m Höhe erreicht, als über dem Nordausgang von Tempelhof eine große Flamme unter dem Ballon den Eintritt der Katastrophe kündete. Brennend sanken die Reste der Hülle zu Boden, während die Gondel mit den Insassen in ein Holzlager von Tempelhof stürzte.

Das erste deutsche Luftschiff hatte aufgehört zu existieren. War es richtig, daß man dieses Unternehmen unterstützte? Die Antwort kann nur „nein“ lauten. Man bedenke aber die Sachlage: ein Erfinder, der natürlich über die ablehnend gewesene Haltung der Luftschifferabteilung entrüstet, sich an das Kriegsministerium wendet, dieses, jeder Sachverständigen bar, aber bestrebt, die Luftfahrt zu fördern, befiehlt, dem Antragsteller zu helfen. Das geschah wiederholt und erfolglos. Wäre die Todesfahrt nicht an jenem Tage erfolgt, so ein anderes Mal. Von den Riesenmängeln seines Luftschiffes

konnte man seinen Erfinder nicht überzeugen. Er hat sein Vertrauen in seine Erfindung mit dem Tode bezahlt und in diesen einen Mann mitgenommen, der ohne Sachverständnis sich ihm anvertraute.

5. Das Aluminium-Luftschiff von David Schwarz

Ernster zu nehmen als Dr. Wölfert war David Schwarz, der schon 1893 in Rußland versucht hatte, seine Ideen zu verwirklichen. Er wollte das ganze Luftschiff, einschließlich der Hülle, aus Metall, natürlich Aluminium, bauen. Als ich seine Absicht kennenlernte, fiel mir eine Unterhaltung ein, die ich mit meinem Luftschifferbruder vor vielen Jahren hatte. Ich fragte ihn in den achtziger Jahren, ob man schon daran gedacht hätte, die Hülle eines Luftschiffes aus Metall zu bauen. „Unsinn,“ sagte er, „wie soll man denn das Ding nachher füllen, man müßte es ja dann zuvor ganz ins Wasser versenken.“

Schwarz erhielt die Genehmigung, eine hölzerne Halle auf dem Übungsplatz der Luftschiffer am Tempelhofer Felde zu bauen, in der dann sein 3500cbm fassendes Luftschiff entstehen sollte. Für ihn war es noch mehr als für Wölfert eine Notwendigkeit, die Unterstützung der Luftschifferabteilung zu haben. Es dauerte lange, wohl über ein Jahr, bis sein Luftschiff zum Aufstieg bereit war. Er selbst erlebte diese Zeit nicht mehr, aber seine Witwe setzte die Arbeiten fort. Bartsch v. Sigfeld, der mit v. Parseval zusammen den Drachenfesselballon gebaut hatte und sich auch mit v. Parseval viel mit dem Luftschiffproblem beschäftigt hatte, ließ Frau Schwarz seine höchst wertvolle Hilfe, besonders als es zur Füllung des Luftschiffes kam. Wir brauchten keine haustiefe Grube zu graben und mit Wasser zu füllen, um das Luftschiff darin zur Füllung zu versenken, sondern es wurde einfacher gemacht. Es wurden leichte, aber gasdichte Ballonets gebaut, welche in ihrer Gesamtheit in Form und Inhalt

der zylindrischen, vorn konischen, hinten halbkugeligen Form der Luftschiffhülle entsprachen. Diese Ballonets wurden im Innern der Metallhülle sorgfältig ausgelegt und nacheinander langsam gefüllt. Entsprechend dem Einströmen des Gases drückte dieses die Luft aus der Hülle. Die Ballonets waren zum leichten Aufreißen eingerichtet. Als dann alle Ballonets gefüllt waren, wurden sie nacheinander aufgerissen und aus der Metallhülle unten herausgezogen. Es ist mir nicht erinnerlich, ob eine Gasuntersuchung stattfand in bezug auf Gasmischung von Luft, die ja sicherlich in gewissem Grade noch in der Metallhülle war. Das Abwiegen des Luftschiffs zeigte jedenfalls, daß es weniger trug, als die Rechnung ergeben hatte. Sein Auftrieb genügte nur zum Tragen eines Mannes. Den Offizieren der Luftschifferabteilung war es nicht gestattet worden, das Amt eines Führers auszuüben; Schwarz, der es wohl selbst führen wollte, war tot. In Deutschland gab es niemand, der schon ein Luftschiff geführt hatte. In einem Reservisten meiner Kompagnie namens Jagals oder Jagels — die richtige Orthographie seines Namens wurde nie ermittelt — fand sich ein bis dahin noch nie die Luft befahren habender Führer. Es wurde ihm Gelegenheit gegeben, einige Freiballonfahrten zu machen, um sich für seine nicht leichte Aufgabe vorzubereiten.

Nach der Füllung des Luftschiffes konnte man nicht lange mit dem Aufstieg warten, denn die Metallhülle war keineswegs so dicht, wie man es erwartet hatte. Längeres Warten hätte eine solche Verminderung des Auftriebs ergeben, daß der Aufstieg unmöglich geworden sein würde. So mußte man dann zur ersten Fahrt einen trüben Tag mit ganz niedrigen Wolken wählen, der glücklicherweise nicht sehr windig war.

Zahlreiche Behördenvertreter wohnten dem Aufstieg bei. Sigsfeld leitete diesen, wog den Ballon tadellos ab und ließ ihn aufsteigen. Als der Motor dann in Gang gesetzt wurde, fiel der metallische Riemen von der einen Propellerriemenscheibe ab (die Propeller waren rechts und links an der Hülle

angebracht), und dann verschwand das Luftschiff in den Wolken, sich unter der Wirkung des einen Propellers im Kreise drehend. Genau wie seinerzeit das Wölfert-Luftschiff durch den Verlust seines Seitensteuers, war das Metallluftschiff jetzt ein Freiballon, der mit dem Winde in den Wolken abtrieb. Die Spannung, was geschehen würde, war groß. Wie stets auf Überraschungen gefaßt, hatte ich kurz vor dem Aufstieg wieder mein Pferd bestiegen, um tunlichst an der Landungsstelle zu sein. Das war nun in Anbetracht der tiefliegenden dichten Wolkendecke recht schwierig. Ich konnte gerade noch sehen, daß die eingeschlagene Fahrtrichtung quer über die Anhalter Bahn führte, und deren nächste Überbrückung lag seitlich zur Fahrtrichtung des Ballons in mehr als einem Kilometer Entfernung (Kolonnenbrücke). Also was mein Vollblüter laufen konnte nach dieser Brücke und dann im schärfsten Tempo die Kolonnenstraße hinab, die Hauptstraße entlang und durch ein mir zufällig bekanntes Gehöft und dessen Hintertür in die Felder, die zwischen der Mühlenstraße und Wilmersdorf lagen. Kurz darauf sah ich vor mir das Luftschiff aus den Wolken kommen und etwas hart landen. Schon liefen Menschen herzu. Mein ganzes Bestreben war, Unglück zu verhindern, welches entstehen mußte, wenn sich, wie doch in ähnlichen Fällen immer zu erwarten, ein besonders intelligenter Zeitgenosse unter dem sicherlich allmählich zusammensinkenden Luftschiff seine Zigarre anzündete. Herr Jagals stand völlig unversehrt seitlich seines Luftschiffes und machte Notizen in sein Notizbuch. Ich verjagte die Menschen aus der nächsten Nähe des Luftschiffs, welches große Löcher und Risse in der Hülle hatte, aber noch auf der Gondel stand. Als dann ein Gendarm zur Stelle war, und ich hier nichts mehr nützen konnte, ritt ich ebenso schnell, wie auf dem Hinweg, zurück, um Frau Schwarz und die natürlich noch sehr beunruhigten Aufstiegsgäste zu unterrichten: Luftschiff bei Wilmersdorf gelandet, Wrack, Jagals unversehrt. Dann eskortierte ich den Luft-

schiffer-Krümpferwagen, in dem sich Frau Schwarz und einige Luftschifferoffiziere befanden, nach der Landungsstelle, wo inzwischen das gasentleerte Luftschiff ganz zusammengebrochen war.

Zu einer Wiederholung des Versuchs fehlten die Mittel. Man hatte doch aus ihm auch gelernt, daß die Sache so einfach, wie Schwarz es sich gedacht hatte, nicht war. Heute würde man allerdings eine Metallhülle sehr viel besser bauen können als damals. Man sah der Außenhaut des Gaskörpers die ungleichen Beanspruchungen, die sich durch Falten im Aluminiumblech verrieten, deutlich an. Selbst ein milder Aufprall beim Landen mußte zu Rissen in der Hülle führen. Nirgends ist der Versuch — es sei denn auf dem Papier — wiederholt worden, als Gasraum eine Metallhülle zu verwenden.

6. Zeppelin-Luftschiffe

Das dritte in Deutschland zum Aufstieg kommende Luftschiff war das des Grafen Zeppelin. Jahrelanger theoretischer und praktischer Arbeit bedurfte es, ehe sich das Luftschiff am 2. Juli 1900 vom Bodensee erhob. Welche Schwierigkeiten der Graf zu überwinden hatte, ist noch in der Erinnerung aller ausgewachsenen Deutschen. Berufen sich doch noch heute alle abgewiesenen Erfinder darauf, daß es Graf Zeppelin ebenso ergangen sei und folgern daraus: wenn du auf Widerspruch stößt, bist du auf dem richtigen Wege. Während es doch richtigerweise heißen muß: auch wenn du auf dem richtigen Wege bist, wirst du auf Widerspruch stoßen. Daß dieser Widerspruch in erheblichem Grade von demselben Manne ausging, der den so bewährten Drachentballon abgelehnt und sich so energisch für die Beibehaltung des Freiballonankers eingesetzt hatte, kann hier nicht verschwiegen werden. Derselbe Sachverständige hat konsequenterweise dann später auch vom Flugzeug nichts wissen wollen, nachdem dieses schon viele kilometerlange Flüge gemacht

hatte. Zur Beratung mit dem Grafen Zeppelin war eine Sachverständigenkommission gebildet worden, der jener Sachverständige, ferner der damalige Kommandeur der Luftschifferabteilung und Hauptmann Bartsch v. Sigfeld angehörten. Als letzterer einmal behindert war, an einer Kommissionssitzung teilzunehmen, vertrat ich ihn. Der Graf sprach von der lebendigen Kraft seines Luftschiffes und erntete von seinem Widersacher den Zuruf: „Ein Luftschiff hat keine lebendige Kraft!“, was ich mit dem Ausruf beantwortete: „Aber . . . , hat denn der Wind auch keine lebendige Kraft?“, worüber sich Graf Zeppelin lebhaft freute. Dieser war bemüht, die Ansichten aller derer kennenzulernen, die der Luftfahrt nahestanden, und ging auf jede bezügliche Diskussion gern ein.

Nachdem ich sein Luftschiff nahezu vollendet auf dem Bodensee gesehen hatte, erhielt ich kurz darauf, am 18. März 1900, folgenden Brief des Grafen:

Außerordentlich habe ich bedauert, Ihren Besuch hier verfehlt zu haben.

Nun bin ich im Interesse meines Werkes so unbescheiden, Sie um freundliche Mitteilung und Begründung Ihrer etwaigen Bemängelungen am Bau meines Fahrzeugs oder Zweifel an seiner Leistungsfähigkeit zu bitten.

Ich habe nur in Erfahrung bringen können, daß Ihnen die Verbindung der unteren Enden der ursprünglich frei herabhängenden Schlepptaue nicht gefällt, hauptsächlich weil beim Aufstieg die Belastung mit dem Gewicht der Schlepptaue zu rasch einträte. So habe ich wenigstens verstanden. — Ich gebe zu, daß die freihängenden Schlepptaue bei den Auf- und Abstiegen manche Vorteile bieten, und daß die verbundenen Schlepptaue auch ihre Nachteile haben. Dennoch bin ich allmählich zu der Meinung gekommen, daß die Vorteile bei letzteren überwiegen: sie tragen weit mehr und selbstwirkend zur so notwendigen Erhaltung der Längslage des Fahrzeugs bei. Um diese Wirkung zu vermehren, habe ich noch vor kurzem das früher auf dem Laufsteg angeordnete Laufgewicht in Gestalt einer bleiernen Wurst auch noch an die Verbindungsstelle der Schlepptaue hinunter verlegt. Die hängenden Tautwürden bei jeder Fahrtänderung sehr störende Schwingungen durchmachen und überhaupt mehr aufhaltend wirken als die verbundenen Tautwürden. Ich weiß nicht, ob Ihnen mitgeteilt wurde, daß wegen der Abwägung des Fahrzeugs bis zu dem Augenblick, wo es hochgehen soll,

an den Aufhängepunkten der Schlepptaue, anstatt dieser, ihrem Gewichte genau entsprechende Lasten aufgehängt werden sollen. Da die Haltetaue 7 m tiefer herabhängen als der tiefste Punkt der verbundenen Schlepptaue, wird sich ein geordnetes Auflassen und Herabziehen des Ballons wohl ausführen lassen. Vielleicht werde ich noch ein Tau — länger als die anderen — von der Fahrzeugmitte herabhängen lassen; hauptsächlich für die Landung. Beim Aufstieg wird es nur darauf ankommen, daß das in wagerechter Lage im Gewicht ausgeglichene Fahrzeug recht gleichzeitig losgelassen wird.

Ich habe in letzter Zeit mehrfach den Eindruck bekommen, daß viele Herren in Berlin der Ansicht sind, Luftfahrzeuge in der Art des meinigen würden keinen großen militärischen Wert haben. Es würde mir von größtem Werte sein, eine Begründung dieser Ansicht zu bekommen, denn ich glaube, daß ich sie unschwer würde widerlegen können, nachdem ich mich seit Jahren in die zu lösenden Aufgaben hineingedacht habe.

Indem ich mit freundlicher Begrüßung schließe, wiederhole ich meine Bitte um recht offene Kritik meines Werkes.

Euer Hochwohlgeboren

sehr ergebener

Graf Zeppelin.

Am 20. März 1900 antwortete ich:

In Beantwortung Euer Exzellenz gütigen Briefes möchte ich zunächst hervorheben, daß meines Erachtens über die außerordentliche militärische Bedeutung, die ein zuverlässiges Luftfahrzeug, welches in beliebiger Richtung, wenn auch nur 100 km, im ununterbrochenen Fluge in 2000 bis 3000 m Höhe zurücklegen würde können, kein Zweifel sein kann, selbst wenn das Luftfahrzeug gezwungen sein würde, behufs weiterer Verwendung stets an die Aufstiegstelle zurückzukehren. Diese müßte dann natürlich sich in einer Grenzfestung befinden.

Die von mir in Friedrichshafen schon angedeuteten Bedenken bestehen in Folgendem: Ich erachte es für durchaus erforderlich, bei dem ersten Versuch das Luftschiff in geringer Höhe (30—50 m) über dem Wasserspiegel zu halten, schon aus Gründen des Sicherheitsgefühls für die Aufsteigenden. Zur Erreichung dieses Zweckes sehe ich zwei Möglichkeiten: Entweder die Anbringung zweier Schlepptaue, welche im Wasser (oder mit Schwimmern auf dem Wasser) schleppen. Nachteil: verminderte Geschwindigkeit durch Reibung; Vorteil: automatische Einstellung der Längsachse, nachdem das Luftschiff einmal ausbalanciert war. Der Einfluß der Wasserströmung auf die Taue wird nur gering sein.

Oder zweitens: Anbringung eines Vertikalsteuers, mittels dessen das in Bewegung befindliche Luftschiff in bestimmte Höhenlage gezwungen werden kann. Ich habe nicht nach einem solchen Steuer gefragt, wenn

es aber vorgesehen sein sollte, würde ich wohl darauf aufmerksam gemacht worden sein. Die Verlegung des Laufgewichts auf ein Seil tief unter dem Ballon halte ich wegen der Tieferlegung des Schwerpunktes für sehr vorteilhaft. Ich glaube aber, daß selbst auf Kosten der Verringerung des Laufgewichts außerdem die Anbringung zweier Schlepptaue äußerst erwünscht ist.

Die beabsichtigte Anbringung von Drähten in der vordersten Abteilung, welche die Deformation verhindern sollen, halte ich für nicht unbedenklich, da sie ziemlich tief in die Gashülle einschneiden müssen und sicherlich bald dadurch bedenkliche Undichtigkeiten veranlassen können.

Ferner möchte ich die Anbringung ganz einfacher automatischer Ventile an allen Gashüllen befürworten, obwohl ich weiß, daß die Hüllen nicht gänzlich gefüllt werden sollen. Die teilweise Füllung wird in gewissem Grade ein Hin- und Herwogen der Gashüllen im Gerüst erlauben und dadurch ein nicht unbedenkliches Scheuern verursachen. Die äußere Hülle wird ja nicht so dicht sein, daß sie eine Einwirkung der Luftbewegung auf die Gashüllen ausschliesse.

Während ich für den ersten Versuch die Anbringung von Schlepptauen befürworte, glaube ich, daß für spätere Flüge ein Vertikalsteuer trotz des dadurch bedingten Geschwindigkeitsverlustes vor dem abwechselnden Gebrauch von Ventilen und Ballast den Vorzug verdient, da das letztere Verfahren es recht schwierig macht, in wenig dicken günstig gerichteten Luftströmungen sich zu halten.

Mit der Versicherung der vorzüglichsten Hochachtung

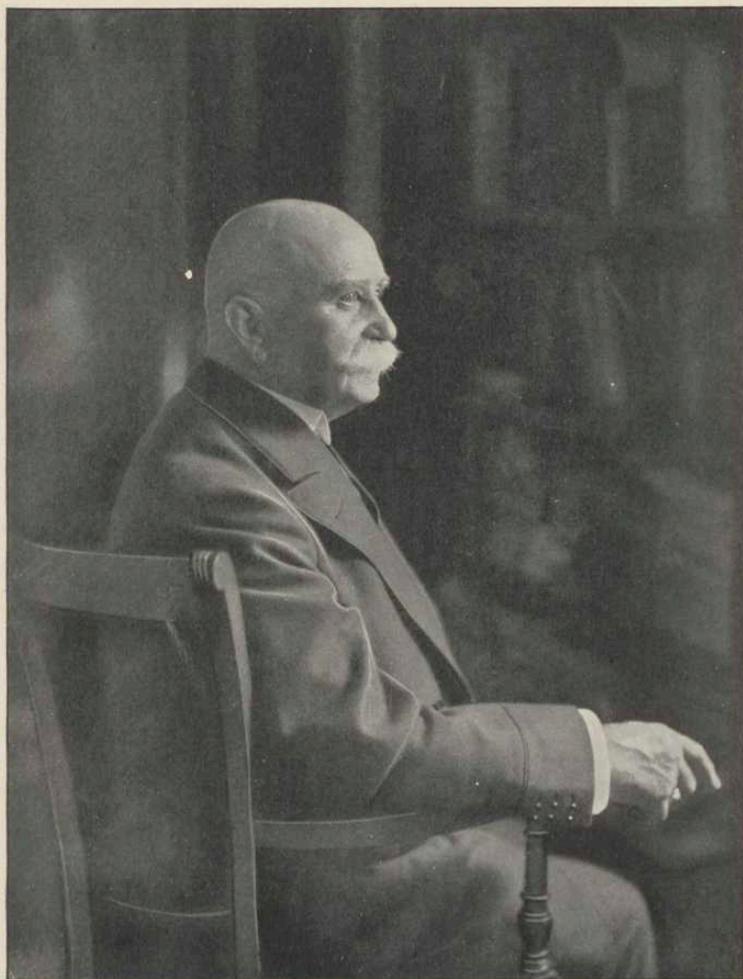
Euer Exzellenz gehorsamster

v. Tschudi.

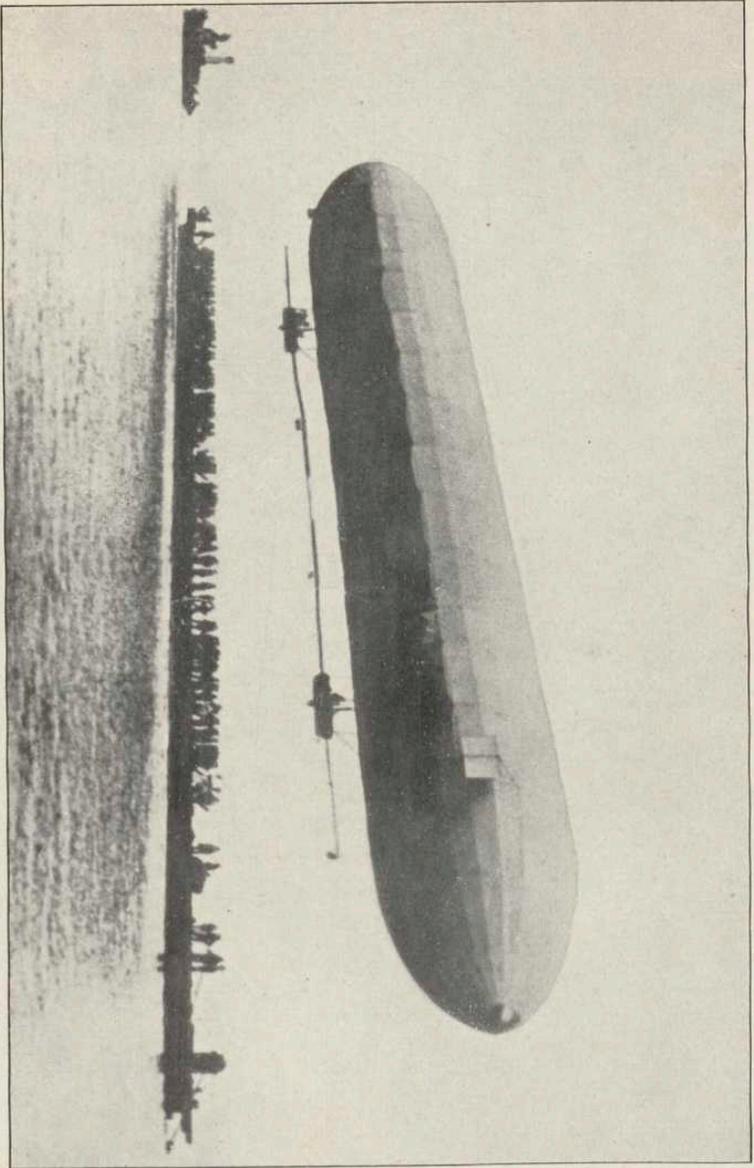
Am 4. April 1900 antwortete mir Graf Zeppelin:

Euer Hochwohlgeboren

danke ich verbindlichst für die freundliche Aussprache Ihrer Beobachtungen an meinem Luftfahrzeug. Wenn dieses überhaupt Fahrten ausführt, so werden dieselben nicht etwa nur 100, sondern mindestens 1000 km in ununterbrochenem Fluge dauern können. Dagegen werden Höhen von 2000 m zunächst nicht zu erreichen sein. Ganz mit Ihnen übereinstimmend, halte ich es für sehr wünschenswert, daß die erste Fahrt möglichst niedrig über dem Seespiegel stattfindet. Das möchte ich aber nur durch Annahme von geringem Auftrieb und durch Opfern von Gas erreichen. Denn nach meiner in längerem Überdenken gewonnenen Meinung bergen die beiden von Ihnen vorgeschlagenen Mittel ernste Gefahren in sich, welche die Vorteile überwiegen. Schlepptaue, welche — um auf das gewaltige Fahrzeug eine genügende Wirkung auszuüben — an ihren unteren Enden sehr schwer sein müßten, könnten trotz größter Vorsicht doch an irgendeinem Gegenstand (über weite



6. Graf Zeppelin



7. Das erste Zeppelin Luftschiff 1900

Strecken des Sees gespannte Netze, außerordentlich zahlreiche sich herandrängende Schiffe und Gondeln usw.) einen plötzlichen und so kräftigen Halt finden, daß ein Abreißen erfolgt. Wird aber das Fahrzeug an einem Ende von der Last befreit, während sie am anderen Ende bleibt, so ist der Übergang in sehr steile Lage unvermeidlich.

Um ähnliche Gefahr zu vermeiden, müßten Vertikalsteuer zu beiden Seiten des Fahrzeugschwerpunktes in der Mitte des Fahrzeuges angebracht werden. Ich hatte früher auch beabsichtigt, solche anzubringen, bei der jetzigen Konstruktion wäre das aber kaum mehr tunlich, weil sich in der Mitte kein Querring befindet, an welchem diese Steuer, die einen großen Druck vertragen müßten, befestigt werden könnten.

Die „France“ ist bei ihren Fahrten auch immer in sehr mäßigen Höhen geblieben. Zur Erhaltung der wagerechten Lage besaß sie zwar ein günstigeres Verhältnis zwischen Länge und Höhe als mein Fahrzeug, dagegen waren bei ihr eine Reihe von ungünstigen Momenten, z. B. Anbringung der Schraube tief unter der Widerstandsmitte, welche bei mir vermieden sind, während ich andererseits in dem tiefhängenden schweren Laufgewicht ein automatisch und durch Handbetrieb vortrefflich zur Lagenerhaltung beitragendes Mittel besitze. Ich halte deshalb die Hoffnung für berechtigt, daß meine Fahrten nicht minder glücklich verlaufen werden, als diejenigen der „France“.

Die Drähte zur Verminderung von Streckungen der Spitzenabteilungen werden derart in die Träger eingezogen, daß sie nicht in den Innenraum des Ballons eingreifen.

Automatische Sicherheitsventile sind für alle Zellen vorgesehen. Ich freue mich, Ihrem Antrage hierfür zuvorgekommen zu sein.

Vermutlich wird das Fahrzeug sich mit großer Ruhe im elastischen Luftraum bewegen. Ein Scheuern der Gashüllen kann an den Stellen stattfinden, wo diese sich vom umgebenden Ramieschnurnetz abheben. Wir werden schon demnächst eingefüllte Zellen beim Gang der Motoren — wo die Erschütterungen stärker sind als später in der Luft — beobachten und nach Bedarf Schutzstreifen anbringen.

Von Hause aus habe ich für die späteren Fahrten vom Gebrauch von Ventilen und Ballast absehen wollen und zunächst beobachten, was ich für meine Höhenlage durch schräge Auf- und Abfahrt gewinne.

Mit nochmaligem besten Dank hofft Sie bald wieder hier begrüßen zu können Euer Hochwohlgeboren

sehr ergebener

Graf Zeppelin.

Am 2. Juli 1900 war das erste Zeppelin-Luftschiff in seiner schwimmenden Halle auf dem Bodensee zum Aufstieg bereit. Das Kommando auf dem auszufahrenden Floß übernahm Sigfeld.

Das Herausbringen des Flosses mit dem Luftschiff aus der Halle ging glatt vonstatten, ebenso der Aufstieg. Zu allgemeiner Bewunderung der zahlreichen anwesenden „Sachverständigen“ und sonstigen Zuschauer lag das Luftschiff gut in der Luft. Längere Fahrten geradeaus führten aber zu bedenklich scheinenden Querstellungen. Offenbar waren die Steuer unzureichend. Vor erneuten Versuchen im Oktober desselben Jahres vergrößerte man daher die Steuerorgane. Das Herabgehen auf das Wasser gelang bei der ersten Fahrt glatt, ein im See stehender Pfahl beschädigte aber das Schiff etwas, wodurch das Einbringen stark verzögert wurde. Ich befand mich in Gesellschaft der begreiflicherweise aufgeregten Gräfin Zeppelin an Land. Vergeblich versuchte ich einen Blink-Morsezeichenverkehr in der Dämmerung mit der Luftschiffbesatzung aufzunehmen. An Bord verstand leider niemand die Morsezeichen.

Wenn auch die Fahrten des Jahres 1900 die Möglichkeit des Baues eines Starrluftschiffes und seine Lenkung bewiesen hatten, so bewies die verhältnismäßig geringe Geschwindigkeit die Unzulänglichkeit der damaligen noch viel zu schweren Motoren. Die Militärbehörde verhielt sich daher im allgemeinen ablehnend. Das war insofern besonders fatal, als die Mittel zur Weiterarbeit fehlten. Es entstand im Zeppelin-Luftschiffbau eine Pause von fünf Jahren. Dann war es dem Grafen gelungen, wieder so viel Mittel zur Verfügung zu haben, daß ein zweites, wesentlich verbessertes Luftschiff gebaut werden konnte. Im besonderen waren die Motoren um ein Vielfaches leistungsfähiger.

Die erste Fahrt des neuen Schiffs im Anfang des Jahres 1906 sollte wieder über dem Bodensee stattfinden, ging aber dann infolge zu starken Windes über Land. Eine Landung auf Land gelang, führte aber in der folgenden Nacht zu schwerer Havarie durch Sturm. Das Luftschiff mußte zerlegt werden. Unter Verwendung von Teilen wurde ein neues Schiff hergestellt, das schon im Herbst desselben Jahres erfolgreiche

Fahrten mit erheblich gesteigerter Eigengeschwindigkeit machte. Nun erhielt der Graf auch finanzielle Unterstützung des Reiches. Der Reichstag bewilligte das Geld zum Ankauf zweier Schiffe.

Die weiteren Bauten und Versuche des Grafen erlebte ich zunächst nicht in Deutschland, da ich — wie ich in einem anderen Kapitel darstellen werde — im Herbst 1906 in den Dienst des Sultans von Marokko trat.

Als ich zwei Jahre später aus Marokko zurückgekommen war (siehe Näheres darüber im Abschnitt 9), sah ich zum erstenmal wieder ein Zeppelin-Luftschiff in München. Zufällig war ich gerade für einen Tag dort, als zum erstenmal auf dem Oberwiesenfeld ein Zeppelin-Luftschiff landete. Ein großes Aufgebot von Infanterie und Kavallerie vermochte damals die Ordnung nicht aufrechtzuerhalten. Als der Prinzregent, der mit großem Gefolge unmittelbar vor der Postenkette stand, sich mit diesem zur Begrüßung auf das Luftschiff zu bewegte, vermochte die Absperrung gegen den Andrang der hinter ihr stehenden Zuschauer-menge nicht standzuhalten; natürlich hatten die Soldaten die Front nach innen, zum Luftschiff. Obwohl sie, ihre Gewehre quer haltend, die Gewehre der Nachbarn gleichzeitig hielten, wurde die ganze Linie vorwärts gedrängt, bis die Menschenmasse und in ihr der Prinzregent in fürchterlichem Gedränge an und unter dem Luftschiff stand und die in der Menschenmasse eingeklemmten Kavalleristen bedacht sein mußten, mit ihren Lanzen nicht die Luftschiffhülle zu beschädigen. Bei solchen Gelegenheiten macht man immer dieselbe Beobachtung: die Absperrung dreht den Zurückzuhaltenden den Rücken zu anstatt umgekehrt die Front.

Meine erste Fahrt in einem Zeppelin-Luftschiff unter Führung des Grafen selbst schildere ich in einem besonderen Abschnitt.

7. Andrees Besuch bei der Luftschiffer-Abteilung

Während ich 1894 zur Lehranstalt beim Luftschifferbataillon kommandiert war, besuchte diese der Schwede Andree, der damals schon wegen seiner recht gewagten Ballonfahrten über die Ostsee bekannt war; landete er doch einmal auf einer kleinen Insel, einmal ließ er sich neben einem Schiff ins Wasser fallen. Auch hatte er schon die Ostsee überflogen. Ich war wohl zufällig eines Nachmittags als einziger Offizier im Kasernement, als er herauskam. Wir sahen noch einen gefüllten kleinen Kugelballon in der Halle und gingen dann zusammen zu Fuß die General-Pape-Straße entlang nach Schöneberg, uns lebhaft über seine Pläne unterhaltend. Er war damals schon entschlossen, nicht unseren deutschen, ihm zu schweren, gummierten Diagonal-Ballonstoff für seinen Polarfreiballon zu wählen, sondern zog den leichteren gefirnißten Stoff vor. Uns Luftschiffern kamen seine Pläne recht bedenklich vor, und was wir fürchteten, trat ja auch später ein; was seine Pläne scheitern machte und seinen und seiner Begleiter Tod verursachte, ist ja nie aufgeklärt worden. Vielleicht wird doch noch einmal eine (zweite) seiner zur Nachrichtengebung mitgeführten schwimmfähigen Stahlflaschen gefunden, die eine Nachricht enthält, ob und wo er auf das Eis heruntergehen und seinen nicht mehr tragfähigen Ballon verlassen mußte. Die Nachrichten über das Auffinden von Beweisstücken seines Untergangs, die — ich glaube in Alaska — gefunden worden sein sollen, sind wohl nicht ausreichend bestätigt worden. Uns Luftschiffern sehr befremdlich war es, daß er bei seinem Aufstieg von Spitzbergen aus sein schweres Schlepptau absichtlich oder unabsichtlich — das wurde nicht festgestellt — an Land zurückließ; jedenfalls lag nach seinem Aufstieg das Seil am Boden, das ihm es doch gerade ermöglichen sollte, lange in niedriger Höhe über Eis und Wasser zu fahren. Vielleicht klärt einmal eine noch zu findende Nachrichtenboje auch dies auf.

Ich erwähnte oben, daß Andree und ich in der Luftschiffhalle einen gefüllten Ballon sahen. Dieser war aus Seide, mit der damals, ihrer größeren Leichtigkeit gegenüber der sonst üblichen Baumwolle wegen, Versuche gemacht wurden. An jenem gleichen Nachmittag verursachte die Seide einen schweren Unglücksfall, der den Ballon zerstörte, einen Mann tötete und einen zweiten schwer verletzte. Der Ballon sollte entleert werden, und zwar — wie damals üblich — in der zu diesem Zweck weit geöffneten Halle. Er enthielt ausgedientes, d. h. infolge mehrfacher Benutzung schon durch Luft verunreinigtes Wasserstoffgas, das nicht mehr genügend Tragkraft hatte. Die Entleerung in der Halle pflegte so vor sich zu gehen, daß dauernd Ventil gezogen wurde, bis die Hülle mitsamt dem Netz ganz auf den Boden sank. Wenn dann dies geschehen war, wurde das Netz am Ventil losgeschnallt und mit seinem — am Ventil befestigt gewesenen — Ring in einen Haken eingehakt, der sich an einer Leine befand, die durch eine Rolle an der Decke wieder zum Boden herabführte. Während einige wenige Leute dann den äußeren Rand des Netzes und die Auslaufleinen klarmachten, zog ein Mann das Netz langsam in die Höhe, bis es klar herabhing; dann wurde es wurstförmig heruntergelassen, zur Seite gezogen und so abgebunden, daß es klar blieb, d. h. nicht durcheinanderfiel.

An dem verhängnisvollen Nachmittag nun ereignete sich folgendes: Wie gesagt, lag die Hülle, nur noch wenig Gas enthaltend, bereits auf der Erde. Das Netz war eingehakt und wurde langsam hochgezogen. Währenddessen lagen, wie üblich, zwei Mann flach auf dem Ballon, die Gasreste mit den Händen aus der Hülle nach dem zur Seite gezogenen Füllansatz hin streichend. Es besteht kein Zweifel darüber, daß hierbei entstehende elektrische Fünkchen die Gasreste entzündeten. Daß durch Reiben des Seidenstoffes Funken zu erzeugen waren, haben nachher Versuche deutlich bewiesen. Seide wurde dann auch nicht mehr für Ballonhüllen bei uns

verwandt. Die Entzündung des Gases, die Flamme und der Knall bewirkten nun, daß der in der Nähe stehende, das Netz hissende Mann losließ, wodurch das an den Auslaufleinen noch auseinandergezogene Netz herabfiel und die auf der nun brennenden Hülle liegenden Leute bedeckte und ihnen dadurch das Entkommen aus dem Brandherd fast unmöglich machte. Ein Mann verstarb alsbald an seinen Brandwunden, der andere war schwer verletzt, wurde aber wiederhergestellt. Natürlich wurde diese Art der Ballonentleerung verboten.

Während meiner späteren fünfjährigen Führung der Luftschifferkompagnie war der geschilderte Fall der einzige einer elektrischen Gasentzündung bei Füllung bzw. Entleerung eines Ballons, bis auf einen Fall einer Selbstentzündung beim Füllen aus Gaswagen. Unter meiner Aufsicht wurde ein Fesselballon gefüllt, was bequem in 2—3 Minuten (bei 600cbm Gas) geschehen konnte. Die erforderlichen 120 Stahlzylinder mußten dann allerdings flott hintereinander von den 12 Mann des Gastrupps — je 2 Mann an jedem der 6 Wagen — aufgedreht werden. In diesem Falle nun blies durch eine kleine Undichtigkeit am Füllrohr dicht am Gasbehälter ein feiner Gasstrahl auf Ärmel und Brust eines Mannes. Sofort brannte das Gas und gleich darauf die der Flamme ausgesetzte Wagenstirnwand. Ich piff die Füllung ab, kommandierte Ballon Marsch, Richtung . . . — natürlich weg von den brennenden Wagen — und hatte die große Genugtuung, daß kein Mann seinen zugeteilten Platz verlassen hatte. Der gefährdete Mann des Gastrupps war nicht erheblich verletzt und wurde wiederhergestellt. Von der entzündeten Wagenwand war infolge schnellster Löschung mit Wasser kaum die Farbe verbrannt.

Bei Landungen sind häufiger Gasentzündungen, sicherlich auch infolge elektrischer Funkenbildung, entstanden, aber solange ich der Luftschifftruppe angehörte, ist kein Ballonfahrer dabei nennenswert verletzt worden.

8. Das erste Militärmotorfahrzeug

Eines Tages, gegen Ende des vorigen Jahrhunderts, erschien bei der Luftschifferabteilung auf dem Tempelhofer Felde ein Motorwagen, der damals sehr viel anders aussah, als es heute üblich ist. Er wurde der Luftschifferabteilung von seiten seines Erzeugers zur kostenlosen Verfügung angeboten, weil andere Heeresstellen für ihn kein Interesse bekundet hatten. Ich sah mir in Gegenwart des Kommandeurs das Ding an und schlug vor, das Anerbieten anzunehmen. „Wollen Sie ihn führen?“ fragte mein Kommandeur, was ich natürlich sehr bejahte.

Ich ließ mir die Sache gut erklären; die Glühstiftzündung kannte ich von Wölferts Luftschiff her; es war alles ganz einfach. Unter dem Wagen waren einige Riemenscheiben, auf die man mittels eines Hebels zur Rechten des Führersitzes einen Treibriemen verschob, um die Geschwindigkeit zu ändern. Das Chassis war ein grauer Kasten von etwa einem Kubikmeter Größe mit einer Tür an der hinteren Seite. Zwischen Chassis und hohem Kutschbock befand sich in einem Kasten der stehende Zweizylindermotor; unmittelbar hinter dem Rücken des Führers glühten in luftzulassenden Blechhüllen die zwei Glühstifte, welche von Benzinlampen geheizt wurden, die manchmal nach dem Führer züngelten.

Bevor ich den Kasernenhof mit dem Wagen verlassen durfte, mußte eine sehr schwierige Frage gelöst werden. Der Wagen war kein Maskenball, aber auch keine Jagd. Ich durfte daher nicht in Zivil fahren. In Uniform ging es aber erst recht nicht. Man denke, ein Offizier in Uniform auf dem hohen Kutschbock eines Lastwagens! Aber auch diese Frage wurde gelöst. Ich fuhr grundsätzlich nur in der Dunkelheit und in Gegend der südlichen Vororte. Ich sehe noch das Bild, wie — als ich einmal auf dem Übungsplatz umherfuhr — der Herr Inspekteur der Verkehrstruppen erschien und ich stolz

auf ihn losfuhr, um ihm den Wagen, den er ja noch nicht kannte, zu zeigen. Mit mindestens 15 km Stundengeschwindigkeit steuerte ich meine 4 PS, um plötzlich in seiner Nähe abzustoppen. Er traute aber der Sache nicht und brachte geschickt ein Hindernis zwischen uns beide. Die militärische Brauchbarkeit solcher Fahrzeuge wurde natürlich damals allgemein bezweifelt. Man erlebte ja auch mannigfaltige Überraschungen, für deren Behebung ich in dem Wagenkasten einen guten Schlosser mit reichlichem Werkzeug mitzuführen pflegte. Er trat oft in Funktion, einmal aber bekam er den Wagen nicht flott. Es war bei einer abendlichen Fahrt mit Sigsfeld, der sich, auch *rerum novarum cupidus*, selbstverständlich für die Sache interessierte. Es gelang ihm, zwei Übertragungen gleichzeitig einzuschalten, wodurch er den Wagen so gut blockierte, daß man ihn unbedenklich die Nacht über stehenlassen konnte. Am anderen Tage wurde er dann teilweise abmontiert und mit fremder Kraft nach Hause geholt.

9. Die ersten Ballonverfolgungen

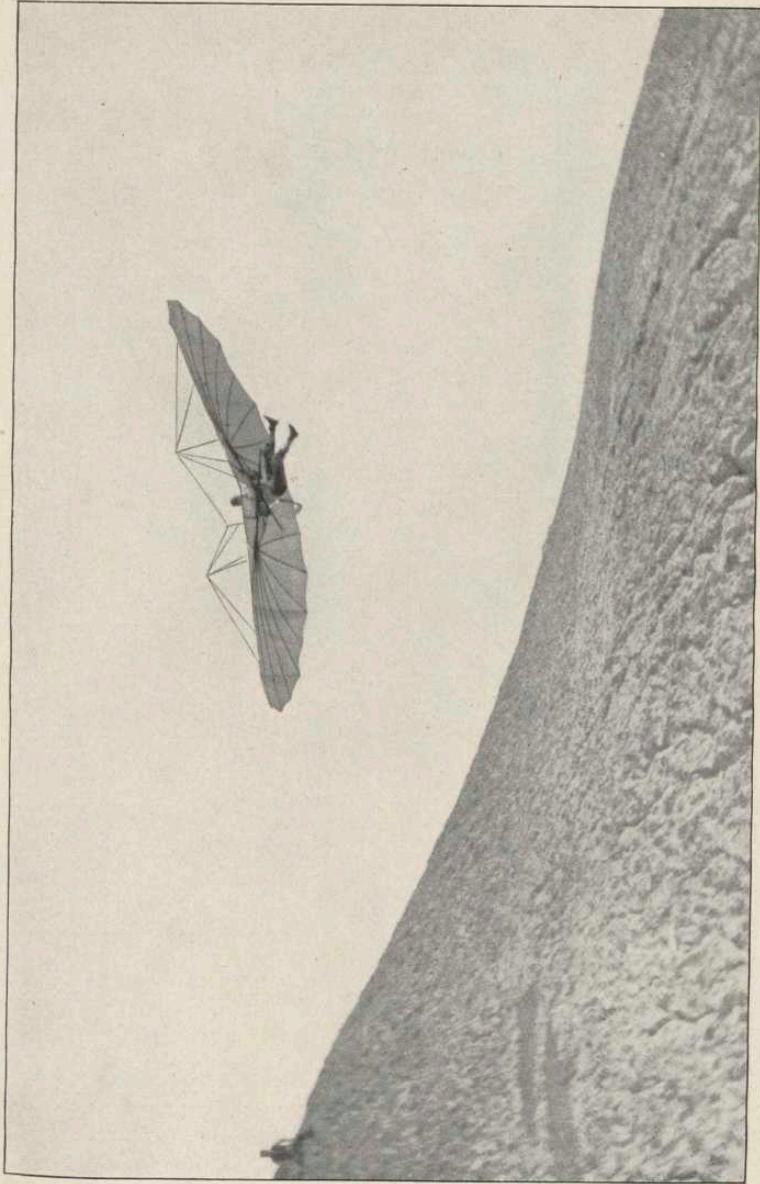
Bald nach den vorstehend geschilderten Vergnügungen mit dem Motorlastwagen erschienen die ersten zwei Personen-Motorwagen, oder besser Wägelchen, bei der Abteilung. Sie waren zweisitzig, winzig klein und hatten 4 PS. Leider wurden sie nicht der Abteilung zur freien Verfügung gegeben, sondern ich konnte lediglich damit eine, und zwar soweit ich mich entsinnen kann, die erste Ballonverfolgung damit veranstalten. Dies geschah gelegentlich des Besuchs der schwedischen Turner in Berlin im Juni 1900; denen zu Ehren wurde eine Ballonfreifahrt veranstaltet mit Ausgangspunkt Sportpark Friedenau. Der Ballon wurde geführt von Leutnant v. Kleist, die Ballonverfolgung führte ich mit den zwei Wägelchen aus, d. h. ich fuhr in einem derselben mit. Die Fahrt, die notwendigerweise durch Schöneberg und Charlottenburg erfolgen mußte, war fabelhaft. Wir mußten schnell



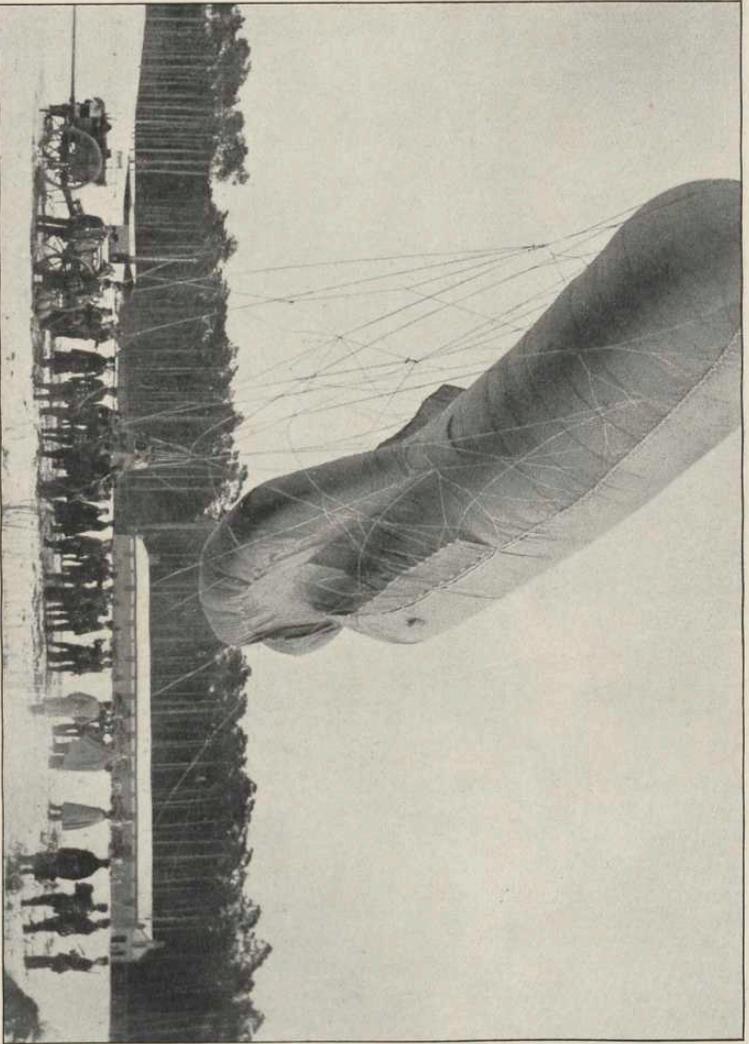
8. Otto Lilienthal



9. Lilienthal-Denkmal in Lichterfelde



10. Lillenthal im Gleitflug vom Hügel bei Lichterfelde 1894



11. Der Drachen-Fesselballon

fahren, um den Ballon im Auge zu behalten. Alle Pferde scheuten, Schutzleute versuchten vergeblich, uns aufzuhalten, im letzten Augenblick sprangen sie natürlich zur Seite. So ging die Jagd weiter durch Spandau, wo ein Pferd mit einem Vorderwagen durchging und der Hinterwagen liegen blieb. Der Abstand des Ballons wurde immer größer, und als wir schließlich an den großen Sümpfen der Rathenower Gegend ankamen, war der Ballon schon jenseits derselben. Kurzer Kriegsrat. Entschluß: Abbruch der Verfolgung, Heimfahrt. Wir entdeckten, daß in dem mit mir besetzten Wagen der Fußboden infolge des Glühens des Auspuffes durchgebrannt war. Es wurde bald dunkel und Laternen hatten wir keine. Dafür aber machten die beiden Wägelchen eine wirklich aufregende Wettfahrt im Dunkel. Wir sausten häufig der eine am anderen vorbei, was sicherlich gefährlicher war, als je eine Ballonfahrt gewesen war. Natürlich begegneten wir manchem von Säugetieren gezogenen Fuhrwerk, welches meist auch keine Laterne hatte, so daß der sicherlich nach guter alter Sitte meist schlafende Führer wohl nachher oft gar nicht wußte, weshalb er sich mit seinem Wagen nicht mehr auf der Landstraße befand. Uns Autoinsassen ist jedenfalls die neckische nächtliche Wettfahrt gut bekommen.

Als es dann bald darauf wirkliche Personenkraftwagen gab, da war wohl die Luftschifferabteilung der erste Truppenteil, der einen solchen erhielt. Als ich in ihm einmal einen Stabs-offizier einer anderen Truppe mitnahm, verlangte dieser strenge Vorschriften, daß an Bord eines solchen gefährlichen Fahrzeuges stets zwei Führer sein müßten, weil doch eine große Gefahr bestände, daß der Führer einmal durch plötzliche Erkrankung oder gar Tod in der Wagenführung behindert würde.

Die einzige weitere Ballonverfolgung, die ich noch mitgemacht habe, war erst fünf Jahre nach der ersten. Bei ihr erreichten wir 90 km Stundengeschwindigkeit, den friedlichen Ballon aber erst eine Weile nach der Landung, weil uns der

„Blumenthal-Wald“ südwestlich von Freienwalde zu gewaltigen Umwegen zwang und wir den Ballon überhaupt nicht gesehen hatten.

10. Eine Ballonfahrt mit Segel

Nachdem schon bald nach den ersten Anfängen der Luftfahrt überschlaue Köpfe auf den Gedanken gekommen waren, den Ballon mit Segeln auszustatten, „um ihn in gewissem Grade lenkbar zu machen“ — wobei sie vergaßen, daß zum Segeln zwei Medien (Luft und Wasser) gehören —, konnte doch kein Zweifel bestehen, daß ein am Schlepptau fahrender Ballon durch ein Segel zum Abweichen aus der Windrichtung zu bringen war; in welchem Umfang, konnte nur die Praxis ergeben. So wurde denn eines Tages bei der Luftschifferabteilung — ich glaube, es geschah auf Sigsfelds Veranlassung — beschlossen, solche Versuche zu machen. Man benötigte mäßigen Wind und schwach mit Schnee bedeckten Erdboden. An einem diesen Forderungen entsprechenden Tage nahm ich mit Sigsfeld und dem Taktiklehrer der Luftschifferlehranstalt, Hauptmann Havenstein, an einem solchen Versuche teil. Auf dem zugefrorenen Müggelsee setzten wir mit dem Schlepptau auf und fuhren dann meist am Schlepptau. Die Segelwirkung wurde dadurch erzielt, daß wir nicht das Segel verstellten, sondern vielmehr den Angriffspunkt des Schleppeils am Korbe, d. h. am Korbring, verschoben. Die dünne Schneedecke gestattete genaue Beobachtung des Fahrtweges. Wir vermochten festzustellen, daß wir im allgemeinen befähigt waren, an einem in der Windrichtung liegenden Dorf nach Belieben rechts oder links vorbeizufahren. Ich vermag heute nicht mehr anzugeben, in welchem Winkel zum Winde wir fahren konnten. Groß war er nicht, ich schätze höchstens knapp 10 Grad.

Bei dieser Fahrt kam mir eine Sehnenscheidenentzündung am rechten Arm sehr zustatten. Ich trug den Unterarm auf

ein Brettchen gebunden in einer Schlinge am Körper. Nun waren die Sandsäcke, deren Inhalt nicht künstlich scharf getrocknet worden war, fest gefroren. Zur Ballastabgabe bedienten wir uns daher der Korbwand als Reibeisen, was aber mit einer Hand nicht zu machen war. So hatten denn die beiden anderen Insassen diese höchst langweilige Tätigkeit auszuüben.

Ich bin übrigens in jenen Tagen bei einer Dienstfahrt mit der gleichen Sehnenscheidenentzündung und der gleichen Fesselung meines rechten Armes mit zwei Neulingen als Führer gefahren und habe sie sehr glatt gelandet. Dies soll meine Behauptung stützen, daß Ballonfahren wirklich nichts so Schwieriges ist.

II. Ballonfahrt nach Rußland

Es war gegen Ende des vorigen Jahrhunderts und eines Winters, als ich eine dienstliche Ballonfahrt führte, die in Rußland endigte. Meine Begleiter waren ein Stabsoffizier des Generalstabes und Leutnant Hahn meiner Kompagnie. Gegen Mittag lag unter uns eine geschlossene Wolkendecke; durch ein kleines Wolkenloch sahen wir aus über 3000 m Höhe plötzlich ein kleines Städtchen. Das ist Schrimm, behauptete ich mit Sicherheit, lediglich auf Grund der drastischen Schilderungen eines meiner Brüder, der daselbst einmal in Garnison gestanden hatte. Und es war Schrimm, wie sich aus der Zeit und späterer Sicht der Erde feststellen ließ. Da wurde mir klar, daß die Japaner und Chinesen ganz recht haben, wenn bei ihnen R und L derselbe Buchstabe ist — d. h. die Japaner haben nur R, die Chinesen nur L —, ist es doch ganz egal, ob man Schrimm oder Schlimm sagt. Bei diesem Anblick sagte ich zu meinen Mitfahrern: Jetzt sind wir so nahe der Grenze, daß wir sehr schnell hinuntergehen müßten, da fahren wir lieber nach Rußland hinein. Das war nämlich für die Leutnants verboten, für die Herren Haupt-

leute aber nicht. Als wir dann wieder durch die Wolken kamen und die braun und weiß gefleckte Erde sahen, sagten wir unisono: Das ist Rußland! denn so sieht es nirgends in Deutschland aus. Soweit das Auge reichte, keine Straße, ohne Wegeverbindungen zerstreute winzige Gehöfte aus strohbedeckten Lehmhütten.

Als ich heute nachmittag über den Bayerischen Platz in Berlin ging, fiel mir diese Landung ein beim Anblick eines Backfischchens, das — bei 0° — nackte Beine hatte und ein Pelzjacket trug; denn ebenso war der erste Russe bekleidet, der zur Landungsstelle kam. Er saß auf einem sogenannten Pferde, das nur mit einem Bindfaden bekleidet war, der durch sein Maul und rund um seinen Unterkiefer führte und als Zügel diente. Bald kamen mehr Leute und auch der Herr Bürgermeister aus dem nächsten Dörfchen. Natürlich waren alle Polen — denn wir waren im Gouvernement Turek — bis auf einen prächtigen Russen aus dem Kaukasus, mit dem ich mich gut unterhalten konnte; ich hatte je erst wenige Jahre vorher das russische Dolmetscherexamen auf Kriegsakademie bestanden. Der Kaukasier besorgte zwei Wagen — einer genügte nicht, denn auf einem ortsüblichen Wagen konnte man nicht gleichzeitig Ballon und Korb verpacken. Die zwei Pferde des einen Wagens waren zusammen 3½ Jahre alt. Der Herr Bürgermeister befahl dem Russen, uns nach Turek zu fahren, denn wir müßten zum dortigen Gubernator; ich befahl: Marschrichtung Kalisch, das war die entgegengesetzte Richtung, nämlich nach Deutschland zu. Da der Bürgermeister auf polnisch, ich aber auf russisch fluchen konnte, behielt ich recht, und quer durch Felder und Wälder ohne Wege ging es nun mit fabelhaftem Geschick der Kutscher stundenlang, bis wir endlich auf eine Straße kamen, auf der wir nach dem Städtchen Stawischin gelangten. Dort feierten einige Honoratioren unter der Festleitung des jüdischen Kantors, der natürlich fließend deutsch sprach, den Geburtstag des ortsgewaltigen Polizeisekretärs. Wir wurden

sofort eingeladen und stellten fest, daß die Geistlichen und die — in tadellose Uniformen gekleideten — Postbeamten, die uns beim Geldwechseln tüchtig über das Ohr gehauen hatten, fehlten. Das Menu des Festes war: Kaviar auf dicken Käseschnitten, ohne Brot, aber sehr empfehlenswert. Getränk: Kognak. Die Eingeborenen hatten den Anschluß bei unserem In-Erscheinung-Treten schon ziemlich erreicht, besonders der Herr Polizeisekretär. Er neigte sehr zu feuchten Zärtlichkeiten, glücklicherweise nur gegen meine beiden Begleiter. Ob ich ihm nicht schön genug war oder er mich mehr respektierte, weil ich russisch sprach, weiß ich nicht. Er erklärte, wir müßten die Nacht in Stawischin bleiben, und meine Einwände, wir müßten noch nachts mit der Postkutsche nach Kalisch zum Gubernator, ließ er nicht gelten. Hier sei er Gubnateror. Der Kantor erklärte immer wieder, es sei so sonderbar, daß wir nur aus Zufall nach Rußland hineingeraten wären, obwohl wir alle drei Uniform trügen und einer sogar Generalstabsoffizier sei.

Als wir zum Aufbruch uns anschickten, schloß der Polizeisekretär die Türe zu. Daß ich so, wie ich es tat, russisch fluchen und ihn beschimpfen konnte, hatte er nicht erwartet. Er wurde sofort bescheiden und beinahe nüchtern, und in aller Freundschaft schieden wir voneinander. Draußen stand der katholische Geistliche, der ersichtlich die Geburtstagsorgie mißbilligte und uns in die Postkutsche komplimentierte. Gegen Mitternacht trafen wir in Kalisch ein, wo wir Zimmer in einem Hotel erhielten, in dem gerade eine jüdische Hochzeit gefeiert wurde. Ich begab mich sofort in das Schloß, um dem Herrn Gubernator Meldung zu machen. Der Garten war offen, das Schloß selbst auch unverschlossen; keine Klingel. Mit meiner Taschenlampe bewaffnet, drang ich in das Haus, sah in verschiedene Zimmer, machte Lärm, alles vergebens. Unverrichteter Sache ging ich in unser Gasthaus zurück.

Kaum lag ich im Bett, entstand im Nebenzimmer eine lebhaftere Unterhaltung. Man hörte mehrere männliche und weibliche Stimmen, gleichzeitig entstand ein heller großer Fleck an der der Verbindungstür gegenüberliegenden Wand. Ursache: das Fehlen der Türdrücker an der Verbindungstür. Der vergnügte Lärm nebenan nahm zu. Schließlich siegte meine Neugier über alle edleren Regungen, ich sah durch das große Türdrückerloch und erblickte eine Frau mit kahl rasiertem Schädel, die ihre Frisur abgesetzt und in den Händen hatte. Entsetzt schlüpfte ich in mein Bett. Darauf war ich nicht gefaßt gewesen; ich wußte damals noch nicht, daß strenggläubige verheiratete Jüdinnen ihrer Kopfzier beraubt sind.

Bei Tagesanbruch suchte ich wieder nach dem Herrn Gubernator. Wieder drang ich in das offene unbewachte Schloß, wieder lief ich durch Korridore, klopfte an Türen, sah in Zimmer. Niemand zu finden. Endlich spürte ich im Souterrain einen sich waschenden Soldaten auf. Auf meine Frage, ob der Gubernator da sei, erhielt ich zur Antwort: Der ist auf Urlaub in Paris. Wer ist sein Stellvertreter? — Das weiß ich nicht! — Also wieder in die Stadt und einen Schutzmann befragt. Sehr liebenswürdig begleitete er mich zur Wohnung des Kavallerieobersten; der war auf Urlaub in Moskau. Also weiter zum Infanterie-Regimentskommandeur; der war auf Urlaub in St. Petersburg. Nun blieb als vermutlicher Gubernatorstellvertreter der Gendarmerieoberstleutnant; der lag noch im Bett und bat um nochmaligen Besuch um 10 Uhr. Wir mußten es also aufgeben, frühmorgens die Grenze zu passieren, um in Skalmierzyce einen Tageszug zu erreichen.

Um 10 Uhr waren wir alle drei bei dem Gendarmerieoberstleutnant, der uns sehr freundlich aufnahm. Seine Gattin empfing uns mit einem Papagei auf der Schulter. Der Oberstleutnant konnte — sagte er — nur russisch, die Gattin auch französisch sprechen. Seine Visitenkarte mit wenigen

Worten darauf wirkte an der Grenze Wunder. Sämtliche Zollbeamten standen stramm grüßend, tadellos ausgerichtet, als wir an ihnen vorbei aus Rußland hinausfuhren, unser Ballonmaterial zur deutschen nahen Eisenbahnstation mitführend.

Es ging nicht allen Luftschiffern, welche die Grenze überflogen, so gut, wenn sie wieder herauswollten. Mehrfach wurden sie tagelang festgehalten. Der österreichische Hauptmann Josef Trieb mußte, von Kosaken begleitet, zwei Tage neben seinem Ballonfuhrwerk marschieren; es wurde ihm nicht erlaubt, sich auf den Wagen zu setzen. Dagegen wurde Hauptmann von Sigsfeld auf das freundlichste aufgenommen. Ihm zu Ehren fand ein Fest in einem Offizierskasino statt, bei dem russische Offiziere mit ihm Achselstücke und Portepée tauschten.

Ich muß noch ein neckisches Ereignis erwähnen, das den oben genannten Gendarmerieoberstleutnant betrifft. Wie erwähnt, konnte er bei unserem Besuch nicht deutsch sprechen, vierzehn Tage später hatte er es fließend gelernt; eine meiner Schwestern war damals bei einem meiner Brüder in Ostrowo — dicht diesseits unserer Grenze gegenüber von Kalisch — zu Besuch.

Die russischen Offiziere hatten nun mal wieder die deutschen Offiziersfamilien nach Kalisch eingeladen. Der Gendarmerieoberstleutnant erzählte meiner Schwester in fließendem Deutsch von dem kürzlichen Besuch einiger deutschen Luftschifferoffiziere. Er muß wohl etwas erstaunt gewesen sein, als meine Schwester ihm antwortete, daß unter diesen ihr Bruder gewesen sei.

12. Ballonfahrten im Gewitter

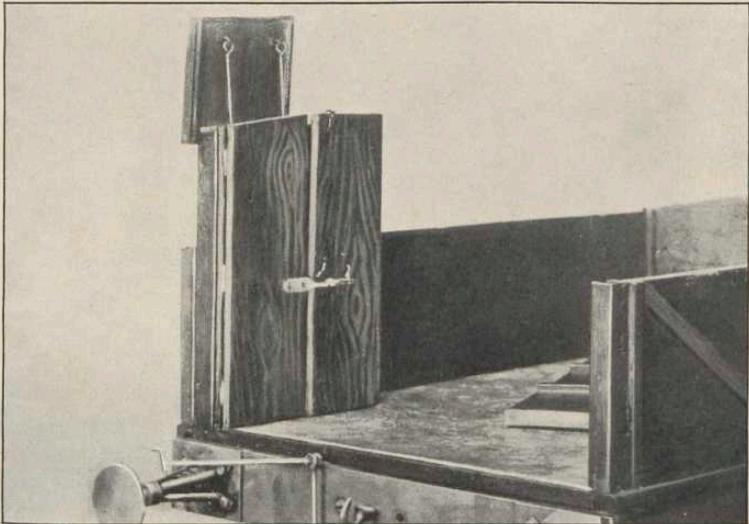
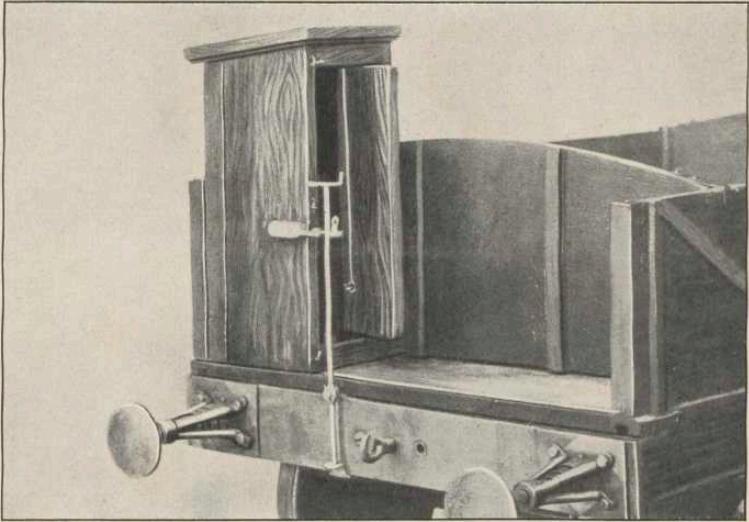
Bei Gewitter, d. h. wenn man erwarten kann, daß ein solches dicht bevorsteht, soll man warten, bis es vorüber ist. Manchmal kommt dann aber nach kurzer Pause ein zweites.

So ging es mir an einem schönen Sommernachmittag, als ich mit einem eifrigen Luftfahrerehepaar eine Fahrt machen wollte. Das Gewitter kam, als der Ballon in der Gasanstalt Charlottenburg gerade gefüllt werden sollte und die Korbinsassen schon anwesend waren. Wir setzten uns unter einen Schuppen, tranken die für die Fahrt bestimmte Flasche Sekt aus und warteten das Ende des Gewitters ab. Dann wurde gefüllt, was in der Gasanstalt nur eine Viertelstunde dauerte. Ehe der Ballon zum Aufstieg fertig war, kam aber ein zweites Gewitter. Ich sagte mir, zu einem Sprung über Berlin reicht die Zeit noch, und wir stiegen auf. Langsam ging die Fahrt über Charlottenburg auf Wilmersdorf, dann auf Friedenau zu, immer mehr flaute der Wind ab, und unter uns waren immer noch Häuser. Es blitzte immer näher und wurde Zeit zum Landen. Dicht an der Kirche in Friedenau war eine Baustelle mit Laube darauf. Dort machten wir eine Damenlandung. Unser weiblicher Korbinsasse gelangte noch trocken in die Laube. Wir männlichen Insassen verpackten im strömenden Regen den Ballon. Als Kuriosum ist zu vermerken, daß die Schwester der mitfahrenden Dame bei dem Aufstieg zugegen war; bald nach der Landung war sie auch zugegen; wir waren nämlich ganz dicht an der elterlichen Wohnung gelandet.

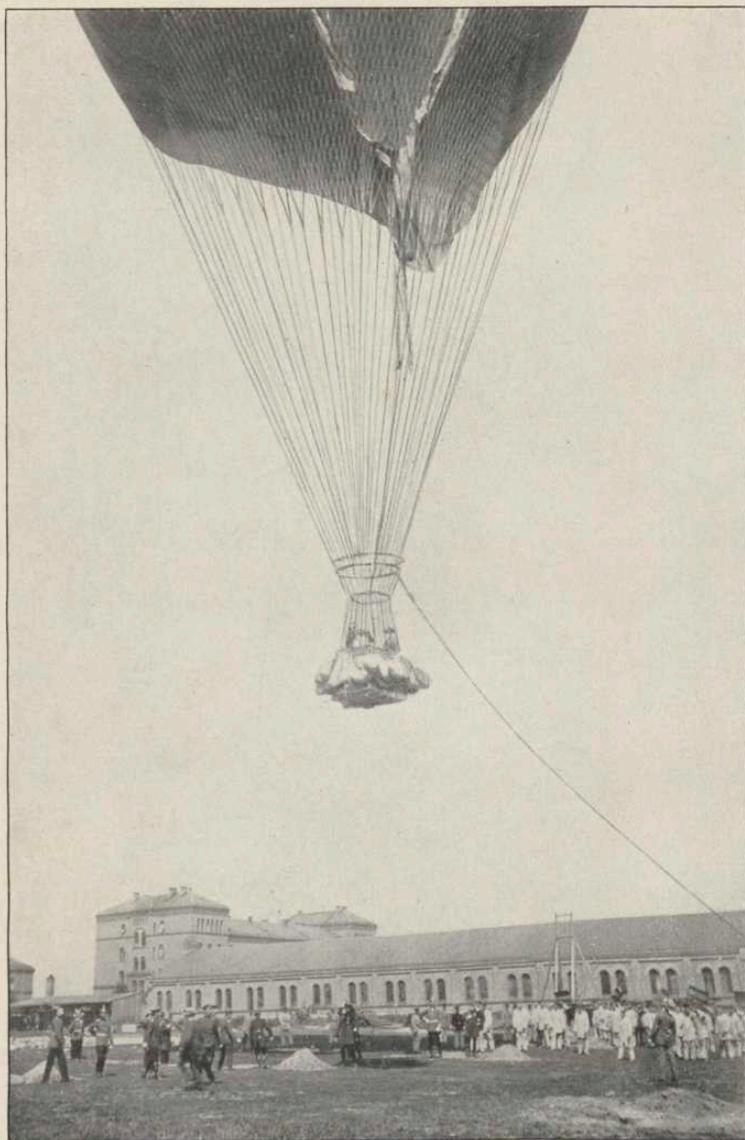
Bei einer anderen Vereinsfahrt hatte ich zwei ältere Herren als Begleiter, der eine hatte nur eine Hand, es mußte also vorsichtig gelandet werden. Nach herrlichem Nachmittag zog ein Gewitter auf, während wir uns über den großen Waldungen bei Fürstenwalde befanden. Endlich kam das Ende des Waldes in Sicht. In allen Richtungen blitzte es. Kaum waren wir jenseits der letzten Bäume gelandet, da ging das Wetter los.

13. Der Zekeli-Ballon

Auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896 hatte ein Herr Robert Zekeli einen Fesselballonbetrieb eingerichtet. Ein Kugelballon von 6700 cbm wurde zu diesem Zweck ver-



12. Das bewegliche Bremsenhaus



13. Der Aufstieg zur höchsten Fahrt

wendet. Im Herbst 1897 wollte sein Besitzer diesen Ballon zu einer Weitefahrt benutzen, wie sie noch nicht ausgeführt worden war, wozu der Ballon zunächst von 6700 auf 8400 cbm vergrößert wurde. Zekeli vereinbarte, daß außer ihm selbst die Meteorologen Berson und Süring und ein Engländer, der ein großer Förderer der Luftfahrt war, Patrick Alexander, teilnahmen. Ich übernahm es auf Zekelis Bitte, den Ballon im damaligen Sportpark Friedenau — an dessen Stelle jetzt ein Stadtviertel steht —, von wo die Freiballonfahrten des Berliner Vereins für Luftfahrt zu jener Zeit stattfanden, zu füllen und zum Aufstieg zu bringen. Dazu gehörten eine ganz reichliche Bedienungsmannschaft und fast ein ganzer Tag Zeit. Etwa um Mitternacht zum 23. September 1900 begann ich mit den Mannschaften meiner Kompagnie den Ballon zu füllen. Im Sportpark befand sich ein eigens für Sportballonfahrten gelegtes Gasrohr. Die Sportparkgesellschaft hatte gehofft, daß die Ballonaufstiege eine große Attraktion sein und die Kassen füllen würden, sie übernahm daher den größten Teil der Füllungskosten der Vereinsballone, so daß man von den Ballonfahrern nur je Person 25 M. nehmen mußte. Zu der Füllung und dem Aufstieg des großen Ballons kam denn auch bei Tag eine Menge Zuschauer.

Besondere Bedeutung hatte man für die geplante Dauerfahrt dem Schleppseil beigemessen, welches gewaltige Dicke und Länge hatte; eine besondere hölzerne Vorrichtung sicherte einen glatten Ablauf des schweren Seiles, das natürlich nicht mit der Hand aus dem Korbe herabgelassen werden konnte. Am Nachmittag erfolgte ein glatter Aufstieg; der Ballon schlug die Richtung nach Nordost ein.

Am folgenden Morgen ganz früh erhielt ich ein Landungstelegramm aus — Bernau. Was war geschehen? Der Ballon nahm den Weg in Richtung der längsten Ausdehnung der Ostsee. Die Insassen beschloßen daher, die Fahrtgeschwindigkeit zu bremsen, und gingen über dem großen Bernauer Wald

nachts auf das Schlepptau herab, um auf diese Weise erst bei Tagesanbruch an die Ostsee zu gelangen und zuvor noch rechtzeitig festzustellen, wie die Luftströmungen in verschiedenen Höhen gerichtet waren.

Nachdem das Schlepptau eine Weile auf dem Walde geschleppt hatte, verfieng es sich gründlich in einem Baum. Aus dem Freiballon wurde ein Kugelfesselballon. Stundenlang ertrugen die Insassen das nun einsetzende Schaukelvergnügen. Das Schlepptau zu kappen, erschien erklärlicherweise unangebracht, man wußte ja nicht, ob man es nicht noch sehr benötigen würde. Ich muß bemerken, daß damals die vielen Starkstromleitungen, welche heute alle Gegenden Deutschlands schmücken, noch nicht vorhanden waren und daher bei Schlepffahrten höchstens einige Telegraphen- und Telephonleitungen beschädigt wurden. Starke Gewitterbildung und die Aussicht auf weitere Gewitter über der Ostsee nötigten dazu, der Schaukelei ein Ende zu machen, und man beschloß die Landung des Fesselballons. So endete die geplante Dauerfahrt, für die man einen achttägigen Proviant mitführte, 30 km von Berlin. Die Tatsache, daß in der Nacht auf der Ostsee schwere Gewitter waren, rechtfertigte den Landungsentschluß durchaus.

Erstaunt war ich, als mir — wohl als Dank für die seitens meiner Kompagnie gewährte Hilfeleistung — nach einigen Tagen die Rechnung der Gasanstalt für die gelieferten 8400 cbm Leuchtgas zuing. Ich verwies die Gasanstalt an Herrn Zekeli, dieser aber erklärte, er hätte doch den Ballon nicht gefüllt, sondern ich. Es bedurfte recht energischer Methoden, um der Gasanstalt zu ihrem Gelde zu verhelfen.

Die höchste Ballonfahrt

Der Zekeli-Ballon hat später noch nützliche Dienste geleistet. Mit ihm wurde die denkwürdige Hochfahrt von Berson und Süring ausgeführt, die noch heute, nach 27 Jah-

ren, den Welthöhenrekord eines Freiballons bedeutet. Herr Zekeli schenkte nämlich dankenswerterweise den Ballon, für dessen weitere Benutzung wohl die Geldmittel fehlten, dem aeronautischen Observatorium zum Zwecke der Ausführung wissenschaftlicher Hochfahrten. Zunächst erfolgte eine Probefahrt am 11. Juli 1901, welche von Berson und dem österreichischen Wissenschaftler Dr. Ritter Schrötter v. Kristelli von der Gasanstalt Charlottenburg aus stattfand. Bei der nächtlichen Füllung wäre mir fast ein Mann an Gasvergiftung gestorben. Die beiden Leute am Füllansatz waren, wie nicht anders möglich, von der Hülle bedeckt, die allerdings hinter ihnen stets hochgehalten wurde durch Leute, welche die zwei Mann am Füllansatz dauernd beobachten sollten, was in der dunklen Nacht nicht leicht war. Plötzlich gab der eine Mann am Füllansatz kein Lebenszeichen mehr. Mit künstlicher Atmung und vorsichtshalber bereit gehaltenem Sauerstoff bekam ich ihn wieder zum Bewußtsein.

Die Fahrt verlief günstig, es wurden 8000 m Höhe überschritten. Im gleichen Monat, nämlich am 31. Juli 1901, wurde der inzwischen „Preußen“ getaufte Ballon auf dem Übungsplatz der Luftschifferabteilung mit Wasserstoffgas gefüllt. Dies konnte nicht in der Ballonhalle erfolgen, da sie nur für Ballone von 1300 cbm gerade ausreichte. Zur Verfügung standen zwölf Gaswagen von je 20 Flaschen von je 5 cbm Inhalt. Es erfolgte stets die gleichzeitige Entleerung von sechs Wagen, die dann schleunigst wieder beladen wurden. Meine Kompanie reichte zur Gestellung der Haltemannschaften nicht aus. Ich hatte sie daher durch ein starkes Kommando Eisenbahner verstärkt. Das eigentliche Füllen war leicht, denn es war genügend Platz zum Festhalten vorhanden. Schwieriger war das Hochlassen zum Anknebeln; damit dies gefahrlos geschehen konnte, trug der Ballon noch ein Haltenetz, das in zwölf Halteleinen von je 1000 kg Festigkeit auslief. Die Halteleinen wurden durch am Boden

gut verankerte Blöcke geführt und von zwei Mann bedient. Eine Leine riß beim Hochlassen, sonst ging dieses glatt vonstatten. Der Ballast bestand zum erheblichen Teil aus Eisenfeilspänen, der Rest aus scharf getrocknetem Sand. Aufgehängt waren die etwa 60 kg schweren Säcke an einem besonders großen Ring oberhalb des normalen Korbring; hätte man sie an diesen gehängt, so würden sie in Anbetracht ihrer großen Zahl keinen genügenden Platz gefunden und jedenfalls den Korb durch ihren Gegendruck stark deformiert haben. Die Säcke waren an je zwei Leinen, einer roten und einer weißen, aufgehängt, und zwar war die eine an den Sackösen befestigt, die andere am Sackboden, so daß sie einen am Rande liegenden Stein abschnürte, was eine ausgezeichnete Befestigung darstellte. Schnitt man die vom großen Ring zu den Sackösen führende Leine durch, so kippte der Sack um, entleerte seinen Inhalt und blieb an der Bodenleine hängen. Diese Methode bewährte sich sehr gut.

Eingefüllt wurden in den Ballon nur 5400 cbm Wasserstoff, womit er zunächst bis über 5000 m steigen mußte. Wozu hätte man ihn gänzlich füllen sollen, er hätte dann ja schon vom Aufstiegsaugenblick an das sich ausdehnende Gas ausstoßen müssen. Ein hoher Vorgesetzter, welcher kam um den Aufstieg zu sehen, aber sich ein wenig verspätet hatte, sah den Ballon, der bei der halben Füllung eine zu „schlanke Linie“ hatte, erst in der Luft und sagte mißfällig: „Schlecht gefüllt.“

Berson und Süring erreichten 10 800 m, hätten aber fast ihren Tod gefunden, da beiden in dieser Höhe die Sauerstoffschläuche entfielen und sie bewußtlos wurden. Erst nach einem Fall von etwa 5000 m erwachten beide aus ihrer Ohnmacht. Sie landeten glatt in Gegend von Kottbus, das also auch schon vor Chamberlins Landung Anspruch auf Berühmtheit erwarb.

Den Ballon „Preußen“ habe ich dann nochmals in der Gasanstalt Charlottenburg mit Leuchtgas zu einer Höhen-

fahrt gefüllt. Dann lagerte er viele Jahre ungenutzt, bis er 1909 eine besondere Attraktion der ILA bildete. Mit Luft halb aufgeblasen, mit einer Luftscheusendreh tür versehen, lagerte er auf hohem Podium inmitten der großen Ausstellungshalle. Gegen 10 Pfennig Eintrittsgeld besichtigten 200 000 Zeitgenossen sein Inneres, wodurch sie die Einrichtung der Reißbahn und des Ventils verstanden. Ziehen der Ventilleine — ein Ventilator füllte dauernd nach — und das fabelhafte Echo in der Hülle machte vielen Freude.

14. Der Todestag von Hans Bartsch von Sigsfeld

Der 1. Februar 1902, ein klarer, sehr kalter Wintertag. Beim Luftschifferbataillon sind zwei Ballonfahrten für Ausbildungszwecke von Schülern der Lehranstalt angesetzt. Als Führer des einen ist der — später in Südwestafrika als Führer einer Funkerabteilung gefallene — Oberleutnant Haering, als Führer des zweiten Hauptmann Bartsch von Sigsfeld kommandiert. Tags zuvor hatte mich das benachbarte aeronautische Observatorium gebeten, für wissenschaftliche Zwecke einen 1300-cbm-Vereinsballon, mit ausgedientem Wasserstoff gefüllt, zur Verfügung zu stellen, den Sigsfeld führen sollte, wozu er sich bereit erklärt hatte. Durch die Kommandierung als Führer eines Militärballons wurde die Absicht des aeronautischen Observatoriums durchkreuzt, welches besonderen Wert darauf legte, daß gerade Sigsfeld, der für eine wissenschaftliche Fahrt zweifellos der geeignetste Führer war, den Ballon führe. Ich ging daher zum Abteilungskommandeur, um ihn zu bitten, einen anderen Führer statt Sigsfeld zu kommandieren, der die Führung der wissenschaftlichen Fahrt bevorzugte, auch schon weil er dies zugesagt hatte. Der Abteilungskommandeur verhielt sich ablehnend und erklärte, daß er bei dem stürmischen Wetter Bedenken habe, einen anderen Führer zu bestimmen. Ich sagte, dann bitte ich an Stelle von Sigsfeld den Militärballon

führen zu dürfen. Damit bin ich einverstanden, erklärte mein Kommandeur. So ließ ich denn zunächst den Militärballon, der von Oberleutnant Haering geführt wurde, und den Meteorologenballon, der mit Sigsfeld und dem Meteorologen (dem jetzigen Professor) Linke bemannt war, los. Dabei war der Wind nicht einmal sehr unbequem; beide Ballone kamen vom Luftschifferübungsplatz hinter der Kommandeurwohnung am Tegeler Schießplatz glatt ab und flogen schnell in westlicher Richtung davon. Ich folgte alsdann baldmöglichst mit einem 600-cbm-Abteilungsballon, in dem sich noch zwei Offiziere der Lehranstalt befanden. In der mit 120 km in der Stunde erreichten Harzgegend sahen und erreichten wir die einzige an diesem Tage von uns gesehene Wolke, einen massigen Kumulus, der uns bei seiner Annäherung in lebhaftes Schaukeln versetzte und zentrifugal wegschleuderte.

Als wir nahe der holländischen Grenze waren, entfiel einem Mitfahrer die Karte, so daß mir in dem bei so starkem Winde höchst unbequemen Landungsgelände diesseits der holländischen Grenze die Karte fehlte. Dort liegen bekanntlich die zahlreichen Gehöfte, umgeben von den dazugehörigen Feldern und kleinen Waldstücken, alle vereinzelt, so daß eine längere Fahrt am Schleppseil — das man damals bald nach dem Aufstieg herunterließ, wenn man nicht vorzog, gleich mit ausgelegtem Seil aufzusteigen — ausgeschlossen war. Die Windgeschwindigkeit betrug noch dicht an der Erde 120 km in der Stunde. Ich erklärte den Mitfahrern die Art „à la Sigsfeld“, wie ich landen würde, bezeichnete das Wäldchen, in das ich in halber Baumhöhe mit dem Korbe eindringen würde und unmittelbar hinter dem dann der im Wäldchen gerissene Ballon liegen würde. Die Landung gelang wie beabsichtigt und wurde zur „Damenlandung“, bei der der Korb nicht umkippte, sondern schließlich handhoch über dem Erdboden zwischen den schwächtigen — damals natürlich kahlen — Laubbäumen hing. Wir waren im Walde

so gebremst worden, daß die Hülle sich nach dem Aufreißen noch auf die Bäume legte.

Bei dem eisigen Wind, den wir ja erst nach der Landung verspürten, machte ich mir Sorgen, wie wohl die Landung des Oberleutnants Haering ausgefallen sei oder ausfallen würde. Um Sigsfeld und Linke war ich in Anbetracht der großen Erfahrung und Ruhe Sigsfelds unbesorgt.

Nach meiner Rückkehr erfuhr ich erst in Berlin, daß Haering jenseits des Rheins in einem großen Kiefernwalde gefahrlos gelandet war, aber Sigsfeld bei der Landung in Belgien den Tod gefunden hatte. Nicht mit belgischen Karten versehen, in großer Höhe fahrend (der 1300-cbm-Ballon war ja mit, wenn auch vorher im Fesselballon verwendeten, Wasserstoffgas gefüllt und trug nur zwei Personen), mit Messungen lebhaft beschäftigt, hatten die Insassen die Orientierung verloren. Sie wußten aber, daß sie sich der See stark näherten und bald landen müßten.

Die Landung erfolgte in dem Winde ganz offenliegenden Gelände auf hart gefrorenem Ackerboden. Der erste Aufprall schleuderte Linke, der sich an zwei Korbleinen vorschriftsmäßig hielt, aus dem Korbe, ihm dabei den einen Arm verrenkend. Sigsfeld führte dann planmäßig noch die Landung aus, wurde aber durch Aufschlag auf den harten Boden getötet.

An der Landungsstelle unweit von Zwyndrecht in Belgien und an der Abflugstelle auf dem Übungsplatz bei der Luftschifferkaserne am Tegeler Schießplatz wurde Hans Bartsch von Sigsfeld je ein Denkmal gesetzt. Das letztere wurde nach dem Kriege, als die Luftschifferkaserne anderen Zwecken dienstbar gemacht werden mußte, nach dem Heim des Aeroklubs von Deutschland, dem Flugverbandshaus am Landwehrkanal in Berlin, übergeführt.

Einen fähigeren Luftschifferoffizier und einen trefflicheren Menschen hat vor und nach seinem Tode die Luftschiffertruppe nicht besessen.

15. Lehrer im Luftschifferbataillon, Führer des Funkentelegraphie-Versuchskommandos

Sigsfelds Tod änderte mein Tätigkeitsgebiet in der Luftschiffertruppe. Fünf Jahre war ich Führer der bis zum Jahr 1901 einzigen bzw. dann einer der beiden Kompagnien gewesen. Nach der Beerdigung Sigsfelds in Ballenstedt, Anfang Februar 1902, fragte mich mein Kommandeur, ob ich dessen Nachfolger werden, d. h. die funkentelegraphischen Versuche leiten wolle. Diese fanden nämlich seit Jahren beim Luftschifferbataillon statt, und zwar nicht nur, weil zum Tragen der hochzuführenden Antenne damals kleine (10 cbm fassende) Ballone bzw. bei windigem Wetter Drachen benötigt wurden, sondern auch weil nach Lage der Dinge zuständig gewesene Stellen, wie dies ja seit alters her üblich ist, dieser neuen Sache jede künftige militärische Bedeutung absprachen. Sigsfeld, *rerum novarum cupidus*, war der richtigste Mann in der deutschen Armee gewesen, das Versuchskind zu fördern. Sein Tod war deshalb auch für die drahtlose Telegraphie ein unersetzlicher Verlust. Auf die obenerwähnte Frage meines Kommandeurs entgegnete ich: Da ja in der Armee kein Hauptmann vorhanden ist, der von der Sache etwas versteht, bin ich bereit. So mußte ich denn meine Kompagnie abgeben und die von Sigsfeld innegehabte Lehrerstelle an der Luftschifferlehranstalt übernehmen und nebenbei die funkentelegraphischen Versuche leiten. Diese waren schon so weit gediehen, daß die Funkentelegraphie in einem Manöver und in diesem schon zur Verbindung mit der Flotte verwendet worden war, und zwar in Form ortsfester und fahrbarer Stationen. Es gab aber noch mancherlei Störungen, meist aus meteorologischen Gründen, und der Morseschreibapparat war schon damals mir und meinen Mitarbeitern verhaßt. Ich sehe noch, wie mir einst Sigsfeld ein Stück Morsestreifen zeigte, auf dem in klaren Morsezeichen stand:

••• •• • • ••• • •—••



14. Das Denkmal für Bartsch v. Sigsfeld
früher in der Jungfernheide, jetzt am Schöneberger Ufer, Berlin



15. Hans Bartsch v. Sigsfeld

Dies Telegramm stammte nicht aus Menschenhand, sondern war eine Wirkung luftelektrischer Störungen. Ins Deutsche übersetzt, hieß es „Sie Esel“. Als wir dann in der „Schlömilch-Zelle“ einen gewaltig verbesserten Hörempfänger besaßen, dachte ich, man müsse auch hohe Vorgesetzte davon überzeugen können, daß ein leicht aufzunehmendes gehörtes Telegramm unbedingt einem (durch luftelektrische Störungen) ganz unleserlichen Morsestreifen vorzuziehen sei. Weit gefehlt! Jahrelang dauerte mein Kampf gegen den Morseapparat; erst unter meinem Nachfolger, als ich in Marokko weilte, kam der Hörempfang zur Anerkennung und verschwand der Morseschreiber, der in der Marine und bei dem ausländischen Militärfunkwesen längst verschwunden war.

Die Funkversuche beim Luftschifferbataillon trugen mir — und meinem Burschen — ein angenehmes Kommando zur Marine ein. Deren Funkentelegraphie-Versuchskommando hatte gefunden, daß zwischen Schiffen gelegenes Land die drahtlose Verbindung, besonders wenn es sich um höheres Land handelte, erheblich störte. Die Marine versuchte es mit Drachen und wollte auch wie wir Landratten kleine Ballone verwenden, um diese die Antennen — die bei uns 200 m Länge hatten — tragen zu lassen. Ich sollte nun der Marine den Umgang mit Ballonen und Drachen beibringen. Auf dem Torpedoschulschiff „Neptun“ — einer Beute aus dem Jahre 1870/71 — verlebte ich einige sehr nette Tage. Die Ballönchen und Drachen waren artig und vermieden Konflikte mit der Takelage, wenn man ihr Fesselkabel durch einen isolierenden Porzellanring führte, den man dann mit einer Flaggleine an die Mastspitze hißte. Wir haben sogar Kreise fahren können, ohne daß der Drache ins Wasser fiel, wenn die Windstärke nicht gar zu schwach war. Es kam aber auch vor, daß dann beim Fahren mit dem Wind der Drache unter Wasser verschwand und bei starker Kursänderung wieder auftauchte und ohne menschliche Hilfe wieder aufstieg

Später fand eine gemeinsame Übung zwischen Landfunkstationen und Marinefunkstationen statt. Es bestand schon eine gewisse „Abstimmungsmöglichkeit“, so daß folgender Versuch glänzend gelang: Eine fahrbare Landstation, d. h. der gesamte einem LuftschiFFerfahrzeug ganz ähnliche Wagen, der nach dem Protzsystem gebaut und zum Aufsitzen von sechs Mann eingerichtet war, wurde an Bord des „Neptun“ genommen und unmittelbar neben der Funkerkabine aufgestellt. Entsprechend wurde ein zweiter Funkerwagen am Leuchtturm Bülk, in dem sich eine Marinefunkstation befand, aufgestellt. Nun fuhr der „Neptun“ in die Ostsee hinaus, während die Marinestation Bülk dauernd das Alphabet funkte. Gleichzeitig funkte die Landstation am Leuchtturm Bülk das Alphabet rückwärts. Wie waren wir damals darüber befriedigt, daß die Schiffsstation ungestört ihr Vorwärtsalphabet und die Landstation an Bord ihr Rückwärtsalphabet empfing. Wir bewiesen auch, daß wir mit unseren 200-m-Antennen noch gut empfangen konnten, wenn die Maststationen wegen zu großer Entfernung oder zwischenliegendem Land nicht mehr empfangen.

Unsere gemeinsame Übung wurde dann noch besonders interessant gestaltet dadurch, daß wir die an Bord genommene Landstation an freier Küste in der Eckernförder Bucht an Land setzten, durch angeforderte Pferde bespannten und landeinwärts abrücken ließen, dabei von Zeit zu Zeit mit dem „Neptun“ drahtlose Verbindung aufnehmend.

An den Kaisermanövern nahm dann die Funkentelegraphie regelmäßig teil. Eine Station befand sich stets bei der Oberleitung, mindestens eine bei jeder Partei und eine bei einer Kavalleriedivision.

Nun waren unsere in LuftschiFFerfahrzeuge eingebauten Stationen für Kavalleriezwecke zu schwer, aber erst recht für etwaige Kolonialkriegszwecke. Auf Grund von im „Boxerfeldzug“ gewonnenen Erfahrungen waren beim LuftschiFFerbataillon mit der Telefunktengesellschaft zusammen schon so-

genannte Karrenstationen entwickelt worden, die von einem Pferd oder Maultier in der Schere — eventuell mit Vorspann — gezogen wurden. Diese Stationen kamen uns bald darauf sehr zustatten, als fahrbare Stationen den Truppen zur Bekämpfung des Aufstandes in Südwestafrika zur Verfügung gestellt wurden.

Es war gar nicht leicht, dieses zu bewerkstelligen. Es war nämlich von hoher zuständiger Stelle entschieden worden, daß die Funkentelegraphie für Südwestafrika ungeeignet sei, man müsse dort die Stationen stets auf die Höhen stellen, um „Funk“-Verbindung zu bekommen. Man hatte angenommen, daß eine nicht durch Geländeteile unterbrochene Luftlinie vorhanden sein müsse. Hiervon machte mir mein schwerkranker, auf längeren Urlaub gehender Kommandeur Mitteilung mit dem Zusatz: Sehen Sie, was Sie tun können, damit Funkstationen hinausgesandt werden.

Nun kam mir der Zufall zu Hilfe, ohne den ja bekanntlich nichts gelingt. Am gleichen Tage war „Hörsaal“-Abend, d. h. wir in Berlin und dessen Nähe befindlichen alten Kriegsakademiker des Hörsaals B 1891—1894 versammelten uns zu kameradschaftlichem Zwecke. Unter uns war der für Südwestafrika zuständige Vertreter des Kriegsministeriums. Er äußerte schwere Besorgnisse darüber, daß von der Kolonne Estorff seit Tagen alle Nachrichten fehlten, daß sie die Verbindung mit den Nachbarkolonnen vollständig verloren habe. Das geschieht euch recht, sagte ich, warum habt ihr die Funker nicht hinausgehen lassen! — Die Funkentelegraphie kann man doch dort nicht gebrauchen, erwiderte er, es ist doch entschieden worden, daß es keinen Zweck hätte. — Wer hat das entschieden, und was versteht der von der Funkentelegraphie? war meine Antwort, dort kann man viel besser funken als hier, wo bewaldete Höhen stören. — Wirkung: Am folgenden Tage gemeinsame Besprechung im Kriegsministerium, an der noch einige wenige zuständige Herren teilnahmen. Ergebnis: Es muß an die ablehnende Stelle nochmals

herangetreten werden mit der Bitte, die Entscheidung einer Revision zu unterziehen. Dies geschah. Ergebnis: Ein Militärtelegramm — vom Telephon wurde damals noch wenig Gebrauch gemacht — an das Luftschifferbataillon, es möge mit dem Oberkommando der Schutztruppen noch einmal erwogen werden, ob nicht doch Funkstationen nach Südwestafrika zu entsenden seien. Mit der Aktenmappe, in der ein längst fertiger Mobilmachungsplan für fahrbare Funkstationen war, fuhr ich zum Oberkommando. Ein Vertreter desselben und ich einigten uns dahin, daß drei Stationen — mehr konnten wir damals aus Materialmangel und noch viel mehr aus Personalmangel nicht sofort aufstellen — umgehend zu mobilisieren und baldmöglichst abzusenden seien. Die erforderlichen Telegramme, im besonderen die die Stationsführer benennenden, an Seine Majestät den Kaiser wurden nicht nur aufgesetzt, sondern auch sofort abgesandt. Dann begab ich mich zu der Inspektion der Verkehrstruppen, meiner obersten Waffenbehörde, und meldete gehorsamst die Mobilmachung der Funkentelegraphie. Das überraschte meinen Inspekteur sehr; hatte er doch erst kürzlich verordnet, daß sich die Dienststellen nicht unter Umgehung der vorgesetzten Stellen mit anderen Behörden und Dienststellen in Verbindung setzen dürften. Nicht immer aber ist der vorschriftsmäßige Weg der beste, manchmal geht es anders besser, und vor allem schneller.

In der „offiziellen Weltgeschichte“ sieht die Entsendung der Funkentelegraphie nach Südwestafrika so aus:

„Bei den Truppenanforderungen nach den Gefechten bei Onganjira und Owiumbo im April 1904 hatte Oberst Leutwein um eine Funkentelegraphen-Abteilung gebeten. Das Luftschiffer-Bataillon, dem für funkentelegraphische Versuche ein außeretatmässiges Versuchskommando zugeteilt war, erhielt am 20. April 1904 den Befehl, ein „Detachement zur Bedienung der Funkentelegraphenstation in Südwestafrika“ mobil zu machen.“¹

So steht es in einem Geschichtsbuche eines Teilnehmers am Burenfeldzuge. Was für Funkentelegraphenstationen ge-

meint waren, ist mir rätselhaft, es waren nämlich gar keine dort, sondern es wurden Personal und Material gleichzeitig hinausgesandt, und keineswegs geschah die Mobilmachung auf einen Befehl, der doch durch die vorgesetzte Dienststelle hätte gehen müssen. Diese wurde vielmehr durch die Mobilmachung überrascht.

Derselbe kriegsgeschichtliche Verfasser gibt mir in seinem Buch ein Lob für die durch mich erfolgte Aufstellung der zweiten Funkentelegraphieabteilung. Richtig ist, daß ich gerade auch die erste Abteilung — in Abwesenheit meines damals schwerkranken Kommandeurs — mobilgemacht habe, nachdem ich die Mobilmachung durch längere Zeit vorbereitet hatte.

Nun mußte natürlich Personalersatz ausgebildet und Materialersatz beschafft werden. Als der erste noch unausgebildete Personalersatz hinausgesandt werden sollte, war kein Offizier zur Führung da. Ich wurde daher gefragt, ob ich nach Swakopmund mitfahren und unterwegs die Leute als Funker ausbilden wolle, was ich natürlich bejahte und was angeordnet wurde. Am anderen Tage wurde aber meine Mitfahrt widerrufen, da ein Führer in der Heimat zur Ersatzausbildung usw. bleiben müsse.

Ehe weitere drei Stationen nach Afrika gesandt wurden, fand die Loslösung der Funkerversuchsabteilung von der Luftschifferabteilung unter großer Vermehrung der kommandierten Mannschaften, Zuteilung einer Bespannungsabteilung und Unterstellung unter die Telegraphentruppen statt. Damals wurde die Bezeichnung „Funker“ offiziell. In der Aufstellung eines Etats unterschied ich stets „Funker“ und „Fahrer“. Ich war selbst erstaunt, daß das Kriegsministerium den „Funker“ sofort adoptierte, obwohl die Telegraphentruppe dringend verlangte, daß die Bedienungsmannschaft „Funkentelegraphisten“ genannt wurde. Aus der „Funkerabteilung“ wurde allerdings wieder eine „Funkentelegraphenabteilung“. Mannschaften, d. h. Funker und Fahrer, waren wie auch die

Pferde von den verschiedenen Waffen abkommandiert, was eine hübsche Schreibung wegen jedes Paares Achselklappen machte. Die Unteroffiziere mußten reiten lernen; zu Pferde konnten sie ihr kurzes Infanterieseitengewehr nicht gebrauchen, auch mußten sie lederbesetzte Reithosen haben. Diese Fragen auf dem Dienstwege zu lösen, dauerte lange. Inzwischen hatte die Abteilung schon selbst wenigstens die Reithosen beschafft. Im nächsten Manöver ritten die Unteroffiziere ohne Seitengewehr, und alle Mannschaften trugen statt des Helmes die Mütze. Wenn man bedenkt, daß lange Märsche mit gefülltem Antennenballon zurückgelegt werden mußten — aus Gasersparnis, denn eine Station hatte nur fünf Gasflaschen mit je 5 cbm Gas bei sich — und daß der gefüllte Ballon nur dicht über den Köpfen der auf Protze und Hinterwagen sitzenden Funker gehalten werden konnte, so gab es keinen Zweifel, daß der Helm unmöglich war. Er war ja deshalb auch bei den Luftschiffern durch den Tschako ersetzt worden. Diesen für die Funker zu erhalten, kostete einen harten Kampf. Als er endlich siegreich bestanden war und der Gleichmäßigkeit halber nun die gesamten Telegraphentruppen den Tschako erhielten, war gerade der Ballon entbehrlich geworden, weil die Fortschritte der Funktechnik erlaubten, statt des 200-m-Luftdrahtes eine Mastantenne zu verwenden.

Einer interessanten Episode aus der Zeit der Afrikaersatzausbildung muß ich gedenken. Bei einer Winterübung bekam der noch unausgebildete Motorbediener einen Stationsmotor nicht in Gang. Er vermutete richtig: Eisnadeln im Benzinröhrchen, schraubte dieses am unteren Ende ab, bohrte mit einer nicht genügend langen Nadel im Rohr, und als dieses nicht half, nahm er richtigerweise an, daß eine Erwärmung des Rohres mit einer Lötlampe das Benzin zum Fließen — an das gleichzeitig eintretende Brennen dachte er nicht — bringen würde. Im Augenblick stand der den Motor bergende Hinterwagen in Flammen. Er brannte ziemlich aus, es gelang

aber durch Bewerfen des Motors mit Sand, das Wagengestell zu retten. Nun entstand die schwierige Frage: Wer ist für den Schaden haftbar zu machen. Ich schied aus, weil ich in der Nähe bei einer anderen Station war und erst zum Löschen hinzuritt. Der Stationsführer hatte sich gerade um seine anderen Rekruten gekümmert. Auf die Frage von hoher vorgesetzter Stelle, ob für die Bedienung eine Vorschrift bestände, antwortete ich: Ja, ich hätte eine Vorschrift in Kraft gesetzt, diese sei aber im juristischen Sinne keine Vorschrift, denn sie habe nicht die erforderliche Inkraftsetzung durch die vorgesetzten Dienststellen erhalten (so hatte mich bei meiner militärgerichtlichen Zeugen- und Sachverständigenvernehmung der Kriegsgerichtsrat belehrt). Darob große Enttäuschung, daß bei der Funkerabteilung (Verzeihung! Funkentelegraphenabteilung) eine Vorschrift bestände, die ich selbst für keine Vorschrift hielt. Der schuldige Monteur konnte nur wegen Ungehorsams mit drei Tagen Mittelarrest bestraft werden, und der Stationsoffizier brauchte den Schaden nicht zu bezahlen.

Als der Krieg in Afrika zu Ende ging, kam eines Tages der Befehl von hoher Stelle, die monatlichen Materialersatzlieferungen einzustellen. Nun war aber gerade eine Sendung termingemäß abfahrtbereit. Ich erbat Befehl, ob sie noch abzusenden sei oder nicht. Nein, lautete die Antwort, ihr Inhalt soll den Lieferanten zurückgegeben werden. Darauf erwiderte ich, daß die Lieferanten nicht alles zurücknehmen; die Sendung bestände aus dreierlei Materialien:

- a) solchen, die im Friedensbetrieb verbraucht werden könnten,
- b) solchen, die die Lieferanten zurücknehmen würden,
- c) solchen, die nicht im Friedensbetrieb verbraucht werden könnten und nicht von den Lieferanten zurückgenommen würden.

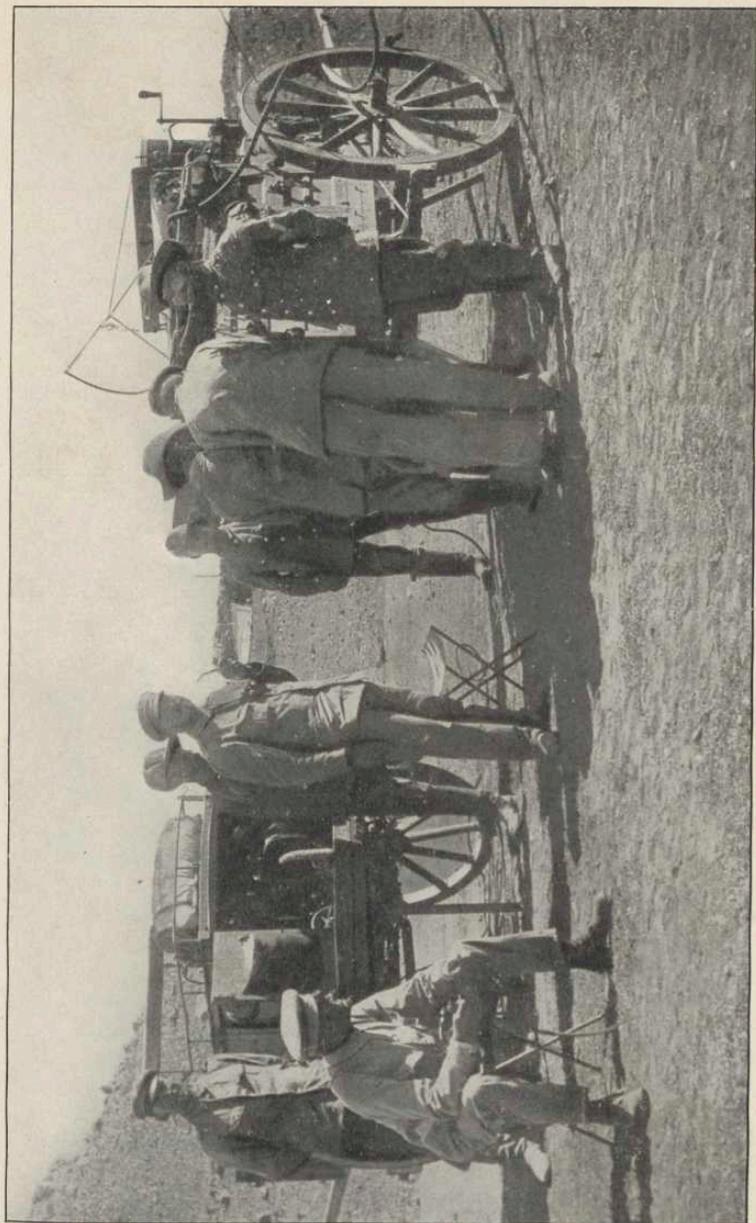
(In Listen erläutert).

Es erging der Bescheid: a) verbrauchen, b) zurückgeben, c) nach Afrika senden. Da habe ich mal wieder mich des Ungehorsams schuldig gemacht. In der Liste c) war das reichliche Verpackungsmaterial aufgeführt, nämlich verlötete Zinkblechkisten, viele Holzkisten, Ölleinewand, Benzinbehälter in Kieselgur verpackt, alle Arten Packpapier usw. Was aus diesen Sachen geworden ist, weiß ich nicht, denn ich ging bald darauf selbst nach Afrika, aber nicht Südwest, sondern Nordwest, nämlich Marokko, um zunächst auf allerhöchsten Befehl eine Gesandtschaftsreise an den Hof des Sultans Mulay Abd ul Asis zu begleiten, in dessen Dienste ich dann trat.

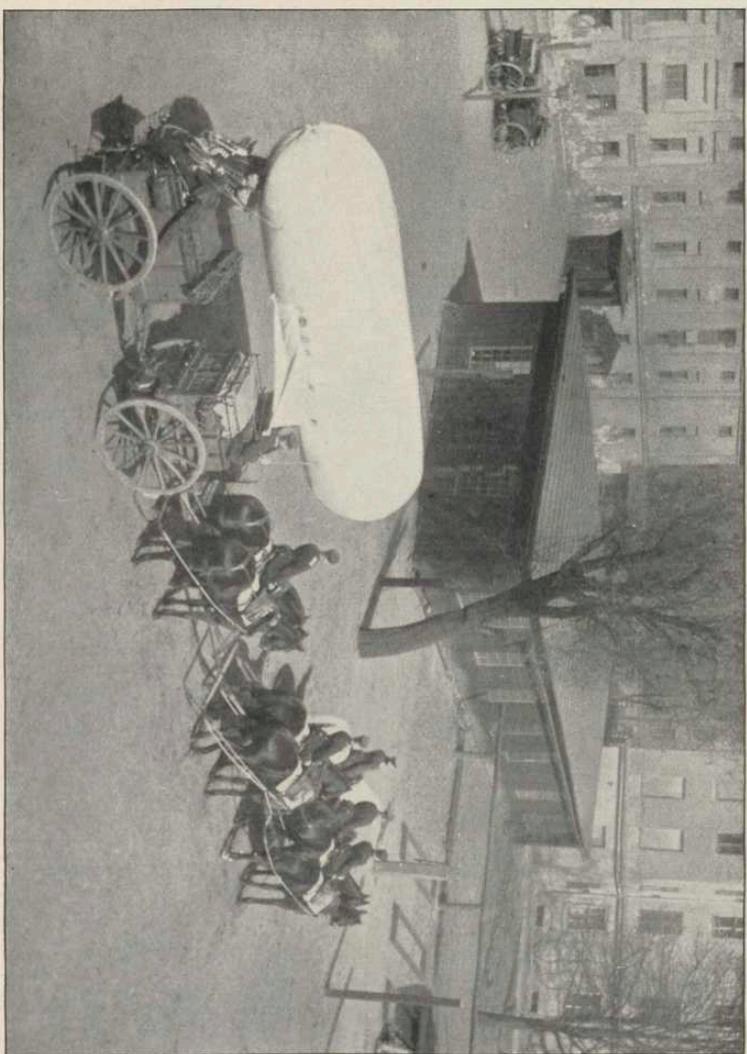
Ich habe mich oft gefragt, ob nicht der eine oder andere meiner Vorgesetzten sich damals gesagt hat: Na, hoffentlich erwischt ihn Raisuli oder Bu Hamara, die damals als Rebellen dem Sultan viel zu schaffen machten. Ich erhielt aber eine Kabinettsorder, die mir die Wiedereinstellung in den preussischen Militärdienst offenhielt.

16. Besuche in England

Als Luftschifferhauptmann wurde ich zweimal nach England gesandt, einmal eines neuartigen Gaserzeugers wegen, einmal weil dort ein unstarres Luftschiff gefüllt und zum Aufstieg gebracht werden sollte. In dem erstgenannten Falle sollte ich in einer kleinen Fabrikstadt in der Gegend von Manchester den Konstrukteur eines Gaserzeugers, der sich an unser Luftschifferbataillon gewandt hatte, aufsuchen und mit ihm verhandeln. Das schien zu mißlingen, denn als ich in dem Städtchen ankam, war dieser Herr nicht mehr dort, er hatte nach Berlin seine Adresse mitgeteilt, als ich von dort schon abgereist war. Niemand wußte in seinem bisherigen Aufenthaltsort seinen jetzigen. Darüber nachdenkend, wie ich es machen sollte, seinen Aufenthalt zu ermitteln, ging ich nach eingenommenem Mittagessen zum Bahnhof, um nach



16. Funkenstation in Südwest-Afrika 1905



17. Fahrbare Funkenstation 1905

London zu fahren und dort bei der Gesandtschaft zu fragen, ob Nachrichten für mich da seien; da begegnete mir ein Telegraphenbote, der mich scharf ansah, mir ein Telegramm hinhielt und fragte: „is that for you?“ Auf dem mir übergebenen Telegramm stand nur Captain Tschudi und Ortsangabe. Der findige Telegraphenbote schien alle Stadtbewohner zu kennen und mich — ich trug natürlich keine Uniform — als Fremdling zu erkennen. Durch das Telegramm erfuhr ich, daß ich nach Birmingham kommen und dort den Gesuchten in einem Hotel treffen sollte. Der in Frage stehende Gaserzeuger kam übrigens bei uns nicht zur Einführung.

Ein anderer Aufenthalt von mir in England war durch die Einladung eines Herrn Dr. Barton verursacht, der ein unstarres Luftschiff gebaut und zur Füllung in Alexandra-Palace bei London bereit hatte. Als ich ankam, hatte die Füllung begonnen, die mit unendlicher Langsamkeit vor sich ging, da der Gaserzeuger viel zu klein war. Es hätte keinen Zweck gehabt, tagelang bei der Füllung zugegen zu sein. Nachdem ich einige Male deren langsamen Fortschritt festgestellt hatte, suchte ich meine Zeit nützlicher zu verwenden. Ich machte der englischen Luftschifferabteilung in Farnborough einen Besuch, wozu ich durch den deutschen Militärattaché eine Genehmigung besorgt bekommen hatte. Ich wurde dort höchst freundlich aufgenommen, bekam alles gezeigt, auch die Füllung eines Goldschlägerhautballons aus den langen Stahlzylindern, die ein Mehrfaches des Inhalts der deutschen faßten. Dort wurden die Behälter auf Fahrzeugen des Lenksystems befördert, bei uns in Protzfahrzeugen, die sehr viel beweglicher sind, aber viel kürzere Stahlflaschen bedingen. Auch die Anfänge des Baues eines Luftschiffes und den eigenen Motorenbau zeigte man mir. Ich frühstückte im Kasino mit den Luftschifferoffizieren, unter denen sich einer befand, der kürzlich es erlebt hatte, daß ein Blitz das Kabel eines Drachens traf, in dessen Spähkorbchen er saß. Damals wurden dort eifrige Versuche der Verwendung von

Drachen an Stelle von Fesselballonen gemacht — was wir meines Wissens erst im Kriege taten, obwohl ich auf Grund der englischen Mitteilungen es etwa zehn Jahre vorher sehr befürwortete —. Bei jenem Blitzschlag verbrannte das Hauptfesselkabel. Davon hat der Korbinsasse nichts gemerkt. Die Verbindung seines Korbes mit dem Hauptdrachen und den Vorspanndrachen war nicht zerstört worden. Das Drachengespann mit dem Korbe sank langsam zur Erde. Erst unten erfuhr der Offizier, daß er eine Drachenfreifahrt gemacht hatte. Mehrere englische Offiziere versicherten mir, daß sie lieber mit Drachen aufstiegen als im Fesselballon, was mir sehr begreiflich war, denn damals hatten die Engländer nur den Kugelfesselballon.

Von Farnborough zurück nach London brachte mich Oberst Templer im Auto. Er lud mich dann auch in seinen Klub ein. Schon vorher hatte ich liebenswürdige Aufnahme als Zeitmitglied im Junior Army und Navy Club gefunden.

Ganz besonders war es gerade damals der bekannte Cowboy-Cody, der mit einem Drachen seiner eigenen Konstruktion sehr erfolgreiche Versuche machte. Er führte mir seine menschentragenden Drachen vor, aber es herrschte tagelang eine so schwache Luftbewegung, daß kaum die unbelasteten Drachen in die Luft zu bringen waren. Endlich kam ein windigerer Tag, und wir fuhren zusammen zum Crystal-Palace, wo Cody eine Art Atelier hatte und seine Drachenversuche machte. Wir durften aber nicht aufsteigen, weil an diesem Tage die Heilsarmee das ganze Gelände ermietet hatte.

Zum Trost für den ausgefallenen Drachenaufstieg machte ich mit Cody, vielmehr er mit mir, eine Looping the Loop-Fahrt in einem auf Schienen laufenden Wägelchen.

Eines Morgens — ich lag noch im Bett — kam ein Herr Liventhal, der sich viel mit Fluggedanken und -plänen befaßte und mir schon von Deutschland bekannt war, wo er Anfang dieses Jahrhunderts, bevor es irgendein Motorflugzeug gab, schon dessen ganz nahe bevorstehende Existenz

prophezeite, aufgeregt zu mir mit der Mitteilung, daß Bartons Gaserzeuger explodiert und Barton schwer verletzt sei. Ich fuhr sofort zu dem unweit Alexandra-Palace wohnenden Dr. Barton und fand ihn mit völlig verbundenem Kopf im Bett. Er war aber bei Besinnung und sagte, er habe — da sein Gaserzeuger so langsam entwickelte — nachsehen wollen, was die Ursache sei; er habe den Deckel abgeschraubt, in den Entwicklungsraum gesehen, und in diesem Augenblick habe sich der Inhalt des Entwicklers entzündet. Damit war seine Hoffnung, sein Luftschiff zum Aufstieg zu bringen, gescheitert. Wie stets in ähnlichen Fällen, fehlten die Mittel zur Neuaufnahme der Versuche; mir ist jedenfalls nichts bekanntgeworden, daß Barton, der glücklicherweise wiederhergestellt wurde und das Augenlicht nicht verlor, seine Versuche wieder aufgenommen hätte.

Mein dritter Besuch in England fand erst viele Jahre später nach meiner Rückkehr von Marokko, während ich den Flugplatz Johannisthal leitete, statt. Dort wollten wir eine geschlossene Autorennstraße um den Flugplatzkern herum anlegen. Man versprach sich berechtigterweise viel von einer solchen 5—6 km langen Bahn, wie sie ähnlich bei Brookland in England schon vorhanden war. Um diese zu besichtigen, fuhr ich nach England. Auch in Brookland war die Rennstraße um einen Flugplatzkern herum angelegt, in dessen Mitte sich die Flugzeugschuppen befanden. Ich sah dort interessante Autorennen mit lebhaftem Buchmacherbetrieb.

Zu gleicher Zeit fanden militärische Flugwettbewerbe in Salisbury Plane statt, die nicht öffentliche waren. Ein englischer Freund, den ich von den Tagungen der *Fédération Aéronautique Internationale* gut kannte, hatte mich eingeladen, zu diesen Wettbewerben zu kommen. Ich schrieb ihm aber, daß ich nicht spionieren wolle und an dem fraglichen Tage abends nach Berlin fahren müsse. Darauf sprach er persönlich, leider in meiner Abwesenheit, in meinem

Londoner Hotel vor und sandte mir schließlich ein Telegramm, ich müsse kommen und fände in Salisbury am Bahnhof ein Auto, das mich zum Flugplatz fahren würde, ich könne abends wieder in London sein.

Als ich auf dem Flugplatz ankam, saßen die Sachverständigen und Preisrichter mit einigen gleichfalls militärischen Gästen in einem Zelt beim Frühstück. Von fremden Offizieren waren nur ein Japaner und ein mir wohlbekannter französischer Luftschifferoberst anwesend. Zwischen dem Chef des Militärflugwesens und diesem Oberst wurde mir am Tisch Platz gemacht. Der anwesende, mir auch schon persönlich bekannte Leiter des englischen Seeflugwesens nötigte mich geradezu, einen Gang mit den Preisrichtern durch die Zelte zu machen, um die Wettbewerbsapparate zu sehen. Das Wetter war in Ansehung des damaligen Standes des Flugwesens sehr schlecht. Die meisten Wettbewerber riskierten keinen Flug. Mein alter Freund Cody ließ sich aber nicht irremachen. Auf einem Apparat, der jedem einigermaßen Sachverständigen die Haare sträuben machen mußte, stieg er auf und machte längere Flüge. Er wurde Gewinner des ersten Preises trotz eines Flugzeuges aus Bambusstangen und Bindedraht.

Mein vierter Besuch in England fand erst in letzter Zeit statt und galt einem sechssprachigen Luftfahrtwörterbuch, das — nachdem es in allen Kulturstaaten eine Luftfahrt gibt — so erwünscht ist, wie diese selbst.

17. Die Weltausstellung St. Louis 1904

Auf der Weltausstellung im Jahre 1904 mußten natürlich die Luftfahrt und die Funkentelegraphie vertreten sein. Da ich damals Lehrer im Luftschifferbataillon war und die militärischen Funkentelegraphieversuche leitete, war es also selbstverständlich, daß ich nach drüben gesandt wurde; schon vorher war Hauptmann Groß vom Luftschifferbataillon

drüben, den ich dann im Sommer ablöste. Ich wurde als Preisrichter eingefangen, und zwar für die ganze Gruppe Verkehrswesen; das kam daher, weil gerade kein anderer Luftfahrtsachverständiger da war. So wurde ich denn der Vorsitzende der Untergruppe Luftfahrt. Meine Jurymitglieder waren aber mangels anwesender Luftschiffer aus anderen Verkehrsgebieten; zum Ausgleich dafür mußte ich nun auch in das Gesamtpreisgericht für das ganze Verkehrswesen, also Kinderwagen, Pferdefuhrwerk, Schubkarren, Automobile, Lokomotiven, Kriegsschiffe und Handelsdampfer begutachten und preiskrönen. Da ein deutscher Eisenwarenfabrikant Preisrichter für Brüsseler Spitzen war, fühlte ich mich meinen Aufgaben vollauf gewachsen. Meine Luftfahrtgruppe bestand noch aus einem englischen Schiffbauer und einem amerikanischen und einem japanischen Handelschiffer. Von Luftfahrt war nun sehr wenig da. Flugzeuge waren ja, abgesehen von dem einen der Brüder Wright, noch nicht geboren. Dieses eine aber galt im allgemeinen als Legende, denn diejenigen, die behaupteten, es gesehen zu haben, konnte man an den zehn Fingern aufzählen; ausgestellt war es wohlweislich nicht, denn es würde ja sofort zahlreiche Nachahmungen gefunden haben.

Von Luftschiffen kam nur eins in Frage, nämlich das von Santos Dumont gebaute, und dieses war auf der Ausstellung gewesen, bevor ich eintraf. Die Ausstellung hatte einen Preis von 100 000 Dollar ausgeschrieben für dasjenige Luftschiff, welches bestimmte, sehr leichte Leistungen vollbringen würde, die ich nicht mehr angeben kann, die aber Santos Dumont mit Sicherheit vollbracht haben würde. Alles war zum Aufstieg bereit, das gefüllte Luftschiff wurde in seiner Halle von den Jefferson-Guards bewacht, um am nächsten Morgen aufzusteigen. Als Santos Dumont morgens in die Halle kam, fand er die Trümmer seines Luftschiffs auf dem Boden der Halle liegend, die Wache wußte nicht, wie das gekommen war. Santos Dumont gelobte sich, nie wieder

an einem Wettbewerb und einer Ausstellung sich zu beteiligen.

Natürlich gab es auf der Ausstellung auch eine ungewollte Schreckenskammer, die ja auf keiner Luftfahrtausstellung fehlt, nämlich die Modellausstellung, in der aber auch einige wenige vernünftige Luftschiffmodelle waren und das höchst beachtenswerte Modell der Langleyflugmaschine. Von deutscher Seite waren ein mit 100 Freifahrten ausgedienter Freiballon „Berson“ im aufgeblasenen Zustand — was ja seinem hochfahrenden Wesen entsprach — und der Korb des Ballons „Preußen“ ausgestellt, mit dem im Jahre 1900 Berson und Süring die Höhe von 10 800 m erreicht hatten. Eine große Karte mit Eintragung der in Deutschland bisher gemachten Ballonsportfahrten, einige Instrumente und Materialien waren auch ausgestellt.

Ein Fesselballon in der Ausstellung verdient Erwähnung. Ein Kugelballon aus gefirniftem Stoff war mittels eines Hanfseiles gefesselt, das auf eine Winde aufgekurbelt werden konnte. Besondere Beachtung verdiente der Fesselballonkorb. Ein Körbchen von etwa 1 m Durchmesser und vielleicht 40 cm Höhe hing an wenigen Korbseilen, die zum Schutze gegen Herausfallen durch ein Netz aus Bindfäden miteinander verbunden waren.

An den Aufstiegen nahm keinerlei Führer teil. Einige Zeitgenossen wurden hineingestellt, dann ging es einige 100 Fuß in die Höhe und bald wieder herunter. Mir wurde nur ein Fall bekannt, daß der Fesselballon abgerissen war. Es gab große Überschriften in den Zeitungen, aber die Luftreisenden wider Willen und sogar der Ballon kamen so gut wie neu wieder zurück.

Schließlich gab es aber auch noch richtiggehende (aber nicht fahrende) Luftschiffe auf der Ausstellung, und zwar drei: eins von Knabenschuh, eins von Baldwin und das eines Franzosen François. Das erstgenannte unstarre, spindelförmige, sehr kleine Luftschiff trug eine Gondel in spitzer,

langer Gitterträgerform und vermochte kaum einen einzigen Mann zu tragen. Die anderen, natürlich auch unstarren, Luftschiffe taugten auch wenig. Ich konnte nicht so viele Monate in St. Louis bleiben, bis die Luftschiffe fertig gefüllt und aufstiegsbereit waren, ersah aber später aus den Zeitungen, daß sie alle drei nichts geleistet haben. Schlimm war die Gaserzeugeranlage, die zu wenig leistungsfähig war und durch die lange Füllzeit und dadurch bedingte Gasverschlechterung viel zum Mißerfolg beigetragen haben mag.

Vorzügliche Drachen gab es, die zu Reklamezwecken fast ununterbrochen über der Ausstellung standen, kaum gierten, und von denen ich niemals einen über Kopf gehen sah.

Das mir interessanteste Luftfahrtobjekt in der Ausstellung waren die Kolibris, die im Sommer bis nach St. Louis kommen. Ich habe sie lange Zeit nicht als Vögel erkannt, sondern glaubte, die Flugwesen, die von Blume zu Blume schwirrten, anscheinend einen langen Rüssel in die Blumen steckten und so schnell flogen, daß man sie nur beim Schweben vor den Blumen überhaupt sah, seien Schmetterlinge von der Art der sogenannten Entenschwänzchen. Es war deutlich sichtbar, daß diese Tierchen rückwärts fliegen konnten; sie richteten nach dem Aussaugen eines Blumenkelches langsam rückwärts, um dann blitzartig zu verschwinden. Ich habe mir sagen lassen, daß der Kolibri der einzige Vogel sei, der rückwärts fliegen kann. Ich habe nie gesehen, daß sich ein Kolibri vor einer Blume setzte.

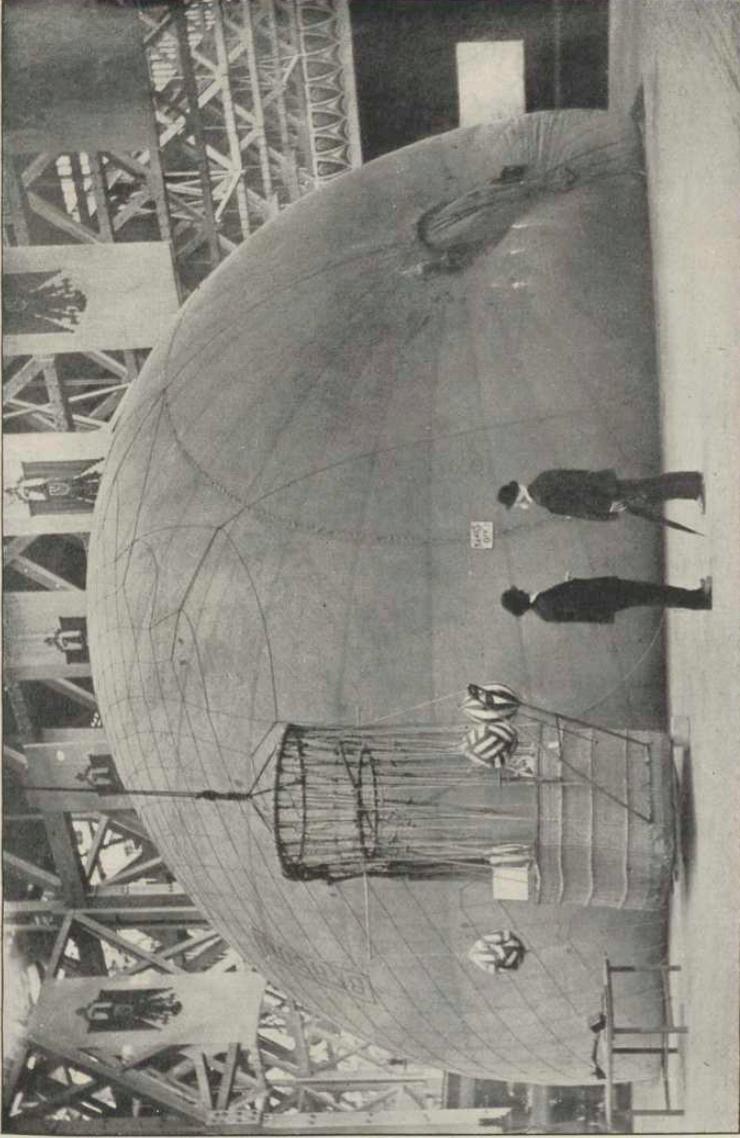
Schon auf der Reise nach St. Louis hatte ich in Chicago den alten Herrn Octave Chanute besucht, der mir schon von seinem Besuch in Berlin bekannt war. Er hatte zu Lilienthals Lebzeiten mit diesem in reger Verbindung gestanden, Lilienthals Versuche genau verfolgt und fortgesetzt, bediente sich aber einer anderen Konstruktion des Fluggerätes und eines anderen Aufsteigverfahrens. Natürlich kam er auch mit seinen Apparaten zur Ausstellung St. Louis. Ihm stand kein Ablaufhügel zur Verfügung, vielmehr brachte er seinen

Apparat dadurch zum Steigen, daß er ihn mittels Kabels wie einen Drachen in die Luft zog, wozu er sich eines in die Windrichtung verlegten Schmalspurgleises und eines kleinen Wagens bediente. Diese Methode war mir deshalb besonders interessant, weil ich beim Anblick der Lilienthalschen Versuche sogleich auf den Gedanken gekommen war, daß man den Hügel entbehren und in jedem Gelände einen menschentragenden Apparat mittels Kabels zum Aufstieg und nach Abwurf des Kabels im Gleitflug zur Landung bringen könne. Heute bedient man sich im Segelflug allgemein dieses Verfahrens, aber nur zum Aufstieg von Hügeln. In Frankreich ist allerdings in Gegenwart des Kriegsministers ein von einem Kraftwagen mittels Kabels gezogenes Gleitflug- bzw. Segelflugzeug mit zwei Personen bemannt vor einigen Jahren aufgestiegen. Es ist eigentlich sonderbar, daß solche Aufstiege nicht zahlreich stattfinden.

Chanute hatte in der Ausstellung, wenigstens in der Zeit meiner Anwesenheit, keinen rechten Erfolg. Der Platz war nicht günstig. Bei seinem in St. Louis wohl ersten Versuche halfen der englische Luftschiffer Oberst Capper und ich (aus Anlaß eines Empfanges mit Gehrock und Zylinderhut bekleidet) beim Verlegen des Gleises und den Aufstiegsversuchen. Mangels Windes und zu geringer Geschwindigkeit des Wägelchens gelangen damals die Versuche nicht.

Oberst Capper erzählte mir, er habe die Genehmigung der Brüder Wright, deren Flugzeug zu sehen. Ich hatte eine solche nicht und war deshalb neidisch; als aber Capper Näheres betreffend seines Besuches bei den Brüdern Wright verabreden wollte, wurde doch nichts daraus.

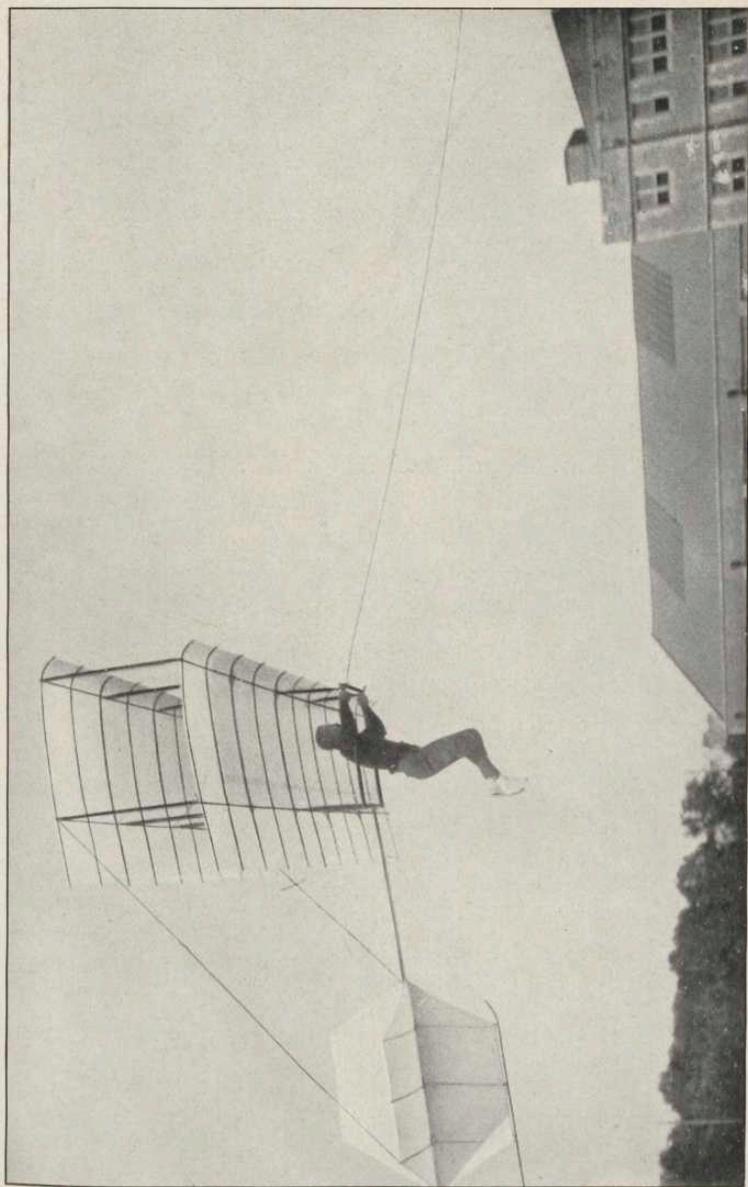
In New York habe ich noch einen Mann kennengelernt, der auch zu den Pionieren des Flugwesens gerechnet werden muß, Herrn Herring, der sich viel mit aussichtsreichen Entwürfen und Modellen befaßte. Eines Tages, als ich mit ihm zusammen war, zog er aus der Hosentasche einen — Benzinmotor, der allerdings nur $\frac{1}{2}$ PS leistete, aber auch nur $\frac{1}{2}$ kg



18. Ballon „Berson“ und der höchstgeflogene Ballonkorb auf der Weltausstellung St. Louis 1904



19. Fesselballon auf der Weltausstellung St. Louis 1904



20. Gleitflugzeug von Chanute, St. Louis 1904



21. Zeppelin-Luftschiff auf der Ila



22. Graf Zeppelin und Oberbürgermeister Adickes (×),
Frankfurt a. M., auf der Ila 1909

wog. Er war für Flugmodelle bestimmt. Ich habe später nie wieder von Herrings weiteren Versuchen gehört.

Das Ergebnis der Ausstellung St. Louis war auf dem Gebiete der Luftfahrt gering. Bedenkt man, daß schon vier Jahre vorher ein Zeppelinluftschiff wohlgelungene Aufstiege gemacht hatte, daß in Frankreich verschiedene Typen schon verwirklicht waren, so hätte man erwarten müssen, brauchbare Luftschiffe dort zu finden. Das einzige brauchbare, das von Santos Dumont, hatte, wie dargestellt, das — nie aufgeklärte — Mißgeschick, in seiner Halle zerstört zu werden. Die Luftfahrt lag damals — von Chanutes Versuchen und den durch die Brüder Wright erzielten, aber allgemein angezweifelten Erfolgen abgesehen — in Amerika noch im Argen. Eine Sportluftfahrt, wie sie in Europa existierte, gab es nicht, auch keinen Klub oder Luftfahrtverein. Ich erzählte in einer kleinen Versammlung im Ausstellungspalast von den deutschen sportlichen Ballonfahrten und glaube, daß dies der Anlaß zur Gründung des Aeroklubs von Amerika gewesen ist.

Wenn es auch nichts mit der Luftfahrt zu tun hat, so muß ich doch noch ein Erlebnis in Amerika erwähnen, weil es einen Unwahrscheinlichkeitsgipfel darstellt, wie er manchmal auch in der sogenannten Weltgeschichte vorkommt, und dann den in ihr einen Sinn Suchenden Anlaß zu törichten Theorien gibt. Kurz bevor ich nach Amerika abreiste, sagte einer meiner Brüder zu mir im Scherz: Wenn du nach Amerika fährst, dann wirst du doch jedenfalls meinen Freund, den Direktor Müller, treffen, der ist auch in Amerika, grüße ihn von mir. Ich versprach es. Ich war eine Nacht in New York, da schrieb ich mit besagtem Direktor Müller eine Karte an meinen Bruder. Und das kam so: Ich sitze morgens in meinem Hotel mit deutschen Turnern, die mit mir auf demselben Schiff gereist waren und im gleichen Hotel wohnten, in dem großen Frühstücksraum, da fiel mir ein Herr auf, der alle Anwesenden scharf betrachtete. Vor

mir blieb er stehen und sagte: Sind Sie nicht ein Herr von Tschudi? Ja, sagte ich und fügte sofort — ich weiß nicht warum — hinzu: Sind Sie etwa Herr Direktor Müller? Ja, sagte er. Woher wissen Sie, daß ich hier bin? Bis jetzt wußte ich es nicht, erwiderte er, ich habe Sie auch gar nicht gesucht, sondern jemand anderes. Zu diesem Zweck sah ich die Liste der gestern Eintreffenen im Hotel nach und fand zufällig Ihren Namen; bei dessen Seltenheit nahm ich an, Sie würden wohl ein Bruder meines Freundes sein, und fragte nach Ihrer Anwesenheit; man wußte nicht, ob Sie im Hause seien und wie Sie aussähen; ich sollte einmal im Frühstückssaal nachsehen; das tat ich, obwohl ich ja gar nicht wußte, wie Sie aussähen; von allen anwesenden Gesichtern hatte das Ihrige die meiste Ähnlichkeit mit Ihrem Herrn Bruder.

Alles ist eine Frage der Wahrscheinlichkeit. Ich habe später noch mal eine ähnliche Geschichte erlebt.

Als ich von Amerika zurück in Deutschland wieder eintraf, machte mich der Kapitän darauf aufmerksam, daß der deutsche Personendampfer „Lahn“ dicht bei unserer Landungsstelle im Hafen liege. Er sei von Rußland, das damals mit Japan im Krieg war, angekauft worden und werde jetzt in ein Ballonmuttersschiff umgebaut. Der Kapitän gab mir einen Offizier mit, um den Umbau zu besichtigen. Aber oben am Steg zur „Lahn“ stand ein Posten, der das Betreten des Schiffes durchaus verbot. Gleich darauf erschien aber oben an dem Steg ein Lloydoffizier und guter Bekannter meines Begleiters. Wir trafen uns auf der Stegmitte, und unter seinen wiederholten Versicherungen, daß leider das Betreten des Dampfers streng verboten sei, wanderten wir durch das ganze prächtige Schiff, dessen wunderschöner Salon nun als Wohnung für einen russischen Großfürsten bestimmt war. Ich denke mir, daß der Aufenthalt auf diesem völlig ungeschützten Schiff, das eine gewaltige Ladung gefüllter Wasserstoffflaschen in seinem Bauche hatte, bei einer feindlichen Beschießung ungemütlich gewesen sein muß. Ich

glaube aber, es ist nicht mehr rechtzeitig an seinen Bestimmungsort gekommen. Jedenfalls habe ich nie etwas über seine Verwendung gehört.

18. Marokko

Der eindreivierteljährige Aufenthalt in Marokko bietet keine Erinnerungen aus der Luftfahrt. Man kann höchstens die Beobachtung der Vögel, die ja immer noch die besten Luftfahrer sind — abgesehen vom Überschlag im Flug, den ich noch nie einen Vogel habe machen sehen — als Luftfahrt-erinnerung heranziehen. Es sei mir gestattet, zwei Beobachtungen zu erwähnen, die für die Beurteilung der Geistes-tätigkeit dieser Tiere wohl von erheblicher Bedeutung sind.

Im Hausflur meines arabischen Hauses in Rabat pflegte eine Schwalbe zu nächtigen, und zwar in einem Ring an der Decke, der wohl einmal zum Aufhängen einer Lampe bestimmt war. Ich entdeckte die Schwalbe nur infolge ihrer Spuren auf dem Fußboden. Um diese zu verhindern, hing ich ein Blechtellerchen an drei Drähten unter den Ring. Zu dieser Zeit verlobte sich die Schwalbe, und die Braut schlief auf einem Nagel an der Wand sitzend. Als es Zeit dazu wurde, begannen die Schwalben nach guter alter Sitte ein vorschriftsmäßiges Nest zu bauen, und zwar an der Wand im Hausflur. Diese war aber mit Ölfarbe angestrichen, und darauf klebte der feuchte Lehm schlecht. Jedesmal, wenn das Nest eine gewisse Größe erreicht hatte, fiel es herab. Nun hätten ja die Schwalben ihr Nest an einer anderen Wand, vielleicht außerhalb des Hauses, wo die Wände nicht mit Ölfarbe gestrichen waren, bauen können. Das versuchten sie aber nicht, vielmehr behielten sie den Korridor bei und wählten — das Blechtellerchen für den Nestbau. Trotz des heftigen Schaukelns des Tellers begannen sie, einen Lehmrand auf diesen zu bauen. Dabei war es interessant zu beobachten, wie ihnen die Frage des Gleichgewichts viel

zu schaffen machte. Zur Anbringung eines Lehmklümpchens mußte sich die Schwalbe auf den Tellerrand setzen; dann kippte der Teller. Aha! dachte offenbar die Schwalbe, auf dieser Seite muß der Rand höher werden, sonst fallen die Jungen heraus. So wurde auf der nach der Türöffnung zu gelegenen Seite der Lehmrand höher als auf der entgegengesetzten, von der die Schwalben keinen Anflug hatten, aber es entstand doch rings um den Teller eine Mauer von genügender Höhe, um das Herausfallen der Jungen zu verhindern.

Das Brutgeschäft hatte vollen Erfolg. Die Kinder gediehen und befeißigten sich der größten Reinlichkeit. Oft sah ich die Rückseite eines Vögelchens sich einer Sache entledigen, die wiederum Spuren auf dem Fußboden des Hausflurs verursachte. Also dachte ich: man muß unter das Nest ein Brettchen hängen, um das von den Schwalben im Nest nicht Gewünschte aufzufangen. Das befremdete die Schwalben, störte sie aber nicht weiter. Im übrigen waren diese peinlichst bemüht, zu verhindern, daß etwas aus dem Nest auf den Flur befördert wurde. War eine von ihnen anwesend, so hielt sie schnell den weit offenen Schnabel unter das Verdauungsprodukt und trug es im Fluge weg. Und was das Allermerkwürdigste ist, sie trug es stets aus dem Bereich meines Hofes, ehe sie es abwarf.

Die Jungen wurden flügge, einige Tage im Fliegen unterrichtet und verschwanden gemäß der Theorie von Bernard Shaw, daß die Kinder früh von den Eltern weg sollen.

Es wurde Zeit, die Wohnung für die zweite Brut instand zu setzen. Nun geschah das Unerwartete. Die Schwalben gaben das hängende Nest auf und bauten ein altmodisches Schwalbennest an der Wand, wo es diesmal festklebte und nicht abfiel. Ob es das von mir unter das Nest gehängte Brettchen war, infolgedessen die Fäkalien der Jungen dem Nest zu nahe geblieben waren, oder ob sich die neue Nestmode überhaupt nicht bewährt hatte, vielleicht weil es schaukelte und die Eltern Angst hatten, daß bei gewissen

Verrichtungen eines ihrer Kinder über Bord fallen könnte, weiß Allah allein.

Meine andere Beobachtung bezog sich auf das Storchleben. In einem mohammedanischen Lande sind natürlich sehr viele Störche nötig, obwohl dort die Kinder nicht so, wie es früher in Europa in Mädchenpensionaten der Fall gewesen sein soll, an die Bedeutung dieser Vögel für die Vermehrung der Familie glauben. Auch die Störche brauchen natürlich Nester, die sie offenbar von alters her in Marokko auf den großen Feigenkaktushecken, die jedes Dorf umgeben, anlegten, wo man sie in Massen sieht. Nun hat sich ja der Storch nicht nur wegen seiner obenerwähnten nahen, aber irrigen Beziehungen zum Menschen in ein halbes Haustier verwandelt. Er bevorzugt wohl in allen Ländern menschliche Behausungen als Unterlage seines Nestes, d. h. wenn sie insofern geeignet sind, als kein Zugang für den Menschen zum Nest besteht. In Marokko sind aber die Hausdächer flach und dienen dem Aufenthalt der Frauen und Katzen, daher nicht der Vögel, wenn auch Nietzsche behauptet, die Frauen wären Katzen und Vögel. Es gibt aber zahlreiche Gebäude, die keine flachen Dächer haben, das sind die Kubbas, d. h. Heiligengräber. Sie haben ein meist halbkugelig gemauertes Dach, in dessen Mitte sich ein großer goldener Knopf befindet. Auf fast jeder Kubba befindet sich ein Storchennest, und zwar sitzt der Knopf immer im Rand des Nestes.

Es machte mir großes Kopfzerbrechen, wie der Storch es fertigbringt, sein aus Knüppeln gebautes Nest auf dem glatten, stark gewölbten Dach zu befestigen. Es gelang mir, die Frage zu lösen. Vom Dach meines Hauses, auf dem ich mich, weil es verboten und daher interessant war, oft aufhielt, konnte ich eine noch von keinem Storch bewohnte nahe Kubba sehen. Eines Abends stand auf dem goldenen Knopf ein Storch auf einem Bein. Das geschah dann jeden Abend. Der Storch hatte sich die Kubba zum Nachtquartier und zur künftigen Wohnstelle gewählt.

Mit dem Fernglase stellte ich fest, daß die Umgebung des goldenen Knopfes durch protuberanzenähnliche Gebilde von weißlicher Farbe stark verändert war. Diese Gebilde hatten nun offenbar die Eigenschaft, trotz marokkanischer Wärme nicht schnell zu trocknen, sondern tagelang klebfähig zu bleiben. Ich sah dann den Storch fleißig Knüppel herantragen und sie fest auf das Dach zementieren; rings um den Knopf baute er einen Rost. Er hat also planmäßig täglich die Front seiner Schlafstellung geändert, um seinen Klebstoff sachgemäß zu verteilen. In kürzester Frist war ein Nest fertig, das jedem Sturm standhielt. Auf den Kaktushecken wird von den Störchen das Klebverfahren nicht angewandt. Ebenso wie die Berliner vom Lande zugewandert sind, müssen schließlich doch einmal die städtischen Störche in Marokko vom Lande eingewandert sein und ihren ländlichen Kaktusnestbau durch einen städtischen anderen Bau ersetzt haben. Wenn sie das mit dem sogenannten Instinkt fertiggebracht haben, dann alle Achtung vor dem Instinkt!

Die vorstehenden Schwalben- und Storcherfahrungen sind sicherlich interessante Beobachtungen. Nun habe ich noch viele andere gemacht, die aber noch weniger mit der Luftfahrt zu tun haben; schließlich kann ich noch erwähnen, daß der Sultan gern einen Ballon gehabt hätte. Eines Tages sagte er mir, ich solle doch mal in seiner Schatzkammer — siehe die Märchen aus 1001 Nacht — nachsehen, darin müsse ein Ballon sein. Wer beneidet mich nicht um diese Mission? In einer riesigen Rumpelkammer fand ich Schlitten (für Marokko!), Eismaschinen, Kinderwagen, Spielzeug aller Art usw., aber keinen Ballon. Schließlich entdeckte ich einen richtigen Fesselballonkorb und darin ein rotes Fähnchen, das war alles. Die wahrscheinlich gefirnißt gewesene Kugelballonhülle war wohl längst in wasserdichte Jelabas verschiedener Hofbeamten verwandelt worden. Wenn kein Ballon mehr da ist, dann besorge mir einen, sagte der Sultan; als er aber erfuhr, was ein solcher mit Zubehör, Gaserzeuger

usw. kosten würde, war von der Beschaffung nicht mehr die Rede, was mir nicht unangenehm war, denn wenn nun eines Tages ein Ballon dagewesen wäre, was dann? Die ganze Stadt Fes hätte Schnellfeuer auf ihn eröffnet; das wäre ja nicht sonderlich gefährlich gewesen, hätte aber sicherlich den Sultan an der Benutzung gehindert. Europäer hätte man doch nicht hineinsetzen können, die hätten ja in das Innere der Häuser, d.h. des Harems, gesehen, und das ist für Männer verboten. Freiballonfahrten hätte man schon gar nicht machen können. 10 km östlich und 30 km südlich von Fes endigte die Macht des Sultans, und zwischen Fes und Tanger, also im Nordwesten, saß Raisuli, der Rebell, mit seinem Anhang, der gerade während der Zeit meines Aufenthalts in Fes den Kaid Maclean englischer Abstammung gefangen nahm, wie das ja bei den Rebellen in diesem Lande oft üblich war und noch im Jahre 1927 geschah.

Im August 1908 verließ ich Marokko, nachdem Deutschland nicht gewünscht hatte, daß ich mit den von mir und meinem Gehilfen, Rittmeister Wolf, ausgebildeten Leuten den Sultan auf einem Zuge von Rabat nach Marakesch begleite, wo er seinen Bruder gefangen nehmen wollte, der sich in den Besitz der südlichen Hauptstadt gesetzt und sich zum Sultan hatte ausrufen lassen. Der mißlungene Feldzug kostete meinem Landesherrn Abdul Asis seinen Thron. Er flüchtete unter französischen Schutz. In Deutschland kam ich gerade rechtzeitig an, um dem Aufstieg zur Gordon-Bennett-Freiballonfahrt 1908 beizuwohnen, bei der ein amerikanischer Ballon platzte und ohne Schaden für die Insassen auf ein Haus fiel.

19. Die ILA 1909

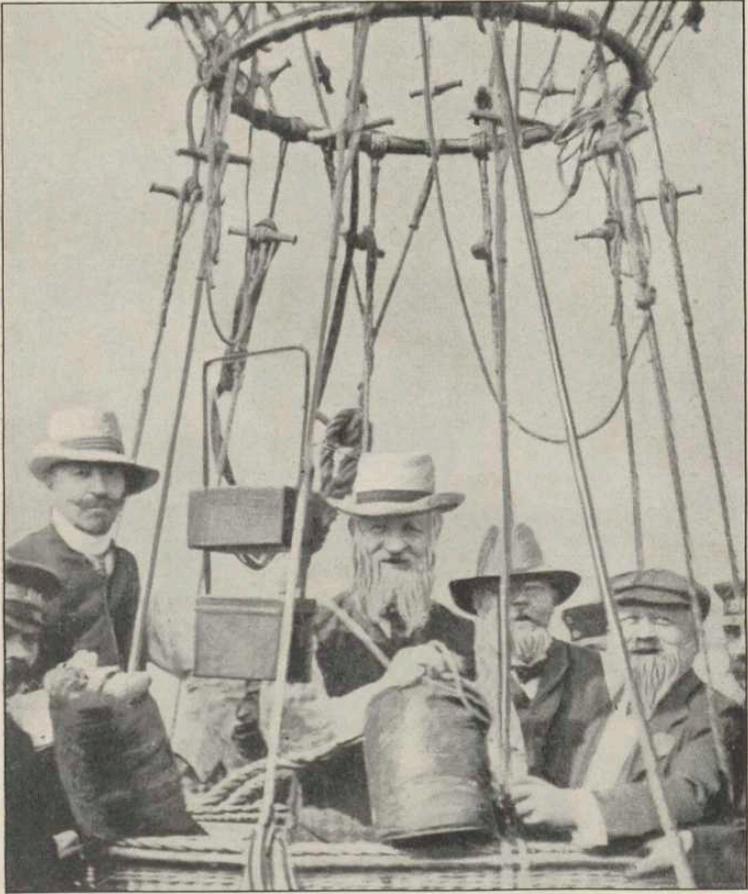
Als in Deutschland sich noch kein deutsches Flugzeug vom Boden erhoben hatte, wohl aber in Frankreich schon eine Reihe von Flügen ausgeführt waren, faßte der Frank-

furter Verein für Luftfahrt den Entschluß, eine Luftfahrt-ausstellung, und zwar dem Wesen der Luftfahrt entsprechend eine internationale, zu veranstalten. Man bot mir die Geschäfts-führung an und bat mich, zunächst nach Frankfurt zu kommen, um bei Manchen noch bestehende Bedenken zu zerstreuen. Das tat ich gern, denn ich war überzeugt, daß trotz des Noch-Fehlens deutscher Motorflugzeuge der Augenblick geeignet war, nicht nur in ruhender Ausstellung ein Bild des Standes der Luftfahrt an der Schwelle des Zeitalters der Luftfahrt zu geben, sondern gleichzeitig alle bestehenden Luftfahrtmöglichkeiten im Betriebe vorzuführen. Gerade davor hatten allerdings manche eine ziemliche Scheu in Voraussetzung von Unglücksfällen, die dann aber keineswegs eintraten. Der Syndikus der Ausstellung, Dr. Joseph, hat mir später einmal erzählt, daß ich, als er bedenklich sagte, „ja, wenn wir aber nun ein Unglück haben“, seine Bedenken durch meine Worte beseitigt habe: „dann heißt es eben, rechts die Toten, links die Verwundeten, die Mitte bleibt frei“. Tatsache ist, daß die ILA (Internationale Luftfahrt-Ausstellung) einstimmig beschlossen wurde.

Ich fand nun in Frankfurt eine Begeisterung und ein Bestreben der Mitarbeit, wie ich Ähnliches noch nicht erlebt hatte; das einem Frankfurter in den Mund gelegte Wort: „Wie kann mer blos nit von Frankfurt sein“ ist mir damals verständlich geworden. Ich möchte sagen, trotz großer ehrenamtlich wirkender, zahlreicher Ausschüsse wurde von ihnen eine Fülle der ersprießlichsten Arbeit geleistet. Sonst sind es immer nur einzelne, die die Arbeit von Ausschüssen leisten, während die Mehrzahl durch die Diskussionen in den Sitzungen dafür sorgt, daß diese nicht zu kurz werden. Hier war es erheblich anders. Als Geschäftsführer konnte ich an allen Ausschußsitzungen teilnehmen und mir ein Urteil über alle Mitarbeitenden bilden. Es ist natürlich nicht an-gänglich, daß ich an dieser Stelle alle die Personen namhaft mache, die sich besondere Verdienste um die ILA erworben



23. Ila, Frankfurt a. M. 1909



24. Freiballonfahrt des Präsidiums der Ila
von links n. rechts: v. Tschudi (Führer), Adickes, Varrentrap, Gans

haben. Auch die städtischen und staatlichen Behördenvertreter förderten die Ausstellung in geradezu erstaunlicher Weise unter Hintansetzung oft berechtigter bürokratischer Bedenken. Auch der Zufall begünstigte die Ausstellung erheblich. Die eigentliche Ausstellungshalle war vorhanden, d. h. gerade in Fertigstellung, und neben ihr befand sich ein Gelände, wie es für einen Fessel- und Freiballonbetrieb erforderlich war, und nur durch einen Eisenbahndamm getrennt ein ausreichender Flugplatz, der vom Ausstellungsgelände durch einen vorhandenen Bahndurchlaß erreichbar war und dadurch in das Ausstellungsgelände einbezogen werden konnte.

Fünf Ballon- bzw. Luftschiffhallen waren erforderlich. Man bedenke, was es heißt, für eine etwa drei Monate dauernde Ausstellung fünf solcher Hallen, darunter eine für ein Zeppelinluftschiff, zu errichten, die später wieder, wenigstens an der gleichen Stelle, entbehrlich, sogar hinderlich sein und daher abgebrochen werden mußten. Höchst günstig war, daß dicht an der Baustelle Eisenbahngleise vorbeiführten, die — obwohl es keine Abstellgleise waren — von der Bahn zum Abladen des Bauholzes zur Verfügung gestellt wurden. Dies ging so vor sich, daß an dem Bahndamm eine Rutschbahn angelegt wurde, auf der die Langhölzer herunterrutschten.

Die Hallen waren bestimmt: eine für einen Drachenfesselballon. Sie war so hoch, daß der montierte Ballon auf seinem Korbe stehend darin untergebracht werden konnte. Das hatte den großen Vorteil einer sehr schnellen Betriebsbereitschaft, da der Ballon nur ins Freie gebracht und am Kabel angeschlossen zu werden brauchte. Eine zweite niedrigere Halle diente für ein kleines Luftschiff von Clouth, eine dritte von ganz ungewöhnlichen Ausmaßen: lichte Weite 45 m, für ein linsenförmiges Luftschiff, das niemals so weit fertig bzw. brauchbar wurde, daß man es überhaupt hätte gänzlich füllen können. Ich mißtraute der Konstruktion so sehr, daß

ich es auf das entschiedenste ablehnte, eine Halle zu errichten, ohne daß eine Kautions von 10 000 Mark gestellt wurde, die verfiel, wenn nicht das gefüllte Luftschiff ins Freie kam. (So oder ähnlich lautete die Bedingung.) Es zeigte sich beim ersten Versuch der Montage, daß ein Ring — mit dem Durchmesser von über 40 Meter —, der dem linsenförmigen Ballon die Form geben sollte, beim Versuch der Füllung, d. h. wenn die gasgefüllte Hülle ihn hob, die Form einer räumlichen Acht annahm. Unter diesen Umständen kam die Kautions in Verfall. Die vierte Halle behauste längere Zeit ein Parsevalluftschiff und in der fünften war ein Zeppelinluftschiff während der kurzen Zeit seines Aufenthalts in der ILA untergebracht. Über die Luftschiffe von Clouth, Ruthenberg (dieses war eine Zeitlang in der breiten Halle), Parseval und Zeppelin berichte ich kurz an anderer Stelle in diesem Buche.

Für die Luftschiffe, Freiballone, den Fesselballonbetrieb und später auch zur Bedienung der Flugzeuge auf der Erde war — ganz abgesehen von gelegentlichen Anforderungen militärischer Hilfeleistung — ein dauernd anwesendes Personal von mehr als 100 Mann erforderlich und verfügbar. Es wurde einem früheren Luftschiffer, der einmal Ballonschneider gewesen war, und einem früheren Funkervizefeldwebel unterstellt und mußte natürlich einer Berufsgenossenschaft angemeldet werden. Die Frage war nun: welcher? Wir wandten uns an die Stahl- und Eisenberufsgenossenschaft und erfuhren von ihr eine Ablehnung, über die wir uns beim Reichsversicherungsamt beschwerten. Man hielt den Luftfahrtbetrieb für so gefährlich, daß man gar keine Neigung hatte, sich mit uns zu befassen. Als die ILA nach $3\frac{1}{2}$ Monaten ihre Pforten schloß, war über unsere Beschwerde noch nicht entschieden. Da kein Unfall — trotz eines intensiven Betriebes — bei der Hantierung mit Ballonen, Luftschiffen und Flugzeugen vorgekommen war, zogen wir telegraphisch die Beschwerde zurück, was zur

Folge hatte, daß die ILA keine Beiträge zu einer Berufsgenossenschaft zu zahlen hatte.

Später, d. h. im Jahre 1910, wurden dann die Luftfahrt und jeder Flugplatzbetrieb der Berufsgenossenschaft für Feinmechanik und Elektrotechnik zugeteilt. Als zum ersten Male Sachverständige den Johannisthaler Flugplatz und die dortigen Flugzeuge besichtigten und laufende Propeller sahen, wurde mir erklärt, das ginge nicht an, um die Propeller herum müßten Schutzgitter angebracht werden, damit niemand in einen laufenden Propeller geraten könne. Diesem Verlangen ist aber bis heute noch nicht entsprochen worden, obwohl nicht nur Hundeköpfe durch Propeller abgeschlagen wurden, sondern schon viele Menschen zu Schaden kamen. Man hat also wohl eingesehen, daß es nicht immer nach dem Schema geht.

Wie förderlich die ILA dem Luftfahrtgedanken war, ging besonders auch daraus hervor, daß zahlreiche Personen sich zu Freiballonfahrten entschlossen, die bis dahin solche für bessere Seiltänzerhielten. Während der Vorbereitungszeit der ILA noch wurde der Tochter des Oberbürgermeisters von den Eltern die Genehmigung zu einer Ballonfahrt verweigert, später hat sie zahlreiche Fahrten gemacht und das Führerzeugnis erworben. Oberbürgermeister Adickes selbst ließ sich von mir durch die Lüfte führen zugleich mit dem Präsidenten und einem Vizepräsidenten der ILA. Der Kommandierende General nahm an einer Fahrt teil, kurz — Ballonfahren wurden etwas Selbstverständliches für die Frankfurter. Dem muß man gegenüberstellen, daß noch im Jahre 1893 eine Versicherungsgesellschaft einem Luftschifferoffizier, der sich gegen Unfall versichern wollte, antwortete: „Seiltänzer, Tierbändiger, Akrobaten und Luftschiffer werden von uns nicht versichert.“

Eine gewisse Enttäuschung empfanden — zu Unrecht — viele Ausstellungsbesucher, weil sie sich falsche Begriffe über den damaligen Stand des Flugwesens machten. Nur unter

Aufwand großer Geldmittel war es überhaupt möglich, in Frankreich Flugzeugführer zu werben, damit sie für etwa eine Woche zur ILA kamen und dort in Wettbewerb miteinander traten. Deutsche flugfähige, d. h. eingeflogene Flugzeuge und Führer, die schon Flüge ausgeführt hatten, gab es nicht. In dem zuständigen Ausschuß der ILA glaubte man, durch einen Preis von 20 000 Mark erreichen zu können, daß ein deutscher Flieger, von außerhalb des Flugplatzes kommend, auf diesem landen würde. Gerade hatte man einen Beschluß in diesem Sinne gefaßt, als ich von einer anderen in diese Sitzung kam. Ich erklärte, daß ich an den Tagen, an denen dieser Preis zur Austragung käme, die Ausstellung nicht betreten würde, da ich mich nicht der Entrüstung der vergeblich wartenden Besucher aussetzen würde. Es gelang meinem Pessimismus, den Ausschuß zu überzeugen, daß es doch nicht so leicht sei, Flugzeugführer zu schaffen. Die Erfahrung gab mir dann recht, es kam kein Flieger, geschweige denn ein deutscher, auf dem Luftwege in Frankfurt an. Als einziger Deutscher flog August Euler. Weil er aber nicht unter Beiseitelassung jeder Vernunft sofort lange und hohe Flüge ausführte, sondern sich besonnen erst mit seinen französischen und dann selbstgebauten Apparaten vertraut machte und selbst ausbildete, wurde er von der unverständigen Presse beschimpft. Als er sich gegen die törichten Artikel wehrte und mit Klage drohte, witzelte eine Zeitung: „August Euler, lerne fliegen ohne zu klagen.“

Über die Tätigkeit der Luftschiffe auf der Ausstellung berichte ich an anderer Stelle. Hier sei nur noch einer Episode gedacht, weil sie ein erfreuliches Zeugnis unverabredeter, höchst sachgemäßer Handlungsweise einer ganzen Reihe von Personen gibt. Das Zeppelinluftschiff hatte eine Fahrt den Rhein hinunter angetreten. Ein aufkommendes Unwetter behinderte die gewollte Vorwärtsbewegung erheblich. Drahtlose Verbindung mit dem Luftschiff gab es damals nicht. Trotzdem war ich in meinem Büro in der ILA

dauernd über Ort und Fahrt des Luftschiffs unterrichtet, und zwar durch Unbekannte mittels des Fernsprechers. Es vergingen stets nur wenige Minuten, bis ich eine neue Nachricht bekam. Erstaunlicherweise waren diese Nachrichten durchweg derartige, daß man sich ein genaues Bild über Windstärke und -richtung und die durch sie bedingte Fahrt des Schiffes machen konnte. Glücklicherweise war die Windrichtung eine solche, daß die Rückkehr nach Frankfurt nicht gefährdet war. Aus den eingehenden Nachrichten bekam ich ein genaues Bild über den wirklichen Flugweg des Schiffes und die Geschwindigkeit seiner Fahrt, so daß ich das Eintreffen vor seiner Halle genau berechnen konnte. Es war mittlerweile dunkel geworden. Militär zur Hilfeleistung war nicht zur Stelle, weil die Rückkehr an diesem Tage nicht stattfinden sollte. Die verfügbaren Leute der ILA reichten zur Landung, die anwesende Polizei zur Absperrung nicht aus, besonders, wenn die zahlreich anwesenden abendlichen Konzertbesucher Lunte rochen, daß eine Landung im Dunkeln bevorstand. Als Landungstrupp wählte ich eine anwesende Regimentsmusik, deren Musikmeister ich unterrichtete, daß er — wenn ich mich seinem Musikpavillon näherte — das gerade gespielte Stück unauffällig abbrechen und mir mit seiner Kapelle ohne Instrumente heimlich folgen solle nach dem Platz vor der Zeppelinhalle. Nur eine kleine Zahl besonders Schlauer merkte etwas und folgte der Musik. Diesen gestattete ich dann, bei der Landung zu helfen, unter der Bedingung, daß vollkommene Ruhe herrschen müsse, damit man sich mit der Schiffsführung verständigen könne und gegebene Kommandos gehört würden. Die Landung vollzog sich im Dunkeln glatt, nur mein Regenschirm ging dabei auf dem Kopfe eines überbegeisterten, zivilen Helfers entzwei, der es nicht unterlassen konnte, in die Kommandos hinein Hurrarufe auf den Grafen Zeppelin ertönen zu lassen. Unbemerkt von den zahlreichen Ausstellungsbesuchern gelangte in wenigen Minuten das Luftschiff in seine Halle.

Den Fliegern brachte die ILA den Betrag von mehr als 100 000 Mark an Preisen ein, die innerhalb acht Tagen ausgeflogen wurden. Erwähnenswert dürfte sein, daß unter den Wettbewerbern auch solche für motorlosen Flug waren. In Anbetracht dessen, daß nur ein niedriger Abhang hierfür zur Verfügung stand, konnten die Gleitflugleistungen nur geringe sein. Der weiteste Flug betrug 44,5 Meter, die längste Flugdauer 8,5 Sekunden.

Was 19 Jahre, die seit der ersten ILA vergangen sind, auf dem Gebiete der Luftfahrt geschaffen haben, das wird die zweite ILA, die im Herbst dieses Jahres, diesmal in Berlin, stattfinden wird, zeigen. Aber auch sie wird den Beweis noch nicht erbringen, daß wir in der Beherrschung der Luft an einem Ziele angekommen sind, das uns ein Ausruhen gestattet. Zweierlei muß noch erreicht werden: Motoren, welche die Brandgefahr völlig ausschließen und Veranlassung zu Notlandungen nur in so seltenen Fällen geben, daß sie in Kauf genommen werden können und müssen, wie Schiffs- und Eisenbahnkatastrophen; und Landungen von Flugzeugen in ähnlicher Weise wie von Luftschiffen, d. h. mit noch in der Luft stark verminderter Geschwindigkeit. Wenn dann noch der Führer in absehbarer Zukunft auch im Nebel stets über seinen Ort und die Nähe des Erdbodens und von Hindernissen im Bilde sein wird, dann werden wir wirklich im Zeitalter der Luftfahrt sein.

20. Mit dem Grafen Zeppelin ins Kaisermanöver 1909

Der Kommandierende General des 18. Armeekorps, Exzellenz von Eichhorn — der später im großen Kriege in Kiew ermordet wurde —, bzw. sein Chef des Stabes, Oberst Ilse, hatten dem Grafen Zeppelin den Vorschlag gemacht, eine Fahrt im Luftschiff in das in Südwestdeutschland stattfindende Kaisermanöver zu machen. Mich bat man, als Beobachter an der Fahrt teilzunehmen. Der Graf war einver-

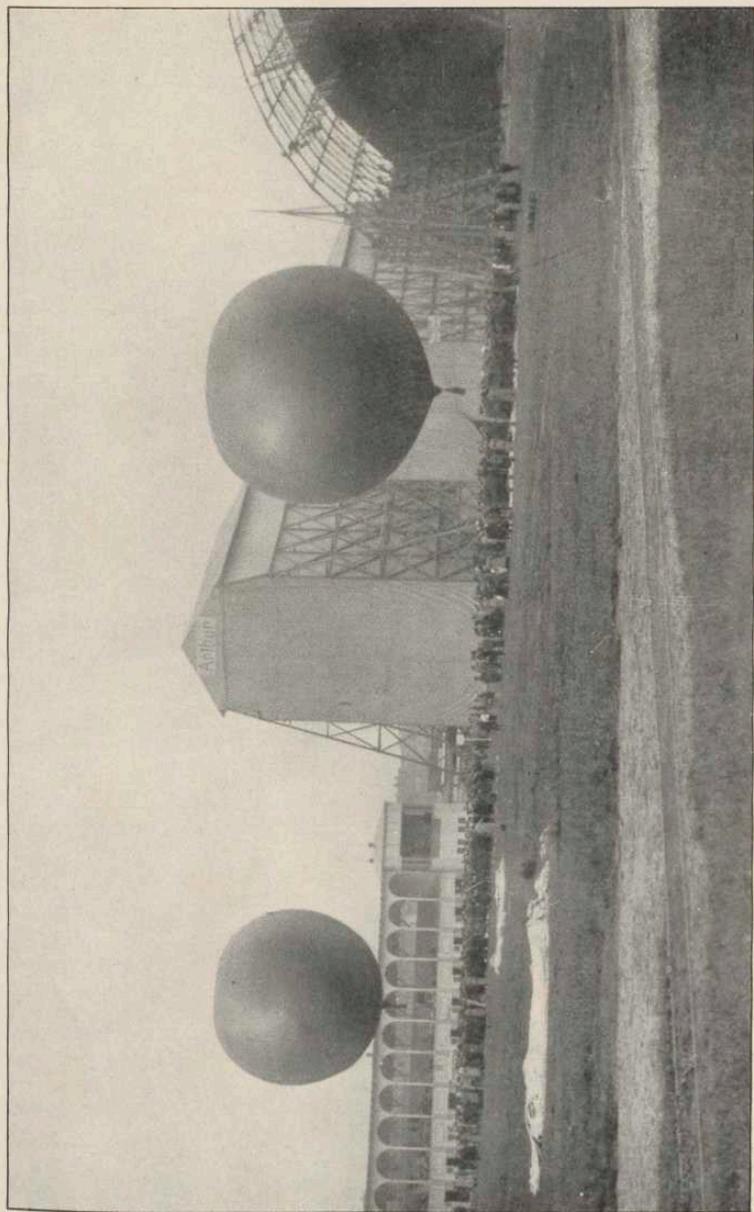
standen. Sein L. Z. 6 war damals in der Luftschiffhalle auf der ILA (Internationale Luftfahrt-Ausstellung Frankfurt a. M.) untergebracht und hatte von dort einige geladene Gäste durch die Luft geführt. Der Graf wohnte in Wiesbaden, weil er sich in Frankfurt nicht sehen lassen konnte, ohne von den Neugierigen fast erdrückt zu werden. Zu einer Besprechung mit ihm fuhren Exzellenz von Eichhorn, Oberst Ilse und ich daher nach Wiesbaden. Am Schluß der Besprechung sagte der Graf zu mir: Für Sie habe ich eine besondere Aufgabe, Sie werden sich während der Nacht — die Fahrt sollte um ein Uhr nachts beginnen — oben auf dem Luftschiff aufhalten, denn in den Gondeln werden wir das uns etwa begegnende Militärluftschiff — das schon im Kaisermanöver war — nicht hören und, wenn es über uns fährt, auch nicht sehen. Auch sagte er, er habe sich eine kleine Geschützattrappe gebaut, um bei Begegnung mit dem Militärluftschiff zu schießen; es sähe genau wie ein Kanonenschuß aus, wenn er eine Staubladung abschösse. Es gelang mir, ihm diese kriegerische Idee auszureden.

Nachts um ein Uhr war das Luftschiff in der ILA startbereit. Es wurde zwei Uhr, und der Graf war noch nicht da. Endlich erschien er in einem ihm entgegengesandten Auto. Das seinige hatte unterwegs Panne gehabt, und er war in einem Milchwagen weitergefahren.

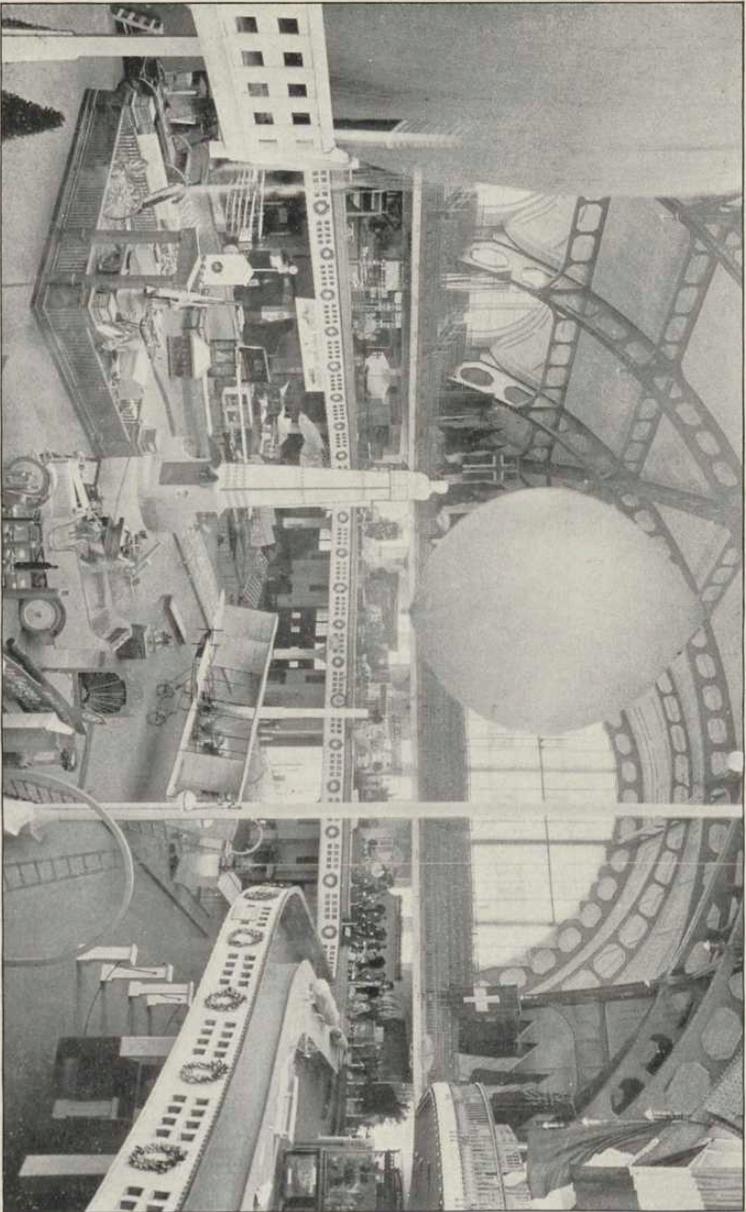
Bald nachdem wir Frankfurt überflogen und noch einige wenige Lichter gesehen hatten, verschwand die Erde, und wir fuhren stundenlang ohne Orientierung. Auch als es Tag wurde, war von der Erde nichts zu sehen. Sie lag unter tieferreichender Wolkendecke. In Anbetracht der Sichtlosigkeit brauchte ich nicht oben auf dem Luftschiff zu sitzen. Wir drei Fahrgäste waren auf die mittlere improvisierte hölzerne Gondel verwiesen, wo wir auf Stühlen saßen und uns unterhielten. Noch in völliger Dunkelheit kam der Graf aus der vorderen Gondel zu uns und bat Exz. von Eichhorn, mit ihm in die vordere Gondel zu kommen. Er selbst ging sofort

voran. Exz. von Eichhorn sah mich fragend an. Ich begleite Euer Exzellenz, sagte ich, und drückte den etwas korpulenten Herrn in die enge Drehtür, die den Abschluß des Laufgangs zur mittleren Gondel bildete. Dann folgte ich dem Kommandierenden General auf dem schmalen Aluminiumlaufgang nach, der unterhalb des Luftschiffkörpers entlang führt. Nachdem wir die vordere Drehtür am Ende des Laufgangs passiert hatten, stutzte v. Eichhorn beim Anblick — wenn man bei der Dunkelheit von einem Anblick reden kann — besser also bei Wahrnehmung des schräg abwärts durch den Himmelsraum zur Maschinen gondel führenden Steges, der von einem Licht aus der Gondel schwach erhellt war. Zum Festhalten waren beiderseits Leinen gespannt, aber so weit vom Steg ab, daß man höchstens die auf einer Seite erreichen konnte, wenn man sich etwas nach dieser Seite hinauslehnte. Der General drehte sich um, kniete nieder und bewegte sich auf den Knien langsam rückwärts zur Gondel, während ich mit beiden Händen seinen Kopf haltend steuerte. So kamen wir zur Gondel, wo der General dann während der ganzen weiteren Fahrt verblieb, während ich wieder nach Hause, d. h. in die Mittelgondel, ging, mich auf meinen Stuhl setzte und meistens schlief. Als ich dann später einmal in die vordere Gondel kam, sagte Seine Exzellenz zu mir: Wenn der Graf mir vorher gesagt hätte, daß ich in der Nacht den Weg in die vordere Gondel machen sollte, dann wäre ich nicht mitgefahren.

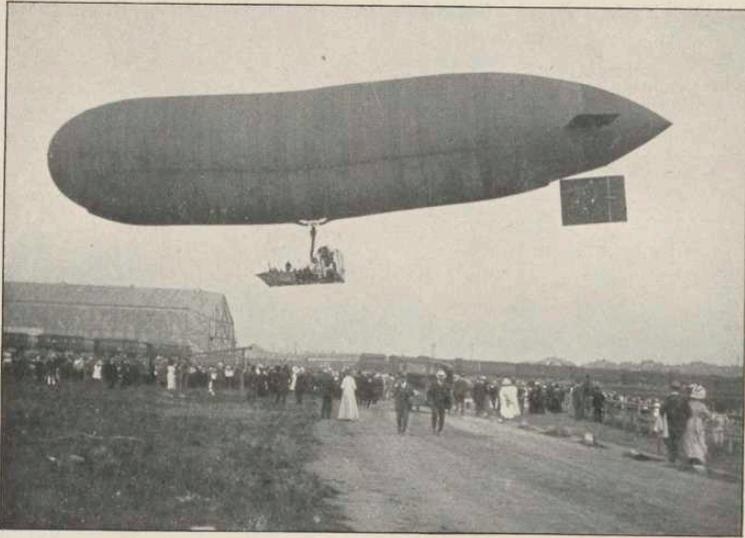
Es vergingen Stunden und keine Erde wurde sichtbar. Also suchten wir sie, vorsichtig tiefer fahrend. Endlich erscheint sie, während das Barometer noch mehrere 100 Meter über der Höhe des Abfahrtplatzes zeigt, und zwar in Form großer hügeliger Wälder 25 Meter unter uns. Wir sehen noch eine Dragonerpatrouille auf einer Straße und verschwinden, rasch steigend, wieder in den Wolken. Es vergehen wieder Stunden. Wir müssen feststellen, wo wir sind.



25. Ballon-Aufstiege auf der Ila 1909



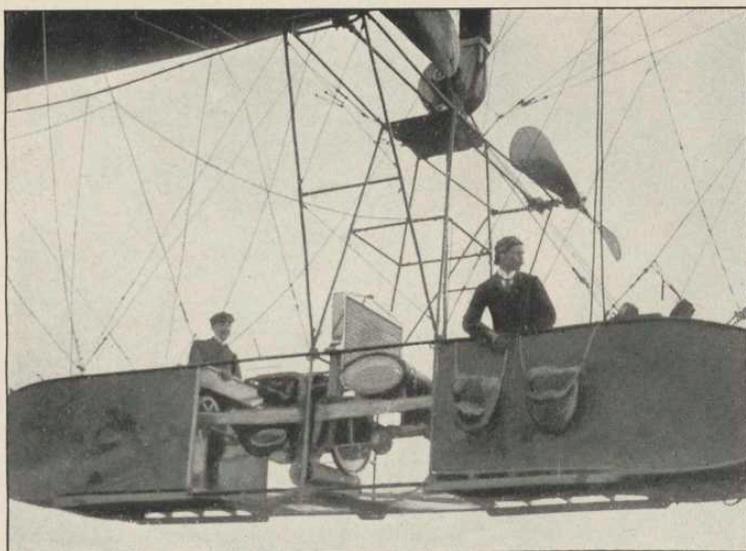
26. Die „Halle“: Internationale Luftfahrt-Ausstellung Frankfurt a. M. 1909



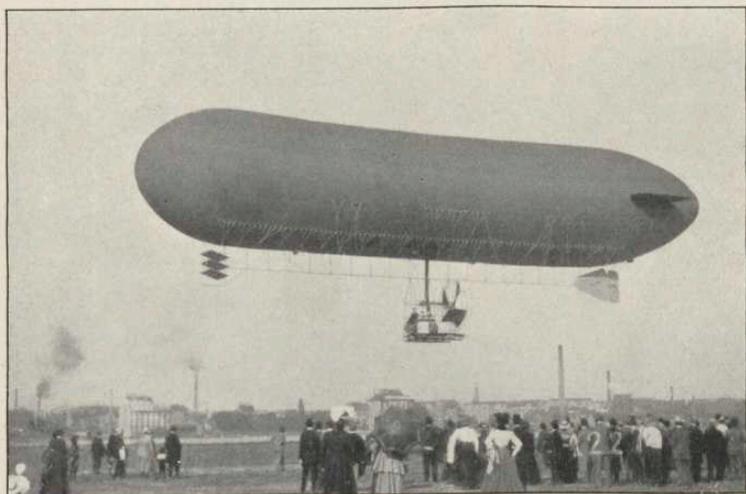
27. P. L. III. auf der Ila 1909



28. Clouth-Luftschiff auf der Ila 1909



29. Gondel des Clouth-Luftschiffs



30. Luftschiff Ruthenberg auf der Ila 1909

Also wieder langsam abwärts. Plötzlich aus Kirchturmhöhe erblicken wir genau unter uns ein Gehöft. Der Graf läßt die Motoren abstellen, um durch Zuruf den Ort auszumachen. Auf seine Frage: Wie heißt die nächste Eisenbahnstation? erfolgt die Antwort: Hurra, Graf Zeppelin, landen! und allgemeine Freudenausbrüche. In diese hinein ertönt die Schiffsglocke, alle Wassersäcke ergießen ihren Inhalt auf die begeisterten Zeitgenossen; das Luftschiff steigt mit der Spitze steil an, wir in der mittleren Gondel wissen nicht, was los ist, da wir die vordere im Nebel kaum sehen können, da befinden wir uns in den Wipfeln eines Eichwaldes, über den die vordere Gondel hinweggleitet. Der Wald steht auf steilem Hang. Die hinteren Propeller zerschlagen die Bäume, dann schweigt der hintere Motor. Vom hinteren Teil des Laufgangs hängen die Fetzen der Laufganghülle, an der hinteren Gondel fehlen die sie tragenden Kabel, so daß die Gondel nur an den Eckstreben hängt. Schnell steigen wir durch den großen Ballastabwurf durch die Wolken über deren Decke und genießen den Sonnenschein. Wo wir sind, haben wir nicht ermittelt. Wir waren stärker als die Bäume, sie setzten uns nicht außer Gefecht, beraubten uns aber eine Weile der Wirkung zweier Propeller. Der hintere Motor konnte auch bald wieder in Gang gebracht werden, ein Propeller aber nicht. Also ging es mit drei Propellern weiter. Endlich ein Loch in den Wolken, und wir sehen — daß wir rückwärts fahren, also Gegenwind und zu schwachen Vortrieb haben. Wir steuern auf das Wolkenloch zu und tauchen in dieses hinein. Oberst Ilse und ich erkennen in einem Fluß den Neckar und in einem Städtchen Eberbach!

Der Graf steuert immer tiefer und auf ein Quertal des Neckars zu, um im schwächeren Bodenwind vorwärts zu kommen. Das gelingt, und langsam nähern wir uns unserem Ziele, dem Manövergelände. Da erhalte ich durch Luftschiffrohrpost den Befehl des Grafen: „Tschudi in die hintere Gondel.“ Ich werde zur Gewichtsverlegung verwandt,

denn beim Eintreffen über dem Manöver will der Graf nicht am Boden schleichen. Der Wind hat glücklicherweise nachgelassen. Wir steigen und sehen bald große Truppenmassen unter uns, die während der Kritik ruhen. Da erscheint voraus das Militärluftschiff in gleicher Höhe. Schon vorher war ich nach erreichter Höhe in die vordere Gondel gerufen. Als die beiden Schiffe mit 100 bis 200 Meter Abstand aneinander vorbeigleiten, ruft mir der Graf ins Ohr: Soll ich schießen? Ich rufe und winke: Nein! Das Manöver war ja zu Ende, und wir waren ja keiner Partei zugeteilt und erschienen als Überraschung.

Die Absicht, zu landen, mußte der Graf bei unserem Ballastmangel aufgeben; wir setzten also unsere Fahrt fort in Richtung Spessart—Hanau—Frankfurt a. M. Der Nebel war verschwunden, und bei klarer Sicht der ganzen Strecke erfolgte die Heimfahrt. Natürlich war unser Waldmißgeschick schon in Frankfurt bekannt, aber auch, daß wir noch im Manövergelände gewesen waren. Gegen Abend landeten wir vor der Halle mit schwerem Schiff, dieses fiel geradezu den Haltemannschaften in die Hände. Zwei Mann der Besatzung sprangen noch dicht über dem Boden ab, um das Schiff zu erleichtern. Nach wenigen Tagen waren die erlittenen Schäden ausgebessert und L. Z. 6 wieder betriebsfähig.

21. Das Parsevalluftschiff (P. L. III) auf der ILA

Während der Anwesenheit des P. L. III in der ILA wurde diese von der Erbprinzessin von Meiningen besucht. Zu dieser Gelegenheit hatte ich gebräuchlicher Weise mich mit Gehrock und Zylinderhut verschönert. Wir tranken im japanischen Teehaus Tee, als das Luftschiff im Begriff war, zu landen.

Die Landungsmannschaft bestand naturgemäß aus ungeübten Leuten, die ich im besonderen dahin instruiert hatte, daß, wer das Landungstau eines Luftschiffes erfaßt hat, es ohne Kommando dazu nicht wieder losläßt. Als nun das Luftschiff sich der ILA näherte, ging ich auf den zur Landung

bestimmten Platz — in Gehrock und Zylinder —, um die Landung von unten zu leiten. Ausgerechnet dicht neben mir fiel das Landungstau zur Erde. Natürlich ergriff ich es als erster, und sofort schwebte ich am Tau in Haushöhe — in Gehrock und Zylinder. Das Luftschiff war ja um das Gewicht des auf der Erde liegenden Tauendes entlastet. Die ersten Zugreifenden des Landungstrupps wurden natürlich auch noch hochgehoben, bis wir durch Weitergreifen der anderen Leute wieder herab zur Erde befördert wurden. Mein Beispiel war aber nützlich. Der Landungstrupp hatte gesehen, daß man nicht losläßt oder herabklimmt, selbst wenn man gerade einen Zylinder aufhat.

Mit dem Parsevalluftschiff habe ich später von der ILA aus eine interessante Fahrt gemacht. Ganz früh an einem schönen Sommertage fuhren wir ab nach Homburg v. d. Höhe, wo unsere Motoren und Propeller die Kurgäste weckten, die uns in entsprechenden Kostümen von den Fenstern aus begrüßten. Nach einer Rundfahrt über dem Städtchen setzten wir, d. h. v. Kehler, Stelling, Engelhardt, der österreichische Luftschiffer v. Berlepsch und ich, uns in der Gondel nieder und unterhielten uns so lebhaft, daß wir uns gar nicht um unseren Luftweg bekümmerten. Als aber nach wohl einer Stunde noch keine Landung erfolgte, sahen wir doch einmal auf die Erde, wo wir zu unserem Erstaunen nichts von Frankfurt a. M. entdeckten, sondern einen ringsum schwarzen Horizont, eine zunächst unbekannte Gegend und die Tatsache, daß wir — trotz etwa 60 Kilometer Eigengeschwindigkeit — langsam rückwärts fuhren. Auch dem Steuermann Korvettenkapitän Engelhardt — dem späteren deutschen Flugführer mit dem Patent Nr. 2, der 1911 bei einer Flugveranstaltung in Johannisthal durch Absturz mit dem Flugzeug tödlich verunglückte — war die Gegend unbekannt. An einem Flößchen, der Nidda, erkannte ich eine mir wohlbekannte Manövergegend. Da wir nun in der Höhe in der notwendigen Fahrtrichtung gegen den Wind

nicht vorwärts kamen und erfahrungsgemäß der Bodenwind schwächer ist, gingen wir dicht an die Erde hinab hinter die Höhen längs der Nidda, wo wir dann langsam vorwärts kamen. Dabei mußten wir aber Ortschaften und mitunter Fabrikschornsteine umfliegen, damit wir sie nicht umflogen. Da sausten die vollen Ballastsäcke manchmal, so schnell wir zufassen konnten, über Bord. Wir kamen aber schließlich zur ILA zurück, wo das Landen keine ganz leichte Sache war. Das Landungstau fiel richtig auf den Landungsplatz, aber die Mannschaft war nicht zahlreich genug, um uns hinunterzuholen. Als wir sie, vom Winde zurückgetrieben, immer mehr in die Nähe der Häuser zerrten, ließen die Leute los, und wir flogen mit hängendem Tau wieder davon. Nun liefen aber in der Nähe arbeitende Maurer und zahlreiche andere Zeitgenossen hinzu, mit deren Hilfe wir dann endlich glatt landeten.

Von dem Morgengewitter, das während unserer Fahrt über Frankfurt stattfand, hatten wir selbst nichts anderes als den aufgefrischten Wind abbekommen.

Der P. L. III war 6500 Kubikmeter groß, besaß zwei Motoren zu 100 PS., mit denen dem Schiff auch eine Rückwärtsbewegung gegeben werden konnte. Mehr als 50 Fahrten wurden von der ILA aus gemacht, darunter eine von 200 Kilometer Tagesleistung, einmal wurden 950 Meter Höhe erreicht; die größte Passagierzahl betrug zwölf. An den Fahrten nahmen teil der Großherzog von Hessen mit Gemahlin, Prinz Heinrich von Preußen mit Gemahlin, die Herzöge von Koburg und Mecklenburg und die Erbprinzessin von Meiningen.

22. Deutsche Luftschiffbauten verschiedener Art

Das Schütte-Lanz-Luftschiff

Seit dem Jahre 1908 beschäftigte sich Professor Schütte mit dem Gedanken des Baues eines vom Zeppelintyp wesent-

lich abweichenden Starrluftschiffes. In Herrn Dr. Karl Lanz, Mannheim, fand Schütte einen eifrigen Förderer seiner Idee, und im Jahre 1911 erschien am Himmel das neue zigarrenförmige Luftschiff, dessen starres Gerüst aus dem sehr leichten Espenholz gebaut war. Es unterschied sich nicht nur durch die Zigarrenform von den gleichzeitigen Zeppelinluftschiffen, sondern durch die Art der Holzkonstruktion, die sich auf der äußeren Hülle durch die Rautenformen abzeichnete. Bei dem zweiten, 1914 in Betrieb genommenen Luftschiff waren die Rauten auf der Außenhaut verschwunden, und der Querschnitt der Metallkonstruktion bildete ein Vieleck — von wesentlich mehr Seiten — wie bei dem Zeppelinluftschiff.

Ich habe in einem Schütte-Lanz-Luftschiff keine Fahrt mitgemacht, habe keines während des Baues gesehen und kann daher aus „persönlichen Erinnerungen“ nichts berichten.

Das deutsche Militärluftschiff

Im Frühjahr 1907, also zu einer Zeit, in der ich in Marokko war, machte ein bei dem preußischen Luftschiffer-Bataillon nach den Plänen von Basenach gebautes Luftschiff seine Probefahrten. Bei einem Inhalt von 4800 cbm hatte es eine Länge von 66 m. Durch ein aus Stahlrohr gebautes Kielgerüst wurde es zu einem sogenannten halbstarren Luftschiff, das natürlich mittels Ballonets prall gehalten wurde. Auch die Gondel war aus Stahlrohr. Die Luftschrauben waren an Ansätzen des Kielgerüsts angebracht. Die vielen Versuchsfahrten sollen befriedigend gewesen sein; infolge meiner damaligen Abwesenheit habe ich keine persönlichen Erinnerungen an das Luftschiff.

Das Luftschiff „Suchard“ der „Transatlantischen Flugexpedition“

Während der ILA (Internationalen Luftfahrt-Ausstellung) in Frankfurt am Main im Jahre 1909 lernte ich einen liebens-

würdigen Deutschamerikaner, Herrn Journalisten Joseph Brucker, kennen. Er hatte schon vorher einen Plan zur Überquerung des Ozeans im Luftschiff in Amerika veröffentlicht und suchte nun in Deutschland Interesse für seine Idee zu wecken. Ich habe mich oft und gern mit ihm unterhalten. Er wollte vernünftigerweise einen südlichen Weg über den Atlantischen Ozean wählen und ein unstarres Luftschiff benutzen, dessen Gondel ein hochseefähiges, sehr solides Boot sein sollte. Ende 1910 war die Hülle, welche etwas über 10 000 Kubikmeter Gas aufnehmen konnte, fertig, auch das Boot versuchsbereit. Der unstarre Luftschiffkörper war von gedrängener Stromlinienform und sollte die zehn Meter lange bootförmige Gondel an einer Reihe von Stahltrossen tragen, von denen eine Anzahl an einer Slipvorrichtung befestigt war, die eine gleichzeitige Loslösung ermöglichte, so daß im Notfall eine Trennung von Luftschiffkörper und Boot dicht über Wasser erfolgen konnte. Mitte Februar 1911 war das Luftschiff in der Kieler Luftschiffhalle größtenteils gefüllt. Es sollte Probefahrten bei Kiel ausführen, aber bei der am 15. Februar durch die Frau Prinzessin Heinrich erfolgenden Taufe fehlte noch eine große Menge Gas. Das Luftschiff erhielt den Namen „Suchard“, weil die gleichnamige Firma einen erheblichen Geldbetrag für das Unternehmen beigesteuert hatte. Dieses war in vieler Beziehung und in allen Einzelheiten gut vorbereitet, man rechnete aber mit einer vieltägigen Fahrt, wie ein Luftschiff oder Freiballon sie damals noch nie ausgeführt hatte. Erwähnenswert ist, wie die Kühlhaltung des Gases in der Tageshitze gedacht war. Ein leichtes Hemd sollte das Oberteil der Hülle bedecken und mittels Berieselung durch heraufgeholtes Seewasser gekühlt werden. In der Gondel waren zwei Motoren von je 100 PS eingebaut, für die, gleichfalls in der Gondel, 3000 Liter Brennstoff mitgeführt werden sollten.

Meines Wissens hat das Luftschiff „Suchard“ nur eine ganz kurze Probefahrt ausgeführt, auf die hin den Ozeanflug zu

wagen ein großer Leichtsinn gewesen sein würde. In Bälde war dann keine Rede mehr von einer Ozeanfahrt, und im Jahre 1913 versuchte Brucker seinen Gedanken mittels Freiballon zu verwirklichen.

Der Freiballon „Suchard“

Nachdem aus der geplanten Fahrt des Luftschiffes „Suchard“ im Jahre 1911 nichts geworden war, hatte Joseph Brucker im Jahre 1913 einen 7234 Kubikmeter großen Freiballon bauen lassen, der gleichfalls für einen Ozeanüberflug bestimmt war und von Las Palmas aufsteigen sollte. Er wurde auch dorthin befördert und daselbst mit Wasserstoff aus Stahlflaschen gefüllt. 7500 Kubikmeter Wasserstoff waren bestellt, von dieser Menge fehlten aber in den Behältern mehr als 2000 Kubikmeter. Es war natürlich unmöglich, mit einem zum größten Teil gefüllten Ballon wochenlang auf Gasnachschiebung zu warten. Unter diesen Umständen wurde der Ballon entleert und wieder nach Deutschland verfrachtet. Ob die Stahlflaschen — von denen viele überhaupt leer waren — im allgemeinen Unterdruck hatten, oder ob die Ballonhülle vielleicht undicht war, ist wohl nicht feststellbar gewesen.

Der Ballon war so eingerichtet, daß sein großer Korb schwimmfähig war. Die Ausrüstung entsprach den Anforderungen für eine viertägige Fahrt. Zur Abkühlung des Gases war eine Brausevorrichtung angebracht, mittels deren die Hülle berieselt werden konnte.

Interessant ist, daß eine spanische Zeitung damals die Mähr veröffentlicht hat, daß die Gasflaschen gar nicht mit Gas gefüllt gewesen seien, sondern mit Alkohol, der in Spanien eingeschmuggelt werden sollte.

Die Absicht, im Jahre 1914 zunächst Probeflüge und dann den Ozeanflug auszuführen, ist nicht mehr verwirklicht worden.

Das Siemens-Schuckert-Luftschiff

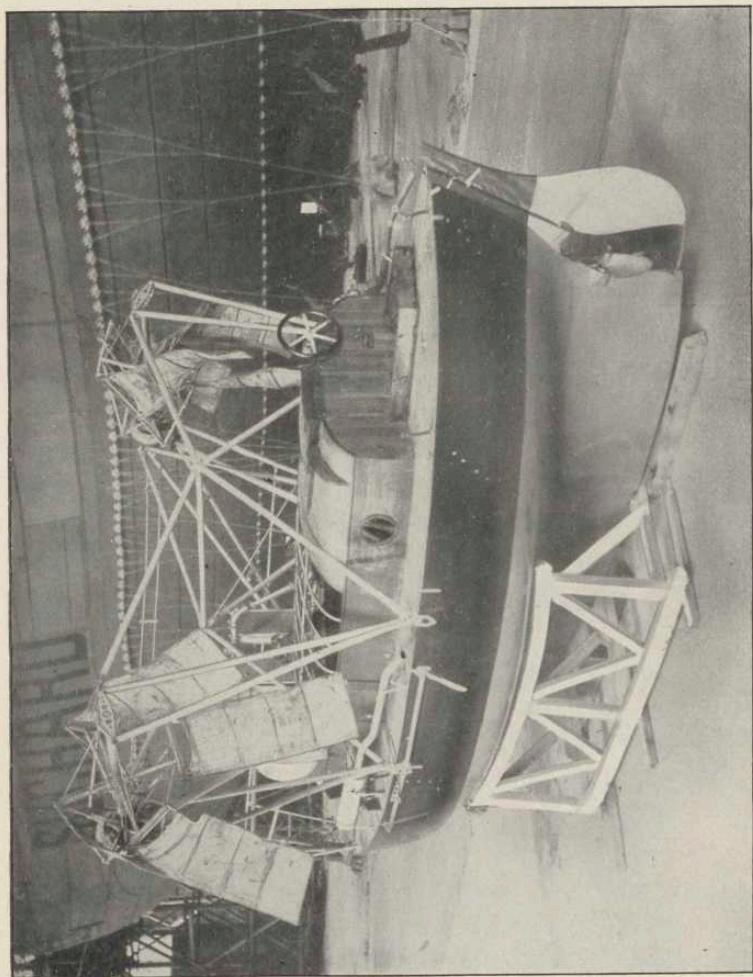
Das Jahr 1910 ist als Baujahr eines interessanten und erfolgreichen Luftschifftyps vom Prallsystem anzusehen. Nach Anfängen, die in das Jahr 1909 zurückreichen, und nachdem bei Biesdorf im Osten von Berlin eine für dieses Siemens-Schuckert-Luftschiff, als dessen Erbauer Herr Professor Krell anzusehen ist, bestimmte erste Drehhalle errichtet war, fand 1911 der erste Aufstieg des Luftschiffes statt, das mit insgesamt 500 PS Motorkraft ausgerüstet war und ein Größenverhältnis von 1 zu 8,7 hatte. Da ich dieses Luftschiff lediglich in der Luft gesehen, mit ihm keine Fahrt gemacht habe, verknüpfen mich keine persönlichen Erinnerungen mit ihm. Ich muß deshalb auf die Fachliteratur verweisen und bemerke nur, daß das Luftschiff nach zahlreichen Fahrten von der Militärbehörde angekauft wurde, dann aber meines Wissens keine Fahrt mehr gemacht hat.

Das Clouth-Luftschiff

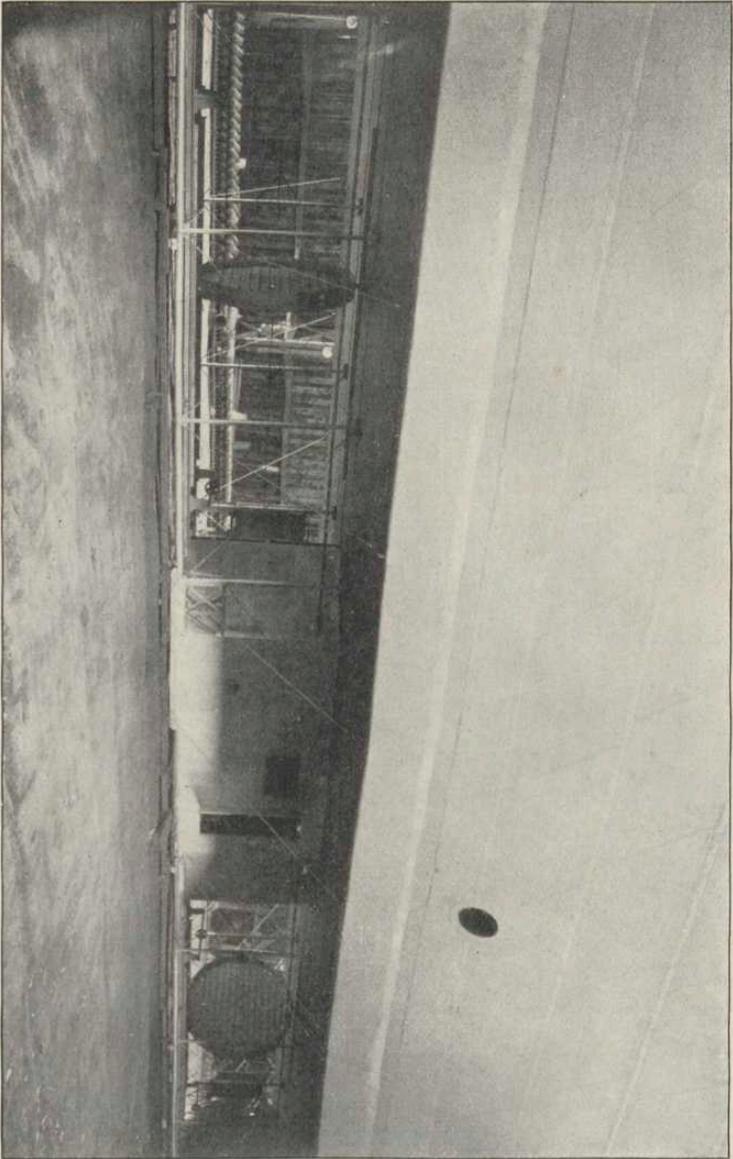
Schon vor der ILA 1909 hatte einer der Brüder Clouth in Frankreich ein kleines Luftschiff unstarrer Bauart konstruiert und bei einer ganzen Reihe von Fahrten benutzt. Ein solches Luftschiff kam dann alsbald nach seiner Fertigstellung ungetestet zur ILA zur praktischen Verwendung. Unter Führung der Herren Richard Clouth und v. Kleist hat es dort 17 Aufstiege ausgeführt, an denen auch einige Passagiere teilnahmen. Der Gasraum des Luftschiffes war 1700 Kubikmeter groß, der Motor leistete 40 PS. 1910 ging es in den Besitz der Motorluftschiff-Studiengesellschaft über. Weitere Fahrten hat es dann meines Wissens nicht mehr gemacht.

Das Luftschiff von Hermann Ruthenberg

Einen vom Grafen Zeppelin gestifteten Preis für das kleinste Luftschiff auf der ILA und einen Preis des preußischen Kriegsministeriums gewann ein nur 1200 Kubikmeter großes halbstarres Luftschiff von Hermann Ruthenberg, das



31. Die abwerfbare Gondel des Luftschiffes Suchard



32. Antriebsanlage am Luftschiff Wisniewski 1914

einen 24pferdigen Motor hatte. Es vermochte nur zwei Personen zu tragen und hatte daher praktisch geringe Bedeutung. Von etwaigen noch nach der ILA ausgeführten Fahrten ist mir nichts erinnerlich.

Das Luftschiff von Steffens

Das Luftschiffchen von Steffens in Kiel machte seine Probefahrt im Jahre 1910. Ich glaube, daß es zu weiteren Fahrten nicht benutzt wurde. Es war nur 500 Kubikmeter groß und hatte einen 40pferdigen Motor. Ich habe es niemals gesehen, glaube aber, daß ich es doch erwähnen muß, damit kein in Deutschland gebautes Luftschiff hier unerwähnt bleibt.

Das Luftschiff von Wisniewski

Der Architekt Wisniewski hatte sich gegen Ende des vorigen Jahrhunderts damit befaßt, Pulverexplosionen als Rückstoßantrieb zu benutzen. Ergebnis dieser Versuche war das Bestreben, Flächendruck zum Luftschiffantrieb zu verwenden. Er gründete 1907 eine Studiengesellschaft und dann die Luftschiffantrieb G. m. b. H., welche auf Grund günstiger Versuchsergebnisse ein Luftschiff von 18 000 Kubikmeter Volumen baute. Der Antrieb sollte derart erfolgen, daß in einem unter der Hülle liegenden Kielgerüst ein Motor vorwärts und rückwärts stoßende große Flächen besonderer Konstruktion bewegte. Der Bau fand in der Luftschiffhalle Kiel statt. Leider bereitete der Kriegsausbruch 1914 den Versuchen ein Ende.

23. Johannisthal

Im Herbst 1908 kehrte ich von Marokko zurück. Sultan Abd ul Asis hatte sich entschlossen, seinen rebellischen Bruder in dessen Residenz, der südlichen marokkanischen Hauptstadt Marakesch, anzugreifen. Er hatte mich veranlaßt, allen marokkanischen Gepflogenheiten zuwider, meine Leute

in aller Eile im Scharfschießen auszubilden. Das war sonst nie üblich, denn man kann doch nicht wissen, auf wen die Leute später einmal schießen. Dann hatte er mir mitgeteilt, daß Rittmeister Wolf und ich ihn auf seinem Zuge, der durch weite Gebiete aufrührerischer Stämme, besonders aber auch franzosenfeindlicher, führen mußte, begleiten würden. Natürlich teilte ich unsere geplante Ortsveränderung der deutschen Gesandtschaft mit, die doch vielleicht ein Interesse daran hatte, zu wissen, wo wir steckten. Alles war zum Abmarsch bereit. Schon lagerte der kleine Reisharem des Sultans außerhalb der Mauern von Rabat. (Man kann natürlich nicht mit einem Harem frühmorgens aus einer Stadt aufbrechen, viel eher schon aus einem Zeltlager.) Da geschah das Unerwartete. Durch ein offizielles deutsches Telegramm wurden wir aufgefordert, den Abmarsch auf jeden Fall zu vermeiden.

Dieses Buch soll nun nicht meine Erlebnisse in Marokko schildern. Ich kann daher hier nur erwähnen, daß wir angesichts der geänderten Politik Deutschlands Marokko gegenüber aus dem marokkanischen Dienst ausschieden. Daher meine Rückkehr nach Deutschland, und zwar zu einer Zeit, in der der Mensch seinen Traum, sich von der Erde mit Motorkraft zu erheben, ernstlich zu verwirklichen begann. Noch hatte aber kein Deutscher dies vollbracht. Gegen Ende 1908 kam eines Tages der mir schon länger bekannte Freigattenskapitän a. D. v. Pustau zu mir mit der Frage, was ich über die Notwendigkeit der Anlage von „Flugplätzen“ dächte. Ich erklärte die Einrichtung von Flugplätzen für unabweislich, wenn nicht Deutschland gegenüber dem Ausland erheblich ins Hintertreffen geraten solle. Herr v. Pustau und ich beschlossen daher: Berlin muß einen Flugplatz, der seiner würdig ist, haben. Wie macht man Flugplätze? so ungefähr lautete nun die Frage des Herrn v. Pustau. Man nehme usw., war meine Antwort, und besonders drei geeignete Leute. Wer sind diese, sagte v. P. Ich nannte ihm

Arthur Müller als Unternehmer für Holzbauten und den damaligen juristischen Berater des Deutschen Luftfahrt-Verbandes. Aber Sie müssen mitmachen, meinte v. P. Ich weiß nicht mehr genau, ob zu dieser Zeit schon Frankfurt a. M. an mich herangetreten war mit dem Vorschlag, eine Luftfahrt-ausstellung zu leiten. Es kann sein, daß dies erst kurz darauf geschah. Jedenfalls war ich mir damals schon klar darüber, daß ich von einer Kabinettsorder, die mir den Wiedereintritt in das preußische Heer nach eventueller Rückkehr aus Marokko zusicherte, keinen Gebrauch machen wollte. Bei der Luftschiffertruppe anzukommen, hatte ich wegen Fehlens einer offenen Staboffizierstelle keine Aussicht. Auch bestand in der Inspektion der Verkehrstruppen die Sitte, die Offiziere der ihr unterstehenden Waffen (Eisenbahner, Telegraphisten und Luftschiffer) abwechselnd bei diesen Dienst tun zu lassen. Es konnte daher vorkommen, daß die Kommandeure der Eisenbahnregimenter in diesen vorher noch keinen Dienst und die Kommandeure der Telegraphenbataillone in diesen noch keinen Dienst getan hatten. Eine private Anfrage bei dem Generalstabsoffizier der Inspektion der Verkehrstruppen ließ mich annehmen, daß ich in ein Eisenbahnregiment versetzt werden würde, was übrigens schon früher zweimal beabsichtigt, von mir aber durch sanftes Sträuben vereitelt worden war.

Also ich wurde bzw. blieb Zivilist und der Luftfahrt treu, ohne mir Sorgen darüber zu machen, daß vielleicht später die Legende behaupten würde, ich sei an der Staboffiziers-ecke gescheitert, natürlich weil ich stets ein schwieriger Untergebener gewesen sei (oder war?).

Nun ging es ans Suchen eines zum Flugplatz geeigneten Geländes. Währenddessen stand ich schon in Verbindung mit Frankfurt a. M. und war schon dorthin übersiedelt. Als ich eines Tages in Berlin war, lud uns Herr Arthur Müller ein, mit ihm nach einem Gelände zu fahren, das er entdeckt hatte. Er verschwieg den Ort. Wir fuhren an Baumschulen-

weg vorbei, durch Niederschöneweide, und bogen am Bahnhof Adlershof rechts ab. Da wußte und sagte ich: Aha, Sie meinen das Gelände zwischen Adlershof und Johannisthal. Das kannte ich schon lange gut, war ich dort doch oft in dem Kiefernwald und einem kleinen Eichenschälwald spazieren-geritten, als ich in Treptow wohnte. (Meine Funkerkaserne war ja 1905 bis 1906 in der Köpenicker Straße.) Wie groß muß der Platz sein? fragte Herr Müller. Er war erstaunt, als ich das ganze Gelände von Adlershof bis Johannisthal — fast 2 Kilometer Länge — für erforderlich erklärte. Damals hatte ja schon genug, im besonderen von französischen Flügen, in den Zeitungen gestanden, so daß ich mir schon ein Bild eines Flugplatzes machen konnte.

Dieser Wintertag war der eigentliche Gründungstag des Flugplatzes, den man sicherlich Adlershof genannt hätte, wenn nicht dieser Name alle Flugplatzbesucher veranlaßt haben würde, stets nach Adlershof zu fahren, wohin der Fahrpreis höher war als nach Johannisthal, dessen Eisenbahnvorortstation etwas weiter vom Flugplatzgelände als Adlershof lag.

Das in Aussicht genommene forstfiskalische Gelände war größtenteils bewaldet, im Süden aber zu Kleingemüsegärten verwendet. Herr Müller hatte mit dem Forstfiskus schon verhandelt und das Land zu sehr günstigen Pachtbedingungen an der Hand. Die Herren Müller und v. Pustau bestanden darauf, daß ich einer der beiden Direktoren des Flugplatzes werden müsse. Ich war inzwischen schon gebunden, die ILA (Internationale Luftfahrt-Ausstellung) in Frankfurt a. M. zu leiten, konnte mich also nur zu einem Termin zur Verfügung stellen, der nach der Abwicklung der Ausstellung, also zu Ende 1909, lag. Ich machte auch zur Bedingung meiner Mitwirkung, daß man so lange mit der Einrichtung des Platzes warte. Man glaubte aber so lange nicht warten zu können, und während in Frankfurt die ILA im Gange war, begannen bei Johannis-

thal die Arbeiten der Herstellung für eine Flugwoche, von deren Planung ich erst Kenntnis erhielt, als ich in Reims war, um für die ILA gelegentlich der Flugwoche bei Béthény in der Nähe von Reims ausländische Flieger zu gewinnen; deutsche gab es ja zu dieser Zeit noch nicht. In Béthény traf ich nun zu meinem großen Erstaunen Herrn v. Pustau, der auch Flieger zu gewinnen sich bemühte für eine Flugwoche in Johannisthal, die der Frankfurter Flugwoche zuvorkommen sollte. Diese Absicht brachte mir sehr unfreundliche Zeitungsangriffe ein; Frankfurter Blätter behaupteten, ich sei — obwohl Geschäftsführer der ILA — bemüht, deren Interessen durch Mitarbeit bei einer früher als in Frankfurt stattfinden sollenden Flugveranstaltung bei Johannisthal zu schädigen. Von diesem üblen Verdacht befreite mich auch nicht die Erklärung, daß ich nun nicht mehr bereit sein würde, in Johannisthal mitzuwirken. Diese Mitwirkung war übrigens von mir nie als Gesellschafter, sondern nur als einer der leitenden Geschäftsführer gedacht.

Tatsächlich fand dann noch vor der ILA-Flugwoche eine solche in Johannisthal statt. Zuvor aber hatte Armand Zipfel auf dem Tempelhofer Feld Flüge auszuführen versucht und Orville Wright, wirklich daselbst geflogen war. Das war natürlich den Johannisthaler Plänen sehr abträglich. Man hatte dort unter Ausnutzung des baumlosen und Abholzung eines Teiles des baumbestandenen Geländes in forciierter Arbeit in kurzer Frist einen Flugplatz geschaffen, der Béthény in den Schatten stellte. Es gab aber eine große Enttäuschung, an der zum großen Teil die unfreundliche Haltung der Presse die Schuld trug. Schrieb doch ein großes Berliner Blatt:

Die Veranstalter der Berliner Flugwoche sind wie die modernen Schwankdichter, die an einem mehrere Stunden währenden Theaterabend unter lauter schalem Zeug gerade drei amüsante Pointen geben und dann schon glauben, daß sie eine besondere Leistung vollbracht hätten. Auch der gestrige, letzte Flugtag, an dem die Konkurrenzen von ein bis sechs Uhr ausgefahren (!) werden sollten, war recht wenig

amüsan, bis auf ein paar (!) kurze, zum Teil freilich großartige Leistungen. Prachtvoll war der Höhenflug, den Latham noch ganz zuletzt — schon außer Konkurrenz — machte, als bereits die Abendnebel einen Teil des Flugplatzes einhüllten.

So urteilte ein Kritiker über die Leistungen der damals besten Flieger, so propagierte er eine Kulturerrungenschaft, die noch kurz vorher für unmöglich gehalten worden war.

Das 200 000 Mark betragende Vermögen der Flugplatzgesellschaft war durch Bauten, Abholzungen und Anlagen verbraucht, und die Eintrittsgelder brachten nicht annähernd die Beträge, deren man zur Zahlung der Preisbeträge (150 000 Mark) und sonstiger Verpflichtungen benötigte.

Daß ich mich nun sträubte, nach meiner Rückkehr aus Frankfurt die Leitung des Flugplatzes zu übernehmen, wird man begreifen. Man stellte mir die Alternative: Konkurs der Gesellschaft oder Übernahme der Direktion als alleiniger Direktor durch mich. Die Bitten meines früheren Luftschifferkommandeurs, Exzellenz von Nieber, stimmten mich schließlich bereit, am 1. Januar 1910 die Direktion des Flugplatzes zu übernehmen. Dieser mußte nun erheblich verändert werden. Man hatte die Tribünen des ersten Platzes an der von beiden Bahnhöfen (Johannisthal und Adlershof) entferntesten Stelle errichtet, so daß die Besucher des besten Zuschauerplatzes erst um den halben Flugplatz auf meist sehr staubigem Wege herumgehen mußten. Gerade das auf der Johannisthal nächstgelegenen Seite befindliche Waldstück war noch nicht gerodet, als unbenutzbar. Seine Rodung und die Verlegung der ersten Tribüne und des tribünenähnlichen Hauptrestaurants in die Nähe des dem Bahnhof Johannisthal zunächstgelegenen Eingangs war zwingende Notwendigkeit und kostete Summen, die die Flugplatzgesellschaft nicht besaß, aber durch Herrn A. Müller erhielt, dem es allein zu verdanken war, daß in diesen schweren Zeiten der Flugplatz erhalten blieb.

An dessen Notwendigkeit zweifelte niemand, wohl aber glaubten viele, daß ihr Scherflein Eintrittsgeld ja nichts aus-

mache, und die Zahl derer, die glaubten, freie Eintrittskarten zum Flugplatz beanspruchen zu dürfen, war Legion. Die anderen Zeitgenossen zogen es meist vor, als Zaungäste das Eintrittsgeld zu sparen. Es ist schmerzlich zu sagen, daß es die Unfälle waren, die Zuschauer anlockten. Ein akademisch gebildeter Besucher sagte mir einmal: Heute war es langweilig, es wurde ja viel geflogen, es gab aber keinen Unfall. Sehr charakteristisch war einmal das Verhalten einer zartbesaiteten Flugplatzstenotypistin. Sie war im „Starthaus“ auf der Flugbahn, als Schendell aus großer Höhe trudelnd abstürzte. Es gab keinen Zweifel mehr, daß bei dem damaligen Stande der Flugkunst die beiden Insassen ihren Tod finden mußten. Während des Absturzes flüchtete die Stenotypistin aus dem Starthaus und dem Flugplatze. Man glaubte, sie habe einen Nervenklaps. Am anderen Morgen erschien sie pünktlich im Büro und verstand nicht, warum man sich nach ihrem Befinden erkundigte. Es stellte sich heraus, daß sie weggelaufen war, um sich die Abgestürzten aus der Nähe anzusehen.

Man machte immer wieder die Erfahrung, daß die Flugplatzbesucher nicht hinter den Schranken blieben, wenn ein tödlicher Absturz sich ereignete. Tausende, darunter viele Damen, überkletterten die Barrieren, sich der Gefahr aussetzend, von landenden Flugzeugen überrannt zu werden, und diese selbst aufs schwerste gefährdend. Als ich einst ein großes Berliner Blatt bat, mich durch Belehrung des Publikums zu unterstützen, bekam ich die denkwürdige Ablehnung: Die Flughafenverwaltung hat im vergangenen Jahre unseren Zeichner nicht auf den Flugplatz gelassen, wir können ihr daher nicht dienlich sein.

Noch bemerkenswerter ist eine Pressestimme, die der Flughafenverwaltung Vorwürfe machte, weil diese pflichtschuldig für Flugplatzdisziplin sorgte. Man höre:

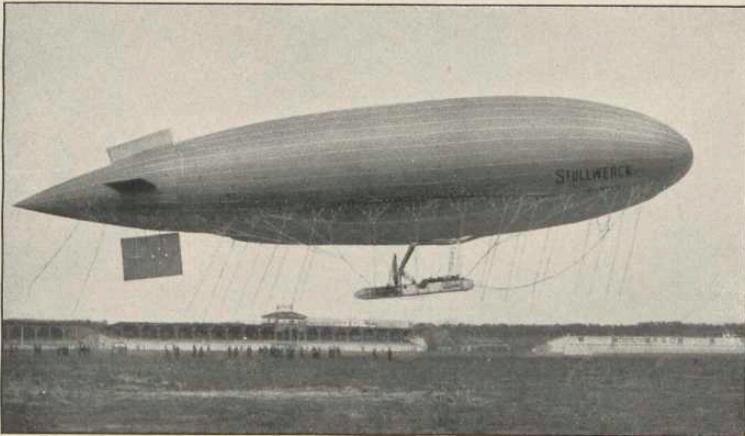
In rücksichtsloser Weise ließ die Flugplatzverwaltung diejenigen, die dem Abgestürzten zu Hilfe eilten, durch Gendarmen zurückjagen.

Und wie sah es in Wirklichkeit aus. Ein Flieger schrieb nach seinem Absturz, der seinem Lehrer den Tod brachte:

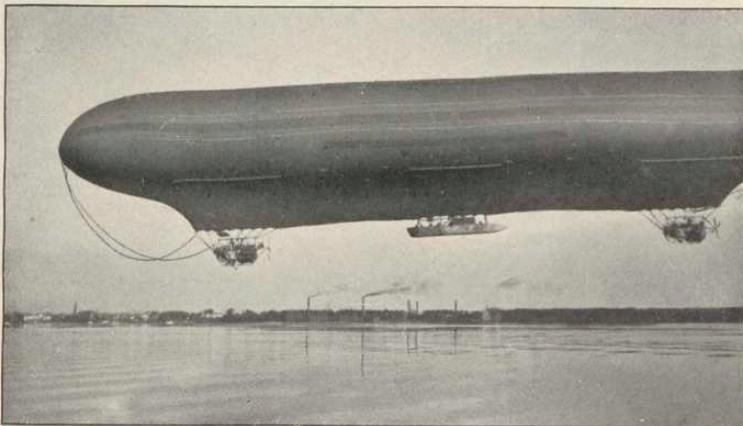
Es scheint bei Flugplatzkatastrophen eine gewisse Anarchie unter den Zuschauern auszubrechen, gegen die man doch strenger vorgehen sollte. Uns armen Fliegern wird da nämlich von den verehrten hilfebringenden Leuten gestohlen, was nicht niet- und nagelfest ist. So sah ich seit unserem Sturz meine Mütze und meine Brille nicht wieder, Herrn Kapitän Engelhardt fehlte seine wertvolle Krawattennadel, ob sonst noch etwas, läßt sich nicht genau feststellen. Ich meine, das ist doch gemeiner Leichenraub, sonst nichts. Man kommt sich bei derart traurigen Verhältnissen beinahe vogelfrei vor und begreift nicht, wie das Publikum einen Toten oder Schwerverletzten in so niederträchtiger Weise ausrauben kann. Vielleicht tragen diese Zeilen dazu bei, daß Vorfälle, wie die geschilderten, sich nicht mehr ereignen, denn wir setzen doch unser Leben nicht zum Vergnügen aufs Spiel.

Als der Wrightflieger Heim in Johannisthal abstürzte, nahmen die „hilfsbereiten Mitmenschen“ für einige tausend Mark wertvolle Teile des Flugzeugs als Andenken mit.

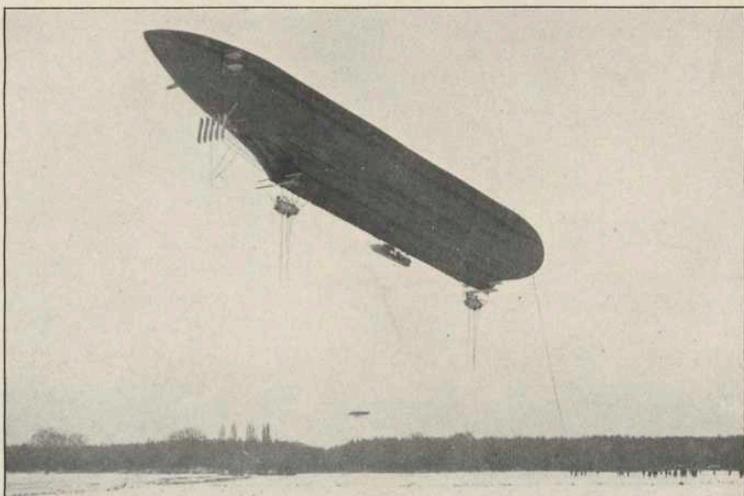
Es dauerte Jahre, bis ich den Besuchern Johannisthals das Übersteigen der Zäune und Überfluten der Flugbahn abgewöhnt hatte. In der ersten Zeit trug ich bei besonderen Gelegenheiten einen Browning in der Tasche, später genügte der Spazierstock als Drohmittel. Bei einer großen Veranstaltung, bei der die Gendarmerie versagte und der Flugplatz von Besuchern des billigsten Zuschauerplatzes überschwemmt wurde, verlor ich einmal die Geduld, als ich sah, wie die Gendarmen gefoppt und verhöhnt wurden, als sie versuchten, die Menge zurückzudrängen, um schwere Unfälle zu vermeiden. Ich begab mich mit dem Spazierstock bewaffnet in die Kampfzone und fing im dichten Gewühl nacheinander sieben Kerls ein, die die frechtesten waren. Das war psychologisch höchst interessant. Keiner der sieben wehrte sich, als ich ihn am Kragen hatte und so durch die Menschenmasse abführte, die lachend Platz machte. Einen nach dem anderen brachte ich zum Starthaus, ihn dort der Bewachung dreier — Stenotypistinnen übergebend. Dasselbst vernahm dann der Gendarm die Gefangenen. Gegen



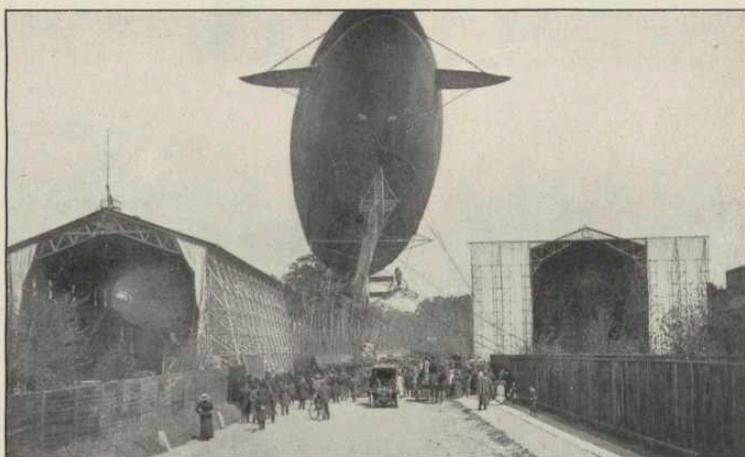
33. Das Parseval-Luftschiff „Stollwerck“ in Johannisthal



34. Siemens-Schuckert Vorkriegsluftschiff



35. Das Siemens-Schuckert-Luftschiff



36. Vorkriegs-Militärluftschiff, System Basenach

sämtliche stellte ich mit gutem Erfolge Strafantrag wegen Hausfriedensbruchs. Im Verhandlungstermin fragte mich der Vorsitzende des Gerichts später sehr erstaunt: Herr Major, haben Sie denn die Leute persönlich festgenommen? Na natürlich, war meine Antwort, in Johannisthal hat noch kein anderer jemand festgenommen! — Und das wäre oft nötig gewesen. In den ersten Jahren fuhren bei Veranstaltungen Pferdefuhrwerke vor, um die niedergerissenen, vier Meter hohen gestohlenen Bretterzäune abzufahren, und an den Zaunbreschen draschen gute Freunde von mir mit Knüppeln auf die gewaltsam eindringenden Zaungäste. Wie ging es aber damals auf anderen Plätzen des In- und Auslandes her?! Ich habe im Jahre 1912 einmal in Westermanns Monatsheften einige „Erfahrungen eines Flugplatzleiters“ veröffentlicht. Nachstehend einige davon:

Als Hirth bei seinem Überlandflug München—Berlin auf dem Nürnberger Flugplatz niederging, durchbrach die vor Begeisterung tolle Menge die Schranken und drohte den Flugapparat zu zerstören. Nur ein starkes Aufgebot von Militär konnte die Rasenden etwas zurückhalten, bei denen weder gütliches Zureden noch Versuche zur gewaltlosen Herstellung der Ordnung halfen.

Als sich Fräulein Beese (in Detmold) nun anschickte, in die Lüfte zu steigen, durchbrach das Publikum die Schranken und im Augenblick war der Flugplatz von Menschen überflutet, die alle einmal gern die kühne Pilotin sehen wollten. Diese und ihre beiden Kollegen, die noch einmal aufsteigen wollten, wurden daher gezwungen, die Flüge aufzugeben.

Aus vielen Fällen einer aus dem Auslande:

Bei Flugvorführungen in Madrid geschah ein schweres Unglück. Das Publikum durchbrach die Schranken, und als der Flieger Marvais landen wollte, flog er in die Menschenmenge hinein. Eine Frau wurde dabei getötet und mehrere Personen schwer verletzt. Der Flieger blieb unverletzt.

In Johannisthal ist nie ein derartiger Unfall vorgekommen, dank rigoroser Absperrung. Doch auch die Flieger und Flugzeugbesitzer hatten nicht immer das richtige Verständnis für zu ihrem und ihres Eigentumes Schutze geschaffene Anlagen. Als eine starke Schranke angelegt war, um einen Zu-

schauerraum von der Flugbahn zu trennen, wurde die Verwaltung schriftlich dringend ersucht, die Schranke sofort wieder zu beseitigen, weil an ihr ein Flugzeug beim Landen zerschellen könne. „Dann hat die Schranke ihren Zweck erfüllt“, war meine Antwort. Ich glaubte nämlich in meiner Harmlosigkeit, das wäre besser, als wenn das ausrollende Flugzeug mit seinem Propeller Besucher in Scheiben schnitte. In dem das törichte Verlangen verursachenden Falle war ein Flugzeug unbeabsichtigt dicht über die Zuschauerbarriere in den Zuschauerraum geflogen, glücklicherweise zu einer Zeit schwachen Besuches, ohne Menschen zu verletzen. In der Folge wurde dann zehn Meter vor der Schranke noch eine zweite errichtet zu noch besserem Schutz der Zuschauer.

Die Anforderungen, die von den Mietern des Flugplatzes mitunter an die Leitung gerichtet wurden, sind geradezu grotesk. Verlangte doch ein ganz Schluauer, man solle doch in etwa drei Kilometer um den Flugplatz herum noch mehrere Flugplätze anlegen, damit Anfänger, denen es nicht gelänge, wieder den Flugplatz zu erreichen, außerhalb mit Sicherheit landen könnten. Daß die Flugplatzgesellschaft im Interesse ihrer Mieter Einnahmen erzielen müßte, hätten doch jeder Mieter und dessen Flieger wohl einsehen können. Aber wenn bei schönstem Wetter einmal eine größere Zahl Eintrittsgeld gezahlt habender Besucher anwesend war, kam es des öfteren vor, daß alle Schuppen verschlossen blieben, kein Flugzeug zu sehen war, bis erreicht war, daß den Fliegenden erhebliche Prozente der Tageseinnahme oder bestimmte Summen zugesagt waren. Ich kann nicht umhin, hier Fokkers zu gedenken, der stets eine rühmliche Ausnahme machte und den Zuschauern schöne Flüge vorführte, selbst wenn das Wetter schlecht war.

Eine interessante Episode war der Kampf um den Flugplatzarzt. Die tief bedauerlichen, aber verhältnismäßig nicht zahlreichen Abstürze veranlaßten die Johannisthaler Flieger, nicht etwa von ihren Firmen, nein, vom Haus-

wirt, d. h. der Flugplatzverwaltung, sofortige ärztliche Hilfe bei Unfällen zu fordern. Es genügte nicht, daß ein Arzt dicht am Zaun des Flugplatzes wohnte und unmittelbar mit dem Beobachtungsposten auf dem Flugplatz telephonisch verbunden war, es war vergebens, daß festgestellt wurde, daß durch zu spätes Eintreffen eines Arztes niemals ein Unfall verschlimmert worden war. Man wollte während des Flugbetriebes dauernd einen Arzt auf dem Platze haben. Damals wurden auch Offiziere in Johannisthal ausgebildet. Daher fand sich das Kriegsministerium bereit, einen Arzt zur Verfügung zu stellen. Er war Psychiater.

Erwähnung verdient das Angebot eines Erfinders, der sich verpflichtete, im Abonnement dem Flugplatz stets das gewünschte Wetter zu liefern. Er verlangte gar keine hohe Gebühr, drohte aber, daß man mich, wenn ich nicht für stets gutes Wetter sorgte, für alle Abstürze verantwortlich machen würde. Als Referenzen gab dieser Zeitgenosse die Dampfergesellschaft „Stern“ und den Verein Berliner Saalbesitzer an. Ich habe später bedauert, daß ich mich nicht an diese Stellen mit einer Anfrage gerichtet habe, wie sie mit dem von dem Wettermacher gelieferten Wetter zufrieden gewesen seien. Verblüfft aber hat mich damals eine Äußerung eines akademisch gebildeten Herrn, der meinte, man könne doch nie wissen, bei dem billigen Abonnementspreise hätte man es doch einmal versuchen sollen; schaden hätte es doch sicherlich nicht gekonnt.

Ich erwähnte schon, daß keinem Flugplatzbesucher durch den Flugbetrieb ein nennenswerter Schaden entstanden ist. Natürlich war die Flugplatzgesellschaft haftpflichtversichert, und zwar in erheblicher Höhe. In Anspruch genommen wurde die Versicherungsgesellschaft in vier Fällen. Es trat jemand auf dem Flugplatz in eine Glasscherbe. Es setzte sich jemand auf eine seit Jahren im Freien stehende Bank, davon bekam seine Hose einen Harzfleck. Es setzte sich noch jemand auf eine Bank und zerriß seine Hose an einem Nagel,

der unterhalb des Sitzbrettes herausgestanden haben soll, und ein neugieriger Zuschauer zog seinen über die Barriere gestreckten Kopf nicht zurück, als ein Wright-Flugzeug — sogenannter Trüffelsucher — dicht am Zaun entlangflog. Das Flugzeug blieb unbeschädigt, der Kopf erhielt eine kleine Schramme.

In den ersten Jahren des Flugplatzes Johannisthal fanden regelmäßig zwei bis drei große — teilweise internationale — Flugwochen jährlich statt. Das waren stets sorgenvolle Tage, hing doch alles vom Wetter ab. Eine Regenversicherung gab es damals noch nicht. Die hätte aber auch nicht genügt, man hätte auch eine Windversicherung nötig gehabt. Bevor der Flugbetrieb begann, hielt so mancher Flugführer den angefeuchteten Finger in die Höhe, spürte er Wind, so war es stürmisch, und es konnte nicht geflogen werden. Dann wurde das Publikum ungeduldig. Impulsive Leute nannten die Flugplatzverwaltung „Gauner“ und „Betrüger“, und es kam vor, daß die Menge ihr Eintrittsgeld zurückverlangte, wobei diejenigen, die Freikarten besaßen, oft die Energischsten waren. Wiederholt mußte tatsächlich zurückgezahlt werden. Dabei ereignete es sich, daß ein Besucher nicht nur sein Eintrittsgeld verlangte, sondern Ersatz seiner Reisekosten nach Berlin und Bezahlung seiner Hotelrechnung. Er sei lediglich zu diesem Tage und um das Fliegen zu sehen nach Berlin gekommen. Er machte noch viel Schererei, bekam aber Reise und Hotel nicht bezahlt und hat auch nicht geklagt.

Sorgen machte auch die Besetzung der vielen Eingänge mit Kontrolleuren und der Kassen mit Kassierern. Da gab es auch Enttäuschungen. Das einzige Übel, das nicht vorkam, war die sonst so beliebte plan- und gewerbsmäßige Fälschung der Eintrittskarten. Da hatte die Flugplatzverwaltung ein Verfahren, das jede Fälschung zur Entdeckung gebracht haben würde. Ich verrate hier die Methode nicht, sie soll zum Nutzen von Veranstaltern geheim bleiben. Aber

einen bösen Betrug durch einen Kassierer deckte ich einst mit einem seltenen Glück auf. Ich hatte einen Detektiv engagiert, ohne daß davon irgend jemand — auch von meinen Angestellten — etwas wußte. Er bekam Freikarten für alle Plätze, konnte daher frei an allen Eingängen ein und ausgehen und in Art eines harmlosen Zeitgenossen alles kontrollieren. Eine Vergütung für Entdeckung von Betrügereien war mit ihm nicht vereinbart, trotzdem wirkte er mit großem Erfolg. Ich leitete auf dem Starthause den Sportdienst und hatte daher für Kassen und solche Angelegenheiten keine Zeit und kein Interesse. Aber ein Flugplatzbesucher brachte es durch seine helle Entrüstung fertig, mich vom Starthause herunterholen zu lassen, um mir eine ernste Beschwerde persönlich vorzutragen. Er hatte mit einer Dame durch einen Eingang den ersten Platz betreten und mittels eines Zehnmarkstückes — so etwas gab es vor dem Kriege! — bezahlt. Gleichzeitig gab er dem Kassierer, der sich durch brandrote Haare auszeichnete, ein gefundenes silbernes Feuerzeug zur Abgabe an die Verwaltung. Kaum im Flugplatz, fiel dem Besucher ein, daß er die ihm zustehenden vier Mark Herausgabegeld bei dem Kassierer hatte liegenlassen. Er kehrte zurück, fand unter den Kassierern den Rothaarigen leicht heraus und verlangte seine vier Mark. „Sie haben bei mir keine Eintrittskarten gekauft“, war die Antwort. Entrüstung des Besuchers, Anrufung meiner Person, um zu seinem Recht zu kommen. Nun hatte ich schon einmal als Hauptmann bei den Luftschiffern in meiner „Qualifikation“ stehen: „Besitzt einen ausgesprochenen Gerechtigkeitssinn“ (d. h. auf deutsch: ist ein schwieriger Untergebener), was mir mein Kommandeur selbst erzählte. So etwas verpflichtet fürs Leben. Ich ging also mit dem tiefgekränkten Platzbesucher zu dem rothaarigen Kassierer und ließ mir von beiden Vortrag halten. Natürlich völliger Gegensatz in den Behauptungen. Ich trat zurück, rief einen Gendarmen und ließ meinen Hauptausgabekassierer holen,

um zunächst festzustellen, ob jenem Kassierer der Kartenblock zum Verkauf gegeben war, aus dem die Nummern des Flugplatzbesuchers waren. Jeder Kassierer hatte nämlich eine Anzahl numerierter Kartenblocks, über deren Empfang er in einer Liste quittiert hatte. So konnte ich leicht feststellen, ob der Rothaarige den fraglichen Block besitzen mußte. Siehe da, der Block war überhaupt nicht zur Ausgabe gelangt, hätte also noch im Bestand sein müssen, war es aber nicht. Also Diebstahl von Kartenblocks! Und zwar lautend auf den Betrag von zweitausend Mark. Nun wurde die Sache interessant. Da tritt mein Detektiv an mich heran und überreicht mir in Papier gehüllt den fraglichen Kartenblock und das silberne Feuerzeug, welches letztere der Besucher gefunden und dem Kassierer übergeben hatte. Während ich mit meinem Hauptkassierer in der Nähe des Kassenhäuschens, in dem der Rothaarige saß, verhandelte, stand zufällig der Detektiv unter den Zaungästen außerhalb der Kasse. Er roch Lunte, merkte, daß mit dieser Kasse irgend etwas nicht stimmte, und behielt den Rothaarigen im Auge. Da sieht er, wie dieser ein kleines Paketchen unter sein Häuschen schiebt, geht heran, zieht es hervor und bringt es mir. Also der Rothaarige hatte:

1. Karten verkauft, die ihm nicht zum Verkauf übergeben waren, die überhaupt nicht zur Ausgabe gekommen, also zweifellos gestohlen waren;
2. das Wechselgeld unterschlagen oder unterschlagen wollen;
3. gelogen, das Feuerzeug nicht zu besitzen, es also unterschlagen wollen.

Lieber Leser, wenn du nun nicht Jurist bist, glaubst du, der Rothaarige habe nun gestanden, da der Fall für ihn hoffnungslos war. Weit gefehlt! Natürlich zeigte ich den Fall an. Die erste Instanz sprach den Rothaarigen frei. Es sei nicht erwiesen, daß nicht doch der fragliche Block dem

Kassierer zum Verkauf übergeben sei. Also dem zweifelsfreien Lügner wurde Glauben geschenkt, obwohl er leugnete, den Block besessen zu haben; obwohl er ihn versteckt hatte; obwohl er gelogen hatte, die fraglichen Karten nicht verkauft zu haben, das Feuerzeug nicht erhalten zu haben; obwohl der Detektiv und andere Leute das Verstecken des Blocks und des Feuerzeugs gesehen hatten.

In der zweiten Instanz wurde der Mann verurteilt, und das kam so: Die Gesamtheit der engagierten Kassierer hatte der Flugplatzverwaltung eine Kautions von 2000 Mark stellen müssen. Wegen des Diebstahls der Karten behielt ich einen Betrag ein, der der Summe des Preises der nicht wieder ans Tageslicht gekommenen Karten entsprach. Das waren, glaube ich, etwa 1600 Mark. Das sei zu viel, erklärten die Kassierer. Zwei Mann, Zeugen zugunsten des Rothaarigen, sollten nun schwören, ich weiß nicht mehr genau, was. Aber der Richter redete ihnen mächtig ins Gewissen. Sie wollten schwören, sagten sie, denn 1600 Mark einzubehalten, das sei zu viel. Der Richter redete auf mich ein, ich solle doch etwas nachlassen. Ich konnte ja nun nicht beweisen, daß alle verschwundenen Karten wirklich verkauft waren, begnügte mich daher mit 800 Mark. Da verzichteten die Zeugen auf das Schwören.

Der Rothaarige wurde nun natürlich verurteilt.

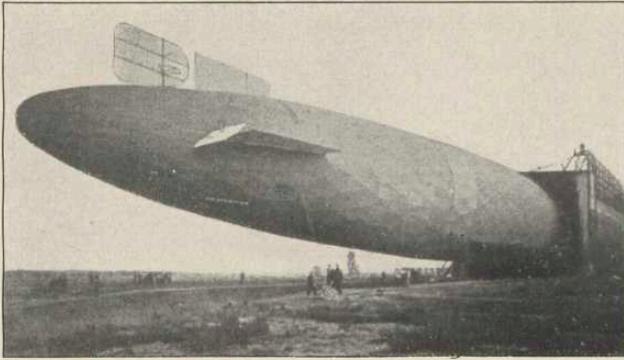
Welche Bedeutung der Flugplatz Johannisthal für die Entwicklung des Flugwesens und die Ausbildung der Piloten bald gewann, zeigen statistische Zahlenangaben über ausgestellte Führerscheine. Als es im Jahre 1913 bereits 26 Flugplätze neben Johannisthal gab, wurden im ganzen von dem damals zuständigen Deutschen Luftfahrerverband 293 Führerscheine in Jahresfrist ausgestellt. In 142, also fast genau der Hälfte aller Fälle, war die Ausbildung in Johannisthal erfolgt. Es dürfte von Interesse sein, hier die Lebensalter der Flieger zu erwähnen.

Von den 293 Führerscheinbesitzern waren:

im 18. Lebensjahr ...	9,	im 30. Lebensjahr ...	10,
„ 19. „ ...	21,	„ 31. „ ...	8,
„ 20. „ ...	28,	„ 32. „ ...	6,
„ 21. „ ...	21,	„ 33. „ ...	4,
„ 22. „ ...	20,	„ 34. „ ...	5,
„ 23. „ ...	23,	„ 35. „ ...	5,
„ 24. „ ...	31,	„ 36. „ ...	4,
„ 25. „ ...	31,	„ 37. „ ...	1,
„ 26. „ ...	15,	„ 38. „ ...	1,
„ 27. „ ...	20,	„ 41. „ ...	1,
„ 28. „ ...	16,	„ 43. „ ...	1.
„ 29. „ ...	12,		

Alle Berufe waren unter den Flugschülern vertreten. Viele Flieger-werden-Wollende waren anfangs die Konstrukteure und Erbauer ihrer eigenen Flugzeuge; sie brachten sich selbst ohne Lehrer die Kunst des Fliegens bei. Das Flugzeug eines solchen besichtigte einst Prinz Heinrich. Er fragte, wer denn diesen neuen Typ fliegen solle. Ich selbst, meinte der Erbauer. Können Sie denn schon fliegen? fragte der Prinz. Nein, war die Antwort. Ja, meinte darauf der Prinz, einer von beiden sollte es doch können, entweder der Führer oder der Apparat. Unter solchen Verhältnissen entstanden oft Flugzeuge, die nie oder doch nur einmal zum Flugversuch kamen. Es tat einem oft leid, dem Erbauer Schuppenmiete abverlangen zu müssen, wenn man fest überzeugt war, daß das verbaute Geld weggeworfen war und das ungeheuerliche Fluggerät nie den Boden verlassen würde. Eines der merkwürdigsten sogenannten Flugzeuge war ein gestaffelter Fünfdecker, der in seinem Schuppen so hoch gediehen war, daß er durch das Tor nicht aus dem Schuppen herausgebracht werden konnte. Das machte aber dem Erfinder keine Sorgen. Ernsthaft verlangte er von mir, ich solle das Dach des Schuppens abnehmen lassen, er wolle aus diesem herausfliegen.

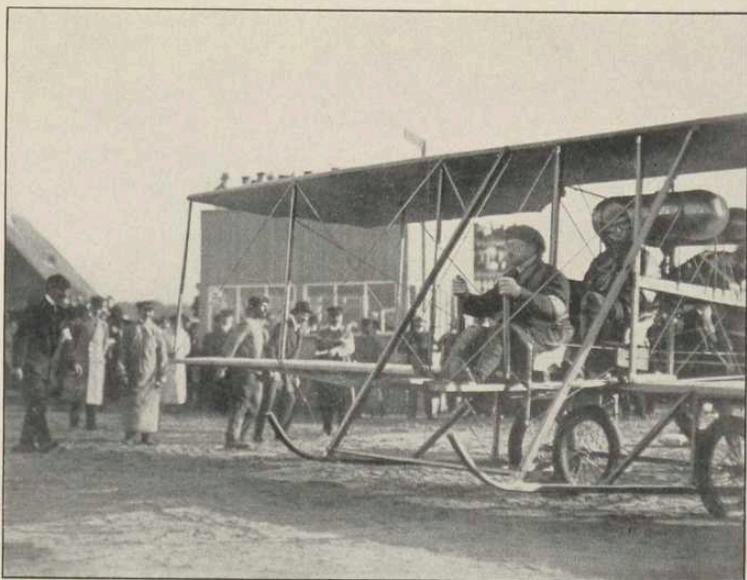
Die Zahl der wirklich fliegenden Muster betrug 1913 schon mehr als 30, die von mehr als 25 Firmen gebaut



37. Das erste Schütte-Lanz-Luftschiff



38. Flugtag in Johannisthal



39. Geändertes Wright-Vorkriegsflugzeug



40. Altmodisches Flugzeug (Wright)

wurden, von denen etwa 20 ihren Sitz in Johannisthal hatten. Fast alle „Firmen“ unterhielten Fliegerschulen, an die ja damals keinerlei behördliche Anforderungen gestellt wurden. Der Flugbetrieb war daher ein entsprechend starker und muß heute als unerhört leichtsinnig bezeichnet werden, wenn man an die luftpolizeilichen Gebräuche denkt, die heute auf Verkehrsflugplätzen bestehen. Seit 1911 führte die Flugplatzverwaltung eine sehr sorgfältige Statistik über alle Flüge. Sie sei nachstehend für die Jahre 1911 bis 1913 wiedergegeben:

	1911	1912	1913
1. An wieviel Tagen wurde geflogen	289	317	336
2. Wieviel verschiedene Flieger führten	134	213	363
3. Gesamtzahl der Flüge	7489	17651	36817
4. Gesamtdauer der Flüge	821 St., 41 Min.	1966 St., 3 Min.	4096 St., 48 Min.
5. Wieviel Flieger erfüllten die Bedingungen des Führerzeugnisses	47	98	172
6. Wieviel Flieger machten Überlandflüge	45	84	212
7. Zurückgelegte Kilometerzahl unter Zugrundelegung einer Stundengeschwindigkeit von 70 km für 1911, 80 km für 1912 u. 1913	57522	157284	327760
8. Anzahl der Aufstiege je Flugtag	26	56	110
9. Durchschnittliche Dauer eines Fluges	6,5 Min.	6,7 Min.	6,7 Min.*
10. Durchschnittliche Entfernung eines Fluges	7,6 km	8,9 km	8,9 km
11. Flugzeugbeschädigungen (ernst.)	63	107	115
12. Auf wieviel Flüge eine Beschädigung	119	165	320
13. Prozent d. Beschädigungen (siehe Nr. 3 u. 11)	0,84%	0,61%	0,31%
14. Zahl der tödlichen Unfälle	5	5	12
15. Prozent der tödlichen Unfälle zu Ziffer 3	0,066%	0,028%	0,032%

Unter den Flugschülern befanden sich natürlich schon in den ersten Jahren eine Reihe von Damen, die zum Teil sehr

* Schon damals hatte man erkannt, daß „Fliegen heißt Landen“.

schöne Erfolge erzielten und sich auch durch manchmal bösen Bruch nicht dem Fliegen abwendig machen ließen, sondern ihren Humor behielten. Berühmt geworden ist der Ausspruch einer solchen Fliegerin, als sie wieder einmal aus den Trümmern ihres Flugzeuges gekrochen war: „Nur ein Schlüsselbeinbruch, nächst dem Ehebruch der leichteste.“ Die Anwesenheit der fliegenden Damen brachte natürlich manche nette Episode in das Johannisthaler Fliegerleben, das sich, wenn Fliegerwetter — also kein Flugwetter — herrschte, zum großen Teil in einem dadurch berühmt gewordenen Johannisthaler Café abspielte. Das Dornröschendasein von Johannisthal vor Einrichtung des Flugplatzes war natürlich bald einer Weltberühmtheit gewichen.

Nachdem die an dem Eröffnungswettbewerb im Herbst 1909 teilnehmenden Flieger durchweg Ausländer waren, welche dem Ausland die Bekanntschaft mit Johannisthal vermittelten, waren es besonders die zahlreichen Rekorde, die in Johannisthal aufgestellt wurden, welche seinen Ruf begründeten. Auch die gewaltigen Preisbeträge, welche in den Jahren 1909 bis 1914 dort bei Veranstaltungen ausgeflogen wurden, verdienen hier Erwähnung:

1909 Herbstflugwoche	Preisbetrag M.	150 000,—
1910 Maiflugwoche	„	57 300,—
1910 Augustflugwoche	„	28 600,—
1910 Herbstflugwoche	„	74 000,—
1911 Juniflugwoche	„	30 800,—
1911 Herbstflugwoche	„	40 000,—
1912 Maiflugwoche	„	40 000,—
1912 Juni: Flug Berlin—Wien	„	77 000,—
1912 31. August bis 9. September: Flug rund um Berlin	„	60 000,—
1912 Herbstflugwoche	„	42 000,—
1913 Frühjahrflugwoche	„	67 590,—
1913 30. bis 31. August: Flug rund um Berlin	„	100 000,—
1913 Herbstflugwoche	„	52 000,—
1914 Dreiecksflug Berlin—Leipzig— Dresden	„	100 000,—
		<hr/>
		M. 919 290,—

Mit den Beträgen, die außerhalb von Flugveranstaltungen in Form von Preisen und Prämien zur Auszahlung kamen, gelangte in Johannisthal rund eine Million Mark in die Hände der Flugzeugbesitzer und Flieger, denn von diesen Summen wurde nichts für Organisationszwecke abgezweigt.

Die ersten Langstreckenflieger, die aus dem Auslande kamen, waren ein Schweizer und zwei Franzosen. Sie wurden in Johannisthal bejubelt. Mir trug die freundliche Aufnahme der Franzosen Vorwürfe eines Teils der Presse ein, die es nicht verstehen konnte, daß man jemand, der kein Deutsch sprechen kann, französisch anredet, und jemand, der von einem Rekordflug ermüdet landet, Gelegenheit gibt, im Auto nach einem Hotel zu fahren. Einsichtigere hatten damals schon die internationale Bedeutung der Luftfahrt erkannt.

Natürlich hatte die Verwaltung des Flugplatzes Johannisthal die Notwendigkeit einer nächtlichen Kenntlichmachung der Flughäfen schon vor dem Kriege erkannt. Entsprechende Versuche, für sie selbst kostenlos, vorzunehmen, gelang ihr dadurch, daß sie verschiedene Firmen für die Frage interessierte; so entstanden drei Leuchtfeuer, die gleichzeitig an drei Stellen des Flugplatzes eingerichtet wurden: ein unterbrechendes Blitzlicht, ein Drehfeuer und ein Scheinwerfer. Das erste wurde auf einen besonderen Leuchtturm gesetzt, der aus Reklamegründen von einer bekannten Zigarettenfirma errichtet wurde und deshalb offiziell der Manoliturm hieß; das Drehfeuer wurde auf einem Turme der Versuchsanstalt für Luftfahrt angebracht und der Scheinwerfer auf einem leihweise zur Verfügung gestellten Eisengerüst. Um die Wirkung der verschiedenen Systeme zu ergründen, wurde eine besondere Zeppelinluftschiffahrt veranstaltet, die in einer herrlichen Sommernacht von Leipzig nach Berlin stattfand. Teilnehmer der Fahrt waren im besonderen die interessierten Vertreter der Militärbehörden. Das Luftschiff, geführt von Dr. Eckener, kam kurz vor Tagesanbruch über

Johannisthal an, nachdem wir schon aus fünfzig Kilometer Entfernung trotz Berliner Dunst ein Leuchtfeuer des Flugplatzes gesichtet hatten. Natürlich fügte es mal wieder der Zufall, daß aus Gründen einer Störung die beiden anderen Leuchtfeuer nicht brennen konnten.

Als ebenso wichtig wie die Frage der Kenntlichmachung eines Flugplatzes — oder auch eines Lufthindernisses — bei Nacht war auch die Frage der Schaffung einer Einrichtung erkannt worden, die im Dunkeln landenden Flugzeugen die Erdnähe angeben sollte. Die Größe des Flugplatzes war ja leicht daran im Dunkeln zu erkennen, daß der dunkle Flugplatzkern von den Beleuchtungsanlagen der Zuschauerplätze umgeben war. Aus der Form des dunklen Kerns war die seitliche Orientierung leicht zu entnehmen. Es handelte sich also nur darum, noch die Flughöhe nahe am Boden erkennbar zu machen. Zu diesem Zwecke legte ich zwei Lichterreihen hintereinander in gleicher Höhe mit zehn Meter Abstand an: eine rote, welche zugleich die Platzgrenze bedeutete, und eine grüne. Je nach der Flughöhe des Flugzeugs sah der Pilot die Lichter einer Farbe über denen der anderen Farbe. In Höhe der Lichter, drei Meter über dem Erdboden, bildeten, vom Flugzeug aus gesehen, die Lichter beider Farben eine einzige Lichterreihe von zwei Farben.

Bei der vorerwähnten nächtlichen Luftfahrt zeigte es sich, wie störend die Nähe der Bahnhöfe Johannisthal und Adlershof war, deren große Lichterzahl, besonders von Süden gesehen, irreführend wirkte, zumal diese Lichter, von den roten und grünen ganz abgesehen, die verschiedensten Farben, rötlich, gelblich, grünlich, hatten.

Die geschilderte Höhenlichteranlage inspirierte dann die „Hönigschen Kreise“, die dann dadurch auch die seitliche Orientierung angaben, daß die scheinbare Verschiebung zweier ungleicher Lichterkreise, die sich hintereinander befanden, ausgenutzt wurde.

24. Der Deutsche Rundflug 1911

Im Jahre 1911 sollte ein großer internationaler Europarundflug stattfinden. Der Verlag Ullstein hatte 125 000 Franken für Preise gestiftet. In Paris hatten Beratungen stattgefunden, bei denen Deutschland durch Herrn v. Parseval und mich vertreten war. Die französischen Luftsportkreise waren aber der Hetze gegen Deutschlands Beteiligung nicht gewachsen. Es war ein besonderes Blatt im großen Zeitungsformat gegründet worden zur Verhinderung der geplanten Veranstaltung. „Franzosen! wollt ihr euch von den deutschen Majoren v. Parseval und v. Tschudi Vorschriften machen lassen!“ so schrieb jenes Blatt, das seine Landsleute so einzuschüchtern vermochte, daß man den Plan mit dem Ausdruck größten Bedauerns aufgab.

So beschloß man denn, in Deutschland einen nationalen Rundflug zu veranstalten, für den in Bälde ein Betrag von 400 000 Mark zur Verfügung stand.

Wenn ich hier die Preisstifter aufführe, so begründe ich dies einmal mit der Absicht des wiederholten Dankes an die Stifter, des anderen aber auch zur Ermunterung und Nach-eiferung.

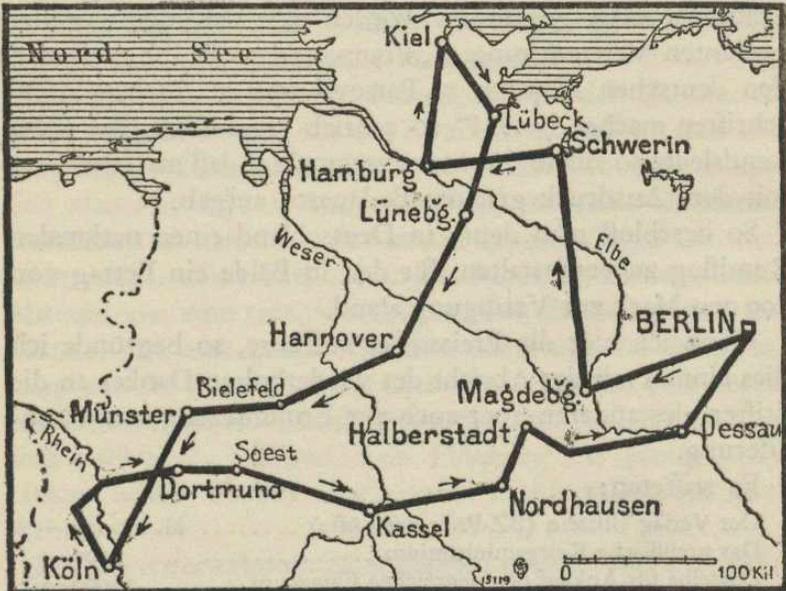
Es stifteten:

Der Verlag Ullstein (BZ-Preis der Lüfte)	M.	100 000,—
Das preußische Kriegsministerium	„	9 000,—
Dasselbe für Ankauf des siegreichen Flugzeugs ...	„	20 000,—
Aschersleben	„	2 000,—
Bielefeld	„	3 000,—
Dessau	„	5 000,—
Dortmund	„	15 000,—
Halberstadt	„	20 000,—
Hamborn	„	500,—
Hamburg	„	25 000,—
Hannover	„	15 000,—

Ferner noch für die anschließende Kieler Flugwoche:

Kassel	M.	5 000,—
Kiel	„	20 000,—
Köln	„	25 000,—

Lübeck	M.	4 000,—
Magdeburg	„	10 000,—
Minden	„	500,—
Münster	„	15 000,—
Nordhausen	„	20 000,—
Schwerin	„	13 000,—
Soest	„	3 000,—
Das preußische Kriegsministerium	M.	5 000,—
und für Flugzeugankauf	„	20 000,—
und für einen Überflug des Harzes	„	10 000,—



Die Stiftungen der Städte, die auf der Skizze nicht als Wendepunkte eingetragen sind, waren bestimmt für Umrundungen der Städte oder für freiwillige Zwischenlandungen. Die größten verlangten Tagesflugleistungen betragen etwa 200 Kilometer. Die Flugstrecke ist aus der obestehenden Skizze ersichtlich.

Damals war nur in frühen Morgen- und Abendstunden „Flugwetter“, d. h. die in warmer Jahreszeit böigen Mittagsstunden wurden zum Fliegen nicht verwendet. Also mußte

man die Abflüge von den Etappenorten auf sehr frühe Morgenstunden legen.

Der Flug sollte natürlich nicht unter Ausschluß der Öffentlichkeit vor sich gehen, also mußte dafür gesorgt werden, daß große Zuschauermassen auch in den frühesten Morgenstunden schon auf den Flugplätzen anwesend sein konnten. Man mußte damit rechnen, daß Fluginteressenten am Vortage des Startes in Johannisthal gar nicht erst schlafen gehen, sondern nach abendlichem Bummel gleich zum Flugplatz fahren würden. Es war meine Pflicht, für beste Beförderungsmöglichkeit während der ganzen Nacht zu sorgen. Der zuständige Herr der Eisenbahndirektion lachte mich aber aus, als ich ihm eröffnete, daß in der Nacht vom 10. zum 11. Juni 1911 sicherlich 100 000 Menschen würden nach Johannisthal fahren wollen. Wer fährt denn nachts nach Johannisthal, sagte er, es sei ausgeschlossen, einen durchgehenden Fahrbetrieb und zahlreiche Sonderzüge einzurichten. Ich dankte ihm für seine klare Ansichtsäußerung und teilte ihm mit, daß ich glücklicherweise seinen Herrn Minister persönlich kenne, zu dem ich sofort gehen würde, um ihm die Wirkungen zu schildern, die beim Versagen der Bahn entstehen würden. Da wurde der Geheimrat doch stutzig. Geben Sie mir zwei Stunden Bedenkzeit, ich werde Sie in dieser Zeit anrufen, bemerkte er. Er rief lange vor Ablauf seiner Bedenkzeit an und teilte mit, daß er die ganze Nacht hindurch auf der Stadtbahn, der Görlitzer Vorortbahn und der Verbindungsbahn vom Potsdamer Bahnhof in kleinen Zwischenräumen Züge werde fahren lassen. Und es geschah. Der Bedarf war aber dadurch noch lange nicht befriedigt. Hören wir, was die „Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt“ damals schrieb:

Ein Andrang zu den Verkehrsmitteln herrschte in Berlin, wie er bei uns vollständig unbekannt ist, und wie er sonst nur in Amerika vorzukommen pflegt. Auch die Art und Weise der Beförderung des Publikums war amerikanisch. Oben auf den Wagendächern, auf den Trittbrettern und auf den Puffern der Lokomotive fuhren die Menschen,

Bahnsteigsperrern wurden überhaupt nicht respektiert. In Johannisthal stürmte der Strom den Bahndamm hinunter, um auf dem kürzesten Wege zum Flugplatz zu kommen. Auto auf Auto folgte auf der Chaussee, Droschken, Omnibusse, überhaupt alle Gefährte, welche für die Beförderung zu brauchen waren, wurden herausgeholt und machten glänzende Geschäfte.

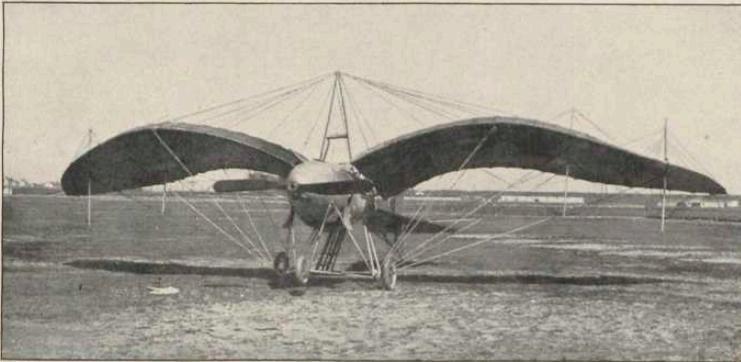
Aber die Bahn machte keine glänzenden Geschäfte, denn erstens ging der Fahrkartenverkauf viel zu langsam, die Leute konnten in dem Gedränge nicht an die Schalter, und zweitens waren die Karten bald ausverkauft.

Natürlich waren auf dem Flugplatz die Kassen sämtlich schon um Mitternacht besetzt. In solchen Fällen kann man sich doch nicht darauf verlassen, daß in dem unbeschreiblichen Gedränge der Zuschauer die Kassierer sonst überhaupt durchkommen. Man sollte nun meinen, daß aus solchen Fällen auch spätere Generationen lernen; dem widerspricht die Erfahrung. Als im Jahre 1925 der Deutsche Rundflug — zu dem wiederum der Verlag Ullstein 100 000 Mark gestiftet hatte — ähnliche Verhältnisse schuf, versagte am frühen Morgen die Flugplatzorganisation in Berlin durchaus. Das ist ja das Typische am Normalmenschen, daß er seine Erfahrungen immer selbst machen muß, anstatt sie aus der Vergangenheit zu lernen. Wenn ich dies hier erwähne, so entspricht das dem Sinn meines Buches, das weniger Vergangenes schildern, als kritisch betrachten soll. Entweder man muß Phantasie haben, die Künftiges voraussieht, oder man muß Vergangenes kritisch studieren. Geschähe dies in höherem Maße, so könnte menschlicher Fortschritt in schnellerem Tempo erfolgen.

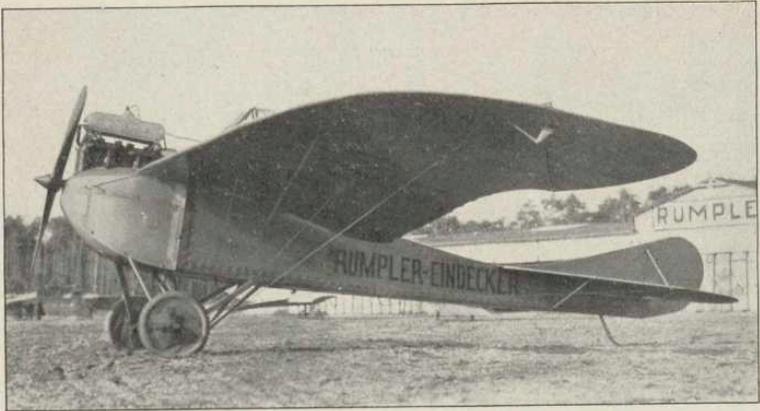
Ich kann und will nun nicht etwa den Verlauf des Deutschen Rundflugs 1911 schildern, sondern nur noch erwähnen, daß die sportliche Organisation derartig war, daß die Sportleiter, Etappen überspringend, auf der Strecke vorauseilten, was bei den damaligen Fluggeschwindigkeiten und Tagesleistungen sehr wohl möglich war, heute aber zu versuchen sich nicht empfehlen würde. Falsch würde es sein, wenn die



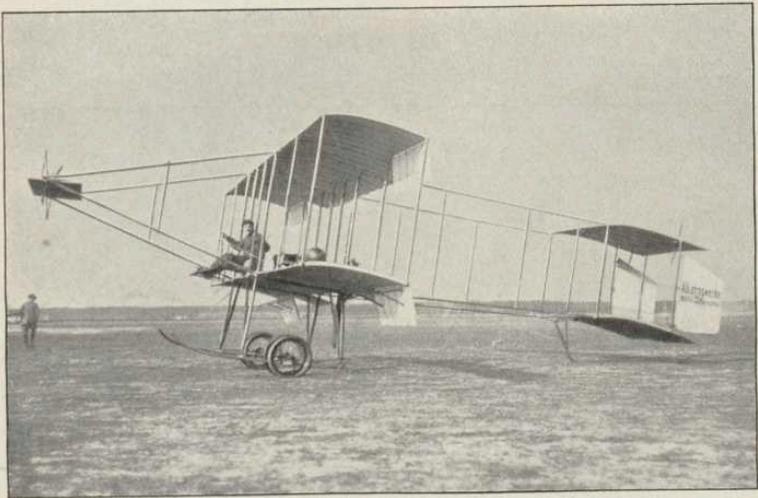
41. Vorkriegsflugzeug der Deutschen Flugzeugwerke



42. Die „Möve“ von Dr. Geest, Vorkriegsflugzeug



43. Rumpler-Vorkriegsflugzeug



44. Albatros-Vorkriegsflugzeug

sportliche Leistung sich auf die eigene Benutzung des Flugzeugs basierte, wodurch die Gefahr entstehen würde, daß in sportlich schwierigen Umständen die Sportleitung vielleicht nicht vertreten sein würde.

Wenn im damaligen Rundflug nur ein einziger die ganze Flugstrecke zurücklegte, so lag dies ebenso an Schwierigkeiten des Materials wie an mangelnder Erfahrung der Fliegenden. Der große Nutzen des Rundflugs bestand in der Feststellung der Ursachen der Versager.

25. Das erste Flugrennen

Die Frühjahrsflugwoche 1913 in Johannisthal enthielt in ihrem Programm ein Rennen mit gleichzeitigem Start von sechs Flugzeugen. Die Erfahrung hatte gezeigt, daß das Fliegen an sich der Masse der Zuschauer und nicht zuletzt der Presse langweilig war. Messungen von Anlauf und Auslauf, Benzinverbrauch, Steighöhe, Geschwindigkeit, Ziel-landungen waren dem Zuschauer deshalb nicht interessant, weil er nicht selbst Richter sein konnte. Dauerflüge waren schon gar nicht interessant, immer dasselbe. Man wollte den Vergleich der Leistungen unmittelbar erkennen, wie beim Pferderennen und im Boxsport. Und man hatte eigentlich recht. Wettbewerbe mit umständlichem Abwiegen, Messen, Rechnen, mit langen, dazu nötigen Zwischenräumen sollten nicht öffentlich oder wenigstens nicht solche sein, bei denen der Zuschauer Eintrittsgeld zahlen muß. Trotzdem hatten damalige Veranstalter recht mit der Art der Veranstaltungen, denn diese sollten der Züchtung der Muster dienen und namhafte Geldpreise an den richtigen Mann bringen. Im Jahre 1913 war ich in Erkenntnis der Notwendigkeiten ernstlich bemüht, den Totalisator für Flugveranstaltungen durchzusetzen. Um zu zeigen, daß diesem wenigstens technisch nichts entgegensteht, verwirklichte ich ein richtiges Rennen, bei dem allerdings Igel,

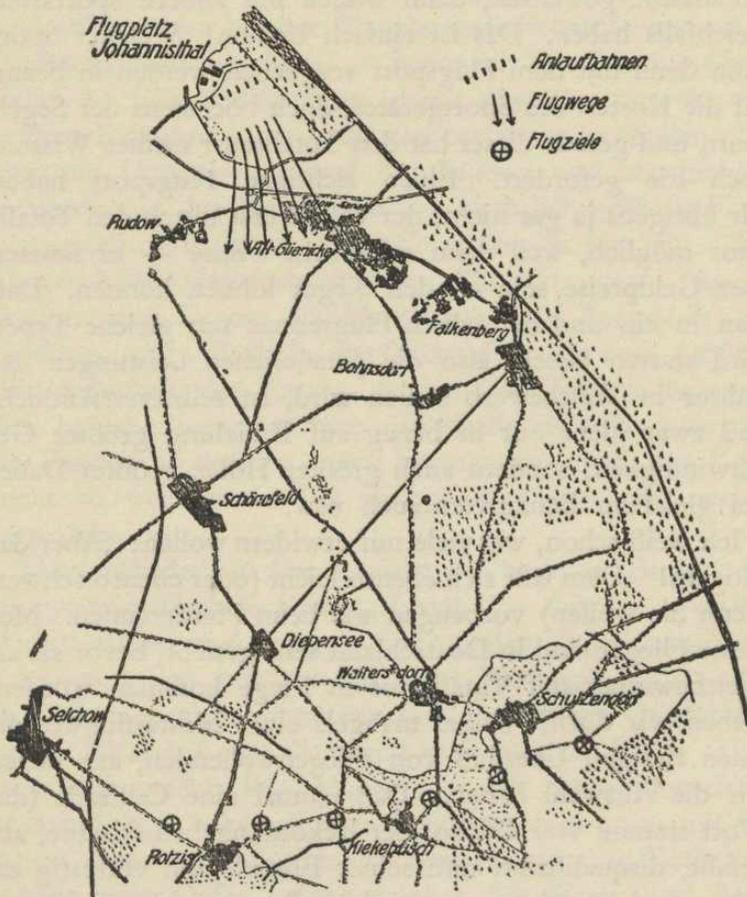
Hase, Katze, Windhund und andere Kreatur ohne Handikap um die Siegespalme ringen sollten.

Die Skizze zeigt die Art der Anlage des Rennens. Mit je 100 Meter Zwischenraum (internationaler Flugwisch [Bauwisch = Gebäudezwischenraum, also Flugwisch = Flugzeugzwischenraum!]) waren sechs parallele Anlaufbahnen von genau gleicher Güte — gestampfte Schlacke — angelegt, jede mit einem farbigen Querstrich versehen. Vorwärts der Anlaufbahnen, am gegenüberliegenden Flugplatzzaun, waren in gleicher Farbenreihenfolge, aber mit gleichmäßig etwas größerem Zwischenraum, senkrechte Streifen auf den Zaun gemalt, um jedem Startenden ein nächstes Ziel zu bieten, über das hinweg er sich zunächst ein Geländeziel suchen mußte. Für jeden Teilnehmer war in genau gleichen Entfernungen mit Zwischenräumen von je einem Kilometer ein besonderes Ziel aufgebaut, natürlich wieder in der entsprechenden Farbe, die übrigens jeder Wettbewerber an seinem Flugzeug trug. So war allen Irrtümern der Fliegenden und Beurkundenden vorgebeugt.

Auf ein Allen gültiges Zeichen mußten die Motoren in Gang gesetzt werden. Ein zweites Zeichen gab den Start frei. In Anbetracht der nur zehn Kilometer betragenden Entfernung der Ziele entstand nur eine kurze Pause in der Sicht der Flugzeuge. Die Entdeckung der Zurückkehrenden löste Begeisterung aus. Seitlich der Ziellinie drängten sich Pressevertreter und Interessenten, um mit eigenen Augen zu erkennen, wer Sieger sei. Durch Feldtelephone war dafür gesorgt, daß man sofort in Kenntnis war, wer etwa nicht richtig sein Ziel gerundet hatte.

Das ist das Richtige! So lautete die Stimme der, man darf wohl sagen zum erstenmal befriedigten Presse. Von allen Seiten kamen Vorschläge für Einführung des Flugtotalisators, natürlich abgesehen von den Behörden. Aber diese verschlossen sich nicht den Möglichkeiten. Noch im gleichen Jahre gaben mir zwei Minister zu, daß einem Flugtotali-

sator keine größeren Bedenken entgegenständen als dem Pferdeterminator. Und diese Bedenken waren lediglich moralische. Soll doch der Pferdeterminator auch nur auf



Johannisthal Flugrennen

die Forderung des Kaisers durchgesetzt worden sein. Warum soll aber ein Flugplatzpublikum moralischer als ein Rennbahnpublikum sein? Das Flugwesen braucht, und zwar ganz besonders heute, die sauer erworbenen Spargroschen des Portokassendefraudanten und der Demimondaine ebenso

nötig wie der Pferdesport. Also teilen wir! Halbpant Schütze, so will ich schweigen!

Oft hat man gesagt: Ja, wenn wir dem Flugwesen den Totalisator gewähren, dann wollen ihn andere Sportarten gleichfalls haben. Das ist einfach Unsinn! Welcher Sport kann denn mit dem Flugsport verglichen werden in bezug auf die Kosten des Sportgerätes, doch höchstens der Segelsport, und gerade dieser hat den Totalisator meines Wissens noch nie gefordert. Einen richtigen Flugsport haben wir übrigens ja gar nicht, der würde erst durch den Totalisator möglich, weil dann erhebliche Preise — es müssen aber Geldpreise sein — den Sieger lohnen können. Daß man in ein und demselben Flugrennen nur gleiche Typen wird starten lassen, also die persönlichen Leistungen der Führer in Wettbewerb stellen wird, ist selbstverständlich, und zwar nicht nur in bezug auf Erzielung größter Geschwindigkeit, sondern auch größter Höhe, größter Dauer bei gleichem Benzinverbrauch usw.

Ich weiß schon, was viele mir erwidern wollen: „Aber das Mogeln!“ Dem läßt sich ebenso leicht (oder ebenso schwer, wenn Sie wollen) vorbeugen wie beim Pferderennen. Moderne Flieger sind in Deutschland sehr gesiebt, bevor sie als Wettbewerber mit Totalisator in Frage kommen würden. Haben wir doch, zumal mangels eines Militärflugwesens, einen riesigen Überfluß von Fliegenwollenden, aus denen wir die Auswahl haben. Daß einmal eine Callizade (das Wort stammt von Callizo, der Rekordangaben fälschte, abgefaßt, disqualifiziert und seiner Ehrenlegion verlustig erklärt wurde) vorkommen wird, muß man in Kauf nehmen wie beim Pferderennen.

26. Pégoud in Johannisthal

Im Oktober 1913 fand in Johannisthal ein sportliches Ereignis statt, das eine in Deutschland sicherlich noch nie gesehene Menschenmenge anlockte. Schon seit Wochen waren

alle Zeitungen voll gewesen von den fabelhaften Flügen des französischen Fliegers Pégoud, der — was kein Vogel tun kann oder doch zu tun pflegt — einen Überschlag in der Luft machte. Ihn einer Stadt vorzuführen, kostete Geld, und solches war bei der Flugplatzgesellschaft knapp. Andererseits hatte sie einmal — bevor ich ihre Leitung übernahm — böse Erfahrungen damit gemacht, aus den erhofften Einnahmen die Unkosten bestreiten zu wollen. Da kam ein Unternehmer und bot Pégoud und annehmbare Prozente von den Einnahmen an. Natürlich griff die Flugplatzgesellschaft zu. Das Geschäft wurde für den Unternehmer glänzend, für den Flugplatz gut. Pégoud flog an drei Tagen, die Menschenmenge, besonders am Sonntag, war fabelhaft, natürlich blieb sie zum größten Teil außerhalb des Platzes, da man die Flüge ja bekanntlich beinahe bequemer von außerhalb als von innerhalb des Zaunes beobachten kann; braucht man doch den Kopf nicht so weit hintenüber zu beugen, wenn man weiter weg steht.

Mit polizeilichen Genehmigungen hatte es damals die Flugplatzgesellschaft leicht. Zuständige Behörde war der Amtsvorsteher in Adlershof. Er hatte dem Flugplatz niemals Schwierigkeiten gemacht; wenn ich ihm sagte, es ist alles in Ordnung, dann waren zur rechten Zeit die Gendarmen zur Aufsicht auf dem Platz und außerhalb zur Stelle. Aber nach den beiden Pégoudflugtagen mit ihren Menschenansammlungen bekamen es die Behörden doch etwas mit der Angst. Zwar hatte der Massentransport mit allen Verkehrsmitteln kein Opfer gefordert, aber den Hasen und Rebhühnern in der Gegend war es schlimm ergangen, erstere fanden keine Möglichkeit zum Weglaufen, letztere keinen Landungsplatz. Rings um den Flugplatz standen in Hunderten von Metern Dicke die Menschen, alles glatt tretend und mit Stullenpapier bedeckend, wie das so Berliner Art ist. Hasen, Kaninchen, Rebhühner wurden mit den Händen ge-

griffen und mitgenommen, natürlich nur, um sie vor dem Zertretenwerden zu retten.

Nun sollte Pégoud vertragsgemäß an drei Tagen fliegen, einem Sonnabend, einem Sonntag und dem folgenden Mittwoch; da kam am Dienstag ein Verbot des Landrats, der sich außerstande glaubte, für Ordnung und Sicherheit bei einer nochmaligen Veranstaltung zu garantieren. Der Amtsvorsteher konnte seinem Vorgesetzten gegenüber nichts machen. Er mußte das Verbot mir weitergeben. Ich fuhr natürlich sofort zum Landrat, um sein Verbot rückgängig zu machen. Das war nicht leicht! Er stellte Bedingungen; die schwerste war: Die Flugplatzgesellschaft solle die Verpflichtung übernehmen, jeden durch die Menschenansammlung etwa entstehenden Schaden zu ersetzen. Aber selbstverständlich, sagte ich, natürlich nur insoweit, als sie nach den Gesetzen haftbar gemacht werden kann. Das genügte dem Landrat nicht. Vergebens führte ich aus, daß doch die beiden ersten Pégoudtage keine Unfälle, keine Ausschreitungen, keinen anderen als einen kleinen Flurschaden gezeitigt hatten. Endlich wirkten meine Einwände, nämlich als ich erklärte, daß doch an einem Mittwochnachmittag lange nicht so viele Menschen nach Johannisthal kommen würden, wie es an einem Sonnabend- und Sonntagnachmittag der Fall war. Ja, wenn Sie mir das versichern, dann bin ich bereit, das Verbot aufzuheben, bemerkte der Landrat. Ich versicherte es. Das Verbot wurde aufgehoben, nachdem ich auch noch versichert hatte, daß ich sonst sofort zum Regierungspräsidenten fahren und mich über das Verbot beschweren würde. Der Behauptung des Landrats, er habe nicht die Machtmittel, die Ordnung aufrechtzuerhalten, hielt ich entgegen, dann könne er ja seine Gendarmerie durch Berliner Polizei verstärken. Er meinte, das könne er nicht, worauf ich sagte, aber ich könne es und habe es schon einmal getan. Das war eines ganz frühen Morgens bei dem Start zu einer Fernflugveranstaltung. Da reichte die Gendarmerie

bei weitem nicht aus. Ich telephonierte um polizeiliche Unterstützung, und in fabelhaft kurzer Zeit hatte ich berittene und unberittene Polizei auf dem Flugplatz, welche die durch die Barrieren durchgebrochenen Massen mit Leichtigkeit zurückdrängte. Später habe ich dann erfahren, daß die Gestellung der Polizei auf einem Irrtum beruhte: Ich hatte am Telephon gesagt: Hier Major v. Tschudi, und der Polizist der Polizeiwache hatte geglaubt, das sei der Gendarmeriemajor, der telephonierte. Ohne den Irrtum wäre die Sache auf dem Flugplatz recht kritisch geworden. Nebel hatte die Sicht beeinträchtigt, was natürlich der Flugplatzverwaltung in die Schuhe geschoben wurde.

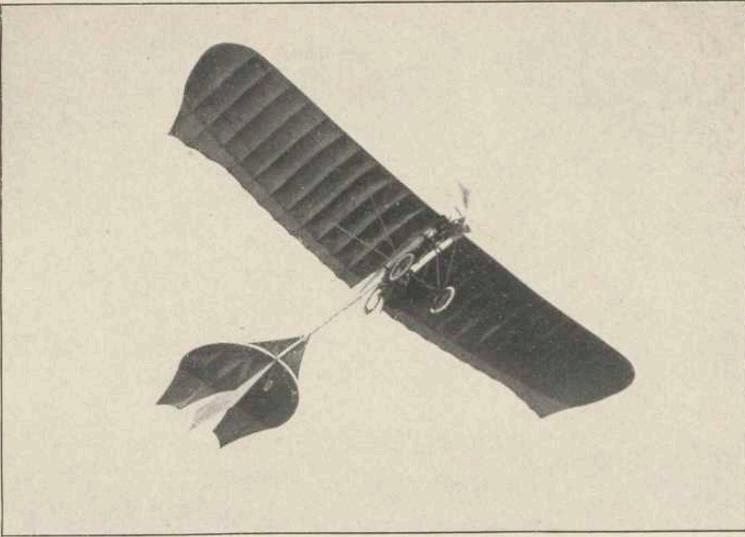
Also auch der dritte Pégoudflugtag verlief glatt, es passierten wieder keine Unglücksfälle, aber die Gemeinde Johannisthal war betrübt über den Reichtum von Stullenpapieren rings um den Flugplatz. Sie verlangte von diesem, daß er die Gegend reinigen lasse. Ich sagte nein, die Leute, die außerhalb des Flugplatzes standen, gehen mich nichts an. Sehr richtig bemerkte der Ortsvorsteher von Johannisthal: Hättet ihr aber nicht eine Flugveranstaltung angekündigt, wären die Zaungäste nicht gekommen. Diese Frage ist so oft bei Veranstaltungen und besonders auch bei Ballonlandungen akut geworden und meines Wissens noch heute nicht reichsgerichtlich entschieden. Wenn in der Friedrichstraße ein Epileptiker Krämpfe bekommt, dadurch ein Menschauflauf entsteht, dadurch ein Kind überfahren wird, ferner einem Herrn im Gedränge die Brieftasche gestohlen wird, einem Ladenbesitzer eine Schaufensterscheibe eingedrückt wird, muß dann etwa der Epileptiker, ohne dessen Krämpfe diese Schäden nicht entstanden wären, für diese haften? Ich weiß wohl, mein Beispiel hinkt, denn der Epileptiker hat seine Krämpfe ja gar nicht haben wollen. Aber wie ist es mit einem Betrunkenen? Der mußte doch wissen, daß er, wenn er usw. Also dolus eventualis!

Johannisthal war mit 200 Mark befriedigt und ein Prozeß vermieden.

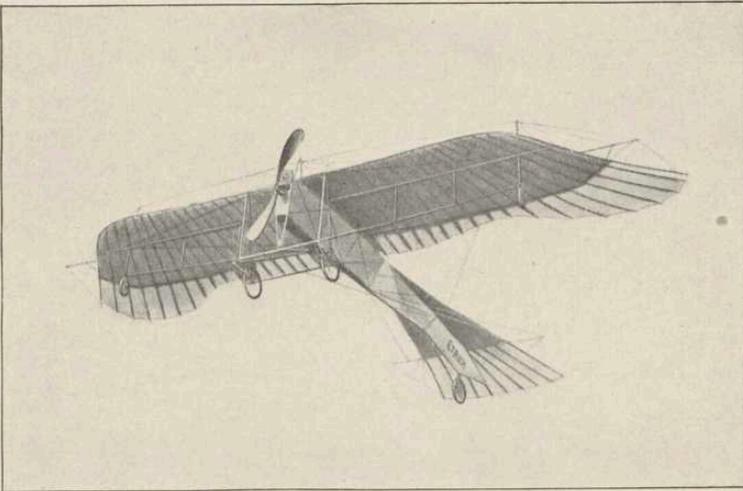
Ende März 1914 hat Pégoud dann nochmals Flüge in Johannisthal ausgeführt. Man glaube nun nicht, daß restlose Befriedigung darüber bestanden hätte, daß ich den Berlinern Gelegenheit gegeben hatte, Flüge zu sehen, wie man sie für unmöglich gehalten hatte, wie sie noch kein Deutscher ausgeführt hatte, und wie sie später für militärisch höchst wertvoll erkannt wurden. Brave Patrioten schrieben und schrien, das Geld hätte man deutschen Fliegern zugute kommen lassen sollen. Ließ man aber deutsche Flieger bei Veranstaltungen fliegen, so kamen dieselben Patrioten nicht auf den Flugplatz, ihr Scherflein zur Förderung des Flugwesens beizutragen, das sie willig entrichteten, wenn man ihnen eine Sensation bot.

27. Luftjuristisches

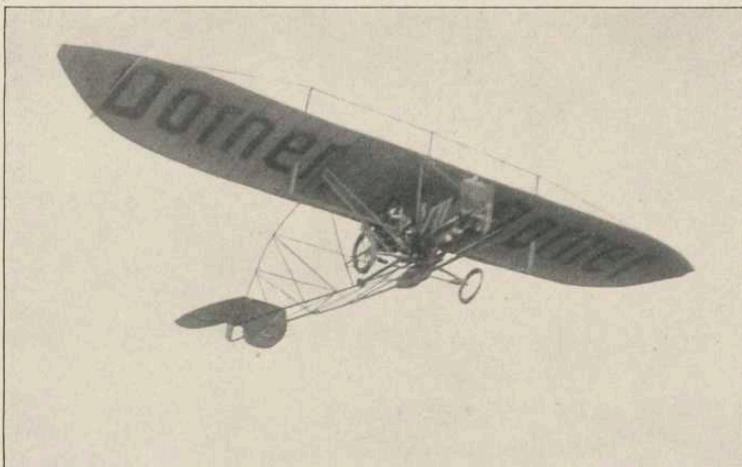
An einem schönen Sommertage des letzten Jahrhunderts stieg ich vom Tempelhofer Felde mit einem Freiballon auf. Ein schwacher Wind trieb mich nach Süden. Abends, und zwar gerade als in Mühlberg a. d. Elbe Feierabend gemacht wurde und sich mein Ballon über diesem netten Städtchen befand, flaute der schwache Wind ganz ab. Auf den Straßen stand die Einwohnerschaft und wartete der Dinge, die da kommen sollten. Ich suchte mit dem Ballon verschiedene Höhen auf und fand eine Schicht, in der ein Lufthauch mich zurücktrieb. Die Bevölkerung ging mit. Das wird ein böser Flurschaden werden, dachte ich, wenn die alle die Landung aus nächster Nähe sehen wollen. Soweit das Auge reichte, nur bestellte Felder, bis auf ein kleines abgeerntetes Grundstück, das aber seitwärts der Fahrtrichtung lag. Dort beschloß ich zu landen, wozu ich aber irdischer Hilfe bedurfte. Ich setzte mit dem Schlepptau auf und rief zwei in der Nähe befindlichen Leuten zu, es zu ergreifen und mich halblinks



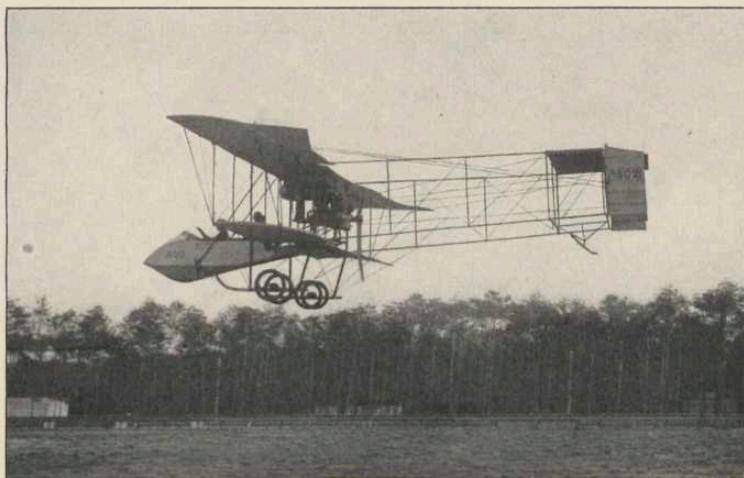
45. Grade-Vorkriegsflugzeug



46. Etrich-Taube, Vorkriegsflugzeug



47. Dorner-Vorkriegsflugzeug



48. Ago-Vorkriegsflugzeug

auf den leeren Acker zu ziehen, der auch noch günstig für die im Anmarsch befindlichen Zuschauer lag. Dazu mußten allerdings meine beiden Helfer durch zwei bestellte Felder gehen und Flurschaden machen, dafür machten mein Ballon sowohl als auch die Zuschauermenge, die auf dem Wege und dem Landungsacker Platz fand, keinen Flurschaden.

Alles wäre nun schön und gut gewesen, wenn in Mühlberg a. d. E. kein Amtsgericht gewesen wäre. Einige Wochen nach der Landung überraschte mich eine Zeugenvorladung in der Strafsache gegen den Uhrmacher L. und Genossen; das waren meine Flurschadenvermeidungshelfer. Außerdem war der erstere der Vater eines Mannes meiner Kompagnie, das spielte aber hier keine Rolle.

Die Zeugenvernehmung begann. Ein jugendlicher Assessor belehrte mich über das, worum es sich handelte, nämlich daß L. und Genosse gelegentlich meiner Landung bei Mühlberg a. d. E. unbefugterweise bestellte Grundstücke widerrechtlich betreten hätten. Zunächst meinte der Vertreter der Gerechtigkeit, es erübrige sich wohl, in Anbetracht der Geringfügigkeit des Deliktes, mich zu vereidigen. Da ertönte aus dem Hintergrunde die Stimme eines gerade andere Verbrecher behandelnden Amtrichters: Aber Herr Assessor, in Strafsachen muß doch stets vereidigt werden. Also schwor ich den Zeugeneid. Nun begann eine lange Diskussion zwischen mir und dem Assessor, ob meine beiden Helfer in den Diensten der Militärbehörden gehandelt hätten. Wir einigten uns schließlich darüber, daß dies der Fall gewesen sei, daß ich aus der Höhe herab mit ihnen einen Vertrag geschlossen hatte, in dem allerdings keine Gegenleistung vereinbart worden sei. Damit war aber die Sache natürlich nicht erledigt, denn es handelte sich ja um eine kommissarische Vernehmung meiner Person in Berlin, zu der aber vorsichtshalber der eine Delinquent erschienen war, um seine Interessen wahrzunehmen.

Während nun das Amtsgericht Mühlberg a. d. E. sich den Kopf über den schwierigen Fall zerbrach, beantragte ich beim Kriegsministerium die Änderung des Naturalleistungsgesetzes, damit Ballonfahrer — wenigstens militärische — unangefochten die Hilfe der Eingeborenen bei und nach der Landung in Anspruch nehmen könnten, ohne daß sie mit der Justiz in Konflikt kämen. In salomonischer Weisheit entschied das Ministerium, es solle zunächst der Ausgang des Verfahrens abgewartet werden, bevor man der Gesetzesänderung näherträte. Der Ausgang des Strafverfahrens aber war überraschend. Ich bekam eine Mitteilung des Amtsgerichts Mühlberg — das war doch nett, als Zeuge hatte ich gar keinen Anspruch darauf —, daß das Verfahren eingestellt sei. Es war nämlich von niemand ein Strafantrag gestellt worden, und es handelte sich um ein Antragsvergehen.

Nun denkst du aber, lieber Leser, ich hätte ein Recht gehabt, auf jenem Acker zu landen. Richtig! Aber nur weil es eine militärische Ballonfahrt war. Wäre ich — auch in Uniform — in einem Vereinsballon gefahren, so hätte ich kein Landungsrecht gehabt, es sei denn auf öffentlichen Straßen und Plätzen. Das Landungsrecht für Luftfahrzeuge ist erst in dem fälschlicherweise Luftverkehrsgesetz genannten Gesetz, das sprachlich richtig Luftfahrtgesetz heißen müßte und im Jahre 1922 in Kraft gesetzt wurde, in Erscheinung getreten.

Das Fehlen eines Landungsrechtes führte einmal vor dem Kriege gelegentlich einer Tagung der Rechtskommission der Fédération Aéronautique Internationale zu erheblichen Meinungsverschiedenheiten. In der Kommission war jedes Land der F. A. I. planmäßig durch zwei Delegierte vertreten, nämlich einen Juristen und einen Sachverständigen. Nun wurden die Ballonführer des Auslandes in verschiedenen Ländern unterschiedlich behandelt, z. B. wurde beim Überfliegen der russischen Grenze meist auf Ballone geschossen. Man beschloß in der Kommission, daß eine gleichmäßige Behand-

lung der Ballonfahrer der in der F. A. I. zusammengeschlossenen Länder in allen Ländern stattfinden müsse, man verlangte vor allem gleiches Landungsrecht. Alle waren einig, nur der deutsche juristische Vertreter widersprach, und formal mit Recht. Er führte aus, daß wir den anderen nicht ein Recht einräumen könnten, das wir selbst nicht besäßen. Ich schlug nun die Fassung vor, daß jedes Land den Ballonfahrern (Flieger gab es damals noch kaum) der anderen Länder die gleichen Rechte wie seinen eigenen Ballonfahrern einräumen solle. Der Antrag wurde angenommen gegen die Stimme des deutschen Juristen.

Man glaube nun nicht, daß es leicht gewesen ist, in das sogenannte Luftverkehrsgesetz das Landungs- (und Wiederaufstiegs-) Recht hineinzubringen. Zum Landen braucht man kein besonderes Recht, erklärte zunächst eine Majorität (unter jeglicher Außerachtlassung des Bedürfnisses der Wiederaufstiegsmöglichkeit). Das Landen sei eine Notstandshandlung, zu der man sowieso berechtigt sei, könne doch kein Luftfahrzeug oben bleiben, sondern müsse stets einmal wieder herunter. Gerade das bewies nach meiner Ansicht, daß auch die Landung etwas Gewolltes ist, denn jeder, der sich in einem Luftfahrzeug vom Erdboden entfernt, weiß im voraus, daß er wieder zu ihm zurückkehren muß, er kann daher nachträglich nicht sagen, er sei in einer Notlage gewesen. Als nun das Luftverkehrsgesetz geschaffen wurde, erklärte es der damals maßgebende Jurist für eine Unmöglichkeit, einem Grundstücksbesitzer zuzumuten, er müsse nach einer Landung, die er ja nicht verhindern könne, auch einen Wiederaufstieg dulden, durch den ihm neuer Schaden zugefügt werden könne. Der Einsicht des damaligen Unterstaatssekretärs für die Luftfahrt, der sich auf die Seite der Majorität stellte (mit den Worten: Wenn die Majorität gegen das Wiederaufstiegsrecht so knapp ist, so kann ich als Unterstaatssekretär für die Luftfahrt nicht gegen das Interesse der Luftfahrt stimmen), ist es zu verdanken, daß das Wieder-

aufstiegsrecht in das Gesetz kam, leider allerdings nicht in der klareren Fassung, wie es vorgeschlagen war, sondern in einer solchen, daß Sachverständige später zu bestreiten vermochten, daß ein Landungs- und Wiederaufstiegsrecht auf fremden Grundstücken überhaupt existiere.

Mit einer Pflicht zur Duldung der Landung und des Wiederaufstiegs ist es aber nicht getan. Wer ist verpflichtet, zu dulden? Der Besitzer des Grundstücks, auf dem die Landung erfolgte, gegebenenfalls die Besitzer der betreffenden Grundstücke. Was aber nun, wenn zum Wiederaufstieg nicht die gleichen, sondern vielleicht nur andere benachbarte oder entferntere verwendbar sind? Ich empfehle dieses Thema für Doktorarbeiten und glaube nicht, daß ich die Lösung dieser juristischen Frage erleben werde.

Ich will hier keinen Kommentar zum Luftverkehrsgesetz schreiben, möchte aber noch ein Kuriosum erwähnen, das bei Abfassung des Luftverkehrsgesetzes bestand. Unsere Verfassung hat die motorische Luftfahrt der Zuständigkeit des Reiches zugewiesen, also die motorlose (Freiballon, Fesselballon und Segelflugzeuge) den Ländern vorbehalten. Man glaube nun nicht, daß man so etwas aus Überlegung getan hat; das ist natürlich nur eine kleine Entgleisung gewesen, und diese hat der Reichstag in sehr gewandter Form wieder gutgemacht. Ich war der naiven Ansicht gewesen, wenn man einen solchen Schnitzer in der Verfassung entdeckte, so müsse man eben die Verfassung ändern. Man hat nun einfach die motorlosen Luftfahrzeuge in den Gesetzentwurf mit aufgenommen, und dieser wurde mit einer solchen Majorität angenommen, wie sie für eine Verfassungsänderung notwendig ist. Mich wundert nur, daß noch kein Jurist die Gültigkeit der betreffenden Paragraphen angegriffen hat, weil nicht auf der Tagesordnung gestanden hätte, daß es sich um eine Verfassungsänderung handelte. Ich will aber doch noch einmal nachsehen, ob es in der Verfassung bei dem alten Text geblieben ist.

28. Das Luftfahrtvereinswesen

Der älteste deutsche Luftfahrtverein ist der Berliner Verein für Luftfahrt. Er ist im Jahre 1881 gegründet und hieß zunächst Deutscher Verein zur Förderung der Luftschiffahrt. Eine Hauptperson unter den Gründern war ein Herr, der der Ansicht war, man brauche sich im Ballon nur einige tausend Meter zu erheben, dann drehe sich in 24 Stunden die Erde unter dem Ballon hinweg, so daß man in dieser Zeit eine Fahrt um die Erde herum machen könne. Es ist oft so im Leben, daß diejenigen, die eine Sache zuerst anfassen, von falschen Voraussetzungen ausgehen oder manchmal auch gar wenig erwünschte Zeitgenossen sind, die dann oft bald durch andere zwar weniger eifrige, aber solidere Elemente ersetzt werden. Von sportlichen Ballonfahrten war zunächst keine Rede, solche wurden zuerst im Jahre 1898 veranstaltet, als Luftschifferoffiziere sich darum bekümmerten. Maßgebliche Vorstandsmitglieder schüttelten die Köpfe über die „Profanation“ der Luftfahrt, die man als Wissenschaft behandeln müsse. Als ich nun gar anfing, Möglichkeiten für Aufstiege an anderen Orten zu erkunden, um zur Luftschifferlehranstalt kommandiert gewesenen Offizieren Gelegenheit zu Ballonfahrten von ihrer Garnison aus zu geben, und gar Vereinsbildungen an anderen Orten begünstigte, da gab es erhebliche Mißstimmung. Wer Ballon fahren will, der kann dazu nach Berlin kommen, erklärte mir der damalige Vorsitzende. Er und sein Stellvertreter legten dann ihre Ämter nieder, als dem Verein mit Erfolg zugemutet wurde, sich Berliner Verein zu nennen, um andere deutsche Vereinsbildungen zu ermöglichen. Da übernahm Geheimrat Busley auf Vorschlag von Offizieren der Luftschifferabteilung den Vorsitz. Die Zahl der Ballonfahrten nahm bald zu, da die Kosten damals gering waren. Man schloß nämlich mit dem neugegründeten Sportpark Friedenau einen Vertrag dahingehend, daß er den Löwenanteil der Ausgaben trug.

Seine Leitung glaubte, daß die Ballonaufstiege eine große Anziehungskraft auf Besucher ausüben würden. Es zeigte sich bald, daß diese Annahme irrig war. Aber wir brauchten dem Ballonfahrer nur 25 Mark je Person zu berechnen. Als dann später der Vertrag mit der Sportparkgesellschaft nicht erneuert oder aufgehoben wurde, gingen die zwei beschafften Freiballone in den Vereinsbesitz über und die Kosten stiegen von 25 auf 50 Mark, auf welcher Höhe sie sich jahrelang halten konnten, da man durch Veranstaltung von Sonderfahrten Mehreinnahmen erhalten konnte, die einen Überschuß erbrachten, der groß genug war, um das Defizit der gewöhnlichen Fahrten zu decken. Viele Luftfahrtkandidaten hatten nämlich besondere Wünsche betreffend den Führer und die Mitfahrenden. Wenn sie nun eine besondere Korbsgemeinschaft bilden wollten, so mußten sie das Doppelte bezahlen und wurden nicht, wenn sie listenmäßig an der Reihe waren, zur Fahrt berufen. Auch von anderen Orten aus mußten damals meist Sonderfahrten gemacht werden.

Schon an den ersten Vereinsfahrten nahmen auch Damen teil, später wurden auch Damen zu Ballonführern ernannt.

Im Jahre 1889 war bereits auch der Münchener Verein für Luftfahrt und 1896 der Oberrheinische Verein für Luftfahrt in Straßburg gegründet worden. Alle übrigen deutschen Luftfahrtvereine stammen erst aus unserem jetzigen Jahrhundert. Nachdem noch der Augsburger Verein im Jahre 1901 entstanden war, lud im Dezember 1902 der Berliner Verein die drei anderen nach Augsburg ein zum Zwecke der Gründung eines Verbandes. Diese war nun nicht so ganz leicht; denn natürlich fürchtete man eine Vorherrschaft von Berlin, das auch damals schon nicht gar zu beliebt im südlichen Deutschland war. Es ist mir noch in lebhafter Erinnerung, wie man aufatmete, als gerade ich als Berliner den Vorschlag machte, die Stimmzahl nach oben zu begrenzen, um ein Übergewicht eines Vereins zu verhindern. In einer Tagessitzung wurde nun die Verbandsgründung vollzogen.

Noch im gleichen Jahre trat der neugegründete Niederrheinische Verein für Luftfahrt dem Verbands bei.

Dessen Notwendigkeit lag auf der Hand. Da luftfahrtregelnde Behörden fehlten, so machte vor der Verbandsgründung jeder Verein seine Vorschriften selbst; er bestimmte, wie viele Freifahrten man gemacht haben mußte, um Führer zu werden, er schrieb die mitzuführenden Instrumente vor usw.

Als Kuriosum sei erwähnt, daß durch eine Polizeivorschrift nur dem Berliner Verein gestattet war, in Berlin Freifahrten zu machen. Die sogenannten Biergartenluftschiffer stiegen daher in Charlottenburg oder Schöneberg auf. Die gewerbsmäßigen Führer wurden übrigens durch die Verbandssatzung von der Führung der Vereinsballone ausgeschlossen.

Zur Zeit der Verbandsgründung hatte der Berliner Verein bereits etwa 600 Mitglieder, darunter mehr als 100 Führer. Im Jahre 1902 fanden 62 Vereinsfahrten statt, welche die Gesamtzahl der Fahrten des Vereins auf 306 brachten.

Schon drei Jahre, nachdem sich die deutschen Luftfahrtvereine zu einem Verband zusammengeschlossen hatten, empfand man in Deutschland wie in anderen Ländern die Notwendigkeit eines internationalen Zusammenschlusses. Ein darauf hinzielender Entschluß wurde bei der Tagung eines internationalen olympischen Kongresses in Brüssel im Sommer 1905 gefaßt, bei dem Deutschland durch den um die Förderung der Luftfahrt sehr verdienten Major Moedebeck vertreten war. Der Aéro-Club de France wurde mit der Initiative beauftragt, wodurch sich die Tatsache des Sitzes der Fédération Aéronautique Internationale in Paris erklärt.

Das Vereinswesen treibt oft seltsame Blüten. Nicht selten wird der Verein Selbstzweck unter Hintansetzung seines Gründungszweckes. Ich erlebte es, daß ein Verein in seine Satzung setzte: Zweck des Vereins ist, Mitglieder zu werben. — Der Nachsatz, zu welchem Zwecke, fehlte. Derselbe

Verein antwortete mir nach dem Kriege auf die Frage nach seiner Mitgliederzahl, diese könne er nicht angeben, da er keine Beiträge mehr erhebe, sonst würden nämlich alle Mitglieder austreten. Natürlich fanden auch keine Versammlungen, Vorträge, überhaupt keinerlei Tätigkeiten mehr statt, aber den Gedanken, den völlig unnützen Verein aufzulösen, vermochte man nicht zu fassen.

Es ist tatsächlich eine große Seltenheit, wenigstens auf dem Gebiet der Luftfahrt, daß sich ein Verein vorschriftsmäßig auflöst und dies dem Vereinsregisterrichter mitteilt. Daß der Registerrichter von sich aus einen längst nicht mehr bestehenden Verein für aufgelöst erklärt, ist mir nur einmal bekanntgeworden. Es handelte sich damals um einen recht üblen, von Schwindlern gebildeten Verein. Sehr charakteristisch ist das Verfahren der Umwandlung eines Vereins, wenn es so, wie begonnen, gar nicht mehr geht. Man wählt einen ganz neuen Vorstand, dieser macht neue Satzungen, die Gründer werden entfernt, und so kann aus einem verfehlten Unternehmen ein brauchbarer luftfahrtfördernder Verein werden. Ein großer Teil von Vereinen verschwindet aber sang- und klanglos. Sehr bedauerlich ist es, daß es jedem Schwindler äußerst leicht fällt, gutgläubige, nicht mit Mißtrauen völlig durchtränkte „Prominente“ zu finden, welche sich als Protektoren, Ehrenpräsidenten und Ehrenmitglieder bezeichnen lassen. Davon kann ich ein Liedchen singen. Einmal entdeckte ich, daß ein, ich darf wohl sagen, Gauner an der Spitze seines Vereins, der gar nicht bestand, einen Ehrenausschuß von zehn Exzellenzen besaß, von denen mehrere Minister a. D. waren. Der Gründer war ein Betrüger, über den bei meiner Vereinsschuttbladestelle die bittersten Klagen von Betroffenen eingingen. Ich zeigte den Betreffenden der Staatsanwaltschaft an, weil er den „Ehrenausschuß“ mißbräuchlich auf Schwindelprospekten abdruckte, von denen die Ehrenausschußmitglieder keine Ahnung hatten. Ich bekam die verblüffende Antwort, es sei kein Grund zum

Einschreiten vorhanden, denn — der Ehrenausschuß hätte mit dem Prospekt, auf dem er aufgeführt war, nichts zu tun. Nun schrieb ich an alle Ehrenausschußmitglieder je einen Brief des ungefähren Inhalts: Euer Exzellenz Name steht auf dem Prospekt eines Schwindelunternehmens usw. Das Ergebnis war natürlich, daß alle Exzellenzen schleunigst dem Schwindler das Recht entzogen, den Namen weiterhin irgendwie zu benutzen. Da merkte er, daß etwas im Gange war, und verschwand spurlos. Der Staatsanwalt erließ einen Steckbrief hinter ihm. Er ist aber nie wieder aufgetaucht.

Sehr schön war auch ein Verein, der alle deutschen Städte von mehr als 50 000 Einwohnern mit einem Flughafen und mehrfachen jährlichen Flugveranstaltungen beglücken wollte und goldene Berge versprach, wogegen nur sehr bescheidene Zahlungen geleistet werden sollten. Der Prospekt war von einem früheren hohen Militär unterzeichnet. Diesem schrieb ich, daß ich in einem Schreiben an eine Stadtverwaltung seine Werbeschrift den größten Schwindel, der mir auf dem schwindelreichen Gebiet der Luftfahrt bisher vorgekommen, genannt hätte. Er suchte mich auf, und es stellte sich heraus, daß er von den drei Herren, die außer ihm den „Verein“ bildeten, nur einen bei Namen nennen konnte, aber auch nicht näher kannte. Er versicherte, daß das Projekt von einem Professor und Luftfahrtsachverständigen sehr günstig beurteilt worden sei. Ich stellte sofort telephonisch fest, daß der Professor es ausdrücklich abgelehnt hatte, ein Gutachten abzugeben. Es bleibt Ihnen also nichts übrig, sagte ich zu dem Hereingefallenen, als an alle Städte, denen Sie den Prospekt gesandt haben, zu schreiben, daß Sie Ihren Namen unter diesem zurückziehen. Hoffentlich geschah es; jedenfalls ist keine Stadt auf den Schwindel hereingefallen, denn der Städtebund warnte auf meine Veranlassung.

Am Ende des großen Krieges und wohl während desselben gab es einen Verein mit einem fabelhaft langen, höchst kriegerisch effektvollen Namen; an der Spitze stand ein

Studienassessor, dem seine Schulbehörde, wie ich feststellte, bescheinigt hatte, daß er „zur Führung der Jugend außerhalb der Schule moralisch ungeeignet sei“. Auf den Briefbogen dieses Vereins prangte der Name einer ganz berühmten Persönlichkeit, die als Protektor bezeichnet wurde. Mißtrauisch, wie ich nun einmal (leider oder glücklicherweise?) bin, rief ich Seine Exzellenz an und erkundigte mich nach seinem Verein. Er wußte ebensowenig von diesem wie die Militär- und Marinebehörden, denen die Dienste des Vereins gemäß dessen Namen gewidmet waren. Schließlich stellte es sich heraus, daß Seine Exzellenz einmal einem Ruderverein gestattet hatte, ihn als Protektor zu bezeichnen. Der Ruderverein hatte sich dann später ohne Wissen des Protektors unter mehrfacher Namensänderung in eine kriegerische Organisation umgewandelt, von der nichts vorhanden war, als Briefbogen mit schönem Kopf.

Auch der falsche Kronprinzensohn war, vordem er vor etwa zwei Jahren seine Prinzenrolle mit so schönem Erfolge spielte, an einem Schwindelverein, vielleicht selbst getäuscht, beteiligt. Eines Abends erschien er unter falschem Namen im Aero-Club, ließ mich herausschreien und bat mich, eine Liste umlaufen lassen zu dürfen, in der Spenden für einen neuen Luftfahrtverein eingetragen werden sollten. Ich sah mir die Liste an und sagte: Die Liste behalte ich und Sie müssen hierbleiben, bis Polizei zu Ihrer Feststellung hier ist. Der „Herr Graf“ war höchst erschrocken, ließ mir seine Sammelliste, versprach wiederzukommen und hielt sein Versprechen. Auch sein gleichfalls ohne behördliche Genehmigung sammelnder Kollege und schließlich der Auftraggeber stellten sich bei mir ein. Es war ein früherer Fliegerunteroffizier, der durch die Vorspiegelung, Prinz Oskar habe ihm zugesagt, das Protektorat über seinen Verein zu übernehmen, einen Offizier der früheren Fliegertruppe als Vorsitzenden für sein strafbares Schwindelunternehmen gewonnen hatte. Der mußte dann für seinen Optimismus durch Vereinsschulden-

bezahlung büßen. Der Staatsanwalt, dem der Vorsitzende auf meine Veranlassung selbst den Schwindel mit den unerlaubten Sammlungen mitgeteilt hatte, hielt in Anbetracht der Geringfügigkeit des bisherigen Erfolges des Schwindlers ein Einschreiten für nicht geboten. Ich hatte also zu schnell zugegriffen, um den Schwindel abzustellen. Ich werde künftig einen solchen erst eine Weile bestehen lassen, ehe ich dagegen vorgehe.

Mein lieber Leser, du fragst vielleicht, wie ich dazu komme, mich in Dinge zu mischen, die mich nichts angingen. Du wirfst mir vielleicht vor, daß ich gegen geheiligte Grundsätze der Betätigungsfreiheit verstieße; freie Bahn dem Tüchtigen, sei doch eine allgemeine anerkannt Devise. Es muß wohl ein Charakterfehler von mir sein, daß ich es als Genugtuung — oder sagen wir, „Befriedigung des Intellekts“ — empfinde, wenn ich mit Erfolg versuche, meine Mitmenschen vor Beschwindelung zu schützen. Mancher schießt auf Rehe und Hasen, ich bringe lieber Gauner zur Strecke, was etwas gefährlicher ist, denn der Wurm krümmt sich, wenn er getreten wird, und so ein unerfreulicher (d. h. von mir dafür gehaltener) Zeitgenosse rächt sich manchmal, indem er einen bei der Staatsanwaltschaft des Meineides bezichtigt oder auch unter der Hand vertraulich verbreitet, man habe einmal 50000 Mark unterschlagen. Da hat man dann Scherereien, aber schließlich auch das Vergnügen, den anderen mehr zu ärgern, als er es fertig brachte. Das hält einen frisch und gesund.

Durch die vorstehende Beschäftigung mit dem Vereinspsychologischen, -pathologischen und -kriminalologischen hoffe ich, den Leser überzeugt zu haben, wie notwendig ein fester Zusammenschluß der anständigen und nützlichen Luftfahrtvereine ist und daß ein großer Skeptizismus gegenüber jeder Neugründung angebracht ist. Mir ist es vollkommen unverständlich, wie es ernsthafte Honoratioren fertigbringen, einem neugegründeten Verein, der noch keinerlei Befähi-

gungsnachweis erbracht hat, an dessen Spitze ihnen völlig unbekannte Personen stehen, dessen Geschäftsführer meist der Gründer ist oder werden will, zu gestatten, sie zu Ehrenmitgliedern oder Protektoren zu machen. Man sollte doch meinen, daß es erst nach längerem Bestehen und makelloser Vergangenheit eines Vereins überhaupt in Frage kommen könne, es zu wagen, einem hervorragenden Zeitgenossen solche Ehrungen anzubieten. In diesem Punkt — wie leider in manchem anderen — verstehe ich viele meiner Zeitgenossen nicht, obwohl ich weiß, daß das Ausschlagen einer solchen Ehrung meist sehr übelgenommen wird. Solche Ehrungen haben oft doch verdammte Ähnlichkeit mit dem Streben fauler Geschäftsunternehmungen, klingende Namen in den Aufsichtsrat zu bringen.

Es gab einmal einen Verein, der gegründet war, um Luftfahrerfürsorge auszuüben. An der Spitze stand ein Vorstand von etwa 75 ausgesucht prominenten Leuten; die Geschäftsführung lag in den Händen eines Vorsitzenden und eines Geschäftsführers. Diese beiden Personen waren außerdem die einzigen Gesellschafter einer G. m. b. H., deren einziger Zweck es war, durch geschäftliche Tätigkeit Mittel für den Verein, nämlich für die Luftfahrerfürsorge, zu gewinnen. Das gelang während des Krieges in erfreulichem Maße. Nur wurden die Gewinne nicht an den Verein abgeführt. Der Herr Schatzmeister desselben war durch die mündliche Mitteilung des Geschäftsführers befriedigt, welche lautete: „Es ist kein Gewinn da.“ Als Mitglied des 75köpfigen Vorstandes befremdete es mich, daß ein Bekannter den Verein eines Tages Augiasstall nannte. Ich ging der Sache nach. Das trug mir ein Schreiben eines Rechtsanwalts ein, welches lautete:

Berlin W, den 15. August 1918.

Sehr geehrter Herr!

Herr Direktor A. von der Luftfahrerdank G. m. b. H. hat mir das Ergebnis seiner Unterredung mit Ihnen vom 13. d. M. mitgeteilt und mich mit der Wahrung seiner Interessen Ihnen gegenüber betraut. —

Ich habe namens und im Auftrag meines Vollmachtgebers folgendes zu übermitteln.

Sie haben mit Bezug auf Herrn Direktor A. und Herrn G. die Wendung gebraucht, daß in der Art der Geschäftsführung der Luftfahrerthank G. m. b. H. eine „Untreue“ bzw. der „Vorwurf gröblicher Vernachlässigung der Aufsichtspflicht“ der Allgemeinheit gegenüber zu erblicken sei. Es bedarf keiner besonderen Erörterung, daß diese Vorwürfe schwer beleidigend und geeignet sind, beide Herren in der öffentlichen Meinung herabzuwürdigen.

Ich ersuche Sie daher, unbeschadet der sonstigen Stellungnahme meiner Klientel, diese schwer beleidigenden Vorwürfe in einer Frist von 24 Stunden mit dem Ausdruck des Bedauerns zurückzunehmen, anderenfalls ich annehmen werde, daß Sie eine außergerichtliche Erledigung der Angelegenheit nicht wünschen.

Meiner Klientel ist außerdem zu Ohren gekommen, daß Sie mehr oder minder verblühte Andeutungen über angebliche Unredlichkeiten und Pflichtwidrigkeiten innerhalb der Luftfahrerthank G. m. b. H. auch an dritter Stelle, und zwar mehrfach, weiter geäußert haben.

Ich warne Sie vor der Verbreitung dieser jeglicher Grundlage entbehrenden Vorwürfe und habe den Auftrag, unnachsichtlich vorzugehen, wenn Sie die Weiterverbreitung nicht einstellen sollten.

Meine Klientel spricht Ihnen das Recht ab, irgendwie sich zum Richter hinsichtlich der in Rede stehenden Angelegenheiten aufzuwerfen, um so mehr, als dies offenbar nur selbstsüchtigen Gründen entspringt. Alle von Ihnen beanstandeten Vorgänge sind in rechtlicher Beziehung völlig gegenstandslos, weil sie zumeist von den Tatsachen längst überholt sind, ganz abgesehen davon, daß die Aufsichtsbehörde längst eingeschritten wäre, wenn auch nur eine Spur eines Vorwurfs begründet gewesen wäre.

Aber auch in moralischer Beziehung gehört ein großes Maß von Weltfremdheit dazu, um angesichts der großen Erfolge und weitreichenden Propaganda für die Luftfahrerfürsorge sowie der großzügigen Entwicklung der Luftfahrerthank G. m. b. H. die kleinlichen Bedenken hervorzukehren, welche den Gegenstand Ihrer Vorwürfe bilden.

Hochachtungsvoll

gez. B., Rechtsanwalt.

Ich ließ mich natürlich nicht einschüchtern und antwortete auf das dreiste Schreiben überhaupt nicht. Eine Klage ging mir auch nicht zu; der ungetreue Geschäftsführer aber wurde in der Folge mit zwei Jahren Gefängnis bestraft unter Berücksichtigung des Milderungsgrundes, daß seine Mitschuldigen unter die Amnestie fielen und nicht bestraft werden konnten.

Es war mir wenigstens gelungen, zu beweisen, daß er, gegen den das Gericht das Verfahren hatte einstellen wollen, nicht unter die Amnestie fiel; es war mir aber nicht gelungen, durchzusetzen, daß er in Untersuchungshaft genommen wurde. Als er dann geflüchtet war, bat mich der Staatsanwalt um eine Photographie des Flüchtligen, die ich glücklicherweise besaß.

Es dauerte fast zwei Jahre, bis der Herr gefangen wurde, obwohl er sich trotz Steckbriefs meist in Berlin aufhielt. Die verschwundenen Gelder betrug mindestens eine Goldmillion. Ich bin überzeugt, daß mancher hier an den schönen Vers denken wird:

Wenn über eine faule Sache
Mal endlich Gras gewachsen ist,
Dann kommt so ein Kamel ganz sicher,
Das alles wieder runter frißt.

Es hilft aber nichts, gerade in der Jetztzeit ist es sehr notwendig, schlimme Erfahrungen weiteren Kreisen zugänglich zu machen, die genügende eigene Erfahrungen nicht besitzen. Ich will ja auch beweisen, wie notwendig es ist, eine Organisation zu besitzen, die das Vereinswesen überwacht. Der Registerrichter kann das nicht. Wenn sieben Leute einen Verein gründen mit hochtönendem Namen, aber harmlosen Satzungen, und die polizeiliche Auskunft keine Handhabe zum Verbot des Vereins gibt, kann dessen Gründung nicht verhindert werden. Man muß schon froh sein, wenn — wie es gerade jetzt geschah — einem Verein verboten wird, einen Namen zu führen, der irreführend ist und der Bedeutung des Vereins nicht im entferntesten entspricht.

Nach der Abschweifung in das Gebiet des krankhaften Vereinswesens komme ich zurück auf die nützliche und erwünschte Vereinstätigkeit, der eine erhebliche Förderung der Luftfahrt zu verdanken ist. Wenn auch die Politik des Deutschen Luftfahrerverbandes, wie sie einige Jahre geübt wurde, je mehr Vereine, desto besser! völlig verfehlt war — man soll Vereine wägen und nicht zählen —, so ist doch das

Anwachsen des Verbandes kurz vor und nach dem Kriege durchaus begrüßenswert. Daß der Krieg zunächst die Vereinsbestrebungen ganz beiseite schob, liegt auf der Hand. Bei seinem Ende waren die Verhältnisse in der Luftfahrt, die in Deutschland wenn nicht zu vernichten, so doch weitestmöglich zu schwächen ein sehr begreifliches Bestreben unserer früheren Gegner war, stark verfahren. Teilzunehmen an dem Versuche, zu retten, was zu retten war, war mir Bedürfnis und wurde mir zur Aufgabe dadurch, daß ich als Mitglied des damaligen Reichsausschusses für die Luftfahrt im Reichsverkehrsministerium dieses in den Verhandlungen mit der Interalliierten Luftfahrtkommission vertrat. Auf diese Angelegenheit an dieser Stelle wie überhaupt in diesem Buche näher einzugehen, verbietet sich aus erklärlichen Gründen. Erwähnen möchte ich aber, daß mir die Mitarbeit in der Kommission Schmädhungen eingetragen hat, die mir in Anbetracht der Personen, von denen sie kamen, allerdings bewiesen, daß ich nützlich gewirkt hatte.

Die vorerwähnte Verworrenheit war im besonderen in Hinsicht auf die Vereinstätigkeit, Parallel- und Gegeneinanderarbeit gemeint. Der Kommandierende General der Luftstreitkräfte regte vor Kriegsende immer wieder an, die deutschen Luftfahrtvereine sollten sich eine Organisation schaffen, durch die aller Verkehr mit Militär- und Zivilbehörden zu leiten sei. Luftfahrerverband, Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt, Aero-Club, Luftflottenverein, Frauenverband des letzteren, Luftfahrendank und Bund Deutscher Flieger arbeiteten verbindungslos nebeneinander her. Nach wiederholten Besprechungen mit dem Kommandierenden General der Luftstreitkräfte und im besonderen seinem Chef des Stabes, der dann zu gleichem Zweck wiederholt aus dem Hauptquartier nach Berlin kam, übernahm ich es, der ich inzwischen zum Geschäftsführer des Aero-Clubs gewählt war, einen Zusammenschluß und eine Zusammenarbeit der Vereinsorganisationen herbeizuführen. Vielfache

Sitzungen fanden zu diesem Zweck statt, und endlich hatten wir drei mit dem Entwurf einer Satzung Beauftragten eine solche entworfen, welche den gestellten Forderungen entsprach. Da geschah das Unerwartete; von anderer Seite war heimlich eine Gegenseitigung vorbereitet, für die eine Stimmenmajorität gewonnen war nach dem abgeänderten Grundsatz: man soll die Stimmen zählen und nicht wägen. Unter Nichtbeteiligung der Wissenschaftlichen Gesellschaft und des Aero-Clubs entstand ein „Arbeitsausschuß für die deutsche Luftfahrt“ als ganz lose Vereinigung, bei der der Vorsitz jedes Jahr in die Hände eines anderen Vereins oder Verbandes gelegt werden sollte. Also nach dem doch einmal zu erwartenden Frieden sollte jährlich eine andere Organisation Deutschland im internationalen Luftsport vertreten. Was daraus geworden wäre, ist unvorstellbar, es sei denn, daß man ohne weiteres sagt: eine gewaltige Blamage Deutschlands! Vereine, die nicht das geringste mit Flugsport zu tun hatten, darunter der Frauenbund des Luftflottenvereins als Träger der Sportdisziplin! Ich muß mich zusammennehmen, um nicht die Wut in unparlamentarischer Weise noch jetzt zum Ausdruck zu bringen, in die mich die damalige Entgleisung versetzte. Aber die gegnerische Freude dauerte nur kurze Zeit. Der damalige „Bund Deutscher Flieger“ machte mich zu seinem Vorsitzenden, obwohl ich offen vor mir warnte und erklärte, ich würde ihn zur Auflösung bringen, da er eine verfehlte Organisation sei. Zunächst aber hatte ich nun in dem von mir bekämpften A. d. L. (Arbeitsausschuß für die deutsche Luftfahrt) eine Stimme. Fast zur gleichen Zeit bekam ich eine zweite. Ich hatte den Vorsitzenden des Luftfahrerdanks gestürzt und dem Geschäftsführer ein Strafverfahren besorgt, das ihm zwei Jahre Gefängnis eintrug. Wie das nun so üblich ist, trug mir meine unfreundliche Tätigkeit den Vorsitz in dem damals unternommenen Luftfahrtfürsorgeverein und dadurch die zweite Stimme in dem A. d. L. ein. Wenn ich nun als Geschäfts-

führer des Aero-Clubs diesen gleichfalls zum Eintritt in den A. d. L. bewogen hätte, so hätte ich von den sechs Stimmen des A. d. L. die Hälfte besessen. Dieser Gefahr kam der A. d. L. zuvor, indem er sich nach nicht einjährigem Bestehen auflöste. Den Bund Deutscher Flieger habe ich ungefähr gleichzeitig auch zur Auflösung gebracht. So herrschte wieder die in weiten Kreisen so beliebte Parallel- bzw. auch Gegeneinanderarbeit im Luftfahrtvereinswesen, und zwar wieder jahrelang.

Als oberste Luftsportbehörde entstand 1919 unter meiner Mitwirkung und wirkte auf revolutionärer Basis die „Flugsportkommission“, bestehend aus dreizehn Herren, deren Mehrzahl besondere Erfahrungen aus früherer Tätigkeit in der Flugsportkommission des Deutschen Luftfahrerverbandes besaßen. Seitens des damaligen Unterstaatssekretärs Euler war ich zum Vorsitzenden der Kommission ernannt worden.

Daß die Flugsportkommission den Vereinen nicht gefallen würde, war zu erwarten. Außerhalb des Vereinswesens stehend, war sie aber in der Lage, eine Fülle von im Interesse der Ordnung unerläßlicher Arbeit zu tun, zu welchem Zwecke sie 48 Sitzungen benötigte.

Der Luftfahrertag in Bremen, d. h. die Generalversammlung der Vereine des Deutschen Luftfahrerverbandes, lehnte mit Majorität am 27. November 1920 die Luftsportkommission als Sportbehörde ab, weil er sie „in ihrer jetzigen Zusammensetzung und nach Art ihrer Entstehung und Tätigkeit nicht anerkennen könne“. Es sollte bei dem Reichsluftamt (im Benehmen mit welchem die Kommission gebildet war!) beantragt werden, „eine Luftsportkommission zu bestellen, die aus sämtlichen für die Luftfahrt tätigen Verbänden, der Industrie und Fachpresse besteht“. Genau so war sie zusammengesetzt gewesen.

Ich gäbe ein schlechtes Bild der Vorgänge in den Luftfahrtinteressentenkreisen, wenn ich nicht erwähnte, daß ein

Herr, der mir nicht lange vorher die Ehrenmitgliedschaft bei einem von ihm gegründeten Verein — ohne Erfolg — angeboten hatte, auf demselben Luftfahrttag in Bremen die Verleumdung verbreitete, daß ich einmal 50 000 Mark (Goldmark natürlich) unterschlagen hätte. Nun, es bekam ihm schlecht.

Der Luftfahrerverband war nach dem Kriege nicht gut auf Berlin zu sprechen. Mit großer Majorität hatte die Parole „Los von Berlin“ gesiegt. Mit der Begründung, daß in Bremen der künftige Geschäftsführer in der Person eines eingearbeiteten Herren bereits vorhanden sei, war Bremen als Verbandssitz gewählt worden. Dort eingetroffen, suchte sich der damalige Verband einen neuen Geschäftsführer. In Berlin blieben die Reichsluftfahrtbehörde, die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, der Verband Deutscher Luftfahrzeugindustrieller, die Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt, der Aero-Club von Deutschland, der damals nicht dem Verbande angehörte und dem naturgemäß die Repräsentationspflichten oblagen, und die Luftfahrerstiftung, die aus dem unglückseligen Luftfahrendank hervorgegangen war. Klub, Stiftung und Industrievertretung hatten ihr Heim im Flugverbandshause am Schöneberger Ufer aufgeschlagen. Bald kam die Wissenschaftliche Gesellschaft auch dorthin.

Es war noch im Kriege gewesen, als ich durch einen Freund auf das Vorhandensein des unbenutzt dastehenden, mir bisher unbekanntem Anwalts Hauses aufmerksam gemacht wurde. Ich trug mich gerade mit der Absicht, ein Haus mit reichlichen Klub- und Büroräumen zu finden, um die Luftfahrtorganisationen darin ihr Heim wählen zu lassen, glaubte aber eine List anwenden zu müssen, um die wichtigste Gruppe, das war die Flugzeugindustrie — sie hatte ja im Kriege schon viel Geld verdient, während der Klub gleichzeitig arm geworden war —, überhaupt erst einmal dazu zu bringen, sich das Haus anzusehen. Ich lud zu einer notwendigen Besprechung zwischen Klub und Industrie nicht in

die bisherigen Klubräume, sondern einfach in das gedachte Haus ein. Auf die erstaunten Fragen, was dies für ein Haus sei, war meine Antwort: „Ihr und unser künftiges Heim.“ Nur zwei Industrielle nahmen meine Worte ernst, die anderen wollten nichts davon wissen, wenn sie nicht gar meinen Vorschlag für einen schlechten Witz hielten. Zu dritt saßen wir nach der Sitzung unten im Restaurant des Hauses und beschlossen: Es wird gemacht. Und es wurde gemacht. Es waren aber Jahre nötig und vor allem auch eine Erhöhung um drei Stockwerke, ehe sich das Haus mit Luftfahrtorganisationen füllte, im besonderen, bis der Luftfahrerverband, der jetzt Luftfahrtverband heißt, von Bremen nach Berlin zurückkehrte.

Jetzt vertragen sich tadellos im gleichen Hause der Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie, der Deutsche Luftrat — als oberste deutsche Luftsportbehörde —, der in seinem wesentlichen Organ der früheren Luftsportkommission zum Verwechseln ähnlich sieht, der Deutsche Luftfahrtverband, der Aero-Club von Deutschland, der Berliner Verein für Luftfahrt, die Luftfahrerstiftung, die Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt und mehrere Luftfahrtfirmenvertretungen. Während das Ausland uns um unsere Zusammenarbeitsmöglichkeit beneidet, denkt doch sicherlich mancher, ich möchte sagen sonst ganz brave Deutsche, daß es doch ein Unrecht ist, daß wieder einmal Berlin so ungerrecht bevorzugt ist.

Ich will schließen mit meinen Erinnerungen aus dem Luftfahrtvereinswesen, worüber man Bücher, nicht nur Kapitel schreiben müßte, wenn man jemand, der sich mit dieser Materie nicht eingehend beschäftigt hat, ein richtiges Bild geben wollte von den Kehrseiten des Vereinswesens, das sicher in der großen Mehrzahl der Fälle das Nützliche will, aber in unzähligen Fällen das Vereinsinteresse dem Sachinteresse voranstellt. Wir Deutsche verspotten uns ja immer selbst wegen unserer Vereinsgründungssucht; die meisten unter

uns glauben, daß zwei Vereine nützlicher sind als einer von der Größe der beiden zusammen, und daß ein „gesunder Wettbewerb“ der Sache nur förderlich sein könne; leider aber führt der Wettbewerb nur zu oft zu Zwistigkeit und Gegeninnderarbeit. Die Vereinsakten enthalten genug davon. 34 Jahre enge Berührung mit dem Vereinswesen geben mir vielleicht ein gewisses Recht, allen Vereinen zuzurufen: Bringt nicht euren Zwist und Hader vor Generalversammlungen, schafft kleine Vorstände, schenkt ihnen Vertrauen (allerdings die seltenste Ware in Deutschland!) und gebt ihm die Befugnis, vieles selbständig und endgültig zu erledigen. Macht es nicht so, wie es früher in der Flugsportkommission des Deutschen Luftfahrerverbandes war. Erst kämpfte man stundenlang um die Besetzung der Stellen mit den geeignetsten Sachverständigen — worunter allerdings viele den vom eigenen Verein aufgestellten Kandidaten verstanden — und dann setzte man ein fast nach lediglich repräsentativen Zwecken zusammengesetztes Gremium als erste Berufungsinstanz und eine Generalversammlung als oberste Berufungsinstanz darüber. Vernunft wird Unsinn, Wohltat Plage.

29. Flugplatzinteressen und Luftfahrerverband

Ende April 1914 veröffentlichte der Deutsche Luftfahrerverband folgende Mitteilung in seinem amtlichen Organ:

Im Laufe des vergangenen Monats haben verschiedene Vereinigungen des Deutschen Luftfahrerverbandes ihre Mitgliedschaft zum Verband mit Ablauf des Geschäftsjahres gekündigt, und zwar der Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller (damals gab es noch keine besondere Organisation der Flugzeugindustriellen), die Flugzeugkonvention dieses Vereins und der Verein Deutscher Flugplätze, ferner der Kaiserliche Automobil-Club und der Königlich Bayerische Automobil-Club. Dieser Umstand ist für den Deutschen Luftfahrerverband von Bedeutung, insofern dadurch der auf dem Luftfahrttag von Stuttgart (1912) erreichte Zusammenschluß von Industrie und Sport wieder aufgehoben und damit die Eigenschaft des Verbandes als Zentralstelle des gesamten Luftfahrwesens in Deutschland hinfällig wird. Zur Beratung der hierdurch geschaffenen Lage fanden am Sonnabend, den

18., und Sonntag, den 19. April, Sitzungen des Vorstandes und des Vorstandsrats statt. Nur durchschwerwiegende Gründe haben sich die wirtschaftlichen Vereinigungen zu diesem Schritt veranlaßt gesehen. Sie beruhen auf der Organisation des Verbandes und einer nach Ansicht der wirtschaftlichen Vereinigungen unzureichenden Vertretung ihrer Interessen in den maßgebenden Verbandsstellen. Die Flugzeugindustrie glaubt hinsichtlich der Veranstaltung von Wettbewerben einmal ganz allgemein in bezug auf die Art und Anzahl derselben, dann auch im besonderen in bezug auf die Bedingungen des Prinz-Heinrich-Fluges nicht die ihr notwendig erscheinende Berücksichtigung ihrer Wünsche und Bedürfnisse gefunden zu haben. Auch wollte sie durch ihren Austritt im jetzigen Augenblick, wo bei der Einführung der Reichsfluggesetzgebung die interessierten Faktoren auf eine weitgehende Mitwirkung Wert legen, bekunden, daß sie den Deutschen Luftfahrerverband in seiner jetzigen Zusammensetzung nicht für geeignet hält, die Zentralstelle zu bilden, die als die gemeinsame Vertretung aller beteiligten Kreise als beratendes Organ den Behörden zur Seite stehen könnte. Der gleiche Grund war maßgebend für den Entschluß des Vereins Deutscher Flugplätze, und die ausführlichen Begründungen, die die Vertreter der genannten Vereinigungen im Vorstand und Vorstandsrat darlegten, wurden in mancher Hinsicht als berechtigt anerkannt. Die Ausübung des Flugsports, die Veranstaltung von Flugwettbewerben, Ausbildung der Führer, die Regelung des Luftverkehrs auf Flugplätzen und außerhalb derselben hängen so sehr mit den wirtschaftlichen Existenzbedingungen der Industrie, der Flugplätze und der gesamten Einrichtungen für den Luftverkehr zusammen, daß alle diese Angelegenheiten nur unter wesentlicher Mitwirkung der betreffenden Faktoren behandelt werden können. Nach der jetzigen Organisation des Verbandes ist das nicht durchweg der Fall, vielmehr bestimmen hierüber Organe, die nicht aus Berufssachverständigen, sondern in der Hauptsache aus Amateuren zusammengesetzt sind. Hierdurch wird zum Teil nicht genügend den bei den in erster Linie betroffenen Faktoren bestehenden Bedürfnissen Rechnung getragen, vielmehr gewinnen dabei leicht Einflüsse Geltung, die auf ganz anderen Momenten beruhen, wie sie sich aus der allgemeinen Vereinsstruktur des Verbandes und aus persönlichen Verhältnissen ergeben. Solche Zustände können aber unter Umständen von schwerwiegender Bedeutung für die ganze Entwicklung der Luftfahrt werden, indem möglicherweise infolge des Übergewichts solcher außerhalb der eigentlichen Interessen liegenden Gesichtspunkte die ganzen Grundlagen für eine gesunde Entwicklung auf verkehrte Bahnen geschoben werden können. Bei der ausführlichen Erörterung dieser Verhältnisse wurde auf allen Seiten die Überzeugung gewonnen, daß jeder Faktor zum eigenen Gedeihen auf den anderen angewiesen sei. Es kam deshalb allseits die ernste Bestrebung zur Geltung, eine geeignete Grundlage für ein gesundes Zusammen-

arbeiten zu finden, das schließlich zu folgendem Beschluß des Vorstandes führte:

Dem Vorstandsrat ist vorzuschlagen, die Ausübung der bisher vom Vorstande des D.L.V. ausgeübten Hoheitsrechte in bezug auf Luftverkehrsregelung (Führerzeugnis, Fahrzeugprüfung, Flugplatzordnung, Veranstaltungen) an eine ganz selbständige Kommission des D.L.V. zu übertragen, welche unter Vorsitz eines Vorstandsmitglieds des D.L.V. aus Vertretern von Behörden, der Flugzeug-, Luftschiff- und Motorenindustrie, der Flugplätze, der Flieger, der Deutschen Versuchsfahrt, der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik, des D.L.V. und sonstiger wichtiger Faktoren besteht.

Nach abermaliger ausführlicher Erörterung im Vorstandsrat trat dieser dem Vorschlag des Vorstandes im allgemeinen bei. Von Anregungen, über die Ausgestaltung dieser Kommission hinsichtlich ihrer Zusammensetzung und ihres Wirkungsbereichs bereits in der Sitzung eine eingehende Erklärung herbeizuführen, wurde Abstand genommen, da hierfür die Materie noch zu neu und unvermittelt schien. Es wurde deshalb eine Kommission gebildet aus Sr. Exz. Herrn General der Infanterie Gaede als Vorsitzenden, den Herren Justizrat Niemeyer und Generalsekretär Rasch als Vertretern des D.L.V., den Herren Euler und Dr. Sperling als Vertretern der Industrie und den Herren Major von Tschudi und Knappschaftsdirektor Dr. Heimann als Vertretern der Flugplätze, mit dem Auftrag, in Anlehnung an den Vorschlag des Vorstandes neue Grundlagen auszuarbeiten für ein geeignetes Zusammenarbeiten der verschiedenen in der Luftfahrt tätigen Faktoren.

Dieser Teil der Veröffentlichung des D. L. V. dürfte genügen, um sich ein Bild über die Verhältnisse zwischen der damaligen Luftsportbehörde, die auch zum Teil amtliche Befugnisse hatte, und den beruflichen Luftfahrtorganisationen zu machen.

Welche Schwierigkeiten aus dem Fehlen einer amtlichen Behörde erwachsen, geht auch aus meiner von seiten der Flugplatzleitung erfolgten Veröffentlichung hervor, die ich im Juli 1914 im Vierteljahrsheft der regelmäßig erscheinenden Flugplatzbroschüre brachte und die ich nachstehend wiedergebe, um zu zeigen, mit welchen Schwierigkeiten der Flugplatz Johannisthal neben seinen lange dauernden finanziellen Nöten zu kämpfen hatte.

„Gelegentlich eines Unfalls auf dem Flugplatz Johannisthal wurden von zahlreichen Zeitungen Berlins, wie überhaupt Deutschlands, völlig entstellte Nachrichten gebracht. Es wurde z. B. behauptet, daß, während

alle anderen Firmen sich der Platzordnung fügten, eine Firma ihre Anlaufbahn in entgegengesetzter Richtung angelegt habe. Diese Mitteilung ist natürlich völlig irreführend. Tatsächlich hatte früher eine Firma sich eine unzweckmäßige und deshalb den Betrieb gefährdende eigene Anlaufbahn schräg zu den anderen Anlaufbahnen angelegt. Die Flugplatzverwaltung hatte naturgemäß deshalb die betreffende Firma verwarnt. — Nachdem im Monat Februar in sieben Tagen ohne Unfall etwa 3000 Flüge ausgeführt worden waren, ereignete sich ein Zusammenstoß, als überhaupt nur vier Flugzeuge in der Luft waren. Dennoch wurde von vielen Seiten die Schuld des Unfalls in der Überlastung des Flugplatzes gesucht. — Eine Reihe von Zeitungen brachte die folgende Nachricht:

„„Aufhebung des Flugverbots für Offiziere. Das infolge von Mängeln in der Flugordnung des Johannisthaler Flugplatzes erlassene Flugverbot für Offiziere ist heute mittag aufgehoben worden, nachdem der Deutsche Luftfahrerverband für Abstellung der Mängel Vorsorge getroffen hat.““

Vorstehende Nachricht war eine durchaus irreführende. Sie erweckte den Anschein, als ob das Flugverbot infolge von Maßnahmen des Deutschen Luftfahrerverbandes aufgehoben worden sei. Dieses war keineswegs der Fall. Das Flugverbot wurde aufgehoben, nachdem sich erwiesen hatte, daß der Unfall nicht auf Mängel des Flugplatzes und der Flugordnung zurückzuführen sei.

Ferner behaupteten zahlreiche Pressenachrichten, daß der Deutsche Luftfahrerverband jetzt für den Flugplatz einen Flugleiter gewonnen habe und dieser jetzt seinen Dienst angetreten habe. Auch diese Nachricht war durchaus unrichtig. Jener Herr war nicht vom Deutschen Luftfahrerverband als Flugleiter gewonnen worden, sondern von der Flugplatzgesellschaft. Seine Anstellung war nicht jetzt (was heißen soll: nach dem Unfall), sondern vor dem Unfall erfolgt. Der Betreffende hatte auch vor dem Unfall bereits seinen Dienst angetreten. Die Flugplatzgesellschaft muß es mit Bedauern bemerken, daß von keiner Seite die schweren ganz ungerechtfertigten Vorwürfe, nachdem deren Unrichtigkeit erwiesen war, berichtet wurden, sie begrüßt daher mit Befriedigung die auf Anfrage des Herrn Abgeordneten Müller-Meininger erteilte Antwort der Regierung, welche lautet:

„„Die Unglücksfälle der letzten Zeit auf dem Flugplatz Johannisthal sind nicht auf ungenügende Start- und Landungsverhältnisse, sondern auf andere Ursachen zurückzuführen.

. . . . Nach den Ermittlungen ist der Grund für den Unglücksfall am 10. Februar in dem unachtsamen Start des Doppeldeckers zu erblicken. Hätte der Führer des Doppeldeckers nicht gegen die bestehenden Fahrtbestimmungen (soll heißen: Flugregeln), die bestimmte Abstände von 100 bzw. 300 Meter zwischen den Flugzeugen vorschreiben, verstoßen, so wäre der Unfall vermieden worden. Es ist in der

Öffentlichkeit behauptet worden, daß der Unfall der Überlastung des Platzes durch zuviel gleichzeitig schulende Flugzeuge zuzuschreiben ist. Demgegenüber steht fest, daß sich zur Zeit des Zusammenstoßes zufällig nur wenige Flugzeuge in der Luft befanden, nämlich zwei außer den beiden beteiligten. Es ist ferner die Sichtentziehung der Flugzeuge, wenn dieselben hinter der großen Luftschiffhalle hervorkommen und dann am alten Startplatz landen, mit dem Unfall in Zusammenhang gebracht worden. Hierauf ist zu erwidern, daß die betroffenen Flugzeuge sich in Sicht und auf bekanntem üblichen Kurse befanden. In der Flugordnung ist diesen Möglichkeiten Rechnung getragen worden (müßte heißen: gewesen). Es wurde ein beschränkter Start eingeführt mit der Verpflichtung zur Starterlaubnis für jedes einzelne Flugzeug, so daß es der Flugleiter in der Hand hat, einer Überlastung des Platzes durch zu viele, gleichzeitig schulende Flugzeuge vorzubeugen. Auf Grund der ihm ferner erteilten Befehlsbefugnis ist er in der Lage, Verbote zu erlassen und Anordnungen zu erteilen, wodurch der von allen Startplätzen dauernd sichtbare Kurs von Flugzeugen in der Gegend der Luftschiffhallen vorgeschrieben wird. Wenn mithin durch die in Kraft befindlichen Bestimmungen eine Sicherheit im Flugbetrieb nach Möglichkeit gewährleistet ist und gleichzeitig die Mittel gegeben sind, nach jeder Richtung Ergänzungen in Kraft treten zu lassen, so versagen diese Bestimmungen bei dem Fehlen eines den Anforderungen gewachsenen Flugleiters. Es sind nunmehr als Flugleiter zwei Persönlichkeiten angestellt worden, deren Eigenschaften die Gewähr dafür bieten, daß die Flugordnung streng befolgt wird. Sie regeln von einer Zentralstelle aus den Luftverkehr mit Hilfe der Platzmeister und sind somit in der Lage, einer Überfüllung des Platzes durch Verweigerung weiterer Starterlaubnis vorzubeugen. Um ihren Anordnungen die erforderliche Geltung zu verschaffen, werden sie mit ausreichenden Machtbefugnissen ausgestattet. Außerdem wird kein Mittel unversucht gelassen, Vorkehrungen zu treffen, die, soweit Organisation und Einrichtungen des Flugplatzes überhaupt in Betracht kommen, eine Wiederholung derartiger Unfälle ausschließen.““

Die Flugplatzgesellschaft hat leider oft die Erfahrung machen müssen, daß sie in ihren Bestrebungen zur Aufrechterhaltung der Ordnung sowie der dauernden Verbesserung des Flugplatzes nicht einmal Zustimmung, geschweige denn Anerkennung findet: Die Tatsache, daß in mehr als vierjährigem intensiven Flugbetrieb, wie er wohl an keiner anderen Stelle der Erde vorhanden ist, kein Flugplatzbesucher zu Schaden gekommen ist, dürfte wohl auch einige Beweiskraft haben, ist aber wohl noch nirgends erwähnt worden. Für alle Handlungen und Unterlassungen ihrer Mieter und Pächter und deren Angestellten macht man die Flugplatzgesellschaft verantwortlich, auch wenn sie machtlos

Mißständen gegenübersteht. Die Flugplatzgesellschaft begrüßt es mit großer Genugtuung, daß nunmehr, nachdem der Flugplatz seit mehr als vier Jahren im Betriebe ist, endlich Polizeivorschriften erschienen sind, die sich mit den für die Aufrechterhaltung der Sicherheit auf dem Flugplatz von ihr gegebenen Bestimmungen decken.“

Wie schon an anderer Stelle erwähnt, wurden in Johannisthal auch Offiziere als Flieger ausgebildet. Kurz vor dem vorstehend behandelten Unfall erklärte das preußische Kriegsministerium, an dem Flugplatz kein Interesse zu haben, weshalb die Weitergewährung einer Subvention abgelehnt wurde. Nach dem Unfall aber wollte das Ministerium seine Wünsche betreffend Platzeinrichtung und Platzvorschriften berücksichtigt sehen. Damals erklärte ich in einer Besprechung, die im Zimmer des Manolileuchtturmes stattfand, dem Vertreter der Militärbehörde, daß — wenn diese kein Interesse am Platz habe und ihn nicht subventioniere — sie doch auch das Recht, sich in Flugplatzangelegenheiten einzumischen, nicht beanspruchen könne. Daraufhin wurde wieder eine Subvention bewilligt. Die bald darauf erfolgende Mobilmachung erwies dann ein recht erhebliches militärisches Interesse am Flugplatz Johannisthal.

30. Die Fédération Aéronautique Internationale

In dem Abschnitt „Vereinswesen“ habe ich die Fédération Aéronautique Internationale kurz erwähnt. Sie verdient in Anbetracht ihrer Wichtigkeit einen besonderen Abschnitt.

Im Oktober 1905 fand die Gründung der Fédération statt, bei der Frankreich, Deutschland, Belgien, Italien, England, Spanien, Schweiz und Vereinigte Staaten von Nordamerika vertreten waren und sich beteiligten. Die Zahl der Delegierten war auf Grund des Gasverbrauchs für Freiballfahrten festgesetzt worden, der in Frankreich der größte, in Deutschland der zweitgrößte war. An dieser Konferenz habe ich nicht teilgenommen, ich war zu jener Zeit mit der Organisation der Funkerabteilung voll in Anspruch genommen; ein

Jahr später ging ich nach Marokko, und erst nach meiner Rückkehr von dort, im Jahre 1908, trat ich wieder in enge Fühlung mit der Luftfahrt.

Wenn man als Maßstab der Bedeutung einer Landesorganisation den Gasverbrauch zugrunde legte, so war dies damals ein zweckmäßiges Verfahren, denn das Tätigkeitsgebiet der Vereine waren lediglich Ballonfahrten. Solche hatten im Jahre 1905 von den neun bestehenden deutschen Vereinen in der Zahl von 156 mit einem Gasverbrauch von 202 200 Kubikmeter stattgehabt.

Der wesentlichste Paragraph der Satzungen der F. A. I. war damals — und ist noch heute — die Bestimmung, daß für jedes Land nur eine Sportmacht anerkannt werde. So selbstverständlich dies doch eigentlich ist, so nötig war und ist diese Bestimmung; es hätte sogar noch die Selbstverständlichkeit hinzugefügt werden müssen, daß die Bezeichnung der Sportmacht eines Landes Sache des Landes sei, denn so unglaublich es scheint, es sind mehrfach von maßgeblichen oder solchen Stellen, die sich dafür halten, Äußerungen gefallen, wie: Wir wollen einmal sehen, welche deutsche Organisation die F. A. I. als deutsche Vertretung anerkennt. Gedankensprünge wie dieser gehören in das Gebiet der Vereinspsychologie, auf welchem viele Sünden begangen werden.

Ein in den Verhandlungen der F. A. I. stets wiederkehrender Erörterungspunkt war die Frage, welchem Lande die Rekorde gehörten. Nach den internationalen Sportvorschriften demjenigen, in dem die sportliche Leistung ihren Anfang genommen hatte, ohne Rücksicht auf die Nationalität des Führers und des benutzten Gerätes. Wenn also ein deutscher Ballon in Frankreich aufstieg und einen Rekord schlug, so war dies ein französischer Rekord. Man sollte nun meinen, die Unlogik einer solchen Vorschrift sei so einleuchtend, daß es ein leichtes gewesen sei, sie zu ändern. Keineswegs. Jahrelang tauchte der Meinungsstreit immer

wieder auf. Im Jahre 1914 hatte der betreffende deutsche Antrag beinahe Erfolg. Es fehlte uns nur noch eine Stimme an der Majorität. Nach dem Kriege aber änderte sich das Bild. Als ein Einzelfall Veranlassung gab, die alte Erörterung wieder aufzunehmen, fand sich nur noch ein einziger Verteidiger des alten Verfahrens, der im besonderen anführte, daß doch die Beurkundung des Starts in dem Aufstiegslande und durch dessen Sportorgane erfolgen müsse, diesem also der Rekord zustehe. Jetzt schloß sich aber die Majorität der Stimmen meiner Beweisführung an, daß für die Nationalität eines Kindes diejenige der Eltern maßgeblicher sein müsse als die der Hebamme. Mit allen gegen die Stimmen eines Landes wurde nun beschlossen, daß die Nationalität des Führers, bzw. des ersten Führers, den Ausschlag gäbe.

Die F. A. I. besaß vor dem Kriege eine „permanente Luftrechtskommission“ mit dem Sitz in Brüssel. Ihr gehörten von jedem der der F. A. I. angeschlossenen Länder zwei Vertreter an, von denen der eine Jurist, der andere Sachverständiger sein mußte. Diese Kommission hatte eigentlich mit „Luftrecht“, wie man es heute versteht, weniger zu tun als mit praktischen Fragen der Betätigung in der Luft, die einer internationalen Regelung bedurften. Die Bedingungen für die Ausstellung der Führerzeugnisse hatte man schon vor der Einrichtung jener Kommission gleichartig in allen Ländern gestaltet und in Bälde gleichmäßig umgearbeitet, nachdem man erkannt hatte, daß es doch nicht genüge, wenn ein Flugführeranwärter fünf Minuten linksherum im Kreise geflogen und glatt gelandet sei. Wir waren einig, daß man, um „Führer“ zu sein, auch mal rechtsherum geflogen sein und mehrere Landungen gemacht haben müsse. Die Verhältnisse waren damals einfache; es gab in keinem Lande andere Luftfahrtbehörden als die nationalen Luftfahrtorganisationen, die sich ursprünglich nur mit sportlichen Ballonfahrten befaßt hatten und nun auch Flugführerscheine ausstellten.

Jene Rechtskommission hatte nun auf der Tagesordnung einer Vorkriegssitzung den Programmpunkt stehen: Luftregeln — worunter in erster Linie Ausweichvorschriften zu verstehen waren. Es lag doch nahe, rechtzeitig zu verhindern, daß in dieser Beziehung in den Ländern verschiedene Vorschriften entstünden, wie wir es ja leider im Eisenbahn- und Straßenverkehr erlebt haben. Da man in und über den Wolken oft nicht weiß, über welchem der europäischen Ländchen man sich gerade befindet, liegt es auf der Hand, daß man sofort einheitliche internationale Bestimmungen schuf.

Die Vertreter Frankreichs, Englands und Deutschlands waren beauftragt worden, Entwürfe zur Sitzung mitzubringen, um Verhandlungsunterlagen zu haben. Ein französischer und ein englischer Entwurf lagen demgemäß vor, ich aber hatte mir als deutscher Vertreter das Leben leichter gemacht und gesagt, erst soll man die anderen hören und dann sich seine Meinung bilden. Ich weiß sehr wohl, daß ein solches Verfahren sehr unvorschriftsmäßig ist und daß der normale Vertreter eine Marschroute hat, die er bis zum letzten Atemzuge verteidigt. Sagte doch einmal ein deutsches Reichstagsmitglied so sinnig: „Ich habe mich oft belehren lassen, daß meine Ansichten falsch waren, ich habe aber niemals anders abgestimmt, als ich es mir vorher vorgenommen hatte.“ Also ich hatte keinen Entwurf, als mir dem Alphabet gemäß (Allemagne kommt stets zuerst zum Wort — auch heute wieder in der F. A. I.) als Erstem das Wort erteilt wurde. Ich verzichtete zunächst und bat, daß die anderen Referenten zuerst reden möchten. Das geschah. Der Franzose und der Engländer trugen ihr System vor. Mit keinem von beiden war ich einverstanden, beide schienen mir viel zu kompliziert, in Anbetracht der Geschwindigkeit der Vorgänge im Fluge. Die Vorschläge sich genau ins Gedächtnis einzugraben, war recht schwer. Das machte ich mir zunutze. Ich schnitt mir schnell in der Toilette einen Griffel aus dem Seifenstück, und als ich nun zu meinem Referat kam, trat ich in Ermangelung

einer Wandtafel an einen der großen Spiegel, die den Sitzungssaal zierten. Ich hatte vor Jahren bei den Luftschifferabenden unseren lieben Leutnant v. Schulz mit einem Stück Seife herrliche „Mädchenlandschaften“ auf Spiegel zeichnen gesehen und wandte nun diese Malkunst an zur Veranschaulichung der Flugvorgänge in der Luft. Die Versammlung war sprachlos über so etwas. Ich bin überzeugt, daß ich es im besonderen der Spiegelmalerei zu verdanken hatte, daß ich höchst wohlwollende Zuhörer fand. Kaum hatte ich meine künstlerische Tätigkeit eingestellt, so zogen die beiden Vordredner ihre Vorschläge zurück, und mein System wurde grundsätzlich angenommen. Wie üblich, wurde ein vierköpfiger Unterausschuß aus einem Franzosen, einem Engländer, einem Österreicher und einem Deutschen gebildet, der dann, während die anderen Vertreter sich in Brüssel amüsierten, das Prinzip in eine Vorschrift verwandelte, die noch heute in Kraft ist: Beim Fliegen wird auf unserem kleinen Planeten grundsätzlich rechts ausgewichen und rechts überholt. So ganz leicht ging das aber doch nicht in alle Köpfe hinein, war man doch gewöhnt, daß umgekehrt überholt wie ausgewichen würde, was natürlich in der Begrenzung der Straßenbreite seinen Grund hat. Es wurde dann auch einmal an einer Stelle, aber vergeblich, versucht, die internationalen Luftregeln zu durchbrechen.

Durch die in den Kulturstaaten in Kraft getretenen Gesetze zur Regelung der Luftfahrt ist die Bedeutung der Fédération etwas gemindert, d. h. diese ist nur mehr oberste internationale Luftsportbehörde. Als solche hat sie aber eine wichtige Aufgabe zu erfüllen, im besonderen den Erlaß von Vorschriften betreffend Rekorde, wodurch erst Leistungen verschiedener Länder vergleichbar werden. Als Hauptaufgabe ist aber die Wahrung einer einheitlichen Flugdisziplin anzusehen, die dafür sorgt, daß ein in einem Lande Disqualifizierter auch in jedem anderen Lande von der Teilnahme an sportlichen Veranstaltungen ausgeschlossen ist.

Die jährlichen Tagungen der Fédération, wechselnd in den — bisher nur europäischen — Hauptstädten, sind ein hervorragendes Mittel zur Förderung des Gedankens der Internationalität der Luftfahrt. Einst schrieb ein französischer Luftrechtsfachmann sehr richtig: „An den Wolken kann man nicht anschreiben: Weiterflug verboten.“

31. Im Kriege

Für den Krieg war ich der Fliegertruppe zur Verfügung gestellt. Meine erste Kriegstätigkeit war mit einigen guten Bekannten zusammen Aushebung von Flugzeugen. Das war bald getan. Dann fuhr ich mit Herrn Béjeuhr, dem Geschäftsführer der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt, im Kraftwagen eines „freiwilligen Automobilisten“ — mit der Bahn ging es zu langsam — gen Westen, wo ich die Flugzeugverteilung der westlichen Flugzeugbaufirmen überwachen sollte. Bis dato ging diese so vor sich, daß jeder flugzeugbedürftige Flugführer sich eins „besorgte“.

Wir wollten morgens in Berlin abfahren; es wurde Abend, ehe wir wegkamen, denn das sehr gebrechliche Auto war mangelhaft. Die erste gründliche Panne hatten wir in Steglitz. Während der Autobesitzer reparierte, aßen wir Insassen zu Abend. Dann ging es mit Ach und Krach bis Wittenberg, wo wir kein Quartier bekamen. So quälten wir uns dann durch bis Bitterfeld. Von da ging es frühmorgens los nach Fulda. Dort streikte aber das Auto wieder gründlich. Am anderen Morgen gelang es uns, durch Herunterrollenlassen in einer steilen Straße den Motor in Gang zu bringen. Nachdem wir Hanau durchfahren hatten, bereitete eine endgültige Panne unserer Fahrt ein Ende. Im gleichen Augenblick kam ein Kraftwagen in richtiger Richtung. Ich hielt ihn an; in ihm war Platz, und geführt wurde er von einem Herrn, den ich achtzehn Jahre früher als Einjährigen ausgebildet hatte. Er brachte uns nach Frankfurt. Dort trennten wir uns. Mir

stellten die Adlerwerke ein Auto zur Fahrt nach Mannheim und dann Benz einen Rennwagen, der mich nach Freiburg brachte. Dort führte ich einen Auftrag, schleunigst einige Flugzeuge für Österreich zum Transport zu bringen, aus und fuhr dann wieder nach Frankfurt zu den Euler-Flugzeugwerken. Herr Euler selbst fuhr mich dann nach Darmstadt und zum Schießplatz Griesheim, wo ich mein persönliches Hauptquartier aufschlug. Ich mußte doch irgendwo seßhaft und telephonisch erreichbar sein und wählte dazu die dortige Fliegerersatzabteilung. Sie stellte mir einen Burschen (im Zivilverhältnis Irrenwärter), und ich erwies mich dankbar dadurch, daß ich die ersten fünfzig gefangenen Franzosen mir holte und sie, bewacht von meinem Irrenwärter und einem eben eingestellten Kriegsfreiwilligen, schleunigst den sehr unebenen Schießplatz, auf dem schon eine Reihe von Flugzeugen zu Bruch gegangen war, unter meiner Oberaufsicht einebnen ließ. Man hatte mir zwar gesagt, es dürften keinerlei Erdarbeiten gemacht werden, vielmehr müsse der frühere Schießplatz unverändert bleiben. Infolgedessen fragte ich die zuständige Kommandantur nicht, sondern erzählte abends dem Kommandanten, als ich ihn zufällig traf und mich daher bei ihm meldete, was geschehen war. Er war außer sich, konnte sich aber doch nicht entschließen, mir zu befehlen, die Unebenheiten wiederherstellen zu lassen. Ich sagte ihm, ich hätte gewußt, daß Erdarbeiten verboten seien, deshalb hätte ich nicht erst gefragt.

Nachdem ich kurze Zeit mittels des Telephons den wohlgemeinten Raub der Flugzeuge bei den Baufirmen unter Androhung kriegsgerichtlicher Strafen verhindert hatte, fuhr ich auf eigene Faust nach Berlin zurück und bat um andere Verwendung. Da ließ mich der Höchstkommmandierende des Marineflugwesens rufen und trug mir an, die Ersatzbeschaffung an Personal und Material für die Marine zu übernehmen. Gern, sagte ich, vorher müsse ich aber bei der Inspektion der Flieger anfragen, die über mich verfügen könne. Sie ant-

wortete: Nein, wir brauchen Sie. Ich erhielt nun einen sehr wichtigen und interessanten Auftrag, leider war er unausführbar, ehe nicht Paris eingenommen war. Ich wartete eine ganze Weile darauf und bildete mir eine besondere Freiwilligenabteilung für meine Aufgabe. Endlich wurde ich erlöst und mit meiner Abteilung als Flugzeugdepot Antwerpen dorthin entsandt. Leider war fliegerisch in Antwerpen gar nichts los. Es gab einen an der nahen holländischen Grenze gelegenen Flugplatz mit Flugzeughallen und Kasernen, den als Flugzeugdepot einzurichten erst nach langen Verhandlungen gestattet wurde, weil er zu nahe an der Grenze gelegen sei. Um einem eventuellen Fliegerangriff nicht ganz preisgegeben zu sein, „besorgten“ wir — d. h. mein zunächst einziger Offizier Dr. Hoff, jetzt Professor und Direktor der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt — uns einige wenige Maschinengewehre, denen man aber erst brauchbare Lafetten schaffen mußte. Die vom Kriegsministerium empfohlenen Behelfslafettierungen erschienen uns unbrauchbar, da man einem schnell beweglichen Ziel, wie es das Flugzeug nun einmal ist, bei ihrer Benutzung nicht folgen konnte und dauernd die Anschlagshöhe, also die Stellung als Schütze, ändern mußte. Wir bauten die im Bild wiedergegebene Lafette, die es dem Schützen gestattete, in bequemster gleichbleibender Stellung bei jeder Zielhöhe in der Luft — vom Boden bis zum Zenith — zu schießen.

Da das Grundwasser wenige Zentimeter unter der Erdoberfläche stand, konnte man auf dem Flugplatz keine Deckungen eingraben, sondern mußte jede Deckung auf den gewachsenen Boden aufsetzen.

Als der Hafenkommandant sich unser Maschinengewehr ansah und damit einen Drachen durchlöchert hatte, bat er uns um Belieferung seiner Unterseebootswerft mit einem solchen Kriegsgerät. Es war ihm widerfahren, daß ein feindliches Flugzeug, das über der Werft eine Bombe auf ein im Bau befindliches U-Boot warf, unbelästigt weiterflog, weil

nämlich nur Offiziere den Befehl zum Schießen auf ein Flugzeug geben durften, nachdem es sich immer wieder gezeigt hatte, daß gewöhnliche Sterbliche Freund, Feind und Wolken in der Luft nicht voneinander zu unterscheiden vermochten. Durchaus unangebrachter Gehorsam verhinderte in Abwesenheit eines Offiziers die durchaus mögliche Beschießung des feindlichen Fliegers, der in einigen Dutzend Meter Höhe flog. Der „Mut bei allen Dienstobliegenheiten“ wurde einmal wieder mißverstanden und eine nützliche Handlung aus Furcht vor Strafe unterlassen.

Auch das Gouvernement Brüssel bestellte sich bei uns vier Maschinengewehrlafetten, das Kriegsministerium allerdings wollte von dem sehr bequemen System nichts wissen.

Eines Tages erzählte mir der Kommandeur des Nordabschnitts, der sich in meinem Quartier mit einquartiert hatte, daß er einen sehr schwierigen Auftrag erhalten habe; er solle die dort dreißig Meter tiefe Schelde nach versenkter Artilleriemunition absuchen lassen und wisse nicht, wie er das anstellen solle. Ganz einfach, sagte ich, man macht sich einen großen Elektromagneten und taucht mit ihm den Grund ab. „Zuständige“ und „Sachverständige“ meinten, das ginge nicht. Infolgedessen ließ ich — notabene gegen Bezahlung aus meiner Tasche — von einem Antwerpener elektrotechnischen Geschäft einen Unterwassermagneten bauen. Ein Eisenzylinder wurde hohl gebohrt, ins Innere eine isolierte Wickelung gelegt, die durch ein kleines Loch im Zylinderboden herausgeführt wurde. Der Hohlraum wurde mit Paraffin vergossen, eine Kupferplatte auf die Zylinderöffnung geschraubt, und der Magnet war nach Anbringung eines Aufhängerings am Boden fertig. Ich führte meinen Magneten in einem Wasserbottich vor, er trug etwa 700 Kilogramm (unter Wasser natürlich etwa ein Achtel mehr als in der Luft) und verblüffte humanistisch Gebildete. Aber, sagten Vorsichtige, wenn etwa scharfe Geschosse an den Magneten springen, dann wird es gefährlich. Daher mußten wir die

Versuche selbst anstellen. Wir bauten aus zwei Kähnen mit Querbelaag von Balken und Bretterdecke ein Fahrzeug mit primitiver Winde, schlossen unseren Magneten an die Lichtleitung am Scheldeufer an und begannen unsere Schatzheberei. Alles mögliche eiserne Gerümpel holten wir ans Tageslicht, aber keine Munition. Ein eiserner Gegenstand auf dem Scheldegrunde war so schwer, daß wir ihn nicht heben konnten. Es war vielleicht ein in die Schelde gefallener Motorwagen. Solche Fälle hatten sich in Anbetracht der bordlosen Fähren, auf die von der Seite heraufgefahren wurde, schon mehrere ereignet. Daß wir keine Munition hoben, schoben die Skeptiker dem Magneten in die Schuhe, er war eben nicht brauchbar.

Erst als ich fern im Osten weilte, dachte man in Antwerpen wieder an den Magneten, den ich mitgenommen hatte; er gehörte ja mir, denn ich hatte ihn mit, ich glaube, 110 Mark bezahlt. Man schrieb mir und bat um den Magneten; ich lieferte ihn aus, erhielt das Geld dafür, und siehe da, beim ersten Versuch in einem Festungsgraben holte der Magnet eine Menge Artilleriemunition heraus.

Meine Haupttätigkeit in Antwerpen war die Inanghaltung einer Fabrik photographischer Papiere, wie sie für Luftaufnahmen besonders benötigt wurden. Als ich von ihrem Dasein Kenntnis erhielt, hatte gerade ein Pionierunteroffizier ihre Stilllegung angeordnet. Ich tat das Gegenteil, schaffte der Fabrik mit größten Schwierigkeiten die benötigten Rohstoffe und der Armee die dringend begehrten photographischen Papiere. Fliegerisch war nichts in Antwerpen los. Feindliche Flieger mieden uns wohl aus Furcht vor der nahen holländischen Grenze. Erhielten wir einmal ein deutsches Flugzeug, so ging es alsbald zur Front weiter. Waggonladungen von Flugzeugreserveteilen waren manchmal besser gemeint als geeignet, nämlich, wenn von den betreffenden Mustern auf der weiten vor uns liegenden Front keine vorhanden waren.

Im Frühjahr 1915 traf der Befehl ein: Das Flugdepot Antwerpen wird Flugpark der Armee Gallwitz. Diese hatte ihr Hauptquartier in Soldau. Ich eilte dorthin und erhielt den Befehl, mich mit dem neuen Flugpark in Deutsch-Eylau einzurichten. Es war ein Glück, daß uns bei Antwerpen die Eisenbahner durch Gärten und Sumpf einen Gleisanschluß zum Flugplatz gebaut hatten, denn wir benötigten zwei Eisenbahnzüge zum Abtransport des stark angewachsenen Depots.

In Deutsch-Eylau bezogen wir die Irrenanstalt, d. h. eine neugebaute, noch nicht bezogene, an dem vom Luftflottenverein eingerichteten Flugstützpunkt gelegen. In Deutsch-Eylau lag auch die Armee-Etappeninspektion mit dem Hauptdepot. Dieses hatte keinen Eisenbahnanschluß, der Flugstützpunkt erst recht nicht. Ich konnte nicht umhin, mein lebhaftes Befremden über einen Etappenhauptort ohne Gleisanschluß auszusprechen, und empfahl dem Etappenintendanten, sich doch einen solchen zu bauen. Er meinte, das habe er nicht gelernt. Darauf erbot ich mich, ihm einen solchen mit dem Flugpark zu bauen, der ja auch einen für sich benötige und herstellen werde. Beide Anschlüsse konnten in derselben Weise aus der Bahnstrecke abzweigen. Innerhalb 24 Stunden war die stellvertretende Korpsintendantur aus Allenstein zur Stelle, die Genehmigung des Kriegsministeriums telegraphisch erteilt und der Bahnbau beschlossen. Die Provinz erklärte sich bereit, die Kosten für den Anschluß der Irrenanstalt, die doch später einen Gleisanschluß, schon der Kohlenanfuhr wegen, haben müsse, zu tragen; die Eisenbahndirektion Danzig lieferte die Schienen, das nächste Gefangenenlager 200 Russen und der Flugpark einen Offizierstellvertreter und einen Unteroffizier als technisches Aufsichtspersonal. Beide hatten schon Eisenbahnen ganz aus der Nähe gesehen, und ich selbst hatte sogar ein Jahr lang einmal die Uniform eines Hauptmanns eines Eisenbahnregiments getragen, nämlich als ich die Funker kommandierte und die

Luftschiffer meine Stelle, aus der ich das Gehalt bezog, nicht für mich offen halten konnten. Unser zu erbauender Eisenbahndamm war haushoch und lag in größtzulässiger Kurve. Gerade als der Park den weit vorgedrungenen Truppen folgen mußte, war der Bahnbau so weit fertig, daß der Abtransport unter Benutzung des Gleisanschlusses erfolgen konnte. Auch in Deutsch-Eylau hatten wir keinen feindlichen Fliegerbesuch bekommen.

Nach kurzer Gastrolle auf dem Gut Kallenzinnen sollte der Park nach Warschau. Ehe er dort eintreffen konnte, verlangte die Lage, daß er nach Bialystok kam. Kaum war dort schnell ein Vordepot eingerichtet, wurde Grodno das Ziel des Parks. Im Gut Karolin unweit der Stadt war der Park im Betrieb, als mich im Winter 1915 auf 1916 der Befehl erreichte, die Führung der Fliegerersatzabteilung 7 in Köln zu übernehmen.

Als ich dort eintraf, wußte der Führer der Abteilung nichts von seiner Versetzung; er erfuhr sie erst nach einer Reihe von Tagen. Diese größte der Fliegerersatzabteilungen hatte keinen Gleisanschluß. Es bestand zwar auf dem Papier ein Projekt, es gab aber kein verfügbares sachverständiges Personal zum Bahnbau; wohl aber bei einer Kompagnie der Abteilung einen mit der rein militärischen Ausbildung von Rekruten betrauten Landwehrhauptmann, welcher den Baseler Hauptbahnhof gebaut hatte. Wir machten ein neues bequemes Projekt, stellten fest, daß dieses den Wünschen der Stadt Köln entsprach, die in jener Gegend ein künftiges Industriegleis wünschte und deshalb bereit war, die Materialkosten zu tragen, und beantragten bei dem Kriegsministerium die Genehmigung zum Bahnbau. Ausnahmsweise wurde genehmigt, daß wir selbst uns ein Gleis anlegten, es wurde aber befohlen, daß zunächst ein Kostenanschlag einzureichen sei. Den hielt ich für überflüssig, da ja dem Militärfiskus keine anderen Kosten entstanden als durch die 200 gefangenen Russen, die ich mir aus einem Gefangenenlager besorgt hatte.

Also telegraphierte ich dem Kriegsministerium zurück: „Mit dem Bahnbau ist heute begonnen worden; Kostenanschlag folgt spätestens am Tage der Fertigstellung.“ Darauf kam keine Antwort. In der Folge wurden dann nach und nach der Abteilung fast alle Lastautomobile abgenommen, weil sie an anderen Stellen beinahe ebenso nötig gebraucht wurden. Als dann die Abteilung, um für eine Beobachterschule, die in die Nähe des Schießplatzes Wahn zu liegen kommen sollte, Platz zu schaffen, nach Braunschweig verlegt wurde, war die Bahn wieder einmal gerade so weit fertig geworden, daß der anderenfalls geradezu unmögliche Abtransport unmittelbar vom Flugplatz unter Benutzung des neuen Gleises erfolgen konnte. Das wäre wohl nicht möglich gewesen, wenn erst die Kosten berechnet, der Anschlag eingereicht und die Genehmigung abgewartet worden wäre.

Eines Tages bekam die Abteilung Befehl, eine in Anlieferung begriffene Riesenflugzeughalle am Flugplatz zu errichten, der aber zu diesem Zweck vorher vergrößert werden sollte. Da dies aber zu lange dauern würde, sollte die Halle zunächst vorläufig mitten auf den Flugplatz gestellt werden. Man hatte Bedenken, die Halle auf einer Stelle zu errichten, die nicht militärfiskalisches Eigentum war. Ich ließ mir von der Stadt Köln eine Bescheinigung geben, daß die Stadt aus der Tatsache des Baues der Halle auf städtischem Gelände keine Rechte herleiten würde, und ließ die Halle nicht inmitten des Flugplatzes errichten, sondern da, wo sie künftig einmal stehen sollte. Das betreffende Gelände wurde erst später militärfiskalisches Eigentum. Es ging auch so.

Eines Tages fanden spielende Kinder in einer Sandgrube bei Köln eine Fliegerbombe. Vergeblich warnte ein ganz kleiner, aber sehr intelligenter Junge seine Spielkameraden. Weil sie die Bombe mitnahmen, entfernte er sich; alle anderen fanden durch die Bombe ihren Tod. Diese hatte bereits seit über Jahresfrist im Gelände gelegen, denn während meiner Wirkungszeit waren keine Bomben mehr abgeworfen

worden. Nun wurde natürlich höheren Amtes angeordnet, daß die Umgebung von Köln nach Bomben abgesucht werde. Dies geschah. Ich meldete das negative Ergebnis. Das genüge nicht, wurde mir geantwortet, ich müsse melden, daß in der Umgebung keine Bomben mehr lägen. Ich lehnte diese Meldung trotz wiederholten Befehls ab mit der Begründung, daß niemand wissen könne, ob nicht doch noch Bomben irgendwo lägen. Es ging auch so.

Die Verlegung der Fliegerersatzabteilung 7 nach Braunschweig fand im Frühjahr 1917 statt. Kurz zuvor hatte sich das Präsidium des Aero-Clubs von Deutschland an mich gewandt mit der Bitte, die Geschäftsführung des Klubs zu übernehmen. Da ich mich in meiner militärischen Tätigkeit für ersetzbar hielt, insofern als jetzt schon zahlreiche für den Dienst in der Heimat geeignete ältere Offiziere verfügbar waren, und ich — wie so viele — glaubte, daß der Krieg doch in kurzer Zeit zu Ende sein würde, erklärte ich mich einverstanden unter der Voraussetzung, daß man auf meine Militärdienste verzichten werde. Dies geschah. Natürlich war ich der Ansicht, daß man bei und schon vor Kriegsende sich auch wieder mit ziviler Luftfahrt befassen müsse, und daß dabei dem Aero-Club eine wesentliche Rolle zufallen würde.

32. Kleine Ursachen, große Wirkungen

Wenn Napoleons des Ersten Mutter im achten Monat ihrer betreffenden Schwangerschaft über eine Apfelsinenschale ausgeglitten wäre usw., hätte dann der Weltkrieg stattgehabt? Trotz dieser Frage soll es Leute geben, die einen Sinn in der sogenannten „Weltgeschichte“ suchen.

Parallele: Welche Wirkungen hat es gehabt, daß man diejenigen Soldaten, welche Flugzeuge „rüsteten“ (wie man sinnig sagt), reinigten, mit Betriebsstoff füllten usw., aber niemals Flugzeuge führten, „Flieger“ nannte? Die Wirkung war: unzählige Arreststrafen und sicherlich zahlreiche un-

eheliche Kinder. Wenn so ein Pseudoflieger — für fanatische Verdeutscher bemerke ich, daß ich doch nicht schreiben kann „falscher Flieger“, ich kann aber sagen: „Gar-nicht-Flieger“ — im heimatlichen (besonders im engsten weiblichen) Bekanntenkreise gefragt wurde, wie es komme, daß er das Eiserne Kreuz noch nicht besitze und auch nicht einmal das Fliegerabzeichen trage, so ist es menschlich begreiflich, daß er nicht einfach sagte, ich bin ja gar kein Flieger, sondern werde nur irreführend so tituliert. Hätte er doch in den Augen jeder patriotischen Jungfrau starke Einbuße an Wertschätzung und in der Folge an Zärtlichkeit erlitten. Was also tun? Man kaufte sich ein Eisernes Kreuz und oft auch ein Fliegerabzeichen und trug dies auf Urlaub und an Orten, an denen nicht zu befürchten war, daß man von einem unmittelbaren Vorgesetzten erwischt werden würde. Man machte aber die Rechnung, ohne die weitverbreitete menschliche Eigenschaft der Schadenfreude zu bedenken.

Natürlich wollte doch jede „Fliegerbraut“ eine Photographie (Verzeihung: ein Lichtbild) ihres Helden besitzen, natürlich mit Orden und Ehrenzeichen. Daß sie dieses Bild ihren sogenannten Freundinnen zeigte, ist selbstverständlich; daß diese — falls ihre eigenen Freunde nicht so schön dekoriert waren — diesen patriotische Vorwürfe machten, liegt auf der Hand. Schon kam die Denunziation an den Truppenteil, oft unter Mitsendung der verräterischen Photographie. Wie manche von einem wirklich falschen „Flieger“ getäuschte Braut mag selbst die Senderin der Photographie gewesen sein! Leugnen der Photographie gegenüber war natürlich unmöglich. Also in Arrest! Eine Statistik aller Fliegerformationen über die aus solchen Gründen verhängten Arreststrafen wäre interessant. Wie viele Dienstage, d. h. in diesem Fall Arbeitstage, sind auf solche Weise ausgefallen! Wie viele brauchbaren Unteroffiziere mußten deshalb ihren Dienstgrad verlieren! Und alles dies, weil eine Rundfrage betreffend Vorschläge einer anderen Benennung der „Gar-

nicht-Flieger“ kein annehmbares Ergebnis zeitigte. Ich habe vor Sprachen sehr wenig Respekt und bestreite, daß sie von den Genies — ich weiß leider kein deutsches Wort für Genie — gemacht werden. Diese müssen wie andere Zeitgenossen benutzen, was durch Mißverständnis und Gewohnheit Allgemeingut geworden ist. Ich kenne nur ein Wort, welches einfach „gemacht“ sein soll, nämlich das Wort: „Gas“, das in zahlreiche Sprachen fast unverändert aufgenommen worden ist. Hoffentlich stimmt es mit der „künstlichen“ Erzeugung des Wortes; jedenfalls stammt diese meine Kenntnis von einem hervorragenden Chemiker.

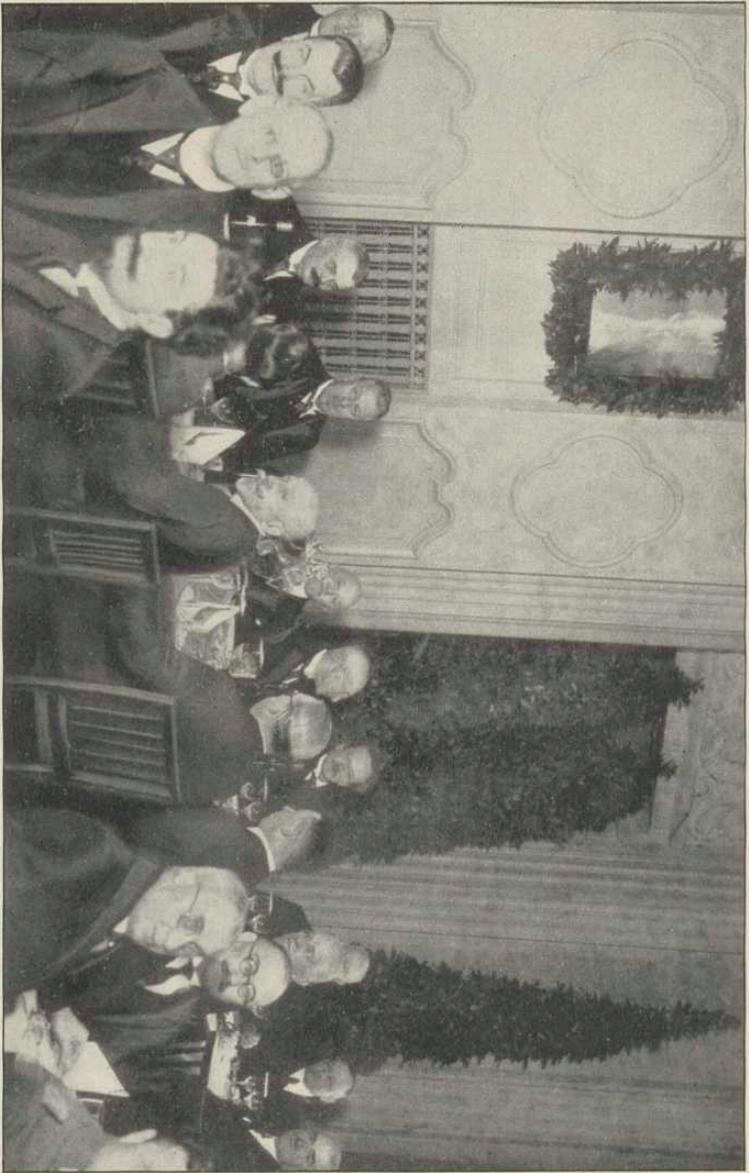
33. Nachkriegszeit

In den turbulenten Tagen der Revolution war es ganz begreiflicherweise das Bestreben vieler Flieger, sich eine Friedensexistenz zu schaffen. Man gab sich der naiven Hoffnung hin, es sei möglich, alle Flieger künftig im Flugwesen erwerbsmäßig zu beschäftigen. Während noch am Potsdamer Platz mitunter Schüsse fielen, fand im Rheingold eine stark besuchte Versammlung statt, die in diesem Sinne Beschlüsse zu fassen bestrebt war. Ich war zu der Sitzung eingeladen und hielt es natürlich für meine Pflicht, in den brausenden Most Wasser zu gießen. Ich versuchte, die erregten Gemüter zu überzeugen, daß es schlechterdings ebenso unmöglich sei, allen Kriegsfliegern Beschäftigung im Flugwesen zu geben, wie man nicht allen Kavalleristen Reitgelegenheit und allen Kanonieren Schießgelegenheit geben könne, damit sie sich weiter in zur Gewohnheit gewordener Beschäftigung betätigen könnten. Die alle Fragen lösende Zeit brachte allmählich die übertriebenen Hoffnungen auf ein nützliches Maß herunter.

Durch Reichsgesetz war August Euler zum Unterstaatssekretär für die Luftfahrt ernannt worden. Er bat zunächst die Herren Rasch, Kasinger und mich um ehrenamtliche



49. Bequemes Maschinengewehr



50. Empfang Dr. Eckeners im Aero-Club von Deutschland nach seiner Amerikafahrt

Mitarbeit und bildete dann einen Reichsausschuß für die Luftfahrt, dessen Mitglieder Diplome seitens des Reichspräsidenten Ebert erhielten. Dieser Ausschuß wurde stark zur Mitarbeit herangezogen, besonders auch zur Vorarbeit für die nun unabweislich werdende Gesetzgebung. Mir fiel außerdem die keineswegs angenehme, aber wichtige Aufgabe zu, die zivilen Luftfahrtinteressen des Reichsverkehrsministeriums in der sogenannten Luftfahrtfriedenskommission zu vertreten. Eigentlich gab es ja nur mehr zivile Luftfahrtinteressen, nachdem wir durch den Friedensvertrag jeglicher militärischen Luftfahrt beraubt waren. Dennoch waren die Verhandlungen mit den Ententevertretern über den Abbau unserer Militärluftfahrt einer vom Reichswehrministerium gebildeten Kommission übertragen, in der ich als Verbindungsmann des Unterstaatssekretärs Euler wirkte. Das trug mir eine Fülle von Verleumdungen und Schmähungen ein, die durch das Bewußtsein kompensiert wurden, manches gerettet zu haben, was wohl sonst verloren gewesen wäre. Ich muß es mir bei der Kürze der Zeitspanne seit jener Zeit versagen, auf diese Dinge einzugehen, und mich mit der Empfindung einer gewissen Befriedigung darüber begnügen, daß ich in schwerster Zeit eine für das Vaterland nutzbringende Arbeit leisten konnte, zu der sich begreiflicherweise niemand drängte.

Wenn ich mich vor Kriegsende, als das Präsidium des damaligen Kaiserlichen Aero-Clubs an mich mit der Bitte herantrat, die Geschäftsführung dieses Clubs zu übernehmen, dazu bereit erklärte, sofern auf meine weiteren militärischen Dienste verzichtet werde, so erklärte ich doch gleichzeitig, daß die Verwaltung eines Clubs mich nicht zu reizen vermöge, daß doch aber zivile organisatorische Arbeit geleistet werden müsse und ich mich mit einer solchen gern befassen würde. Dabei dachte ich nicht zuletzt an die erhöhte Notwendigkeit, in Bälde wieder Beziehungen zum damals feindlichen Ausland anzuknüpfen. Zu erwarten war, daß sich

einerseits Leute dazu drängen würden, die als Elefanten im Porzellanladen wirken würden, und andererseits aber auch von manchen eine übertriebene Eile an den Tag gelegt werden würde. Ich zweifelte nicht daran, daß zu geeigneter Zeit meine Freunde im Ausland die ersten Schritte zur Wiederannäherung ihrerseits tun würden. Typisch war, daß, als der erste Ausländer die Mitgliedschaft im Aero-Club erwerben wollte, Überschlau sagte: Ablehnen, erst sollen die einmal Deutsche aufnehmen. Wer so sprach, vergaß natürlich, daß das hieß: Erst müssen wir im Ausland um Aufnahme bitten, was genau das Gegenteil von dem war, was der Sprecher sagen wollte.

Erfahrungsgemäß sind es nicht nur die Leistungen, die für die internationalen Beziehungen maßgebend sind, sondern regelmäßig auch persönliche Beziehungen zwischen den Verhandellnden. *C'est le ton qui fait la musique*. Leistungen allein, das heißt der Wettbewerb in den Leistungen, vermögen ebensogut kalte Zurückhaltung wie freundschaftliche Achtung zu erzeugen. Sicherlich haben nicht viele geglaubt, daß wir zehn Jahre nach dem großen Kriege auf dem Gebiet des Luftverkehrs und des Flugsportes vom Ausland wieder so, wie es der Fall ist, anerkannt sein würden. In der *Fédération Aéronautique Internationale* erhielten wir auf der Tagung 1927 in Zürich ohne Widerspruch vier, d. h. das mögliche Stimmenmaximum, während uns satzungsgemäß zwei Stimmen zustanden.

Dieses Ergebnis wurde natürlich erheblich beeinflußt durch unsere sportlichen Leistungen, zunächst nach dem Kriege durch die großen unerwarteten Segelflugerfolge, dann auch ganz besonders durch unsere Anforderungen und Erfolge in den beiden großen Motorflugwettbewerben: dem Deutschen Rundflug 1925 und dem Seeflugwettbewerb 1926. Bei allen diesen Gelegenheiten wurden die Veranstalter zunächst scharf kritisiert, „weil sie zu hohe Anforderungen stellten“. Dann wurden die Anforderungen nicht nur erfüllt,

sondern erhebliche Mehrleistungen erzielt, im Segelflug in bezug auf die Dauer der motorlosen Flüge, im Motorflug in bezug auf Teilnehmerzahl und Tagesleistungen. Nicht nur nach dem Kriege, sondern auch vor diesem erlebte man es immer wieder, daß die Möglichkeit der Erfüllung von in Ausschreibungen gestellten Bedingungen angezweifelt wurde. Als gelegentlich der ILA 1909 gefordert wurde, daß im Wettbewerb eine Wellenlinie geflogen wurde, d. h. eine Schnur unterflogen, eine zweite überflogen und eine dritte wieder unterflogen würde, und als Anfangszwischenraum zwischen je zwei Schnüren 150 Meter angenommen wurden, da hatten ängstliche Gemüter erhebliche Bedenken wegen der Gefährlichkeit einer solchen Forderung. Die Bedingung wurde nicht nur mit Leichtigkeit erfüllt, sondern Blériot ließ alsbald die Schnüre auf 50 Meter einander nähern und unter- bzw. überflog sie. Als ich in Johannisthal den ersten Bombenabwurfwettbewerb (25 Meter Wurfhöhe) veranstaltete, d. h. mit Gips gefüllte Säckchen von drei Kilogramm Gewicht abwerfen ließ, wurde ich scharf kritisiert wegen einer den Flieger so sehr gefährdenden Forderung; die plötzliche Gewichtsverminderung sei höchst bedenklich für das Gleichgewicht des Flugzeugs. Andererseits mußte ich oft zu phantasievolle Veranstalter bremsen, welche Anforderungen stellen wollten, die wirklich bedenklich waren. Nun kann man sagen: Es ist ja niemand gezwungen, an Wettbewerben teilzunehmen. Die Erfahrung zeigt aber, daß ohne Vorsorge der sportüberwachenden Organisation ein Sport ausarten kann. Eine Ausartung ist es doch sicherlich, wenn Anerkennung des Rekordes der größten Zahl der hintereinander gemachten Loopings verlangt wird, oder auch wenn bei Veranstaltungen die Gefährlichkeit einer Leistung, z. B. Loopings in größter Bodennähe, bei der Wertung eine Rolle spielt, wie es sicherlich geschieht, wenn man den auf die Zuschauer gemachten Eindruck berücksichtigt.

Eine nicht sportgemäße Leistung ist auch z. B. das Durchfliegen mit Papier bespannter Reifen, wie es schon geplant war und durch den Luftrat verhindert wurde. Noch viel weniger gehört Akrobatie am Flugzeug zum Flugsport. Ich weiß wohl, daß es das sensationslüsterne Publikum ist, welches in ganz anderen Massen auftritt, wenn ihm Gelegenheit geboten wird, eine Gänsehaut zu bekommen; ich weiß auch, daß es nur das Bestreben ist, Flugveranstaltungen zu Einnahmequellen zu machen, das unerwünschte Darbietungen verursacht. Es darf aber nicht unerwähnt bleiben, daß es schließlich die meist selbst wenig bemittelten gewerbsmäßigen Veranstalter sind, die, in ihren Hoffnungen getäuscht, viel Geld mit Schauflugveranstaltungen zu verdienen, begreiflicherweise den Geschmack der Masse zu befriedigen suchen. Von der Flugzeugindustrie kann man billigerweise nicht verlangen, daß sie Gelegenheiten, Flugzeuge zu verkaufen, nicht nutze. So gelangt denn ganz natürlich manches Flugzeug in Hände, die nicht diejenigen eines erwünschten Förderers des Flugsports sind. Als ehrenamtlicher Geschäftsführer unserer obersten Luftsportbehörde, des Deutschen Luftrats, fühlt man sich natürlich verpflichtet, den Veranstaltern scharf auf die Finger zu sehen, um die Interessen der Flieger, aber auch diejenigen der Allgemeinheit zu wahren und — was nicht leicht ist — tunlichst in Einklang zu bringen. Daß eine solche Wahrnehmung nicht eigener Interessen keine Wahrnehmung berechtigter Interessen ist, sondern nichts anderes als die Absicht, die Luftfahrt zu schädigen und einem Machtkitzel zu frönen, das erhält man dann des öfteren schriftlich mitgeteilt. Im Jahre 1914 — vor dem Kriege — bewies eine Denkschrift eines Verärgerten, daß der damalige Vorsitzende des Luftfahrerverbandes und ich an der Betätigung für die Luftfahrt gänzlich gehindert werden müßten, „wenn nicht die deutsche Luftfahrt völlig zugrunde gerichtet werden sollte“. Damals ließ ich mich verleiten, mich einer Klage gegen

meinen Widersacher anzuschließen, die durch den Kriegsausbruch im Sande verlief. In der Nachkriegszeit war ich dann mitunter der Beklagte, aber merkwürdigerweise nie der Verurteilte. Wenn man 34 Jahre der Luftfahrt nahesteht, wird man natürlich oft um Auskunft gebeten über Persönlichkeiten, die nicht immer gerade die erwünschtesten Zeitgenossen sind. Da kann man oft mit dem besten Willen nicht nur Gutes sagen. Manchmal hat der Auskunft Erbitende dann nichts Eiligeres zu tun, als die Auskunft dem von ihr Betroffenen mitzuteilen. Das darf einen nicht überraschen; in eine Domäne, wie sie die Luftfahrt darstellt, wollen viele katilinarischen Gestalten eindringen, die in der Wahl der Mittel dazu nicht ängstlich sind. Hier sei eine Episode erzählt, die ich bei der Ankunft von Chamberlin erlebte:

Um die von Amerika kommenden Flieger Chamberlin und Levine den Berlinern nach der Landung zu zeigen und, vor allen Dingen, um diese zum geduldigen Verbleiben hinter den zu schwachen Zäunen zu veranlassen und nicht den Flugplatz zu überfluten, wie es in Le Bourget geschah, als Lindberghs Ankunft erwartet wurde, hatte ich vorgeschlagen, die Herren innerhalb längs der Umzäunung langsam vorbeifahren zu lassen. Es war nicht ganz leicht, dies auszuführen, nämlich zunächst einmal die Ozeanflieger zum Auto und sie allein in dieses zu bringen. Zahlreiche Unberufene kletterten auf und in das Auto. Die Außenhängenden brachte ich durch Schlagen mit dem Regenschirm auf die Finger nach und nach zum Abspringen bis auf die Schutzleute, die sich auch an den Wagen gehängt hatten und die ich natürlich nicht auf die Finger schlagen durfte. Den Gipfel der mir im Leben vorgekommenen Frechheit leistete sich ein dicker Zeitgenosse, der in das Auto sprang und sich auf die Knie von Chamberlin und Levine setzte. Raus aus dem Wagen, herrschte ich ihn an. Er antwortete auf englisch, er sei der amerikanische Botschafter. Sie lügen, brüllte ich ihn an, ich kenne den Botschafter. Darauf behauptete er, er

sei aber von der Botschaft; das konnte ich ihm nicht sofort widerlegen; anhalten lassen konnte ich erst recht nicht, sonst hätten wieder Hunderte den Wagen gestürmt, also setzte ich ihn wenigstens neben mich auf den Rücksitz, wo er sich ganz still verhielt. Als es mir nun — was nicht leicht war — gelungen war, mit dem Auto zum Starthaus zurückzukehren, stieg mit den Fliegern auch der unbekannte dicke Zeitgenosse aus. Als dann aber der amerikanische Botschafter jene in sein Auto nahm, versuchte derselbe Kerl wiederum auch einzusteigen. Diesmal konnte er aber nicht lügen, er sei von der Botschaft. Man hinderte ihn an seinem Vorhaben. Darauf hat er sich, ich weiß nicht mittels welcher Lüge, in das Dienstauto einiger Polizeioffiziere gesetzt und fuhr mit ihnen in die Stadt. Ich habe später feststellen können, daß es sich um einen amerikanischen Reporter handelte. Sein Motto war anscheinend: „Mit Bescheidenheit erreicht man alles!“

Den Schattenseiten der Tätigkeit zur Förderung der Luftfahrt stehen aber glücklicherweise doch überwiegend Lichtseiten gegenüber. Schon die bloße Wahrnehmung jeder Phase des gewaltigen Fortschritts, den die Luftfahrt in einem Menschenalter erfahren hat, viel mehr aber noch die persönliche Bekanntschaft mit allen denen im In- und Ausland, denen diese Errungenschaften zu danken sind, gibt ein Gefühl der Befriedigung, das über alle Widerwärtigkeiten hinweghilft. Ich bedaure nur, daß ich nicht vor 34 Jahren eine Chronik zu schreiben begonnen habe oder auch nur ein Buch: „Wer ist wer in der Luftfahrt.“ Den Luftschiifferoffizieren seit Anfang der Deutschen Luftschiiffertruppe, den maßgeblichen Pionieren der Luftfahrt im Ausland, wohl allen Luftschiiff- und den meisten Flugzeugkonstrukteuren und vielen der Männer, die die epochemachenden Leistungen auf dem Gebiete der Luftfahrt vollbracht haben, und denjenigen, die ihr Leben im Kampf um die Beherrschung der Luft gelassen haben, hätte ich auf Grund persönlicher Be-

kanntschaft in einem solchen Buche ein Denkmal setzen können.

Ich schließe meine Erinnerungen mit dem Ausdruck der Hoffnung, daß es in Bälde möglich sein wird, auf engem Platz aufzusteigen und zu landen, unbekümmert den Nebel bei dauernder Ortskenntnis zu durchfliegen, unbelästigt vom Motorengeräusch und ohne an die Möglichkeit einer Notlandung denken zu müssen. Auf allen technischen Gebieten hat das Erreichte das für möglich Gehaltene übertroffen. So sei es auch auf dem Gebiete der Luftfahrt.

Verzeichnis der Abbildungen

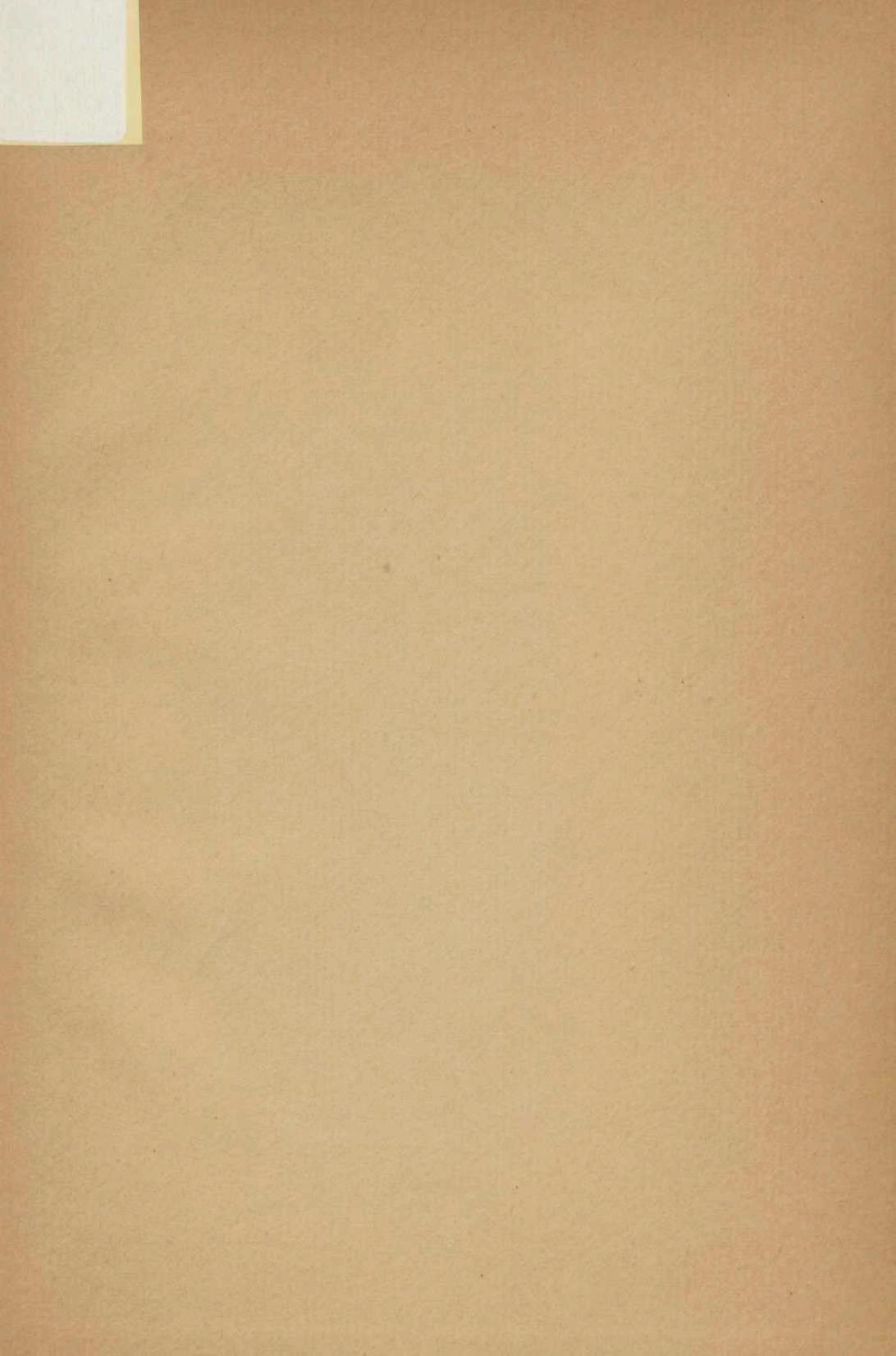
	Seite
1. Der Verfasser 1906, als er in marokkanische Dienste trat (Titelbild)	
2. Die Offiziere der Luftschiffer-Abteilung 1894—1895	16
3. Die Offiziere der Luftschiffer-Abteilung 1898	17
4. Parademarsch der Luftschiffer Ende vorigen Jahrhunderts .	24
5. Luftschiffer-Offiziere aus der Vogelschau	25
6. Graf Zeppelin	40
7. Das erste Zeppelin-Luftschiff 1900	41
8. Otto Lilienthal	48
9. Lilienthal-Denkmal in Lichterfelde	48
10. Lilienthal im Gleitflug vom Hügel bei Lichterfelde 1894 ...	49
11. Der Drachen-Fesselballon	49
12. Das bewegliche Bremserhaus	54
13. Der Aufstieg zur höchsten Fahrt	55
14. Das Denkmal für Bartsch v. Sigsfeld, früher in der Jungfern- heide, jetzt am Schöneberger Ufer, Berlin	64
15. Hans Bartsch v. Sigsfeld	65
16. Funkenstation in Südwestafrika 1905	72
17. Fahrbare Funkenstation 1905	73
18. Ballon „Berson“ und der höchstgeflogene Ballonkorb auf der Weltausstellung St. Louis 1904	80
19. Fesselballon auf der Weltausstellung St. Louis 1904	80
20. Gleitflugzeug von Chanute, St. Louis 1904	81
21. Zeppelin-Luftschiff auf der Ila	81
22. Graf Zeppelin und Oberbürgermeister Adickes, Frankfurt a. M., auf der Ila 1909	81
23. Ila, Frankfurt a. M. 1909	88
24. Freiballonfahrt des Präsidiums der Ila	89
25. Ballonaufstiege auf der Ila 1909	96
26. Die „Ila“: Internationale Luftfahrt-Ausstellung Frankfurt a. M. 1909	96
27. P. L. III auf der Ila 1909	97
28. Clouth-Luftschiff auf der Ila 1909	97
29. Gondel des Clouth-Luftschiffs	97
30. Luftschiff Ruthenberg auf der Ila 1909	97
31. Die abwerfbare Gondel des Luftschiffs Suchard	104
32. Antriebsanlage am Luftschiff Wisniewski 1914	105

	Seite
33. Das Parseval-Luftschiff „Stollwerk“ in Johannisthal	112
34. Siemens-Schuckert-Vorkriegsluftschiff	112
35. Das Siemens-Schuckert-Luftschiff	113
36. Vorkriegs-Militärluftschiff, System Basenach	113
37. Das erste Schütte-Lanz-Luftschiff	120
38. Flugtag in Johannisthal	120
39. Geändertes Wright-Vorkriegsflugzeug	121
40. Altmodisches Flugzeug (Wright)	121
41. Vorkriegsflugzeug der Deutschen Flugzeugwerke	128
42. Die „Möwe“ von Dr. Geest, Vorkriegsflugzeug	128
43. Rumpler-Vorkriegsflugzeug	129
44. Albatros-Vorkriegsflugzeug	129
45. Grade-Vorkriegsflugzeug	136
46. Etrich-Taube, Vorkriegsflugzeug	136
47. Dornier-Vorkriegsflugzeug	137
48. Ago-Vorkriegsflugzeug	137
49. Bequemes Maschinengewehr	176
50. Empfang Dr. Eckeners im Aero-Club von Deutschland nach seiner Amerikafahrt	177

Verzeichnis der Textskizzen

1. Der deutsche Rundflug 1911	126
2. Johannisthal Flugrennen	131





ENTSÄUERT
PAL 2020

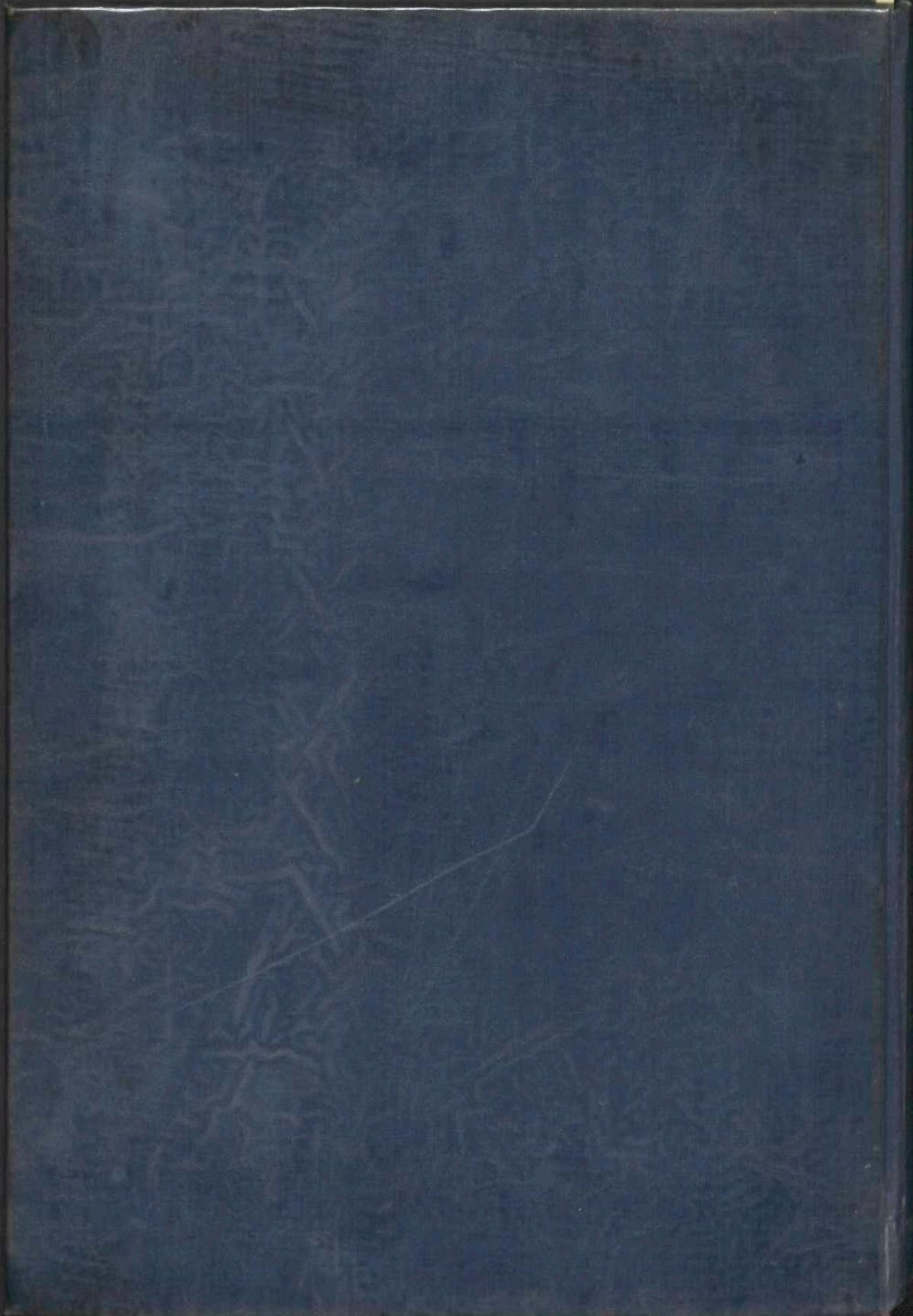
AG

N11<01142435701

GB



SM



ENTSAÜERT
PAL 2020

AG N11<01142435701 GB



Inches 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 8

Centimetres 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

Farbkarte #13

Blue	Cyan	Green	Yellow	Red	Magenta	White	3/Color	B.I.G.
								Black

SM