

**Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**Großer Volkskalender des Lahrer hinkenden Boten**

**Karlsruhe, Im Digitalisierungsprozess: 1882-1942**

Schlang, Wilhelm: Vom Grafen Zeppelin

**urn:nbn:de:bsz:31-62042**



## Dom Grafen Zeppelin.

stwerden heißt Abschiednehmen von lieben Freunden, wackern Landsleuten und Zeitgenossen. Was hat der Sinkende auf weiter Lebenswanderung nicht alles ins Grab sinken sehen an Männern, die ihrem Zeitalter den Stempel aufdrückten, aber auch an Pflichtmenschen, die nur in der Stille ihr Eigentlichstes entfalten konnten! Und so manchem Besonderen ward, um in der Sprache unsrer eidgenössischen Nachbarn zu reden, vom Sinkenden die „Abdankung“, ein einfach Totenamt, gehalten.

Man gewöhnt sich mit der Zeit an den Gedanken, daß ein Freisichsein gegen den Tod auch dem Mächtigsten und Tüchtigsten nicht gegeben ist. Aber dennoch erfüllt es uns mit tiefstem Weh, wenn in bedrängter Stunde Männer unsres höchsten Vertrauens und der allgemeinen Verehrung plötzlich abgerufen werden. Und einem solchen ist das Sterbglöcklein geläutet worden im währenden Kriegsjahr, am achten des Lenzmonds.

Fern seiner oberdeutschen Heimat, in einem Krankenhause zu Charlottenburg, starb Ferdinand Graf von Zeppelin, und ganz Deutschland trauerte an der Bahre eines Helden, der den Besten seiner Zeit ebenbürtig gewesen.

Zeppelin! Kommt unsre Seele nicht ordentlich ins Schwingen bei Nennung dieses Namens? Antwortet nicht, er braucht nur leise zu ertönen, ein Ausleuchten im Aug' auch des ältesten Greises? Und singen nicht die Kleinsten, kaum daß sie sprechen lernten, einen lustigen Reimen von ihm? Hat dieser Mann nicht einem ganzen Volk, da es in schwersten Prüfungen rang, Mut ins Herz gegeben und einen neuen frischen Gottesglauben?

Nachbar! wenn's Euch unterm Brustfleck schwach werden will: dieser Name ist wie eine Erhebung des Geists aus Not und Zagnis. Denn auch in Euch, Nachbar, wie in den meisten, sie mögen hoch oder nieder gestellt, gelehrt oder ungelehrt sein, wohnt ein Bedürfnis, sich aufzurichten an Leben und Handlungen derer, die über Kampf und Anfechtung den Sieg davongetragen. Und ein Kämpfer war dieser Zeppelin, ein fromm und ehrlich Ringender, bis sein Werk ihn selber segnete.

Nicht umsonst hat das Volk diesen Mann ins Herz geschlossen: er ist in allen Dingen ein Teil von ihm. Oder wer könnt' es nicht nachempfinden, daß im Wollen und Werk dieses Unbeugsamen unser Stamm selber schöpferisch und gestaltend auftritt? Seine Beharrlichkeit

und Spannkraft, seine Treue zu Volk und Vaterland, sein Ernst und Eifer für das Wahre sind grunddeutsch. Und grunddeutsch ist auch, wie er in seiner ganzen Bestimmung aufging: unbekümmert um äußere Güter, und lärmender Ehrung abhold, hat Zeppelin nur seinen großen Zielen gelebt. Auch in den bedrängtesten Lagen wich und wankte er nicht von seinem Werk. Oh' noch einer den großen Krieg voraussagte, hat er's uns vorgemacht: das Durchhalten! Das aber ist das schönste Zeugnis für einen Mann, wenn die Welt von ihm sagen muß: im Wechsel der Monde und Jahre blieb er sich selbst getreu.

Nachbar! stellt Euch vor, Ihr trügt etwas ganz Neues, ganz Großes in der Seele und es wollte ans Licht. Und da Ihr das Ding unter die Menschheit bringt, wird man anfangs auf Euch weder sehen noch hören. Der Trieb nach dem Besondern in Euch wird darob nur um so stärker und Ihr wollt den Leuten etwas Greifbares, etwas Fertiges zeigen. Etwas, an das sie glauben müssen. Aber Euer Tun mißglückt beim ersten Anlauf und Ihr tragt Spott und üble Nachrede davon. Gleichwohl! Ihr fangt beherzt von vorn an, grübelt und tüftelt — und wieder ist es nicht das Richtige. Aber die Leute, wie einem Narren geschieht, schütteln den Kopf, wenn sie Euch sehen. Nachbar! hättet Ihr den Mut, trotz Fehlschlag um Fehlschlag, zu Eurer Sache zu stehen gegen Tod und Teufel? Not und Anfeindung zu übernehmen um eines einzigen Gedankens willen? Der Zeppelin hat diesen Mut gehabt, und er ist durchgedrungen. Sein Los aber war das aller großen Erfinder, die die Welt bereichern wollen, statt sich selber, und die man darum eine Zeitlang oder ihr Leben lang arm an Verstand schilt.

Sitzt da an einem Sommerabend des Jahres 1899 im Speiseaal des Gasthauses Marquardt zu Stuttgart ein älterer Herr, der eifrig mehreren Offizieren etwas zu erklären scheint. Ein Fremder abseits jener Gruppe wird aufmerksam und stößt, wie man aus Neugier zu tun pflegt, einen gleichfalls horchenden Gast zu seiner Rechten sachte mit dem Ellbogen an: „Herr Nachbar, mit Verlaub! Kennen Sie den Herrn da drüben, den Lebhaften, mit den beweglichen Augen und dem weißen Schnauzbart?“

Augenblicklich, aber im Ton gutmütigen Bedauerns wird dem Frager Beiseid: „Dös?“ antwortet der biedre Schwabe, „dös ist en Narr — ein Graf Zeppelin! Der guete Ma moint, er köunt' durch d' Luft fahre!“

Man kann den guten Schwaben nicht einmal lächerlich finden; sagte er doch nur, was lange Zeit alle Fachmänner dachten, redeten und schrieben: der Zeppelin ist ein Narr! Denn immer, wenn der menschliche Geist im Begriffe steht, ein Neues, nie Dagegewesenes hervorzu-

zubringen, lehnen sich die Zünftigen dawider auf. Bis eines Tages das Ergebnis unablässiger Forschung und Naturbeobachtung, vor aller Augen stehend, sich nicht mehr wegreden und weg-schreiben läßt und auch die Befehrung der Zünftigen vor sich geht. . . .

Da war vor neun Jahren ein vierter August. Am ganzen Oberrhein hallte es hin, vom Meer der Schwaben bis zum goldenen Mainz: der Zeppelin kommt! Wie? ist der Leser nicht mit dabei gewesen? Hat er nicht auf dem Söller oder Dach, auf Bergwiese oder Flußdamn gestanden, alle Sinne voller Spannung, mit klopfenden Pulsen, wartend in Furcht und Hoffen? Den Kopf schüttelnd, ob der Traum der Jahrtausende wirklich sollte wahr werden und das Menschlein wetteifern können mit dem Vogel und den Wolken? Bis der große Augenblick da war: bis weit draußen im Blau des Himmels ein Weißes sichtbar ward und größer und größer heranschwebte . . . zu einem Riesenseib ausgebildet, aber von schlankem, edlem Bau und so sicher, so selbstverständlich gleitend wie der Nar in den Lüften. Gleich einem Eroberer zog das Flugschiff einher mit singenden Propellern: die Glocken läuteten, Böller schollen von den Höhen ins Tal und vieltausendstimmiger Jubel erbrauste in Städten und Dörfern. Hat der Leser nicht selbst, ein Seliger ob solchen Erlebens, zu der herrlichen Erscheinung mit Kappe und Tüchlein hinaufgewunken, bis das große Wunder in silbrigen Fernen verschwand?

Jener vierte August war ein Feiertag im Dasein des Lesers, ein Bescherungstag. Aber wann hätten Erde, Luft und Wasser einem Menschenwerk solchen Sieg neidlos gegönnt? Um die sechste Morgenstunde war das Zeppelinische Luftschiff zur großen Rheinfahrt aufgestiegen, stolz und frei, wie es etliche Wochen zuvor die Schweizerseen überflogen hatte. Gegen elf Uhr abends war nach unfreiwilliger Zwischenlandung glücklich Mainz gewonnen. Andern Tags aber lag zu Echterdingen, droben auf den Fildern, wo ein köstliches Sauerkraut gedeiht, das herrliche Flugzeug in Trümmern, ein Opfer feindlicher Elemente. Wieder waren die Hoffnungen eines ganzen Volks vernichtet, und ein mutiger Erfinder sah sich von der höchsten Staffel des Erfolgs in ein Nichts zurückgestoßen. Die Fachmänner erhoben abermals den Zeigefinger: Gräßlein, Gräßlein, Ihr dienet einer lezten Sache! Und ein ganz Kluger setzte hinzu: „Herr von Zeppelin, denken Sie an den Brechtle!“ — was eine Erinnerung sein sollte an den Schneider von Ulm, Albrecht Ludwig Verblinger, der zu Anfang des vorigen Jahrhundertts auch vermeint hatte, fliegen zu können, und sich jämmerlich zuschanden fiel. Dem sie aber lange nachher ein Denkmal setzten und dessen Ehrenrettung noch besonders vorgenom-

men ward von einem Meister deutscher Erzählungskunst.<sup>1)</sup>

Unserem Zeppelin ging es also anfangs nicht viel besser als dem Brechtle von Ulm. Ein Bauernweiblein aber, als es durch einen Radfahrer aus Tübingen von dem Echterdinger Unglück hörte, bekreuzigte sich: „Ja, da sieht mer's wieder, unser Herrgott läßt sich net verspotten. D' Luft g'hört de Bögel.“ — „Und der Erdbode de Kindviecher,“ antwortete der Mann auf dem Stahlroß, indem er seines Weges weiterfuhr.

Es zeigte sich aber jetzt, was deutsche Treue ist. Mitgejubelt — mitgelitten! Das war über Nacht die Losung eines ganzen Volks geworden. Noch auf dem Echterdinger Unglücksfelde ward eine Sammlung begonnen, damit Graf Zeppelin neue Luftschiffe bauen und seine Lebensarbeit vollenden könne. Nur Tage nach dem

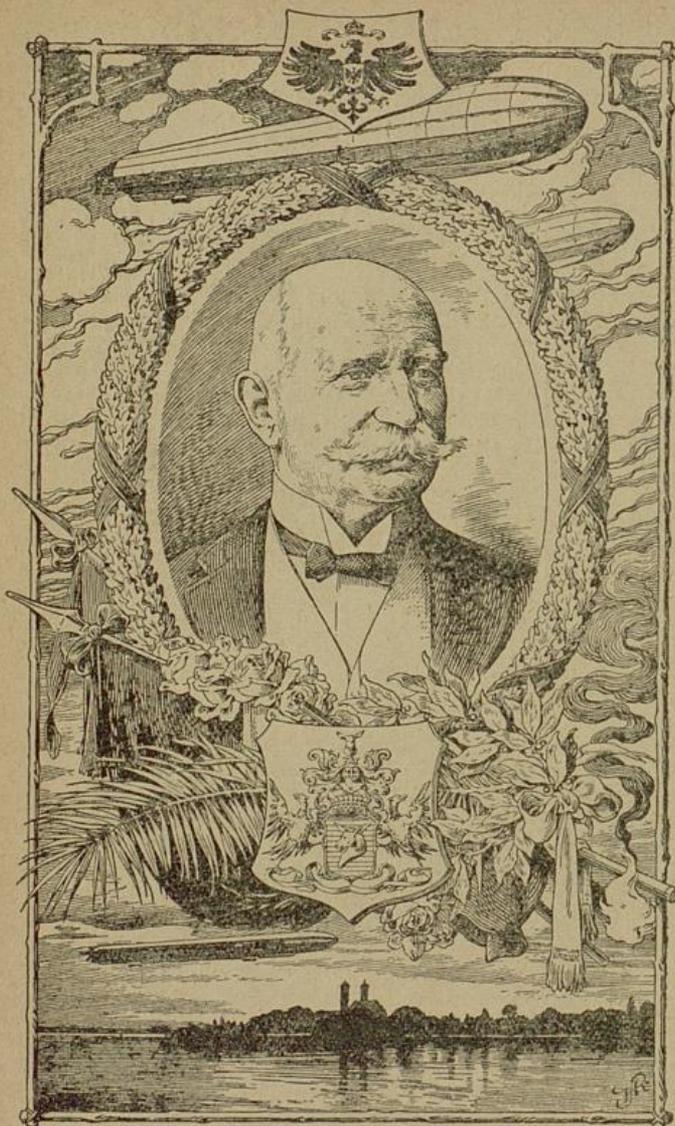


Zeppelin in seinen Jünglingsjahren.

Unfall waren bereits anderthalb Millionen gezeichnet; bis zum Herbst wuchs die Volksspende auf das Vierfache an und insgesamt erreichte sie die Summe von 7 Millionen Mark.

Aber nicht äußere Mittel verknüpfen fortan den Helden unlöslich mit seinem Volk. Es war ein höherer Bund geschlossen. In schwerer Stunde besiegelt vom Glauben an die Werkvollendung. Zeppelin, der für sein Höchstes ringende Mensch, war das Gemeingut aller geworden; die Angelegenheit des einzelnen eine Gemüts- und Pflichtsache der vielen Tausende. Nun gibt es aber Viedermänner in Deutschland, die auch die hohen Dinge: Massenwillen und

<sup>1)</sup> Das treffliche Buch, ein wahres Hausbuch, heißt: „Der Schneider von Ulm. Geschichte eines zweihundert Jahre zu früh Geborenen.“ Geschrieben hat es der Schwabe Max Eyth, einer der tüchtigsten und werktätigsten Männer deutschen Stammes.



dem Träger eines großen Menschheitsgedankens zur Verfügung gestellt.

Nachdem Graf Zeppelin im Vertrauen der Allgemeinheit einen neuen, den besten Stützpunkt gewonnen, nahmen er und ein Häuflein treuer Mitarbeiter mit verdoppeltem Eifer die Sache wieder auf. Wieder prüften und probten die Männer, in Maschinenbau und verwandten Künsten wohl bewandert. Und war ein unablässig Forschen auf Stoff und Form, auf Gewicht und Maß. Vor allem hatte man die eigentlichen Kraftspender und Bewegter des Flugkörpers, die Motoren, als unzureichend erkannt. Ihre Arbeitsleistung und Widerstandsfähigkeit wurde wesentlich verbessert. Und da die bisherigen Zeppeline nicht während des Flugs, sondern beim Niedergehen oder erst nach glücklich erfolgter Landung zugrund gegangen waren, bereitete man den Bau besonderer Luftschiffhallen vor. Das deutsche Volk aber brauchte nicht lange zu warten, so tummelte sich der Luftgraf wieder in seinem weiten Reiche. Im Windmond des Escherdinger Jahrs, am siebten, fuhr ein neuer Zeppelin unserem Kaiser nach Donaueschingen entgegen und hatte an Bord auch des Kaisers Aeltesten, den Kronprinzen. Den Monarchen, der zu Land und zu Wasser viel gereist, gelüstete es nicht wenig, es einmal auf die neueste Art zu versuchen, aber er hatte es seiner Frau Eheliebsten hoch und heilig versprechen müssen, hübsch auf der Erde zu bleiben. Und ob einer der Löwenwirt ist oder der Kaiser, ob er ein bescheiden Hauswesen oder ein Siebzigmillionenvolk regiert — Frauenwille geht über Manneswunsch.

Einen Tag nach der Donaueschinger Begegnung besucht Wilhelm der

Massenbegeisterung behördlich geregelt und gängelt sehen möchten, gleich dem Verkehr mit Eiern, Schmalz und Herdäpfeln. Nach dem Rat eines solchen, eines Mannes von anerkanntem Verdienst, sollte der Millionenjegen peinlicher Aufsicht unterworfen sein, etwa wie man ein schuldenmachendes Studentlein oder eine verschwenderische Frauensperson unter Pflugschaft — zu deutsch: unter Kuratel stellt. Das deutsche Volk, als der große Geber, verbat sich's in allem Ernst, daß man dem Gegenstand seiner Liebe und schwärmerischen Verehrung einen Sachwalter setzte. Nicht mit Vorbehalt — nein! bedingungslos hatte es sich

Zweite die Werft von Friedrichshafen. Graf Zeppelin muß ihm nochmals das Luftschiff vorführen, und als das Flugzeug glücklich geborgen wieder in seiner Halle liegt — was geschieht? Aus einem Kreis stammender Gäste tritt der Kaiser hervor, tut ein Kästlein auf und gibt in des Erfinders Hand ein achtspeizig Kreuz von hellblauer Farbe: den Schwarzen Adlerorden, den höchsten der Krone Preußens, der bürgerlich Geborene zu Erbadeligen macht. Der Fürst von Fürstenberg, der nebst Frau und Kindern ebenfalls von Donaueschingen herübergekommen war, schlang dem Grafen das gold-gelbe Band um, woran das Kleinod an der linken Brust zu

tragen ist, und der Kaiser beglückwünschte den neuen Ritter im Namen des ganzen deutschen Volks: „Unser Vaterland kann stolz sein, einen solchen Sohn zu besitzen, den größten Deutschen des zwanzigsten Jahrhunderts, der durch seine Erfindung uns an einen neuen Entwicklungspunkt des Menschengeschlechts geführt hat.“

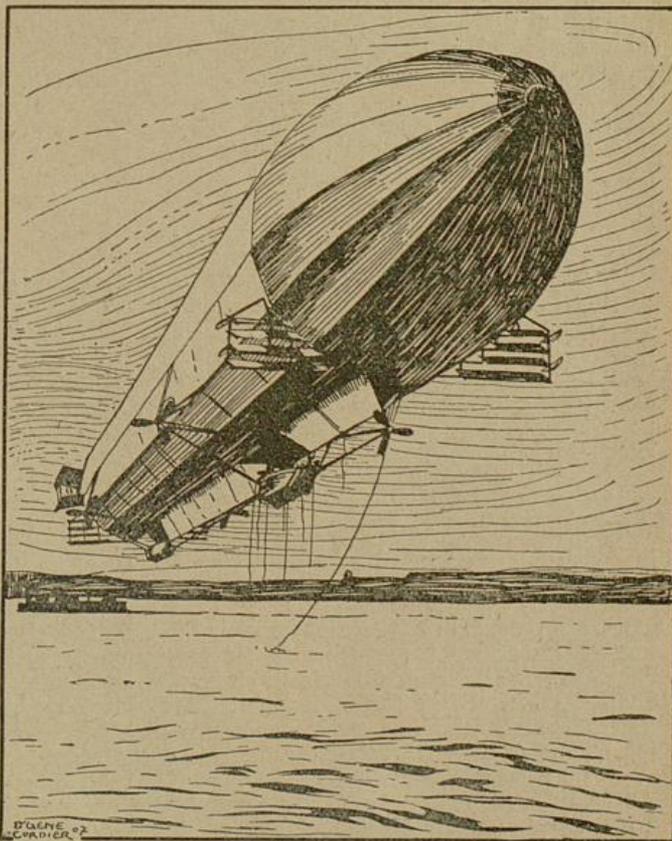
„Den größten Deutschen des zwanzigsten Jahrhunderts,“ sagte Kaiser Wilhelm und griff der Zukunft um ein kleines voraus. Denn noch weiß kein Sterblicher, wessen Leistung und Ruhm am Ausgang unseres Zeitalters am hellsten strahlen wird. Aber daß der Name Zeppelin im Buch der Weltgeschichte fortleuchtet bis zu den spätesten Tagen, das ist gewiß.

Es war jetzt Licht um den Grafen geworden, warmes Sonnenlicht. Und wenn auch die Natur an dem Werk ihrer Unterwerfung noch öfter sich rächte und sie manch ein Luftschiff nach glänzenden Fahrten vernichtete — die „Deutschland“ am 28. Juni 1910 im Tentoburger Wald, die „Sachsen“ zwei Jahre darnach auf denselben Tag in der Düsseldorf-Halle —, die Erfindung Zeppelins konnte auf immer schwierigere Proben gestellt werden. Die früheren Schiffe hatten acht Meter in der Sekunde zurücklegen können. Die „Schwaben“ entwickelte eine mehr als doppelte Schnelligkeit: sie brachte es auf 60 Kilometer in der Stunde, was der Leistung eines Schnellzugs gleichkommt. Und hierzu brauchten nur zwei Motoren tätig zu sein; nahm man aber den dritten Beweger ebenfalls in Anspruch und arbeiteten sämtliche Luftschrauben, ob Zwei- oder Vierflügler, so brachte es die „Schwaben“ auf annähernd 70 Kilometer, und es verschlug ihr nichts, daß sie an Leutegewicht, an Hilfsstoffen wie Del und Benzin oder sonstigen Lasten über 5000 Kilogramm in die Lüfte hob, als wären fünf Tonnen eine Prisse Tubat.

Dabei blieb es aber nicht: ein Militär-Luftschiff, von Amts wegen Zeppelin II getauft, ein Ersatz für das bei Scherdingen zugrund gegangene, stellte alle früheren Leistungen in Schatten. In 7<sup>1/2</sup> stündiger Fahrt steuerte der Luftkreuzer vom Bodensee nach Köln, denn schon konnten beim Betrieb aller drei Motoren 76 Kilometer in der Stunde zurückgelegt werden. Am 4. September 1909 machten unsre Reichsboten jene berühmte Luftfahrt überm Bodensee, bald aber ward das Wunderbare vom

Wunderbareren übertroffen: ein Zeppelin III (das zwölfte Luftschiff des Grafen), das Ende Mai 1912 von Friedrichshafen nach Hamburg aufstieg, legte die mehr als siebenhundert Kilometer ohne Unterbrechung in zehn Stunden zurück, und ein Marineluftschiff unternahm im Herbst des gleichen Jahrs eine dreißigstündige Dauerfahrt vom Schwabenmeer zur Nordsee und zeigte seine Flagge auch über Helgoland, also daß deutscher Norden und deutscher Süden sich im neuesten Weltwunder vielsagend grüßten.

Hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit, Lenkbarkeit und Tragkraft, wie vermöge seiner sonstigen Eigenschaften war die Befähigung der Zeppeline für Heereszwecke einwandfrei erwiesen. Jetzt ward auch den Verantwortlichen des Kriegswesens in Berlin das Herz warm. Aber nur wenige in Deutschland ahnten damals, welche Waffe dem Vaterland mit diesen Seglern in die Hand gegeben war. Ja, der Werkschöpfer selbst, wenn schon er ganz bewußt zur Erhöhung deutscher Wehrkraft beitrug, wollte seine Erfindung vor allem dem Wohle der Menschheit gewidmet haben. Wie hätte er sonst selber einmal sagen können: „Mein Luftschiff soll dem



Zeppelin-Luftschiff über Wasser.

Verkehr dienen, dem friedlichen Verkehr zwischen den Völkern, und ich bin stolz, von der Vorsehung das Werkzeug geworden zu sein, dieses Ziel zu erreichen.“

Das Werk des Grafen Zeppelin bedeutet einen neuen Zeitabschnitt in der Geschichte der Luftschiffahrt; aber, wie wir gesehen haben, ist dies Werk nicht das Ergebnis eines glücklichen Zufalls, sondern die Frucht unablässigen Nachdenkens, wissenschaftlicher Tätigkeit und technischen Schaffens. Aber wie alle großen Erfindungen leitet auch die Zeppelinsche sich von einfachem Ursprung her. Auch Buchdruckerkunst, Eisenbahn und Dampfschiffahrt, die vielfältigen Maschinen zur Erzeugung von Licht, Kraft und Wärme standen nicht von vornherein auf der hohen Stufe ihrer heutigen Vollkommenheit. Ehe das Zeppelinsche Luftschiff entstand, hatten kluge und tapferere Männer des In- und Auslands am Fluggedanken gearbeitet.

Von dem, was auf diesem Gebiet menschlichen Unternehmungsgeistes erdormen und verfehlt, gewonnen und errungen worden, ließe sich ein Lahrer Volkskalender ganz allein füllen, und Herr Schauenburg müßte noch etliche Bogen den jetzigen begeben. Unsere Nachbarn im Westen tun sich etwas darauf zugut, als erste an der Wiege der Luftschiffahrt gestanden zu haben, und als dem lustigsten Volk der Erde seit Noahs Zeiten sei den Franzmännern der Vorrang gegönnt. Aber der große Leonardo, groß als Künstler und Forscher, der auf Grund seiner Beobachtungen des Vogelzugs ein Luftfahrzeug plante, hat lange vor der Zeit gelebt, da die Franzosen ihre ersten, abenteuerlich verzierten Luftbälle steigen ließen. Ein Jesuit Namens Lana gedachte Mitte des siebzehnten Jahrhunderts große Kugeln aus Metallblech, Holz oder anderm geeigneten Stoff luftleer zu machen, um mit ihnen Lasten emporzuheben. Man kann darüber in unterschiedlichen Schriften nachlesen; aber was sagt der Leser dazu, daß ein Landsmann des Hinkenden, Karl Friedrich Meerwein seligen Andenkens, Hochfürstlich Badischer Landbaumeister zu Emmendingen, 1781 eine Flugmaschine verfertigt und 1784 zu Basel bei J. J. Thurneysser dem Jüngeren ein Traktätlein drucken ließ: „Der Mensch, sollte der nicht auch zum Fliegen geböhren seyn?“ Von dem braven Mann ward nachgewiesen, daß „weder in dem Bau des Menschen und in dessen innerer Struktur, noch in seiner zu großen Schwere, noch endlich und ebenso wenig im Mangel an tauglichen Materialien ein hinlänglicher Grund liegen könne, warum es dem Menschen unmöglich seyn sollte, mittelst irgend einer tauglichen Maschine zu fliegen.“

Und in dem gleichen Heftlein ist auch schon der Neblungsplatz für die neue Erfindung aus-  
ersehen: „Die sicherste Gegend vor einen Lehr-

ling in dieser neuen Kunst, ohne Lebensgefahr den ersten Versuch zu wagen, wäre ein tiefes Wasser, unmittelbar unter einer etwas beträchtlichen Anhöhe! wie etwa an dem sogenannten Rheinsprung in Basel. Denn wer in ein tiefes Wasser fällt, der bricht weder Hals noch Bein, und gegen das Ertrinken gibt es hinreichende Verwahrungsmittel.“

Also kann man wohl sagen, Herr Meerwein habe unserem Zeppelin vorausgeahnt. Ein Ort am See ward Geburts- und erste Tummelstätte der Zeppelinschen Luftschiffe. Tage und Nächte hatte der Graf über den Gesetzen des Falles und Schwebens nachgebrütet. Seit er als Teilnehmer des nordamerikanischen Feldzugs 1863 erstmals, und zwar mit einem Fesselball, aufgestiegen war, beschäftigte ihn die Kunst des Fliegens Kopf und Herz. Wie wichtig derartige Luftbälle für Heereszwecke sein können, erfuhr Graf Zeppelin im Deutsch-Französischen Krieg, aus dem er ob eines kühnen Erkundungsritts als berühmter Mann hervorging. Der militärischen Laufbahn entsagte er schließlich, um ganz seiner Bestimmung zu leben. Immer deutlicher erstanden in seinem Geiste Bau und Einrichtung eines starren Luftschiffs, das heißt eines solchen von schlankem, versteiftem Gerippe und entsprechender Stoffhülle, darin zellenförmig eingebettet mehr als ein Duzend gasgefüllter Bälle. Als der Erfindergraf — es war im Sommer 1900 — mit seinem ersten Werke dieser Art vor die Augen der erstaunten Zeitgenossen trat, besaß das Fahrzeug, 128 Meter lang und annähernd 12 Meter im Durchmesser, bereits einen Tragkörper von der beschriebenen Gestalt. Auch die beiden Gondeln in fester Verbindung mit dem Gerüst aus Aluminium waren da, und zu beiden Seiten des Tragkörpers arbeiteten zwei Luftschrauben, Vierflügler, in Höhe des Druckmittelpunktes.

Am 2. Juli 1900, um die achte Abendstunde, hatte der Graf im Beisein von vielen Tausenden den ersten Aufstieg gewagt, war aber nur sieben Minuten in der Luft geblieben, da die Kurbel des Laufgewichts in Unordnung geriet. Am 17. Oktober des gleichen Jahres verließ das Luftschiff abermals seine schwimmende Halle bei Manzell, mußte aber nach anderthalbstündiger Fahrt landen, denn das hinterste Steuer versagte sich in der Hülle des Balls. Fünf Tage darnach ward die dritte Versuchsfahrt bewerkstelligt, und siehe! es gelang, in weitem Bogen und mit einer Geschwindigkeit von acht Metern in der Sekunde eine große Fläche des Sees zu überfliegen und zur Anfahrtsstelle zurückzukehren. Aber diese Unternehmungen hatten auch die Mittel der Gesellschaft aufgezehrt, die zwei Jahre zuvor mit einer Summe von 800 000 Mark — die Hälfte hatte der Graf aus eigenem Vermögen beigesteuert —, zur Förderung der Luftschiffahrt

war gegründet worden. Reichlich viel Enttäuschung knüpfte sich noch an spätere Fahrten, aber so oft auch Graf Zeppelin den Gegenstand seines Hoffens und Strebens zerbrechen sah, der „Leitbare“ stand in der ursprünglichen Erscheinung immer wieder auf: ein Sinnbild steter Verjüngung für den Menschenggeist selber, der die großen Dinge nur ernstlich zu wollen braucht, um sie zu vollbringen. Das ist schließlich der tiefere Gehalt und Sinn der Sache, daß auch im Kampf um die Luftherrschaft der Geist über die Natur den Sieg davontrug.

Aber es wird in der Welt immer so bleiben, daß die Leute sich gegen das Große stemmen mit lauter Wenn und Aber. Entweder die Zeichen der Gegenwart leuchten ihnen überhaupt nicht, oder sie haben ihre schwache Stunde. Es ist ein Gespräch erlauscht worden des Löwenwirts mit dem Hinkenden. Der Löwenwirt hatte vom neusten Luftbombenabwurf unsrer Feinde auf unbefestigte Städte gehört, und er sagte: „Das hat der Mensch nun davon, daß er fliegen lernte und Flugzeuge in allen Größen so zahlreich herumschwirren wie die Schwalben. Anstatt mit Kappe oder Tüchlein zu winken wie damals, schießt man schleunigst in die Keller. Hinkender! wären die bombenwerfenden Flieger nicht, Ihr könntet beim schönsten Vollmondschein beruhigt in die Federn. Aber jetzt? muß unserns nicht fürchten, daß er eines Morgens beim Aufwachen tot zu Bette liegt?“

Der Hinkende mußte lächeln. „Löwenwirt! wann der Herrgott Eure Lebenslampe auslöschet oder die meine ist niemandem anvertraut.

Und ebensowenig kann einer wissen, zu welcher Aufgabe das Luftschiff von der Vorsehung noch bestimmt sein wird. Aber wenn wir dies bedeutsame Werkzeug im Gang der Geschichte betrachten: sollten wir nicht denken dürfen, daß die Erfindung unseres Zeppelin dereinst ein Mittel des Weltverkehrs und damit der Völkerverjüngung bildet, wie es heut der Schrecken des feindlichen Auslandes ist? Hat der kühne Mann uns nicht schon ein betriebsfähiges Reismittel hinterlassen, dessen sich viele mit demselben Behagen bedienen, als führen sie in des Löwenwirts Bernerwägelschen über Land zu einem Glas Neuen. Wurden nicht von der „Victoria Luise“ in etwa sieben Monaten des Jahres 1912 auf 183 Fahrten mehr als 25000 Kilometer zurückgelegt, wobei dies Wunderschiff etwa viertausend Personen als Fahrgäste durch die Luft beförderte? Welche Aussichten eröffnen sich da, Löwenwirt, die gewiß einmal Tatsache werden; wie wird der Name »Zeppelin« aus solcher Erfüllung den Künftigen erstrahlen, und Dank und Segnung werden ruhen auf dem Erbe dessen, der in stiller Gruft fröhlicher Urständ entgegenschlummert!“

So oder ähnlich sagte der Hinkende. Wir aber, Nachbar, wollen des Alten Meinung die unsrige sein lassen, und lehrt Eure Buben zeitig aufblicken zu dem Manne, der gütig, klug und tapfer durch des Lebens Prüfungen schritt: Stolz und Freude zugleich eines durch ihn gestärkten und erhobenen Volks.

Wilhelm Schlang.



Geburtsort des Grafen Zeppelin zu Konstanz.