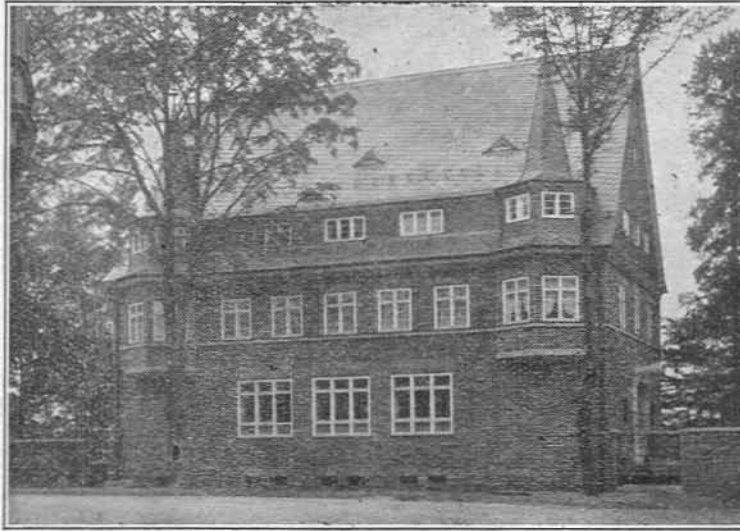




Das neue Reichsbankgebäude in Annaberg.

Das Werk ist vollendet und der schmutze Bau, der nunmehr die Verwaltungsräume der Reichsbanknebenstelle Annaberg in sich birgt, bezogen. Man ist erstaunt über das prächtige Gebäude, das dort an der Bismarck-Straße, gegenüber dem Buchholzer Turmhaus, entstanden ist. Der Bau wurde am 18. August 1927 begonnen und programmgemäß am 8. September beendet, nahm also eine Bauzeit von einem Jahr und 20 Tagen in Anspruch. Das Gebäude konnte durch entsprechende Disposition und gutes Zusammenarbeiten der Gewerke bereits am 30. November 1927 gerichtet und abgedeckt werden, sodaß die Arbeiten auch im Winter ungehindert weiter geführt werden konnten. Dadurch war das Gebäude vor schlechter Witterung geschützt und konnte gut austrocknen. Während der Bauzeit waren durchschnittlich 60—70 Handwerker beschäftigt. In überaus solider Bauart errichtet und nach neuesten Grundsätzen unter Verwendung nur besten Materials hergestellt, wurden außer den Büroräumen eine moderne Stahlkammer, eine Direktoren- und eine Beamtenwohnung eingebaut. Der Entwurf wurde nach eingehenden örtlichen Besichtigungen und nach Her-

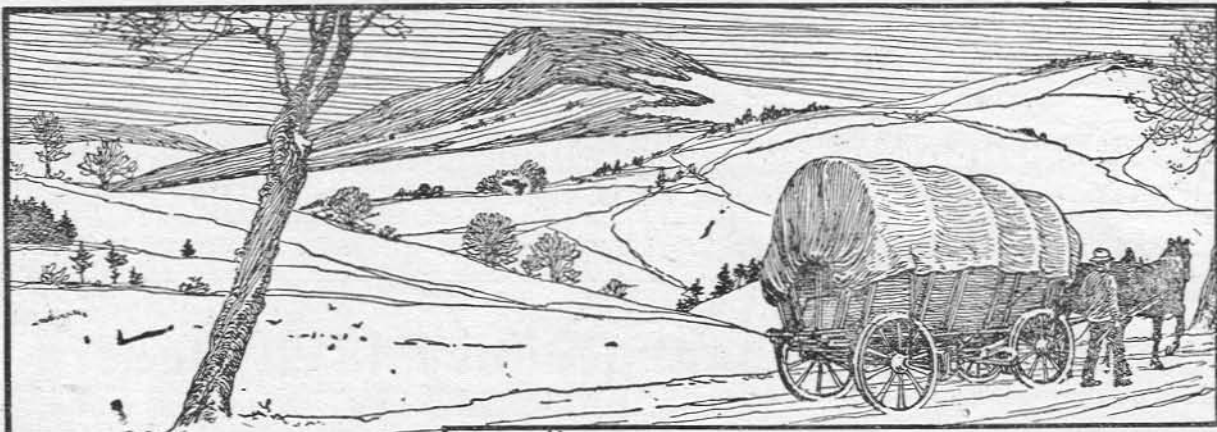


stellung von Modellen vom Reichsbank-Baudirektor Wolf und Reichsbank-Baurat Rahr im Baubüro der Reichsbank in Berlin bearbeitet. Die örtliche Leitung lag in den Händen des Architekten Schulze-Berlin, der sich in sorgfältigster und liebevollster Weise der Durcharbeitung aller Einzelheiten verständnisvoll annahm. Für den Bau wurden so u. a. 140 Blatt Einzelzeichnungen angefertigt. Mit Rücksicht auf die erzgebirgischen Verhältnisse wurde ungemein wetterfester Schieferbruchstein aus dem Bekold'schen Bruch in Harthau bei Chemnitz zu dem Bau verwendet. Das Dach wurde nach der im Erzgebirge vorherrschenden Bauweise in altdeutscher Deckung verschiefert. Für die Ausbildung des Adler-Schlufsteines über dem Hauptportal wurde der bestens bekannte Bildhauer Thorat-Berlin hinzugezogen (dessen in diesem Jahre mit dem Preussischen Staatspreis ausgezeichnete Plastik, „Die Fromme“, bekanntlich von der Stadt Berlin zu Museumszwecken angekauft wurde). Der Adlerschlufstein nimmt sich besonders vorteilhaft aus. Die farbige Behandlung der Innenräume fand nach Angaben des Reichsbankbaubüros und der örtlichen Bauleitung statt und ist in dezenter, geschmackvoller und künstlerisch formvollendeter Weise durch die bekannte Fa. Oskar Freymann-Annaberg durchgeführt. Bemerkenswert ist die im allgemeinen einfache, aber in edlen Materialien und guten Maßverhältnissen abgestimmte Durchbildung der Innenräume. Aus stadtbaulichen Gründen errichtete die Reichsbank vor der alten Hohl-Billa ein neues Einfahrtstor, das mit dem Bankeingang einen wirkungsvollen Straßenabschluß bildet. Die bei der schon erwähnten sehr soliden Bauweise nicht unbeträchtlichen Baukosten sind zu einem großen Teil den Handwerkern in Annaberg und Buchholz zugeflossen. So waren an den Arbeiten u. a. beteiligt: Fa. F. J. Göhe-Annaberg, Würzberger-Buchholz, R. Luchscherer-Buchholz, Paul Preiß-Annaberg, R. Haase-Annaberg, A. Weissflog-Annaberg, R. Soltan-Annaberg, E. Bergelt-Sehma, D. Freymann-Annaberg, W. Reinhold u. Söhne-Annaberg, W. Hofmann-Annaberg, C. Siegert-Mildenau, Ferd. Zeidler u. Söhne-Anna-

berg, Burjan-Annaberg und Rühl-Geyersdorf. — Ein Rundgang durch das neuerstellte Reichsbankgebäude bestätigt nun voll und ganz den soliden, und nur, wie schon erwähnt, aus bestem Material aufgeführten Bau. Im zweiten Stock befinden sich zunächst die Wohnräume für den Unterbeamten. Alles große, helle Räume, teilweise mit Dampfheizung versehen. Durch eine besondere Holzgitterkonstruktion wurde das Vorhandensein von schiefen Dachwänden verhindert. Die Zimmer wirken auf diese Weise in ihrem Gesamteindruck viel freundlicher. Neben der Mädchentakammer befindet sich hier u. a. auch noch ein Fremdenzimmer für einen Aus-
helfsbeamten. Die Wohnräume des Bankleiters im ersten Stock nun weisen alle Vorzüge auf, die das neuzeitliche Bauen, verbunden mit der modernen Technik zu bieten im Stande sind. Warmwasserleitungen führen von der Küche aus in verschiedene Räumlichkeiten. Die Marmeinrichtung zum Tresor ist im Schlafzimmer eingebaut. Auch hier ist teilweise Dampfheizung. Die Fußböden in verschiedenen Räumen, die besonders künstlerische Farbentönung aufweisen, sind parlettiert.

Die Beleuchtungskörper in den Räumen sowie im Treppenhause und den Büros sind in ihrer Ausführung sehr neuzeitlich. Im Erdgeschoß liegen die Büroräume, die Stahlkammer und ein besonderes Direktorenzimmer. Die Kasse ist in einem besonderen Schalterraum in der Mitte des Büros untergebracht. Auch hier atmet alles Licht, ist alles frei und übersichtlich. Im Kellergechoß befinden sich die Garderoberräume, die Toiletten. Sämtliche Gasuhren und die Strommesser befinden sich ebenfalls dort und das Aufschloßpersonal braucht nicht erst in die Wohnungen. Weiter sind hier eingebaut zwei Kessel für die Dampfheizung. Die Keller hierfür stoßen an diesem Raum gleich an. Ein

besonderer Raum ist für einen noch anzuschaffenden modernen Geldtransportwagen vorhanden. Im Garten wurden zwei Ruhecken für die Bewohner errichtet. Der Baumbestand wurde auf Bitte von interessierter Seite weitgehendst gespart. Auch sonst kam man den ausgesprochenen Wünschen bezüglich des Straßenabschlusses usw. bereitwilligst in jeder Form entgegen. Die Uebergabe des Neubaus an die Reichsbank erfolgte in Gegenwart des Vorstandsbeamten der Reichsbankstelle Chemnitz, Herrn Reichsbankdirektor Weber, und des zuständigen Bezirksbaubeamten der Reichsbank, Herrn Reichsbankbaurat Turban. Von einer besonderen Einweihungsfeier wurde in Anbetracht der allgemeinen Wirtschaftslage Abstand genommen. Die ehemalige Reichsbank-Nebenstelle Buchholz schloß bekanntlich am Sonnabend, den 8. September, ihre Tätigkeit. Dieselbe wurde am Montag, den 10. September, im neuen eigenen Gebäude nach erfolgtem Umzug fortgesetzt. — Unser Bild zeigt den schmucken Bau, der sich plastisch aus dem schönen Landschaftsbild heraushebt, welches sich dem Beschauer auf halbem Wege zwischen die Schwesterstädte Annaberg und Buchholz darbietet. Das Reichsbankgebäude befindet sich dort in einer zentralen Lage für die Industrien beider Städte. Und so wünschen wir, daß nicht nur das Gebäude felsenfest stehe, sondern auch des Reiches Bank — die Währung unserer Mark — nun felsenfest und sicher bestehen bleibe. Dazu: „Glückauf!“



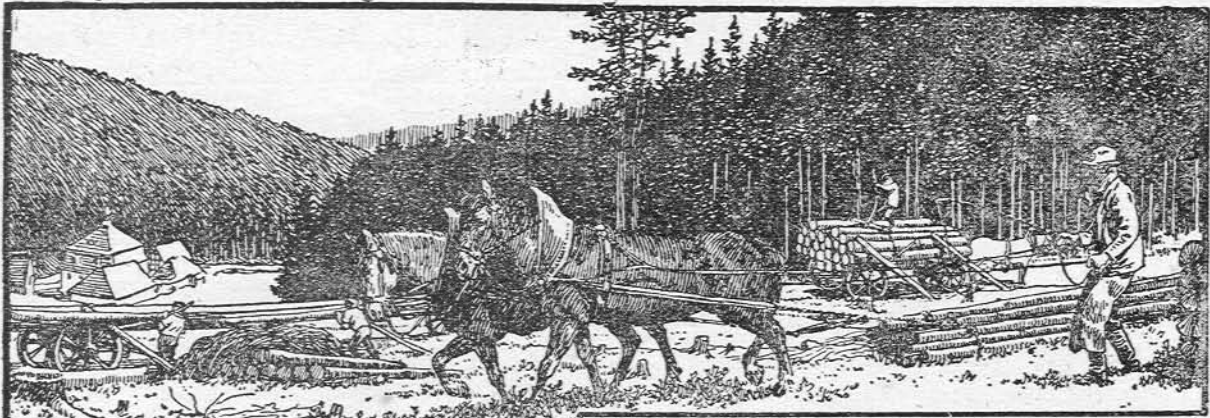
DER BÄRENSTEINSTRASSE OB-CROTTENDORF-NEUDORF

Die lange Schicht zu Ehrenfriedersdorf

Einst lebte in der Bergstadt Ehrenfriedersdorf ein junger Bergmann, namens Oswald Barthel, des alten Bergmanns Michael Barthel Sohn, der von seinen Vorgesetzten so geschätzt war, daß ihm der reiche Obersteiger Baumwald seine einzige Tochter Anna verlobte. Nun sollte er im tiefen Stolln „Gutes Glück“ im Sauberge anfahren, um einen Durchschlag zu machen, welches wegen des entgegenstehenden Wassers unter die gefährlichsten Arbeiten des Bergbaues gehört. Er und diejenigen seiner Kameraden, welche die Reihe hierzu traf, traten nun, nachdem sie zuvor mit ihrem Steiger gebeichtet und das heilige Abendmahl genommen, am Tage St. Katharina im Jahre 1508 die Fahrt mit einem herzlichen Glückauf! an. Als sie an dem gefährlichen Punkte angekommen waren, ward die Arbeit sofort in rolliger, sehr gebrechlicher Bergart betrieben und das Einstürzen der Firste durch Zimmerung verhütet. Die Last war groß, die auf dieser Zimmerung ruhte, und als der Steiger, etwas zurückstehend, eben eine Anordnung treffen wollte, hörte er ein heftiges Krachen in der Firsten-Zimmerung und im nächsten Augenblick ein gleiches. „Brüder, rettet Euch!“ rief er schnell, „es macht einen Bruch!“ Diesem Rufe folgten alle in der größten Eile, nur Oswald, der jüngste und rascheste von allen blieb auf eine bis jetzt unbegreiflich gebliebene Weise zurück und wurde verschüttet. Zwar gab man sich die unsäglichste Mühe, den armen Oswald zu retten, und immer neue Arbeiter lösten die bereits ermatteten ab, aber vergebens, es brach immer mehr nach und der Unglückliche ward nicht wieder gefunden. Als nun aber die Braut des armen Bergmanns die furchtbare Kunde vernahm, sank sie zuerst in eine tiefe Ohnmacht, aus der sie nur wieder erwachte, um in eine tödliche Krankheit zu verfallen. Zwar besiegte ihre Jugendkraft dieselbe und sie ward dem Leben erhalten, allein als sie nach ihrer Genesung zum ersten Male wieder das Gotteshaus betrat, da brachte sie am Altar der hochheiligen Mutter des Herrn das Gelübde, ihrem Oswald treu zu bleiben und ihr Leben lang Jungfrau zu bleiben; dann hing sie ihren Brautkranz mit eigener Hand unter den Totenkränzen in der Kirche auf und lebte in tiefster Stille, den Segen der Armen verdienend. — So gingen denn seit jenem Unglückstage viele Jahre dahin und zuletzt waren nur noch die jungfräuliche Braut, sowie drei Bergleute, Balthasar Thomas Kandler, Andreas Reiter der ältere, beide in Ehrenfriedersdorf, sowie Simon Böser, in Drehbach wohnhaft, von allen denen übrig, die damals das unglückliche Ereignis mit angesehen hatten. Da fügte es sich, daß in Brünlers Fdgr. am Sauberge ein Stolln bewältigt wurde, und als man in die siebente Lachter im rolligen Gebirge fortgerückt war, stieß man auf einen in der Erde liegenden menschlichen Körper, der noch in seinen unverwesten Kleidern dalag. Mit vieler Mühe machte man ihn von seiner drängenden Umgebung frei und schaffte ihn nach dem Tageshachte, da brach dieser harte Leichnam mitten auseinander und man konnte ihn also nur in zwei Stücken herauswinden. Diese Begebenheit wurde sogleich dem damaligen Bergmeister Valentin Feige gemeldet, welcher den Geschworenen Thomas Langer rufen und die obengenannten Greise

an Bergamtsstelle bescheiden ließ. Diese Männer sagten nun aus, daß sie sich noch wohl erinnerten, wie einst in der Zeit ihrer Jugend, vor 60 Jahren, ein junger Bergmann, namens Oswald Barthel, in der Gegend, wo der Leichnam jetzt gefunden worden, so verfallen sei, daß ihn niemand habe retten können. Und als man nun den Leichnam brachte, erkannten sie ihn als den Verschütteten. Dieses Wiederfinden geschah am 20. Sept. 1568, so daß der Verschüttete 60 Jahre 9 Wochen und 3 Tage in der Erde gelegen hatte, als man ihn wieder fand, worauf er am 26. desselbigen Monats mit einem feierlichen Leichenbegängnis wieder zur Erde bestattet wurde, welche ihn schon so lange umschlossen gehabt hatte. Der Leichenzug bestand aus Tausenden, die herbeigekommen waren, um dem so wunderbar Wiedergefundenen das letzte Geleit zu geben. Als die Leiche eingesenkt werden sollte, eilte auch die treugebliebene Braut herbei und sprach den Wunsch aus, ihrem Bräutigam bald folgen zu können, und nach wenigen Tagen ward ihre Hoffnung auch erfüllt. In der Gedächtnispredigt, welche der damalige Ortspfarrer M. Georg Raute hielt, sagte derselbe am Eingange, es sei eine wunderbare Mär, daß er, der Pfarrer, der schon im 31. Jahre stehe, heute einer Leiche die Gedächtnispredigt halte, welche schon 30 Jahre vor seiner Geburt gestorben sei. Als Oswald verschüttet ward, herrschte in Ehrenfriedersdorf noch das Papsttum, als er begraben ward, hatte daselbe schon längst der Reformation weichen müssen. Noch heute heißt aber die Hauptzusammenkunft der Bergknappschaft zu Ehrenfriedersdorf, die zugleich eine Begräbnis-Brüderschaft ist, und welche am Montag nach Ostern abgehalten wird, zum Andenken an obige Begebenheit die lange Schicht.

Nach einer andern Ueberslieferung, welche Dietrich erzählt, lebte von den einstigen Kameraden Oswalds, als man seine Leiche wieder auffand, nur noch einer, der alte Balthasar. Oswald aber wurde von der Verwesung noch unverfehrt, in seinem Grubentittel, lederner Bergkappe, desgleichen mit seinem Gehäze (Werkzeug), seiner Unschlittasche und dem Zscherper wiedergefunden, ohne daß er beim Herauswinden in zwei Stücke zerbrach. Als das Leichenbegängnis beendet war, wankte Oswalds Braut, Anna, geleitet von dem Bergmeister und dem Pfarrer in ihre Wohnung zurück. Hier bat sie, daß man ihr den Brautkranz aus der Kirche wieder gebe, und ihre Bitte ward gewährt. Am nächsten Sonntagmorgen genoß sie in der Kirche öffentlich das Abendmahl des Herrn, die längst vertrocknete Myrthenkrone im Silberhaar; dem alten Balthasar aber mußte man die heilige Spende zum Krankenlager bringen, denn ein Schlagfluß hatte ihn darniedergeworfen und seine Auflösung war nahe. An diesem Sonntage noch ging mit der Himmels-sonne auch der treuen Anna Lebenssonne unter, und um Mitternacht folgte ihr Balthasar nach. Es wurden diese beiden an einem Tage begraben. Oswald und Anna ruhen in einem Grabe, des treuen Freundes Balthasars Grab aber war nahe an Oswalds Seite, und tausende von Tränen weiheten ihre stillen Ruhestätten.



HOLZABFAHREN I. ERZGEBIRGE

Hermannsdorf in Sage und Geschichte

Von Dr. M.-r. (Nach Richter und Zienert.)

Etwa eine Stunde westlich von Annaberg zwischen Schleitzau und Geyer liegt die schmucke Ortschaft Hermannsdorf. Sie soll ihren

Namen von einem Ritter Herrmann erhalten haben. Dieser haufte der Sage nach vor vielen Jahrhunderten in einem Schloß, das sich auf einem Berge unweit Schleitzaus, der Sommerstein oder Knochen genannt, erhoben haben soll. In der Nähe seiner Burg legte er, wie die Kunde geht, ein Dorf an, das er Hermannsdorf nannte. Richter erzählt noch, daß die „Einfältigen“ glaubten, in dem Sommerstein sei ein großes Loch, „darinnen stünde noch

ein großer Kasten mit Gelde.“

Weiter weiß er zu melden, daß das Schloß auf dem Sommerstein ein Raubschloß gewesen sei, dessen Besitzer im Verein mit den Raubrittern zu Tannenberg und bei den Greifensteinen den Handelsleuten, die nach Böhmen reisten oder von dort zurückkehrten, aufgelauert hätten.

In alter Zeit ist in Hermannsdorf

„eine Wallfahrth zum Erz-Engel St. Michael

gewesen, der auch noch in der Sacristey zu sehen, wie man denn auch das Kirchwey-Fest vor dem veränderten Kalender am Tage Michaelis gehalten. Die Capelle dieses Erz-Engels ist auf dem fünften Guthe unter der Pfarre gestanden, wo man annoch einen Gottes-Acker wegen der Todten-Gebeine bemerken kan(n).“

„Ehemals hat hierum ein großer Wald und viele Buchen gestanden, also daß die Annabergischen Bergleute, die solches Holz ofte gehohlet,

die Hermannsdorfer nur die Haynbüchner Bauern geheissen“ (was die „Bauern aus dem Buchenhain“ bedeutet).

Hermannsdorf war früher ein sogen. „freies Dorf“ mit mannigfachen Vorrechten und Vergünstigungen. Es besaß das Recht, selbst Bier zu brauen. Ferner durften die Hermanns-

dorfer ihr Brot, Fleisch usw. kaufen, wo sie wollten. Auch war es allen Handwerkern erlaubt, sich in Hermannsdorf niederzulassen. Wir sehen hieraus, wie gebunden andere Orte gewesen sein mögen, denen solche Vorrechte nicht eingeräumt waren. Endlich hatte das Dorf ein

eigenes Gericht,

„so an der Elterleiner Straße am Walde gelegen.“ Hier stand ein Rad, auf das um das Jahr 1660 ein Annaberger Bürger, namens Anger, der einen Spizhändler im Dorfsgebiet erschlagen hatte, geflochten wurde und so

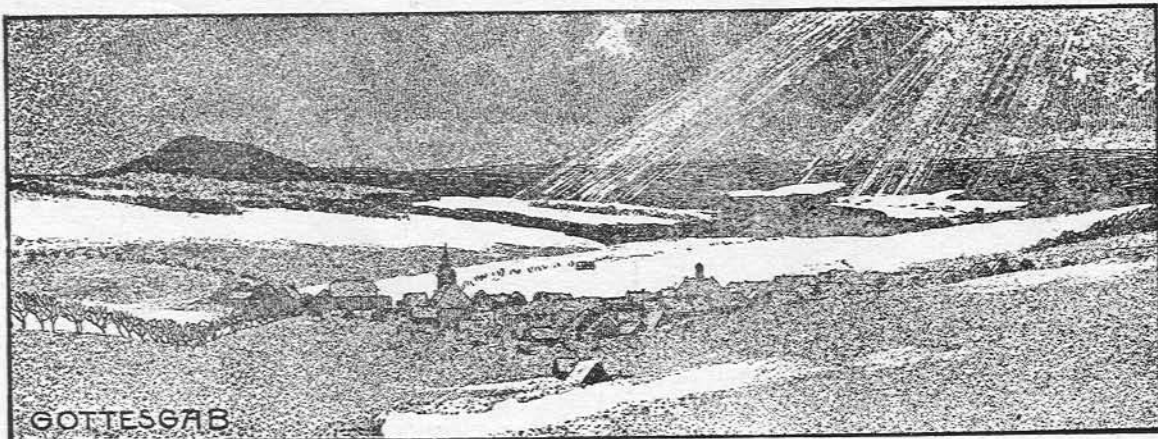
einen qualvollen Tod als Sühne für seinen Mord erleiden mußte.

Hermannsdorf war also in rechtlicher Hinsicht eine sehr bevorzugte ländliche Gemeinde. Das Dorf war aber noch in anderer Weise begünstigt, nämlich dadurch, daß sich auf seiner Flur

„eine berühmte Fundgrube, der Butterladen oder Schöban genannt“,

befand, „von ihrem Eigenlehner also genannt, welcher viel Erz nach Joachimsthal verkauft, endlich aber wegen der mit seiner Tochter getriebenen Blutschande zu Annaberg öffentlich auf dem Markte gerichtet worden.“

Die Leser dürfte es noch interessieren, daß nach den Angaben Ziehner's Hermannsdorf vor etwa 90 Jahren über 700 Einwohner zählte, die damals neben ihrer Feldwirtschaft noch etwas Bergbau trieben. Die Kirchgemeinde (Hermannsdorf mit Dörfel) umfaßte zu derselben Zeit 1219 Seelen bei jährlich 15 Trauungen, 60 Geburten, 36 Sterbefällen und 1311 Kommunikanten. Wie Ziehner weiter berichtet, ist Dörfel früher nach Tannenberg, dann nach Elterlein eingepfarrt gewesen. „Als aber der Dörfler Kirchweg durch Hermannsdorf geführt und der Sage nach ein Kind aus Dörfel, das man im Winter nach seiner Taufe in Elterlein auf dem Heimwege im Schnee verloren, umgekommen sey, ist es Anfangs des 17. Jahrhunderts nach Hermannsdorf eingepfarrt worden.“



GOTTESGAB

Ein Biwak als Sommerfest des Schleittauer Militärvereins I

am Sonntag, den 2. September 1928.

Unser Bild zeigt, wie's jaust zur alten Soldatenzeit im lieben Deutschland aussah. Wenn wir nun aber mitteilen, daß die Ansicht von einem fröhlichen Biwaktreiben bei Schleittau erst ganz jungen Datums ist, so bedarf dies doch einer näheren Erklärung. In unserer O. Z.-Ausgabe vom 3. September d. J. berichteten wir bereits folgendes:

Bestens vorbereitet, begünstigt durch prächtiges Wetter und allseits unterstützt und gefördert von den Kameraden und Kameradenfrauen, war es nicht nur eine Freude, sondern auch eine Genugtuung für den verdienten Vorstand, Herrn Posamentenfabrikanten Widar Lehmann, den Verlauf des Festes beobachten zu können. Einen festen Grund hatte das Fest insofern schon, als durch Spargelder ein Schlachtfest gesichert war und den Mitgliedern und Angehörigen mit Wellfleischessen gedient werden konnte. Am Vereinslokal — Hotel Goldener Bock — stellte der Verein. Voran die Reiterabteilung im bunten Rock, im Wagen die Veteranen und lieben Alten, den beiden Vereinsfahnen folgend die stattliche Mitgliederzahl und anschließend der Markfahnderwagen mit der Ordonnanz zu Rad, bewegte sich der Zug unter den flotten Klängen der Stadtkapelle nach dem Schützenhaus und dem dort befindlichen Festplatz. Durch Aufstellen von Glücksbuden, Schießbuden usw. und das prächtige Konzert der Stadtkapelle entwickelte sich bald munteres Leben und Treiben. Bald hatte der Biwakzauber alle erfaßt. Der diensthabende Feldwebel Fritz Schmiedel erteilte seine Befehle, die Korporalschaftsführer riefen zum Essen auf, Posten zogen auf, die Wache tat ihre Pflicht und manche heitere Szene gab zu Scherz und Lachen Anlaß. Aber alle Abwechslung tat dem Wellfleischschmaus nicht den gering-

sten Abbruch, fleißig wurde diesem zugesprochen, aber auch der Gleischer für die gehabte Mühe dabei gedacht. Dem Einzugszug ging erst noch die Ehrung der Gefallenen und Geschiedenen voraus. Der Vorsitzende, Herr Widar Lehmann, gedachte ihrer, man entblöhte das Haupt, die Fahnen neigten sich und wehmutsvoll erklangen die Instrumente: „Ich hatt' einen Kameraden“. Im Lampionschein und wiederum bei straffer Marschmusik erfuhr der Einzugszug auf dem Marktplatz

mit dem alten Reiterlied „Morgenrot“ seine Auflösung. Am Abend folgte im Schützenhaus der Ma-növerball. Festliche Stimmung, beste Kameradschaft und heitere Fröhlichkeit zeichnete auch diese Veranstaltung aus. Dankend u. sich freuend äußerte sich anderweit der Vorstand, aber auch ihm und seinen Getreuen herzlichen Dank.

Unser Schleittauer Biwakbild bietet gewiß einen gar friedlichen Anblick und steht im angenehmen Gegensatz zu den Manöverbildern der französisch-englischen Truppen auf dem deutschen Gebiet, die wir

in letzter Zeit veröffentlicht haben. Solch friedliche Manövergäste, wie wir sie hier auf unserem Bilde beieinander sehen, läßt man sich schon gefallen. Ein Stück Geschichte von der alten deutschen ruhmreichen Armee rollt freilich auch dieses Bildchen auf, zeigt es uns doch die alten Friedensuniformen verschiedener Truppenteile. Jeder war stolz auf seine Truppe und denkt gern zurück an die alte Soldatenzeit, sonst wäre man gewiß nicht auf den Gedanken gekommen, den herrlichen Sonntag zu einem Ausmarsch ins Biwak zu verwenden.

Unser Bild gibt zu diesem gewiß sehr schönem Herbst-erlebnis des Schleittauer Militärvereins I eine treffliche Illustration, die unseren Lesern sicherlich viel Freude bereiten wird.

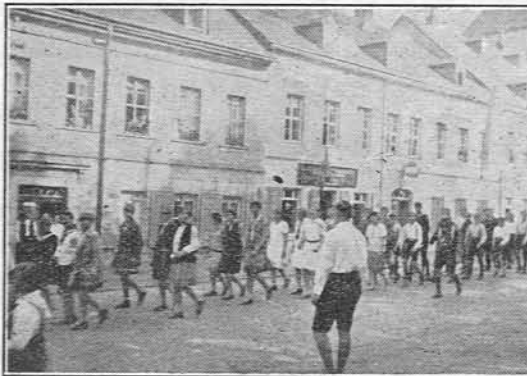


Vom Jugendtreffen des B. D. A. in Scheibenberg.

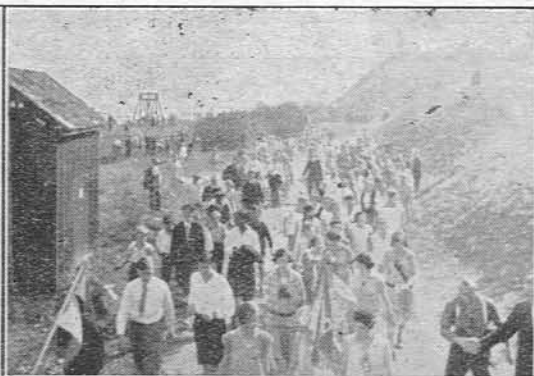
In zäher, zielbewußter Arbeit schart der „Verein für Deutschtum im Ausland“, der frühere Deutsche Schulverein, die Jugend um sein Banner und erzieht sie im Sinne volks-

wußten Deutsch-tums. Aufgabe der Schul- und Jugendgruppen des B. D. A. ist es in erster Linie, die lebendige Berührung u. Verbindung mit den Deutschen außerhalb der Reichsgrenzen aufrecht zu erhalten.

Diesem Ziele dienen unter anderem die alljährlich stattfindenden Jugendtreffen. Eine derartige Zusammenkunft vereinigte am vergangenen Sonnabend und Sonntag etwa 2000 Schüler und Schülerinnen in dem alten, lieben Bergstädtlein



Scheibenberg. „Deutsch und frei woll'n wir sein!“, unter diesem Wort unseres Erzgebirgsdichters Anton Günther stand Scheibenberg an den genannten Tagen. Denn zu einer spontanen, eindrucksvollen



Rundgebung für deutsches Wesen u. Volkstum wurde dieses Jugendtreffen vor allem dadurch, daß sich auch zahlreiche Teilnehmer aus dem „Land in Ketten“, dem schönen Egerland, eingefun-

den hatten und sich stolz zu ihrem Deutschtum bekannten. — Unsere Bilder zeigen den Festzug am Sonntag, und zwar links auf dem Marsch durch die Stadt und rechts beim Einzugszug in den Steinbruch.



Illustrierte Wochenbeilage der Obererzgebirgischen Zeitung

Friedrichshafen, die Geburtsstätte des deutschen Luftschiffbaus

Von Hans Renhing

Am Bodensee lag ein Reichstädtlein, gewiß eines der kleinsten in deutschen Landen. Die Zahl der Männer wollte kaum ausreichen, die vielen Ämter und Ämterlein bis herunter zum Nachtwächter und Mautwülfänger zu besetzen. Aber die Schwabenstrieche blühten so üppig wie nirgends.

Buchhorn war des Städtleins heimeliger Name. Schließ es auch die Jahrhunderte hindurch — ein großer Tag war ihm doch vorbehalten.

Als es in der napoleonischen Zeit württembergisch wurde, mußte es sich zwar eine Umtaufe gefallen lassen. Vereinigt mit dem daneben liegenden Kloster Hofen wurde es nach seinem neuen königlichen Herrn Friedrichshafen genannt. Und nun war sein Glück gemacht. Der Hafen lag am schwäbischen Meer schlug die Augen weit und keck auf, hielt Ausschau nach den anderen Städten am schwäbischen Meer, sandte seine Schiffe aus nach allen Seiten und errang in der Bodenseefahrt eine führende Stellung.

Noch aber war sein großer Tag nicht angebrochen. Von draußen jedoch, von der stillen Bucht von Manzell unweit Friedrichshafen, dämmerte er langsam auf. Dort arbeitete Graf Zeppelin mit zäher Hingabe am Bau eines lenkbaren Luftschiffs, und eines Tages stieg es in die Lüfte, und der Name Friedrichshafen war nun in aller deutschen Mund. Was aber noch viel mehr ist, es durfte den Mann in seiner Mitte wissen, der uns das deutsche Luftschiff geschenkt hat, den Grafen Zeppelin, und unmittelbar teilnehmen an seinem Ringen und Kämpfen, das schließlich zum Erfolg führte.

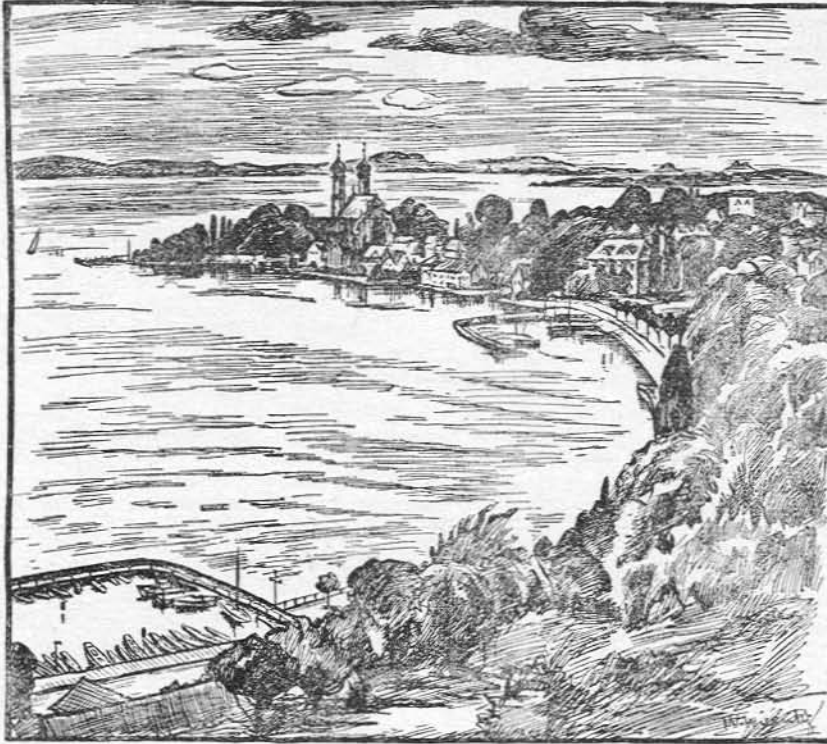
Graf Ferdinand von Zeppelin, einer mecklenburgischen Adelsfamilie entstammend, von der einige Glieder, darunter der Vater „unseres“ Zeppelin, in württembergische Dienste getreten waren, hatte 37 Jahre als Soldat gedient und zu Anfang des Krieges 1870 jenen tollkühnen Erkundungsritt ausgeführt, der überall bekannt geworden ist. In seinem 54. Lebensjahr, im Jahre 1890, nahm er seinen Abschied. Er wollte sich nun der Aufgabe hingeben, ein lenkbares Luftschiff zu bauen. Lang schon hatte er sich mit diesem Gedanken beschäftigt. Schon der Ballonflug Gambettas während der Belagerung von Paris hatte in ihm die Vorstellung wachgerufen, welch treffliches Instrument so ein Ballon wäre, wenn er

sich lenken ließe, und noch als württembergischer Militärbevollmächtigter legte er im Jahre 1887 in einer Denkschrift die Bedeutung des Luftschiffs für die Kriegführung dar, betonte, daß in Frankreich die Lenkbarkeit von Luftschiffen inzwischen bereits erwiesen sei, daß es sich nur noch darum handle, gegen starke Luftströmungen ankämpfen zu können, genügend große Schiffe zu bauen und ihnen eine zum Durchschneiden der Luft geeignete Form zu geben.

Mit dem Ingenieur Robert machte sich der verabschiedete General an die Arbeit; Pläne und Berechnungen wurden gemacht, ein Luftschiff von der Grundform und Einrichtung geplant, wie wir es in den folgenden Jahren so manchmal stolz und schön haben durch die Lüfte gleiten sehen, ein Luftschiff von schöner, schlanker Form, dessen Aluminiumgerippe eine große Anzahl Gaszellen enthält, 2 durch einen Laufsteg verbundene Gondeln, fest verankert mit dem Gerippe. Aber bis er so dahinsiegen konnte, gingen beinahe zwei Jahrzehnte hin, reich an unsagbarem Ringen und Kämpfen, und nur der feste Wille und der unererschütterliche Glaube dieses zähen Mannes konnten die Sache zum Siege führen.

Eine von Zeppelin erbetene Kommission damaliger Gelehrter, wissenschaftlicher Größen, sollten seinen wohl-durchdachten Plan an das Kriegs-Ministerium empfehlen. Die weisen Herren rieten aber ab, dem Bau eines Zeppelinluftschiffes näher zu treten. Nicht einmal die Sicherstellung der Patente erreichte Zeppelin. Ein erster Aufruf an die Öffentlichkeit im Jahre 1893 hatte keinen Erfolg. Nachdem gelehrte und führende Männer der Sache keinen Glauben schenkten, (ein hoher bayrischer Offizier, Kommandeur der Luftschifftruppe, hieß sie Kaiser Wilhelm II. gegenüber einen Schmarren), nimmt es nicht Wunder, daß auch der gemeine Mann den Kopf schüttelte und seinem Nachbarn etwas von einem verrückten Grafen da droben am Bodensee zuflüsterte. „Das Wasser hat keine Balken“, dieses Wort zeigt schon die Bedenklichkeit des Landbewohners gegenüber der Seefahrt. Und nun wollte einer gar in der Luft herumfahren! Das grenzte mancher Einfalt an Gotteslästerung.

Endlich im Jahre 1896 trat der Verein deutscher Ingenieure für Zeppelin und sein Werk ein, durch Unterstützung einiger Industrieller kam es zur Gründung einer „Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt“. Von dem Grundkapital der Gesellschaft mußte aber



Friedrichshafen, württembergische Hafenstadt am Bodensee

W. Wäntig

Vom Schwäbischen Meer hinauf zum Wildkirchlein

Von Viktor Scheffel

Das Schwäbische Meer! Ein großes, volltönendes Wort. Ist es nicht zu voll genommen und kann es bestehen, wenn daneben das Bild der Nordsee auftaucht mit ihrem wilden Wellenspiel, mit den wetterfesten, harten Gestalten ihrer Schiffer und Fischer, mit dem ewigen Ringen zwischen Meer und Land, wenn gar die Sturmfluten so recht ihre Predigt rauschen von Größe und Macht und zerstörender Gewalt?

Wie klein und zahm ist der Bodensee dagegen, ausgeglichen und fertig. Ein freundlicher Garten ist die Landschaft um den Bodensee und auch die Riesenberge der Alpen, die hinter dem See aufragen, sagen ein freundliches Ja und lächeln zu dem Bodensee herunter, der zu ihren Füßen sich breitet. Wenn auch wilde Stürme auf dem Bodensee toben können, die schon manches Opfer auch an See-erprobten, erfahrenen Fischern gefordert haben, er ist doch eine Idylle gegen das Meer.

Schwäbisches Meer! Du wohlklingendes Wort, du bist Geschichte. Der Bodensee, das Schwäbische Meer, war ehemals der Mittelpunkt der alamannischen Lande und der schwäbisch-alamannischen Geschichte und Kultur, ja ein Mittelpunkt deutscher Geschichte überhaupt. Um den Bodensee herum liegen die Gebiete der Klöster St. Gallen und Reichenau, und Bregenz war der Ort, wo das Christentum zuerst Fuß gefaßt hatte. Das Bistum Konstanz war eines der größten in Deutschland, große Teile der Schweiz, des heutigen Württemberg, Badens und den schwäbischen Teil Bayerns umfassend (bis zum Lech), und in der deutschen Kaiserzeit bis zu den Hohenstaufen, als es noch Stammesherzogtümer gab, umfaßte das Herzogtum Schwaben weite Gebiete nördlich und südlich, östlich und westlich vom Bodensee, und so konnte der Bodensee, der größte Binnensee Deutschlands, wohl mit Recht das Schwäbische Meer genannt werden.

Und so soll eine Fahrt auf der Schweizer Seite des Bodensees eben zur Zeit, da die Klöster Reichenau und St. Gallen in der Blüte standen, hinaufführen in die Berge. Wir begleiten den vom Hohentwiel vertriebenen Ekkehard hinauf in die läuternde Einsamkeit der Berge hoch über dem blauen Bodensee und lassen uns von Scheffel also erzählen:

„Jehund, vielteurer Leser, umgürte deine Lenden, greif' zum Wanderstab und fahr' mit uns zu Berge. Aus den Niederungen des Bodensees zieht unsere Geschichte ins helvetische Alpenland hinüber: dort ragt der hohe Säntis vergnüglich in die Himmelsbläue, wenn er just nicht vorzieht, die Nebelkappe ums Haupt zu hüllen, und schaut lächelnd in die Tiefen, wo der Mensch Städte zu eines Ameisenhaufens Größe zusammenschumpfen; und um ihn steht eine Landsgemeinde stolzer Gesellen versammelt, von gleichem Schrot und Korn, die recken ihre kahlen Scheitel einander entgegen und blasen sich Nebelwolken zu, ein Rauschen und Sausen zieht durch ihre Schlitze, und was sie über menschliches Dichten und Treiben sich zuflüstern, klang vor tausend Jahren schon ziemlich verächtlich und hat sich seither nicht um vieles gebessert.“

Ungefähr zehn Tage, nachdem die Mönche der Reichenau im Hohentwiler Burgturm an Stelle eines Gefangenen ein Häufchen Mäße vorgefunden und viel Verhandlung gepflogen hatten, ob ihn in böser Mitternacht der Teufel bewältigt und zu Asche verbrannt oder ob er entwichen sei, schritt ein Mann längs dem weißgrün-schäumenden Sitterbach über spritzende Matten und Felsgestein bergaufwärts.

Er trug einen Mantel aus Wolfsfell über ein mönchisch Gewand, eine lederne Tasche umgeschlagen, in der Rechten einen Speer. Oft-

mals stieß er die eiserne Spitze ins Erdreich und stemmte sich am Schaft, die Waffe als Bergstock nützend.

Rings um ihn stille tiefe Einsamkeit. Langgestreckte Nebelstreifen lagen über dem wilden Tal, wo die Sitter dem Seealpsee entspringt, aber hoch drüber weg schauten grimmige Steinwände, von spärlichem Grün umsäumt, himmelan. Die Berghalden, wo jetzt in schindelumhüllten Hütten ein fröhlich Hirtenvolk zahlreich nistet, waren damals zumeist öde und spärlich bewohnt; nur fern in der Niederung des Tals stand die Zelle des Abts von Sankt Gallen und wenig Behausungen dabei. Nach der blutigen Feldschlacht bei Zülpich war eine kleine Schar freiheitsliebender alemannischer Männer, die dem Franken ihren Nacken zu beugen nimmer erlernen mochten, in diese Einöde gezogen; in zerstreuten Ansiedlungen saßen ihre Nachkommen und trieben in Sommerzeit ihre Herden zur Alp, kräftig verständige Bergbewohner, die, unangestastet vom Lärm der Welt, ein einfach freies Leben genossen und den folgenden Geschlechtern vererbten.

Steiler und rauher ward der Pfad, den der Mann einschlug. Jezt stand er unter senkrecht aufragender Felswand; ein schwerer Wassertropfen war aus dem Kalkgestein auf sein Haupt niederge-

trauft, da schaute er prüfend empor ob der grauenhafte Ueberhang noch anhalte mit dem Einsturz, bis er vorüber. Aber Felswände vermögen länger im schiefen Zustand zu verharren als das, was Menschenhände bauen; es stürzte nichts herab als ein zweiter Tropfen.

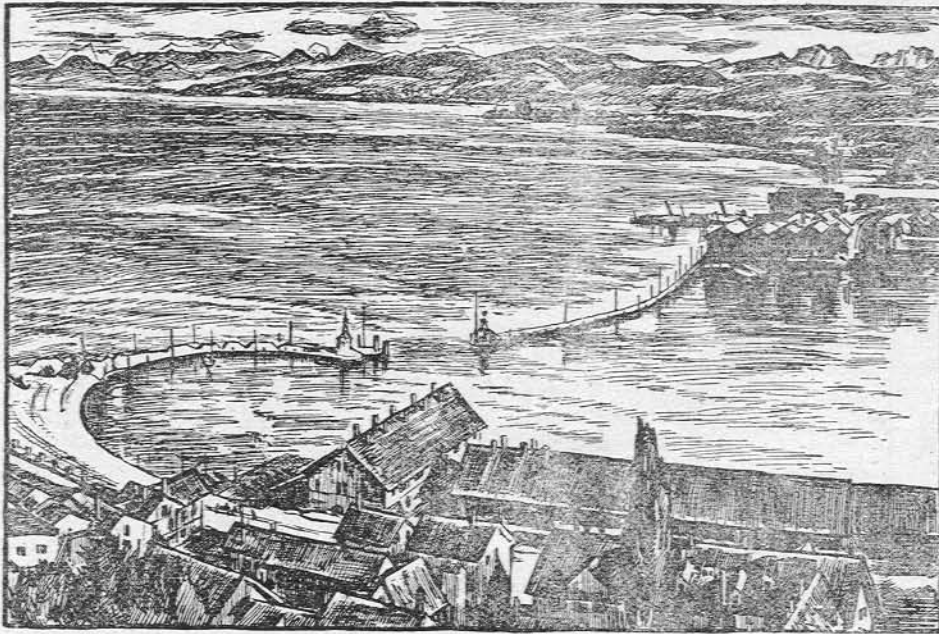
Mit der Linken am Gestein sich anlehnd, schritt der Mann vorwärts. Immer schmaler ward der Steig, der schwarze Abgrund zur Seite rückte näher, und schwindelnde Tiefe gähnte heraus... jezt schwand auch die letzte Spur eines Pfades. Zwei mächtige Fichtenstämme waren als Brücke über den Abgrund gelegt. Es muß sein! sprach der Mann und schritt unverzagt drüber. Er atmete hoch

auf, wie er drüben wieder Boden unter den Füßen verspürte, und machte Halt, um sich den grauisen Platz zu betrachten. Es war ein schmaler Felsvorsprung, in der Tiefe, kaum sichtbar, ein Silberstreif im Grün des Tales, der Waldbach Sitter, and, scheu versteckt im Tannendunkel, der meerfarbige Spiegel des Seealpsees. Genüber, gepanzert und gewappnet, die Schar der Bergesriesen — die Feder weil zu fröhlichem Sang aufzudeln, da sie ihre Namen schreiben soll: der langgestreckte rätselvolle Ramor, die gewaltigen Mauern der Boghartenfürst und Sigels Alp und Maarwiese, auf deren Zinnen wie Moos auf den Dächern würziger Graswuchs grünt, dann der Hüter des Seegeheimnisses, der „alte Mann“ mit runzelgefurchter Steinfront und weißumschnittenem Haupt: des hohen Säntis Kanzler und Busenfreund.

Ihr Berge des Herrn, beneidet den Herrn! sprach der Wandersmann, ergriffen von der Wucht des Eindrucks. Viel hundert Bergschwalben flatterten aus den Spalten des Gesteins. Ihr Flug soll gute Vorbedeutung sein.

Er tat etliche Schritte vorwärts. Da war die Felswand mächtig zerklüftet, eine doppelte Höhle tat sich auf; aus rohem Schaft zusammengefügt, stand ein schmucklos Kreuz dabei, Tannenstämme, an der einen Höhlenwand zum Blockhaus geschichtet und nach Art der damals üblichen Kriegsräume oder Belagerungstürme mit zusammengefügttem Flechtwerk überdacht, deuteten auf menschliches Anwesen. Kein Laut unterbrach die Stille.

Der Fremde kniete vor dem Kreuz nieder und betete lang. Es war Ekkehard — der Ort, wo er betete, das Wildkirchlein.



Der Hafen von Romanshorn am Schweizer Ufer des Bodensees, im Hintergrund der Hochgebirgskamm W. Wängig (Wie die anderen Bilder Wängigs aus „Schwäbische Meerfahrt“, eine Schilderung des Bodensees in 41 Federzeichnungen von Walter Wängig mit Geleitwort von Karl Blank, Verlag A. Fischer, Tübingen)

Das erste Dampfschiff auf dem Bodensee

Von Otto Hoerth

Ein Gemurmel lief seit Monaten um den ganzen See. Ueberall saßen sie zusammen, die Schifferstippen, in ihren niederen, getäfelten Junfstuben, von deren Decke hier ein Miniatursegelboot in einem Glaskästchen baumelte, dort ein Ruder in die weingeschwängerte Luft stach. Man besprach zum hundertsten Male das Ereignis... Die Sache aber war die: Circa 25 Tages wird auf der Friedrichshafener Werft ein neues Schiff gebaut, größer, geräumiger, bequemer als die größten der großen Segelladinnen, die den See bisher als Post- und Frachtschiffe befahren haben. Ein mehr oder weniger verrückter Amerikaner, der Konsul Church, will in dieses Schiff eine Maschine hineinbauen — eine pneumatische Dampfmaschine, die es von selbst, ohne Segel und Ruder, treibt. Der zuerst geplante Dampfer „Stephanie“, vom Volke „Stehl Fahr nie!“ getauft, war gar nicht fertig geworden. Dem Unternehmer war das Geld ausgegangen.

Nun, dasselbe Ende prophezeite man jetzt dem „Wilhelm“ des Herrn Church und Genossen. — Aber was geschieht? Das vollendete Schiff, über dessen himmelhohen Schornstein aus schwerem Walzblech jeder nüchtern und vernünftig gebliebene Friedrichshafener sich noch am Tage vor der Probefahrt halbtot gelacht hatte, weil sich scheinbar kaum eine sinnreichere Einrichtung anbringen ließ, um das Schiff bei starkem Wind zum Kentern zu bringen, als eben dieses Schornsteinumgetüm — dieses Schiff also, nach Aussage erster Junftautoritäten dazu verurteilt, nach ein paar Schanfelumdrehungen auseinanderzubersten, oder durch eine sonstige Teufels- zu krepieren, rattert am 10. Nov. 1824 morgens 8 Uhr ohne andere Hilfe als die seiner Maschine mit gewaltig qualmendem Schornstein, dem

Konsul Church, zwei königlichen Kommissionsären und zwei Aktionären des Unternehmens an Bord, aus dem Hafen; lenkt seinen Kurs bei einem Wellengang, der allen anderen Schiffen ein Auslaufen verbietet, gen Langenargen; erreicht Langenargen in einer knappen Stunde, macht wieder kehrt und kommt in vierzig Minuten wohlbehalten nach Friedrichshafen zurück. Church, der erst den Abend vorher von Stuttgart angekommen war, reist schon um ein Uhr mit der Eilpost wieder ab um dem

König das glückliche Ergebnis persönlich zu melden. Die eingefleischten Zweifler von der Schiffsleutejunft aber lassen sich auch dadurch nicht irremachen: Spielerei, sagen sie; ganz nett für müßige Leute, die sehr viel Zeit haben und die sich hinter Hafenmauern auf festem Boden und in Sicherheit wissen. Aber wird das Schiff bei der geringsten Befrachtung ebenso bewegungsfähig bleiben? Wird es für die praktischen Bedürfnisse, für Menschen- und Warentransporte je ernstlich in Betracht kommen können? — Die Freunde Churchs, deren Zahl sich nach dieser Fahrt schon durch sehr viele Bekehrte nicht unbeträchtlich vermehrt hat, halten dem entgegen: Bei stärkerer Belastung und entsprechend stärkerem Tiefgang wird

das Schiff noch viel sicherer und schneller fahren als bei dieser Probefahrt. Der 26. November bringt in der Tat den glorreichen Beweis hiefür. Mit sechzig Passagieren an Bord, darunter Church und dessen Stellvertreter, der Schaffhauser Handelsmann Schallch, der die Aufsicht bei dem Schiffbau geführt hat, ferner der Freiherr v. Cotta und die königlichen Kommissionsäre, und mit dreihundert Säcken Korn im Gewichte von achthundert Zentnern beladen, durchquert der „Wilhelm“ bei teilweise stürmischem Wellen-

gang und heftigem Gegenwind den Obersee in 2¼ Stunden und langt etwas nach 10 Uhr in Korschach an. Ganz Korschach ist auf den Beinen; von allen Seiten ist man in Erwartung des Ereignisses zu Fuß und in Kutschen herbeigeeilt; Salutschüsse donnern über das Wasser; die kantonalen Kreis- und Municipalbehörden mit ihren Damen empfangen feierlich die Gäste und werden nach der Begrüßung, und nachdem das Getreide ausgeladen worden, zur Befestigung des Schiffes aufgefordert. Man ergeht sich auf dem geräumigen, für hundert Personen berechneten, mit einem zierlich geschweiften

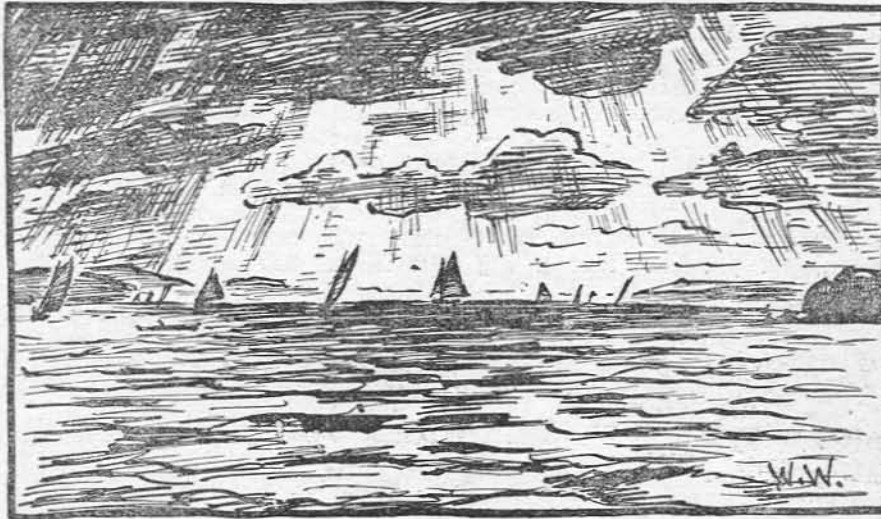
Geländer umgebenen Deck, auf dem selbst eine kleine Kanone nicht fehlt; bestaunt den dreißig Fuß hohen, zweieinhalb Fuß weiten, mit vier eisernen Stangen und Ketten befestigten Schornstein, dessen Gewicht sechzehn Zentner beträgt; bewundert die elegante und zugleich zweckmäßige Einrichtung der vierundzwanzig Personen fassenden, heizbaren Kajüte.

Unter Kanonendonner, Vivatrufen und Tüchererschwenken dampft der Held des Tages am Nachmittag stolz wieder ab, um bei unterdes eingetretener Windstille den Rückweg in nur eindreiviertel Stunden zu bewältigen. — Bei der Ausfahrt in Korschach

begegnet ihm das längst fällige Postsegelschiff, das am Vormittag zu gleicher Zeit mit ihm in Friedrichshafen ausgelaufen war, aber wegen des anfänglichen hohen Wellengangs volle sieben Stunden zur Ueberfahrt gebraucht hat — ein Triumph für den „Wilhelm“, den seine Passagiere zum Verger der Postschiffmannschaft durch ein wahres Freudengeheul feiern

(Aus: „Miniaturen vom Bodensee“ von Otto Hoerth. Verlag von Strecker und Schröder, Stuttgart.)

Nachwort vom Herausgeber: Es ist zwar noch viel Wasser aus dem See hinausgelaufen und über die Felsen bei Schaffhausen gestürzt, bis ein regelrechter Dampferverkehr auf dem Bodensee zustande gekommen ist. Es war am Bodensee wie es damals überall war, auf dem Rhein und auf der Weser, und schließlich gewann es auch hier das Dampfschiff. Und heute kann man sich kaum etwas Schöneres denken, als auf einem der geräumigsten stolzen Dampfer über die weite Fläche des Bodensees hinzufahren, auf der einen Seite die mächtige Kette der Alpen, auf der andern das freundliche Garten- und Weinbergland der Bodenseeufer



Segellad bei Bad Schachen

Walter Wäntig



Lände bei Lochau (Nähe von Bregenz)

Walter Wäntig

Zeppelin die Hälfte mit 400 000.— Mark selbst zeichnen. Die erste Luftschiffhalle in Manzell wurde gebaut, und in ihr ging nun der Bau des ersten Luftschiffs seiner Vollendung entgegen, und am 2. Juli 1900 stieg es zum erstenmal in die Luft, mußte aber infolge einiger kleiner Schäden nach 18 Minuten landen, auch ein zweiter Aufstieg mißlang. Erst der dritte hatte Erfolg. Das Luftschiff erreichte eine acht-re Geschwindigkeit und die Steuerung war in Ordnung. Nun fehlte es aber an Geld zu einer neuen Gasfüllung. Die Gesellschaft mußte sich sogar auflösen. Auch der Verein deutscher Ingenieure erteilte Zeppelin auf jener Kieler Tagung 1901 eine Abjage. Wie mochte gerade dies den Mann am Bodensee treffen. Ein Aufruf an das deutsche Volk brachte nur 8000 Mark Unterstützung ein, ein zweiter, der „Notruf zur Rettung der Luftschiffahrt“, verhallte ungehört im Reich. Zeppelin mußte sein Luftschiff abmontieren und die Halle abbrechen.

Der Plan aber wurde nicht aufgegeben. Der Graf hatte doch treue und gute Freunde. Eine zweite Bausumme kam zusammen, allerdings Zeppelin hatte wieder das meiste selbst beigesteuert, wieder 400 000.— Mark. Eine neue Halle entstand in Manzell und das zweite Luftschiff wurde gebaut, das aber im Januar 1906 bei einer Notlandung bei Kitzlegg vom Sturm fortgerissen wurde, daß es der Graf vollends zertrümmern lassen mußte. Die Trümmer wurden nach Friedrichshafen geführt. Zeppelin war schwer getroffen. Aber er ließ auch jetzt den Mut nicht sinken. Er wußte, was er wollte und was er konnte. Alle die Versuchsfahrten hatten ihm gezeigt, daß er auf dem richtigen Weg sei und daß seine Aufgabe darin bestehe, durch immer neue Verbesserungen allmählich allen Mißständen begegnen zu können.

Das dritte Luftschiff wurde gebaut, und schon im Oktober 1906 fanden zwei wohlgelungene Aufstiege statt. Nun gingen auch dem preussischen Kriegsministerium die Augen auf und das Reich gab nun Geld, machte aber das Gelingen einer 24stündigen Fahrt zur Bedingung.

Zeppelin begann die Erbauung eines vierten Schiffes, das ihn dann dem vollen Sonnenschein des Erfolges und Ruhmes entgegenführen durfte. Eine 12stündige Fahrt in die Schweiz bewies eine wunderbare Fähigkeit, alle Tücken der Windströmungen, in Tälern, Engpässen, über Bergzüge hinweg überwinden zu können. Wie tief beglückt mochte Zeppelin sein Schiff von dieser Ruhmes- und Siegesfahrt in die heimische Halle zurückgeführt haben! Und wie jubelte man in Deutschland auf, und wie flogen dem kühnen, willensstarken und menschlich so guten und vornehmen Mann die Herzen der Menschen zu!

Und nun kamen die denkwürdigen Tage im August 1908. Ohne daß es die Öffentlichkeit wußte, war Zeppelin zu einer Fernfahrt aufgestiegen. Das Rheintal entlang ging die wunderbare Fahrt, über Waldshut, Säckingen, Basel, Straßburg. Lächer wehten, Fahnen flatterten, Menschenjubiläum und Glockenläuten füllte die ganze selige Straße des Rheintales, und von Straßburg donnerten dem Luftschiff die Kanonen zum frohen Gruß entgegen. Weiter ging die Fahrt über Germersheim, Speyer, Worms. In der Gegend von Oppenheim nun wurde wegen eines Motorschadens abends eine Zwischenlandung auf dem Rhein notwendig. Schon um halb 11 Uhr fuhr es weiter nach Mainz, dem Fahrziel. Und nun erfolgte die Rückfahrt in der Richtung über Stuttgart.

„Es war ein unvergeßlicher Moment, wie nach banger Nachtwache und nach Durchkosten der verschiedenen erfreulichen und deprimierenden Empfindungen unsererseits das heißersehnte Luftschiff ganz plötzlich hinter einem der westlichen Bergrücken erschien und im Morgen Sonnenschein silbern schimmernd und leuchtend, langsam, aber mit unerschütterlicher Sicherheit direkt gegen den nicht schwachen Wind hoch über der in herrlicher Sommerpracht sich ausbreitenden Stuttgarter Talmuschel dahinzog. Hier empfand man

die unbeschreibliche Größe der Tat Zeppelins; die Sehnsucht von Jahrtausenden, sie war erfüllt, und wie im Traum sah man dem wunderbaren „Fisch“ da oben in der Höhe nach und staunte ihn an wie ein Bild aus Märchenlanden.“ (Leipziger Tageblatt).

Doch schon auf der Filderebene bei Stuttgart in der Nähe von Echterdingen zwang ein erneuter Motorschaden zur Landung, ein ausbrechender Gewittersturm entriß das Luftschiff seiner Verankerung, stieß die eine der Gondeln gegen den Boden, eine Stichflamme schoß empor, und in kurzer Zeit war das Luftschiff verbrannt. Ein Schrei wilden Wehs erscholl aus der vieltausendköpfigen Menge, die sich gesammelt hatte. Den Menschen krampfte sich das Herz zusammen. Tränen rannen ihnen die Wangen herunter. Ein Knabe rief in verzweifelterm Schmerz aus, nie mehr beten zu wollen, wenn der liebe Gott dem Zeppelin sein Luftschiff verbrennen lasse.

Und dieser Schmerz ging durch aller Herzen in ganz Deutschland, und der furchtbare Untergang dieses Luftschiffs wurde die Geburtsstunde für die ungehemmte Weiterführung des Werkes. In ihm war das ganze deutsche Volk in allen Lagern einig. Eine Volksspende brachte innerhalb eines Jahres 7 Millionen zusammen. Nun konnte Zeppelin bauen, sein Werk konnte wachsen und reifen. Probeflüge waren notwendig gewesen, um die nötigen Erfahrungen zu sammeln, und immer waren es nur kleinere technische Unvollkommenheiten der Motore und ähnliches gewesen, welche die Fahrten beeinträchtigt hatten. Eifrig wurde

in den nächsten Jahren an ihrer Behebung gearbeitet, und es folgten stolze erfolgreiche Fahrten über die verschiedensten Gegenden und Städte Deutschlands hinweg, vielfach mit Fahrgästen an Bord, dann und wann leider auch von Unglücksfällen begleitet. Im Krieg leisteten die Zeppelinluftschiffe zu Wasser und zu Land wichtige Aufklärungsdienste und führten Bombenangriffe auf feindliche Festungen aus.

Im Lauf der Jahre hatte man reiche Erfahrungen gesammelt, namentlich auch im Krieg, und bedeutende technische Verbesserungen gemacht, und in den Jahren nach dem Krieg machten die beiden Schiffe der deutschen Luftschiff-Aktiengesellschaft („Delag“), „Bodensee“ und „Nordstern“ glänzende Fahrten, darunter eine nach Schweden.

Doch wurden diese Fahrten durch die interalliierte Ueberwachungskommission verboten, „Nordstern“ mußte auf Reparationskonto an Frankreich, „Bodensee“ an Italien abgeliefert werden. Im Jahre 1922 wurde auch von Amerika ein Luftschiff bestellt, und im Oktober 1924 wurde dieses glänzend eingerichtet und ausgerüstete Schiff in 81 Stunden durch Sturm und Wetter über den Ozean auf den amerikanischen Flugplatz Lakehurst geführt. Damit war die große Sicherheit und Zuverlässigkeit des deutschen Zeppelinluftschiffs erwiesen, für rasche Personen- und Postbeförderung nach Uebersee, für wissenschaftliche Forschungen aufs neue erkannt, und augenblicklich geht ein neues Luftschiff, L 3 127, seiner Vollendung entgegen, mit dem Dr. Eckener, der auch das Amerikaluftschiff führte, Großes plant. Es soll sich in den Dienst der Wissenschaft stellen und soll noch größere Fahrten ausführen. Wir wollen sie klopfenden Herzens verfolgen und erleben, so wie es Cäsar Fleischnen einmal in seinem schönen Lied vom Grafen Zeppelin geschildert hat:

„Und nun kommt's durch den stillen Raum
gleich einem silberlichten Traum sonnauf!“

Und wir wollen auch erleben, wie das schwäbische Friedrichshafen, am Schwäbischen Meer und an der Südgrenze unserer deutschen Heimat gelegen, durch diese Fahrten mit den Weiten der Welt verbunden wird und von hier ein großes stolzes deutsches Werk seinen Ausgang nahm, das den vom Volk so hoch verehrten und heiß geliebten Zeppelin seinen Schöpfer und Friedrichshafen seine Geburtsstätte nennt.



Langenargen, ein anderer württembergischer Hafenplatz am Bodensee

W. Wänig