

Der Seekrieg von L. Persius

WB 23/1919

VII.

Die Zeppeline

Graf Zeppelin ist der größte Mann des zwanzigsten Jahrhunderts. Dieses Wort Wilhelms des Zweiten, das noch in den glücklichen Tagen des Friedens gesprochen wurde, hatte sich vielen Deutschen tief in die Seele gegraben, und so ist verständlich, daß bei Beginn des Krieges die Hoffnungen auf Erfolge unsrer Luftschiffe hoch gespannt waren; denn im militärisch versuchten Deutschland wurde ja alles, was der Oberste Kriegsherr als „groß“ pries, zuerst in Verbindung mit Mordinstrumenten gebracht. Jede „große“ Erfindung fand nur dann die rechte Beachtung, wenn sie für den Dienst der Landesverteidigung nutzbar gemacht werden konnte.

„Das perfide Albion ist der Hauptfeind“, so lautete die amtliche Parole; ihm den Krieg ins Land zu tragen, wurde alles aufgeboten. Schon sah man Armeen auf Flößen über die Straße Dover-Calais setzen und ersehnte mit Spannung den Beginn des Bombardements von London durch Riesengeschütze, die an der flandrischen Küste aufgestellt sein sollten. Die Herstellung der Flöße, der Guß der Monstre-Kanonen schien einige Schwierigkeiten zu bereiten. Da tauchte der grandiose Gedanke der Niederzwingung durch die Zeppeline auf. Wessen Hirn mag ihn geboren haben? Hier triumphierte bestialische Grausamkeit, gepaart mit verbrecherischer Dummheit. Von dem Gerichtshof, der teuflische Kriegstaten aburteilen soll, wird die Frage beantwortet werden müssen.

Dem Schöpfer des — wenn auch in beschränktem Ausmaß — „kriegsbrauchbaren“ Luftschiffes, dem Grafen Zeppelin, blieb es erspart, den Ausgang des Massenmordens zu erleben, im Kriege die Frucht seiner weltbewegenden Erfindung zu ernten.

Im friedlichen Verkehr wäre den Zeppelinern beschieden gewesen, eine glückliche, völkerverbindende Mission zu erfüllen; im Kriege erwarben sie sich bei unsern Gegnern und bei den Neutralen, das heißt: bei allen Kulturvölkern, einen Ruf, dessen Schmach abzuwaschen viele Jahre lang eine vergebliche Mühe sein wird.

Stand der militärische Nutzen, der durch die Offensive der Luftschiffe errungen wurde, im Verhältnis zu dem moralischen Schaden, der uns durch ihre Bombenwürfe auf friedliche Städte erwuchs? Man hat mir verübelt, daß ich öffentlich diese Frage verneint habe. Ein Stich ins Wespennest war es, daß ich die Ungeeignetheit des Hauptbaumaterials der Zeppeline — des Aluminiums, wegen seiner Brandgefahr — und die Mangelhaftigkeit der Motore — Maybach — kennzeichnete. Die schwindelerregende Dividende der beiden Gesellschaften m. b. H. erlaubte es ihnen, eine Heze in der alldeutschen Presse gegen mich zu veranstalten, die, wäre sie journalistisch geschickter redigiert gewesen, vielleicht gewisse Bedenken gegen meine Behauptungen hätte wecken können. Die Verschwendung jedoch, die mit kostspieligen Inseraten getrieben wurde, ließ selbst in beschränkten Hirnen Zweifel aufkommen, und der Text der Anzeige vollends machte den sachlich urteilsfähigen Leser stutzig. Auszüge aus amtlichen Schreiben, die sich anerkennend über die Motore ausgesprochen hatten, sollten überzeugend wirken; aber sie stammten aus einer Zeit, die nicht in Frage kam. Tatsächlich wurde denn auch das Gegenteil erzielt, und der — gesund denkende — Laie fand sich nicht bewogen, von seiner vorgefaßten Meinung abzulassen. Die vorgefaßte Meinung — das ist, was bei den meisten solcher Fragen die Hauptrolle spielt, um derentwillen der Kluge die amerikanische Maxime befolgt: „Gib niemals Erklärungen ab — deine Freunde haben sie nicht nötig, und deine Gegner glauben dir doch nicht.“

Zu dem Streit um die militärische Brauchbarkeit der Zeppeline und ihrer Maybach-Motore zwei charakteristische Aussprüche. Der Kapitänleutnant Löwe, Kommandant des Luftschiffs „L 19“, das im Februar 1916 auf der Nordsee verloren ging, hatte vor seiner letzten Fahrt über die Unbrauchbarkeit der Motore geklagt und über die Bauingenieure geäußert, sie, die nie mit den Luftschiffen an die Front zu gehn brauchten, wendeten nicht die nötige Sorgfalt auf zur Sicherung des technischen Betriebes. Und in einer Flaschenpost des sinkenden Luftschiffs, die ein norwegischer Fischer später im Stagerak fand, heißt es: „Mit fünfzehn Mann auf der Plattform von „L 19“, schwimmt die Hülle ohne Gondel. Ich versuche einen letzten Bericht zu erstatten. Drei Mal Motorenhavarie. Drei Motore versagten gleichzeitig und machten unsre Stellung schwierig. Nachmittags um ein Uhr ist unsere letzte Stunde angebrochen. Löwe.“ „Drei Mal Motorenhavarie“ — sagt das nicht genug?

Und die andre Seite? Einer der prominentesten Herren der Branche beschwerte sich über die Vorwürfe, die ich gegen die Konstruktion gerichtet hatte, und sagte dabei: „Wenn die Luftschiffkommandanten, sobald es wirklich einmal ernst wird, statt nach dem Kompaß zu gucken, anfangen, zu Gott zu beten, dann . . .“ Genügte? Die Front beschuldigt die Industrie, daß sie ihr mangelhafte Kampfinstrumente liefere, und die Industrie schiebt der Front die Schuld zu, sobald die Luftschiffe versagen. Ich denke nicht daran, diesen Streit weiterzuführen. Aber, auf die Gefahr hin, der Parteilichkeit für meine alte Waffe beschuldigt zu werden, erkläre ich: Es mag mal hier und da ein Kommandant versagt haben. Das war gewiß eine Ausnahme. Hingegen hat die Industrie, wie ich aus eigener Erfahrung von Kriegsschiffbauten weiß, keineswegs immer den Ansprüchen genügt, die der Seeoffizier stellen mußte. Es lag aber auch hier nicht etwa an den Personen, an den Baumeistern, an den Technikern, sondern am System. Das Reichsmarineamt schrieb die Pläne bis in die letzte Einzelheit vor, und die Privatindustrie mußte die Schiffe und Maschinen genau danach anfertigen. Dabei hätte eigne Initiative weit bessere Leistungen zustande gebracht. Man denke an die vorzüglichen Kreuzer, die die Germania- und Schichau-Werften für die russische Kriegsmarine geliefert haben, ebenso an die Torpedoboote. Von fremden Regierungen wurde der Schaffens- und Erfindungsfreudigkeit unsrer Schiff- und Maschinenbauer freier Spielraum gelassen, und der Erfolg bewies, wie richtig dieses Verfahren war.

Was ich mit meinen Angriffen bezweckte, war: in der Öffentlichkeit klar zu stellen, daß die Leitung der Flotte, an der Spitze Tirpitz, unverantwortlich handelte, als sie unsre in mehrfacher Beziehung konstruktiv mangelhaften Zeppeline hinüber nach England sandte und damit viele Menschenleben opferte, ohne daß der militärische Nutzen es gerechtfertigt erscheinen ließ. Ueberblickt man die Reihe der Luftschiffunternehmungen und das Material, das für sie zur Verfügung stand, in qualitativer und quantitativer Hinsicht; so wird erkennbar, daß mit ungenügenden Mitteln nur wieder eine Bluff-Taktik verfolgt wurde. Da besonders am Anfang die Kräfte schwach, der Luftschiffe wenige waren, so lernte der Feind, den Angriffen zu begegnen. Er schuf sich Abwehrmethoden, deren Stärke sich bei jedem Ueberfall als mehr gewachsen erwies. So war es kein Wunder, daß die Verluste unsrer Luftschiffsflotte sich stetig steigerten. Ohne an den Feind gelangt zu sein, also sicherlich infolge technischer Unvollkommenheit gingen, soweit ich es zu ermitteln vermochte, allein bis zum Sommer 1916 26 Luftschiffe verloren — tatsächlich kann danach die Zahl erheblich höher gewesen sein. Sie verbrannten; und zwar die Hälfte von ihnen in den Hallen! Der Verlust der gleichen Anzahl von Luftschiffen ist bis zu dem genannten Datum auf das

Versagen der Motore zurückzuführen. Greift man das Jahr 1916 heraus, so gestand selbst der Admiralstab folgende Verluste ein: am zweiten Februar, 2 19' verloren in der Nordsee; am ersten April, 2 15' verloren vor der Themse, Besatzung gefangen genommen; am vierten Mai, 2 7' verloren in der Nordsee, abgeschossen von feindlichen Streitkräften; am fünften Mai, 2 20' verloren bei Stavanger, gescheitert; am zweiten September, 2 21' verloren nahe Enfield, abgeschossen; am vierundzwanzigsten September, 2 32' und 2 33' abgeschossen über London; am zweiten Oktober, 2 9' abgeschossen über London; am siebenundzwanzigsten November zwei, 2-Schiffe abgeschossen über Mittelengland. Im Jahre 1917 mehrten sich dann die Verluste stark. Bei einer Unternehmung in der Nacht zum zwanzigsten Oktober gingen gleich vier Schiffe auf einmal verloren. Nun endlich erkannte die Flottenleitung die Zwecklosigkeit der Angriffe und der Opferung von Personal und Material, und die Fahrten über englischem Boden wurden eingestellt.

Unbegreiflich bleibt, daß die verantwortliche Stelle es so lange mit ihrem Gewissen vereinen konnte, diese barbarische Kriegsführungsmethode anzuwenden. Es mag vielleicht angeführt werden, daß es die Pflicht der Obersten Heeresleitung war, jedes Mittel zu benutzen, das ihr geeignet schien, den Willen zum Weiterkämpfen beim Gegner zu brechen, nach dem Grundsatz des Lord Fisher: „Der Krieg ist keine Tee-Gesellschaft. Im Kriege darf nur rohe Gewalt herrschen. Schlage sofort zu, schlage kräftig zu, schlage überall zu, wo irgend du es vermagst.“ Ein Lord Fisher, ein Admiral, ein Militär, mochte dergleichen aussprechen. Er tat es im übrigen auf einer der Haager Friedenskonferenzen, und nur, um vor den Schrecknissen eines Krieges zu warnen. Eine Stelle jedoch, die für die gesamte Kriegsführung verantwortlich war, mußte sowohl die politischen Folgen im Auge behalten wie sich vorher darüber klar sein, ob die zu Gebote stehenden Mittel auch Erfolg haben würden. Ähnlich wie bei der Erklärung des U-Boot-Handelskrieges ist sie sich der Folgen ihrer Entschließung nicht bewußt gewesen, hat sie sich in grotesker Ueberschätzung der eignen Angriffswaffen und Unterschätzung des feindlichen Abwehrvermögens in ein Unternehmen gestürzt, das nur mit einem Fiasko enden konnte.

Das Zeppelin-Luftschiff wurde am Ende des Krieges außer Kurs gesetzt — das Flugzeug trat an seine Stelle. Das Zeppelin-Luftschiff, wie überhaupt das Luftschiff — also auch Schütte-Lanz — hat die Erwartungen nicht erfüllt. Als Offensivwaffe ist es nun ausgeschaltet. Ob es zu Aufklärungszwecken vielleicht noch benutzt werden wird, läßt sich zurzeit nicht entscheiden. Das Flugzeug triumphiert heut. Schon kommt die Kunde, daß es die Reise über den Ozean ausgeführt hat. Wird sein gelungener Flug über den Atlantik die Todesstunde der Zeppeline bedeuten?

(Fortsetzung folgt)