

Die Heimat der Zeppeline.

Nach einer alten Prophezeiung sollen die Kosaken noch einmal ihre Güter im Bodensee trüben. Sie hat sich bis heute noch nicht erfüllt. Dafür sind während dieses Krieges schon zweimal englische Flieger über dem Bodensee erschienen und

der devote Anflug außer Mode gekommen, sonst hätten wir am Bodensee lauter „Häfen“ bekommen, vielleicht sogar auf der Schweizerseite, wo einzelne Uferorte auch mit berühmten Notabilitäten prunten können.



Aufgestapelte Nahrungsmittel für die Truppen in Saloniki.

Haben Bomben auf Friedrichshafen heruntergeworfen, was noch gar nie prophezeit worden ist, und was weder Schwaben noch Schweizer je für möglich gehalten hätten. Friedrichshafen verdankt diese englische Wüste dem Umstand, daß es die Heimat der Zeppeline ist. Es sollte eigentlich „Zeppelinshafen“ heißen, eine Um-taufe, über die sich umso mehr reden ließe, als die schwäbische Stadt am Bodensee schon einmal ihren Namen gewechselt hat. Sie hieß früher Buchhorn, bis zum Jahre 1811. In jener Zeit fand man Gefallen am Bodensee, alten alemannischen Ortsnamen einen dynastischen Klang zu ge-

Friedrichshafen war bis vor zehn Jahren die stillste und verschlossenste Stadt am Bodensee. Die alte Reichsstadt Buchhorn kam im Jahre 1810 als kleines, etwas heruntergelommenes Nest an Württemberg, das damit Aufsteher am Bodensee wurde. König Friedrich von Württemberg vereinigte im Jahre 1811 seine neue Hofstadt mit dem nahen Kloster Hofen und gab der neuen Gemeinde den Namen Friedrichshafen. Des Klosters Hofen, eine alte Benediktinerabtei, deren Doppelkirche als Wahrzeichen Friedrichshafens weit in den See hinausragt, wurde zum königlichen Schloß umgebaut, und die Stadt wurde dann Sommerresidenz des württembergischen Königs. Sie ist es heute noch; aber sie ist dadurch nur noch stiller und behäbiger geworden. Die meisten Firmamenten an den Kränzen tragen die Aufschrift königlicher Hoflieferant; vorsonnen liegt das Schloß mit seinen alten Türmen in dem großen Park, und eine alibiartige Reibstimmung lag in den Gassen und über den Dächern der Stadt. Das ist dann auf einen Schlag anders geworden. Seit etwa zehn Jahren hat Friedrichshafen einen Aufschwung genommen, wie ihn keine zweite Stadt am Bodensee zu verzeichnen hat; es ist auf einmal erwacht, hat Leben bekommen, hat viele neue Häuser aus dem Boden wachsen sehen, hat die alten Wirtschaftshäuser, die sich noch mit „ih“ schrieben, in moderne Hotels umgewandelt, hat eine neue Strandpromenade gebaut, die schönste am ganzen See; hat Industrie, Leben und Fremdenverkehr erhalten. Es ist ein fast amerikanischer Aufschwung, den das alte Buchhorn in zehn Jahren durchgemacht hat, und seine Bevölkerungszahl ist mit einem ganz verblüffenden Sprung in die Höhe geschritten. Und das alles hat Friedrichshafen dem Grafen Zeppelin und seinem Luftschiff zu verdanken.

Es war im Sommer 1900, als auf der königlichen Domäne Man-

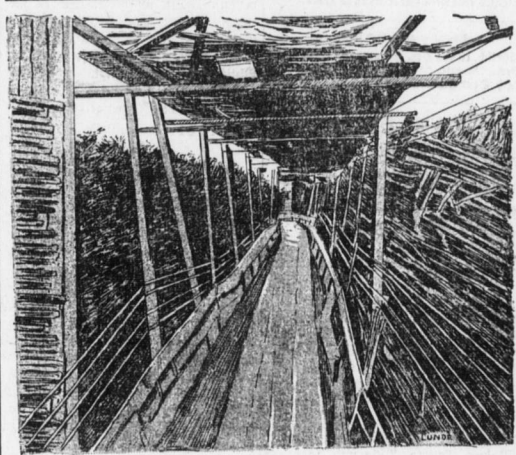
zell bei Friedrichshafen eine schwimmende Bretterhalle errichtet und das erste Zeppelinsche Luftschiff gebaut wurde. Der Graf hat als „Uebungs-gelände“ den See gewählt, weil dieses Terrain nicht geflutet oder eingeebnet werden mußte und weil es für die Landung der noch recht unbeholfenen ersten Luftfahrzeuge weniger gefährlich war, als das feste Land, wo man auf die Bäume und auf die Dächer geraten konnte und Kulturschaden vergüten mußte, wenn man in einem Krautgarten oder in einem Hopfenfeld zu landen gezwungen war. Ich erinnere mich gut, so schreibt ein Korrespondent, an den Aufstieg des ersten Zeppelinschen Luftschiffes am 10. Juni 1900. Wir lagen einen ganzen Tag lang im Grafen von Manzell, eine gewaltige Volksmenge, und drängen auf dem See schwamm ein Geschnader von zehn, zwölf menschengestülften Dampfbooten, umwimmelt von Hunderten von Booten. Man freute sich des schönen Schauspiel, das die schiffleibte Reede bot, und der herrlichen Aussicht in die Schweizerberge, die aus blauer Ferne auf den See herüberstauten. Aber das war auch alles, über das man sich am Strande von Manzell freuen konnte. Das Luftschiff kam nicht aus der schwimmenden Halle heraus, es war noch nicht recht flüchtig; enttäuscht zog man heim, auf dem Dampfer wurde gepfeifen wie im Theater, wenn der Tenor ungenügend ist und als ich abends mit dem Zug der Enttäuschten nach Friedrichshafen wanderte, da hörte ich den preussischen Kriegsminister, einen General mit großem, blondem Schnurrbart, im Vorbeifahren verärgert zu seinem Begleiter sagen: „Ich habe ja immer gesagt, daß alles Mümpitz ist!“ Am Abend schlief ich auf dem Dach-

zungsmittel, als welche sie in erster Linie gebaut und in den Dienst gestellt worden sind. Und den vollen Wert der Zeppelinschen Erfindung wird man erst einmal recht erkennen können, wenn das Luftschiff in den Dienst des friedlichen Verkehrs treten wird. Man spricht heute bereits von einem Zeppelinverkehr mit Amerika, und selbst die Dilettanten v. Friedrichshafen verpöten, zweifeln heute nicht mehr an der technischen Durchführbarkeit eines Verkehrs über den Ozean. Friedrichshafen besitzt heute eine gewaltige Anlage für den Luftschiffbau mit vielen tausend Arbeitern. Die alte Halle von Manzell ist längst aufgegeben. Hinter der Stadt beim Niederort sind große massive, bombensichere Hallen errichtet, umgeben von einem weiten Komplex von Werkstätten und Gasfabriken. Die Leistungsfähigkeit dieser Anlagen ist so groß, daß jetzt jede Woche ein neues Luftschiff abgeliefert werden kann. Beim Ausbruch des Krieges befahl die deutsche Armee 12-15 Zeppelinsche Luftschiffe; im Februar d. J. hat Friedrichshafen das hundertste Luftschiff abgeliefert. Der Typ hat sich im Laufe des Krieges stark verändert; die Fahrzeuge sind noch größer, die Motoren noch stärker geworden. Daß sie und da einmal ein Zeppelin ins Meer fällt oder auf dem Lande heruntergeschossen wird, kann die Kriegsbrauchbarkeit der Fahrzeuge nicht in Frage stellen; Kavallerieregimenter und Drabnoughts gehen im Kriege auch verloren, ohne daß deshalb die Kriegsfähigkeit der Kavallerie und der Panzerschiffe abgegriffen worden wäre. Das alte Buchhorn ist selbst-

Der Palazzo Venezia.

Geschichte des von Italien beschlagnahmten Prachtbaus.

Das gleiche Schicksal wie der Villa in Tivoli, dem ererbten Gute des ermordeten Erzherzogs Franz Ferdinand, ist bekanntlich auch dem römischen Palazzo Venezia, dem Sitz des österreichischen Botschafters beim Kaiser, beschieden, der von der italienischen Regierung konfisziert wurde.



Aufgrabungen mit Eisenpfählungen in Flandern. Aus dem besetzten Belgien.

Ueber die Erbauung dieses Palastes, der so oft seine Bewohner gewechselt hat, sind die Architekturbücher größtenteils noch im unklaren. Die Angabe Bazaris, monach Giuliano da Majano sein Ueberbringer wäre, kann nicht stimmen, da dieser Künstler nachgewiesenemmaßen nicht in Rom tätig gewesen ist. In Frage kommen noch Meo del Caprina und Giuliano da Sangallo, welche aber in den Bauregisterbüchern als Unternehmern genannt werden. Jakob Buchhardt glaubte in Giacomo da Pietrasanta den wahrscheinlichsten Erbauer gefunden zu haben, eine Annahme jedoch, die heute nicht unumwunden bleiben darf. Einzig dieser Nachweis kann geliefert werden, daß Pietrasanta die zweifelhafte Weitergabe des großen Hofes entworfen und wohl auch selber ausgeführt hat. Soviel steht außerdem mit Sicherheit fest, daß das denkwürdige Gebäude auf Veranlassung des Kardinals Barbo, nachmaligen Papstes Paul II., ums Jahr 1450 errichtet und ein halbes Jahrhundert später im Rohbau vollendet worden ist. Das Material zu dem im streng toscanischen Stil burgengeführten, jedoch ohne die breite Quaderfassung ausstreichenden Bau ist dem Kolosseum entnommen worden. Als architektonisches Ganzes wirkt er durch seine schwere, wuchtige, noch ganz mittelalterlich anmutende Massigkeit, während die Details einer größeren Feinheit ermangeln und nur etwa in den Portaleinfassungen mit ihrer eigenartigen Knosp- und Rhombenornamentik Geübte reiferer Art feststellen. Der Hof des Palastes ist erst in den 1480er Jahren gebaut worden; er ist von ausgeprägter Renaissanceart.

Tatsache irgendwelcher offizieller Einspruch erhoben worden wäre. In dem zwischen Napoleon III. und dem Kaiser von Oesterreich in Rom abgeschlossenen Vertrage vom 24. August 1866 über die Abtretungen von Venetien bestätigte der französische Negociant, daß alle die Paläste in Rom und Konstantinopel, die einst der Republik



Das Dach des originalen Schilderhauses ist mit Erde, auf der das Gras wächst, bedeckt.

Venetien gehört hatten, der österreichischen Regierung verbleiben sollten. Ein noch im Herbst desselben Jahres ausgefertigtes Protokoll gab dieser Bestimmung noch deutlicher Ausdruck. Nach anderen, erst jüngst zutage geförderten Dokumenten zu urteilen, hätte sich Italien schon lange bemüht, den durch das päpstliche Garantiegesetz geschützten Botschaftspalast an sich zu bringen.

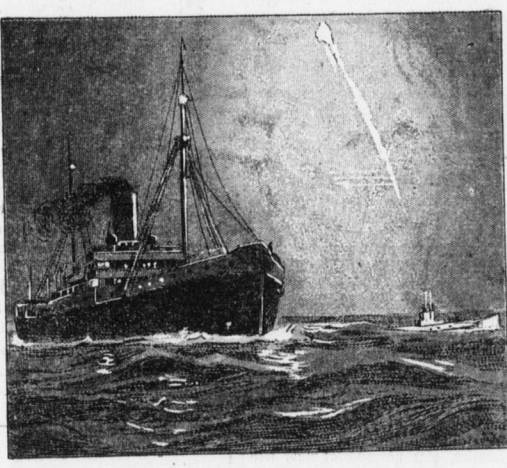
Der Marinereportsbericht seines Blattes, er habe den Flugverboten des neuen englischen Luftschiffes beigewohnt. Dasselbe sei ein solches des starken Systems von sehr eleganter Form und großer Manövrierfähigkeit.

Wertwürdig sind die äußeren Schicksale, die häufigen Veränderungen des Palazzo Venezia. Der Bau blieb zunächst Eigentum der Päpste, wurde dann aber 1664 von Pius IV. der Republik Venetien geschenkt. Bei deren Aufteilung zwischen Oesterreich und der zaislinschen Republik im Jahre 1797 galt die Zugehörigkeit des Palastes als zweifelhaft. Nachdem



Ungarische Offiziere in Winterausrüstung.

ben; aus Gernotungen wurde Ludwigshafen, aus Ottenried der Grafen Thun zu Ehren Lunau, und mit knapper Not entging unter König Max das bairische Bindau dem Schicksal, in Maximilianshafen umgetauft zu werden. Zum Glück ist, so bemerkt ein Schweizer Blatt,



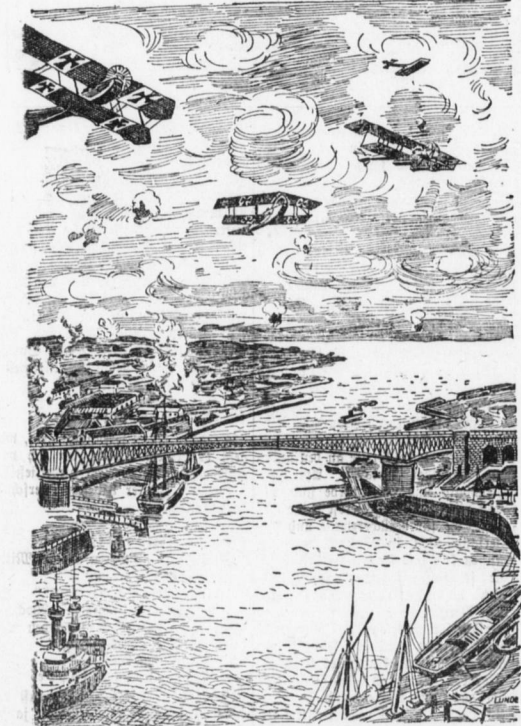
Ein englischer Dampfer wird von einem „U-Boot“ angehalten und versenkt.

boden des Hotels zum „Deutschen Haus“ auf einem Sofa, und am folgenden Tage liegt dann das Luftschiff auf. Aber die erste Fahrt ging fehl; der Zeppelin fand den Rückweg nach Manzell nicht mehr und fiel halb zertrümmert in das Schiff von Zimmern-

stänblich stolz darauf, die Heimat der Zeppeline zu sein, und es nimmt es gerne mit in Kauf, wenn ihm ad und zu ein paar Fliegerbomben und die Dächer herabgeworfen werden. Es wird dem Grafen Zeppelin ganz sicher einmal ein Denkmal errichtet; jetzt schon hängt sein Bildnis in allen Stuben, man hat es auf alle Pfeisertische und auf alle „Souvenirs“ gemalt; Friedrichshafen hat seinen Zeppelinmuseum, sein Zeppelinmuseum und natürlich auch sein „Gasthaus zum Luftschiff“. Die Heimat der Zeppeline ist die interessanteste Stadt am Bodensee geworden, und nach dem Kriege wird es auch die besuchteste werden — vorberhand sind Fahrten nach dem alten Buchhorn mit einigen Schwierigkeiten verbunden!

Man kennt den weiteren Verlauf der Zeppelinschen Erfindungsgeschichte. Sie hat bittere Zeiten durchgemacht. Die Leute vom Fach machten die schlechtesten Witze über den „Dilettanten am Bodensee“, der damals noch nicht Dr. ing. war, und die deutsche Heeresverwaltung hat lange Zeit von den Verdiensten des alten Reitergenerals nichts wissen wollen. Ein paar Jahre lang lag die verlassene Bretterhalle von Manzell wie eine trostlose Ruine da; sie kam einem vor, wie das Grab von fühlbaren Hoffnungen und geklitterten Plänen. Im Jahre 1906 erst kam der Umchwung. Die deutsche Nation steuerte vier Millionen zusammen und verschaffte damit dem Grafen Zeppelin die Mittel zur Fortsetzung seiner Versuche auf großartiger Grundlage. In Berlin schmolz allmählich das Eis; die deutsche Heeresverwaltung, die bis dahin das starke Zeppelinsche Luftschiff verschmähte und einseitig den offiziellen halbstarren Parseval-Typ protegiert hatte, begann sich für die Versuche Zeppelins zu interessieren, und als die ersten großen Fahrten gelangen, da ist auch das Schütteln der Fachleute über den „Dilettanten am Bodensee“ verstummt. Es gab zwar noch manches Mißgeschick, noch manche Katastrophe; aber das Fahrzeug wurde lufttüchtiger von Jahr zu Jahr, die Heeresverwaltung stellte die Luftschiffe in ihren Dienst, und als der Krieg losbrach, da hatte Deutschland ein Kriegsluftschiff zur Verfügung, dem die Gegner nichts Gleichwertiges entgegenstellen konnten. Es wird erst nach dem Kriege an den Tag kommen, welche Dienste die Zeppeline den deutschen Armeen geleistet haben; jetzt hört man nur von den Fahrten nach Paris und nach England und von der Mitwirkung bei den Unternehmungen zur See; dagegen ist öffentlich nichts bekannt geworden über die Leistungen der Zeppeline als strategische Luft-

Ein Bewohner von Nizza schickte täglich mehrere hundert Pakete nach Paris und anderen großen Städten Frankreichs. Es waren Nachnahmepakete über 1.75 Fr., und daneben Hand in schöner großer Mundschrift: „Familien-Andenken“. Die Empfängerinnen waren durchweg Witwen, deren Gatten in den letzten Wochen fielen. Mit großer Umsicht stellte sich der Mann aus allen nur erreichbaren Zeitungen eine möglichst reichhaltige Adressenliste zusammen. Wie die Witwen, denen der Briefträger am nächsten oder übernächsten Tag die kleine Nachnahmepackete vorlegte, lösten sie herzlich geteilt ein, in banger Hoffnung, daß der Gatte vielleicht noch kurz vor seinem Tod einem Kameraden etwas für die Familie anvertraut hat, einen Brief, ein Bild, etwas, für das man selbst 20 Fr. zahlen würde. Aber das Bild — um ein solches handelte es sich meist — zeigte irgendein zerstückeltes Dorf, eine Kirche, einen Versuch des Präsidenten an der Front — etwas, das im besten Fall 10 Ct. gekostet haben mochte, dafür aber in den kostbaren Umschlag irgendeiner Kriegszeitung gewickelt war. Da der Verlust verhältnismäßig gering war, schwiegen bisher die in so freundlicher Weise bedachten Frauen. Erst durch die Anzeige einer Witwe aus Apollon wurde dem Herrn das Honwort gelegt.



Deutsche Flugzeuge besetzen den Hafen von Dünkirchen mit Bomben.

Die Könige.



Der Belgier: Nicht wahr, Peter, wir beide wollen uns nie wieder beschützen lassen!