

Zum Unglücksfall des Luftschiffes Zeppelin II.

(Kritische Darstellung.)

In Ergänzung der Veröffentlichung der Berliner Correspondenz vom 4. d. Mts. wird amtlich jetzt folgendes mitgeteilt: Die Teilnahme des deutschen Volkes an der Entwicklung unserer Luftschiffahrt und die Verehrung, die es dem Grafen von Zeppelin anstellt, läßt es begreiflich erscheinen, daß das Unglück des Zeppelin-Schiffes bei Weilburg die Gemüter erregt. Es darf daher nicht wundernehmen, wenn man in der Trauer über den Verlust dieser Empfindungen soll die Mitteilung der durch die Untersuchung festgestellten Tatsachen das bedauerliche Ereignis klar legen, wobei sich zugleich Gelegenheit bieten wird, unzutreffende Auffassungen über den Sachverhalt richtigzustellen.

In dem Programm der Köhler-Expedition war eine Fernfahrt mit Zwischenlandung vorgesehen. Luftschiffe haben nur dann einen militärischen Wert, wenn sie größere Entfernungen zurücklegen können. Da es sich um eine Schiffsahrt fernumher handelte, so kam nicht in Betracht, ob Homburg oder eine andere Stadt Zielort war.

Das Luftschiff bei der Fahrt machen müssen, ist unumgänglich notwendig, da nur so eine sichere Befahrung ausbildet und eine weitere Durchsicherung des Schiffes stattfinden kann.

Der Wetterdienst während der Expedition war sorgfältig eingerichtet. Wie im Herbst 1909 waren auch in diesem Jahre Wetterwachen an den Meteorologischen Observatorien in Lauch, die sich in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt hatten, herangezogen worden. Morgens, mittags und abends wurde eine Wetterkarte auf Grund der telegraphisch von den Wetterstationen eingehenden Nachrichten entworfen. Der Windmesserballon des Luftschiffes war dauernd am Tage in Tätigkeit und stellte Stärke und Richtung des Windes bis etwa 400 Meter Höhe fest. Mit Hilfe von Pilotballons und eines Mesapparat wurden zu Köln und Lauch in größeren Höhen dieselben Messungen vorgenommen. Außerdem übernahm die Barograph des Luftschiffes den fortlaufenden Gang des Luftdrucks auf der Erde. Es brauchten somit niemals die hoch liegenden und überhöhen Wetterstationen und Vorrichtungen der Zeitungen abgelesen zu werden. Was menschliches Wissen auf dem noch immer unvollkommenen Gebiet der Wetterkunde zu leisten vermag, war zur Verfügung der Expedition gestellt worden.

Das Gutachten der meteorologischen Sachverständigen am Freitag, den 22. April, vor der Fahrt nach Homburg lautete: „Das Wetter ist für die Fahrt günstig, für die Rückfahrt muß das in Aussicht stehende Drehen des Windes über W. nach SW abgewartet werden; wann dies eintritt, ist mit absoluter Sicherheit nicht vorauszusagen, vorausichtlich in allerhöchster Zeit.“ Für die Rückfahrt der Schiffe war am Nachmittag des Samstags, den 23. April, das nachveränderte Urteil dahin abgegeben, daß die vorausgesetzte Drehung des Windes auf W. und SW bereits erfolgt ist. Baldige Abfahrt wurde vorgeschlagen.

P II fuhr deshalb gegen Abend ab und traf um 1 Uhr nachts

in Köln ein, nachdem es in Höhe von Koblenz und Bonn durch heftige Winde einen Aufenthalt von einer Stunde gehabt hatte. Der Führer des Z-Schiffes trug Bedenken, eine Nachfahrt zu machen, da er eine Landung in der Dunkelheit, sei es in Köln, sei es unterwegs, in der Nähe des Taunus und des Westerwaldes vermeiden wollte.

Die schwere Heimfahrt des P-Schiffes

Ist ein Beweis, daß die Bedenken berechtigt waren. Dieses Schiff hat eine größere Eigengewichtsdichtigkeit als Z II (14,25 gegen 12,8 m/sec.), seine unstarre Form bei geringerer Größe (6700 gegen 15000 cbm) erleichtert das Landen bei Dunkelheit und das Einbringen in die Halle, auch hätte bei einer Notlandung ohne Hilfe und bei drohender Gefahr die Zerstückelung die sofortige Entleerung der Gasfülle und damit die Sicherung des Schiffes herbei führen können.

Das bezüglich des Zurückbleibens von Z II eingeholte meteorologische Gutachten lautete, daß auch der Vormittag des 24. April nicht ungünstigere Wetterbedingungen bieten würde, als der Abend des 23. Es ist jedoch merkwürdig, daß Tagesprognosen abzugeben, sofern aus Luftschiffertechnischen Gründen die sofortige Rückfahrt sich nicht empfiehlt, die immerhin nach der Wetterlage als günstiger bezeichnet werden mußte. Daraufhin wurde die Abfahrt des Z-Schiffes aus den vorangeführten Bedenken auf Sonntag früh verschoben.

Die Arbeiten zur Fahrvereinbarung hatten um 4 Uhr morgens begonnen, beim Nachfüllen stellte sich jedoch heraus, daß bei zwei Gasfüllen die Ventile unbedeutend geworden waren, ein Fehler, der nur beim Füllen bemerkt werden konnte. Dadurch wurde die Abfahrt bis kurz vor 8 Uhr verzögert. Wäre sie um 6 Uhr morgens angetreten, so würde ihr Verlauf voraussichtlich glatt gewesen sein. Der tatsächlich einsetzende SW- und W-Wind hätte das Schiff erst getroffen, nachdem es bei Bingen das schützende Rheintal erreicht und die Richtung nach Norden genommen hätte.

Die am Morgen des 24. April in Homburg und in Köln vorgenommenen Windmessungen ergaben ein ungefähr übereinstimmendes Resultat: 5 Uhr bis 300 Meter Höhe SW-Wind 5 m/sec., bis 400 Meter SW-Wind bis SW-Wind 8 m/sec. Das Ergebnis der Köhler-Messungen war von Homburg aus telegraphisch eingeholt worden.

Die Fahrt verlief über Wiesbaden bis Schierstein mit 15 km/st. Kadenzwindigkeit zunächst ohne Störung, im Rheingau heftigte sich aber der Wind unter allmählicher Drehung nach West, derart, daß das Schiff bei Halletzen nicht mehr vorwärts kam und wiederholt rückwärts getrieben wurde. Um 12 Uhr 36 Minuten erfolgte die Abfahrt, in nördlicher Richtung abzugeben, um im Bental auf Koblenz-Köln Fahrtrichtung zu nehmen. Der Taunus wurde in 850 Meter Höhe überflogen, es gelang jedoch kaum, in nördlicher Richtung Fahrt zu halten. Die Fahrt auf Nordwest mußte abgebrochen werden. Der Führer sah nunmehr den Einschluß zur Landung, die sich 2 Kilometer südlich Wehrhofs Einburg um 2 Uhr 5 Minuten nachmittags glatt vollzog. Der Landungsort war richtig gewählt. In seiner Nähe wurde die Verankerung vorgenommen. Das Schiff konnte sich nach allen Richtungen bei Windwechsel frei drehen. Ein gegen Wind geschützter Platz, der gleichzeitig eine solche Drehung gestattete, war nicht vorhanden.

Die Verankerung

erfolgte in der Weise, wie sie auch vom Grafen v. Zeppelin ange-

wendet wurde. Die hierfür in der Ausrüstung des Schiffes vorgesehenen Stahltröge war mit ihrem einen Ende an dem Verankerungsbügel im Strahlträger des Schiffes mit dem freien Ende an einem in die Erde eingegrabenen, besetzten Wagen festgelegt. Außerdem war das in demselben Bügel angebrachte Schleppließ als zweite Ankertröge neben der Stahltröge verwendet. Zur Entlastung der Tröge waren in dem Verankerungsbügel mehrere Ankerketten befestigt, an denen eine Anzahl Soldaten das Schiff festhielt und dadurch die Verankerung unterstützten. Die Verankerung innerhalb des Schiffes hatte auf Verlangen des Ingenieurs von Z II dadurch eine Sicherung und Verstärkung erfahren, daß neben der Stahltröge zwischen Verankerungsbügel und vorderer Gondel eine zweite Stahltröge angebracht war. In der hinteren Gondel waren gleichfalls Mannschaften mit Ankerketten angestellt, die das Ausschlagen des Schiffes dämpfen sollten. Außerdem waren Mannschaften für jede Gondel abgeteilt zur Verhinderung ihres Ausschlagens auf die Erde. Hierzu wurden zwei Kompagnien verwendet. In den ersten vier Stunden nach der Landung befand sich die Befahrung in den Gondeln. Dies war bei längerem Verweilen unbeschäftigt und auch gewollt. Das Schiff konnte nicht dauernd in gleichmäßig abgemessenen Zustände gehalten werden, es war vorteilhaft, die vordere Gondel tiefer durch Bewässerung zu halten. Es blieb zwar ein Mann in jeder Gondel, doch mußte diese Arbeit verlassen werden, sobald Windstöße auftraten.

Der Anführer der Schutztruppen des Luftschiffes-Bataillons ein und gab die dem Befehl, die Sicherung des Luftschiffes zu prüfen. Die getroffenen Anordnungen wurden sachgemäß befolgt.

Die Katastrophe

trat ein, als kurz vorher der Kommandeur den beiden diensthabenden Luftschiff-Offizieren eine Unterweisung über das Festhalten des Schiffes gegeben hatte. Es waren außerdem noch andere Offiziere da. Eine plötzlich auftretende starke SW- und W-Wind um 1 Uhr, also 23 Stunden nach der Landung, das Schiff von der Seite und schließlich es herum, so daß die Mannschaften von den vorderen Ankerketten mitgerissen wurden. Hierbei löste sich die Befestigung des Bügels am Laufwerk und die innere Ankertröge löste die vorderen Stäbe des Laufwerkes ab. Wahrscheinlich trat das Ankerloch dadurch ruckweise in Spannung. Es riß. Einzelne Soldaten wurden zu Boden geworfen, ein Teil des Schiffes durch Mannschaften war ausgehoben, es mußte, um Menschenleben nicht in Gefahr zu bringen, der Befehl zum Loslassen der Seilen gegeben werden.

Es ist behauptet worden, zwischen dem Führer des Schiffes und dem Ingenieur, der die „eigentliche“ Führung des Schiffes gehabt habe, hätten Differenzen bestanden, es habe ein Hand in Handgehen der militärischen und technischen Leitung stattgefunden. Die Ingenieure haben nachfolgende erzählt, der Führer sei nicht bedacht, dadurch sei das Ankerloch verzerrt.

Außerdem wird hierzu bemerkt, daß nach der Dienstordnung es nur einen Führer gibt, dem der Ingenieur unterstellt ist, von einer militärischen und technischen Leitung kann demnach nicht die Rede sein. Die angelegte Unterweisung hat ergeben, daß die behaupteten Differenzen nicht bestanden haben, daß der Ingenieur, wie es sein Recht und seine Pflicht gewesen wäre, vor und während der Fahrt sowie während der Verankerung, Bedenken nicht geäußert, auch nicht Ratsschläge erteilt hat, die unbedenklich

Besonders vorteilhafte Pfingst-Angebote

Konf. Weisswaren

Neue Pierrot-Kragen aus Batist 40 Pf. an
u. Tüll mit Spitze u. Hoхлаum v.

Jabots, Tüll mit Spitze von 45 Pf. an

Moderne Bäffchen Batist mit Spitze u. mit Spachtelmotiven v. 35 Pf. an

Mod. Spachtel- u. Tüllkragen von 45 Pf. an

Mod. Rüschen aus Batist, Tüll mit Spitzen in Rüsenauswahl von 5 Pf. an

Taschentücher
I. Batist, Stickerei, Leinen, echt Madeira etc.

Damen-Gürtel

Gummi-Gürtel Neuheiten in schwarz u. bunt v. 45 Pf. an

Lack-Gürtel für Kinder in rot, braun, schwarz, weiss von 15 Pf. an

Lackleder-Gürtel für Mädchen in allen mod. Farben v. 60 Pf. an

Gold- u. Silber-Frisé u. Samtgummigürt. in schwarz v. 90 Pf. an

Samt-Gummigürtel in modernen Farben von 1 M. an

Washgürtel reich gestickt von 50 Pf. an

Handschuhe

Damen-Handschuhe lang weiss Paar von 20 Pf. an

Damen-Handschuhe kurz Druckkn., Durohr, weiss u. farb. v. 50 Pf. an

Damen-Handschuhe 2-Druckknöpfe, Lederimit. Paar 75 Pf.

Seid. Damen-Handschuhe lang, weiss, schwarz u. farbig Paar 1 M.

Lammleder-Handschuhe 2 Druckknöpfe Paar 1 M.

Strümpfe u. Socken

Damen-Strümpfe reine Wolle in neuen Farben und Dessins 1 M. Paar 4 M.

Kinder-Strümpfe
neue Muster in allen Größen.

Patent-Kinder-Söckchen.

Herren-Socken extra starke Qualität Paar 35 Pf. 3 Paar 1 M.

Herren-Socken Durchdr. Paar 70 Pf. 3 Paar 2 M.

Damen-Wäsche.

Tag- und Nachthemden, Beinkleider, Untertaillen, Korsettschoner, Frisiermütel, Nachtjacks, Stickereiröcke von einfacher bis hochelegantester Ausführung.

Herren-Wäsche.

Oberhemden, weiss und farbig, Kragen, Manschetten, Serviteurs, farbige Garnituren, fertige Westen, Hosenträger, Krawatten in aparten Neuheiten.

Grosse Auswahl in Bändern, Spitzen Clifton-Schals Gesicht- und Hutschleier Hutnadeln, Broschen Ziernadeln, Haarschmuck Gürtel-Schlossen u. Bänder

Grosse Auswahl in Kinder-Schärpen Kinder-Lavalliers Kinder-Kragen Matrosen- und Kieler Kragen Kieler- und Teller-Mützen Stickerei- u. Batisthauben

Damen-Taschen

Reizende Neuheiten in Stoff, Leder, modernen Formen von 1 M. 25 an

Moderne Stoff-Tasche, Moiré, mit bunter Stickerei-imitation 1 M. 75 an

Gute Ledertasche mit Vortasche und Nickelbesch. 1 M. 25 an

Grosse Auswahl in Damen- und Kinderschürzen, modernen Formen, **Unterrocken** in Seide, Moiré, Luströ, Trikot- und Waschtaschen, Unterrock-Volants

Grosse Auswahl in Sonnenschirmen Regenschirmen Korsetts für Damen und Kinder Reform-Beinkleider Echarpes, Tücher Reise-Pläts

Knaben-Anzüge und Wettermäntel. Mädchen-Kleider und Jacken.

Brummer & Benjamin

22/23 Grosse Ulrichstrasse 22/23.



