

Verbundkatalog Kalliope

Vorwort [zu "Christoph fliegt nach Amerika"]

Mann, Erika

Nutzungsbedingungen

Bei zahlreichen Dokumenten auf monacensia-digital.de sind die Urheberrechte bereits abgelaufen. Sie sind gemeinfrei und dürfen ohne weitere Rücksprache mit der Monacensia weiterverwendet werden.

Bei den Dokumenten, bei denen noch Urheberrechte bestehen, müssen für eine Weiterverwendung stets die Rechteinhaber*innen angefragt werden sowie eine Publikationsgenehmigung der Monacensia eingeholt werden. Das Zitatrecht bleibt hiervon unberührt.

Zur Erteilung einer Publikationserlaubnis wenden Sie sich bitte an:

Monacensia im Hildebrandhaus
Literaturarchiv
Adresse: Maria-Theresia-Straße 23, 81675 München
E-Mail: monacensia.literaturarchiv@muenchen.de

Terms of use

The copyrights for numerous documents on monacensia-digital.de have already expired. They are in the public domain and may be reused without further consultation with Monacensia. In the case of documents for which copyrights still exist, the copyright holders must always be contacted for further use and publication permission must be obtained from the Monacensia. The right to quote under copyright law remains unaffected by this. To obtain permission for publication, please contact:

Monacensia im Hildebrandhaus:
Literaturarchiv
Address: Maria-Theresia-Straße 23, 81675 München
E-Mail: monacensia.literaturarchiv@muenchen.de

Vorwort

In diesem Buch hier spielt ein Luftschiff eine grosse Rolle. Deshalb ist es vielleicht ganz gut, wenn man ein bisschen Bescheid weiss mit Luftschiffen, ehe man die Geschichte liest.

Und zwar ist das so: Seitdem es Menschen gibt, war es ihr Lieblingswunsch, fliegen zu können. Sie versuchten es auf hunderterlei Art, aber von ^{Strauer} ~~griechischer~~ Vorzeit bis ins 18. Jahrhundert hinein, misslangen sämtliche Versuche, und viele tapfere Männer aus aller Herren Länder kamen dabei ums Leben.

Zunächst erfand man die runden Ballons. Sie waren mit einem leichten Gas gefüllt und konnten schweben. Die Menschen hängten kleine Gondeln unter die neuen Schwebekugeln und setzten sich hinein. Zum ersten Male war man jetzt imstande, sich hoch oben in der Luft aufzuhalten, wo es bisher nur die Vögel ^{gegeben} ~~gegeben~~ hatte.

Aber die Ballons hatten einen schlimmen Nachteil; man konnte sie nicht steuern. Also blieben nur zwei Möglichkeiten; entweder man verband die Ballons durch lange, lange Taue mit der Erde. Dann standen sie ganz still da oben, - denn sie waren ja gefesselt. Als Aussichtsposten im Kriege waren diese "Fesselballons" schon Ende des 18. Jahrhunderts recht wichtig.

Die zweite Möglichkeit war lustiger, aber auch viel gefährlicher; man liess die Ballons treiben. So gut man konnte, berechnete man vorher Wind und Wetter und dann flog man los, einem bestimmten Ziel entgegen. Leider aber wurden die "Frei-ballons" meistens abgetrieben. Auch viele Unglücke kamen vor, und bald sah man ein, dass es ohne Steuerung eine richtige Luftfahrt nie geben würde.

In ihrem Eifer, diese Steuerung zu erfinden, machten die ernstesten Leute die komischsten Vorschläge. Im Jahre 1845, zum Beispiel, riet eine französische Dame, Frau Tressoire, man sollte doch dressierte Lämmergeier vorspannen und dann könnte man die Ballons durch die Lüfte lenken wie fliegende Kutschen.

Daraus wurde natürlich nichts. Aber alle Völker fuhren fort, miteinander zu wetteifern; denn jedes wollte das erste sein, das einen lenkbaren Apparat in die Luft schickte.

Eines Tages wurde die Dampfmaschine erfunden; dann kam die Gasmaschine und schliesslich der Benzinmotor. Sobald es diese Maschinen gab, versuchte man allerorts, sie zum Fliegen zu benutzen. Erst lagen die Franzosen weit vorne im Rennen. Immer wieder unternahmen sie es, lenkbare Ballons oder auch Flugzeuge zu bauen und aufsteigen zu lassen. Und tatsächlich gelang es schon im Jahre 1884 zwei französischen Hauptleuten - Renard und Krebs hiessen sie - ein Luftschiff namens "La France" (Frankreich) von einem bestimmten Ort zum vorgeschriebenen, allerdings nahen Ziel zu fliegen.

Die Deutschen waren langsamer, aber sie arbeiteten mit allergrösster Gründlichkeit. Besonders sass da am Bodensee ein Mann, der hiess Graf Ferdinand von Zeppelin. Dieser Graf Zeppelin glaubte von ganzem Herzen und mit all seiner Gescheitheit an die Idee vom lenkbaren Luftschiff. Flugzeuge, meinte er, seien schon recht. Aber Flugzeuge sind schwer; und die Motore, die man in sie einbaut, müssen nicht nur die Fahrgäste tragen und die [~]Facht; sie müssen nicht nur Wind und Wetter besiegen, sondern ausserdem müssen sie auch noch das Riesengewicht in der Luft halten, welches das Flugzeug selber besitzt. Gasgefüllte Ballons, dagegen, sind leicht; und Motore brauchen sie nur,

damit sie lenkbar werden, - lenkbar nach allen Himmelsrichtungen, und nach oben und unten dazu.

Viel Zeit verging. Längst waren jetzt die Ballons nicht mehr rund, sondern länglich, damit der Luftwiderstand geringer ^{413de} werde. Aber trotzdem ging es langsam vorwärts mit der Erfindung des lenkbaren Luftschiffes. Auch die Fortschritte der Franzosen waren ins Stocken gekommen, als, im Jahre 1900, der Graf Ferdinand von Zeppelin den ersten Flug seines Patenkindes, des ersten "Zeppelin", ankündigte. Aus ganz Deutschland kamen tausende von Leuten herbeigeeilt, um dem aufregenden Ereignis zuzuschauen, und auch aus dem übrigen Europa fanden viele ^{Gäste} ~~Gäste~~ sich ein. Der Jubel war gewaltig, als der schöne, silberne Riesenfisch, ganz, wie versprochen, hinaufschwebte in den Himmel überm Bodensee. Dann, jedoch, ging irgend etwas schief. Irgend etwas versagte, und wenige Minuten nach dem Aufstieg musste der "Zeppelin", ziemlich beschädigt, wieder verankert werden.

Die Menschenmenge, die erst so begeistert gewesen war, murrte laut.

"Es geht eben nicht!", riefen die Leute. "Das Ganze ist ein rechter Unsinn; es kostet schrecklich viel Geld und führt zu gar nichts. Man sollte es lassen!"

Da aber hätte man den Grafen Zeppelin sehen sollen! Er dachte gar nicht daran, "es zu lassen".

"Weiter!", sagte er bloss und ging aufs Neue an die Arbeit. Ein zweiter Zeppelin wurde gebaut und dann ein dritter. Auch sie hatten nicht viel Glück, aber ihr Erfinder hielt fest an seinem Traum. Jeder neue "Zepp", - wie die Leute in Deutschland die Luftschiffe nannten - geriet etwas besser, als der Vorhergehende. Schon im ersten Weltkriege (1914/18) gab es Zeppeline in der Luft. Und schliesslich, im Oktober 1934, ²⁴ überquerte ein "Zepp" (es war der L.Z. 126) erstmalig den atlantischen Ozean. In Friedrichshafen war er aufgestiegen und in Lake Hur ^{Jakobus} ~~Lake-Hur~~

New York, sah man ihn landen. Freude und Bewunderung waren allgemein. Denn die "grosse Pfütze" hatte, so lange die Erde steht, noch nie jemand überflogen. Und erst zweieinhalb Jahre später überbot gewissermassen der Amerikaner Charles Lindberg jenes ^{berühmte} ~~neuartige~~ Ereignis, indem er in seiner kleinen ~~zweimotorigen~~ Maschine mutterseelenallein den Flug New York - Paris zurücklegte, der heute zum normalen Programm jeder grösseren Fluglinie gehört.

Trotz ~~dem~~ dem Lindberg-Flug, aber, und anderen, die ihm folgten, dauerte es verhältnismässig lange, bis ein regelmässiger überseeischer Flugzeugverkehr sich einrichten liess. Lenkbare Luftschiffe dagegen wurden jetzt überall gebaut. Dennoch war und blieb der "Zepp" der unumstrittene König der Lüfte. Insbesondere der L.^{Z.} 127 "Graf Zeppelin" (Nachfolger des ersten Amerika-Fliegers) bewährte sich wunderbar. In neun Jahren machte dieser Glücks-"Zepp" nicht weniger als sechshundert Fahrten über Länder und Meere, über die ewigen Gletscher der Alpen und die eisbedeckten Gefilde der Arktis. Und am Ende gar umflog er die Welt.

Dann aber kam ein schwarzer Tag, - der schwärzeste in der Geschichte der Luftschiffahrt. Ein neuer Zeppelin, der L.^{Z.} 129 "Hindenburg", hatte seinen ersten Ozeanflug hinter sich und erschien am 6. Mai 1937 am Himmel über New York. Unseligerweise war er mit einem entzündlichen Gas gefüllt (ein nicht entzündliches gab es damals in Deutschland nicht); bei den Landungsmanövern in ^{Lakehurst} ~~Lakehurst~~ geschah es, dass irgendwelche Drähte sich berührten, irgendein paar Funken übersprangen und der Zeppelin explodierte. Innerhalb von wenigen Minuten ging der gewaltige König der Lüfte in Flammen auf, und mit ihm verbrannten Mannschaft und Passagiere.

Seit dieser furchtbaren Katastrophe hat man keine grossen Luftschiffe mehr gebaut. Sogar in Deutschland, der Heimat der "Zepps", wurde der Bruder des Verunglückten, das Reserveschiff L.Z.128, abgetakelt, und nirgends wollte man von den Luftriesen noch etwas wissen,

Was nicht heissen ^{Soll} ~~will~~, dass das Luftschiff ein Ding der Vergangenheit ist und bleiben wird. Im Gegenteil!

Um immer mehr Menschen und Fracht auf einmal transportieren zu können, baute man immer grössere Flugzeuge. Je grösser aber die Flugzeuge wurden, desto grösser wurde auch ihr Gewicht und die Last, die sie schleppen mussten. Deshalb ist heute wieder viel die Rede von den leichten, schönen, fliegenden Riesenfischen, die der Graf Ferdinand von Zeppelin sich erst erträumt und dann gebaut hat.

Sehr möglicher Weise werden wir alle es noch erleben, dass die lenkbaren Luftschiffe - gefüllt, natürlich, mit einem nicht entzündlichen Gas - neuerdings in Mode kommen. Es ist hübsch, sich das vorzustellen, wen man dies Buch hier liest. Denn während in unserer Geschichte der "Zepp" nicht bei Namen genannt ist, kann man doch leicht erkennen, dass er - der "Glücks-Zepp" L.Z.127 "Graf Zeppelin" - und kein anderer gemeint ist.

Und jetzt; Schluss, mit dem Vorwort!

Die zweite Möglichkeit war lustiger, aber auch viel gefährlicher. Man liess die Ballone treiben. So gut man konnte, rechnete man vorher Wind und Wetter und dann flog man los. Auf diese Weise kam man aber nur sehr selten zum Ziel und bald sah man ein, dass es ohne Steuer eine richtige Luftschiffahrt niemals geben würde. In ihrem Eifer machten die ernstesten Wissenschaftler die komischsten Vorschläge. Im Jahre 1845, zum Beispiel, riet eine frazoesische Dame, Frau Tressoir,

man sollte doch dressierte Laemmergeier vorspannen und dann koennte man d/
die Ballone durch die Luefte lenken wie fliegnde Kutschen. Daraus wurde
natuerlich nichts. Aber alle voelker fuhren fort, miteinander zu wetteifern,
denn jedes wollte das erste sein, das einen lenkbaren Aparat in die Luft
schickte.

~~Erst in solchen Jahren, als man die Dampfmaschine erfunden hatte, dann kam die~~
Eines Tages wurde die
~~und die Dampfmaschine erfunden; dann kam die~~
Gasmaschine und schliesslich der Benzinmotor. Sobald es diese Maschine gab
versuchte man allerorts, sie zum fliegen zu benutzen. Die Franzosen
verlegten sich dabei besonders ^{wahrscheinlich} auf Flugzeuge und bald wurde auch in
anderen Laendern an solchen ^{motorisierten} Voegeln gearbeitet.

Aber in Deutschland, am Bodensee, sass ein Mann, der hiess Graf Ferdinand
von Zeppelin. Graf Zeppelin war ebenso gescheit wie energisch und ebenso
zaeh wie leidenschaftlich. Seine Lieblingsidee war die vom lenkbaren Luft-
schiff, ~~und~~ er ~~hatte~~ dachte sich - und sagte es auch oft und laut und
deutlich: Flugzeuge sind schwer und die Motoren, die man in sie einbaut
und die Frachtsie muessen nicht nur
muessen nicht nur die Menschen tragen und Wind und Wetter besiegen, son-
dern muessen sie auch noch
~~hatten~~ ausserdem das Riesengewicht ~~halten~~ in der Luft halten,
welches das Flugzeug selber besitzt. Ballone, dagegen sind leicht; ~~sie~~
~~sind leichter als die Luft. Sie schweben ganz von selbst, und wenn man sie~~
~~nur, damit sie lenkbar werden.~~ ^{lenkbar nach allen Himmelsrichtungen}
^{und ausserdem nach oben + unten.}

Natuerlich gab es auch in anderen Laendern Maenner, die so dachten.
Und Graf Zeppelin war nicht der einzige, der weiter und weiter arbeitete
an der Erfindung des lenkbaren Luftschiffes. Aber er war der aller energisch-
ste und zaeheste und er glaubte am aller festesten ~~an~~ daran, dass sein
grosser Traum vom lenkbaren Luftschiff schliesslich in Erfuellung gehen
wuerde.

- 3 -

"Weiter" sagte er und ging aufs neue an die Arbeit. Ein ²¹neuer Zeppelin und dann ein dritter. Auch sie hatten wurde gebaut. ~~hahhahhahhahh~~ nicht viel Glueck, aber ihr Erfinder hielt fest an seinem Traum. Jeder neue "Zepp" - wie die Leute die Luftschiffe nannten - geriet etwas besserm, als der vorhergehende, - und schliesslich, im Jahre 1928 (28 Jahre, nach jenem ersten missglueckten Flug!) flog der LZ 127, "Graf Zeppelin" an ungeheueren Herbstuermen vorbei ueber Europa und die afrikanischen Kuesten ~~hahhah~~ hinueber nach den Vereinigsten Staaten. Da sahen es endlich alle, dass der Traum des Grafen Zeppelin eine grossartige Wirklichkeit geworden war. Ueberall baute man jetzt lenkbare Luftschiffe, aber der "Zepp" blieb der Koenig der Luefte. In neun Jahren machte er nicht weniger als 600 Fahrten ueber Laender und Meere, ueber die ewigen Glatser der Alpen und eisbedeckten Gefilde der Arktis

~~See also Haldeney ^{has} and the letter, etc.~~

Natuerlich gab es auch in anderen Laendern Maenner, die so dachten. Und nicht nur auf dem Gebiete der Flugzeuge, sondern auch auf demjenigen der Luftschiffe lagen die Franzosen zunaechst vorne im Rennen. Schon im Jahre 1884 gelang es zwei franzoesischen Hauptleuten, Renard und Krebs hiessen sie - das Luftschiff "La France" ("Frankreich") von einem bestimmten Ort ans vorgeschriebene Ziel zu fliegen.

