

Als das nachfolgende Gedicht von Ernst Heiter am 21. Juni 1914 im Kamener Tageblatt zum Abdruck kam war es nur noch eine Woche bis zum Attentat von Sarajevo auf den Thronfolger Österreich-Ungarns, Erzherzog Franz Ferdinand, und seine Gemahlin.

Es begannen die letzten sorglosen Tage vor dem Ausbruch des Krieges, der einen weiteren Monat später – am 28. Juli – mit der Kriegserklärung Österreich-Ungarns an Serbien beginnen wird. Und es scheint ein schöner Frühsommer gewesen zu sein, wie dem in Versen gekleideten Bericht aus der Feder von Ernst Heiter zu entnehmen ist. Demzufolge blieben auch keine Gewitterschauer aus. Und ein solcher gibt den Anlass für die wesentlichen Ausführungen des Poeten, die nun näher zu untersuchen sind. Schließlich behandelt Heiter ein Thema, das für die nächsten Jahre von militärischer Relevanz sein wird.

Unmittelbar nach seinem Abschied aus dem Militärdienst im Jahre 1890 wandte sich Ferdinand Graf von Zeppelin der Entwicklung eines Luftschiffs zu. Zusammen mit Theodor Kober konzipierte er Pläne zur Konstruktion eines lenkbaren Luftzuges, wobei das Prinzip der heute nur noch unter dem Begriff „Zeppelin“ bekannten Starrluftschiffe auf den 1897 verstorbenen ungarischen Luftfahrt-Pionier David Schwarz zurückgeht. Im Jahr nach dem Tod von Schwarz wird Zeppelin das Patent für einen „Lenkbaren Luftfahrzeug mit mehreren hintereinander angeordneten Tragkörpern“ durch das Kaiserliche Patentamt erteilt. Dennoch blieb das Interesse an der Produktion des Luftschiffes aus, so dass Zeppelin weitestgehend allein das unternehmerische Risiko tragen musste. Mit dem Bau des Prototypen „LZ 1“ wurde noch 1898 begonnen. Die am 2. Juli 1900 auf dem Bodensee gestartete Jungfernfahrt zeigte trotz Notlandung zwar einiges Potential, konnte aber Investoren auch nach nochmaligen Aufstiegen nicht überzeugen. Der Bau von „LZ 2“ und „LZ 3“ wäre daher ohne den Enthusiasmus des Ingenieurs Alfred Colson nicht möglich geworden. Die Finanzierung wurde über das Privatvermögen des Grafen, einem durch den Reichskanzler genehmigten Fonds und Spenden realisiert. Und auch „LZ 2“ wurde ein Misserfolg. Bereits die erste größere Fahrt endete mit einer Notlandung, in deren Folge durch einen nächtlichen Sturm das Luftschiff irreparabel beschädigt wurde. Doch mit „LZ 3“ gelang der Durchbruch. Nach seiner Jungfernfahrt am 9. Oktober 1906 unternahm es bis 1908 45 Fahrten und legte dabei insgesamt 4.398 km zurück. Dann erwarb es das Militär (Heer), das damit Interesse an der Technik bekundete, und benannte das Luftschiff in „Z I“ um. Es diente bis zu seiner Außerdienststellung und seinem Rückbau 1913 als Schulschiff.

Aber auch beim Bau neuer Luftschiffe beteiligte sich

das Militär nun intensiv. Dennoch kam es im weiteren Verlauf immer wieder zu Rückschlägen; so auch bereits schon wieder bei „LZ 4“. Es zeigte sich allerdings bei beiden Notlandungen die enorme Hilfsbereitschaft und die nicht nur dort an den Tag gelegte Begeisterung der Bevölkerung für die „Fliegenden Zigarren“. In der Folge waren zudem nicht nur das Heer, sondern auch die Marine und letztlich sogar die zivile Luftfahrt an den Luftschiffen interessiert. Die experimentelle Studie „LZ 6“ nutzte auch die die am 16. November 1909 mit staatlicher Unterstützung gegründete Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft. Und mit „LZ 14“ kam das erste Luftschiff an die Marine zur Auslieferung, das dort die Bezeichnung „L 1“ trug. Doch zurück zu „Z I“. Als es 1913 abgerüstet wurde, lieferten die Zeppelinwerke als Ersatz „LZ 15“, das jedoch zwei Monate nach seiner Jungfernfahrt bereits wieder bei einer Notlandung zerstört wurde. Daraufhin kam es zum Ankauf vom 136 Meter langen, 12.500 Kubikmeter Gas fassenden und einen Aktionsradius von 30 Stunden habenden „LZ 19“ durch das Heer als zweiter Ersatz von „Z I“.

Nur eine Woche nach dessen Jungfernfahrt kam es zum im Gedicht von Ernst Heiter beschriebenen Unfall am 13. Juni 1914 auf der Fahrt von Köln nach Metz bei Diedenhofen in einem Gewittersturm, in dem das ohnehin durch Regen stark beschwerten Schiff durch eine senkrechte Böe zu Boden gedrückt und zwischen hinterer Gondel und Steuer rechtwinklig einknickte, woraufhin es wegen der irreparablen Beschädigung aufgegeben werden musste.

Warum aber Ernst Heiter meinte, dass es sich – anders als soeben ausgeführt – bei diesem um „den zwölften der Zepp'line“ handelt, bleibt ungeklärt. Gut möglich, dass unser Poet auch ein wenig bei den vielen unterschiedlichen Bezeichnungen durch das eigentliche Werk sowie Heer und Marine bzw. die Ersatzauslieferungen durcheinander gekommen ist. Letztlich werden insgesamt 133 Luftschiffe durch die Firma „Luftschiffbau Zeppelin“ in Friedrichshafen geplant, von denen ein knappes Dutzend nicht über die Projektphase hinaus kam. Zu trauriger Berühmtheit brachte es „LZ 129“, das im Dienst der Deutschen Zeppelin-Reederei unter dem Namen „Hindenburg“ bei der Katastrophe von Lakehurst am 6. Mai 1937 zerstört wurde. Es war zugleich das Ende der großen Luftschiff-Ära in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Der weitaus größte Teil der gebauten Luftschiffe (ca. 90 Stück) kamen im Ersten Weltkrieg bei 1.200 Aufklärungs- aber auch 51 Angriffsfahrten zum Einsatz.

Im letzteren Fall warfen sie auf die Britischen Inseln (meist im Geschwader) 197 Tonnen Bomben ab. Dabei wurden 557 Menschen getötet und 1.358 verletzt. Militärisch betrachtet war im Ergebnis der Erfolg somit als gering anzusehen. Doch in der Bilanz war die Bindung von Mannschaften als auch Material auf Seiten der deutschen Kriegsgegner sowie im Verbreiten von Angst und Schrecken zugleich enorm und der Nutzen somit vor allem ein kriegswirtschaftlicher bzw. psychologischer Moment.

### Sommers-Anfang!

Der Frühling geht von hinnen,  
der Sommer will beginnen,  
die schönsten Blumen blühen  
und Sonnenwendfeuer glühen,  
Glühwürmchen schwärmt im Dunkeln  
und läßt sein Lichtlein funkeln,  
da ruft der Mensch pathetisch:  
Wie lieblich und poetisch!

Es reifen viele Früchte  
im Sommersonnenlichte,  
Gemüse, Kirschen, Beeren,  
die wir en masse verzehren.  
Der Landmann mit Behagen  
sieht: Lohnend war sein Plagen,  
das wogende Getreide  
ist seine Augenweide!

Die Falter schwirrt, die losen,  
das ist die Zeit der Rosen,  
die viele Menschen preisen  
auch als die Zeit der Reisen  
sie sorgt für uns aufs beste,  
auch als die Zeit der Feste,  
und Turner, Schützen, Sängern,  
sie säumen jetzt nicht länger!

In altgewohnter Weise  
geht mancher auf die Reise,  
wer Geld hat, reist zum „Baden“,  
wer keins hat, nun den laden  
die Bäche ein und Teiche,  
er tut daheim das gleiche,  
nur wird ein solches „Baden“  
dem Portemonnaie nicht schaden!

Der Sommer will beginnen,  
der Frühling eilt von hinnen,  
doch fandt' er noch zum Schlusse  
manch Bö mit bösem Gusse,  
er hat, was uns bekümmert,  
„Ersatz Z. 1“ zertrümmert,  
den zwölften der Zepp'line  
für Delag, Heer, Marine!

Es lobt das Werk den Meister,  
ob auch des Sturmes Geister  
all' ihre Macht entboten,  
nichts schreckt den Luftpiloten,  
daß er dem Reiche diene  
als Führer der Zepp'line  
zur Ehr des greisen Grafen  
am See in Friedrichshafen!

Nun wird der Welt beschieden  
der traute Sommerfrieden,  
doch wird er wenig ändern  
dort in den Balkanländern,  
die meisten Albanesen  
sind stets für Krieg gewesen,  
sucht man ihn einzustellen,  
dann werden sie – Rebellen!

Für diese ist nun gerade  
ein deutscher Prinz zu schade,  
für die genügt, so glaubt man,  
auch schon ein Räuberhauptmann,  
wer schießen kann und schlagen,  
den mögen sie ertragen,  
doch der Kulturverbreiter  
ist nicht erwünscht. Ernst Heiter.