

nungen all der Organisationen, in denen der so vielfach Geehrte auch als Vorsitzender oder Ehrenmitglied tätig war.

Rufen wir uns dabei ins Gedächtnis zurück, daß jener wertvolle Bau aus dem 13. Jahrhundert, in dem die große Trauergemeinde sich sammelte, entscheidend mit durch Dr. Fleckens persönlichen Einsatz nach den schweren Zerstörungen des letzten Krieges wieder ganz in der alten Form aufgebaut und farbig gestaltet wurde – und daß eine sehr geliebte Tochter des Entschlafenen als Ordensschwester und Ärztin in Afrika in der Mission tätig ist – dann verspüren wir vielleicht etwas von den weitverzweigten Lebensströmen, die dieser Mann ansprach, wenn er das Wort „Heimat“ im Munde führte,

das oft so leicht verächtlich gemacht und verniedlicht wird. Wir werden in Stuttgart nie vergessen können, wie er am Abend des 30. September 1966 kein Hehl daraus machte, daß ihn das „Wort und Lied zum Feierabend“ mit seinem Blick in den Reichtum der Schwäbischen Volkskultur tief angerührt hatte; und wollen ihm über den Tod hinaus dankbar sein, für das, was uns seine Persönlichkeit in ihrer ganzen Ausstrahlung vom tiefen Ernst bis zum fröhlichen Humor gewesen ist, und was für Hinweise und welche Bestätigung, aber auch welchen fordernden Anspruch er uns für unsere Arbeit in der Zukunft gegeben hat.

R. I. P.

Walter Kittel

Zeppelin-Erinnerungen

Damals kannte ihn in Schwaben jedes Kind, und nun, fünfzig Jahre nachdem man ihn auf dem Stuttgarter Pragfriedhof zu Grabe trug, ist es für Zeugen jener Tage schon schwer, das Gefühl der Wärme wiederzugeben, mit dem man überall seinen „Graf Zeppelin“ für sich in Anspruch nahm. Gewiß lag es vor allem daran, daß er den Weg in die Lüfte als erster mit so großer Sicherheit gebahnt hatte – denn das Flugzeug hatte damals, in den Anfängen seiner Entwicklung, noch keineswegs die Siegesaussichten in dem Wettstreit mit dem Luftschiff für sich – aber nicht diese Frage und ihre Beeinflussung durch die besonderen Weltkriegsanforderungen soll hier gewogen werden, sondern der Zauber des Mannes, der im Sommer 1908 mit einem Schläge der populärste in ganz Deutschland geworden war.

Sicherlich sprach auch Stolz mit, als das Donnern der Motore über ganz Süddeutschland hin bei jenem glückten Langstreckenflug am 5. August nach so vielen Rückschlägen die Richtigkeit des Erfindergedankens bestätigte, – mehr noch war es das ganz ursprüngliche, alle Schichten mitreißende *Mitgefühl*, als das schöne Schiff am gleichen Nachmittag nach einer sauberen Reparaturlandung auf den Echterdinger Fildern durch eine Bö emporgerrissen und in der Luft durch Brand der empfindlichen Gasfüllung zerstört wurde. Im Augenblick dieses tiefsten Unglück sah sich der alte Mann, der so von der Höhe des Erfolgs herabgestürzt wurde, von seinem ganzen Volk wie durch eine Woge einhelliger Opferwilligkeit und Zuversicht emporgetragen, die alle sonstige Begeisterung dieser Friedens Epoche, alle Jubelfeiern und Fürstenhuldigungen weit in den Schatten stellten. Man sagt nicht zuviel, daß neben dem König niemand in Württemberg eine so spontane und bis zum letzten Tag anhaltende Beliebtheit genoß, und gewiß nicht nur hier im Lande.

Aber in der Heimat kannte man ihn doch besser, und

die Kinder von damals, heute schon Siebzigjährige, sprechen vor allem von der Ausstrahlung einer unendlichen *Herzengüte*, die, ganz wie bei Württembergs letztem Herrscher, die Zuneigung noch mehr rechtfertigte als aller Glanz, der sich sonst um seinen Namen wob. Daß er so kinderlieb war – (der Verfasser hatte durch den Zufall, daß er als Schüler damals im gleichen Hause wie der Schwager des Grafen wohnte, oft genug das Glück einer Begegnung, die nie ohne einen freundlichen Wink, ein Wörtchen oder einen Händedruck vor sich ging) – ist nicht von ungefähr die noch heute in Friedrichshafen wie in Stuttgart und überall lebendigste Erinnerung an den Luftschiffgrafen; es war die gleiche Eigenschaft, die ihn mit dem gebildetsten Soldaten des alten Heeres, dem Generalfeldmarschall von der *Goltz*, zusammenführte, um einer gesunden Freizeiterziehung der Jugend ihre besondere Bemühung neben einem vollbeanspruchten Arbeitstag zu schenken. Der englische General Baden-Powell war mit der Schöpfung der Boy-Scout-Bewegung vorausgegangen, in Deutschland entwickelten sich in gleicher Form die Pfadfinder und bald noch allgemeiner der Jungdeutschlandbund.

Es ist nicht zu leugnen, aber nur aus der damaligen Selbstverständlichkeit der allgemeinen Wehrpflicht und ihrer vielen gesunden Seiten zu verstehen, daß auch diese Jugendorganisation, wie übrigens in vielen demokratischeren Ländern ebenso, in militärähnlichen Formen mit Fahnen, Musikkapellen, Uniformen, Gleichschritt und Felddienst aufgebaut war – „Saustall-Stürmer“ haben darum die Gegner diese Scharen genannt, die an jedem Sonntag mit klingendem Spiel von ihren Ausmärschen nach Hause zogen! – aber ohne jede geistige Verkrampfung, die man als Militarismus verwirft, war darin, dem britischen Vorbild entsprechend, ein gesundes Auslüften und Bewegen des Körpers mit einem Kennenlernen der Heimat, mit ihren Wäldern und Lie-

dern verbunden – fast möchte man „körperliche Ertüchtigung“ sagen, und sie war es, lange bevor sich politische Programme dieses urgesunden Gedankens bemächtigten, um dessen Wiederbelebung Schule und Sport heute mühsam zu ringen haben.

Wie oft sind wir so am Park der Zeppelin'schen Villa am Herdweg vorübermarschiert, und wenn er da war, kam er jedesmal heraus, um geduldig und freundlich für jeden Blick vom Spitzentambour bis zum Schließenden zu danken, und natürlich bildete sich jeder ein, er habe *ihn* dabei besonders freundlich angesehen. So war es beim Fackelzug an seinem 75. Geburtstag, und noch auf der Höhe seines Ruhms hat er zusammen mit seinem königlichen Herrn und mit dem Feldmarschall, den damals schon der Nimbus seiner Leistungen im Orient umgab, betont, welche Hoffnungen er gerade in diese frische Jugend setze – und gewiß hat er, der Erfinder, dabei weit weniger an Taten des Krieges gedacht!

Mehr als die meisten seiner Zeitgenossen hatte er ja schon in früher Jugend die Ausmaße der technischen und totalen Kriegführung kennengelernt, als Zeuge des Bruderkriegs in Nordamerika, der uns durch Mitchells Roman vertraut ist, seinerzeit aber von den wenigsten Berufssoldaten in seinen grundstürzenden Zügen einer neuen Kriegstechnik gewürdigt wurde. Dort war Ferdinand von Zeppelin erstmals auf die Bedeutung des Fesselballons für die Beobachtung aus der Luft gestoßen, und der Gedanke hat ihn nicht mehr losgelassen und darüberhinaus zu dem bestimmenden Ziel des gelenkten Luftfahrzeugs geführt. Aber als Reitersmann, wie er seine Laufbahn begonnen hatte, bewährte er sich noch im Sommerfeldzug 1866, als er mit dem Pferd durch den Main schwamm, um den verbündeten Österreichern eine wichtige Meldung ans andere Ufer zu bringen, und er gehörte zu den ersten württembergischen Offizieren, die nach dem Bruderkrieg zum preußischen Generalstab kommandiert wurden und sich dort nach Hindenburgs Zeugnis rasch Achtung und Beliebtheit errangen. Den jungen Hauptmann hat dann zu Beginn des Siebzigerkrieges sein verwegener Patrouillenritt an der elsässischen Grenze bekanntgemacht – aber nach dem Blitzfeldzug, der bis vor die Mauern von Paris führte, war es dort im monatelangen Belagerungsdienst wiederum der technische Gedanke und die Bedeutung der *dritten Dimension*, die ihn beschäftigte – zumal als sich der republikanische Diktator Gambetta im Ballon über den Belagerungsring hinausschwang, um draußen den allgemeinen Widerstand neu zu organisieren.

Als Soldat in allen Sätteln gerecht – aber nie vom Soldatischen allein beherrscht – hat sich Graf Zeppelin in seiner ganzen Laufbahn gezeigt. Es mag wahr sein oder nicht, daß seine Verabschiedung als Brigadegeneral dadurch ausgelöst worden sei, daß er bei einer Parade die Front nicht über einen gestürzten Ulanen habe wegreiten lassen, sondern „Halt!“ kommandiert habe. Das Körnchen Wahrheit, das in treffenden Anekdoten steckt, ist auch hier die Herzengüte mit der klaren Entschlossen-

heit, die sich der Forderung des rein Kommissigen nicht unterwarf und dafür eine Laufbahn aufs Spiel zu setzen bereit war. Sein gleichgestimmter König, Wilhelm II., hat ihn bald als Generaladjutanten in seine Nähe gezogen, bald mit seiner Vertretung am Kaiserhof beauftragt und schließlich auch seine Erfindung wohlwollend gefördert, bis sie sich durchgesetzt hatte.

Es lag im Zuge der Zeit des allgemeinen Rüstungsdenkens, daß nun von der „Eroberung der Luft“ auch im engen militärischen Sinne gesprochen wurde und Zeppelinkreuzer für Heeres- und Marinezwecke gebaut wurden. Vorher hatte der Referent im preußischen Kriegsministerium unter starken gedanklichen Anleihen bei Zeppelins Ideen ein eigenes sogenanntes halbstarres Militärluftschiff zu schaffen versucht, – seit dem Erfolg von 1908 beherrschte die Erfindung des Grafen unbestritten alle Planungen. Die ganze Denkweise dieses alten Berufssoldaten zeigt sich aber doch aus jenem Wort, als er seine Stimme für eine Aufnahme des Edison'schen Phonographen lieh: nach dem Satz, „diese Erfindung solle nicht dem Krieg, sondern der friedlichen Förderung der Menschheit dienen“, setzte er unvermittelt mit großer Bestimmtheit hinzu: „das muß aber ganz besonders betont werden!“.

Als dann doch der Krieg kam, verlor das Luftschiff angesichts der verbreiterten Anforderungen des Aufklärungs- und Luftkampf-Einsatzes seinen Vorsprung bald an das mehr und mehr vervollkommnete Flugzeug, während die kriegsmäßige Verwendung durch die hohe Empfindlichkeit gegenüber der Bodenabwehr immer fraglicher wurde. Dem Erfinder selbst kann dies in den letzten Monaten seines Lebens nicht verborgen geblieben sein, doch noch im Alter von 78 Jahren nahm er unentwegt rührig am Schicksal seines Vaterlandes Anteil, bis ihn auf einer Reise in Berlin der Tod wegnahm, noch ehe er das Kriegsende mit seinen Enttäuschungen sehen mußte.

Es war wie von symbolischer Bedeutung, daß bei seiner Beisetzung zum letztenmal Luftschiffe über den Himmel der Heimat kreuzten, da sie durch die Entwicklung der Luftabwehr immer mehr verdrängt und durch das Flugzeug abgelöst wurden. Die Jungdeutschlandbuben, die ihm in Friedenszeiten zugejubelt hatten, präsentierten, nun schon blutjunge Soldaten, bei dem Leichenbegräbnis, das, unter Vorantritt des Königs in der Tschapka von Zeppelins roten Ulanen, zugleich die letzte feierliche Kundgebung des alten Württemberg sein sollte.

Die Wandlungen der Zukunft, so auch das Wiederaufleben der Hoffnungen auf einen neuen Luftschiffbau und deren unglücklicher Ausgang in der Explosionskatastrophe zu Lakehurst noch vor dem zweiten Weltkrieg – haben in einem halben Jahrhundert auf immer neue Bahnen geführt... Unverändert bleibt der Zauber der starken und edlen Persönlichkeit für jeden, der auf ihren Spuren sucht, welcher Geist einst diesen wackeren Schwaben über seine Zeit erhob.

Wilhelm Koblbaas