

Postfische



Zeitung

Königlich privilegierte Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen.

Im Verlage Vossischer Erben. Verantwortl. Redakteur (mit Ausnahme des Handelsstells): H. Bachmann in Berlin.

Haupt-Geschäftsstelle Breite Str. 8/9, Berlin C.

Telephon: (Zentrale im Hause) Amt Zentrum 8689, 8690, 8691, 8692, für Ferngespräche Amt Zentrum 10 640, 10 641.

Explosion des Marine-Luftschiffs „L. II.“

Die gelaunte Belatzung und die Abnahme-Kommission tot.

Wieder ist unsere Luftflotte von einer furchtbaren Katastrophe heimgetroffen worden. Wie wir bereits durch Extrablätter bekannt gegeben haben, ist heute früh um 10 Uhr 20 Min. das Marine-Luftschiff „L. II.“ in nächster Nähe des Flugplatzes Johannisthal explodiert und vollständig vernichtet worden.

Die erste Meldung über das Unglück erhielten wir von unserm Johannisthaler Korrespondenten. Sie lautet:

Johannisthal, 17. Oktober. (Eigener Drahtbericht.) Heute morgen um 10 Uhr 20 Min. schlug aus dem Motor des „L. II.“, der in der Nähe von Johannisthal manövierte, eine Tischflamme in die Ballonhülle, welche sofort Feuer fing. Das ganze Luftschiff landete für einen Moment in einem großen Feuerfeld aus, und im nächsten Moment sah man nur noch eine schwarze Wolke am Himmel. Das Luftschiff, das sich in einer Höhe von etwa 300 Metern befand, stürzte zur Erde, und die Teile des Gerüsts, die noch nicht verbrannt waren, wurden vollständig zerrümmert. Die Besatzung, die 18 Mann stark war, und die von Kapitänleutnant Freyer geführt wurde, wurde unter den Trümmern des Schiffes begraben. Sämtliche Anwesen des Ballons wurden getötet. Eine Pionierkompanie, die gerade auf dem Flugplatz war, eilte sofort herbei, konnte jedoch nur noch die einzelnen Teile der glücklich verbliebenen Leichen aus den Trümmern des Schiffes herausheben. Die Explosion erfolgte ungefähr 100 Meter von den ersten Häusern von Johannisthal entfernt, unweit des Teufelsteins.

Die erste amtliche Meldung über die Katastrophe kam vom Reichsmarineamt und lautet:

Das Marine-Luftschiff „L. II.“ ist heute vormittag 10 Uhr 20 Min. kurz nach seinem Aufstieg vom Flugplatz Johannisthal in 300 Meter Höhe explodiert. Sämtliche Anwesen sind tot. Am Bord befanden sich außer der Besatzung die Marine-Abnahme-Kommission unter Führung des Korvettenkapitäns Behnisch vom Reichsmarineamt und als Vertreter der Zeppelin-Werke der Kapitän Glund. Die Unfallstelle liegt etwa 500 Meter westlich vom Flugplatz Johannisthal. Ueber die Ursache des Unglücks ist noch nichts bekannt. Die Namen der Verunglückten werden alsbald veröffentlicht werden.

Schilderung eines Augenzeugen.

Hart an der Madower Chaussee, in der Kaiser-Wilhelmstraße, fand der Kaufmann Adolf Hochhaus, der das Luftschiff aufsteigen und bald darauf explodieren sah. Er war der erste, der die Feuerwehre alarmierte.

Dieser Augenzeuge schildert den Vorgang der Katastrophe folgendermaßen: Heute morgen 10 Uhr 20 Minuten stieg der „L. II.“ vom Flugplatz Johannisthal auf. Wie immer, so verlor ich auch diesmal den Vorgang. Mir war es sofort, als hätte ich leichten Rauch aus dem Ballon steigen, doch maß ich dieser Tatsache keine Bedeutung bei. Das Schiff mochte sich in drei- bis vierhundert Meter Höhe befinden, als plötzlich ein furchtbarer Knall

erlöste, wie wenn viele Kanonen gleichzeitig abgefeuert werden. Sofort schob eine starke Feuergegarbe aus dem Ballon in die Luft, worauf alles in Qualm gehüllt war. Zu der nächsten Sekunde sauste das Luftschiff, lichterloh brennend, zu Boden. Infolgedessen aber auf dem Gelände eine Pionierabteilung; als ich schnell laufend zur Unfallstelle eilte, waren die Soldaten bereits damit beschäftigt, das Schiffstwrige auseinander zu zerren, um an die Besatzung heranzukommen. Ich lief nun und alarmierte die Feuerwehre. Als diese eintraf, hatten die Pioniere den Platz bereits abgeperrt und auch einige Leichen aus den Flammen gezogen, denn das Schiff brannte noch immer. Der Feuerwehre gelang es endlich, den Brand zu löschen, und nun konnte man an die Bergung der Leichen gehen. Der Überblick war entsetzlich; die geborgenen Leichen waren so verbrannt, daß sie meistens nicht zu erkennen waren.

Die Rauchentwicklung, die dieser Augenzeuge bei dem Aufstieg des „L. II.“ bemerkt haben will, wird auch von anderer Seite betont, wobei noch hinzugefügt wird, daß das Schiff über eine Stunde vor der Galle lag, ehe es aufstiege. Der Flieger Scherff

umtreifte mit seiner Maschine gerade den Platz. Dröhnungsgemäß erhob sich „L. II.“ bis auf eine Höhe von 150 Meter, machte eine Schleiße über dem Gele und wandte sich dann in westlicher Richtung nach Brigg, um von dort über Berlin nach Oberlig zu fliegen. Die Piloten, die vor den Schuppen standen, sahen dem Manöver des „L. II.“ zu und bemerkten fast alle, daß die hintere Motoren viel Rauch entwickelten. Da in diesem Augenblicke jedoch durchaus keine Gefahr vorhanden ist, so schenkte man dem Dampfen der Maschinen weiter keine Beachtung. Das Luftschiff überflog die Albatros-Schuppen und die dahinter gelegenen Häuser von Johannisthal. Dann kam es auf das freie Feld, das zwischen Johannisthal und Brigg liegt, und hier ereignete sich die Katastrophe.

Von einem Anwohner des Flugplatzes

mid uns folgende Schilderung gegeben: Heute morgen 10 Uhr 20 Min. wurde ich durch einen furchtbaren Knall erschreckt. Ich glaubte zunächst, ein Flieger sei auf meinem Grundstück gelandet. Dann dachte ich an ein Explosion des „L. II.“, weil ich gesehen hatte, wie er aufstieg. Ich stürzte hinaus, um mit die unglückliche Landung des Fliegers anzusehen, da kamen schon Leute laufend und weinend mir entgegen: „Der Zeppelin ist explodiert!“ riefen sie. Ich lief nach der Richtung, die man mir zeigte, ins Feld hinein, wo die letzten Häuser von Johannisthal nach dem Teufelsteine hin stehen. Da traf ich mit ein vierzehnjähriger Knabe. Das selbe Schiff war ein wüster Trümmerhaufen. Das Aluminiumgerüst war hier zu hohen Höhen aufgeschichtet, dort vertieft in Reihen über dem Erdboden, dann wieder zu einem Berge aufgetürmt. Flammen und Rauch zwischen den Trümmern des Luftschiffes, hunderte von Soldaten, die das Unglück herbeigelaufen. Näher herangekommen, kann ich Einzelheiten unterscheiden. Auf dem einen Berge hat die Explosion die restlichen Steuerorgane des „L. II.“ hoch aufgetürmt, in dem anderen bemerke ich die zerfallenen Benzinbehälter, in dem dritten geplagte Motorspindel. Motorspindel des Barde-Alexander-Regiments und Motoren sind mit Rufen und Sporen eilig damit beschäftigt, zu retten, was etwa noch zu retten ist. Es ist ja möglich, daß unter den Trümmern doch noch wenigstens ein Löflöcher und Schläuchen bei der Besatzung vorhanden sind. Wollt nicht Spaten und Spade werden will, wird von Soldaten und Feuerwehrenteamen mit Weilen verschlagen, um die Bahn für die Menschen frei zu machen.

Schlebe die ersten Toten, er ist mit einer Platte zugegeben, und nur die geschwunden Glieder ragen unter den Trümmern hervor. Sanitätskoffer und neue Feuerwaffen haben. Schnell herbeigelaufene lange Zeile werden an die Aluminiumflangen geknüpft, hunderte Hände von Soldaten, Matrosen, Fliegern, ja von Frauen und Kindern greifen zu und reißen die wirren Aluminiumflangen auseinander, so lange, bis ein „Hohl!“ ertönt. Es ist dies das Zeichen, daß in der neuen Zeile gefunden ist. Auch diese verformte Leiche wird mit einer Platte gehoben. Ich gehe auf die andere Seite. Dort liegen nebeneinander acht mit Gras und Ähren umhüllte Tote. Militärärzte schreiten von einem zum andern, um die durch ihre furchtbaren Verletzungen unentfesselten Leichen zu identifizieren. Gebornen zu Fuß und zu Pferde sowie Militärmännchen hatten das Unheil mit dem Anblicke der Toten transportiert. „Freyer“ ruft es aus der Mitte der Soldaten. Es ist der Name des Kommandanten des verunglückten Luftschiffes. Man läuft hin. Der Arzt schreiet zu dem Mann, der aus dem Gras und Ähren hervorgeht, und hebt die Leiche. Der Arme zeigt die Kennzeichen des Kapitänleutnants. In der Luft sieht noch ein Wright-Doppeldecker seine Kreise. Die Reichsfliegerflotte auf der Zeppelin-Ballonhalle flattert noch über all dem menschlichen Leid im Winde. Jetzt geht die Luft polsternd herunter. Die Tausende der inoffiziellen zusammengebliebenen Menschenmenge, Männer und Frauen, taumeln mit; sie weinen und ringen die Hände. Vor ihnen neuen Toten entblößen die Männer des Haupt. Ich besorge Augenzeugen des Unfalls, einen bekannten Fliegerangehörigen. Er löst nur die abgebrannten Worte heraus: „Kallgas... Zeppelin!“ Aus der vorderen Gondel ist wahrscheinlich das Aluminiumgerüst nach der Spitze des Luftschiffes übergesprungen und hat zunächst die Hülle zertrümmert. Diese brannte im Nu ringum den Aluminiumkörper. Das ganze Gerüst soll einem Moment unbeeinträchtigt in der Luft geschwebt haben, dann kam die gewaltige Explosion, die das ganze Schiff mit seinen Leitern und Aluminiumflangen, Gondeln, Benzinbehältern mit kleinerem Gerüst, was einbehalten. Es sollen bis jetzt 28 Tote festgestellt worden sein.

An der Trümmerstätte.

Ein Bild des Grauens. Kann 200 Mtr. von der Heinenluftschiffhalle entfernt, auf freiem Felde, liegt das Gerippe dessen, was eine Stunde zuvor noch das stolze Marine-Luftschiff „L. II.“ gewesen. Tarnbusch, dreifach, ragt der Aluminiumring in die Luft. Und dann zieht es sich hin, weit, weit über das Feld, ein Wirrwarr von Stäben und Ähren, von Apparaten und Gefäßen. Hier und dort schweben noch Rippen und Leuchteile; die verborstenen Aluminiumflüge fähren sich hoch heftig an. Stellenweise sind große Löcher in den Erdboden gerissen. Halberbunden Dutzendstücken liegen unberührt; diese Flugschiffe werkschwermetalle völlig intakt. Verborstene Benzinbehälter, in denen das Wasser geblieben ist. Ein ganzes Kommissariat. Ein Telefonapparat; die elektrischen Einbauten. Die Reste der Gondel - sie sind nicht aus Glas - mit ihrer Umrahmung sind intakt. Die Hülle mit in hunderttausend Stücke zerfallen; die Einzelteile sind kaum größer

als ein Zeller. Pergamentgelb; nicht wie verbrannt, sondern zusammengeknüllt wie durch große Hitze. Im übrigen ein unentzerrbares Durchdringen von Aluminium. Weit, weit über das Feld. Von dem Luftschiff „L. II.“ ist nicht das geringste Zeichnen zu retten.

In weiten Kreisen herum Absperzung durch Zaun. Und hinter den Zaun Tausende von Menschen. Zimmer mehr eine hängig; in Automobilen, zu Fuß, im Wagen. Die ganze Chaussee ist mit Fahrzeugen und Dampfmaschinen besetzt; die Mannschaften der Wehren von Treptow, Schmöwe und Brigg stehen immer noch Wasser auf, der die schwelenden Massen. Zwischen der Halle, auf der die Kriesschlange halbnaht weht, und der Unglücksstätte raffen Kraftwagen mit Offizieren und Luftautomobile mit Kaiser-Brigade-Regiments und eine Luftschiffabteilung, nach, die weißen Tücher schwarz beschmiert, arbeiten unter den Trümmern. Und rings herum Offiziere, ein paar Zivilisten, die nichts weiter tun können, als auf das grauhäutige Trümmerfeld zu schauen. Sobald ein neues Opfer entdeckt ist, wird es schnell mit einem Fliegennetz zugeflickt und auf eine Bahre gelegt - dann geht der traurige Zug zum Kranenwagen, wo Arzt und Schwestern warten, und wo es hier leider, leider nicht zu tun gibt.

Und hinter der Abwerrung erzählen sich mit gedämpfter Stimme flüsternd, durch die donnerähnliche Explosion aus den Häusern geflohen Menschen, wie auch die das Unglück in der Luft verlorsten. Einige wollten gehen haben, wie Menschenfänger aus dem brennenden Brand führten, noch ehe das Schiff den Boden erreicht hatte.

Herzergreifende Szenen.

Außen ist die Frau eines Obermanns mit ihrem kleinen Kinde auf der Unfallstelle angekommen. Bergeweit tritt sie umher und sucht den Gatten. Endlich findet sie ihn. Der Körper ist fast vollständig verkohlet. Nur der in der Brust eingeklemmte Name der wie durch ein Wunder der Verkohlung entgangen war, läßt sie die Leberreste des Gatten erkennen. Ohnmächtig sinkt sie neben der Bahre nieder und wird mit dem kleinen weinenden Mädchen von mitleidigen Menschen fortgetragen. Erschütterter stehen Offiziere und Mannschaften; fast mancher sieht man unter ihnen, der sich nicht schämt, dem gefallenen Kameraden eine Träne nachzuweinen.

Das Wrack.

Die Leberreste des Luftschiffes lassen deutlich erkennen, daß der Ballon nach dem Brande zerfetzt in die Tiefe gestürzt ist. Die Gondeln müßten den schweren, viele Zentner wiegenden Motorschiffen sich tief in die Erde eingewirkt, und die kurze Gasbarbe, die das Feld deckt, ist in einem Umfange von etwa 10 bis 15 Metern verbrannt. Die Propeller der vorderen Maschinengehäuse sind noch fast unberührt. Ebenso die Karbonenwände, die die Schrauben mit dem Motor verbunden haben. An den Motoren, die noch einer Entzue noch hoch sind, läßt sich irgend etwas besonders nicht feststellen, obwohl gerade die die Ursache des furchtbaren Unglücks gewesen sind. Die Rührergondel, die ganz vorne am Zeppelin, noch vor der ersten Maschinengehäuse angebracht war, ist vollständig zusammengebrochen und in sich selbst zusammengefallen. Die starken Aluminiumflänge sind wie verändertes Blech zerfetzt. Der hintere Gondel ist ebenfalls zerfetzt, läßt sich noch jetzt, in seinen äußeren Umrisse nacherkennen, ein erkennen. Die dünnen Spannen, die an manchen Stellen kaum centimeter dick sind, liegen vollständig deformiert und gestirnt umher. Wie groß die Explosion gewesen ist, läßt sich schon daraus erkennen, daß derartige Rippen und Spannen ebenso wie Teile der Gondeln, Polstühle usw. bis auf den etwa 600 Meter entfernt liegenden Flugplatz geschleudert worden sind. Besonders schlimm sieht das Hinterteil des Ballons aus. Hier haben die Leberreste sich zu einer Höhe von 4 bis 5 Metern emporgestürzt und die Gondel zerbrochen. Das Feld hat eine Verteilung, und halberbunden Leinwandstücke hängen allenthalben herum. Die mächtigen Benzinbehälter liegen vollständig geplatzt umher. Die mächtigen Benzinbehälter der Explosion auf die Gondeln und in das Innere entleert. Die mächtigen Aluminiumflänge zerlegen aber noch deutlich ihre Form.

Die Ursache der Katastrophe

ist noch nicht aufgeklärt. Der Führer eines Zeppelin-Luftschiffkommandos erklärte unserm Mitarbeiter: Das Unglück kann unmöglich darauf zurückzuführen sein, daß der Gang des Schiffes, der nach hinten liegt, mit Kallgas gefüllt war das durch irgendwelchen Funken aus dem Motor zur Entzündung gebracht wurde.

Vom Reichsmarineamt begaben sich sofort zahlreiche Offiziere an die Unfallstelle, um, wenn möglich, die Ursache der Katastrophe festzustellen. Aber aus dem Bericht von Aluminium und Stahlblech, das dort auf dem Felde liegt, läßt sich wenig oder gar nichts erkennen. Nach Ansicht der Fachleute ist der Unfall folgendermaßen entstanden: Vielleicht infolge eines Fehlers am Magnetventil entstand plötzlich eine Beschädigung. Die entzündeten Gase drangen aus dem einen Spindel durch die Ringgondel in den Bergelger und legten dort die etwa einen Liter enthaltene Benzinmenge in Brand. Von hier flüchtete sich Benzin allenthalben die Explosion in den über der Maschinengehäuse angebrachten Benzinbehälter fort und setzte die dort enthaltene 2000 Liter Benzin in Brand. Durch diese gewaltige Explosion wurden die Gasflammen Brand, durch diese Geringe führte zu Boden. Die Zeichnungen, um einen dergleichen Unfall zu vermeiden, bestehen bis jetzt noch nicht.