

Verlag von Theod. Thomas in Leipzig.

England — keine Insel mehr.

Ein Kapitel aus dem demnächst erscheinenden Werk „Das Zeitalter der Motorluftschiffahrt“
von Rudolf Martin.

Z

Eleg. brosch. Ab 3.—, geb. Ab 4. .

Unter allen politischen Wirkungen der Motorluftschiffahrt ist weit aus die bedeutsamste die Beseitigung der insularen Eigenschaft der großbritannischen Insel. England ist groß geworden als Insel. Die Auffindung des Seeweges nach Indien und die Entdeckung Amerikas haben die Bedeutung des Seehandels ungeheuer gesteigert. Auf Grund seiner insularen Lage, seiner zahlreichen vortrefflichen Häfen hat sich England seit etwa dem Jahre 1600 die erste Machtstellung in der Welt erworben. Auf Grund seiner maritimen Überlegenheit übt England in Afrika, in Asien, in Australien und in Amerika einen dominierenden Einfluß aus. Das britische Volk hat es verstanden, seine insularen Vorzüge und seine maritime Überlegenheit in meistestharter Weise auszunutzen. Keine andere Nation hat die gleichen Verdienste um das Fortschreiten der Kultur in der ganzen Welt. Der größte Triumph der englischen Nation ist vielleicht der, daß sie dem gewaltigen Volk der Amerikaner ihre Sprache und Sitten aufgedrückt hat. Diese gewaltige Epoche der Menschheit findet ihren Abschluß mit dem Aufkommen der Motorluftschiffahrt, die die insulare Lage Englands aufhebt und die maritime Überlegenheit der britischen Flotte beseitigt. Die Erfindung des Kompasses und die Ersetzung der Ruderboote durch große Segelschiffe vernichteten den Handel über Land von Indien nach Westeuropa und unterwarfen Indien der Seeherrschaft Englands. Der Landweg wich dem Seeweg. Der Motor in der Luft bedeutet wiederum den Sieg der Landherrschaft über die Seeherrschaft. Als Landmacht wird Deutschland durch den Motor in der Luft sich einen ausschlaggebenden Einfluß im Orient bis tief nach Persien hinein verschaffen. Der Motor in der Luft ist der Adler, unter dessen Fittichen Preußen seine Macht nach Südosten ausdehnen wird. Wie der Adler sich am wohlsten über dem Lande fühlt und nicht gern weit in das Meer hinausfliehet, so auch der Motor in der Luft. Auf dem Lande findet er, wie der Adler, sein Futter und seinen Ruheplatz. Die Seeschiffahrt hat England mobilisiert, die Motorluftschiffahrt wird Deutschland mobilisieren. Die Größe der Konjunktur und der Konkurrenz hat das arme und träge England des 15. Jahrhunderts aufgerüttelt. Im Seekrieg mit den Spaniern, mit den Holländern, mit den Dänen sind die Engländer erstarkt. Die durch den Motor in der Luft gebotene glänzendste Konjunktur der Weltgeschichte wird das aus jahrtausend-jähriger Mißwirtschaft langsam erwachende deutsche Volk gewaltig aufrütteln und mit ungestüme Latenluft beseelen. Die Konkurrenz auf dem Gebiete der Aeronautik durch Frankreich, England, Spanien, Italien, Österreich-Ungarn wird die Deutschen zwingen, so tüchtige Luftschiffer zu werden, wie die Engländer Seefahrer wurden. Unter dem Zeichen der Motorluftschiffahrt wird das Deutsche Reich seine Macht in der Richtung von Berlin nach Bagdad ausdehnen. Die wahrscheinlichen Grundrisse dieser Entwicklung habe ich in meinem Buch „Berlin-Bagdad, Das deutsche Weltreich im Zeitalter der Motorluftschiffahrt 1910 bis 1931“ zur Darstellung gebracht.

Ist England in der Lage, diese Entwicklung zu verhindern? Nein, weil England keine Insel mehr ist und weil die maritime Überlegenheit der englischen Kriegsmarine in der Nordsee ihr Ende gefunden hat. Der Motor in der Luft ermöglicht es Deutschland, im Kriege mit England Truppen durch die Luft und zu Wasser nach England zu werfen. Heute ist die Landung einer Armee zur See unmöglich. Im Zeitalter der Motorluftschiffahrt wird aber eine Landung deutscher Truppen zur See in England leicht möglich sein. Die englische Marine steht eben nicht nur der deutschen Marine gegenüber, sondern wird auch von den deutschen Schlachtluftschiffen unter Feuer genommen. Die Vernichtung der englischen Kriegsmarine in der Nordsee und im Kanal durch die deutschen Schlachtluftschiffe ist in keiner Weise ausgeschlossen. Dann ist aber auch eine Landung großer Truppenmassen zu Wasser möglich. Wir haben oben schon gesehen, daß der

Transport einer Armee von 400 000 Mann durch die Luft vom Kontinent nach England in zehn Jahren keinen besonderen Schwierigkeiten begegnet. Eine Landung durch die Luft läßt sich von deutschem Gebiet etwa von Norddeich aus in einer Nacht bewerkstelligen. Leichter wird sich aber eine solche Landung von der belgischen oder französischen Küste aus herstellen lassen. Die Entfernung von Norddeich nach England beträgt 400 Kilometer, von Calais nach Dover aber nur rund 50 Kilometer. Von Norddeich würde also die Landungsflotte acht Stunden unterwegs sein, von Calais aus aber nur eine Stunde. Eine Landung von Frankreich aus würde also die Möglichkeit gewähren, dieselben Luftschiffe in derselben Nacht etwa achtmal zu verwenden.

Ich bin weit davon entfernt, zu behaupten, daß die Landung einer deutschen Armee in England jemals stattfinden werde. In Deutschland will niemand einen Krieg mit England. Es ist also sicher, daß die Deutschen stets alles aufbieten werden, um einem Krieg mit dem blutsverwandten Volke der Engländer aus dem Wege zu gehen. In Großbritannien ist ebenso niemand so unvernünftig, einen Krieg mit Deutschland herbeizuwünschen. Die klugen und weitsehenden Engländer werden der Veränderung der Technik durch das Aufkommen des Motors in der Luft Rechnung tragen. Sie werden also die Ausdehnung der Macht des Deutschen Reiches nach Konstantinopel und Bagdad nicht zu verhindern suchen. An ruhigen Zuständen auf der Balkanhalbinsel, an einer Kultivierung und Zivilisierung der europäischen und asiatischen Türkei sowie Persiens hat auch England das größte Interesse. Auch der Absatz der englischen Waren in diese Gegenden wird, nachdem sie von den Deutschen der Kultur erschlossen sind, bedeutend zunehmen, sicher sich mehr als verzehnfachen. Beklagt heute irgend jemand in Deutschland, daß Amerika, Kapland, Australien, Indien durch England der Kultur erschlossen und dem Absatz der deutschen Waren zugänglich gemacht sind? Mit Vergnügen bezieht Deutschland seine Baumwolle aus Amerika und Indien, und seine Schafwolle aus Australien und Kapland.

Wenn es nun aber gegen das vitale Interesse beider Nationen doch einmal zum Kriege kommen sollte, wäre es in diesem Falle nicht möglich, daß die englische Aeronautik sich der deutschen überlegen zeigte? Zu einer solchen Annahme liegt kein Grund vor.

Für die Entwicklung der Motorluftschiffahrt ist Deutschland ein besser geeigneter Boden als England. Da Deutschland in der Mitte des europäischen Kontinents liegt und eine größere Einwohnerzahl als England besitzt, hat sich in Deutschland der Automobilsport in viel größerem Umfang entwickelt. Aus denselben Gründen wird sich auch die mit dem Automobilsport so eng verbundene Motorluftschiffahrt in Deutschland in weit stärkerem Maße ausbilden, als in England. Auch der Motor in der Luft gedeiht auf dem Kontinent besser als auf einer Insel. Im Jahre 1905 wurden in England 119415 Kubikmeter Gas für motorlose Luftballonfahrten konsumiert, in Deutschland aber 258410. Mit Angstlichkeit vermeidet jeder Luftschiffer die See. Die größere der beiden britischen Inseln, die England und Schottland umfaßt, hat einen Flächeninhalt von 224000 Quadratkilometer, während das Deutsche Reich 540656 Quadratkilometer Fläche hat. Überdies steht dem deutschen Automobilisten und Aeronautiker der ganze Kontinent von Europa zur Verfügung. Kein Wunder, daß der Automobilsport und die Aeronautik in Deutschland besser gedeihen als in England. Allerdings wird die Motorluftschiffahrt eine ungeheure Vermehrung auch der englischen Aeronautik hervorbringen, da sich die Engländer des Motorluftschiffes bedienen werden, um den Kontinent zu besuchen. Aber auch die Motorluftschiffahrt wird in den ersten Jahrzehnten am Lande kleben. Die kontinentalen Fahrten werden immer eine weit größere Rolle spielen als die ozeanischen.