

Der Tag von Altonne

Zum Todesflug des „R 101“

E. A. S. Aus dem lange angefordigten Indienflug des englischen Luftschiffes „R 101“ ist ein grauenvoller Flug in den Tod geworden. Als am Sonnabend kurz vor dem Start des Luftriesen in Cardington der englische Luftfahrtminister Lord Thomson erklärte, daß man hoffe in spätestens fünf Tagen Karachi erreicht zu haben, und man am 20. Oktober bestimmt wieder in London sein werde, da konnte niemand ahnen, daß dies die letzten Worte sein würden, die der Minister zur Öffentlichkeit sprechen konnte und daß nur wenige Stunden später in Frankreich eine riesige Flammenfahle lodern würde, die von dem stolzen Luftbewinger nur Trümmer und verbrannte Eisenreste übrig ließ. Der gestrige Sonntag ist für England der Tag eines nationalen Unglücks, und darüber hinaus bedeutet der Untergang des „R 101“ einen schweren Schlag für die Weltluftfahrt.

„R 101“, das maßgebliche Luftschiff in England als ein Wunder der Technik und als letzte Vollendung im Zeppelinbau feierten, war mit seinen 150 000 Kubikmeter Inhalt das größte Luftschiff der Welt. An diesem Luftkreuzer und an sein Schwesterluftschiff „R 100“ knüpften sich große Pläne der englischen Luftfahrt. Sollten diese beiden Luftriesen doch den Grundstock zu einer großen Flotte bilden, der die Aufgabe gestellt war, das englische Mutterland und die über die Welt verstreuten britischen Besitzungen und Dominien fester zu verknüpfen. Allerdings, so sehr auf der einen Seite führende englische Luftschiffer den beiden Neubauten, dem „R 100“ und dem „R 101“ Lob spendeten, und an ihre große Zukunft glaubten, so sehr wandten sich andere Kenner der Materie in schärfsten Worten gegen diese Ansicht. Als vor Jahresfrist die beiden Bauten fertig gestellt waren, spielte sich in der englischen Öffentlichkeit ein heißer Kampf der beiden entgegengesetzten Gruppen ab. Einmal waren es die prinzipiellen Gegner jeden Luftschiffbaues, die ihre Stimme erhoben und statt zu Luftschiffen zur Kiellegung von Großflugbooten rieten. Dann aber erhoben sich — und diese Bedenken mußten schon ernst genommen werden — die warnenden Stimmen derjenigen, die an und für sich Freunde des Luftschiffes waren, die aber darauf hinwiesen, daß sowohl „R 100“ als auch „R 101“ in ihrer Konstruktion verfehlt seien. Tatsächlich hat man, als die beiden Großluftschiffe noch auf Kiel lagen, immer und immer wieder Konstruktionsänderungen vorgenommen, ja, man schnitt nach kurzen Probefahrten sogar das Gerippe des „R 101“ in der Mitte durch und verlängerte es durch Einsetzen eines neuen Mittelstückes. Wenn auch die englischen Erbauer ihren Schiffen rein äußerlich die Form der deutschen Zeppeline gaben, so wich doch der Innenaufbau von der bewährten deutschen Form wesentlich ab. Schon die ersten Probefahrten der beiden Luftschiffe zeigten, daß sie doch nicht ganz den hochliegenden Erwartungen entsprechen konnten. Mehr denn einmal kehrten sie mehr oder minder schwer beschädigt an den Ankerort zurück und mußten verschiedene Experimente über sich ergehen lassen. Die Zweifel wurden immer lauter und auch in deutschen Fachkreisen brach sich die Ansicht Bahn, daß die englischen Luftschiffe zu schwer seien, um einen großen Aktionsradius zu haben.

Die Explosion des „R 101“ ist die größte Katastrophe, die die Luftschiffahrt nach dem Kriege getroffen hat. In Erinnerung ist noch der Absturz des „Z R 2“, eines in England für Amerika gebauten Luftschiffes über der Humboldt-Wüsten und die Katastrophe eines an Frankreich abgelieferten Zeppelins, der „Dignitude“, die im Mittelmeer eufend zu Grunde ging. Auch der Absturz des amerikanischen Schiffes „Shenandoah“ und der Untergang der Nobilischen „Italia“ im Polargebiet erregten in der Welt das größte Aufsehen.

Die Ursache der furchtbaren Katastrophe von Altonne?

Welche Umstände zu dem Absturz geführt haben, läßt sich im Augenblick nicht mit Sicherheit sagen, und es ist auch noch fraglich, ob die amtliche Untersuchung ganz genau es wird feststellen können. War ein Motorendefekt der unmittelbare Anlaß, war es ein Versagen der Steuerungsorgane des Schiffes, oder war es gar ein Versagen der Führung. Und war es nicht leichtsinnig, daß man trotz der schlechten Wettermeldungen und der auch wirklich ungünstigen meteorologischen Witterungsverhältnisse das Luftschiff auf die lange Reise schickte. Die klarste und deutlichste Aussage hat der gerettete Ingenieur Leech gemacht. Danach hatte das Schiff mit dem schlechten Wetter stark zu kämpfen, und starker Regen vermehrte das Gewicht des Luftschiffes. Nach der einen Version soll Leech ausgesagt haben, daß er Maschinen und Steuerung nicht mehr in seine Gewalt bekam und daß das immer tiefer gedrückte Luftschiff schließlich gegen eine Bodenhebung antrat. Aber trotz dieser klaren Aussage liegt, wie auch Dr. Ekener zur Katastrophe des „R 101“ erklärt, tiefes Dunkel über dem Unglück. Die größte Unklarheit ist, wie es möglich war, daß das Schiff durch den Regen und das schlechte Wetter so viel an Höhe verlieren konnte, wenn alle Motoren und auch die Steuerungsorgane noch funktionierten. „Graf Zeppelin“ hat viel stärkere Unwetter im Rhonetal und auch auf seiner Südamerikafahrt mit Erfolg überwinden können. Wie gesagt, es ist unmöglich, die Ursache des Unglücks feststellen zu wollen. Alles sind vorläufig nur Theorien, von denen die eine oder die andere durch das klare Untersuchungsergebnis erhärtet werden könnte. Aber vielleicht geht man nicht ganz fehl, wenn man annimmt, daß nicht nur eine klar umrissene Ursache vorliegt, sondern daß durch unglückliche Verkettung mehrerer Umstände es zu einer Katastrophe von derartigen Ausmaßen kommen konnte. Es entbehrt

auch nicht einer gewissen Tragik, daß gerade im Augenblick des Zusammenpralls mit dem Berge die Passagiere und der Hauptteil der Mannschaft schliefen. Vielleicht hätte bei früherem Eintritt des Unglücks noch mancher eine Möglichkeit zur Rettung gefunden.

England hat nicht nur ein Luftschiff verloren, das als wichtiges Instrument seiner Politik gedacht war. England hat mehr verloren. Zwischen den Trümmern bei Altonne haben die Besten ihr Leben lassen müssen. Englands bedeutendste Luftfahrt-Pioniere sind es, die statt nach Indien in den aufgelperrten Rachen des Todes flogen. Da ist der englische Luftfahrtminister Lord Thomson, und da ist der Leiter des Luftflugwesens, Sefion-Brander, einer der fähigsten Köpfe und einer der bedeutendsten Persönlichkeit beim Ausbau des britischen Weltflugnetzes. Da ist Major Scott, bekannt als Luftschiffführer, da ist der Konstrukteur des „R 101“, und da sind noch die vielen, vielen andern, die alle auf ihrem Posten etwas bedeuten. Wahrscheinlich wird jetzt in England wieder der alte Kampf um die Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit von Luftschiffbauten entzünden, und die englische Presse spiegelt jetzt schon den Beginn dieses Kampfes. Aber trotz allem kann man annehmen, daß man nicht ablassen wird von dem Gedanken eines weltumspannenden Verkehrs mit Luftkreuzern. Man wird aus dem Unglück lernen, und die, die am Sonntag starben, werden dann nicht umsonst gefallen sein.

Deutschlands Luftfahrt hat ihren schwarzen Tag gehabt, als bei Schierdingen das Werk des Grafen Zeppelin in Trümmern ging. Wir können vielleicht am besten ermessen, was der Tag von Altonne für England bedeutet, was für eine Trauer dort die Herzen gefangen halten muß. Wir trauern mit den Engländern gemeinsam über den Verlust so vieler wertvoller Menschenleben und den Untergang eines Werkes, das Menschenfleiß und Menschenhand in mühevollen Tagen schuf. Denn ein nationales Unglück, wie es England gestern gleich einem Keulenschlage traf, ist heute in das richtige Verhältnis überseht, ein Unglück für die ganze Welt.

Die letzten Minuten des Luftriesen

Paris, 6. Oktober.

Ingenieur Leech, der mit schweren Brandwunden an der Hand aus dem Luftschiff „R 101“ gerettet werden konnte, gab am Sonntagabend eine genaue Schilderung der letzten Minuten vor der Luftschiffkatastrophe.

Er erklärte: „Wir waren 54 Mann an Bord. Seit Mitternacht schliefen alle Mannschaften, mit Ausnahme von 12 Leuten, die den Nachdienst versahen, und die unter meiner Leitung standen. In den fünf Motorengondeln hatte je ein Offizier die Aufsicht. Der Funker gab alle zehn Minuten Funkprüche ab. Um 1.40 Uhr funkten wir unseren Standort einen Kilometer südlich von Beauvais. Dieser Funkpruch, der von der Funkstation in Beauvais deutlich vernommen wurde, enthielt folgende Mitteilung: „Die Passagiere haben ausgezehnet gespielt und zahlreiche Zigaretten geraucht. Sie sind gerade dabei, sich zur Ruhe zu begeben.“ In den hinteren Kabinen befanden sich außer dem Führer ein Navigator und vier Leute, die innerhalb des Schiffes Nachdienst versahen. Kurz vor Beauvais setzte ein furchtbares Unwetter ein. Wären wir nicht so glücklich gewesen, Trophem hätte ich Vertrauen zu der soliden Bauart, und steuerte ohne Beunruhigung meinen Kurs weiter. Als wir über Beauvais waren, zeigte die Uhr genau 1.40 Uhr. Ich hatte den Eindruck, daß das Heck des Luftschiffes ungewöhnlich heftig klapperte, und daß wir sehr langsam vorwärts kamen, da wir dampfend hin- und hergeworfen wurden.“

Um 1.43 Uhr standen wir mit Le Bourget in funkentelegraphischer Verbindung, und man teilte uns mit, daß wir uns zwei Kilometer südlich von Beauvais befänden. Ich suchte diesen Ort, ohne zu wissen, in welcher Höhe ich fuhr, wobei ich mit aller Gewalt gegen den Wind anzukämpfen versuchte, der uns immer stärker zu Boden drückte. Von neuem setzte starker Regen ein, der das Gewicht des Luftschiffes noch vermehrte.

Fast gleichzeitig mußte ich die erschreckende Feststellung machen, daß die Maschinen sowie die Steuerung nicht mehr in meiner Gewalt waren.

Trotz größter Bemühungen gelang es mir nicht, das durch den Sturm immer tiefer gedrückte Luftschiff wieder in die Höhe zu bringen. Zweimal war es möglich, das Schiff ein wenig hochzuziehen, dann aber gab es eine ungeheure Erschütterung. Die Spitze des Luftschiffes hatte den Boden berührt. Im gleichen Augenblick entstand

eine furchtbare Explosion

und helle Flammen schossen aus dem Luftschiffkörper heraus. Ich stürzte mich sofort in eine der Seitenschotten und arbeitete mich durch das Gestänge, um in eine Öffnung zu gelangen. Im nächsten Augenblick schlugen die Flammen um mich empor. Ich weiß nicht mehr, wie ich den Weg ins Freie gefunden habe, da ich erst wieder auf dem Felde zur Besinnung kam.

Der Junker Dieck, der sich ebenfalls unter den Geretteten befindet, berichtete: Die meisten der Überlebenden schliefen. Wir wurden geweckt, um unsere Posten einzunehmen, als das Schiff etwas schwankte. Bevor ich wußte, was geschah, war ich von Flammen eingeschlossen. Das Einzige, was mir tun konnten, war, herauszuspringen im Vertrauen darauf, daß wir uns nicht in zu großer Höhe befänden. Keiner von uns hatte einen Fallschirm, und wenn wir in größerer Höhe geflogen wären, wären wir alle verbrannt. Ein anderer Überlebender mit Namen Coof, der schwere Brandwunden erlitten hatte, erklärte: Furchtbar! Der Kapitän des Luftschiffes, Irwin, erwies sich als Held. Als ich mir einen Weg durch die Flammen bahnte, sah ich ihn ruhig auf seinem Posten stehen, Besätze gebend, und er starb auch auf seinem Posten.

Dresdner Tonkünstlerlager

III.

2. Kammermusik-Konzert im Harmoniesaal.

Mit Ausnahme des Klavierquintetts von Kurt Schubert und den Beethoven-Variationen von Georg Schumann war es ein verlorenes Rennen. Selbst den Lieberschklus für Tenor, Klavier, Flöte, Saxophon (nach den „Dudelsack“-Gedichten von R. A. Finkbeiner) von Theodor Blumer kann man nicht höher werten. Eine gesällige, leichtflüssige, teils schmachtende, teils groteske, teils sentimentale Musik. Blumer ist bekannt als Vertreter eines eleganten, graziosen Salonmusikstiles. Diesmal hat er jedoch noch stärker an der Oberfläche. Er verlor so etwa in der Art eines Sildach oder Karl Vohm und sucht die Zuhörer durch Verwendung zeitgemäher Tonrhythmen (Charleston) und des Saxophons zu gewinnen. Dem weniger anspruchsvollen Konzertbesucher ist wohl damit gedient. Aber der Ernsthafte sieht darin mit Bedauern ein Weiterstreben zur Verflachung. Und gerade bei dem melodiefreudigen Blumer ist das schade. Gänzlich unplatziert waren das Trio für Violine, Viola und Violoncello von Ernst Lothar von Knorr, ein vorwiegend, ausgereinigtes Werk, dem auch nicht der kleinste bestimmende, ruhige zweite Satz Rettung bringt. Die „Halle“-Liederreihe von Oskar Guttman, in der wohl einige Strecken in der Singstimme interessieren, die aber in der Klavierbegleitung nicht im geringsten an den dichterischen Gehalt einkehrt (man könnte so auch ein Akzeptbuch vertonen) und von belangloser Primitivität ist und die kleine Suite für Klarinetten, vierhändig von Hermann Seib, die als Extrakt der Zwölftönemusik eine fröhliche Mißgeburt atonalen Richtung vorstellt. Dem Versuch, diesem letzten Erzeugnis Beifall zu spenden, wurde durch Fischen und Pfeifen die entsprechende Antwort gegeben. Nicht als Gewinn des Abends das Klavierquintett in einem Satz von Kurt Schubert, ein vornehm, geschmackvolles, trefflich gearbeitetes, mit prachtvoller Erfindung betrautes und in fette Melodik gekleidetes Werk eines echten Musiktalentes und die Beethoven-Variationen von Georg Schumann (geboren in Königsfelden a. d. Elbe), eine ausgereifte, stark gefeierte, hochwertige Schöpfung eines Meisters der Töne. Auch diesmal waren Künstler von Qualität

am Werke: Hans Ey (Tenor), Franz Benzler (Violine), Arnold Ray (Viola), Georg Häufel (Violoncello), Fritz Wrawrowsky (Violoncello), Kurt Schubert (Klavier), Fritz Kucher (Flöte), Adolf Artl (Saxophon) und die Pianisten Theodor Blumer, Rudolf Feigert und Emil Klein. — Im Anschluß an diesen Abend hatte die Sadi Dresden zu einem Empfang in den Festräumen des neuen Rathauses geladen.

Konzert im Opernhause.

Die Werke, die unter Leitung von Fritz Busch und Mitwirkung von Stefan Frenkel (Violine) durch die Staatskapelle zu Gehör gebracht wurden, riefen den bekannten Eindruck hervor, daß die meisten zeitgenössischen Tonsetzer, in Sonderheit, die durch Gruppeninteresse und durch Verlagshäuser vor die Front gestellt werden, im Lichte der „Neuen Sachlichkeit“ beinahe nur orchestertechnische Werte und alle Möglichkeiten einer raffinierten Instrumentationskunst auszunutzen versuchen. So bleibt immer das gleiche Bild: Oberflächenstruktur, Mangel an echter Erfindung und tiefer Empfindung und das Schauspiel eines instrumentalen Neutwerkes. Wenn alles verpufft ist, hüllt sich alles in Bergessenheit. Im großen und ganzen präsentierten sich sämtliche der Werke nur als eine mechanische Musik, die auf lebendige Musik reduziert worden ist. Es wäre interessant, die gleichen Stücke einmal von einem Provinz-Orchester zu hören. Sie teilten das gleiche Schicksal mit einem Schmettlerling, dem der schillernde Flügelklang geraubt worden ist. Den höchsten Eindruck rief die 4. Sinfonie für großes Orchester (Werk 24) von Max Trapp hervor. Ist auch die Erfindung mehr konstruiert als inspiriert, ist es auch eine Musik, die nur interessiert und nicht warm machen kann, so steht doch ein starker Musiksin in dem Werke. Einen leidenschaftlich pulsierenden Anfangssatz, der jedoch reichlich sich und maßig instrumentiert und von Steigerung derartig überladen ist, daß er keine weiteren mehr zuläßt, folgen ein grüblerisches, mürbliches Largo, das leider eines melodischen Aufschwunges entbehrt, ein verhaltenes Allegretto und ein dem ersten Satze charakterähnliches Finale. Dann einer sachkundigen Instrumentierung und einer glanzvollen Wiedergabe tief der Weisheit den Komponisten, der zu seiner Sinfonie als Paten die großen Vorbilder Brahms und Bruckner gesucht hat. Weniger Anhang fand Bernhard Sekles' Vorpiel für Orchester (Werk 35) „Der Dydah“ (in dem das Werden einer Seele um eine

andere, die ihr das Schicksal bestimmt und zugleich vernichtet hat und die Vereinigung erst im Tode findet) eben durch das Verhängnis, daß konstruiert, nur auf Tonmalerei gegründete Musik, im Innern kein Echo finden kann. Das ganze Orchester der neuzeitlichen Tonsetzer öfnete sich in der Suite für Violine und Orchester (Werk 27) von Karol Rathaus. Orchesterliche Mißverständnisse ausnützend, auf raffinierten motorischen Ablauf ängstlich bedacht, stellt sie einen Gipfelpunkt mühsamer Erfindungsarbeit dar. Die virtuostechische Wiedergabe durch Stefan Frenkel und die Staatskapelle erbrachten der Suite einen Achtungserfolg und dem Tonsetzer einen Fernruf. Kurt von Boksturt ist durch Aufführung seiner Trieluge im Gewerkschaftsverein in Dresden bekannt. Für das Divertimento für Orchester (Werk 19) ist ihm das Glück nicht so günstig gesinnt. Es soll Unterhaltungsmusik im Sinne eines Mozartischen „Divertimento“ sein. Als Unterhaltungsmusik ist jedoch die „heitere Ouvertüre“ viel zu wenig mit Selbsterkenntnis bedacht und auch durchaus nicht unterhaltend. Im „Sinne Mozarts“ mangelt dem Werke der leichte, jugendliche Schwung. Am besten geblüht ist das Menuett. In der Gesamtheit leidet der zündende Funke. Geistreiche Orchesterarbeit, darüber hinaus wird der Zuhörer nicht getragen. Bei Fritz Busch als dem zielbewußten, feinsinnigen spiritus rector unter hervorragenden Staatskapelle und in dem Einzelfalle bei Stefan Frenkel, dem temperamentvollen, in allen technischen Exerzieren latetsten Geiger, sollen sich die zu Worte Gehemmten bedenken für die glanzvolle Aufmachung ihres mehr oder weniger musikalischen Schaffens. Während der Pause hatte man Gelsenbeil, gerade noch dem maßstäblichen Ring des Zeppelins über dem Theaterplatz lösen zu können und sich durch dieses Schauspiel in höhere Reaktionen tragen zu lassen, was im Innern des Opernhouses verlangt geblieben ist. Bis auf die geringen Ausnahmen, die hervorgehoben worden sind, muß man sich am vierten der Tonkünstlerlager immer noch an Worte festklammern!

Kirchenmusik.

Endlich ein Lichtblick in die musikalischen Aufführungen des Reichsverbandes. Das Kirchenkonzert in der Dreikönigskirche brachte Werke, die in Töne geflochten sind, wie das Empfinden spricht. In denen es singt und klingt. Endlich Komponisten, die nicht davon ausgegangen sind, daß man alles