

andere junge Musiker spielen: So wurde es im Jazz schon immer gemacht – das Erbe wird weitergereicht.

Branfords Bruder Wynton, der Musikkritiker aller Kategorien beeindruckt, hat auf erstaunliche Weise bewirkt, daß junge Musiker ganz einfach Jazz spielen und davon leben können. In den USA sind Jazzaufnahmen für viele Plattenfirmen längst wieder zu einem guten Geschäft geworden.

Eine Wiedergeburt allerdings war es nicht. „Jazz war nie tot“, sagt Branford Marsalis.

Luftschiffe

Funke am Lack

Vor knapp 54 Jahren explodierte das Luftschiff „Hindenburg“ in Lakehurst. Ein US-Experte hat jetzt die wahre Ursache der Brandkatastrophe enthüllt.

Etwa 6000 Kilometer war der Luxus-Zeppelin LZ 129 über den Nordatlantik geschwebt. Nieselregen lag über dem Landeplatz, als das Luftschiff in 60 Metern Höhe über dem Ankermast zum Stehen kam. Kaum waren die Haltetaue abgeworfen, leuchtete am First des Zeppelins plötzlich ein Flämmchen. Dann plusterte sich das Gasge-

därm (Inhalt: 200 000 Kubikmeter Wasserstoff) fast lautlos zu einem Feuerball auf. 15 Sekunden später folgte eine ohrenbetäubende Detonation.

Mehr als fünf Jahrzehnte lang haben Fachleute gerätselt, warum das größte je gebaute Flugobjekt (Länge: 245 Meter) nach seiner 35. Ozeanüberquerung am 6. Mai 1937 beim Landemanöver in Lakehurst verbrannte. Zeitbomben und zündelnde Saboteure wurden bemüht, das Desaster zu erklären, doch, so tobte der Reichsluftfahrtminister Hermann Göring, „wir haben den Hund nicht“.

Immer neue Hypothesen wurden aufgeworfen. Hatte Elmsfeuer, ein Leuchtphänomen bei gewittriger Atmosphäre, den Gasriesen zum Bersten gebracht? War der „transatlantische Friedensbote“ von Gewehrschützen beschossen worden? Letztendlich, raunte der Leiter des Bodensee-Museums Friedrichshafen, Lutz Tittel, bleibe das Inferno „von einem Schleier des Geheimnisses umgeben“.

Mit dem Mystifizierungskult ist es nun vorbei. Der amerikanische Luftschiff-Veteran Gordon Vaeth, 71, hat im meteorologischen Fachblatt *Weatherwise* bisher unbekannte historische Quellen vorgelegt, aus denen ersichtlich wird, daß den deutschen Luftschiffen ein „fataler Fehler“ unterlief: Der „entscheidende Auslöser“ des Infernos, so Vaeths frappante Erklärung, sei der Lackanstrich des Luftschiffs gewesen.

Sofort nach dem Unglück war damals eine deutsche Untersuchungsgruppe

nach Amerika geeilt, um das geborstene Skelett zu analysieren. Wetterdaten wurden gesammelt, Zeugen vernommen, Bordinstrumente ausgewertet. Dabei stellte sich heraus, daß die Hindenburg bereits vor ihrem Flammentod leckgeschlagen war. Während des Landeanflugs hatte ein gerissenes Seil der Drahtverspannung die Gaszelle 5 aufgeschlitzt. Hochexplosives Traggas konnte unkontrolliert in den Innenraum entweichen.

Wodurch aber hatte sich das gefährliche Gemisch entzündet? Das Ausschußmitglied Max Dieckmann, ein Experte für elektrische Phänomene in der Atmosphäre, stellte offiziell folgendes Szenario auf:

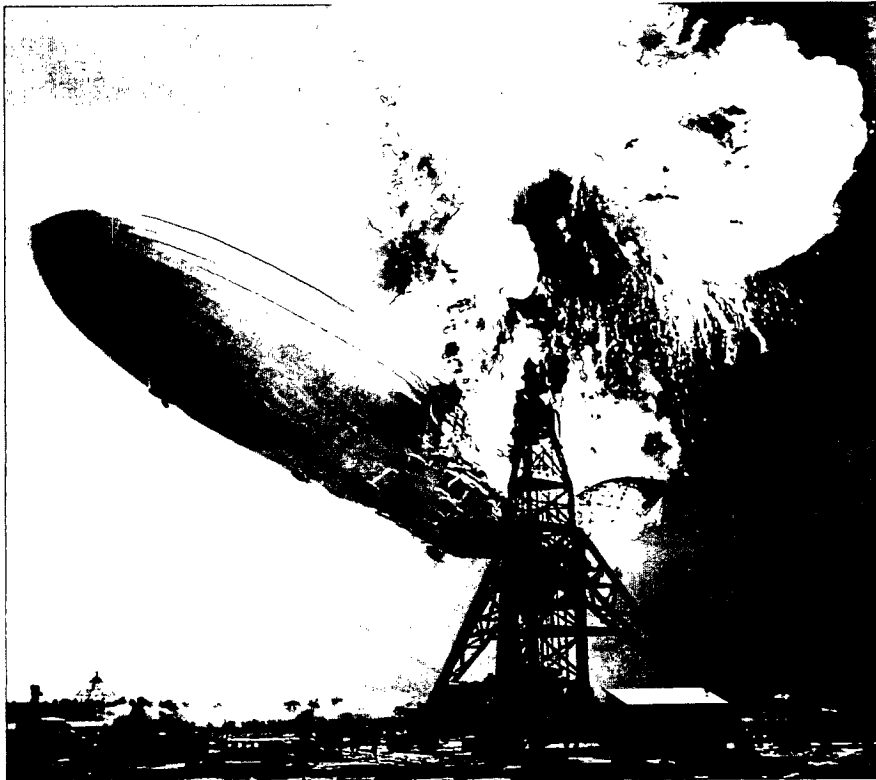
Der gewaltige Schiffskörper, von der gewittrigen Atmosphäre elektrostatisch aufgeladen, beginnt um etwa 18.15 Uhr mit dem Landeanflug. Um 18.21 Uhr fallen die Halteseile aus Manila-Hanf zu Boden, werden im Nieselregen naß und damit elektrisch leitfähig. Wie durch einen Blitzableiter wird so das Aluminiumgerippe geerdet. Die silberne Außenhülle dagegen entlädt sich nur langsam. Um 18.25 Uhr ist die Spannungsdifferenz zwischen Hülle und Metallgitter enorm angewachsen. Ein Funke springt über, die Himmelsfackel entzündet sich.

Viele Luftschiffer mochten der Theorie nicht folgen. Die „Graf Zeppelin“, das kleine Schwesterschiff des LZ 129, war jahrelang im Postdienst nach Brasilien gesegelt, hatte tropischen Gewittern und Regengüssen getrotzt. Niemals war es zu dem Funkenphänomen gekommen. Zudem: Als das Unglücksschiff um 18.21 Uhr seine Taue abwarf, hatte sich das Unwetter über Lakehurst längst verzogen. Von einer besonders stark aufgeladenen Atmosphäre konnte keine Rede sein.

Die Zweifel, auch von anderen Elektrostatikern geteilt, waren nicht unbezweifelbar. Dieckmann hatte, wie Vaeth nunmehr nachweist, „nur die halbe Wahrheit“ gesagt. Schon während seiner Anfahrt von New York nach Lakehurst hatte sich Dieckmanns Verdacht auf den silberfarbenen Zeppelinlack konzentriert. Über die elektrischen Eigenschaften der Paste, vertraute er damals einem amerikanischen Kollegen an, wisse man so gut wie gar nichts.

Das Gemisch, eine Neuentwicklung, war erstmals bei der Hindenburg verwendet worden. Es bestand aus einem Cellon genannten Harzlack, der, mit Aluminiumpulver vermischt, auf die Baumwollhülle des Zeppelins aufgetragen und anschließend glattpoliert wurde. Eine genaue Materialprüfung des neuen Werkstoffs war versäumt worden.

Zurück in Deutschland, simulierte Dieckmann die Landesituation in Lake-



Explosion der „Hindenburg“ in Lakehurst: „Tödliche Spannung“

hurst in einer Art Gewitterkammer. Die elektrostatische Zündtheorie bestätigte sich – mit einer entscheidenden Einschränkung: „War die Außenhülle mit der Originalfarbe des ‚Graf Zeppelin‘ angestrichen, konnte unter keiner Bedingung eine Explosion ausgelöst werden. Bei Verwendung des Lacks der Hindenburg erfolgte dagegen jedesmal eine Detonation.“

Dieser gravierende Hinweis findet sich allerdings nur in der englischen Übersetzung des Untersuchungsberichts. Hinter vorgehaltener Hand hatte Dieckmann seinen US-Kollegen den wahren Grund für die Funkenbildung und die „tödliche Spannungsdifferenz“ (Vaeth) genannt: Das neue Cellon hatte keinerlei elektrische Leitfähigkeit. In der deutschen Fassung des Berichts wurde der Absatz dagegen getilgt. Weder den Nazis noch den Ingenieuren aus Friedrichshafen paßte die Lack-Pleite ins Konzept.

Das mehr als fünf Jahrzehnte lang aufrechterhaltene Rätsel war also in Wahrheit keines mehr. Wie genau die Zeppelin-Bauer den wirklichen Grund des Desasters kannten, zeigt Luftschiff-Experte Vaeth anhand des LZ 130.

Dieses zur Zeit des Unglücks in Bau befindliche Zwillingschiff der Hindenburg wurde im Winter 1937/38 heimlich umgerüstet und vorsorglich präpariert: Die Verbindungsschnüre zwischen Hülle und Metallskelett erhielten einen Überzug aus Graphit – der grauschwarze Kohlenstaub ist ein hervorragender elektrischer Leiter.

Whisky

Seele vom Holz

Die Chemiker rätseln noch: Wie kommt der Geschmack in den Malt Whisky?

Im sechsten Jahrhundert war es, da sich irische Mönche wegfertig machten, um gegen den Sonnenaufgang zu reisen und denen im Morgenland Kunde vom dreifaltigen Gott zu bringen und daß man durch Christum selig werde. Die Früchte jedoch, die ihre Missio trug, waren nicht eben gottgefällig.

So sah sich der ebenfalls aus dem Irischen gebürtige Abt Columban schon wenige Jahrzehnte später genötigt, aus gegebenem Anlaß einen Strafkodex zu erlassen. Danach mußte ein Priester, der seine Gebete nur noch lallen konnte, zwölf Tage bei Wasser und Brot verbringen; zu 40 solcher Bußtage be-

* In der irischen Grafschaft Limerick.



Whiskyfässer, abgefüllte Proben: „Mehr Fragen, als man trinken kann“

stimmte die Lex Columbanis „einen Bischof, der so besoffen ist, daß er bei der Messe die Hostie auswürgt“.

Bei den Heidenmenschen nämlich hatten die Herren vom christlichen Gewerbe eine Essenz kennen- und herzustellen gelernt, die sie in ihrem gälischen Mutterlaut „Uisce beathad“ (Wasser des Lebens) nannten, weil es all die Qual und Mühsal des irdischen Daseins nachhaltig vergessen machte.

Ihr Atem muß das Verderben der Fliegen gewesen sein, denn das Destillat, das sich die klösterlichen Süßler so eifrig einflößten, war derart unrein und übelriechend, daß sich ein Chronist „an einen Gestank wie von Unschlitt“ erinnerte. Es bedurfte des Eifers vieler Generationen, bis es Spritbrennern aus Irland und dem keltischen Schottenland gelang, den frühzeitlichen Fusel genießbar zu machen – durch Mehrfachdestillation und, wichtiger noch, die Reifelagerung des Brannts im Faß.

„Wuski muß man zum Holze geben, nur dorten er seine Seele erhält“, poetierte ein Sachkundiger des 16. Jahrhunderts. „Auf welcher Weise aber sich dies Wunder vollzieht, ich sage es Euch, der Mensch vermag es niemals zu deuten“ – selten hat einer so gründlich recht behalten wie der Skeptiker aus dem Morast der schottischen Highlands.

Denn trotz aller Fortschritte in der organischen Chemie, trotz modernster Analyseverfahren und intensiver Forschung an Universitäten und in den Labors der Destillen ist es den Experten bis heu-



Zerstörung einer Schwarzbrennerei*
Vor dem Genuß ein Schießpulverfest