

Graf Zeppelins Luftschiff

Autor(en): **Schmid, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift**

Band (Jahr): **11 (1907)**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-576314>

Nutzungsbedingungen

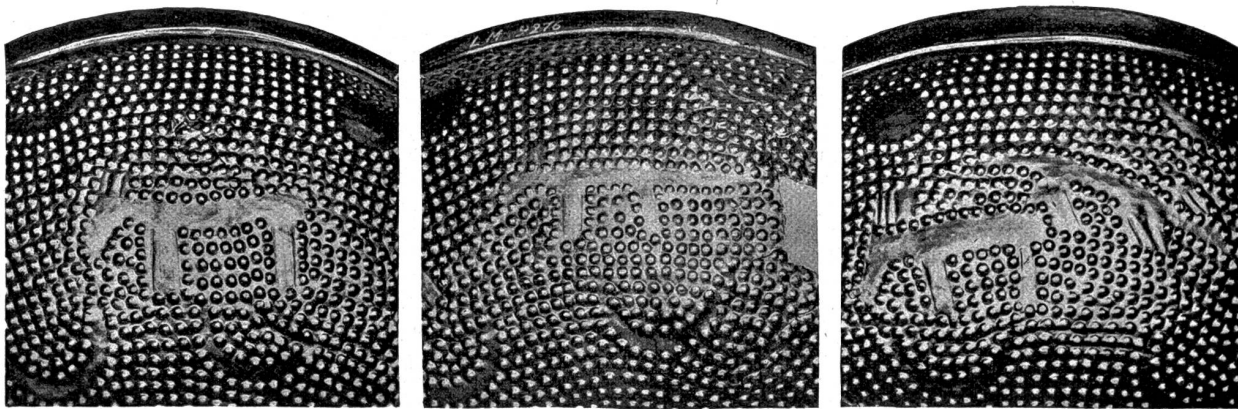
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



DIESCHWEIZ
16442

Tierdarstellungen an der goldenen Schüssel d. e. f.

Graf Zeppelins Luftschiff*).

Nachdruck (ohne Quellenangabe)
verboten.

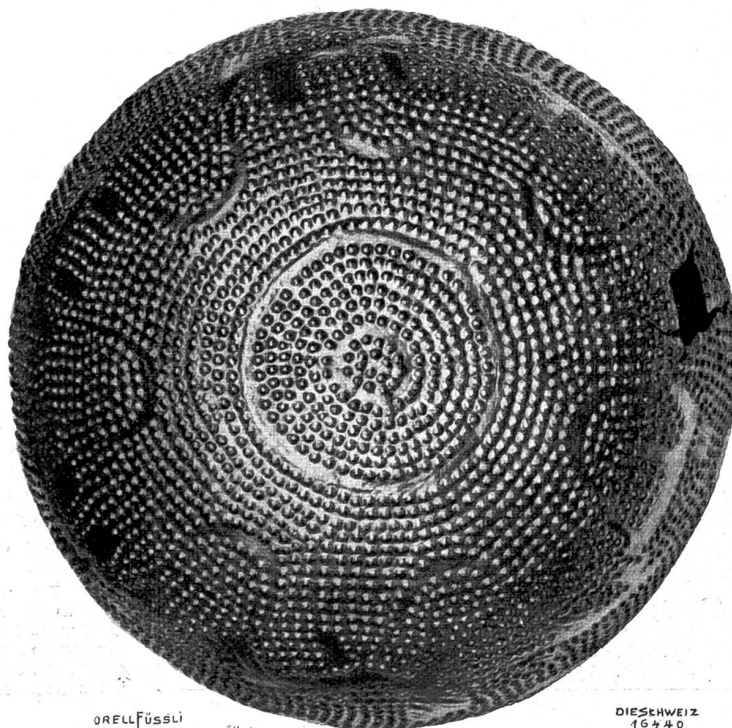
Mit vier Abbildungen.

In den letzten Septembertagen dieses Jahres haben die Anwohner des Bodensees ein Schauspiel erlebt, das jedem, der es geschaut, ein Ereignis fürs Leben bleiben wird. Hoch in der Luft erschien eine ganze Woche lang Tag für Tag ein gewaltiges, surrendes Ungetüm, das den See in allen Richtungen durchkreuzte, die verwegensten Luftmanöver ausführte, auf die Wasserfläche des Sees herabkam, wieder aufstieg und in der blauen Ferne verschwand, um am Abend dann wieder in sicherer Luftfahrt heimzukehren in den Hafen von Manzell. Es war ein Schauspiel von dämonischer Eindrucks Gewalt, das den Zuschauer packte an den intimsten Fasern des Gemüts, den Leuten das Gruseln den Rücken hinauf jagte und mit der Kraft des Uebernatürlichen zu sprachlosem Staunen zwang. Und als dann das stumme Staunen der ersten Ueberraschung überwunden war, da hat das dämonische Ungetüm an den Gestaden des Bodensees unendlichen Jubel ausgelöst bei Schwaben und Schweizern, und wo ein Bauer auf einsamem Feld das Wunderschiff vorüberfliegen sah, da hat er einen Jubelschrei hinaufgeschickt zum phantastischen Schiff des Grafen Zeppelin. Tausend und abertausend einfache Leute haben da gefühlt, daß sich da oben in den Lüften etwas Großes abspiele, daß der Menscheng Geist wieder einen gewaltigen Schritt vorwärts getan und daß das unheimliche Surren der großen fliegenden Zigarre eine neue Zeit einläute. Und aus dem Jubel der einfachen Leute tönte warm die ehrliche Freude heraus über den endlichen Erfolg des kühnen unermüdbaren Mannes, der viele Jahre seines ganzen Lebens und sein ganzes Vermögen für eine große Sache geopfert hat.

Graf Ferdinand von Zeppelin entstammt einem alten württembergischen Geschlechte. Er wurde im Jahre 1838 geboren und ist also heute fast siebzig Jahre alt. Er hat eine glänzende militärische Laufbahn hinter sich. 1855 Kriegsschüler zu Ludwigsburg, ist er 1858 als Leutnant in das achte württembergische Infanterieregiment eingestellt worden, kam dann als Oberleutnant in den Generalquartiermeisterstab und wurde 1863 nach Nordamerika beurlaubt, wo er bei der Potomac-Armee der Unionsstaaten eine Reihe von Kämpfen gegen die Konföderierten mitgemacht hat. Im Feldzuge von 1866 stand er im Feuer bei Aschaffenburg, Tauberbischofsheim und Würzburg, und als der deutsch-französische Krieg ausbrach, da war er Generalstabsoffizier in der württembergi-

sehen Kavalleriebrigade. Gleich beim Ausbruch des Krieges und noch vor der Eröffnung der Feindseligkeiten hat sich Graf Zeppelin durch ein kühnes Reiterstück einen Namen gemacht, nämlich durch einen verwegenen Patrouillenritt, den er mit drei Offizieren und einigen Dragonern tief ins feindliche Elsaß hinein unternahm, um den Aufmarsch der französischen Streitkräfte zu erkunden. Am 25. Juli 1870 wurde die tollkühne Zeppelinsche Patrouille von einer weitüberlegenen feindlichen Abteilung überfallen und zersprengt: die Reiter fielen als erste Tote des Feldzuges, oder sie wurden gefangen; nur Graf Zeppelin entkam, und er brachte eine kostbare Meldung ins Hauptquartier zurück, die Feststellung nämlich, daß bis Wörth hin noch keine französischen Streitkräfte im Elsaß standen. 1873 war Zeppelin Major, 1882 Kommandeur des 19. Ulanenregiments, im Jahr 1885 kam er als württembergischer Militärbevollmächtigter nach Berlin, 1886 befehligte er die 27. Kavalleriebrigade in Ulm,

*) Vgl. „Die Schweiz“ IV (1900) S. 401 ff.



ORELLFÜSSLI

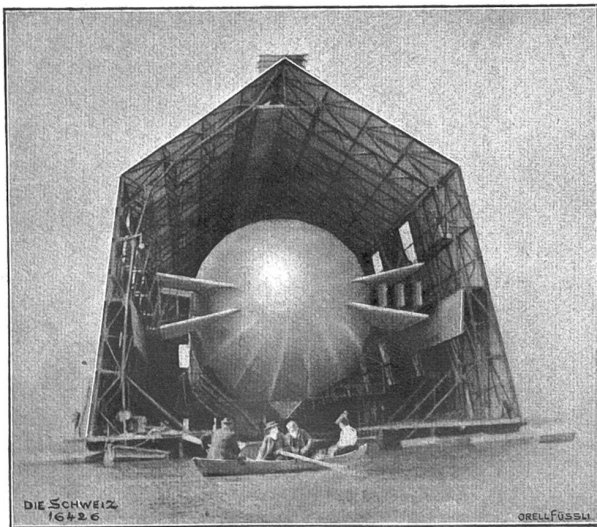
DIESCHWEIZ
16440

Die goldene Schüssel von Zürich.

um ein Jahr später als württembergischer Gesandter nach Berlin zurückzukehren, wo er bis 1890 in dieser Stellung geblieben ist. Während dieser Zeit ist Graf Zeppelin zum General der Kavallerie befördert worden, und er erhielt 1890 das Kommando der preußischen Kavalleriebrigade in Saarburg. 1891 ist er mit Generalsrang à la suite des Königs von Württemberg zur Verfügung gestellt worden, und im Ruhestande hat er seinen Wohnsitz in Girsberg bei Konstanz auf thurgauischem Boden genommen.

Der erste Gedanke an die Konstruktion eines lenkbaren Luftschiffs ist dem Grafen Zeppelin während der Belagerung von Paris gekommen, als die Franzosen mit ihren Freiballons wohl aus der belagerten Stadt heraus, aber nicht in sie hineingelangen konnten. Und als dann der Graf im Jahre 1873 durch die Folgen eines schweren Sturzes mit dem Pferde wochenlang zur Untätigkeit gezwungen war, da legte er die ersten Grundzüge zu dem Luftfahrzeug, das heute die Welt mit Staunen erfüllt. Dreißig Jahre sind dahingegangen, bis Graf Zeppelin mit den Ergebnissen seiner Studien an die Öffentlichkeit getreten ist, und eine Unsumme von stiller Arbeit und großen persönlichen Opfern hat er in dieser Zeit geleistet. Auch Vorurteile der mannigfaltigsten Art, die achselzuckende Geringschätzung der zünftigen Fachwelt und — fast unglaublich bei der gesellschaftlichen und militärischen Stellung des Grafen — eine passive Zurückhaltung der höchsten militärischen Instanzen im Reiche waren zu bekämpfen. Es war im Jahre 1900, just zu der Zeit, da infolge der gewaltigen Fortschritte im Automobil- und Motorenbau für die Motorluftschiffahrt eine neue Zeit anbrach, als Graf Zeppelin mit seinem ersten Luftschiff an die Öffentlichkeit trat. Im Sommer 1900 haben in der Bucht von Manzell drei Flugversuche stattgefunden*), die nicht ganz gehalten haben, was man sich von ihnen versprochen hat; nach der dritten Fahrt im Oktober 1900 ist das Luftschiff durch einen Zufall verunglückt, und Wiederherstellungsversuche erschienen zwecklos. Das war der Abschluß der ersten Periode der Zeppelinschen Flugversuche; sie haben rund eine Million Mark verschlungen, an die der Graf aus eigenen Mitteln 400,000 Mark geopfert haben soll. Aber Zeppelin ließ sich durch diesen Mißerfolg nicht entmutigen; er ging sofort an den Bau eines neuen Luftschiffes mit verbesserter Konstruktion und wesentlich verstärkter Motorkraft. Die Aufbringung der Geldmittel für dieses zweite Fahrzeug erforderte fünf Jahre. In Berlin bewahrte man die alte Reserve. Der erste Flugversuch mit dem neuen Luftschiff ergab kein ermunterndes Re-

*) Eine Schilderung der ersten Fahrt vom 2. Juli 1900 hat „Die Schweiz“ im 14. Heft des IV. Jahrgangs (1900) gebracht S. 401—404.



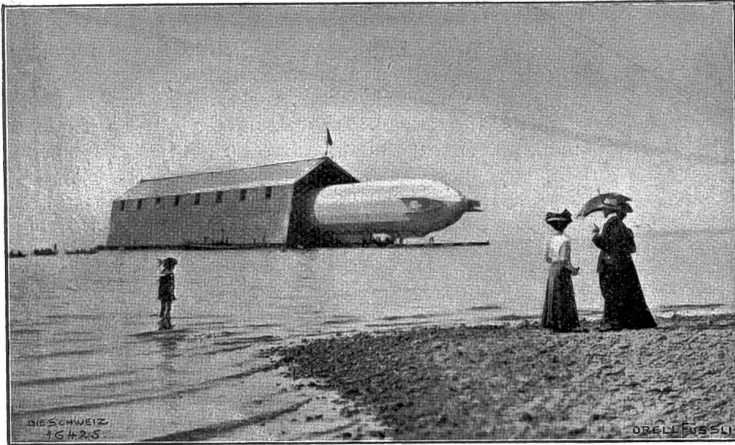
Graf Zeppelins Luftschiff in der Ballonhalle
(Phot. Willy Schneider, Zürich).

sultat, der zweite aber wurde verhängnisvoll. Das Luftschiff wurde am 17. Januar 1906 von einem starken Winde, dem die Steuer nicht gewachsen waren, landeinwärts getrieben, und Graf Zeppelin wurde bei Leutkirch im Allgäu zur unfreiwilligen Landung gezwungen. Da keine Vorrichtungen zur Verankerung vorhanden waren, wurde das Luftschiff während der Nacht durch einen Sturm zertrümmert. Damit schienen alle Hoffnungen begraben zu sein. Aber der zähe Reitergeneral ließ die Hoffnung auch jetzt noch nicht sinken. In auffallend kurzer Zeit ist es ihm gelungen, die notdürftigsten Mittel für ein drittes Luftschiff zusammenzubringen, und schon am 9. Oktober 1906 hat ein neuer Aufstieg stattgefunden. Es war eine glänzende Fahrt, ein voller unbestreitbarer Erfolg, der auf einen Schlag der sachmännischen Welt die verblüffte Anerkennung abnötigte und in Berliner offiziellen Kreisen das Eis zum Schmelzen brachte. Der Reichstag bewilligte dem Grafen Zeppelin eine halbe Million Mark für den Bau einer neuen Ballonhalle, und nun hatte der Graf gewonnenes Spiel; die Versuche in den letzten Septembertagen haben dann den zähen Bestrebungen die Krone aufgesetzt, und heute wird in der sachmännischen Welt zugestanden, daß Graf Zeppelin seine Konkurrenten, die Militärluftschiffer in Berlin und die Millionäre in Paris, glänzend geschlagen habe*).

Der Sieg des Zeppelinschen Luftschiffs bedeutet den Sieg eines Systems. Alle modernen Luftschiffe, die bei den epochemachenden Fortschritten der letzten Jahre von sich reden gemacht haben, gehören dem „unstarren“ System an; die Verbindung der Gondel mit dem Ballongehäuse ist bei ihnen eine bewegliche, während beim Zeppelinschen Fahrzeug die beiden Gondeln mit dem Ballongerippe durch ein festes, unbewegliches Gestänge starr verbunden sind. Zeppelins Luftschiff ist also der einzige Repräsentant des starren Typus. Seine äußere Form gleicht einer Zigarre mit ogivalen Spitzen hinten und vorn; die Länge beträgt 125 Meter bei einem Durchmesser von zwölf Metern. Den eigentlichen Körper bildet ein Aluminiumgerippe, das dreizehn mit Wasserstoffgas gefüllte Einzelballons enthält, die zusammen wieder von einer neuen Hülle umgeben sind. Die beiden Gondeln, die etwa sechzig Meter von einander entfernt und gleichmäßig weit von den beiden Schiffsenden befestigt sind, tragen je einen Daimler-Motor von 85 Pferdekraften. Von diesen Motoren werden zwei Schraubenpaare in Bewegung gesetzt, die zu beiden Seiten des Schiffskörpers angebracht sind. Gegen das hintere Ende hin sind Steuervorrichtungen angebracht, die es ermöglichen, das Luftschiff sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung zu steuern, und zwar dienen vertikalstehende Flächen für die Seitensteuerung, horizontalliegende mit Drachenwirkung für die Höhensteuerung. Beide Gondeln, die aus Aluminium bestehen, sind durch eine Brücke miteinander verbunden, und ein Laufgewicht ist dazu da, den Schwerpunkt des Schiffes zu verlegen. Der Inhalt des gesamten Ballons beträgt etwas über 11,000 Kubikmeter. Graf Zeppelin hat bei der Konstruktion seines Luftschiffs verschiedene Zwischenstufen der modernen Luftschiffahrt übersprungen; statt wie Santos Dumont, die Brüder Lebaudy, Major Parceval sein System an einem kleinen Modell auszuprobieren, hat Zeppelin von Anfang an alles auf eine Karte gesetzt und ein Fahrzeug gebaut, das zur Aufnahme von zehn bis zwölf Personen, für langen Aufenthalt im Luftraum und zum Kampfe gegen stärkere atmosphärische Störungen bestimmt sein soll. Graf Zeppelin wollte ein Kriegsfahrzeug schaffen, und er hat sich von Anfang an von dem Gedanken emanzipiert, daß das Luftschiff auf dem Erdboden mit dem Train der Armee nachgeführt werden müsse, wie es bei den Fesselballons der gegenwärtigen mili-

*) Soeben, bei Durchsicht dieser Zeilen, vernehmen wir, daß der Reichstag gleich bei seinem Zusammentritt einen Nachtragsetat erhalten wird für den Bau eines weiteren Zeppelinschen Luftschiffes, sowie für eine entsprechende Ehrengabe an Zeppelin, um diesen für seine pekuniären Aufwendungen zu entschädigen, „um so mehr, als Zeppelin sein eigenes bedeutendes Vermögen seinem großen Lebenswerke opferte“.

M. b. N.



Graf Zeppelins Luftschiff beim Austritt aus der Ballonhalle
(Phot. Willy Schneider, Zürich).

tärischen Luftschifferabteilungen der Fall ist; das Zeppelinsche Luftschiff ist bei seinen riesigen Dimensionen nicht verpackbar und nicht transportierbar, es soll sich mit eigener Kraft durch die Luft an den Ort seiner Bestimmung begeben können.

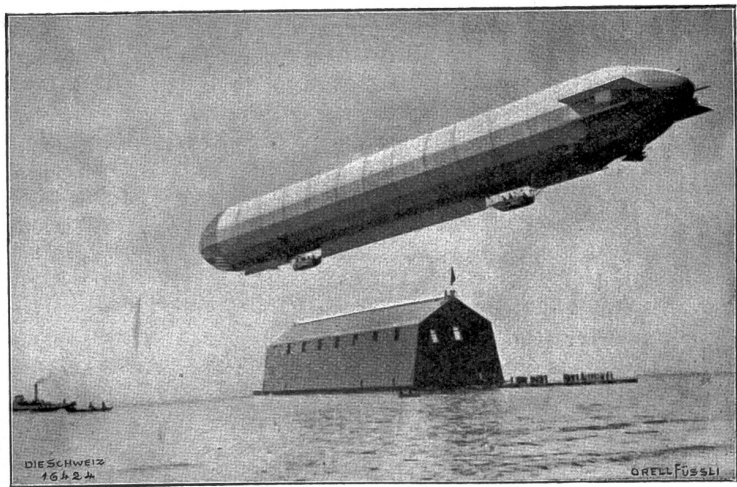
Als Graf Zeppelin vor sieben Jahren zum ersten Mal mit seinem langen, festgefügteten Luftschiff hervortrat, da hatte er Gegner in zwei Lagern gegen sich: die Physiker und die Aeronauten. Die Physiker waren der Meinung, daß ein solches „Monstrum“, wie eine bekannte Autorität sich ausdrückte, überhaupt nicht fliegen könne; die Luftschiffer vom Fach äußerten schwere Bedenken in bezug auf das Landen mit einem „starrten“ Fahrzeug. In den sechs Fahrten, die Ende September und anfangs Oktober dieses Jahres stattfanden, hat Graf Zeppelin diese Einwände glänzend biegen gestraft und Physiker wie Aeronauten geschlagen. Die neue Ballonhalle in Manzell, die seit dem Umschwung in offiziellen Sphären seit letzten Herbst auf Reichskosten gebaut worden ist, erlaubte, im Gegensatz zu früher, ein glattes Herausholen und ebenso ungestörtes Wiedereinbringen des Fahrzeuges in den „Hafen“. Die Halle ist 150 Meter lang; sie ruht auf 34 schwimmenden Pontons, dreht sich auf einer Achse nach dem Winde und paßt sich so den Windverhältnissen geschmeidig an. Das viele Mißgeschick, das den Grafen bei der alten mangelhaften Halle verfolgt hat, ist diesmal ausgeblieben, und Aufstieg und Landung gingen bei allen Fahrten tadellos vonstatten. Und daß der Ballon fliegen kann und daß er, was die Hauptsache ist, dem Steuer willig gehorcht, das hat Graf Zeppelin sechsmal nicht bloß dem staunenden Volke, sondern auch den ungläubigen Technikern eklatant bewiesen. Pfeilschnell schoß jeweilen das Flugschiff vom Hallenausgang auf mit voraufgerichteter Spitze hundert, zweihundert Meter in die Luft, nahm dann auch bei Gegenwind die Richtung auf Friedrichshafen, machte vor den Fenstern des königlichen Schlosses eigentlich Fensterpromenade, flog dann in rechtem Winkel seeinwärts und zum Schweizerufer hinüber, machte in kleiner Kurve eine neue Wendung, nahm den Kurs nach Konstanz, umflog den Kirchturm von Lägerwilien, fuhr wieder seeaufwärts nach Lindau und Bregenz und kehrte am Abend mit fast fahrplanmäßiger Genauigkeit wieder in den heimischen Hafen von Manzell zurück. Ein eigentliches Bravourstück, das auch die ungläubigsten Fachmänner zur Bewunderung hinriß, vollbrachte der Graf am 30. September: das Luftschiff kam aus einer Höhe von 350 Metern mitten auf die Wasserfläche des Sees herab, setzte zwei Passagiere in ein bereitstehendes Motorboot ab, nahm dafür aus

dem Boote zwei andere Passagiere, darunter die Tochter des Grafen, auf und stieg wieder majestätisch in die Luft zu weiterer glanzvoller Fahrt. Und dieses Kunststück ist ohne Ballastauswerfen und Ventilziehen, auf rein mechanische Art durch die Höhensteuerung ausgeführt worden.

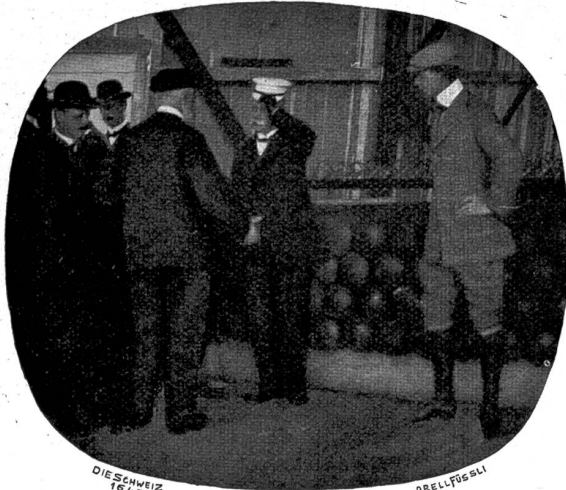
Die jüngsten Probefahrten haben also die großartigen Eigenschaften des Zeppelinschen Luftfahrzeugs auch in den Augen der technischen Welt, die auf den „Dilettanten“ immer etwas eiferfüchtig war, in einer Weise an den Tag gelegt, daß alle Zweifel und Mörgeleien verstummt sind. Die technischen Ergebnisse lassen sich etwa folgendermaßen zusammenfassen.

Die Geschwindigkeit betrug in der Stunde, wenn beide Motoren arbeiteten, 50 Kilometer und 35 Kilometer, wenn nur ein Motor in Funktion war. Das heißt, ins Militärisch-Praktische übertragen: das Zeppelinsche Luftschiff könnte die Strecke Metz-Paris selbst bei der Minimalgeschwindigkeit von 35 Kilometern in sechzehn Stunden bewältigen. Wenn morgen ein Krieg

zwischen Deutschland und Frankreich ausbrechen sollte, so besteht gar kein Zweifel, daß Graf Zeppelin ohne langes Besinnen nach Frankreich hineinfliegen würde zur Erkundung des französischen Aufmarsches, mit der gleichen Kühnheit, die der gleiche Mann vor siebenunddreißig Jahren auf dem berühmten Patrouillenritt nach Weißenburg und Wörth an den Tag gelegt hat. Die Luftschrauben, der gesamte Steuerapparat, der Ballast-, Telegraphen- und der übrige Mechanismus funktionierten mit tadelloser Sicherheit. Das Fahrzeug hielt sich in der unruhigen Atmosphäre über dem Bodensee, wo die beständig umspringenden Winde und zumal der Föhn zahlreiche Ueberrassungen bringen, brillant; die Stabilität der Längsachse, die anfangs von aeronautischer Seite bezweifelt wurde, war vollkommen, und von einer Wendung um die kurze Achse war nichts zu spüren. Die Seitensteuer, die im Gegensatz zu den frühern Modellen nur noch hinten angebracht sind, erwiesen sich als ausreichend; immerhin ergab sich die Notwendigkeit, sie rascher wirksam zu machen, weshalb sie jetzt vergrößert werden. In glänzendster Weise hat dagegen das Luftschiff die Frage der Höhenveränderung auf dynamischem Wege gelöst. Während, wie man weiß, beim Freiballon das Höhergehen durch Ballastauswerfen, das Herabsteigen durch Ventilziehen bewerkstelligt werden muß und also die Möglichkeit der Höhenveränderung durch die Quantität der Ballonfüllung und des Ballastes beschränkt ist, vollführt Graf Zeppelin diese Vertikalmanöver durch Höhensteuer oder dynamische Flächen, die beim Aufstieg im Augenblick des Einsetzens der Motorenkraft schräg nach oben gestellt werden, wo-



Graf Zeppelins Luftschiff auf der Fahrt (Phot. Willy Schneider, Zürich).



Besuch des Königs von Württemberg und des deutschen Kronprinzen beim Grafen Zeppelin in der Ballonhalle (Phot. Geschwister Weyer, Friedrichshafen).

durch die Spitze des Fahrzeugs gehoben, in eine schräge Lage gebracht wird und so, der Drachenwirkung folgend, an der Luft in die Höhe gleiten muß. Das Absteigen geschieht durch umgekehrte Stellung der Höhensteuer. Die Wirkung dieser Höhensteuer zeigte sich am besten bei der Fahrt vom 30. September, wo das Luftschiff in zwanzig Minuten von der Wasserfläche des Sees auf 35 Meter hinauf und wieder auf fünfzig Meter hinuntergedrückt wurde. Auch das Problem des Landens scheint gelöst zu sein. Das Luftschiff stieg bis auf etwa zehn Meter auf den Wasserspiegel herab, blieb in dieser Höhenlage schweben und wurde dann auf das Wasser niedergezogen. Noch zu beweisen bleibt die Landungsmöglichkeit auf dem Festlande; nach der Ansicht der Fachleute hat man nicht die geringste Ursache,

baran zu zweifeln, daß das Zeppelinsche Luftschiff unter normalen Verhältnissen ebenlogut auf dem Erdboden landen kann wie auf der Seefläche. Bei starkem Wind wäre das allerdings kaum möglich; aber an nicht vorbereiteten Plätzen wird ein Luftfahrzeug ebenfowenig landen, wie ein Schiff außerhalb des Hafens Unterkunft sucht. Die Entwicklung der Luftschiffahrt wird die Anlage von „Luftschiffhäfen“ zur Notwendigkeit machen, und in den Zeitungen ist bereits berichtet worden, daß solche Häfen in Straßburg und Kiel angelegt werden sollen. Zu beweisen bleibt dem Zeppelinschen Luftschiff auch noch die Fähigkeit der weiten Fahrt. Das Fahrzeug hat sich am 30. September acht Stunden in der Luft halten können, eine Zeitdauer, welche die Leistungen aller andern modernen Flugschiffe weit hinter sich läßt; nach jener achtfündigen Fahrt war das Luftschiff noch vollkommen „lustklar“, und es wäre nach den vorhandenen Benzin- und Ballastvorräten imstande gewesen, noch zweimal acht Stunden in der Luft zu bleiben. Damit ist wohl der Beweis erbracht, daß das Zeppelinsche Luftschiff am 30. September eine Fahrt von vierundzwanzig Stunden hätte ausführen und bei einer Geschwindigkeit von 35 Kilometern von Straßburg nach Lyon hätte fahren können.

Daß die Zeppelinschen Erfolge den Anbruch einer neuen Zeit für die Luftschiffahrt bedeuten, steht heute außer Frage. Das Zeppelinsche Luftschiff stellt ja gewiß nicht das Ideal eines Luftschiffs dar; es wird bald von neuern Konstruktionen überholt werden, und man wird vielleicht schon nach wenigen Jahren manches an dem Zeppelinschen Mechanismus so drollig finden, wie man heute das Aussehen der ersten Lokomotiven drollig findet. Aber die Tat des Pioniers am Bodensee ist deshalb nicht weniger groß, und dem Grafen Ferdinand von Zeppelin wird für alle Zeiten der Ruhm bleiben, ein Luftschiff erstellt zu haben, über dessen Zukunft man sich, ohne für einen Schwärmer gehalten zu werden, die verwegesten Ideen ausdenken darf. Es sei dem Leser überlassen, sich in einer baulustigen Stunde diese Luftschlösser auszubauen!

Hans Schmid, Frauenfeld.

Das Fähnlein und der Rapp'.

Des Wächters Horn ertönte,
Die Weibel boten auf zur Schlacht,
Haubitzendonner dröhnte
Und Trommelwirbel durch die Nacht.

Wer schlich hinauf die Leiter
Beim Morgengraun zum Taubenschlag?
Das war ein junger Reiter —
Die Schergen suchten bis zum Tag —

Der hing noch eidvergessen
An einem roten Lippenpaar . . .
Und drunten, aufgeessen,
Bereit war schon die Söldnerschar.

Doch als die Pfeifer bliesen
Den lieben, den bekannten Ton,
Konnt' er sein Herz nicht schließen,
Und klang ihm gleich zu Spott und Hohn.

Ein Fenster ließ er springen,
Stieß wild das bange Weib zurück —
Gass' aufwärts kam ein Singen
Von Reiterlust und Waffenglück.

Und unter all den Alten
Ein fremder Knecht zog mit im Troß,
Der tät sein Fähnlein halten
Und ritt sein altes treues Roß.

„Ade, du Weggefelle!
Vergessen hab' ich Schwert und Ehr,
Nie führ' ich dich zur Quelle,
Nie trägst du mich zum Kampfe mehr!“

Lang ist der Zug entschwunden . . .
Was mag noch drunt' am Markte sein?
Da haben sie gefunden
Ein armes totes Reiterlein.

Paul Jlg, Berlin.

