

Das Fähnlein und der Rapp'

Autor(en): **Ilg, Paul**

Objektyp: **Article**

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

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

PDF erstellt am: **05.08.2024**

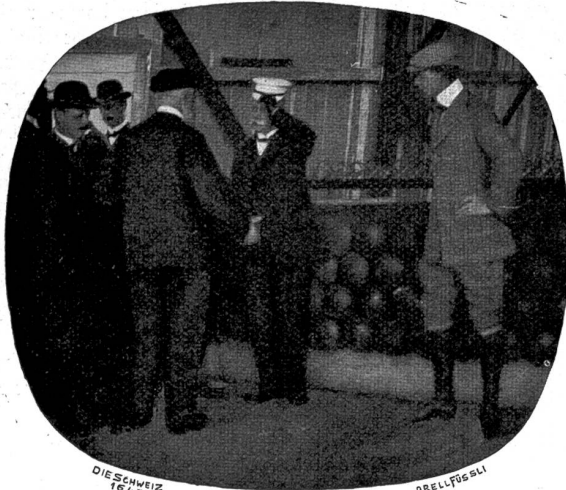
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-576323>

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.



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.

