Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift

Band: 11 (1907)

Artikel: Das Fähnlein und der Rapp'

Autor: Ilg, Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-576323

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

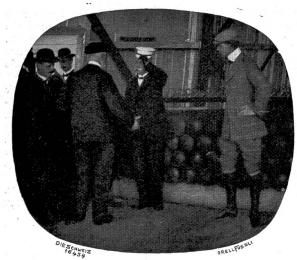
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 27.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Befuch bes Königs von Bürttemberg und bes deutschen Kronprinzen beim Grafen Zeppelin in ber Ballonhalle (Phot. Geschwifter Weber, Friedrichshafen).

burch die Spige des Fahrzeugs gehoben, in eine schräge Lage gebracht wird und so, der Drachenwirkung folgend, an der Luft in die Sohe gleiten muß. Das Absteigen geschieht burch umgekehrte Stellung der Sobenfteuer. Die Wirkung Diefer Sohensteuer zeigte fich am beften bei der Fahrt vom 30. Septem= ber, wo das Luftichiff in zwanzig Minuten von der Bafferfläche bes Sees auf 35 . Meter hinauf und wieder auf fünfzig Meter hinuntergedrückt wurde. Auch das Problem des Landens scheint gelöft zu fein. Das Luftichiff ftieg bis auf etwa gehn Meter auf den Wafferspiegel herab, blieb in diefer Söhenlage schweben und wurde bann auf bas Waffer niedergezogen. Noch zu be= weisen bleibt die Landungsmöglichkeit auf bem Feftlande; nach ber Anficht ber Fachleute hat man nicht die geringfte Urfache, baran zu zweifeln, bag bas Zeppelinsche Luftschiff unter nor= malen Berhältniffen ebenfogut auf dem Erbboben landen fann wie auf ber Seeflache. Bei ftarfem Wind mare bas allerdings faum möglich; aber an nicht vorbereiteten Blagen wird ein Luftfahrzeug ebensowenig landen, wie ein Schiff außerhalb des Safens Unterfunft sucht. Die Entwicklung ber Luftschifffahrt wird die Anlage von "Luftschiffhafen" zur Notwendigkeit machen, und in ben Beitungen ift bereits berichtet worden, daß folche Safen in Strafburg und Riel angelegt werden follen. Bu beweisen bleibt dem Zeppelinschen Luftschiff auch noch die Fähigkeit der weiten Fahrt. Das Fahrzeug hat sich am 30. Sep= tember acht Stunden in der Luft halten fonnen, eine Beit= bauer, welche die Leiftungen aller andern modernen Flugschiffe weit hinter fich läßt; nach jener achtstündigen Fahrt war bas Luftichiff noch volltommen "luftklar", und es wäre nach ben vorhandenen Bengin- und Ballaftvorräten imftande gewesen, noch zweimal acht Stunden in der Luft zu bleiben. Damit ift wohl der Peweis erbracht, daß das Zeppeliniche Luftschiff am 30. September eine Fahrt von vierundzwanzig Stunden hätte ausführen und bei einer Geschwindigkeit von 35 Rilometern bon Strafburg nach Inon hatte fahren fonnen.

Daß die Zeppelinschen Erfolge den Anbruch einer neuen Beit für die Luftschifffahrt bedeuten, fteht 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 bem Zeppelinschen Mechanismus fo brollig finden, wie man heute das Aussehen ber erften Lokomotiven drollig findet. Aber die Tat des Pioniers am Bodenfee ift beshalb nicht weniger groß, und bem Grafen Ferdinand von Zeppelin wird für alle Zeiten der Ruhm bleiben, ein Luftichiff erftellt gu haben, über beffen Zukunft man fich, ohne für einen Schwärmer gehalten zu werben, die verwegenften Ideen ausbenfen barf. Es sei bem Leser überlaffen, sich in einer bauluftigen Stunde

diese Luftschlöffer auszubauen!

Sans Schmib, Frauenfelb.

Das Fähnlein und der Rapp'.

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

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

Der hing noch eidvergessen Un einem roten Cippenpaar . . . Und drunten, aufgeseffen, Bereit war schon die Soldnerschar.

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

Ein genfter ließ er fpringen, Stieß wild das bange Weib zurück -Baff'aufwärts fam ein Singen Don 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 Rog.

"Alde, du Weggeselle! Dergessen hab' ich Schwert und Ehr, Mie führ' ich dich zur Quelle, Nie trägst du mich zum Kampfe mehr!"

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

Daul Ilg. Berlin.

