

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Des Lahrer hinkenden Boten neuer historischer Kalender für den Bürger und Landmann

Karlsruhe, Im Digitalisierungsprozess: 1814-1994

Etwas vom lenkbaren Luftschiff. Ein Standrede

urn:nbn:de:bsz:31-62031

die kein Gebot kennt. „Er muß das Buch heraus-
rücken, denn ich muß es auf der Stelle haben. Marsch!
Noch einmal hin, und ohne Buch darfst du nicht
wieder kommen.“

Die Ordnung erschien also zum andern Male.
Bendemann hatte das Leid, das ihm eben angetan
worden, beinahe vergessen. Er hatte wieder sich
auf sich selbst besonnen und einen Knödel nach dem
andern mit stiller Verehrung, Dankbarkeit und
Zufriedenheit zum Munde geführt.

Da — wurde die Ordnung abermals gesichtet.
So und so. „Bomben und Granaten! Willst du
dich sichern?“ rief Bendemann wie ein gereizter Löwe.
„Ich habe Befehl, hier so lange zu warten, bis
ich das Parolebuch erhalten habe.“

„Ich schiße dich nieder, Verräter!“ rief Bendemann.
„Schieß du!“ dachte die Ordnung und blieb stehen.
„Ich werfe dir die Schlüssel Kartoffeln an den
Kopf!“ drohte der Feldwebel.

Lebertknödel wären mir in gewisser Hinsicht lieber,
dachte der Mann und blieb stehen.

Bums! Klaratsch! Klirr! Babbabbabb! Bende-
mann hatte in der Wut wirklich die Kartoffelschüssel
ergriffen und den Inhalt — Quellmänner nennt man
sie im Vergischen — dem steinernen Gaste an den
Kopf geworfen. Die Kartoffeln fielen zur Erde, aber
der Mann blieb ruhig stehen.

Da regte sich in Bendemann der gute Kerl. Er
sagte schmunzelnd zu seiner Hausehre: „Siehst du,
Sophie, das nenne ich einen richtigen Soldaten. Der
bleibt stehen, wenn ihm die Kartoffeln um den Schädel

Etwas vom lenkbaren Luftschiff.

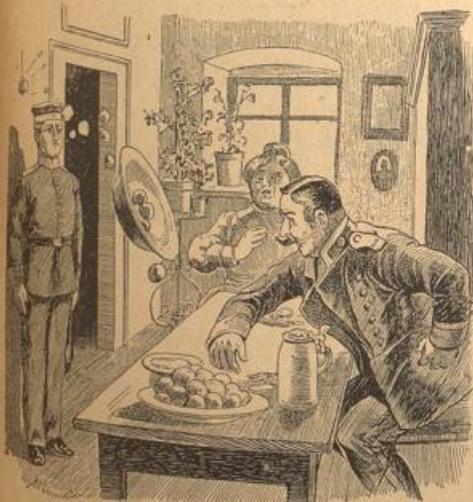
Eine Standrede.



Hinkender,“ sagte die Löwenwirtin
während sie dem alten Kalender-
mann den üblichen Schoppen hin-
stellte, „Hinkender, Ihr mögt auf
Euren Wanderungen viel zu sehen
bekommen, aber was ich vor vier
Wochen erblickte, das habt Ihr
doch nimmer gesehen. Ich war
auf Besuch bei meiner Base in
Manzell am Bodensee. Wie ich
eines schönen Tages mit der Base

am Seeufer entlang gehe, da sehe ich, wie die Leute
sich stoßen und drängen, daß einer bald über den
anderen fällt. Jetzt bringen sie den Ballon aus
der Halle, höre ich die Leute rufen, und sehe auch
schon, wie da ein ungeheuer langes, gelb und silbern
schimmerndes Ungetüm aus einer Halle gezogen wird
und über das Wasser hingleitet. Eine neue Art von
Schiff, denke ich mir, und bleibe verwundert stehen.
Auf einmal hebt sich das ganze Ding, und da habe
ich erst gesehen, wie groß es eigentlich war. Unten
daran hing eine Art von Gondelwerk; darauf waren
Menschen, die sahen nicht größer aus wie die Zim-
soldaten. Gleichzeitig höre ich auch ein Säusen und
Schnaufen, als ob der Böse selber kommt, und die
Leute rufen: ‚Die Motoren sind angelassen, die Schrau-
ben arbeiten.‘ Da fing auch die Riesenzigarre an,
loszugehen, und während sie immer höher stieg, so
daß die Menschen in der Gondel ganz verschwanden,
fuhr sie fein säuberlich das Seeufer ab. Von Manzell
nach Weersburg, von dort nach Überlingen und über
den Überlinger See nach Radolfzell im Badischen und
weiter nach Steckborn, Romanshorn und Arbon im
Schweizerischen, just so, wie man wohl im Wagen
um den See fahren kann, aber ohne sich bei den
Zollbeamten lange aufzuhalten. Eine nette Fahrt,
dachte ich mir, da kam das Luftschiff auch schon von
Lindau her wieder über Friedrichshafen nach Manzell
zurück.“

„Das habt Ihr gesehen, Löwenwirtin?“ rief der
Hinkende. „Dann habt Ihr einen großen Augen-



„Bums! Klaratsch! Klirr! Babbabbabb!“

fliegen, und ich sage dir, der hält auch im Kriege so
aus, wenn es so Kartätschentugeln regnet wie jetzt
Quellmänner.“

„Hier hast du die Parolekladder!“ fuhr er zu dem
Soldaten gewandt fort, „grüße den Feldwebel Eier-
bein von mir!“

blick miterlebt, von dem Ihr Euren Enkeln und Enkelkindern noch erzählen könnt, wie heute die ganz alten Leute von der ersten Eisenbahn erzählen, auf der sie von Fürth nach Nürnberg fuhren. Ich selbst bin nicht dabei gewesen, aber die Photographen mit ihren Apparaten haben das Ding auch geschaut, und wenn ich Euch die beiden Bilder hier zeige, dann werdet Ihr es gewiß wiedererkennen. Hier auf dem ersten seht Ihr die lange Riesenzigarre mit ihren Gondeln und den kleinen Menschen darin dicht über dem See, und auf dem zweiten seht Ihr das Ding hoch oben im blauen Dunst dahinfahren.“

„Wahrhaftig, das ist es,“ rief die Löwenwirtin. „Da sind auch die großen Flossen, die die Zigarre hatte, und hier sind auch die Schrauben zu sehen.“

„Ihr habt viel gesehen, Löwenwirtin,“ fuhr der Hinkende fort. „Ihr sehet das starre Riesenluftschiff des Grafen von Zeppelin, eines wackeren Mannes, der schon im Jahre 1870 ein kühnes Reiterstücklein vollbrachte, und auf dessen Wohl ich hier meinen Schoppen leere. Aber,“ sprach er weiter und wischte sich den Mund, „Ihr habt bei weitem nicht alles gesehen. Auch in Berlin am Tegeler See bei Reinickendorf flogen leibbare Luftschiffe wöchentlich und täglich durch die blaue Luft. Bei Paris treiben solche Motorballons ebenfalls ihr Wesen und fahren von Meudon nach Chalons und von Chalons nach Meudon. Hinter dem Kanale in Aldershot in England exerzieren die Soldaten Seiner britischen Majestät gleichfalls mit solchen Luftschiffen. Das erste freilich, dem sie den stolzen Namen Nulli Secundus gegeben haben, d. h. gegenüber keinem der Geringere, wurde ihnen vom Sturm zertrübt, aber das zweite ist im Bau. In dieser Zeit der Friedenskongresse genügen den Völkern Europas die Schlachten zu Lande und zu Wasser nicht mehr, und sie versuchen es, brauchbare Kriegsluftschiffe zu bauen. Aber nun gebt mir erst einen neuen Schoppen und dann wollen wir die Geschichte von Anfang an besprechen.“ Die Löwenwirtin stellte ihm das volle Glas hin, und der Löwenwirt brachte zwei von seinen besten Zigarren und offerierte die eine dem Hinkenden, während er die andere selber anzündete.

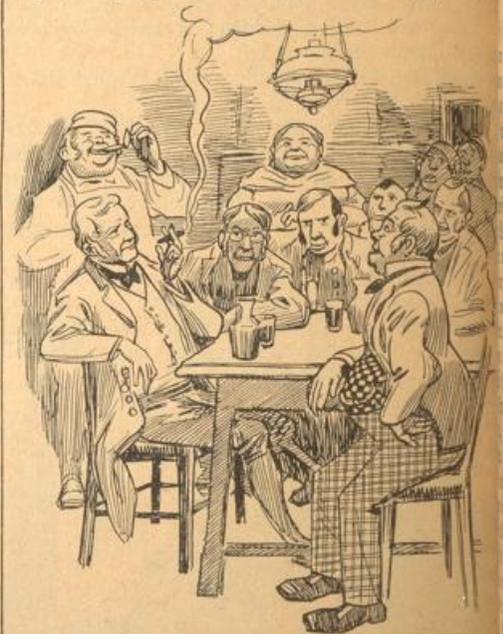
„Fangen wir mit der Zigarre an,“ sprach der Hinkende, während er sich das Kraut behaglich in Brand setzte. „Ihr seht, liebe Leute, wie der Rauch von dieser Zigarre senkrecht in die Höhe steigt, wie er in Form eines feinen Streifens von dem Ascheneude nach oben strömt und erst dort als eine blaue Wolke zur Ruhe kommt. Kömmt Ihr mir sagen, warum dieser Rauch nach oben und nicht nach unten geht?“

„Na das ist doch einmal immer so,“ pläzte der Barbier Peter-Fritz heraus, „Rauch steigt doch immer nach oben.“

„Oho, Herr Doktor,“ unterbrach ihn der Hinkende, „Eure Naturwissenschaften werden von Jahr zu Jahr wurmfischiger.“ Dabei zog er eine lange Weichselholzpfeife aus dem Rock, steckte die Zigarre darauf, tat ein paar Züge und legte das Ganze

dann quer über die Tischcke. Da sahen es nun alle ganz deutlich, daß der Peter-Fritz unrecht gehabt hatte. Freilich von dem brennenden Ende ging der Rauch nach wie vor in die Höhe, aus dem Mundstück der Spitze dagegen fiel er langsam nach unten.

„Ich will es Euch erklären,“ fuhr der Hinkende fort. „Nur der warme Rauch von dem brennenden Ende steigt nach oben, weil er leichter als die umgebende Luft ist. Das Leichtere schwimmt aber bekanntlich immer im Schwereren. So schwimmt Fichtenholz im Wasser und der warme Rauch, ja überhaupt die warme Luft schwimmen, weil sie leichter sind, in der kälteren Luft nach oben. Das haben nun bereits die Gebrüder Montgolfier vor mehr als hundert Jahren benutzt. Sie fertigten eine gewaltige tugelförmige Hülle aus Papier an und hingen unter



„Ihr seht, liebe Leute, wie der Rauch von dieser Zigarre senkrecht in die Höhe steigt.“

eine Öffnung im untersten Teile einen Klotz mit einem ordentlichen Feuer. Der Rauch und die heiße Luft stiegen nach oben in den Ballon, vertrieben dort die kalte Luft und schließlich ging die ganze Geschichte in die Höhe und blieb dort, bis das Feuer ausgebrannt war, um dann wieder auf die Erde zu fallen.“

„Ja, warum denn aber,“ fiel jetzt der Peter-Fritz ein, „warum haben sie denn das Feuer während der Fahrt nicht nachgeschürt?“

„Weil noch niemand mit im Ballon war,“ rief der Hinkende. „Erst ließ man den Ballon allein aufsteigen und freute sich, daß er überhaupt in die Höhe ging. Dann hing man einen Käfig mit einem Hund und einer Katze dran und staunte, als diese wieder lebendig herunterkamen. Das war im Jahr 1783. Dann sollte ein zum Tode verurteilter Per-

brecher die Fahrt mitmachen. Dem widersetzte sich aber der Franzose Blâtre de Nozier. Er stieg zusammen mit dem Marquis d'Arlandes auf und erreichte nach einer einstündigen Fahrt wohlbehalten wieder die Erdoberfläche. Der Jubel war groß. Alle Welt erwartete in jenen revolutionslüftigen Zeiten nun auch eine Revolution in Wandel und Verkehr. Nur einer sah sich die Sache sehr ruhig an, der Amerikaner Benjamin Franklin, der Erfinder des Blitzableiters, der damals die junge amerikanische Republik am französischen Hofe als Gesandter vertrat. „Es ist ein neugeborenes Kind,“ sagte er nach jenem ersten Aufstieg. „Man muß sehen, ob und wie es wächst.“ Der Amerikaner hat recht behalten. Erst hundertfünfundzwanzig Jahre später, sind wir so weit, wo die Franzosen im Jahre 1783 zu sein glaubten.

„Ich weiß schon,“ fiel jetzt der Peter-Fritsch ein, „das mit dem Feuer war eine unsichere Sache. Man hat inzwischen gelernt, den Ballon mit Gas anstatt mit Rauch zu füllen.“

„Gewiß,“ fuhr der Hinkende fort, „aber das ist schon alt. Noch im Jahre 1783, nur wenige Monate nach dem ersten Versuch der Gebrüder Montgolfier, stieg der Professor Charles in Paris bereits einen mit leichtem Wasserstoff gefüllten Ballon in die Luft, sogar noch bevor die ersten Menschen sich in die Atmosphäre erhoben. Nein, das ist es nicht, es handelt sich um etwas ganz anderes, nämlich um die Lenkbarkeit.

Alle diese Ballons waren stets ein Spiel des Windes. Sie schwammen in der Luft wie ein Stück Holz, das Ihr ins Wasser werft. Fällt es hier in den Dorsteich, so könnt Ihr es nach vier Wochen wieder finden. Kommt es aber in den Mühlbach, so muß es mit, ob es will oder nicht. Werft Ihr es gar etwa bei Kehl in den Rhein, so geht es bei Mainz und Köln vorbei nach Holland. Nach Basel kommt Ihr es nie. Das war nun aber ärgerlich. Man wollte nicht nur in die Lüfte steigen und mit dem Winde treiben. Man wollte auch zu einer bestimmten Stelle hinjahren, gleichviel wohin die Strömung der Luft ging. Der Ballon sollte sich in der Atmosphäre lenken lassen wie ein Segel- oder Ruderboot auf dem Wasser. Einige Leute kamen denn auch auf die verkehrte Idee, den Ballon mit Hilfe großer Ruder gewissermaßen durch die Luft rudern zu wollen, oder ihn gar durch ausgespannte Segel wie ein Segelboot zu bewegen. Diese Versuche hatten keinerlei Erfolg.

Auf einen richtigern Weg geriet die Menschheit, als sie sich das Dampfschiff und zwar den Schraubendampfer zum Vorbilde nahm. Wenigstens in der Theorie war der Gedanke richtig, eine Arbeitsmaschine, B. einen Dampfmotor in die Gondel zu stellen und durch diesen eine Flügelmaschine zu bewegen zu lassen. In der Praxis haperte jedoch alles. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts tauchten fortwährend Projektentmacher auf, welche lenkbare Ballons nach diesem Vorbilde erfunden haben wollten. Stets sah

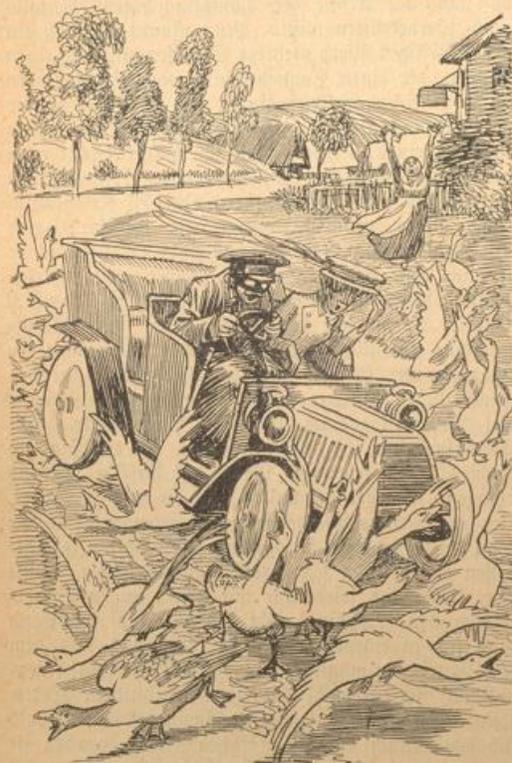
man auf den Zeichnungen und Entwürfen der Erfinder einen zigarrenförmigen Ballon, in dessen Gondel eine Maschine stand, die eine Propellerschraube bewegen sollte. Zur Ausführung kam keines dieser Projekte, und es lohnt sich kaum, die Erfinder selbst zu erwähnen. Man hatte das an sich richtige Rezept: Man nehme einen zigarrenförmigen Ballon, verbinde ihn in passender Weise mit einer Gondel, baue dahinein eine Arbeitsmaschine und lasse diese auf Luftschrauben arbeiten. Sobald aber einer nach dem Recepte ein lenkbares Luftschiff herstellen wollte, stieß er auf unüberwindliche Schwierigkeiten. Um das zu begreifen, müssen wir uns mit den Pferden beschäftigen. Was mag wohl Euer Brauner wiegen, Löwenwirt?“

„Nun ich denke, so etwa acht Zentner,“ erwiderte der Löwenwirt. „Also sagen wir 400 Kilogramm,“ fuhr der Hinkende fort, „und Euer Brauner hat gewiß eine Pferdekraft. Nun wißt Ihr vielleicht, daß man die Arbeit der Dampfmaschinen ebenfalls nach Pferdekraften mißt. Man nimmt an, daß ein mittelkräftiges Pferd mehrere Stunden hindurch einen Wagen, der einen Zugwiderstand von 1½ Zentnern hat, mit einer Geschwindigkeit von 1 Meter in der Sekunde ziehen kann. Zahlreiche Versuche haben diese Leistung eines Pferdes ergeben. Daher nennt man auch eine Maschinenarbeit, die in einer Sekunde einen Widerstand von 1½ Zentnern oder 75 Kilogramm einen Meter weit überwindet oder fortzieht, eine Pferdestärke. Man sagt also von einer Dampfmaschine je nach ihrer Leistung, sie hat so und soviel Pferdestärken. Nun ist aber die Dampfmaschine ziemlich schwer. Wenn wir den Dampfkessel, die Dampfmaschine und alles, was dazu gehört, betrachten, so kommen wir für die einzelne Pferdestärke bei den gewöhnlichen Anlagen auf dem Lande gut und gerne auf 200 Kilogramm für jede Pferdestärke. Die Dampfmaschine ist also nur etwa ein halbmal so leicht als das lebendige Pferd, auf dieselbe Leistung bezogen. Für den Luftballon war sie viel zu schwer. Um nur wenige Pferdestärken zu erzeugen, brauchte man viele hundert Kilogramm Gewicht. Infolgedessen mußte man sehr große Ballons bauen. Diese aber ließen sich wiederum mit den wenigen Pferdestärken der Maschine nicht lenken, und so befand man sich in einem fehlerhaften Kreislauf, aus dem kein Entrinnen möglich schien. Die Dampfmaschinenballons fuhren wohl bei ganz windstillem Wetter kleine Kreise mit Fußgängergeschwindigkeit. Sobald sich jedoch auch nur ein Lüftchen erhob, wurden sie ebenso fortgetrieben, wie die einfachen Kugelballons.“

„Aber Renard und Krebs haben doch — —“ fiel jetzt der Peter-Fritsch ein.

„Keine Übereilung Herr Doktor,“ unterbrach ihn der Hinkende. „Davon wollen wir ja jetzt gerade sprechen. Die französischen Hauptleute Renard und Krebs sahen eben ein, daß es mit der Dampfmaschine nicht ging. Das war zu Anfang der achtziger Jahre, als eben alle Welt für die Elektrizität schwärmte. Sie bauten also in die Gondel ihres Zigarrenballons eine elektrische Maschine und eine elektrische Akkumu-

latorenatterie ein. Die Batterie war vorher geladen, d. h. voll Elektrizität gepumpt worden. Die Elektrizität wurde nun auf die elektrische Maschine geschaltet, diese drehte sich und bewegte eine Luftschraube, die ihrerseits den Ballon vorwärts trieb. Diese französische Erfindung bedeutete einen kleinen Fortschritt. Wenn man die elektrische Maschine arbeiten ließ, was sie nur arbeiten konnte, erreichte das Luftschiff eine Geschwindigkeit von sieben Meter in der Sekunde. Es konnte also gegen einen leichten Landwind von drei bis vier Meter in der Sekunde tatsächlich anfahren und behielt dann immer noch einen Geschwindigkeitsüberschuß von etwa drei Meter und das heißt von beinahe zehn Kilometern in der Stunde. Aber — und nun kommt das große Aber — eine Stunde hindurch ist dies Luftschiff nie gefahren. Bereits nach zehn bis fünfzehn Minuten war die elektrische Batterie entladen und die Herrlichkeit hatte



„Da ist mir solch ein Benzinherr mitten in die Gänseherde gefahren.“ ein Ende. Der Versuch von Renard und Krebs hatte also ebenfalls keine praktische Bedeutung. Seit jener Zeit sind fünfundzwanzig Jahre ins Land gegangen und das Heil ist uns von ganz anderer Seite gekommen. Nun sagt einmal, Herr Doktor Peter-Fritz, wer ist schuld daran, daß wir heut brauchbare, lenkbare Luftschiffe haben.“

„Ich weiß nicht,“ stotterte der Peter-Fritz, „ich bin's jedenfalls nicht gewesen.“

„Nun, dann sagt Ihr gefälligst, Löwenwirtin, wer ist daran schuld, daß neulich der Gänsebraten bei Euch so billig und so reichlich war.“

„Die Automobilisten, die elendigen,“ rief die Löwenwirtin mit hochrotem Kopfe. „Da ist mir solch ein Benzinherr mitten in die Gänseherde gefahren und zehn Stück sind auf dem Platze geblieben. Zahle hat er ja müssen, der Tropf der, und nachher habe wir einen guten billigen Braten gehabt.“

„Nun, da verdankt Ihr den Automobilisten immerhin etwas,“ fuhr der Hintende fort. „Der Menschheit verdankt ihnen noch mehr, nämlich eine außerordentlich leichten, kräftigen Maschinenmotor und damit indirekt auch das lenkbare Luftschiff. Sechszehn Jahren treiben sich die Automobilisten an allen Landstraßen Europiens umher, und bald an jeder Straßenecke konnte man früher einen von ihnen bauender- und stückerweise antreffen. Was ist da an Fehlern gefunden haben und was noch nicht recht war, das hat man in den Fabriken verbessert und heut haben wir den schönen leichten Benzinmotor. Ich sagte ja schon, daß die alte Dampfmaschine ein zweihundert Kilogramm für die Pferdestärke wiegt. Der Automobilmotor in sehr stöcker Ausführung wiegt nur noch zehn Kilogramm. Die Automobilmotorsperdestärke wiegt also nur noch den vierzigsten Teil der Pferdestärke, die wir im lebendigen Ackerpferde besitzen. Aber damit hat die Sache noch nicht zu Ende gehend gehabt. Für die Zwecke der Luftschiffahrt ist man noch weiter gegangen und hat Motoren gebaut, die für die Pferdestärke nur noch zwei Kilogramm wiegen. Da haben wir also eine Maschine, die ist auf gleiche Arbeit berechnet, hundertmal leichter wie die Dampfmaschine, zweihundertmal leichter, wie das Ackerpferd und damit konnte man nun schon etwas leisten.“

„Und das alles verdanken wir den Himmelsheiligenssakramentern, den Automobilisten,“ murmelte die Löwenwirtin ungläubig.

„Nicht alles, Löwenwirtin,“ unterbrach sie der Hintende. „Bis zu fünf Kilogramm für die Pferdestärke im Rennwagen haben es die Automobilisten geschafft. Dann konnten die modernen Luftschiffe, die Santos Dumont, Lebaudy und Genossen anfangen, und die haben es dann weiter bis auf zwei Kilogramm gedrückt.“

„Nun war natürlich die Sache nicht mehr schwer,“ fing jetzt der Peter-Fritz an. „Man hatte einen Ballon. Der mußte natürlich zigarrenförmig aussehen, damit er leichter die Luft durchschneiden konnte. An den Ballon hängte man eine Gondel, setzte den Motor mit der Schraube rein und dann konnte man losfahren. In der Tat sehr einfach. Was ist dabei eigentlich noch zu erfinden gewesen.“

„Mein lieber Herr Doktor,“ unterbrach ihn der Hintende, „daß Ihr das Luftschiff nicht erfunden habt, das habt Ihr schon selbst zugegeben. Ich glaube aber, daß Ihr auch an der Erfindung des Schießpulvers gänzlich unbeteiligt seid. Geht einmal in die Küche und laßt Euch die Dösaße, die Spiritus-

flache, einen Krug Wasser und ein großes Glas gegeben." Der Peter-Fritz verschwand und kam bald mit dem Gewünschten zurück.

"So, Herr Doktor," begann der Hinkende. "Jetzt gießen wir einmal die Hälfte des Glases voll Spiritus und nun lassen wir einige Tropfen Öl in das Glas fallen. Ihr sehet, daß das Öl auf dem Glasboden liegen bleibt, weil es schwerer ist, als der Spiritus. Das Öl ist hier also ein zu schweres Luftschiff, es kann nicht in die Höhe kommen. Nun nehmt die Wasserflasche und bringt das Luftschiff zum Fliegen, d. h. das Öl zum freien Schwimmen in einer Spirituswasseremulsion."

"Das werden wir schon machen," rief der Peter-Fritz siegesgewiß, holte aus seinem Besteck eine kleine Glaspritze hervor, lud sie mit Wasser und ließ dieses unter ständigem Umrühren in den Spiritus fließen.

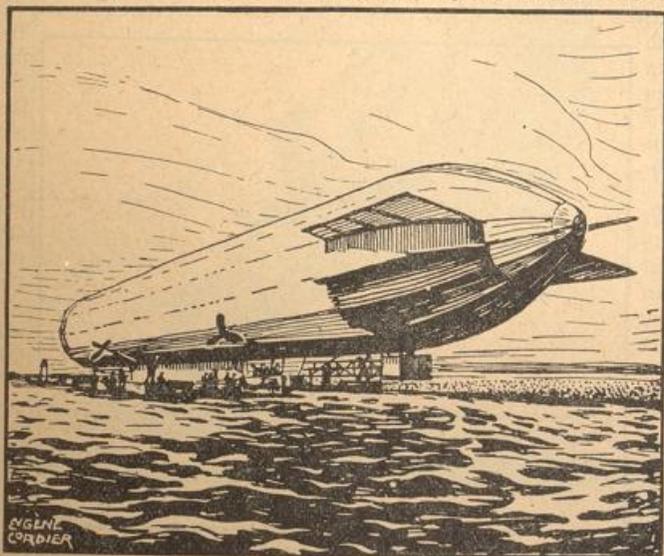
Man konnte dabei beobachten, wie die flache Delschicht sich immer mehr wölbte und endlich kam ein Moment, da das Öl kugelförmig vom Boden abtrieb und in der Luft frei schwebte.

"Das habt Ihr gut getroffen, Peter-Fritz," sagte der Hinkende. "Einen Tropfen zuviel Wasser und das Öl wäre bis auf die Oberfläche geschwimmt, ein Tropfen zuviel Spiritus und es wäre auf dem Grunde

liegen geblieben. Genau so empfindlich ist aber auch der Ballon. Um 1 Kilogramm zu schwer oder zu leicht und er fällt oder steigt um große Strecken. Da haben wir die erste Schwierigkeit, nämlich die, den Ballon genau auszubalancieren. Nun aber nehmt einmal einen Zahnstocher und schiebt die Kugel schnell durch die Spirituswasseremulsion." Der Peter-Fritz versuchte es und die Kugel rutschte ihm immer wieder freilich oder nach oben und unten vom Zahnstocher ab und spaltete sich schließlich in zwei Teile. "Da seht Ihr zweierlei," bemerkte der Hinkende. "Erstens ist das Ganze wackelig oder technisch geredet sehr instabil. Es will bald nach hier, bald nach dort von dem treibenden Stöcher abweichen. Das macht der einfache Ballon und auch der zigarrenförmige unter dem Einfluß der Triebsschrauben ebenfalls sehr gern, wenn man ihn nicht daran hindert. Ferner habt Ihr gesehen, wie die Kugel sich jedesmal platt drückte und schließlich in zwei Teile gesprengt wurde.

Da habt Ihr die dritte Schwierigkeit, nämlich den Motorballon so steif zu machen, daß er sich unter dem Einfluß der Motorkraft auf der einen Seite und des Luftdruckes auf der anderen Seite nicht ähnlich zusammenbiegt und zerknüllt, wie hier der Öltropfen.

"So, Peter-Fritz, jetzt werdet Ihr einsehen, daß außer der Beschaffung des leichten Motors noch eine ganze Reihe anderer Aufgaben zu lösen war. Und nun wollen wir das Glas beiseite stellen, der Löwentritt kann mir noch einmal den Schoppen füllen, und dann wollen wir die lenkbaren Ballons betrachten. Wir wollen mit demjenigen des Grafen Zeppelin beginnen. Der Graf hat von Anfang an gleich im großen gebaut. Sein heutiges Luftschiff, das dritte von ihm erbaute, hat eine Länge von hundertachtundzwanzig Meter und eine Dicke von etwa elf Meter.



Zeppelinsches Luftschiff vor der Abfahrt.

Es faßt elftausend Kubikmeter Wasserstoff. Wenn wir uns nun erinnern, daß 1 Kubikmeter Wasserstoff in der Luft ungefähr mit einer Kraft von 1 Kilogramm nach oben strebt, so dürfte also die ganze Ballonhülle einschließlich allem, was drum und dran hängt, ein Gewicht von etwa elftausend Kilogramm haben. Der Graf war nun von Anfang an der Vertreter des sogenannten starren Systems. Er sagte sich, daß eine derartige Riesenzigarre

ohne ein besonderes Gerippe niemals genügend steif sein würde, daß man dem an sich weichen Ballonkörper gewissermaßen Knochen einsetzen müsse. Das hat er denn getan, oder richtiger gesagt, er hat sich erst aus dem leichten Aluminiummetall ein starres Gerippe gebaut und dann in und an diesem seinen Ballon hergestellt. Auf dieser Abbildung hier seht Ihr, wie der Ballonkörper kantig erscheint. Dort gehen die Aluminiumträger entlang, welche an den Spitzen zu beiden Enden der Zigarre zusammenlaufen, wie die Längengrade auf dem Globus. Das Aluminiumgerippe ist nun im Innern durch Quertreben in achtzehn einzelne Abteilungen geteilt. In diesen befinden sich einzelne kleine Ballons, welche das tragende Wasserstoffgas enthalten. Außen herum ist dagegen das ganze Gerippe noch einmal mit einer Stoffhülle bezogen.

"Diese Anordnung bezweckt zweierlei. Es könnte ja immerhin einmal vorkommen, daß eine Ballonhülle ein Loch bekommt. Wäre nun alles ein einziger

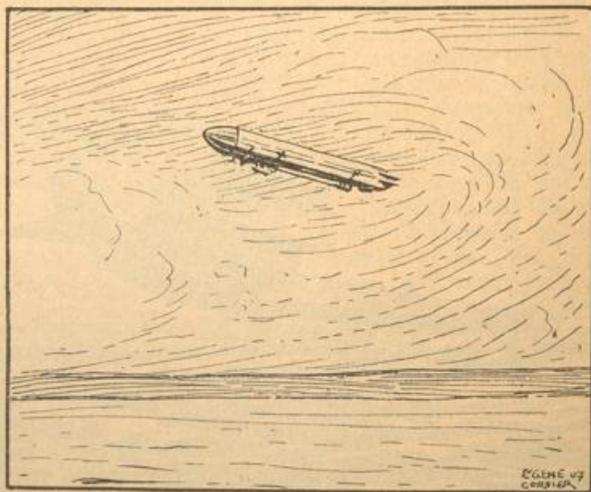
Ballon, so würde es einen bösen Absturz geben. So kann indessen schlimmstenfalls nur eine Abtheilung leer werden und das Luftschiff wird sich sehr allmählich senken. Außerdem schützt die doppelte Hülle das Gas gegen Erwärmung durch die Sonnenstrahlen. Scheint die Sonne auf einen einfachen Ballon, so erwärmt sich das eingeschlossene Gas, dehnt sich aus, der Ballon bläht sich und steigt stark. Tritt dagegen eine Wolke vor die Sonne, erfolgt Abkühlung, und der Ballon fällt bis zur Erde, wenn nicht stark Ballast ausgeworfen wird. Durch die doppelte Hülle ist der Zeppelinische Ballon gegen solche Einflüsse unempfindlich gemacht.

„Betrachten wir nun unser Bild weiter, so sehen wir am Schwanzende des Ballons starke flossenartige Gebilde. Es sind dies stoffbespannte Flächen, die es vermeiden, daß unser Luftschiff unter dem Einfluß der Motorarbeit einerseits und der Luftbewegungen

andererseits hin- und herschlingert, wie ein Kahn im bewegten Wasser. Durch diese Stabilisierungsflächen wird die ruhige gleichmäßige Fahrt des Luftschiffes erzielt, die Ihr ja, Löwenwirtin, auch in Manzell bewundert habt. Auf demselben Bilde sehen wir noch zu beiden Seiten der Zigarre je zwei dreiflüglige Schrauben, die durch Stirnradtriebe von den Motoren her bewegt werden. Nehmen wir dies andere Bild zur Hand, so sehen wir unter der Zigarre zwei verschwindend kleine Gondeln. In Wirklichkeit sind sie geräumig genug, wie das auch dies andere Bild hier erkennen läßt. Hier seht Ihr die beiden Gondeln und die Triebe zu den Schrauben. Diese Schrauben wirken, obwohl sie ja nur in der Luft und nicht im Wasser arbeiten, doch wie sehr kräftige Dampferschrauben. Wenn das Zeppelinische Luftschiff beispielsweise auf einem schwimmenden Floß steht und man läßt die Schrauben laufen, so treiben sie Floß und Ballon wie ein Dampfschiff in flotter Fahrt durch das Wasser. Freilich entwickelt auch jeder der beiden großen Benzinmotoren fünfundsachtzig Pferdestärken. Insgesamt hat der Zeppelinische Motorballon also hundertsechzig Pferdestärken, d. h. soviel wie ein großer Rheindampfer. In der Luft treiben diese Motoren den Ballon mit fünfzehn bis sechzehn Meter pro Sekunde vorwärts, d. h. mit einer Geschwindigkeit von rund fünfzig Kilometer in der Stunde. Hier haben wir es aber nicht wie bei Krebs und Neuard mit einer Stundenrechnung zu tun, die nach einer

praktischen Fahrt von zehn Minuten gewonnen wurde. Vielmehr ist der Graf bereits im September des Jahres 1907 während eines Zeitraumes von 8 1/2 Stunden mit arbeitenden Motoren in der Luft geblieben. Das ist das Höchste, was ein Motorballon bis jetzt geleistet hat; aber es dürfte übertroffen werden wenn der Graf seine erste Fahrt nach Norddeutschland antritt.

„Betrachten wir noch einmal unser drittes Bild. Außer den Flossflächen und außer den Schrauben sehen wir am Ballonkörper vorn und hinten zu beiden Seiten noch je vier eigentümliche Klappen oder Flächen die etwa an die Holzstreifen einer Klappjalousie erinnern. In der Tat sind sie auch wie die Streifen einer solchen Jalousie verstellbar. Der Ballon selbst ist wie der Öltropfen des Peter-Fritz so ausbalanciert, daß er genau über der Seefläche schwebt und dabei mit den Gondelböden ganz leicht das Wasser berührt.



Zeppelinisches Luftschiff im Fluge.

Wenn nun der Ballon steigen soll, so werden die Jalousien leicht schräg gestellt, ähnlich wie die Fläche eines Drachens, auf die der Wind trifft. Der Wind nun hier ebenso, wie auf den Drachen, d. h. er hebt den Ballon auf die Höhe.“

„Aber es weht doch nicht immer Wind, fiel der Peter-Fritz ein.“

„Sehr richtig bemerkt,“ erwiderte der Hintende. „Wenn kein Wind weht, so mache ich mir welchen. Wenn die Motoren die Riesenzigarre auf dem See kräftig vorwärts

schieben, so muß sich natürlich die an sich stillstehende Luft gegenüber dem Ballon als der sogenannte Fahrtwind bemerkbar machen. Sie fängt sich unter den schrägen Flächen, hebt den Ballon an und nun arbeitet sich dieser in einer ansteigenden Linie bis in Höhen von dreihundert und mehr Metern hinauf, ohne daß es nötig wäre, auch nur ein Pfund Ballast auszuwerfen.“

„Das habe ich gesehen,“ fiel die Löwenwirtin ein. „Das Luftschiff war bald ganz hoch und dann wieder stürzte es so dicht über dem Wasser hin, daß man glaubte, es müsse beinahe eintauchen. Es ist gelagert wie ein Schwan, der bald hoch in den Lüften steht, und bald leicht auf das Wasser fällt, um sofort wieder aufzusteigen.“

„Der Vergleich stimmt,“ meinte der Hintende. „Man kann ihn noch weiter verfolgen. Der Schwan ist schön in der Luft und schön auf dem Wasser, er sieht aber häßlich und unbeholfen aus, wenn er auf festem Lande steht. So geht es vorläufig auch noch

mit dem Zeppelinschen Luftschiff. Man kann es noch nicht recht auf festem Lande regieren und transportieren. Zwar ist es bereits einmal ohne Schaden auf einem hartgefrorenen Ackerfeld niedergegangen, aber ein darauffolgender Sturm hat es damals, wie nennlich den englischen Ballon, völlig zerstört, so daß der Graf Zeppelin ganz von neuem beginnen mußte. Es steht wohl zu hoffen, daß es, etwa unter Benutzung besonderer Federpuffer, in absehbarer Zeit möglich werden wird, mit dem Zeppelinschen Luftschiff auch auf festen Boden niederzugehen. In jedem Falle braucht unser Heer aber ein lenkbares Luftschiff, das

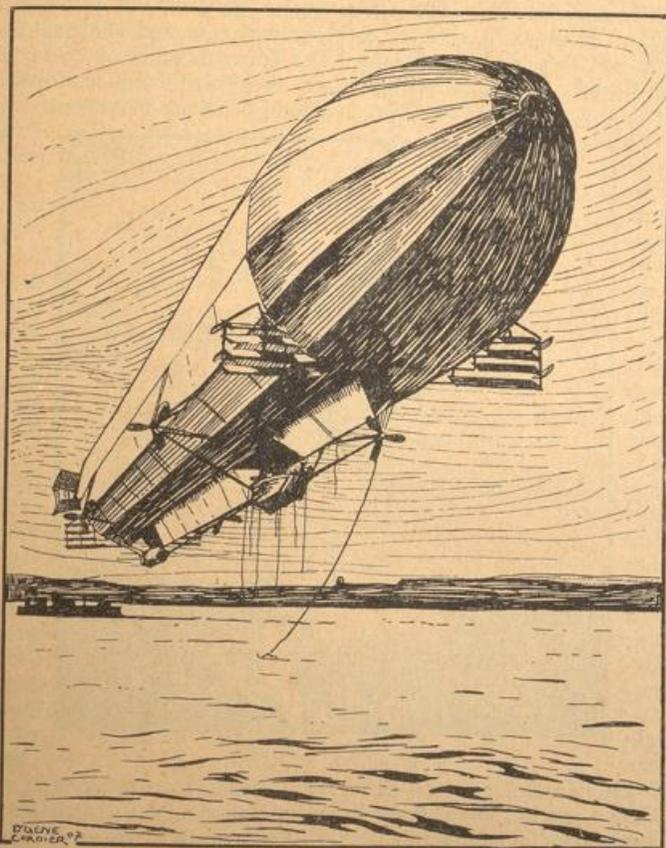
nicht auf Wasser angewiesen ist, sondern sich den harten Notwendigkeiten des Krieges überall anpaßt. Ebenjowenig, wie der Soldat im Felde jeden Abend ein weiches Daunendett verlangen kann, wird für den Kriegsballon an jeder Landungsstelle ein bequemer See vorhanden sein. Damit aber kommen wir zu einem anderen Luftschiff, zu dem unstarren Ballon des bayerischen Majors von Parseval, welcher in Remickendorf bei Berlin erprobt wurde und gleichfalls recht schöne Erfolgsergebnisse konnte.

Major von Parseval sagte sich, daß ein brauchbarer Kriegsballon an jeder beliebigen Stelle landen können. Ferner darf bei dieser Landung nichts verdoeben werden. Vielmehr muß es möglich sein, den gelandeten Ballon wie einen Soldatenmantel zusammenzurollen und die ganze Geschichte auf einem schnell requirierten Bauernwagen irgendwohin abzuführen. Dementsprechend konstruierte er seinen Ballon, den Ihr hier auf dieser Abbildung seht. Wiederum handelt es sich um ein zigarrenartiges Gebilde. Es ist jedoch kaum halbso lang, wie der Zeppelinsche Ballon, und enthält kein Stückchen Eisen oder Aluminium. Der Ballonkörper besteht aus einer dreifachen Schicht durch Gummilösung luftdicht gemachter Rohseide von

großer Festigkeit. Um die wagrechte Mittelebene dieses zigarrenförmigen Körpers, also wenn ich es an dieser Zigarre hier zeigen soll, von dem Aschenende auf der einen Seite bis zur Spitze entlang und dann von der Spitze die andere Seite entlang wieder bis zum Aschenende, ist in den Seidenstoff eine kräftige Stoffgürtung eingelegt, von welcher das Schnurwerk abgeht, welches die Gondel trägt. Ein solcher Ballon würde nun schlapp und biegsam sein wie eine Zigarre, die acht Tage im Wasser gelegen hat. Er kann nur prall und stark gehalten werden, wenn im Innern ein kräftiger Überdruck herrscht."

"Nun, man könnte ihn ja einfach prall voll Wasserstoff pumpen, wie die roten und blauen Gummiballons der Kinder," meinte der Peter-Fritz.

"Dann müßte man ihn aber auch fest zubinden," unterbrach ihn der Hintende. "Der zugebundene Ballon stände aber stets in Gefahr zu zerplatzen, wie das ja auch mit den Kinderballons passiert, wenn man sie frei in die Luft gehen läßt. Der Herr von Parseval ist jedenfalls klüger gewesen als Ihr, Peter-Fritz, und hat seinen Ballon mit zwei Ballonets ausgerüstet. Im vorderen und im hinteren Teile des großen zigarrenförmigen Ballons befinden sich zwei kleinere Kugel-



Zeppelinsches Luftschiff im Aufstieg.

ballons, die also nun von außen vom Wasserstoffgas umgeben sind, im Innern jedoch Luft enthalten. Der große Zigarrenballon wird nun ordentlich mit Wasserstoffgas gefüllt und dann zusammengebunden, wie ja auch der Peter-Fritz das machen wollte. Von den beiden inneren Seidenstoffsäcken führen aber durch die Wand des äußeren Ballons heraus zwei luftdichte Seidenschläuche zu einem kleinen Motorventilator in der Gondel. Dieser Ventilator preßt nun ordentlich Luft in die beiden Ballonets. Dadurch blähen sich diese und pressen ihrerseits das Wasserstoffgas im großen Ballon

zusammen. Dadurch aber wird dieser hart und starr, wie ein aufgepumpter Pneumatikreifen und kann mit großer motorischer Kraft vorwärts getrieben werden, ohne sich irgendwie einzubeulen und zu zerknüllen. Diese Abbildung hier zeigt den Parjeval'schen Ballon über den Bäumen der Tegeler Heide. Auch hier wieder seht Ihr die Fischlossen am hinteren Ende, die der Zigarre ihre ruhige Lage im Luftmeer geben. Sie sind ebenfalls aus einfacher Seide gebaut und erhalten die starre brettartige Form durch kräftiges Vollpumpen mit atmosphärischer Luft. In gleicher Weise ist das Steuer hergestellt, welches auf diesem Bilde wie eine dritte nach unten gerichtete Flosse aussieht. Stellt Euch eine der gebräuchlichen Steppdecken vor, aber ohne Wattefüllung. Nehmt ferner an, daß sie nicht aus luftdurchlässigem Zeug, sondern aus luftdichtgummierter Seide bestände.

Wenn Ihr sie dann mit einer Radfahrerluftpumpe kräftig vollpumpt, müßt Ihr ein richtiges Brett bekommen, auf dem zwei Mann den Peter-Fritz bequem nach Hause tragen können, wenn er sich Samstagabend zuviel Markgräfler verordnet hat. Ihr seht auf diesem Bilde auch die Motorschraube des Parjeval'schen Luftschiffes. Sie ist ebenso unstarr, wie alles andere. Ihre vier Flügel bestehen ebenfalls aus biegsamen Lappen, aus vielfacher kräftiger Seide. Mit dem einen Ende sind diese Lappen an eisernen Stäben parallel zur Motorachse festgenäht. In die freien Enden ist dagegen



Parjeval'sches Luftschiff.

Wenn der Motor steht, so hängen die vier Flügel nach unten, wie die geknickten Federn eines Hahenschwanzes. Wird er dagegen angelassen, so beginnen sich die Flügel unter dem Einfluß der Zentrifugalkraft zu spreizen. Wenn wir einen Stein an eine Schnur binden und im Kreise schwingen, so strafft sich ja auch die Schnur und ebenso spreizen sich hier die Flügel. Es entsteht eine starre Schraube, die die Arbeit des hundertpferdigen Motors aufnimmt und das Luftschiff kräftig vorwärts treibt. Die Gondel ist als starker Blechkasten ausgeführt und hängt auf Rollen an den Schnüren, welche von der Ballongurtung nach unten gehen. Sie enthält den Motor, die Schraube und die Schnüre zur Bedienung des Steuer's. Ferner wird von ihr aus ein Ventil bedient, durch welches man die Luft des Motorventilators bald in den vorderen, bald in den hinteren Luftjack

pumpen kann. Dadurch wird es nun möglich, den Ballon nach Belieben schrägzustellen. Wenn z. B. der hintere Luftjack ordentlich voll gepumpt ist, der vordere entsprechend weniger Luft enthält, so liegt natürlich der schwerere Luftballast in der Hauptsache im hinteren Ende der Zigarre und dieses wird tiefer stehen als das vordere. Damit aber erzielt Parjeval daselbe, wie Zeppelin mit seinen schrägen Flächen. Der ganze Ballon wirkt jetzt wie ein großer Drachen, und wenn der Motor arbeitet, so gleitet er in der Luft allmählich nach oben. Will man in einer Höhe bleiben, so pumpt man wieder mehr Luft in das vordere Ballonet, und will man langsam absteigen, so pumpt man noch mehr Luft von hinten nach vorn. Der Parjeval-Ballon ist, wie gesagt, sehr viel kleiner wie der Zeppelin-Ballon. Während dieser mit elf Mann Besatzung aufgeflogen ist, faßt der Parjeval-

Ballon nur vier Personen. Er verhält sich zu dem Zeppelinschen etwa, wie sich ein kleiner Kreuzer zu einem großen Panzerschiff verhält. In dessen ist er ebenfalls bereits mit Geschwindigkeiten bis zu fünf- und vierzig Kilometern in der Stunde gefahren und hat seine volle Brauchbarkeit erwiesen."

"Das ist also der berühmte preussische Militärballon," fiel jetzt der Peter-Fritz ein.

"Keineswegs, Peter-Fritz," belehrte ihn der Hinkende, "das ist der Parjeval'sche Ballon nach dem unstarren System Den hat die Motorluftschiff-Studien-gesellschaft im Jahre 1906 angekauft und sie

hat auf dem Übungsplatz des Luftschifferbataillons in Reinfeldendorf weitere Fahrten mit ihm angestellt. Die Militärverwaltung dagegen hat sowohl den Parjeval'schen, wie den Zeppelinschen Ballon, also den ganz unstarren und den ganz starren Ballon gründlich beobachtet und dann, unter besonderer Berücksichtigung der französischen Vorbilder, der Lebaudy und Santos Dumont, den deutschen Militärballon nach dem halbstarren System erbaut. Bei diesem Luftschiff ist die eigentliche Zigarre ebenfalls unstarr und wird wie beim Parjeval'schen Ballon durch zwei Ballonets aufgeblasen. Am Unterteil dieser Zigarre ist jedoch ein staches Rahmenwerk von feinen Stahlrohren vorgesehen und fest mit dem Ballontörper zusammengeschraubt. Wenn Ihr eine runde, kräftig gewölbte Zigarre einmal auf den Tisch in vergossenen Wein gelegt habt, so werdet Ihr an der Auflagestelle einen eigenartigen länglich

runden Fleck bemerkt haben. Seine Ränder deuten an, bis wie weit die Zigarre in den Wein getaucht wurde. Wenn Ihr die Riesenzigarre des deutschen Militärballons in ähnlicher Weise in eine 1 Meter tiefe Lache tauchen würdet, so hättet Ihr die Stelle, an welcher sie von einem ovalen muldenförmigen Rohrfachwerk umspannt wird, mit dessen Streben die Ballonhülle überall fest durch ein Riemenwerk verschnallt ist. An diesem Fachwerk ist nun die Gondel selbst durch ein Seilwerk befestigt. Sie trägt wieder in üblicher Weise den Motor und die Schrauben, während die Steuerflächen und die Fischlossen mit dem Fachwerk verbunden sind. Das ist der deutsche Militärballon, welcher zusammen mit dem Parseval-Ballon im Sommer und Herbst 1907 in Reinfeldsdorf erprobt wurde und mehrere Fahrten über Berlin hin und weiter bis Brandenburg ausgeführt hat. Es ist der Vertreter des halbstarren Systems. Er kann aber ebenso wie der Parseval-Ballon an jeder beliebigen Stelle landen. Der Ballon wird dann von dem Rahmenwerk abgeschmalt. Das Rahmenwerk selbst wird in kurze einzelne Stäbe auseinandergeschraubt, die Zigarre wird entleert und zusammengepackt und die ganze Geschichte kann dann ebenso wie der Parseval-Ballon auf einem Landwagen transportiert werden.

„Und wenn man nun wieder aufsteigen will?“ fragte der Peter-Fritz.

„Dann muß man den Ballon natürlich wieder füllen,“ erwiderte ihm der Hinkende. „Dazu besitzt unser Luftschifferbataillon besondere Wagen. Die führen den Wasserstoff, stark zusammengepreßt, in Stahlflaschen mit sich. Wenn der Ballon gefüllt werden soll, so schraubt man den Rahmen wieder zusammen, schnallt die Hülle darauf fest und läßt das Gas aus den Flaschen in die Hülle strömen. Ist sie gefüllt, so wird die Gondel angehängt, Benzin in die Behälter gegeben, der Motor angebracht und die Fahrt kann beginnen.“

„Und dann fährt man über das feindliche Heer hin und vernichtet es mit Dynamit und Nitroglycerin,“ wollte der Peter-Fritz fortfahren.

„Galt, so weit sind wir noch nicht,“ unterbrach ihn der Hinkende. „Erstens ist das Herunterwerfen von Sprengstoffen auf den Gegner durch die Beschlüsse der Haager Friedenskonferenz verboten. Zweitens würde ein solcher Ballon kaum mehr wie hundert Kilogramm Sprengstoffe mit sich nehmen können und damit würde man vielleicht ein Regiment, aber niemals eine Armee vernichten können. Der Militärballon soll vorläufig nur Aufklärungsdienste leisten und seine Zinsen müssen froh sein, wenn die Ballonkanonen der Gegner dabei das Luftschiff nicht zerstören. Für diesen Aufklärungsdienst aber verfügt das deutsche Heer zurzeit entschieden über die besten Luftschiffe. Mag es sich nun um das starre Luftschiff Zeppelins, um das unstarre Parsevals oder um das halbstarre der Heeresverwaltung selber handeln. Noch vor einem Jahre wurde behauptet, daß die Franzosen mit dem Lebaudy'schen Ballon, dem Vater des halbstarren Systems, und mit dem ersten Armeeballon

„La Patrie“ uns himmelweit voraus wären. Unsere deutschen Techniker haben diesen Vorsprung, der zweifellos einmal bestand, glänzend aufgeholt. Wir brauchen heut weder auf die französische „La Patrie“ noch auf den englischen Militärballon mit Neid zu blicken. Gegen diese beiden Vertreter des halbstarren Systems können wir drei rüstige und tüchtige Vertreter dreier verschiedenen Systeme, den Parseval-Ballon, das Zeppelinsche Luftschiff und den Militärballon ins Feld stellen.“

„Aber ich habe doch gehört,“ hub jetzt wiederum der Peter-Fritz an, „daß die französische Regierung sofort sechs Luftschiffe nach Art der „Patrie“ für die sechs größten Festungen hat bauen lassen. Das sind doch allein bereits sechs gegen drei auf unserer Seite.“

„Verehrter Herr Doktor,“ erwiderte darauf der Hinkende, „ich kann mir wohl denken, daß die deutsche Regierung Euch nicht erzählt hat, wieviel und welche Luftschiffe sie bauen läßt, ebenso wie Ihr bis jetzt wohl noch kaum etwas über deutsche Unterseeboote gehört habt, während die Zeitungen über englische, russische und amerikanische, ebenso wie über französische alles mögliche zu berichten wissen. Ihr dürft aber überzeugt sein, daß im Ernstfalle alles da sein wird, sowohl Unterseeboote, wie lenkbare Luftschiffe.“



Eine lehrreiche Geschichte.

Es war einmal ein Graf, der hatte ein Gut und viele Beamte.

Der Graf hatte einen Rat, und dieser hatte so lange geraten, bis alles Geld, das in die Taschen des Grafen hätte fließen sollen, in jene der Beamten hineingeraten war.

Als der gute Graf das übel endlich merkte, wurden der Rat und die Beamten zu einem großen Rat versammelt. Man riet hin und her — endlich kam man auf den wunden Fleck.

„Es müssen Ersparnisse eintreten,“ sagte der Graf. Die andern gaben traurig ihre Zustimmung.

„Jeder muß das Entbehrliche hergeben, um unentbehrliche Ausgaben zu decken,“ fuhr der Graf fort. Nun erhob sich ein Sturm. Keiner wollte etwas Entbehrliches haben. Der Gutsinspektor, der Rat, der Oberamtmann — jeder bewies haarscharf, daß er nichts entbehren könne, — der eine hatte sein Erbteil, der zweite das Vermögen seiner Frau, der dritte seine geringen Ersparnisse aus früherer Zeit bereits zugelegt.

Man sann darüber nach, wo man Ersparnisse eintreten lassen solle; man stieg dabei von oben immer weiter hinab, doch nirgends ließ sich etwas abzwicken.

Endlich kam man bis auf den Schloßtreppentlehrer hinab, der täglich achtzig Pfennige Lohn erhielt.

Hier — hieß es — muß gespart werden.

Der arme Schelm wurde geholt und man bedeutete ihm, daß er sich zum Wohle des Ganzen in Zukunft mit einem Taglohn von sechzig Pfennigen werde begnügen müssen.

Der Treppentlehrer schüttelte den Kopf und sagte: „Gnädige Herren! ich kehre nun schon seit dreißig Jahren die Treppen des Schlosses und die Kanzlei des Rates; ich habe während dieser Zeit manchen Unrat hinausgehrt und dabei die Erfahrung gemacht, daß man — wenn man ein Haus sauber haben will — immer von oben bis zum untersten kehren muß. Hätte ich aber so, wie Sie, gnädige Herren! von unten angefangen, so hätte ich den Unrat nie aus dem Hause gebracht, und das Haus wäre im letzten Jahre schmutziger gewesen, als im ersten.“

Die Herren sahen einander verdutzt an.

Der Graf lächelte und sagte zum Treppentlehrer: „Beruhige dich! ich werde dir von deinem kargen Lohn nichts abzwacken. Ich will von oben zu sparen anfangen!“

Ferdinand von Schill.

Erzählung von Hermann Lemke.



in Träumer ist er sein ganzes Leben gewesen. Schon sein Vater hatte das erkannt und hielt darum als alter Soldat und kühner Partei-

gänger nicht viel von dem Knaben, und so bekümmerte er sich auch nicht viel um die Erziehung des Sohnes, so daß sich der junge Schill später bitter darüber beklagt hat.

Was konnte Schill dafür, daß er ein Träumer war und die Welt mit andern Augen ansah, als sonst die Menschen zu tun pflegen? Ja, gerade ein Träumer

war nötig, um das zu wagen, was er wagte; ein kühl erwägender Verstand hätte es nicht unternommen, das Volk aufzurütteln und sich als vorgehobenen Posten dem sichern Tode preiszugeben.

Nicht erst unser Held hat die Familie Schill aus dem Dunkel der Geschichte gehoben; schon sein Vater Johann Georg von Schill war ein bekannter Reiterführer, der sich in österreichischen Diensten unter Maria Theresia viele Kriegslorbeeren erworben hatte, dann aber in sächsische Dienste übertrat und dort den Rang eines Obersten erhielt. 1772 nahm er seinen Abschied und lebte mit seiner Gemahlin, einer geborenen von Traglau, auf seinem Gute Wilmsdorf bei Dresden. Aber das ruhige Leben auf dem

Gute gefiel dem kriegsgewohnten Helden nicht, und bald finden wir ihn als Oberstleutnant unter Friedrich dem Großen wieder. Da aber der bayerische Erbfolgekrieg nur in einem Einmarsch Friedrichs II. in Böhmen bestand, so war es dem Vater Schill nicht vergönnt, neuen Kriegsrühm zu ernten, und er erhielt seinen Abschied mit einer kleinen Militärpension.

Inzwischen war Johann Georg von Schill auf dem Gute Wilmsdorf bei Dresden am 6. Januar 1776 ein Sohn geboren, der den Namen Ferdinand erhielt, und den das Schicksal dazu bestimmt hatte, in Deutschland den ersten kühnen Vorstoß gegen Napoleon zu wagen. Der Vater Schill war bald nach der Geburt des Knaben nach Preußen, in das Gebiet seines neuen Kriegsherrn, übergesiedelt und hatte das Gut Nieder-Sodow bei Rosenberg in Schlesien erworben. Hier in ländlicher Einsamkeit verlebte der Knabe seine erste Jugend, und so wird dieses Gut oft fälschlich für seinen Geburtsort gehalten.

Trotzdem sich Ferdinand von Schill nach der Meinung seines Vaters wenig für den Soldatenberuf eignete, wurde er doch im Oktober 1790 nach der Sitte der damaligen Zeit als Fahnenjunker beim braunen Husarenregiment von Groeling angemeldet, und kurze Zeit darauf wurde er auch schon in den Listen des Regiments geführt.

Als er das vorschriftsmäßige Alter erreicht hatte, trat er als Fahnenjunker in das Regiment, wo er wegen seines träumerischen Wesens kein rechtes Verhältnis zu den Kameraden fand. Man verspottete ihn, man neckte ihn, und immer mehr zog sich der junge Leutnant vom Verkehr mit seinen Kameraden zurück.

Da kam das Jahr 1806. Die unglückliche Schlacht bei Auerstädt wurde geschlagen, und nun regte sich das Blut seiner Vorfahren in Schill; aus dem Träumer wurde ein Held, der sich einen ehrenvollen Platz in der Geschichte unseres Vaterlandes erworben hat.

Bei Auerstädt verwundet, war er nach Magdeburg geflohen, aber als er hörte, daß das Festungskommando an Übergabe dachte, setzte er seine Flucht weiter nach Kolberg fort, wo er im Hause des Senators Westphal Genesung fand. Hier in Kolberg wurde der einfache Leutnant zu einem Volkshelden, obgleich er von dem damaligen Kommandanten Kolbergs Loucadu wenig oder gar keine Unterstützung fand, und manch tollkühnes Reiterstücklein wurde von ihm erzählt. Zwei derselben werde ich anführen:

1. Wie Schill die Franzosen in Massow aus den Betten holte.

Der französische Oberst Mestram reiste in Pommern umher und kündigte an, daß ein großes französisches Heer im Anmarsch sei, um Pommern zu besetzen.

Nun wurden Lieferungen ausgeschrieben, und die Behörden, denen die Angst im Nacken saß, schleppten zusammen, was sie konnten.