



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Poeschel, Johannes: Von der Rechshauptstadt nach dem Riesengebirge
durch die Luft

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

uns hervorgebracht: sie haben die Überzeugung von dem starken Einflusse der Phönizier auf die ältesten Griechen im allgemeinen und auf den oder die Verfasser der homerischen Gedichte im besondern gegen jeden Zweifel sicher gestellt, und sie haben unsre Ehrfurcht vor Homer — wir bleiben schon der einfachen Ausdrucksweise wegen gern bei der Einzahl — vertieft. Die Genauigkeit und gewissenhafte Sorgfalt seiner Beschreibungen haben wir ja immer bewundert, aber man muß die Zergliederung solcher Beschreibungen, zum Beispiel der Schiffbrüche, bei Bérard studieren, wenn man von dem Technisch-exakten des großen Gedichts den vollen Begriff bekommen will. Es könnte den Neuern nichts schaden, wenn sie an Homer lernten, was echter Realismus ist, und daß dichten nicht tönende aber leere Worte machen heißt.



Von der Reichshauptstadt nach dem Riesengebirge durch die Luft

Von Johannes Poeschel



Wenn jemand zur Stärkung seiner Nerven eine mehrwöchige Seefahrt unternimmt, wenn er Wintermonate in Afrika zubringt oder in die Sommerfrische nach Spitzbergen geht, wer findet da heutzutage noch etwas Besondres darin? Hört man aber, daß jemand, ohne durch Beruf oder wissenschaftliche Forschungen dazu gedrängt zu werden, eine Luftreise macht, so ist mancher geneigt, darin eine moderne Art des Selbstmords zu sehen, oder man flüstert einander zu, er sei nicht ganz normal. Und das zu einer Zeit, wo der Automobilsport in Blüte steht, der kürzlich gar nicht übel als ein Mittel zur Hebung der Sargindustrie besprochen wurde. Tatsächlich fordert dieser, ebenso wie der Bergsport, weit mehr Opfer als die heutige Luftschiffahrt mit ihrer so verbesserten Technik. Denn die Unglücksfälle, die durch die kühnen Versuche, das Problem des lenkbaren Luftschiffs zu lösen, veranlaßt werden, dürfen nicht auf die Rechnung der gewöhnlichen Ballonfahrt gesetzt werden.

Welches sind denn die Gefahren, wodurch eine Luftreise noch immer so unheimlich erscheint? „Der Ballon könnte plagen!“ Aber der ist ja nach unten zu in dem schlauchartigen Füllansatz geöffnet, sodaß beim Steigen das Gas, wenn es sich unter dem Einflusse der Sonne und dem verminderten Luftdruck erwärmt und ausdehnt, nach Bedarf entweichen kann, und die Ballonhülle ist nach Möglichkeit vor dem Zerreißen geschützt. Sie besteht jetzt meist aus zwei Baumwollstofflagen, von denen das Gewebe der einen diagonal zu dem der andern läuft, während zwischen ihnen zur Dichtung eine Gummischicht angebracht ist. Einen Spirituslocher oder eine Zigarre darf man im Korbe natürlich nicht anzünden. Dafür sind die Eindrücke einer solchen Fahrt aber so überwältigend, daß auch dem Verwöhntesten der Verzicht auf ein warmes Mittagessen nicht schwer fällt, und wer bei einer Dauereinfahrt es dennoch

nicht missen mag, der kann es sich durch Thermophor oder durch Kalorikonserven leicht verschaffen.

„Beim Hinabschauen aus solchen Höhen würde mich Schwindel befallen!“ Nun, bei einer Ballonfahrt ist noch niemand schwindlig geworden. Woher mag das kommen? Vor allem fehlt hier dem Auge jeder Anhalt, die Tiefe unter sich durch Vergleichung abzuschätzen, was in Verbindung mit dem Gedanken an die Möglichkeit eines Abstürzens ein Angstgefühl erregt. Dazu werden die Nerven durch die Reinheit der Luft gestärkt, und der behagliche Korb mit seiner hohen schützenden Wand, die uns bis an die Brust reicht, gibt ein Gefühl der Sicherheit.

„Ja, aber der Luftzug, das Schwanken des Fahrzeugs, das doch eine Art Seekrankheit hervorrufen muß, und dann die Kälte in den höhern Regionen!“ Das sind wieder so irrige Vorstellungen. Wir spüren nicht das mindeste vom Winde, mag er auch eine Geschwindigkeit haben, wie die Flüge auf der Versuchsbahn Zossen-Lichterfelde, unser Ballon schwebt ja mit der Luftströmung, wird von ihr getragen, eine Eigenbewegung hat er nicht. Den Sturm mit seinem Saufen und Brausen nehmen wir nur wahr, wenn er an feststehenden Gegenständen, zu denen wir selber mehr oder weniger zählen, vorüberstreicht; hier aber bietet sich der Strömung nirgends ein Hindernis. Der Korb hängt so ruhig und sicher an seinen vielen Seilen von dem straffgespannten Ballon herab, daß ihm jedes Schwanken und Pendeln unmöglich gemacht ist, während er sich früher noch um seine Längsachse bewegte. Ganz anders natürlich beim Fesselballon. Dieser, zumal wenn er in Kugelform und nicht in der im Kriegsdienst heute dafür üblichen länglichen Drachengestalt hergestellt ist, kann sich der Luftströmung nicht hingeben, darum zerrt er auch bei geringer Luftbewegung unwillig am Halttau oder an dem Stahlkabel, schwankt heftig hin und her und dreht sich fortwährend. So ist das Aufahren im Fesselballon nur ein mäßiges Vergnügen, es gleicht dem Ritt auf einem feurigen Renner, der am Zügel geführt wird. Nur wenn der Freiballon beim Steigen oder Fallen die Strömung, mit der er bisher geschwommen ist, mit einer andern von verschiedner Richtung oder Schnelligkeit vertauscht, ist ein leichter Lufthauch zu verspüren, doch dauert das nur wenig Augenblicke, bis das Fahrzeug sich der neuen Strömung angepaßt hat.

Also gerade wer gegen bewegte Luft empfindlich ist, wer sich vor jedem Zug schützen zu müssen glaubt, dem kann man nichts besseres empfehlen, als seine Reisen künftig im Luftschiff zu machen, da kann er Halstuch, Respirator und — Überzieher zuhause lassen. Denn auch die Kälte empfindet er hier nicht. Eben weil für den Luftreisenden völlige Windstille herrscht, wirken die Sonnenstrahlen in erhöhtem Maße, und falls nicht besonders schwere Wolkenschichten die Atmosphäre bis zur Höhe von mehreren Kilometern erfüllen, erfolgt die ganze Fahrt im Sonnenschein, mag's auf der Erde auch noch so trüb und unfreundlich aussehen. Da veranlaßt uns wohl die Hitze, uns in der Kleidung zu erleichtern. Das müssen ja mindestens dreißig Grad Celsius sein! Wir sehen nach dem Thermometer, dies zeigt nur zehn Grad an, und dabei sind seine Angaben eher noch zu hoch, weil es durch die Sonne, die Wärme-

ausstrahlung der Mitfahrenden und die sich ziemlich gleichbleibende Luft im Korbe beeinflusst wird. Deshalb wird jetzt zu genauer Feststellung der Lufttemperatur das von Professor Asmann unter Mitwirkung des Hauptmanns von Sigsfeld erfundene Aspirationspsychrometer angewandt, das weit außerhalb des Korbes angebracht, mit einem Fernrohr beobachtet oder zum Ablesen jedesmal herangezogen wird. Sogar eine Kälte von minus zehn Grad Celsius und darüber wird dank der Heizkraft der Sonne nicht als solche empfunden, nur gegen die am Boden des Korbes fühlbare größere Abkühlung schützt man sich alsdann durch hohe Pelztiefel. Ja von Hochfahrern konnten noch bei einer Temperatur von minus 45 Grad Celsius wissenschaftliche Beobachtungen angestellt werden.

„Mag auch das alles richtig sein, wenn aber doch einmal ein Unfall eintritt, die Luft hat noch weniger Ballen als das Wasser, in diesem kann man doch schwimmen oder sich an Schiffstrümmern festhalten. Und wenn die Fahrt selbst schließlich gut vonstatten ging, so kommen dann die Gefahren der Landung!“ Gewiß, auf die Luft ist noch weniger Verlaß als auf das Wasser, das trägt uns doch, und zwar um so leichter, je tiefer es ist; aus der Luft dagegen wird der Sturz um so furchtbarer, je höher wir gestiegen sind. Aber hierüber kann uns wohl ein Vergleich etwas beruhigen. Wie zahlreiche Menschen verschlingt alljährlich das Meer, und wie selten hören wir von einem schweren Unglücksfall bei einer Fahrt mit dem nicht lenkbaren Luftballon! Von den etwa 450 Fahrten, die seit 1891 von dem Berliner Verein für Luftschiffahrt unternommen worden sind, verlief nur die eine unglücklich, die das Leben des um die Aeronautik so hochverdienten Hauptmanns von Sigsfeld kostete. Aber schon die Auffahrt erfolgte da unter Umständen, die einen weniger kühnen Luftschiffer von dem Unternehmen hätten abstehn lassen, bei einem Sturm, mit dem er die 640 Kilometer betragende Strecke von Berlin nach Antwerpen in fünf-einhalb Stunden zurücklegte. Spelterini unternahm mit seinem Fluge über das Jungfraumassiv seine fünfhundertsechundsunddreißigste Luftreise. Und würden unsre lebensfrohen Offiziere des Luftschifferbataillons, manche von ihnen jung verheiratet, so gern sie auch wohl bereit sind, im Dienste des Vaterlandes ihr Leben aufs Spiel zu setzen, ihrem Berufe mit so freudiger Begeisterung obliegen, wenn sie sich damit gleichsam selber das Todesurteil sprächen?

Nun die Gefahren der Landung! Auch sie sind jetzt auf ein geringes Maß beschränkt. Soll die Fahrt beendet werden, so wird entweder das von selbst eintretende Sinken des Ballons, wenn er aus irgendeinem natürlichen Anlaß aus seiner Gleichgewichtszone herausgekommen ist, gleich benutzt, und der Fall durch Auswerfen von Ballast gemildert, „abgefangen,“ wie der Kunstausdruck lautet. Oder es wird durch Öffnen des Ventils, eines von starken Federn gegen den innern obersten Rand der Ballonhülle gepreßten Metalltellers, Gas zum Ausströmen gebracht. Hat sich das Fahrzeug der Erde bis auf hundert Meter genähert, so setzt das Schlepptau, das jetzt nie mehr fehlt, auf den Boden auf und erleichtert den Ballon wieder, um so mehr, je länger das Stück ist, das auf dem Boden schleift. Aus geringer Höhe genügt dies schon, um den Fall abzufangen. Um möglichst zu verhüten, daß sich das

Schlepptau um Bäume und andre Gegenstände schlingt, ist es in seinem untern Teile mit einer Stahleinlage versehen. „Ja aber der entsetzliche Ruck, wenn der Anker faßt, wodurch der Korbinsasse herausgeschleudert werden kann, oder wenn das Ankertau plötzlich reißt!“ Diese Befürchtungen sind heutzutage grundlos. Ein Anker wird, in Deutschland wenigstens, nicht mehr mitgenommen, er wird ersetzt durch die von Hauptmann Groß im Luftschifferbataillon erfundene Reißvorrichtung.

Aus einer der aneinander genähten Stoffbahnen der Ballonhülle ist nämlich ein langes Stück herausgeschnitten und dafür ein anderer Stoffstreifen an beiden Seiten mit Gummi festgeklebt, aber in einer Weise, daß er nur gewaltsam losgerissen werden kann. Dies geschieht mit Hilfe eines den ganzen Streifen durchlaufenden, von dessen oberem Ende innerhalb des Ballons herabhängenden Gurtbandes, das ebenso wie die Ventilleine durch den Füllansatz des Ballons und den Stahlring in den Korb herunterreicht, und zwar wie jene mit einigen Metern Spielraum, damit es sich nicht unter dem Einfluß der Witterung von selber strafft und so ein unbeabsichtigtes Aufreißen der Ballonhülle herbeiführt. Um einem unvorsichtigen vorzeitigen Gebrauche dieser „Reißleine“ vorzubeugen, ist sie purpurrot gefärbt und muß zunächst durch einen Ruck aus einer Sperrvorrichtung ausgeklinkt werden, ähnlich wie beim Gewehr der Druckpunkt vor einem übereilten Zurückziehen des Abzugs schützt. So wird diese rote Leine vom Luftreisenden mit ähnlichem Respekt betrachtet und behandelt wie etwa die Notbremse vom Reisenden auf der Eisenbahn. Erst wenn der Führer des Ballons ganz sicher ist, daß er mit dem Schlepptau die Erde nicht wieder verlassen will, klinkt er die Reißleine aus; beim ersten Aufstoßen des Korbes, das ja manchmal etwas unsanft erfolgt, reißt er den geklebten Streifen mit aller Macht auf, das Gas entströmt der Hülle, der Ballon gibt buchstäblich seinen Geist auf, der Korb steht oder liegt still. Die früher so gefürchteten Schleisfahrten über Häuser, Bäume und Telegraphenleitungen sind mithin kaum noch möglich.

„Wenn aber bei der Landung ein Hindernis, ein Baum, eine Mauer, ein großer Stein in den Weg kommt, wie leicht kann der Anprall da verhängnisvoll werden!“ Ein solches Anprallen kommt allerdings oft genug vor, aber man kennt ja die Seite des Korbes, mit der er erfolgen müßte, nämlich mit der dem Schlepptau abgewandten, der sogenannten Schleisseite, also heißt es eben, sich an den Leinen der Schlepptauseite festhalten und im Notfall den Kopf unter den Korbrand bergen. Wohl ist bei der Landung, wenn sie sich „glatt“ vollziehen soll, nicht nur für den Führer, sondern für jeden Mitreisenden volle Geistesgegenwart nötig, und es ist bezeichnend, daß der Gruß der Luftschiffer nicht „Glück auf!“ sondern „Glück ab!“ lautet. Aber wenn alle Vorsichtsmaßregeln gewissenhaft beobachtet werden, dann ist ein Unfall in der That nicht zu erwarten, und von Gefahren sind wir ja auch sonst überall umgeben, auf der Eisenbahn, der Elektrischen, bei einer Wagenfahrt, beim Überschreiten verkehrsreicher Straßen, beim Verlassen eines Bootes; auch da kommt zu Schaden, wer nicht aufmerksam ist. Und was steht dieser jetzt nur noch geringen Gefährlichkeit einer Ballonfahrt andererseits für eine Fülle von

Reizen gegenüber, ja davon läßt sich durch Worte nur eine schwache Vorstellung geben!

Was das Erklimmen von Berggipfeln so verlockend macht, „auf den Bergen ist Freiheit,“ das gilt in viel höherem Maße von der Luftschiffahrt. Nicht bloß für das leibliche Auge erweitert sich der Gesichtskreis. Die Erde scheint immer mehr zurückzuweichen, wenn sich der Ballon erhebt, immer kleiner werden die Gegenstände, als wenn wir, durch ein Fernrohr schauend, dieses langsam schärfer stellen, mächtige Gebäude schwinden zu winzigen Figürchen zusammen und verflachen sich, nur ihr Schattenbild läßt bei schräggestehender Sonne auf ihr Höhenverhältnis einen Schluß zu, immer ausgedehnter wird die Reliefkarte, die sich zu unsern Füßen ausbreitet, nach der Mitte zu scheinbar etwas vertieft, nach den Rändern sanft ansteigend, immer weniger haftet das Auge an Einzelheiten, sondern wendet sich entzückt der Betrachtung größerer Landschaftsbilder zu, von denen Städte, weite Forste und umfangreiche Seen nur kleine Bestandteile sind. Da schwinden auch all die Kleinlichen Sorgen und Rücksichten, die uns da unten bewegten, mehr und mehr. Mag das Herz von Kummer und Leid noch so schwer niedergebeugt sein, hier fühlt es sich freier und leichter in dieser erhabnen Stille und Einsamkeit, von der wir auf der Erde, auch auf Bergeshöhen, kaum eine Ahnung haben können. Sogar der Lärm einer großen Stadt dringt zunächst nur gedämpft an unser Ohr, dann verstummt er ganz, und eine Höhe von etwa drei- bis viertausend Metern vermag auch der zudringlichste Laut, der schrillste Lokomotivenpfeiff nicht mehr zu erreichen. Wie feierlich und zur Andacht stimmend das ist, auch der Heiterste von Natur, hier wird er ernst. Die Gedanken nehmen den höhern Flug mit auf und suchen in die Unendlichkeit des Weltalls einzudringen, sie möchten den höchsten Fragen nachsinnen, die den Menschen bewegen können. Also wagen wirs nur, uns diesen einzigartigen Genuß, diese wahre Erhebung auch für Geist und Herz zu verschaffen, mag auch der oder jener deswegen an uns irre werden, vielleicht gar vermuten, daß an dem über unserm eignen Kumpf schwebenden Fesselballon die Reißleine gezogen sei.

Wie glücklich wäre Goethe gewesen, wenn ers so leicht gehabt hätte wie wir, seinen sehnlichen Wunsch sich zu erfüllen, den er so oft in Prosa und Versen ausspricht, mit Fittichen des Adlers auffahren und die Welt aus der Höhe betrachten zu können:

Ach, zu des Geistes Flügeln wird so leicht
Kein körperlicher Flügel sich gesellen.

Ihm blieb nur der schwache Ersatz:

Doch ist es jedem eingeboren,
Daß sein Gefühl hinauf und vorwärts dringt,
Wenn über uns, im blauen Raum verloren,
Ihr schmetternd Lied die Lerche singt;
Wenn über schroffen Fichtenhöhen
Der Adler ausgebreitet schwebt,
Und über Flächen, über Seen
Der Kranich nach der Heimat strebt.

Es ist bekannt, mit wie lebhafter Teilnahme Goethe die Erfindung und die Versuche der Brüder Montgolfier verfolgte, die ja sogar in Weimar im kleinen nachgeahmt wurden. „Ergözen dich nicht auch die Luftfahrer? so schreibt er 1783 an Lavater. Ich mag den Menschen gar zu gern so etwas gönnen. Beiden, den Erfindern und den Zuschauern.“ Wenn einer modern in seiner Zeit dachte, so war er es. Wir kennen ihn als leidenschaftlichen Reiter und wie Klopstock als gewandten Schlittschuhläufer. Lebte er heute, er würde Radfahrer und — Luftschiffer sein. So ließ er den Genuß, den er sich selber versagen mußte, wenigstens seinem Faust zuteil werden. Als dieser das enge, dumpfe Studierzimmer verlassen soll, um erst die kleine, dann die große Welt zu sehen, da weiß Mephistopheles Rat, wie ohne Pferde, Knecht und Wagen die Reise angetreten werden kann:

Ein bißchen Feuerluft, die ich bereiten werde,
 Gebt uns behend von dieser Erde.
 Und sind wir leicht, so geht es schnell hinauf;
 Ich gratuliere dir zum neuen Lebenslauf.

Und dazu gibt er ihm die noch heute von jedem Luftschiffer zu beherzigende Mahnung mit auf den Weg:

Du nimmst bei diesem kühnen Schritt
 Nur keinen großen Bündel mit!

Wir sind also in klassischer Gesellschaft, wenn wir uns zu einer Fahrt durch die Lüfte entschließen.

An einem glühend heißen Julitage erfolgt die Reise nach Berlin. Die Eisenbahnfahrt ist greulich; um sie einigermaßen erträglich zu machen, sind die Fenster auf beiden Seiten des Wagens geöffnet, Rauch und Kohlenstaub dringen durch sie ein und gefährden Augen und Lungen. Wer doch schon da oben wäre! In Berlin eine Luft bald zum Ersticken, üble Gerüche auf allen Straßen, der Asphalt gibt dem Druck der Füße nach. In der Nacht zu schlafen, ist vor Hitze fast unmöglich, auch die freudige Erwartung des nächsten Tages läßt es nicht dazu kommen. Wohin wird der Wind uns treiben? Die Freunde in der Heimat, die von der Art der geplanten Reise nichts wußten, hatten gefragt: „Wohin solls von Berlin aus gehn?“ „Ich weiß es noch nicht,“ konnte ich ihnen mit gutem Gewissen antworten, sie aber hieltens für eine Ausflucht. In dieser Ungewißheit liegt ein weiterer Reiz der Ballonfahrt, in der Spannung: Wo wird der nächste Abend dich finden? Setzt weht reiner Nord; wenn er anhält, dann geht der Flug über das liebe Heimatland hinweg, über den großen Truppenübungsplatz bei Zeithain. Wie wird der Reisegefährte sich freuen, wenn er seinen braven Leuten diesmal sein „Guten Morgen, Batterie!“ noch in anderm Sinne wie sonst als ein höheres Wesen zurufen kann. Und dann das Tal der Freiburger Mulde aufwärts, über die alte Berghauptstadt des Sachsenlandes, über den Kamm des Erzgebirges hinweg, an Kaiser Karls Bad vorüber direkt ins echteste Pilsner, wer kanns wissen?

Endlich gegen Morgen ein wenig Schlaf. Da um fünf Uhr ein ganz ungewohntes Geräusch, nach dem man sich wochenlang gesehnt hat, das aber jetzt recht peinlich berührt. Es regnet, und wie! Der Himmel grau in grau.

Was soll nun werden? Die Verabredung ist jedenfalls zu halten: Charlottenburg, Gasanstalt, punkt acht Uhr. Da stehn wir alle drei, und immer nasser werdend blicken wir voller Zweifel zu dem trüben Himmel empor, wohl eine Stunde lang. Ein sich erst sanft, nach und nach stärker erhebender Wind gibt uns Hoffnung. „Ich denke, wir fahren auf, sagt unser witterungskundiger Führer, ich habe gutes Zutrauen zu dem Wetter.“ Und wirklich, kaum hat er ausgedet, da lockern sich die dichten Wolkenmassen, und ein kleines Fleckchen blauer Himmel wird sichtbar. Jetzt rasch telephoniert. Noch eine halbe Stunde, dann wirds lebendig auf dem eben noch so stillen Hofe der Gasanstalt. Ein Offizier vom Luftschifferbataillon naht zu Pferde, ihm folgt in scharfem Trab unter Führung eines Sergeanten ein zweispänniger Wagen mit Ballonhülle und Korb, der Fahrer auf dem Sattelpferde, die übrigen Mannschaften mit auf dem Wagen. „Halt! Luftschiffer — abgeseffen! Fertig zum — Füllen!“ Die Hülle des leuchtend gelben neuen Vereinsballons, der, vorläufig noch ohne Namen, seine erste größere Fahrt unternehmen soll, wird mit dem Netz bedeckt und auf dem Boden ausgebreitet, sodas das Ventil oben in der Mitte der Hülle, der Füllansatz am Rande des Ballons liegt. Dieser wird durch einen langen Schlauch mit dem Ausflusrohr der Gasanstalt fest verbunden, und rauschend strömt alsbald das Gas ein. Es ist gewöhnliches Leuchtgas, das Kubikmeter zu dreizehn Pfennigen. Das viel leichtere Wasserstoffgas ist zwar doppelt so leistungsfähig, aber dreimal so teuer, und unser Ballon fasst 1500 Kubikmeter! Dreißig Mann, die Luftschiffer durch Arbeiter der Gasanstalt verstärkt, verteilen sich rings um die Ballonhülle, jeder mit einem fünfzehn Kilo schweren Sandsack ausgerüstet, den er mit den andern in derselben Höhe in die Maschen des Netzes einhakt und auf Kommando des Offiziers immer eine oder zwei Maschen tiefer befestigt, je nachdem der Ballon sich bläht, bis sie endlich an den großen „Gänsefüßen“ angehakt sind, mit denen das Netz in die herabhängenden Leinen übergeht. In zwanzig Minuten ist der Ballon voll, und nun darf kein Augenblick verloren werden.

Der Führer hat inzwischen, seiner Instruktion gemäß, den abseits stehenden Korb auf seine Ausrüstung geprüft, sich überzeugt, daß alle nötigen Geräte vorhanden sind: Aneroidbarometer, Barograph, ein mittelst Uhrwerk die Fahrkurve selbsttätig zeichnender Apparat, der dem Luftschiffer ebenso unentbehrlich ist wie dem Seefahrer das Tiefloot, Kompaß, Karten (1 : 300000) in genügender Anzahl für die zu erwartende Richtung und Dauer der Fahrt, ein großes dolchartiges Messer in Scheide, mit dem in Notfällen das Schlepptau gekappt werden kann, Kursbuch, Übersichtskarte für den Bericht, adressierte Telegramme, Formulare für die nach der Landung abzuschickenden Depeschen und ein Frachtbrief für den Rücktransport, außerdem auf dem Boden des Korbes zusammengefaltet der Verpackungsplan, zwanzig Sandsäcke an den Innenseiten, und soweit diese nicht ausreichen, außen am Korbe angehakt, das lange Schlepptau, gut befestigt, aber vorläufig noch im Innern des Korbes liegend.

Auch die beiden Mitfahrenden legen ihre geringen Habseligkeiten, nichts weiter als Ferngläser, Photographenapparate und etwas Proviant, in den Korb. Schon bringen die dreißig Mann den sich im Winde wiegenden Ballon herbei,

dessen stattliche Größe — 14,25 Meter Durchmesser — jetzt erst völlig sichtbar wird. „Ballon halt!“ Die Korbleinen werden an den starken eisernen Ring angeknüpelt, an dem auch die vom Netz heruntergehenden, etwa sieben Meter langen Auslaufleinen fest gebunden sind. Ventil- und Reißleine müssen über die Schlepptauseite des Korbes zu hängen kommen, aber ja nicht ineinander verschlungen. Der Führer prüft durch einen kurzen Zug an der Ventilleine die Zuverlässigkeit des Ventils und sieht nach, daß die Reißleine eingeklinkt ist. Das alles geht so schnell und muß doch mit peinlicher Sorgfalt geschehen. Die Mannschaft verteilt sich rechts und links an die beiden Hochlasttaue und hat Mühe, den bald vom Winde niedergedrückten, bald sich hoch aufbäumenden Ballon festzuhalten.

Die Fahrtgenossen schwingen sich durch Taue und Leinen hindurch in den sich hin und her biegenden und ächzenden Weidenkorb. „Achtung! Anlüften!“ Der vorher festgehaltne Korb wird freigegeben, und die Mannschaft bringt die Hochlasttaue so weit außer Zug, daß sie einen bis zwei Meter Durchhang erhalten. Nun erfolgt das „Abwiegen,“ es werden so viel Säcke Ballast herausgegeben, daß der Ballon den nötigen Auftrieb hat. Sechzehn Sandsäcke behalten wir im Korbe zurück. „Festhalten!“ Noch einmal werden die Hochlasttaue wieder in Zug gebracht und der Korb erfaßt. „Aufziehen!“ Der vorher geschlossene Füllansatz wird durch Ziehen an einer Schnur geöffnet. Erst nachdem sich der Führer überzeugt hat, daß dies der Fall ist, erfolgt zehn Uhr sechzehn Minuten das letzte Kommando durch den Offizier: „Laßt los!“, und „Glück ab!“ ertönt aus dem Munde der Zurückbleibenden.

Wer die nun folgenden Augenblicke doch genugsam beschreiben könnte! Sie sind eben unbeschreiblich, Augenblicke der höchsten Erregung, nicht eines Angstgefühls, dazu ist an Ballon und Korb alles viel zu gediegen, aber der Wunsch regt uns mächtig auf, jetzt tausend Sinne der Wahrnehmung zu haben, um uns keinen der hastig wechselnden und sich steigenden Eindrücke entgehen zu lassen. Den festen Boden unter uns zu verlassen, vielleicht auf lange Stunden, fliegen zu können, was wir bisher nur in Träumen ahnungsvoll zu genießen glaubten, emporzuschweben zu Höhen, die noch nie ein Vogelflug erreicht hat, das steht uns jetzt bevor, und wir sollen es ohne die mindeste Anstrengung für uns, nur berufen, zu genießen. Welcher Gegensatz! Eben noch die geschäftigen Bemühungen vieler Menschen um unser Fahrzeug, ein Ziehen und Stoßen im pfeifenden Winde, das auch noch wenig Sekunden beim ersten Steigen fort dauert. Dann schweben wir ruhig höher und höher, wohlthätige Stille umfängt uns, der Ballon hat die Schnelligkeit des Windes aufgenommen. Wir sind allein, wir drei im Korbe, rings um uns kein fester Gegenstand mehr, die höchsten Turmspitzen liegen schon mehrere hundert Meter unter uns, überall neben uns, über uns nur Luft und wieder Luft. Von Anfang an haben wir uns über den Rand des Korbes hinab gebeugt. Die Menschen auf dem Hofe der Gasanstalt, die Hand schützend über die Augen gelegt, schauen zu uns hinauf. Jetzt sind sie zu Punkten zusammengeschrumpft, und unsre Aufmerksamkeit wird auf ganz andre, herrliche Dinge gelenkt. Die Gasanstalt, Plözensee, die ganze Jungfernheide, Charlottenburg, Westend mit

seinen Alleen und Willen bleiben hinter uns. Wir folgen der Richtung des Landwehrkanals über das scharf sich abzeichnende Hippodrom und die Hochschulen daneben, den Zoologischen Garten, die Hochbahn und die Kaiser-Wilhelms-Gedächtniskirche hinweg. Da ist der Tiergarten mit seinem großen Stern, die schnurgerade verlaufende Straßenfolge, die wir schon von Charlottenburg her beobachten können, sind die Bismarck- und die Berlinerstraße, die Charlottenburger Chaussee, dann durch ein niedliches Gebäude mit fünf Öffnungen — das Brandenburger Tor! — hindurchgehend wird sie breiter, links und rechts grüne Tüpfchen, das sind die Linden: wie kurz sie von hier aus erscheinen! Dahinter das weite Häusermeer der Weltstadt, von der Spree und ihren Armen, von zahllosen Straßen durchschnitten, deren längste annähernd strahlenförmig, vom Ende der Linden, von Dom und Schloß ausgehn. Wie wir in die einzelnen Häuserwinkel hineinschauen können! Manche von ihnen verengen sich schlotartig. Daß es früh so tüchtig geregnet hat, ist ein Glück für uns, selten wird man einen so ungetrübten Blick auf Berlin haben wie heute. Nur über dem Potsdamer Bahnhof lagert eine leichte Dunstwolke, während der Anhalter Bahnhof deutlich zu sehen ist, und nicht weit davon der kreisrunde Belle-Alliance-Platz mit der Friedenssäule. Schon wollen wir den Blick nach einer andern Seite wenden, da leuchtet am östlichen Saume des Tiergartens eine goldne Kuppel auf, das Reichstagsgebäude, und dicht dabei, auch goldglänzend, eine zierliche geflügelte Gestalt auf einer Säule, die Viktoria. Von hier aus hätte niemand auf den bekannten Berliner Witz über sie verfallen können.

Unmittelbar unter uns wird jetzt ein Trapez sichtbar mit Bäumen und Anlagen, an den Rändern einige Gebäude, teils höhere, teils langgestreckte flache, von denen nur die Dächer zu sehen sind, der Botanische Garten. Nahe dabei erblickt unser liebenswürdiger Führer seine Wohnung. Bald darauf folgt eine große tennenartige, graue Fläche, das Tempelhofer Feld, es liegt ganz verlassen da im Sonnenschein, nur auf einer kreisrunden Spur, einer Galoppierbahn, bewegt ein Reiter sein Pferd. In wohlthuendem Gegensatz zu dieser Einöde stehen der Kreuzberg mit dem Viktoriapark und das Grün der Hasenheide. Nach Westen schweift der Blick über Steglitz und Großlichterfelde nach dem Zehlendorfer Forst und dem Grunewald.

Auch die Felder und Wiesen, über die wir dahinschweben, teils parallel zueinander, teils seltsam gekreuzt, gewähren einen ganz eignen Anblick, wie Kokosteppiche mit den verschiedensten Mustern, je nachdem das Getreide noch ungemäht, in Schwaden ausgebreitet oder in Puppen aufgestellt ist. Vielfach, namentlich bei Stoppelfeldern, sind sie von fein geschwungenen bunten Linien durchzogen. Sind es mineralische Adern in der Erdoberfläche? Darüber huscht wie spielend der scharfbegrenzte kleine Schatten unsers Ballons hinweg und gibt uns einen Begriff von der Schnelligkeit, mit der wir fliegen, etwa 35 Kilometer in der Stunde. Denn von Ballon und Korb selber haben wir ja das Gefühl, als bewegten sie sich nicht. Dort jagen zwei Radfahrer auf der Landstraße dahin, ganz in unsrer Fahrtrichtung. Werden sie mit uns Schritt halten? Unser Ballonschatten läßt sie bald weit hinter sich.

Erst wenig Minuten sind seit unsrer Abfahrt verflossen, und doch gibt der Barograph schon 1000 Meter Höhe an, was nach leichtem Klopfen am Aneroidbarometer auch von diesem bestätigt wird. Der Ballon hat jetzt eine Gleichgewichtszone erreicht, d. h. er ist eben so leicht wie die von ihm verdrängte Luft und schwimmt deshalb in ihr. Denn das archimedische Gesetz hat für die Luft dieselbe Gültigkeit wie für das Wasser. So bewegt sich der Ballon ohne größere vertikale Schwankungen weiter, immer in der anfänglich eingeschlagenen Richtung nach Südosten. Aus der Fahrt über Sachsen wird also nichts! Der Himmel über uns ist völlig rein, die Sonne wirkt ungehindert, aber nicht drückend. Der Wind hat die Wolken längst zerrissen und sie in ziemlicher Ferne in Ballen und Streifen um uns verteilt, doch so hoch, daß sie uns nirgends die Aussicht auf das weite Panorama rauben, dem wir uns nun zuwenden. Nach Norden zu links von Oranienburg, in zartem Duft verschwimmend, die Wasserstraßen und Becken um Neu- und Alt-Nuppin, nach Nordosten die Wälder und Gewässer der Uckermark, näher nach uns zu, von vielen Straßen durchschnitten, die Märkische Schweiz, dahinter die Niederungen des Oderbruchs, im Osten, noch leidlich erkennbar, die Türme von Küstrin. Ganz besonders anziehend erscheint das Havelbecken im Westen. Wie entzückte uns schon im letzten Herbst der Blick vom Pfingstberge aus über Potsdam und seine reich gegliederte Seenumgebung! Heute ist dies für uns nur ein ganz kleiner Teil eines gewaltigen Bildes. Wir verfolgen die im Sonnenglanze leuchtenden Seen nordöstlich bis Spandau und westlich nach Brandenburg zu. Dazu überall ein reichverzweigtes Netz von Landstraßen, die Städte und Dörfer miteinander verbinden, an einzelnen Gehöften und Rittergütern mit Parkanlagen vorüberführen, die langen Linien der Eisenbahnen, auf denen Züge sich wurmartig, mit Kopf und Schwanz schlingend, vorwärts bewegen.

Jetzt aber heißt es eine Pause machen im Genießen, denn es gibt mancherlei für uns zu tun. Das Schlepptau wird abgerollt, es wiegt etwa einen Zentner, hundert Meter ist es lang und mehrere Zentimeter dick. Nun hängt es senkrecht vom Korbe hinab, wie unbedeutend es sich von oben ausnimmt! Auf der entgegengesetzten Seite hängen die beiden viel kürzern Hochlasttaue vom Korbe herunter. Unser Führer, dem es, obwohl er längst den Rock abgelegt hat, tüchtig warm geworden ist, schwingt sich gewandt auf den ledereingefasteten Rand des Korbes, schlingt die Knoten der Ventil- und der Reißleine frisch um die Korbleinen, sodaß sie uns nicht im Wege und doch bequem erreichbar sind, und gibt uns einige Verhaltensmaßregeln für den Fall einer Gefahr. Seinen Anordnungen, seiner Aufforderung zu Hilfeleistungen müssen die Mitfahrenden unbedingt folgen. Die Sandsäcke werden aus dem Korbe herausgenommen und an der Außenseite befestigt, die Apparate, soweit dies nicht schon vorher geschehen war, in Augenhöhe angebracht. Alles vorläufig Entbehrliche, was noch herumlag, wird unter dem Deckel der weidengeflochtenen kleinen Bank geborgen. Die übrigen Geschäfte hatten wir schon vorher unter uns verteilt. Der Führer hat ja mit der Leitung des Ballons und den Notizen für den offiziellen Bericht vollauf zu tun, der Hauptmann

ist durch seine beiden Photographenapparate, einen für Landschafts-, den andern für Wolkenbilder, in Anspruch genommen, mir ist es zugefallen, alles Bemerkenswerte aufzuzeichnen. Alles Bemerkenswerte? Wo sollte ich dazu Zeit und Hände hernehmen! So, nun ist's ganz wohnlich und behaglich in unserm Korbe, und wir können uns der Freude des Schauens wieder ungestört hingeben.

Die Seen sind nicht zu zählen, so weit das Auge reicht. Zu einem wirklichen Seestern und Seenstern zugleich vereinigen sich nordöstlich von uns die Dahmeseen, der nach Köpenick zu sich erstreckende Lange See, der Zeuthener und der Seddinssee, dahinter breitet sich behäbig aus der von der Spree durchströmte Große Müggelsee mit seinen bewaldeten Ufern. Ein Dampfschiff zieht seine Spur, und kleine weiße Fleckchen sind über dem Wasserpiegel verstreut, das müssen wohl Segelboote sein.

Unter uns liegt eine freundliche Ortschaft mit Jagdschloß und Park, Königs-Wusterhausen an der Motte. Auf dem Platz um die Kirche laufen eine Menge Punkte zusammen, es sind Menschen, deren Aufmerksamkeit der Ballon erregt hat. Unser Hauptmann bittet immer wieder um Ruhe im Korbe, um ungestört und sicher knipsen zu können. Eben hat er Königs-Wusterhausen aufgenommen, jetzt das westlich davon liegende Mittenwalde zwischen dem Zülow- und dem Mottekanal, der übrigens von oben gesehen einer Landstraße gleicht, da an beiden Ufern entlang Bäume gepflanzt sind. Weite Felder und Wiesen dehnen sich nach Norden und Westen. Wie viele Menschen könnten sich da noch anbauen!

(Schluß folgt)



Bilder aus dem deutsch-französischen Kriege

Aus dem Nachlaß von Friedrich Katzelt

2. Ich hatt einen Kameraden



as Talent zur Freundschaft, das nicht in alle Herzen gelegt ist, kommt freilich in der Regel nur in Gleichgesinnten auf, die in ähnlicher Lebenslage sind. Daß es aber so sein müsse, ist eine von den trüben Philisternerinnerungen aus dem Niederschlag beschränkter Lebenserfahrung. Das sind Meinungen nicht von den Dingen, wie sie sind, sondern wie eine Anzahl von Menschen behauptet, daß sie sein müßten. Wer hat nicht aus der Schulzeit glückliche Erfahrungen vom Gegenteil? Auch nicht einmal bloß zwischen armen und reichen, zwischen Dorf- und Stadtkindern, sondern zwischen dummen und gescheiten, bösen und guten Kameraden entwickeln sich echte Freundschaften. Mich zog es als Knaben zu den Schulkameraden aus reichen Häusern, weil ich da in eine andre Welt hineinsah, die viel Schönes, Verlockendes zu haben schien, und es zog mich noch stärker zu denen, deren Eltern arm waren; ich gestehe, daß der feuchtwarme Geruch einer ärmlichen Stube, in der auf einem vierbeinigen Kochofen Kartoffeln kochten, während ein