



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Poeschel, Johannes: Luftreisen. Eine Nachtfahrt

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

wieder anfangen und so in meinen Mittheilungen fortfahren ohne zu bedenken ob ich kluges oder dummes schreibe. Denn sonst kommt man nicht dazu. Ich sage Ihnen heute das herzlichste Gebewohl. Sie sind immer bey mir.

Mit höchster Verehrung und Liebe

Ihr getreuester

d. 9. Juny.

Eckermann.



Luftreisen *)

Von Johannes Poeschel

2. Eine Nachtfahrt



arum wollen Sie denn nur gerade in der Nacht fahren? Da sieht man doch nichts! — Nun, auch eine Nachtfahrt hat ihre ganz eignen Reize, wir werden sie kennen lernen, und wer schon eine Reihe von Tagfahrten bei günstigem wie ungünstigem Wetter, bei flottem und bei trägem Wind, zu den verschiedenen Jahreszeiten bei Sonnenschein und Regen unternommen hat, den verlangt danach, auch einmal eine Nacht zwischen Himmel und Erde schwebend zu verbringen.

Einen Vorzug hat die Fahrt bei Nacht unter allen Umständen, das sind die geringern senkrechten Schwankungen der Fahrtlinie in Folge der gleichmäßigeren Temperatur. Bei Tage, zumal an warmen Tagen, gleicht die Kurve oft einem wildzerklüfteten Gebirge: bald steigt der Ballon, weil sich das Gas unter dem Einfluß der wärmenden Sonnenstrahlen ausdehnt, bald sinkt er, weil sich eine Wolke zwischen ihn und die Sonne schiebt, und die dadurch abgekühlte Luft das Gas sich wieder zusammenziehen läßt. Dieses Schwanken aber, das — vorläufig wenigstens — nur durch reichliches Auswerfen von Ballast einigermaßen ausgeglichen werden kann, verkürzt die Dauer der Fahrt. Anders, wenn es erst einmal gelingt, durch künstliche Erwärmung und Abkühlung des Gases oder durch Ergänzung des nach unten entweichenden Gases aus Behältern mit flüssigem Wasserstoff den Ballon gleichmäßig gefüllt zu halten. In der Nacht dagegen zeichnet der Barograph eine Linie mit auffallend geringen Abweichungen nach oben und unten. Die Ausdehnung des Gases hält sich annähernd gleich, und große Aufmerksamkeit, die uns auch die geringste Abwärtsbewegung des Ballons bemerken und abfangen läßt, ermöglicht es, daß wir länger als bei Tage unterwegs sind. Wenn dann die Sonne aufgeht und ihren Einfluß geltend zu machen beginnt, dann haben wir schon eine Strecke zurückgelegt, wie wir sie bei Tage vielleicht überhaupt nicht überflogen

*) Vgl. Grenzboten, 1905, Heft 2 und 3: Von der Reichshauptstadt zum Riesengebirge durch die Luft.

hätten; ja manche Nachtfahrt ist mit dem so anspruchslosen Wasserstoffballon überhaupt ohne wesentlichen Ballastverlust unternommen worden, und eine längere Tagfahrt schloß sich ihr noch an. So legte der 600 Kubikmeter umfassende Ballon Aßmann des Berliner Vereins für Luftschiffahrt vom 10. bis 11. Februar vorigen Jahres in 18³/₄ Stunden einen Weg von rund 1000 Kilometern zurück, von Bitterfeld bis Moroczno bei Minsk in Rußland. Andre Nachtfahrten des vorigen Jahres endeten bei Wittighausen in Baden (500 Kilometer) und bei Teplicz bei Pöstyén in Ungarn (540 Kilometer). Allerdings war bei diesen drei Fahrten der Korb nur mit zwei Personen belastet.

Kurz vor unsrer Ankunft in Bitterfeld erblickten wir vom Zuge aus auf einer Wiese nahe dem Werke Elektron II, einer Filiale der Fabrik Griesheim in Frankfurt am Main, die uns den nötigen Wasserstoff liefert, den gelben Vereinsballon schon dreiviertel gefüllt. Der Aßmann ist es freilich nicht mehr, den hat am 21. Dezember 1905 sein Schicksal ereilt. Bei Forst in der Lausitz war es, da sollte auf einer Waldblöße gelandet werden. Dicht am Rande aber der zuletzt überflognen Waldstrecke befand sich eine Starkstromleitung, die von den Korbinsassen, zumal da man mit einer Geschwindigkeit von 60 Kilometern die Stunde fuhr, vorher nicht hatte bemerkt werden können. Als das Schleppseil sie berührte, ging der nur wenig Meter noch vom Boden entfernte und vom Führer sofort aufgerissene Ballon in Flammen auf, die Reisenden blieben unverfehrt. Der alsbald dafür beschaffte Ersatzballon Ernst (650 Kubikmeter) schien die Neigung zu schlimmen Streichen von seinem Vorgänger geerbt zu haben. Als er zum erstenmal gefüllt wurde, ließ er sich durch einen heftigen Windstoß aus dem Netze herausdrücken und entwich, glücklicherweise nicht auf Nimmerwiedersehen wie vor fünf Jahren ein in Charlottenburg aufgestiegener Leuchtgasballon des Vereins, der sich bei Köslin seiner Insassen entledigte und seinen Flug nach der Ostsee nahm. Nach einigen Tagen kehrte Ernst, zwar etwas heruntergekommen, aber reuevoll zu den ihm großmütig verzeihenden Seinen wieder zurück.

Diesem Ernst also, dessen Außeres noch durch einige kräftige Flicken an seinen Jugendleichtsinn erinnert, vertrauen wir uns jetzt an. Die Führung übernehme ich, diesmal freilich noch unter der verantwortlichen Oberleitung eines der beiden Kompagniechefs unsers Luftschifferbataillons, Hauptmanns von Rehler, des Vorsitzenden im Fahrtenausschuß. Es ist wohl das letztemal vor der Reifeprüfung am Schluß des Lebens, daß ich mich einem Examen unterziehe, übrigens recht heilsam für einen, der Jahr für Jahr so viele andre dem Unbehagen von Prüfungen aussetzen muß. Heute will jedoch so etwas wie Examenerrregung gar nicht aufkommen, das läßt schon die Liebenswürdigkeit meines jungen Prüfungskommissars nicht zu. Auch der dritte Mann trifft pünktlich ein, dessen Begeisterung für kühnen Sport zu seinem Namen Harras vortrefflich stimmt. Der Ballon ist prall gefüllt. Noch so lange es hell war, habe ich mich davon überzeugt, daß Ventil- und Reißleine in seinem Innern klar sind,

und durch einen kurzen Zug am Ventil, daß dieses richtig arbeitet. Auslauf- und Korbleinen sind vorschriftsmäßig am Ring angeflebelt, der Inhalt des Korbes ist vollständig, namentlich sind die nötigen Apparate und Karten vorhanden. Eine Vorsicht erscheint jedoch vor der Abfahrt noch geboten. Um den Ballon vor einer Berührung mit der Starkstromleitung des Elektrizitätswerkes zu sichern, lassen wir ihn noch etwa 200 Meter zur Seite führen. Hunderte von Menschen umdrängen uns dabei, es ist ja Feierabend, darum haben sie Zeit, während man sonst bei den Fahrten von Bitterfeld aus wenig belästigt wird.

Es ist Mittwoch nach Ostern, der 18. April, aber die Luft ist so mild wie an einem Sommertage, und auch beim Sinken der Sonne kühlt sie sich nur wenig ab. 7 Uhr 50 Minuten ertönt das Kommando: „Laßt los!“ Mit acht Sack Ballast steigen wir langsam auf, ein Zeichen, daß wir gut abgewogen haben. Die Dunkelheit ist völlig hereingebrochen, der Himmel mit Wolken bedeckt. Ja, wer vor acht Tagen beim Vollmondschein hätte fahren können! Aber da hielt mich der Wunsch, einer Versammlung von Berufsgenossen beizuwohnen, zurück. Wir fahren in geringer Höhe von 100 und 200 Metern. Mannigfache Geräusche dringen an unser Ohr: Menschenstimmen und ländliche Musik aus den Ortschaften, Wagenrasseln auf den Landstraßen und die fagottartigen Töne der Automobile. Frösche quaken in der Abendstille, und Nachtvögel umkreischen uns. Eigentümlich ist es, wie auch in der Nacht immer die Hunde zuerst den Ballon bemerken und durch ihr lautes Bellen erst die Menschen auf ihn aufmerksam machen.

Elektrische Taschenlampen mit gut gefüllten Akkumulatoren ermöglichen es, Barometer und Barograph in kurzen Pausen zu kontrollieren und Aufzeichnungen zu machen. Auch mit der Orientierung geht es zunächst ganz gut. Unsere Karten sind bei dem künstlichen Lichte bequem zu lesen, und da wir sehr niedrig fahren, ist uns auch eine Verständigung mit den Bewohnern der Ortschaften möglich. Freilich dauerts mitunter eine Weile, bis sie merken, woher der Ausruf kommt, zuletzt erst denken sie daran, nach oben zu schauen. Heideloh heißt der Ort, den wir, der Bitterfeld-Börbiger Straße folgend, jetzt eben 8 Uhr 5 Minuten nahe zur Linken haben. Er liegt genau westlich von dem Platze unserer Auffahrt und ist, wie wir mit dem Zirkel auf der Karte feststellen, 9 Kilometer von Bitterfeld entfernt. Also treibt uns reiner Ostwind mit einer Geschwindigkeit von 36 Kilometern in der Stunde, viel schneller, als wir es bei der Stille des Abends erwartet hatten. Die Temperatur ist angenehm. Da wir leider vergessen haben, ein Thermometer mitzunehmen, müssen wir uns auf Schätzung verlassen: es mögen etwa 10 Grad Celsius sein. Leichte Lodenmäntel genügen, uns warm zu halten. Da empfinden wir plötzlich einen kühlen Luftzug, während sonst der mit der Strömung fahrende Luftschiffer ja den Eindruck völliger Windstille hat. Wir sind in einen andern Luftstrom geraten und müssen uns diesem erst anpassen. Das wiederholt sich

häufig bis in die frühen Morgenstunden. Wir haben also unruhige Luft, die Windrichtung wechselt oft. Die wagerechte Fahrtlinie gestaltet sich diesmal somit beinahe unregelmäßiger als die der Auf- und Abwärtsbewegung, und die Orientierung wird uns von nun an sehr erschwert. Einigen Anhalt bieten dafür die Eisenbahnen, die an den sich in gewissen Zwischenräumen wiederholenden Lichtern und an den wie phosphoreszierende Schlangen sich bewegenden oder leuchtenden Perlensträngen ähnlichen Zügen erkennbar sind. Die Zeitangaben des Kursbuches, verglichen mit den während des Fluges für die beobachteten Eisenbahnzüge verzeichneten, sind deshalb bisweilen ein gutes Hilfsmittel zur Ortsbestimmung. Natürlich hat man es auch versucht, sich von allen Wahrnehmungen auf der Erde, die ja bei einer Fahrt über den Wolken selbst bei Tage so wie so unmöglich oder doch trügerisch sind, unabhängig zu machen und die im Seewesen gebräuchlichen Methoden anzuwenden. Besonders war der seinem Berufe durch jähen Tod leider so früh entriessene Hauptmann von Sigsfeld auch auf diesem Gebiete mit Erfolg tätig. Doch stellen sich dem Luftschiffer für die Messung von Gestirns Höhen viel größere Schwierigkeiten in den Weg als dem Seefahrer, schon weil sich der Ballon, solange er nicht am Schlepptau fährt, unaufhörlich um seine Längsachse bewegt. Dazu nimmt die Berechnung eines Ballonortes aus einer Sonnen- und Mondhöhe mit Hilfe der im Seewesen üblichen, für Luftschifferzwecke zu umständlichen Tabellen fast eine halbe Stunde in Anspruch. Befriedigende Ergebnisse hat Dr. Wegener, Assistent an der Luftwarte Lindenberg, mit dem von Marcuse empfohlenen sogenannten Libellenquadranten von Butenschön in Hamburg erreicht.

Dunkel, aber deutlich sich abhebend taucht rechts von uns ein Berg mit Aussichtsturm auf, es ist der Petersberg, und südlich zeigt sich in der Ferne der helle Lichtstreifen einer großen Stadt — Halle. Das Auge hat sich an die Dunkelheit gewöhnt und vermag viele Einzelheiten unter uns zu unterscheiden. Nach und nach kommen auch immer mehr Sterne zum Vorschein. Punkt neun Uhr überfliegen wir bei Wettin in 190 Meter Höhe die Saale, ihre Windungen und die dunkeln Ränder ihres Tales treten bestimmt hervor. Der nächste Ort, dessen Name uns zugerufen wird, ist Polleben. Ein ganzer Kranz von Städten umgibt uns, ihre verschiedene Anlage, teils unregelmäßig und krummlinig, teils sternförmig von einem Mittelpunkt ausgehend, ist an den beleuchteten Straßenzügen und Plätzen erkennbar. Dabei ist das rötliche Flammbogen- oder Effektbogenlicht von dem weißen, zum Teil grünlich-weiß schimmernden Gasglühlicht genau zu unterscheiden. Südwestlich von uns Eisleben, nördlich entgegengesetzt Gerbstedt, vor uns im Westen die dicht beieinander liegenden, durch eine lange Doppelreihe von Laternen miteinander verbundenen Orte Mansfeld und Leimbach, nordöstlich davon Hettstedt, mehr in unsrer Nähe eine Anzahl kleiner Ortschaften, in denen die Lichter immer spärlicher werden. Um so greller strahlt die Glut einiger Hochöfen oder Schmelzhütten nahe bei

Hettstedt. $9\frac{3}{4}$ Uhr tönen schwere Hammerschläge wie Glockenzeichen zu uns empor, bedeuten sie etwa einen Schichtwechsel? Das Gelände unter uns hebt sich immer mehr, wir müssen seinem Beispiel folgen und werfen ein wenig Ballast aus, um uns in der nötigen Entfernung von der Erde zu halten. Wälder, immer dichter werdend, dehnen sich unter uns aus, tiefe Schluchten mit schroffen Felsabhängen durchschneiden sie, Wasserfälle und Gebirgsflüsse lassen ihr Rauschen hören, dazwischen hier und da kleinere Hochflächen mit Ackerfluren bedeckt. Es ist der südliche Teil des Harzes, über den wir fliegen, aber die genauere Bestimmung wird uns unmöglich. Wohl bedauern wir das, aber nicht allzusehr. Was tut's, ob wir im einzelnen wissen, wie die Wälder unter uns heißen, die Talgründe und Walddörferchen? Weit wonniger ist es, ohne mühsames Suchen auf der Karte die ernste, dunkle Landschaft unter uns zu betrachten, den köstlichen Tannenduft einzuatmen, dem Brausen der Gebirgsflüsse zu lauschen, in kühler, aber für uns regungsloser Nachtluft, behaglich ohne jede Anstrengung für uns, während die Bilder zu unsern Füßen rasch dahinzugleiten scheinen. Haben wir die anfängliche Richtung beibehalten, so muß es der Stolberger Forst sein, dessen Gipfel wir jetzt $10\frac{1}{4}$ Uhr beinahe berühren, und die große Stadt im Südwesten wäre dann Nordhausen. Aber der Wind hat sich wiederholt gedreht, und auch die Geschwindigkeit ist nicht mehr die alte, sie hat zugenommen, etwa 50 Kilometer in der Stunde.

Obwohl der Apparat 500 Meter anzeigt, schweben wir doch in einer Höhe nur von etwa 50 Metern über ein Dorf hinweg. Vielleicht hört man uns dort. „Holla!“ Richtig, unser Gruß wird erwidert. „Holla!“ tönt's zurück. „Wie heißt das Dorf?“ „Orb.“ Wer weiß, wo Orb liegt? „Wie heißt die nächste Stadt?“ „Att.“ Jetzt erst merken wir es, es ist das Echo, das uns neckt; und nun beginnt ein lustiges Frage- und Antwortspiel. Auch langgezogene Töne und Tödler klingen melodisch zu uns zurück, bisweilen leise verhallend noch ein zweitesmal. Wir sind wieder über dem Walde. Da raschelt's unter uns und flieht erschreckt dahin und dorthin, es sind ganze Rudel von Hirschen und Rehen, sogar für unser Auge wahrnehmbar, die mit feinem Spürsinn den Ballon bemerkt haben. Sonst hören wir von Tierlauten nur noch den Ruf des Käuzchens.

Doch weder rauschen die Quellen hervor,
 Sie singen der Mutter, der Nacht, ins Ohr
 Vom Tage,
 Vom heute gewesenem Tage.

Die Gegend wird flacher, eine kleinere Ortschaft, anscheinend im Tale liegend, wird sichtbar, und lärmendes Froschkonzert dringt an unser Ohr. Ist's vielleicht Walkenried mit den zahlreichen Teichen seiner Umgebung? Dann wäre die Bahnlinie, der wir eine Weile folgen, die Strecke Nordhausen—Northheim. Wieder liegen Wälder unter uns und Bergland, aber

jene sind nicht mehr so ausgedehnt, dieses ist niedriger als vorher. Es ist zwölf Uhr, und von allen Seiten begrüßen Nachtwächterhörner den Anbruch der Geisterstunde.

O holde Nacht, du gehst mit leisem Tritt
Auf schwarzem Samt, der nur am Tage grünet,
Und lustig schwirrender Musik bedient
Sich nun dein Fuß zum leichten Schritt,
Womit du Stund um Stunde missest,
Dich lieblich in dir selbst vergissest —
Du schwärmt, es schwärmt der Schöpfung Seele mit.

Was würde ein lyrischer Dichter wie Mörike, dessen Verse uns da eben in den Sinn kamen, von dem Zauber der Nacht gesungen haben, wenn er ihn wie wir hätte empfinden dürfen, oder ein Goethe, der sein Lebtag alles, was ihn erfreute oder quälte oder sonst beschäftigte, in ein Bild, ein Gedicht verwandeln mußte, um darüber mit sich selbst abzuschließen! Die Führung des Ballons möchte der Dichter dann freilich lieber einem andern überlassen, sonst könnte er leicht recht unsanft aus seinem holden Träumen gerissen werden, etwa durch Anstoßen des Korbes an einen Kirchturm oder durch Umreißen eines Schornsteins, was ja auch bei Tage schon vorgekommen ist. Eben um solche unliebsame Berührungen zu vermeiden, haben wir das Schlepptau noch im Korbe behalten. Jetzt aber hat sogar unser nur 12 Meter langer Loslasttau aufgesetzt und schleift am Boden hin, der nach der Angabe des Barometers 170 Meter über dem Meeresspiegel liegt. Durch etwas Sandauswerfen heben wir uns schnell auf 400 Meter. Auch die kleinste Entlastung äußert ja sofort ihre Wirkung auf unsern braven Ernst, während beim Leuchtgasballon oft recht bedeutende Ballastopfer notwendig sind, wenn er einmal ins Sinken gekommen ist. Im ganzen haben wir bis jetzt erst drei Säcke verbraucht.

Eine halbe Stunde später bringt wieder lautes Wasserrauschen zu uns herauf, und um ein Uhr kommen wir an einer ansehnlichen Stadt vorbei, einer der größten, die wir auf der ganzen Reise gesehen haben. Ihre Straßen winden sich leicht, nur mitten hindurch zieht sich eine mehrere Kilometer lange helle Lichterreihe. Wir irren wohl kaum, wenn wir annehmen, daß es Göttingen ist. Zweifellos ist der Fluß, den wir vor uns sehen, die Leine. In 660 Metern, der außergewöhnlich geringen Maximalhöhe unsrer Fahrt, fliegen wir nördlich von dem erleuchteten Sitz der Wissenschaft an ihm vorüber. Von Müdigkeit spüren wir nur wenig trotz dem anhaltenden Stehn. Denn wenn auch zwei kleine, etwas abschüssig gewordne Eckstüchchen in unserm Korbe sind, so fehlt es doch an Zeit, sie öfter zu benutzen. Dagegen erzwingt sich der Körper für die ihm versagte Erquickung durch Schlaf als Ersatz eine andre Stärkung. So reichlich habe ich selten einem Mahle zugesprochen wie in dieser Nacht dem vortrefflichen „Frühstück“, das uns die Gattin meines Prüfungsrates mit feinem Verständnis

für die Bedürfnisse des Luftschiffers vorbereitet hat. 1 Uhr 45 Minuten flogen wir über einen fahrenden Zug, das wäre gute Gelegenheit, den Ort festzustellen, aber der Zug leucht schwer und zeigt nur dürftige Lichter, es ist ein Güterzug auf der Strecke Holzminden-Kreienzen, denn bald darauf kreuzen wir die Weser.

Noch dreiviertel Stunden, und wir befinden uns über einer dicht bevölkerten Landschaft, zahlreiche Städte und größere Ortschaften machen auf uns den Eindruck eines riesigen, auf dunkler Decke unregelmäßig verstreuten Brillantschmuckes. Sogar den Versuch, uns in diesem Gewirr zurechtzufinden, müssen wir aufgeben. Nachträglich halte ich es für die Gegend zwischen Lemgo und Minteln. Unser Ballon lohnt die ihm zugewandte Aufmerksamkeit durch musterhafte Haltung, etwa anderthalbe Stunde sind wir ziemlich gleichmäßig in 500 Meter Höhe geblieben. Jetzt sinken wir rasch und mindern die Abwärtsbewegung nur so weit, daß wir nicht „durchfallen“ — bis auf die Erde. Daß wir dieser nahe kommen, ist sehr günstig. Dort auf einer Niederung in einem Wäldchen sehen wir eine Laterne sich bewegen. Gewiß ein Waldarbeiter, der uns Auskunft geben kann, wo wir sind. Wir rufen ihn an, einer nach dem andern, so laut wir können. Keine Antwort, obwohl wir so nahe sind, daß er uns hören muß. Das Licht bewegt sich lebhaft nach wie vor, ja so lebhaft, daß es nach unsrer Schätzung Sprünge von 5 bis 10 Metern macht. Ein Mensch kann das schwerlich sein. Wir sehen uns weiter um und nehmen noch an zehn oder zwölf andern Stellen dieselbe Erscheinung wahr, überall unter denselben örtlichen Bedingungen: auf einer Niederung in kleinem Walde oder Busch.

Anwillkürlich kommt uns die Erinnerung an ein Naturphänomen, das der junge Goethe bei seiner Übersiedlung von Frankfurt nach Weimar, wie er in Dichtung und Wahrheit berichtet, zwischen Hanau und Gelnhausen beobachtete. In einer Tiefe sah er eine Art von wunderbar erleuchtetem Amphitheater. Es blinkten in einem trichterförmigen Raume unzählige Lichtchen stufenweise übereinander und leuchteten so lebhaft, daß das Auge davon geblendet wurde. Dabei saßen sie nicht etwa still, sondern hüpfen hin und wieder, sowohl von oben nach unten als umgekehrt und nach allen Seiten, andre blieben ruhig und flimmerten fort. Goethe neigte dazu, es für „ein Pandämonium von Irrlichtern“ zu halten. Was wir sehen, sind allerdings nicht unzählige Lichtchen, auch wird das Auge nicht davon geblendet, aber sie leuchten doch hell und wechseln fortwährend ihren Ort, jedes innerhalb eines gewissen Kreises. Eine Täuschung ist vollständig ausgeschlossen, denn wir sehen die Lichter der eine so deutlich wie der andre, und unsre Phantasie ist nichts weniger als überreizt. Wir haben es in der Tat mit den Tückbolden, Lichte-männleken und gleunigen Keerls des Volksaberglaubens zu tun, den Seelen ungetaufter Kinder, die die Menschen irreführten und in den Sumpf locken. Schon diese plattdeutschen Bezeichnungen weisen darauf hin, daß man sie in Norddeutschland besonders viel beobachtet hat. So sah der Astronom Bessel

Anfang des neunzehnten Jahrhunderts in der Frühe eines Dezembermorgens bei großer Dunkelheit und regnerischem Wetter über einem ausgegrabnen Moorgrunde bei Bremen zahlreiche, aber winzige und lichtschwache, etwas bläuliche Flämmchen. Die Naturwissenschaft, die lange Zeit überhaupt nichts von ihnen wissen wollte, ist sich jetzt wohl darüber einig, ein Sumpfgas darin zu sehen, das mit etwas Phosphorwasserstoff vermenget ist und sich deshalb an der Luft leicht entzündet. Einem italienischen Gelehrten Philopanti gelang es sogar, ein an einem Stock befestigtes Stückchen Berg daran zu entzünden! Die Möglichkeit eines Hüpfens wird jedoch geleugnet, dieser Eindruck werde vielmehr dadurch hervorgerufen, daß in demselben Augenblick, wo ein Irrlicht erlischt, was schon durch den leisesten Luftdruck geschehen kann, ein andres in einiger Entfernung wieder aufleuchtet. Wiederholtes Verlöschen bemerkten auch wir, möglich also, daß sich auch die von uns wahrgenommene Bewegung auf die angegebne Weise erklärt. Winzig waren unsre Irrlichter jedenfalls nicht, sonst hätten wir sie aus einer Höhe von 75 bis 100 Metern über dem Erdboden nicht zu erkennen vermocht, auch bläulich sahen sie nicht aus, eher etwas gelbrötlich. Ähnliche Täuschungen durch Irrlichter, wie wir sie anfangs erfuhren, sind nicht selten. So glaubte während der Manöver im August 1901 in der Gegend von Kellinghusen in Holstein ein Vorposten des 85. Infanterieregiments eine feindliche Annäherung zu beobachten. Mannschaften, die infolge seiner Meldung Nachts zwei Uhr geweckt wurden, stellten dann den Irrtum fest.

Endlich bietet sich uns die lange erwünschte Gelegenheit, einen Ballonort fest zu bestimmen. 3 Uhr 50 Minuten schneiden wir auf unserm Fluge schräg halblinks eine Bahnlinie gerade in dem Augenblick, als ein Zug mit hell erleuchteten Wagen von Osten nach Westen auf ihr entlangbrauft. Jetzt muß das Kursbuch Auskunft geben können. Wir brauchen nicht lange zu suchen. Der einzige für uns in Betracht kommende Zug ist der früh 3 Uhr 48 Minuten von Deynhausen-Nord abgehende Zug der Linie Hannover-Köln. Wir sind also, nachdem der Wind uns, wohl unter dem Einflusse des nach Norden zu vorgelagerten Harzes, bis in die Gegend von Göttingen im wesentlichen westwärts getrieben hatte, dann nach Nordwesten abgebogen; und die Stelle, wo wir die Irrlichter sahen, wäre demnach südöstlich von Deynhausen zu suchen.

Der Mond, dessen letztes Viertel wir wenigstens für die frühen Morgenstunden erwartet hatten, läßt sich überhaupt nicht sehen. Den ganzen Horizont umsäumt nach allen Seiten eine hohe, starre Wolkenmasse, doch wird der Himmel darüber nach Westen zu freier und heller.

Und auf der Erde feuchtem Grund gelegen
Arbeitet schwer die Nacht der Dämmerung entgegen,
Indessen dort, in blauer Luft gezogen,
Die Fäden leicht, unhörbar fliegen,
Und hin und wieder mit gestähltem Bogen
Die lustigen Sterne goldne Pfeile schießen.

Der vor kurzem noch so dichte Schleier, der unserm Auge das Irdische entzog, wallt zerfließend auf, die Gegenstände auf der Erde werden deutlicher. Zeichen des erwachenden Morgens haben wir längst wahrgenommen, schon in der dritten Stunde krächten einzelne Hähne, jetzt grüßen sie uns von allen Seiten, und die Vögel in der Luft stimmen mit immer lauterm Gezwitzchen ein. Halb fünf Uhr ist es hell genug, daß ich zur Not ohne elektrisches Licht schreiben kann. Ein Kanal durchschneidet schnurgerade den Wald unter uns. Nach der Karte ist es der große Diek nördlich von Levern.

An Mannigfaltigkeit steht das Gelände jetzt weit zurück gegen das in der Nacht ahnungsvoll von uns geschaut. Geschlossene Ortschaften fehlen, wohl aber sehen wir viele Häuschen über weites Feld- und Wiesenland verstreut, flach das Land überall, nur rechts eine bewaldete Erhebung, die Stemmer Berge bei Brockum. Raun sind wir an diesen vorübergeglitten, da bietet sich uns ein ganz unerwarteter Anblick: etwa 8 Kilometer nördlich von uns eine große Wasserfläche, die sich in der Ferne nach Norden zu in die Wolken des Horizonts verliert, sodaß sie einem ins Land hereinspringenden Meerbusen gleicht, der Dümmer, d. i. Tiefes Meer. Er wird von der Spitze durchflossen, gehört also zum Wesergebiet und schiebt sich innerhalb der Provinz Hannover zwischen Oldenburg und Westfalen ein. Köstliche Morgenluft, ein frischer Erdgeruch strömt uns belebend entgegen.

Auf einmal scheint die Sonne durchzubringen,
Im Nebel läßt sich eine Klarheit sehn;
Hier sinkt er leise sich hinabzuschwingen,
Hier teilt er steigend sich um Wald und Höhn.
Wie hofft ich ihr den ersten Gruß zu bringen!
Sie hofft ich nach der Trübe doppelt schön.

Allein der ersehnte Genuß, einen Sonnenaufgang vom Ballon aus zu beobachten, bleibt uns heute versagt. Wenn es auch immer heller wird, vermag der Sonnenball die feste Wolkenmauer im Osten doch nicht zu durchbrechen.

Wieder gibt uns jetzt das Kursbuch darüber Aufschluß, daß wir zwischen den Stationen Drebbler und Barnsdorf die Bahn Osnabrück-Bremen kreuzen. Denn eben 4 Uhr 50 Minuten fährt ein Zug von Süden her unter uns weg. Wir ziehn das Ventil und senken uns aus 300 Metern Höhe so weit hinab, daß das inzwischen ausgelegte Schlepptau aufsetzt und nun über einzelne Bäume und durch Gewässer schleift, ein leises Zittern des Korbes ist die Folge. Das Land ist stellenweis muldenartig vertieft, denn nach dem Stande des Barometers müßte eigentlich der Korb schon den Erdboden berühren. Vor uns liegt eine schier unübersehbare eintönige Fläche von rehbrauner Farbe und von schwarzbraunen wellenförmigen Streifen durchzogen, ein Teppichmuster von wunderbarer Schönheit: das Große Moor von Vörden, das über hundert Quadratkilometer bedeckt. Es ist ein unheimlicher Gedanke, hier etwa landen zu müssen. Zwar der Korb würde nirgends sanfter aufsetzen als hier, aber dann wären wir ratlos, wie wir aus dieser gefährlichen Einöde wieder heraus-

kommen sollten. Denn viele Meilen weit ist keine Ansiedlung, kein Weg zu erblicken. Wir würden günstigenfalls viele Stunden brauchen, um uns zu Menschen durchzuarbeiten, auf deren Hilfe wir ja für die Verpackung und Beförderung der Ballonhülle und des Korbes mit einem Gesamtgewicht von etwa 250 Kilo angewiesen sind. Dann könnten Tage vergehn, bis wir mit unsrer Last die nächste Bahnstation erreichten.

Doch unsre Sorge ist unnötig. Der Wind treibt uns flott über die riesige Fläche hinweg. Zu unsrer Linken ziehn sich die flachen Ausläufer des Wiehengebirges hin, fern im Süden von den Höhen des Teutoburger Waldes überragt. Nunmehr zeigen sich unter uns auch wieder Pfade, die durch Heide und Wiesen führen, Felder mit üppig grünender Winterfaat, eine baumbesetzte Landstraße und schmucke Gehöfte, deren Häuser schon an niederländische Bauart erinnern. Die Grenze kann nicht allzuweit mehr entfernt sein, jenseit von ihr zu landen, ist deutschen Offizieren untersagt. Dazu drohen weiter westlich die Sumpflandschaften des in die Niederlande hinein sich erstreckenden Bourtanger Moors, das das glücklich überflogne Moor von Börden um mehr als das Behnfache an Größe übertrifft (1400 Quadratkilometer). Unser Ballon zeigt noch immer volle Kugelform, auch an Ballast haben wir keinen Mangel, sodaß wir gut noch eine Fahrt bei Tage anschließen und uns weit nach Holland hineinwagen könnten, aber für unsern Hauptmann verbietet dies der Gehorsam des Soldaten. Auf alle Fälle müssen wir noch bis in die Nähe einer Bahnlinie gelangen, und wirklich liegt nach einigen Minuten eine solche vor uns, es ist die erste wieder, seit wir die Linie Bremen-Köln hinter uns gelassen haben. Vorher müssen wir noch über zwei Flüßchen hinweg, Parallelläufe der Hase, die Hohe und die Tiefe Hase. Jetzt sind wir nur noch wenig Kilometer von einer kleinen Bahnstation entfernt. Erneuter Zug am Ventil, der Korb stößt ganz leicht auf, hebt sich aber sofort wieder, und nun gelingt es uns, abwechselnd durch Ballastauswerfen und Ventilziehen knapp über dem Felde hinschwebend bis zu einer weichen ländlichen Straße vorzudringen, sodaß wir größern Flurschaden vermeiden. Der Ballon wird aufgerissen, und wie berechnet, sinkt die Hülle, vom Winde lang ausgestreckt, auf dem Wege nieder. Die Uhr zeigt 5 Uhr 50 Minuten. Genau nach zehn Stunden, in denen wir 320 Kilometer Luftlinie, an Fahrtlinie inolge des wiederholten Richtungswechsels viel mehr zurückgelegt haben, sind wir „sehr glatt“ gelandet in unmittelbarer Nähe eines Meierhofes. Noch scheint dort alles zu schlafen, doch währt es nicht lange, so finden sich hilfsbereite Männer und Burschen in genügender Anzahl ein. Der freundliche Ort mit seinen ebenso freundlichen Bewohnern heißt Rieste, Kreis Verfenbrück, Regierungsbezirk Osnabrück, Provinz Hannover. Hier also endete meine Führerfahrt.

