



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Poeschel, Johannes: Luftreisen. 3. Von Bitterfeld nach Spichern

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

Schablonenhaft gemachte, nicht wirklich geschaute Figuren treten auf und ab. Spärlich quillt in dem sachte fickernden Strome hier und da, bescheiden genug, Humor herauf. Nirgends schöpft — das fühlt man — Karrillon aus dem vollen. In „Michael Hely“ führten ihm gute Geister die Hand, die über seiner Kindheit wachten; in der „Mühle zu Husterloh“ fehlen sie fast immer, und jener Jugendduft, dessen ich oben erwähnte, verfliegt rasch.

So ist Karrillon, der im „Michael Hely“ fast als ein Fertiger erschien, offenbar noch durchaus im Ringen. Es wird interessant sein, ihn weiter zu beobachten. Daß er den Weg in die Niederungen der „Mühle zu Husterloh“ wieder einschlägt, glaub ich nicht. Aber haben wir von ihm noch poetische Gaben hohen Stils zu erwarten? Oder wird er, was wir nicht gering schätzen wollen, ein feiner und ernster Unterhaltungsschriftsteller werden? Einstweilen steht nach meinem Gefühl fest, daß er zu beidem Gaben und Einschlag hat. Warten wir also ab, was er uns mit seinem nächsten Buche zu sagen haben wird. Ein guter Gruß, ich glaub, in Tirol heißt: „Zeit lassen!“ Man kann ihn in künstlerischen Dingen nicht oft genug brauchen. Und so sei er auch diesem Schriftsteller und — uns, seinen Lesern, mit aller Absicht zugerufen!

Heinrich Spiero



Luftreisen

Von Johannes Poeschel

3. Von Bitterfeld nach Spichern



Es ist zwar der reine Aberglaube, dem Mondwechsel Einfluß auf die Witterung zuzuschreiben, aber merkwürdig bleibt doch, daß sich das Wetter in der Regel dann ändert. In dieser höchsten Weisheit eines bekannten praktischen Meteorologen wird wohl mancher seine eignen Gedanken über diese viel erörterte Frage wiederfinden. Unser Vertrauen auf den Vollmond wurde jedenfalls glänzend belohnt. Was waren das für trübe Pfingsttage in diesem Jahre, Niederschläge über Niederschläge, selten ein Sonnenstrahl. Auch die europäische Wetterlage war ungünstig: eine große Depression im Norden entfernte sich zwar auf der gewohnten Zugstraße immer weiter nach Osten, und im Westen machte sich ein starkes Ansteigen des Luftdruckes bemerkbar, aber ein neues Tief entwickelte sich in Oberitalien und beeinflusste die Wettergestaltung in Deutschland unter vorherrschend westlichen Winden. Gleichwohl stieg das Barometer auch bei uns langsam, aber stetig. Noch am Dienstag nach Pfingsten, dem 5. Juni, gingen mehrere Regenschauer nieder, von denen bei dem Mangel einer Ballonhalle in Bitterfeld jeder einzelne genügt hätte, die Fahrt in Frage zu stellen. Am nächsten Tage aber, dem sogenannten vierten Feiertage, war Vollmond, und

er brachte in der Tat ein Wetter, wie es künftlicher nicht gedacht werden konnte, mit nördlichen und nordöstlichen Winden.

Die so wohlgelungne Nachtfahrt Mittwoch nach Ostern über Harz und Weserlande bis zur Hase*) hatte mirs angetan, eine Nachtfahrt sollte es auch diesmal wieder werden, und nunmehr wirklich im Vollmondscheine. Für Mitternacht war der Aufstieg geplant, damit die Fahrt möglichst weit in den nächsten Tag hinein ausgedehnt werden könnte. Aber der Ballonführer denkt, und die Gasanstalt lenkt. Die Arbeiter vom Werke Elektron II in Bitterfeld wollten ihren Feierabend haben und waren bis auf einige nicht länger zu halten. Das kleine Kommando vom Luftschifferbataillon, das auch für Vereinsfahrten liebenswürdigerweise zur Verfügung gestellt wird, bestehend aus einem Unteroffizier und einem Gefreiten, wußte sich jedoch zu helfen. Zuschauer hatten sich in Menge eingefunden, diese wurden angestellt, die Taue des längst gefüllten Ballons zu halten und den vor Ungeduld stöhnenden Korb auf den Boden niederzudrücken.

Noch fehlte ja einer der beiden Reisegefährten, der von der Höhe des Ploffen kommend dem Führer Neuestes, Allerneuestes aus der Heimat bringen sollte. Punkt halb elf Uhr rollte ein Zweispänner mit ihm heran. Nun ohne Zögern heraus aus dem Wagen, hinein in den Korb, und fort gings in die wundervolle Mondnacht hinaus, hinauf, kaum daß ihm Zeit gelassen wurde, einen Blick auf den guten „Ernst“ zu werfen, ehe er sich von ihm in die Rüste entführen ließ. Und das war Dr. Reichels erste Luftreise!

Neun Sack Ballast haben wir mit, aber der Sand ist ziemlich feucht geworden, sodaß sie einem Gewicht von mindestens zehn Säcken entsprechen, im ganzen also etwa 150 Kilo. Wir geizen mit jedem Körnchen und halten uns so niedrig wie möglich über dem Erdboden. Die Muldenauen um Bitterfeld sind uns längst vertraut, aber wirklich reizvoll erscheinen sie uns erst heute im Mondenschein mit ihren sanft beleuchteten Gefilden, den tiefen Schatten der Bäume und der Gebäude, den silberglänzenden Windungen der Mulde. So hell ist die Nacht, daß wir mit einiger Anstrengung die Apparate ohne künstliches Licht ablesen und Aufzeichnungen machen können.

Bei Fahrten im Sonnenschein entzückt es den Luftschiffer, den auf der Erdoberfläche dahingleitenden Schatten des Ballons, oder wenn sich Ballon und Korb in den Wolken spiegeln, das Bild des ganzen Fahrzeuges von einer Aureole in den Regenbogenfarben umgeben zu sehen. Noch entzückender aber ist die Wirkung, die klarer Mondenschein hervorbringt, sie ist geheimnisvoller, zauberhaft: ein weiter silberner Lichtschein umflutet Ballon und Korb kranzförmig und schafft ihnen so einen leuchtenden Rahmen, der sie von dem dunkeln Gelände kräftig abhebt.

Die geringe Höhe unsers Fluges dürfen wir ohne Besorgnis beibehalten. Keine Ortschaft gefährdet uns mit ihrem Kirchturm, Brehna und Landsberg

*) Grenzboten, 1906, Heft 27, S. 32 bis 41: Eine Nachtfahrt.

bleiben links von uns liegen. Jetzt aber, 45 Minuten nach der Abfahrt, nähern wir uns Halle, darum heben wir uns auf 120 Meter. Der Nordost treibt uns mit einer Geschwindigkeit von 36 Kilometern in der Stunde über die riesigen Bahnhofsanlagen mit ihrem Gewirr von Schienen und Schuppen, ihren zahllosen verschiedenfarbigen Lichtern, über den Bahnhof selbst hinweg. Überall herrscht noch reges Leben, wir nehmen es mit Augen und Ohren deutlich wahr, uns aber scheint niemand zu bemerken, unser Rufen wenigstens bleibt unerwidert, die Unruhe ist auch jetzt, in der zwölften Stunde, dort noch zu groß. Die bei Tage so oft schon gemachte Beobachtung, daß wir beim Fluge über ältere Städte die Geschichte ihrer Entwicklung gleichsam ablesen können, drängt sich uns dank der reichlichen Straßenbeleuchtung auch hier mit überraschender Deutlichkeit auf: vom unregelmäßigen Marktplatz ausgehend die krummen Straßen der ursprünglichen Gründung bis zu den Promenaden, die an die Stelle der frühern Befestigungen getreten sind, außerhalb davon die geradlinig durchschnitten neuern Häuserviertel, aus denen die lange und sehr breite Wucherstraße scharf hervortritt, nicht weit davon der kreisrunde Kaiserplatz und die im Halbkreis konzentrisch zu ihm verlaufende Kronprinzstraße. Dunkel unterbrechen das Lichtmeer unter uns der Stadtgottesacker und die Gärten der Francesehen Stiftungen.

Wir folgen dem gewundenen Laufe der Saale mit ihrer Rabeninsel bis zum Anie bei Beuchlitz und Holleben, ein breiter Lichtstreifen im Süden bezeichnet die Lage von Merseburg. Hinweg über das Hügelland zwischen Saale und Unstrut nahe an Lauchstädt vorbei und unmittelbar über Schaffstädt, es ist eintönig, aber das schimmernde Mondlicht verklärt es. Die Unstrut selbst erreichen wir bei dem ganz reizend liegenden Städtchen Nebra, Schloß und Schloßruine ragen schattenhaft darüber empor.

Weiter gehts über die forstengeschmückte Finne, deren zahlreiche, nach allen Seiten abfließende Bäche sich doch sämtlich der Unstrut zuwenden. Nach zwei Uhr taucht leuchtend im Südwesten die klassische Stätte des Gartenbaues, die alte Handels- und Färberstadt Erfurt auf. Aber nicht bei ihr selbst, sondern nördlich davon bei Gispersleben bewegen wir uns über die Fruchtlandschaft der Gera, die von der eben überflognen Hochfläche vor rauheren Winden geschützt ist. Parte Nebelstreifen durchwogen sie in magischem Licht, Erbkönigs Töchter, die wir bei ihrem nächtlichen Reigen von oben belauschen.

Jenseits steigt das Land wieder auf, höher als auf der östlichen Seite. Nur ungern entschließen wir uns, einen halben Sack Ballast zu opfern, aber wir berühren beinahe schon die Schornsteine von Alach, und an seinem Kirchturm kommen wir knapp vorbei. Unser Aneroidbarometer spielt uns leider einen garstigen Streich, es ist auf 740 Millimeter Luftdruck, also 250 Meter Höhe, stehen geblieben und läßt sich durch kein Klopfen zu richtigem Anzeigen bewegen. Auch der Barograph streift mit einemmale und will nicht mehr schreiben. Aber hier schafft unser Fahrtgenosse Ingenieur und Fabrikbesitzer Cassirer aus

Charlottenburg sofort Abhilfe. Es ist kein Wunder, daß die Apparate, die fast bei jeder Landung heftiger Erschütterung ausgesetzt sind, auch einmal versagen. Wir haben uns jetzt etwa auf 400 Meter gehoben. Das Thermometer gibt neun Grad Celsius an.

Ein westlicher Zufluß der Gera, die Apfelftedt, bezeichnet fürs nächste im wesentlichen unsre Fahrtrichtung. 3 Uhr 15 Minuten braust unter uns der Schnellzug Frankfurt am Main–Berlin dahin, so können wir im Kurzbuch feststellen, daß wir die Bahnlinie zwischen Seebergen und Wandersleben kreuzen. Nordwestlich von uns zeigen sich, in der Morgendämmerung verschwimmend, die Lichter von Gotha. Wenig Minuten später wird es ganz hell: vor uns noch der glänzende volle Mond, hinter uns die aus dunkler Wolkenwand blutrot durchbrechende Sonne, es ist ein einziger Anblick. Wir empfinden das Schauern der Natur mit, das nach altgermanischer Vorstellung diese Augenblicke be-
gleiten soll.

Tönend wird für Geistesohren
Nun der neue Tag geboren,

der Sterbliche freilich hört es nicht. Mit dieser Freude an dem Doppelglanz der beiden Himmelslichter, wenn das eine sinkt und das andre auf der entgegengesetzten Seite aufsteigt, vergleicht der alte, aber ewig liebebedürftige Goethe „die sehr angenehme Empfindung“, wenn sich eine neue Leidenschaft zu regen anfängt, ehe die alte noch ganz verklungen ist. In raschem Siegeslaufe zwingt das Tagesgestirn die immer mehr verblassende Mondscheibe nieder. Um vier Uhr ist der Kampf beendet. Es ist gerade die rechte Zeit dafür, denn wir nähern uns den Reizen des Thüringer Waldes, zunächst einem reichgegliederten Hügellande. Noch sind die tiefer liegenden Teile durch dichte Nebel verhüllt, die von oben wie blendend weiße Eismeere aussehen; bewaldete Halbinseln, die eine mit einem Aussichtsturm gekrönt, ragen wie vorgestreckte Finger in sie hinein, die Drei Gleichen als Inseln aus ihnen heraus. Das Einmünden kleinerer Täler in größere ruft vollends die Täuschung hervor, als wenn sich mehrere Gletscherströme zu weiten Eismassen, mit Reuschnee bedeckt, vereinigten. Wer in dieser Frühe schon wach ist von den Menschen unter dem schwerlastenden Wolkenmeere, der fürchtet wohl trübes, regnerisches Wetter für den anbrechenden Morgen. Wir im strahlenden Sonnenschein unter klarblauem Himmel haben es leicht, einen heitern Frühlingstag zu prophezeien.

Sinks von uns liegt das ansehnliche Städtchen Ohrdruf an der Zweigbahn Gotha–Gräfenroda. Mitten aus dem Orte schlagen Flammen hoch empor, schwarzer Qualm folgt ihnen, krachend stürzen Gebälk und Mauern ein, aber schon zwischen Wasserstrahlen, um den Brand zu löschen. Umgekehrt werden auch wir von den durch den Feuerlärm aufgeschreckten Bewohnern bemerkt, wie wir später im Ohrdruffer Kreisblatt, dem Thüringer Waldboten, lesen konnten.

Unser Flug führt direkt auf Tambach zu mit seinen vielverzweigten, am Berge aufsteigenden Straßen und ringsverstreuten schmucken einzelnen Gebäuden.

Nach links und rechts schweift der Blick in Talgründe und auf Matten, die sich zwischen dunkle Wälder drängen. Reges Leben ist überall in der Natur erwacht, Hoch- und Rehwild kehrt von den Äsungsplätzen zurück, vielstimmiger Vogelgesang und Kuckucksruf erklingt. Höher steigt die Sonne, höher der Berg- rücken vor uns, die Gipfel von Wolken umhüllt, sodaß sie wie schneebedeckt erscheinen, höher müssen auch wir steigen, um wieder in flotten Wind zu kommen, denn der Kamm des Thüringer Waldes hemmt seine Wirkung. Wir rollen das Schlepptau ab, streifen damit leicht die obersten Baumwipfel und schweben um fünf Uhr in 1150 Meter Höhe über den Quellen der Apfelftebt und dem Rennsteig. Auf dem südwestlichen Abhang folgt, immer tiefer hinabsteigend, eine Ortschaft der andern bis nach Schmalkalden und ins Werratal. Hier wiederholt sich dieselbe Erscheinung wie nördlich vom Kamm: ein dichtes Nebel- meer füllt die Täler, aus dem einzelne höhere Punkte wie Schloß Wilhelms- burg inselartig hervorlugen. Die schrägsteheude Sonne wirft lange tiefe Schatten.

Bei Wafungen überfliegen wir die Werra, deren breite, aber scharf ein- geschnittne Talfenkung wir aufwärts weit nach Meiningen zu übersehen können. Von allen Kirchen tönt das Sechshrläuten zu uns herauf. Wieder erhebt sich ein Gebirge vor uns, ein basaltisches Plateau mit aufgesetzten vereinzelt Ruppen und spärlichem Wald, dagegen vielen Bergwiesen, Kartoffel- und Flach- seldern, auch Hochmooren, die Hohe Rhön, deren Längsrichtung so ziemlich unsrer noch immer südwestlichen Fahrtlinie entspricht. Über Gladungen und eine Anzahl strahlenförmig oder spinnenartig angelegter Dörfer trägt uns der Ballon zwischen den beiden höchsten Erhebungen des Gebirges, der Wasserkuppe und dem Kreuzberg, dessen Kloster sichtbar wird, mitten hindurch. Ihre Höhe freilich macht uns wenig Eindruck, da die immer wärmer strahlende Sonne uns selbst schon auf 2000 Meter entporggezogen hat. Dafür eröffnet sich uns aber ein weiter Ausblick nach Osten und nach Süden in die Täler der Fränkischen Saale und aller ihrer Zuflüsse, der Sinn und des durch seine Breite und seine charakteristischen Windungen unverkennbaren Mains zwischen Lohr und Gemünden und eine Strecke weiter aufwärts nach Würzburg zu, fast alle durch Eisenbahnen belebt, auf denen sich die Züge über Viadukte und durch Tunnel nach den be- kannten Badeorten Kissingen und Brückenau bewegen. Kurz, es geht uns wieder einmal wie so oft bei Ballonfahrten: das Auge weiß nicht, wohin es sich wenden soll, um sich so wenig als möglich entgehn zu lassen. Da zwingt uns ein Punkt südlich über dem Saaltale nachdrücklich, ihm unsre Aufmerksamkeit zuzuwenden: lebhaftes Geschützfeuer dröhnt von dorthier, die Batterien einer ganzen Artillerieabteilung sind beim Scharfschießen, es ist der bayrische Truppen- übungspatz Hammelburg.

Auf einige Zeit wird der Main unsern Blicken wieder entzogen, während wir uns der Hochfläche des Speffart nähern. Keine einzige größere Ortschaft auf dem weiten Gebiete, dagegen ausgedehnte Eichen- und Tannenwälder, an

mehreren Stellen durch kärglich bebaute Blößen von seltsamer Gestalt unterbrochen, die eine ahmt in der Zeichnung ihrer Ränder die Pyrenäische Halbinsel nach, ein Dorf bezeichnet die Lage der Hauptstadt Madrid. Um etwaigen Zweifeln an der Glaubwürdigkeit unser Schilderung hiervon im voraus zu begegnen, bringt unser Rechtsbeistand und Photograph Dr. Reichel sie schnell auf die Platte. Die Zahl der Verkehrswege ist gering, doch sehen wir vor uns eine Eisenbahn, die das Gebirge vom Main bis wieder zum Main, von Aschaffenburg nach Lohr quer durchzieht, soweit sie nicht im langen Tunnel unter der Felseshöhe verschwindet.

Während wir dieses eben feststellen, umschwirrt uns Flügelschlag, ein Vogel fliegt rasch an unserm Korbe vorbei, eine große Seltenheit in einer Höhe von 2200 Metern. Die Vogelfunde verdankt erst der Luftschiffahrt in dieser Hinsicht sichere Nachweise. Bis dahin überschätzte man die Höhe des Vogelfluges, so glaubte Alexander von Humboldt, der Kondor erreiche 7100 Meter, und Gütke kam bei seinen Beobachtungen auf Helgoland zu der Annahme, Wandervogel suchten Höhen von 3000 bis 5000 Metern auf, gewisse Arten sogar von 10000 bis 12000 Metern. Das ist gänzlich ausgeschlossen. Die Kälte, bei 10000 Metern etwa — 54 Grad Celsius, und der verminderte Luftdruck machen Vögeln den Aufenthalt in so hohen Luftschichten unmöglich. Luftschiffer, z. B. Lucanus, haben festgestellt, daß sich die Vögel ungezwungen nicht über die erste Wolkenschicht erheben, vielmehr halten sie sich im allgemeinen innerhalb der ersten tausend Meter über der Erdoberfläche auf, die meisten in sehr geringer Höhe. Nur vereinzelt beobachtete man Krähen 1400 Meter hoch, eine Lerche in 1900, einen Adler in 3000 Meter Höhe. Auch der von uns bemerkte schien ein Raubvogel zu sein.

Kurz ehe wir die genannte Bahnlinie überfliegen, kommt der Main, dieses mal in viel größerer Nähe, wieder zum Vorschein, und zwar sein spitzes Knie bei Aschaffenburg, jenseits von ihm dehnt sich eine weite, flurenbedeckte Tiefebene, deren Mittelpunkt Groß-Ostheim bildet, mit rechtwinklig sich schneidenden Landstraßen, von denen eine in großen Waldungen nach Westen zu sich verliert. Der südliche Teil des Speessarts links von uns trägt den Charakter eines kurzweiligen Hügellandes. Nach unsrer Berechnung müssen wir unmittelbar über Aschaffenburg hinwegkommen, und wir freuen uns darauf, das hart an der Spitze des Mains liegende stattliche ehemals kurfürstliche Schloß mit seinen vier Ecktürmen, das schon von weitem unsre Blicke fesselte, von oben betrachten zu können. Aber merkwürdig, es scheint, als wolle der Main uns nicht hinüberlassen, er zwingt uns, erst eine Weile aufwärts seinem Laufe zu folgen, und wir erinnern uns daran, daß auch Gewitter oft durch einen größern Fluß in ihrem Vordringen aufgehalten werden. Erst weiter südlich bei Obernau kreuzen wir 8 Uhr 40 Minuten den Main.

Immer anziehender gestaltet sich die Niesenlandkarte zu unsern Füßen. Ja, das sind Geographiestunden, wie wir sie uns früher nie hätten träumen lassen. Lag uns vorher infolge der durchwachten Nacht eine Spur von Mattigkeit in

den Gliedern, jetzt schwindet sie völlig vor der Wonne des Schauens. Wer diese einmal genossen hat, den zieht leidenschaftliches Verlangen immer wieder zu ihr zurück. Das ganze Rheinhessen liegt vor uns, halb rechts in reicher Waldumgebung Darmstadt, Schloß und Mathildenhöhe sind klar erkennbar. Unmittelbar unter uns, mehr als zur Hälfte mit Wald bedeckt, mit vielen Taleinschnitten die Höhen des Odenwaldes, an seinem obst- und weinreichen Westabhange die Bergstraße, über ihr zwischen Melibocus und Jugenheim das großherzogliche Hoflager bei Seeheim mit seinem Park und Schloß Heiligenberg, viele Einzelheiten sind deutlich daran zu unterscheiden. Und jetzt — unsre freudige Erregung steigert sich von Minute zu Minute — erblicken wir die gewaltigen Schlangenlinien des Rheines von Mierstein bis Gernsheim und den ihn fliehenden, aber in langgezogenem Bogen ihm wieder zufließenden, Werder und Weiher bildenden Altrhein bei Erfelden. Wie oft, bei jeder Lustreise aufs neue, hatte ich diesen Anblick ersehnt! Heute bietet auch er sich neben tausend andern Schönheiten unerwartet dar. Die Windgeschwindigkeit ist viel größer als am frühen Morgen, wo wir, z. B. über der Hohen Rhön, bisweilen glaubten, der Ballon stehe still. Darum jagen die überwältigenden Eindrücke einander förmlich. Seit einer Stunde hatten sich hier und da leichte Wolken unter uns gebildet, aber rasch waren sie wieder zerflossen. Dann umsäumte sich rings der Horizont mit einer immer massiger werdenden Stratuswand, und jetzt strebt plötzlich ein ganzes Heer weißer Cumuli auf uns zu. Wie leichte Reiter in breiten Schwadronenfronten rücken sie auf uns los, der Kommandeur und sein Adjutant voran. Wir empfinden schon die kühlere Luft und bangen, daß wir Ballastopfer bringen müssen. Aber sie scheinen uns zu fürchten, in einiger Entfernung von uns machen sie Halt und schwenken dann seitwärts ab nach rechts und nach links. Auch zwischen uns und die Sonne hat sich während der ganzen Fahrt noch keine einzige Wolke gedrängt, Abkühlung des Gases und Verkürzung des Genußes wären die Folge gewesen.

Was wir beim Main beobachtet hatten, wiederholt sich noch in stärkerem Maße beim Rhein: er weigert sich zunächst, uns nach dem andern Ufer zu lassen, wieder müssen wir eine Strecke südwärts treiben, aber er meint's väterlich mit uns, der gute Alte, er hat uns eine ganz besonders reizvolle, durch Sage und geschichtliche Erinnerungen geweihte Stätte für den Übergang zugebracht.

Ein stat lit an dem Rîne, diu ist so wünnesam,
Unt ist geheizen Wormeze,

die alte Burgundenresidenz im gepriesenen Bonnegau, der im Osten von den eben überflognen dichten Wäldungen, dem Jägersburger Forste, den Wäldern von Lorsch, Lampertheim und Wiernheim begrenzt wird. Wenn der Ballon doch jetzt verweilen wollte! Den Augen ist's ja unmöglich, alles zu erschauen, was sich ihnen hier bietet. Wir könnten denken, die letzten Regentage hätten dem Gau eine Überschwemmung gebracht, ein solcher Wasserreichtum leuchtet uns entgegen. Aber ein Blick auf die Karte belehrt uns, daß alle diese seenartigen

Erweiterungen, wie das Welsche Loch am ringsumströmten Biedensand, das halbmondförmige Becken bei Rorheim, ein Rest des Altrheins, und die Menge großer und kleiner Inseln zu dem ständigen Bilde der Landschaft gehören. Auch die Farbe des Wassers, ein helles Graugrün, wäre zu zart für eine Überschwemmung. Das Auge des Lustschiffers dringt bis auf den Grund der Fluten. Hätte der grimme Hagen den Nibelungenhort hier versenkt, wir müßten ihn erspähen können. Auf den Auen zu beiden Ufern des Rheines ist das gemähte Gras zu Puppen aufgehäuft, uns erscheinen sie wie metallene Buckel auf bronznem Schilde, von grünlicher Patina überzogen. Verödet dagegen liegt der einst so gefeierte Rosengarten, durch den die Straße von Frau Utes Fürstenabtei, ihrer und Siegfrieds letzter Ruhestatt, von Lorsch aus nach der Rheinbrücke und der treuen Kaiserstadt selbst führt. Unter den Kirchen von Worms macht sich der Dom durch seine schlanken Rundtürme an den vier Ecken bemerkbar, während seine Ruppeltürme verschwinden; daneben, durchs Glas wohl zu erkennen, Lutherplatz und Lutherdenkmal. Den Lauf des Rheines verfolgen wir aufwärts bis über die Einmündung des Neckars, über Mannheim und Ludwigshafen hinaus; und wären die Wolken im Südosten noch weiter zurückgewichen, so würde am Ende der Bergstraße auch Heidelberg sichtbar sein. Dafür gibt der duftige Wollenkranz dem entzückenden Bilde einen malerischen Abschluß, wirkungsvoller als nach der entgegengesetzten Seite der im zitternden Sonnenlicht verschwimmende Horizont.

Wenig Minuten nach zehn wars, als wir den Rhein in 2500 Meter Höhe überflogen. Jetzt erreichen wir ein wenig nördlich von Frankenthal die bayerische Rheinpfalz, zunächst die noch zur oberrheinischen Tiefebene gehörende Vorderpfalz. Ein Kranz von Städten umsäumt sie im Westen am steilen Abhange der Hardt, es sind, von Neustadt im Süden anfangend, lauter wenigstens in ihren Weinen uns wohlbekannte Orte: Mußbach, Königsbach, Ruppertsberg, Deidesheim, Forst, Wachenheim, Dürkheim, Ungstein. Gleich darüber beginnt schon die Hinterpfalz, das Hochland der Hardt. Reizende Bilder auch hier, aber es fehlt das Großzügige der vorher geschauten Landschaft, wofür Auge und Sinn so leicht empfänglich ist. Es fällt schwer, sich zurechtzufinden in diesem Gewirr von bewaldeten Hügeln, von anmutigen Tälern und Tälchen, vielverschlungnen Straßen, von Schlössern und Burgen und Stätten des Gewerbefleißes, die der Steinkohlenreichtum des Landes hat entstehen lassen. Und dazu — wir müßens bekennen — sind unsre Augen nach mehr als zwölfstündigem angestrengtem Schauen, die letzten Stunden in blendendem Sonnenlicht, doch etwas angegriffen. Ein scherzhafter Anblick belebt uns wieder: eine genau symmetrische große Waldblocke mit Steinbrüchen oder Kalkgruben erinnert lebhaft an die in unsrer Kindheit so beliebten Klecksphotographien, und unser Berliner Reisegefährte zitiert ein Wort von Justinus Kerner:

Aus Tintenflecken ganz gering
Entstand der schöne Schmetterling.

Punkt elf Uhr stehn wir über dem vielschlotigen Kaiserslautern, dem Mittelpunkt des ganzen Industriegebietes, seit alter Zeit schon dem Hauptübergangsplatz von der Rheinebene nach Lothringen.

Die erreichte Höhe beträgt 2900 Meter, wir haben nur noch zwei Sack Ballast, die müssen wir für die Landung aufsparen. So, Ernst, nun legt der Führer das Schicksal der Reisenden in deine Hand, führe du uns jetzt so weit noch, wie es dir gefällt. Es ist, als verstünde es der Brave, er trägt nicht umsonst seinen Namen zu Ehren eines gewandten Ballonführers und Vereinsmitgliedes aus fürstlichem Geblüte, Seiner Hoheit des Prinzen Ernst von Sachsen-Altenburg. Ganz, ganz langsam sinkt er, in der halben Stunde nicht mehr als 200 Meter. Dann aber läßt er sich von der immer heißer brennenden Sonne wieder etwas emporziehen. So beschreibt der Barograph eine sanft absteigende Wellenlinie, wie überhaupt die ganze Fahrtkurve an Gleichmäßigkeit nichts zu wünschen läßt: niedrig und beinahe wagerecht in der Nacht, von Tagesanbruch an ganz allmählich und fast ununterbrochen ansteigend. So geben wir uns jetzt eine Zeit lang nur beschaulichem Genießen hin, der gute Ernst sorgt ja für uns. Sollten wir plötzlich stark ins Fallen kommen, so merken wirs dann schon am Druck im Ohre. Was ist das doch für eine köstliche Pfingstreife! Überall sonst wimmelts in diesen Tagen von Touristen zu Fuß und zu Rad, hier wimmelts — vorläufig wenigstens — noch nicht, und Zusammenstöße wie der Automobilfahrer brauchen wir nicht zu fürchten. Das ist die rechte Stimmung, noch eine letzte gemütliche Mahlzeit einzunehmen, sind wir doch allein von den Damen unsers Rechtsanwalts mit einem Mundvorrat versehen worden, so ausgesucht, als wärs für ein Festmahl, und so reichlich, als gälte es eine Fahrt nach dem Nordpol. Die zwei Teile eines Blechkastens, dessen Inhalt wir geleert haben, lassen wir hinabfallen. Volle fünf Minuten lang können wir sie beobachten, wie sie im Sonnenglanz leuchtend hinabwirbeln, wie sie gleichsam miteinander spielend sich seitwärts verfolgen oder fliehen und endlich winzigen Sternchen ähnlich im Walde verschwinden.

So treiben wir schmausend und plaudernd an Landstuhl vorbei. Der Westrich, wie dieser Teil des Pfälzer Hochlandes genannt wird, senkt sich nach Nordwesten mit ziemlich scharfem Rande gegen eine langgestreckte schmale Ebene, in der parallel zur alten Kaiserstraße die Eisenbahn von Kaiserslautern nach dem Bliestal und Saargemünd geführt ist. Wir schweben über ihr entlang bis Homburg in der Pfalz und Schloß Karlsberg, dann, unsrer alten Richtung getreu, über den sich zwischen Pfalz und Reichslande hineindrängenden kleinen südöstlichen Zipfel der Rheinprovinz hinweg. Vor uns liegt das dichtbevölkerte Saartal, und darüber hinaus öffnet sich das Hügelland Lothringens, zu unsrer Linken im Süden höher, nach Norden zu mehr sich abdachend, wie die Harbt von unzählbaren größern und kleinern Tälern durchfurcht.

Die Geschwindigkeit des Windes ist im Zunehmen. Noch eine gute Stunde, und wir überfliegen die französische Grenze, denn unser Ernst zeigt

noch immer wenig Meinung, sich dem Irdischen wieder zuzuwenden, er hält sich mit geringen Schwankungen in 2000 Meter Höhe. Weit nach Frankreich hinein kämen wir auf keinen Fall mehr, so würden sich die im Auslande für den Luftschiffer unvermeidlichen Schwierigkeiten nicht lohnen. Anders, wenn wir an unsrer anfänglichen Absicht festgehalten hätten, die Fahrt nur zu zweien zu unternehmen. Mit weitem fünf Säcken Ballast, die dem Gewicht eines jeden von uns etwa entsprechen, hätten wir Aussicht, noch ein gutes Stück unsrer Luftlinie nach Bordeaux zurückzulegen. Noch am nächsten Tage hielt ja derselbe Nordost an und führte einen Ballon des Oberrheinischen Vereins für Luftschiffahrt von Straßburg nach Cognac, wo er angesichts des Golfes von Biscaya landete. Von den zwei uns verbliebenen Sandsäcken haben wir seit mehr als zwei Stunden auch nicht ein Körnchen ausgegeben. Nach kurzer Beratung beschließen wir also, an der nächsten günstig erscheinenden Stelle zu landen. An die als Schluß so beliebte Bummelfahrt am Schlepptau ist in so gebirgigem Gelände und bei so lebhaftem Winde nicht zu denken. Es wird wohl eine etwas scharfe Landung geben. Der Korb ist klar gemacht, nur einer der beiden Photographenapparate ist in Tätigkeit geblieben, und es gelingen noch mehrere Aufnahmen.

Ein füllhornartig gestalteter Waldstreifen, der sich von dem Saarbrücker Forst abzweigt, trennt das höher liegende Dörfchen Scheidlerberg unter uns von dem tiefern Scheidt. Weiter im Norden wird die Gegend von Dudweiler sichtbar, und vor uns im Westen windet sich durch grüne Auen die stattliche schiffbare Saar, an deren Ufern sich im weitem Verlaufe die Schwesterstädte St. Johann-Saarbrücken und Burbach-Malsstatt zu einem großen Ganzen vereinigen.

Eine Wiese zwischen der Saar und dem Stiftswalde von St. Arnual wäre recht einladend zur Landung, dann aber müßten wir schon jetzt tief gehn und stießen gerade auf die qualmenden Schote der Halberger Hütte neben dem Schlosse des verstorbenen Freiherrn von Stumm. So kreuzen wir den Fluß ein wenig unterhalb einer Schleuse und eines Wehrs, senken uns auf den Stiftswald hinab, der zwei durch ein kleines Tal geschiedne Hügel bedeckt. Das Ende des Schlepptaus gleitet, immer länger werdend, auf den Bäumen dahin, bei dem Taleinschnitt wird es auf wenig Augenblicke wieder frei und rauscht dann fast in seiner ganzen Länge über den zweiten Hügel hinweg. Gegenüber ist eine dritte, unbewaldete Anhöhe, ihre aufsteigende Seite müssen wir erreichen. Ein letzter Zug am Ventil. Achtung, Klimmzug! Der Korb stößt knapp hinter den letzten Bäumen heftig auf, nach kurzer, aber pfeilschneller Schleiffahrt kommt er auf einer abgemähten Wiese zu liegen, die Leinen lang ausgezogen auf einem acht Meter breiten Streifen Fruchtfeldes, die aufgerissene Ballonhülle, kreisrund flach ausgebreitet, auf einem höher liegenden Sturzacker. Flurschaden ist durch uns wenigstens nicht angerichtet worden, das bleibt den von allen Seiten herbeilaufenden Landleuten überlassen. Wir selbst liegen, brav durcheinander geschüttelt und wohlbehalten, auf der innern Schleiffeite des Korbes. Eine

Viertelstunde ist's bis zum nächsten Dorfe. Wie heißt es? Spichern. So wären wir also 1 Uhr 10 Minuten nach 14 Stunden 40 Minuten, von unserm Ausgangspunkte 530 Kilometer entfernt, glatt gelandet in unmittelbarer Nähe der blutgetränkten Höhen vom 6. August 1870, ein würdiger Abschluß des Fluges, der uns einen großen Teil der schönsten deutschen Lande hat schauen lassen. Nach einem Besuch des Schlachtfeldes von Spichern geht's über Metz, Diedenhofen, das dreisprachige Luxemburg und Trier in die Heimat zurück. So war neben der Bereicherung geographischen Wissens und geographischer Anschauung auch für Auffrischung und Ergänzung vaterländisch geschichtlicher, sprachlicher und archäologischer Kenntnisse gesorgt.

Vier Nächte, die erste im Ballon, die letzte im Schnellzug verbracht, und drei Tage nur hatte der Ausflug gewährt, aber beim Rückblick war es, als hätte er ebenso viele Wochen gedauert, so zahlreich, mannigfaltig und tief waren die gewonnenen Eindrücke. Monate wären nötig, sie nach Wunsch zu verarbeiten und all den empfangnen Anregungen nachzugehen, daran aber hindert der Schluß der Ferien und unsre neuste, an schildernswerten Erlebnissen nicht minder reiche Ballonfahrt nach Rußland.



In der Residenz zu Kleinhausen

Von Maina Jensen

1



rausend fuhr der Schnellzug in die kleine Residenzstadt ein. Voll Ungeduld arbeitete die Lokomotive, zischend, fauchend — als widerstrebe es ihr, hier zu halten, denn das niedrige Bahnhofsgebäude lag völlig menschenleer in der Mittagssonne. Zwei Rälber, die an der Einzäunung der grünen Anlage festgebunden waren, zerrten blökend an ihren Stricken, und zwischen einer Reihe aufgestapelter Milchkannen schlich der mürrische Stationsbeamte in seinen Dienstraum zurück.

Abläuten — fertig!

Weiter raste der Zug in die Sommerwelt hinein.

Aber da stand doch jemand, der ausgestiegen sein mußte. Ein junger Mann war es, hoch, breitschultrig, mit weichem dunkeln Vollbart. Unter dem großen Schlapphut schauten zwei Kinderaugen hell in die Welt, voll freudiger Erwartung. Verwundert glogten die beiden Rälber ihn an, mit steif ausgestreckten Beinen, sodaß er lachend rief: Seid gegrüßt, ihr Vorboten der Heimat! Dann schritt er, etwas tiefer atmend, in das Städtchen hinein.

O du liebes altes Nest, aber leider immer nur noch ein Nest! Kein Sturm ist über dich hingebraust, alles steht noch nach der vorgezeichneten Linie. Die Straßen sind blank und leer, und gotisch verwinkelt. Wie Hoffnungsglück grünt es auf dem Marktplatze. Gewaltig bin ich über die Dächer hinausgewachsen und über die in meiner Kindheit schon so niedrigen Bergkluppen, die so ruhvoll herübergrüßen aus