



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Poeschel, Johannes: Luftreisen. 4. Nach Russland

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

Kanzler und den Kriegsminister geradezu unentbehrlich in allen den strittigen Fragen, die sich auf den Angriff von Paris und auf Schwierigkeiten bei den Friedensverhandlungen bezogen, namentlich auch, als es sich um Mex handelte. Er genoß dabei das Vertrauen des Kaisers in hohem Grade. Nach dem dreistündigen Conseil vom 26. Januar, bei dem es sich wesentlich um den militärischen Teil der Friedenspräliminarien handelte, sagte der Kaiser zum Großherzog, „daß er alle Sorge nur dahin zu wenden habe, alle Köpfe unter einen Hut zu bringen, da die politischen Interessen von militärischer Seite nicht verstanden und die militärischen von der politischen Seite nicht gewürdigt würden“.

Die segensreiche Tätigkeit des Großherzogs in Versailles bei allen diesen Fragen im einzelnen zu schildern, wird dereinst eine dankbare Arbeit für einen gewandten und patriotischen Biographen sein, dem sich die Quellen der Aufzeichnungen und Archive erschließen. Diese Arbeit erhebt nur den bescheidenen Anspruch, aus dem schon vorhandnen Material für weitere Kreise ein Bild seiner hingebenden Tätigkeit zu geben, der es, wie Kaiser Wilhelm der Zweite jüngst feierlich ausgesprochen hat, wesentlich zu danken ist, daß sich des Reichs Standarte in den Lüften entrollt.



Luftreisen

Von Johannes Poeschel

4. Nach Rußland



ieder ist's eine köstliche Vollmondnacht, und wieder war ungünstiges Wetter vorausgegangen. Schwere Gewitter hatten sich noch in der Nacht zuvor vom 3. zum 4. August entladen, auch den Tag über war der Himmel bewölkt gewesen und hatte öfters Regenschauer entsandt. Aber je näher die Stunde der Auffahrt kam, um so mehr hellte er sich auf, und der aufsteigende Vollmond brachte völlige Klarheit. 11 Uhr 40 Minuten schwebte dieselbe dreiköpfige Reisegeellschaft, die in der Pfingstwoche auf den Spicherer Höhen gelandet war, erwartungsvoll über die Muldenaue bei Bitterfeld empor. Wohin wird diesmal der „Ernst“ sie tragen? Der Wind hat mehrmals gewechselt, doch scheint der West jetzt die Oberhand zu gewinnen, der hierzulande ja recht häufig weht, vom Luftschiffer aber wenig geschätzt wird, zumal wenn eine Dauerfahrt geplant ist. Etwa in Rußland niedergehn müssen, unter den jetzigen Verhältnissen, lieber nicht! Hoffen wir also, daß der Wind umschlägt, oder daß sich in höhern Schichten die bekannte, in der Bewegung der Erde begründete Rechtsdrehung recht kräftig geltend macht. Häufig wahrgenommener Luftzug bestärkt uns in der Hoffnung auf einen Richtungswechsel.

Zu allen Reizen einer Vollmondnacht, wie wir sie im Juni kennen gelernt haben, gesellt sich heute ein neuer: Sternschnuppen kreuzen leuchtend die Atmosphäre. Zwischen Mulde und Elbe dehnt sich unter uns, nur von wenigen Blößen bei Crina, Tornau und Söllichau unterbrochen, die Dübener Heide, in ihrem östlichen Teile über 180 Meter ansteigend. Ihre parallel und rechtwinklig zueinander verlaufenden Schneisen lassen uns ein großes Walbrechteck nach dem andern unterscheiden. Da wir uns tief halten, atmen wir den würzigen Kiefernduft der Heide. In einer Stunde haben wir sie überflogen und erblicken nun die im Mondschein silbern glänzenden S-förmigen Windungen der Elbe nördlich von dem als lichten Streifen am südlichen Horizont erkennbaren Torgau. Eine lange Reihe schwerer Frachtkähne, von einem Dampfer aufwärts geschleppt, bewegt sich genau in der Mitte des Stromes, dessen Windungen sich anpassend. Wir überfliegen ihn zwischen Wörblitz und Grednitz.

Aus den Niederungen der Ebene bei Prettin, Resten des alten Bettes der Elbe, und weiterhin bei Labrun und Bethau ertönt vielstimmiges Froschkonzert. Das Sumpfsgebiet erstreckt sich ostwärts bis in das Annaburger Forstrevier hinein. Hirsche suhlen sich plätschernd im Wasser, auch hören wir sie schreien und Rehe schrecken. Bei Herzberg erreichen wir die sich in viele dürftige Rinnale verzettelnde Schwarze Elster. Ein Lastwagen fährt knarrend auf der Landstraße, und seltsam berührt uns in der feierlichen Stille der Nacht der Gesang des Fuhrmanns: O Susanna, wie ist das Leben doch so schön!

Das Mondlicht ermöglicht es uns, die Fahrtlinie genau festzustellen. Außerdem haben wir heute viel Glück mit dem Anrufen, so wird uns auf unsere Frage von unten bestätigt, daß der Ort, den wir 12 Uhr 50 Minuten aus 400 Meter Höhe unter uns sehen, Collochau westlich von Schlieben ist. Wieder folgt ein großer, wildreicher Forst, die Rochauer Heide, bis zur Dresden-Elsterwerda-Berliner Bahn, die wir an der Stelle erreichen, wo sie von der Nebenlinie Falkenberg-Lübben gekreuzt wird. Damit sind wir in eine Landschaft eingetreten, die wir schon bei unserer ersten unvergeßlichen Fahrt von Charlottenburg nach dem Riesengebirge vor zwei Jahren, von Nordwesten herkommend, schauen durften, den Spreewald mit seinen mehr als hundert Wasserarmen, den Überbleibseln eines ehemaligen Binnensees. Es ist der obere, besonders merkwürdige Teil des Spreewaldes, der seinen Namen nicht mehr mit der Tat führt, weil ihn kein Wald bedeckt, sondern nur Busch, Feld und Wiese und dazwischen verstreute Blockhäuschen. Damals schwebten wir 2000 Meter darüber, und eine Wolke trübte das Bild. Heute stehen wir nur 400 Meter hoch, aber es ist eben Nacht, und sogar der Vollmond läßt uns nicht viel mehr sehen als ein Netz glitzernder Wasseradern. Und doch wem ist dieser Anblick wohl schon vergönnt gewesen? Es ist halb drei Uhr, und ein Nachtschwärmer — oder ist's vielleicht ein Frühlingshafter? —, der uns erblickt hat, ladet uns in unverkennbarem schnurrendem Lausitzer Deutsch freundlich ein: „Kommt doch herunter, hier ist weicher Boden!“

Eine halbe Stunde später trägt uns der Ballon über die Spree selbst, die hier mehrere Inseln bildet. Etwa sechs Kilometer südlich grüßt hell erleuchtet unser altes gutes Kottbus, das uns, seit wir das erstmal bei strahlender Mittagssonne darüber hinweggekommen sind, und durch drei damals aufgenommene Bilder nach seiner ganzen Anlage und in allen seinen Teilen wohlvertraut ist. Ja als wir später einmal, um das von oben Gesehene auch aus nächster Nähe kennen zu lernen, mit einem eingebornen Kottbusjer die Stadt durchwanderten, zeigte dieser sich über die Gliederung des Ortes weniger unterrichtet als wir.

Die anfängliche Windgeschwindigkeit von 36 Kilometern in der Stunde hat sich auf etwa 45 gesteigert. Rasch nähern wir uns der Eisenbahn Kottbus—Frankfurt a. O. ein wenig südlich von Peitz und bewegen uns unmittelbar über eine Gruppe von Seen hinweg, die sich zu einer großen, von schmalen Landstreifen durchsetzten Wasserfläche vereinigen, Teufelsteich, Hölter und Neuendorfer Teich. Der Blick, der sich uns von der Mitte aus bietet, ist ganz entzückend: das Wasser schimmert, vom Winde bewegt, im Scheine des Vollmonds, der selbst von leuchtenden Wolken umgeben ist, während eine lange, dunkle Stratusschicht darunter lagert. Wald begrenzt die Fläche im Osten, die Bahn Kottbus—Guben führt durch ihn hindurch und überschreitet dann die Malze, deren geradliniger Lauf zeigt, daß es eine künstliche Wasserverbindung ist.

An Großartigkeit der Eindrücke steht die heutige Fahrt hinter der vorigen ja weit zurück, es ist etwas andres, Thüringer Wald, Rhön und Spessart, Main und Rhein, bayrische Pfalz und Lothringen aus Himmels Höhen zu betrachten als Teile des norddeutschen Tieflandes. Aber auch ihnen fehlt es nicht an besondern Reizen, und gerade jetzt im sanften Lichte des aufdämmernden Morgens und dann, während Mond und Sonne um die Herrschaft miteinander ringen, versetzt dieser schlichte Wechsel von Wald und nebelseuchter Niederung, von riesigen langgestreckten Fruchtgebilden und saftig grünen Wiesen in eine ernste, wehevolle Stimmung.

Eine niedrige Hügelkette begleitet den westlichen Lstrand der Reise, mit der das Stromgebiet der Oder beginnt. Jenseits von ihr ruht in waldiger Umgebung Birkenberg mit seinem Schloß. Es ist genau dieselbe Zeit, zu der wir auf unsrer letzten Fahrt in Ohrdruf eine Feuersbrunst beobachteten, und merkwürdig, auch hier wieder entdecken wir ein großes Schadenfeuer. Es ist nicht das einzige an diesem Morgen, noch an zwei andern Orten nehmen wir Brände wahr, wie denn kaum eine unsrer Ballonfahrten ohne diesen Anblick geblieben ist von dem Waldbrand bei Langenau in Schlesien am 18. Juli 1904 bis heute. Ein wenig östlich schaut lieblich aus dem Busch hervor eine schmucke kleine Ortschaft mit höher liegender Kirche, daneben ein großes Rittergut, dessen lange Wirtschaftsgebäude mehrere Höfe umschließen, Kohlo.

Nördlich von Fehnik und Starzeddel an der Lubst, einem Nebenflüßchen der Reise, passieren wir die Bahn Breslau—Berlin und haben nun wieder ausge-

dehntes Wald- und Heideland unter uns, in den Lichtungen nirgends Felder, sondern nur üppig grünende Auen und einzelne kleine Wasserbecken, so zu unsrer Linken den Sähsdorfer See.

Die aufgehende Sonne beschert uns zwei angenehme Überraschungen. Wir räumen im Korbe auf, rollen das Schlepptau ab und entdecken dabei, daß wir einen Sack Ballast mehr an Bord haben, als nach unsrer anfänglichen Zählung möglich wäre. In den sechs Nachtstunden haben wir drei Sack verbraucht, und sieben sind noch übrig; somit hatten wir zehn, nicht bloß neun Säcke mitgenommen. Das läßt uns noch auf eine lange Fahrt hoffen. Südlich von Tornow kreuzen wir den vielgewundenen Bober, aber nicht bloß einmal, sondern gleich hintereinander ein zweites und ein drittes mal, ein Zeichen, daß der Wind sich geändert hat; er treibt uns nicht mehr nach Ostnordost auf Grünberg zu, sondern mit plötzlicher Wendung nach Ostsüdost. So wird doch vielleicht der Kelch einer Landung an der russischen Grenze oder gar in Rußland selbst an uns vorübergehn, und mit Behagen genießen wir bei einer kurzen Fahrt am Schlepptau über die Paganzer Heide die mit Waldesduft gewürzte frische Morgenluft.

Der Sonne entgegen gehts auch jetzt noch, immer entlang an einem fast ohne jede Krümmung in den Wiesengrund eingegrabnen Flüsßchen, der Schwarze, zu der parallel wenig Kilometer nördlich die Dchel fließt. Bei Neusalz treffen wir auf die Breslau-Stettiner Bahnlinie und zugleich auf den zweiten großen deutschen Strom, den wir diesesmal berühren sollen, die Oder, deren seit 1886 auf dieser Strecke beendete segensreiche Regulierung durch abwechselnd von beiden Ufern in regelmäßigen Abständen vorspringende Buhnen von oben wie eine Verunzierung der Natur erscheint. Kurz vor sechs Uhr haben wir sie das erstemal überflogen und folgen nun, über dem Mediatfürstentum Schönaich-Carolath und den Gewässern der Alten Oder schwebend, dem Großen Landgraben. Die Residenz der Fürsten, Dorf und Schloß Carolath, ebenso der andre Hauptort des Fürstentums, das Städtchen Beuthen, bleiben zu unsrer Rechten.

Die Sonnenwärme dehnt den Wasserstoff unsers Ballons aus und zieht uns allmählich immer mehr empor, und je höher wir steigen, um so mehr tritt zu unsrer Freude die erhoffte Rechtsdrehung der Luftströmung nach Südosten zu ein. Infolgedessen schneiden wir in 1000 Meter Höhe noch zweimal die Oder, zuletzt bei Klein-Tschirne, dessen vielgenannten Gutsherrn wir jetzt freilich mit unsern Gedanken in Weichselmünde aussuchen müssen. Dann lassen wir den Fluß links von uns, während wir rechts im Südwesten einen kleinen bewaldeten Gebirgszug erblicken, in seinen höchsten Erhebungen zwar wenig über 200 Meter, aber doch ist's ein wohlthätiger Anblick, nachdem wir solange nur Flachland geschaut haben; und trotz ihrer geringen Höhe bleiben die von Westen heranziehenden Wolken an ihm hängen. Es sind die Ragenberge, der nordwestliche Ausläufer des Mährisch-Schlesischen Landrückens. Wenn wir die jetzige Richtung beibehalten, dann winkt uns — nach einem Fluge über Schlesien in seiner ganzen

Länge, über Bielsitz und Biala an der galizischen Grenze, über den Klimczok im Zigeunerwalde, dem östlichsten Teile der Beskiden, hinweg — als herrliches Endziel die Hohe Tatra. Gas- und Ballastvorrat würden dazu ausreichen.

Im Nordosten fesselt jetzt Großglogau unsre Blicke, und es lohnt sich, das Fernglas zur Hand zu nehmen, das wir zur Schonung der ohnehin übermäßig angestregten Augen nur selten benutzen. Damit unterscheiden wir den gotischen Dom auf der Oderinsel, das königliche Schloß, den Kranz der alten Festungswerke und die weiter vorgeschobnen neuen, die Bahnhofs- und Hafenanlagen im Westen, von Fabrikshöfen überragt. Der Fluß selbst ist belebt von Dampfern und vielen Lastschiffen, verkehren doch jährlich an zehntausend Fahrzeuge hier, und bei dem starken Gefälle und der ungleichen Tiefe des Stromes, die zwischen ein bis sechs Meter schwankt, ist die Unterhaltung der Schiffbarkeit nur mit großen Kosten möglich.

Einen merkwürdigen Anblick bieten in dieser Gegend die Felder, auf denen das Getreide geschnitten ist. Überall liegen die Schwaden so, daß in der Mitte parallel zur Längsrichtung ein Gang freibleibt, der aber nicht bis an die Schmalseiten heranreicht, sondern sich jedesmal ein bedeutendes Stück davon nach den Ecken des Feldes zu verzweigt, sodaß die Felder von oben gesehen plastisch erscheinen, etwa wie volle, etwas flache Walmdächer. Den Grund für diese eigentümliche Sitte vermochten wir nicht ausfindig zu machen. Der Ackerboden selbst zeigt verschiedene Färbung, bisweilen ist er, wie es der Lustreisende auch sonst oft beobachtet, von feingeschwungenen bunten Linien durchzogen, beides ist auf verschiedenen mineralischen Gehalt des Bodens zurückzuführen.

Die Bahn Glogau—Steinau bildet die Sehne zu dem großen, nach Südwesten offenen Bogen des Oberlaufes zwischen diesen beiden Städten, den wir völlig überschauen. Etwa von Gramschütz an bezeichnet diese Bahn die Richtung unsers Fluges, der uns nun in 1300 bis 1500 Meter Höhe über Kreidelwitz und Raudten, wo von Süden her die Liegnitzer Bahnlinie einmündet, wieder an die Oder und nördlich von Steinau über sie hinwegführt. Wir folgen also dem Beispiele der Bahn, die, um den nächsten gewaltigen, diesmal nach Nordosten geöffneten Bogen der Oder abzuschneiden, sie ebenfalls bei Steinau, ein wenig südlich davon, überschreitet. Blieben wir auch ferner unsrer Richtung auf die Hohe Tatra zu treu, so müßten wir, ebenso wie die Bahn, bei Dyhernfurt wieder auf die Oder treffen, und dann müßte stromaufwärts eine Oberstadt nach der andern, Breslau, Ohlau, Brieg, Oppeln, unter uns sichtbar werden. Jedoch Wolken, die sich schon seit längerer Zeit in der Ferne rings um uns, besonders stark im Westen bildeten, ziehen sich, anfangs in leichten Flocken, dann rasch dichter und dichter werdend, nach der Mitte zusammen und vergönnen uns immer seltener einen freien Blick auf die Erde. 7 Uhr 45 Minuten sehen wir eine größere Stadt, aus der ein ansehnlicher schloßartiger Häuserkomplex hervortritt. Das könnte Wohlau sein, dann müßte auch die Oder bald wieder zum Vorschein kommen. Aber die Stadt liegt südlich von uns, das ist eine peinliche Wahr-

nehmung. Der Wind hätte dann neuerdings seine Richtung wieder völlig geändert und triebe uns wie zu Anfang der Fahrt wieder genau nach Osten. Bei der gegenwärtigen Geschwindigkeit von stündlich 46 Kilometern wären wir in zweieinhalb Stunden an der russischen Grenze.

Sobald eine neue Lücke in den Wolken entsteht, spähen wir nach einem bezeichnenden Merkmal aus, um uns auf der Karte zurechtzufinden. Vergebens. Wohl sehen wir in geringen Abständen voneinander kleinere, auch einige größere Ortschaften, slawische Rundlinge mit ihrem birnenförmigen Kern, jüngere deutsche Anlagen mit rechteckigem Markt in der Mitte, von dem die nach den vier Himmelsrichtungen den ehemaligen Stadttoren zustrebenden Hauptstraßen und deren Parallelstraßen ausgehn, aber auch sie nach außen hin meist rund oder oval gestaltet, ferner Schlösser und Rittergüter, kleine Wälder und Teiche. Aber dieses alles bietet keinen Anhalt zur Orientierung, auch tauchen die Punkte beim Zerreißen des Wolkenschleiers so flüchtig nur auf, als wären's Bilder der Phantasie, und der Kompaß zeigt uns zwar an, wo Norden liegt, aber bei der, wenn auch geringen, so doch fortwährenden Drehung von Ballon und Korb, dem immer lebhaftern Treiben der Wolken, die weder Geschwindigkeit noch Richtung völlig mit uns teilen, ist es unmöglich, mit Sicherheit zu bestimmen, wohin wir uns bewegen.

Jetzt sind wir ganz und gar abgeschnitten von der Erde, und zwar sind es Gewitterwolken, über denen wir schweben. Wir hören den Donner von allen Seiten, aber ohnmächtig verhallt er im Weltenraum, wir ahnen die Blitze, aber der ruhige, sieghafte Glanz der über uns glühenden Sonne läßt ihr zuckendes Licht nicht aufkommen. Die Wolken, die von unten dunkel und drohend aussehen mögen, weil eine immer die andre beschattet, sind für uns blendend weiß wie unberührter Schnee, sodaß die Augen uns schmerzen, während auch die herrlichsten Wolkengebilde, die wir auf Erden schauen, dagegen nur tauwetter-schmutzigen Schneemassen gleichen. Das ist ein wunderbares Spiel. Eben noch schienen die Wolken ein unabsehbares wogendes Meer zu bilden, jetzt brodelts bald hier, bald dort empor wie der Qualm einer Feuersbrunst bei Windstille, aber alles in zartestem, duftigem Weiß, ewig wechselnde Bilder von unergleichlicher Schönheit, um deren Anblick willen sich allein schon die ganze Fahrt lohnte. Auch bis zu uns im Korbe dringt von unten herauf kühlend der Wolkenhauch, und wir müssen kleine Ballastopfer bringen, um uns auf der erreichten Höhe von 2000 Metern zu erhalten.

Der Charakter der Landschaft unter uns hat sich inzwischen verändert. Spalten in den Wolken lassen uns Wälder von großer Ausdehnung wahrnehmen. Unfre Vermutung, daß wir ostwärts fliegen, gewinnt an Wahrscheinlichkeit. Es müssen die Wälder östlich von Trachenberg sein, die unter uns liegen, die Forste Katholisch-Hammer und Kuhbrück.

Auf allen Seiten werden jetzt, als fänden sie in den tiefern Schichten keinen Raum mehr, seltsame luftige Gestalten aus den Wolkenmassen heraus-

gestoßen, säulenartig die einen, andre treiben aus breiten Grundpolstern immer neue, sich nach oben verjüngende Ballen hervor, frühere Gebilde rücksichtslos beiseite drängend und überholend. Die Phantasie glaubt oft wohlbekannte Bilder in ihnen zu entdecken, die Mehrzahl aber spottet in ihrer wilden Abenteuerlichkeit jeder Beschreibung. Ein so hastiges Neuformen und Umformen entsinnen wir uns noch nie gesehen zu haben, auch nicht, wenn wir stundenlang über Wolkenmeeren dahinfuhren. Das muß wohl Gewitterwolken besonders eigen sein. Bald finden wir uns in einen immer enger werdenden dampfenden Kessel eingeschlossen, und über uns in wunderbarem Farbengegensatz zu unsrer leuchtend weißen Umgebung ein wolkenloser Himmel. Das ist nicht das tiefe, sanfte Blau, wie wirs sonst über nordischen Landen gewöhnt sind, sondern ein sattes, Tiefblau, wie es auch der Südländer nur selten erschaut. Wie sonst wohl in der Sternennacht dringt das Auge jetzt auch bei Tage ein in die Unergründlichkeit des Aethers über unsrer Atmosphäre und ahnt die Geheimnisse, die er birgt. In solchen Augenblicken möchte sich der Luftschiffer so gern dem Gedanken an Unendlichkeit und Ewigkeit hingeben. Aber eine sich vor uns aufstürmende Wolke, der wir immer näher kommen, fordert uns zum Kampfe mit sich heraus. Ein schöner Frauenkopf mit geknotetem Haar und stolzem Nacken auf kräftiger, schneeiger Büste, so tritt sie uns eine Weile entgegen. Dann zerfließt sie breit, Zacken und Kanten schießen aus ihr hervor, ein eisstarrendes, vielgipfliges Hochgebirge. Wir fürchten ihren Feuchtigkeits- und Elektrizitätsgehalt und werfen Ballast aus, um sie, da sie sich langsamer vorwärts bewegt als wir, womöglich zu überspringen; aber je höher wir steigen, um so mehr nimmt auch sie an Höhe und Umfang zu.

Sie wich und wechselte, mich zu umfliegen,
Und wuchs geflügelt mir ums Haupt empor.

Wer wird Sieger sein? Immer mehr von unserm bisher so bedachtsam gesparten Ballast müssen wir opfern. Auf 3000 Meter schon haben wir in dem ungleichen Ringen mit der Naturgewalt uns gehoben, doch der lustige Kampf ist lange nicht vollendet, der Feind überragt uns wieder um Bergeshöhe, unser Vorrat an Sand ist auf drei Säcke zusammengeschmolzen, das ist wenig mehr, als wir zur Landung brauchen. Wir müssen die Waffen strecken und ergeben uns auf Gnade und Ungnade, mag kommen, was da will. Aber wir haben es mit einem großmütigen Gegner zu tun. Dieses Eingeständnis unsrer Ohnmacht mit einem nur wars, das er uns abnötigen wollte. Mitleidig weicht er zur Seite und läßt uns vorbeigehen. Ein leichtes Schauern nur empfinden wir bei seiner feuchtkühlen Nähe, doch macht dieses unter den glühenden Strahlen der Augustsonne bald wieder einem wohligen Wärmegefühl Platz.

Führer wie Mitreisende hat dieser Kampf in gespannter Erwartung und Tätigkeit gehalten; nun er 9 Uhr 40 Minuten zu Ende ist, tritt einige Abspannung ein. Das auch diesmal von freundlicher Damenhand mit feinem Verständnis vorbereitete reiche Frühstück stellt uns wieder her, und der gute „Ernst“ zeigt sich,

wie immer bei solcher Gelegenheit, überaus rücksichtsvoll, er gönnt uns die wohlverdiente Ruhe und Stärkung zu neuer Anstrengung und hält sich, weit über den Wolken schwebend, in gleicher Höhe, ohne unsre Aufmerksamkeit viel in Anspruch zu nehmen. Eine an einem Flüsschen liegende hübsche Stadt mit Schloß und Park kommt bei einem Durchblick durch die Wolken flüchtig zum Vorschein. Wir irren wohl nicht, wenn wir vermuten, daß es Dels ist. Was wir sonst noch ab und zu erspähen, gibt uns keinen Anhalt für die Orientierung.

Noch eine Stunde währt diese Fahrt über den Wolken, dann beginnen sie sich zu lockern, immer größere Flächen der Erde werden sichtbar, endlich auch wieder eine Eisenbahn, wie nachträglich festgestellt worden ist, die Linie Kreuzburg—Ostrowo—Posen. Und jetzt, 10 Uhr 40 Minuten — es ist kein Zweifel — überfliegen wir die russische Grenze. „Woran wollen Sie das erkennen?“ Bitte, achten Sie doch genau auf das, was Sie hier sehen. Vergleichen Sie die Landstraßen westlich von diesem schmalen Fluß mit denen östlich davon. Dort die gleich breiten weißglänzenden Streifen, zu beiden Seiten regelmäßig mit Bäumen bepflanzt, hier die Wege bald schmal, bald breit, von verschiedener Färbung, was auf Risse und andre Unebenheiten schließen läßt, zum größern Teile baumlos, nur hier und da einzelne oder auch mehrere Kiefern. Ferner die Felder! Dort wohl bebaut und fruchtbar, der Boden erweist sich dankbar für jahrhundertelange treue Pflege, und wo das Getreide gemäht ist, sorgfältig gelegte Schwaden oder zierlich gereifte Puppen. Hier blickt überall der sandige Boden durch spärlichen Pflanzenwuchs, er soll jahraus jahrein spenden, ohne daß ihm genügende Nahrung zugeführt wird, die geschnittene Frucht liegt unordentlich umher. Große Strecken sind überhaupt nicht bebaut, öde Sandwüsten, wie sie vor alten Zeiten etwa die Mark Brandenburg aufzuweisen hatte. Dort zahlreiche schmucke Dörfer mit ansehnlichen Gebäuden, hier nur wenige dürftige Ansiedlungen mit elenden Hütten. Das sind polnische Zustände. Unsre Träume von Beskiden und Hoher Tatra haben sich als Schäume erwiesen. Wie wirds uns in Väterchens Reiche ergehen? Nun, die herrliche Fahrt und zuletzt der Kampf mit Naturkräften haben uns gestählt, wenns not tut, auch etwas weniger Angenehmes zu ertragen, schon im voraus wären wir reichlich dafür entschädigt.

Die Bewölkung des Himmels unter uns mochte uns wohl den Blicken der Grenzkosaken entzogen haben. Es soll gelegentlich vorgekommen sein, daß sie auf Ballons, die über die Grenze flogen, geschossen haben. Warum auch nicht? Wer auf dreimaliges Anrufen eines Postens nicht steht, der muß darauf gefaßt sein, daß nach ihm geschossen wird. Viel Aussicht zu treffen hätten sie freilich nicht gehabt, wir waren ja drei Kilometer über ihnen. Eine große Strecke folgen wir der Prosna aufwärts — denn das war der von uns bemerkte Grenzfluß, den wir bei Siemianice nordwestlich von Pitschen gekreuzt hatten —, dann verlassen wir sie, immer in der Richtung nach Osten, Kiefernwälder liegen zu unsrer Rechten. Die mitgenommenen Karten 1:300 000 versagen jetzt, sie reichen nur bis zur Grenze, so bleibt uns nichts weiter als eine Karte von Mitteleuropa

1:2700 000! Und doch kennen wir uns jetzt leichter aus als die Stunden vorher. Wir überschauen ja aus unsrer Höhe von 3100 Metern unermessliche Landgebiete, und jetzt zeigt sich auch ein ganz sicherer Anhalt. Dort vor uns weit von Ostnordosten kommt ein Fluß mit lehmbräunem Wasser in vernachlässigtem Bett, wendet sich plötzlich scharf nach Norden und biegt schon nach wenig Kilometern wieder nach Nordosten um. Ein Fluß mit so beinahe rechtwinkligem Doppelnrie muß auch auf einer Karte in großem Maßstabe erkennbar sein. Wichtig, es ist die Warta, die uns in ihrem Unterlaufe bei Posen und in ihrem Einfluß in die Oder bei Küstrin als Warthe wohl bekannt ist.

Nach einiger Zeit kommen wir über einen südlichen Zufluß, die Wiswarta, und bald darauf über die Warta selbst. Jetzt ist's Zeit an die Landung zu denken. Auf unsrer Karte sind zwei einander fast parallel laufende Eisenbahnen, die von Norden und Nordosten her sich bei Tschenschow vereinigen, die westliche schwarz, die östliche von Warschau kommende rot eingezeichnet, die eine also wohl eine Nebenbahn, die andre eine Hauptlinie. Mit dem Verkehr auf einer Nebenlinie zu rechnen erscheint unsicher, diese müssen wir also noch überfliegen, dann werden wir, wie sich unter Berücksichtigung unsrer jetzigen Fahrgeschwindigkeit von ungefähr 50 Kilometern in der Stunde mit dem Zirkel auf der Karte abmessen läßt, von ihr aus in etwa einer halben Stunde bei Nowo Radomsk die Warschauer Bahn erreichen. Zwölf Uhr zehn Minuten liegt die erste Bahn unter uns, und zwar so, daß wir gerade neben einer kleinen Haltestelle landen könnten. Wir bleiben aber bei dem einmal gefaßten Entschlusse und fliegen weiter. Jedoch zwanzig Minuten vergehn, und es zeigt sich keine Eisenbahn wieder, auch in weiter Ferne nicht. Die nächsten beiden russischen Bahnen aber liegen etwa 150 Kilometer auseinander. Da ist irgend etwas nicht richtig, gehn wir also lieber sofort herunter. Mit den zwei Sack Ballast, die wir noch übrig haben, können wir den Fall aus unsrer Höhe von 3000 Metern gut abschwächen. Wir lassen uns auf 2000, auf 1000 Meter sinken. Freilich öde und menschenleer sieht's hier aus: ein flachwelliges Hüggelland mit wenig Feldern, selten ein paar Güter beieinander, etwas Kiefernwald und viel Sand. Dort ein kleines Dörfchen, in seine Nähe müssen wir zu gelangen suchen. Wir senken uns tiefer hinab, das Schlepptau berührt die Erde, und sein auf dem Boden und über Bäume hingleitendes Ende verlängert sich rasch. Letzter Ballastwurf, letzter Ventilzug. Unmittelbar hinter einer Straße stößt, wie wir beachtlich hatten, der Korb zum erstenmale auf. Der schnell aufgerissene Ballon trägt uns in rasendem Fluge noch einige hundert Meter weiter, über eine kräftige Balkenschranke hinweg, die wir von oben nicht gesehen hatten. Eine der dahinter angepflanzten Kiefern bricht durch unsre Last krachend um, dann wühlt sich der auf die Seite gestürzte Korb sandschöpfend in die Heide. Wir liegen alle drei ausgestreckt übereinander, der Führer, wie es sein Platz im Korbe beim Landen mit sich bringt, zu unterst. Neben uns im Sande eine dunkelrote Lache, aber gottlob! nicht von unserm Blute, sondern von zwei Flaschen

Rotwein, die wir mitgenommen, aber nicht ausgetrunken hatten. Vom Genuß alkoholischer Getränke während der Fahrt sind wir mehr und mehr zurückgekommen, während wir uns an Selterswasser und Fruchtsaft reichlich erfrischen. Um den Wein aus dem Wege zu räumen, hatten wir ihn in einen leeren Sandsack außerhalb des Korbes gesteckt und beim Klarmachen vergessen, ihn in Sicherheit zu bringen. Jetzt hätten wir gern einen Schluck zu uns genommen.

Kendziny hieß das kleine Dorf, in dessen Nähe wir 12 Uhr 35 Minuten „glatt“ gelandet waren, 15 Werst östlich von Nowo Radomsk im Gouvernement Petrikau. Die Karte hatte uns also irregeführt: jene westliche schwarze Linie bezeichnete vielmehr eine Landstraße, und die von uns überflogne Eisenbahn, an der wir so gut hätten landen können, war schon die Warschauer Bahn gewesen. Die in vierzehn Stunden von uns zurückgelegte Luftstrecke betrug 570 Kilometer, 110 von der russischen Grenze bis zum Landungsplatz, die Durchschnittsgeschwindigkeit 41 Kilometer die Stunde. Nun Hilfe herbei zum Verpacken! Wir brauchten nicht lange darauf zu warten. Noch nirgends hatte man uns nach einer Ballonfahrt herzlicher begrüßt als hier. Im Lauffschritt kamen sie aus dem Dorfe herbei, jung und alt, Männer und Frauen, viel mehr, als wir in dieser einsamen Gegend vermutet hatten, und schüttelten uns zum Gruße bieder die Hände. Dann stellten sie sich uns bereitwillig zur Verfügung und leisteten geschickt, wozu wir sie anleiteten, sodaß die Verpackung gut und rasch vonstatten ging.

Die gegenseitige Verständigung gab zu großer Heiterkeit Anlaß. Die paar slawischen Brocken, die wir irgendwo einmal aufgelesen hatten, mußten herhalten, das meiste aber tat die Zeichensprache, namentlich, wenn sichs um Zahlen handelte. Vortrefflich bewährte sich auch der kleine Sprachanhang der Führerinstruktion. Er enthält in holländischer, dänischer, schwedischer, russischer, polnischer, tschechischer, ungarischer, rumänischer und türkischer Sprache 21 Fragen nach der nötigsten Auskunft, die man der versammelten Menge einfach vorzulesen braucht. Das geschah auch hier, und unsern polnischen Landleuten machte dies bei unsrer jedenfalls schauerhaften Aussprache riesiges Vergnügen, aber sie verstanden uns doch. „Wir brauchen einen Wagen mit zwei Pferden für den Ballon, wer will ihn besorgen? Er bekommt auch ein gutes Trinkgeld.“ Kaum war das letzte Wort heraus, da lief auch schon ein hübscher, frischer Bursche, der aufmerksam zugehört hatte, lachend davon, und in weniger als einer Stunde war er mit einem zweispännigen Leiterwagen wieder zur Stelle. Alle sonstigen Schwierigkeiten lösten sich vollends, als sich in langem Raftan und mit Peieslöckchen einige Juden einfanden, die wir hier sehr schätzen lernten, da sie sämtlich auch fließend deutsch sprechen und über alles, was man zu wissen wünscht, gut unterrichtet sind, also polnische Juden als Pioniere des Deutschtums und der Bildung!

Noch ein heiterer Zwischenfall ereignete sich. Während der Verpackungsarbeiten prasselte plötzlich ein durchdringender Gewitterguß auf uns nieder. Im

Augenblick waren alle unsre freundlichen Helfer und Zuschauer wie weggeblasen und hockten dicht beisammen im nahen Kiefernwäldchen. Als wir selbst in unsern Korb flüchten wollten, fanden wir diesen schon gestopft voll Polackenkinder. Eine Geldbelohnung schien man nicht erwartet zu haben, um so größer war die Freude, als wir in Ermangelung von Rubeln Markstücke an unsre Mitarbeiter verteilten, und einer zeigte uns zum Beweise, daß er deren Wert sehr wohl zu schätzen wisse, voller Stolz einen deutschen Fünfspenniger. Andre küßten dankbar die Hand des Spenders: Barce czinguju, pani.

Ballonhülle und Korb waren verladen, wir drei hatten auf Strohsitzen Platz genommen, und nun begann eine dreistündige, recht anstrengende Leiterwagenfahrt auf Straßen, die ganz dem von oben gewonnenen Eindruck entsprachen: bald schmal wie ein Fußweg, bald breit wie ein Dorfplatz, sandig und holprig, voll tiefer Risse der Länge und der Quere. Unsre kräftigen zwei Pferdchen waren es nicht besser gewöhnt und schleppten, meist in flottem Trabe, ihre Last über Höcker und durch Einsenkungen, sodaß wir tüchtig durchgerüttelt und oft genug von unsern Sitzen in die Höhe gewippt wurden. Der Kutscher unterhielt uns mit nie versiegender Beredsamkeit und offenbar auch mit viel Witze, denn er selbst wollte sich öfters ausschütten vor Lachen, war aber voll befriedigt, wenn von Zeit zu Zeit ihm einer von uns durch Laute des Staunens seinen Beifall kundgab, während die andern beiden — schliefen. Die übrigen Landleute liefen eine Strecke vergnügt neben dem Wagen her, wünschten uns alles Gute für die Heimreise und gaben uns zu verstehn, daß sie durch ihre jüdischen Dolmetscher über uns und unsre Fahrt Bescheid erhalten hatten. Im Dorfe reichten sie uns zum Abschied wieder die Hand. Dort sprach uns auch eine Dame an, die Besitzerin eines großen Gutes, an dem wir vorbei kamen: sie habe voller Teilnahme gehört, daß wir Unglück gehabt hätten, unser Ballon sei geplatzt und aus großer Höhe mit uns herabgestürzt, und lud uns zum Verweilen in ihrem Hause ein. Wir dankten für ihr gütiges Anerbieten, eilten aber weiter, um den letzten Zug in Nowo Radomsk noch sicher zu erreichen.

Während wir, dort angekommen, bei einem jüdischen Wechselr uns russisches Geld verschafften, wurde unser Wagen auf dem Markte von einer Masse Neugieriger, darunter vielen Soldaten in weißen Litenwken, umlagert. Der Bahnhof zeigte hier wie in den andern Städten, durch die wir kamen, ein bedrohlich kriegerisches Aussehen, an allen Ein- und Ausgängen, an jedem Fahrarten- und Gepäckhalter standen militärische Posten mit aufgepflanztem Bajonett. Uns begegnete man überall, Behörden wie Private, mit großer Liebenswürdigkeit, Angehörige der bessern Stände überboten einander in Erteilung guter, wirklich guter Ratschläge und verhandelten für uns mit den Beamten. Um Schwierigkeiten zu verhüten, wäre es das Natürlichste und dem Brauch Entsprechende gewesen, daß der Ballonführer sofort nach Petrikau reiste und sich beim Gouverneur meldete, doch rieten wohlmeinende Einheimische uns dringend davon ab: jeden Tag könne ein Eisenbahnstreik ausbrechen und unsre Heimkehr auf lange

verzögern oder irgendeine andre unerwartete schlimme Wendung eintreten; wir sollten darum alles aufbieten, um womöglich noch in derselben Nacht auf deutsches Gebiet zurückzukehren. Wir beschloßen, dem Räte zu folgen.

Im Wartesaal ersuchten uns zwei schmucke, bildhübsche, junge Gendarmen von offiziermäßig ritterlichem Auftreten sehr höflich um unsre Legitimationen. Pässe hatten wir nicht, auch wären sie ohne die Beglaubigung durch ein russisches Konsulat den Vorschriften nicht entsprechend gewesen. So zeigten wir, um nicht Verschiedenartiges vorzulegen, jeder den gut ausgestatteten Quittungsabschnitt des Berliner Vereins für Luftschiffahrt vor, der uns nichts weiter bestätigte, als daß wir unsern Beitrag für 1906 bezahlt hatten. Die Gendarmen erstatteten über das ganze Vorkommnis telegraphische Meldung nach Petrikau, und als wir in Tschenschow ankommen, empfing uns die dortige Gendarmerie mit einem langen Telegramm, das uns die sofortige Rückkehr über die Grenze gestattete, nur forschte man eifrig, aber vergebens nach dem vierten Mann. Das Telegraphenamant hatte den Namen eines der Mitreisenden, Cassirer, als Amtsbezeichnung aufgefaßt und daher in der Drahtnachricht drei Berliner Luftschiffer nebst Kassierer aufgeführt. Eine kleine Weiterung, die entstand, hatten wir nur uns selbst zuzuschreiben. Auf die erste Befragung in Nowo Radomsk hatten wir angegeben, daß wir mehr nördlich über Herby Rußland zu verlassen gedächten. Da dies aber erst am nächsten Tage möglich gewesen wäre, suchten wir darum nach, über Sosnowice nach Kattowitz fahren zu dürfen. Weil nun das Telegramm ausdrücklich die Rückkehr über Herby vorgesehen hatte, trug der Gendarmeriewachtmeister in Tschenschow Bedenken, unsrer Bitte zu willfahren. Nach kurzer, mit großer Artigkeit geführter Verhandlung und nach telephonischer Einholung eines weitem Bescheids der Oberbehörde wurde auch die zuletzt erbetene Erlaubnis erteilt. Das war weit mehr, als wir zu hoffen gewagt hatten, und die deutschen Zollbeamten in Sosnowice wünschten uns Glück zu so ganz außergewöhnlich rascher und glatter Abwicklung unsrer Angelegenheit, die sie nicht für möglich gehalten hätten.

Mit starker Verspätung trafen wir nachts gegen ein Uhr mit sämtlichem Ballongerät, das der Führer nach seiner Instruktion bis zur Grenze als Passagiergut mitzunehmen hat, in Kattowitz ein. Wir warfen einen Blick in den Leitartikel einer größeren deutschen Zeitung voll politischer Schwarzseherei und lasen da die Worte: „Die Polen geben uns täglich Beweise ihrer Feindschaft, die Russen tragen einen glühenden Haß gegen das Deutschtum zur Schau.“ Nun wir hatten jedenfalls bei den Polen eine herzlich liebenswürdige, fast möchte man sagen liebevolle Aufnahme und freundliche Unterstützung gefunden, russische Behörden aber waren frei von bureaukratischer Kleinlichkeit über alles Erwarten nachsichtig unsern Wünschen entgegen gekommen.

Wohl bedauerten wir es, daß wir von russischen Verhältnissen so blutwenig kennen gelernt hatten. Durch das einst viel unstrittne Tschenschow hatten wir hindurchhasten müssen, nahe vorbei an der Wallfahrtskirche auf dem

Klarenberge mit ihrem schwarzbraunen, angeblich von Lukas selbst gemalten Marienbilde, zu dem noch jetzt alljährlich viele Tausende gläubig pilgern. Auch vom russischen Heer hätten wir gern mehr gesehen, der Unterschied zwischen den nahe an der Grenze liegenden Truppen und den Soldaten in Nowo Radomsk war auch für den flüchtigen Beobachter auffallend, und zwar zugunsten jener. Und doch hatten wir alle Ursache, den Herren, die uns zu schneller Rückkehr rieten, dankbar zu sein; sie hatten recht damit gehabt, daß man in Rußland jetzt keinen Tag vor schlimmen Überraschungen sicher sei. Am Tage darauf schon wurde in Tschensstochau von dem Revolutionsausschuß der Belagerungszustand über die Stadt verhängt, Offiziere und Mannschaften wurden durch Maueranschläge, für den Fall, daß sie nach zehn Uhr abends auf der Straße gesehen würden, mit Erschießen bedroht. Dasselbe berichteten uns Bewohner von Myslowitz von dem unmittelbar gegenüber auf dem linken Ufer der Przemsa liegenden Modrshejow-Niwka, allabendlich höre man dort Schüsse fallen. Für uns wäre dieser Belagerungszustand kaum von Bedeutung geworden. Bedenklicher dagegen hätte ein anderer Vorfall für uns werden können, der sich auf dem Bahnhof Sosnowice ereignete. In denselben Warteraum, worin wir uns aufgehalten hatten, wurde zwei Tage später eine Bombe geschleudert, durch die — wenn die Zeitungsberichte zuverlässig waren — ein Mann getötet und viele schwer verletzt wurden, bei einer darüber ausbrechenden Panik sei außerdem noch eine Menge anderer zu Schaden gekommen.

Wie an die frühern Ballonfahrten, so schloß sich auch an diese eine zweitägige Reise an, zunächst nach Myslowitz und der Dreikaiserecke, wo an der Einmündung der Weißen in die Schwarze Przemsa Deutschland, Rußland und Österreich (Galizien) zusammenstoßen, dann weiter nach dem kleinen Gebirge, wohin wir durch die Lüfte getragen zu werden hofften, nach dem Zigeunerwald und dem Klimczok; und was uns als schönes Endziel vorgeschwebt hatte, auch die Hohe Trata, wurde von einem der Reisegefährten besucht.

Auf der Heimfahrt bewegten uns neben der Erinnerung an die Fülle des Erlebten Gedanken an die bevorstehende Sedanfeier, den Tag nationaler Erhebung und Selbstbesinnung für unser Volk. Wie viele Festredner würden diesmal, um ihre Zuhörer zu gerechter Freude an der Gegenwart zu stimmen, wohl darauf hinweisen, wie ganz anders es gerade vor hundert Jahren, in den Tagen der Schlacht von Jena und Auerstädt, in Deutschland ausgesehen habe. Nun, wie der Gedanke an das Nacheinander der Zeit, so muß den Deutschen auch ein Vergleich des Nebeneinander im Raume zu dankbarer Würdigung der Zustände in der Heimat führen, wenn er hinschaut auf das unglückliche Nachbarvolk im Osten, das jetzt in verworrenem, blutigem Ringen mit sich selbst eine Sturm- und Drangzeit durchlebt.

