



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Poeschel, Johannes: Luftreisen. 5. Die internationale Wettfahrt

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

tiefern Eindruck auf uns machen, und Goethes Werke zur Naturkunde stehen noch immer bei uns unter den streng wissenschaftlichen Büchern, die Farbenlehre zum Beispiel unter den Classikern über Optik. — Nirgends findet man vielleicht das Princip klarer, bestimmter, mit wahrer Naturnothwendigkeit, und zugleich im schönsten Bewußtsein des Ganzen, allgegenwärtiger an den Tag gelegt, einfacher umschrieben, methodischer vorangestellt, als eben in Goethes wissenschaftlichen Arbeiten. Sie sind also streng systematisch, und wenn sie sich zu frei zu bewegen scheinen, so thun sie es nur in dem Maße, in welchem der Verfasser durch seine Dichtergabe die wahre Einheit des Principis, als Natur, in stetiger Causalität zu erhalten weiß, während der Gelehrte, dem die Muses abhold sind, auch das Princip seines Werks außer sich, und selbst außerhalb des Buchs (mit Ausnahme derjenigen Seite, auf welcher es gedruckt ist) bewahrt, und daher immer daran denken muß, damit es ihm nicht, während er fortarbeitet, unter der Hand verloren gehe. Was also an allen naturwissenschaftlichen Werken Gutes ist, muß sich nothwendig auch so darstellen lassen, wie Goethe darstellt, und was sich nicht so darstellen läßt, oder darstellen lassen will, ist höchstwahrscheinlich ein bloßes Hirngespinnst.

„Möcht' ich mich fromm und kurz fassen, so müßt' ich sagen: es kam augenblicklich der Friede Gottes über mich“ — schöner als durch dieses Wort des Dankes konnte der Verfasser nicht belohnt werden. Es ist ein Vorklang jener tiefen vollen Töne, in denen der Dichter bald darauf das hohe Preislied anstimmte von jenem mehr als Vernunft befehlenden Frieden Gottes, von der beglückenden Nähe des „allgeliebten Wesens“, dessen liebliche Lippen ihm die holde Lehre verkündeten:

Nur wo du bist, sei alles, immer kindlich,  
So bist du alles, bist unüberwindlich.



## Luftreisen

Von Johannes Poeschel

### 5. Die internationale Wettfahrt



Die Berliner Luftschiffertage neigten sich ihrem Ende zu. Mittwoch den 10. Oktober hatten sie begonnen mit der Verfolgung vier kleiner Wasserstoffballons des Luftschifferbataillons durch je vier Automobile, wobei es nur einem Automobil gelang, in der vorgeschriebnen Zeit seinen Ballon zu erreichen. Eine Fülle von Anregungen hatten diese Tage gebracht durch hervorragende wissenschaftliche Vorträge und Vorführungen, besonders aber durch den persönlichen Verkehr mit Luftschiffern aus allen Teilen Deutschlands und dem Auslande. Denn zugleich mit dem Berliner Verein für Luftschiffahrt, der sein fünfundzwanzig-jähriges Bestehen feierte, tagte auch der aus neun Vereinen gebildete Deutsche

Luftschifferverband und zum erstenmale die vor einem Jahre gegründete Fédération Aéronautique Internationale, zu der Frankreich, Belgien, die Schweiz, Italien, Spanien, England und Amerika Vertreter geschickt hatten. Ihren glänzenden Abschluß sollten die Festlichkeiten durch eine große Ballonwettfahrt, die erste in Deutschland, Sonntag den 14. Oktober erhalten, nur die Beratungen der Fédération standen für den nächsten Tag noch bevor. Eine größere Völkerwanderung hat selbst Berlin wohl selten erlebt als an diesem sonnenhellen, sommerwarmen Herbsttage. Wie in Paris, wenige Wochen vorher bei der Wettfahrt um den Gordon-Bennet-Preis der Lüfte, wurden Hunderttausende von der Schaulust herausgelockt und fluteten schon seit den Vormittagsstunden nach der Gasanstalt Tegel und ihrer Umgebung. Die Elektrische allein beförderte über achtzigtausend Menschen dorthin, viel mehr aber noch strömten zu Fuß, zu Rade, mit der Eisenbahn sowie auf Tausenden von Wagen und Automobilen hinaus, andre suchten näherliegende Aussichtspunkte auf.

Die Vorbereitungen für den Aufstieg der Ballons waren von dem Vorstande des Berliner Vereins mit viel Umsicht und Geschick ohne Rücksicht auf die Kosten getroffen worden, sodaß alles tadellos klappte. Ein regelmäßig angelegtes Gasleitungsnetz, das in zwölf Füllrohre endete, bedeckte den großen Wiesenplan vor der Tegeler Gasanstalt. Hier lagen in gleich weiten Abständen die Hüllen von siebzehn Ballons ausgebreitet. Denn vier von den ursprünglich angemeldeten einundzwanzig Ballons, darunter die beiden französischen und der spanische, waren nicht erschienen. So war das Ausland nur durch zwei belgische, einen österreichischen und einen Schweizer Ballon vertreten, die übrigen stellten die Vereine des Deutschen Luftschifferverbandes, einen die Luftwarte in Lindenberg. Ihr Umfang war sehr verschieden, vom kleinen „Ernst“ des Berliner Vereins, der nur 680 Kubikmeter faßt, bis zum Ballon „Düsseldorf“ des Niederrheinischen Vereins mit einem Fassungsvermögen von 2400 Kubikmetern. Um jede Hülle waren gefüllte Sandsäcke im Kreise aufgestellt, nahe dabei jedesmal der Korb, einige nagelneu, mit Plüsch ausgeschlagen und mit allerlei Bequemlichkeiten versehen, wie zum Beispiel der des Freiherrn von Gewalt; andern sah mans an ihrem wettergebräunten Weidengeflecht und ihrer eingedrückten Schleifseite an, daß sie schon manchen Sturm erlebt hatten, bei der Landung an manchen Baum schon angeflogen waren; ihre Ausrüstung beschränkte sich auf das allernötigste. Zur Bedienung standen je zwanzig bis dreißig Mann Gardeinfanterie unter Anleitung von Unteroffizieren und Mannschaften des Luftschifferbataillons zur Verfügung.

Und halb ein Uhr wurde der Haupthahn der Leitung geöffnet, und rauschend strömte das Gas zugleich in zwölf Ballons ein. Nach wenigen Minuten schon erhoben sich die Hüllen über die Erde, blähten sich immer voller, und mehr als einmal hörte man den treffenden Vergleich äußern, daß sie wie Riesenchampignons aus der Erde wüchsen. Einer von ihnen erregte ganz besonders die Aufmerksamkeit der Zuschauer, nicht durch seine Schönheit, sondern durch mehrere

Hundert gelber Flecken auf dem schmutzig bräunlich gewordenen Stoff seiner Hülle. Das war unser Ballon, der alte „Helmholz“. Seine Führung war durchs Los einem in mehr als dreißig Fahrten bewährten Luftschiffer, früherem Assistenten am Aeronautischen Observatorium, Dr. Elias in Berlin zugefallen; der an mich ergangnen Aufforderung, ihn dabei zu unterstützen, leistete ich gern Folge. An Jahren seines Daseins hätte der alte „Helmholz“ es mit andern Ballons wohl aufnehmen können. Im Juli 1904 schwebte er zum erstenmal ins Reich der Lüfte empor, das war bei unsrer Fahrt nach dem Riesengebirge, über die im zweiten und dritten Hefte des Jahrgangs 1905 berichtet worden ist. Aber die Lebensdauer eines Ballons hängt von der Zahl seiner Fahrten ab, und diese entspricht ungefähr den Jahren eines Menschen. Auch ihr Leben währet siebzig — Fahrten, und wenns hoch kommt, achtzig; hundert zu erreichen ist nur wenigen beschieden. Unser „Helmholz“ aber hat die Siebzig schon überschritten. Auch fällt es auf, daß es bei ihm mit der Füllung gar nicht recht vorwärts gehn will. Während die andern schon voll und prall sind, ruht er noch immer träg und gedrückt am Boden, und manche geringschätzige Bemerkung darüber wird laut. Der Kenner aber durchschaut sofort, woran es liegt, und lacht: auf dem Füllschlauch sitzt ein stämmiger Gardeinfanterist, damit das Gas nicht zu rasch in die durchlässige alte Ballonhülle einströmt und sich unter der Einwirkung der Sonnenwärme nicht vorzeitig ausdehnt. Nach einer halben Stunde wiegen sich elf Ballons stolz und ungeduldig in der leicht bewegten Luft, fünf andre folgen bald nach, und ganz zuletzt bequemt sich auch der alte „Helmholz“ dazu. Die in großen Buchstaben auf jeder Hülle angebrachten Namen werden sichtbar, und Flaggen in den verschiedenen Landesfarben wehen von den Auslaufleinen herab.

Die Abfahrtsnummern waren schon mehrere Tage vorher verlost worden, nach ihrer Reihenfolge begannen Punkt drei Uhr die Aufstiege. Noch eine Stunde zuvor war es unsicher, ob an der beabsichtigten Weisfahrt festgehalten werden könnte, das heißt einer Fahrt, bei der die gerade Luftlinie vom Abfahrts- bis zum Landungsplatz ausschlaggebend ist, nicht etwa die wirklich zurückgelegte Strecke. Die Windrichtung hatte wiederholt gewechselt. Hätte zum Beispiel der Südost die Oberhand gewonnen, so wäre an die Stelle der Weisfahrt eine Zielfahrt getreten, bei der es darauf angekommen wäre, unter geschickter Ausnützung der in den verschiedenen Luftschichten herrschenden Strömungen möglichst nahe an einem vorher bezeichneten Punkt in der Nähe der Nordseeküste zu landen. Die dritte Möglichkeit eines Wettfliegens, die Dauerfahrt, kam diesmal nicht in Betracht. Glücklicherweise drehte sich der Wind immer entschiedner nach Ost-südosten, sodaß die Gefahr einer Verwehung auf die See nicht mehr zu befürchten war und Weisfahrt die Lösung bleiben konnte.

Um bei der verschiedenen Größe der Ballons und der insolgedessen auch verschiedenen Menge des mitgeführten Ballasts für die Beurteilung der Leistungen die Vorteile durch Vorgeben auszugleichen (Handicap nach den Ergebnissen),

hat die Fédération Internationale für Wettfahrten folgende Berechnung festgesetzt: bei Ballons bis 1600 Kubikmeter Größe werden 100, von 1600 bis 3000 Kubikmeter 200, über 3000 Kubikmeter 300 Kubikmeter abgezogen in der freilich nur selten genau zutreffenden Annahme, daß ein Ballon der ersten Größe einen, der zweiten Größe zwei, der dritten drei Mann Besatzung an Bord hat. Mit dem Rest wird in die Zahl der zurückgelegten Kilometer dividiert. Die Quotienten ergeben dann die schließliche Reihenfolge. Wenn also ein Ballon von 2400 Kubikmetern 800 Kilometer zurücklegt, ist sein Ergebnis  $800 : 2200 = 0,36$ ; er wird von einem Ballon von 1500 Kubikmetern, der es nur auf 520 Kilometer bringt, geschlagen, denn es ist  $520 : 1400 = 0,37$ . Das ist wenigstens ein wohlgemeinter Versuch zu gerechtem Ausgleich. Indessen sind die Vorteile der größeren Ballons keineswegs so ausgemacht. So fordert zum Beispiel die Regelung der vertikalen Schwankungen bei umfangreichern Ballons viel größere Opfer an Ballast. Sollte sich aber wirklich der größte Ballon am längsten in der Luft halten, so ist damit noch lange nicht gesagt, daß er auch am weitesten fliegt. Kurz, es spielen bei den Ballonwettfahrten wie bei jedem Sport Zufall und Glück eine große Rolle. Jedenfalls waren für unsre beiden Kleinen, „Ernst“ und „Radium“ (850 Kubikmeter), übrigens außer dem weit größern Wiener „Helios“ (1230 Kubikmeter) die einzigen, die nur je einen Mann an Bord hatten, von vornherein die Aussichten nicht ungünstig. Der Führer des Ballons „Radium“ aber, Adhémar de la Hault, verzichtete von vornherein auf die Durchführung der Fahrt und landete freiwillig noch an demselben Abend um sieben Uhr in der Gegend von Lübben in der Mark, um tags darauf als Vertreter Belgiens an den Beratungen der Fédération teilzunehmen.

Siebzehnmahl im Zeitraum einer Stunde ertönten nun die wohlbekanntesten letzten Kommandos: „Achtung! Anlüften!“ „Festhalten!“ „Aufziehen!“, worauf das Öffnen des solange wie möglich geschlossen gehaltenen Füllansatzes erfolgt, und „Laßt los!“ Beim ersten dieser vier Kommandos wurde siebzehnmahl dieselbe schmerzliche Enttäuschung erlebt: das Gas war viel schwerer als das sonst vom Berliner Verein benutzte Leuchtgas, vielleicht weil gar zu hohe Anforderungen an die Gasanstalt gestellt werden mußten, wurden doch im ganzen etwa 26 000 Kubikmeter auf einmal gebraucht. So bekam der „Helmholz“, der unter den gleichen Gewichtsverhältnissen noch mit 22 bis 23 Sack Ballast den nötigen Auftrieb erhält, nur 13 Sack mit. Da jeder Führer bestrebt war, seinen Ballon so schwer als möglich abwiegen zu lassen, trennte sich mancher nur langsam und unter Auswerfen der unbedingt nötigen Sandmenge vom Boden und berührte ihn wohl auch noch einmal nach dem ersten leichten Erheben, was den zuschauenden Massen gar nicht gefiel und von manchen als Zeichen mangelhafter Führung kritisiert wurde. Gerade beim kleinen „Ernst“, der schließlich als erster Sieger aus der Wettfahrt hervorging, war dies der Fall, hatte er doch alle Ursache, mit seinem drei und einem halben Sack Ballast

haushälterisch umzugehn. Dagegen rief das kerzengerade Emporschießen eines Ballons, von dem seine Korbinfassen selber wenig erbaut waren, jedesmal allgemeines Entzücken hervor. Der österreichische Ballon „Helios“ war der erste, der unter lautem Beifallsjubel abgelassen wurde, ihm folgten der Schweizer „Cognat“, der kleine Belgier „Radium“, an vierter Stelle — nomen et omen! — drei Uhr zwölf Minuten unser „Helmholz“. Sein scheckiges Aussehen, nun auch von unten wahrnehmbar, das zum Vergleich mit einer langgedienten, viel verpflasterten Infanteriescheibe herausforderte, machte offenbar besondres Vergnügen, und aus dem vielstimmigen, wohlwollenden „Glück ab!“, das uns geleitete, glaubten wir so etwas herauszuhören wie: „Na, weit werdet ihr zwei wohl nicht kommen!“ In Wirklichkeit war die Menge der mit Klebestreifen versehenen Stellen — eine nachträgliche genaue Zählung ergab 379! — ein Beweis für die große Sorgfalt, die der Führer schon vorher seinem Ballon durch Prüfung seiner Zuverlässigkeit hatte zuteil werden lassen.

Senseits des eingefriedigten Platzes, auf dem die Füllung erfolgte, war eine große Tribüne errichtet worden, dort saßen sie Kopf an Kopf, den Blick nach oben gerichtet. Wir nähern uns ihr bedenklich. Rasch ein wenig Ballast ausgeworfen, damit wir kein Unheil anrichten. Ein lustiges Hallo dankt uns dafür, sie nehmens freundlich auf, die guten Berliner, daß auch ihnen einmal buchstäblich Sand in die Augen gestreut wird. Da schweben wir also wieder einmal über einem Vororte der Reichshauptstadt, nachdem wir die letzten Fahrten alle von Bitterfeld aus unternommen haben, und zahlreiche Erinnerungen werden wach, jedoch ein Anblick wie heute hat sich uns noch nie geboten. Wohl sind die alten lieben Forste und Havelseen wieder, die wir schauen, aber überall, wo Natur und Menschenhand ein freies Fleckchen gelassen haben, da ist es übersät von Menschen. Auf Mauern und Dächern stehn sie dicht beisammen, die Schiffe auf dem Tegeler See tragen eine Menge Schaulustiger, auch die unglücklichen Bewohner von Dalldorf winken und rufen uns zu, und die Rehberge bei Reinickendorf, die ihren alten Dünencharakter noch immer unverkennbar bewahrt haben, grüßen uns in den Landesfarben: weiß der Sand, schwarz die Menschenmassen, die sich auf den Höhen drängen, während sie doch das Ereignis in den höhern Regionen von jeder tiefern Stelle aus ebenfogut sehen könnten.

Noch köstlicher aber ist das Bild, das sich in den Lüften selber uns bietet. Der kleine Belgier, der sich in der von einem flotten Winde bewegten untersten Luftschicht hält, hat einen ziemlichen Vorsprung gewonnen, ihm folgt in größerm oder geringerm Abstände, nach rechts oder links abweichend, ein Ballon nach dem andern, bis sie alle siebzehn unterwegs sind, ein Zukunftsbild, wie es die Witblätter so gern bringen: voran der eben entsprungne Flüchtling, ihm nach die ganze Schar der Verfolger, Schutzleute, Straßenjugend, alles im Ballon! Der kleine „Ernst“ hat sich sofort hoch über die andern erhoben und schlägt eine mehr südöstliche Richtung ein. Hinter uns stehn zwei Ballons senkrecht übereinander, nach unsrer Schätzung ist der eine der große Belgier „Wille de

Bruxelles" (2250 Kubikmeter), der andre der Ballon „Sohnke“ des Münchner Vereins für Luftschiffahrt.

Wir selbst verlassen unsre anfängliche Höhe, weil das Ballongas an die schon merklich kühler werdende Atmosphäre von seiner Wärme ausstrahlt und sich zusammenzieht, und kommen damit in die lebhaftere Strömung des kleinen Belgiers. Plötzlich steigt dieser, weil er der Erde zu nahe gekommen war, und verlangsamt in der höhern, ruhigeren Schicht seinen Flug. Bald sind wir unter ihm hinweg, und auch den Österreicher „Helios“ überholen wir auf dieselbe Weise, sodaß wir trotz unsrer spätern Abfahrt die zweiten sind. Nur der Ballon „Cognat“ ist uns ein gut Stück voraus. Wir beobachten, wie er zur Feststellung der Windrichtung und Windgeschwindigkeit in den höhern Schichten von Zeit zu Zeit Piloten, kleine Wasserstoffballons, entsendet. Noch tiefer freilich dürfen wir nicht sinken, wir sind kaum noch 40 Meter vom Boden entfernt und können ganz bequem mit den Menschen unter uns Gespräche führen. Parallel zum Nordring, der das Häusermeer Berlins begrenzt, gehts über Pankow und Weißensee mit Rennbahn und Teich gerade auf die städtische Irrenanstalt Herzberge zu. Auf den Veranden der von schönen Parkanlagen umrahmten villenartigen Gebäude sitzen die Kranken beim Nachmittagskaffee und freuen sich an dem himmlischen Schauspiel. Entsetzt dagegen erregt unser Nahen im Wirtschaftshofe der Anstalt: ein großes Volk Haushühner trippelt und flattert hilflos umher. Eine von vielen Bahnen durchschnittne Fläche liegt unter uns mit den Orten Friedrichsfelde, Biesdorf und Kaulsdorf, und zu unsrer Rechten führt die Spree von Stralau und Rummelsburg aufwärts nach Köpenick. Noch ahnt die Stadt nicht, was ihr in den nächsten Tagen bevorsteht. In das tragische Geschick eines Königssohnes war ihr Name einst verflochten: der volkstümlichste Herrscher Preußens stand hier als Kronprinz vor einem Kriegsgerichte. Jetzt soll ein Abenteurer sie in den Mund der Leute bringen als Schauplatz einer Komödie, über der man unsre Ballonwettfahrt und sogar Hohenlohes Denkwürdigkeiten eine Weile vergißt.

Länger, als uns lieb ist, dürfen wir den Anblick der Stadt genießen, haben doch auch wir aus demselben Grunde wie vorhin der kleine Belgier höher steigen müssen in die uns beinahe windstill erscheinende Region und sehen nunmehr die erst von uns überholten Ballons „Radium“ und „Helios“ wieder unter uns wegeilen. Etwas südlicher als wir kreuzen sie vor uns den Müggelsee, der von dunkeln Forsten eingeschlossen unter den Strahlen der Abendsonne in einem Gemisch von Purpur und Gold erglänzt, und im Geiste treten uns die in ihrer natürlichen Farbenpracht aufgenommenen, an künstlerischer Wirkung kaum noch zu überbietenden Meeres- und Küstenbilder wieder vors Auge, die uns vor wenig Tagen Geheimrat Professor Miethe in der Aula der Technischen Hochschule vorgeführt hat. Weiter südlich über der Bürgerheide und den Müggelbergen vereinigen sich bei Schmöckwitz die Dahmeseen zu einem gewaltigen Stern, der uns auch früher schon entzückt hat. Denn es ist nun das vierte

mal, daß wir mit dem „Helmholz“ von Berlin aus die Richtung nach Südosten einschlugen. Die eine Fahrt fand allerdings in dieser Gegend schon ihr Ende, zwischen Erkner und Müdersdorf. Ein Platzregen war gleich beim Füllen auf den Ballon niedergegangen und hatte ihm Wasser statt Sand als Ballast aufgebürdet; in schweren Wetterwolken, deren obere Schicht wir nicht zu durchstoßen vermochten, fuhren wir von Anfang bis zu Ende, sodaß wir schließlich wie aus einem Wasserfasse gezogen landeten.

Von Rahnsdorf ab, am Dämeriksee vorüber, halten wir uns über der vielgewundenen Spree bis zum Ober-Spreekanal. Die zunehmende Abkühlung der Luft und damit auch des Ballongases nähert uns wiederholt der Erde. Leider haben wir das Schlepptau zu früh abgerollt. Solange wir über die Wiesen der Spreeau hingleiten, ist's eine angenehme Spazierfahrt. Beim Schleppen über den Wald aber zu beiden Seiten der Lu bleibt das Tauende in den Wipfeln der hohen Fichten und Kiefern oft hängen. Zwar reißt sich mit heftigem Ruck immer wieder los; da ihm aber der eigentlich unentbehrliche Lederschuh fehlt, frißt es aus, und die Gefahr, uns dauernd an einem Baume zu verankern, wächst. Diese Befürchtung und die Rücksicht auf kleine Ansiedlungen, die wir passieren, zwingt uns, immer mehr von unserm kostbaren Sande zu opfern. Unfre Fahrtkurve sieht infolgedessen aus wie das Profil eines Berglandes mit einer Reihe basaltischer Erhebungen.

Recht gute Dienste leistete uns ein mitgenommenes Vertikalanemometer, ein etwas abseits vom Korbe aufgehängter schwacher Holzrahmen mit einer senkrechten Metallachse in der Mitte, an der zwei leichte, schräggestellte Kartonflügel befestigt sind. Stehn diese Flügel still, so ist das ein Zeichen, daß der Ballon eine Gleichgewichtslage erlangt hat und sich wagerecht vorwärts bewegt. Drehen sich die Flügel nach links, so steigt er; nach rechts, so fällt er. Durch Beobachten dieses Anemometers kann man sich das oft recht lästige Ablesen des Barometers, das nur durch fortwährendes Klopfen zu pünktlicher Arbeit zu bewegen ist, wenigstens zeitweise ersparen. Leider war unser Apparat zu zart gebaut, sodaß schon nach den ersten Stunden die Metallachse mit ihren Flügeln aus dem Rahmen herausfiel.

Bis jetzt konnten wir trotz des zarten Duftes, der die Ferne verschleierte, noch immer einige Ballons vor uns und hinter uns erkennen, zuletzt noch ein wenig östlich von uns den im Glanze seiner Neuheit leuchtend gelben Ballon „Sohnke“. Nun aber, bald nach sechs Uhr ist es so dunkel, daß wir nur noch die nähere Umgebung unterscheiden können. Werden wir wohl am nächsten Morgen mit dem einen oder andern Ballon ein Wiedersehen in den Lüften feiern dürfen? Nach drei Stunden haben wir Storkow und den Dolgensee erreicht, den ein Kanal mit dem sich in leichter Krümmung nach Nordosten erstreckenden großen Scharmützelsee verbindet, das ergibt bei Abmessung auf der Karte eine mittlere Geschwindigkeit von 20 Kilometern in der Stunde. Für eine Weisfahrt herzlich wenig, gut nur, daß auch unfre Mitbewerber mit denselben Schwierigkeiten zu kämpfen haben!

Wieder überflogen wir die Spree, bei Trebatsch, und gleich darauf den stattlichen Schwielochsee bei Zaue. Den durch zwei Fahrten uns so vertrauten Spreewald im Westen, wo übrigens der kleine Belgier inzwischen niedergegangen war, können wir nur ahnen, der Peitzer Forst, den wir bei Drachhausen gekreuzt haben, trennt uns von ihm. Dagegen durchqueren wir das auf dem Fluge nach Rußland berührte Gebiet mit dem Seenbündel von Peitz. Von dem Reize, den ihm das Licht des Vollmonds damals verlieh, ist heute nichts zu spüren, die Finsternis läßt uns kaum den Wasserspiegel bemerken. Wohl aber sehen wir auch heute in der Ferne den breiten Lichtstreifen von Kottbus, und diesmal kommen wir dicht daran vorbei. Seine Tausende von weißen, gelben und rötlichen Lichtern, zu den mannigfaltigsten Figuren vereinigt, rufen den Eindruck einer festlichen Illumination hervor, etwa wie leuchtende Sterne und Arabesken über einem dunkeln Riesenbau.

Das ist ein geeigneter Punkt, ein Telegramm an den Vorsitzenden des Sportausschusses zu entsenden, wozu uns Formulare samt festen Umschlägen und winzigen Sandsäckchen in großer Anzahl mit in den Korb gegeben worden sind. Wir zählen unseren Vorrat an Ballast, um ihn zugleich zu melden: es sind nur noch vier Säcke vorhanden, neun also haben wir schon verbraucht, und dabei ist es erst acht Uhr Abends, das sind trübe Aussichten. Eine Viertelstunde vorher hatte der Ballon „Bezold“, der neueste des Berliner Vereins, unter Führung des Hauptmanns von Kehler, meines Führers und Lehrers auf mehreren Fahrten, fast an derselben Stelle ein Telegramm ausgeworfen, zwölf Stunden später landete er nach großem Umwege bei Neuenfalz östlich von Plauen i. V. Beide Telegramme fanden am nächsten Morgen Arbeiter und gaben sie nach Berlin auf.

Der Wind hat sich inzwischen weiter nach rechts gedreht. Wie die Eisenbahnlinie und die Landstraße unter uns, die den Lauf der Spree im Osten und im Westen begleiten, wenden auch wir uns scharf nach Süden und erreichen genau eine Stunde später Spremberg. Die winklige alte Stadt auf der Spreeinsel und die gleichmäßig angelegten neuern Stadtteile, die sich westlich daneben vom Bahnhof nach Süden erstrecken, sind bei ihrer reichlichen Straßenbeleuchtung gut zu unterscheiden. Behalten wir diese Richtung bei, so steht uns eine Fahrt über die Oberlausitz, über die Sächsische und die Böhmisches Schweiz bevor. Das würde einem längst von mir gehegten, aber bisher noch nie erfüllten Wunsch entsprechen, jedoch in dunkler Nacht und bei knappem Ballast ist diese Aussicht weniger erfreulich, zumal wenn wir genötigt wären, in den an schroffen Felsen so reichen Gebirgen noch in der Nacht zu landen.

Aber es kommt anders. Wir nehmen die alte Richtung nach Südosten wieder auf und fahren, zum großen Teil am Schlepptau, über eins der ausgedehntesten Waldgebiete Deutschlands, den Muskauer Forst. Von seinem Wildreichtum sehen wir zwar nichts, aber unser Ohr vernimmt das Röhren der Hirsche, das Rascheln und Knacken der Zweige, das von den durch uns erschreckten und ängstlich flüchtenden Tieren des Waldes herrührt. Um zehn Uhr

liegt ein hell erleuchteter Ort mit rechtwinklig sich schneidenden Straßen unter uns, durch Zuruf erfahren wir, daß es die Herrnhuterkolonie Niesky ist. Das ist ja Girdein, die Stätte der schlichten und doch so ergreifenden Knabenschicksale, die Herman Anders Krüger den deutschen Jungen und ihren Schulmeistern zu heilsamem Nachdenken, zur Erquickung und zum Trost in seinem Gottfried Kämpfer erzählt hat. Es war das letzte Buch, das ich vor dieser Reise gelesen hatte, dabei waren in mir Erinnerungen an die schon vor Jahrzehnten unter dem Namen Tapeinon erschienene prächtige Schilderung des Alumnatslebens in der Knabenanstalt und dem Pädagogium von Niesky wieder wach geworden. Und von hier aus schweifen meine Gedanken westwärts nach einer andern, altberühmten Erziehungsstätte, nach meinem St. Afra, wo meine lieben Jungen jetzt neuer Tagesarbeit und neuer Lebensfreude entgegen schlummern.

Noch eine Stunde, und unser Flug führt uns über eine der schönsten und durch den von uns eben überflognen Waldbesitz reichsten deutschen Städte. Daß Görlitz diesen Ruf nicht umsonst genießt, bestätigt uns sogar der Eindruck, den wir jetzt in nächtlicher Stunde von oben gewinnen. Wir sind erstaunt über die im künstlichen Lichte besonders auffallende Größe der Stadt mit ihren vielen, auch über die Reise nach Osten sich fortsetzenden vorstadtartigen Verzweigungen, ihren weiten Bahnhofsanlagen im Südwesten, in denen sich fünf Verkehrslinien vereinigen, über das großstädtische Treiben auf den Straßen, die von Wagen und elektrischen Bahnen belebt sind. Im Gegensatz dazu erhebt sich düster und schattenhaft einige Kilometer südwestlich der Basaltkegel der Landeskronen.

Fast eine Viertelstunde dauerts, bis wir ganz über die Stadt hinweg sind, und so ungern wirs tun, wir müssen neue Ballastopfer bringen, es wäre doch zu peinlich, mit dem Schlepptau unliebsamerweise die Aufmerksamkeit der Görlitzer auf uns zu lenken, wohl gar einen der vielen Türme oder Schloten zu gefährden. Im allgemeinen können wir jetzt, seitdem die Nacht völlig hereingebrochen ist, mit der Fahrtkurve, wie sie der Barograph zeichnet, zufrieden sein, sie beschreibt eine ziemlich gleichmäßige sanfte Wellenlinie. Aber wir haben auch nur noch drei Sack Ballast, mit ihnen die Nacht durchzuhalten ist unmöglich. So heißt denn Notballast schaffen, und hierin zeigt sich Dr. Elias unglaublich erfinderisch, hat er doch reiche Erfahrungen für solche Fälle sammeln können bei seinen mit Verlon unternommenen wissenschaftlichen Hochfahrten bis 8000 Meter und darüber sowie bei Weitfahrten, von denen eine ihn in dreißig Stunden nach Südrußland, nach Poltawa im Stromgebiete des Dnjepr führte.

Was der Korb, was wir selbst irgendwie entbehren können, wird als Ballast zurechtgelegt, das meiste aber vorher in Stücke zerkleinert, die an Gewicht einigen Handvoll Sand entsprechen. Wer uns beide da hätte sehen können, wie wir, der eine mit dem großen Dolche bewaffnet, der zur Ausrüstung der Korbtasche gehört, der andre mit einem scharfen Taschenmesser, jeder für sich oder, wenn nötig, auch mit vereinten Kräften, tapfer drauf los

schnitten und trennten und rissen, daß es in der stillen Nacht nur so krachte! Auch unsre Mäntel mußten dran glauben, es war ja nicht so kalt, daß wir sie nicht hätten entbehren können, und schade wars auch nicht um sie, denn im Hinblick auf eine solche Möglichkeit hatten wir längst ausgemusterte Garnituren angelegt, denen dieser Heldentod wohl zu gönnen war. So gelang es uns, ein Gewicht von mindestens drei Sack, also etwa 50 Kilo, zu gewinnen.

Nun wirds ja wohl möglich sein, uns bis zur Morgendämmerung in der Luft zu halten, denn das erscheint uns als das einzig noch erreichbare Ziel, den Gedanken an einen Sieg in der Wettfahrt haben wir längst aufgegeben. Die Führung des Ballons darf auch über dieser Arbeit nicht vernachlässigt werden, darum wirft abwechselnd einer von uns mit Hilfe der elektrischen Taschenlampe nebenbei einen beobachtenden Blick auf das Barometer; und sobald es wünschenswert erscheint, fliegt etwas von unserm neuen Ballastvorrat über Bord: in einsamer Gegend eine leere oder auch wohl eine volle Selterwasserflasche, sonst ein Stück Loslasttau, Verpackungsplan oder Korbsitz, ein Viertelchen Mantel, ein leerer Sandsack oder was wir sonst noch zu versenden haben.

Schönbrunn südöstlich von Görlitz war der letzte Ort, den wir sicher haben bestimmen können. Seitdem schwimmen wir auf einer dichten Wolkenschicht, über uns klarer Sternenhimmel. Es gibt eine hübsche Wirkung, wenn wir unsre kleinen Taschenlampen als Scheinwerfer benutzen und den um uns brodelnden Wolkendunst elektrisch beleuchten. Das Gelände unter uns steigt fortgesetzt, wir müssen uns auf 400, 500 und 600 Meter erheben. Um festzustellen, wie hoch wir über der Erde sind, rufen wir von Zeit zu Zeit laut hinunter. Dringt der Widerhall in einer Sekunde zu uns herauf, so sind wir ungefähr 150 Meter hoch. Darum ist es etwas beunruhigend, wenn das Echo beinahe gleichzeitig antwortet, wie es jetzt der Fall ist. Das Tau schleppt über Bäume, seine Anhänglichkeit gibt sich durch abscheuliche Rucke kund.

Mitternacht ist längst vorüber. Wie bei der Nachtfahrt über den Harz im letzten Frühjahr tönt lautes Rauschen von Duellen und Gebirgsbächen zu uns herauf, und kühle, kräftige Waldesluft umweht uns. Wir sind im Sudetengebiet. Der Rücken, der uns soeben nötigte, über 700 Meter aufzusteigen, muß der Zackenkamm gewesen sein, und all die rauschenden Wasser, die wir hörten, waren Zuflüsse des Zacken. Jetzt schweben wir über einem Tale, denn das Schlepptau ist wieder frei. Der Wind spielt mit uns und treibt uns tiefer in die Gründe zwischen dem Hohen Iserkamm und das Riesengebirge hinein. Immer höher werden die Bergzüge, die dunkel und drohend zu beiden Seiten über die Wolken emporragen, immer langsamer bewegen wir uns vorwärts, schließlich nur noch ein wenig hin und her und auf und ab. Verfügten wir über reichlichen Ballast, dann könnten wir, um vom Flecke zu kommen, eine höhere Luftschicht auffuchen; freilich da es das höchste deutsche Mittelgebirge ist, in das wir eingedrungen sind, müßte dies schon eine Höhe von mindestens 1500 Metern sein. So bleibt uns nichts weiter übrig als uns in Geduld zu fassen und, dem geheimnisvollen Waldweben unter uns und den Rufen der

Nachtvögel lauschend, eine günstige Wendung in den Wind- und Luftverhältnissen abzuwarten. Über zwei Stunden halten wir nun schon an der südlichen der beiden uns einschließenden Gebirgswände, immer in der Besorgnis, das Schlepptau, das im Nebel unter uns bald da, bald dort auftritt, möchte sich festhalten und unsrer Fahrt ein Ziel setzen. Da hören wir drei Uhr vierzig Minuten in der Ferne das Geräusch eines Zuges, der sich klingelnd und leuchtend uns nähert. Lange noch, auch nachdem er an uns vorbei ist, beobachten wir ihn, wie er sich in vielen Krümmungen talaufwärts windet. Das Kursbuch gibt über ihn keine Auskunft, also ist's ein Güterzug, dazu stimmt auch seine spärliche Beleuchtung. Wie wir nachträglich durch die Bahnhofinspektion in Hirschberg erfuhren, war es der Güterzug, der drei Uhr sechs Minuten Hirschberg verläßt und bei Grüntal die böhmische Grenze erreicht. Danach wars der Talfessel zwischen Petersdorf und Schreiberhau, in dem wir solange verweilten.

Wären unsre Augen instande gewesen, die Granitmassen vor uns zu durchdringen, so hätten wir uns über den unfreiwilligen Aufenthalt durch die Wahrnehmung trösten können, daß sich einige Meilen von uns entfernt in einer andern Falte des Riesengebirges gleichzeitig noch ein zweiter Ballon in derselben Lage befand, der von Dr. Schlein geführte „Helios“ des Wiener Aeroklubs, der seinen am Müggelsee vor uns gewonnenen Vorsprung also nur wenig vergrößert hatte. Auch er wurde stundenlang durch Windstille festgehalten, nachdem er kurz zuvor über einer größern Ortschaft am Ende eines langgestreckten Tales den aufsprühenden Funken einer mächtigen Feuerbrunst durch Emporflüchten entgangen war. Uns selbst blieb diesmal der uns von andern Fahrten her so gewohnte Anblick eines Brandes erspart.

Endlich kam wieder etwas Bewegung in die Nachtluft. Langsam trieben wir denselben Weg, den wir gekommen waren, wieder zurück und erreichten bei der Holzschleiferei und Papierfabrik Petersdorf den Ausgang des Tales, über dem jetzt die schmale Sichel des abnehmenden Mondes sichtbar wurde. Den Weg, den wir nun während des Restes der Nacht genommen haben, vermochte ich auch später nicht genau festzustellen. Das Barometer zeigte 600 und 700 Meter, wiederholt auch noch mehr, dabei schleppte das 100 Meter lange Tau fast beständig, nur wenn wir Talgründe kreuzten, wurde es jedesmal auf einige Minuten frei. Zur Rechten unsrer nach dem Kompaß südöstlichen Fahrtrichtung stiegen hohe Berggrücken auf. Danach sind wir den nordöstlichen Abhang des Riesengebirges entlang geflogen. Wäre es hell gewesen, hätten sich uns entzückende Blicke ins Hirschberger Tal bieten müssen.

Als der Morgen dämmerte, fanden wir uns mitten zwischen den Bergen südlich von Schmiedeberg über dem Gebirgsknoten am Arnberger Paß, wo der Landeshuter Kamm, das Riesengebirge und dessen südliche Fortsetzung, der Kolbenkamm, wie die Arme eines gewaltigen Dreizacks zusammentreffen. Dichte Nebel wallen aus den Tälern empor und schichten sich selbst zu schneeigen Gebirgen auf, aus ihnen schaut die letzte größere Erhebung des Riesengebirges,

der Dachsenberg, hervor. So oft der Blick nach der Erde frei wird, zeigt sich unter uns die in vielen Rehen nach Süden zu verlaufende Straße von Schmiedeberg nach der Grenzstadt Liebau am Zusammenfluß von Schwarzwasser und Bober. Ein langgestrecktes Dorf, durch das sie hindurchführt, wird uns von Feldarbeitern als Schlesisch-Michelsdorf bezeichnet.

Es ist sechs Uhr, nur ein halber Sack Sand ist noch übrig, auch unser Notballast ist verbraucht. Der niedrige, waldfreie Ziegenrücken vor uns dicht vor der böhmischen Grenze bei Tschöpsdorf ladet zum Landen ein; was wir in der Nacht uns wünschten, haben wir ja erreicht. Aber es ist gar zu herrlich, in den erwachenden Morgen hineinzufahren, und er verspricht wundervoll zu werden. Gestärkt durch ein Glas warmen Tee aus unsrer Thermosflasche, die ihren Inhalt achtzehn Stunden hindurch beinahe in seiner ursprünglichen Temperatur erhalten hat, beschließen wir auf gut Glück weiter zu fahren ins Königreich Böhmen hinein, solange uns der Ballon noch trägt. Ein viel durchschnittenenes Hüggelland liegt uns zu Füßen, auf allen Seiten von hohen bewaldeten Bergzügen umrahmt, die in herbstlich buntem Laubeschmuck prangen, während die eisenhaltige dunkelrote Erde der frisch bestellten Felder zu dem Farbenspiel ringsum den vollen Grundton angibt. Vor allem nach rückwärts bietet sich uns der Anblick eines reich gegliederten Aufbaus: im Hintergrund, hoch aufsteigend der breit gelagerte Hermsdorfer Forst, davor nach beiden Seiten zu sich immer mehr abtufende Bergkuppen, die eine kleine Ebene in der Mitte frei lassen. Noch hat sich die Sonne durch nächtliche Wolken am Horizont hindurchzuringen, aber ab und zu lugt sie schon verstohlen hervor und breitet ihren goldigen Schimmer über das reizvolle Bild.

Über Schatzlar zwischen dem Rehorn- und dem Rabengebirge, dann über Trautenbach führt uns der Wind dem Tale der Mupa zu und damit ins Stromgebiet der Elbe. Es ist ein blutgetränkter Boden, über dem wir schweben. Wo sich die Mupa in scharfem Knie nach Nordosten wendet, liegt eine schmucke, industriereiche Stadt, der mans nicht ansieht, wie Schweres sie durchgemacht hat, schon zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges, vor allem aber am 27. Juni 1866, als das erste preussische Armeekorps unter Bonin, von Liebau über Goldenöls vorrückend, Trautenau besetzte und sich nach hartem Kampfe um die nächsten Höhen vor dem österreichischen Armeekorps Gablenz zurückziehen mußte.

Die längst beobachtete Rechtsdrehung des Windes setzt sich fort, uns immer mehr südwestlich wendend treiben wir über die Elbe bei Königinhof und erreichen acht Uhr morgens in 1100 Meter Höhe die Stadt Horitz, die mit Petersdorf ziemlich auf einem Meridian liegt, wir haben also während der letzten fünf Stunden einen weiten, nach Westen geöffneten Bogen beschrieben. Jetzt entdecken wir, daß wir außer dem uns verbliebenen halben Sack Sand noch einen großen Vorrat an Ballast mit uns führen, an den wir gar nicht gedacht haben, die Feuchtigkeitsmenge, die unser Fahrzeug während der Nacht bei seinem Fluge durch Wolken aufgesogen hat. Diese Feuchtigkeit zieht die Sonne jetzt

mehr und mehr heraus, sodaß Hülle und Korb dampfen. Wir steigen langsam, aber gleichmäßig höher. Der Blick schweift weit vorwärts in der Richtung nach Prag über ein wohlangebautes, kurzweiliges, walddarmes Hügel land mit flachen, aber scharf eingeschnittenen Tälern, vielen Straßen- und Hausendörfern, auch einigen größern Orten, jedoch ohne irgendwelche besondern Eigentümlichkeiten. Nur eine vereinzelte Waldparzelle fällt uns durch ihre seltsame Form auf: eine schwimmende Frauengestalt mit vorgestreckten Armen und einem Fischleib, eine Melusine.

Wie wir so Ausschau halten, erspähen wir zu unsrer nicht geringen Freude etwa 15 Kilometer vor uns einen Ballon, also richtig ein Wiedersehen in den Lüften! Unsere Vermutung, daß es wieder der „Helios“ sei, bestätigte sich später. Der südwestlichste Punkt, den er erreichte, war Neu-Bidschow in Böhmen. Nun wiederholte sich, was wir während der Nacht im Gebirgskessel erlebt hatten, wir bewegten uns mehrere Stunden langsam im Kreise um einen Punkt. Diesmal aber aus einem andern Grunde: wir hatten uns dem Nordrande eines Luftdruckmaximums genähert und wurden vor ihm wie vor einer Mauer aufgehalten. Erst in 3000 Meter Höhe erfaßte uns wieder eine Luftströmung, doch trug sie uns, vom Hochdruckgebiet einem Tief zustrebend, beinahe genau nach derselben Richtung, aus der wir gekommen waren, nach Nordosten wieder zurück.

Der Himmel über uns ist völlig frei, dagegen ziehen sich 2000 Meter unter uns Wolkenmassen zusammen, das „böhmisch-schlesische Wolkenmeer“, von dem der Luftschiffer so oft zu berichten hat, über dem auch ich schon einmal drei Stunden zugebracht habe. Zwar ist es dicht geschlossen und erstreckt sich bald nach allen Seiten bis an den Horizont, sodaß uns jede andre Aussicht benommen wird, aber es ist nicht eintönig, sondern zeigt die mannigfachsten Formen: Taleinschnitte, größere unregelmäßige Vertiefungen, die in ihrer Gestalt an die märkischen Seen erinnern, darüber sich aufstürmende Gebirge, riesige Gletschertische mit abgeplatteter Oberfläche, aus bizarren Wolkenlagerungen ragen turmartige Gebilde hervor, nach einer andern Seite reiht sich Welle an Welle, wie zu einer Eismasse erstarrt.

Während ich meine Aufzeichnungen hierüber mache, fühle ich mich plötzlich gehalten, ich war im Stehen eingeschlafen und meinem Reisegefährten in die Arme gesunken, der diese Wirkung der sauerstoffärmern Luft auf seinen Hochfahrten an sich und andern oft wahrgenommen hatte. Auf 4000 Meter sind wir gestiegen, und das Aspirationspsychrometer zeigt 1 Grad Celsius unter Null an, doch lassen die glühenden Sonnenstrahlen uns dies nicht empfinden, nur an die Füße ist es kalt, da fehlt infolge unsrer Ballastnot der Verpackungsplan, der sonst den Boden des Korbes bedeckt. Gleichwohl verspüren wir nach den Anstrengungen der durchwachten Nacht das Bedürfnis, eine Weile zu ruhen. So lösen wir das Barometer von den Korbleinen, nehmen es in die Hand und beobachten am Boden sitzend, jede andre Sitzgelegenheit hatten wir ja über Bord werfen müssen. Ein Schlummer von wenig Minuten, dem wir uns abwechselnd

hingeben, stärkt uns zur Genüge, leichtes Frösteln treibt uns bald wieder auf, da die Korbwände, während wir sitzen, die Sonnenwärme von uns abhalten.

Um elf Uhr beginnt der „Helmholz“ zu sinken, so ruhig und sanft, wie wir es dem alten Knaben gar nicht mehr zugetraut hätten. Infolgedessen bleibt der Füllansatz offen, atmosphärische Luft dringt von unten nach und erhält den Ballon prall, eine Wirkung, die bei anderer Konstruktion durch ein eingefügtes Ballonet erreicht wird. Von 2500 Meter an beschleunigt sich unser Fall, nur als wir auf den obern Rand des Wolkenmeeres auftreffen, wobei uns der Schatten des Ballons, von der bekannten Aureole umgeben, entgegentritt, verlangsamt sich die Bewegung ein wenig, dann geht es immer hastiger abwärts, durch die etwa 500 Meter starke Wolken-schicht hindurch. Ein Klarmachen des Korbes ist diesmal unnötig, wir haben ja nichts mehr zum Aufräumen! Hohe Erden, die einen Bach umsäumen, werden unter uns sichtbar. Wir stürzen senkrecht auf sie zu, da unter den Wolken völlige Windstille herrscht. Auch das Aufsetzen des Schlepptaus hält den jähen Fall nicht auf. Darum schnell den sieben Stunden lang gesparten halben Sack Ballast und eine Reisetasche hinabgeworfen! Das hilft. Wir lassen uns leicht auf die Wipfel der Bäume nieder, schweben ein paar Meter auf ihnen entlang, ruhen einen Augenblick auf den äußersten Zweigen und gleiten dann, als diese brechen, ganz allmählich auf eine Wiese am Bache nieder. Das noch reichlich vorhandne Gas benutzen wir, um einigen der aus dem nahen Dorfe Schmellwitz spornstreichs herbeigeeilten Kinder die Freude eines Aufstiegs im Fesselballon zu bereiten, dann erst reißen wir die Hülle auf. Ein Berg etwa eine halbe Stunde östlich fällt uns in die Augen, es ist der Zobten bei Schweidnitz.

Ein Uhr fünfzig Minuten nach fast zweiundzwanzigstündiger Fahrt waren wir „sehr glatt“ gelandet. Die für den Wettbewerb allein in Betracht kommende Luftlinie von Tegel bis zum Landungsplatze betrug nur 290 Kilometer, die seit der Morgendämmerung zurückgelegten 150 Kilometer von Schlesien nach Horitz in Böhmen und wieder zurück zählten ja nicht mit. Doch war gerade diese Strecke die genutzreichste für uns gewesen und entschädigte uns reichlich für den vermeintlichen Mißerfolg bei der Wettfahrt. Um so größer war unsere Überraschung, als sich bei der Ausrechnung der Ergebnisse herausstellte, daß unser Ballonveteran „Helmholz“ der vierte Sieger geworden war.

Den ersten der ausgesetzten sieben Preise, den Kaiserpreis, trug der von Dr. Brückelmann geführte kleine „Ernst“ davon, derselbe, mit dem ich meine letzten drei großen Fahrten, die dritte bis zu 570 Kilometer ausgeführt hatte, übrigens ebenso wie der alte „Helmholz“ ein Erzeugnis der Firma August Niedinger in Augsburg; er war bei Tagesanbruch in der Nähe von Brieg (335 Kilometer) niedergegangen. Um ihn zu schlagen, hätte nach der oben dargelegten Berechnungsweise der größte der beteiligten Ballons, „Düsseldorf“, etwa 1300 Kilometer überfliegen müssen, während dieser tatsächlich nur 266 zurücklegte. Die weiteste Fahrt, an der Luftlinie gemessen, war die des Münchner Ballons „Sohnke“

(420 Kilometer), den eine rein westliche Strömung nach Kutno in Polen getrieben hatte; er wurde der zweite Sieger, der dritte unser Freund und Schicksalsgefährte „Helios“, ein neuer, von Lachambre in Paris gearbeiteter Ballon, der erst drei Fahrten gemacht hatte; sein beinahe sechsundzwanzigstündiger Flug endete nach seinem Abstecher ins Böhmisches bei Ohlau an der Oder.

So waren die Ergebnisse der Wettfahrt im Grunde recht gering, doch trug die Schuld hieran nicht die Ballonführung, sondern die Ungunst der Wetterlage. Vom Atlantischen Ozean her erstreckte sich über Frankreich, Süddeutschland und Österreich bis weit nach Rußland hinein ein Hochdruckgebiet, das den am 14. und 15. Oktober in Mitteldeutschland in den meisten Luftschichten herrschenden Nordwest- und Nordwinden und so auch den von ihnen getragenen Ballons ein unüberwindliches Hindernis entgegensetzte, wie es ja der „Helmholz“ bei Horitz erfahren hatte. Daher wurden sie, von dieser Luftmauer abprallend, teils durch wechselnde Winde im Kreise herumgeführt, teils durch Gegenwinde wieder mehr nordwärts getrieben. Die voneinander am weitesten entfernten Landungsorte, Kutno im Nordosten und Blauen i. B. im Südwesten, lagen nicht weniger als 550 Kilometer auseinander, ein Beweis für die Ungleichheit der Luftströmungen zur Zeit der Wettfahrt. Von den siebenzehn an der Wettfahrt beteiligten Ballons waren einer in Rußland, zwei in Brandenburg, drei im Königreich Sachsen, fünf in Böhmen und sechs in Schlesien niedergegangen. Den südlichsten Punkt, Budweis in Böhmen, erreichte der zweitgrößte Ballon „Pommern“, doch wurde auch er von einem Gegenwinde wieder nordwärts geführt und landete bei Klattau.

Die Internationale Wettfahrt hat wieder gelehrt, daß die Wetterlage der Ballonfahrt Schwierigkeiten in den Weg legen kann, denen auch der erfahrenste Luftschiffer und Meteorolog noch ratlos gegenüber steht. Erst bei fortschreitender Erkenntnis der Gesetzmäßigkeit, die auch in der Verteilung des Luftdrucks und der aus ihr abzuleitenden Erscheinungen besteht, wird es möglich sein, mit größerer Sicherheit auf eine bestimmte Fahrtrichtung zu rechnen. Aber noch ein zweites, eine erfreuliche, längst festgestellte und doch immer wieder bestrittene Tatsache, haben die Berliner Ballonfahrten im Verein mit der Gordon-Bennet-Wettfahrt aufs neue bewiesen, die verhältnismäßig geringe Gefahr, die bei der heutigen vervollkommenen und dabei so einfachen Technik mit der Luftschiffahrt verbunden ist. Bei den im ganzen siebenunddreißig Ballonfahrten ist auch nicht ein Teilnehmer zu Schaden gekommen. Die zwei Unfälle, ein tödlicher und ein glücklicherweise gut verlaufener, die sich am 10. Oktober, dem Tage der Ballonverfolgung ereigneten, wurden nicht durch Luftballons, sondern durch Automobile veranlaßt.

