



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Poeschel, Johannes: Luftreisen. 7. Von Bitterfeld nach Pomerellen

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

Tausende, deren Spur sich in unbekannter Ferne verloren hat? Und nun trat in Franziskus ein Prediger auf in apostolischer Armut, der kein Ansehen der Person kannte, mit hinreißender Kraft der Beredsamkeit zugleich eine herzgewinnende, hilfreiche Persönlichkeit. Auch von ihm gilt es, er predigte nicht wie die Schriftgelehrten seiner Zeit, hochtrabend, gelehrt, spitzfindig, sondern er griff hinein ins volle Menschenleben, redete in der Sprache des Volkes unter freiem Himmel, in den Straßen, auf den Feldern. Das Feld war reif zur Ernte, und Franz legte die Sichel an und brachte die Garben ein.



Luftreisen

Von Johannes Poeschel

7. Von Bitterfeld nach Pomerellen



ine lange und weite Fahrt war geplant, deshalb wählten wir den größten Ballon des Berliner Vereins, den 1380 Kubikmeter umfassenden Bezold und ließen ihn in Bitterfeld mit Wasserstoff füllen. Ein flotter Nordwest hatte den Tag über geweht und uns auf einen Flug über Böhmen weit nach Ungarn hinein hoffen lassen. Alle sonstigen Bedingungen dafür waren ja vorhanden: 951 Kilogramm Auftrieb gegen 537 Kilogramm bei Leuchtgasfüllung und reichliche Lebensmittel für zwei Tage. Auch die meteorologische Abteilung des Physikalischen Vereins in Frankfurt am Main, die neuerdings die Fahrten des Berliner Vereins wissenschaftlich bearbeitet und uns ihre Auffassung von der Wetterlage telegraphisch mitteilte, rechnete mit dieser Möglichkeit: zunächst nach Südost etwa 40 Kilometer die Stunde, dann mehr Südsüdost und abnehmende Geschwindigkeit. Und doch sollte sich auch diesmal wieder die alte Luftschiffererfahrung bestätigen: es kommt meist ganz anders, als man gedacht hat. Hätte die Abfahrt zur anfänglich festgesetzten Zeit, nach Eintritt der abendlichen Luftabkühlung, erfolgen können, so wären wir vom Nordwest rasch über Sachsen und das Erzgebirge in Gebiete geführt worden, in denen nach Ausweis der Wetterkarte des folgenden Tages, des 18. Mai, die Winde südöstliche Richtung beibehielten. Aber die Füllung des großen Ballons nahm zuviel Zeit in Anspruch. Als wir nachts 10 Uhr 40 Minuten aufstiegen, war der Wind träger geworden und trieb uns nach Osten, zum sechstenmal Richtung Spreewald, voraussichtlich wieder über unser altes, gutes Rottbus!

Unter klarem Sternenhimmel und im Scheine des ersten Mondviertels ging bei 4 Grad Celsius über die Mulde, die Dübener Heide, die Elbe bei Breßlich, über Löben auf einer Insel der vielgewundenen Schwarzen Elster, 12 Uhr 50 Minuten über Schloß Bollensdorf, das Besitztum eines Meißners

des Majors Freiherrn von Bischoffshausen, am Rande der zum Fläming gehörenden Dahmer Heide — in dem großen, waldumgebenen Körbaer Teiche südlich davon spiegelten sich die Sterne und beleuchteten ein Inselchen nahe am Ufer —, über Luckau, dessen innere Stadt mit Wall und Graben noch heute den Eindruck einer kleinen Feste macht, bei Lübbenau über die Spree und die Berlin-Görlitzer Bahn, östlich davon über die bekannten beiden Spreewalddörfer Lehde und Leipe. In der Ferne zur Rechten zeigt sich der Lichtschein einer größern Stadt, richtig Rottbus! Die Wasserfläche der zu einem großen Ganzen vereinigten vier Peizer Seen, die bei der nächtlichen Fahrt im vorigen Sommer im Scheine des Vollmonds glänzten, schimmert nur matt wie blind gewordnes Spiegelglas, denn der Himmel hat sich bewölkt, aber die erste Morgendämmerung läßt sie uns doch deutlich wahrnehmen. Nördlich und östlich davon die dunkeln Riesenwäldungen von Tauer, Lieberose und Zänisch. Ein Kuckuck ist erwacht, und sein Rufen weckt die übrigen, sodaß die Wälder überall von ihren iambischen Terzen widerhallen. Bei Groß-Gastrose südwestlich vom hellerleuchteten Guben kreuzen wir die wasser- und inselreiche Neiße.

Bald nach 3 Uhr schon wird es hell. Dichte Forste und üppige Fluren wechseln unter uns. Über den Wellmitzer See mit einer Insel mitten drin nähern wir uns dem Zähnisdorfer See und den nach Norden vorgelagerten Ortschaften Zähnisdorf und Seedorf. Die Lage der beiden Orte und ihre Umgebung, die Biegung und Verzweigung der Straßen ist so ausgeprägt, daß wir ohne Schwierigkeit die Stelle auf der Karte finden. Gegen 5 Uhr ist bei Kunow und Tornow zwischen Wald und Buch der Bober erreicht.

Bis hierher hatten wir, meist nur wenige Kilometer nördlicher, genau dieselbe Strecke zurückgelegt wie auf unserm Fluge nach Rußland. Anfangs hatte die Wärmeausstrahlung des Gases die ruhige Bewegung unsers Ballons verhindert und uns während der ersten zwei Stunden zur Ausgabe von drei Sack Ballast genötigt, dann aber zeigte die sogenannte Fahrtkurve bis Sonnenaufgang (4 Uhr) eine fast schnurgerade wagerechte Linie, ohne daß wir ein Körnchen Sand verbrauchten, und 31 Sack hatten wir mitbekommen! Noch war also Aussicht auf eine außergewöhnliche weite Fahrt etwa über Warschau vorhanden. Barometer und Barograph erwiesen sich beide als unzuverlässig und mußten erst durch lange Bemühungen einigermaßen instand gesetzt werden. Dagegen arbeitete das in seiner Konstruktion wieder verbesserte Windrädchen (Vertikalanemoskop), auf das wir inzwischen allein angewiesen waren, ganz tadellos. Zum Schutz gegen jede Beeinflussung durch wagerechte Strömungen war es mit einem Zylinder umgeben worden. Auch die leiseste Bewegung nach oben oder unten wurde von ihm angezeigt und konnte sofort ausgeglichen werden. Vor allem aber ist damit noch ein weiterer Vorteil verbunden.

Wie die Strömungen des Wassers, so haben auch die der Luft ihre Wellenbewegung, ja es sind sogar sehr hohe Wellen hier oft zu bemerken, nur sind

sie fürs Auge nicht wahrnehmbar. Befindet sich nun der Ballon auf der absteigenden Seite einer solchen Welle, so zeigen zwar Barometer und Barograph ein Sinken an, das Windrädchen aber rührt sich nicht. In diesem Falle wäre es zwecklose Ballastverschwendung, das Fahrzeug zu erleichtern. Wie die fallende Welle den mit ihr schwimmenden Ballon mit hinabgerissen hat, so wird ihn die nächste steigende Welle wieder emporbringen. Dasselbe, nur weniger zuverlässig, erreicht man auch durch Beobachtung einer feinen Flaumfeder, die man mittelst eines dünnen Seidenfadens an einem Stock befestigt zum Korbe heraushängt. Wenn sich der Ballon mit der umgebenden Luft im Gleichgewicht befindet, so bleibt die Feder, gleichviel ob die Strömung steigt oder fällt, ganz unbeweglich. Flattert sie dagegen nach oben, so ist das ein Beweis, daß der Ballon sein Gleichgewicht verloren hat und von der Strömung unabhängig sinkt. Auch ausgeworfne Papierschnitzel lassen eine Gleichgewichtslage erkennen, wenn sich der Korb mit ihnen in derselben Höhe hält.

Während der Nacht hatten wir mehr als sonst unter Müdigkeit zu leiden gehabt, einer wie der andre fiel für längere oder kürzere Zeit diesem Ruhebedürfnis zum Opfer, es mußte wohl der Einfluß der Frühlingsluft sein. Auch der Führer durfte sich gelegentlich ein Ausruhen gönnen, für seinen bewährten Reisegefährten und Führeraspiranten Justizrat Dr. Reichel war dies ja die Prüfungsfahrt, ihm konnte er also getrost die Führung des Ballons wiederholt überlassen. Dabei bereitete ein Gedanke uns viel Vergnügen. In Zeitungsberichten über Ballonfahrten pflegt die Bezeichnung „die kühnen Luftschiffer“ nie zu fehlen, und mancher, der es liest, denkt wohl mit geheimem Grausen an die Aufregung und Lebensgefahr, in der sie beständig schweben, und vergegenwärtigt sich ihre schreckensbleichen, angstverzerrten Gesichter. War nun wieder mal einer der Mitreisenden — oder auch gleich zwei auf einmal —, die Beine über Sandsäcke lang ausgestreckt, auf seinem Eckstühlchen in sanften Schlummer versunken und unterbrach die Stille der Nacht durch behagliche Töne, die man sonst wohl von bequemern Lagerstätten her zu vernehmen gewöhnt ist, dann machten wir andern uns lachend gegenseitig auf den „kühnen Luftschiffer“ aufmerksam. Übrigens hatten wir, obwohl zu vieren, diesmal doch etwas mehr Platz. Es war der neuste und geräumigste Korb des Vereins, den wir mitgenommen hatten, innen sogar mit Plüsch ausgeschlagen, freilich auch etwas schwerer, doch kam es bei so reichlichem Auftrieb des Ballons auf ein paar Säcke Ballast weniger nicht an.

Tornow am Bober war sowohl auf der Fahrt nach Rußland als bei der heutigen der Punkt, bis zu dem wir fast in gerader Linie nach Ostnordost getrieben wurden. Von hier bogen wir im August 1906 nach rechts ab an der Oder aufwärts nach dem Oberlauf der Warta, wie der Fluß in Rußland genannt wird, heute umgekehrt nach links in das Gebiet der untern deutschen Warthe und darüber hinaus. Der Wind war immer schwächer geworden:

anfangs 36 Kilometer, dann 30, 25, jetzt nur noch 20 in der Stunde. Wir schweben über waldbedecktes Hügel land, meist dichte Laubwäldungen, unterbrochen von Rodungen mit kleinen freundlichen Ortschaften und ansehnlichen Bauerngütern, Liebtal mit Mühle, Treppeln am Fuße der nach ihm benannten „Berge“, Blothow, Lansitz und Krampe. Südlich von uns erhebt sich das Gelände bis zu 200 Metern, das sind die Rebenhügel und Obstgärten von Grünberg, vor ihnen baut sich die alte Kreisstadt selbst auf als Mittelpunkt von acht radienförmig verlaufenden Straßen. Die Karte belehrt uns, daß dort die unbebaute Fläche östlich vom Bahnhof „Säure“ heißt, in einer durch ihren Weinbau berühmt gewordenen Gegend ein etwas unvorsichtig gewählter Name!

Jetzt weitet sich der Blick. Eine Landschaft, die an Großzügigkeit der Rheinebene bei Worms nur wenig nachsteht, bietet sich unsern Blicken dar, von den mächtigen Windungen der Oder durchzogen. Wo ihr Lauf von Osten nach Westen mehr gestreckt ist, setzen sich nach Süden zu, ganz wie dort beim Rhein, halbmondförmige Reste ihres verlassenen alten Flußbettes an, Werder und Weiher auch hier, nur lugen sie schimmernd aus Wäldern hervor. Auf die beinahe rechtwinklige Biegung des Flusses bei Gipstal fliegen wir zu. Dort endet die früher weiter aufwärts von uns beobachtete Oberregulierung mit ihren von beiden Seiten in den Fluß vorspringenden Buhnen. Am nördlichen Ufer zieht sich eine lange Kette von Weinbergen hin, die uns lebhaft an die Meißner Heimat erinnern. Dahinter auf dem flachen Plateau liegt eine Stadt, Züllichau.

Bei Tschierzig westlich von dem erwähnten Knie erreichen wir früh 6 Uhr 15 Minuten in 400 Meter Höhe den breiten Strom, etwa 30 Kilometer nördlich von unsrer frühern Übergangsstelle bei Neusalz. Es ist eine geographisch höchst merkwürdige Stelle. Die rechtwinklige Biegung ist nur scheinbar, vielmehr mündete hier der obere Lauf der Oder als Nebenfluß in den mittlern Parallelzug des großen ostwestlichen norddeutschen Urstroms. Was der Scharfsinn des Gelehrten in zeitraubenden Studien mühsam ergründet hat, das liegt für das Auge des Luftschiffers sonnenklar zutage. Die steil abfallende nördliche Böschung mit ihren Weinbergen biegt nicht etwa, dem Laufe der Oder entsprechend, ebenfalls rechtwinklig nach Süden um, sondern setzt sich geradlinig nach Osten fort, das Bett des Urstroms aufwärts begleitend, das durch den schmalen Obrakanal und, etwa von Badligar an, durch die Faule Obra noch jetzt angedeutet wird. Es ist der Teil des Urstroms, der, im Osten mit der Warthe beginnend, bei Schrimm sich westwärts durch den Oberbruch zur Oder wandte, dann durch deren Flußtal bis oberhalb Frankfurt und den Friedrich-Wilhelm-Kanal, endlich durch die Spree über Berlin und die Havel bezeichnet wird, bis er sich bei deren Einmündung in die Elbe mit dem nördlichen Arme des Urstroms vereinigt.

Der Wind, der sich mehr und mehr verlangsamt, treibt uns gerade über dem Bette dieses Urstroms die Rebenhügel entlang ostwärts und bietet uns so

Gelegenheit, uns diese für die deutsche Heimatkunde so wichtige Stelle für immer einzuprägen. Das Auge wird hier überdies durch die auffallend schöne Färbung des Ackerbodens gefesselt: große schwarze Streifen schieben sich zwischen die verschieden abgeschattierten graubraunen Flächen ein. Der Himmel hat sich mit Stratokumuli bedeckt, bisweilen bricht die Sonne wärmend durch, dampfende Haufenwolken begrenzen rings in mäßiger Entfernung unsern Gesichtskreis und nehmen uns zeitweise in ihren feuchten Schoß auf, sodaß sich unsre Fahrtlinie recht unregelmäßig gestaltet.

Drei preußische Provinzen greifen hier ineinander. Bei Liebtal und Treppeln waren wir noch über brandenburgischem Gebiete, bei Grünberg über schlesischem, bei Tschicherzig und Jüllichau wieder über Brandenburg. Der Odrakanal führt uns nach der Provinz Posen, und es scheint zunächst, als sollten wir auf ihre Hauptstadt zutreiben. Aber auch darin täuschen wir uns. Es ist die Vorderseite eines Tiefdruckgebietes, auf der wir uns entlang bewegen, und da hier die Winde als Zyklone in umgekehrter Richtung des Uhrzeigers wehen, drehen wir uns allmählich immer weiter nach links, das heißt die östliche Richtung wird mehr und mehr zu einer nordöstlichen.

Eine Reihe von Seen beginnt, sofort jenseits der Provinzengrenze, zunächst der Woynowoer und der Tuchalasee. Wir könnten glauben, der so oft überflogne Stern der Dahmeseen bei Schmöckwitz südöstlich von Berlin läge unter uns, auch die Waldumgebung stimmt dazu, nur sind die Verhältnisse hier viel zierlicher. Der Liehner und der Wonchabnoer See nördlich von Unruhstadt leiten dann über zu einer langen, sich von Süden nach Norden erstreckenden Kette großer Wasserbecken, die von der Odra gebildet werden, mit reicher Ufergliederung und mehreren Inseln, die Seen von Großdorf, Köbnitz, Groitzig, Neudorf und endlich der stattliche Bentschener See, der nach Norden zu in den Wolken verschwimmend wieder einmal den Anblick einer Meeresbucht vortäuscht.

Die Sonne zieht uns auf 1000 Meter empor, die unter uns gelassenen Wolken verwirren und verschönen zugleich das Bild, sie haben nur geringe Vorwärtsbewegung, ziehn sich aber von allen Seiten duftig und durcheinander wogend zusammen; wo sie den Blick freigeben, bestrahlt die Sonne glitzernde Gewässer und blaugrün schimmernde Wälder. Da plötzlich ein seltsames Flimmern vor den Augen, wir fahren in 1200 Meter Höhe durch eine Wolke, die aus den feinsten Schneekristallen besteht.

Der Bentschener See ist längst südwestlich hinter uns geblieben, aber sein Spiegel bleibt uns lange Zeit noch sichtbar. Mächtige Wälder westlich von Neutomischel, viele Schlösser und Rittergüter mit schmucken Herrenhäusern werden von uns überflogen, die Orientierung im einzelnen aber ist erschwert, zumal da wir immer aufs neue durch Wolken und leichtes Schneegestöber (bei 3 Grad Celsius) hindurchkommen. Erst Pinne mit seinem Schloß und der Pinner See inmitten saftig grüner Matten südlich von der Bahnlinie Birnbaum-Posen können wir wieder mit Sicherheit bestimmen.

Punkt 10 Uhr haben wir das Schlepptau ausgelegt, gerade zur rechten Zeit. Die Abkühlung des Gases in den kalten Wolken und ein stark absteigender Luftstrom bringen uns der Erde nahe. Eine Fahrt am Schlepptau hat ihren großen Reiz, da man so nahe dem Boden alle Einzelheiten der Landschaft genau betrachten kann. Auch einen großen Vorteil bietet sie: man könnte stundenlang so fahren, ohne Ballast zu geben. Der Ballon gleicht ja in diesem Falle selbsttätig die Schwankungen seines Gewichtes aus. Je schwerer er wird, und je tiefer er infolgedessen sinkt, um so länger wird das auf der Erde schleppende Ende des Taus, dadurch aber entlastet er sich selbst; sobald er dann, etwa durch Erwärmung und Ausdehnung des Gases, wieder leichter wird und sich hebt, verkürzt sich das schleppende Ende, und der Ballon belastet sich durch den größern freischwebenden Teil des Taus. Übrigens sollte man, um die Entfernung des Ballons über dem Boden sicherer abschätzen zu können, mindestens in der Mitte des 100 Meter langen Taus einen auffallenden Knoten anbringen. Leider ist nun aber aus andern Gründen eine längere Schlepptaufahrt selten ausführbar, schon wegen der Gefahr, in bewohnten Gegenden Schäden anzurichten, und weil das Tauende, zumal wenn es nicht durch einen Lederschuh geschützt ist, sich bald aufdrieselt und dann an einem Baume oder an andern Gegenständen hängen bleibt, bei schwachem Winde auch ohnedies leicht festgehalten wird. Deshalb schleppt man in der Regel nur kurz vor der Landung eine Strecke, um diese aus geringer Höhe zu bewerkstelligen.

Rasch hat das Tau aufgesetzt und sich der Ballon eine Gleichgewichtslage geschafft. Wir schleppen also über einen bewaldeten, nach der Karte 130 Meter hohen Hügel hinweg, gleich darauf freilich auch über eine Telegraphenleitung, was nach der Führerinstruktion nicht zulässig, bisweilen aber nicht zu vermeiden ist. Auf der Straße von Pinne nach Chelmino trabt eine Reiterin, von einem großen Hunde begleitet, das Pferd stutzt, als es in einiger Entfernung von sich unser Tau rauschen hört, und fällt in Galopp, wird aber von seiner Herrin gewandt gezügelt. Harmloser ist der Schreck, den wir einem Feldhasen einjagen. Das Schlepptau scheint ihn gestreift und aus dem Schlafe aufgeschreckt zu haben, er ist ratlos, wohin er sich wenden soll, doch übt das Tau offenbar eine unheimliche Anziehungskraft auf ihn aus, er kehrt immer wieder zu ihm zurück und begleitet es in drolligen Sprüngen. Dennoch erscheint es uns ratsam, wieder hoch zu gehen. Eine Moorfläche, zart hellbraun getönt, liegt unter uns mit seltsamen grünen Figuren darin. Als wir eben wieder einmal aus einem undurchsichtigen Wolfentessel glücklich heraus sind, fällt unser Blick auf zwei Seen, den Lubosiner und den Buszewoer See, aber nur flüchtig, denn aufs neue umgeben uns graue Wolkenwände, die aber, je höher wir steigen, um so leichter werden, während es unter uns schneit.

Entzückend ist die Lage von Scharfenort am gleichnamigen See, auf das wir aus 1000 Meter Höhe hinab sehen. Südlich davon schauen kleine Laubwäldchen aus dunkeln Nadelwäldungen hervor. Die Wolken bieten jetzt einen

ganz wunderbaren Anblick, sie hängen rings um uns wie ein dunkelgrauer Vorhang herab, ohne jedoch den Boden zu berühren, hinter ihnen scheint die Sonne und sendet ihre Strahlen unter den Fransen dieses Vorhangs hervor, wie wohl die Beleuchtung einer Bühne bei nicht ganz herabgelassenem Vorhang unten sichtbar wird und uns die noch verhüllte Dekoration ahnen läßt. Dann wieder bewirkt ein ganz dünner, aber von oben hell beleuchteter Wolkenfächer über der Gegend, daß die Farben viel kräftiger hervortreten, die Ziegeldächer erscheinen viel greller rot als sonst, die Schieferdächer in sattem Blau, wohlgepflegte Gärten in prächtigem buntem Farbgemisch und Parkanlagen tiefgrün, künstlich verschlungne Wege bilden scharfe Umrisse wie auf einem modernen Reklamebilde.

Die Bahn von Bronke nach Posen, der wir uns nähern, durchschneidet eine fruchtbare Landschaft mit regelmäßig angelegten langgestreckten Feldern und Wiesen, musterhafte Ordnung und Sauberkeit kennzeichnet die Wohnhäuser, jedes am schmalen Ende der Felder fast in gleichen Abständen voneinander gelegen, bei jedem ein baumreicher, hübscher Garten, es sind deutsche Ansiedlungen in vormalig polnischen Landen. Soweit das Auge reicht, dehnen sich die grünen Fruchtgefilde, von schwarzen Streifen guten Brachlandes durchsetzt.

Bald nach 12 Uhr mittags zeigt sich auch der nördliche Arm des ostwestlichen Urstroms, die Warthe in ihrem Laufe zwischen Posen und Küstrin, an ihr zwei Orte, Obersitzko diesseits, Grünberg jenseits des Flusses, durch eine Brücke miteinander verbunden. Aber erst fünf Kilometer östlich davon überfliegen wir sie 12 Uhr 50 Minuten. Die Geschwindigkeit hatte am spätern Vormittag nur noch 10, dann 6 Kilometer in der Stunde betragen, jetzt flaut der Wind völlig ab. Dabei ist der Himmel dicht bewölkt, die Luft von Schneeflocken belebt, für unsern Photographen, der gerade auf die Mittagszeit seine Hoffnung gesetzt hatte, eine schmerzliche Enttäuschung.

Eine Stunde schon schweben wir fast genau auf demselben Flecke über dem riesigen Obersitzkoer Forste, die Gegend darüber hinaus in unserer bisherigen Fahrtrichtung, das Land zwischen Warthe und Neße, erscheint reizlos: eintönige Heide und spärliche Besiedlung. Wir nehmen die Übersichtskarte zur Hand und beraten über die Möglichkeiten, die sich uns bieten. Obwohl wir bei dem Bemühen, endlich einmal wieder eine Gleichgewichtslage zu erlangen, viel Ballast haben opfern müssen, verfügen wir doch noch über achtzehn Sack, mit denen bei halbwegs günstiger Witterung die Fahrt über eine zweite Nacht bis weit in den folgenden Tag auszudehnen wäre, haben wir uns doch schon mit fünf Sack im ganzen bei einer Tagfahrt über acht Stunden gehalten. Aber die Witterung ist eben nicht günstig, aus dem Schneegestöber sind Regenschauer geworden, und die schweren dunkeln Wolken über uns lassen noch Schlimmeres befürchten. Und wohin würden wir kommen?

Für eine Fahrt über die Ostsee, an die überhaupt nur bei plötzlich eintretender flotter Luftbewegung zu denken wäre, ist unsere Windrichtung die aller-

ungeeignetste. Etwa bei Danzig würden wir die See erreichen, dann aber uns ziemlich in der Mitte zwischen Gotland und Kurland halten, und die erste Gelegenheit zur Landung würde sich vielleicht auf einer der Ålandsinseln finden, wahrscheinlich aber würden wir, vorausgesetzt, daß Mangel an Ballast nicht früher schon eine Katastrophe herbeiführte, über den Bottnischen Meerbusen nordwärts getrieben werden. Träte eine Steigerung der in der Wetterlage begründeten Vinksdrehung ein, die uns allmählich auf die Rückseite des Tiefdruckgebietes brächte, so könnte allenfalls eine Landung in Schweden erfolgen. Der Gedanke an einen Flug über die See ist also unter diesen Verhältnissen völlig ausgeschlossen. Was aber nun? Die Fahrt bis Danzig fortsetzen? Bei der herrschenden Windstille und den drohenden Regenwolken? Für die 230 Kilometer bis Danzig würden wir bei der durchschnittlichen Geschwindigkeit der letzten drei Stunden etwa einen ganzen Tag brauchen. Das lohnt sich nicht. Aber mit achtzehn Sack Ballast landen? Das wäre unerhört.

So beschließen wir denn 1 Uhr 45 Minuten, zur Ausnützung des Ballasts eine kleine Hochfahrt in den Sonnenschein anzuschließen. Wir nehmen einen Sack nach dem andern zur Hand und lassen seinen Inhalt ausfließen. Mit 1500 Meter haben wir den untern Rand der Wolken erreicht und dringen nun in diese selbst ein. Die Erde entschwindet unsern Blicken, über uns, unter uns, rings um uns dieselben trüben, grauen Massen, nicht wogend, sondern wie erstarrt, kalt und feucht, bei 2000 Meter zeigt das Thermometer minus 2 Grad Celsius an. Die Masse beschwert den Ballon und zwingt uns zu größern Sandopfern. Jetzt aber ändert sich die Farbe unsrer luftigen Umgebung mit jedem Augenblick, je höher wir steigen. Immer lichter wird das Grau, schon könnten wir glauben, in einem Märchenbau aus Milchglas zu verweilen, bis es schließlich in ein blendendes Weiß übergeht, sodaß die Augen uns schmerzen, und wir sie durch dunkle Gläser schützen. Das ist ein gutes Zeichen, daß wir unserm Ziele näher kommen. Auch von den wärmenden Sonnenstrahlen spüren wir schon etwas, trotz der noch über uns lastenden Decke, und obwohl das Thermometer nicht steigt.

Es ist eine Schicht von großer Mächtigkeit, und doch haben wir Glück, wir durchstoßen sie an einer verhältnismäßig schwachen Stelle. Bei 2500 Meter fängt sie an sich zu lockern, das so oft schon von uns geschaut und doch immer aufs neue wieder entzückende Spielen und Treiben beginnt, und durch wirbelnde Schneeflocken wird es noch reizvoller. Wir selbst sind in einem Talgefessel, um uns aber auf allen Seiten türmen sich Haufenwolken zu riesigen Gebilden auf. Auch über uns ist der Himmel noch lange nicht frei, wir ahnen wohl den Stand der Sonne, und auf den Inhalt unsers Ballons übt sie auch schon ihre Wirkung aus, wir steigen einige Minuten, ohne Ballast auszugeben, aber sie selbst sehen wir noch nicht. Freilich währt diese Freude nicht lange, eine Schneewolke hüllt uns wieder ein und bewirkt sofortiges Fallen. Das darf nicht sein, also weiter empor! 2 Uhr 30 Minuten, in 3150 Meter Höhe,

haben wir sie unter uns, ein zartes Blau wird über uns sichtbar, etwa wie an hellen Wintertagen, einige kühngezogene feine Cirrusstreifen entziehen uns noch immer den ersehnten Anblick der Sonne.

Wir sind bis 3600 Meter gestiegen, das Blau des Himmels vertieft sich immer mehr, und jetzt bietet sich uns ein Schauspiel, wie es wohl nur wenige Augen je gesehen haben: die Sonne tritt frei hervor und spiegelt sich in einem Schneetreiben unter uns. Wieder sind es dieselben ganz feinen Kristalle, wie sie uns heute in 1200 Meter Höhe schon einmal begegnet sind, aber die Wirkung im Glanze der unverhüllten Sonne ist jetzt eine ganz andre, zauberhafte. Es ist ein Flimmern und Glitzern, ähnlich wohl wie das einer leicht bewegten Wasserfläche, aber es übertrifft diese an Zartheit wie frische Spinnweb ein grobes Hanfgewand.

So ist unsre Sehnsucht nun erfüllt, wir sind heraus aus der trüben irdischen Atmosphäre, in der kein Frohsinn aufkommen konnte. Morgen ist Pfingstsonntag, aber das liebliche Fest mit sonniger Frühlingsstimmung in der Natur, auf das wir Erdenbewohner uns gefreut haben, wird es nicht sein. Begehen wir es darum heute schon! Das ist eine Feierstunde, die uns für vieles im voraus zu entschädigen vermag. In heiterm Sonnenschein, behaglich durchwärmt, erheben wir uns langsam bis zu 3800 Meter und erhalten uns in dieser Höhe durch einige Spenden aus unserm nun allerdings stark zusammen-geschmolzenen Ballastvorrat.

Über die Kumuluschicht sind wir jetzt völlig erhaben, das ist uns nichts Neues mehr, aber so wie heute sahen wir die Wolken unter uns noch nie, Worte freilich vermögen diese Pracht nicht zu schildern. Keine Spur einer geschlossenen Masse, wie uns sonst wohl die Wolkenmeere erscheinen, und doch haben wir es beim Aufsteigen selbst ermessen, daß ihre Tiefe fast 2000 Meter beträgt. Da strebt alles locker und lustig auseinander, unter den gebirgsartigen Bildungen ist die Belchenform, wie wir sie aus Schwarzwald und Vogesen kennen, vorherrschend, daneben beobachten wir zahllose andre Gestalten, und an den Rändern setzen sich Cirrusstreifen an, die sich wie Riesenfächer mehrere tausend Meter über uns emporstrecken. Wer solchen Anblick doch auf die Platte bannen könnte, um andern nachträglich an dem Genuße Anteil zu geben, aber für diese Reichfülle und eine Wiedergabe, die an Zartheit den wirklichen Farben annähernd entspräche, wären Apparate nötig, wie wir sie noch nicht besitzen. Auch liegt das Überwältigende gerade in der unendlichen Ausdehnung der Naturerscheinungen, von der wir nur winzige Ausschnitte zu bieten vermöchten, nur Zerrbilder der unvergleichlichen Schönheit.

Die Nachmittagssonne wendet langsam ihr Antlitz von uns und verbirgt es, erst hinter die Cirrusstreifen, dann auch hinter die Köpfe der Altkumuli, die uns in der Ferne umgeben. Damit beginnt die Abkühlung des Gases. Wir sinken, und nun wäre jedes weitere Ballastopfer unnütz. Wir müssen Abschied nehmen von der himmlischen Klarheit und dahin zurückkehren, wohin wir

gehören, in die irdische Trübseligkeit. So lassen wir uns denn fallen, und in umgekehrter, aber hastiger Folge gleiten alle die Bilder, wenn auch mannigfach verändert, wieder an uns vorüber, die wir beim Steigen geschaut haben. Fröstelnd durchschlagen wir die immer dunkler sich zusammenschließende graue Schicht, Schneeflocken umtanzen uns, Regentropfen umsprühen uns. Die Schnelligkeit, etwa 5 bis 6 Meter in der Sekunde, ist zwar im Verhältnis zu der gewöhnlichen Geschwindigkeit der wagerechten Fortbewegung, 10 bis 15 Meter in der Sekunde, an sich nicht bedeutend, aber doch sehr empfindlich für den Körper, der sich dem so rasch zunehmenden Luftdruck nicht gleich anpaßt. Daher starkes Drängen im Ohr nach dem Trommelfell, das sich bei unserm jüngsten Reisegefährten zu heftigen, noch lange über die Landung hinausdauernden Schmerzen steigert.

Wo mögen wir jetzt schweben? Immer noch über dem langweiligen Gelände zwischen Warthe und Neze? Wir haben ja keine Ahnung davon, ob wir während der ganzen Zeit unsrer Hochfahrt stillgestanden oder ob und wie schnell wir uns vorwärts bewegt haben. Die Wolken hängen noch tiefer herab als am frühen Nachmittag. Erst als wir in ununterbrochenem Fall bei 500 Meter angelangt sind, tritt die Erde in Sicht, und was liegt gerade unter uns? Ein See mitten in einem größern Walde. Das gäbe einen garstigen Spritzer. Darum schnell gebremst! Vier Sack sind dazu nötig, neun hatte die Hochfahrt gekostet, fünf bleiben uns noch übrig.

Wir schwimmen eine Weile in 750 Meter Höhe, doch zeigt der Ballon eine so starke Neigung zum Sinken, daß wir an Beendigung der Fahrt denken müssen. Noch immer sind wir über dem See; er ist zwar schmal, und wir hoffen, nach links oder rechts über seine Ufer hinauszukommen, unser Pech aber will es, daß wir, wieder bei tragem Winde, langsam über seine ganze Länge hin nach Nordosten zu treiben. Eine menschliche Ansiedlung ist weder am See noch im Walde zu sehen. Die Möglichkeit, ins Wasser zu fallen, besteht weiter, wir müssen nochmals steigen und verschwinden in den Regenwolken. Als wir uns wieder herablassen, ist die Bahn frei, der See liegt hinter uns, vor uns zunächst noch ein kleines Stück Wald, dann Felder und Wiesen. Wir gehen ans Schlepptau, gleiten an einigen armseligen, strohgedeckten Lehmhütten mit kleinen, trüben Fenstern vorüber und landen Nachmittag 4 Uhr 20 Minuten unter strömendem Regen, aber sehr glatt bei Ossowo, nächste Bahnstation Linde, Kreis Flatow, Regierungsbezirk Marienwerder, Provinz Westpreußen, südwestlich von Konitz. Der See, den wir zuletzt überflogen hatten, war der Borowno-see in der Kujaner Heide.

Das war allerdings eine große Überraschung. Wir messen auf der Karte nach und entdecken, daß wir über den Wolken, westlich an Kolmar, und nach Kreuzung der Neze östlich an Schneidemühl und Flatow vorüber, in reichlich 2 Stunden 86 Kilometer zurückgelegt haben, während unten, in Posen wie in Westpreußen, fast Windstille herrschte. Wären wir also bei anhaltendem Sonnen-

schein und geringerm Ballastverbrauch etwa noch 2 bis 3 Stunden über den Wolken geblieben, so hätten wir beim Niedergehn die Ostsee unter uns gehabt! Die Fahrtlinie Bitterfeld—Dffowo betrug 470 Kilometer bei 27,65 Kilometer mittlerer Geschwindigkeit, die Zeitdauer 17 Stunden und 40 Minuten.

So waren wir also statt zu den Magyaren nach Ungarn zu den Kassuben in Pomerellen gekommen. Ebensoviele Lechisch als Deutsch hörten wir sprechen, als sich die übliche Volksmenge um uns scharte. Recht niedlich war, was der Bauer, auf dessen Felde wir landeten, von seinem dreijährigen, geweckten Söhnchen uns erzählte. Der Kleine hatte beim Spielen im Freien unsern gelben Ballon entdeckt und eilte nun in die Stube: „Vater, komm schnell heraus! Es kommt eine Leuchte vom Himmel.“ Gleich darauf aber kehrte er zurück: „Die Leuchte ist weg, sie ist wieder in den Himmel gegangen“; waren wir doch über dem See in den Wolken verschwunden. Endlich kam er zum drittenmal: „Vater, die Leuchte ist wieder da, sie kommt gerade auf uns zu!“



Bei den Glasbläsern von Lauscha

Von Marthe Renate Fischer



Als mich der Bahnzug in schwerer Steigung hinauf nach Lauscha führte, das für einige Herbstwochen mein Domizil bilden sollte, mußte ich von dem großen Glasbläserdorf nicht viel mehr, als daß es etwa 720 Meter über dem Meer liegt und um das Jahr 1597 „unter Johann Casimir Herzog in Sachsen, Landgraff in Düringen“ durch die Glasmacher Hans Greiner (Schwabenhans) und Christoph Müller, die beide zur Sekte der Wiedertäufer gehörten und aus Süddeutschland stammten, aber aus Böhmen zugewandert waren, gegründet worden ist, um eine Zeit, wo der Naturwald schon dem forstwirtschaftlichen Betriebe weichen müssen, wo das Schwarzholz das Weißholz verdrängt, Eiche, Buche, Ulme usw. im Bewaldungsplan der Fichte und der Tanne Platz gemacht hatten. In der den Glasmachern über bedeutende Gerechtsame — betreffend Rodeland, Wiesen- und Bauland, Fischerei in der Lauscha, Hütefreiheit — ausgestellten Urkunde ist von Tannenholz zum Geschäftsbetrieb der Glasmacher die Rede, das mit vier Groschen für die Klafter bezahlt werden sollte. Die Glasmacher hatten für die ihnen gemachten sehr großen Zugeständnisse jährlich einen schmalen Erbzins zu zahlen und ein Schock Trinkgläser, ebenfalls jährlich, an die Hofhaltung zu liefern. Außerdem sollten sie angehalten sein, alles, was von Glaswerk zur Hofhaltung gebraucht wurde, dieser um einen Pfennig für das Stück billiger als Fremden abzulassen.

„Geschehen und gegeben zue Coburgk am zehenden January Nach Christi unsers Erlösers und Seligmachers Geburt im fünfzehnen Hunderten und Sieben vndt Neunzigsten Jahre.
Johann Casimir H. z. Sachsen.“

Der junge Ort Lauscha ist schnell und kräftig angewachsen, die Glasindustrie hat stetig zugenommen an Umfang und Ansehen. Heute zählt das große, zu