



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Poeschel, Johannes: Lustreisen : 8. Sommerferien im Ballon

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

die straffe Organisation und Zucht seines Heerwesens, die sich über ganz Deutschland ausgebreitet hat, kann und darf Preußen niemals aufgeben, und das politische Selbstbewußtsein, das dort hervortritt, wurzelt in politisch-militärischen Leistungen, denen das übrige Deutschland nichts Entsprechendes an die Seite zu setzen hat. Preußen ist und bleibt doch das Fundament des Deutschen Reiches.

Der Staat ist eben weder eine Aktiengesellschaft noch eine Versorgungsanstalt für eine herrschende Partei noch eine Akademie für Kunst und Wissenschaft, sondern er ist Macht, und Deutschland ist in seiner zentralen Lage mitten in Europa und mit seinen meist offenen Grenzen wahrhaftig nicht imstande, eine Entwicklung des Individualismus zuzulassen, wie sie sich England und Nordamerika gestatten dürfen; es kann eine starke Staatsgewalt und eine straffe Zusammenfassung aller seiner Kräfte nicht entbehren, mögen andre „fortgeschrittene“ Völker das tadeln und als rückständig auffassen oder nicht. Das sollte man allerorten in Deutschland begreifen.



Luftreisen

Von Johannes Poeschel*)

8. Sommerferien im Ballon



In vierzehn Tagen drei Ballonfahrten, das war das rechte Mittel, Geist und Körper durchgreifend und nachhaltig zu erfrischen, selbst wenn das Ergebnis hinter den wieder hochgespannten Erwartungen zurückblieb.

1. Wieder nach Rußland. Am 31. Juli früh $\frac{1}{4}$ 1 Uhr erhob sich der gute „Ernst“, der freilich inzwischen auch älter geworden war, mit mir und meinem auf der Fahrt über St. Afra erprobten Ballondoktor von Bitterfeld aus in die Lüfte. Am Himmel leuchtete ab und zu die schmale Sichel des abnehmenden Mondes, meist aber war's stockdunkle Nacht. Regenschauer erschwerten die Führung und drückten den Ballon immer wieder auf den Ackerboden oder in die Baumwipfel nieder. Mancher Feldbesitzer wird am nächsten Morgen erstaunt gewesen sein, eine Anzahl seiner Getreidepuppen umgeworfen oder von ihrem ursprünglichen Platze weit weggestoßen zu finden, der Wind trieb uns ja mit einer Geschwindigkeit von 36 Kilometern in der Stunde.

*) Fünfzehn Ballonfahrten des Verfassers, auf denen er bei einem Gasverbrauche von 15400 Kubikmetern 4918 Kilometer zurückgelegt und Deutschland fast nach allen Richtungen sowie ein gut Stück Ausland überflogen hat, sind von ihm geschildert in dem demnächst im Verlage von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig erscheinenden, mit Bildern und Karten ausgestatteten Buche Luftreisen von Johannes Poeschel.

Da wir durch Ballastgeben dem Ballon immer wieder Auftrieb verschafften, gestaltete sich die Fahrtkurve zu einem vortrefflichen Beispiel für das schon 1783 vom nachmaligen General Meusnier gefundene Gesetz, daß ein sinkender Ballon, der wieder hochgebracht wird, jedesmal das vorherige Höhenmaximum übersteigt: 50 — 0 — 120 — 0 — 200 — 15 — 330 — 20 — 420 — 0 — 510 — 20 — 650 — 30 — 730 — 25 — 800 Meter.

Die Ortsbestimmung war bei der herrschenden Dunkelheit im einzelnen schwer möglich, aber große Überraschungen hatten wir auch nicht zu erwarten, es war ja wieder einmal Westwind, mit dem wir fuhren: über die Elbe bei Preßsch, über die Schwarze Elster bei Arnshnesta, über die Bahn Berlin—Elsterwerda—Dresden unweit Kalau.

Schon bei der Abfahrt hatte uns „Ernst“ eine Enttäuschung bereitet. Während er sonst bei einer Fahrt zu dreien bis zu zehn Sack Ballast zu tragen vermochte, hatte es heute bei zwei Personen nur zu neunehalb Sack gelangt, und Dr. Weißwange bestritt aufs entschiedenste, daß er seit seiner letzten Fahrt um das Gewicht mehrerer Sandsäcke zu fünfzehn Kilo zugenommen habe. Von diesem Ballastvorrat waren in der Morgendämmerung nur vier Sack noch übrig, so mußte wohl oder übel das Schlepptau ausgelegt werden, und es dauerte auch gar nicht lange, so näherten wir uns abermals der Erde, und der Ballon suchte sich nun am Tau eine Gleichgewichtslage. Aber auch der Nachteil einer Schleppfahrt blieb nicht aus. Trotz der sehr gesteigerten Windstärke von sechzig Stundenkilometern blieb das mit einem Lederschuh bekleidete Tauende, vermutlich in einer Gabel von Zweigen festgeklemmt, hängen, „Ernst“ war zum Fesselballon geworden. Bald bäumte er sich in der ganzen Länge des Taus, also hundert Meter hoch auf, bald drückte er den Korb in die Baumkronen des Waldes hinab. So schwankte er auf und ab, nach links und nach rechts, vorwärts und rückwärts. Zwei Minuten genügten, den Führer völlig seekrank zu machen, während der Doktor seine schon als Schiffsarzt in den Taifunen des Chinesischen Meeres bewiesne Seefestigkeit aufs neue bewährte. Gerade diese schnelle Erkrankung des Führers lieferte einen neuen Beweis für die von Unerfahrenen immer wieder angezeifelte Tatsache, daß die gewöhnliche Ballonfahrt auch in dieser Hinsicht ungefährlich ist, war ihm doch auf keiner seiner frühern Fahrten auch nur die geringste Anwendung von Übelkeit gekommen.

In der Hoffnung, daß sich der Ballon bei der Stärke des Windes von selbst losreißen werde, täuschten wir uns, im Gegenteil er wurde durch Gasverlust immer mehr geschwächt und schlapp, die Gefahr einer vorzeitigen Landung stand in bedenklicher Nähe. Darum, als er sich wieder einmal hoch aufrichtete, rasch zwei Sack ausgeschüttet, mehr durften wir vor der Landung nicht opfern. Das wirkte: „Ernst“ hatte seine Freiheit wiedererlangt und schoß nun kühn in die Höhe bis 1350 Meter. Kaum zehn Minuten hatte er Fesselballon gespielt, diese aber erschienen bei der Heftigkeit des Windes wie eine halbe Stunde.

Wie hieß doch der Wald, der uns diesen Streich gespielt hatte? Die Antwort fiel nicht schwer. Unter uns lag schon wenige Augenblicke später ein wohlbekanntes Stadtbild: ein Kranz von Kastanienalleen an der Stelle ehemaliger Befestigungen umgibt den alten Kern, aus dem eine hohe Kirche emporragt, viele Schornsteine in der äußern, regelmäßig angelegten Stadt geben Zeugnis von dem Gewerbefleiß ihrer Bewohner, ein Fluß mit Insel, weite Bahnhofsanlagen, es ist — Kottbus! Der Stadtforst westlich davon war's gewesen, der uns nicht weiterlassen wollte.

So rasch sind wir selten vorwärts gekommen wie heute. Nach viertelstündigem Fluge über Wälder und Seen, die infolge von Überschwemmungen noch größer und zahlreicher erscheinen, haben wir den ersten Nebenfluß der Oder, die Neiße, bei einer zweiten Niederlausitzer Stadt, bei Forst, erreicht. Vor uns liegen zwei Städte, durch die Bahn Guben—Sagan miteinander verbunden, bei beiden zweigen sich andre Linien ab, Sommerfeld und Gassen. Immer weiter ostwärts geht's über Wald und Bruch, über einen stattlichen See, den Billendorfer Lug. Da zeigt sich auch schon der zweite Oderzufluß, der Bober, an ihm links und rechts Christianstadt und Raumburg an der Provinzengrenze, das letztere schon in Schlesien. Wie bekannt erscheint mir doch die nun folgende wiesenreiche Niederung, von den beiden Parallelbächen, Dchel und Schwarze bewässert! Nur fünf Tage fehlen noch, dann ist es gerade ein Jahr, daß ich sie zum erstenmal sah, und genau an derselben Stelle wie damals stoßen wir früh $\frac{1}{2}$ 7 Uhr bei Neusalz auf die Oder; wieder ist sie von Schlepddampfern und schwerbeladenen Rähnen belebt. Wir schauen sie aus 1800 Metern Höhe, leichte Haufenwolken über uns, noch leichtere, die dem Bilde an Klarheit nichts rauben, unter uns.

Am Ende der Carolather Heide, die wir in ihrer längsten Ausdehnung überfliegen, schimmern zunächst drei kleinere Seen uns entgegen, die sich um Polnisch-Tarnau gruppieren, dahinter von Wolken umrahmt der zehn Kilometer lange Schlawaer See. Je näher wir kommen, um so reizvoller erscheint er mit seiner waldigen Umgebung, seinen baumbestandnen Inseln und Halbinseln und den schmucken Ortschaften an seinen Ufern, das alles von herrlichem Sonnenschein verklärt. Wir lassen ihn zur Linken. Eine Reihe von zusammenhängenden Längsdörfern, wie wir sie besonders aus der sächsischen Lausitz kennen, liegt unter uns, Alt-Strunz bildet ihr östliches Ende. Eine zweite Reihe führt jenseit einer niedrigen Hügelkette, die zugleich die Grenze zwischen den Provinzen Schlesien und Posen bezeichnet, auf das an Kirchen und Fabrikshloten reiche Frauastadt. Seine Garnison muß wohl in den letzten Jahren vermehrt worden sein, wir unterscheiden Kasernenbauten ältern und neusten Stils. Das umgebende Gelände, in dem wir übrigens auffallend viele Windmühlen in flotter Tätigkeit beobachten, ist zur Entwicklung größerer Truppenmassen wie geschaffen, und es ist ja auch schon der Schauplatz eines blutigen Kampfes gewesen, für uns Sachsen eine schmerzliche Erinnerung. In

zweistündiger Schlacht besiegte am 13. Februar 1706 hier Karl der Zwölfte von Schweden die Sachsen unter dem Grafen von der Schulenburg, der 6000 Tote und Verwundete, 8000 Gefangne und 29 Geschütze verlor.

In einer Höhe von 2100 Metern genießen wir jetzt einen freien Überblick und verfolgen die von Sagan her an Fraustadt vorüberführende Bahn bis nach Lissa. Früh $\frac{1}{2}$ 8 Uhr haben wir dieses selbst erreicht. Es ist ungefähr doppelt so groß wie Fraustadt, auch die Zahl seiner Kasernen ist größer, und in den geräumigen Bahnhofsanlagen laufen drei Linien zusammen. Daß Lissa früher befestigt war, zeigen die glacisartigen Promenaden. Anfang des siebzehnten Jahrhunderts wurde es die Hauptzufluchtsstätte der von Kaiser Ferdinand dem Ersten vertriebenen Böhmisches Brüder, und ihre so berühmte dortige Schule wurde eine Zeit lang von Comenius geleitet.

Das Thermometer ist auf 3 Grad Celsius gesunken. Westlich und östlich von uns türmen sich Gewitterwolken auf, am dichtesten in unsrer Fahrtrichtung nach Osten. Aus einem hohen Rücken von Wolkenbergen ragt eine weiße Säule hervor, die ein pilzartiges Dach trägt, das Ganze macht den Eindruck einer riesigen Unterkunfthütte. Durch die noch lockern Haufenwolken unter uns erblicken wir viele Rittergüter inmitten weiter Felder, die nur hier und da von kurzen Waldstrecken unterbrochen sind. Im Norden bei Storchnest erglänzt ein ganzes Bündel kleiner Seen. Sonst bietet sich dem Auge wenig Anziehendes: links der wasserarme Obrakanal, unter uns zunächst Gostyn mit seinem auf einem Hügel vor der Stadt gelegnen, längst aufgehobnen Philippinerkloster, ehemals einem besuchten Wallfahrtsorte, dann der Schienenweg zwischen dem Bahnen- und Straßenknotenpunkt Jarotschin nördlich von uns und Kojschin an der Orla im Süden, darauf Dobberschütz und Pleschen, durch eine Kleinbahn miteinander verbunden, und 9 Uhr 20 Minuten die Proszna, also zum zweitenmal auf meinen Fahrten die russische Grenze.

Der Unterschied zwischen deutscher und russischer Kultur fiel uns hier nicht so schroff in die Augen wie im vorigen Jahre weiter südlich bei Pitschen, namentlich sind die Verkehrswege hier in besserem Zustande. Als gehöre es zu einer Fahrt nach Rußland, forderten uns auch diesmal mächtige Wolken zum Kampfe mit sich heraus, bei unserm Mangel an Ballast mußten wir aber von vornherein darauf verzichten. Seit unsrer Fesselung im Kottbuser Stadtforsste vor beinahe fünf Stunden hatten wir kein Körnchen Sand wieder ausgegeben, unsre Fahrt war also schon viel länger geworden, als wir es bei Tagesanbruch erwarten konnten. So durften wir uns nicht beklagen, wenn sie nun zu Ende ging. In der ersten, mehrere Kilometer starken Wolke vermochten wir uns durch einige Ballastopfer noch leidlich zu halten, doch kaum war sie durchflogen, da nahm uns auch schon eine zweite, noch viel umfangreichere in ihren kühlen und feuchten Schoß auf. Wir sanken unaufhaltsam. Halb elf Uhr landeten wir sehr glatt auf einem Felde bei Maljanow, 25 Werst nordöstlich von der Gouvernementsstadt Kalisch.

Nun spielten sich ungefähr die gleichen Szenen ab wie bei unsrer ersten Landung in Rußland, doch vermißten wir die herzliche Freundlichkeit, mit der uns damals die Landleute von Mendziny aufgenommen hatten, und ihre aufmerksame Geschicklichkeit beim Verpacken. Polnische Juden fanden sich auch jetzt sofort wieder ein als willkommene Dolmetscher und Geldwechsler. Ein deutschsprechender Gutsbesitzer erzählte uns, daß mehrere Frauen, als sie den Ballon aus den Wolken niedergehn sahen, mit dem Rufe „Die Jungfrau Maria!“ in die Knie gesunken wären. Von den Männern kamen einige den „Preußen“ anfangs etwas unwirsch entgegen, wurden aber sofort höflicher, als sie erfuhren, daß wir Sachsen seien.

Ein Leiterwagen brachte uns und unsern „Ernst“ in vierstündiger Fahrt auf guter, aber sehr harter Straße über Żekow nach dem anmutig an drei Armen der Proszna liegenden Kalisch. Da bei den so häufigen Westwinden schon im voraus mit einer Landung in Rußland gerechnet werden mußte, hatte der Führer aufs Geratewohl seinen Paß von der russischen Gesandtschaft in Dresden visieren lassen. Infolgedessen machte die Gendarmerie ihm nicht die geringsten Schwierigkeiten, nur den Doktor wollte man zurückbehalten, schließlich wurde aber auch er als unentbehrlicher „Gehilfe“ des Führers über die Grenze gelassen, die wir gegen Abend bei Skalmierzycze erreichten. Dr. Weißwange hatte übrigens noch bis Dienstag Nachmittag vier Uhr in Dresden seine Sprechstunde gehalten, Donnerstag früh acht Uhr konnte er sie schon wieder aufnehmen. Dazwischen lag außer der Reise nach Bitterfeld eine Ballonfahrt nach Rußland, die Zurücklegung von 25 Werst auf einem Leiterwagen und eine Nacht im Schnellzuge. Mehr läßt sich in vierzig Stunden kaum erleben.

2. An die Ostseeküste. Gott sei Dank, endlich einmal kein Westwind! Es kam ganz, wie es Dr. Kurt Wegener, Meteorolog des Physikalischen Vereins in Frankfurt, in einem mir nach Bitterfeld gesandten Telegramm vorausgesagt hatte: „Richtung bei längerer Fahrt nach Norden bis Osten. Bewölkung günstig, höchstens Gewitter.“ Leider ließ uns der große „Bezold“ am 5./6. August eine noch schmerzlichere Enttäuschung erfahren als sechs Tage vorher der kleine „Ernst“. Bei seinem Umfang und drei Korbinsassen mit einem Gesamtgewicht von 210 Kilo hätte er mindestens vierzig Sack Ballast aufnehmen sollen, infolge einer Verkettung ungünstiger Umstände gewann er nur mit vierzehn Sack Auftrieb. Eine der Ursachen war die Hitze des Tages, die das Gas schon während der Füllung sehr ausgedehnt hatte, und der Ballon war von einem Bade im Haß, das er kurz zuvor bei einer Fahrt von Berlin aus genommen hatte, noch nicht wieder ganz trocken.

Nachts ein Uhr fuhren wir, der Führer und zwei Meißner Ballonneulinge, der eine von ihnen ein junger Chemann im sechsten Monat, mit gutem Südwind ab. Eine schwüle Nacht, 20 Grad Celsius und darüber, Mücken und Fliegen trotz schneller Bewegung des Ballons, auf allen Seiten

in etwa fünf Kilometer Entfernung Gewitter mit leuchtenden Blitzen, über uns zwar Sternenhimmel, unter uns aber eine schwere, dem Auge undurchdringliche Dunstschicht, auf der unser Ballon in 100 bis 150 Meter Höhe vortrefflich schwamm. So kam ich um das Wiedersehen mit den auf einer frühern Fahrt, nach Wiesenburg in der Mark, geschauten Landschaften auf der Grenze zwischen Anhalt und der Provinz Sachsen; bewegten wir uns doch nur wenig westlicher als damals, wie wir aus dem bisweilen zu uns herauftönenden Rauschen eines Muldenwehres schließen konnten. Nach vierzig Minuten lag die Elbe unter uns östlich von ihrer Vereinigung mit der Mulde. Der verschleierte Lichtschein einer größern Stadt zu unsrer Linken hatte uns verraten, daß wir an Dessau vorüberkamen.

Die Geschwindigkeit beträgt 42 Kilometer in der Stunde. Forst reiht sich an Forst, von allen Wildarten belebt, dazwischen einige Blößen mit je einer Ortschaft in der Mitte. Früh $\frac{1}{2}$ 3 Uhr kreuzen wir die den Wald, Brandts Heide, durchschneidende Bahn Berlin—Frankfurt am Main, drei Viertelstunden später die Linie Berlin—Magdeburg und gleich darauf den Plauer Kanal, eine abkürzende Verbindung zwischen Havel und Elbe.

Schon vorher hatten wir im ersten Morgenrauen einen Wasserspiegel östlich von uns bemerkt, jetzt schauen wir, durch die langgezognen Töne von Dampferfireden aufmerksam gemacht, See an See. Es sind die Havelseen westlich von Brandenburg, vor allen der weitverzweigte Plauer See mit seinen beiden großen Werdern und mehreren kleinen Inseln, an dessen Südrande die eben von uns überflogne Bahn weiterführt. Damit erschließt sich uns das erste große Landschaftsbild auf dieser Fahrt, wenn auch noch immer in Dämmerung verschwimmend. Dem Plauer See entströmt nordwärts, also nach derselben Richtung, aus der sie jenseit des nach ihr benannten Havelländischen Buchs hergekommen ist, die Havel, die hier selbst einem langgestreckten, nur einigemal sich etwas verengenden See gleicht. Bei Prizerbe wendet sie sich in großen Schlangenwindungen und vielen Parallelläufen nach Westen.

Dort fliegen wir, immer noch in 100 Meter Höhe, über sie weg. Vor uns steigen bewaldete Hügel auf, die Premnitzer und die Wolfsberge, hinter ihnen dehnt sich, zunächst scheinbar endlos, der Grunauer und der Rathenower Forst, von der Berlin—Lehrter Bahn in eine große südliche und eine kleinere nördliche Hälfte zerschnitten. Ansiedlungen fehlen gänzlich. Moosgrüne Flächen schauen freundlich aus dem dunkeln Nadelwalde hervor, der im Norden dicht bis an den sichelförmigen Hohennauener See heranreicht.

Beim Dorfe Wasseruppe — wie mag der unschuldige Ort zu diesem noch unschuldigen Namen gekommen sein? — trägt uns der Wind über den See nach dem gebirgigen, aber sandigen und baumarmen „Ländchen Rhinow“, das sich im Nordosten mit dem Gollenberg bis zu 110 Meter erhebt und ziemlich steil nach dem Rhinluch zu abfällt. Dieses geht nach Norden in eine weite, mit Wiesen und Gebüsch bedeckte Sumpfniederung, den Dossebruch über, Scharen

von Störchen bevölkern ihn. Auf zwei Sandbänken erbaut, liegen mitten darin westlich von der kanalartig regulierten Dosse Sieversdorf, östlich Drees, ihre ungeheuern Feldmarken sind mit Erfolg erst von Friedrich dem Großen entwässert worden, während früher das Vieh dort im Sumpfe stecken blieb; floß doch die Dosse einst, wie jetzt noch die Spree im Spreewald, in zahllosen Armen durch die Niederung.

Wo die Berlin-Hamburger Bahn über den Fluß geführt ist, liegt Neustadt a. D., bekannt durch den Premierminister Friedrichs des Ersten, Eberhard von Danckelmann, der hier Amtshauptmann war und auch später wieder bis zu seiner Verhaftung in der ihm liebgewordenen Stadt zurückgezogen lebte. Südlich davon, zwei Landgütern gleichend, erscheinen das Landgestüt Vindenau und das Friedrich-Wilhelm-Gestüt. Eine 20 Kilometer lange, flußartige Seensolge beginnt nördlich von Wusterhausen, deren mittlerer Teil nach dem Dorfe Bantkow benannt ist.

Fünf Uhr morgens schweben wir über Brunn östlich von der Dosse. An Ballast haben wir seit unsrer Abfahrt erst einen halben Sack ausgegeben, so tragfähig hat sich in der schwülen Witterung die über der Erde lagernde schwere Dunstschicht erwiesen, auf der wir schwimmen. Nun wird bald die Sonne das ihrige tun, uns in leichtere Luft zu bringen. Damit eröffnet sich uns eine glänzende Aussicht für die Dauer unsrer Fahrt, und die Windrichtung geht direkt nach Dänemark, nach Kopenhagen, wo zurzeit gerade zwei Kinder des Führers weilen! Es ist ja aber auch seine erste Jubiläumsfahrt, die dreizehnte, denn 13 ist die Afranerzahl: 13 Mitglieder zählt das Kollegium, je 13 Nummern bilden eine Stubengemeinschaft, an 13 Tischen werden sie gespeist, und „Freiheit 13“ ist die Hausnummer der Schule.

Aber es harren unser heute noch weitere Enttäuschungen. Solche Galopp- sprünge, auch der Gedanken, müssen durch eine Volte gesüht werden, das scheint nicht nur beim Trabrennen, sondern auch beim Ballonfahren Gesetz zu sein. Nach einer Stunde stehn wir immer noch über Brunn und seinem Gute, wir sind wohl in ein Teiltief geraten, das uns nicht fortläßt. Gegen sechs Uhr regt sich der Wind wieder ein wenig, aber er führt uns nicht mehr nach Norden, sondern läßt uns, zunächst in nordnordöstlicher Richtung, mit unglaublicher Langsamkeit eine große Schleife nach rechts beschreiben über Tramnitz, den Blankenberger Forst, Walsleben, Dessow zurück nach Brunn, das wir zweieinhalb Stunden früher von Süden her erreicht hatten, dann gehn wir halb acht Uhr westlich davon über die Dosse und mit etwas gesteigerter Geschwindigkeit über Bantkow und den See, dem an dieser Stelle ein Inselchen entsteigt mit hübschen Anlagen, einer fahnenengeschmückten Gastwirtschaft, dem „Fischerhaus“, und einigen Badezellen.

Die alte Tuchmacher- und Brauerstadt Kyritz, die ihr Stadtrecht und ihr bekanntes Wappen mit den drei Lilien im dreizehnten Jahrhundert von den Edlen Herren von Blotho erhalten hat, bleibt links von uns liegen. Die nun

folgende seenarme, von Wiefengründen und Sandhügeln, bewaldeten und unbewaldeten, ausgefüllte Landschaft ist die östliche Prignitz, die ja schon außerhalb der baltischen Seenplatte liegt. Die Bahn von Wusterhausen über Kyritz, Buticke und Blumental, an der wir eine Weile entlang fliegen, vereinigt sich bei Prigwalk im spitzen Winkel mit der von Neustrelitz über Wittstock kommenden Linie.

Der Wind ändert sich aufs neue und führt uns mit wiederaufgenommener früherer Schnelligkeit 600 Meter hoch über die zuletztgenannte Bahn nahe bei der ehemaligen, noch jetzt als solchen erkennbaren Feste Wittstock zwischen Glinze und Dosse kurz vor ihrer Vereinigung nördlich vom Scharfenberg, wo 1636 Baner die Kaiserlichen und die Sachsen schlug. Unsrer Richtung ist — und bleibt es nun auch für die weitere Fahrt — nach Nordosten, aus Dänemark wird es also nichts! Unter den zahlreichen kleinern Ortschaften der Prignitz bemerken wir vortreffliche Beispiele typischer Runddörfer mit einem einzigen Eingang und dem Dorfplatz in der Mitte, wie Zabel und Krüssow. Bei einigen scheint durch Brände der ursprüngliche Dorfplan zerstört zu sein; sie nach dem Brande ebenso eng wieder aufzubauen, wird von den Behörden mit Recht verboten. So zeigt sich uns zum Beispiel Wilmersdorf östlich von Prigwalk zwar als ein neues umfangreiches Runddorf, aber mit mehreren Zugängen, und in der Mitte auf den alten Hofstellen sehen wir Gärten. Auch an Langdörfern fehlt es nicht, aber die naheliegende Vermutung, bei den Runddörfern wendische, bei den Langdörfern deutsche Namen auf der Karte zu finden, trifft nicht zu: viele Runddörfer tragen deutsche und umgekehrt viele Langdörfer wendische Namen.

Um neun Uhr sind wir jenseit der vom Oberlauf der Dosse gebildeten brandenburgischen Grenze über der mecklenburgischen Seenplatte, die als das vorletzte westliche Glied des Uralisch-baltischen Höhenzuges das Land von Südosten nach Nordwesten durchzieht, und nun bietet sich uns ein reizvoller Anblick nach dem andern. Gleich östlich von uns bei Buchholz und Altgaarz ein ganzes Gewirr zierlicher kleiner Seen, einige schmal und langgestreckt, ineinander übergehend, zu Sternen zusammenstoßend oder durch Flüsschen verbunden, andre kreisrund oder eiförmig und für sich liegend, dazwischen Heide und Wiesen und kleine Ansiedlungen. Die Spiegel der Seen, im Sonnenschein heiter erstrahlend, liegen hier für Flachlandsverhältnisse besonders hoch, 63 Meter über der Ostsee. Ein breiter Wasserarm führt aus diesem Seenkäuel nordwärts nach einer der Hauptzierden des Landes, nach der Müritzer, die nicht nur der größte See Mecklenburgs, sondern Norddeutschlands überhaupt ist. Daher auch der Name, der ja soviel heißt wie „Kleines Meer“. Sie nimmt eine Fläche von 133 Quadratkilometern ein bei einer Tiefe von 22 Metern und liegt ebenso hoch wie die vorhin genannten Seen, im Westen von weiten Fruchtgebilden und freundlichen Orten, im Norden und Osten mehr von Nadelwäldern, hinter denen wieder kleinere Becken sichtbar werden, und von

jaftiggrünen Niederungen umrahmt. Über 460 Seen zählt ja Mecklenburg, die zusammen ein Fünfundzwanzigstel des ganzen Landes ausmachen.

Die bedeutendsten Orte an der Müritz sind Waren im Nordosten und Röbel im Westen, das jetzt zu unsern Füßen liegt. Ein wunderlicheres Stadtbild hat sich uns kaum je auf einer Lustreise geboten. Stelle dir ein etwas mißgestaltetes Cello vor, dessen Hals nach der Seite gebogen ist, dann hast du die Umrisse von Röbel. Von der Spitze des Stiefels, der auf dem durch einen Weg ange deuteten Fußboden aufgesetzt ist, geht eine breite Straße über Saitenhalter und Griffbrett entlang bis hinauf zur reichlich gewundenen Schnecke. Links oben an dieser Hauptstraße liegt auf einem geräumigen spitzwinkligen Platze eine große Kirche, rechts unten eine kleinere. Die seltsame Gestalt ist zum Teil durch die umgebenden Gewässer bedingt. Die Bucht, an der Röbel liegt, heißt der Binnensee. Diese Benennung verrät es deutlich, wie stolz der Mecklenburger auf sein „Kleines Meer“ ist.

Das nördliche Ende der Müritz ist durch Kanäle westwärts mit dem Kölpin-, dem Fleesen- und dem mecklenburgischen Plauer See und wieder von diesem aus durch die Elde mit dem Elbstrom in schiffbare Verbindung gesetzt. Halb zehn Uhr schweben wir mitten über dem See, er zeigt eine lichtblaue Färbung, nur an den flachen Rändern, die zum sandigen Strande überleiten, zartbraune Streifen. Ganz entzückend ist der Rückblick auf Röbel, dessen Anmut der Lage am Wasser und im Busch uns von hier aus noch mehr auffällt. Viele Segelboote gleiten über die Wasserfläche, und in flotter Fahrt durchfurcht sie soeben von Norden nach Süden ein kleiner Dampfer, der zwischen Waren und Röbel verkehrt. Er braucht anderthalb Stunden dazu, wir legen, allerdings an einer schmalern Stelle, die Strecke von einem Ufer zum andern in fünfzehn Minuten zurück und kreuzen östlich von Waren die Bahn Rostock-Neustrelitz. Immer wieder aber zwingt uns die Schönheit des überflognen Gebietes und die Kette von Seen, die sich nach Westen zu anschließt, unsre Blicke dorthin zu lenken. In unsrer Fahrtrichtung treffen wir nur noch kleinere Seen, den Torgelower, den Großen und den Kleinen Barchentiner See, aber im Nordwesten blizt wieder ein schimmernder Streifen, der Malchiner See; seine Umgebung, die vielgepriesne Mecklenburger Schweiz, bleibt uns leider verborgen.

Schon ist die pommerische Grenze nahe, da liegt unter uns ein schlichtes Landstädtchen, uns vertraut als der Geburtsort eines der volkstümlichsten deutschen Schriftsteller, Stavenhagen, wo Fritz Reuters Vater Bürgermeister und Stadtrichter war. Das alte Schloß dort auf dem Hügel war der Wohnsitz seines Paten, des unsterblich gewordenen Amtshauptmanns Weber. Auf dem Kirchenplatz in der Mitte der Stadt begraben noch in Reuters Knabenjahren die Stemhäger Bürger ihre Toten, nicht weit davon lagen die so köstlich geschilderten Schulen, die Beckerschaul, die Köster- und die Rektorerschaul. Wir sehen auf die Reuterstadt aus der geringen Maximalhöhe unsrer heutigen

Fahrt von knapp tausend Metern herab. Es ist drückend heiß, 32 Grad Celsius, der Himmel ist klar bis auf einige leichte Cirren, die einen Strauß fein geränderter und geädertter Blätter bilden.

Noch über Ivenak und seinen kleinen See hinweg, dann sind wir in Pommern. Das erste, was hier unsre Aufmerksamkeit erregt, ist im Westen der stattliche Kummerower See. Ihn und vorher den Malchiner See durchfließt die Peene, deren östlichem Quellfluß wir schon in Mecklenburg unweit des Großen Varchentiner Sees begegnet sind. Bei der ansehnlichen, ehemals befestigten Stadt Demmin scheinen sich zwei Flüsse zu kreuzen, es ist der Zusammenfluß der Peene mit Trebel und Tollense, der diese Täuschung hervorruft. Die Peene selbst macht mit ihren gewaltigen Windungen, ihrem Wasserreichtum und der Menge großer Schiffe, die sie trägt, den Eindruck eines bedeutenden Tieflandstromes.

In der Ferne leuchtet es silbern auf, diesmal aber ist es kein Binnensee, sondern ein Stückchen Ostsee, der Greifswalder Bodden. Jetzt heißt es, sich über die Lage klar werden, in einer halben Stunde haben wir die See erreicht! Eine Landung auf Rügen ist ausgeschlossen, der noch immer aus Südwesten wehende Wind würde uns gerade östlich an der Insel vorbeitreiben. Dann könnten wir bei genauer Einhaltung der gegenwärtigen Richtung an eine Beendigung der Fahrt auf Bornholm denken. Die Wetterlage ist sehr günstig, wir sind an der Vorderseite eines von Schottland her nach Ostüdosten vorrückenden Tiefes angelangt, haben also auf der See eine allmähliche Linksdrehung des Windes zu erwarten und dürfen, selbst wenn wir auch an Bornholm noch östlich vorbeitreiben sollten, darauf rechnen, bei Karlskrona oder nördlich davon die schwedische Küste zu gewinnen.

Für die Länge der Fahrt über die Ostsee nach Schweden ergibt die Messung auf der Karte 280 bis 300 Kilometer, und da die wieder beständig zunehmende Windschnelligkeit jetzt schon 50 Stundenkilometer beträgt, so würden wir höchstens sechs Stunden dazu brauchen. Es ist Vormittag elf Uhr, in den ganzen vorausgegangnen zehn Stunden haben wir nur ein Siebentel unsers Ballastes, nämlich zwei Sack verbraucht, zwölf sind noch übrig. Bei der vortrefflichen Haltung des Ballons und der immer erfolgreichern Bekämpfung von Dunst und Wolkenbildung durch die Sonne haben wir große vertikale Schwankungen nicht zu befürchten. Fliegen wir also in Gottes Namen hinüber, es wird eine herrliche Fahrt werden. Der jüngere Reisegefährte stimmt begeistert zu, seinen Schwager aber zieht ein so starker Magnet in die Heimat zurück, daß er jede Verhandlung über eine Fortsetzung der Fahrt ablehnt. Ja, hätten wir statt unsrer 12 Sack noch 38, die wir doch von Rechts wegen haben sollten, so müßte bei der alsdann ganz unzweifelhaften Gefahrlosigkeit der dritte Mann es sich gefallen lassen, überstimmt zu werden.

Der Führer denkt nicht daran, dem Glücklichen seinen Entschluß zu verargen, so schwer es ihn auch ankommt, mit Sechsisiebentel des mitgenommenen

Ballastes landen zu müssen. Wir gehn ans Schlepptau und können uns nun leicht die Sandverschwendung leisten, jeden Telegraphendraht und jedes Häuschen zu überspringen. Jenseit des Greifswalder Universitätsforstes und der Bahn Anklam-Stralsund suchen wir uns an der nächsten Landstraße, die eine kurze Wagenfahrt nach der Bahn sichert, den einzigen zwischen Kornfeldern gelegnen Sturzacker aus und landen dort glatt und weich einhalb zwölf Uhr, zweieinhalb Kilometer hinter der Küste, nahe bei Güst, östlich von Greifswald.

Wie richtig die Berechnung des Führers gewesen war, bestätigte die Wetterkarte des 6. August: die Linksdrehung des Windes über der See erfolgte schon bei Bornholm, die Windstärke betrug 80 Kilometer in der Stunde, in längstens vier Stunden also wären wir in Schweden gewesen. Für diese letzte und schlimmste Enttäuschung auf seiner Jubiläumsfahrt entschädigte den Führer ein Abend am Strande von Eldena bei Greifswald und ein Tagesausflug nach Rügen.



Persien

2. Persiens äußere Machtstellung seit dem achtzehnten Jahrhundert



aß Persien bei diesen Zuständen gegen äußere Feinde völlig machtlos sein mußte, ist selbstverständlich. Seine Existenz verdankt es auch nur einer Anzahl günstiger Umstände, dahin gehört zunächst, wie bei der Türkei, die Eifersucht der Mächte, dann der Umstand, daß das Land mit seinen großen Wüsten nicht viel Verlockendes an sich hat, und schließlich, bis vor einem Menschenalter, seine Abgelegenheit von der andern Welt.

Eine letzte kurze Glanzperiode hatte das Reich noch um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts unter dem großen Herrscher Nadir Shah. Er vermochte nicht nur Rußland die durch Peter den Großen von dem persischen Reiche abgerissenen Gebietsstücken am Kaspischen Meere wieder abzujagen, sondern führte auch ein persisches Heer siegreich nach Indien und eroberte Delhi, aber das war auch das letzte Aufblühen alter Größe und Herrlichkeit. Nach seinem Tode war es mit Persiens Machtstellung vorbei, und bald erschien wieder Rußland auf dem Plan. Im Jahre 1783 eroberte es Georgien, dann zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts den ganzen südlichen Teil des Kaukasus, die Provinzen Mingrelien, Darghestan, Karabagh und Talisch. Um diese Zeit auch trat Persien in den Kreis der großen Weltpolitik, ohne es zu wollen, und ohne die Möglichkeit, sich ihr jemals wieder zu entziehen. Seine äußere Politik erhält nunmehr ein allgemeineres Interesse, ihr Angelpunkt ist ein ganzes Jahrhundert lang bis auf den heutigen Tag der Druck von England und Rußland und deren diplomatische Kämpfe um die Oberhoheit. Den beiden Mächten war durch Napolons Genie ihre zukünftige Gegnerschaft mit einemmale offenbart worden.