

Offener Schreibbrief von Lizzie Hanfstengel.



No. 339. Der Wedesweiler hat nichts im Kopf wie Stiens es muß en artig fatter Dag sein, wenn er wil sein Bihne ins Auge hat. Die Wohlthätigkeit Knechtschen ist jetzt gefestigt und mit ronne se jetzt als en Seitlich zu sein Salubm. Ich hen nids mehr gesagt, awer ich dente, mehste es kommt die Zeit, wo mer an ihn ausverkaufe könne un dann mache mir doch noch unferen Schnitt dabei. Awoer das is nit, was ich Ihne hen sage wolle; den annere Dag hen ich emol en Mahl an die Wedesweilern gemacht un da hen mer so von diesem un jenem getahlt, wie das immer der Keks is, wenn e paar Leddie-Freunds beisamme sin. Se hat auch von ihre junge Jahre in die alte Kontrie vergahlt, wie se da so e artig gute Zeit in ihren Thierher-Verein gehabt hätte. Das Ding hat mich interessiert un ich hen mich emol davon e paar Verticlers verjähle lasse. Se hat gesagt, si hätte in ihren Verein Thierher-Verformungse gewone un das wäre Pielches genese. Se hat mich das all so schön distreibt, daß ich ordentlich Lust dran trieg hen un wie dann noch der Wedesweilern dazu komme is, da hat er die große Worte ganz gelasse ausgesproche: „Seh Götis, warum duhn mir nit so e Saffietthee hier farte? Mir könne iseg in die Jahre e Schehntie uff stelle, wo mer e kleine Schehntie bilde könne un mer triege Ruhm genug for so e baut hunnert un fuzig Pielchels. Off Kohrs müsse mer auch junge Pielchels hen, wo mit mache, awer die könne mer iseg triege un du hast in die erschte Wein die viele Bune, wo all gute Wederliche mache. Wei, das ganze Ding is so iseg wie alles.“

Well, das Kiesel is gewese, daß mer reit der un denn e Soffietthee gestart hen un wie ich später erscht ausgesunne hen, hat der Wedesweilern das nur gedahn, for daß er Bihne for sein Salubm geschafft hat. Es kann doch niemand esfpäte, daß mer stundelang zu e Zeit Niehörsels hamwe kann, mitaus, daß mer ebens dabei drinke duht. Awoer do hen mer nids drum gewone; ich hen die Thierher-Geschicht gegliche un da hen ich nur an das gedent. Well, am Abend hat der Wedesweilern schon so e baut sein Fellerich gehat un e halbes Duzend Ubbies wo all reddig ware mitzuma. Der Wedesweilern hat gesagt, er hätt in den Thierher-Bihne die mehste Schehntie un da deht er dehte, er sollt das Wennelchment hen, bis mer jemand Besseres finne dehte. Da sin mer all mit fäitstige gewese un er hat gesagt, mer könnte unsere Niehörsels grad so fut in sein Dingningrum abhalte, da hätte mer auch die Bar artig händia. Merke Se etwas? Mister Githor?

Mer sin all Feuer un Flamm for unser neues Prachtich gewese un ich hen mich nur gärgert, daß mer den Karlie, was unfern verbeiteter Bub is, nit juhe hen könne. Der Feller duht so e miserabliges deitich tabte, daß es e Schehm is. Mer weiß bei ihm nit, ob er die deitische oder die englische Lengwitsch juhe duht — alles duht er uffmichte. Un dabei hat er doch immer nur in die Fämmillie das beste deitich juhe höre. Warum hen ich un der Philipp denn unsere Muttersprach so aufgehalte un riespediet? Bitahs mir wisse, was es for en Wätsch hat, wenn mer gut deitich spreche kann un einiger Mensch, wo etjuhlet is, hat dann Respekt für einem. Well, es is awer emal nit un da kann mer nit helpe. Die

Kids die sin schon e wenig besser un mit den deitische noch händiger, so daß mer se for schmale Paris ganz gut juhe kann, off Kohrs kann mer keine Ehr mit se einlege.

Der Wedesweilern hat ausgemacht, mer sollte in die erschte Wein emal die Jungfrau von Ruh Orliens tädele. Das war e Stid was mer gut spiele könnte. Ich müht die Jungfrau spiele un er deht dehte, es war mehbie noch besser, wenn mer den William Tell gewone dehte. Mer wäre so fortgeschent daß mer die Roll von den jungen Tell mit ein von unsere Kids gewone könnte un dann noch e anneres Ding, er hätt auch jetzt grad so schöne die Appels un das deht in den Wies artig viel ausmache, er deht immerhaupt e ganze Rait for Stehstehfestungs gewone, bitahs er wüht, daß oft genug e ganzes Pies da dran diepende deht. Well, mer hen hin un her gesprochen un dann hen mer diefeste, daß mer den Tell tädele wolle. Ich hen off Kohrs das Buch beim gehabt un ich hen es gehot un dann hen mer draus vorgelese un ich kann Ihne sage, daß ich gregreit hen, wie e Behbie, wo mer sein Candy eneg nemme duht, das Pies is z u tosching gewese. Am Liebeste hätt ich gegliche, den William Tell zu spiele, awer der Wedesweilern hot gesagt, das war nit passibel, bitahs sonst deht der Mister Schiller, wo das Pies gemacht hat, im Greff erum drehe. Ich sollt die Missus Tell spiele, do könnt ich auch e ganze Rait eine lege un wenn dann die Jungfrau von Ruh Orliens an die Rait komme deht, dann könnt ich die Jungfrau ganz alleins spiele. Mister Githor, ich hen mich grefreit wie alles un so bald wie ich heim sin come, do hen ich mich hingeseht un hen die Tellen auswendig gelernt un hen nit ehnder gestappt, als bis ich se ganz bei Herz getenn hen. So ebens bringe doch e wenig Tschehsch ins Leve un mer hat dann wenigstens en Pörpes for warum mer lewe duht. Ich kann Ihne sage, wenn en Mensch keine Ebidels hat, dann hat er gar kein Bihne zu lewe. Mit beste Kiegarde Yours Lizzie Hanfstengel.

Auch eine Revision.
Eindreher (nachdem er das Selbstspind eines Geschäftsmannes erbrochen hat): Was? Der Raffensbestand stimmt ja keineswegs mit den Geschäftsbüchern überein! Ist ja viel weniger! Was ist denn das für eine Wirtschaft! So eine Gemeinheit! Der Keel kann ja froh sein, wenn ich ihn nicht anzeige!

Der erste Witz.
Sie: Die Zeiten ändern sich! Jetzt zankst Du immerwährend mit mir und einstmals sagtest Du: Du wolltest lieber mit mir in der Hölle, als ohne mich im Paradiese sein.
Er: „Ja, leider! Und der Wunsch ging in Erfüllung!“

Schusterjungenwitz.
Arzt zum Schusterjungen, den er untersucht: „Na, mein Sohn, du hast einen starken Belag auf der Zunge.“
Schusterjunge: „Um Gotteswillen, Herr Doktor, wenn das de Meßtern hört, triege ich nur noch unbelagte Stullen.“

Glücklicher Zufall.
Hausherr (zur Köchin): „Sie haben da eine prächtige Gans gekauft; kann ich heute Abend die Leber bekommen?“
„Aber gewiß, Herr Doktor; mein Bräutigam macht sich zufällig rein gar nichts daraus!“

Bräufie.
Grenadier (der mit seiner alten Flamme nur noch schwache Verbindung hat, zur neuen Lieblichen): „Allo ich schwöre es Dir: Spätestens un heut in vierzehn Tagen bin ich auf ewig Dein!“

In der Buchhandlung.
Bauer: „An mein'n Advokaten möcht' i schreib'n, der ma an Prozeß verlor'n hat, und da brauchet i halt an Briefsteller, aber an recht groben!“

Abfahr.
Altes Fräulein (zu einem Angler): „Das muß doch entsetzlich langweilig sein, immerfort zu angeln und nichts zu fangen.“
Herr: „Na, das sollten Sie doch wissen!“

Viele Menschen, die nach ihrer eigenen Einsicht handeln, haben keine.

Zweidientig.



Herr (Junggeselle): „Ich habe so viel Geld, daß ich es kaum verwalten kann.“
Fräulein: „O, ich wollte damit schon fertig werden.“

Wettjagden in der Luft.

Ohne sich düntelhafter, nationaler Ueberhebung schuldig zu machen, darf man behaupten, daß Deutschland in den jüngsten Jahren in der Eroberung der Luft an der Spitze gestanden hat. Die Verflüchtigung der Luft in großem Maßstabe zu technischen Zwecken, wie bei der Erbohrung des Simplontunnels zur Anwendung kam, ist ein Verdienst des Münchener Professors Linde, die von dem Grafen Arco und Professor Slaby in Berlin erfundene drahtlose Telegraphie mit elektrischen Wellen, System Telefunken, läuft überall sichtlich der ursprünglich von dem Anglo-Italiener Matconi erfundenen Wellentelegraphie den Rang ab. Das gleiche gilt von der Telephonie ohne Draht und nicht genug damit — sehen auch die Franzosen, die seit dem Aufstreten Montgolfiers und Charliers vor 124 Jahren unbestritten das meiste auf dem Gebiete der Luftschiffahrt geleistet haben, ihre Führerrolle durch die Fortschritte der Luftschiffahrt in Deutschland wesentlich bedroht. Der Sommer dieses Jahres sah die Luftschiffahrt großen Fortschritten des Grafen Zeppelin; der Herbst aber brachte das dritte große internationale Wettfliegen um den Gordon Bennett-Pokal, das — als eine Folge der deutschen Siege bei der 1907 in Nordamerika abgehaltenen Konturrenz — zum erstenmal auf deutschem Boden und zwar bei der Gasanstalt der Stadt Berlin bei Schmarzendorf als Ausgangspunkt stattfand.

Angesichts der erhebenden Fortschritte, die in jüngster Zeit mit dem Bau lenbarer Ballons gemacht worden sind, und der mit Flugmaschinen nach dem Prinzip „Schwemer als Luft“ erzielten Erfolge könnte es den Anschein haben, als ob man Wettfliegen nach Art des Gordon Bennett = Rennens, bei denen es sich nur um die Konturrenz zweier motorloser Ballons handelt, eine übertriebene Bedeutung beilegte. Dies ist jedoch keineswegs der Fall. Die Führung eines Ballons, gleichviel ob er mit einem Motor ausgerüstet ist oder nicht, bleibt die unentbehrliche Vorschule für alle, die sich praktisch mit Luftschiffahrt beschäftigen. Längst sind die Zeiten vorbei, in denen man genug gethan zu haben glaubte, in einem entsprechend großen Ballon zu einer bedeutenden Höhe aufzusteigen und sich von der dort herrschenden, meistens sehr schnellen Luftströmung möglichst weit fortzutreiben zu lassen. Der moderne Luftschiffer setzt seine Aufgabe vielmehr darin, mit möglichst ökonomischer Ausnutzung des mitgenommenen Ballastes die in den verschiedenen Höhenlagen herrschenden, von einander abweichenden Luftströmungen seinen Zwecken dienlich zu machen. Er steigt, wenn er in niedrigen Luftschichten nicht die gewünschten Richtungen des Windes findet, zu hohen Regionen auf, muß, wenn ihm die genaue Orientierung verloren gegangen ist, sich bis auf Kaufhöhe wieder zur Erde herunterlassen und im Bedarfsfalle wieder in die Höhe gehen. Kurzum er muß in zweckmäßiger Ausnutzung der ihm günstigen meteorologischen Verhältnisse Aufgaben erfüllen, die weit über diejenigen des den Motor bedienenden Technikers hinausgehen und eher mit denen verglichen werden können, die der in der Seemannschaft erfahrene Routier bei der Führung eines Ozeanfahrers zu leisten hat. Dies alles aber sind Dinge, die man nicht hinter dem grünen Tische aus Büchern allein, sondern nur dann lernen kann, wenn man vielstetige eigene Erfahrung mit zur Hilfe nimmt.

Entgegen der allgemein verbreiteten Annahme, daß der Geburtstag der Luftschiffahrt auf den Tag zu setzen ist, an dem der Papierfabrikant Josef Montgolfier im Jahre 1783 zum erstenmal einen in der eigenen Papierfabrik zu Annonay hergestellten Ballon mit heißem Rauch füllte, dessen leichtes Gewicht er an dem Schornstein seiner industriellen Anlage beobachtet hatte, fallen die ersten Anfänge der Luftschiffahrt in eine so frühe Zeit, daß man im Jahre 1909 ihr 200jähriges Jubiläum wird feiern können. Der Jesuitenpater Francesco Lana in Brescia hatte bereits im Jahre 1670, auf dem bekannten Versuche des Magdeburger Bürgermeisters Otto von Guericke mit den luftleer gepumpten Metallhohlfugeln weiter bauend, den Vorschlag zu einem Luftschiff gemacht, das von vier leer gepumpten Kupferfugeln getragen werden sollte. Vor praktischen Versuchen schrat er jedoch schließlich zurück. Kühner als er war aber ein Ordensbruder von ihm, der Jesuit Lourenco de Guzman, der am Beginn des 18. Jahrhunderts am Lisabener Königshofe lebte. Er wußte dem jungen König Joao V. die Vortheile einer Luftschiffahrt zur Vertheiligung der weit ausgedehnten portugiesischen Kolonien, insbesondere aber die Möglichkeit militärischer Transporte mittels Luftschiff in so glänzenden Farben darzustellen, daß jener schon den Tag der portugiesischen Weltberühmtheit gekommen glaubte. Er baute auch wirklich aus leichtem Stoffe einen mit heißer Luft zu füllenden Ballon, mit dem er sich am 8. August 1709 vom Hofe des indischen Palastes in Lissabon etwa 200 Fuß hoch in die Lüfte hob. Sein Apparat erlitt jedoch beim Anstoßen an einen Dachgiebel schwere Beschädigungen, die übertriebenen Hoffnungen des Königs verwicklichten sich nicht und Guzman, der

erste Mensch, der durch die Luft geflogen ist, starb elend in der Verbannung. Mit dem Tode, an dem Josef Montgolfier zum ersten Mal öffentlich einen (übrigens unbemannten) Heißluft-Ballon steigen ließ, entzündete sich in Frankreich ein Wettfeiern, der die vollständige Lösung des Problems in große Nähe zu rücken schien. Wie es damit ging, welches die Schicksale der ersten Montgolfieren und anderer Versuche aus der Frühzeit der Aeronautik waren, ist nachgerade bekannt genug, um hier nicht nochmals in Erinnerung gebracht werden zu müssen. Nach einer Reihe verunglückter Versuche fanden die Ballonaufstiege zu einem Schauspiel für Messen und Jahrmärkte betand und auch die beiden Luftschiffer-Kompagnien, die beim Beginn des ersten Revolutions = Krieges gegründet worden waren, verfielen, weil zu tothspielig, bald der Auflösung. Nur die Naturwissenschaft, besonders die Meteorologie, blieb dem neuen Fahrzeug treu und brachte es zu Aufstiegen, die durch ihre Höhe und Dauer der Fahrt bemerkbar sind. Es ist jedoch bezeichnend, daß die in dieser Hinsicht erzielten Erfolge meistens ein Wert des Zufalles waren. Allerdings ist es sehr fraglich, ob der Pfahst Robertson bei einer im Jahre 1803 von Hamburg unternommenen Luftfahrt wirklich die von ihm angegebene Höhe von 20,000 Fuß erreicht hat; denn Robertson hat nie als ein Mann von unbedingter Wahrheitsliebe gegolten. Zuerst läßt sich dagegen die Angaben von Biot und Gay-Lussac, die 1804 die Höhe von 21,000 Fuß erreichten. Auch Baral und Virio gelangten im Juni und Juli 1850 bis zu Höhen von 18,000 und 20,000 Fuß. Bei allen diesen Angaben ist aber zu berücksichtigen, daß die Luftschiffer jener Zeit die Mess-Instrumente nicht genügend gegen die Sonnenstrahlung und die Innenwärme in der Gondel schützten, so daß die berechneten Resultate wohl ausnahmslos zu hoch sind. Dies gilt ganz besonders von einer Fahrt, die der Engländer Glaisher in Gemeinschaft mit Coxwell am 5. Sept. 1862 bis zu 33,000 Fuß Höhe fortgesetzt haben will, wobei sich die Genannten um mindestens 6,000 Fuß getrennt haben. Auch die berühmte Zisanderische Fahrt, bei der der beste Begleiter Sidel und Croce-Spinelli erstickten, erstreckte sich nur bis zu einer Höhe von 25,000 Fuß. Den Höhen = Rekord halten vielmehr noch heute die deutschen Luftschiffer Prof. Beson und Dr. Süring, die bei einer am 31. Juli 1901 unternommenen Fahrt die Höhe von 32,000 Fuß erreichten, wobei beide in Dymnach stiegen. Der Vollständigkeit wegen sei hier noch erwähnt, daß unter den mit sogenannten unbemannten Registrier-Ballons unternommenen Fahrten die größte Höhe einem am 3. August 1905 in Strahburg ausgelassenen Ballon zustoh, der eine Höhe von 80,000 Fuß erreichte, während der höchste bisher ausgeführte Draht = Aufstieg, der am 25. Nov. 1905 vom Observatorium Lindenberg in der Mark aus unternommen wurde, bis 20,000 Fuß Höhe ging.

Diesen Höhen = Rekorden steht als bisher beste Fernfahrt diejenige gegenüber, die im Auftrage des Aero-Klub de France die Sportsleute Comte de la Vaulx und Comte de Castillon de Saint = Victor ausgeführt haben. Sie stiegen am 9. Okt. 1900 mit dem Ballon Centaure von Vincennes bei Paris auf und gelangten in einer Fahrt von 35½ Stunden Dauer, wobei eine Höhe von 18,000 Fuß erreicht und eine Strecke von 1400 Meilen zurückgelegt wurde, bis Koroffschew bei Kiew in Rußland, haben also damals das ganze südliche Deutschland, Oesterreich und Ungarn überflogen. Am nächsten kamen ihnen Beson und Dr. Elias, die bei einer ebenfalls tief im InnerenRußlands bei Zuranta endenden Fahrt im Januar 1902 einen Weg von 1000 Meilen zurücklegten.

Die Aera der Ballon = Rennen im eigentlichen Sinne des Wortes, wobei alle zu „annähernd“ gleicher Zeit von einem und demselben Orte mehrere Ballons um die Siegespalme ringen, beginnt mit der letzten Pariser Welt-Ausstellung, bei der zum ersten Male internationale Sportluftfahrten veranstaltet wurden. Selbstverständlich darf man sich derartige Veranstaltungen nicht nach dem Vorbilde der Pferderennen vorstellen. Die große Nähe eines Ballons ist stets eine Gefahr für den anderen. Die Entlastung der einzelnen Luftfahrzeuge erfolgt deshalb nicht in demselben Augenblicke, sondern nacheinander. Nichtsdestoweniger war es aber doch ein großartiges Schauspiel, als am 15. Okt. 1905 nicht weniger als 20 solcher gefesselten Riesen im Tuilerien = Garten zur Abfahrt bereit fanden und sich in Zwischenräumen von nur wenigen Minuten in die Lüfte erhoben.

Zu ihrer heutigen Bedeutung sind diese Fahrten erst durch den auf Anregung des Aero = Klub de France gegründeten internationalen aeronautischen Verband gelangt, der am 14. Okt. 1905 ins Leben trat und das erste Wettfliegen zur Feier des 25jährigen Bestehens des Berliner Vereins für Luftschiffahrt im Okt. 1906 von der Gas = Anstalt Tegel aus veranstaltete. Inzwischen hatte auch Gordon = Bennett, der oft genannte Gönner des Automobils = Sports, als Wanderpreis einen künstlerischen Gold = Pokal für denjenigen Luftschiffer = Verein ausgesetzt, der den erungenen Preis zweimal siegreich verteidigen würde.

Beim ersten Gordon = Bennett-Rennen, das am 30. Okt. 1906 von Paris aus seinen Anfang nahm, siegte unter 16 Bewerbern der amerikanische Leutnant Lahm, der seinen Ballon über den Vernel = Kanal bis nach Plymouth in Yorkshire 450 Meilen weit führte. Sieger im 2. Gordon = Bennett = Rennen, das im Oktober 1907 von St. Louis aus veranstaltet wurde, ward der Deutsche Erbsch, der schon kurz vorher bei einem von Brüssel aus unternommenen Rennen mit einer Fahrt bis an den Fuß der Pyrenäen erster geworden war und von St. Louis aus etwa 1000 Meilen weit bis nach Sandy Hook an der atlantischen Küste flog. Entfernungen wie quer über den atlantischen Ozean oder bis nach Ost-Sibirien, von denen man gelegentlich von Phantasien faheln hört, sind lächerliche Utopien schon aus dem Grunde, weil konstante Luftströmungen von entsprechender Länge zu den größten Seltenheiten gehören.

Dr. Erich Woltersdorf.

Seewärts im Ballon.

Die aeronautischen Veranstaltungen in Berlin haben die großartige Ansammlung von Ballons mit sich gebracht, die bisher je stattgefunden hat. Die vorjährige Wettfahrt, die von St. Louis ausging, hatte schon gezeigt, daß sogar die riesigen Ländermassen jenes Kontinents nicht ausreichen, um die Ballons vollständig auszufahren. Dieses Mal glaubte man die Nähe des Meeres nicht fürchten zu müssen: unter dem Einflusse eines Hochdruckgebietes, das von Westen herangerückt war, und einiger nördlichen Depressionen wehten in Berlin westliche Winde, die den Luftschiffern ein weites Feld ins Innere von Asien in Aussicht stellten. Leider änderte sich die Wetterlage über Nacht: das Hochdruckgebiet schob sich schnell nach Osten, sodah die Ballons während der Nacht zunächst nach Süden und später nach Westen und sogar Nordwesten herumbloßen. Statt der russischen Ebenen winkte ihnen um die Nordsee.

Im Ballon Ziegler befanden sich Leutnant Möller und Verfasser dieser Zeilen. Als alle Ballons gefüllt waren, wurden die Führer zusammengerufen. Zuerst wurden die Bestimmungen verlesen, sodann die Wetterlage erklärt: der Wind sei nach Ostwärts umgeschlagen, diese Richtung reiche mit geringen Schwankungen bis zu großen Höhen. Im Norden und Westen jedoch sei starke Rechtsdrehung zu erwarten. Dann kam eine kurze Warnung: „Sie haben gehört, meine Herren, es geht auf die Nordsee zu. Seien Sie vorsichtig; wir möchten keine Verluste zu beklagen haben.“

Während der Ausführungen über die Wetterlage herrschte gespannteste Aufmerksamkeit. Es war sich ein jeder über die gefährliche Lage klar und vertiefte sich eingehend in die Wetterkarte, auf der alle man nun den Sieg herauslesen mußte. Da sah man manieren, der es lebhaft bedauerte, daß er sich nicht die nötigen Kenntnisse in der Wetterkunde angeeignet hatte, und dem jetzt die Zeichen auf der Wetterkarte unentzifferbare Hieroglyphen waren. Aber noch niemand ahnte wohl, daß das Leben vom Verständnis dieser Zeichen abhängen würde. Das eine schien uns klar auf der Hand zu liegen, daß diese Dauerfahrt im Grunde genommen eine Zielfahrt war, wobei es darauf ankam, die Nordsee zu vermeiden. Mein Plan war daher folgender: Zunächst wollte ich den Ballon tief halten, um mit möglichst geringer Geschwindigkeit zu fahren und Ballast zu sparen; bei Tagesanbruch, wo wir etwa in der Gegend zwischen Hamburg und Bremen sein würden, wollte ich den Ballon durch die Sonne hochtreiben lassen und bei der zu erwartenden Rechtsdrehung über Schleswig-Holstein und Dänemark nach Schweden oder Norwegen fahren. Zuerst schien alles gut zu gehen. Fortwährend stellten wir Berechnungen über die Richtung und Geschwindigkeit an und bemerkten voll Genuathung, daß wir ziemlich genau nach Westen flogen. Die Geschwindigkeit wurde jedoch bald sehr groß, so daß wir erwarten mußten, bei Tagesanbruch schon zu weit nach Westen gekommen zu sein. Einen Augenblick spielten wir mit der Idee, nach England hinüber zu fahren. Aber die Thatsache, daß wir nach der Wetterkarte Rechtsdrehung erwarten mußten, u. d. der schon langsam nach Norden drehende Wind ließen uns wieder davon Abstand nehmen. Die Geschwindigkeit wuchs immer mehr, so daß wir sehr bald genaue Richtung auf die Nordsee zu hatten, die wir schon mitten in der Nacht erreichen mußten. Da beschloß wir, in größerer Höhe eine mehr nördlich ziehende Luftschicht aufzusuchen, um über dem Festlande zu verbleiben. Das schien uns auch zu gelingen. Immer mehr nach rechts drehend, flogen wir in nordöstlicher Richtung Nacht zwischen zwölf und ein Uhr über Hamburg hinweg und trieben parallel dem westlichen Elbeufer weiter. Je mehr wir uns jedoch der Elbemündung näherten, um so stärker schien uns das Meer anzuziehen. Die Leuchtfeuer der Elbe rüden näher und näher. Mit äußerster Spannung verfolgten wir die Richtung, fortwährend nach Kompaß und Sternen aussehend. Sollten wir wirklich nicht mehr an der Elbemündung vorbeikommen? Würden wir dahinter wieder weitere Rechtsdrehung des Windes finden, die uns die Weiterfahrt ermöglichte? Das

waren die Fragen, deren Beantwortung uns Sorge machte. Vor uns tauchten die Lichter von Glückstadt auf, das am rechten Elbeufer liegt, wo die Elbe sich scharf nach Westen hin wendet und in breitem Bett in die See fließt. Nur noch 2½ Meile waren wir vom Ufer entfernt und näherten uns immer mehr.

Jetzt galt es, einen Entschluß zu fassen! Wir mußten darauf gefaßt sein, unten einen viel frischeren, auf die See zu gerichteten Landwind zu finden. Wir wußten ferner, daß ein Ballon Nacht sehr schwer zum Fallen zu bringen ist. Diese beiden Ueberlegungen bewogen uns schließlich, das Ventil zu ziehen und es mehrere Minuten offen zu halten, so daß das Gas rapid unter Rauschen entwich und der Ballon endlich in schnelles Fallen kam. Auch während des Fallens trieben wir noch weiter auf die See und überflogen endlich in 1000 Fuß Höhe Glückstadt. Plötzlich jedoch wandte sich unser Ballon scharf nach Westen; vor uns tauchte ein Hochwasserdeich auf, den wir sentsrecht überflogen, gerade auf das Meer zu. Die mondhehle Nacht gestaltete uns ungefähre Orientierung. Aber die Geschwindigkeit war groß, und jeden Augenblicke konnten wir das Ufer erreichen, nach dessen Ueberbreitung wir vielleicht niemals wieder Land zu sehen bekommen. Deshalb riß ich den Ballon, der von selbst zu fallen aufgehört hatte, schon in großer Höhe auf; Ventilziehen würde nicht schnell genug gewirkt haben. Dieser Maßnahme verdankt man, daß wir noch 300 Fuß vor dem Elbeufer auf Marschland zur Erde gelangten.

Unser erstes Gefühl war natürlich das der Niedergeschlagenheit, weil wir durch diese vorzeitige Landung jede Hoffnung auf einen Preis zu verlieren glaubten. Dann jedoch sagten wir uns, daß es anderen nicht besser gegangen sein würde, und sogleich stieg die Besorgnis auf, ob wohl alle den Abstieg frühzeitig genug eingeleitet hätten. Nur Erfahrung und meteorologische Kenntnisse konnten den richtigen Entschluß diktieren. Es ist bekannt, daß sieben Ballons nicht mehr rechtzeitig gelandet sind. Nur einer davon ist absichtlich über die Küste geflogen, in der Hoffnung, England zu erreichen. Man hatte nicht an die Rechtsdrehung des Windes gedacht, die notwendig eintraten mußte. So lehrt dieser Ausgang wieder, daß vom Luftschiffer eine gründliche meteorologische Vorbildung verlangt werden muß.

Glücklicherweise sind sechs von den auf Seen getriebenen Ballons gerettet worden, theilweise erst in höchster Noth durch zufällig vorüberfahrende Schiffe. Wegen dieses traurigen Verlustes darf aber nicht das ganze Wettfliegen als mißglückt bezeichnet werden. Daß Europa bei dieser Wetterlage für Ballondauerfahrt zu klein ist, wußte man ohnedies. Die Hoffnung, die Ballons würden sich bald soweit nach rechts wenden, daß Standinavien erreicht würde, bereitete leider die Aenderung der Wetterlage. Aber die aufs Meer getriebenen Ballons haben doch eine ganz erhebliche Fahrtdauer gezeitigt. — Helmbold fuhr 73 Stunden. Diese Verbollkommenung von Führungstechnik und Ballonmaterial festgestellt zu haben, ist doch ein großer Erfolg.

Dr. Franz Linke.

136 Jahre alt.

Die Zeitung der Rigaschen Stadtpolizei bringt folgende Mitteilung: Am 5. September weilte in Riga, auf der Durchreise nach Warschau zum Jubiläumsfest des ersten Dragoner-Regiments des Königs von Württemberg, der verabschiedete Wachtmeister dieses Regiments, Andrei Nikolajewitsch Schmidt, der am selben Tage 136 Jahre alt wurde. Zur Bestätigung seines hohen Alters zeigte er seinen Abchiedsausweis, auf dem gesagt ist, daß Andrei Nikolajewitsch Schmidt am 5. September 1772 geboren, orthodoxer Konfession und am 6. August 1796 zum Dienst in das Revaler Bataillon eingereiht worden ist. Am 18. Juli 1798 überföhrt er die Alpen unter Esztorow. Für die Eroberung zweier Geschütze und einer feindlichen Fahne bei Smolensk 1812 erhielt er den Georgs-Orden dritter Klasse und eine silberne Medaille. Für die Eroberung einer türkischen Standarte bei der Erstürmung Erivans im persischen Kriege 1827 wurde er mit dem Militär-Orden zweiter Klasse ausgezeichnet. Bei der Erstürmung von Prag 1831 wurde er mit dem polnischen St. Stanislaus-Orden und für die Erstürmung von Warschau 1832 mit der silbernen Medaille am Andreas-Barbe decorirt. Nach der Eroberung von Tiraspol im Jahre 1848 erhielt er ebenfalls die silberne Medaille. Bei der Erstürmung des Malatow-Hügels vor Sebastopol erhielt er für die Rettung des Kontreadmirals Nachimow den Militärorden erster Klasse. Im Jahre 1857 wurde er wegen Krankheit aus dem Dienst unter Verleihung einer jährlichen Pension von 1200 Rubel entlassen. Dieser Veteran geht noch ohne fremde Hilfe, nur auf einen Stod gestützt, hört gut, spricht vernünftig, sieht aber schlecht. Er hat nie geistige Getränke gebraucht und nie geraucht, ist aber ein Freund von Schnupftabak. Seit 62 Jahren ist er Witwer, sein einziger Sohn ist im Kriege mit den Türken gefallen. Der Veteran lebt für gewöhnlich in Tiflis.