download unter www.zobodat.at

Die 16. Luftreise des „Bezold“ am 18. Febr. 1907.

Von Wilhelm Naegler, Gera-R.

Das unfreundlichste Wetter, das man sich denken kann, herrschte am 17. Februar 1907, als wir im D-Zug der Reichshauptstadt zueilten, um am nächsten Tage unsere Reise durch die Lüfte fortzusetzen. Es regnete in zu dieser Jahreszeit ganz aussergewöhnlichem Masse, dazu wehte ein starker Südwest, so dass ich, mit meinem Schwager, Herrn Fabrikant Gerhardt, Gera, im Hotel abgestiegen, bestimmt glaubte, bis zum Abend noch eine Absage der morgigen Fahrt zu erhalten, zumal das Unwetter gerade um diese Zeit an Stärke zunahm. Auf eine telephonische Anfrage beim Berliner Wetterbüreau erhielt ich den Bescheid, dass eine am Morgen über der Nordsee gelegene Teildepression schnell fortschreiten werde, so dass am nächsten Tage wieder aufklärendes Wetter zu erwarten sei. Und so war es auch! Ein sonniger Morgen begrüsste uns am 18. Februar, ein wolkenloser Himmel, der Wind hatte sich nach NW gedreht und etwas abgeflaut, leichter Frost war eingetreten.

Um 8^{30} betraten wir den grossen Platz der Tegeler Gasanstalt, wo gleichzeitig 12 Ballons gefüllt werden können, und begaben uns nach der Halle, aus welcher soeben unser Ballon herausgeschafft wurde. Inzwischen erschienen auch die beiden anderen Mitfahrenden, unser Ballonführer Herr Oberarzt Dr. Flemming, Berlin, und Herr Referendar von Schönberg, Dresden; auch der Vorsitzende vom Fahrtenausschuss des Berliner Vereins für Luftschiffahrt, Herr Dr. Brökelmann, war zur Stelle, um dem Aufstieg beizuwohnen.

Um 10^{15} Uhr stand der 1380 cbm Gas fassende Ballon „Bezold“ straff gefüllt bereit und konnte bei dem lebhaften Nordwest nur noch mit Mühe von den 25 Gasarbeitern gehalten werden,

download unter www.zobodat.at

die auf den gefrorenen Wasserlachen einen unsicheren Stand hatten. Nachdem unsere Utensilien und Mundvorräte im Korbsitz der Gondel untergebracht waren, und der Führer Ventil- und Reissleine in Ordnung gebracht und die Instrumente, Aneroid und Barograph, befestigt hatte, kletterten auch wir in den Korb. Um 10^{30} erhob sich auf das Kommando „Loslassen“ der goldgelbe „Bezold“ von der Sonne bestrahlt mit kräftigem Auftriebe, während man uns ein „Glück ab“ noch heraufrief.

Nachdem die Instrumente schnell in Gang gebracht waren, legte unser Führer den Weg des Ballons auf der Generalstabskarte fest und konstatierte einen südöstlichen Kurs. Nach 7 Minuten schwebten wir über der Stadtbahnstation Gesundbrunnen in einer Höhe von 450 m, wo die Intensität der Sonnenstrahlung bereits ausserordentlich zugenommen hatte. Wolkenlos wölbte sich der blaue Himmel über uns, nur ein niedriger, scharf abgegrenzter Dunststreifen zog sich rings um den Horizont, der auch den ganzen Tag nicht wieder verschwand. Tief unten Berlin, von dem allerdings nur der nordöstliche Teil gut sichtbar war, denn die schweren Dunst- und Rauchmassen, die über der Stadt lagerten, hüllten sie in einen schwärzlichen Schleier ein und entzogen sie bald ganz unseren Blicken. Nach etwa 10 Minuten passierten wir Rummelsburg, Punkt 11 Uhr in einer Höhe von 540 m den Nordausgang des Bahnhofs Köpenik. Dem Ballonführer liegt es stets ob, auf Grund seiner Ortskenntnis und der vorhandenen Karten so oft als irgend möglich unter genauer Notierung der Zeit diejenigen markanten Punkte einzutragen, über denen der Ballon senkrecht schwebt. Auf diese Weise wird die Richtung und Geschwindigkeit des Fluges fixiert, was bei geschlossener Wolkendecke natürlich nicht ausführbar ist. So konnten wir schon nach Verlauf der ersten Stunde eine Fahrtgeschwindigkeit von ca. 50 km feststellen, nachdem wir den Müggelsee und eine Reihe anderer kleinerer Seen, deren eisbedeckte Flächen eine starke Lichtreflexion verursachten, überflogen und uns um 11^{30} Uhr in Höhe von Fürstenwalde befanden; das Aneroid zeigte 750 m.

Eine halbe Stunde später erreichte unser Ballon in derselben Höhe verbleibend das Aeronautische Observatorium Lindenberg bei Beeskow, wo zur Erforschung der höheren Luftschichten

download unter www.zobodat.at

täglich in den Vormittagsstunden Drachenaufstiege vorgenommen werden. Wir hatten deshalb schon geraume Zeit vorher besonders nach dieser Richtung Ausschau gehalten, zumal eine Kollision mit dem Haltedraht des Drachen durchaus nicht zu den Unmöglichkeiten gehörte. Aber es war nichts zu sehen! Die Sonne entfaltete jetzt zur Mittagszeit ihre grösste Wärme, so dass wir uns der Mäntel entledigten; die Ventilation fehlt überdies bei einem freifliegenden Luftballon so gut wie vollständig, da derselbe gewissermassen selbst ein Teil der Luft ist, und sich so mit derselben Geschwindigkeit fortbewegt wie die Luft. Nur bei vertikaler Eigenbewegung des Ballons tritt eine entsprechende Luftbewegung ein, eine Erscheinung, die wir wiederholt beobachten konnten, auch verspürten wir dabei einen geringen Druck auf unsere Ohren und beim Steigen mitunter den Geruch des Gases, welches dem Appendix entströmte. Im übrigen fühlten wir uns wohl und munter und genossen in vollen Zügen den prachtvollen Anblick des zu unseren Füssen liegenden Erdenpanoramas und die erhabene Ruhe der uns umgebenden Luftregion, in die nur selten eine menschliche Stimme herauftönte; nur ein paar Male vernahm man den Ruf: „ein Luftballon!“, hier und da das Bellen eines Hundes, das Summen einer Dreschmaschine, das Brausen eines Eisenbahnzuges, das Rauschen des Waldes. Wie verächtlich und elend erscheint in solchen Augenblicken das kleinliche Spiel der menschlichen Leidenschaften, welches tief unten in den Stätten der sogenannten Zivilisation seinen endlosen Wechsel entfaltet. Wie gross und erhaben ist dagegen die freie Natur, welche uns hier im Rahmen eines einzigen Bildes die ganze Majestät und Herrlichkeit ihrer schaffenden Gewalten empfinden lässt.

Um 1 Uhr passierten wir an der Bahnkreuzung nahe bei Guben die Neisse und mussten Ballast auswerfen, da der Ballon infolge verminderten Einflusses der Sonnenwärme jetzt fortgesetzte Neigung zum Fallen zeigte, was wir durch wiederholt ausgeworfene Papierschnitzel feststellten. Von den 14 Sack Ballast, die wir mitgenommen, hatten wir erst einen geopfert; die übrigen waren teils innerhalb, teils aber auch an der Aussenseite des Korbes aufgehängt, zumal der Platz für 4 Personen ohnehin sehr beengt war, denn ausser der Ballonplane lag noch das 150 m lange Schleppseil zusammengerollt am Boden des Korbes. Und weiter

download unter www.zobodat.at

ging die Fahrt! Über friedliche Dörfer, die aus unserer Höhe wie aufgebautes Spielzeug erschienen, eilten wir hinweg, wir kreuzten Landstrassen und Eisenbahnen, schwarze Wälder schwanden unter uns dahin, welche sich von den noch etwas schneebedeckten Feldern in scharfen Umrissen abgrenzten; dazwischen schlängelten sich silberglänzende Wasserläufe in zahlreichen Windungen: ein wundervolles, mannigfaltiges Bild aus der Vogelschau von den leuchtenden Sonnenstrahlen überflutet! Als unser steter Begleiter aber huschte der Ballonschatten auf der Erde hin. Ich machte verschiedene photographische Aufnahmen, während sich unser Ballonführer ab und zu mit der Entnahme von Luftproben beschäftigte zum Zwecke bakteriologischer Untersuchungen.

Nachdem wir durch wiederholten Ballastauswurf den Ballon zu weiterem Steigen veranlasst, erreichten wir etwa um 2 Uhr die Höhe von 1000 m. Da es uns daran lag, bei dem herrlichen Wetter möglichst weit zu fahren, so durften wir, um Ballast zu sparen, nicht höher steigen; wir hielten uns daher von nun an fortwährend zwischen 800 und 1000 m. Als wir uns jetzt dem Odergebiete näherten, verschwand die Schneedecke auf der Erde vollständig. 3^{25} schwebte der Ballon bei Steinau senkrecht über der Oder, auf der wir die treibenden Eisschollen gerade noch erkennen konnten. Ein Personenzug, mit dem wir eine zeitlang parallel fuhren, vermochte uns nicht zu überholen. Lange dauerte unsere Wettfahrt nicht: während das Dampfross südlich abbiegend der am Horizont sichtbaren Stadt Breslau zueilte, trug uns unser Luftschiff direkt auf das Katzengebirge zu, welches noch schneebedeckt schon von weitem entgegengrüsste. Es war 4 Uhr nachmittags, unser Ballastvorrat betrug immer noch 8 Sack, gestattete uns also noch eine geraume Zeit zu fahren. Freilich galt es jetzt, häufiger Ballast auszuwerfen, da sich die Sonne zum Untergang neigte und der Ballon, der nach unten zu seine straffe kugelige Gestalt verloren hatte, auf 500 m gefallen war, als wir nach Verlassen des Katzengebirges bei Trebnitz wieder in ebenes Gelände eintauchten. Allmählich waren am westlichen Himmel feine federartige Cirruswölkchen heraufgezogen, immer zahlreicher werdend, so dass sie fast bis zum Zenit reichten, erst silberglänzend, nach Sonnenuntergang in intensiv roter Färbung sich dem Auge darbietend. Wir be-

download unter www.zobodat.at

wunderten diese überaus schönen, charakteristischen Wolkengebilde und erkannten in ihnen das sichere Anzeichen einer uns nachfolgenden neuen Depression; vor uns der östliche Horizont, stufenweise in zarten Schattierungen von blassblau bis rosarot schimmernd.

Nachdem die Bahnlinie Krotoschin-Oels passiert und die fünfte Nachmittagsstunde vorüber war, mussten wir an die Landung denken, da wir uns nicht mehr sehr weit von der russischen Grenze befinden konnten; überdies war unser Ballastvorrat sichtlich zusammengeschmolzen, auch hatten wir für die Dunkelheit keine elektrische Taschenlampe zur Orientierung auf der Generalstabskarte mitgenommen. Ein weiterer Umstand, der für die Landung sprach, war der, dass wir uns ganz in der Nähe der Bahnlinie Oels-Kreuzburg befanden. Nachdem daher das Schleppseil ausgelegt und die Landung beschlossen war, zog der Führer die Ventilleine, so dass das Gas hörbar ausströmte; der Ballon fiel soweit, dass das Schleppseil die Erde schleifte, wodurch die Fahrtgeschwindigseit sofort verringert wurde. So fuhren wir noch eine geringe Strecke, bis auf einem freien Felde unweit eines Dorfes die definitive Landung vor sich gehen sollte. Der Führer zog wiederum das grosse Landungsventil, so dass wir uns schnell der Erde näherten. „Achtung, Klimmzug!“ Ein mässiger Aufprall des Korbes, ein gelinder Ruck wurde verspürt, aber jetzt geschah etwas Unerwartetes! Der Ballon entleerte sich nicht schnell genug, sondern erhob sich vom Winde gefasst noch einmal fast 100 m hoch, fiel wieder rasch und trieb uns gerade gegen ein Gehöft, während uns die Dorfbewohner mit lautem Geschrei folgten. „Achtung, festhalten!“ Wieder ein Aufprall und wir sassen auf einem Strohdache fest, gehörig durcheinander geworfen. Der Korb kippte um, während sich der Ballon, immer noch fast zur Hälfte gefüllt, auf die andere Seite des Daches legte und wie unbändig an den Halteleinen zerrte. Wenn eine Gefahr bestanden hatte, so war dieselbe jetzt vorüber! Unsere Landung war keine „glatte“, aber eine „glückliche“, wie sie der Luftschiffer in solchen Fällen zu bezeichnen pflegt. Unversehrt kletterten wir aus unserem Korbe heraus, in obligater Weise stürzten eilig von allen Seiten die Bewohner herbei, hilfsbereit zur Hand, mit Leitern versehen, um uns aus unserer unbequemen Lage zu

download unter www.zobodat.at

befreien. Die Gondel wurde abgeknebelt und auf der einen Dachseite herabgelassen, der Ballon nach der Hofseite zu, wo er sich zum grössten Gaudium der Dorfjugend wie ein verwundetes Ungetüm in den letzten Zuckungen noch eine zeitlang im Winde umherwälzte, bis das Gas vollends ausgeströmt war. In einer Stunde war alles verpackt und die Ballonhülle auf einem Wagen nach der nahen Station befördert. Unser Landungsort war Konstadt in Oberschlesien, etwa 18 km von der russischen Grenze entfernt; das Gehöft aber gehörte dem Gutsbesitzer August Scherholz, der uns in liebenswürdigster Weise aufnahm und bewirtete; die Hausfrau bekamen wir leider nicht zu Gesicht, da bereits tagsvorher in diesem Hause eine andere „glückliche Niederkunft“ erfolgt war. Um 9 Uhr abends liess uns der Besitzer mit seinen Schimmeln nach dem Bahnhof fahren, wo wir den Schnellzug nach Breslau erreichten, so dass wir gegen 6 Uhr morgens bereits wieder Berliner Pflaster unter uns hatten.

So war die vorstehend geschilderte 16. Reise des „Bezold“ zu einer wirklichen Weitfahrt geworden; die Dauer der Fahrt selbst betrug 7 Stunden, die Länge des zurückgelegten Weges 368 km, fast schnurgerade zu nennen gegenüber der Luftlinie von 362 km, so dass wir mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von $52^1/_2$ km in der Stunde gereist waren. Die Fahrt des Ballons ist als eine solche zu betrachten, welche an der Grenze eines mässig intensiven barometrischen Hochdruckgebietes und an der Vorderseite einer von N.-W. heranrückenden neuen Depression verlief. Der allgemeine Witterungscharakter zeigte dabei, vom Ballon aus betrachtet, die Eigentümlichkeiten antizyklonaler Druckverteilung, während im späteren Verlauf der Fahrt die ersten Anzeichen der Depressionswitterung in Gestalt von Cirruswolken nach Westen zu deutlich in die Erscheinung traten. Als wir am anderen Morgen in Berlin wieder eintrafen, fiel denn auch ein feiner Regen, der, wie wir erfuhren, in den Abendstunden vorher schon eingesetzt hatte, während um dieselbe Zeit an unserem Landungsort der Himmel kaum zur Hälfte mit Cirruswolken bedeckt war und der Mond einen Hof mit intensiv prismatischer Färbung zeigte. Die Wetterkarten vom 17., 18. und 19. Februar haben die geschilderten Witterungsverhältnisse in deutlicher Weise zum Ausdruck gebracht.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Jahresbericht der Gesellschaft von Freunden der Naturwissenschaften in Gera

Jahr/Year: 1906-1907

Band/Volume: 49-50

Autor(en)/Author(s): Nägler [Naegler] Wilhelm

Artikel/Article: Die 16. Luftreise des "Bezold" am 18. Feburar 1907 84-89