



Ballonwettfahren in Bitterfeld am 7. Mai 1911: Der Start zur Fuchsjagd.

Luftballon im Dorf!

Von Hauptmann Härtel (Er. 19) in Leipzig.

Mit sieben Illustrationen, davon fünf nach Original-Aufnahmen des Verfassers.

Es ist eine auffallende Erscheinung: die Freiballonfahrten haben im Laufe der letzten Zeit bei weitem nicht die Entwicklung genommen, die man ihnen nach ihrem rapiden Aufschwung etwa noch 1909 prophezeien durfte. In Bitterfeld, das man wohl als die Zentralstation der deutschen Freiballonfahrten bezeichnen kann, tritt das Abflauen des Interesses für solche Ballonfahrten besonders deutlich in die Erscheinung. Vor zwei Jahren verging noch kaum ein Sonntag in Bitterfeld, an dem nicht wenigstens ein Aufstieg stattgefunden hätte.

Jetzt hat die Nachfrage, trotzdem inzwischen die Zahl der deutschen Luftschiffvereine beträchtlich gewachsen ist, und trotzdem gerade einer Wasserstofffüllstation von den Luftschiffern der Vorzug gegeben wird, bedeutend nach-

gelassen. Ziffernmäßig ausgedrückt: die Aufstiege in Bitterfeld haben sich um etwa zwei Drittel vermindert gegenüber den Auffahrten im Jahr 1909.

Schuld daran sind natürlich die Unglücksfälle, die Freiballonfahrten innerhalb des letzten und dieses Jahres betroffen haben, und die in ihrer erschütternden Tragik noch in aller Gedächtnis sind. Die natürliche Folge ist, daß in weiten Kreisen, die bisher ihre Sympathie für die Ballonfahrten betätigt haben, schwere Bedenken gegen die Betriebssicherheit dieses Verkehrsmittels — oder, wenn man will: dieses Sports — auftauchten, daß aber auch mancher Führer sich den dringenden Bitten seiner Angehörigen, zumal seiner Ehefrau, nicht verschließen mag.

Dieser Rückschlag muß natürlich deprimierend auf die jung ernannten Führer



Zwischenlandung in Gramsdorf: Der Ballon im Dorfe.

wirken, die sich, da sie schwerlich Fahrtheilnehmer finden, bitter enttäuscht sehen.

Auch das bekannte Elektronwerk in Bitterfeld, das schon manchem Parzeval-Ballon Leben zu kühnen, erfolgreichen Fahrten eingehaucht hat, muß die trübe Erfahrung machen, daß sich die Hoffnungen, die es an die Erbauung ihres neuen Gasometers geknüpft hat, nicht erfüllen, obwohl vier große Vereine für Luftschiffahrt das Elektronwerk zum Start ihrer Aufstiege mit Wasserstoff bestimmten.

Dieser Gasometer (siehe Abb. S. 1122), der erst seit Oktober 1910 in Betrieb genommen ist, hat sich besonders bei Ballonwettfahrten trefflich bewährt. Mir war bei der Fuchsjagd am 7. Mai d. J. die Aufgabe zugefallen, den Fuchsballon zu führen. Gleich nach der Abfahrt war die photographische Kamera in Tätigkeit getreten und zeigt uns nun hier neben dem schon erwähnten Gasometer die gesamten Neubauten der Luftfahrzeuggesellschaft, rechts die neue Halle mit der Aufschrift, die vor nunmehr gerade Jahresfrist fertiggestellt worden ist. Die Geschäftsräume der Gesellschaft mitsamt den Schlosserwerkstätten, die sich früher an der alten Halle (links) befanden, haben jetzt in dem zwischen den beiden Hallen errichteten gesonderten



Das Kaffeestündchen der Passagiere.

Gebäude Unterkunft gefunden. Die neue Halle ist zur Aufnahme der großen Lenkballons der Gesellschaft bestimmt; zurzeit ist man dabei, ein neues Militärluftschiff von 9000 cbm Fassungsvermögen zu bauen, das im kommenden September seine Probefahrten beginnen soll.

An den sehr günstig gelegenen Startplatz grenzt das Fabrikgelände des Elektronwerks, das in seinen verschiedenen Abteilungen unter anderen auch künstliche Edelsteine, wie Rubinen, Granaten und Alexandrite, das ist eine Art Chrysoberyll, auf künstlichem Wege herstellt. — — — — —

Acht Tage nach diesem Ballonrennen stiegen wir wiederum von diesem Startplatz auf, diesmal aber um Mitternacht. Es sollte eine der originellsten Ballonreisen werden, die mir bisher beschieden waren.

Ein schwacher Südostwind führte unseren „Delizsch“ davon. Außer zwei Passagieren hatte sich noch ein Führer aspirant zu uns gesellt, der mit dieser Fahrt, der neunten, seine Führerprüfung ablegen wollte. Noch vor zwei Jahren erlangte man schon nach fünf Fahrten die Qualifikation als Führer, neuerdings aber werden sieben Fahrten verlangt. Gewissenhafte Leute jedoch, die stets bei ruhigem Wetter Landungen durchführen sahen, lassen sich erst nach weiteren Fahrten als Führer zur Wahl stellen. Erfordert eine Landung bei stark bewegter Luft viel Umsicht, so

kann man aus ruhigen Fahrten auch allerhand Wichtiges lernen und wertvolle Beobachtungen sich zu eigen machen. Es gibt freilich Leute, die Fahrten unter 500 km überflogener Strecke nicht als Leistung betrachten. Und doch ist eine solche „Bummelfahrt“, wie wir sie hier unternehmen, für Anfänger gerade am instruktivsten! Landungsmanöver bei wenig Wind flößen nicht allein dem Führer aspiranten, sondern vor allem auch den Passagieren das Gefühl der Sicherheit ein. Das ominöse Landungsieber, das schließlich jeden beschleicht, wird dadurch am raschesten beseitigt. Man läßt den Korb öfter auf den Boden auffahren oder in die Bäume „eintitschen“. Daß eine solche

Fahrt natürlich auch eine Fülle des Amüsanten bietet, das bewies unser nächtlicher Ausflug vom 14. Mai.

Während der kurzen Nacht und noch am zeitigen Morgen waren wir — eine Folge des tiefen Barometerstandes — beständigen Vertikalschwankungen ausgesetzt, eine Erscheinung, die sich in antizyklonalen Luftströmungen weniger bemerkbar macht. Aber auch in horizontaler Richtung gab es Überraschungen, denn hinter Röhren bogen wir plötzlich scharf nach Norden ab, um uns dann nach ca. 6 km Fahrt wieder nach Süden zu wenden und schließlich die alte Richtung nach Nordwest wieder einzuschlagen. $\frac{1}{2}$ Uhr versank der Mond, die Morgendämmerung begann und eine Stunde später, als wir die Bahnlinie Leipzig-Magdeburg kreuzten, erlebten wir den Sonnenaufgang. So begeistert auch immer dieses herrliche Natur-

In der Nähe von Unseburg fielen uns mehrere dicht beieinander befindliche Löcher im Erdboden auf (siehe Abb. S. 1124). Ein Kalauer im Korbe behauptete: das deutet auf frühere Ballonlandungsstellen hin. In Wirklichkeit sind es Erdsenkungen infolge Abbaues von Braunkohlen. Auch hier landeten wir ohne Ventil und Reißbahn und ohne die Absicht zum Bleiben, lediglich aus Gründen der Manövrierung. Natürlich auch hier sahen wir Leute von allen Seiten bereits herzuläufen, aber, als uns das Rennen über die bebauten Felder zu toll wurde, hoben wir uns wieder und — empfahlen uns.

Die Sonne schien immer noch matt durch eine leichte Wolkendecke, so gelang es uns, auch weiterhin den Ballon tief zu halten. Über Egeln hatten wir einen originellen Ausblick auf das dortige Kalivert, dessen weiße Rückstände sich zu einem großen Berg gehäuft hatten (s. Abb. S. 1125). Bei Ettgersleben setzte der Korb wieder auf, diesmal dicht neben einer Bahnlinie. Das hatte zur Folge, daß eine Lokomotive mit Bahnbeamten in der Station schleunigst flottgemacht wurde und uns nachdampfte. Aber auch hier mußten die um ein Abenteuer Betrogenen wieder heimkehren.

Mittlerweile war es $\frac{1}{2}$ 12 Uhr mittags geworden. In der Atmosphäre machte sich plötzlich eine starke Unruhe bemerkbar. Unaufhaltsam stieg der Ballon von 1100 m in kürzester Frist auf 1800 m. Selbst der Korb begann heftig zu schwanken. Ausgeworfene Papierschnitzel stoben nach allen Seiten auseinander. Beim Höhersteigen erkennen wir jetzt in der Ferne und zwar in der Fahrtrichtung aus dem Dunst aufsteigende Wolken, die einen schwachen Donnerhall uns entgegen sandten. So mußten wir denn unserer Fahrt vorzeitig ein Ziel setzen.

Aber Ventilzug jetzt im aufsteigenden Luftstrom — unmöglich! Das wäre ein großer Fehler. Da hätten wir nach Aufhören des Wirbels einen tüchtigen Fall erlebt. Also: „Sieh dem Schicksal überlassen und

nichts tun“ lautet in solchen Fällen die Parole. Für den unerfahrenen Passagier sind das nicht gerade erhebende Momente, aber man verhilft ihnen durch ein paar Anekdoten wieder auf die beruhigende Basis.

Glücklicherweise trat der ersehnte Fall bald ein — wir waren aus dem aufsteigenden Wirbel herausgeworfen worden und der Ballon fiel rapid. Nun rasch einige hundert Meter durchfallen lassen und dann Ballast geben. Wie der Sand in die Höhe gewirbelt wird! Da die Stadt Oschersleben uns in bedenkliche Nähe rückt, warten wir ungeduldig auf das Aufsetzen des inzwischen abgelassenen Schlepptaues.

Doch welche Entdeckung harrete unserer in 400 m Höhe! Die Windgeschwindigkeit hatte sich verdreifacht. Die großen Pappeln an der Straße neigten ihre Häupter bedenklich! Daß wir zum viertenmal auf dieser Fahrt ruhig mit dem Korbe aufsetzen würden, war völlig ausgeschlossen. Bereits hatte uns der Gewitterwind gefaßt, aber ein zweites „Reichensachsen“ sollte unser „Delizsch“ nicht erleben. Ein rascher Ventilzug und ein schneller Fall! Aus dem nahen Emmeringen eilen Leute herbei, können aber leider das über die Straße springende Schlepptau nicht erhaschen. Jetzt treiben wir gerade auf eine Lichtscheune zu! — Sofort Reißbahn! — Eine halbe Minute später liegt der Korb mit Insassen nach kurzer Schleiffahrt fünf Meter neben der Scheune.

Keiner hatte geahnt, daß unsere Bummelfahrt einen so hastigen Abschluß finden würde. Man kann auch auf solchen Fahrten allerlei erleben! — — —

Einige Wochen später erhielten wir die Nachricht, daß diese Reise auch noch ein Denkmahl aus Stein erhalten habe zum bleibenden Gedächtnis an unseren Morgenkaffee. Wie die braven Gramsdorfer mit viel Sinn und Geschick die Zwischenlandung in ihrem Dorfe verewigt haben, das zeigt die Abb. S. 1125.

Auch uns wird das reizende Intermezzo in lieber Erinnerung bleiben! ☺

Einsame Heide.

Kein Vogelruf — kein Menschenlaut:
Nur Sonnenglut und Mittagschweigen,
Und über rotem Heidekraut
Der Schmetterlinge zarter Reigen.

Vom Waldesfaum zieht harz'ger Duft,
Wie eines leisen Atems Wehen,
In Wellen flirrt die heiße Luft —
Läßt sich die Heidefrau nicht sehen?

Ihr Haar wie Gold, ihr Hals wie Schnee,
Ihr Kleid gewebt aus Sommerfäden,
Und Augen, die von leisem Weh,
Von ungestillter Sehnsucht reden . . .

Von einer Sehnsucht, wie sie nur
Auflebt in tiefen Einsamkeiten,
Um schweigend über stille Flur
Auf weichem Fittich hinzugleiten.

Alice Freim v. Gaudy.

Luftballon im Dorf

Bericht von Hauptmann Härtel über eine Gasballonfahrt am 14. Mai 1911 ab Bitterfeld.

Zeitschrift, Quelle unbekannt.