LEBEN + WISSEN + KUNST

43. Jahrg. — Nr. 102 BEIBLATT DER VOLKSZEITUNG Montag, den 2. Mai

Balkanflug

Von unserem Balkankorrespondenten

Man kann wirklich nicht behaupten, daß eine Fahrt mit der Eisenbahn durch den Balkan trotz seinen ständig wechselnden Landschaftsbildern von so großartiger Schönheit ein reiner Genuß ist. Schlechte Verbindungen, lange Aufenthalte auf beinahe jeder Station, immer wieder langwierige Paß-, Gepäck- und neuerdings auch Devisenkontrollen, vielfach wenig reinliche Bahnwagen — besonders hinsichtlich vier- und mehrbeiniger Mitreisender, deren man sich am besten mit Insektenpulver erwehrt (ich habe übrigens häufig feststellen können, daß diese lästigen blinden Passagiere das Blut des Westeuropäers dem des Balkanesen vorziehen), ungeheure Ruß- und Rauchschwaden der gewöhnlich kondensatorlosen Lokomotiven, die beim Passieren der zahlreichen Tunnel oft unerträglich werden usw., beeinträchtigen nicht wenig den Genuß einer Reise, besonders dann, wenn dem Reisenden nicht genügend Zeit zur Verfügung steht, die gewählte Route in Etappen zurückzulegen.

Die herrliche Schönheit der Balkanlandschaft und vor allem ihrer Gebirgswelt kann nur derjenige richtig erfassen, der in einem Flugzeug über diese Gebiete dahingleitet. Lindbergh hat recht, wenn er behauptet, daß man von Landschaften und Ländern erst dann den richtigen Begriff bekommt, wenn man sie von oben überschaut hat.

Der Balkan wird heute von zahlreichen Fluglinien, nationalen und internationalen, überkreuzt, die dem Post- wie dem Passagierverkehr dienen. Die deutsche, von der Lufthansa beflogene Route Wien—Budapest—Belgrad—Sofia—Konstantinopel befördert vorderhand nur Post. Die flugtechnisch weitaus schwierigste aber auch landschaftlich reizvollste Balkanlinie Bukarest—Sofia—Saloniki wird von der polnischen Gesellschaft „Lot" beflogen. Zweimal müssen sich die Flugmaschinen in große Höhen hinaufschrauben, um einmal die gewaltigen Bergriesen des mittleren Balkans und dann die vielfach wolkenumhüllten Grate des Rhodope-Gebirges zu überwinden.

Es ist ein wunderschöner Aprilmorgen. Trotz der frühen Stunde herrscht überaus reges Treiben auf dem Bukarester Flugplatz Baneasa. Drüben auf dem Gelände der Militärfliegerschule starten und landen die zierlichen Schulmaschinen in unaufhörlicher Folge. Nach den langen Wintermonaten scheint man es jetzt mit der Ausbildung neuer Kampfflieger sehr eilig zu haben.

Der hellklingende Lärm der Militärapparate wird plötzlich vom dumpfen Donner des dreimotorigen Fokker-Flugzeuges der „Lot"-Linie überbrüllt, das uns in die Ferne tragen soll und eben seine riesigen Propeller in Gang gesetzt hat. Fern am Horizont ist die Verbindungsmaschine, von Warschau—Czernowitz kommend, aufgetaucht. Nach nur wenigen Minuten liegt sie neben dem Schwesterapparat, und im Nu sind ihre Post und drei Passagiere übernommen. Mit zwei neu hinzugekommenen Reisenden kletterte ich in die geräumige, schmucke Kabine. Bevor die Tür von außen verriegelt wird, zeigt man den Insassen „vorsichtshalber" einen gewissen kleinen Raum: Für Luftkranke!

Fahrplanmäßig erhebt sich unser Riesenvogel in die Lüfte und reckt seinen Hals in südöstlicher Richtung, der Donau zu. Bukarest bleibt links liegen. Unter uns dehnt sich weit die walachische Ebene, friedlich und schmucklos. Nirgends ein Hügel, selten ein Baum. Felder und nichts als Felder. Bald fein säuberlich separierter Kleinbesitz, bald gewaltige Landkomplexe der Gutsherren. Dazwischen die typischen langgestreckten Dörfer mit einer einzigen langen Hauptstraße, an der sich die Häuser reihen. Hier und da vereinzelte Gutshöfe.

Die Sonne lacht uns froh über das breite Silberband des Donaustromes her an, den wir nach knapp einer Stunde vor Turnul Magurele überqueren. Drüben am bulgarischen Ufer liegt das hübsche Städtchen Nikopol. Wir befinden uns über bulgarischem Gebiet, und mit einem Schlage hat sich das Antlitz der Erde gewandelt. Die gleichmäßigen Linien und die geometrischen Figuren des rumänischen Flachlandes hat die Donau wie abgeschnitten. Ein wildes Hügelgewirr, langsam ansteigend, breitet sich unter uns aus. Dichte Wälder wechseln mit Wiesen, Weinbergen, kahlen Flächen und Feldern ab. Selten ein zusammenhängendes Dorf. Fern am Horizont taucht verschwommen das Massiv des Balkangebirges auf, himmelhoch, drohend. Der Höhenmesser zeigt 860 Meter. Unser stämmiger Pilot reckt sein wettergebräuntes Gesicht über die Schutzscheibe hinaus und mustert das immer klarer hervortretende Gipfelgedränge, das es zu überwinden gilt. Noch ein Blick auf Kompaß und Barometer, und seine Hände ziehen langsam das Höhensteuer an: 1000 — 1200 — 1500 — 1800 Meter. Links liegt die Stadt Plewna, bekannt durch die blutigen Kämpfe im russisch-türkischen Krieg 1877. Immer höher und höher schraubt sich das Flugzeug, denn in gefährlicher Nähe ragt der Balkanwall, berüchtigt wegen seiner heftigen Fall- und Steighöhen. 2500 Meter. Schon rütteln unregelmäßige Wirbelwinde am Flugzeuge, das unbeirrt und trotzig seinen Weg fortsetzt. Hat es doch schon oft diese Höhen gemeistert. Ein gigantisches Felspanorama eröffnet sich den Blicken, durch das sich drüben rechts der reißende Iskar seinen Weg zwängte. Immer bleibt längs des sich in Schlangenlinien windenden Flusses eine feine schwarze Linie, kaum erkennbar: die Bahnlinie Sofia—Plewna—Varna. Mit erstaunlicher Sicherheit und Geschicklichkeit steuert unser Pilot die Maschine durch die schneebedeckten Berggipfel und Felsgrate. Die hübsche Bukaresterin, die vorn den ersten Sessel einnimmt, hat offensichtlich keinen Sinn mehr für die unbeschreiblichen Schönheiten dieser Gebirgswelt. Mit kaum verhaltener Erregung folgt sie durch das kleine Fenster jeder Steuerbewegung des Führers. Wieviel liebe Worte mag sie jetzt wohl diesem kühnen Burschen geloben, wenn er sie aus dieser Gebirgswildnis heil herausbringt?

Immer phantastischer, immer malerischer gestalten sich die Balkanformationen. Riesige Felsgebilde ragen gen Himmel, glatt, kahl. In wilder Hast jagt der Schatten des Flugzeuges felsauf, felsab. Bei Tscherepisch, einem kleinen versteckten Gebirgsort, ragen die zerfallenen Felsmauern eines alten römischen Kastells empor, von tiefen Wetterwunden zernarbt. — Wir schweben jetzt dicht vor der Kupferstadt Mesdra, über dem romantischen Iskerdurchbruch. Trotz unserer Höhe von 2000 Meter enthüllt sich dem Beschauer die ganze Mannigfaltigkeit der geologischen Schichtungen des Balkans, die der Iskar mit wilder Gewalt freigelegt hat. Alle Tönungen von grau und rot lösen einander ab. Die Eisenbahn klebt sich an die Felsen, durchbohrt die Berge, überquert wieder und wieder den Fluß, führt von Brücken in Tunnels und aus Tunnels auf Brücken. In bunter Folge wechselt der Ausblick: Zackige Felsen, wuchtiges Bergmassiv, enge Talkessel, steile Hänge mit spärlichen Wäldern, silberne Bachbänder, dann wieder ein den Höhen mühsam abgerungenes Stück Acker. Zu schnell rast die Maschine, um das herrliche Erlebnis dieses Hochfluges tief und gründlich, für immer, aufzunehmen.

Jetzt treten die Berge langsam auseinander, und wir eilen der Hochebene von Sofia zu. Fernher grüßt das Gebirgsmassiv des Witosch. Zu seinen Füßen strahlen in der südlichen Frühlingssonne zwei goldene Pünktchen: die mächtigen Kuppeln der Sofioter Kathedrale Kyrill und Methodi. Unser Pilot greift zum Gashebel. Die Propeller gehen zum Leerlauf über, und die Maschine gleitet abwärts. Nach kaum zehn Minuten umkreisen wir in engen Spiralen den Sofioter Flugplatz „Bojurischte". Meine hübsche Vordermännin hat krampfhaft die Armlehnen ihres Sessels umklammert. Ihr Gesicht leuchtet, als wir, leicht federnd, am Boden aufsetzen und nach einer kurzen, holprigen Fahrt über das Fluggelände an unserem Ziel angelangt sind. Noch wühlen emsig die gestrengen bulgarischen Zollbeamten in unserem Koffer, als sich schon der Apparat zum Weiterflug nach Saloniki erhebt, das er nach einer knappen Stunde erreicht haben wird.

Die Flugdauer von Bukarest bis nach Sofia hat genau zwei Stunden und acht Minuten betragen, während die Bahnfahrt mit dem Schnellzug über 16 Stunden verlangt. Der Flugfahrschein kostet 1200 Lei — etwa 30 Mark, eine kleine Wenigkeit mehr als die Bahnfahrkarte 3. Güte. Für diesen verhältnismäßig billigen Preis wird man auch noch unentgeltlich im Auto nach dem Zentrum von Sofia befördert. Dem polnischen Regierungsfonds für Wirtschafts- und Kulturpropaganda auf dem Balkan dürfte die Deckung des Defizits der „Lot"-Linie eine schöne Stange Geld kosten.

Dr. Alfred Lauser.

Unter dem Bundschuh

ROMAN AUS DEM BAUERNKRIEGE VON THEODOR MÜGGE

50

„Ich nicht", sprach Florian fest, „wenn Ihr diese hier nicht straft und das Gesindel nach Haus jagt. Meinen Rat sollt Ihr hören. Weder Götz noch ein anderer Mensch können Euch helfen, wenn Ihr nicht starke Kriegsordnung schafft. Es sind viele Landsknechte und Reisige jetzt zu haben. Nehmt sie in des Bundes Dienste, zahlt ihnen Sold und bietet mehr, als Fürsten bieten. Verwendet das geistliche Gut, das Ihr dem Adel geben wollt, dazu und tut das Adelsgut in denselben Sack. Laßt beide bezahlen, was sie seit Jahrhunderten eingerührt, nehmt ihnen das Fett, so wird die Freiheit gedeihen. So bildet Ihr ein Volksheer, und so werdet Ihr Führer und Feldherren finden, wie Ihr sie nötig habt."

Während Florian sprach, hatte sich ein immer stärkeres Gemurre erhoben, das endlich zum lauten Geschrei wurde. „Landsknechte! Reisige!" riefen die Räte und Hauptleute. „Sollen wir die Raben nähren?"

„Dann seht zu", antwortete Florian, „wie ihr der Raben Futter werdet. Ich will nicht länger mit euch sein!"

Er stand auf und ging hinaus. „Da ihr ihn nicht zum obersten Hauptmann gemacht habt", lachte Jäcklein ihm nach, „zieht der Junker wieder nach Haus."

„Laßt ihn laufen!" schrien andere, aber manche fühlten wohl, daß Florian recht hatte, und daß sie mit ihm ihren besten Mann und mit seiner schwarzen Schar ihre beste Kraft verloren.

Hipler war Florian gefolgt und hielt ihn draußen fest. „Lieber", sagte er und legte seine Arme um ihn, „du darfst mich nicht verlassen. Trenne dich nicht von mir, nicht von dem Heere. Hilf uns versöhnen und unserer Sache Kraft geben, indem wir Adel und Fürsten in unseren Bund bringen und mit ihnen gemeinsam die große Reichsreform vorbereiten."

Florians Gesicht war voll Schmerz und Zorn. „Kennst du die Herren so wenig", antwortete er „um einen Augenblick daran zu glauben, daß sie es ehrlich meinen könnten? Nur Gewalt und Not wird sie zwingen, das Volk aus ihrer Knechtschaft zu lassen, nur mit schneller unerbittlicher Entschlossenheit, mit Feuer und Schwert könnet Ihr an ihre Unterwerfung denken. Ihr wollt unterhandeln. Ihr wollt sie gewinnen. Sie sollen ein neues Reich der Deutschen, ein Reich freier und gleicher Männer aufbauen helfen. Welcher Teufel hat deinen klaren Sinn berückt, Wendel Hipler? Niemals werden Adel und Pfaffen helfen, ein freies Volk zu schaffen! Schafft ein mächtiges Heer, zwingt sie zum Gehorsam, nehmt ihnen die Mittel, zu schaden. Wollt Ihr sie mächtig lassen, so seid Ihr betrogen."

„So willst du Deutschland verwüsten, um es frei zu machen?" erwiderte Hipler.

„Das will ich", sagte Florian; „denn aus der Asche dieser Zwingburgen, aus dem Blute seiner Bedrücker wird es erblühen."

„Oh, arme Christine!" rief Hipler, „wo blüht dein Glück!"

„Bei einem freien Mann oder nimmer!" antwortete Florian und entfernte sich.

Nach einer Stunde brach die schwarze Schar nordwärts auf in das Mainzische.

Der helle Haufen zog nach Heilbronn, wo Hans Berlin ihn erwartete.

31.

Während des einen Monats April hatte der große Aufstand drei Vierteile von Deutschland überflutet; tiefes Verzagen war über Adel und Fürsten gekommen. Bischof Konrad von Würzburg saß auf dem Frauenberg und sandte vergebens Briefe über Briefe und Boten über Boten um Hilfe aus; niemand kam, um zu helfen. Statt dessen empfing er eine schreckliche Nachricht nach der anderen. Der Graf von Henneberg war in den Bund der Bauern getreten und hatte die zwölf Artikel beschworen; dessen Sohn, der Koadjutor von Fulda, ließ sich als weltlicher Herr und Fürst von den Empörern ausrufen; der Graf Georg von Wertheim wurde von seinen Untertanen in seiner Veste belagert und unterhandelte mit ihnen, sogar der wilde Jenolf von Rosenberg hatte mit demütigen Bitten und Bußen sich in die Verbrüderung eingekauft. Und an der Saale bildete sich ein Bauernheer, vor Rothenburg hatte sich Landwehr mit starken Haufen aus des Markgrafen Gebiet und aus Bamberg vereinigt. Ganz Württemberg war im Aufstande, Stuttgart erobert, und der helle Haufen hatte Heilbronn in den Bund gezwungen, hieß nun das evangelische Heer und kam mit voller Macht gegen den Main und gegen Franken daher gezogen. Alle diese Haufen und Heere wollten sich vor Würzburg vereinigen.

Der Bischof zitterte und zagte bei diesen Vorstellungen, denn stand nicht auch ganz Thüringen in lichten Flammen, und in Mühlhausen herrschte Thomas Münzer, der alle Obrigkeit umgestürzt und dem das Volk aus ganz Sachsen zulief. Das beste Mittel, um zu einer Versöhnung mit seinen Untertanen zu gelangen, schien dem Bischof ein Landtag zu sein, an welchem auch die Bauern teilnehmen sollten, aber mit aller Milde und allen Versprechungen hatte der geängstigte Fürst nichts ausgerichtet. Er mußte die heftigsten Klagen und Beschuldigungen hören über die Gewalttaten seiner Vögte, über die himmelschreiende Bedrückung des Volks durch Adel und Geistlichkeit, über grausame Handlungen, die so viele, und darunter sein naher Verwandter, Eustach von Thüngen, begangen hatten. Die aus den Städten und die Bauern fielen sich vor seinen Augen in die Arme und gelobten mit Gut und Blut, zusammenzuhalten, vor dem Saale aber donnerten Hans Vermeter und seine Freunde, den verräterischen Pfaffen nicht wieder auf den Frauenberg zu lassen, sondern gefangenzusetzen; denn habe man ihm auch freies Geleite gelobt, so sei dies durch seinen Verrat verwirkt worden.

Aber die Gemäßigten wollten ihr Wort halten, und der Bischof dankte Gott und allen Heiligen, als er wieder aus Würzburg heraus auf dem Frauenberg war, unter seinen Rittern und Domherren und in den Armen seiner Schwester und seiner Nichte Hildegard, die ihn mit Hoffnungen trösteten.

„Nein, nein!" rief der verzagte Prälat, „sie werden über uns herfallen wie eine Herde Wölfe und uns alle zerreißen."

„Daß dies nicht geschehen kann", erwiderte Hildegard, „dafür hat Sebastian von Rotenhan gesorgt, der den Frauenberg trefflich ausgerüstet hat mit Lebensmitteln und mit Pulver, Büchsen, Kanonen. Dazu haben wir starke Arme genug, um eine Belagerung aushalten zu können."

„Was soll ich tun?" fragte der Bischof.

„Verteidigt Euch in Eurer Veste. Habt Ihr nicht eben

Amundsens Polarflugzeug kommt ins Deutsche Museum

Amundsens berühmtes Dornier-Wasserflugzeug, das er 1925 zu seinem Polarflug benutzte und mit dem später von Gronau von Deutschland über Grönland, Labrador nach den Vereinigten Staaten flog, wird jetzt als Zeuge der Entwicklung der Luftfahrt im Deutschen Museum aufgestellt werden.

Der Dornier-Wal, dessen Tragflächen abgenommen wurden, beim Transport von dem Münchener Flugplatz Oberwiesenfeld zum Deutschen Museum.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id416951805-19320502/9 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG