

## Literatur des Auslandes.

N<sup>o</sup> 11.

Berlin, Mittwoch den 23. Januar

1837.

### England.

#### Die Luftfahrt von London nach Weilburg \*).

Herr Mason, der den unten angeführten Bericht über die Fahrt, die er in dem Ballon des Luftschiffers Green in Gesellschaft mit diesem und dem Herrn Holland unternommen, hauptsächlich in der Absicht niedergeschrieben und publizirt hat, um, wie er sagt, zu zeigen, daß es Herrn Green gelungen sey, die Schwierigkeiten zu überwinden, die sich bisher den Fortschritten der Luftschiffahrt entgegenstellten, erspart dem Publikum, nachdem er ihm die Thatsachen vorgelegt, die Mühe, sich selbst ein Urtheil daraus zu bilden, indem er die Frage selbst entscheidet. „Diesen Erfolg“, bemerkt er am Schluß, nach Beschreibung der Reise, „trage ich kein Bedenken, jetzt für vollständig zu erklären.“ Herr Monck Mason's bloße Erklärung dürfte jedoch diejenigen wenig befriedigen, denen es um spezifische Beweise und gehörige Gewährung zu thun ist.

Die Hindernisse, mit denen frühere Luftschiffer zu kämpfen hatten, waren: 1) die Unsicherheit und die Kosten der Füllung mit Wasserstoffgas; 2) die Unmöglichkeit, lange genug in der Luft zu bleiben, um eine bedeutende Entfernung zurückzulegen; 3) die mit der Luftschiffahrt verbundenen Gefahren; und 4) die Unfähigkeit, dem Lauf des Ballons eine beliebige Richtung zu geben. Diese Hindernisse, oder wenigstens einen Theil derselben, soll Herr Green, wie der Verfasser des Berichtes behauptet, wiewohl seine Behauptungen nicht ganz klar sind, nach einer Reihe von Versuchen besiegt haben, und zwar: 1) durch Anwendung von Kohlenwasserstoffgas statt Wasserstoffgas, wodurch nicht nur der Kosten- aufwand und die Gefahr vermindert werden, sondern auch noch der Vortheil entsteht, daß das Gas sich länger in dem Ballon erhalte, weil es mit der umgebenden Atmosphäre nicht so verwandt und folglich minder zum Entweichen geneigt sey. Herr Mason versichert, es seyen dabei noch zwei gleich wichtige Vortheile, aber er sagt nicht, worin sie beständen. 2) Durch ein scharfsinniges Mittel, den Ballon immer in gleicher Höhe zu erhalten, ohne daß man Ballast auszuwerfen brauche, um sein Sinken zu verhindern, oder Gas herauszulassen, um sein Steigen zu hemmen, durch welche beide Operationen natürlich die Kraft der Maschine erschöpft werden muß. Das Mittel besteht in einem Seil von angemessener Stärke und Länge, welches unten auf der Erde nachschleppt, oder, wenn man sich über der See befindet, in einer Anzahl schwimmender Gefäße mit flüssigem Ballast, die ebenfalls der Neigung zum Steigen entgegenwirken und, wenn sie erforderlichen Falls in die Höhe gezogen werden, die umgekehrte Wirkung hervorbringen. Diese Operation hat sich bewährt, und es ist daher kein Grund vorhanden, die Haltbarkeit der Versicherung, daß sie vollständigen und sicheren Erfolg habe, in Zweifel zu ziehen; aber gesetzt den Fall, man wünschte den Ballon zu wissenschaftlichen Zwecken in einer größeren Höhe fliegen zu lassen, als Herr Green es bis jetzt versucht hat, würde wohl dann dies Mittel noch eben so sicher anzuwenden seyn? 3) Ueber dieses Hinderniß sagt Herr Mason sehr wenig und beweist gar nichts. Er führt an, daß Herr Green 226 Mal aufgestiegen sey, ohne daß ihm der geringste Unfall zugestoßen, und schließt daraus, daß die Luftschiffahrt, wenn man nur geschickt zu Werke gehe, eigentlich gar keine besondere Gefahr habe. „Ich sage ohne Bedenken“, bemerkt Herr Mason, „daß die Luftschiffahrt eben so wenig mit einer außerordentlichen Gefahr verknüpft ist, wie irgend ein anderes der bis jetzt gebräuchlichen Fortschaffungsmittel.“ Herr Mason hat selten Bedenken, wie man sieht, aber dessenungeachtet möchte es ihm doch etwas schwer werden, Andere zu überzeugen, daß ein Ballon eben so gefahrlos sey, wie eine Postkutsche, die eines von den „anderen Fortschaffungsmitteln“ ist. Diese Art von Beweis gehört zu der Klasse derjenigen, welche man in der Logik als solche bezeichnet, die zu viel beweisen. 4) Ueber dieses Hinderniß, das wichtigste von allen, weil es sich dabei um den großen Punkt handelt, der dem Gebrauch der Luftschiffahrt zum Nutzen der Menschheit im Wege steht, sagt Herr Mason nichts. Dies ist der einzige Theil der Sache, wo er Bedenken hat. Er glaubt, die Erörterung der Frage „möchte zu weit führen“, und behält sich dieselbe daher für eine künftige Gelegenheit vor.

So viel von den allgemeinen Punkten der Broschüre; der übrige Theil derselben ist mit Herrn Mason's Bericht über den Verlauf der Reise gefüllt, in welchem einige noch nicht durch die früheren Zeitungs-Berichte bekannt gewordene recht interessante Wahrnehmungen vorkom-

men. Als der Ballon den Kanal passirt hatte, war es völlig Nacht geworden, und da der Mond nicht schien, so hatten die Luftsegler kein anderes Merkmal, woran sie die Richtung ihrer Fahrt erkennen konnten als die Lichter, mit denen die Erde unter ihnen überall bedeckt war. Diese Schilderung ist eine der besten in der ganzen Schrift.

„Der Anblick selbst“, heißt es darin, „ging über alle Beschreibung. Die ganze Oberfläche der Erde, viele Meilen rings umher, so weit und weiter, als das Auge reichte, war wie überstreut mit den vereinzelten Feuern einer wachsamem Bevölkerung und gewährte ein Sternenschauspiel unter uns, das an Glanz den ferneren Lichtern des gewölbten Himmels über uns fast gleichkam. In der ersten Hälfte der Nacht, ehe sich die emsigen Einwohner zur Ruhe zurückgezogen hatten, kamen fortwährend am fernem Horizont in der Richtung, die wir nahmen, große Lichtmassen zu Vorschein, die uns immer die Nähe irgend einer größeren Ortschaft bezeichneten, und die anfangs fast den Eindruck auf das Auge machten, wie eine Feuersbrunst, wenn man sie aus so weiter Ferne sieht, daß man noch nichts genau unterscheiden kann. Je näher wir kamen, desto heller schienen diese verworrenen Lichtmassen zu werden; sie dehnten sich über einen weiteren Raum aus, nahmen eine bestimmtere Form an und machten eine imposantere Wirkung, bis sie sich endlich, wenn wir den Punkt erreicht hatten, wo wir gerade darauf hinabschauen konnten, in ihre einzelnen Theile auflösten und in Straßen oder Plätze zertheilten, so daß wir das vollkommenste Modell einer Stadt, nur in mehr oder minder verkleinertem Maßstabe, je nach der Höhe, in der wir uns befanden, vor uns hatten.“

Der Verfasser bemerkt sodann, daß man sich von dem Eindruck, den ein so seltenes Schauspiel hervorbringe, keine Vorstellung machen könne, wenn man es nicht selbst gesehen, und fügt hinzu: „Daß wir auf einem solchen Fuhrwerk in der gränzenlosen Einsamkeit des Himmelsraums, mitten in der todten Nacht, unbekannt und unbemerkt, still und verborgen Königreiche überblickten, Landstrecken durchforschten und Städte im Grundriß schauten, und zwar in so schneller Folge, daß wir kaum Zeit hatten, darüber nachzudenken, dies war schon an sich allein ein so erhabenes Gefühl, daß es auch weit uninteressanteren Szenen, als die waren, welche den Gegenstand unserer Betrachtungen bildeten, einen mächtigen Reiz verliehen hätte.“

Auf diese Weise schwebten sie über einen Theil des Europäischen Continents, über Städte und Dörfer dahin, die sie nur an ihren künstlichen Erleuchtungen wahrnahmen. „Unter diesen letzteren“, sagt der Verfasser, „war besonders eine, die durch ihre eigene höhere Anziehungskraft, durch die Länge der Zeit, während welcher sie uns vor Augen blieb, und durch den ununterbrochenen Anblick, den uns unsere Lage, gerade über ihr, davon gewährte, unsere Aufmerksamkeit fesselte und uns wiederholte Aeußerungen des Staunens und der Bewunderung entlockte. Im Mittelpunkt eines Distrikts gelegen, der von den unzähligen Feuern, womit er nach jeder Richtung hin, so weit unser Gesichtskreis reichte, übersät war, völlig zu flammen schien, war es, als ob dieser Ort in sich allein und auf den ersten Blick einen Inbegriff von all dem Zauber enthielte, den wir vorher einzeln bewundert hatten. Die vollkommene Deutlichkeit, womit jede Straße durch ihre Reihe von Lichtern bezeichnet wurde, die Formen und Verhältnisse der bedeutenderen Gebäude der Stadt, die Theater und Plätze, Märkte und Hotels, durch größere und unregelmäßigere Anhäufung von Licht angedeutet, dazu das schwache Gemurmel einer geschäftigen, noch munter und lebhaft dem Vergnügen oder dem Gewinn nachjagenden Bevölkerung, dies Alles zusammen bildete ein Gemälde, welches so eigenthümlich und überraschend war, daß man sich vorher keinen Begriff davon hätte machen können. Dies war die Stadt Lüttich, merkwürdig durch die vielen großen Eisenhammer der Umgegend, die ihr eben das bereits geschilderte auffallende Ansehen gaben und uns darauf führten, daß dieser Ort es sey, was wir später bei näherer Untersuchung auch gegründet fanden.“

Wir schließen unsere Anezüge mit der Schilderung eines Vorfalles, der die Reisenden unterwegs sehr erschreckte.

„Es war gegen halb vier Uhr Morgens, als der Ballon, der vor wenigen Minuten durch eine Auswerfung von Ballast plötzlich einen bedeutenden Zuwachs von Kraft erhalten hatte, — denn da wir in einer Gegend, deren Charakter uns ganz unbekannt war, der Erde sehr nahe gekommen, so glaubten wir uns nicht ganz sicher und erleichterten daher den Ballon, — als dieser, sage ich, mit großer Schnelligkeit zu steigen anfing, und ehe wir noch die gewöhnlichen Mittel anwenden konnten, um sein Aufsteigen zu hemmen, hatte er schon eine Höhe von mehr als zwölftausend Fuß erreicht. In diesem Augenblick, während Alles ringsumher undurchdringliche Finsterniß und Dede war, erfolgte mit einemmal an der Maschine oben eine ungewöhnliche Explosion, von

\* Account of the late aeronautical expedition from London to Weilburg, accomplished by Robert Holland Esq., Monck Mason Esq. and Charles Green, aeronaut. London, 1836.