

kam der Erste Furchtbare Regen, wo sich alle freulich ergötzt. Dann aber wurde es wieder unfruchtbar und kalt und sogar nacht gefürte ein bar wochen und wurde auch Theuerung in allen lebens Mitteln, was wir brauchten. Korn 5 Thlr, Gerste bey nahe 4 Thlr, Hafer 3 Thlr, 1 Kanne butter 20 Neugroschen, Futter vors Vieh bis 2 Thlr der Centner und mußten sehr große Noth leiden. Als dann aber in kurzen ende des Meyes kam wieder fruchtbarer Regen bald alle Tage und wurde alles sehr schön, das man sich freunette bis anfangs des Junis. Aber in der mitte deselben Monaths wurde velle Gewitter, Große Regengisse und auf manchen orten fielen sehr velle Schloßen und gar viel verherungen haben gemacht, und wurde Großwasser. durch das lange anhalten des Regens wurde auch sehr große näße, das die Menschen alle zweifelhaft wurden. Als dann aber wurde sehr warmer Sonnenschein u. wurde sehr viel Futter vor das Fieh und das Getreide alles wurde sehr schön, das wieder alle Menschen verwunderten.“ Kurt Schöne, Obercunewalde.

Ane wuhre Begabnheet!

Gegentlich sulltchs ja fenn Menschen verrottn, dr Hoofn-Bauer toat merich ock amaal ann Vertraun drzähln, oaks a amaal a Prinkl zu Lichtn ging. Abr 's is amend doch ne su schlimm, wennchs austittu tu, dar ahle Hoofn-Guttlieb is ja nu schunn a schie poar Fuhr tut. Gutt hoan saalch! A guter Moan woar a, wenn'r o ne groad anne Leuchte woar.

Nu mechtch oarscht no vurnweg schidn, doas ar o a ahler Betroan vo 70 woar, und die Betroan woarn amaal oalle zun Kinch no Pillnis uff sei Schloß eigloadn. Do liech denn o dr Hoofn-Bauer ne zweemoal heech, und wie nu dr Sunntich do woar, do zug o unser Guttlieb lus. A schiener Tag, meent ar, wärsch gwasn, schiener bloer Himmel, a toat ganz begeistert drvon schwärmen. (Worsch Bloe huttr nu emaal vill iberlee, doas kunnt mer o a dr Milch sahn.)

Wiese nu a Pillnis vagekumm woarn, hoats gliet Koaffee und Kuchn gegahn, und die ahlu Manner hoaitu grube Freede, doas unser Friederch August su a frenndlich Moan woar. Und goar lee bissl Stulz, meente Guttlieb zu mir, vor jedn hoat ar a frenndlich Wurt übrch. A woar zengst rim im Tiesch gegangn und hoatte jedn a Poatschhändl gegahn. Nu woar de Reihe bahl an Hoofn-Bauer gekumm, und Guttlieb hoatch no schnell amaal seine Noase gepukt, a hoatte nämlich ann mächtch Schnuppn und mußte egoal schnudern. Und merkwürdger Weise gings 'n Kinch o ne anners und ar fing mächtch zu niesn oa. Dals nu dr Kinch merkte, doas Guttlieb o su ann Schnuppn hoatte, klatscht arn Hoofn-Bauer ganz frenndlich uff de Achsl und soite: „Na, wir sind ja wohl Leidensgefährten!“ Und Guttlieb, dar vur lauter Voampfsiebr ganz fischbrch woar, dochte doch keenessoalls, doas die hoarmlusn Wurte off senn Schnuppn gemünzt wärn. Wie a Bliz fuhrn die verteilte Antwort durchn Klupp. Ar stoand stroamm, und uff emaal gekerte ar raus: „Majestät tun'ch irrn, doas is mei Brudr, dam de Froe drvon gelaufn is!“

Elis. Engelhardt.

Die Polarfahrt des „Graf Zeppelin“ 1931

Vortrag von Professor Dr. Weidmann, meteorologischer Teilnehmer der Expedition, gehalten im „Globus“-Zittau

Nur ab und zu gingen im Vorjahre kurze Notizen durch die Tagesblätter, die vom Internationalen Polarjahre berichteten. Es hatte den Zweck, durch gemeinsame Arbeit aller interessierter Nationen das Gefahrenmoment auf ein Minimum herabzudrücken, gleichzeitig aber die

wissenschaftlichen Ergebnisse in die Höhe zu treiben. Eisbrecher, Unterseeboot und der „Graf Zeppelin“ waren im Jahre 1931 aufgeboden worden, um diesem Ziele näher zu kommen. — Der Kronensaal war fast bis auf den letzten Platz gefüllt, als Professor Weidmann seinen Vortrag begann. Der Redner schilderte ausführlich zunächst die umfangreichen Vorbereitungen, zahlreichen Schwierigkeiten sowohl technischer als auch finanzieller Natur, die zunächst zu überwinden waren, um überhaupt den Start des Flugzeuges zu ermöglichen. Ehrend gedachte der Vortragende des geistigen Mitarbeiters des ganzen Unternehmens, des Polarforschers Ransen, dessen tragisches Schicksal es wollte, daß er einen Monat vor der Ausreise in ein besseres Jenseits abberufen wurde. Gerade seine Ratschläge und Anordnungen hatten sich für die Folge als äußerst zweckmäßig erwiesen. Die deutsche Expedition konnte wohl den größten Teil der Erfolge für sich buchen. Die Fahrt selbst, mit zahlreichen Lichtbildern reichlich demonstriert, führte von Friedrichshafen, Berlin und Leningrad zunächst nach Archangelsk. Die Bilder vom russischen Wald, in unendlicher Ausdehnung, durch gewundene Flußläufe mit den Hasen im nördlichen Eismeer verbunden, zeigten den gewaltigen Holzreichtum der Sowjet-Union. Endlose Flöße treiben dem Hasen zu, dessen gewaltige Vorräte an Holz und Brettern begreifen lassen, daß sich das russische Holz den Weltmarkt erobert hat. Eigenartig wirkten im hohen Norden die Bauminfeln der Tundren. Die Fahrt über die Barents-See, die sieben Stunden lang durch Nebel ging, zeigte, wie leicht man in jenen Gegenden, wo der Kompaß unbrauchbar ist und ein Aufnehmen des Besteckes nach den Sternen zufolge des sechsmonatlichen Tages unmöglich wird, von der gewählten Route abkommen kann. Die Funkpeilung des russischen Eisbrechers „Malmgren“, der in Franz-Josefs-Land ankerte, brachten den Zeppelin wieder in das richtige Fahrwasser. Eine Aufnahme zeigte das weite mit Packeis bedeckte Meer, in dem noch deutlich der große Riß zu sehen war, den der Eisbrecher Tage vorher verursacht hatte. Selbstverständlich brachte der Vortragende eine Menge Betrachtungen über die Polarfahrt, gesehen von seinem besonderen wissenschaftlichen Standpunkt als Meteorologe. Man kann nicht sagen, daß dadurch vielleicht die Aufmerksamkeit der Anwesenden nachgelassen hätte. Im Gegenteil, es war ungemein spannend, einmal einen Mann dieses Wissensgebietes bei voller Tätigkeit zu sehen, in einem Gebiete, das bisher sozusagen Neuland war. Die kleinen Ballons (immerhin noch groß genug nach unseren Begriffen ausgestattet mit einer selbständigen Senderanlage, Feuchtigkeitsmesser, Thermometer und Barometer, die noch aus 17 km Höhe und mehr als 200 km Weite alle 10 Sekunden selbsttätig Wetterberichte gaben (Erfinder Prof. Moltchanoff, Rußland) sowie jene kleinen Apparate, die auf 13 km langer Klavierseite in die Tiefe hinabgelassen werden konnten, arbeiteten derart verlässlich, daß die Landung in unmittelbarer Nähe des russischen Eisbrechers glatt vonstatten gehen konnte. Leider bedingte eine Beschädigung der Schwimmanker durch scharfes Treibpackeis einen vorzeitigen Abbruch dieses seltenen Stelldichens. Die Weiterfahrt ging nun, die russische Forschungsstation verlassend (einige Russen, darunter eine Dame, sind hier für einige Jahre tätig), quer durch das Eismeer hinüber zum Nordland. Auch hier ist eine russische Forschergruppe tätig, die für einige Jahre auf jegliche Verbindung mit der übrigen Welt verzichten muß. Mit der Panoramakammer, die der Redner zwar eingehend erläuterte, welche Wiedergaben hier aber zu weit führen würden, wurden nun die Landgrenzen dieses bisher wenig bekannten Gebietes kartographisch festgehalten. Nordland zerfällt demnach in drei größere Inseln. Neuentdeckt wurde auf der Halbinsel Taimyr ein Gebirgszug von ungefähr 1500 m Höhe, an den der Zeppelin beinahe angefahren wäre. Glänzende Aufnahmen von Brodelböden brachten wichtige glaciale Erkenntnisse. Mit der Jenissei-