

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Luftschiffahrt

[urn:nbn:de:bsz:31-250681](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-250681)

im Herbst so häufig in Deutschland sind, kommen theilweise aus Rußland, Island, Polen und Preußen und fliegen von uns weiter weg, über die Alpen, gen Süden. Die Wachteln reisen fast nur bei Nacht. Die, welche man im Käfig hält, werden zweimal im Jahre, wenn die Wanderzeit eintritt, also im September und April, sehr unruhig, besonders gegen Sonnenuntergang, weil um diese Stunde die Ziehenden sich zur Weiterreise anschicken; und diese Unruhe währt beinahe die ganze Nacht über fort. An den Küsten Asien's und Afrika's, auf den Inseln des Archipelagus und an den neapolitanischen Gestaden des Mittelmeers, werden sie in ungeheurer Menge gefangen. Dieser Vogel, der an sich nicht besonders gut fliegt, weiß den Wind vortrefflich zu benutzen, und läßt sich von demselben fortreiben; aber wenn er die Reise zurückgelegt hat, ist er so abgemattet, daß man ihn fast mit der Hand greifen kann. Kommt ein widriger Wind, so fallen die Wachteln zu tausenden auf das erste beste Schiff, oder ins Meer, wo sie auf den Wellen treiben, mit denselben kämpfen, und dabei mit dem einen Flügel in der Luft flattern, um den Wind zu fangen. Die Schwalben langen zu Anfang des Octobers in Afrika an. Man hat sie zum Beispiel am Senegal am 6. October bemerkt; dort bringen sie, gleich den Nachstelzen, den Winter zu, und schlafen Nachts am Meeresrande, oder sitzen auf den Dachsparren

der Negerhütten. Sie nisten in Afrika niemals. Man findet sie auch auf den Inseln des grünen Vorgebirges, am Vorgebirge der guten Hoffnung und in Bengalen. Die wilden Gänse ziehen nicht nach Afrika, sondern, gleich den Enten und Gänsen, die zu uns von Osten her kommen, am liebsten nach den wasserreichen Gegenden Amerika's. Je nachdem der Frühling weiter vorrückt, gehen sie allmählich mehr gen Norden, um ein kühleres Klima und reichlichere Nahrung zu suchen. Die Störche ziehen bekanntlich Ende August ab, und kommen gegen Anfang Mai wieder, oft auch schon früh im April. Wenn sie reisen wollen, versammeln sie sich in großer Anzahl, klappern und halten Berathung. Ein Nordwind ist das Zeichen zum Aufbruche; alle steigen zu gleicher Zeit in die Luft, und in aller Stille, außerordentlich hoch fliegend, ziehen sie ab, meistens bei Nacht. In Aegypten sind im September und October, nach der Ueberschwemmung des Nils, die Felder mit ihnen wie besäet. Der Reisende Shaw beobachtete im April 1722 am Fuße des Berges Karmel drei aus Aegypten kommende Flüge von Störchen. Jeder derselben dauerte ununterbrochen drei Stunden, ehe er vorübergezogen war, und hatte eine Breite von wenigstens tausend Schritten. Der Storch brütet auch in Aegypten, wohin sich gleichfalls die Kraniche begeben.

Luftschiffahrt.

Wir wissen, daß schon im Alterthum bei vielen Menschen der Wunsch rege war, sich gleich den Vögeln über die Erde zu erheben und den Raum der Lüfte zu durchmessen, und manche Denker haben im Stillen hin und her gefonnen, um einen Mechanismus zu erfinden, welcher geeignet wäre, ihnen eine Durchschiffung der Luft möglich zu machen. Schon Roger Bacon, ein Mönch im dreizehnten Jahrhundert, der für sein Zeitalter ausgezeichnete physikalische Kenntnisse besaß, wollte aus zwei hohlen Halbkugeln die atmosphärische Luft entfernen, um sie zum Emporsteigen fähig zu machen. 1630 wollte ein englischer Bischof Wilkins ein Luftfahrzeug bauen; 1709 versuchte ein portugiesischer Mönch,

Gusman, eine Flugmaschine, bei welcher er den Bau der Vogelsittige zum Muster nahm. Ein Deutscher, Lohmeyer, hatte Gedanken und Vorschläge über Luftschiffahrt drucken lassen, an welche man sich erst 1784 wieder erinnerte. Lange vor ihm schrieb Buhelins, der sich als Schriftsteller Happunga Noricus nannte, eine Abhandlung über eine eiserne Fliege und einen Adler, die dem Kaiser Karl dem Fünften, bei seinem Einzuge in Nürnberg, entgegen geflogen sein sollen. Diese Angabe ist nicht unwahrscheinlich; ein sinnreicher Mechaniker, an welchen jene ehrwürdige Reichsstadt in ihrer Blüthezeit so reich war, mag wohl seine Kunst an diesem Gegenstande versucht haben.

Praktische Folgen knüpften sich an diese Erfindungen allerdings noch nicht; auch fehlte es in den früheren Zeiten an einem sichern Maassstabe der Berechnung über die Schwere der Körper, die erst dann möglich war, als die Naturlehre und die Scheidekunst eine höhere Stufe der Entwicklung erreicht hatten. Die Montgolfier sind nachweislich durch Studium der Physik auf den Gedanken gekommen, einen Luftball zu bauen. Beide Brüder, Stephan und Joseph Montgolfier, waren spekulative Köpfe und fleißige Männer, welche um die Gewerbsamkeit ihres Vaterlandes Frankreich sich in hohem Grade verdient gemacht haben. In ihrer Heimath, dem Städtchen Annonay, verbesserten sie die Papierfabrikation, baneten eine pneumatische Maschine, um in ihren Mühlen die Luft zu verdünnen, erfanden eine neue, zweckmäßige Feuerpritze, machten neue Papierformen, lieferten das erste Velinpapier, und beschäftigten eine große Anzahl von Arbeitern.

Im Jahre 1777 fiel ihnen ein Werk des Engländers Priestley über die verschiedenen Luftarten in die Hände, das zwei Jahre früher in London erschienen war. Beim Lesen dieses Buchs wird es ihnen klar, daß eine Beschiffung der Luft keineswegs unter die unmöglichen Dinge gehöre. Sie sinneten hin und her, wie sie eine dazu geeignete Maschine am zweckmäßigsten herrichten können; sie fangen Duqm und Rauch ein, um eine Kraft zu erhalten, welche die Steigung bewirkt; sie stellen Versuche an mit Wasserstoffgas, mit Wasserdämpfen, mit dem elektrischen Fluidum, und halten zuletzt den aus angezündetem Stroh und Scharwolle erzeugten Rauch für das Beste. Die bewegende Kraft hatten sie nun; jetzt mußte noch eine Hülle für dieselbe gefunden werden. Sie stellten ihren ersten Versuch mit einem Papierball zu Bidalon an; den zweiten, mit einem Ball aus Taffent, in Avignon; den dritten, welcher den Ausschlag geben sollte in ihrem Wohnort Annonay, am 5. Juni 1783, mit einem Ballon, welcher hundert und fünf Fuß im Durchmesser hatte. Er war von Leinwand, mit Papier gefüttert, und wog 245 Kilogramme. Alles gelang nach Wunsch. Nun gingen sie schon weiter, und ließen in Versailles einen Ballon mit einem Korbe aufsteigen, in welchem sich einige Thiere (ein Schaaf, eine Ente und ein Hahn) befanden. Gleich nachher wagten auch zwei Männer, zuerst Pilatre du Rosier und dann der Marquis d'Arlandes, die Luftschiffahrt. Rozier stieg bis zu einer Höhe von 300 Fuß. Jetzt kamen die Montgolfieren, wie man diese Luftbälle nach ihren Erfindern nannte, in die Mode; man hörte nur von ihnen, und trug dergleichen als Kopfgeschweide, auf Bändern und Schnallen, oder in den Ohrringen,

wie später die — Guiltorinen auch. Dessenliche Festlichkeiten ohne das Aufsteigen eines Luftballes waren kaum noch denkbar, und was in Paris an der Tagesordnung war, ahmten die Leute anderswo nach. Jeder wollte das neue Wunder sehen.

Das Wasserstoffgas hatte sich als eine bessere Füllung bewährt als jede andere. Roberts und Charles, welche sich desselben bei ihren Luftfahrten zuerst bedienten, verbesserten auch den Ball, machten ihn leichter und dichter, indem sie ihn mit aufgelösetem Gummielasticum (Federharz) überzogen. Sie brachten auch die Gondel an, und es gelang ihnen im Dezember 1783 sich bis zu einer Höhe von 2000 Fuß zu erheben. Glücklich kamen sie, sechszehn Wegstunden von Paris entfernt, zur Erde nieder.

Unter den Luftschiffern, welche von nun an Europa durchzogen, und überall Geld und Beifall in reichlichem Maasse erndeten, war Blanchard der berühmteste. Er spielt selbst in deutschen Romanen aus jener Zeit eine Rolle. Er wollte den Luftball lenken, und erfand einen Steuerapparat, der einige Aehnlichkeit mit Windmühlensflügeln hat; aber derselbe entsprach seinem Zwecke eben so wenig, wie die Lufruder von Roberts. Blanchard war im höchsten Grade kühn und unerschrocken, und unternahm frohen Muthes das Bagstück, von Dover in England über den Kanal nach Frankreich hinüberzusteuern. Nach einer dreistündigen, gefährlichen Fahrt langte er mit seinem Begleiter, einem Engländer, glücklich in Calais an.

Rozier wollte den Luftballon mit Segeln verbinden. Unter seinem mit Wasserstoffgas gefüllten Luftball brachte er einen andern an, der mit verdünnter atmosphärischer Luft gefüllt war, und der ihm für das Ausspannen der Segel einen bequemen Anhaltspunkt geben sollte. Sein Versuch mißlang; der obere Ballon platzte, und Rozier stürzte, sammt seinem Begleiter Romain, einige tausend Fuß hoch aus der Luft herab, und beide wurden zerschmettert, wie später (1819) die Frau Blanchard, welche gleichfalls einen elenden Tod fand.

Blanchard erfand den Fallschirm, welchen Garnier verbesserte, und der nun solche Sicherheit gewährte, daß dieser Mann sich aus einer Höhe von 2000 Fuß ohne alle Gefahr auf die Erde herabließ. Unter den späteren Luftschiffern ist der Engländer Green der berühmteste, besonders seit seiner bekannten Fahrt von London, über die Nordsee, bis an den Mittelrhein. Sein Ballon senkte sich bekanntlich erst bei Weilburg zur Erde. Daß seine projektierte Luftreise nach Newyork ebenso glücklich ablaufen werde, steht indessen billig zu bezweifeln.

Die Luftschiffahrt bleibt immer mangelhaft und unvollkommen, so lange es nicht in der völligen Willkür des Menschen steht, die Maschine nach Belieben zu lenken. Diesem Uebelstande wollte Jakob Degen, ein sinnreicher Mechaniker und Uhrmacher zu Wien, abhelfen. Er schlug einen andern Weg ein, als die Montgolfiers; ihm kam es darauf an, den Flug der Vögel mit künstlichen Flügeln nachzuahmen, und die von ihm zu diesem Zwecke gemachten Vorkehrungen waren in der That so sorgfältig und genau berechnet, daß der Versuch völlig gelang.

Er verfertigte sich eine, hier abgebildete, Flugmaschine, die aus zwei herzförmig gestalteten Flügeln bestand.



Diese Flügel waren von Papier, welches er mit Firniß überzogen hatte, hielten zehn Fuß in der Länge und hundert sechszechn Quadratzuß Oberfläche. Das Ganze war, der Elasticität wegen, mit Streifen von Schilfrohr versehen, die er durch seidene Schnüre verbunden hatte. Degens Körper stand aufrecht, zwischen den Flügeln, und war durch mehrere Bambusröhre mit der Maschine verbunden. Seine Hände setzten die gekrümmte Stange in Bewegung, mit welcher er einen Flügelschlag auf und nieder hervorbrachte. Degen machte seinen ersten öffentlichen Versuch im Frühling 1808 zu Wien, und erhob sich in der dortigen Reitschule bis zu einer Höhe von vier und fünfzig Fuß. Als er im November desselben Jahres zum zweitenmal im Prater aufstieg, hatte er mit seiner Maschine einen kleinen Luftball verbunden, erndete allgemeinen Beifall und eine Einnahme von mindestens zehntausend Gulden.

Seitdem hörte man nur noch selten von Versuchen, den Luftball zu lenken, wenn auch mit Bestimmtheit angenommen werden darf, daß sich Mancher im Stillen mit der Lösung dieses Problems beschäftigte. Vor etwa sechs oder sieben Jahren wurde von Braunschweig aus in den Zeitungen bekannt gemacht, daß ein dort lebender Chemiker, Weinholz, den Schlüssel zu dem großen Geheimnisse gefunden habe, und in seinem demächst erscheinenden Werke das Räthsel lösen werde.

Alle Welt war aufs Höchste gespannt, aus allen Weltgegenden liefen Bestellungen auf das Buch ein; als aber dasselbe erschienen war, erklärten die Männer der Wissenschaft die Lösung der Aufgabe für verfehlt, und es war bald nicht mehr die Rede davon. Weinholz aber starb bald nachher, wie man behauptete, aus Kummer darüber, daß sein Sinnen und Trachten vergeblich gewesen.

Neuerdings hat nun Herr Leinberger, Mechaniker und Physiker zu Nürnberg, bekannt gemacht, von ihm sei das Mittel gefunden, ein metallenes Luftschiff mittelst Dampf ganz nach seinem Gutdünken und seiner Willkür zu lenken. Dieses Dampfahzzeug sollte fünfzig Reisende mit Borräthen und Lebensmitteln für vierzehn Tage fassen; eine Möglichkeit des Verbrennens, Zerplatzens oder Sinkens gehörte, den öffentlichen Ankündigungen zufolge, unter die unmöglichen Dinge, und die Maschine sollte, wie man weiter vernahm, im Fall sie dennoch etwa aus der Luft herab ins Meer fiel, alle Dienste eines Schiffes leisten, und an Schnelligkeit dem raschesten Dampfboote nicht im Mindesten nachstehen. Da, hieß es ferner, ein gewöhnlicher Luftballon, binnen vier und zwanzig Stunden bequem seine hundert deutschen Meilen zurücklegt, so muß ein Luftdampfboot mit archimedischer Schraube denselben an Geschwindigkeit um ein Bedeutendes übertreffen.

Herr Leinberger war seiner Sache so gewiß, daß er zu Aktienzeichnungen aufforderte, und die Theilnahme an seiner Erfindung, trotz mancher Täuschungen früherer Zeit, lebendig genug. Es fanden sich Leute, welche Aktien nahmen, und im September vorigen Jahres wurde dann nähere Rechenschaft über den Stand des Unternehmens abgelegt. Herr Leinberger, so hieß es im Wesentlichen, hat das dünne Messingblech, dessen er zu seinem Ballonkolosse bedarf, in hinreichender Menge erhalten; er baut rüstig vorwärts; drei Gesellen und Handlanger löthen, Andere biegen und formen die Sprengungen, welche von Innen die Seitenwände ausspannen; auch Schreiner und Zimmerleute arbeiten, wissen aber nicht was. In sanfter Biegung wölbt sich schon ein Abschnitt des Ballons in die sinnreiche Hängemaschinerie, durch welche der Ballon leicht manipulirt werden kann. Dieser sollte ein wahrer Leviathan werden, da der Cylinder, an welchem zu bauen angefangen wurde, vierzig Fuß Durchmesser, hundert zwanzig Fuß Länge und hundert fünf und zwanzig Fuß Umkreis haben sollte. Der Ballon sollte wiegen fünfzehn Centner, zwei und fünfzig Centner Steigkraft haben, die Gondel acht und dreißig Centner schwer sein, so daß vierzehn Centner Steig- und Tragkraft für mitfahrende Personen

vorhanden blieben. Herr Leinberger hoffte Luftschiffe bis zu fünfhundert Centner Ladung herzustellen. Den „glänzendsten Erfolg“ sollte ein „hier neu in der Aerostatik angewendetes Gas ganz allein sichern,“ und dieses allein, hieß es, mache die Ausführbarkeit der leinbergerischen Erfindung möglich. Dieses Gas sei leicht, selbst während der Luftfahrt unausgesetzt in jedem Bedarf zu erzeugen, mit geringen Kosten anzuschaffen, und die Füllung von etwa 84,000 Kubikfuß mit weniger als einhundert Gulden zu bestreiten, während eine ähnliche Menge Wasserstoffgas mindestens viertausend Gulden kosten würde. Dieses Gas, welches die Hälfte, und ausgedehnt ein Drittel der atmosphärischen Luft wiege, sei allein die Seele der ganzen Erfindung. Mit gewöhnlichen runden Luftbällen, die man mit Wasserstoffgas fülle, sei die Ausführung nicht möglich, indem die Rundung dem Winde zu viel Fläche darbiete, und die Dampfmaschine mit ihrem Feuer leicht eine gefährvolle Explosion herbeiführen könne. So aber dürfe bei „ruhigem Winde“ der Widerstand der Luft als Null betrachtet werden, und bei Windstille könne die archimedische Luftschraube oder das Ruderrad, jede beliebige Richtung mit Dampfkraft erzwingend, binnen vier und zwanzig Stunden mindestens zweihundert Stunden zurücklegen, bei günstigem Winde aber vierhundert. Bei konträrem Winde werde lavirt, und ein besserer Luftstrom gesucht, wobei sich die Gaskraft auf das Glänzendste erproben und durch die Dampfkraft der Ballon sich im Luftkreise einen neuen, noch unberechenbaren Schnelllauf bilden werde. Alle, welche an der neuen Erfindung Theil nähmen, würden aufgefordert sich mit fünf Gulden Beitrag der ersten aeronautischen Gesellschaft Deutschlands in Nürnberg anzuschließen, damit „diese erste und größte Erfindung des Jahrhunderts so vollständig ausgeführt werde, als die Großartigkeit und Wichtigkeit derselben es erfordere.“ Der Ballon werde nur fünftausend Gulden kosten; Greens Luftball habe eine Summe von 84,000 Gulden erfordert. Herr Leinberger trage den vierten Theil der Kosten, und verpflichte sich, mit seinem Luftschiffe jede deutsche Stadt zu besuchen, in welcher ein Ausschuß zur Beförderung seines Unternehmens sich gebildet haben werde. Höheren Orts habe der Erfinder nirgends Unterstützung gefunden. Dagegen kündigte Herr Leinberger an, daß er mit einem außerdeutschen Staate eine Uebereinkunft getroffen habe, und bevor er dorthin abreise, geneigt sei, Freunden der Erfindung, Plan, Zeichnung und Beschreibung des Schiffes gegen die Erlegung eines preussischen Thalers mitzutheilen.

Nun ist aber seit dem 18. September 1842, an

welchem Tage Herr Leinberger seinen Aufruf ergehen ließ, nichts weiter von dieser „großartigen und wichtigen Erfindung“ gehört worden, als daß auch dieses projektierte Luftschiff zu Wasser geworden ist. Die Berechnungen sollen sich als durchaus irrig ausgewiesen haben. Während der letzten Versammlung der Naturforscher zu Mainz erklärte der ausgezeichnete Physiker, Professor W. Eisenlohr aus Karlsruhe: daß, wenn man die Mittheilung des Vorstandes der Nürnberger Luftschiffahrtsgesellschaft über die Größenverhältnisse des metallenen Ballons, das Gewicht der anzuhängenden Dampfmaschine, und der übrigen Theile der Rechnung über die Steigkraft des Ballons, bei einer Beurtheilung zum Grunde lege, daraus die Unmöglichkeit hervorgehe, sich mit Hülfe dieses Apparates in die Luft zu erheben, wenn nicht das von dem Mechanikus Leinberger entdeckte Gas eine beträchtliche negative Schwere besitze. Es sei also nur unter dieser Voraussetzung, welche zu mancherlei sonderbaren Folgerungen führe, von dieser Erfindung ein Resultat zu erwarten.

Das Nürnberger Luftprojekt wäre demnach, allem Anscheine zufolge, vorläufig beseitigt. Aber der Aufstoß war einmal gegeben, und die Engländer griffen die Sache auf. Ein londoner Blatt kündigte in allem Ernste vor einiger Zeit an, daß ein unternehmender Mann und sinnreicher Kopf eine Dampfflugmaschine baue, mit welcher man binnen sechs und neunzig Stunden von England nach Ostindien fahren könne, und im Januar werde man mehr von der Sache hören. Nun ist zwar der Januar längst zu Ende, allein von der Sache haben wir doch nichts weiter vernommen. Aber man sieht wohl, die Herren Engländer haben sich schon daran gewöhnt, Raum, Entfernung und Zeit für gar nichts mehr zu rechnen. Soll einmal aufgeschnitten werden, so muß es rechtchaffen geschehen. Ein Tunnel, sagt ein anderes Blatt, soll durch die Erde von London bis Kanton in China gegraben werden, und das Urtheil eines der größten Ingenieure ist dem Projekte günstig. Wie er meint, werde man auf kein anderes Hinderniß stoßen, als auf ungeheure Schichten von massivem Gold und eine erkleckliche Menge von Edelsteinen. Dieses Hinderniß aber werde John Bulls Ausdauer schon besiegen. —

Wie es aber aussieht in Gottes freier Luft, wenn Herr Leinberger erst in derselben herumfährt, das zeigt uns unser Maler deutlich. Wir sind in einer ehrfamen deutschen Reichsstadt, deren Name nichts zur Sache thut. Der Aether wimmelt von Luftfahrzeugen; auch ist, trotz der Versicherungen, daß keines zerpringen könne, soeben ein Paketballon zerplatzt. Was aus den Passagieren



Landesbibliothek
Karlsruhe

wird, wollen wir nicht weiter untersuchen. Wer ist auch so vorwiegend nach Allem zu fragen? Genug, die Luftschiffahrt ist da. In England hat man, trotz jener eben angeführten Prahlereien, noch keine so bequeme und lustige Reisegelegenheit; daher strömten, sobald die ersten Versuche schwirrten, ganze Karawanen aus Albion nach Deutschland. Betrachten wir sie uns genau; sie staunen in ihrer charakteristischen Weise an, was ihnen so neu erscheint. Der wohlgenährte Steuermann sieht fast aus, als sei er einer ihrer Landsleute; allein wer das glaubt, befindet sich im Irrthum. Er ist keines Zeichens ein Seemann, an der deutschen Nordseeküste zu Hause, von welcher einst Hengist und Horsa nach Britannien übersehten mit ihren Sachsen und Angeln. Daher rührt die Verwandtschaft der Physiognomie und des Benehmens. Unser Steuermann war eigentlich von jener projektirten amerikanischen Dampfeschiffahrtsgesellschaft in der freien Hansestadt Bremen angeworben worden, um von dort ihre Schraubenschiffe nach Newyork zu führen. Da dieselbe jedoch seit etlichen Jahren fortwährend hin und her überlegt und erwägt, so hat sie bis auf weiteres den Steuermann, welcher mit der archimedischen Schraube so vortrefflich umzugehen weiß, der aeronautischen Gesellschaft überlassen. Er steuert nun den größten Dreiballoner, welcher uns leider zum Theil schon aus dem Gesichte verschwunden ist. Dreiballoner sagt man, wie Dreimaster, Sechspfänder &c. Er blickt sich selbstgenügsam um, und ruft dem Engländer, welcher das Nachsehen hat, etwas barsch zu: „Wenn Sie mit mir um die Welt fahren wollen, so müssen Sie früher kommen. Ihr Weg kann ich nicht umkehren.“

Da geht das Luftpaketboot nach Rio de Janeiro; es bringt deutsche Ansiedler nach Brasilien. Wenn wir nicht irren, so fährt es unter deutscher Flagge, wenigstens wehet die alte Reichsfahne mit dem Doppeladler stolz vom Thurme herab. Gott segne sie, die heiß ersehnte. Oder wäre sie bloß ein Luftgebild, und eine deutsche Kolonie nur eine Ausgeburt unserer patriotischen Phantasie? Das verhüte der Himmel. Es lebe die deutsche Flagge!

In der Luft scheint es zu gehen, wie auf Erden und auf dem Wasser. Die vielen Aushängschilder deuten auf Konkurrenz, auf verschiedene miteinander rivalisirende Gesellschaften? Ob sie einander auch die Preise herabdrücken, oder fest bleiben? Hier wird eine Luftfahrt nach Moskau angekündigt, dort geht ein Luftpaketboot nach Lima in Peru ab; ein drittes nach Berlin über Leipzig, ein Viertes über Konstantinopel nach dem Kaukasus, Armenien, Persien, durch Afghanistan, über den Himalaya und dann nach Kalcutta; das Boot

von Bergen in Norwegen, welches unterwegs in Hamburg angelegt hat, steuert eben weiter nach Süden; es will gegen Abend noch in Neapel sein, wo es erwartet wird, denn der Kurs ist geregelt, und Versäumnis zieht Strafe nach sich, würde überdies auch den Unternehmern der Linie Schaden bringen. Daher übertreiben die Kapitäne einander, und diesem Eifer ist es auch wohl zuzuschreiben, daß jener Ball dort zerplatzte und in Rauch aufging. Nach den Alpen, namentlich dem Montblanc und der Jungfrau, hat man Tag für Tag mehrmals Luftgelegenheit.

Aber die Eisenbahnen?

„Nieder mit den Eisenbahnen!“ Weg mit diesem elenden Verkehrsmittel, dessen sich schon längst kein irgend anständiger Handwerksbursch mehr bedient. Man hat denselben dadurch einige Passagiere zuzuwenden gedacht, daß man die Ziehwagen nicht mehr mit Dampf durch Kohlen erzeugt, sondern durch P. J. Wagner'schen Frankfurter Elektromagnetismus in Bewegung setzte, der allerdings wunderbar lange auf sich warten ließ, obwohl er immer auf „demnächst“ angekündigt wurde. Elegg bei London hat gar eine sogenannte atmosphärische Eisenbahn gebaut; Allein wozu? Welcher Mensch mag noch auf solchen Schneckenwegen reisen? Es lebe die Luft! Auf die Eisenbahnen blicken wir vornehm herab; von sogenannten Eilposten ist gar keine Rede mehr. Jene waren die platteste Prosa; die Luftpakete haben etwas Romantisches. Eine Reise um die Welt in ein Paar Tagen! Zwei Liebende geben sich ein Stellbischein zweihundert Meilen vom väterlichen Heerde entfernt, in einem Lande wo Niemand sie kennt. Sie sind vor jeder übeln Nachrede sicher. Die Lehrer machen mit ihren Schülern Ferienreisen nach den Gärten der Hesperiden, oder nach Athen oder zu den Eskimos. Man gieng einst mit dem Plane um, die beiden Weltmeere zu verbinden, und die Landenge von Panama zu durchstechen. Er war wirklich überflüssig. Die Fahrt übers Meer ist so ungefährlich; jedes Paketboot hat für alle Nothfälle ein Nothschiff, und jedes auf der See fahrende Frachtschiff einen Rettungsballon.

Schlachten liefert man nicht mehr auf der Erde; nur noch in der Luft streiten die Völker mit einander; von „natürlichen Gränzen“ ist keine Rede mehr. Der Kampf ist bequemer als vor Zeiten, denn man hat keinen Staub zu befürchten. Der Rauch und Qualm der Ballonregattenbatterien verzieht sich im Aether bald wieder. Mit Mauth und Schleichhandel hat es für immer ein Ende. Das System der „Handelsfreiheit“, um welches die Nationalökonomien sich früher so heftig stritten, hört jetzt endlich auf, ein Unding zu sein, was

es früher allerdings war, da es nur in verschrobene Köpfen spulte; die Geburtstagsfeste von Tänzerinnen à la Fanny Elsler werden nicht mehr auf der armseligen Erde, sondern in der Luft, der freien, reinen, gefeiert.

Doch wir brechen hier ab. Allein man sieht, das von den alten Poeten so reizend geschilderte goldene Zeitalter ist wieder zurückgekehrt!

Nummer Siebenundzwanzig.

(Eine Erzählung.)

Heinrich Stern hatte einen unruhigen Schlaf gehabt, ein Traum den andern gejagt. Als er Morgens erwachte, und im Zimmer auf- und abgehend seine Lage in Erwägung zog, fand er zu seinem Erstaunen, daß er nun ein blutarmer Mann war. Binnen drei oder vier Jahren war von dem jungen Mann ein Vermögen von einigen hunderttausend Thalern durchgebracht worden; sein Vater hatte lange liebe Jahre daran zusammengespart! Es war so schwer, so mühsam, unter so großen Opfern und Entbehrungen erworben worden, und der Sohn hatte es so leichtsinnig verthan! Der alte Stern mußte sich im Grabe umwenden, und seine alten Freunde, die den redlichen Geschäftsmann gekannt und der bösen Wirthschaft des Sohnes längst mit Kopfschütteln zusehen hatten, waren tief betrübt, als sie erfuhren, daß jenes Vermögen nun all sei, bis zur letzten Reige. Indessen erwarteten sie schon längst nichts Anderes.

Heinrich hatte eine sogenannte „gute“ Erziehung bekommen; das heißt, man hatte seinen Kopf und sein Gedächtniß sehr geübt, ihn allerlei nützliche Dinge lehren lassen, aber auf die Veredelung seines Gemüths nur wenig gewirkt. An ihm zeigte sich der Jammer unserer gewöhnlichen Erziehung, die allzuviel den äußern Menschen und die äußeren Verhältnisse berücksichtigt, und die Hauptsache, eine sittlich-vaterländische Ausbildung, vernachlässigt. Der alte Herr Stern gehörte einer Familie an, welche früher im Senate seiner Vaterstadt eine große Rolle spielte und in hohem Ansehen stand; er selber war Kaufmann gewesen, hatte aber stets den Wunsch gehegt, durch seinen Sohn den alten gelehrten Glanz der Familie wiederhergestellt zu sehen. Und das geschah seiner Meinung nach nur dann, wenn Heinrich einmal rechtskundiger Senator

wurde. Deshalb ließ er ihn die Rechte studiren, sparte kein Geld, und versagte dem einzigen Sohne schon in früher Jugend keinen Wunsch. Auf der Hochschule brachte dieser eine Menge Geld unter die Leute; kein anderer Student hatte einen so starken Wechsel als er; Niemand war so „flott,“ als Heinrich Stern, der eben eine Ferienreise antreten wollte, als er Nachricht vom Tode seines Vaters erhielt. Er hatte den Alten geliebt, und die Trauerkunde betrübte ihn tief. Indessen sterblich sind wir ja alle, dachte er; und fing nach Verlauf einiger Monate, in welchen er eingezogener als sonst lebte, den alten Saus und Brans von vorne an.

Nachdem er die Hochschule verlassen, und noch einige Ausflüge nach der Schweiz, nach Italien und der Niederlanden gemacht, ließ er sich in seiner Vaterstadt nieder. Sein Vormund, der ihn kannte, hielt ihn knapp; aber Heinrich machte Schulden, bis er das Alter der Großjährigkeit erreichte; ging dann in die Bäder und spielte, und verlor große Summen, spielte wieder, um seine Verluste vom vorigen Jahre einzubringen, und verlor abermals; steigerte trotzdem seinen Aufwand noch und fand „gute Freunde,“ die ihm bei wohlbesetzter Tafel die Langweile vertrieben. Kein Wunder, daß er endlich ein armer Mann ward. Mit der leeren Börse stellte sich nun auch das Nachdenken ein; er fand, daß sein bisheriges Leben doch sehr arm an höheren, beglückenden Genüssen gewesen sei, die ein wüstes Treiben niemals gewähren kann. Allein bei dem bloßen Nachdenken ließ Heinrich Stern es nicht bewenden; er fasste gute Vorsätze, wollte ein nützliches Glied der menschlichen Gesellschaft werden, und traute sich Kraft genug zu, einen ernst gefassten, guten Entschluß auch auszuführen zu können.