

VII. Europäische Luftschiffahrten.

Schon seit Jahrhunderten hat sich der menschliche Geist damit beschäftigt, Mittel und Wege aufzufinden, um gleich dem Vogel die Lüfte zu durchsegeln und mit kühnem Fluge sich in das Aethermeer hinaufzuschwingen. Unzählige Versuche sind deshalb angestellt worden; man hat Flugmaschinen, Ballons erfunden, die vermöge ihrer Füllung mit leichteren Luftarten die schwierige Aufgabe lösen und es möglich machen, daß Menschen, ja sogar Thiere sich zu einer beliebigen Höhe in der Luft erheben, und nur Eines hat man bisher nicht zu erreichen vermocht, nämlich die Lenkung eines solchen Luftballons.

Namentlich in den letzten hundert Jahren hat die Luftschiffahrt einen bedeutenden Aufschwung gewonnen durch Männer wie die Gebrüder Montgolfier und Charles, welche als eigentliche Begründer derselben anzusehen sind, sowie Pilatre de Rozier, Blanchard und die Gebrüder Robert.

Der Hauptluftschiffer jedoch, der mehrere hundert Luftfahrten gemacht hat, ist unstreitig der Engländer Charles Green, der seine Ballons mit dem zwar etwas schwereren, aber auch weit weniger kostbaren Steinkohlengas füllte. Er fand nämlich, daß ein Probestarballon mit diesem Gas gefüllt 11 Unzen, mit gewöhnlich bereitetem Wasserstoffgas gefüllt aber 17 Unzen leichter war, als mit atmosphärischer Luft.

Eine seiner merkwürdigsten Fahrten geschah am 7. November 1836. Er stieg mit zwei Gefährten zu London auf, mit Robert Holland Esquire und Monk Mason Esquire, flog mit seinem Luftschiß über den Canal, fuhr quer über den Rhein (in der Nähe von Coblenz und der Festung Ehrenbreitenstein) und ließ sich in Deutschland bei Weilburg im Herzogthum Nassau nieder, nachdem er 480 engl. oder 90 geographische Meilen in 17 Stunden zurückgelegt hatte.

Eine andere Luftschißfahrt, auf welcher der kühne Luftschißer einen Mitreisenden verlor, machte er im Juni 1837. Ein Physiker, Namens Cocking, machte nämlich die Fahrt, um einen von ihm erfundenen Fallschirm zu erproben. Da jedoch diese Probe unglücklich ablief und der Mann sein Leben einbüßte, so hielt es Green für nothwendig, in einer englischen Zeitung das Publicum von dem Hergange der Sache in Kenntniß zu setzen. Diese Fahrt ist zu interessant, als daß ich sie nicht Euch, meine jungen Freunde, mittheilen sollte. Ich lasse Green selbst reden.

„Das Füllen des Ballons begann in Bauzhall unter Hutchinson's, des Maschinisten der Londoner Gasgesellschaft, Leitung um Mittag und war um fünf Uhr beendigt. Ehe der Fallschirm an den Ballon angehängt wurde, ließ ich einen Versuch machen, um zu sehen, ob der letztere genug Steigkraft habe, den ersten mit in die Höhe zu ziehen. Der Versuch fiel befriedigend aus, nachdem von mir in Betreff des Ballastes, von welchem ich etwa 750 Pfund herauszuwerfen hatte, einige Maßregeln getroffen worden waren. Die Verbindung zwischen dem Fallschirm und Ballon ward endlich mittelst des Seiles des letztern bewirkt, welches an das Löseisen befestigt ward, vermöge dessen Cocking die Ablösung von dem Ballon zu bewerkstelligen hatte. Ich bin mir schuldig, anzuführen, daß ich mich standhaft geweigert hatte, die Ablösung des Fallschirms selbst vorzunehmen, weil ich dies vielleicht in einem Augenblicke gethan hätte, wo Cocking nicht vollkommen vorbereitet war,

daher ich, im Falle ihn ein Unglück getroffen, Verantwortlichkeit auf mich geladen hätte.

„Als fünf Minuten über halb acht Uhr Alles in Bereitschaft war, wurde das Signal gegeben, auf welches der ganze Apparat von den Seilen, die ihn niederhielten, abgelöst wurde, und wir stiegen alsbald sehr stetig auf, während der Ballon die Richtung nach Osten einschlug. Cocking hatte gewünscht, wir möchten uns achttausend Fuß hoch erheben, in welcher Höhe er den Fallschirm ablösen wollte. Da ich nun fand, daß wir sehr langsam stiegen, so bat ich den mitfahrenden Herrn Spencer, etwas mehr Ballast auszuwerfen. Sobald wir uns also über dem offenen Lande befanden und von dem Auswerfen keine Gefahr zu befürchten stand, geschah dies geschwind. Unsere Besorgniß, daß Etwas davon in den Fallschirm gelangen könne, ward dadurch sehr vermindert, daß derselbe hin- und herschwankte, was offenbar von den Strömungen der Luft herrührte, so daß wir die Säcke sehr bequem ohne alle Gefahr für den unter uns befindlichen Apparat auswerfen konnten. Der Ballon stieg nun schnell in eine Wolkenschicht, welche die Erde unsern Blicken entzog. Uebrigens bot der Fallschirm dieser dichtern Atmosphäre soviel Widerstand dar, daß wir, um die von Cocking verlangte Höhe zu erreichen, noch 400 Pfund Ballast auswarfen, weil Cocking der Meinung war, er werde um so sicherer niedersinken, aus einer je größern Höhe er herabfiel, indem der atmosphärische Druck unter dem Ballon um so bedeutender sein würde. Allein durch dieses Auswerfen erreichten wir auch nur eine Höhe von 5000 Fuß oder beinahe eine englische Meile, und wir waren immer noch 3000 Fuß niedriger, als Cocking verlangte.

„Mittlerweile sprachen Spencer und ich mit unserm Reisegefährten über die Art, wie der Ballon gerade steige, und Cocking wünschte jedesmal davon unterrichtet zu sein, wenn er sich um

500 Fuß höher erhoben habe. Sobald wir die Höhe von 5000 Fuß erreicht, sagte ich ihm, es sei unmöglich, die von ihm verlangte Höhe zeitig genug zu erreichen, um den Ballon noch bei Tageslicht auf die Erde hinabzulassen. Hierauf sagte Cocking: „So werde ich mich sehr bald von Ihnen trennen; aber sagen Sie mir, wo ich ungefähr bin.“ Spencer, der einige Minuten vorher ein Stückchen von der Erde gesehen hatte, antwortete: „Wir mögen wohl ziemlich über Greenwich sein.“ Ich fragte ihn hierauf, ob er seiner Sache gewiß sei, und ob der Versuch bis jetzt dem Resultate seiner Berechnung entspreche? — Cocking erwiderte: „Er habe sich in seinem Leben nicht behaglicher gefühlt, und Alles treffe ein.“ Bald darauf sagte er: „Nun denke ich, werde ich Sie verlassen.“ Ich entgegnete: „Ich wünsche Ihnen eine recht gute Nacht und glückliche Niederfahrt, wenn Sie dabei bleiben, sie vorzunehmen, und nicht lieber zu uns heraufkommen wollen.“ — Ich muß hier bemerken, daß für den Fall, daß der Wind den Versuch, sich mit dem Fallschirme niederzulassen, unmöglich machen sollte, ein Hebezeug angefertigt war, mittelst dessen wir Herrn Cocking in die Gondel des Ballons heraufziehen konnten. — Hierauf erwiderte Cocking nur: „Gute Nacht, Spencer; gute Nacht, Green.“

„In diesem Augenblicke rief ich Spencern zu, sich fest an die Seile zu halten und sich, gleich mir, in die Gondel zu ducken. Da ich die Ventilschnur mit der einen Hand halten mußte, so konnte ich mich zu meiner Sicherheit nur der andern bedienen, und glücklicher Weise hatte ich Kraft genug, mich mit dieser unter den gefährlichen Umständen, in die wir nun versetzt wurden, in meiner Lage festzuhalten.

„Kaum hatte ich Spencern jene Worte zugerufen, so fühlten wir einen leichten Ruck an dem Löseisen, bemerkten aber, da wir nicht höher stiegen, bald, daß es Herrn Cocking nicht gelungen

war, sich vom Ballon zu trennen. Es erfolgte ein zweiter stärkerer Ruck, und augenblicklich schoß der Ballon mit der Geschwindigkeit einer Rakete in die Höhe. Die Wirkung, die wir in diesem Augenblicke an uns verspürten, läßt sich kaum beschreiben. Die ungeheure Maschine, in welcher wir zwischen Erde und Himmel hingen, wurde unter dem Geheule eines furchtbaren Orkanes mit schaudererregender Heftigkeit und Schnelligkeit in die Höhe gerissen, wobei sie zugleich hin und her wogte, als ob sie, plötzlich eines unwillig ertragenen Zwanges ledig sich einer zügellosen Freiheit überließe. Endlich nahm sie, gleichsam als ob sie durch übermäßige Kraftäuserung ein wenig ermattet sei, die Bewegungen einer Schlange an, die sich mit gewaltiger Schnelligkeit nach einem bestimmten Punkte hinwindet. Während dieses furchtbaren Processes fuhr das Gas stromweise aus dem obern und untern Ventile, mehrentheils jedoch aus dem letzteren, da die Luft, durch welche wir schossen, so stark auf das obere drückte, daß zu dieser Oeffnung verhältnißmäßig nur wenig Gas heraus konnte. Hätten wir den Mund nicht mit einer Röhre versehen gehabt, die in einen Luftsaek führte, so würden wir binnen einer Minute haben ersticken müssen. Dieser Saek war aus Seide und faßte 100 Gallonen atmosphärische Luft. Vor dem Aufsteigen ward er mittelst eines Blasebalges nur mit 50 Gallonen Luft versehen, so daß er durch die Ausdehnung der letzteren in den höheren Regionen nicht leiden konnte. In das Ende dieses Sackes wurden zwei biegsame Röhren gesteckt, und in dem Augenblicke, wo wir auf die eben beschriebene Weise in die Höhe zu schießen angingen, nahmen Spencer und ich jeder eine dieser Röhren in den Mund. Durch diese einfache Vorrichtung bewahrten wir uns vor dem Ersticken, was sonst wegen der gewaltigen Masse Gas, von dem der Ballon umhüllt war, offenbar hätte erfolgen müssen. Aller Vorsicht ungeachtet machte uns das Gas durch seine heftige Wirkung auf den Organismus erblinden,

und es schien uns 5—6 Minuten lang, als ob wir in vollständige Dunkelheit gehüllt seien.

Sobald wir wieder ein wenig sehen konnten und uns von den Wirkungen der angreifenden Umstände Etwas erholt hatten, war unsere Aufmerksamkeit auf das Barometer gerichtet. Ich überzeugte mich bald, daß ich dem Geschäfte der Beobachtung des Instrumentes noch nicht gewachsen sei; allein Herrn Spencer gelang es, den Barometerstand zu 13,20 zu ermitteln, was einer Höhe von 23,384 Fuß oder $4\frac{1}{4}$ englische Meilen entspricht. Allein dies ist bei weitem nicht die größte Höhe, die wir wirklich erreicht hatten; denn wir waren zur Zeit der Beobachtung im schleunigen Fallen begriffen, und nach einer überschläglichen Berechnung, mit Bezugnahme auf die Geschwindigkeit, mit welcher das Gas zu entweichen pflegte, und die muthmaßliche Zeit, während deren ich das Ventil aufgezogen gehalten, hatten wir wenigstens 30,000 Kubikfuß oder 180,000 Gallonen Gas eingebüßt. Man könnte sich einigermaßen darüber wundern, daß wir nicht mehr verloren, zumal, wenn man die Größe der Ventile bedenkt, indem das obere drei und das untere über zwei Fuß im Durchmesser hat. Wir sanken nun, wie gesagt, schnell, aber außerordentlich stetig, und beeilten uns, das Wasser aus zwei Blechkapseln zu lassen, um sie mit atmosphärischer Luft zu füllen; allein als das geschah, stand das Barometer schon wieder auf 70,50, daher die Luft, die wir auf diese Weise sammelten, nur aus einer Höhe von 16,632 Fuß stammte. Nach diesem Geschäfte verspürten wir bedeutende Kälte und fanden, daß das Thermometer 4° unter dem natürlichen Gefrierpunkte stand. Wir befanden uns damals scheinbar $2\frac{1}{2}$ engl. Meilen über einer dichten Volkenschicht, welche sich wie dunkler Marmor ausnahm, während wir selbst von den Strahlen der untergehenden Sonne beschienen wurden. Wir fielen fortwährend sehr schnell, und als wir uns den Wolken näherten, vermehrte sich

diese Geschwindigkeit bedeutend. Unser Gasverlust war so groß, daß der Ballon sich wie ein verhältnißmäßig kleiner Fallschirm ausnahm und nicht die gewöhnliche, aufgeblähte runde Form darbot. Wir hatten wenigstens ein Drittel unseres Gases eingebüßt und hingen 50 bis 60 Fuß unter dem Ballon selbst.

„Da wir so spät von Baurhall abgefahren waren, so war ich nun wegen der Zeit besorgt, und wirklich fehlte nur noch eine Viertelstunde an neun Uhr. Hiernach wußte ich, daß, wenngleich wir uns noch im hellen Sonnenscheine befanden, wir die Erde doch schon in Nacht gehüllt finden würden, wenn wir unter die Wolkenschicht gelangten, daher es große Schwierigkeiten haben würde, die Beschaffenheit der Oberfläche da zu ermitteln, wo wir auf dieselbe gelangten. Deshalb lag mir daran, so schnell als möglich unter die Wolkenschicht zu kommen, und sobald dies geschehen war und wir etwa noch 300 Fuß von der Erdoberfläche abstanden, schien dieselbe über und über mit Waldung bedeckt, daher ich für nöthig hielt, allen Ballast und sonstige bewegliche Gegenstände auszuwerfen, um nicht mit dem, was ich für Bäume hielt, in Berührung zu kommen. Nachdem wir öfter gerufen und den Anker ausgeworfen hatten, hörten wir Stimmen antworten, und nun wurden wir bald an einem zum Aussteigen bequemen Ort niedergezogen, welcher unsern des Dorfes Dffham, in der Nähe der Stadt Malling, 7 Meilen westlich von Maidstone und 28 Meilen von London war. Wir wurden vom Geistlichen, Herrn Money, sehr gastfrei aufgenommen und verließen am andern Morgen Maidstone, da wir dann bald darauf das unglückliche Geschick des Herrn Cocking erfuhren. Ich kann bezeugen, daß er während der ganzen Fahrt die größte Heiterkeit und Standhaftigkeit zeigte, und der Ausdruck seiner Gesichtszüge, so wie die leichte und fröhliche, doch immer bestimmte Weise, in welcher er seine Fragen an uns richtete und sich mit uns unterhielt, bewies, wie

zutruuensvoll er hoffte, daß die Maschine, an der er 25 Jahre lang studirt, sich vollkommen bewähren werde. Wir waren etwa eine Stunde und 20 Minuten unterwegs. Ich selbst hoffte, daß, da Cocking's Fallschirm beim Aufsteigen dem heftigen Drucke der Atmosphäre gut widerstanden hatte, die Niederrfahrt vollkommen gut ablaufen würde."

Noch größeres Aufsehen als Green erregte mit seinen Luftfahrten der Engländer Henry Corwell.

Zum ersten Mal stieg er in Deutschland zu Esberfeld im Sommer 1848 auf und erwarb sich bald durch seine Art, den Ballon zu führen, ein großes Vertrauen bei den Zuschauern wie bei seinen Reisegefährten in den Wolken. Im Mai 1849 ging er nach Berlin und stieg von Kroll's Etablissement und vom Schützenhause auf. Seine Leistungen in der preussischen Hauptstadt waren von sehr mannichfaltiger Art; bisweilen stieg er mit zwei Gondeln auf und begab sich in einer Höhe von 3000 Fuß eine Strickleiter von 50 Fuß Länge hinab in die zweite Gondel, um dort ein Luftbombardement zu eröffnen. Dies, sowie noch einige andere neue Stücke begründeten seinen Ruf, jedoch mit einem Pferde aufzusteigen, erlaubte ihm die Polizei nicht. Er ist in fast allen Hauptstädten Deutschlands aufgestiegen und kann sich rühmen, eine größere Anzahl unserer Landsleute mit in die Lüfte genommen zu haben, als alle die andern Aëronauten (Luftschrffer), die Deutschland besucht haben. In Leipzig hielt er am 28. September 1851 seine 155. Luftfahrt, und zwar in Begleitung des Dr. von Keller, der einen Bericht darüber erstattet hat, aus welchem wir Einiges ausheben.

„Herrn Corwell's Ballon, wohl der größte, der bisher in Leipzig gesehen ward (65 Fuß Höhe, 125 Fuß Umfang, 35,000 Kubikfuß Raumgehalt mit einer für vier Personen Sitz gewährenden Gondel), ward im Hofe der Gasbereitungsanstalt mit ungefähr

25,000 Kubikfuß Gas gefüllt. Nach sorgfältiger Abwägung des Verhältnisses des Ballastes zur Tragkraft des Ballons öffnete Corwell kurz nach 5 Uhr die Haltklammern und stieg schnell und sicher in der Richtung von Nordost gen Südwest über den westlichen Theil der Stadt empor, wo er nach wenigen Minuten in der dichten Regenwolke verschwand, die den Himmel überall gleichmäßig bedeckte. Mit Eintritt in die Wolkengrenze, gegen 4000 Fuß über der Stadt, überflorte zuerst leichtes Nebelgewebe das reizende Bild des bewegten Meßplatzes und entzog es dichter und dichter werdend sehr schnell dem Auge vollständig.

„In demselben Moment bildete das Nebelgrau der Wolke mit der ihm als Folie dienenden Farbe der Erde ein nächtliches Dunkel unterhalb der Gondel, während neben und über ihr sich ein überall gleich trübes Hellgrau zeigte. Schnell jedoch verschwand dieses Nachtdunkel wieder und mit ihm das letzte sichtbare Zeichen der Erdnähe. Die Geräusche drangen nur verworren und dumpf zum Ohr; das Auge vermochte seine Kraft an keinem Gegenstande zu messen; schweres Athmen und leichte Kopfbeklemmung erinnerten lebhaft an die dicksten, aber geruchlosen Herbstnebel, deren Dichtigkeit hier übertroffen ward. Die Temperatur war merklich gesunken und feuchtkalt. Tropfbar flüssiger Niederschlag war nicht bemerkbar. Dieses für das Auge unergiebiges Terrain ward benutzt, den Anker an's Tau zu knüpfen und herabzulassen. Neue Ballastverminderung beschleunigte den Flug des Ballons und mit freierer Kraft schwang er sich, ohne merkliche Bewegung wahrnehmen zu lassen, zur obern Grenze der wohl 3000 Fuß im Durchmesser haltenden Wolkenschicht.

„Ueberrascht durch die Schnelligkeit der Scenenveränderung und bewundernd streifte das Auge über ein ungeahntes Panorama. Unter eisigem Nebelgewölke breitete sich ein unabsehbares Wolkenmeer wunderbar schön von Horizont zu Horizont. Die reinste

Atmosphäre gestattete zwischen den beiden Wolkenlagen den fernsten Blick innerhalb der scheinbaren Wolkenbegrenzung. Die sich anscheinend neigenden Grenzen und die Wölbung des wohl über 2000 Fuß entfernten Nebelhimmels gaben dem Ganzen die Gestalt einer gigantischen Zauberhöhle und verriethen die concentrische Ausbreitung der gewaltigen Wolkenlager über der Erde. Von letzterer herauf drang in die lautlose Ruhe dieser abgeschlossenen Luftwelt, in deren Mitte der Ballon geräuschlos schwebte, nur noch leise der Ton des rollenden Dampfwagens. Wie für das Auge, so hatten sich die Wahrnehmungen auch für das Gefühl und die Athmung geändert: die Luft war trocken und deshalb angenehm kühl, das Athmen leicht und frei, die Beklommenheit des Kopfes verschwand. . . .

„Aber der Genuß trieb aufwärts zu neuen Genüssen; etwas Ballast weniger, und das Log (der Schiffslaufmesser) des Luftschiffs — der leichte Papierstreif — sank pfeilschnell neben der Gondel hinab. Der Ballon, bereits an der Grenze der zweiten Wolkenschicht schwebend, mußte wieder gegen 2000 Fuß höher, ehe er dieselbe völlig durchschnitt. Die Wahrnehmungen in dieser Schicht glichen im Allgemeinen den in der untersten Ablagerung gemachten: dasselbe Grau, nur minder dicht; dieselbe Kühle, nur weniger feucht; Athmung leichter beschwert; verschwunden blieb nur die Beklommenheit des Kopfes. Ein unbemerkt gebliebener Mitreisender, eine große Mücke, verließ den Ballon. Das Thierchen, das einzige sichtbare lebende Wesen außerhalb der Gondel, schwirrte kurze Zeit nebenher und war plötzlich — wahrscheinlich bald erstarrt — nicht mehr zu sehen. Die Hoffnung, jetzt schon zu dunstfreiem Aether zu gelangen, bestätigte sich nicht; aber der Ersatz für diese Täuschung war überreich. Mit dem Austritt des Ballons aus dem zweiten Wolkenlager zeigte sich dasselbe Gebäude einer abgeschlossenen Luftwelt, wie zwischen den

untersten Schichten. Das Bild einer riesigen Wolkenhöhle erfüllt mit Aetherreinheit, umgrenzt von oben herab durch ein silbergrau strahlendes Dunstfirmament und von unten herauf von tropfstein-ähnlicher Wolkenschöpfung, mit derselben Wölbung der Horizonte, denselben idealen Gebilden, aber überall erhabeneren Formen, krystallinisch leuchtend, starr und dennoch weich in einander geschoben, von zauberischem Zwiellicht, voll reizender Reflexe und von einer geisterhaften Ruhe übergossen, zu der kein Erdengetöse auch nur der leisesten Boten zu senden vermochte. Nirgends Leben und dennoch kein Grabgefühl. . . . „Ist das nicht wundervoll?“ rief Corwell tiefbewegt; und der Ton seiner Stimme war metalllos, sein Hauch streifte winterlich weiß vorüber. Ein Zug am Ventil; der sonst so laute Schall war matt. Das Glutlicht des Gases im Ballon war dunkler, und dieser, vorher unvollständig angefüllt, war völlig gespannt. Er stand dicht an der Grenze der dritten Wolkzone, ungefähr 11,000 Fuß hoch. Es war 18 Minuten nach 5 Uhr.

„Der Zweck der Reise war erfüllt: der Blick in die Wolkenschleier des Himmels war gethan, die Zahl der Nebelgewölke, welche noch höher schwebend jeglichen Sonnenstrahl aufhielten, war unbekannt; das Herz sehnte sich nach so hoher Dämmerungspracht nach der Tageshelle; darum grüßte scheidend der Blick noch einmal die Wunderwelt, zog die sichere Hand das Ventil und — urplötzlich zeigte der Druck auf's Gehirn die Schnelle der Rückfahrt. Bald war die zweite Wolkenschicht wieder durchschnitten; langsam glitt der Ballon durch die Schönheit des untern Zwischengewölkes herab: die feste Hand an der Schnur des Ventils, das sichere Auge voll Befriedigung bald auf die flatternden Papierstreifen, bald auf die Spannung der Seide gerichtet, Ballast und Gas gemessen verwendend, führte Corwell sein Schiff gefahrlos heimwärts. Schon nahm es der Nebel wieder auf, der es aufwärts zuerst empfangen; die Wolke war dichter geworden und feuchter.

Das Thermometer zeigte + 8° R. Die Nebelmassen wurden dunkler in der Mitte der Schicht; selbst der nur 150 Fuß unter der Gondel schwebende Anker war kaum erkennbar. Auf den Ballon schlug der Regen, den Corwell schon oben in den reinen Zonen vorher verkündet. Wieder tönte das Rollen des Dampfswagens, drang Hundegebell herauf. Das Grau unter der Gondel war wiederum nachtdunkel wie nach dem Verschwinden des Anblicks der Erde; mitunter schienen hellere Stellen bemerkbar und plötzlich entschleierte sich das frische Bild von Wäldern und Auen mit einzelnen Dörfern, zwischen welchen das Silberband eines Flusses — der Saale — sich hinzog. Der Ballon ging über denselben hinweg, einer in der Ferne liegenden Stadt (Lützen) zu. Aber der Wind trieb ihn seitwärts von ihr ab, und so galt es, in der Nähe eines der größeren Dörfer zu ankern.

„Neber zwei Dörfer strich das Schiff hinweg, ohne daß die Frage nach dem Namen der Gegend unten gehört ward; aus dem dritten Dorfe drang der Freudenruf: „ein Ballon! ein Ballon!“ herauf. Das bewog herabzugehen. Corwell bestimmte ein hochliegendes Stoppelfeld, ungefähr eine Viertelstunde entfernt, zum Landungsplatz und ließ sich 6¼ Uhr — mittelst Gas und Ballast (der herabfallende und sich senkrecht unter dem Fahrzeuge ausbreitende Sand konnte schwebend 34 Secunden lang wahrgenommen werden) die Visirlinie sicher innehaltend — so ruhig und sanft am Rande des bezeichneten Feldes nieder, daß selbst der leiseste Rückprall der Gondel vermieden ward. Hätte Corwell seine Meisterschaft nicht schon vorher dargethan gehabt, diese Landung im Regenguß und nicht völlig unbewegter Luft hätte ihm das Meisterrecht verliehen. Er hatte hier seinen Vorgänger Green übertroffen.

„Sehr bald kamen Landleute aus den Dörfern Schladebach und Rößschau durch die Dämmerung herbeigeeilt, versicherten,

das Schiff genau aus der Gegend von Merseburg kommend gesehen zu haben, gaben an, daß sich der Landungsplatz auf der Linie zwischen den Salinen Dürrenberg und Rößschau, eine Viertelstunde von letzterer entfernt und seitwärts von Schladebach befinde, und waren so gefällig, trotz des ungünstigen Wetters die Verpackung des Ballons in die Gondel besorgen zu helfen. Um 7 Uhr war die Verpackung beendet. Der mehr und mehr herabströmende Regen und die Dunkelheit machten die Bitte um Pferde und Wagen zum Transport des Ballons vergeblich. Corwell sah sich deshalb genöthigt, sein Fahrzeug unter Strohbekleidung auf dem Felde zurückzulassen und in Rößschau zu übernachten, von wo er wohlbehalten Nachmittags in Leipzig wieder eintraf.

Die Reise war eine durchaus gefahrlose gewesen.“

Nicht so gefahrlos war eine von Corwells Luftfahrten, die er im Mai 1851 zu Berlin unternahm; denn der Ballon zerriß beim Aufsteigen in den Bäumen. Indes ging ein Menschenleben bei diesem Unfalle nicht zu Grunde. — Ueberhaupt ist es zu bewundern, daß bei den Tausenden von Luftfahrten, die von 1784 bis 1851 gemacht worden sind, nur 12—13 Menschen ihr Leben eingebüßt haben, was wenig ist, wenn man erwägt, daß bei den mancherlei Fahrten zu Wasser und zu Land ungleich mehr Opfer gefallen sind.