



Allerösterreichisches Blatt.

Nr. 51.

Samstag

den 17. December

1836.

Den fernem Lieben.

Luftsegler.

Wenn die Sonne sanft und milde
Niedergeht im Abendreich,
Streif' ich manchmal durch's Gefilde,
Denke einsam dann — an Euch! —

Nach der Gegend bliß' ich drüben,
Wo die blauen Berge stehn,
Um die Heimath meiner Lieben
In der Ferne zu ersehn.

Um die Wünsche zu bestellen,
Die die Seele mir durchglühn,
Streu' ich Blumen in die Wellen,
Die zu Euch hinüberzieh'n.

Durch die Lüfte send' ich Grüße,
Die der Sehnsucht Boten sind;
Und der Liebe heiße Küsse
Geb' ich auf dem Abendwind! —

Darum muß ich zweifelnd fragen:
Ward Euch wohl mein Gruß bestellt? —
Hat die Luft ihn hin — getragen? —
Hat der Bach von mir erzählt? —

Hat mit meinen heißen Küssen
Euch erreicht der Abendwind? —
Ach, wie gerne möcht' ich wissen,
Ob sie treue Boten sind?! —

Grätz, 1836.

Der überraschende Erfolg, mit welchem der kühne Luftschiffer Hr. Green mit seinen beiden Begleitern, Mason, Director der Dper zu London, und dem Mechaniker Holland, seine am 6. November d. J. von London aus unternommene Luftfahrt nach dem festen Lande bis in die Nähe von Weilburg im Herzogthume Nassau innerhalb 17 Stunden glücklich vollendete, hat aufs Neue die öffentliche Aufmerksamkeit auf eine Erfindung gerichtet, deren weitere Entwicklung und Vervollkommnung für die Zukunft bis jetzt kaum geahnte Resultate zu versprechen scheint. Ein kurzer Rückblick auf den bisherigen Gang und Erfolg der Luftschiffahrt überhaupt dürfte demnach an seiner Stelle seyn. Man nennt die Gebrüder Montgolfier als die ersten Entdecker der Luftschiffahrt; viele einzelne glückliche oder mißglückte Versuche waren indessen bereits im Kleinen gemacht worden; schon 1766 hatte Cavendish die Leichtigkeit des Wasserstoffgases entdeckt; allein Montgolfier bediente sich Anfangs zur Füllung seines Ballons der durch Wärme verdünnten Luft; diese Verdünnung wurde durch ein leichtes Feuer unter der Öffnung des Ballons bewirkt. Es war der Professor der Physik Charles zu Paris, welcher im Jahre 1783 seinen Ballon zuerst mit Wasserstoffgas füllte, und damit auf dem Marsfelde aufstieg. Seitdem wurden unter den verschiedensten Umständen und unter mancherlei Verbesserungen Tausende von Versuchen gemacht. Indessen biethet die Luftschiffahrt, wenn sie von gehörigen Kenntnissen unterstützt wird, so wenig Gefahren dar, daß in einem Zeitraum von mehr als 50 Jahren nur

neun Personen bei ihren Versuchen verunglückt sind, und zwar gewöhnlich in Folge von Unklugheit oder Sorglosigkeit, oder eines von dem menschlichen Willen unabhängigen Zusammenflusses unglücklicher Umstände. Das erste und berühmteste Opfer war Pilastre de Rozier; er hatte es im Jahre 1783 zuerst gewagt, in einem durch verdünnte Luft gefüllten Ballon aufzusteigen; dann unternahm er 1785 mit Lanini eine Luftreise über den Canal von Calais; er verband beide Vorrichtungen von Montgolfier und Charles miteinander; allein die Maschine fing Feuer, die Aeronauten stürzten herab und verloren das Leben. Der Graf Zambeccari zu Bologna unternahm zwei kühne Fahrten 1803 und 1804; bei der letzten stürzte er in das adriatische Meer herab und fand seinen Tod. Olivari hatte gleiches Schicksal am 25. Nov. 1802 zu Orleans, und Mosment machte am 7. April 1803 seinen letzten Versuch. Er hatte die Gewohnheit, mit den Füßen auf einem leichten Brete zu stehen, welches für ihn die Stelle der Gondel vertrat; zehn Minuten nach seiner Abfahrt stieß er einen Fallschirm, dessen Erfindung bekanntlich Blanchard angehört, mit einem vierfüßigen Thiere in die Luft herab. Man vermuthet, daß die Schwankungen des von seinem Ballaste beraubten Ballons den Sturz von Mosment mögen veranlaßt haben; man fand ihn, zur Hälfte mit Sand bedeckt, in dem Stadtgraben von Lille. Bitori hatte viele glückliche Versuche in Deutschland unternommen, endlich entzündete sich am 17. Julius 1812 in Mannheim sein Ballon in der Luft, er fiel gegen die letzte Häuserreihe der Stadt herab; der Sturz war tödtlich. Unter den Augen von Paris fand Mad. Blanchard ebenfalls durch Feuer ihren Tod. Hier zeigte sich, wie gefährlich es ist, den brennbarsten aller Stoffe, nämlich Wasserstoffgas, mit einem Körper in nahe Berührung zu bringen, welcher geeignet ist, dessen schnellste Verzehrung zu bewirken. Mad. Blanchard versah zuerst das Luftschiff mit künstlichem Feuerwerk. Wohl zwanzig Mal hatte sie die Luftfahrt unternommen, und an ihrem Luftschiffe einen Feuerkranz angebracht, als sie am 7. Julius 1819 zu Paris, im Garten von Tivoli, sich abermals erhob; aber dießmal kam die Lunte für das Kunstfeuerwerk mit dem Gas in Berührung, entzündete dasselbe, der Ballon verbrannte zur Hälfte, und die kühne Luftschifferin stürzte auf ein Haus der Vorstadt Montmartre herab. Harris, ein ehemaliger englischer Marine-Offizier, hatte mit den Aeronauten Graham mehrere Luftreisen unternommen; dieses brachte ihn auf den Gedanken, einen Ballon mit mancherlei Verbesserungen herzustellen; diese scheinen aber

unzweckmäßig gewesen zu seyn; zwar stieg er im Jahre 1824 scheinbar glücklich in die Luft; allein der Ausgang war unglücklich. Es scheint, der Luftschiffer habe sich, in der höchsten Luftschichte angekommen, wieder herablassen wollen, und zu diesem Zwecke die Klappe geöffnet. Diese stand aber mit dem Ballon nicht in gehöriger Proportion und litt überdies an einem Fehler, welcher ihre vollkommene Schließung verhinderte. Das innere Gas verlor sich, und dieses hatte die Folge, daß der Ballon mit reißender Schnelle herab kam, und Harris durch den gewaltigen Stoß oder Fall sein Leben verlor. Glücklicher Weise wurde die ihn begleitende Dame nur leicht verwundet. Sabler, dieser berühmte englische Luftschiffer, unternahm eine große Anzahl glücklicher Luftreisen, und überflog ein Mal den 36 bis 40 Stunden breiten Canal von Irland zwischen Dublin und Holyhead, endlich fand er am 24. September 1824 bei Balton ein trauriges Ende. Er hatte sich sehr lange in den höheren Luftregionen aufgehalten, und deshalb seinen Ballast von sich geworfen; endlich sah er sich zu spät gezwungen, gerade auf hohe Gebäude sich herabzulassen, ein heftiger Wind kam hinzu, trieb ihn gegen einen Schornstein; aus seiner Gondel herausgeschleudert, stürzte er auf die Erde. Man kann indessen diesem Luftschiffer weder Wissenschaft noch Vorsicht absprechen, er hatte davon in mehr als 30 Fahrten hinreichende Proben abgelegt; im Grunde hat ein unvorhersehbarer unglücklicher Zufall seinen Tod herbeigeführt; er litt einen wahren Luftschiffbruch, gerade so, wie die Schiffe an Felsen scheitern, oder im Hasen, in Folge eines gewaltigen nächtlichen Sturmes, ihren Untergang finden. Ohne Zweifel sind solche Unglücksfälle zu bedauern, indessen nicht geeignet, uns in Erstaunen zu setzen. Seit mehreren tausend Jahren hat die Seefahrt die zahlreichsten Erfahrungen gemacht, und doch fordert sie noch täglich ihre Opfer. Die sinnigsten Entdecker in Künsten und Wissenschaften sind nicht selten Opfer trauriger, mit ihren Erfindungen verbundener Ereignisse geworden. Die Kunst, die Luft zu beschiffen, ist übrigens noch zu neu, um sagen oder fordern zu können, daß sie gefahrlos sey; aber auch kein bloßer Traum, keine Chimäre mehr, sie beruht auf Grundsätzen der Aerostatik. Große Geister haben die Möglichkeit einer Luftschiffahrt eingesehen, und ihre dereinstige Verwirklichung vorhergesagt. Hatte man den Luftballon bewundert, so kam man auf die Idee der Luftbeschiffung. Als der berühmte Franklin 1783 den ersten Luftballon sah, sagte er: »das ist ein Kind, welches bald groß werden wird.« In der That wurden auch die ersten Ballone mit

Stricken festgehalten, sie kamen von den physikalischen Cabinetten in die freie Luft, und bewegten sich bald selbstständig in diesem Elemente. Euler widmete noch seine letzten Lebensstunden einer Berechnung über die Bewegung des Ballons. Die verschiedensten gelehrten Anstalten beschäftigten sich seit 1785 mit diesem Gegenstande. Zur Zeit der französischen Revolution machte man Versuche, diese Erfindung zur Kriegsführung zu benutzen; man ging damit um, zu Meudon bei Paris ein Corps von Aëronauten zu bilden, um von den Luftballons aus den Feind zu beobachten, und noch im Jahre 1796 führte die französische Armee, welche nach Franken vorgezogen war, einen solchen Ballon mit sich, ohne jedoch davon weitem Gebrauch zu machen. Die Unruhen in Frankreich, das stete Hin- und Herschwanken des Staatschiffes, waren dem Erfindungsgeiste und der wissenschaftlichen Entwicklung nicht günstig. Indessen wurde späterhin, besonders 1804, die Aufmerksamkeit wiederholt auf die Luftbeschiebung gerichtet. Biot und Gay Lussac unternahmen ihre Fahrten, letzterer in der Folge allein. Seine Beobachtungen waren dieselben, wie sie ein Jahr zuvor Professor Robertson zu Hamburg angestellt hatte. Diese Luftschiffer drangen bis zu einer Höhe von 4000 Toisen hinauf, blieben einige Stunden in diesen Luftregionen, und ließen sich an einem, vom Aufsteigungspunkte 30 Stunden entfernten Orte wieder herab. Blanchard, welcher bereits im Jahre 1784 den Canal von Calais überflogen hatte, stieg bei seinen spätern Versuchen bis zur Höhe von 5000 Toisen empor. Gay Lussac erlangte eine Höhe von 22,000 Pariser Fuß, er stieg, von einer glücklichen Constellation unterstützt, 2000 Fuß höher als die oberste Spitze des Chimborasso, wo man wegen verdünnter Luft keine Töne mehr vernimmt, und eine erstarrende Kälte herrscht, welche geeignet ist, das animalische Leben zu zerstören. Frankreich sah in der Folge, wie Jaques Garnerin nach mehreren Versuchen in seinem Luftschiffe den Weg von Paris bis zum Donnersberg zurücklegte, und einen kaiserlichen Ballon nach Rom eilen, um in 16 Stunden die Nachricht von der Krönung Napoleon's dahin zu bringen. Die Versuche, welche Professor Reichard in Leipzig mit der Luftfahrt anstellte, sind noch in Deutschland in frischem Andenken. Eine der schönsten Erfindungen des menschlichen Geistes konnte in England, welches das Verdienst hat, so viele auswärtig gemachte Entdeckungen einer größern Vervollkommnung entgegen geführt zu haben, nicht ohne sorgsame Pflege bleiben, und so sahen wir denn, während der jüngsten Zeit, den Engländer Green mit seinen Gefähr-

ten, mittelst der 226. von ihm unternommenen Luftreise, in 17 Stunden von London bei Weilburg glücklich anlangen. Er hielt sich in der mittlern Höhe von 10,000 Fuß, er überflog in 10 Minuten den Canal, wozu Blanchard 1784 $1\frac{1}{2}$ Stunde gebrauchte. Der Umfang der Maschine von 116 Fuß, die Höhe bis zum Boden der Gondel von 80 Fuß, die eigenthümliche Füllung mit 85,000 Kubikfuß Wasserstoffgas, die Winde in der Gondel mit einem tausend Fuß langen Seil zur Herablassung des fünfzähligen Ankers, die kupfernen, mit Wasser gefüllten Röhren, mit Ventilen versehen, um sie über Flüsse oder Meere nach Bedürfnis wieder füllen zu können, die wunderbare Lampe von außergewöhnlich dickem elastischen Glas, das sichere, von Fischthran genährte Licht, die mit Luft gefüllten Schwimmkissen, das Gesamtgewicht der Maschine von 3929 Pfund, der Raum für zwanzig mitreisende Personen, sind Gegenstände, welche der Aufmerksamkeit unserer Leser nicht entgangen seyn werden, und von einer namhaften Vervollkommnung zeugen. Nimmt man ein gediegenes Fortschreiten in der Vervollkommnung der Luftschiffahrt an, so lassen sich davon noch größere Vortheile als von der Segel- und Dampfschiffahrt erwarten, wenigstens dürfte die Erfindung eines neuen Transportmittels von Menschen und Waaren vermittelst der Luft, einstens practisch durchgeführt, das bewunderte System von Canälen und Eisenbahnen noch weit hinter sich zurücklassen.

U e b e r M o n d s t e i n e .

Der Mond ist, wie man durch ein gewöhnliches Fernrohr sieht, voller Vulkane, die jetzt ruhen, aber vor 6- bis 10,000 Jahren in Thätigkeit gewesen sind. Weil nun der Mond sehr klein ist, denn er hat nur 580 Meilen Durchmesser, und weil er fast gar keine Luft hat, so wirft er, wenn die Geschwindigkeit größer ist als 8000 Fuß in einer Secunde, diese Steine wie kleine Monde, und sie gehen um unsere Erde herum. Zu Zeiten ist der Auswurf der Mondvulkane so, daß er sich gegen die Erde hinneigt, denn sie sitzen rund um die Mondfläche. (Hr. von Schreiber hat gezeigt, daß täglich zwei Steine auf die Erde fielen), welche aber zwei Drittel mit Wasser umgeben ist. Es scheint demnach, daß es eine ungeheure Menge Mondsteine gibt, die um die Erde herumlaufen, die wir aber, ihrer Kleinheit wegen, größtentheils nicht sehen, denn sie haben nur 1, 2 und 3 Fuß Durchmesser, selten 4 bis 5 Fuß. Die Sternschnuppen, deren wir in einer Nacht oft 50 bis 100 am durchsichtigen Him-

melsgewölbe sehen, sind auch solche Mondsteine, die aber oft 10, 20, 30 bis 40 geographische Meilen von der Erde entfernt sind, und eine außerordentliche Geschwindigkeit von 4, 5 bis 6 Meilen in einer Secunde haben. Die aber weiter wie 50 Meilen von uns entfernt sind, diese sehen wir nicht mehr, weil der Luftkreis der Erde da aufhört, und sie gehen im unendlichen Leeren, und werden, weil der Durchmesser zu klein ist, nämlich 1, 2 bis 3 Fuß, selten 4 bis 5 Fuß, von dem Auge nicht weiter gesehen. Ein solcher Stein kam zu Florenz den 18. September 1836, Morgens 10 Uhr, auf dem Thurme Monte Dioto an. Folgender darauf bezügliche Artikel ist aus der allgemeinen Zeitung genommen: „Den 18. September d. Jahres, Vormittags 10 Uhr, zerplakte eine aus der Luft gefallene Feuerkugel auf dem Glockenthurme der Kirche von Monte Dioto, brach das Gesimse derselben ab, riß das darauf befindliche, 300 Pfund schwere eiserne Kreuz heraus, und warf es auf ein nahe liegendes Feld nieder. Nach der Zerplatzung theilte sich die Kugel in mehrere andere Feuerkugeln, die dann in das Innere der Kirche und des Klosters eindrangen. Man kennt den Schaden noch nicht bestimmt, welchen diese aus der Luft gefallene fürchterliche Erscheinung verursachte; leider erfährt man aber, daß mehrere Klostermitglieder dadurch Verletzungen erlitten.“

Das Neueste und Interessanteste
im Gebiete
der Kunst und Industrie, der Länder- und
Völkerkunde.

Von andern Wundern, die Doguerre zu Paris in seinem Diorama gezeigt hat, nimmt das Gemälde „der salomonische Tempel“ die erste Stelle ein. Man erblickt dieses wunderbare Gebäude in unbestimmten Umrissen, die Sterne leuchten am Nachthimmel. Plötzlich werden die Gänge und Colonaden mit Tausenden von Fackeln und Lampen erhellt, und eine andächtige Menge kniet überall, um Gott anzubethen. Neben diesem Gemälde sieht man, Goldbau von der heitersten Sonne bestrahlt, zwischen dem Vierwaldstädter- und Pownerzer See liegen. Nichts Entzückenderes läßt sich denken als diese liebliche Landschaft. Da verdunkelt sich der Himmel, die Wolken ziehen vorüber, und man sieht eine Scene voll Trümmern und Ruinen; von dem lachenden Städtchen ist nichts mehr wahrzunehmen.

men. Das Herz voll von trüben Eindrücken, begibt man sich in den nebenanstossenden Raum, wo sich die prächtige gothische Kirche von St. Etienne du Mont den Blicken zeigt. Auch hier schwindet das Tageslicht aus den heitern Sängen, das Chor und Hochaltar erhellen sich, und man wohnt einer Mitternachts-Messe bei.

Am 24. November kam der Luftballon des Hrn. Green auf der Reise von Weilburg nach Paris durch die Stadt Trier. Die von Stroh geflochtene Gondel, in welcher sich der Ballon befand, bildete das Obergestell des Wagens und stand auf einem leichten vierrädrigen Untergestell. Born war ein bedecktes Cabriolet angebracht, in welchem die zwei Reisenden sich befanden, so daß sie, durch einen Fallschirm gedeckt, gegen Wind und Wetter geschützt waren. Das Ganze war sehr leicht und wurde mit 3 Extrapostpferden fortgeschafft.

Unlängst sah man gegen 11 Uhr Morgens mehrere See-Wasserhosen in der Nähe der Dünen von Dover; sie zogen mit Geschwindigkeit in südlicher Richtung. Eine dieser Wasser-Säulen schien, obgleich in einer Entfernung von mehreren Meilen gesehen, eine sehr große Ausdehnung zu haben; sie erhob sich majestätisch in die Wolken, und bot an ihrem obern Theile eine bemerkenswerthe Erweiterung dar. Der Wind gab ihr eine schwingende Bewegung, und, indem er sie über die Wellen gleiten ließ, gab er diesen letztern den Anschein eines siedenden Kessels. Von Zeit zu Zeit glänzten Blitze in Mitte der Wolken, und ließen nicht zweifeln, daß das mit dem Winde combinirte elektrische Fluidum die Hauptursache dieses Phänomens der See-Wasserhosen ist.

Mein Testament.

Den Liebenden mein Herz, und meine Wasserflasche,
Den Dichtern meinen Wein und meine volle Tasche;
Den Eseln meinen Kopf, mein Podagra dem Teufel;
Der Philosophenzunft die stärksten meiner Zweifel;
Den Allerwelts-Trompetern meine Lunge;
Den feinen Schmeckern meine Küch' und Zunge;
Mein gut Gewissen allen Advokaten;
Den Damen meine sämmtlichen Charaden;
Den alten Weibern meine Brillen,
Und allen Winden meine Grillen;
Noch eins — mein richtiges Gewicht den Wäckern,
Und meinen Freimuth allen Speichelleckern.

R. No 08.