Nummer 134 — Donnerstag, 11. Juni 1925

Berliner Familien-Zeitung

Gesichter im Nebel

Von Norman Springer

Neu hinzutretende Abonnenten erhalten den Anfang des Romans auf Wunsch nachgeliefert.

[21. Fortsetzung.] [Nachdruck verboten.]

Er griff in die Kassette und zog ein kleines Buch heraus. Martin bemerkte, daß es augenscheinlich ein Taschennotizbuch war, ein billiges, verknülltes Ding, mit zerfetztem Pappdeckel. Klein-Billy hielt es Martin unter die Nase.

„Das hier ist Faszikel B", fuhr er fort. „Lesen Sie mal den Schmutztitel."

Martin beugte sich vor und sah auf dem Blatte in verblaßter Tinte die Aufschrift:

JOHN WINTERS
MEIN LOGBUCH.
BARKE „GLUECKAUF" VON NEW BEDFORD
1889
Nr. 2.

„Ah, ich sehe, Ihr Geist eilt zu Schlußfolgerungen!" begann Klein-Billy von neuem, als ein Zug der Ueberraschung und des Verständnisses über Martins Gesicht huschte. „Und zwar zu richtigen Schlußfolgerungen, wie ich keinen Augenblick bezweifle; aber ehe ich Ihre Vermutungen durch Verlesung von Auszügen aus John Winters' Heft bestätige, will ich Ihnen lieber erst erzählen, wie dieses kleine Buch in unseren Besitz gelangte.

Wir wollen also mal vom Beringmeer nach Honolulu und vom Januar in den August springen. Meine Geschichte beginnt mit der Nacht, die ich in Kim Chees Kammer des Schreckens verbrachte, um mich von meiner halbjährlichen Betrunkenheit zu erdolen.

Oh, versuchen Sie nicht, mich in Schutz zu nehmen" — als Ruth ihn unterbrechen wollte — „Blake soll ganz ruhig meinen Fehler kennenlernen. Er würde doch einmal dahinter kommen."

Martin war über diesen heftigen Ausbruch erschrocken. Eine dunkle Wolke verfinsterte einen Augenblick des Buckligen sonniges Antlitz und der Mann schien um Jahre gealtert. Ruths Gesicht drückte herzliches Mitgefühl aus. Klein-Billy's nächste Worte brachten des Rätsels Lösung.

„Ich könnte vielleicht die Schuld meinen Erzeugern aufhalsen", sagte er. „Ich kam schon mit Gebrechen belastet zur Welt — ein schiefer Rücken und eines Kamels Begierde und Aufnahmefähigkeit für Flüssigkeiten, — alkoholische Flüssigkeiten. Ich bin ein Quartalssäufer. Alle sechs Monate oder so überwältigt mich das Teufelchen in mir und zwingt mich, mich mit Spirituosen vollzupumpen und mich in der Gosse zu wälzen, wie ein Schwein in seinem Stall."

„Oh, glauben Sie ihm nicht — es ist gar nicht so schlimm!" rief Ruth.

„Es ist schon schlimm", versicherte Klein-Billy, „wie dieser Fall bezeugt, als ich meinen Kampf mit den weißen Mäusen in Kim Chees Rumpelkammer ausfocht. Es muß freilich zugestanden werden, daß speziell diese Bummelreise ein fruchtbares Ende nahm, denn bei Kim Chee entdeckte ich das Geheimnis des Feuerbergs. Die Sache war so:

Als wir im September aus dem Bering herunterkamen, verkauften wir unsere Pelze an ein japanisches Syndikat in Hakodate. Der Kapitän hat ordnungsgemäß mit der japanischen Firma abgeschlossen — sie zahlte anständige Preise und stellte wenig Fragen. Dann verließen wir Hakodate zu unserem winterlichen Streifzug, — der Kapitän hatte den Gedanken, daß er vielleicht in der Nähe der Torres-Straße auf irgend etwas Wertvolles stoßen könnte. Aber lassen Sie mich nebenbei erwähnen, daß wir, bevor wir losgesegelten, einen Koch anheuerten; er war ein Japs namens Ichi, ein höflicher kleiner Mann, der das Englische nur schlecht beherrschte und für seine Rasse ziemlich stumpfsinnig zu sein schien. Später mehr von ihm.

Unten im Süden erlebten wir das Unglück und des Kapitäns Augen wurden beschädigt. Wir machten eine Rekordfahrt nach Honolulu und kamen dort in der ersten Januarwoche an und der Kapitän begab sich an Land in das Krankenhaus.

Der Bootsmann und ich brachten an Bord alles in Ordnung und dann verfiel ich meiner Gewohnheit. Ich ging an Land und bemühte mich, Honolulu trocken zu legen, indem ich sämtlichen Whisky der Stadt hinunterschluckte. Ich vermute, ich verlebte eine glorreiche Zeit — deutlich kann ich mich freilich nicht mehr erinnern. Doch ungefähr eine Woche später landete ich eines Abends bei Kim Chee mit fünf Dollar in der Tasche, mit einem in Flammen stehenden Magen und mit einer Schar kleiner Teufelchen als treue Gefolgschaft meiner Person.

Kim Chee ist der älteste und runzeligste Chinese von der Welt. Seit vierzig Jahren führt er in Honolulu jene Schnapshöhle, — übernahm sie in den alten Tagen, als noch der König und der Opiumring über Hawaii herrschten. Sie ist stets die Zufluchtsstätte aller Seeleute gewesen; in den alten Tagen war sie außerdem der Rendezvousplatz der Walfischfänger. Feiner, alter Gentleman, der Kim Chee!

Ich konnte nicht mehr saufen, alles an mir zitterte. So verstaute mich Kim Chee in seiner Schreckenskammer. Die Kammer des Schreckens ist eine besondere Einrichtung in Kims Budike; sie ist eine Rumpelkammer, angefüllt mit dem Kehricht, den der alte Chinamann während eines Menschenlebens gesammelt hat, und sofort einer seiner Klienten das große Grausen bekommt, infolge zu reichlicher Einnahme von Kim Chees verflüssigtem Dynamit, sieht ihn Kim Chee in dieses Zimmer, um dort zu sterben oder seine Leiden zu überwinden, wie es im Schicksalsbuche verzeichnet steht.

Also, ich befand mich allein mit einer alten, düsteren Laterne in diesem Gemach. Ich war in recht übler Verfassung. Ich sah alle möglichen Dinge; nicht Alligatoren oder Affen, wie sie der konventionelle Trunkenbold sehen soll, sondern Dinge, kopflose, formlose Dinge, die auf mich einstürmten und mich aus den Winkeln anstarrten; pfui Teufel!, selbst die Erinnerung macht mich schaudern.

Ich fürchte, auch die letzte Spur von Bewußtsein zu verlieren, und um mich selbst und meine Quälgeister in Atem zu halten, begann ich in dem Kram herumzustöbern. Ich suchte nach irgend etwas zum Lesen. Na, in dem Zimmer befand sich ein Sortiment, das jedes Sammlers Herz erfreut haben würde — Eingeborenen-Waffen von sämtlichen Südseeinseln, geschnitzte Walfischknochen aus dem Norden, Schnickschnack von Werweißwoher, alles, was ein paar Generationen von Seeleuten nur zurücklassen konnten. Da waren Seemannskisten und Matrosensäcke, die Leuten gehörten, welche wahrscheinlich zum Teufel gegangen waren, bevor ich geboren wurde. Doch nirgends fand ich das, was ich suchte — etwas zum Lesen.

Ich wollte schon meine Nachforschungen aufgeben, als ich ein kleines, in Oelduch gewickeltes und sorgfältig mit Marlind verschnürtes Paket aufgriff. Lange, lange Zeit hatte es in jenem Winkel gelegen. Es war staubbedeckt und das Oelduch knochentrocken. Das Päckchen fühlte sich wie ein Buch an; ich öffnete es und fand, daß ich John Winters Tagebuch in der Hand hielt.

Ich las die Aufschrift auf dem Schmutztitel, aber ich muß gestehen, daß ich in jenem Augenblick mit keiner Silbe an den Feuerberg dachte. Das kam erst später. Aber es interessierte mich — eines Seemanns privates Logbuch interessiert stets einen Mann, der die See kennt. Ich setzte mich auf eine der alten Kisten, zog die Laterne zu mir heran und begann zu lesen. Und während ich las, vergaß ich gänzlich meine Leiden.

Ich werde Ihnen jetzt einzelne Teile aus diesem kleinen Buche vorlesen. Wenn Sie es wollen, Blake, können Sie es ja später ganz lesen. Es lohnt sich schon — so einen Bericht einer Walfischfängerfahrt, aber im Augenblick werde ich mich auf die Abschnitte beschränken, die uns direkt angehen. Komischer Gedanke, nicht wahr, daß der Bursche, der diese Worte vor einem Vierteljahrhundert schrieb, ein Mensch, dessen Gesicht keiner von uns gesehen hat und der bereits fünfundzwanzig Jahre tot ist, noch Einfluß auf unsere verschiedenen Geschicke hat? Nicht wahr? Ja, das Schicksal ist eine sonderbare Hexe!

Aber zunächst ein Wort über den Verfasser dieses Logbuches. Dieser John Winters war zweiter Maat auf dem Walfischfänger „Glückauf" von New Bedford. Das zeigt die Lektüre dieses Buches. Die Ueberschrift auf dem Schmutztitel trägt das Datum 1889 und die Bezeichnung Nr. 2. Die Nummer zwei bedeutet, daß es sich um das zweite Logbuch auf dieser Reise handelt. Nachforschungen in verschiedenen alten Marinebulletins, die der Kapitän anstellte, bestätigten uns, daß der Walfischfänger „Glückauf" New Bedford bei seiner letzten Ausfahrt im Jahre 1887 verlassen hatte, daß er im Herbst 1889 zur Ausbesserung Honolulu anlief, und dann zwei Jahre später, daß er mit Mann und Maus verloren ging. Winters Logbuch beginnt mit der Ausfahrt des Schiffes aus Honolulu im November 1889.

Die erste Eintragung, die uns interessiert, ist mehrere Monate später gemacht, am 25. März 1890. Der Schiffsort wird angegeben mit 158 Grad östlicher Länge und 9 Grad, 18' nördlicher Breite. Die „Glückauf" befand sich also irgendwo bei den Karolinen, den Tummelplätzen der Pottwale. Die Eintragung lautet:

Westphal stürzte heute aus der Fockstakelage und brach sich den Arm. Noch keine Spur von Fischen. Der Alte ist wütend über unser Pech und spricht davon, schon jetzt nach Norden zu gehen. Mr. Garboy sagt, es sei ein Jonas an Bord. Ich glaube, er ist selbst der Jonas. Westphal ist ein deutscher Lümmel.

(Fortsetzung folgt.)

Das Luftschiff als Forschungsmittel in der Arktis

Die Folgen für den Weltverkehr — Eine transarktische Luftverkehrslinie

Die Internationale Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff hat der Presse eine Denkschrift zugestellt, in der interessante Einzelheiten über die geplante Forschungsexpedition und deren weltwirtschaftliche Folgen mitgeteilt werden. Nach der Ansicht Nansens wird bereits im Jahre 1927, und zwar in den entsprechend günstigsten Monaten April und Mai, die Fahrt ausgeführt werden können. Die vorgelegte Denkschrift, welche mit außerordentlicher Sorgfalt von der best unterrichteten Seite angefertigt worden ist, gibt folgende Details bekannt.

— — — — Der Weg der Luftschiffexpedition
—— Route der von Bruns geplanten Weltverkehrslinie, Fahrtdauer 5 bis 6 Tage

Die Wahl des Weges der projektierten Forschungsreise wird durch drei Gesichtspunkte bestimmt. Erstlich spielen die meterologischen Verhältnisse eine wichtige Rolle, indem Rücksicht auf die meteorologisch günstige Richtung der Fahrt genommen werden muß. Zweitens wird die Reiseroute durch den wissenschaftlichen Zweck bestimmt, unerforschte Gebiete zu überfahren, und schließlich muß an jedem Punkt des Weges die Möglichkeit gegeben sein, bei havarierten Schiffe innerhalb des Zeitraumes Land zu erreichen, der einem modernen Großluftschiff bis zur erzwungenen Notlandung noch zur Verfügung steht. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren ist der Weg des Luftschiffes, wie folgt, geplant und auf Karte Nr. 1 dargestellt: Der Ausgangspunkt der Reise soll Murmansk sein, der nördlichste mit der Eisenbahn erreichbare Hafen an der Murmanküste, unter 69 Grad nördlicher Breite und 33 Grad östlicher Länge von Greenwich, den das Luftschiff von einem ausgebauten europäischen Luftschiffhafen ohne Schwierigkeiten in einem Tage erreichen kann. (In Murmansk selbst braucht lediglich ein Ankermast zur Betriebsstoffergänzung vorhanden zu sein.) Die Ausfahrt soll über Spitzbergen oder Franz-Joseph-Land zum Pole hin erfolgen. Von dort wird der Weg zum nordamerikanischen Archipel und über das unerforschte Gebiet nach Nome in Alaska, dem Wende- und Zwischenlandungspunkt führen. Von Nome wird die Rückfahrt über die Beringstraße und den Punkt 80 Grad nördlicher Breite, 180 Grad östlicher Länge nach dem noch wenig bekannten Nikolaus-II.-Land angetreten. Weiterhin wird der Kurs wesentlich bestimmt werden durch die Wetterberatung des Ausgangspunktes und bei günstigem Wetter so gelegt werden, wie es für die geographische Forschung am wünschenswertesten ist.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Frage der Navigation, da die üblichen Instrumente zur Innehaltung eines bestimmten Kurses im Polargebiet wenig zuverlässig sind. Der Magnetkompaß versagt in der Nähe des magnetischen Poles wegen der Kleinheit der Horizontalintensität, der Kreiselkompaß in der Nähe des astronomischen Poles, weil seine Richtkraft mit wachsender Breite bis Null abnimmt. Als Ergänzung wird man sich daher bei klarem Wetter und sichtbarer Sonne eines geeignet konstruierten Sonnenkompasses bedienen können. Sollte jedoch der Himmel bedeckt sein, so bleibt nichts anderes übrig, als das Schiff durch feste normale Ruderlage und gleichmäßigen Gang der Motoren einen festen Kurs einhalten zu lassen und ihn durch häufige Funkpeilungen zu kontrollieren.

Die Funkanlagen des Luftschiffes im besonderen haben folgende Zwecke zu erfüllen: 1. Ortsbestimmungen durch Funkpeilungen, 2. Nachrichtenverbindung zwischen Luftschiff und den Landstationen und nötigenfalls eine Notverbindung bei Landung des Luftschiffes durch eine besondere Hilfsstation. Die Kurven auf Karte Nr. 2 zeigen das Gebiet, innerhalb dessen das Luftschiff von zwei Landpeilstationen unter einem Winkel von nicht weniger als 30 Grad angeschnitten werden kann. (Die schraffierten Ueberschneidungsfelder der Kurven sind Gegenden am Rande der Arktis, wo der Peilwinkel kleiner als 30 Grad, also ungünstiger wird.)

Um nun von den wissenschaftlichen Aufgaben zu sprechen, so wird das Luftschiff selbst bei einmaliger landungsloser Fahrt wissenschaftliche Aufgaben von großer Bedeutung lösen können. Eine der wichtigsten Fragen ist die nach der Verteilung von Wasser und Land. Ferner wird im überflogenen Gebiet auf die Verteilung von Eis und offenem Wasser, die Art des Eises, ob ausgedehnte Feldeisflächen, Packeis oder loses Treibeis, sowie das etwaige Auftreten von Treibholz festzustellen sein. Die Bearbeitung derartiger Beobachtungen wird Schlüsse ermöglichen über die Oberflächenströmungen des polaren Wassers, ein Problem von großer ozeanischer Bedeutung. Denn im Polargebiet liegt der Schlüssel für die Erkenntnis der atmosphärischen Zirkulation und der für Weltverkehr und Landwirtschaft so wichtigen Wetterverhältnisse der nördlichen Halbkugel. Aehnlich verhält es sich in erdmagnetischer Beziehung, erst genaue Messungen an diesen Stellen des Polardeckens werden das Netz der magnetischen Linien im Norden schließen lassen. Auch die Möglichkeit einer vielleicht später einmal zu verwirklichenden transarktischen Verkehrslinie mit Luftschiffen von Europa nach Jokohama, bzw. Vancouver und San Francisco kann erst durch das Ergebnis der Forschungsfahrten endgültig bewiesen werden.

Die Bedeutung einer solchen transarktischen Luftverkehrslinie (in niedrigster Fahrthöhe, und dadurch den Verbrauch an Gas sparend) läge vor allem in dem ungeheuren Zeitgewinn. Das Luftschiff führers Bruns — auf dem arktischen Wege von Hamburg nach Jokohama sechs Tage brauchen (Seeweg 29 Tage, Landweg mittels der sibirischen Eisenbahn etwa 15 Tage vor dem Krieg). Eine Flotte von sechs Luftschiffen zu 150 000 Kubikmeter Inhalt, deren jedes 60 Fahrgäste und 10 000 Kilogramm Brief- und Paketpost befördern könnte, würde genügen, um längs der sibirischen und der pazifischen Nordküste mit vier Tagen Zwischenraum in jeder Richtung und vermutlich zu jeder Jahreszeit zu fahren. Der Fahrpreis nach Jokohama würde nur etwa 25 Prozent über dem Dampferpreis erster Klasse liegen.

— — — — Der Weg der Luftschiffexpedition
Die Kurven umfassen das Gebiet, in dem das Luftschiff von zwei Landpeilstationen unter einem Winkel von nicht weniger als 30 Grad angeschnitten werden kann.

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß neben der Wissenschaft, für die in erster Linie die Erforschung der arktischen Gebiete mit dem Luftschiff von Bedeutung ist, in einem späteren Zeitpunkt einmal auch die Weltwirtschaft großen Wert darauf legen wird, den Plan einer arktischen Luftverkehrslinie zu ermöglichen und durchzusetzen.

„Hochgeboren"

Den Rekord des merkwürdigsten Geburtsortes dürfte wohl ein Baby halten, dessen Mutter bei einer Fahrt im Flugzeug von Budapest nach Neapel von einem freudigen Ereignis überrascht wurde. Das Neugeborene war in einer Höhe von 6600 Fuß zur Welt gekommen. Andere „hochgeborene" Kinder haben in den Wächterhütten hoher Berge das Licht des Tages erblickt. Einen anderen eigenartigen „Geburtsrekord" stellte das Baby auf, das zum erstenmal in der Geschichte der englischen Marine auf einem britischen Kriegsschiff geboren wurde. Das freudige Ereignis vollzog sich auf dem Kreuzer „Danae", der im Hafen von Auckland in Neuseeland lag und für die öffentliche Besichtigung freigegeben war. Eine der Besucherinnen feierte an Bord eine plötzliche Niederkunft, und das Baby, das den Namen Danae erhielt, wurde von dem Schiffspersonal mit einer goldenen Brosche und einem schön gebundenen Buch beschenkt, das die „Sage von der Danae" enthielt. Daß sonst Babys auf hoher See zur Welt kommen, ist keine große Seltenheit; aber eine solche Geburt wird von den Passagieren stets gefeiert. Jüngst kam in der Londoner Untergrundbahn, der „Tube", ein Mädchen zur Welt, das die Vornamen Thelma Ursula Beatrice Eleanor erhielt, deren Anfangsbuchstaben das Wort „Tube" ausmachen.