

# Berliner Familien-Zeitung

## Gesichter im Nebel

Von Norman Springer

Man bismutirende Bismutanten erhalten den Verkauf des Romans auf Wunsch nachgeliefert.

(21. Fortsetzung.) (Schlußwort verboten.)

Er griff in die Kaffette und zog ein kleines Buch heraus. Martin bemerkte, daß es augenscheinlich ein Taschenrechner war, ein billiges, vernünftiges Ding, mit zerlegtem Pappebel. Klein-Billy hielt es Martin unter die Nase.

„Das hier ist ‚Schmitt‘ B.,“ fuhr er fort. „Sagen Sie mal von Schmitt.“

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

JOHN WINTERS  
MEIN LOGBUCH.

BARKE „GLUECKAUF“ VON NEW BEDFORD  
1889

Nr. 2.

„Ich, ich sehe, Ihr Geist eilt zu Schlußfolgerungen!“ begann Klein-Billy von neuem, als ein Zug der Verherrlichung und des Verdächtigens über Martins Gesicht huschte. „Und zwar zu richtigen Schlußfolgerungen, wie ich meinen Augenblick beschreibe; aber eher ich Ihre Vermutungen durch Verlesung von Aussagen aus John Winters' Heft beschreibe, will ich Ihnen lieber erst erzählen, wie dieses kleine Buch in meinen Besitz gelangte.“

Wir wollten also mal vom Bergmeier nach Honolulu und zum Januar in den Äquator springen. Meine Geschichte beginnt mit der Nacht, die ich in Kim Chees Kammer des Schredens verbrachte, um mich von meiner halbjährlichen Betrunkenheit zu erholen.

Ob, versuchen Sie nicht, mich in Schutz zu nehmen — als Koth ihn unterbrechen wollte — „Warte! Ich ganz ruhig meinen Fehler kennzeichnen. Er würde doch einmal dahinter kommen.“

Martin war über diesen heftigen Ausbruch erschrocken. Eine dunkle Wolke verfinsterte einen Augenblick des blickigen Sonnenschein und der Mann schien um Jahre gealtert. Raths Gesicht drückte herzliches Mitleid aus. Klein-Billys nächste Worte brachten des Räters Lösung.

„Ich möchte vielleicht die Schuld meinen Erzeugern aufheben“, sagte er. „Ich kam schon mit Schreden heiliger zur Welt — ein jählicher Mörder und eines Kamels Begleiter und Aufnahmefähigkeit für Flüssigkeiten, — alkoholische Flüssigkeiten. Ich bin ein Quartalsfänger. Alle sechs Monate oder so überwallt mich das Tausend in mir und zwingt mich, mich mit Spirituosen vollzusammeln und mich in der Gasse zu wälzen, wie ein Schwein in seinem Stall.“

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

„Er ist schon schlimm“, verächtliche Klein-Billy, „wie dieser Götze, als ich meinen Kampf mit den weißen Mäusen in Kim Chees Kumpfkammer ausfocht. Es muß freilich zugegeben werden, daß speziell diese Zummelreie ein fruchtbares Ende nahm, denn bei Kim Chee endete ich das Geheimnis des Feuerbergs. Die Sache war so:“

Als wir im September aus dem Bering herunterkamen, verkauften wir unsere Pölse an ein japanisches Geschäft in Hakodate. Der Kapitän hat sich nach dem Beringsee hinaus begeben, um dort ein Geschäft zu eröffnen. Ich zahlte anständige Preise und stellte wenig Fragen. Dann verließen wir Hakodate zu unserem winterrischen 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 losgingen, einen Koch anheizen; er war ein Japs namens Tschid, ein hübscher kleiner Mann, der das Englische nur schlecht beherrschte und für seine Nase ziemlich stumpfsinnig zu sein schien. Später mehr von ihm.

Unten im Silben erlebte wir das Unglück und des Kapitäns Augen wurden beschleibt. Wir machten eine Refordefahrt nach Honolulu und kamen dort in der ersten Januarwoche an und der Kapitän bog sich an Land in das Kronenhaus.

Der Bootsmann und ich machten an Bord alles in Ordnung und dann erließ ich meine Gewohnheit. Ich ging an Land und bemühte mich, Honolulu Stadt zu legen, indem ich sämtlichen Whisky der Stadt hinuntergeschickte. Ich vermute, ich verlor eine glorieuse 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 Schär kleiner Teufelchen.

Kim Chee ist der älteste und zuverlässigste Chinese von der Welt. Seit vierzig Jahren führt er in Honolulu jene Schnapsbude, — übernimmt sie in den alten Tagen, als noch der König und der Optimierer über Hawaii herrschten. Sie ist stets die Zulaufstätte aller Seelenleute gewesen; in den alten Tagen war sie außerdem der Rendezvousplatz der Walfischjäger.

„Ja, aber Sentimani, der Kim Chee!“

„Ich konnte nicht mehr kaufen, alles an mir zitterte. So verpönte mich Kim Chee in seiner

Schredenskammer. Die Kammer des Schredens ist eine besondere Einrichtung in Kim Chees; sie ist eine Kumpfkammer, angefüllt mit dem Kechrit, den der alte Chinaman während eines Menschenlebens gesammelt hat, und foert einer seiner Klienten das große Grauen bekommt, insofern

reichlicher Einnahme von Kim Chees verflüchtigtem Dynamit, recht im Kim Chee in dieses Zimmer, um dort zu hocken oder seine Leiden zu überwinden, wie es im Schicksalsbuche verzeichnet steht.

Wiso, ich besand mich allein mit einer alten, düsternen Katerine in diesem Gemach. Ich war in

recht über Verfassung. Ich sah alle möglichen Dinge; nicht Alligatoren oder Affen, wie sie der konventionelle Kranke wohl sehen soll, sondern Dämonen, fopplige, formlose Dinge, die auf mich einströmten und mich aus den Winkeln anhaften; grüßte Teufel, selbige die Entzerrung macht mich schauern.

Ich fürchte, auch die letzte Spur von Bewußtsein zu verlieren, und um mich selbst und meine Qualität im Atem zu halten, begann ich in dem Kram herumzuwühlern. Ich suchte nach irgend etwas zum Essen. Na, in dem Zimmer befand sich ein Sortiment, das jedes Sammlers Herz erfreut haben würde — Eingeborenen-Waffen von sämtlichen Südpazifik, gezeichnete Walfischhaken aus dem Norden, Schmiedeschind von Merkwürdigen, alles, was ein paar Generationen von Neuzulängern nur zufällig kennen. Da waren Eisenmesser und Messer, Eisenstücke, die Frauen gebären, welche wahrscheinlich zum Welpen gezeugt waren, bereit ich geboren wurde. Doch nirgend fand ich das, was ich suchte — etwas zum Essen.

Ich wollte schon meine Nachforschungen aufgeben, als ich ein kleines, in Ordnung gewickeltes und sorgfältig mit Marlin verpacktes Paket entdeckte. Lange, lange Zeit hatte es in jenem Winkel gelegen. Es war handschön und das Entzerrung froden. Das Paketchen fühlte ich wie ein Buch an; ich öffnete es und fand, daß ich John Winters' Logbuch in der Hand hielt.

Ich las die Aufschrift auf dem Schmitttel, aber ich muß gestehen, daß ich in jenem Augenblick mit keiner Silbe an den Feuerberg dachte. Das kam erst später. Aber es interessiert mich — eines Zeemanns priores Logbuch, interessiert stets einen Mann, der die See kennt. Ich legte mich auf die andere Seite hin, zog die Katerine zu mir heran und begann zu lesen. Und während ich las, verlag ich gänzlich meine Gedanken.

Ich werde Ihnen jetzt einzelne Teile aus diesem kleinen Buch vorlesen. Wenn Sie es wollen, Warte, können Sie es ja später ganz lesen. Es lohnt sich schon — so einen Bericht eines Walfischjägers, aber im Augenblick werde ich mich auf die Abschnitt beschränken, die uns direkt angehen. Komischer Gedanke, nicht wahr, daß die Ursache, der diese Worte von einem Vierteljahrhundert schrieb, ein Mensch, dessen Gesicht keiner von uns gesehen hat und der bereits fünfundsiebenzig Jahre tot ist, noch Einfluss auf unsere verchiedenen Geschicke hat? Nicht wahr? Ja, das Schicksal ist eine furchtbare Regel.

Aber zunächst ein Wort über den Verfasser dieses Logbuches. Dieser John Winters war zweiter Masch auf dem Walfischjäger „Gildard“ von New Bedford. Das war die letzte Fahrt dieses Buches. Die Lebensfrist auf dem Schmitttel trägt das Datum 1899 und die Bezeichnung Nr. 2. Die Nummer zwei bedeutet, daß es sich um das zweite Logbuch auf dieser Reise handelt. Nachforschungen in verchiedenen alten Marinebulletins, die der Kapitän anstellte, bestätigten uns, daß der Walfischjäger „Gildard“ dem Bedford bei seiner letzten Ausfahrt im Jahre 1889 verlassen hatte, daß er im Herbst 1889 zur Auslieferung nach Honolulu anließ, und dann zwei Jahre später, daß er mit Mann und Maus verlor. John Winters' Logbuch beginnt mit der Aufschrift des Schiffes aus Honolulu im November 1889.

Die erste Eintragung, die uns interessiert, ist mehrere Monate später gemacht, am 25. März 1890. Der Schiffswort war angegeben mit 158 Grad östlicher Länge und 9 Grad, 18' nördlicher Breite. Die „Gildard“ befand sich also irgendwo bei den Karolinen, von Tummelpfählen der Poststraße. Die Eintragung lautet:

Welpsch führte heute aus der Gassefänge und brach sich. Am. Nach keine Spur von Fischen. Der Alts ist wütend aber unser Dsch und spritzte davon, schon jetzt nach Norden zu gehen. Mir, Garbo sagt, es sei ein Jonas an Bord. Ich glaube, er ist selbst der Jonas. Welpsch ist ein deutscher Kimmel.

(Fortsetzung folgt.)

### „Hochgeboten!“

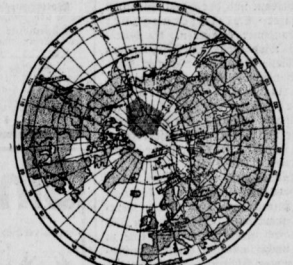
Den Reford des merkwürdigsten Geburtsortes dürfte wohl ein Baby halten, dessen Mutter bei einer Fahrt im Flugzeug von Budapest nach Neapel von einem fremden Ereignis überrascht wurde. Das Neugeborene war in einer Höhe von 6000 Fuß zur Welt gekommen. Andere „Hochgebotene“ Kinder haben in den höchstgelegenen hohen Berge das Licht des Tages erblickt. Ginen anderen eigenartigen „Geburtsreford“ 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 „Dane“, der im Hafen von Auckland in Neuseeland lag und für die öffentliche Besichtigung freigegeben war. Eine der Besatzungsleute trug an Bord eine plötzliche Niederfall, und das Baby, das den Namen Dane erhielt, wurde von dem Schiffspersonal mit einer goldenen Wölse und einem silbernen gebundenen Buch beschenkt, das die „Gabe von der Dane“ enthielt. Das sonst Babys auf hoher See zur Welt kommen, ist keine große Seltenheit; aber eine solche Geburt wird von den Passagieren heiß gegelert. Nächst kam in der Sonbomer Untergrundbahn der „Lube“, ein Mädchen zur Welt, das die Vornamen Helma Ursula Beatrice Eleonor erhielt, deren Anfangsbuchstaben das Wort „Lube“ ausmachen.

## 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 vorgelegt, in der interessante Einzelheiten über die geplante Forschungs Expedition und deren wissenschaftliche Folgen mitgeteilt werden. Nach der Ansicht der Autoren wird bereits im Jahre 1927, und zwar in den entsprechend günstigsten Monaten April und Mai, die Fahrt ausgeführt werden können. Die vorgelegte Denkschrift enthält folgende Punkte:

2. Nachrichtenverbindung zwischen Luftschiff und den Stationen und nötigenfalls die Verbindung bei Landung des Luftschiffes durch eine besondere Hilfsstation. Die Autoren auf Karte Nr. 2 zeigen das Gebiet, innerhalb dessen das Luftschiff von zwei Landungsstationen unter einem Winkel von nicht weniger als 90 Grad angehalten werden kann. Die schmalsten Überwindungsstellen der Arktis sind Gegenan am Rande der Arktis, wo der Polwinkel kleiner als 90 Grad, also ungünstiger wird.)



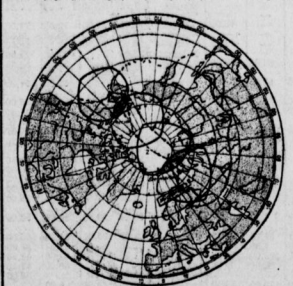
Der Weg der Luftschiffexpedition — Route der von Bruns geplanten Weltverkehrslinie, Fahrtdauer 5 bis 6 Tage

schiff, welche mit außerordentlicher Sorgfalt von der best unterrichteten Seite angefertigt worden ist, gibt folgende Details bekannt.

Die Wahl des Weges der projektieren Forschungsreise wird durch drei Gesichtspunkte bestimmt. Erstlich spielen die meteorologischen Verhältnisse eine wichtige Rolle, indem Rücksicht auf die meteorologische Richtung der Fahrt genommen werden muß. Zweitens wird die Reiseroute durch den wissenschaftlichen Zweck bestimmt, unerforschte Gebiete zu überfliegen, und schließlich um jeden Punkt des Weges die Möglichkeit gegeben sein, bei havarirten Schiffen innerhalb des Zeitraumes von zu erreichen, der einen 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 Murmann sein, der nordwärts mit der Eisenbahn erreichbare Hafen an der Murmannküste, unter 60 Grad nördlicher Breite und 33 Grad östlicher Länge von Greenwich, den das Luftschiff von einem ausgebauten europäischen Luftschiffhafen ohne Schwierigkeiten in einem Zuge erreichen kann. (Im Murmann selbst braucht lediglich ein Ankerkastort zur Betriebsunterhaltung 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 Kome in Alaska, dem West- und Zwischenlandungspunkt führen. Von Kome wird die Richtung über die Beringstraße und den Punkt 90 Grad nördlicher Breite, 180 Grad östlicher Länge nach dem noch wenig bekannten Nikolaev-Land angetreten. Weiterhin wird der Kurs wesentlich bestimmt werden durch die Wetterberingung des Ausgangspunktes und die günstigste Wetter zu geleg werden, wie es für die geographische Richtung am vorteilhaftesten ist.

Am nun von den wissenschaftlichen Aufgaben zu sprechen, so wird das Luftschiff selbst bei einmaliger Landungsstation großer wissenschaftlicher Aufgaben von großer Bedeutung lösen können. Eine der wichtigsten Fragen ist die nach der Verteilung von Wasser und Land. Ferner wird im überfliegen Gebiet auf die Verteilung von Eis und offenem Wasser, die Art des Eises, ob ausgebeutete Eisflächen, Badewasser oder festes Treibeis, sowie das etwaige Auftreten von Treibeis festzustellen sein. Die Bearbeitung derartiger Beobachtungen wird Schiffe ermöglichen über die Überfliegenströmungen des riesigen Weltmeeres, ein Problem von großer geographischer Bedeutung. Denn im Polargebiet liegt der Schlüssel zur Erkenntnis der atmosphärischen Zirkulation und der für Weltverkehr und Landwirtschaft so wichtigen Wetterverhältnisse der nördlichen Halbkugel. Ähnlich verhält es sich in erdnaturwissenschaftlicher Hinsicht, genaue Messungen an vielen Stellen des Polargebietes werden das Reich der magnetischen Äquator im Norden feststellen lassen. Auch die Möglichkeit einer wissenschaftlichen Expedition in der Arktis, die sich später einmal zu verwickelten transarktischen Verkehrsline mit Luftschiffen von Europa nach Japan, bzw. Vancouver und San Francisco kann erst 1899 das Ergebnis der Forschungsarbeiten endgültig bewerten werden.

Die Bedeutung einer solchen transarktischen Luftverkehrslinie in niedriger Flughöhe, und dadurch den Verbrauch an Gas sparend, läge vor allem in dem ungeheuren Zeitgewinn. Das Luftschiff würde — nach einer Berechnung des Luftschiffers Bruns — auf dem arktischen Wege von Hamburg nach Tokio etwa sechs Tage brauchen (Seeweg 29 Tage, Landweg mittels der südlichen Eisenbahn etwa 15 Tage vor dem Ziel). Eine Flotte von sechs Luftschiffen zu 150 000 Kubikmetern Inhalt, deren jedes 60 Fuhrgänge und 10 000 Kilogramm Vieh und Passagier beherbergen könnte, würde genügen, um längs der Küsten und der westlichen Nordküste mit vier Tagen Zwischenraum in jeder Richtung und vermutlich zu jeder Jahreszeit zu fahren. Der Fahrpreis nach Tokio wäre 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 Landungsstationen unter einem Winkel von nicht weniger als 90 Grad angehalten werden kann.

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß neben der Wirtschaft, 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 daran setzen werden, den Plan einer arktischen Luftverkehrslinie zu ermöglichen und durchzuführen.

Der besondere Wirtschaft 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 Kompaß in der Nähe des antarktischen Poles, weil seine Nadelkraft mit wachsender Breite bis Null abnimmt. Als Ergänzung wird man sich daher bei klarem Wetter und sichtbarer Sonne eines geeigneten konstruierten Sonnenkompasses bedienen können. Sollte jedoch der Himmel bedeckt sein, so bleibt nichts anderes übrig, als das Schiff durch feste normale Ruderverlage und gleichmäßigen Gang der Motoren einen festen Kurs einhalten zu lassen und ihn durch häufige Funtpfeilungen zu kontrollieren. Die Funtpfeilungen des Luftschiffes in bestimmten Abständen haben folgende Zwecke zu erfüllen: 1. Ortsbestimmungen durch Funtpfeilungen,