

Heft 14 — 1916

8. 7. 1916

Einzelheft 10 Pfennig

Stadl-  
bühneri  
Elbing

Vierteilj. (13 Nrn.) M. 1,30

# Deutschland zur See

Illustrierte  Wochenschrift

Zeitschrift des Vereins „Marinedank“, Berlin, Oranienstr. 140

Herausgeber: Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral a. D.



Torpedoboots-Halbflotille im Angriff



# Wie die deutschen Reeder über die Kriegsziele denken

**M**an darf wohl ohne weiteres annehmen, daß unsere Reeder das allererste Interesse daran haben, daß der Ausgang des großen Krieges Deutschland umgebende Seegestalt gewöhnlich und uns für alle Zukunft gegen die Gefahr einer Absperrung vom Weltmeer sichert. Mit anderen Worten, daß England in seine Schranken zurückgewiesen wird und nicht mehr wagen darf, den friedlichen Handelsverkehr, selbst während eines Krieges zu unterbinden. Ein sauler Friede in dieser Hinsicht wäre gerade für die deutsche Handelschiffahrt vernünftig. Es ist erfreulich, daß die deutsche Reeder aus ihrer letzten Standpunkt öffentlich zum Ausdruck gebracht haben. In der Jahresversammlung des Vereins Hamburger Reeder knüpfte Generaldirektor Vallin an den Jahresbericht folgende Erklärung:

„Es hat sich für die deutschen Reedereien mit geringen Ausnahmen die Notwendigkeit ergeben, ihr schwimmendes Material in deutschen oder neutralen Häfen für die Dauer des Krieges aufzuliegen. Die Folge dieses Rückzuges der deutschen Handelsflotte aus dem Weltverkehr im Zusammenhang mit den Verlusten, welche unsere Tauschboote der feindlichen Flotten zuzurechnen, hat einen Mangel an Schiffraum hervorgerufen, der zu einer geradezu phantastischen Verteuerung des Seefrachtportes geführt hat. Die ungenutzten Frachtkammern, welche England heute für die Herstellung seiner Lebensmittel und seiner anderen Existenznotwendigkeiten bilden eine schwere Schädigung der englischen Volkswirtschaft und haben schon eine einschneidende Laceration in England und in anderen feindlichen Ländern herbeigeführt. So hat die deutsche Handelsflotte trotz der Unmöglichkeit, zu welcher sie verurteilt ist, den Vaterländischen Nutzen bringen.“

Wenn wir uns fragen, warum es für uns notwendig war, zeitweilig aus dem Weltverkehr auszuscheiden und den Engländern das Feld zu räumen, so müssen wir erkennen, daß nicht die Mindrigkeit unserer Kriegsschiffe ausschlaggebend für diesen Zustand gewesen ist, sondern vielmehr die Nachteile unserer geographischen Lage, der Mangel an festen Stützpunkten unserer Kriegsmarine außerhalb der Nord- und Ostsee.

Jah habe Gelegenheit gehabt, schon um die Weihnachtszeit des letzten Jahres in der „Frankfurter Zeitung“ es auszusprechen, daß wir, soll unsere Zukunft ungeschädigt sein, hinaustrachten müssen mit unserer Kriegsstärke aus dem „nassen Brei“. Wir leben so, wie es in dem bisherigen Verlauf des Krieges gesungen ist. Der englische Marineminister hat uns versichert, daß die britische Flotte unsere Seestreitkräfte hinausjagen würde aus ihren Häfen wie die Ratten aus dem Loch, und einer seiner Volksgenossen

hat die Prophezeiung ausgesprochen, daß die deutsche Flotte auf dem Grunde des Meeres liegen würde, ehe man in Deutschland noch wüßte, daß Krieg ist.

Was ist daraus geworden? Die englische Flotte hat sich hinter den Ostsee-Indien verhalten, und England ist zufrieden, auf dem Kontinent das Leben seiner Landesfinder zu opfern, solange es nur seinen Materialbedarf in seiner Flotte zu besorgen hat. Daß unsere Flotte hinausfahren könnte, um die Engländer in ihrem Verstand aufzuweichen, ist wie ich vorhin schon andeutete, aus geographischen Gründen technisch absolut unmöglich. Die numerisch so sehr überlegene englische Flotte müßte es vielmehr für eine selbstverständliche Aufgabe halten, ihren Gegner in dem Operationsgebiet aufzufinden, auf welches ein wenig freundliches Gesicht ihn bisher bedrängte.

Darüber, daß unsere Kriegsstärke, wenn ihr der Feind nur Gelegenheit schaffen will, glänzend abblenden wird, darüber, daß jeder unserer Männer, Offiziere wie Mannschaften, aus den Kriegsschiffen ein Held ist, gibt es bei uns nicht zweierlei Meinungen. Wir gedenken ihrer in warmer Sympathie und fühlen mit ihnen die ungeborene Bekämpfung, die ihren Nerven zugemutet wird in dieser langen Zeit des Wartens und Harrens. Für sie wird in ihrer Eingebild der Schützengraben schon zum Paradies.

Deutschland kann für seine Zukunft nicht besser sorgen, als wenn es in erster Linie den Zweck derjenigen maritimen Stützpunkte anstrebt, welche eine gründliche Korrektur des Zustandes gewährleisten, den wir gegenwärtig zu besorgen haben. Man hat mit diesem, von mir schon vor zehn Monaten ausgesprochenen Wunsche vor der Vermutung verbanden, daß unsere maritimen Bedürfnisse in Fortbrüge zu befriedigen sind. Das ist natürlich nicht der Fall. Wir brauchen Stützpunkte am Eingang wie am Ausgang des Kanals; wir brauchen feste Stützpunkte in Afrika.

Weder auf diese Notwendigkeiten einzugehen, verbietet die uns obliegende Zurückhaltung! Der Herr Reichskanzler hat bereits wiederholt im Reichstag die Freiheit der Meere proklamiert, und auf der anderen Seite des Atlantischen Ozeans, in den Vereinigten Staaten, hat man sich dieser Forderung angeschlossen.

Daß viele Freiheit der Meere nicht auf dem Wege von Konventionen und Vereinbarungen gesichert werden kann, haben die Erfahrungen, welche wir bei Beginn und im Verlaufe des Krieges gemacht haben, erwiesen. Wir wissen jetzt, daß solche Deklarationen im Ernstfall wertlos sind. Eine in solcher Form formulierte Freiheit der Meere würde also der feindlichen Handelschiffahrt nicht die Sicherheit geben, deren sie bedarf, wenn sie auch nach dem Krigen in der Anwendung fortgesetzt soll, welche sie während der letzten Jahrzehnte so glänzend vollführte. Die deutsche Schiffahrt würde vielmehr, weil ohne eine solche Sicherung das Kapital sich von ihr abwenden muß, in einen Zustand des Verfalls geraten, und auch in die Zukunft unserer Kriegsstärke könnte man nicht ohne Sorge denken.

England wird anerkennen müssen, daß seine und seiner Alliierten Kriegsstärke nicht mehr zu erreichen sind, denn daß die Russen im Verlaufe des Krieges in Konstantinopel einziehen, ist ebenso unwahrscheinlich, wie es sicher ist, daß Frankreichs Triflorale nicht auf Ströbrüggen Münster wehen wird. Andere Feinde werden eingezogen müssen, daß die unüberlegliche deutsche Kraft im Felde und zu Hause nicht zu bezwingen ist. Daraus wird sich für England logisch die Einsicht ergeben, daß der Toben, England sei bewies, Schiffsbaus zu haben für die Aufrechterhaltung des europäischen Weltgewalts, ein Zielglaube war. Britischer Weltgeltensinn und nicht berechnetes Interesse wußte England auf den Weg der Entschlossenheit, daß der europäische Friede nur zu wahren ist, wenn Deutschlands Weltberechtigung auch auf dem Meere unumwunden anerkannt und gewährleistet wird. (Diese Schlussfolgerung mag vielleicht richtig sein, unbedingt unrichtig ist aber die Voraussetzung, die den Briten gesammelmachen den guten Glauben zuzuligt. Die maßgebenden englischen Verfechtlichen wußten ganz genau, daß es nicht um die Aufrechterhaltung des europäischen Weltgewalts ging, als sie diesen furchtbaren Krieg entsetzten, sondern um die Herstellung des unbedingten englischen Übergewichts. Die Schlußfolgerung.)

In der Frage der Sicherung der Meeresfreiheit wird Deutschland alle Seewerker auf keiner Seite finden, besonders auch diejenigen, deren Schiffahrt jetzt von England in einer dem Willkürrecht hohnsprechenden Weise verweigert wird.

So dürfen wir hoffen, daß es unsern Kaiser, als dem Schöpfer der deutschen Kriegsstärke und dem unermüdbaren Förderer der deutschen Handelschiffahrt, vergönnt sein wird, am Schluß dieses großen Krieges die Gewißheit dafür geschaffen zu sehen, daß eine Wiederkehr solcher Ereignisse Deutschland's friedlich-entwidelung auch zur See nicht wieder unbedeuten kann.“



Englische Truppenkav bei Daira

# Die Schifffahrt der Naturvölker



Melanesisches Fahrzeug (Sübbe)

Es ist anzunehmen, daß die Schifffahrt so alt ist wie das Menschengeschlecht selber. Alle im Bereich des Wassers wohnenden Naturvölker sind vortreffliche Schwimmer, ein treibendes Stück Holz, ein Bündel Rohr oder Birken, die der Schwimmer zur Hilfe nimmt, sind das erste Stadium in der Entwicklung des Schiffes. Die ganze Stufenleiter in allen ihren Phasen von den Baumästen, auf denen reitend der Papua mit einem Ruder durch die Brandung gelangt, bis zum schnelllegenden Schiff des Marshallinsulaners, der mit Hilfe seiner von den Bären ererbten Stabstufen weite Reisen nach fernem Ozean unternimmt, finden wir noch heute auf der Erde. Das Ruder steht sogar schon auf der zweiten Stufe, denn die Leute von der Torresstraße bedienen sich gleich den Bewohnern der Murray-Inseln beider Hände als Ruder.

Das Floß ist über den Ozean verbreitet, die Insagiren vom Blau-See, die Baumtinkulaner, die Bewohner der Billböden, die Jowas auf Madagaskar, Negere und Indlaner fertigen es aus Baumstämmen, Bambusrohr, Kiginusbündeln, Ambachtischolz und dgl., um sich und ihre Lasten über Wasser zu bringen. Im Gebiet des oberen Nil benutzt man noch heute genau solche dreieckige, an der Spitze nach oben gebogene Papyrusfloße, wie die Ägypter sie nach uralten Wandmalereien bei der Jagd auf Wasservögel verwendeten. Manchmal werden die Floße durch Hohlkörper gehöhlt, die Nilotaner blauen Bachhäute auf und legen ein Wehll darüber, die Negere der Tabloe-Region gebrauchen statt der Felle ausgehöhlte Kürbisse. Da letztere Floße nicht eben viel tragen, pflegt der Schiffer, nachdem die Fahrgäste ins Floß genommen, das Fahrzeug schwimmend vorwärts zu stoßen.

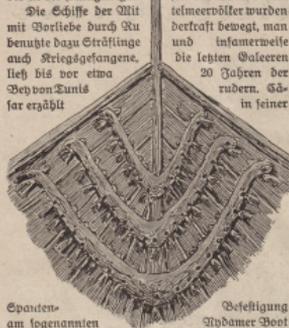
Genau so macht es der melopotamische Fährmann mit den merkwürdigen runden, Kusa genannten und mit Asphalt gebluteten Weidenkörben, die immerhin 4-5 Menschen tragen. Die Kusa ist ja eigentlich schon ein Schiff wie auch die aus Baum-

rinde gefertigten Draubottiche der Indlaner, die zugleich als Kahn benutzt werden. Ein Draubottich, auch Schaff genannt, wäre demnach also das Urbild eines Schiffes, und man hat in der Tat für die beiden Worte eine Einverbindung angenommen, wie auch aus Urte oder Barle das Wort Barle (also Rindendeck) möglicherweise entstanden ist. Boote aus Baumrinde mit den den Bau stützenden Rippen sind bei vielen Völkern im Gebrauch, und zwar werden die einzelnen Streifen etwas übereinandergeriffelt zusammengeleimt. Genau so greifen bei den alten Wikingern die Holzplanen übereinander, solche hingehauten Fischefabriken sind an der Ostsee noch heute vielfach anzutreffen. Die Wikingerboote sind in ihrer Art schon vollendete Fahrzeug. Ein im Nydamer Moor gefundenes und im Kieler Museum aufbewahrt derartiges Boot ist ein schlanke, schön gebautes Ruderboot von 24 m Länge und 3,4 m größter Breite, das aus 11 mächtigen Eichenplanen geformt ist. Es war auf jeder Seite für 14 Ruder und ohne Segelzeug eingerichtet. Vorn und hinten läuft das scharfgabige Fahrzeug in gebogene, oben verlängerte Steven aus. Beim Zimmern der Bordplanen hat man durchlochte Faseln setzen lassen in der Weite, daß diese vor und hinter die Rippen zu stehen kommen. Letztere sind ebenfalls durchlocht und wurden ebenfalls durch Felsbinden an die Faseln mit den Planen verbunden. Die Planen sind also nicht in der endgültigen Dinnheit gelast, sondern, in mühsamster Arbeit mit der Art aus biden Eichenbohlen herausgeschlagen. In gleicher Weite sind übrigens die Planen der großen Seeboote von Bengamille, die ohne Ausleger fahren, gearbeitet, auch hier läßt man beim Durchschneiden keine Ritze stehen, an die getränkte Hölzer,



Kanu mit Doppelausleger auf Sanibar

wie Spanen mit Notung festgebunden werden. Die größeren Blüfingerschiffe waren zum Segeln eingerichtet, der einlege in der Mitte des Fahrzeuges stehende Mast trug ein großes Raalsegel. Mit diesen Fahrzeugen erlitten die „alten det-nordgermanischen“ Völker eine große Ausdehnung des Südens aus. Die Schiffe der Mittel mit Vorliebe durch Ru benutzte dazu Sträflinge auch Kriegsgefangene, ließ bis vor etwa 20 Jahren der Beyvon Tunis für erzählt



Spanen am sogenannten Befehligen Andamer Boot

Beschichte des Gallischen Krieges, wie die Besatzung seiner Ruderer die feindlichen Segelschiffe der Briten erlöste. Sie ruderte dicht an das feindliche Fahrzeug und schnitt mit an langen Stangen befestigten Sägeln die die Segel haltenden Tau des Feindes ab. Das ist vermutlich lateinische Aufschneider, interessant ist dabei nur, daß auch die damaligen Engländer bereits Schiffe hatten, die ausschließlich durch Segel vorwärts bewegt wurden. Der Gebrauch eines Segels legt nun allerdings noch nicht die Kunst des Segelns voraus. Von allen heutigen Naturvölkern haben es nur die Südseebewohner und unter diesen vornehmlich die Mikronesier zur Meisterschaft darin gebracht. Alle übrigen verstehen nur mehr oder weniger, vor dem Winde sich treiben zu lassen. So helfen sich die Indianer mit einer Bede im Kanu auf, um den Wind aufzufangen, und die Bewohner der kleinen Inseln an der Südküste von Sumatra pflanzen vorn und hinten Palmwedel im Boot auf.

Eine Art des vorerwähnten Kinderbootes ist das Fell- oder Lederboot, das hauptsächlich in Nordamerika im Gebrauch ist. Die Eskimos haben im Kajak, dem Jagdboot, diese Bauart zur höchsten Vollkommenheit gebracht. Die Kajaks sind eben gebaut und der Fahrer nimmt in einem runden Ausschnitt Platz. Geschickte Kajak-

fahrer verstehen, wie man sagt, beim Rudern das Boot wieder aufzurichten, ohne den Platz zu verlassen; die eigenartige an beiden Enden hohe und spitze Bauart des Fahrzeuges soll den Vorzug, wenn nicht selbsttätig herbeiführen, so doch erleichtern. Der Eskimo bedient sich eines Doppelruders, dessen Blätter er abwechselnd eintaucht.

dem die Leute sich bewegen. Schadhafte Stellen bessert man sehr sorgfältig durch Einsetzen neuer Holzstücke aus, die mit unglöhigen, süßlangen, an beiden Enden umgeschlagenen Stenägeln festgeheftet werden.

Im Moor gefundene Esphenlamus unserer Mitvorderen sind ganz ähnlich, sie haben aber die



Das Andamer Boot

Die Afrikaner sind keine Seefahrer. Die Dhaus, die von Sansibar nach Persien und Indien fahren, werden meist von Indern gefahrt. An der Westküste ist gar keine einheimische Schifffahrt, obgleich die Kreuzer als tüchtige Hilfsbesatzung europäischer Dampfer gefährt sind. Man hat die starke Brandung der Westküste für die mangelnde Luft an der Seeoberfläche verantwortlich gemacht, eher

klause Einrichtung, daß man beim Ausschöpfen Quermäntel stehen ließ, um im Falle eines Sees das Fahrzeug über Wasser und in den anderen Teilen trocken zu halten. Solche Einbauten werden mit der Art gezeichnet, die Höhlung brennt man aus, Stellen, die intakt bleiben sollen, deckt man fleißig mit nasser Erde. Die Kanus im afrikanischen Steppen-

gebiet sind schmal und trumm, den Steppenbäumen entsprechend, gewöhnlich ist das Holz so ungeeignet, daß man das Boot aus zwei Hälften mit Drahtseilen zusammennähen muß. Solche Röhre sind oft nur 40 Zentimeter breit, aber die Aeger wissen sie mit einem Dampfer zu überholen gilt bel ihnen als Spezialport. Auf den großen Strömen Innerasien's werden riesenhafte Eichenbäume, die oft aus dem herrlichsten Mahagoniholz gebauen sind. Vorn und

großer Geschicklichkeit durch die starke Strömung zu loten. Nur die Baganda sind in Afrika



Segelstiff der Nordholländulaner

hinten haben sie eine Plattform, das Innere ist oft über runden Fäßen mit Matten überdeckt. Ganz große Fahrzeuge haben wohl auch ein auf Pfeilern befestigtes hohes Verdeck, auf

bis zum Plankendock vorgefahren. Die großen Fahrzeuge dieses Stammes haben einen vorn verlängerten Kiel mit zurückgebogenem freistehenden achtern Steben. Unalle schwelche



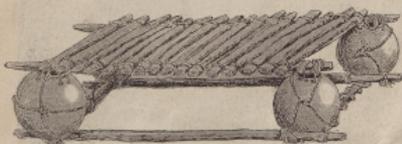
Kriegerische von Zabiti

Feldzeichnungen zeigen eine ähnliche Eigentümlichkeit an dargestellten Schiffen, vielleicht soll der zweite Erden beim Ausfloß auf Klippen die Gefahr für das Boot auf sich nehmen.

Obgleich schon die ältesten Kulturvölker, wie die Ägypter, lange Ruder gebrauchten, wendeten heute fast sämtliche Naturvölker die kurzen Paddel-

den, nachdem sie vielfach durchbohrt, mit Striden zusammengeknüpft und fergällig fallalter. Zuletzt dichtete man sie mit als erhabener Wulst herausstehendem Ritt von verschiedenartiger Zusammensetzung. Die Mitronierer verwenden dazu eine Walle aus Kalf, der aus Eienforallen gebrannt und mit Kohle und Kofosofen gemischt wird. — Man kann haupfsächlich vier Arten von Schiffsgattungen der Südsee unterscheiden. Das indonefische Fahrzeug hat an jeder Seite einen Ausleger und ist hauptfächlich Ruderfchiff. Seine beiden Enden find gleich und laufen in hochstehende Spitzen aus. — Das melonefische Schiff hat einen Ausleger und trägt einen

und unguverläßliche Kapitäne. Trotzdem werden die fahnen Seelehrer häufig verfehlen, und wenn die See sie nicht verfehlen, kommt es wohl vor, daß, nachdem der Hunger sie trieb, an ihrem Mattenfelg zu nagen, ein europäifches Schiff fe mehr einem tot als lebendig an Bord. Es ist nicht ganz ungewöhnlich, daß das fonderbare fergemisch und Raffensdurcheinander an den Riffen des Eilandes Ozeans, teilweise auch des Indifchen, da und dort auf folche Fahrzeugen zurückzuführen ist. Wie find z. B. die Howas, das Herrenvolk von Madagaftar, unzweifelhafte Malaien, nach dieser im weltlichen Indifchen Ozean liegenden Insel gefommen? Oberflächlich nicht abfchließend, sind der Raffensmüchmal in den Inselgebieten der Südfee (Mitronies) ist nur daraus zu erklären, daß Zugehörige der verschiedensten Raffens auf ihren Seelehrtern hin- und



Floß mit Kürbis-Schwimmern auf den Fidjies (Nord-Amerikan)

ruder an, auf deren Verzierungen mit Schnitzereien und Bemalung fe hohen Wert legen. Die Kalfschiffe auf dem Nil sind an beiden Enden aufwärts mit langen Beiflächen aus Brettern oder Strohgeflecht, die durch an der Walleifche befeßliche Perduranteile gefügt find, ausgefattet. Man kann auf die Weife mehr Dedabuna, hauptfächlich Strohh und Röhre unterbringen. Sie führen das dreieckige lateinische Segel im Gegenfag zu den altägyptifchen Schiffen, die ausschließlich ein großes Raafegel hatten, und zwar an einem Doppelmast. Dieser Doppelmast findet sich heute noch auf den Flußschiffen in Birma. Er hat die Form einer oben fpiz zulaufenden Zeiter mit Stroffen. Das umgekehrte Segel aus Baumwollstoff ist an einer nach oben gekrümmten Raa befeftigt.

Am meisten von allen primitiven Völkern find gemäß der Natur ihrer Länder und ihrer Siffensbedingungen die Ozeanier mit der Schiffsfahrt auf dem Meere vertraut. Die alten europäifchen Kapitäne waren fo voll Bewunderung ihrer Segelkunst, daß sie uns sorgfältige technische Zeichnungen mit genauen Mafsen jest längst verlohnen lassen haben. und fchmal einem ausgehiebten und leht find. Da ganz nicht außerordentlich baum, der getrockneten bracht. Rein in der Zeit zur Verfeinung mit Stoffe feilheit und Sorg deshalb die hervor. Die primitiven artigen Stre Dämme mit ficher Webud

oder mehrere Masten mit dreieckigen Mattenregeln an zwei Masten. — Das polynefische Schiff hat entweder einen Ausleger oder auch als regelrechtes Doppelmast eine dreieckige Segel ist der Länge nach am Mast und unten an einem Gieflbaum befestigt. — Das mitronefische Auslegerboot führt einen auf der Plattform des Auslegers stehenden Mast mit dreieckigen Segel, das an zwei Segelbäumen, die vorn an der Spitze des Schiffes im spitzen Winkel zusammenstoßen, befestigt ist. Vortreffliche Fahrzeuge der Art find die der Marfchallinfulaner. Wie alle obigen Fahrzeuge haben fe auf der Plattform eine Hütte. Beide Enden des Schiffes find gleich mit hochgebogenen spitzen Eieren, die oben Verzierungen tragen. Beim Segeln befindet sich der Ausleger auf der dem Wind zugekehrten Seite (Luvseite). Liegt das Schiff fchief bei starkem Winde, fo leiten einige der Mannfchaft auf den Ausleger. Da ein folcher auf See das Schiff zu freisförmiger Bewegung zwingen würde, ist die dem Ausleger gegenüberliegende Seite ausgebaucht, die andere aber gerade.

Ob im Kreuzen wird das Segel umgedreht, und der Steuermann eilt mit feinem großen Rachen Handruder an das andere Ende des Schiffes. Für Hüten der Windhülle werden Ruder mit fchiffen, eindringendes Wasser wird mit ovalen hölzernen Schöpfellen, an die ein langer senkrechter Stiel angehängt ist, hinausgemorfen. Auf ihrem weiten Meerestellen haben sich die Insulaner sämtliche befindlichen Winde und Seeftömungen, Landmarken, Wollen befonderer Art, wie die berühmte grüne der Walle, verschiedene Farbe des Wassers usw. gemerkt, die Geschwindigkeit des Schiffes wissen sie zu taxieren, und nicht zuletzt ziehen sie ihre auf uraltel Erfahrungen begründeten, aus Nothkräften gefertigten Seearten zu Rate. Sind drei fuhend Eiere wissen sie mit Namen zu bezeichnen, auf Grund bestimmter Fiffirne konstruieren sie sich eine amüßend zuverlässige Strichprobe, mit deren Hilfe fe nachts den Kurs bestimmen. All das ist ziemlich kompliziert, und es gibt daher unter ihnen gefchichte

berverfchlagen wurden und eine neue Rasse bildeten, die wohl allerlei Anflänge zeigt, aber feinerlei sichere Anhaltspunkte für ihre Abstammung. Unbegreifbare Wunderkraft ist überhaupt eine hervorftechende Eigenschaft der Südfeelulaner. Sie dürfte auch der Grund fein, warum die Kunst des Seefahrens bei diesen foft noch fo primitiven Völkern fo hoch entwickelt ist.

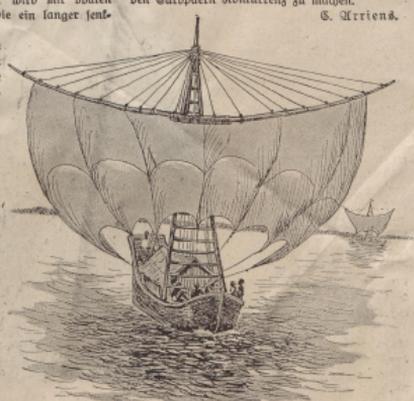
Aber die Kriegsflotte von Tahiti berichtet uns Gool Wunderdinge. Der einzige Bezirk Maabuna fchickte 169 Kriegsfprogen und 70 kleinere Fahrzeuge aus, ein anderer 44 Kriegsfchiffe und 20 bis 30 kleinere. Im ganzen verlammeten sie 1200 grohe und 600 kleinere Fahrzeuge. Die Franzöfische erforderten 144 Ruderer und 8 Mann für Bedienung der Steuereruder, 30 Mann für die Bedienung. Das war 1774. Heute ist diese ganze Pracht schon legendenhaft gemordet, fortgeschrittene Eingeborenen gehen sogar schon davon über, mit Schonen von europäifcher Bauweise den Europäern Konkurrenz zu machen. S. Ariens.



Segelboot mit Ausleger von den Fidjifinfern



Nilbarte



Polifchiff aus China



Bild auf Konstantinopel

# Vom Bosphorus zum Persischen Golf

II.

**M**an soll nicht glauben, daß der Türke während der langen Zeit politischen Niedergangs ganz und gar seine frühere Betriebsamkeit verloren hat. Wenn man Metalle durchwandert, und namentlich wenn man sieht, wie sich die von der Eisenbahn berührten Landschaften in den paar Jahren entwickelt haben, so bekommt man einen recht hohen Begriff von der Zukunft der Türkei.

Die Bahn hält sich, südlich des Sabandjales angelangt, ein gutes Stück im Fruchtland des Sallaria. — Mehr und mehr rücken die Berge an das Flußthal heran. Bald melancholisch grau, bald lebhaft rot gefärbt glänzen die Kalksteinwände zur Rechten und Linken. Starre Felsen können jetzt das Thal zu schließen, aber der Zug mindert sich doch durch eine enge Schlucht nach der anderen hindurch, hart am Flußbett schäumender Gebirgsbäche, die er mehrmals durch lärmige Aberbrückungen schneidet.

Eine Gebirgsbahn, kühn und romantisch wie wenige, eröffnet sich jetzt. Wahre Kunstschöpfungen der Technik sind ihre Tunnel und Viadukte. Kunstvolle Brücken, Rampen und Felsprengungen erzwingen das Geflimmer der anatolischen Hochebene. — Der wichtigste Ort der westlichen kleinasiatischen Hochebene ist Gattischehr, die Stadt des Meeresschaums.

Von Gattischehr läuft die Bahn nach zwei Richtungen aus. Wir folgen der südöstlich abweigenden Route, die, eine Anzahl kleiner Städte streifend, in Konja endet,

Aus der Ebene tritt jetzt vor uns das flache Hüterfeld Konias heraus. Eine Metropole des Handels wie der Kleinindustrie ist der Ort. Text-

schweberei, kunstvolle Lederarbeiten haben hier gewerblichen Boden. Seine Verkehrsbemühtigkeit geht aus seinen zahlreichen Basargassen hervor, wie aus dem ganzen Gepräge der Bevölkerung.

So viel Eigenartiges Konja im Volksleben bietet, so idyllisch und äppig seine Gärten, so wenig Hervorstechendes weist die moderne Stadt auf. Niedrige Pflanz- und Holzbaracken bilden die Behausungen. Ohne jede Monumentalisierung sind die öffentlichen Bauten der Gegenwart. Von Glanz und Schönheit röhrt in Konja nur die Beisgangsmosche, die seit der Seltschulenära, die im zwölften und dreizehnten Jahrhundert Konja zum Mittelpunkt ihrer Macht und, mit herrlichen Mosaikmosaiken, Palästen und Stanzensereken, zum Spielplatz ihrer Prachtstücke und ihres künstlerischen Geschmacks machten.

Schwierige Rampen- und Tunnelbauten haben für die Eisenbahn den Aufstieg von 1000 Metern Höhe zum Niveau des Mittelägyptischen Meeres zu ermöglichen. Durch diese Palae Cilicia sind alle großen Heerführer mit ihren Schwärmen gezogen, die vom Orient zur Bewingung des Westens oder vom Abendlande zur Unterjochung des Morgenlandes aufbrachen, so der Perlerkönig Darius und Alexander der Große, die Kaiser von Byzanz, manche Sultane der Seltschulen und Türken und nach im verflochtenen Jahrtausend Ibrahim von Ägypten.

Mittel an düstlichen Landschaften, bedeckt mit lebendbeworfenen Schilfrohrsäften



Die Moschee Beni Walid (Neue Moschee der Sultansmutter) in Konstantinopel  
Vorn Oben: Spielplatz an der Gattischehr auf der Höhe

und kleinen Ansammlungen schwarzer Giesengesteine streben wir einem zweiten Gebirgszug zu, dem Amanischen Tauern, der seinen Querriegel zwischen das flüßliche Schwemmland und das nördliche Syrien legt. Der Bahndamm lehnt sich an jähre Felsenhänge, festert sich im Dunst von Zumeist. An dieser Stelle liegt der längste Tunnel (6 Kilometer Tiefe) der Bagdadbahn, der von Antelil, der in diesem Jahre seiner Fertigstellung entgegengeht. Rings um das halbfertige Stationsgebäude entwickelten sich wahre Heerlager: Wagen, Kamele, Pferde, Maultiere, Dreselmaschinen und weiße Soldatengeste. Ein Strom von Soldaten und Munitionskolonnen strebt nach Süden, der Hedjazbahn zu, um den Kampf gegen England am Euphrat zu führen. — Vom Radju am Fuß der Berge führen uns die Kistenpuren nach Aleppo, dem Handelsmittelpunkte des nördlichen Syriens.

An Stelle der gartenreichen Oestide der nördlich Aleppo sich breitenenden Küstenebene empfängt uns auf dem linken Ufer des Euphrat die wüste, leicht gewellte nördliche mesopotamische Ebene. Bald gehen wir die gestirnterfahne, edelglocke, weitraum über reiche Kalfsteyne vor uns, bald zeigen sich breite Wellen gelber Sanddünen, hier und da mit fahlgroener Straucharbe bedeckt.



Kurden beim Tanz

In ansehnlicher Zahl tauchen eigentümliche runde Hügel auf, die sogenannten „Tells“. Es sind Wohnhügel, unter denen die Reste ehemaliger Stadtlagen und Kastele, heidnischer Tempel und christlicher Kirchen schlafen. Die Baumlosigkeit, die fahlen Töne des Erdbodens geben diesen Steppenslächen eine beängstigende Starrheit. Nur das Frühjahr bekleidet sie mit einem wogenden, dunkel schillernden Blumentoppf. Wie ein glänzender Nivelenierband nimmt sich Ufa von der Höhe des Burgfelsens aus, so freudig das Stadtbild von Ufa anmutet,

Schlachtschlüche zur Fahrt Stromabwärts, Fahrzeuge, wie sie schon durch Jahrtausende in Übung sind. Mit Luft ausgebläute Ochsenhäute, zu Hunderten nebeneinander gebunden, tragen dünne, zweifach in verschiedener Richtung übereinander geschichtetes Ballenwerk, auf dem Waren und Ballastere Platz finden. Die Fahrt mittels des schwankenden, leichten Schlauchflohes gewährt auf dem an Anflüssen reichen, reichenden Strom größere Sicherheit als ein leicht lod verdrängtes Boot. — Am linken Ufer führen, zu einem sanft geneigten Hügelrücken ansteigend, von zahlreichen grauen

so düster wirkt Märket. Aus schwarzen Basaltblöcken besteht die hohe, 6 Meter dicke, mit Basalten und Rundförmigen verlebene Mauermurung, welche die Stadt im Sommer in beängstigender Schwüle erhält.

„Kara Amid“, das „Schwarze“ Amid, in der Höhe ein recht bescheidenes Plateau, das die Stadt trägt, zum Tigris als Maulbeerbäumchen und Rebengärten umsäumen dort unten kein Bett. Eine Steinbrücke überbrückt den Fluß, der hier, obwohl nur 50 Kilometer in der Luftlinie von seiner Quelle entfernt, schon in ansehnlicher Breite schäumend und pfeilschnell dahinschießt. — Unterhalb der Steinbrücke rufen sich die



Übersichtskarte des Türkischen Reichs

Stuppelbäumen, flutlichen spärlichen Minaretten und umliegenden hölzernen Wechelturmbauten überregt, richtet sich der schlafbarne, dicke Häutenbad von Mossul auf, Sandel und Gewerbe, so die „Mulleine“, fanden im großen Maße. Das heute ist nur ein matter Abglanz der Vergangenheit.

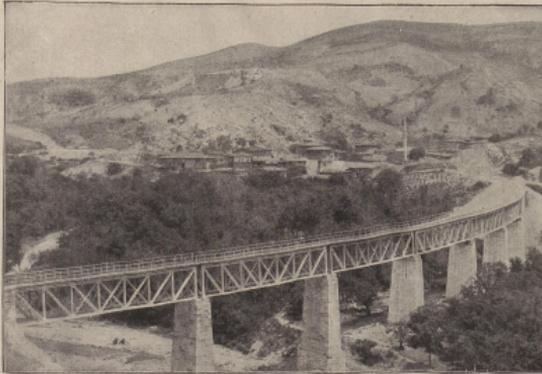
Nicht weit Stromabwärts von Mossul zeigt sich der Tigris schon als echter Elefantstrom, der sich tief in die alluvialen Lehme und Tone eingegraben hat. Je im Meter und höher liegen oft die Uferänder, ein Umstand, der für die Bewässerung äußerst ungünstig ist. Allmählich werden die Ufer flacher und entwickelt sich der Charakter der Marschlandschaft des südlichen Mesopotamiens. Getreide, Reis- und Maisfelder zeigen sich hier und da; primitive Kanalbauten leiten Wasserströme in die Landschaft, aus Palmenbaumstämmen errichtete Bewässerungsbrunnen, deren Bodsbüttel das segnende Wasser aus dem Fluß heben, ragen an den Ufern auf. Die ersten Palmen mit vollentwickelten hohen Stämmen und stolzen Fächerfröhen grünen häufiger, und bald stehen die Palmen in dichten Bäumen; nicht mehr zeigen sich wie in der Steppezone nur schwarze Geste, sondern niedere, meist nur ein Erdgeschoch setzende, lastenartige Lehmhäuser lehnen sich zu wohlbesiedelten Ortschaften.

Wir sehen im sagenumwobenen alten babylonischen Kulturland, das zu Zeiten der Paradiesflüsse Euphrat und Tigris die üppigsten und fesselndsten Bilder von Naturreichtum und Landschaftlichen Reizen zeigt vor Augen führt. Aber die Dämme erziehen sich von Samarra

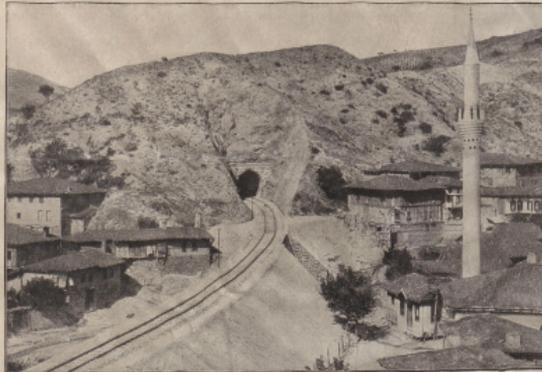
abwärts, wo die Ufer nur noch wenige Meter über dem Flußniveau liegen, zu Zeiten der Frühjahrsüberschwemmungen die Fluten über die tiegelichen Flächen Mesopotamiens, bedeutende Striche in Seen verwandelnd und die

jungen Bauten ertränkend. Welchen Segen vermischen diese Wasser zu fließen, wenn mit besonderer Hilfe das alte Kanalwesen Spätklass wieder ausgebaut würde! — Die Vorkriegszeit von Wang und Reichtum umschließt das am Tigris sich aufbauende Bagdad, die Stadt eines Harun al Raschid, der Elz der Märchen von 1001 Nacht. Nur vereinzelte Baureste, wie das Grabmal der Gobeibe, der Gemahlin des großen Abbasiden, vermelden noch die von Leben und Lust umwobene Welt des Mittelalters. Ein Viertel schmalere Gassen, in denen in der Regenzeit der Kot süßlich liegt, in den Vorstädten ganze Reihen bröckelnder und eingestürzter Mauern, alter und neuer Behausungen, am Rande der Basarviertel Züge schlafiger, absterbender Gassen, kennzeichnen das heutige Bagdad. Trotzdem ist es mit seiner Bevölkerung von 200 000–250 000 Seelen Mesopotamiens Mittelpunkt . . . ; kommt man aus den Steppe, mutet es mit seinen hohen Häusern mehr wie ein gemaltiger Ansehenshäuser an, wie er seinesgleichen im Umkreis auf Hunderten von Meilen zwischen Aleppo, Tadmör, Hama und Hama sich nicht findet, wirken die verfallenen Kuppeln der Schiltenmoscheen, die zwischen grünen Palmenbäumen in der Sonne gleich hanteln, wie phantastische Wunder.

Kunstvoll gesierte, nach der Straße blickende Erker, breite Säulenhallen und Rundgänge geben von Wohlhabenheit und Lebensfreude Kunde. Und die Fülle der Typen und Trachten: bemalte arabische Stühler und Leuchte, schmale Kurben und Türen aus den persischen



Eisenbahnbrücke über den Salkaria bei Meschedje



Tunnel von Bedenit



Karawane, mit Reisegegenständen der benachbarten Landschaften beladen, marschiert zu einer Station der Bagdadbahn



Schlauchfloß auf dem Tigris

Orenzgebirgen, christliche Syrer, Bagdader, Juden, sächsische Beamte und Soldaten, persische Pilger künden das Volksgewimmel dieser Breiten.

Verläßt man Bagdad von der südwestlichen Vorstadt aus, so nimmt den Wandernben bald eine kahle Sandsteppe auf, wenig Aushland zum eßt Kamel- und

Jahrl. Kleinen Paradiesen gleiche Gärten entfalten sich; unter den Palmen Getreide, Reis- und Hirsefelder, zu deren Bearbeitung das starke Ruderriind verwandt wird. Herden von Wäffeln lagern am schlammigen Ufersaume. Zur Zeit der Frühjahrsflut verschwemmenng schwillt der Suphrat und füllt, wie auch weiter ostwärts sein Zwillingsbruder, der Tigris, die im Herbst ausgetrockneten Rachen, die dann für Monate als schwer durchzunehmenden Sumpfen werden. — Bei Kufa schon ist der

Suphrat ein inopoliart wirkender, von Dattelpalmbäumen umflämter Strom von 1 1/2 Kilometer Breite. Bilden wie nach den Bemerkern dieser Scholle, so sehen wir, wie eine Streitart oder Streitfelle in der Hand, eine Schar von Marschbauern zur nächsten Vorkastadt pilgert. Eine Ansammlung eigenartig gestalteter Zelte zeigen die Dorfchaften, deren Material hier die

Natur mit offenen Händen deut. Einige Rohrmatten sind halbfreisartig über mehrere in die Erde gerammte Pfähle gebogen, und die beiden Öffnungen des so entstehenden Halbzylinders sind mit Palmenzweigen und Weiden vertiebt. Aber den Zelten ragen breite quadratische Dächer aus Zehnteigeln auf, von deren Höhe der Dorfwächter Ausschau hält, ob nicht der Raubzug eines feindlichen Stammes droht. Schwerfällige, mit Datteln, Reis und Gerste beladene Segler, deren Raben-Wellen und Flammings aus dem Niederlicht aufsteigt, fahren langsam den Strom hinab, um in Wasra ihre Ladung zu Markt zu bringen.



Schaldärin aus Senneh in Persisch-Kurdistan

Dort in Wasra gibt sich zum ersten Male die Anknüpfung an die europäische Wirtschaftswelt kund. An einer Stelle am Schatt el arab gelegen, bis zu der Seeschiffe größeren Tiefgangs aus dem Persischen Golf dorzubringen vermögen, stellt diese Stadt, die sich inmitten von Gärten und Kanälen dehnt, den Hafen Mesopotamiens dar. Am häufigsten weht die englische Flagge von den Dampfern, die am Wasrater Holtbau im Strom anker. Aber auch Deutschland zeigt sehr sehr Jahren seine Schiffe im Persischen Golf und in Wasra, seit die Hamburg-Amerika-Linie einen arabisch-persischen Dienst errichtete. — Vielleicht noch vor Ende dieses Krieges wird die Bagdadbahn ihre Spuren durch ganz Mesopotamien ziehen und deutlicher kultureller und wirtschaftlicher Erschließung den Weg bereiten.



Schiffswelke gelagerte heute festsitzende und der samstesten Bodens. Schmale Palmenspitzen und immergrüne Raubbäume stehen nur da, wo vorhandenes Grundwasser die Spelung zuläßt oder von weit her ein Kanallauf einen Schwall der Stromfluten heranzuführt. Feste Dorfchaften finden sich lediglich in der Nähe der Wasseradern. Der Schafal und der Beduine, dessen schwarze Nomadenzelte in der Sonne nur einige Farbtöne tiefer schimmern als der schwarzbraune, feinstaubige Boden, sind die eigentlichen Herren der Einöden abseits der Flußläufe. — Wenn wir von der die Suphratufer verbindenden Schiffswelke von Musseib stromaufwärts uns bewegen, so treuzen wir Ufergebiete, in denen eine dichtere Bevölkerung anäßig ist. Besser erhalten sind hier die Kanäle, und reichlicher wird ihre



Oben: Fährschiff über den Suphrat bei Birebil. — Unten: Eisenbahnbrücke über den Suphrat bei Dierabius

# Der Horizont

Physikalisch-nautische Vauderei.  
Von Hermann Weyler

**E**r aufmerksam und nachdenkliche Mensch läßt das Auge gerne in die Ferne schweifen. Aber während der Blick am Himmelsgewölbe sich bis zu ungemessenen fernen Sternen taufen kann, ist die Reichweite des Sehens auf der Erde recht beschränkt. Denn schon in einer mäßigen Entfernung umfängt uns eine mehr oder weniger kreisförmige Linie, wo die kleine Erde, auf der wir leben, ein Ende zu haben scheint. Das ist der „natürliche“ Horizont, jene Linie, wo das halbkugelige Himmelsgewölbe auf dem Zeller aufsteigen scheint, den die Erde nach der Vorstellung der Alten bilden sollte. Das von jener Grenzlinie eingeschlossene Gesichtsfeld ist oft recht wechsell. In tiefer Zeltung löst der Blick allaböck gegen verdeddende Höhen; darum steigen wir so gern auf ragende Berge, wo das Auge in dümmerte Fernen taufen kann; und wenn der Seemann noch Maß aus über die wogende Wasserfläche hinaus so weit schauen will, plant er geliebtes Meer doch ins Unendliche.

Es ist aber klar, daß im Allgemeinen für die Höhenbestimmung seiner Sterne nicht wohl mit den Zufälligkeiten eines natürlichen Horizontes zufrieden sein kann. In den Bergengebietern ist die Sonne oft schon früh hinter den Gipfel. Aber obwohl sie bleibt unter der Grenze zwischen Himmel und Erde taucht, wird der Beobachter doch nicht behaupten wollen, daß sie schon untergegangen sei. Zur Bemessung ihrer Erscheinung braucht er vielmehr einen besonderen Horizont. Das ist der „astronomische“ oder „scheinbare“, den das erste Bildchen darstellt. Hier ist E die Erde; b ist eine menschliche Auge, das sich über dem Punkt a befindet, und c-d deutet eine Ebene an, die waagrecht durch das Gesicht des Anschauenden gelegt ist. Im Tal steht allerdings eine ebene Fläche bald ringsum an. Wer aber auf hoher See das Auge herum-schweifen läßt, der findet kaum, lie bis an den fernen Himmel fortzuehen. Dort grenzt er sie durch einen richtigen Kreis ab, der keine Bahn zwischen den Sternen finden mag. Und dieser Kreis ist der astronomische oder scheinbare Horizont. Will man dessen Ebene darstellen, und soll sie zugleich einen horizontalen Spiegel bilden, so kann man verschiedene Mittel anwenden. Man nimmt beispielsweise einen Zylinder, der mit Wasser gefüllt ist, und gießt hinein, bis er wohl auch vollkommen darat. Oder man benutzt ein Gefäß mit Quecksilber, dessen Oberfläche sich ja auch von selbst richtig einstellt. Ebenso läßt sich eine glatte Glasplatte als Spiegel verwenden, wenn ihre Lage mit einer Wasserwaage geregelt werden ill. Derartige Spiegelnde Flächen können zu Höhenbestimmungen von Weltinnen über den scheinbaren Horizont genützt werden. Denn scheinbaren Horizonte erscheinen die vorge-ländigen Gegenstände bekanntlich so weit hinter dem Male, als sie in Wirklichkeit davon liegen. Befindet sich also ein Stern 30 Grad über dem astronomischen Horizont, so erscheint sein Abbild 30 Grad unter diesem, und man kann jene Höhe also auch durch die Höhe des Horizontes ermitteln. Auf See wird allerdings fast ausnahmslos nach der „Rinne“ gemessen, auf die wir weiter unten eingehen werden.

In dem Ausdruck „scheinbar“ liegt schon die Andeutung einer gewissen Anzulänglichlichkeit auch dieses Horizontes. Und tatsächlich ist man zu einem „wahren“ Horizont fortgeschritten (Abb. 2), durch den Mittelpunkt M der Erde E ist nämlich eine Ebene c-e gelegt, die ihre Orientierung wieder am Himmel finden soll. a und b haben

dieselbe Bedeutung wie beim ersten Bildchen. Linie c-e steht senkrecht auf der Linie b-a-M, und man erkennt, daß sie der Linie des scheinbaren Horizontes parallel gerichtet ist. So ist es gemessenmaßen der scheinbare Horizont — immer dieselbe Lage behaltend — bis zum Erdmittelpunkt verschoben worden.

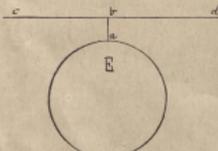


Abb. 1. Astronomischer (scheinbarer) Horizont

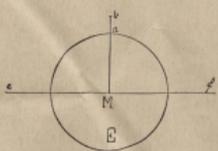


Abb. 2. Wahrer Horizont

Abb. 5 stellt den scheinbaren und wahren Horizont zueinander, und dies läßt zu einem Vergleich ein. B ist hier der Standpunkt des Beobachters, den der Zeichner in der Beobderfläche verortet hat; l-d ist ferner sein scheinbarer, H-R sein wahrer Horizont. Der Abstand beider ist offenbar gleich dem halben Durchmesser der Erde, wofür man als Mittelwert den Betrag von 6360 Kilometer ansetzen kann. Nun ist diese Größe, wenn man sie auf trübige Räume bezieht, gewiß eine recht beträchtliche; im Weltumraume bedeutet sie aber ein Nichts. Bei einem Etckenabstoß ist es auch ziemlich gleichgültig, ob man eine Ebene mitten durch sie hindurchlegt, oder ob man sie am Rande vorbeiführt — wenn beide nur dieselbe Lage haben. Und man kann unbedenklich sagen, daß ein Stern, der bei R aufsteigt, in demselben Augenblicke auch bei d erscheint. Beide Horizonte liegen eben nach Weltmaß ganz nahe nebeneinander. Schiffs wie zum Erdmittelpunkt aus einen Strahl nach B, um ihn dort durch einen Spiegel wieder zurückzuwerfen,

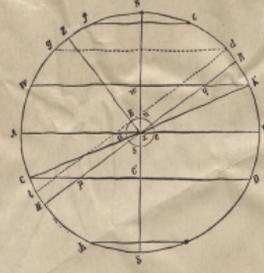


Abb. 3. Scheinbarer und wahrer Horizont. (Nach G. Götze's „Himmelskunde“)

und würde er dann neuerdings nach B gespiegelt, so würde er in einer einzigen Schwinde den Weg fast 60mal durchgemessen können und die Wellen der Funtenelegraphie würden

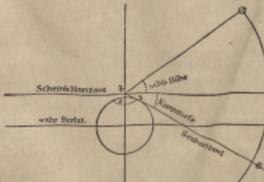


Abb. 4. Zusammenstellung der drei Horizonts. (Nach Dr. G. Götze's „Himmelskunde“)

hinter einer solchen Leistung nicht zurückbleiben. Allerdings ist bei den sogenannten Zeilarten durchaus auf den Unterschied zwischen dem scheinbaren und wahren Horizont zu achten. Denn hier herrschen andere Verhältnisse, die ebenfalls durch Abb. 5 veranschaulicht werden können. Die Erde sei als eine Halbkugel von der hier angegebenen Größe dargestellt; die Halbkugelfläche soll so groß sein wie auf dem Bilde; denn haben wir offenbar eine gewisse Niefenerde vor uns. Und darum wird nur der durch den Erdmittelpunkt gelegte wahre Horizont den Himmel in zwei Halbkugeln zerlegen, wie es sein soll. Wird also bei einem solchen Ansetzungen etwas durch eine Beob-schreiber der Horizont angegeben, so muß diese immer so angeordnet sein, daß der Augemittelpunkt in ihr liegt.

Der Seemann stellt sich bei seinen Höhenbestimmungen der Gestirne wieder auf den natürlichen Horizont zu. Neben dem Gesichtsfeld, wo das Meer abgetragen zu sein scheint, ist die „Rinne“. Befindet man sich im Punkte A (Abb. 3), so kann man offenbar so weit sehen, als die Zangente A-H reicht. Und wenn man diese um A, so eintritt auf der Seefahrt ein Kreis, der durch die Stilllinie unten angebeut wird. Und diese Rinne grenzt eine Kugelfläche ab, welche offenbar das Gesichtsfeld darstellt. Je höher man steigt, um so weiter kann man natürlich sehen, und die folgende keine Tabelle nicht darüber nähere Auskunft. Hier bedeutet die erste Zahl die Höhe in Metern über dem Meere, die zweite den Halbmesser des Gesichtsfeldes:



Abb. 4. Die Rinne. (Nach G. Götze's „Himmelskunde“)

5 m	8	40 m	22 km
10	11	50	25
20	16	75	30
30	19	100	36

Es sind hier geringe Höhen angenommen worden, wie sie etwa auf Schiffen interessieren. Dabei lassen die 30 und 100 oder 200 Meter gebührend stehen, um so weiter kann man natürlich sehen, und man offenbar viermal so hoch steigen will, wenn man zweimal sonst sehen will.

Das Bildchen 4 veranschaulicht ferner, wie ein in d befindliches Auge ein so herantommendes Schiff immer vollständiger sieht. Ist es nicht im Grunde bedauerlich, daß die schwebenden Wälder des Atlantiks noch nicht vollständig aus solcher Entfernung auf die Kugelfläche der Erde gelassen haben? Dieses Auf- und Untergangen ist doch so leicht zu beobachten. Sinkt nicht schon das Vlachener unter die Rinne, wenn man mit einem Boot ein paar Kilometer auf das Meer hinausfährt?

Eine Zusammenstellung des scheinbaren, wahren und natürlichen Horizontes ist Abb. 6, wobei allerdings der Winkel der Rinne durch die Deutlichkeit wegen unübersichtlichmäßig groß gezeichnet worden ist. Die Rinnefläche wächst natürlich mit der Höhe des Standpunktes. Das Auge taucht aber mehr oder weniger über die Lage der Rinne, weil gewisse Lichtbrechungen stattfinden. Die natürlichen Welt muß daher durch natürliche Tafeln ermittelt werden.

Weit pflegt das Auge des Seemanns zu schweifen. Und wie oft lacht es den Horizont ab, wo Freund und Feind nahest können! Und es ist auch recht, wenn unser Blick hinaus-schweift, und wenn wir von hoher Barke aus den Horizont zu dem fernen freies Meer, das reichen Erdhöhen und Gegenden dieses gemäßigten Himmelsgebietes haben den Blick gelangt. Und fähig schauen wir im Weite über den Horizont der Gegenwart hinaus in eine reiche Zukunft, wo keine feindliche Welle die Ferne mehr trübt.



Aus dem Heiligen Lande: Am See Tiberias

## „Stolz weht die Flagge schwarz-weiss-rot“

(18. Fortsetzung)

Seetageoman von Alfred Funke

So ging es häßig weiter. Mit Unlicht richteten sie es ein, daß sie mit sinkender Nacht in Kriehl eintrafen. Sie fanden ohne Mühe Unterkommen, denn Kriehl war die und leer. Im Ospital, aber die rote Kreuz-Flagge wehte, blieben sie die Nacht und wurden gütlich beherbergt. Am folgenden Morgen gingen sie durch den Ort. Das Besieramt hatte am weiten gelitten. Einiges Voltreffler hatten es in einen Erinnerungsbau umgewandelt. Die Kafferei war unversehrt geblieben. Nur die Bootshafen hatte eine Granate das obere Stockwerk eines Handelshauses fortgerissen. Granatrichter waren hier und dort in den Boden gewühlt.

Mit Mühe und Not wurde eine Bootsmannschaft zusammengeeremmet. Die guten Neger trauten dem Landfrieden nicht und schnatterten bestig durcheinander, als ihnen das Ziel gefagt wurde. Nach Fernando Po sündler trauten sie sich nicht. Aber ein Boorführer, der zur Mission gehörte, war bereit, gegen eine gehörige Entschädigung nach Süden zu flieuren und einen spanischen Hafen anzulanden.

Das Boot, das er klar zum Segeln machte, war ein elender Kasten. Man wollte in der Dunkelheit der Nacht den Bootshafen verlassen. Nur das notwendige Gepäc wurde an Bord verladen.

Mitternachts schlug von der Turmuhr der Straße, als der letzte Handbedrad mit dem Ort des Ospitals gemeldet und das Boot klar gemacht wurde. Die Brandung, die sonst oft genug die Fahrt zu einem gefährlichen Abenteuer machte, war geringer als sonst. Ein paar tüchtige Spritzer wüßten zwar über Bord und düßten die Fahrgäste geblöndert. Aber das Boot nahm glatt die anrollende Bänung und schiff durch den Wasserfwall hinaus ins freie Wasser.

„Gnädlich ist anders“, sagte der Neglerungsrat, der mit dem Doffor auf einem kleinen Zerfchlag saß, der vor dem Steuer eine Off Wärdterd bildete. Sonst war das Boot offen. Klaus Memes stand zwischen den

Schwarzen, die auf den Dackten saßen und ihre Riemen tüchtig gebraucht hatten, als es durch die Brandung ging.

„Das keine Stunde waren sie vom Land entfernt, als ein Tornado heranzog und einen Regen herabschüttete, daß es auf dem Ruderboot flachte, als würde mit dem Deckschiff rein ein Schiff gemacht. Die Deutschen hatten zwar ihre Gummimäntel übergezogen, aber die dünne Hülle schützte gegen die africanische Einsturz nicht auf die Dauer!“

„Ich bin naß bis auf die Knochen“, sagte der Neglerungsrat.

„Den feuchten Gruß hätte sich der gütige Himmel sparen können“, schimpfte Doffor Henkel, „ich bin bis in die Gedärme naß.“

„Stier geht es ja wohl nimmer, herr Doffor. Wädeln wir uns also in Gleichmut und warten wir, bis die liebe Sonne uns trodnet!“

Auch Klaus Memes troff wie eine Dachrinne. Er hatte manchen Guß auf See erlebt. Aber diese plashende und stürzende Wasserfälle ging selbst ihm über die Gemütskräfte. Er troß selbst unter eine Ruderbank, aber auch das rettete war nur ein eingebildeter Schutz. Er blieb naß, als sei er in eine Waschkübel getaucht. Die schwarzen Ruderleute schimpften und stüßten schredlich, und auch der Steuermann vergah seine christliche Erziehung und warf mit gottlosen Sprüchen um sich, um seinem Zerger Luft zu machen.

In Segeln war bei diesem Wetter nicht zu denken. Das Gewitter selbst war freilich schnell vorübergezogen. Aber der Regen hielt an. Dabei froren die Bootsneger erbärmlich, klapperten mit den Zähnen und verwünschten die ganze Fahrt.

„Ihr werdet schon wieder trocken werden“, tröstete Doffor Henkel. Aber der Steuermann wehrte ab: „This warer is kada kada to much, mister. Der Regen geht über die Gemütskräfte.“

Dann sprang er die schwarzen Ruderleute wieder an, daß sie mit den Riemen arbeiteten. Die Neger gehorchten und legten sich tüchtig ins Zeug. Aber bei Tagesanbruch waren die

erst wenige Seemeilen weiter nach Süden gekommen. Der Himmel war noch immer grau wie ein Saß, und aus den Wolken goß es nach kurzen Pausen wieder.

Der Neglerungsrat, „Fahren wir lieber den nächsten Boorplatz an. Man verflammt ja hier vollständig. Ich muß unbedingt erst mal trocken werden und etwas Heißes in den Leib bekommen.“

Damit waren die Neger mehr als einverstanden. Der Steuermann hielt also wieder auf Land zu. Dort trugte er eine Niederlage von John Holt.

Als das Boot an dem verlassenem Küstenplatz festgemacht wurde, regnete es immer noch. Aber auf der Veranda war es wenigstens leicht und in dem Stüchelpause konnte Feuer gemacht werden.

Doffor Henkel ließ zunächst Kaffee machen, und die drei Herren verluhten, ihre Kleidungsstücke notdürftig zu trodnen. Ganz gewaltige Dampfswolken gingen von den aufgehängten Jauchen und Wäschestücken auf.

„Das ist wie in einer Waschkübel hier, aber was soll man machen?“ meinte Doffor Henkel.

Trotz des Feuers war es Klaus Memes noch immer, als stecke er bis an den Hals im Wasser. Aber der heiße Schlad Kaffee tat gut. Nun wurde neuer Tat gehalten. In der verlassenem Vortorei konnten sie nicht bleiben. Man wartete also, bis sich der Himmel aufklärte. Dann ging es wieder ins Boot. Der Kaffee wurde unter Segel gefahrt, als die Brandung passiert war. Der Kuts ging die Küste entlang, und alles freute sich der sonnigen Fahrt.

„Wie schnell der Mensch wieder gute Laune hat, wenn er trocken ist“, sagte Klaus Memes und sah nach dem Segel.

Das stank voll und prall. Mit dem Glase des Neglerungsrats konnte er die Küste verfolgen. Er konnte sie freilich nicht, aber der Neglerungsrat war auf der Karte bewandert. An dem Wohlstellen vorbei ging es der spanischen Campofliste zu. Der Steuermann fuhr

freilich nach seinem eignen Kurs, und wenn Klaus Neues nicht mit einem Dornereuter eingefahren wäre, hätte das Boot die Erdumlung vor dem Capostütz nicht genommen. Es kam zweimal fast auf dieselbe Strecke zurück.

„Ja, ja, es ist ein Vergnügen eigener Art, mit diesen Strandpartien“, schimpfte der Negierungsrat. „Nur gut, daß sie mitgenommen sind, Herr Neues.“

Die Küste sprang um einige Kilometer vor. Im weiten Bogen hielt Klaus Neues Kurs auf die Mündung des Campostuffes und lag am Abend in dem kleinen spanischen Hafen, in dem ein Teil der Gattin und ein interessanter die katalische Obrigkeit vertrat. Die Spanier machten große Pläne, als sie die Deutschen an Land kommen sahen, aber sie ließen jäh ihre Kaffee aufbrechen und boten an, was ihre schmalen Vorräte hergeben wollten. Doktor Hensel sprach gut Spanisch und machte den Geschäftsmann eine besondere Freude, als er ihnen von den Kämpfen im Innern Mexicos erzählte. Was die Spanier sonst an Neuigkeiten wußten, hatten sie meist aus französischer Quelle. Furchtbare Niederlagen der Deutschen auf den europäischen Kriegsschauplätzen reibten sich zu einer wahren Ungläubigkeit. Die Russen standen angeblich einmal wieder an der Dnieper oder gar dicht vor dem Brandenburger Thor, die Franzosen in Hannover, die deutsche Flotte sollte verfaßt sein oder lag gefangen in englischen Häfen.

„Nehmen Sie, bitte, alles um, und Sie haben die Wahrheit!“ sagte Doktor Hensel. Dann überlegte er mit den Spaniern, wie man sich am besten nach Fernando Po hinübersehen könnte. Von Campo war dazu eigentlich wenig Gelegenheit. Am besten war es, wenn die Deutschen bis Bata segelten und von da aus einen spanischen Dampfer nehmen würden. Gefährlich war auch das. Aber in der letzten Zeit nach der Befestigung von Scribi — das selbstverständlich nur als wüster Trümmerhaufen von den Franzosen verlassen worden war — lag nun hin und wieder ein englischer oder französischer Kreuzer auf Streifzucht geföhrt worden.

„Man könnte über Land nach Bata marschieren“, überlegte Doktor Hensel. Aber die Spanier winkten ab. Sie konnten unmöglich so viel Träger stellen, und der Weg über den Höhenraum war auch nicht der bequemste. Also war es besser, an Bord des Seebootes zu gehen und sich nach Bata durchzuschlagen.

Unter einer Hut von Deckbränden für gute Fahrt gingen die Deutschen am folgenden Morgen wieder an Bord und setzten Kurs weiter die Küste entlang nach Süden zu. Der Wind hand gut und das Boot machte flotte Fahrt. Abends feuerte der schwarze Steuermann die Küste an. Dort kannte er kleine Häfen. Von einem solchen Schlußpunkt aus laden die Deutschen am zweiten Tage der Fahrt ein französisches Kanonenboot vorbeidampfen.

„Gut, daß wir den Kerlen nicht in den Hals gelaufen sind“, freute sich der Negierungsrat.

In ganz kleinen Bucht nach das Boot an der Küste entlang, bis Bata aufkam. Der Steuermann verschlor sich wenigstens, die langgestreckten Gebäude am Strande seien die Zolltruppen des spanischen Hofes. Er behielt recht. In der deutschen Faktorei Moris erhielten die Deutschen Unterkunft. Die schwarze Mannschaft wurde abgelöst und machte sich einen guten Tag an Land.

Der spanische Dampfer nach Fernando Po war freilich gerade zwei Tage vorher abgegangen. Aber in sechs Tagen würde ein anderer erwartet.

„Nehmen wir uns also in Geduld!“ entschied Doktor Hensel.

In Bata landen die Deutschen auch Landbesitzer, die schon wechsellang an den winzigen Küstenplan bebaut waren. Das waren Leute von der Befugung des kleinen deutschen Dampfers „Stolo“, den die Franzosen im Munifich zusammengeschoffen hatten. Die kleine Wirtshaus hatte sich gegen das feindliche Kanonenboot nicht wehren können.

„Aber besser, kaum, als den Franzosen in die Klauen gefallen!“ sagte der Raschheit des deutschen Dampfers.

Nach einem gemeinsamen Frühstück in der Faktorei gingen die drei Deutschen durch Bata. Es war mittlerweile Ebbezeit geworden. Der sanftige Strand, der sich hell von dem Gras und Dorndach landeinwärts abhob, lag blank und bot einen schönen Weg. Zwischen den Steinen im festeten Strand wußten kleinen Schwärze hin und her, spielten Fische und grissen Salzflechte. Die Faktoreien, sieben an der Zahl, lagen in weiten Zwischenräumen. Sie handelten hauptsächlich Kakaos ein und verkauften dafür Tabak, Stoffe, Salz und allerlei Kraut an die Neger. Gebett wurden sie auch Arbeiter für die Kakaopflanzungen auf Fernando Po aus und verdienten ein schönes Geld dabei.

„In allen Faktoreien standen die Neger und feilten. Seit letzter hier noch kein Geld. Zunächst ließ sich jeder ein Glas billigen spanischen Weines einzapfen und machte dann umständlich Palaver.“

Doktor Hensel und Klaus Neues sahen ganz gern ein bißchen in einer der Faktoreien aus, in den spanischen. Da gab es vorzüglich billige Clarrisier zu kaufen, und ein bißchen Rauchen und ein Glas Tereswein waren bisher ihr einziger Trost in der öden Langeweile des spanischen Nestes. Der Faktoriesier verriet ihnen aber, es gäbe auch ein „ausgezeichnetes“ Hotel und ein „brillantes“ Kaffeehaus am Platz, da könnte man sein Spielchen machen.

„Das Billard gäbe es da auch.“

„Das sind ganz unvorstellbare Ausfichten“, meinte Doktor Hensel. „Das ausgezeichnete Hotel wird wohl eine bessere Zadar sein und das brillante Kaffeehaus eine Eckschuppe. Diese Spanier nehmen den Mund immer gerne voll.“

Die beiden Deutschen aber fanden wirklich das Hotel und das Kaffeehaus. Das Billard hatte zwar einmal bessere Zeiten gesehen, aber der Wirt ließ ihnen zu Ehren ein Grammophon spielen und setzte Wermutwein und Wurst auf den Tisch. „Das war alles, was er ihnen bieten konnte. Aber Doktor Hensel entsetzte Zeitungen. Sie kamen von Las Palmas und Fernando Po. Wie die Habichte stürzten sich die beiden Deutschen darauf. Sie sahen den Negierungsrat, der in der Faktorei einen Bericht schrieb, sofort einen Negierungsrat als Elbboten, und der Beamte ließ sich nicht zweimal nötigen. So konnten sie den ganzen Tag in dem Kaffeehaus über den Zeitungen, ohne Wurst und tranen Wein dazu. Als sie es verließen, um zu Tisch zu gehen, wollte Doktor Hensel den Wirt bezahlen. Aber der Spanier schonte mit einem sehr beliebigen Gesicht jedes Geld ab. „Es wäre ihm eine Ehre gewesen, die deutschen Herren unter seinem Dache zu sehen.“

„Das sind meistens nur Nebenarten“, sagte Doktor Hensel, „ich kenne doch meine Sidalgos.“

Aber der Doktor täuschte sich. Der Spanier nahm nicht einen Pfennig, sondern ließ die beiden Gäste mit unglücklichen Höflichkeit an den Weg und bat sie um die Ehre für die kommenden Tage.

„Das ist ein weiser Rabe“, erklärte der Doktor. „Ich habe mal eine andere Geschichte erlebt. Da sah ich in der Eisenbahn vorwärts Malaga und Granada, und ein Spanier mit einem sehr hübschen dunklen Gesicht, der mit bunter Seide prächtig gekleidet war, war mein Gefährte. Ich wollte den hübschen Mann spielen und bewunderte seine Capa.“ Der junge Mann sagte mit süßlicher Höflichkeit: „Der Mantel steht zu Ihrer Verfüzung, mein Herr.“ Ich dachte, du wirst den hübschen Mann doch einmal beim Wort nehmen, ergriff den schönen Mantel, der wirklich schön, aber hunderte Mark unter Erdboden wert war, bedachte mich mit vieler Graste und setzte ihn zu meinem Gepäc ins Neg. Der junge Caballero war doch ein hübschen betrogen, aber er warde das Gesicht; ungefähr so, als wenn einer Leibschmerzen hat und will es nicht merken lassen. Wir waren noch zwei Stationen vor Granada und der Zug hielt vor der Haltestelle, an der eine blonde braune Bengel und bettelnder Weiber trauernd einander sahen und den Reisenden Ob-

anboten. Da fragte mein Caballero mich höflich: Welche Station ist das, mein Herr? Ich nannte ihm den Namen. Da spielte er den bestürzten Mann. „Um Himmels willen! Da wäre ich beinahe zu weit gefahren. Auf Wiedersehen, ich muß leider hier aussteigen.“

Dies sagte er feierlich, reichte mir die Hand und raffte sein Gepäck auf. Ich sah den hübschen Griff er auch seinen Mantel und stürzte beinahe aus dem Zug. Ich war die schöne Capa los. Der Zug wollte weiter fahren. Als der Zugführer das Zeichen zur Abfahrt gab, schenkte mein Caballero mir ein Hecht herum, schoß auf einen norderen Wagen los, stieg dort ein und fuhr mit uns nach Granada. Er hatte seinen Mann getroffen.“

Den ersten Abend in Bata verbrachten die Deutschen mit einem stillen Satz. Der folgende Tag war schon langweilig. Sie sahen mit sehnsüchtigen Augen hinaus aufs Meer, dessen Brandung nur flüchtig wieder über den flachen Strand schäumte. Das Segelboot war schon am Morgen in See gegangen, nachdem die schwarze Mannschaft in Bata ganz bedeutend gefeiert hatte.

Ein bißchen verläumdungen im Laden der Faktorei, ein Gang auf die einsige Straße, die weiter ins Land führte, das Essen und die Schlummerstunde auf der Veranda des Hauses, Grammophonspiel und wieder Stat stillen den Tag aus. Der dritte wurde noch langweiliger. Das vierte brachte aber eine Ueberraschung. Als der Tag anbrach, erschien ein französischer Kreuzer vor Bata und schickte eine Pinasse an Land, angeblich, um in den Faktoreien einzufahren. Der Probianentmeister und seine Matrosen in der weiten Tropenuniform schnitten jedes Faktorei durch und nahmen auch im Kaffeehaus gemächlich ein Glas Tereswein. Sie trauten so ganz nebenbei, ob nicht auch ein paar Deutsche neu angekommen seien. Ein Landsmann aber, der die Franzosen ein bißchen beorderte hatte, warnte Klaus Neues. Der französische Kreuzer hatte das Segelboot vor Scribi angehalten und natürlich von den Küstennegern gehört, war nach Bata gefahren ist.

„Nun würden die Franzosen natürlich sich zum Aufpassen, sagte auch Doktor Hensel. In der Tat erschien jeden Morgen das Boot, faufte Fische, Bananen und Wein, und die Matrosen bummelten in guter Ruhe durch Bata. Die Deutschen aber sahen dornel aber der Landwehr und taten, als gebe sie alles nichts an.“

So kam der sechste Tag. Der Dampfer nach Fernando Po mußte jede Stunde aufkommen. Gegen zehn Uhr morgens wurde seine dunkle Rauchfabrik gelöscht. Es war ein kleiner alter Mann, der den Küstendienst tat.

„Nun ist alles klar“, sagte der deutsche Faktoriesier und deutete auf den Franzosen, der gleichfalls wieder auf der Höhe von Bata kreuzte. Aber am Nachmittag verstand das Kriegsschiff und dampfte nordwärts.

Auf diesen Reim trachen wir schon lange nicht, laute Klaus Neues hin und wieder nach, „Der Reim denkt natürlich, mir frabellen uns am Bord des Spanier und lassen uns dann auf hoher See ertischen. Es ist zwar verdammt langweilig in diesem Loch hier, aber noch immer besser als in der Gefangenschaft.“

So dampfte das spanische Schiff wieder in See und die Deutschen blieben mit sehnsüchtigen Augen am Strande. Nierberger schlugen einigen je zur Herberge und machten brummlige Gesichter.

Der Regierungsrat war noch der Gleichmütigste.

„Ich sieble mich schon unwerthig blünder nach Fernando Po“, meinte er, „und wenn ich mich im Augenblick verlassen sollte.“

Doktor Hensel wollte aber nach Deutschland zurück und Klaus Neues wäre auch am liebsten in Kiel oder Wilhelmshaven gewesen. Da wäre er jetzt nächster.

„Hier liegt man wie eine alte abgetakelte Null und verkauft langsam“, schimpfte er. „Der Teufel hole die verfluchten Franzosen!“

(Fortsetzung folgt.)







