Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 39 (1935-1936)
Heft: 10

Artikel: Der Weltenbummler
Autor: Stelzner, Waldemar
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-667702

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

worauf die ungefähre Lage des Eilands verzeichnet war. Dann verschied auch er.

*

Juan de Morales aber erlebte nach einigen Jahren das Glück der Befreiung und Rückkehr in die Heimat. Man schrieb inzwischen das Jahr 1416, und Portugal spielte eine führende Rolle als Seemacht. Vor allem war es die Person des Don Enrique, des Prinzen von Portugal, später unter dem Namen „Heinrich der Seefahrer" bekannt, der das Studium der nautischen Wissenschaften zu hoher Blüte brachte und den Entdeckungs- und Erforschungseifer seiner Landsleute anzuregen wußte. Es gelang Juan de Morales, bis zu dem Prinzen vorzudringen und ihm die Geschichte des unglücklichen Mortimer zu erzählen unter Vorlegung jener Seekarte.

Prinz Heinrich, der ihm aufmerksam zugehört hatte, entließ ihn mit dem Versprechen, sich der Sache anzunehmen.

*

Im Jahre 1419 erreichte ein von der portugiesischen Regierung entsandtes Schiff die heutige Insel Madeira und nahm Besitz von derselben. Das Grab Robert Machins und der Anna von Urfet wurde von den Kolonisten noch unberührt vorgefunden. Der Name Machins gab dem neuentdeckten Lande den Namen, der sich im Laufe der Jahrhunderte zu dem heutigen Madeira umgewandelt hat. E. F. K.

Der Weltenbummler.

Von Waldemar Stelzner.

Zweimal nur ist er mir begegnet.

Als ich Anfang 1904 mit der feurigen Sorglosigkeit der Jugend von Hamburg aus hinausfuhr die Elbe abwärts, durch die griesgrämige Nordsee und den gewaltigen Atlantik bis zum Südwestteil Afrikas, erblickte ich ihn bald nach unserer Abfahrt zum ersten Male: Rolf Werring, den Weltenbummler. Vier Jahre später traf ich ihn noch einmal in Südwest, der alten deutschen Kolonie.

Er war ein auffallend großer, herkulisch gebauter Mann mit wetterhartem Antlitz und lebhaften blauen Seemannsaugen. Aus allen seinen Bewegungen sprachen Wille und Tatkraft. Er wohnte in einer Kabine mir gegenüber. Bald wußte ich, daß der kaum Dreißigjährige schon zehn große Seereisen nach aller Herren Länder hinter sich hatte. Er liebte die Abwechslung wie das brausende Leben und „gondelte" wahllos auf dem Erdball umher. Da die Hereros sich gegen die weiße Macht erhoben hatten, mußte er einmal im fernen Südwest „Umschau halten", so meinte er leichthin, und in seinen wettergebräunten Zügen leuchtete die Abenteuerlust. Und ich lachte und prahlte in Jungensart von meinen eigenen weitfliegenden Plänen.

Wir furchten bereits gewaltige Wasserberge des offenen Atlantik, als wir uns an der gemeinsamen Mittagstafel in dieser Weise lebhaft unterhielten. Werring, der sich die Mahlzeit ganz vortrefflich schmecken ließ, saß mir gegenüber. Sein Blick belauerte mich mit grimmigem Lächeln. Mit Ungeduld schien er auf den Augenblick zu warten, auch mich, wie so viele andere Passagiere, als wandelnde Leiche im Geschwindschritt den Speisesaal verlassen zu sehen. Aber ich wollte ihm diesen Gefallen nicht erweisen und hielt mich beim Reichen der Speisen tapfer mit ihm im Gleichschritt.

Draußen heulte und pfiff der Wind. Die Bullaugen des Speisesalons sanken ins Meer und tauchten, von Wasser triefend, wieder auf. Alles schwebte, schwankte, kreiste, — und, haltlos um sich greifend, torkelte jeden Augenblick ein Unglücksmensch leichenblaß dem Ausgang zu.

Ich hielt mich wacker. Werring aber unkte ärgerlich: „Junges Greenhorn, Sie kommen auch noch dran!"

Gegen Abend stiegen wir noch einmal an Deck. Es hielt schwer, gegen den Winddruck anzukommen. Als wir uns an der Reling vorwärts tasteten, tief die erquickende Seeluft einatmend, glühte bereits vom Großmast das Signallicht. Am Himmel funkelten vereinzelte Sterne durch das dunkle, zerrissene Gewölk, bleich warf der Mond seinen magischen Schein auf die blauschwarze, kochende See. Bis in später Stunde hielt ich neben ihm aus und stieg dadurch in seiner Hochachtung.

Am nächsten Morgen führte mich mein erster Gang in Wind und Wetter wieder an Deck. Nur mit Mühe konnte ich mich aufrechterhalten. Werring kam mir entgegen und schüttelte mir kräftig die Hand: „Wenigstens e i n e Landrattenseele im Sturm an Deck! Gut geschlafen? War ja eine recht gemütliche Nacht!" Es klang wie eine Art Anerkennung. Mit jähem Ruck hakte er mich unter und zog mich nach dem Vorderdeck, wo die

Schiffsnase nur zu häufig zwischen Wasser und Himmel schwebte, und eine Sturzsee nach der andern über Deck rollte. Hier ließ er mich los und schritt breitspurig voraus. Sich listig über mein Nachkommen vergewissernd, bog er um den Speisesalon der ersten Kajüte. In diesem Augenblick legte sich der Dampfer scharf auf die Seite. Der Riesenkerl glitt aus, schlug zu Boden, rutschte über das schlüpfrige Deck, drehte sich wie ein Kreisel und blieb schließlich, sich mit Aufbietung aller Kraft festklammernd, an der Reling hängen.

Im ersten Schreck war ich starr, dann brach ich in ein schallendes Gelächter aus über den komischen Anblick, den der hilflose Kraftmensch bot. Er funkelte mich wütend an, stapfte auf mich zu, hieb seine Hand auf meine Schulter und gestand ehrlich: „Verdammt noch mal, es hat doch schon seine Richtigkeit; wer andern eine Grube gräbt, fällt selbst hinein!" Dann hakte er mich wieder unter und murrte versöhnlich: „Kommen Sie, Sie oller Hanseat, wir trinken in der Pantry einen Kognak!" Seit diesem Ereignis waren wir gute Freunde.

Da endlich, nach Tagen und Nächten, hatte das Stürmen ein Ende. Es klarte auf und wurde sommerlich warm. Die Passagiere lebten wieder auf und gaben sich den mannigfaltigsten Zerstreuungen hin. Dazu gehörte auch ein Pistolenschießen auf über Bord geworfene Flaschen, wobei es viel zu lachen gab, da das Treffen der im Wasser tanzenden Flaschen sich als weit schwieriger erwies als viele vermeintliche Scharfschützen wähnten. Nur unser Globetrotter hatte es ordentlich heraus und erregte lebhafte Bewunderung. Alles drängte sich um ihn, und alle Aufmerksamkeit konzentrierte sich auf ihn.

Plötzlich ertönte ein furchtbarer Aufschrei des Entsetzens. Unmittelbar darauf erscholl der Schreckensruf: „Mann über Bord!", sich fortpflanzend von Deck zu Deck. Dieser „Mann" war ein sechsjähriger Junge, der einzige Sohn einer jungen Frau, die ohnmächtig zusammenbrach. Wie sich später herausstellte, hatte das Kind, um besser sehen zu können, unbeachtet die Brüstung erklettert und war dann, jählings den Halt verlierend, in die Tiefe gestürzt.

In dem lähmenden Entsetzen und der allgemeinen Verwirrung hatte nur einer seine klare Geistesgegenwart bewahrt — der Weltbummler. Seine Züge strafften sich — die Pistole flog zu Boden, blitzschnell das ausgezogene Jackett hinterher, in langen Sätzen schoß er nach dem Hinterdeck — und mit einem riesigen Schwung war er über Bord. Taue und Rettungsringe flogen dem Tollkühnen nach. Von der Kommandobrücke hörte man das laute Kommando des Kapitäns. Das Schiff stoppte, drehte bei, und schon wenig später lief ein Rettungsboot auf die Stätte des Unglücks zu.

Werring war nach seinem waghalsigen Sprung sofort wieder aufgetaucht. Mit mächtigen, weitausholenden Arm- und Beinbewegungen strebte er seinem Ziele zu. Wie ein hilfloses Bündel trieb der Knabe in einiger Entfernung in dem sich allmählich beruhigenden Schraubenwasser, bis er unversehens versank. In ungeheurer Spannung verfolgten wir von Bord aus das aufregende Schauspiel. Der Riese drängte in noch gewaltigeren Anstrengungen vorwärts — bis er plötzlich unter der Wasserfläche verschwand. Es verging eine Minute, die zur Ewigkeit wuchs. Da tauchte sein Kopf wieder auf — und als Werring sich nun kraftvoll auf den Rücken warf, sah man das Kind, das er über Wasser zu halten sich bemühte. Indessen hatte das Boot den Erschöpften erreicht, der noch mit letzter Kraft den Kleinen über den Bootsrand schob. Dann wurde auch er hineingezogen.

Ein unbeschreiblicher Jubel brach los, als der Retter den Fallreep emporstieg. Er drängte sich durch und verschwand in seiner Kabine.

Später suchte ich ihn auf. Ich fand ihn wie versteinert auf dem Bettrand sitzend, eingehüllt in dicke Rauchschwaden, die seiner Pfeife entquollen. „Dicke Luft!" eröffnete ich das Gespräch, als ich Werring die Hand bot. Ein grimmiges Lachen. „Dicke Luft, mein Lieber, gab's vorhin dort drunten! Hätt' nicht viel gefehlt, dann hätte das Schicksal in Gestalt eines Hais den langen Rolf Werring geschnappt! Nur drei Bootslängen entfernt sah ich die Rückenflosse einer solchen Bestie aus dem Wasser auftauchen, just in dem Augenblick, als das Rettungsboot mich erreichte. Der Bruchteil einer Minute hätte zur Katastrophe für das Kind und mich werden können. Es hat oft sein Gutes, wenn einem erst nachträglich die Gefahr zum Bewußtsein kommt."

Fast drei Wochen verflossen noch an Bord in warmer Sonne und würziger Seeluft. Dann trennten sich unsere Wege.

Jahre vergingen auf dem afrikanischen Festland. Die in Swakopmund und Lüderitzbucht gelandeten Passagiere der „Lucie" waren inzwischen in alle Winde zerstoben. Ich selbst hatte in einem Windhuker Store meine Heimat gefunden.

Da geschah es an einem heißen Dezembertage — das Weihnachtsfest stand kurz bevor —, daß eine Abteilung gefangener Hereros auf der Landstraße gerade an meinem Store vorbeizog. Eine mächtige Gestalt mit breitrandigem Tropenhut führte den Trupp. Als ich den Mann ins Auge faßte, zuckte ich in freudiger Überraschung zusammen: es war mein lieber Reisebegleiter von der Überfahrt. Auch er hatte mich sofort erkannt. Wir eilten zueinander und schüttelten uns bewegt die Hände. Er hatte sich von der Schutztruppe anwerben lassen und schon manchen blutigen Strauß hinter sich.

Der Abend gehörte uns. Wir saßen bis tief in die Nacht in lebhaftem Geplauder auf meiner offenen Veranda. Über uns schimmerte in immer gleichbleibender Erhabenheit das charakterische Sternbild der südlichen Halbkugel, das Andreas-Kreuz. Ruhevoll leuchtete dieses Symbol des Friedens durch die stille, einsame Nacht, während Freund Werring seine Felderlebnisse erzählte.

Er hatte am Waterberg und vielen anderen Stellen gekämpft und auch das überaus blutige Gefecht bei Groß-Nabas gegen Hendrik Witbooi mitgemacht. Es war das letztemal, daß wir uns von Angesicht zu Angesicht sahen.

Mitte 1908 erhielt ich von ihm noch einige flüchtige Zeilen aus den heißen, damals neu entdeckten Diamantfeldern: „Hallo, old fellow, wie geht's? Gut? Es sollte mich freuen! Was mich betrifft, so stehe ich hier mitten im Kreuzfeuer der im heißen Sande lagernden Brillanten! Ja, ich bin auf dem besten Wege, mich zum Diamantenkönig von Südafrika emporzuschwingen! Wenn ich so lange Geduld habe. Denn es ist auch möglich, daß mich mein unruhiges Blut weiter treibt in ein anderes mir noch unbekanntes, fernes Land ..."

Und so sah ich ihn denn im Geiste zuletzt in der trostlosen Namib, wo die Sonne unbarmherzig brennt, wo der feine Triebsand rastlos Welle um Welle wirft ... bis zur wandernden Düne. Wo der Sand fließt und rinnt, wo die feinen Körnchen und glitzernden Kristalle unter dem leisesten Winddruck wie Lebewesen kriechen und rieseln, unermüdlich, immerzu im ewigen Fluß.

Luftverkehr im Winter.

Es gab eine Zeit, da Fliegen überhaupt nur bei schönem Wetter möglich war. Aber diese Zeit liegt bereits fast ein Vierteljahrhundert hinter uns. In dieser Periode hat das Flugzeug sowohl wie die Technik des Fliegens eine ungeheure Entwicklung durchgemacht, welche der Laie kaum zu ermessen imstande ist. Zwar stellt er fest, daß aus den „Drahtverhauen" der „alten Zeit" solide, geräumige, bequeme Maschinen geworden sind, in welche man im Sonntagsgewand und mit dem Strohhut einsteigen kann und die man genau so frisch und gepflegt verläßt, wie man sie bestiegen hat. Er stellt fest, daß man in bequemen Fauteuils sitzt und sich bedienen lassen kann; daß man mit den neuen Großflugzeugen heute auch dann die Länder der Erde mühelos überquert, wenn es regnet oder stürmt und daß eine Luftverkehrsgesellschaft es sich heute nicht einmal mehr überlegt, ob sie ihre Flugzeuge auf die Reise schicken soll, wenn der Himmel verhängt ist und der Erdbewohner seine Behausung nur verläßt, wenn er durchaus muß. Denn das Wetter ist für das moderne Flugzeug kein Problem mehr. Es verfügt über Motoren, welche stärker sind als die Winde des Himmels, Motoren, deren geniale Konstruktion sie so verläßlich macht, daß sie auch gegen die schwersten Stürme siegen und das Flugzeug immer noch in Zeiten zum Bestimmungshafen bringen, welche von Bahn und Auto nicht zu erreichen sind.

Die noch bei weitem nicht zu Ende gediehene Entwicklung des drahtlosen Verkehrs, des Radio, hat dem Luftverkehr eine weitere Entwicklungsphase überwinden helfen. Seitdem es möglich ist, von der Erde aus mit einem entsprechend eingerichteten Flugzeug jederzeit in Verbindung zu bleiben und jede Nachricht mit ihm auszutauschen, hat sich das Flugzeug die vollkommene Unabhängigkeit von der Bodensicht erkämpft. Zu seiner verläßlichen Steuerung, zur Durchführung seiner Reisen über Land und Meer ist es nicht mehr notwendig, daß der Pilot den Boden sieht. Er kann sich, wenn die Wolken tief über den Feldern hängen, mit dem Funkspruch über seinen Standort orientieren, er fliegt mit einer navigatorischen Ausstattung, welche ihm die Verfolgung eines Kurses auch dann aufs genaueste ermöglicht, wenn er auf Hunderte von Kilometern, Tausende von Metern über der von Wolken überschatteten Erde fliegt. Er fliegt „blind", sagt man, und dieser Blindflug, eine Errungenschaft, welche erst vor wenigen Jahren zur Vollendung entwickelt werden konnte, hat erst das Flugzeug völlig vom Boden zu lösen vermocht.