

Kapitän Klackebusch auf der Löwenjagd [Fortsetzung]

Autor(en): **Rotman, G.T.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **33 (1943)**

Heft 50

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-650007>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

kein Dichter zu sein, um für die Eindrücke, die ich empfangen, die entsprechenden schildernden Worte zu finden.

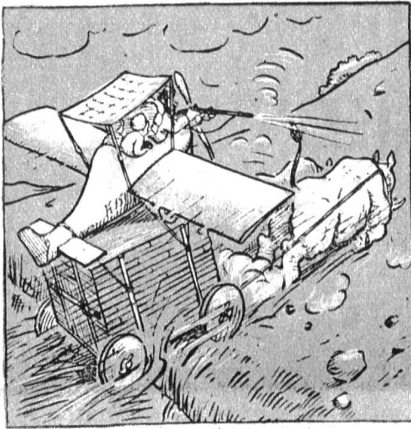
Nun noch ein paar Worte über meine Rückreise. Dass mir der Abschied von dem Lande, das mir so lieb geworden, nicht leicht fiel, wird mir der Leser, der mir bisher aufmerksam gefolgt ist, gerne glauben. Noch auf dem Meere wendete ich mich immer und immer wieder, um mir das Bild dieser einzig gelegenen Stadt ins Herz zu prägen. Die 400 Seemeilen nach Marseille legte ich glücklich zurück und widmete mich, dort am 14. April 1885 angelangt, der mir kurz vorher gestellten Aufgabe, ein Tracé zu einer Bahn von der Stadt auf die Höhe der Notre-Dame de la Garde zu studieren, wo man die wunderbarste Aussicht über Stadt, Land und Meer geniesst. Nach zehn Tagen angestrengter Arbeit entschied ich dann als Experte über die eingelaufenen Pläne.

In Lyon harrete meiner eine ähnliche Aufgabe. Dort

galt es, ebenfalls ein Tracé zu bestimmen für eine Bahn nach Croix-Rousse, welche 650 Meter Länge und bei 15% Steigung im ganzen 80 Meter Erhebung hat. Nachdem ich auch diese Arbeit durch Untersuchung und Entscheidung der bezüglichen Fragen zu Ende geführt, widmete ich noch einige Tage dem Besuche alter bekannter Sehenswürdigkeiten und ganz besonders meines ehemaligen Meisters Gasquel. Wie sich der Leser vielleicht erinnern wird, hatte ich vor fast fünfzig Jahren schon die Strassen Lyons betreten, den Tornister auf dem Rücken, den starken Knotenstock in der Hand, als junger Mechaniker, fremd und unerfahren, der nichts sein nannte, als seine neunzehn Jahre und seinen Jugendmut. Als ich jetzt diesen Boden wieder betrat, soeben zurückgekehrt von einer Berufung nach Afrika und eingeladen von den französischen Regierungsingenieuren, um als Sachverständiger mein Urteil über ein

Kapitän Klackebusch auf der Löwenjagd

von G. Th. Rotman
13. Fortsetzung
(Nachdruck verboten)



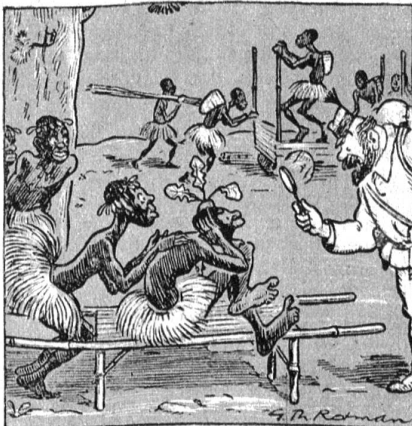
79. Hierauf lud der Kapitän sein Gewehr und paffte drauf los, als sollte er ganz allein eine ganze Armee schlagen. Die beiden Rhinzerosse rannten, zu Tode erschrocken, davon, zum Wasser hinaus und geradeswegs den Hügel hinauf. Sie schleppten natürlich zugleich den Wagen mit, und das hatte der schlaue Kapitän nun gerade beabsichtigt.



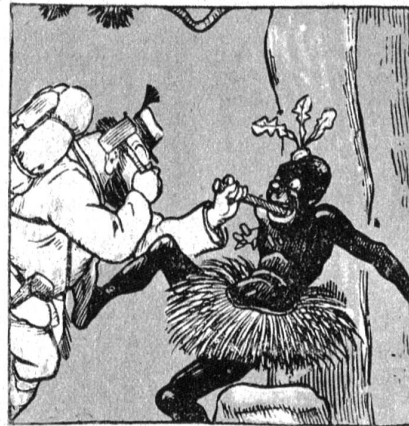
80. Bei einem Baum auf der Spitze des Hügels stand einer der Neger. Die Rhinzerosse drauf los! Aber der Neger kletterte im letzten Augenblick gewandt auf den Baum; und während das eine Rhinzeros mit dem zerrissenen Seil weiterannte, lief das andere mit solcher Kraft gegen den Baum, dass die beiden Hörner sich tief in den Stamm hineinbohrten und das Tier sie nicht wieder herauszuziehen vermochte.



81. So war Kapitän Klackebusch also wieder oben und hatte auch noch ein Rhinzeros gefangen. Bald lag das grosse Tier beim Baum, tüchtig gebunden, neben dem Leopard, den die Neger auch schon gebunden hatten ehe er zu sich kam. Als dann machte man sich schnell an die Arbeit, um auch für die zwei neuen Gefangenen einen Käfig zu machen. Aber auf einmal rief der Kapitän, auf eine sich nähernde Staubwolke zeigend: «Was ist denn das?»



82. Es war unser Freund Utemetuti, der ihnen, von schnellfüssigen Trägern getragen, gefolgt war. «Utemetuti Zahnweh! Utemetuti Zahnweh! Weissner Mann helfen!» schrie er. «Das Wättchen wird ausgewirkt haben!» sagte der Kapitän, und mit einem Gesicht, als wenn er in seinem ganzen Leben nichts anderes als Zahnarzt gewesen wäre, beschloss er: «Ja, dann werden wir den bösen Zahn herausziehen müssen!»



83. Er stocherte zuerst ein wenig mit seiner Kneifzange in Utemetutis Mund herum; konnte den Zahn aber nicht damit fassen. Er holte darum ein grosses Brecheisen und einen Hammer, setzte den Neger gegen einen Baum und das Brecheisen gegen den hohlen Zahn, und dann...



84. «Uah! Uah!» machte Utemetuti, als der Hammer mit einem kräftigen Schlag auf das Brecheisen niederkam. Er hatte nämlich zwei seiner eigenen Zähne eingeschluckt, und das Brecheisen steckte ihm bis zur Hälfte in der Gurgel! Mit vorquellenden Augen und vor Angst verzerrtem Gesicht rannte der arme Mann wild herum.

Bahnprojekt abzugeben, da gedachte ich mit doppelter Lebhaftigkeit jener Zeiten der Entbehrung und der strengen Arbeit, und ich beeilte mich, den guten Gasquel aufzusuchen, den ich am selben Schraubstock stehend fand, an dem ich ihn vor fünfzig Jahren verlassen. Freilich den alten, wackern, blinden Soldaten aus den Feldzügen des grossen Napoleon sollte ich nicht wieder sehen. Der trieb schon lange kein Rad mehr, sondern war einberufen worden zu jener andern „grossen Armee“, auf die Marsch-Ordre eines grösseren und mächtigeren Herrschers. Mein lieber Gasquel aber, jetzt ein schneeweisses ehrwürdiges Haupt, freute sich über alle Massen, dass ich nach einem halben Jahrhundert noch seiner gedacht, und meine Freude war nicht geringer.

Glücklich in die Heimat zu meinen Lieben zurückgekehrt und wieder eingewöhnt in den heimeligen Räumen, erblicke ich in Gedanken oftmals von neuem alle Wunder der Schöpfung, die ich auf meinen Reisen in vier Weltteilen gesehen, und all das Erlebte erscheint mir in lebhaftester Anschaulichkeit, mich mahndend zum Preise Gottes, der mich so väterlich geführt von den Tagen der Kindheit bis in ein höheres Alter.

Zu grösseren Reisen bin ich allerdings nicht mehr ge-

kommen. Doch habe ich noch manches Grossartige sehen dürfen, z. B. in Italien und im südlichen Tirol.

Jetzt bin ich ein alter Mann und durch mein zunehmendes Gehörleiden genötigt, mich immer mehr auf einen engern Kreis zurückzuziehen. In meinem lieben Olten führe ich, treulich gepflegt von meiner ebenfalls betagten Lebensgefährtin, ein im Verhältnis zu früheren Zeiten sehr einförmiges Stilleben. Erwünschte Abwechslung bringen in dieses die Besuche der Meinigen, namentlich meiner drei fröhlich gedeihenden Grosssöhne. Den beiden Bahnen, welchen die Hauptarbeit meines Lebens gegolten hat, der Schweizerischen Zentralbahn und der Rigibahn, gehört auch jetzt noch fort und fort mein besonderes Interesse. Aus dem Verwaltungsrat der Zentralbahn bin ich zwar zurückgetreten, dagegen haben mich meine Kollegen von der Rigibahn bis jetzt nicht entlassen wollen. Auch die öffentlichen Angelegenheiten und gemeinnützigen Bestrebungen von Olten und Umgebung beschäftigen mich noch recht lebhaft.

Im übrigen aber erwarte ich stündlich den Ruf des Herrn. Er wird es wohl machen.

Das Buch „Erinnerungen eines alten Mechanikers“ von Niklaus Riggbach ist zum Preise von Fr. 1.20 erhältlich im Verlag Gute Schriften, Basel.

DIE GILBERT-INSELN

Die *Gilbert-Inseln*, wo nun die Amerikaner gelandet sind, liegen unter dem Aequator, und zwar genau nördlich von Neuseeland, mitten im Grossen Ozean, in 170—180 Grad östlicher Länge.

Es handelt sich um 16 Atolle, d. h. Koralleninseln, also um ringförmige, nur wenige Meter hohe Korallenriffe mit einer engen Oeffnung nach dem offenen Meere. 1931 wurden auf ihnen 26 500 Einwohner gezählt. Die Gesamtfläche beträgt 467 Quadratkilometer.

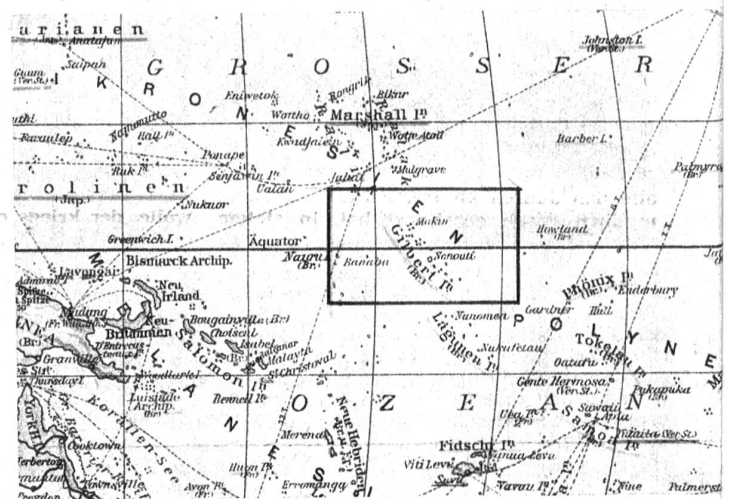
Der englische Seefahrer Byron soll sie 1765 zuerst gesichtet haben. 1788 wurden sie dann von den Engländern Gilbert und Marshall erforscht. Nach dem deutsch-englischen Abkommen vom Jahre 1885 wurden sie zur britischen Interessensphäre gerechnet und kamen dann 1892 unter englische Schutzherrschaft. Seit 1915 bildet der Archipel einen Teil der Gilbert- und Elliceinseln-Kolonie. Die Ellice-Inseln, ebenfalls Koralleninseln, liegen südlich davon.

Das Klima auf den Gilbert-Inseln ist warm und trocken und verhältnismässig gesund. Die Tierwelt ist äusserst dürftig; es handelt sich zur Hauptsache um einige Vogel- und Eidechsenarten. Gross ist der Fischreichtum. Auch die Pflanzenwelt ist bescheiden. Auf den Gilbert- und den benachbarten Ellice-Inseln konnte man nur etwa 30 blütentragende Pflanzen feststellen.

Die Einwohnerschaft besteht aus einer malayo-polynesischen Mischrasse, mit etwas dunklerer Hautfarbe als die Polynesier. Die Männer tragen um die Hüften geflochtene Matten, die Frauen Grasschürzen. Die Waffen der Eingeborenen waren mit Haifischzähnen besetzt. (Man findet solche im Historischen Museum in Bern ausgestellt.) Die Rüstungen bestanden aus Kokosfasern, über die eine Stachelrochenhaut gespannt wurde. Auf den Gilbert-Inseln besteht noch Mutterrecht, Totemismus und Dämonenglaube.

An unsere Abonnenten!

Diejenigen unserer Abonnenten, deren Abonnement am 31. Dezember abläuft, erhalten in diesen Tagen durch die Post einen Einzahlungsschein zur Abonnementerneuerung. Die Abonnementspreise sind auf dem grünen Schein aufgedruckt. — Bei allen Abonnements, die bis Ende Dezember nicht durch Einzahlung auf Postcheckkonto erneuert worden sind, erlauben wir uns, die Abonnementgebühr anfangs Januar durch Nachnahme zu erheben. Erfolgt Ihre Zahlung auf die eine oder andere Art, wir danken Ihnen dafür im voraus bestens. — Abonnenten mit Versicherung machen wir darauf aufmerksam, dass die Versicherungsgesellschaft nur ersatzpflichtig wird, wenn das Abonnement bezahlt ist. *Die Administration.*



Die einzelnen Inseln bilden Staaten für sich, die von Königen oder Häuptlingen zusammen mit einem Rat regiert werden. Ueber allen steht der englische Regierungskommissär, während die Verwaltung ganz in den Händen der Eingeborenen liegt. Diese sind an Zahl zurückgegangen. Von 1901—1931 von 35 000 auf 26 500. Die verheerenden Kriege und Mordtaten der Eingeborenen unter sich haben jetzt aufgehört. Um dies zu erreichen, haben ihnen die Engländer das Ausfahren auf ihren Schiffen verboten. Trotzdem war die Einwohnerschaft lange Zeit im Rückgang. Erst in neuester Zeit scheint eine Wendung eingetreten zu sein; nach englischen Angaben hat sich wieder ein Geburtenüberschuss eingestellt; für das Jahr 1939 wurden 1086 Geburten gegen 670 Todesfälle angegeben.

Als Folge von Orkanen zwingen oft Hungersnöte die Bewohner zur Auswanderung. Sie verdingen sich dann als Arbeiter. Die Einwohner sind gegen Krankheiten weniger widerstandsfähig als die Europäer. Schwindsucht und Dysenterie fordern ihre Opfer. Der Haupterwerbszweig ist der Fischfang. Als Ausfuhrerzeugnisse kommen Kokosnüsse in Betracht. Auf den Inseln wachsen zahlreiche Kokos- und Pandanuspalmen.

Der Besitz der Inseln ist vor allem von strategischer Bedeutung. Von hier aus lassen sich Angriffe auf die nordöstlich gelegenen, früher deutschen, jetzt japanischen Marshall- und Karolinen-Inseln ausführen. Eine andere Möglichkeit besteht in einem Angriff auf die im Westen gelegene Insel Neu-Britannien mit dem japanischen Flotten- und Luftstützpunkt Rabaul.