

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

[Text]

Der Luftwiderstand nimmt mit der Geschwindigkeit zu, was auch für den Antrieb gilt. Das Flugzeug kann sich demnach beim Start erst dann vom Erdboden oder von der Wasseroberfläche abheben, wenn seine Startgeschwindigkeit so gross wird, dass der erzeugte Auftrieb das Fluggewicht überwindet: bis zur Erreichung dieser Geschwindigkeit muss dabei die Maschine eine bestimmte Strecke auf dem Boden oder auf dem Wasser zurücklegen. — Das Fahrwerk soll die mit den angeführten Vorgängen verbundenen Bewegungen auf dem Erdboden und auf dem Wasser ermöglichen.

Das normale Fahrwerk der Landflugzeuge setzt sich zwecks Erzielung einer sicheren Lagerung auf dem Boden aus einem Hauptfahrgestell und mit zwei in Schenkeln oder Streben gefederten Laufrollen und einer Schwanzkufe zusammen. — Gleit- und Segelflugzeuge sind nur mit einer Kufe in Rumpfmittle aus gestattet. Bei Schwimmerflugzeugen treten an die Stelle der Laufrollen kastenförmige Schwimmkörper (Schwimmer); die Räder können auch durch Schneekufen ersetzt werden.

Durch das Leitwerk wird die Flugrichtung bestimmt; es fallen ihm somit folgende Aufgaben zu:

1. Erhaltung des Apparates in einer bestimmten Fluglage (Stabilisierung) und
2. Aenderung der Flugrichtung nach dem Willen des Piloten (Flossen am Ruder).

Das Steuerwerk umfasst alle Teile, die zur Betätigung der Ruder dienen. Der Steuerungseinbau im Rumpf besteht meistens aus einem von Hand in zwei Richtungen schwenkbaren Steuerknüppel für die Höhen und Quersteuerung und einem Fusshebel für die Seitensteuerung. Bei schweren Maschinen tritt an die Stelle des Steuerknüppels eine Steuersäule mit Handrad.

Zum Triebwerk der Motorflugzeuge gehören diejenigen Teile, welche die Vortriebskraft erzeugen, vor allem also der Flugmotor in Verbindung mit der Luftschraube. — Weiter rechnet man dazu: Brennstoff- und Schmierstoffbehälter, Kühler, Leitungen, Instrumente zur Ueberwachung der Triebwerksanlage

usw. — Der Flugmotor ist meist ein Benzinmotor (Kolbenmotor) mit stehenden, hängenden oder sternförmig angeordneten Zylindern. Neuerdings ist man bestrebt, den Röhlmotor wegen seiner Feuersicherheit und Billigkeit im Betriebe einzuführen. — Auch die Anwendung anderer Kraftmaschinen, wie z. B. der Gasturbine, der Dampfmaschine und des Rückstosserzeugers (Rakete) im Flugzeug wurde, zum Teil mit Erfolg, versucht.

Weiterhin lassen sich die Flugzeuge in motorlose Flugzeuge (Gleit- und Segelflugzeuge) und in Motorflugzeuge unterscheiden.

Nachstehend geben wir einen kurzen Ueberblick über die verschiedenen Flugarten und die aus ihnen sich ergebenden Sonderflugzeuge:

a) *Gleitflug* — *Gleitflugzeuge*. — Kleine Gleitwinkel lassen sich mit leichten Flugzeugen ohne Motor erzielen, die ausschliesslich dem Gleitfliegen dienen; bei abgestelltem Motor kann auch das normale Motorflugzeug — z. B. bei der Landung — den Gleitflug ausführen. Der Gleitflugsport bildet in der Regel die Vorstufe für eine spätere Segelflieger- und Motorfliegerausbildung.

b) Als Vorbild für den Segelflug mit Maschinen dürfte der Segelflug der Vögel gelten, bei welchen sie scheinbar mühelos und ohne Flügelschlag weite Strecken in grosser Höhe durchfliegen.

Wie der Segelflug der Vögel, so wird auch der Segelflug mit Maschinen in aufsteigenden Luftströmungen ausgeführt; unter Segelflug versteht man also einen Gleitflug ohne Höhenverlust. Die Segelflugzeuge weisen wesentlich kleinere Gleitwinkel und geringere Sinkgeschwindigkeiten auf als Gleitflugzeuge.

c) *Motorflug mit Flügeln ohne Zusatzbewegung*. — Durch Betätigung der Steuerung lässt sich das Flugzeug aus der gezeichneten Normallage in andere Flugstellungen bringen, so dass man ausser dem horizontalen Motorflug und dem Gleitflug beim Motorflugzeug noch folgende Flugzustände unterscheiden kann: Start und Landung, Steigflug (Höhenflug), Kurvenflug, und aus diesen Flugarten zusammengesetzt, der Kunstflug.

d) Flug mit Drehflügeln; Drehflächenflugzeuge. — Die Drehflügel, von denen mehrere auf gemeinsamer Nabe befestigt sind, drehen sich um eine senkrechte Achse und erzeugen so den zum Fliegen erforderlichen Auftrieb: ihre Wirkungsweise entspricht der einer Luftschraube.

Nach der Art der Auftriebserzeugung der Dachflügel unterscheidet man: Hubschrauber und Tragschrauber. Die Drehflächenflugzeuge weisen, abgesehen von der Flügelausführung und -lagerung, die gleiche Grundform und die gleichen Hauptteile (Rumpf, Fahrwerk, Leitwerk usw.), wie das normale Motorflugzeug mit starren Flügeln.

Hubschrauber. — Als Huborgane besitzt das Flugzeug zwei Luftschrauben von allgemein üblicher Bauart, die seitlich vom Rumpf in Armen gelagert sind und vom Motor zwangsläufig angetrieben werden. Zur Erzeugung des Vortriebes beim Wagerechflug dient, wie beim normalen Motorflugzeug, eine Zugschraube.

Der Tragschrauber, auch Windmühlenflugzeug oder Autogiro genannt, ist eine Erfindung des Spaniers de la Cierva. Seine Brauchbarkeit im Luftverkehr ist praktisch erwiesen.

Auch bei diesem Flugzeugtyp erfolgt die Auftriebserzeugung durch Flügel mit senkrechter Drehachse, während der Vortrieb durch eine im Rumpfkopf gelagerte Zugschraube hervorgerufen wird.

e) Flug mit schwingenden und umlaufenden Flügeln: noch nicht einwandfreie Herstellung.

Somit kommen von den angeführten Flugzeugarten nur folgende in Frage:

Motorloser Flug: Gleit- und Segelflugzeuge.

Motorflug: Flugzeug mit festen Flügeln und Tragschrauber.

Aus einer ausgezeichneten Studie*) entnehmen wir, dass das moderne Flugzeug in Frankreich eine lobenswerte Entwicklung erreicht hat.

« Wir besitzen den leistungsfähigsten Luftmotor der Welt, sowie den leichtesten, best ausgearbeiteten, leistungsfähigsten

*) Le « Document », juin 1935, Rôles de l'air.

Wassermotor. Wir werden demnächst einen vorzüglichen Motor haben.

Auf unseren Handelslinien transportieren unsere Flugzeuge 11—30 Passagiere in einer Geschwindigkeit von 275 Kilometer in der Stunde. Ein französischer Motor ist es, der den Atlantischen Ozean am häufigsten überflogen hat. Der Rekordflug Paris—New York wurde mit französischem Apparat ausgeführt. Wir waren die ersten, die das leichte Flugzeug gebrauchten und unser bekannter Flieger Delmotte hat mit einem Motor von 300 PS. den von einem amerikanischen Motor von 800 PS. innegehabten Schnelligkeitsweltrekord übertrumpft und unseren französischen Landesfarben erworben.

Dass unser Flugmaterial auch in andern Ländern immer mehr geschätzt wird, ergibt sich aus folgenden Zahlen:

Im Jahre 1932 exportierten wir Flugmaterial für 87 Millionen.

Im Jahre 1933 exportierten wir Flugmaterial für 74 Millionen.

Im Jahre 1934 exportierten wir Flugmaterial für 130 Millionen.

Unsere Flugzeugindustrie, die der Autorität des Generals Denain untersteht, ist im Begriff, nicht nur die grösste Anzahl von Flugzeugen herzustellen, sondern auch deren vollkommenste Ausführung zu gewährleisten, wofür ihr der Staat die den modernsten Anforderungen genügenden Experimentierungszentren zur Verfügung stellt. Seiner Tradition getreu, bleibt Frankreich an erster Stelle mit den Fortschritten der modernen Technik.

Auch sind den Lufttouristen schon zahlreiche Modelle leichter Flugzeuge zur Auswahl geboten. Die Start- und Landungsplätze mehren sich. In nächster Nähe aller grösseren Städte sind solche vorgesehen. Nahezu 200 Aeroklubs bemühen sich um dieses neue Wandermittel. Einer der ersten ist unser elsässischer Flugsportklub, der sich unter der umsichtigen Leitung seines Präsidenten, Herrn André Helmer, zu rascher Blüte entwickelt hat.

Aus der offiziellen Statistik der Strassburger Handelskammer ergibt sich, dass die vom Landungsplatz Strassburg abtransportierte Flugzeuglandung 813 Passa-

giere, 200 000 Kilo Waren und 3—5000 Kilo Post betrug.

«Die Verbindungslinien der französischen Handelsluftschiffahrt», sagte Herr Flandin, «werden dereinst die ganze Welt umspinnen.» Leider hat sich bis heute diese Prophezeiung noch nicht bestätigt. Mit ihren 43 000 Kilometer Ausdehnung, ihren 50 000 Passagieren und ihren 1800 Tonnen Post und Transportmaterial, die sie im Jahre 1934 befördert hat, ist sie bei weitem noch nicht die erste der Welt.

Immerhin dürfen wir stolz sein, dass das Riesenwasserflugzeug «Lieutenant de vaisseau Paris» (30 Meter Länge, 6 Meter Höhe, 50 Meter Umfang, Triebkraft 5200 PS.) zur Zeit der erste Flugapparat der Welt bleibt, der sich im transozeanischen Transport von 70 Passagieren mit dem «Zeppelin» messen kann.

In Europa verbinden unsere Linien: Paris mit London, Brüssel, Warschau, Sofia, Malmoe, Moskau. Eine Verbindungslinie besteht mit Afrika: Marseille—Alger; Marseille—Tunis; Toulouse—Casablanca—Dakar, ungeachtet der Binnenlinien.

Schon besteht eine regelmässige direkte Verbindungslinie Paris—Madagascar über die Saharawüste und Aequatorial-Afrika.

In Asien wurde unsere Linie nach französisch Indo-China (über Syrien, Irak und Indien), welche seit drei Jahren schon regelmässige Verbindung vermittelt, über Bangkok und Vieu-Téan nach Hanoi verlängert und demnächst werden unsere kühnen Piloten auch China überfliegen.

In Bezug auf Amerika musste der französische Flugdienst einen schweren Kampf bestehen, aus dem er schliesslich, dank dem heldenmütigen Start von Mermoz Bonnot und Bousson trotz siegreich hervortrat und seinen Vorrang befestigte.

Noch bleibt der nördliche Teil des Grossen Ozeans zu bewältigen, auf dem bis jetzt nur vereinzelte Versuche stattgefunden haben, denn die Schwierigkeiten, sowohl der Entfernung als auch der meteorologischen Bedingungen wegen, haben noch keinem Land eine regelmässige, endgültige Verbindung gestattet.

Der Amerikaner Lindbergh, der kühne Flieger, hat als erster die Strecke New York—Paris am 20.—21. Mai 1927 gewagt

und siegreich die 5840 Kilometer zurückgelegt. Nach ihm haben Chamberlin (6200 Kilometer) und Byrd denselben Flug ausgeführt. Rossi ist einer der seltenen Piloten der Welt, der den nördlichen Atlantischen Ozean in den beiden Richtungen hin und zurück überflogen hat.

Zurzeit richtet Frankreich sein Augenmerk auf eine Verbindung über die Azoren- und Bermudainseln.

Hinsichtlich der praktischen Geschwindigkeitsmöglichkeit der Verbindungslinien steht zurzeit an erster Stelle das Postflugzeug New York—San Francisco, welches die Strecke in 32½ Stunden zurücklegt.

In den letzten Jahren haben wir verschiedene Geschwindigkeitsrekorde erlebt, unter andern den direkten Flug der Brüder Arrachart von Paris nach Bassora (4305 Kilometer), von Girier und Dordilly von Paris nach Omsk (4715 Kilometer) und die Flugreise von Thalle und Wiener direkt ohne Zwischenlandung von Paris nach Bender-Abbas (5170 Kilometer).

Am 1. Januar 1929 stieg ein amerikanisches Flugzeug «Question Mark» mit fünf Passagieren in Los Angeles in die Höhe und hielt sich hundertfünfzig Stunden lang in der Luft, dadurch, dass ein anderes Flugzeug über ihm es mittelst Schläuchen mit Oel und Benzin versorgte.

Eine andere Dauerrekordleistung war diejenige der Brüder Fred und Al Key, welche in Meridian (Missouri) aufstiegen, sich ebenfalls im Flug verproviantieren liessen und 27 Tage und 5 Stunden lang in der Luft kreisten.

Einer der letzten Sieger über den nördlichen Atlantischen Ozean war der Lithuaner Waitkus.

Die bedeutendsten Flugrekorde vom Jahre 1934 waren folgende:

Mit seinem Wasserflugzeug erreichte der Italiener Agello eine Geschwindigkeit von 709 km pro Stunde, der Franzose Delmotte, auf seinem Flugzeug, eine solche von 505 km; der Italiener Donati hatte den Höhenrekord = 14 433 Meter Codos und Rossi den Weltrekord des Fluges in gerader Linie = 12 000 km New York—Rayak (Syrien) geschlagen.

Bei Beginn des Weltkrieges hatten wir sozusagen keine Militäraviatik; dieselbe ist mit unglaublicher Schnelligkeit ge-

gründet worden und hat wesentlich zu unseren Erfolgen, zum Endsieg beigetragen! Auch dürfen wir daher unsere wackeren Piloten nicht vergessen, die freudig ihr junges Leben fürs Vaterland geopfert haben. Wir wollen hier nur der tapfersten, wie Guynemer, Nungesser, Marchal, Garros, Fonk, Pégoud, Romanet, Heurtaux, Madon, Pinsard, Haegelen, Marinowitsch... gedenken. Wie die Nachbarländer, müssen wir — zu unserer Sicherheit — bestrebt bleiben, unsere Jugend für die Aviatik zu interessieren, für welche Frankreich immer noch auf seine weltbekannten Piloten der Jetztzeit stolz sein darf. Möge unsere Jugend sich für Bellonte, Coste Codos, Reginensi, Mermoz, Destroyat, Sadi Lecointe, Doret, Detri, Delmotte, Jappy, Rossy, Carlier, Finat Puget, Texier, Gingol und wie sie alle heißen, begeistern und ihrem Beispiel folgen, denn wir benötigen noch zahlreicher guter Piloten.

Es wäre ungerecht, wenn wir hier nicht auch der «Damen» gedächten, die sich mit heldenhaftem Mut und Ausdauer dem Flugwesen gewidmet haben. Vor allem möchten wir unsere tapfere Landsmännin Maryse Hils erwähnen, auf deren Leistungen wir stolz sein dürfen; Hélène Boucher, Marise Bastié, Miss Amelia Earhard, die erste Frau, die den Atlantischen Ozean überflog, Miss Laura Ingalls, Joan Batten, Marquise Carina Vegroue, auch Mme Finat, die demnächst an Stelle ihres beim Flug getöteten Gatten sich zum Start vorbereitet.

Aber nicht nur zum Transport von Passagieren, Post und Waren, zu militärischen und wissenschaftlichen Zwecken oder zum Sport dienen die Flugzeuge, auch im Sanitätsdienst werden sie neuerdings mit Erfolg benutzt, namentlich in den abgelegenen Koloniegebieten.

«Es ist aber immerhin noch eine gefährliche Sache, in ein Flugzeug zu steigen...», werden uns die meisten Leser antworten.

Durchaus nicht! Kein einziges Verkehrsmittel ist weniger gefährlich als ein Flugzeug denn auf unseren französischen Luftlinien zählte man, 1921, 1 schweren Unfall auf 250 000 km; heute einen

schweren Unfall auf 10 Millionen durchflogene Kilometer.

Unsere Fabriken bauen herrliche Apparate und zuverlässige Motore. An Flugzeugfabriken sind zu nennen: Société des Aéroplanes Potez, Caudron-Renault, Salmson, Bréguet (Wibault, Morane, Saulnier, Manhouissin), Bloch, Lioré, Farman, Dewoitine, Hanriot; Motore liefern: Hispano-Suiza, Gnôme et Rhône, Lorraine Petrel.

Das Flugzeug hat somit allen andern Beförderungsmitteln gegenüber nicht nur seine Gleichberechtigung ja sogar seine Ueberlegenheit bewiesen. Wegen seiner schnellen Bewegung durch die Luft ist es berufen, Aufgaben zu erfüllen, die vor allem auf den Gebieten der Forschung, des Verkehrs, der Wehrtechnik und des Sportes liegen.

Die Weiterentwicklung des Flugwesens wird beeinflusst durch das Bestreben, die Wirtschaftlichkeit und die Sicherheit der Flugzeuge noch zu erhöhen und seine Flugeigenschaften zu verbessern.

Möge Frankreich seine leitende Stelle, die es auf diesem Gebiete innehält, auch fürderhin beibehalten. F. B.

Sicheres Mittel. — Jungeselle: «Diese ewigen Duette, die Ihre Töchter spielen, kriegt man aber bald satt; könnten Sie denn da nicht Abhilfe schaffen?» — Vater: «O ja! Heiraten Sie doch eine davon, dann ist' gleich vorbei damit.»

**

Neueste Badekur. — Nachtwächter, der auf seinem nächtlichen Rundgang einen Betrunkenen in einer Haustürnische liegend findet: «Sie da, was machen Sie denn hier, stehen Sie mal auf!» — Betrunkenener: «Ich nehme ein Mondbad.»

**

Teurer Kaftan. — Eisik Wanzenknicker: «Was haste for ä scheenen Kaftan, Genendel, und was kost' er?» — Genendel Schockelchen: «Wenns rauskommt, 3 Monat.»

Ein Liebesdrama in Aethiopien.

Unveröffentlichte Novelle

(Mit einer Abbildung.)

Es war im verflossenen Winter, in Toulon, am Anfang des Nachmittags. Wir sassen, mein Freund Claude, ehemaliger Marineoffizier, und ich, auf der Terrasse eines Cafés des Quai Cronstadt und erfreuten uns ob des herrlichen Wetters, des herrlichen Klimas, während im Norden der Boden bereits sich mit Schnee und Reif bedeckte.

Ueber uns ein schöner, blauer, wolkenloser Himmel, vor uns ein spiegelglattes, ebenso blaues Meer; kein Lüftchen liess sich spüren. Wie wunderbar war es hier in dieser Ecke, die die Mittagssonne vergoldete.

Ein reizendes Panorama erstreckte sich vor uns: im Hintergrund wechselten halbverschwommene Hügellandschaften mit Buchten und Felspartien; dort die Spitzen von Sicié und der Aiguillette, dort die breiten und harmonischen Ausschnitte des Lazarets und der Seyne.

Zwischendurch, hinter den alten Hafendämmen, erschienen, da und dort, die mächtigen und massiven Formen der Schiffe des Mittelmeergeschwaders: Panzerschiffe und Kreuzer, die, mächtigen grauen oder schwarzen Ungeheuern gleich, auf ihre Beute zu lauern schienen; man vergisst nicht bald wieder diese eisernen Inselchen mit ihren Masten, Türmchen und Kanonen!

Ganz in der Nähe, die Segel zusammengerollt, ankerten eine Reihe eleganter und friedlicher Schiffe; nebenan wieder kleinere Militärfahrzeuge; Unterseeboote, die aus den Meerestiefen aufgetaucht schienen, längliche Torpedoboote und Torpedoboot-Zerstörer, die ob ihrer Geschwindigkeit

bekannt sind und die man die « Windhunde des Meeres » getauft hat.

An diesem Wochenende — es war Samstag — war das alte Hafenbecken, das an den Cronstadtstaden stösst, ganz besonders stark belebt durch zahlreiche Schiffe, die Mannschaften und Offiziere ans Land führten; diese in eleganten Motorbooten, jene in den gewöhnlichen, vollbesetzten Mannschaftsbooten, auf denen es ganz besonders lärmend zuzug. Da sie mit Ruder versehen waren, glaubte man einem Wettfahren beizuwohnen, da jedes Schiff zuerst ankommen wollte.

Eine bunte Menge erwartete die Matrosen: Frauen und Kinder der Offiziere und Unteroffiziere, Kaufleute, Händler, Blumenmädchen, Droschken, Taxis, Zeitungsträger, die die letzten Nachrichten bekannt gaben mit jenem, gerade in Toulon so eigentümlichen Akzent. Die vorher leeren Wirtschaftsterrassen füllten sich rasch und die Kellner wussten sich bald nicht mehr zu helfen. Doch die Kundschaft verzog sich ebenso rasch wie sie gekommen war: die einen wanderten ins Stadttinnere, andere weiter in den verschiedenartigsten Fahrzeugen; die Matrosen zogen selbstredend, Arm in Arm, in die berühmten Spelunken.

Claude und ich blieben in unsere Zeitungen vertieft, die fast ausschliesslich den italienisch-abessinischen Ereignissen gewidmet waren.

« Aethiopien! ja Aethiopien »! wiederholte leise Claude, indem er seine Zeitung weglegte, ich habe es einmal aus weiter Ferne gesehen, als ich mich in Djibouti auf der Rückkehr einer grossen Reise aufhielt. Ich sah es durch eine wunderbar klare At-

mosphäre am äussersten Horizonte, als ich, das Fernglas in der Hand, an der Schanzverkleidung meines Kreuzers lehnte: schwarze Basaltberge, die Ahmarberge, nach der Karte zu schliessen, gaben mir die Richtung an. Ihre zackigen Spitzen trennen die abyssinischen Hochebenen, die mehr als 2000 m erreichen, vom Ogaden, einer grossen Wüstenebene, die zwischen den beiden Somalis, der englischen und italienischen, liegen und die beide ebenso öde sind, sodass man berechtigt ist, die Frage zu stellen, welches Interesse die Grossmächte haben können, sich um diese Wüsten zu reissen.

Anschliessend an diese Bemerkung deutete Claude in der Richtung eines an einem der Nachbartische sitzenden Gastes, dem man, von weitem schon, den ehemaligen, langjährigen Koloniewohner ansah: seine Haut glich altem Pergament, aber in seinen Augen merkte man eine unbeugsame Energie; sein Kakianzug hatte Knöpfe aus Horn und man konnte nicht erkennen, ob es ein Zivilist oder Soldat sei.

— Der Adjutant Martin, eine der bekanntesten Physionomien von Toulon, meinte mein Freund mit einem gewissen Respekt; es ist einer der tapferen Ueberlebenden der Mission Marchand, der ganz Afrika durchquert hat. Früher war er auch ein bildschöner Kerl, der stets, unter allen Breitengraden vielen Mädchen den Kopf verdreht hat, denn sein ganzes Leben lang ist er ein Weltenbummler gewesen dies ist übrigens Nebensache, denn was dich am meisten interessieren wird, ist der Umstand, dass dieser Don Juan ein Kenner Abessiniens ist, wie es deren nicht viele gibt; ich werde ihn heranwinken und es wird ihm eine Freude sein, uns dies oder das andere seiner Erlebnisse in diesem Lande, von dem so viel gesprochen wird, zu erzählen.

Kurz darauf sassen wir schon alle drei zusammen an unserem Tischehen und ohne viel Umstände zu machen, hatte Martin bereits eine Geschichte begonnen.

— Ich soll euch von Aethiopien erzählen? Zu meiner Zeit nannte man es Abessinien; ich bin ziemlich viel in diesem Lande herumgereist; es war im Jahre 1898, zwei Jahre nach der bekannten Schlacht von Adoua, in welcher die Abessinier des Ras Makonnen, Generalissimus der Armee Menelicks und Vater des jetzigen «Königs der Könige», die italienische Armee gänzlich vernichtet hatte. Zur Mission, zu der ich gehörte, gehörte auch ein Held des grossen Krieges, General Mangin, ein Lothringer, wie ich; wir sollten nach Frankreich zurück, infolge der ihnen bekannten Verhältnisse. Da ich meine fünfzehn Dienstjahre beendet und Anrecht auf meine Pension hatte, wie mein Freund, der Sergeant Frantz, ein biederer Elsässer, der sich in die Legion engagiert hatte und nachher zu den Marinesoldaten übergetreten war, hatten wir es nicht besonders eilig, nach Hause zurückzukehren, zumal uns als «Heimatlosen» das «Reichsland» verschlossen blieb.

Und übrigens war dies Leben in der Wildnis das Schönste, was wir uns nur denken konnten, da wir noch jung waren, das Klima recht gut vertrugen und dazu leidenschaftliche Jäger waren. Wir entschlossen uns daher, zusammen nach Frankreich zurückzukehren, und zwar über Djibouti, am roten Meer, indem wir Abessinien durchkreuzten, das eine wildreiche Gegend ist.

Nicht allein die Abenteuer lockten uns; wir hofften auch Elfenbein und Straussfedern mitzubringen, die damals viel begehrt waren; wir freuten uns schon ob des lohnenden Absatzes unserer reichen Jagdbeute oder unserer billig erstandenen Waren, um uns dann in einer sonnigen Ecke der Pro-

vence niederzulassen, da uns doch die Rückkehr in die vielgeliebte Heimat — ins Elsass, nach Lothringen — versagt war.

Kurzum, nachdem wir uns von unseren bereits mit Ruhm bedeckten Chefs — Hauptmann Marchand, Leutnant Mangin, und wie sie alle hiessen — verabschiedet hatten, nahmen wir die Richtung gen Chartum, am Zusammenfluss des weissen und des blauen Nils, woselbst ein Hauptsammelplatz der mannigfaltigsten Produkte für Europa, Asien und Afrika sich befindet.

Da wir über etwas Geld verfügten, konnten wir uns aufs beste ausrüsten: wir verschafften uns Kamele und Führer, brachen nach Aethiopien auf, wohin wir längs des Atbara, der beim bekannten Tsanasee entspringt, gelangen wollten. Dies bedeutete die Zurücklegung von ungefähr 300 Kilometer — sechs Tagereisen — durch eines der ödesten Wüstengebiete.

Es war Ende April, schon begann die grosse Trockenheit. Unter der schrecklichen Sonnenhitze durchschritten wir unendliche, trostlose Gegenden, wo hin und wieder vereinzelt Basaltfelsen emporragten. Die brennenden Sonnenstrahlen gaben ihnen den Anblick feuriger Massen, sodass wir den Eindruck hatten, einen Weg zu wandern, wo alles in Brand gesteckt wäre. Glücklicherweise waren diese entsetzlichen Anblicke, durch die herrlichen, paradiesischen Nächte kompensiert: nirgends sind die Nächte so sternenhell, so kühl. Der Himmel bedeckt sich mit unendlichen Sternen und dieselben Felsen, die uns tagsüber tatsächlich Augen, Hände und Füße brannten, hatten nachts die mannigfachsten Erscheinungen. Die um uns herrschende Stille hatte etwas Uebernatürliches. Kein Leben, kein Geräusch! Keine Schnaken- oder Insektenplage, wie wir dieselben in den seit Monaten durchwanderten Gegenden erlebt hatten. Vollständige Ruhe und Stille ringsum;

aber mit Sonnenaufgang begannen bereits wieder die Qualen und unsere Blicke irrten in der endlosen, brennenden Ebene.

Wir rechneten noch mit einem letzten Tagesmarsch, um den Fluss zu erreichen, als ein gewaltiger Simun über uns kam.

Der leuchtende Himmel war auf einmal aschgrau geworden, seine Strahlen waren verschwunden und nunmehr glich er noch einem feurigen Wagen, von dem geschmolzenes Blei herunterfiel. Sogar die Raubvögel, die die einzigen Begleiter der Wüstenkarawanen sind, stets bereit auf den Menschen oder das Tier niederzufliegen, die ermattet hinsinken, flogen rasch mit entsetzlichem Geschrei davon. Der Simun kam in unserer Richtung mit der Geschwindigkeit eines galopierenden Pferdes: es war eine dichte, mehrere hundert Fuss hohe Sandmauer. Nur ein Vogel konnte noch entkommen. Die Dromedare hatten instinktiv gehalten und schauten nach den Führern, die sie in einen Kreis gruppierten: und sofort, wie der Vogel Strauss, verbargen sie ihre Köpfe zwischen die Füße. Wir selbst drückten uns aneinander, inmitten der Tiere, eingemummt in unsere langen Mäntel (Burnus) und liessen die Tornado vorbeirasen, obwohl wir hierbei riskierten, wie es so manchmal vorkommt, lebend begraben zu werden. Feiner, brennender Sand füllte die Nüstern, Ohren, Mund, drang überall hinein: man hat das Empfinden, inmitten feuriger Asche langsam gebraten zu werden; es sind dies entsetzliche Augenblicke, in denen man auch dem Erstickungstod ausgesetzt ist.

Aber unser Herrgott erbarmte sich unser!

Noch kurz vor einbrechender Dunkelheit konnten wir einen abgelegenen Brunnen in einer winzigen Oase mit halbvertrockneten Palmen erreichen. Eine andere Karawane war vor uns angekommen und hatte bereits ent-

setzliche Spuren zurückgelassen: es waren Negerhändler! Araber, die Sklaven vom Sudan mitschleppten, die sie auf den Märkten Abessinians — mit christlicher Bevölkerung! — verkaufen sollten und woselbst der Sklavenhandel noch ein rentables Unternehmen ist. Mehrere Negerleichen, entsetzlich abgemagert, lagen auf dem Boden, die Fesseln noch an Hände und Füßen. Die durch eine Kugel zerschmetterte Hirnschale bewies, dass man sie erschoss, da ihre Füße sie nicht mehr zu tragen vermochten.

Während unsere Kamelführer den durch den Wind und den Sand verschütteten Brunnen freilegten, begaben wir uns, Frantz und ich, auf die Suche von etwas Holz, um unsere Speisen zu kochen und auch um uns etwas zu erwärmen, da die Nächte eiskalt waren. Hinter einem halb abgestorbenen Palmenbaum glaubte ich leises Stöhnen zu vernehmen! Ich trat näher und sah den Körper eines menschlichen Wesens mit armseligen Stoffresten bedeckt: es war eine junge Frau, die jedenfalls dort von den Sklavenhändlern im Stich gelassen ward, da sie ihre wunden Füße nicht mehr tragen konnten; auch hatten sie es überflüssig gefunden, eine Patrone zu opfern, um ihr den Gnadenstoss zu geben. Sie schien tatsächlich wie tot. Dennoch brachte ich meine Feldflasche an ihre Lippen, kühlte Stirn, Augen und Nase mit etwas Wasser.

Nach einigen Augenblicken öffnete das arme Geschöpf die Augen: tiefe, sehr grosse, schwarze Augen, voller Angst und zugleich voller Treue und Anhänglichkeit. In einer Grimasse, die ein Lächeln sein sollte, zeigte sie ihre wunderbaren Zähne. Es war entschieden ein kräftig gebautes Weib, das aber durch lange Entbehrungen, durch unendliche Märsche, gefesselt, völlig erschöpft war.

Wir setzten die Frau aufrecht, stützten und pflegten sie, so gut es eben ging, und am Abend konnte sie, allerdings noch sehr schwach, in unserer Mitte Platz nehmen. Und da sie etwas Arabisch sprach, konnte sie uns erzählen, dass sie die freie Tochter eines Häuptlings aus Kordofan sei, einer Gegend, die zirka 30 Tagereisen im Osten liege und gelegentlich einer Razzia, bei welcher all' die Ihrigen niedergemetzelt worden waren, gefangen genommen wurde. So war denn das arme Mädchen, den Strick am Hals, halbtot bis hierher gekommen.

Wir hatten es, Gott sei Dank, vom schrecklichsten Tod, vom Hungertod, vom Verdursten gerettet; nachher wäre der Geier gekommen, hätte der Sterbenden die Augen ausgepickt und die Eingeweide aus dem Leibe gerissen.

Selbstredend wollten wir das arme Mädchen nicht diesem entsetzlichen Tode preisgeben und so wurde denn Zaneh, so gut es eben ging, auf ein Kamel gehisst. Nichts kann den Ausdruck seiner Augen wiedergeben, als sie den Meinigen, denen seines Retters, begegneten: ich war sein Gott, sein Götze geworden! Es war ein hübsches Mädchen von 16 oder 18 Jahren mit einem Gesichtsausdruck eher einer Europäerin als einer Negerin: gerade Nase, hellbraune Farbe, kein krauses Haar, lauter kleine hübsche Löckchen, die auf die wunderbaren Schultern niederfielen; die Brust hätte als Modell für einen Bildhauer dienen können.

*
**

Am selben Abend, geleitet durch unsere Kamele, ebenso wie durch deren Führer, erreichten wir die Albara, in dessen Wasser die sinkende Sonne inmitten herrlicher, gelber, lieblich duftender Mimosen niederging; auch Gruppen stattlicher Palmen gaben eine wohltuende Frische. Wir blieben

in einem winzigen Lehmdörfchen — Gouraré — das uns nach unserer peinlichen Wanderung wie eine Grossstadt erschien.

Unsere Leiden waren glücklich überstanden! Wir betraten jetzt das mächtige, unerforschte Jagdgebiet mit seinen Büschen und Baumgruppen, ein Jägerparadies, welches wie das irdische Paradies, zwischen drei grossen Strömen — dem Atbara, dem Gach und dem Satti — sich erstreckte: auf einer Seite die grenzenlose Ebene, auf der andern Seite die äthiopischen Hochebenen und im Hintergrund das Gebirge des Tigré. Alle Rassen schieuen, ebenso wie die meisten Religionen, hier vertreten zu sein: es war ein sonderbares Bild in dieser Hinsicht!

Wir waren entzückt ob der malerischen, wildreichen Gegend und entschlossen uns, Frantz und ich, den Strom aufwärts zu ziehen, bis wir einen geeigneten Platz gefunden hatten, von wo aus wir, während der trockenen Jahreszeit, wie die kanadischen Jäger, in der Gegend umherstreifen konnten. Wir wussten, dass die Eingeborenen nichts Besseres begehrt, als uns behilflich zu sein, da die Europäer stets gut bewaffnet sind, sie reichlich mit Nahrung versehen, für welche sie ihnen gerne das Elfenbein und die Federn überlassen.

Nach einigem Suchen fanden wir eine ideale Ansiedlungsstelle.

Es war ein alleinstehender, mit feinem Gras bedeckter Hügel, am Ufer eines herrlichen Flusses; ein mächtiger Baobab, der ein ganzes Negerdorf hätte beschatten können, krönte den Hügel.

Das umliegende Panorama war einzig; auf einer Seite eine unendliche Grasebene, in welcher alles Getier der Arche Noahs sich des Daseins freute: Elefanten, Rhinoceros, Giraffen, wilde Rinder, Antilopen der verschiedensten Arten; auf der andern Seite

der Setti, von dem uns das steil abfallende Ufer trennte; der kristallhelle Fluss war so fischreich wie die Ebene reich an Wild; das Panorama war noch verschönert durch enge Felspartien, flussabwärts, nach welchen sich dann der Fluss rasch ausbreitete.

Plumpe Nilpferde spielten tagsüber im Wasser; die Ufer waren belebt von Tausenden bunter Vögel, auch Wasservögel; morgens und abends kamen die Tiere zum Baden und zur Tränke.

Unsere Installation war rasch beendet: für fünf Piaster, d. h. ungefähr fünf Franken unseres Vorkriegsgeldes, resp. 25 Franken unserer jetzigen Währung, erwarben wir ein durchaus wohnbares Anwesen, da an jenem Ort ziemlich viel leere, recht schlichte, transportable Häuschen standen.

Es bestand allerdings nur aus einem konischen Strohdach, welches auf 10 Fuss langen Pfeilern befestigt war. Etwa 30 stramme Aethiopier transportierten es, wie es war, auf ihren Schultern, unter den Baobab; die Pfeiler wurden wieder in gleichen Zwischenräumen eingeschlagen, mit Binsen und Stroh untereinander verbunden und .. « fertig war die Laube! »

Schon einige Stunden nachher bewohnten wir unser Eigentum, das wenigstens die Eigenschaft besass, uns gegen Wind und Wetter zu schützen. War das nicht herrlich! Eigentümer zu sein in einem idealen Wildrevier.... ohne Steuern zahlen zu müssen, ringsum eine idyllische Landschaft, am Rande eines kristallhellen Flusses.

Wir lebten wie in einem Zauberlande. Zaneh, die wir behalten hatten, war unsere treue, fleissige Haushälterin; sie war intelligent und flink, hielt die Räumlichkeiten mit peinlichster Sorgfalt, bereitete das Essen und freute sich des Daseins; sie zeigte für mich eine geradezu fanatische Anhänglichkeit.

Sie sang beständig und das grosse Kind wäre überglücklich gewesen,

wenn es nicht nachts eine schreckliche Angst vor den Löwen, und tagsüber vor den Krokodilen gehabt hätte.

Unser schöner Fluss wimmelte von Krokodilen, von denen einige mehr als 20 Fuss massen und mit mächtigen Schuppen bedeckt waren. Diese hässlichen Amphibien zählen zu den schlauesten Tieren des Djungels. Stunden-, ja tagelang lauern sie, gut versteckt, auf ihre Beute, namentlich auf die Tiere, die zur Tränke kommen, auf die Frauen und Kinder, die ahnungslos sich über den Fluss beugen, um ihre Kalebassen zu füllen.

Nachts hatte unsere treue Gefährtin grösseren, obwohl unbegründeten Schrecken auszustehen, der aber begreiflicher war für das junge Mädchen: die tagsüber unsichtbaren Löwen schlichen ständig um unsere Behausung, die uns von ihnen nur durch einen daumendicken Zaun trennte; sie hätten über denselben, wie ein Clown durch einen Papierreif springt, übersetzen können; doch, wie können sie ein armes Negermädchen davon überzeugen, dass die wilden Tiere Angst vor den Weissen haben; ihre Ohren vernahmen die leisesten Schritte der Tiere auf dem begrasten Hügel. War es Vollmond, so sassen Frantz und ich oft stundenlang, um dem melancholischen Rufen der Tiere zu lauschen, während die arme Zaneh am ganzen Körper zitterte und mit den Zähnen klapperte, so erschrocken war sie.

Als wir uns häuslich eingerichtet hatten, machten wir uns auf die Suche nach Jagdgenossen und Teilhabern: wir hatten hierbei nur allzuviel Offerenten. Wie gesagt, sind in Aethiopien zahlreiche Menschenrassen vertreten; die Eingeborenen der Gegend waren Halbwilde. Als einzige Kleidung trugen sie einen Lappen um die Lenden, so dass ihre wunderbar gebauten Körper nur desto mehr zur Geltung kamen; sie lebten äusserst einfach von Milch-

speisen, Roggen- oder Mais-Kuchen, denen sie — an den Feiertagen — ein Stück Brondo (rohes Rindfleisch) beifügten, das die Feinschmecker mit der Galle des Tieres benetzen, um ihm mehr Geschmack zu geben! Sonderbare Kost!!

Alle waren herzlich froh, diese magere Kost durch manch guten Imbiss zu verbessern; die meisten jedoch hatten als einzige Jagdwaffe einen Speer und das grosse Messer, eine Art Säbel, der die Lieblingswaffe der Abessinier ist.

Ihre Gewandtheit und Todesverachtung sind so gross, dass sie untertauchen und die Krokodile angreifen, als handle es sich um einen Hecht oder einen Aal; ebenso wacker und furchtlos wagen sie sich an den Elephanten oder an das Rhinoceros, die sie nur mit ihrem berühmtesten Säbel angreifen.

Die Armen gehen zu Fuss auf diese gefährliche Jagd; die Reichen, d. h. die Anführer verfolgen sie zu Pferd; die Jagd erfolgt folgendermassen:

Sie suchen ihre Beute bei der stärksten Hitze auf, d. h. wenn das Tier schläft und man ganz in seine Nähe gelangen kann; der wackerste der Jäger tritt an die Beute heran und mit einem einzigen, wuchtigen Hieb schneidet er ihm den Rüssel ab; beim Erwachen und durch den schrecklichen Blutverlust ist das arme Tier ganz machtlos und kaum eine Stunde später ist es bereits tot.

Wird indessen das Tier beim Herannahen der Jäger wach, so schleichen sich zwei derselben von hinten heran, durchschneiden ihm rasch die Sehnen der Hinterfüsse, währenddessen ein Dritter vorn seine Aufmerksamkeit auf sich lenkt; beim Rhinoceros wird auf gleiche Art verfahren, da die Flintenkugeln auf dem dicken Fell abprallen.

Die Jagd zu Pferd ist indessen viel gefährlicher und leidenschaftlicher;

die kleinen, flinken und sicheren äthiopischen Pferdchen eignen sich ganz besonders gut dazu. Sie erklettern leicht steile Felsen, winden sich durch das dichteste Gebüsch, setzen über die breitesten Gräben, steigen in die steilsten Abgründe dieses sonderbaren Geländes. Die Reiter scheinen mit dem Pferd verwachsen, haben ausser einem primitiven Zaum kein Geschirr: man glaubt, es wären Zentauren.

Solch' unvergleichliche, in der ganzen Gegend bekannte Reiter waren die drei Brüder Tâher, mit denen wir bald einig waren; sie erhielten das Fleisch und die Häute, wir . . . das Elfenbein!

Es waren starke, breitschulterige, dennoch schlanke, fast sechs Fuss grosse Kerle, mit regelmässigen Gesichtszügen und wunderbaren Augen. Ihre Muskeln spannten sich bei jeder Arbeit und ihre Bewegungen zeugten stets von einer ausserordentlichen Gewandtheit. Der Aelteste, Takalle, hatte nur noch den rechten Arm, den linken hatte er in einem Löwenrachen gelassen, was ihn indessen nicht hinderte, so tollkühn und waghalsig zu sein, wie ich noch keinen Menschen gesehen hatte.

Diese drei Männer stöberten das Wild — immer nur Männchen — auf und trieben es in unsere Richtung. Frantz oder ich, wir schossen es dann durch einen wohlgezielten Schuss nieder. Unsere Gefährten hatten uns aber immer so viel Abenteuer von Säbelgefechten erzählt, dass wir eins mit unseren eigenen Augen ansehen und miterleben wollten.

Tags vorher hatten die Tâher Elephantenspuren gesehen. Vor Tagesgrauen unterwegs, hatten wir sie bald aufgespürt und dann hatten unsere Pferde ihr Tempo beschleunigt; rasch hatten wir 20 Meilen zurückgelegt und wir waren in der Nähe der Dickhäuter; die Familie bestand aus einem alten männlichen Tier mit prächtigen Zäh-

nen, aus zwei Weibchen mit einem Jungen, das die Grösse eines jungen Rindes hatte und ruhig hinter der Mutter hertrötte, indem er sich mit seinem Rüsselchen am Schwanz hielt: es war tatsächlich ein idyllisches Bild...! Aber der Jäger darf sich nicht erweichen lassen! Sofort beginnt die Jagd; mein Kamerad und ich, wir beschränken uns, seitlich, in einiger Entfernung, zuzusehen.

Es war für die drei Tâher ein Leichtes, das Männchen zu isolieren, da dieses nur auf eines bedacht war: die Gefahr, die Aufmerksamkeit auf sich allein zu lenken, um seiner Familie die Flucht zu erlauben.

Während mehr als einer Stunde lief es in entgegengesetzter Richtung, dann drehte es sich plötzlich um, als wolle es seine Verfolger herausfordern: den Rüssel drohend erhoben, stürzte es sich mit wütendem Geschrei auf seine Verfolger, die sich zerstreuten und ihre Kampfstellung einnahmen; erstaunt ob dieser sonderbaren Taktik, entfernte sich der alte Dickhäuter im Trabe, in der Richtung der beiden Weibchen.

Seine Feinde folgten den Spuren und näherten sich ihm so, dass er umkehrte, um sich zur Verteidigung zu setzen. Mit dem grössten Interesse verfolgten wir diese sonderbare Taktik, die den ganzen Vormittag andauerte; der alte Elephant schien allmählich die Geduld zu verlieren, zumal er zu ahnen schien, dass der älteste der Tâher nunmehr etwas Aussergewöhnliches im Schilde führe. Erstaunt blieb das mächtige Tier regungslos stehen; nur seine kleinen, intelligenten Augen blitzten, nichts Gutes ahnend! Man hätte geglaubt, es wäre eine Bronzemasse.

Die beiden jüngeren Tâher hatten sich inzwischen von hinten an den Riesen — der eine links, der andere rechts — herangeschlichen, während Takallé auf einer wunderbar dressierten grauen Stute sich langsam von vorn heranwagte: Pferd und Reiter