Himalaya-maru.
Suez-Kanal,
11. Febr. 1920.

Heft 6.

Inhalt.

Heimkehr-Gedichten. — „Aufruf". — „D. L. L." — Formular- und Kurzformular. — Offener Brief an den „Klabautermann". — Wunschzettel. — „Heimkehrt." — Berichtigung. —

— Schriftleitung: O. Prefle. —

Heimkehr-Gedanken.

Den größten Teil der Reise haben wir nun glücklich überstanden. Wenn die Lichtenge und der Kanal uns günstig sind, so dürfen wir in Kürze den Heimatsboden betreten. Das Land öffnet uns seine Tore und das Schiffsvolk steht an der Schwelle bereit, uns die Pforte des Landes und der Freunde zu öffnen. Inzwischen hat die verschwenderische Freude des Weiterfahrens die Vergangenheit verscheucht, die alles bezwingende Macht der Zeitlichkeit, der veränderten unwirtlichen Verhältnisse uns alle bedrückten. Und das ist gut so. Die Heimkehr soll frei sein von allen kleinlichen Vorgängen. Es darf für uns die Heimkehr ein Neuerleben der Heimat, eine Epoche in unserem Leben, sein wir sie jetzt erleben, so wird sie als lebensvolles Bild unser Denken und Sehnen beeinflussen. Darum wollen wir sie groß erleben. Jetzt stimmen sie Sehnsucht zu den Heilaren auf dann die Freude, der Jubel rufen sollen. Die Freuden die eine gelöstere Menschheit als Ruf dienen sollen, über alle Unbeständigkeiten des menschlichen Lebens hinaus, zur Verständigung, oder sagen wir, was besser ist, zum ewigen friedlichen Verstehen zu gelangen. Unsicher ist der Boden in dem wir unsere Heilaren finden, der feste Grund sicherzustellen. Denn ist uns Deutschen gegeben, die verschiedensten Töne des Herz- und wirtschaftlichen Lebens sind gegeben. Der will es sich zu gründen, zum Sondergute zu verleihen und nicht zu verzerren, wenn das verachtete Grundwort nicht gleich selber will und Hass und der Neid im Leben aufschwellen stellen drüben. Lasst uns zufrieden sein, wenn es uns gelingt Grund fest zu machen. Unseren Kindern mag dann ein besseres Besitzt sein, und darauf werden die Geist bestimmen zur Vollendung.

Die Grundlage muß neu gestaltet sein.[1] Wir stehen vor dem Bau eines Neuen. Wie steht es mit dem Baugrund?[2] Unser Baugrund sind die Ideen. Wir die verschiedenen Ideen des 18. Jahrhunderts den Abschnitt des individuellsten Zeitalters hervorrufen, zu dem Ausbruch es in einzelnen Romantik verzweigt, so bedarf uns die Zukunft auch zu erkennen und auszusprechen, welches Menschen, welcher Idee gemäßer Richtung sein soll.

Wie soll die Zukunft sein? Ist selbstverständlich der Versuch keine bestimmte Antwort fordern kann. Ist die Frage nach dem Prinzip, dem Grundgedanken dem dann alles einzelne in irgendeiner Form Ausdruck und Erfüllung erlangen soll.

Soll die Zukunft wiederum eine Zeit sein, wo übermütiger Reichtum auf dem Untergrund der Armut prahlt, der Verzicht der einzige Förderer gesteigerter Kapitalbildungen sei? Oder wollen wir die Zukunft, eine Zeit reifer Kulturgemeinschaft, das größtmögliche Treibgewicht der Konkurrenz beseitigt durch gleichwertige Organisation, das Einzelne eingegliedert in das Gesamtganze als vollwertiges Glied seines wirtschaftlichen Lebensprozesses? Wollen wir den Verfall aufhalten oder ein lebendiges Gebilde, in dem alle Teile zu Wertes und Geltung berufen sind, und wollen wir so, der Notwendigkeit aller bewußt, Raum geben der Idee des Verzichtes, dem Gedanken von der Verantwortlichkeit des einen für den anderen? Gut, wenn wir das wollen, dann wollen wir etwas Großes. Und unser Willen soll eine Aufgabe sein.

Nun nun gilt es, diesen Gedanken aus dem engen Gefängnis des Einzel-Bewußtseins herauszuführen, ihn zum Willen aller zu erheben, damit aus dem gefahrumwallenden Born zielstrebigen Lebens die Kräfte, die vorbereitet und gespeichert sind, das im Geist Gewollte, tätig zu vollbringen.

Wie wir die Kräfte auffinden müssen, ist es nicht ein stolzes Bewußtsein, ja zu der Arbeit zu reifen, für ein ein-zaftes, ein erhabenes, reiches Reich der Zukunft.

Einen Winter gleich lastete der Krieg, Alles starben müßte, zerging. Aber unter den Trümmern wachsen das Werden. Es ist Schöpfungsarbeit, Aber mag ihr ausdauern, den Frühlingstag, der hervorsteht, Wiederhallen unsere Herzen weit aufnehmen und schöpferisch an Sinn, daß uns die Größe der Zeit nicht klein findet.

Wir ist nicht um alten unsere Welt. Die Kräfte sie fest, in gewaltiges Glaubensbekenntnis, die Kraft hervorzubringen so gewaltig Schöpferischen Willen: Weltbestand und Weltbrand. Und wir wollen an ihre Zukunft glauben, und gläubig schaffen helfen, was sein soll. Unsere Arbeit wird uns Kein Schätze bringen. Aber etwas geben wir dafür, um das uns spätere Zeiten beneiden werden: das Erleben einer neuen Weltmacht. Wie in eine Lawinenfahrt voll gewaltiger Wunder, schreit unser innerer Blick in die Zukunft. Und sieht aus ihrem Wiederaufbauwerk die Gebilde zweier Wahrheitbereiche und Weltverhältnisse hervortreten. Wenn der Blick rückwärts geht, dann überfällt es die Zeitzeichnungsstufen, wie aus dem Dunkel geschichtlichen Tiefen des Lichts geboren werden in daßen Schein wir ihre tiefen Sinn erkennen. Eine einzigartige Welt im Völkerleben, an der wir betrachtend und formend stehen. Wozu wir uns dafür immer bewußt sein, aus dem Bewußtsein heraus reiht sich eine Reihe wegweisen auf das Fortgewort unseres Lebens,

denn wir wissen, wir verzweifeln wir selbst sind, aber wir dürfen
wird das unser Weltbild ist, der Ehre und für das wir wirken.
Wir wollen wir die Pflichten des Tages bestimmen erfüllen und
im Herzen den Menschentrotzen und Gewalt ihr zerstören,
daß die Zukunft Platz im Zeichen eines sittlichen Werkes
Vorbildes.

J.

„Ostern!"

Tief Sinn ich in meiner Hängematte und blinzle in die
Sonne. Über mir singt ein Menschenkind, wie dem immer so vergnügt
sein zwischen Morgen auf die Harfe hält, das monotone Zwischen
nicht müde und bequem wäre ich einzuschlafen, als jemand
sehr merkwürdig an meiner Hängematte stößt – Entsetzen Mensch,
der die mühsam, unerquickliche Reise über die vorzen Länge des
Schiffes bis hier auf die Hütte nicht gescheut hatte. – Hier ostern
hat Ihr es aber prächtig" prozt der abenteuerliche Kerl und bläst sei-
ne lebhaften Augen ins Blaue schießen. Ich wollte widersprechen,
doch ich besann mich, die phänomenalen Sinnesfähigkeiten sind zu
dem nur einmal gehaßten Menschen nicht abzusprechen,
jeder ist ein Meister, und jeder hat Recht. –

Wir gingen dann vom Essen und Tabakrauchen.

Jedesmal Kerl kam immer wieder bedeutsam auf seinen
vorigen Ausspruch zurück: „Hier ostern hat Ihr es aber prächtig!"

Natürlich prozte ich darum, als es seinem Ausdruck mehr gab
diese unheimliche Klippen zu umschiffen. Und da ich fast daran über-
zeugt war, daß er alle Vorzüge von „ostern" doch noch nicht so
recht zu würdigen verstanden, wollte ich ihm die einmal ins
helle Licht rücken. „Besser als ostern hat es sicherlich den ganzen
Schiff nicht" begann ich ruhig, nachdem ich mir eine gewürzten
Cubaner hat verschafft. „Hier ostern vertreten die Bäume
schwarzen die Luten, spritzen die Schwäne, trocken die Kühle,
es ist fast wie in der Sommerfrische. Hier ostern „schuftet" unser
Arbeitskommando, strahlt Bruder und Schwester prozt und jäm-
mert, Alle eine Fabrik. Ostern wird das nicht zum zwangsmäßigen
und gebotenen. Ostern ist die Kerzen, Ostern treiben die Ge-
danken ihre Zweiteln und Sorgen, ihre Kerzenfeier und ihren
Tanzerei. Ostern trägt die Unbeständigkeit der Kaiserwellen
zwischen zwei Zeitpunkten in endloser Folge. Ostern ist der Osterwasser-
wein. Alle? Gehörst du etwas Herrliches? O – jor – Gesang! Aber
bis ins Lied verstrickt ist – – v – – – nach! – Ostern foltern die
Gegenen ihre Blutschmerzzarten und Ostern zerrt es trage-

bing Kohlenteilchen, Asphalt, Petroleum, Teer mit den Holzkohlen den Küchenschornstein ausgenommen denn ab, wenn der Wind ihn noch aufwärts steht. Asphalt werden Schwefel, Graphit und Kartoffeln ausgezogen. Asphalt riecht es nach Spülicht, riecht es nach Schwefel, nach „Abort" nach verkohlten Kartoffeln, nach Teer und Teerbe, nach Fisch und Öl, der Geruch es nach Menschen. Genau nach Menschen „pflegt ich meinen Bedürfnissen Rechnung. Denn auch durch den zweiten Menschengeruch des Vor- und Mittelschiffs mußten wir vor den Asphalt „flüchten. Und der Vor- und Mittelschiff durch zweitausendsechzig Gefangenen die „Gefängnis-Gesellschaft" mit allen ihren verschiedensten Düften birgt, so ist es für unser natürliches Geruchsempfinden besonders wertvoll, der Bremen wir aufwärts wirklich Flüchten suchen. Warum frage ich auch: „Asphalt ist der beste Platz auf dem Schiffe. Hier sind sind wir unbegreiflich: was fällt denn nicht Vor- und Mittelschiff mit Hängematten, Kartoffeln, Kartoffeln, Kartoffeln einfach nach aufwärts zieht, weswegen der Schreiber auf Vorschiff verbietet und nicht aufwärts bei den Aufseher. Eins gehört das zum andern und aufwärts ist doch soviel Platz!—

S.

„R. L. L."

[Vom Aus„ziehen der „Kummer-Lieger-Bücherei?]

„Gute Bücher sollen nur besten müßige Stunden."

Diese sehr ernsten Worte hatte auch der Leiter der „R. L. L." voll und ganz begriffen als endlich nach langem, quälenden Leiden die schlimme Verhaftungszeit zur Neige war. Er packte mit über im Aufzeichnen Arbeiten voll Bücher. Kaum hin zählte ein ganzes schwarzes Zettel mit „Bücherei Kl. Strafanstalt" darauf, und schickte sie an Bord.

Die Kisten kamen leidlichen, der Herr Büchereiverwalter ebenfalls.

Auf dem Dampfer war sehr viel gebaut worden: Küchen, Badezimmer, Toilette, Kammern für dies und jenes, auch eine Kantine [in der es billig gewinnt und ohne Geld überhaupt nichts zu kaufen gibt]. Alles war da, nur eine bescheidene Kleinigkeit für die Bücherei, die doch wirklich der Allgemeinheit zugute kam, war nicht da.

Der Herr Büchereiverwalter rannte in den ersten Tagen suchend von nach aufwärts, von Hinterbord nach Vorbord, durch alle Räume und irrte nach der Kammer für die Bücherei. --- Nichts!—

Abwarten. --

Er warteten und freute sich auf den Tag, an dem er die neu-

unerschütterten Vertrauen mit den einen unumgestellten Büchern, der fremdartigen Lordbesatzung unter die Augen hielten durfte.

Er wartet heute noch.

"Es läßt sich keine bestimmten Willen nicht machen," war schließlich der Bescheid. [Wirklich nicht?]

Denn nun a. d. gewordenen Büchereiverwalter hinterließ die Schimbrum. Er sagte nichts! trotzdem er Berliner ist, entwickelte er ein wetterleuchtes Maß von Selbstbeherrschung.

Willkürlich zing er an Spur letztes Mark und warfen sie die wertvolle Büchereiseitenweise auf die Räume. Doch standen sie nun verwaist und jeder weidete in ihnen wo und erbarmungslos herum. –

Und das Ende? –

Ich sah einen Tag sitzen auf den Stufen.

"Wie, was ist denn dort?" fragte ich einem Kameraden und zeigte "auf das buchumwallte Meer" "Sind jenes alles Mörsen"

"Du bist doch noch nur bisher beschränkt" gab er mir zur Antwort. Mit überlegenem Blicken fuhrte er vor sich hin. "Das ist die Büchereri" fuhr er dann aufklärend fort, "wenn die Bücher geleert sind, fliegen sie über Bord!" – – –

S.

Alte Worte.

Sind wir durch die gesetzlichen Lösung durch
tiefsten zur vollkommenen Wiedergeburt der ma
sehr gelangt, daß aus ihr ein freies allseitig zu wollen
ganz neues Geschlecht hervor, so haben wir uns erst die K
nun an die höchsten Aufgaben der Zweiteilation zu schreiten, a
Bestätigung, Verbreitung derselben. Nun wollen wir in Schiffen über
das Meer fahren, da und dort ein neues Deutschland gründen, es mit
den Ergebnissen unseres Ringens und Strebens bekanntes, die wahrsten, gott-
gefälligsten Lieder zeugen und erziehen. Wir wollen höher machen als die Tiger-
mir, denen die Welt ein gewaltiges Schlachtfeld, andererseits die Engländer, denen sie
ein Kaufmannsfeld nennen. Wir wollen es deutsch und heroisch machen. Von Australien bis
zum Niederrhein soll die Erde ein schönes, freies deutsches sein um zu den
Grenzen der Zeitenkunde soll, wie wir dann das Mittelalter, Reich zerstreu-
nes unseres Volk wissen, die Kraftlosen deutscher Einheit und deutscher Milde
klagen den Spaniern und Franzosen, den Engländern und Chinesen wiederum
und verklären.

Seht Ihr, hier hat unser republikanisches Herz [illegible]
vergeblich [illegible] es weiter vor Jahrhunderten zu [illegible]
zur wahren Menschenmenschlichkeit! Ist dies nun
ist es [illegible] wir darüber hin und her reden, [illegible]
die Möglichkeit erbrechen und leugnen: ist es [illegible]
hier [illegible], sobald jeder Tag nun eine [illegible]
uns sagt!

[illegible]

Panama- und Kanalkanal.

Im Januar 1913 war ich am Panama-Kanal, der zu dieser Zeit seiner Vollendung entgegenging. Was ich damals dort sah und erfuhr, möchte ich in Kürze darstellen und auch kurz auf seine Bedeutung im Verhältnis zum Kanalkanal eingehen.

Der erste Gedanke eines Durchstiches der zentralamerikanischen Landenge ist bereits im Jahre 1520 aufgetaucht. Drei Jahrhunderte verzogen jedoch, bis man einen Kanalbau auffaßte in Angriff zog. Die Forschungen der Bodenverhältnisse wurden mit wirklicher Gründlichkeit erst im Jahre 1872 durchgeführt und ergaben, daß man zwischen den Landengen von Panama und Nicaragua zu entscheiden haben werde. In dem vom 15. August 1879 in Paris abgehaltenen fremdsprachlichen Kongreß siegte der Panama-Kanal endgültig. Zwei Jahre später sahen wir die Bauarbeiten im Gange, der mit großem Eifer und in Anbetracht der ungeheuren Schwierigkeiten in Bodenbearbeitung und Klima mit bewundernswerter Ausdauer bis zum Jahre 1889 in einzelnen Teilen durchgeführte Kanalbau kam bei den bekannten Mißerfolgen, die ihm zur Verhängung standen, unmittelbar mit einem Erfolge endete. Es mußten die Einstellung der Arbeiten erfolgen, als Ergebnis der Bauunternehmung, ungefähr 1½ Milliarden Frs. aufgewendet hatte.

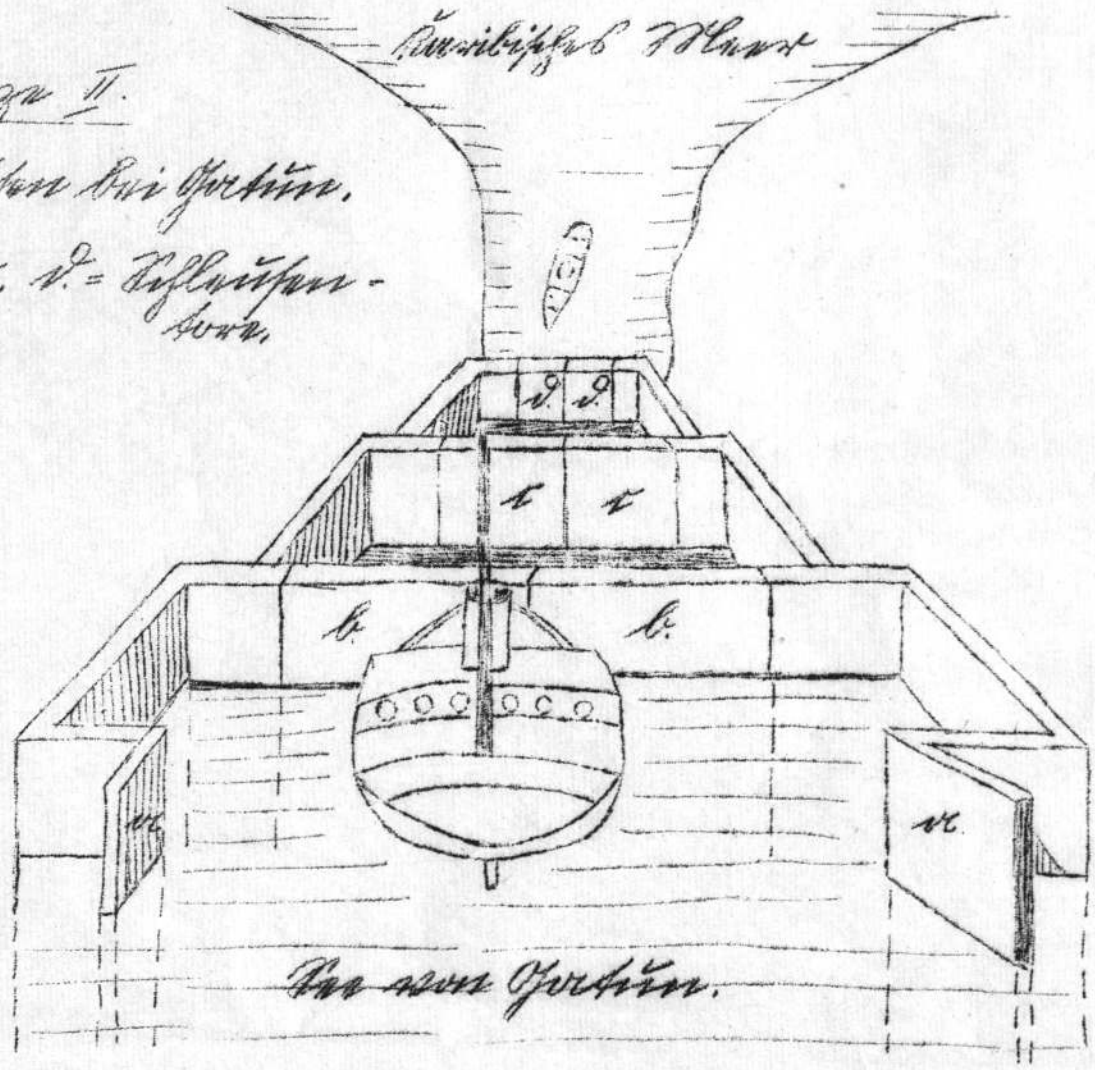
Auch eine zweite französische Kanalbaugesellschaft war in ihren Unternehmungen nicht glücklicher, bis die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit der Absicht hervortraten, den Kanalbau ihrerseits in die Hand zu nehmen, der sich aber Columbia weigerte, den nötigen Landstreifen an die Vereinigten Staaten abzutreten, trennte sich der Staat Panama als Republik von Columbia.

Nachdem sehr ungeheure Summen für die Kanäle aufgewendet hatten, entschied sich im Juni 1906 der Kongreß der Vereinigten Staaten von Nordamerika endgültig für einen der ihm über den Bau des Panama-Kanals vorgelegten Entwürfen, und mit diesem Zeitpunkt begann die Bauausführung in größtem Umfange.

Es standen sich ursprünglich zwei für den Bau des Kanals grundlegende Entwürfe gegenüber, während für seinen Verlauf 10 verschiedene Pläne ausgearbeitet worden waren. Die außerordentlich schwierige Frage, welches Projekt vorzuziehen sei, ob das des „offenen Tiefen-Kanals" oder das des Bauwerkes über dem Meeresspiegel liegenden „Schleusen-Kanals"

wurde vom ministeriellen Kommissar für das zweite Schiffen entschieden.

[Zur Erklärung: Der Kiel-Kanal ist ein Schleusen-Kanal, d.h. der Wasserspiegel bleibt durch die ganzen Kanal in gleicher Höhe mit dem Meere: Mittelwasser-Hohe Meer. Sobald der Kanal über eine Anhöhe oder durch ein Gebirge so muß der Kanal unterdessen tief abgegraben werden oder das Schiff wird in Schleusen angehoben und auf der andern Seite der Anhöhe, nimmt man in Schleusen, zur vorigen Höhe gesenkt. Siehe dazu Skizze I und II.]

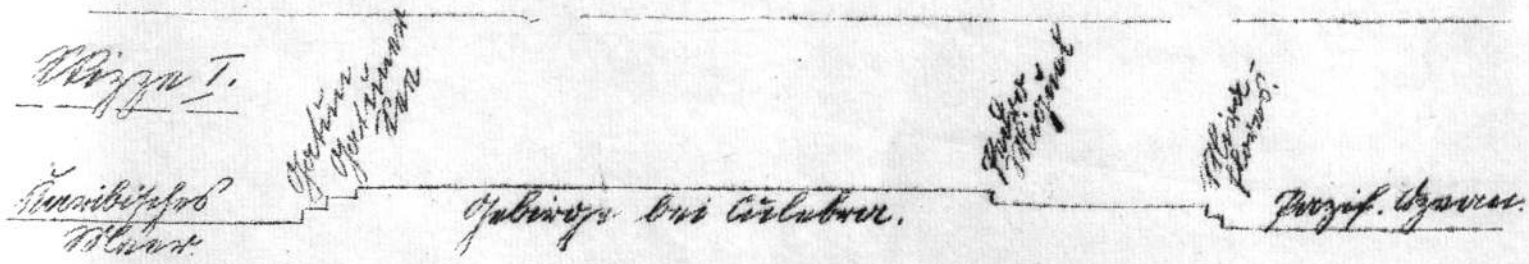


Skizze II.

Schleusen bei Gorthun.

a. b. c. d. = Schleusen-tore.

Skizze I.



Querschnitt durch den Panama-Kanal.

Beim Panama-Kanal wird nun das Schiff vom Atlantischen zum Pazifischen Ozean durch ein System von 3 doppelten Schleusen [3 für Berg und 3 für Talfahrt] zu einer Höhe von 26 Meter über dem Meere gehoben. Jede dieser Schleusen ist 1000 Fuß = 312 Meter lang und 34,5 Meter breit, mithin für die größten Schiffe ausreichend. Die Schleusentore sind aus Stahl gebaut und haben eine Breite von 20 Meter und eine Höhe bis zu 24 Meter.

Ist das Schiff auf die Höhe von 26 Meter gehoben, fährt es durch den „See von Gatun" wieder mit eigener Kraft, während es durch die Schleusen von elektrischen Maschinen gezogen wird. Der „See von Gatun" ist der größte von Menschenhand geschaffene Süßwasser-See. Er ist gleichzeitig eine Verbindungsbrücke zwischen zwei Ozeanen. Außerdem stellt er ein riesiges Sammelbecken dar, das in der regenarmen Zeit [Dezember bis März] die Schleusen und elektrischen Werke mit Wasser versorgt, den durchfahrenden Schiffen genügend Gelegenheit bietet, ferner große Fischereibetriebe ins Leben gerufen hat.

Zwischen dem See fährt das Schiff durch den Gebirgseinschnitt bei Culebra. Es ist ein bis zu 200 Meter hohes Gebirge, das in seiner höchsten Stelle gesprengt wurde. Hier fanden in den letzten Jahren die Erdrutsche statt, die die Kanalfahrt so behinderten.

Nachdem das Schiff noch durch einen kleinen See gefahren ist, wird es bei Pedro Miguel in einer Schleuse von 20 Meter auf 17,2 Meter gesenkt. Etwa 3 Kilometer davon entfernt sind bei Miraflores 2 Schleusen gebaut, in denen das Schiff auf Meeresspiegelhöhe des Pazifik-Ozeans gebracht wird.

Von hier bis zum Meere ist der Kanal 156 Meter breit, während er sonst auf seiner ganzen Länge eine Breite von 96 Meter hat. Der Bau des Kanals, 72 Kilometer lang, und vorzugsweise durch Wasserläufe und Bodenverhältnisse, ist zum größten Teile den beiden Gründern des Schutzes zugeschrieben, dem Rio Chagres und dem Rio Grande Tigerior.

Es kann nicht bestritten werden, daß beim Bau eines Schiffahrtskanals von der gewaltigen Länge [9. Seitenangabe], den Entwässerungs- und Erdbewegungsarbeiten [Kosten über 2 Milliarden Mark] des „Panama-Kanals durch Menschenkräfte die Verwirklichung der Idee der geschichtlichen Bedeutung nicht leicht gemacht ist.

Der neue Menschenkanal wird als Nebenzweck allen Anforderungen genügen, er wird in vielem vorzüglich und fortführend wirken. Unsere Kameraden wird sich vor allem sein Werk für den Schutzdienst zeigen und zwar:

1.) im Verhinderungsfahrbetriebe der Kriegsmarine,

2./ im Verbilligen von Frachten und
3./ durch das Hinzuziehen solcher Flüsse in verhältnißmäßig
Schiffahrtsbetrieb, die bis zur Eröffnung der neuen Strecken abseits
vom Verkehrsleben standen.

Ferner wird der Ferninor-Kanal allen Schiffen die
bisher noch nicht befahrende Möglichkeit zu einer Weltumsegelung
allein auf der nördlichen Halbkugel geben, die durch
Kürze man auch durch Klimazonen der Jetztzeit – sie bewegt sich
zwischen 38. bis 1. Breitengrad – wählen muß, bequem machen wird.

Der erstgenannte Einfluß [Verkürzung der Fernfahrten] wird
im besonderen dem Personen-Verkehr der Welt der zweite [Verbilligung
der Frachten] ihrem Güterverkehr, der dritte [Erschließung neuer
Plätze] beiden zugute kommen. In der dadurch bedingten Steigerung
des Verkehrs wird jede Nation, die einen gerechten Anteil
am Weltumsatze sich wegen nicht entziehen.

Zu allen Völkern, in denen der Grundgedanke von Ferninor
zum Weltverkehr wird, kann er in seiner Bedeutung nur mit
einem einzigen Werke verglichen werden, mit dem Kanal von
Suez. Mit der Vollendung des Ferninor-Kanals besteht zwei
„Weltstraßen".

Es war vielleicht überraschend, daß der Weg von dem
mediterranen Kulturzentrum nach- und westeuropäischer
Schiffahrt nach dem nahesten Orient insbesondere nach Sinai,
Syrien und Australien, durch den Ferninor-Kanal nicht verkürzt
wird, daß andererseits aber auch der neue Weg nicht länger
als der alte ist. Die Entfernung über Malta oder Aden ist beispielsweise vom Kanal-Kanal bis Victoria rund 12000 Kilometer,
der im Frachtverkehr auch bewertete Kanal, die eine Reise von 65
Tagen abkürzen, ein vielleicht wichtiger Zeitgewinn von 1-2
Tagen nicht zurückstellungsbedürftig sein dürfen, so werden für die Probe-
reise bei der Inbetriebnahme ihrer Schiffahrtslinien durch den einen
oder andern der Kanäle andere Gründe ausschlaggebend sein.

Es sei zunächst einiges über den Suez-Kanal erwähnt.
Er ist die kürzeste Schiffahrtsstraße, die das Mittelländische Meer
mit dem Roten Meere verbindet, indem sie von Port Said nach
Suez die 112 Kilometer breite Landenge von Suez durchschneidet,
die Afrika mit Asien verbindet.

Schon unter dem Pharao Neki I. [um 7400 vor Chr.] wurde
der Kanal projektiert, der vom Nil aus zu den Oasen des
Reiches und wahrscheinlich bis zum Roten Meere führte. Später
[etwa 600 vor Chr.] grub man einen neuen Kanal, der wahrscheinlich
der Vorläufer der Römer werden wurde, dann aber mit dem
8. Jahrhundert nach Chr. in Verfall geriet. Erst der Kaiserin von
Frankreich gelang es, die beiden Meere in direkte Verbindung
zu bringen. Schon 1854 legte er seinen Plan dem Vizekönig

Brief Frohse war, aber erst am 25. April 1859 erfolgte der erste Spatenstich bei Fort Brid.

Die Arbeiten wurden in den ersten 5 Jahren größtenteils durch Sklavenarbeit geleistet. Seit 1864 kamen mehr und mehr Maschinen zu ihrer Hilfe. Am 16. November 1869 erfolgte unter großen Festlichkeiten die Eröffnung des Kanals.

Der Kanal ist 160 Kilometer lang, 100-130 Meter breit, 8,5 Meter tief und hat verschiedene Nebeneinfallen für die Bewässerung. Die Durchfahrtszeit beträgt 16-18 Stunden.

Die Frage „Panama oder Kanal?" wird sich erst in Jahren beantworten lassen, wenn die neue Weltverkehrsstraße durchgeführt und fertig ist.

Bei beiden Projekten, Kanal und Panama, handelt es sich in erster Linie um die Wirtschaftlichkeit der Betriebskosten bei verschiedenen Schiffen. Diese setzen sich zusammen aus den Hafen-, Kanal- und Lotsengebühren, aus den Kohlen- und Lohnkosten und bei weiteren in der Bilanzschule aus den Zinsen für das investierte Betriebskapital, für die Kohle.

Die Frage der Kohlenversorgung allein reicht hin, um den Kurs der Schiffen zu entscheiden. Spielt dabei außerdem der Umstand mit, daß man unterwegs nicht soviel Zeit in den Kohlenhäfen aufhalten als notwendig ist, die nächsten Kohlenstationen zu erreichen, so tritt außerdem die Gefahr der im Anklang für bestimmte Zeiten Kriegsschiffe als bedrohungsvoll für Betriebskosten und Schnelligkeit der Schiffe hervor.

Es bedarf hier nicht der Aufzählung der Orte, in denen auf dem Wege von Nord-Europa durch den Suez-Kanal nach Ostasien Kohle genommen werden kann. Aber auch der Kette Gibraltar ist auf dem Wege Europa-Ostasien über Kalkutta und Europa-Australien über Kapstadt nicht von Kohlenstationen entblößt. Der Umweg Suez Europa-Australien trifft Sonnabend, das in Sonderheit vorzüglich Gelegenheit zum Kohlenzunehmen bietet. Auf dem Wege Europa-Ostasien liegen die Kleinasiaten-Inseln, für die Kaufahrer Port Said, die schon Gefahr wegen Kanal-Verkehr aufweist. Es dürfte wohl kaum bezweifelt zu werden, daß die Kanal-Häfen selbst die größten Kohlenlager aufbauen werden.

Den auf dem Panamawege eintretenden Vorzug, die zwischenzeitlichen Kosten dadurch abgeschätzt werden, daß man die den Kanal auf dem Wege nach dem Panama-Kanal durchfahrenden Schiffe auf ihrem Rückwege nach Europa durch den Suez-Kanal schickt, dürfte man eine Rechnung ergeben, die tatsächlich die wirklichen Vorzüglichen der Welt berücksichtigt und zur vollen Ausnutzung der beiden Weltkanäle führen würde.

Eg.

Offener Brief von den „Überlebenden":

Wird Ihnen dann dieser Brief erreichen, der sicher reichlich spät ist. Der Mann schreibt genau aus und außerdem war er freundlich. Er war der erste Holländer der uns mit einem Gruß „Morgen" [oder wie das auf Holländisch heißt] begrüßte. Außerdem war erzählt daß dieser Mann unseren deutschen Schiffen während des Krieges dienste geleistet hat. Wir können ihm also seine Freundlichkeit ruhig mit einem guten Andenken lohnen. Sie langweiligste Stadt soll vorbei sein oder gewesen sein! Das war es ein schönes Erlebnis, das in der Erinnerung so schnell nicht erlöschen wird. Ganz „alte Tanten", die die Rückreise schon in den Knochen gehabt haben, kann natürlich ein solches Ereignis nichts bieten, Aber uns die wir zum ersten mal in unserem Leben eine Fremdenschaft haben, uns war's wie im Traum. Wenn haben wir über das grüne Land des Kattegatts gejammert, der läßt uns das Schiffel noch 4 Wochen nicht in einen ruhigen Garten fahren, und wir haben ein ganz unerkennende Wette darin, daß wir immer in der Fahrwasser haben navigieren dürfen." Wegen der vielen Bequemlichkeiten und Vitamintabletten, die jedes unbehaglichen Gemüsen und Nähnahrung verdrängen. Am Augenblick erfassen und ihn festzuhalten, macht das Leben allmählich reich und schön. Mit dieser schönen Augenblick, der die Überfahrt, Vorbeigleitet wird uns nicht getrübt durch die Tatsache, daß die Holländer sich dort eine Volksentfremdung halten, diese unterzumischen und selbst in Friedensbüchern wohnen, bei dem Anblick einen allerdings der Neid beschleichen kann. Auf unser Bedürfnis nach Ruhe und Alleinsein wirkte der stille Friede dieser reinsten, friedvollen Gerüchte besonders wohltuend. Daß jedem Colonialsoldaten ein Baum Obstgenuß bereitet wird, geschieht sicher nicht in der Absicht, die Armut Hochlöhnen vergessen zu lassen, sondern im Gegenteil, ja vor anderen schlimmeren Übeln zu bewahren. Die ganze Hingabe, da diesen Kolonialdienst beigestellt sind, sind sicher keine Menschen gewesen, die in individuellen Abenteuerdrang so etwas wie die fleißigen Gewerb- und Bürozivilisten in die Welt zogen, sondern in der Regel Leute, die allen Grund haben, Europas Schulden zu meiden. Als unsere „Kameraden" kann man sie also ohne Selbstverniedrigung wohl stolz beziehen. Wer unter uns fühlt sich als „weißer Mann"? Vergeuß kommt es doch in erster Linie an, daß die Holländer ihre Soldaten zu schaffen bezahlen, was schwer genug von uns ist Kosten gemessen, um solch Stellung anzunehmen. Bei uns gibt's genug andere Leute, die zu schlecht

berzählt sind. Also das ist richtig: für eine Stellung als Soldaten in Verbung, dürften wir. Aber wirklich dankbar können wir den Soldaten sein dafür, daß sie bereitwillig und freundlich unsere Grenzen von Schutzi, Sipitsi und Himalaya in ihr Lazarett aufgenommen haben. Schreiber dieses hat selbst Bekannte im Lazarette besucht und gesehen, wie gut sie dort untergebracht und voll Zufriedenheit und Lob waren über die ihnen dort zuteilgewordene Behandlung. Nun wir also schlief und verpflegten wir nicht unbehelligt uns. Das ist mit politischer Partei. Wir behielten Ruhe in ungemütlicher Erinnerung auf ihre Ungewaschenheit, Schaffer- und Zimmerungen.

Der alte Bathran hatte nachträglich seine Fischerei auf einen Platz hinzugezogen, wenn er das blaue Meer durch die Palmen hatte lachen sehen, trotz der Tatsache, daß dort ein „Krokodilwald" herrscht.

Z.

Abendstraße.

Blaugrau das Meer mit frischgebrochenen Schiffen,
Wie wirft ihre weißen Wolkenfänger rings
Der Horizont begrenzt, im blauen Himmel
Glüht heiß der Sommerbrand friedlicher Sonne.
Und hier und da in übermütigem Spiele
Wirft blitzend eine Welle ihre Zähne
Und bäumt sich überschlägt sich und versinkt.
Dumpf heult – wie ein ferner Schrei – das Schiff die Flut. –
Es taucht am Horizont aus dunstiger Ferne
Ein heller Streifen aus der blauen Tiefe,
Es nahet Linie dunkel überdacht,
Und wächst und wird zum schmalen, weißen Strande,
Und wird zu einer Insel lust'ger Oase,
Wo hohe Bäume Schatten stolz verbreiten. –
Das Auge ruht unbefriedigt – es ist zu weit –
Ein weißer Streif nur, freundlichen Grüßen,
Und alter Bäume dunkle hohe Kronen,
Zu einer dichten Mauer fest verwachsen.
So bleibt das Bild – das Auge trinkt begierig,
Und brennend reißt's schon in meinem Blute:
Ist du das Eiland, du der Ruhe nahest
Im Schatten dieser tiefen hohen Bäume?

Und kennst immer deinen weißen Fuß
wie hell der Welle Wogen dir und Wogen?
Sorg' innerhalb unseren nun blauen Kreis
deine stille Brust, schreckhaft bang und wund?
Hast du Erhellung, was schöne Träume
bringt die Erinnerung tief in die verborgen?
– Blaß, schon verblaßt das Bild im Nebelduft,
Körnend geboren, leuchtet, verjagt,
Die frohen schaumgeschlagenen Gedanken. –
Und stille durch das Schiff – nun schwarz – die Glut.

N.

„Heimfahrt."

Still und weich flieht weißes Mondlicht über die kurzen Wellen des roten Meeres. In den Räumen unseres Schiffes ist nur noch ein bescheidenes Glimmen: „Ruhe im Schiff" und rauhes Jaun, der vielleicht schon schlafen.

Die Abendluft ist still geworden, zu uniformigen, grauen Bündeln haben sich die Menschen in ihre Decken gewickelt und schlafen. Ganz fein und zart weht frische, würzige Kühlung über das Schiff und tastet die heißen Glieder der Menschen. Unruhig-lieb kriecht ein leises Zittern durch den Schiffskörper, eint durch die Hängematten und weckt manchen Schlaf herbei. –

Kurzsichtshalber lege ich mir zum Schutze gegen die Nachtkühle eine zweite Decke bereit, suche den besten Gleichgewichtspunkt auf meinem luftigen Lager und sinke, mit dem festen Bewußtsein, daß der Bruder mindestens 12 Kilometer läuft, in die weiche Tiefe des Schlafs. –

Und wieder bin ich an Bord und auf Tag. Lachende, frohgemute Menschen um mich, mit zuversichtlichem Hoffen auf den Gesichtern, Jungherzen voll schwellender Brust und jauchzenden Gesängen auf den Lippen. Ein großes Schiff. Helle, weißgestrichene Räume mit glänzenden, spiegelblanken Gelländern zu beiden Seiten. Freundliche Kabinen, breitem und niedrigem, das Abend- und Morgenlicht aus zahlreichen hellen Lampen und wohltuendes Säuseln frischer Ventilatoren. Luft und Licht überzeugend. Und wenig ist das prächtige Oberdeck mit dem federnden Holzbelag, Platz und Raum für den, der sich bewegen möchte. L.

Wir sind das Auge zu breiten Seiten, über die Reling und trinken köstliche Milch.

Und dann das Essen! Weiß und zart geschnitzt die Konservenbüchsen. Ein unglaublicher Vorrat steht mitten im großen Speisesaal. Hell leuchtet es in roten Farben von einem dicken Kranz: 60 Gramm Butter täglich." An großen Wandbrettern schweben silberne Konservenschüsseln in den Raum. Hoch gefüllt mit saftigem, in Butter gebratenem Kleinfleischen zu je 300 Gramm, natürlich selbstverständlich. Und was kann denn auch noch alles! Rotwein in Flaschen und Rum. Reichlich Speck zu je 200 Gramm, Kaffee, Milch, Zucker und frische, knusprige Brötchen. Und jeder wurde vom bloßen Anblick satt. — — —

Eine Glühbirne schwamm über das Meer und durch dieses die Gefahren. Sie prüfte es aus einer beschlagenen Scheibe in seinem Strahl direkt in den geöffneten Mund, die feuchte, eiskalte Luft wurde.—

Dann fuhren wir aus einem Hafen. Schlamm in den Straßen. Mitternacht vorüber um Uhr. Von unserem Deck jubelten die Abschiedsreisen über das Schiffer, Fähnen und Frauentuch. Und die Lieder klangen in brennenden Herzen, hoch, und mit leichter Faust pressen all die Hunderte Menschen die nun zurück der Heimat zingen, besonders Lieder ihres Vaterlandes.

Stolz brüllte sich der Heimatbrennpel oben am Mastes und bordete gemächlich seinen Zigarl im Rinnsteffer unseres Schiffes.

Hurra, die Heimat!" und schwenkte – diese war ich aus meiner Hängematte schreiben. Mein Nachbar war erwacht.

Sieg doch nicht Menschenkinder!" Schrie er mitten in der Nacht – Hurra –. Verwirrt!"

Ich habe geträumt.

„Dann träume nicht solchen Blödsinn." Er drehte sich kurz um.

Ich biß die Zähne aufeinander. Ich hatte nur weitergelesen.

5.

Berichtigung.

In der vorigen Nummer ist auf Seite 14 „Freund" und nicht „Abwehrer" zu lesen.

Außerdem muß noch gesagt werden, daß der Dampfer keine Turbinen hat.

D.