

Bibliothek der Unterhaltung und des Wissens

Mit Originalbeiträgen der
hervorragendsten Schrift-
steller und Gelehrten
sowie zahlreichen
Illustrationen

Jahrgang 1915. Zweiter Band



Union Deutsche Verlagsgesellschaft
Stuttgart ❖ Berlin ❖ Leipzig

Ein merkwürdiger Sport hatte sich zu Anfang der zweiten Hälfte des verflossenen Jahrhunderts herausgebildet: die Durchquerung des Atlantischen Ozeans auf Fahrzeugen, die alles andere, nur keine modern gebauten Schiffe sein durften. Dieser Anflug — anders lassen sich die jedes praktischen Nutzens entbehrenden Versuche kaum bezeichnen, die dazu noch viele Menschenleben kosteten — kam ganz plötzlich in Aufnahme, nachdem es dem englischen Kapitän Koxler 1849 geglückt war, mit einer gewöhnlichen chinesischen Dschunke in anderthalb Jahren von China nach London zu gelangen, und durch die Ausstellung des plumpen „Originalfahrzeuges“ sowie durch Vorträge, die er in dem zu einem geräumigen Saal ausgestatteten Zwischendeck über seine Abenteuer auf dieser Fahrt hielt, ein recht anständiges Vermögen zu verdienen.

Der Ruhm Koxlers, den die Zeitungen als einen „zweiten Kolumbus“ feierten, da er auf einem noch zerbrechlicheren Fahrzeug, als es der Entdecker der Neuen Welt benützte, fast die doppelte Strecke zurückgelegt hätte, ließ einen Amerikaner namens Archibald Balscar nicht schlafen. Dieser wollte Koxler womöglich noch übertrumpfen. Mit Hilfe von guten Freunden baute er in aller Stille aus leeren, aber wieder verlöteten

Blechbüchsen jeder Art und Größe ein eiförmiges Fahrzeug von 15 Meter Länge, das an der einen Langseite etwas abgeplattet und mit einem gleichfalls aus Blechbüchsen bestehenden Deckel wasserdicht zu verschließen war. Die einzelnen Blechdosen dieses Rieseneies wurden in zwei Lagen übereinander zusammengelötet und die Zwischenräume durch Pech und Teer ausgefüllt.

Nach einem Jahr hatte Balscar sein „Schiff“ so ziemlich fertig, mußte sich nun aber doch an die Öffentlichkeit wenden, um sich die Mittel zur weiteren Ausrüstung zu beschaffen. Es braucht kaum erwähnt zu werden, daß ihm das Geld mehr als reichlich zufließ. Die amerikanische Presse bezeichnete diese Idee als geradezu glänzend und rührte so eifrig die Werbetrommel für den jungen Menschen, daß das „Riesenei“ am 2. April 1851 zu Wasser gelassen werden konnte. Damit der Charakter des Fahrzeugs gewahrt bliebe, war sogar der Mast, an dem ein einfaches Segel befestigt werden sollte, aus runden Blechbüchsen hergestellt worden. Nachdem die „Amerika“ — so war dieses originelle Transportmittel getauft worden — einige Probefahrten zur Zufriedenheit erledigt hatte, stach sie am Vormittag des 10. April 1851 in See, umgeben von einer Anzahl von Dampfern, die ihr ein Stück das Geleit gaben. An Bord befand sich außer dem „Erfinder“ Balscar der Steuermann der nordstaatlichen Kriegsmarine Wilkiens als seemännischer Leiter des waghalsigen Unternehmens, das auf nichts anderes hinauslief, als mit der „Amerika“ das europäische Festland, und zwar möglichst einen englischen Hafen, zu erreichen.

Die furchtbaren Mühsale, die die zwei in dem „Riesenei“ eingeschlossenen Menschen zu erdulden hatten, hat Wilkiens als der überlebende Teilnehmer der Fahrt später in einem Buche veröffentlicht, das auch 1855 in deutscher Sprache in Leipzig erschien.

Da die „Amerika“ bei günstigem Winde etwa drei Knoten machte, hatte man die Dauer der Reise auf sieben Monate berechnet und danach auch den Proviant bemessen. Doch es kam anders. Bereits nach der ersten Woche geriet das Fahrzeug in einen Sturm, der beinahe sechzehn Tage anhielt und es weit nach Norden verschlug. Balscar, der alles andere nur nicht seefest war, litt in der wie eine Nußschale auf den

Wogen tanzenden und heftig schaukelnden „Amerika“ so stark unter der Seekrankheit, daß er am achtzehnten Tage nach Beginn der Fahrt an Herzschwäche verstarb. Die Leiche warf Wilkiens über Bord. Dann trat besseres Wetter ein, völlige Windstille, die jedoch zum Entsetzen des einsamen, in dem Fahrzeug eingesperrten Steuermannes fast einen vollen Monat dauerte. Mitte des dritten Monats trieb ein neuer tagelanger Sturm die „Amerika“ auf die Insel Island zu, wo sie beinahe an den nördlichen Rissen zerschellt wäre. Nur mit Mühe entrann Wilkiens hier dem drohenden Tode.

Wieder trieb das nur schwer zu steuernde Fahrzeug zwei Monate, starken Winden preisgegeben, auf dem Ozean umher. Kein Schiff zeigte sich in der Nähe. Dann wurde es gegen Ende des fünften Monats an das Ufer der westlich von Schottland weitab von allem Verkehr liegenden winzigen Insel Rockall geworfen, die aus starren, toten Felsen besteht und nicht die Spur von Vegetation besitzt. Dort blieb Wilkiens, nachdem er die „Amerika“ in eine geschützte Bucht gebracht hatte, weitere acht Wochen, um sich zu erholen. Nachdem er seine Vorräte durch in der Sonne gedörrtes Fleisch der auf Rockall nistenden Seevögel ergänzt und das Regenwasser aus den Felshöhlungen gesammelt hatte, stach er wieder in See. Ungünstige Winde verschlugen ihn jedoch abermals bis dicht an die norwegische Küste. Nach unglaublichen Leiden landete er dann schließlich Mitte des elften Monats an der Ostküste von Dänemark bei der Hafenstadt Söndervig, halb wahnsinnig von den ausgestandenen Schrecken und Entbehrungen.

Durch eine in New York veranstaltete öffentliche Sammlung erhielt er später ein Ehrengeschenk von 30 000 Dollar. Die „Amerika“, die bemerkenswerterweise all die Stürme unbeschädigt überdauert hatte, schenkte er seinen Rettern, zwei Heringfischern aus Söndervig, die ihn auf offener See angetroffen und nach dem Hafen eingeschleppt hatten. Das „Blechbüchsenfahrzeug“ wurde von den Fischern noch jahrelang als schwimmender Aufbewahrungsraum für ihre Netze benützt, bis es schließlich irgendwo als Alteisen endigte. Durch sein vorher erwähntes Buch verdiente Wilkiens noch weitere

20 000 Dollar, so daß er sich eine Brigg kaufen konnte. Er ist als wohlhabender Mann 1876 in New York gestorben.

Bereits im Frühjahr 1853 versuchte ein Holländer namens van Hörlingen nebst zwei Begleitern auf einem 30 Meter langen Holzfloß, in dessen Mitte eine Kajüte eingebaut und das mit zwei kleinen Masten versehen war, nach Amerika zu gelangen. Von den drei Abenteurern hat man nie wieder etwas gehört. Nur Teile ihres Flosses wurden drei Monate später an der Westküste von Schottland angetrieben. Ein Jahr darauf, August 1854, stach der Norweger Tonsen mit einem ähnlichen Floß allein ohne Gefährten von Bergen aus in See. Sechs Wochen darauf ließ er sich von dem Hamburger Dampfer „Senta“, der ihm mitten im Atlantischen Ozean begegnete, aufnehmen. Er erklärte das Unternehmen, auf einem Floß von so geringen Abmessungen die Überfahrt auszuführen, für unmöglich, wie in allen Zeitungen zu lesen war.

Vielleicht wurden gerade durch diese Behauptung andere Wagehälse angespornt, den Norweger und die Welt eines Besseren zu belehren. Aus der Menge der „Floßfahrer“, die in den folgenden zehn Jahren teils von Amerika, teils von Europa aus „starteten“, soll hier nur der Versuch des deutschen Matrosen Franz Berner näher geschildert werden. Berner schuf in New York ein Floß aus aufgeblasenen Gummizylindern, das er „Nonpareil“ nannte, und traf wirklich auf diesem gebrechlichen Fahrzeug mit seinem Begleiter nach einer Reise von fünf Monaten glücklich in England ein. Die New Yorker Zeitung „Standard“, die die Sache finanziell unterstützt hatte, zahlte ihm für diese Leistung 10 000 Dollar.

Im Sommer 1862 verließ wieder der englische Lord Balthrop mit zehn Begleitern auf einem den alten Wikingerschiffen genau nachgearbeiteten Fahrzeug den Hafen von Aberdeen. Nach vier Monaten landete er nach einer vom Wetter außerordentlich begünstigten Überfahrt in New York und hatte damit eine Wette von einer halben Million gewonnen. Dieser Erfolg brachte unternehmungslustige Köpfe auf den neuen Gedanken, in kleinen, offenen Segelbooten den Ozean zu durchqueren. Im August 1863 fuhr der amerikanische Groß-

kaufmann Pellersard auf einer 6 Meter langen Jacht von New York ab. Er büßte seine Wagehalsigkeit mit dem Leben und wurde nicht mehr gesehen. 1868 versuchte Kapitän Armstrong von Baltimore aus auf einem 16 Fuß langen Schifflein Europa zu erreichen, ohne jedoch ans Ziel zu gelangen. Trotzdem glückte es später einigen tollkühnen Männern, so 1872 dem Franzosen Marville, den Atlantik auf diese Weise zu bezwingen.

Und nun noch kurz die moderne Zeit: Im Jahre 1912 fuhr die Motorjacht „Detroit“, 8 Meter lang, von New York in sechs Tagen nach Liverpool, das kleinste Motorboot, das bisher den Ozean durchkreuzt hat.

W. R.