Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe

Band: 33 (1939)

Heft: 7

Artikel: Abenteuer im hohen Norden

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-926405

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: 09.12.2025

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

ken, für die Durchfahrt bezahlen! Die Abgabe richtet sich nach der Größe des Schiffes. Auf beiden Seiten des Kanals ift Wüfte. Der Ranal trennt die Erdteile Usien und Ufrika. Es ist ein merkwürdiges Gefühl, wenn man so zwischen zwei Erdteilen dahinfährt! Auf der ägyptischen Seite des Kanals sieht man etwa Dasen, Waldungen, Palmen, denn ein Güß= wasserkanal vom Nil her befeuchtet das Land ein wenig. Auf der Oftseite des Kanals sieht man nur Sand, gelblichen Sand. Von Zeit zu Zeit sieht man am Kanal großartig eingerichtete Funkstationen. Der Schiffsverkehr wird durch diese Stationen geregelt. Denn der Ranal ist schmal. Im Kanal können nicht zwei aneinander vorbeifahren. Darum mußte man Ausweichstellen schaffen. In der Mitte des Kanals ist auch der sogenannte Bit= tersee, der 30 bis 40 km breit ist. Da können die Schiffe gut aneinander vorbeikommen! Unser Schiff mußte $1\frac{1}{2}$ Stunden lang an einer Ausweichstelle warten, bis ein anderes Schif vorbeigefahren war. Das Wasser im Kanal war hellblau. Ich sah einige Delphine, auch Möven und Aasgeier.

Einige Passagiere, die nach Kairo gefahren sind, sind heute abend mit der Bahn nach Suez gekommen und wieder vom Schiff aufgenommen worden. Die ägyptischen Personenswagen sind grau, die Lokomotiven grün.

Heute mittag war es sehr warm. Doch gibt es bei der Fahrt immer etwas Zugluft. Morsgen wird's noch wärmer werden. Doch ist es nicht mehr so suchtbar warm wie im Sommer. Das Schiff fährt nun wieder schnelster. Es zittert mehr als im Kanal. Es kann nun wieder im offenen Meere sahren.

Heute vormittag war englischer Gottesdienst, an dem ich auch teilnahm. Auf dem Schiff befinden sich auch zwei schwedische Professoren. Einer reist an die Weltmissionskonferenz in Madras in Indien. Der andere will eine Stubienreise nach China machen. Ich habe mit

beiden sprechen können.

15. November: In der Nacht vom 13. auf den 14. fuhr das Schiff an der Sinaishalbinsel vorbei. Leider sah ich auch das Sinaigebirge nicht. Jetzt ist das Schiff im südlichen Teil des Koten Meeres, auf dem 16. nördlichen Breitegrad, etwa in der Höhe von Abessinien, also schon ziemlich nahe dem Aequator. Die Luft hat eine Temperatur von 28 Grad Celsius. Die Schiffsangestellten ziehen weiße Kleider an, ebenso viele Passagiere. In

der Kabine ist es sehr warm. Durch die Lustblaseeinrichtung und Bentilatoren wird die Lust in den Kabinen erneuert. Die Türen sind halb offen gesperrt. Man geht viel auf Deck. Es wird viel photographiert. Der Wind bläst ein wenig. Das Schiff schaukelt. Man sieht nichts als Wasser. Man kann die User des Koten Meeres nicht sehen, denn es ist 200 km breit. Die Länge desselben beträgt etwa 2000 km.

16. November: Wir sind im Golf von Aden. Man sieht einige Koralleninseln. Wir haben ziemlich starken Monsunwind.

19. November: Gegen Indien hin nimmt die Windstärke ab. Der Wind geht gegen das Schiff. Das ist angenehm. Die Hite wird so ein wenig abgekühlt. Doch hat es zeitweise 30 Grad Wärme. Leider habe ich eine Magenstörung bekommen durch das Eiswasser, das man beim Essen zum Trinken bekommt. Die Uhr wurde nun schon viermal um je eine Stunde vorgerückt, in den Nächten vom 10., 13., 15. und 17. November. Morgen abend um 17 Uhr 30 soll das Schiff in Colombo ankommen.

Abentener im hohen Morden.

Früher jagten wagemutige Männer den Walfisch vom schwankenden Boot aus mit dem Wurfspieß. Der Spieß, mit Widerhaken versehen, ist an einem Seil befestigt. Das Seil selbst rollt ab von einer sich drehenden Walze. War der Wal getroffen, so rif er in seiner Flucht das kleine Boot mit sich. Oft kam es vor, daß der Wal das Schiffchen zum Kentern brachte. Heute aber ist die Jagd weniger aufregend und auch weniger gefährlich; man erfand eine Vorrichtung, die es ermöglicht, die Harpune aus einer Kanone abzuschießen, und zwar aus dem Mutterschiff, dem sogenannten Walfischfänger. Die Folge aber ist, daß die Wale mit der Zeit ausgerottet wurden, wenn nicht durchgreifende Schutmaßregeln vorgesehen wären. Man jagt die Wale um des Tranes willen. Das Gewerbe ist offenbar sehr er= giebig. Das Leben der Walfischfänger dagegen ist äußerst hart und entbehrungsreich. Am meisten gefürchtet sind die eisigen Stürme, welche das Meer aufpeitschen. Die haushohen Wellen fegen über das ganze Schiff. Alles, was weggespült wird, gilt als verloren. Wie

mancher Matrose hat im Eismeer sein nasses Grab gefunden.

Nicht minder interessant gestaltet sich die Jagd nach Pelztieren, wie Eisbär und Silber= fuchs. Von einem Walfischfängerschiff aus hatte man einen Eisbären mit seinem Jungen im Wasser schwimmend entdeckt. Die Tiere streb= ten einem Eisberg zu, wo ein Walkadaver lag. Einige Männer ruderten dem Eisberg zu und erlegten beide Bären. Dann fing es zu schneien an. Ein Mann blieb allein bei den Bären zurück, um sie auszuweiden, d.h. die Belze vom Fleisch zu trennen. Unterdessen fielen die Schneeflocken so dicht, daß man keinen Meter weit sehen konnte. Auch die Kälte nahm zu. Schon glaubte sich der Mann verloren. In seiner Not kroch er in das Innere des groken Eisbären, um zu versuchen, sich vor der Kälte einigermaßen zu schützen; denn der Körper des erlegten Riefen war noch warm. Zum Unalück aber kam ein ganzes Rudel Polar= füchse herbei, um seinen Hunger an dem toten Bären zu stillen. Schon bohrten sich die spiken Schnauzen in das Fell und rissen am Fleisch. Mit dem Messer konnte der Mann nicht viel ausrichten; denn die Zahl der Füchse war zu groß. Auf einmal hörte er schießen. Eine Rugel drang in den Körper des Bären, dann wieder mehrere Rugeln, doch keine hatte den Mann bis jett getroffen. Er schrie. Zum Glück hatte sich der Sturm gelegt. Die Fäger — es waren seine Kameraden, die ihn und die Felle holen wollten — waren nicht wenig erstaunt, als ein leikhaftiger Mensch aus dem Eisbären kroch. Die Schüffe hatten den Küchsen gegolten.

Marin.

Aus der Welt der Gehörlosen

Gefellichaftereife nach Stalien.

Bom 15. bis 20. September 1938.

Im ersten Dämmerschein geht's dem Bahnshof zu. Da steht unser Aug bereit, "Burgsdorf—Koma—Napoli—Kirenze—Burgdorf"steht anaeschrieben. Der Zeiger rückt auf 5.05. Bald fahren wir schon an Thun und Spiez vorbei durchs Kandertal und den Lötschbergsund Simplontunnel nach Domodossola (Grenzstontrolle). Es klappt alles ganz famos. Von Mailand aus brausen wir mitten durch die lombardische Tiefebene, in die Emilia, hinein:

diese gewaltige oberitalienische Ebene zwischen Alpen und Apennin. Acker reiht sich an Acker, die Erde schwer, lehmig, aber von äußerster Fruchtbarkeit, bepflanzt mit Mais, Reis, Gemüse. Die Getreidefelder sind natürlich längst abgeerntet. Maulbeer= und Obstbäume säumen die Felder. Von Baum zu Baum ziehen sich die Girlanden der fruchtbehangenen Weinrebe. Je weiter südwärts wir fahren, desto wärmer wird es. In den Wagen wird die Hite drückend. Wir fahren in der Emilia über Varma nach Bologna, Kurzer Aufenthalt, Bologna gehörte vom Kahre 1506 bis 1870 zum Kirchenstaat. Viel Volk ergeht sich auf dem Bahnhof, da= runter die unvermeidlichen Carabinieri mit ihrem koketten Zweimasterhut, den farbenfreudigen Uniformen. Aber dort gibt es ja einen kleinen Auflauf. Das muß man sich ansehen. Aha, unsere Trachtenfrauen prösentieren sich in der farbigen Freudenberger-Rleidung. Das ist dem Italiener etwas Neues.

Durch den Apennin.

Die Ebene ist überwunden, wir fahren im Gehirae. Mit jedem Kilometer wird die Fahrt bewundern die italienhafter. Wir Streckenführung, die zahllosen Viadukte, die Eigenart des nördlichen Apennin mit den kahlen, zerriffenen Schluchten, jagen ins Kaltengebirge mit seinen eigenartigen Verwitterungs= erscheinungen, aanz anders als in unseren Alben. Gigantisch ragen an den Hängen dunkle wie Flammenzeichen höhwärts. Weiße Villen grüßen aus dunklen Wäldern. Und Reben, immer wieder Reben, die in verschwenderischer Külle den kräftig-herben Toskaner spenden. Wir fahren auf der Strecke Hitlers auf seiner Romfahrt. Die begeisterungs= frohen Italiener haben ihre Referenz an die beiden Machthaber, Mussolini und Hitler, an die Häuser- und Gartenmauern, die Ruinen der Kastelle und Türme gemalt: "Duce! Hitler! Beil Bitler!"

Endlich ist die "längliche" Kahrt überwunben. Rom, die Ewige Stadt, kündet sich an, dieweil die Zeiger der Uhr auf 22 rücken. Ich bin zum ersten Mal in Kom.

Rom.

In Nom besichtigen wir das italienische Nationalheiligtum des anderen Imperiums, das Denkmal Viktor Emanuels II., das Heldendenkmal des unbekannten Soldaten aus dem Weltkrieg. Wir suhren über den Tiber (Fluß)