

Unterhaltung und Wissen

Nr. 286 — 12. Dezember 1929

Sächsische Volkszeitung

Der Mann, der beide Pole überflog

• Die bisherigen kontrollierten Leistungen Byrds

Es ist bezweifelt worden, daß Byrd den Südpol überflogen hat. Mit dieser Skepsis sind in der Öffentlichkeit zum Teil starke Verunglimpfungen verbunden gewesen. Byrd wurde als Charlatan, ja sogar als Schwindler hingestellt. Neußerungen des Majors Triggave Gran (Oslo), eines Mitarbeiters des Südpolforschers Scott, waren stark mißverstanden worden.

Selbstverständlich ist es heute noch nicht möglich, sich ein zuverlässiges Urteil über Weg und Ergebnis der Südpolarflüge Byrds zu bilden, aber ein Urteil über die Persönlichkeit des Genannten dürfen wir schon heute haben, denn es liegen kontrollierte große Leistungen dieses Mannes vor, die einen Schluß auf seine Eigenschaften zulassen. Es trifft sich gut, daß vor kurzem das Buch von Richard Byrd „Himelwärts“ (Verlag v. A. Brockhaus) auch in deutscher Sprache erschienen ist. Diese Veröffentlichung, die den nachfolgenden Zeilen zugrunde liegt, gibt uns wertvolle Unterlagen zur Urteilsbildung über Byrd.

Als Schüler hatte sich Byrd eine schwere Fußverletzung zugezogen, die ihn militär- und marineuntauglich machte. „Da kam der Krieg, der mich rettete wie so manchen anderen, denn ein williger Krüppel galt in dieser tollen Welt mehr, als ein gesunder Drillsoldat.“ Byrd wurde Soldat, und schließlich nach Überwindung großer Schwierigkeiten Pilot. Nach dem Krieg wurde er nach England geschickt, um an den Abnahmefahrten des J. A. 2 teilzunehmen. Am Tage des Unglücksfluges veräußerte er den Jagd, sonst wäre er heute vermutlich nicht mehr unter den Lebenden, denn das in schneller Fahrt befindliche Schiff stürzte bei einer scharfen Wendung über dem Humber-Raich ein und geriet sofort in der Luft in Brand. Bei Hull fiel das Fahrzeug ins Wasser. Von fünfzig Köpfen der Besatzung kamen 45 um. Nach Amerika zurückgekehrt, richtete Byrd eine Reihe von Marine-Schiffen ein und bereitete sich Johann für eine Polarexpedition vor, zu der Ford und Rockefeller anschließende Summen stifteten. Zunächst freilich greift Byrd nicht sofort den Nordpol an, sondern unternimmt erst von Grönland aus eine Reihe Erkundungs- und Trainingsflüge im hohen Norden. Er legt dabei etwa 4000 Kilometer zurück, 1926 erscheint er dann, wieder gefördert von Ford, mit dem Dampfer „Chantier“ in Spitzbergen. An Bord führt das Schiff ein dreimotoriges Joller-Flugzeug auf Schneefuß. 50 Freiwillige, darunter ein blinder Passagier, die Byrd begeistert Hilfe leisteten, waren auf dem „Chantier“ mitgenommen. Trotzdem Vorräte verschiedener Art, allerlei Ausrüstungsgegenstände und außerdem 400 000 Mark in bar gestiftet worden waren, hatte Byrd noch 80 000 Mark Schulden machen müssen, die ihn bedrückten, und die ihn, wenn der Nordpolflug schief gegangen wäre, wohl für immer ruiniert haben würden. Viele schwierige Arbeiten waren zu leisten, bis eine brauchbare Startbahn geschaffen war. Die ersten Probeflüge mihlangen, aber schließlich glückte der Start des 4500 Kilogramm schweren Flugzeuges von der Aufschubahn. Für zehn Wochen waren Lebensmittel an Bord, ferner ein Gummiboat, Pelzkleider, Primusherd, Waffen, Zelt, Werkzeuge, Raubbomben, Arzneien u. a. m. Byrd wechselte sich in der Führung der Maschine mit Fiond Bennett ab. Am 9. Mai um 9 Uhr 2 Minuten befanden sich die beiden führenden Männer, von denen einer leider schon verstorben ist, über dem Nordpol, und am Nachmittag des gleichen Tages traf das Flugzeug wohlbehalten unter großem Jubel aller Beteiligten wieder in Kingsbay ein. Die spätere Prüfung der Unterlagen ergab, daß Byrd tatsächlich am Pol gewesen war und daß er seinen Weg innerhalb eines 18 Kilometer breiten Streifens zuverlässig bestimmt hat.

Uebersehenswert waren die Ehrungen, die Byrd zuteil wurden. In richtiger Einschätzung dieser Neußerlichkeiten schreibt er: „In Wirklichkeit trage ich nur das Banner für eine Weile.“

Nach dem Nordpolerfolg begann Byrd einen transatlantischen Vorzubereiten. Diesmal unterstützte ihn Panamaker, der

schon 1914 ein Flugzeug für die Überquerung des Atlantik hatte bauen lassen. Byrd traf die Vorbereitungen auf die sorgfältigste Weise. Vor allem lag ihm daran, den Ozean mit einem mehrmotorigen Flugzeug zu überqueren, weil dies größere Sicherheit bietet. Es wurde wieder ein Joller-Flugzeug bestellt, das beim Probeflug Bruch machte, wobei die Insassen verletzt wurden. Vor allem schwabte Bennett eine Woche lang zwischen Tod und Leben. Durch dieses Unglück verzögerte sich der Abflug. Lindbergh und Chamberlin kamen Byrd zuvor. Die Menge, die nach mania „Luftverkehr“ heißt und die glaubte es handelte sich hier um ein Luftrennen über den Ozean, setzte Byrd wegen der Verzögerung arg zu. Er schreibt darüber:

„In Tausenden von Briefen wurde ich unbarmherzig beschimpft; und geschunden. Wahrscheinlich handelte es sich dabei um Leute, die hohe Werten abgeholt hatten. Hier eine Stelle aus einem Brief, wie ich ähnliche täglich bekam: „Sie Aetolina,

Weihnachtliche Verheißung

Fern über düsterem Nebelherreue
erscheint schon das Bild der lieblichsten Fraue,
Verfleiert noch, zag, wie moosliches Träumen,
schwebt es ob Nebel- und Wolkenräumen. —
Doch bald steigt die Schönste zur Erde hernieder,
verklärt erblühend die frostigen Glieder.
In ihres Mantels Weite, für'ich umminnt,
bringt sie weihnachtlich ihr göttliches Kind.

Maria Homscheid.

mich eckelt schon vor Ihrem Namen. Sie sind ein Schandstück Amerikas. Sie haben anididino d' überhaupt nicht die Absicht gehabt, über's Atlantische Meer zu fliegen.“ Dabei ist das noch eine verhältnismäßig harmlose Probe.

Aber Byrd ließ sich durch die Angriffe nicht verleiten, überhastigt vorzugehen. Solange Lindbergh noch nicht Paris, ja Europa verlassen hatte, hielt es Byrd nicht für taftvoll, seinen Atlantikflug anzutreten. Erst als Lindbergh in sein Vaterland zurückgekehrt war, machte sich Byrd fertig. Während der Nacht vor dem Abflug konnte er kaum eine Stunde zur Ruhe kommen, obwohl ihm mindestens zwei schlaflose Nächte bevorstehen. Am 29. Juni 1928 startete das Joller-Flugzeug mit vier Insassen an Bord von einer 1 1/2 Kilometer langen Ablaufbahn. Die Benzinbehälter waren mit einer Vorrichtung versehen, die es gestattete, den Brennstoff innerhalb weniger Sekunden loszuwerden, wenn eine Notlandung auf ungünstigem Terrain bevorstehen sollte. Unter den Ausrüstungsgegenständen des Flugzeuges ist hervorzuheben der wasserdichte Sender, dessen Antenne aus einer Notlandung im Meer von einem Drahten in der Luft hochgehalten werden sollte. Ferner wurde mitgeführt ein Verdampfer für Seewasser, der reines Trinkwasser lieferte. Lebensmittel waren für drei Wochen an Bord, ebenso natürlich Gummiboote, Leuchtspitzen u. a. m. Für den Fall, daß ein Motor unreparierbar ausfallen sollte, waren bestimmte Werkzeuge vorhanden, um diesen Motor während des Fluges abzuwerfen und dadurch das Fahrzeug entsprechend zu erleichtern.

Die Volkbehörde vereidigte zum Schluß Byrd als den ersten transatlantischen Piloten und gab ihm einen Sad Briefe für Frankreich mit.

Dreitausend Kilometer durchquerten die Flieger, ohne etwas vom Erdboden oder vom Meere zu sehen. Zum Teil war der Nebel so undurchdringlich, daß die Besatzung, unter der sich auch Bennett befand, nicht die Enden des Tragbodes erkennen konnte. Der Gegenwind war teilweise derartig stark, daß die Besatzung bestand, das Benzin würde zu Ende gehen, ehe Land erreicht war. Vielsach bestand auf Vereisunggefahr. In einem biden Wolke wurde einmal für eine kurze Zeit die Herrschaft über das Flugzeug verloren, aber bald richtete die „America“ bald wieder auf. Im übrigen gelang der lange Blindflug glänzend. Ein Benzinbehälter erhielt ein Leck, das notdürftig verstopft werden konnte, doch schien es eine Zeit lang sicher zu sein, daß das Ozean des Atlantischen Meeres nicht erreicht werden würde, zumal ein Irrtum in der Berechnung der Betriebsstoffvorräte eingetreten war. Von Zeit zu Zeit sandten und empfingen die Flieger Funkprüche. Byrd schreibt: „Es ist ein eigenartiges Gefühl, wenn man inmitten dunkler Wollen 1500 Meile über dem Meere Nachrichten aus gemüßigten und sicheren Ortes erhält.“

Schließlich kam der Wind den Fliegern doch noch zu Hilfe indem er die Geschwindigkeit beschleunigte. Aber nun trat das Schlimmste ein, was sie befürchtet hatten, nämlich Nebel an Ziel. Wiederholt wird Paris angeleuert. Wir lesen über die les Stadium des Unternehmens auf Seite 119 folgendes:

„Wieder flogen wir auf Paris zu; und wiederum verlor ich die Richtung. In der Mitte regnete es bei schlechter Sicht. Landeinwärts wurde das Wetter immer eckiger. Später stellte sich heraus, daß Paris mitten im dicken Trubel der Mitte lag.“

Schließlich sagte Byrd den Entschluß einer Notlandung auf dem Wasser, weil er dabei das Leben der Insassen und anderes Weniges weniger gefährdete, als wenn er auf dem Lande niederging. Er floh zur Küste zurück und ging dort im Schein des Lichtes eines Leuchtfeuers in der Nähe des Strandes nieder. Balden lag am Steuer, als Byrd den Befehl zum Landen gab, 42 Stunden waren die Flieger unterwegs. Hören wir ihn selbst:

„Als wir näherkamen, suchten wir vergeblich nach dem Wasserpiegel. Wir sahen nur die Leuchtbecken vor und unter uns. Die Räder berührten die Meeresoberfläche. Trotzdem nun das Fahrzeug einen Flugzeuges so befehtigt wird, daß es einer vielfachen Beanspruchung gewachsen ist, wurde das unrichtige wie mit einem Messer glatt weggeschoren ohne daß wir eine nennenswerte Erschütterung verspürten. Das war, wie hart das Wasser wirkt, wenn man es mit genügender Geschwindigkeit antrempelt. Einen solchen Verlust des Fahrzeuges hatte niemand vorausgesehen. Dann schien es nur noch eine Sekunde bis zum Ausstieg zu dauern. Ich fühlte mich etwas benommen. Ich weiß nur, daß ich monatelang die Augen aus dem Schlaf triefte, an den es mich noch monatelang durch unregelmäßigen Schlaf erinnerte. Ich laud mich bei Dunkelheit und Regen im Wasser schwimmend vor.“

Wehnlich erging es den anderen drei Insassen, aber keiner wurde ernsthaft verletzt.

So endete dieser Ozeanflug, der ausgezeichnet vorbereitet und mit großer Klugheit und Besonnenheit durchgeführt wurde, doch glimpflich. Es kann kein Zweifel sein, daß wir es in Byrd nicht nur mit einem schneidigen Flieger, sondern auch mit einem sehr sorgfältig abwägenden Wissenschaftler zu tun haben. Eine solche Beurteilung löst auch der norwegische Major Triggave Gran Herrn Byrd und seinem Landsmann Fiond Bennett, mit denen er gut bekannt ist, widerfahren. Wenn Gran zu gewissen Veröffentlichungen über die Südpolarflüge Byrds Stellung genommen hat, so richtete sich diese Kritik, wie Gran berichtet, nicht gegen Byrd, sondern gegen eine Verbreitung unrichtiger Darstellungen durch Dritte.

Wir dürfen annehmen, daß Byrd, der zwei der weltbedeutendsten Flugleistungen getätigt hat, auch auf dem Gebiete der Südpolarforschung Wesentliches zum Fortschritt der Menschheit zusammen mit seinen Kameraden leisten wird.

Willy Meyer.

Postkartengrüße

Von Rose Reineck

Gleich am Bahnhof hat man der Zurückgebliebenen gedacht. Da stehen am Zeitungstisch, rechts und links der vielen, sorgsam neben- und übereinander geschichteten Tageszeitungen, Anzeigertafeln, Magazine und Wochenblätter, zwei Ständer, die man durch leise Berührung um ihre eigene Achse drehen kann. So wie eine Drehtür im Eingang eines Lokals. In diesen 10 unermüdbar auftauchenden und brav wieder verschwindenden Winkeln aber stehen, lächelnd nach Kirchen, Rathhäusern, Brücken, Bläsen und Straßenansichten geordnet, viele Karten und warten darauf, gekauft, beschreiben, mit Marken besetzt und an Menschen versandt zu werden, die vor anderen Kirchen, Rathhäusern, Brücken und Bläsen und in ähnlichen, aber doch nicht diesen abgebildeten Straßenzeilen wohnen.

Nach jedem Zug und vor jeder Abfahrt stehen auch toller-kelkete Herren, handtastentragende Frauen, Mädchen und junge Männer vor diesen Anzeigertafeln. Sie holen mit breit zupackendem Daumen oder mit leichtem, spitzenartigem Griff eine Karte, ein Rathaus, einen Hafen oder einen Markt-Platz heraus und reihen sie — mit Randbemerkung für sich: „Diele für Gröte und diese für Verta und diese für Onkel Fritz — dem Manne im Klost. Der pflagt die gedruckten Karten mit einem Großfen, die photographierten aber mit 15 Pfennigen zu berechnen, die matten ebenso wie die glatten. Bei denen gibt es also den Gang tatsächlich zu, und wer einmal ein hüßchen Oberflächenkimmer umsonst haben will, wird natürlich nur die lackierten kaufen. Der Zeitungsmann steht dann die mit geübtem Griff sorgfältigst nachgehähten in ein feines, sehr dünnes Kuvert, das er dem Käufer mit freundlicher Frage reicht: „Wohin, Briefmarke gefällig, mein Herr?“

Ich weiß nicht, ob ich die jungen Frauen, die kleinen Mädchen, die zu Hause geliebten Ehemänner um die Gräße beneiden soll, die ihnen so aus der immer lodenden Herne ins Haus kommen. Oder ob ich sie bedauere, darum nämlich, und ich entschließe mich zu letzterem, weil sie scheinbar doch vielfach solche Frauen, Männer, Verlobte und Freunde haben, denen in aller Öffentlichkeit und ohne Gefahr eines sich erhebenden Protestes angetraut werden darf, daß sie für denjenigen, dem sie

gleich nach Ankunft oder schnell noch einmal vor Abgang des Zuges schreiben wollen, nicht einmal ein paar Grusworte selbstständig zusammenfinden. Denn auf dem die Karten lauter umhüllenden Umschläge stehen, groß und unabwehrbar „Postkartengrüße“ überschrieben, eine Anzahl von Texten, die für verschiedene Lebenssituationen ausgedacht, dem Schreiber die Anfertigung des eigenen Nachrichten abnehmen sollen. Und ich weiß nicht, ob diese Gratignabe aus reiner Menschenfreundlichkeit gereicht wurde, in Kenntnis des belämmerten Zustandes, vor einer unbeschriebenen Karte nur fortwährend zu denken: Himmel, was schreib ich nun bloß? oder ob es eine raffinierte Rechnung kaufmännischen Geistes ist. Denn wenn einer nicht erst eine Viertelstunde, das Bleistiftende im Munde, in seinem Gehirne vor der unbeschriebenen Karte sitzt, für die ihn, abgesehen von der sorgfältig darauf gemalten Adresse, immer noch nichts einfiel, sondern wenn er, einen der Texte wählend, sofort den fremden, schön vorgedruckten Einfall folgt wie nie einen eigenen auf die Karte schreibt, dann kann er, während er seinen Kaffee oder seine Suppe erwartet, weit mehr Karten verschreiben, als der erste. Und darum mehr kaufen.

Die Texte, gleichmäßig verteilt und übersichtlich durch einen dicken, schönen Strich voneinander getrennt, reimen sich. „Alles so zum Beispielen: Album ein — Liebchen mein, Anhaltstatten — mich erwarten, Bergheimelicht — Sonnenlicht, Kaffee — Liebeschmerzen. Reisende im Sommer finden mehr Auswahl als Reisende im Spätherbst oder gar im Winter. Doch kann auch diesen durch ein paar Verse allgemeiner Geltung aus der Verlegenheit, die Karte geistreich zu füllen, geholfen werden. Sie können schreiben: „Tausend Gräße aus der Ferne, sende ich dir gar zu gerne.“ Das paßt bei jeder Temperatur und Tagesbeleuchtung. Auch der Erhaltung der Gegenliebe ist Rechnung getragen. Für Gemüter, die auf diesem Gebiete besorgt sind, schlägt ein Vers die mahnenden und laßt tröstenden Zeilen vor: „Berglich mich nicht! Du all mein Glück! Ich lehre bald zu dir zurück!“ Und falls er dann doch nicht so bald zurückkehren kann oder mag, so steht da, gewillt, einer vielleicht folgenschweren Enttäuschung vorzubeugen: „Ich kann's nicht mehr ertragen, da du so mellenfern, ich muß dir's immer sagen, ich hab dich gar zu gerne!“ Und, wenn sie, die Diejenige, welche, dann noch ein Wort sagt, lieber Himmel, dann ist ihr eben nicht zu helfen. Dann mag sie hörs sein!

Dahem aber, in Friedenau, Steglitz, Pichtenberg oder Reinickendorf zieht die Lotte auf der Morgenfahrt ins Geschäft die schon etwas angebräunte Karte aus der Handtasche und läßt zum dreiundzwanzigsten Male: „Gott Amor schenke seine Pfeile, wohin er zielt, tritt er auch hin. Kost ich auf meiner Reife eine Weile, den ich an meine Königin.“ Ach Gott, doch, lächelt sie befehtigt vor sich hin, das hätte ich gar nicht gedacht! Verje machen kann er sogar auch! Und dann steht sie die Karte wieder in die Handtasche, springt schnell ab und eilt beglückten Schrittes zur Stätte ihrer täglichen Arbeit. Brant eines „Dichters“!

Eine Mathematik der Sprache von Arno Holz. — Bei der Vollendung seines „Phantasus“, die ihn in den letzten Jahren seines Lebens beschäftigte, ist Arno Holz Geschicklichkeiten der Sprachform nachgegangen und dabei zu einer Theorie gelangt von deren Grundlinien er in einem für ein Zeitungsinterview bestimmten Gespräch noch kurz vor seinem Tode Mitteilung gemacht hat. Während er Prosa und Vers für primitive Formen erklärte, von denen er die eine mit dem flüssigen oder gasförmigen Zustand der Materie ohne gleichmäßige Bindungen zwischen den Teilen, die andere mit dem Kristall und den einfachen Zahlengesehen seiner Absichten verglich, glaubte er als leuten, endgültigen künstlerischen Ausdruck der Sprache eine Wortkunst gefunden zu haben, in der, wie im organischen Stoff, höhere, komplizierte Zahlengesehe nachzuweisen seien. Das eine, das dynamische Geseh, bestimmt nach Holz den Fortgang, die Richtung der Rede; es ist eine Zahlenreihe, die sich aus den Begriffswerten der Sprache ergibt, die in der Kunstsprache nur in ganz bestimmter Anzahl gelehrt werden können. Für sie gelten die Gruppen von 1, 3, 5, 7, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 28 Worten. Demgegenüber wird das statische Geseh von der Anzahl der Klangfarben bestimmt; es gilt für jene Worte, die keine Begriffe ausdrücken, die den Fluß der Rede durch die Eigenschaftsbestimmung unterbrechen. Sie sind in ihrem Auftreten an die Zahlenreihe 2, 4, 6, 8, 12 gebunden. Walthar Schneider, der in der „Lit. Welt“ über dies Gespräch berichtet, meint freilich, erst die Poesie des „Phantasus“ verleihe der Logik dieses neuen Zahlenprinzips der Sprache jenes Quantität Wahrheit, das jeder Wissenschaft zu ihrer Vollendung fehlt.