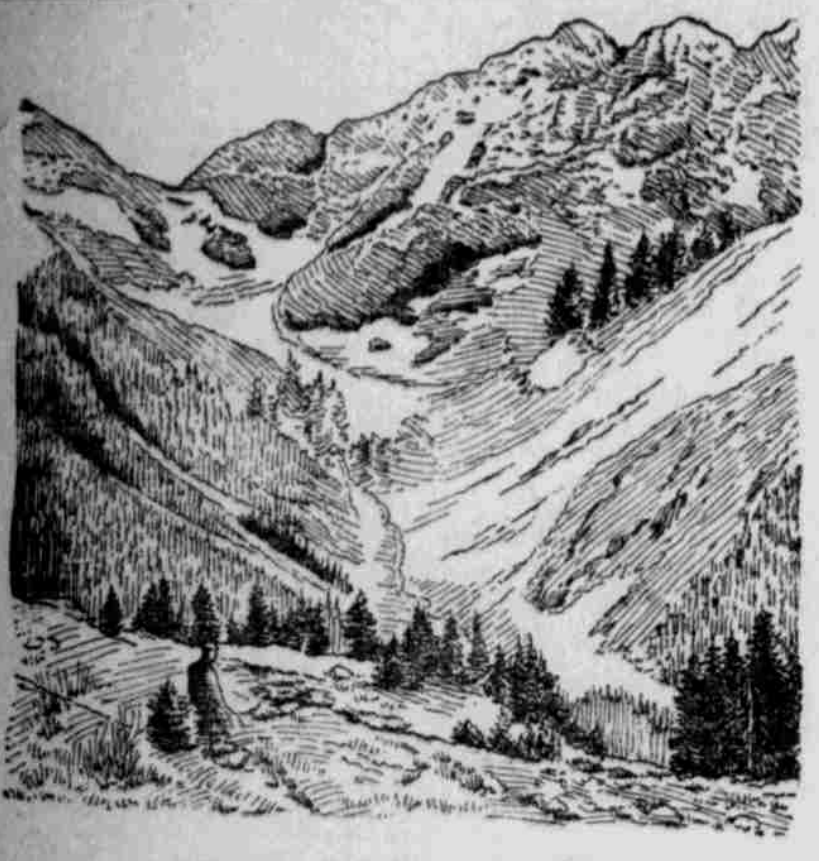


Unsere Bergfexe.

"Amerika zuerst sehen!" ist gewiß ein guter Grund für alle, denen unser großes Land zur Heimat geworden ist, und die sich bereitwillig leisten können und die Ungeheurenheiten einer zum Teil noch immer recht wilden Natur gerne in den Kauf nehmen, ja sie manden Fremden-Komfort - Einrichtungen der alten Welt vorziehen. Es gehört dazu nicht nur ein gewisses Maß an Mut, sondern auch ein gewisses Maß an Ausdauer. Man kann teuer, aber auch billig und dabei für viele sehr dankbare Metho-

schwärmer, die wissen, was die Bergsteigerei für sie zu bedeuten hat. Jeder Sport von größerer Dimension erfordert natürlich auch einige besondere Ausrüstungs - Gegenstände oder macht sie wenigstens wünschenswert. In diesem Fall geht vor allem besonders starkes - aber doch nicht unbequemes - und schwer beschlagenes Schuhwerk dazu, das vorher schon gut eingebrochen werden einem fähigen geschäftlichen Beruf, ohne ungewöhnliche körperliche Befähigung, aber begeisterte Natur-



Ein Stück Bergwelt von Mount Adams.

den wählen. Eine der besten und zuträglichsten Methoden für alle, die rüstig genug dafür sind, besteht in gefälligen Hochgebirgs - Wanderungen auf Schusters Rappen.

Man darf mit Vergnügen konstatieren, daß der Freizeitsport in allen Gegenden einen großartigen Aufschwung in den letzten Jahren bei uns und auswärts genommen hat. Aber manche dieser Formen erhalten noch lange nicht die Aufmerksamkeit, die sie verdienen! Da denken heute so viele zunächst an Automobil, Motor - Jockey, Aeroplan, vielleicht auch an Motorboote oder an ein einfaches Canoe nach dem Geschmack tollkühner Naturmenschen, - und doch wäre der Bergsteiger - Sport für den Körper, das Temperament und die materiellen Mittel einer größeren Zahl Menschen - der mehr geeignet, als alle jene zusammen.

Dies läßt sich wenigstens schätzungsweise mit ziemlicher Bestimmtheit sagen; statistische Berichte sind darüber nicht erhältlich. Manche mögen aber etwas ungläubig den Kopf dazu schütteln. Denn fast alles, was sie von der Bergsteigerei jahraus, jahrein erfahren, beschränkt sich auf außerordentliche Leistungen von weniger als einem halben Duzend weltbekannter Helden und Heldinnen dieses Sports und auf die in jeder Saison wiederkehrenden Meldungen über Abgestürzte in den Schweizer oder Tiroler Alpen!

Nur ganz ausnahmsweise hören sie einmal von einer Erstbesteigung eines amerikanischen Berges - wenn die Geschichte kein Geringes ist - und sie verlegen Derartige mehr oder minder in das Gebiet des Abenteuerlichen oder sehen es in ähnlichem

solite. Das häufige Uebernehmen im Freien verlangt einen Schlafbeutel nebst Schutzdecke gegen schlechtes Wetter. Dazu kommen allerhand kleine Dinge, wie sie zu jeder längeren Tour ins Freie gehören; und der moderne Mensch wird bergsteigen nicht für vollständig halten ohne eine photographische Camera. Das alles kostet nicht übermäßig viel.

Keine sensationelle Erstbesteigung unserer Tage hat das Bergsteigen irgendwo umgekehrt; vielleicht ist dies eine der Ursachen, weshalb das selbe bei uns neubeitenden Menschen nicht allgemein die Würdigung findet, die es verdient. Aber die Zahl unserer amerikanischen Enthusiasten, welche das Bergsteigen einheimischer Riesengebiete als Sport, Kunst und Wissenschaft eifrig pflegen, ist in langsamem Zunehmen. Und ihre Unternehmungen haben tatsächlich schon da und dort auch der wissenschaftlichen Forschung Vorschub geleistet. Doch das nur nebenbei.

Größtenteils gehören die amerikanischen Bergsteiger, die einen regelmäßigen Sport daraus machen, zu vier Organisationen; drei derselben haben ihr Hauptquartier an der Küste des Stillen Ozeans, und die vierte ist am Atlantischen Ozean etabliert.

Die letztere, die "Appalachian Mountain Club" nennt, hat ihr Heim in Yankee - Athen, und ihre meisten Mitglieder wohnen in den Neuen - England - Staaten. Die "Sierras" bilden eine kalifornische Organisation, die "Magamas" gehören Oregon an, das heißt auf sie ist; und die "Mountaineers" von Seattle naturgemäß und trotzdem meistens in der Region des Puget - Sundes. Zusammen haben diese Klubs zwischen 1000 und 1500 Mitglieder.



Gefährlicher Niederkrieg von "Mountaineers".

sichte an, wie eine Polar - Expedition oder einen außerordentlichen Aero - Flug; und zugleich als etwas besonders Kostspieliges.

Das ist eine sehr einseitige Auffassung. Viele Tausende Männer und Frauen dürfen es belagern, daß sie dieser Art Natursteigerei noch nicht näher getreten sind, die allen Anspruch darauf hat, ein Volks - Vergnügen zu werden. Die amerikanischen Bergsteiger und Bergsteigerinnen, die immerhin schon nach Tausenden zählen und diesen Sport regelmäßig mit großer Lust betreiben, sind in den amerikanischen Hälften Männer und Frauen aus allen Schichten, geschlechtlich von

Jeder dieser Klubs hat zahlreiche kleinere Ausflüge örtlichen Charakters, aber außerdem eine große Sommerliche Bergsteige - Tour, die zwei bis vier Wochen in Anspruch nimmt und das Haupt - Ereignis des Jahres ist, sowie auch einen Winter - Ausflug von drei bis zu zehn Tagen.

So dauert die Schneeschuh - Tour in die Appalachen - deren bedeutendste Höhe 6000 Fuß erreicht - neun Tage; und niemand, der sie jemals genossen hat, verzichtet ohne großes Bedauern auf die Wiederholung! Jeden Januar, wenn die White Mountains von New Hampshire am weißen sind, verschwinden 60 bis 80

Männer und Frauen aus Boston, Springfield, Hartford, Portland, Me., und selbst aus New York nach diesen Gipfeln. Nicht so selten finden sie unter den Schneebedeckten Hügeln bereits eine behagliche Karawanzerei für sie eingerichtet, von wo sie jeden winterlichen Morgen in Schlitten nach den vereinbarten Start - Plätzen abfahren. Auf wohlgepolten, hauptsächlich nach der Körperkraft der Teilnehmer und Teilnehmerinnen bestimmten Routen geht es bergan, nachdem die Extra - Räder abgelegt, und die Schneeschuhe angezogen worden sind, und die Camera über den Rücken geschlungen ist.

An manchen dankbaren Aussichtspunkten wird gerastet, die Fußspalten wider Geschöpfe im Schnee werden geprüft und identifiziert - denn sie sind noch für viele Andere von Interesse, als für den Jäger - und nicht selten werden neue Fährten gebrochen. Wie wichtig kommt da das Blut in Wahrung!

Vielleicht gibt's auf dem Gipfel einen wütenden Sturm zu bekämpfen, wenn man sich aber nicht hüten läßt, wenn die Nachtzeit - Stunde herankommt. Die Partie sieht sich dann in irgend einen ziemlich gut beschützten Holzschlag zurück. Auch hier mag der Schnee zehn Fuß hoch liegen; aber mit grünen Zweigen bedeckt, trägt er das Gewicht ganz leicht.

Mit grünen Baumstämmen wird ein Feuer geschichtet, damit es nicht so bald zusammenfällt. Schon ehe das Kaffee - Wasser kocht, hat sich eine Schneehöhle unter dem Feuer gebildet; doch die umgebende Masse bleibt fest oder festigt sich noch mehr. Der "Lunch" wird ausgepackt und verteilt. Da, wie manubet alles prächtig, auch wenn die belegten Brote, die Äpfel u. s. w. gekoren sind! Besonders wenn der Kaffee gebraten, und das Badewasser angerührt wird. Jeden Schluck und jeden Bissen hat tropische Arbeit gewirkt.

Beim Bergabwärts - Steigen werden, unter Vorantritt erfahrener Führer, die Schneeschuhe - indem man die Zehle des einen unter den Absatz des anderen schiebt, sich jurid auf den hölzernen Ausläufer tauert und mit dem Ellenbogen feuert - zu rasend raschen Rutsch - Partien benutzt. Dieser seltene Sport ist gewöhnlich ungefährlich, außer für den Vordermann, der ein kundiges Auge für verborgene Anoren und andere Hindernisse haben muß.

Hungrig und müde erreicht die Grotte am Abend das Hotel drunter; aber ein treffliches Mahl - unter solchen Verhältnissen ist jedes Mahl trefflich - verdrückt beide Geschäfte, wie durch Zauber, und herzlich schläft sich darnach.



Rutschpartie in den White Mountains.

In manchen Beziehungen scheint ein solches Leben noch weit wirksamer zu sein, als das in irgend einer Sommerfrische! Erstklassung und bergsteigerische sind schon am zweiten Tage wie weggeblasen, blaße Wangen blühen üppig auf, und die Eosstöcher der Großstadt hat das "einig müde Gefühl" gründlich verloren.

Im Westen gestalten sich solche Touren, im Winter wie im Sommer, wiederum etwas anders. Einen wirklichen Winter hat unsere Pacific - Küste ja nicht, - aber die Bergsteiger klimmen viel höher hinauf, wo Schnee und Aufschneigung jederzeit zu finden sind. Alles ist hier wilder, Alles ursprünglicher und rauher. Wenn es überhaupt Herbergen in der Nähe gibt, so sind dieselben von mehr robinsonmüher Art. Viele aber ziehen es vor, auch in den fährten Nächten im Freien zu kampieren, - ja manche der Abgehärtetsten leisten sich sogar ein Ueberziehen des Körpers im Schnee und einen Sprung in einen eisigen "Creel" in der Morgen - Dämmerung. Auch tragen die westlichen Bergsteiger keine Schneeschuhe; aber sie brechen ohne dieselben oft Fährten in die bis fünf Fuß Schnee. Und die langen Alpenstöße dürfen nicht fehlen.

Doch leistet man sich auf keiner dieser mächtigen und steilen Höhen Rutsch - Partien wie im Osten, - wenigstens keine freiwilligen.

Auf den langen Sommerlichen Ausflügen werden viele Rekord - Leistungen im Ersteigen himmelstürmender Berge erzielt. 14,528 Fuß geht es den Mount Rainier (Tacoma) hinauf, 12,307 Fuß den Mount Adams, 11,225 Fuß den Mount Hood, über 14,000 Fuß mehrere fastnormale Gipfel hinauf, u. s. w. Die Magamas haben auch Alaska in ihr Programm aufgenommen und 1910

den Mount McKinley zu ersteigen gesucht. Der Berg Rainier ist selbst für eine kleine Partie mit berufsmäßigen Führern nur schwer zu ersteigen; aber drei der genannten Klubs haben ihn wiederholt mit großen Partien von Männern und Frauen erklimmt. Nicht höher als der Rites Peak von Colorado, macht er einen großartigen Eindruck, weil die umgebenden Höhen viel geringer sind.

Das gilt übrigens von allen Pacific - Riesengebirgen, während in den



Sierra Club bezieht einen Gleitschiff des Mount Rainier.

Sierras und in Colorado mehr das Gruppen - System auftritt, und das Einzelne nicht zu so imposanter Geltung kommt.

Die erste Besteigung des wilden Glacier Peak, in den nördlichen Cascaden, mit einer großen Partie ist den "Mountaineers" 1910 gelungen; seitdem aber ist der Aufstieg schon sechsmal erfolgreich gemacht worden.

Außer diesem Gipfel ist der Mount Adams, im südlichen Teil des Staates Washington, wahrscheinlich der am wenigsten besuchte. Am denkwürdigsten war seine Besteigung im Sommer 1911, an einem heißen Juli - Tage - heißer Sommertag war es unten - durch eine Partie von nicht weniger als 67 Personen begonnen. Sie dauerte, hin und zurück, fast drei Wochen und wurde ganz militärisch organisiert, sogar Exerzier - Übungen als Vorbereitung für gewisse strenge und gefährliche Arbeiten nicht ausgenommen. Ein ganzes Kommando wurde mitgeführt, und zwei Köche und mehrere Aufwärter begleiteten. Pack - Kasse trugen die Vorräte und Ausrüstungen so weit, wie möglich.

Ein Pastor, selber ein leidenschaftlicher Bergsteiger, hielt an Sonntagmorgen zweimal Lager - Gottesdienste. Zu gelegener Zeit wurde auch eine theatralische Unterhaltung und eine Firtus - Vorstellung mit Hilfe der Pack - Kasse gegeben, - nur waren die Mitwirkenden zahlreicher, als die Zuschauer. Ähnliches kommt auch auf anderen längeren Ausflügen dieser Art vor. Der Verlauf dieser Expedition aber hätte Stoff für ein ganzes interessantes Buch liefern können.

Es gab viele Abenteuer an Gletschern - Spalten u. s. w. zu bestehen, und es ereigneten sich manche kleine Unfälle; aber Alles lief gut ab. Ueberhaupt ist, was Unfälle anbelangt, der Ausweis der amerikanischen Bergsteigerei im Vergleich zur europäischen ein sehr günstiger. Freilich ist erstere auch noch verhältnismäßig wenig gepflegt. Doch darf von den Bergsteiger - Organisationen, ihren vorzüglichsten Einrichtungen und ihren mündlichen und gedruckten Be-



Bergsteiger in militärischer Formation an den Goat Rocks. (Mount Adams.)

lehhrungen das Beste erhofft werden. Mitglieder eines dieser Klubs brauchen sich gar keine Beforgnisse über eine solche Tour im Voraus zu machen; die Organisation macht das Programm und erteilt die Befehle, nachdem die Meldung erfolgt ist. Sie bringt gar manchen Amerikanern erst die schöne Kunst bei, ihre Ferien - Tage wirklich zweckmäßig und förderlich für Körper und Geist anzulegen.

Ein edler Teilnehmer entsalft sich auch zwischen der Entwicklung der Bergsteigerei in unserem Lande und derjenigen im westlichen Kanada. Letztere hat indes einen weniger demokratischen Charakter und verjudt mehr, als dem einheimischen Bergsteiger eine hohe Ausbildung des europäischen zu machen, so daß auch immer mehr berufliche Alpenführer importiert werden.

Die Hafen-Anlagen von Bremerhaven.

Dem Fremden, der vom Oestemünder Bahnhof kommend die Seebrücke überschreitet, bietet sich Bremerhaven als eine eigenartige Stadt dar. Auf der Bürgermeister Smidtsstraße - der Hauptstraße Bremerhavens - umfängt ihn zu allen Stunden des Tages und selbst auch noch am späten Abend ein Verkehr, den er in einer Stadt von etwa 24,000 Einwohnern sonst sicherlich nicht erwarten kann. Hier bis fünf schaurigende Kängaröhren, die parallel zur "Wärterstraße" - so nennt der Bremerhavener mit Stolz seine verkehrsreiche Hauptstraße - laufen, werden rechtwinklig von sieben oder acht ebenso geraden Querstraßen geschnitten, der Stadt zumal die meisten Häuser einfach und schmucklos gebaut sind, ein überaus nüchternes Gepräge verkehrend. Abgesehen von einem in gotischem Stile gehaltenen Kirchthum und dem am Eingang zum "Neuen Hafen" stehenden Leuchtturm hat Bremerhaven keine schmunzigen Gebäude aufzuweisen. Bremerhaven liegt dem Dollartlande so nahe, um eine schöne Stadt sein zu können, so sagte mir einmal ein Bremerhavener, gleich aber siegte er hinzu, "sehen Sie sich unseren Hafen an, dann wird Sie der Besuch Bremerhavens nicht reuen".

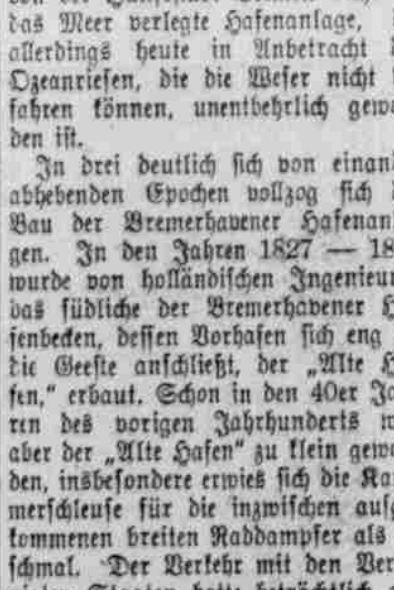
Rachdem die Westseite von 1823 dem Verkehr mit dem Hinterlande erleichtert und die ersten Handelsver-



Hafenanlagen in Bremerhaven.

träge mit England und den Vereinigten Staaten von Amerika geschlossen waren, gelang es nach langen Verhandlungen mit der hannoverschen Regierung dem damaligen Bremer Bürgermeister Smidt, im Jahre 1827 nördlich der Westseite eine Landbrücke für Hafenanlagen künstlich zu erweitern. Schon im 17. Jahrhundert hatte man 17 Kilometer westwärts von Bremen, bei Vegesack, einen Hafen angelegt, der die Geschäfte, die nicht bis Bremen die Weser hinaufziehen konnten, aufnehmen sollte. Als auch Vegesack nicht mehr genügt, wurde auf eidgenössischem Gebiet bei Brake eine Anlage geschaffen, der schließlich Bremerhaven folgen sollte. So stellen sich die 65 Kilometer westwärtsliegenden Bremerhavener Hafenanlagen als eine Notwendigkeit dar, die der Bremer Handel ins Leben gerufen hat. Bremerhaven ist kein selbständiges Glied in der Weltverkehrsorganisation, sondern eben nur eine von der Hansestadt Bremen dicht an das Meer verlegte Hafenanlage, die allerdings heute in Anbetracht der Ozeanriesen, die die Weser nicht besuchen können, unentbehrlich geworden ist.

In drei deutlich sich von einander abhebenden Epochen vollzog sich der Bau der Bremerhavener Hafenanlagen. In den Jahren 1827 - 1830 wurde von holländischen Ingenieuren das südliche der Bremerhavener Hafenbecken, dessen Vorhafen sich eng an die Westseite anschließt, der "Alte Hafen", erbaut. Schon in den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts war aber der "Neue Hafen" zu klein geworden, insbesondere erwies sich die Kammerkammer für die inzwischen aufgetommenen breiten Raddampfer als zu schmal. Der Verkehr mit den Vereinigten Staaten hatte beträchtlich zugenommen und eine amerikanische Gesellschaft, die eine regelmäßige Verbindung zwischen Bremerhaven und den nordamerikanischen Häfen einrichtete, war gegründet worden. Der Staat Bremen verpflichtete sich dieser Dampfschiffahrtsgesellschaft gegenüber zur Erbauung neuer Hafenanlagen, und die amerikanische Regierung un-



Der Schnelldampfer "Kronprinzessin Cecilie" verläßt den Hafen.

terstützte die Gesellschaft mit reichlichen Geldmitteln. Im Jahre 1847 ging man an den Bau eines zweiten Hafenbeckens, des nördlich vom "Alten

Neuen Hafen" gelegenen "Neuen Hafens", der 1851 fertiggestellt wurde. Mit der Zeit wurde der Verkehr in den beiden Hafenbecken so stark, daß selbst eine Verbreiterung des "Alten Hafens" und eine Verlängerung des "Neuen Hafens" nicht mehr ausreichten. Der im Jahre 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd hatte sich so stark entwickelt, daß man sich entschließen mußte, weitere Hafenanlagen zu schaffen, die in den Jahren 1872 - 1876 angelegt und durch eine Verbindungsschleuse dem "Neuen Hafen" angegeschlossen wurden. Dem mächtig aufblühenden "Norddeutschen Lloyd" erweiterte und in der großen Kaiserkammer eine zweite Einfahrt erhalten hatte. 1897 wurde die große "Kaiserkammer", deren Länge zwischen den Toren gemessen 223,2 m beträgt, dem Verkehr übergeben. Wenige Jahre nach der Erweiterung des "Kaiserhafens" sollten neue Hafenanlagen notwendig werden. Der Norddeutsche Lloyd benötigte für seine vier großen Schnelldampfer "Kaiser Wilhelm der Große", "Kronprinz Wilhelm", "Kaiser Wilhelm II." und "Kronprinzessin Cecilie" und für die Dampfer der "Barbarossa" - Klasse neue Liegeplätze, die denn auch 1907 im "Kaiserhafen II" und 1909 im "Kaiserhafen III" in Benutzung genommen wurden. Zurzeit im Bau befindlich sind ein Verbindungshafen,

angesehen, eilen wir nach der Schmutzen, dicht vor der Kaiserkammer erbauten Lohndhalle.

Eben sind wir angelangt, da ziehen auch schon Zollbeamte und Schutzleute für die Zeit der Ausschiffung der Passagiere und ihres Gepäcks eine provisorische Zollgrenze. Während der gewaltige Schiffkörper sich langsam der Hafenmauer nähert, stimmt die Schiffstabelle eine lustige Weise an. Jetzt haben kräftige Männer die Schiffsrampe an, zugleich zieht die Befragung an den aufs Ded geworfenen Seilen und schnell ist die Schiffsrampe sicher befestigt. Wieder schalten die Kräfte der Schiffstabelle von Bord herüber, die ersten Passagiere verlassen das Schiff und während sich an Land heralliche Begleitungsleute abspielen, erscheinen immer mehr Passagiere an Deck und auf der Schiffsrampe, die kaum die Zeit erwarten können, in der sie deutlichen Boden betreten. Mit den Passagieren ist auf sanft sich neigenden Rutschen das Ge-



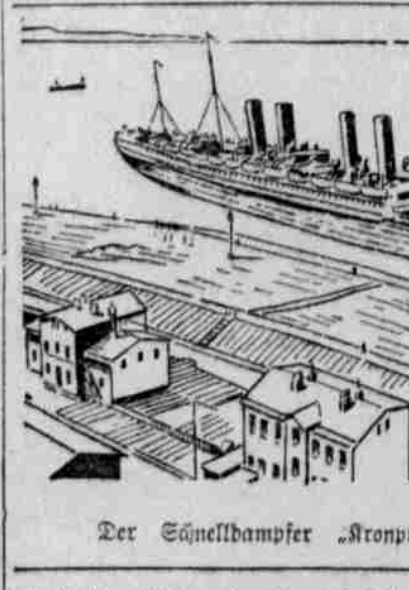
Der große Leuchtturm.

küd an Land und von Steuern auf kleinen Karren zur Zollrevision abgebracht, mehr und mehr türmen sich auf Zollrampen die Gepäcksstücke auf, alle Sprachen schwingen durcheinander, überhört von den Rufen der Gepäcksträger und dem Rollen der Karren. In kaum einer Stunde ist die Ausschiffung und Zollrevision erledigt, denn schon entfährt der von der Westseite der Lohndhalle abfahrende Frachtdampfer die ersten Passagiere dem Hafengebiet. Die übrigen Passagiere suchen die elegant eingerichteten Warterräume der Lohndhalle auf und warten hier auf die Abfahrt ihres Quacs. Nur kurzen Aufenthalt brauchen sie hier zu nehmen, bald sind alle Passagiere in den Bügen untergebracht, und während der letzte Zug aus dem Hafen rollt, strekt der eben erst ankommene Schnelldampfer seinem Liegeplatz zu.

Fortschritt - Freiwillige vor!

Nachdem die Brände in unseren Nationalforsten 1910 und 1911 ungewöhnlich verbreitet gewesen waren - trotz der großen Armeeparcouillierender Förster und trotz aller anerkannter Leistungen solcher im Eingelassen - hat Ouel Sam in vergangenen Jahre u. a. Samen der Douglas - Kiefer gesammelt, welche zur Anpflanzung von 70 Millionen Bäumen auf abgebrannten Forstgebieten genügt.

Zur Austreibung der nötigen Mengen Samen fand man es als das Zweckmäßigste, einen besonderen Aufsicht auf die Jungen und Mädchen in den Staaten Washington und Oregon zu richten, wo die obige Gattung



Der Schnelldampfer "Kronprinzessin Cecilie" verläßt den Hafen.

Lloyd ihrer Reparatur im technischen Betrieb. Am liebsten aber ist's im Kaiserhafen. Schnell eilen kleine Fährboote über die Wasserfläche, und ohne Unterbrechung schwingen die vor den allen Anforderungen entsprechenden Lagergeschuppen in langen Reihen aufgestellten Kräne ihre Vorklammern hin und her, meist Baumwollballen aus den Schiffen hebend und sie auf den Schuppenrampen niederlegend. Stauer eilen mit Lagerkarren herbei und lagern die Güter in den gewaltigen Hallen der Schuppen. Dort laugen Elevatoren Getreide in loser Schüttung aus den Ozeanriesen in lange, niedrige Westerränge, und zu unseren Füßen nimmt der "Washington" aus einem Westerrang Rollen auf, die von einer Reihe mit Kohlenraub bedeckter Arbeiter in auf- und niedergeschobene gefahren sind in dem schier unerfährlichen Rumpf unseres Schiffes verschwinden. Mitten durch das Hafengebiet lacht sich mit schrillem Pfiff ein Schlepper seinen Weg, tief gehen die schwer mit Gütern beladenen Kräne zu Wasser. Wir wenden uns um und sehen einen Schnelldampfer eben vor der Lohndhalle eintriften. Um uns die Ausschiffung der Passagiere

Soweit sich sehen läßt, war das Unternehmen entschieden erfolgreich. Die Samen wurden meistens schon im letzten Herbst gepflanzt; und nach dem übereinstimmenden Bericht der betreffenden Distrikts - Forstsuperintendenten sind sie auf augengewöhnlich und dar man erhoffen, in 25 bis 40 Jahren Wilder voll erwachsenen Nichten aus ihnen zu haben. Freilich, der Feuermoloch verdrängt seine unheimliche Arbeit in weit schnellerem Tempo, und seine Wiederhaltung darf nicht vernachlässigt werden!

— U m s c h r i e b e n Vor allen Anderen zeichnete sich durch klare, deutliche Aussprache der Souffleur aus."