



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Fritsch, S.: Wem gehören die Falklandinseln?

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Wem gehören die Falklandinseln?

Von S. Fritsch in Detmold



nde Februar des vorigen Jahres veröffentlichte das Pariser Bureau der argentinischen Zeitung La Prensa folgenden Bericht aus Buenos Aires: „Der italienische Gesandte in Buenos Aires verhandelte mit der argentinischen Regierung betreffs der 1907 in Rom vereinbarten Zusätze zur Weltpostkonvention, die sich auf alle britischen Kolonien erstrecken soll. Dabei figurirten die Falklandinseln als englischer Besitz. Hierauf entgegnete der argentinische Minister des Auswärtigen, daß die Republik die Inseln als ihr Eigentum betrachte und darum die Konvention nicht annehmen könnte, ohne gegen die Zurechnung der Inseln zu den britischen Kolonien zu protestieren.“ Es sei hier die Besiedlungsgeschichte jener entlegnen, der Magelhaensstraße bollwerkartig vorgelagerten Eilande in kurzen Strichen gezeichnet.

Auf seiner Reise um die Welt gründete der kühne französische Seefahrer Louis Antoine de Bougainville, der im Jahre 1766 an Bord seiner Fregatte La Boudeuse von St. Malo absegelt war, an der Ostküste der östlichen Falklandinsel die Station Port Louis, versah die Niederlassung zu ihrem Schutze mit einem acht Kanonen starken Fort und errichtete einen Obelisken von Ton zu Ehren — nicht des damals regierenden fünfzehnten, sondern des vierzehnten Ludwigs. Und da in der Folge noch zahlreiche Fischerfamilien von St. Malo den Weg nach jenen Inseln nahmen, so drückten die Franzosen ihre Besitzergreifung des wenig bewohnten Landes auch in der Namengebung aus und taufte die siebenzig Jahre früher nach einem Lord Falkland benannten Inseln um in les Malouines — las Malvinas, ein Name, der im spanischen Südamerika bis zum heutigen Tage der gebräuchliche ist.

Zu derselben Zeit hatte auch eine Besiedlung von England aus auf einem Falkland nordwestlich vorgelagerten Inselchen begonnen, der die Gemeinde Port Egmont ihre Entstehung verdankte. Unvermittelt trat nun Spanien auf den Plan und machte Frankreich seine Hoheitsrechte über die Inseln streitig; tatsächlich gelangte Spanien nach Erlegung einer Geldsumme in ihren Besitz, der aber alsbald von England angefochten wurde. Acht Jahre zog sich die Fehde zwischen den beiden Nebenbuhlern hin, an Ort und Stelle in der Form von militärischen Plänkelleien zu Land und zu Wasser, in Europa in Gestalt eines diplomatischen Federkrieges. Schließlich zog die englische Garnison aus Port

Egmont ab, nicht ohne auf einer Bleiplatte, die an einem Blockhause befestigt wurde, in eingeritzten Lettern feierlich erklärt zu haben: daß die Falklandinseln mit diesem Fort, den Magazinen, Werften, Häfen, Buchten und Zufahrten allein zu Recht und Eigentum gehörten Seiner Höchstgeheiligten Majestät Georg dem Dritten, König von Großbritannien, Frankreich und Irland, Beschützer des Glaubens usw. Für Spanien schien die Kolonie aber bald das Interesse verloren zu haben, denn es ließ nach einigen Jahren die Garnison in Port Louis eingehn.

Da legte im Jahre 1820 — sechsundvierzig Jahre waren seit den letzten Ereignissen verfloßen — Argentinien als nächster Nachbar und inzwischen unabhängig gewordener Tochterstaat Spaniens die Hand auf die Inseln mit ihren Ruinen und menschenleer gewordenen Stätten, schickte aber erst 1826 einen Hamburger, namens Louis Vernet, mit dem Auftrage nach dort, Port Louis wieder aufzubauen und die verwilderten Viehherden zu zähmen. Eine Abwesenheit des inzwischen zum Gouverneur avancierten Louis Vernet benützend, zerstörte die Besatzung einer nordamerikanischen Korvette die junge Kolonie, um Rache zu nehmen für einige von ihm bestrafte nordamerikanische Robbendiebe. Was nicht getötet wurde, schleppte man in die Gefangenschaft, und 1833 war es dann wieder ein Engländer, der die Flagge seines Landes auf dem vielumstrittenen Boden hißte. Argentinien aber beharrt nichtsdestoweniger auf seinem Standpunkt, daß nicht die Engländer die rechtmäßigen Herren der Inseln seien; und wie die allerneuesten Nachrichten lauten, dürfte seine Zähigkeit durch einen bald eintretenden Erfolg belohnt werden. Wenn es verlangend nach der Inselgruppe ausschaut, so liegt der Grund nicht etwa in dem Wunsche nach neuen Weidestflächen für seine unermesslichen Schafherden — deren hat es übergenug und bessere —, sondern weil seine südliche Küste außerordentlich arm an sichern Landungsplätzen ist. Möge es Argentinien gelingen, sein angebornes Recht durchzusetzen.

Daß aber die britische Herrschaft nicht nur auf den Karten „figuriert“, sondern seit Generationen dort zur Tat geworden ist, davon konnte ich mich überzeugen, als ich an Bord der Dravia von der Pacific Steam Navigation Company am Pfingstsonntag des Jahres 1902 vor Port Stanley anlangte, das an der Afrika zugekehrten Küste von Ostfalkland auf 52 Grad südlicher Breite und 60 Grad westlicher Länge (von Greenwich) gelegen ist.

Wir hatten am Abend des 14. Mai nach sechsunddreißigstündigem Aufenthalt bei schwerem Unwetter endlich die Bucht von Montevideo verlassen können und hielten nun den Kurs direkt südlich — immer gegen Wind und Wogen kämpfend, die uns der Pampéro mit stürmischer Gewalt entgegensetzte. Das Schiff hob und senkte sich, es krachte in allen Fugen, die Planken stöhnten, jede Schraube erzitterte unter dem Anprall der Wasser, und durch das Brausen des Sturmes klang das betäubende Gekreisch der Albatrosse und der Klageruf der Pinguine. Am dritten Tage beruhigte sich das Meer, und der Morgen

des vierten Reisetages fand unser wackeres Schiff im Haupthandelshafen der Falklandinseln.

Schwarz und bleiern gurgelten die kleinen Wellen um seinen Bug. Sie schlugen einer dickflüssigen Masse gleich an die umschließenden Gestade von traurigem, ödem Aussehen. Kindheits Erinnerungen und Vorstellungen wurden wach an die Erzählung vom Lebermeer in der Gudrunsfage, wo die alten Wikingerhelden Frute und Wate, auf der Suche nach der Königstochter Hilde begriffen, von dem klebrigen Element wochenlang unentrinnbar eingeschlossen waren.

Der torfige Boden des sanft ansteigenden Geländes, auf dem die Ortschaft liegt, ist mit einem niedrigen Gras von brauner, stumpfer Farbe bedeckt. Kein Baum strebt darüber empor. Der stetig wehende Westwind duckt ihn frühzeitig nieder. Nur ein dunkles Myrtengesträuch fristet am Erdboden kauernnd sein armseliges Dasein. Zur rechten Hand, seitlich von der Ortschaft bis an das Meer tretend, erhebt sich schroff und unvermittelt eine seltsam gezackte Felskette aus dunkeln Quarzgestein. Land, Berge, Meer, Himmel — alles zusammen eine düstere Szenerie — alles andre, als die sonnendurchleuchtete, herz erfreuende Pfingststimmung unsrer deutschen Heimat.

Wie man mir sagte, ist dieser melancholische Eindruck fast das ganze Jahr über vorherrschend; erreicht doch die Sommertemperatur kaum 15 Grad Celsius. Allerdings fällt im Winter das Thermometer wenig unter den Gefrierpunkt. Das ist kein Land und kein Klima, die Hände in den Schoß zu legen, wohl aber um eine arbeitsfreudige Bevölkerung, einen kräftigen Menschenschlag zu erziehen. Und es war mir an diesem trübseligsten aller Pfingsttage eine wirkliche Freude, die rotwangigen blühenden Frauengestalten so rüstig zur Kirche schreiten zu sehen; helläugige, gutgekleidete Kinder gingen sitzsam neben der Mutter, und auch der Vater, in diesen weltenfernen Gegenden selbst im Außern den Abkömmling eines auf hoher Kulturstufe stehenden Volkes verratend, fehlte als echter „Britischer“ nicht beim sonntäglichen Kirchgange.

Die sauberen, regelmäßigen Straßenzüge werden von wohlgepflegten Holzhäusern begrenzt, ab und zu sieht man auch wohl ein Gärtchen, und eine große aus Quadern gefügte Kirche beherrscht etwas erhöht liegend die ganze Ortschaft. Die Zahl der Einwohner von Port Stanley soll nach der letzten Schätzung an tausend Seelen betragen haben; auf der ganzen Inselgruppe zählte man 2000 bis 2300. Vierhundertzehn protestantische Kinder erhalten in den von schottischen Lehrern geleiteten Schulen — die Haupteinwanderung geschah von Schottland aus — guten Unterricht. An der Spitze der kleinern katholischen Schule steht ein argentinischer Priester. Den Haupterwerbszweig der gesamten Inselbewohner bildet die Zucht von Schafen. Das im Innern der Insel Manneshöhe erreichende Tuffsockelgras bietet den sechshunderttausend bis siebenhunderttausend Tieren ausreichende Ernährung. Die Produkte, Wolle oder Häute, lebende Tiere oder gefrorene Hammel, werden auf dem alle vier Wochen

anlaufenden Europadampfer, zuweilen auch von Küstenfahrzeugen nach Punta Arenas befördert. Dieser Ort ist die südlichste Festlandstadt der ganzen südlichen Halbkugel, während es in unsrer Hemisphäre etwa der Lage von Magdeburg entsprechen würde.

Da außer Gerste, Hafer und einigen Gemüsen auf den Falklandinseln nichts gedeiht und auch Baumwuchs nicht vorhanden ist, da hier ferner Bargeld zu den Seltenheiten gehört, so steht der Tauschhandel in üppiger Blüte. Für die ausgeführten Erzeugnisse der Schafzucht bringt vierzehn Tage später das von der Westküste kommende Schiff alles mit heim, was zu des Leibes Nahrung und Notdurft, zum Bau der Häuser und Boote gehört. Ja selbst die Mitgift für Heiratende wird gar oft, wie zu Schwiegervater Labans Zeiten, in mehr oder weniger vielköpfigen Schafferden ausgezahlt.

Arm, wie die Pflanzenwelt, ist auch die Fauna. Von wirklich einheimischen Tieren kennt man nur eine Art Fuchs, der auf dem patagonischen Festlande Südamerikas einen Verwandten hat. Vom Kontinent eingeführte größere Säugtiere, wie Pferde, Kühe und Schweine, leben zum Teil noch heute verwildert in frei herumstreichenden kleinen Herden. Ferner gibt es eine geringe Anzahl Landvögel und eine zahllose Menge großer und kleiner Wasservögel. Mehrere prächtige Exemplare von Pinguinen und Gidergänsen fielen unsern jagenden Reisegefährten zur Beute. Außerdem ist das Meer in der Nähe der Küsten mit wohlschmeckenden Fischen und allerlei Seefäugetieren bevölkert, nicht zu vergessen den kostbaren Seal, und selten streicht ein Fahrzeug durch die Wellen, ohne nicht von einem Schwarm springender Delphine begleitet zu werden.

Der Tag neigte sich allmählich seinem Ende zu. Ein Passagier nach dem andern fand sich von seinem Landausflug an Bord wieder ein. Die meisten waren schon befriedigt gewesen, nach all dem Schaukeln auf hoher See einmal wieder festen Boden unter den Füßen gehabt zu haben. Die Jäger freuten sich über ihre wertvolle Beute, die Kirchgänger über den Gottesdienst und — das Roastbeef, das ihnen im Anschluß der gastfreie Clergyman in seinem Hause vorgesetzt hatte.

Die Schiffsgeschäfte waren trotz Sonntagsruhe mit der in englischen Häfen immer geübten Pünktlichkeit und Kürze erledigt worden, und unser Kapitän war nun sehr bestrebt, vor Einbruch der Dunkelheit noch die Bucht von Port Stanley zu verlassen. Zwei langgestreckte nahe aneinander tretende Felsrücken, die sich unter dem Wasser weiter fortsetzen, schließen nämlich für die ein- und auslaufenden Schiffe große Gefahren in sich.

Die bleiche Sonne der arktischen Gegenden brach vor dem Scheiden noch auf kurze Augenblicke durch das Gewölk; und über die schneebedeckten Zacken und Binnen der roten Felswand dahingleitend blieb sie auf den weißen Kreuzen des Friedhofs an der andern Seite der Ortschaft haften. Der Anblick der gespenstisch beleuchteten Kreuze auf dem fahlen, blumenlosen Gottesacker am welkenfernen Meeresstrande hat mich noch tagelang verfolgt, und immer wieder

sah ich auf den Rämmen der grünen Wellenberge, in den Klüften und Tälern des wogenden Ozeans, des nimmer rastenden „Pacífico“, jene weißen Kreuze aufleuchten. An jenem Pfingstsonntage habe ich den Eindruck einer grenzenlosen Verlassenheit von den Falklandinseln mit fortgenommen, und ich konnte mich nur schwer zu der Überzeugung bekennen, daß ein kräftiger Zweig des germanischen Völkerstammes in Liebe und Anhänglichkeit mit diesen öden Gestaden verwurzelt sei, wie es in Wirklichkeit der Fall ist. Aber welche unendliche Bedeutung liegt nicht in der Arbeit! Sie erst macht uns die Stätte, wo wir leben, zur wirklichen Heimat.



Die Reichsversicherungsordnung

Von Professor Valentin Wittschewsky in Berlin

2



Die opinio publica in Deutschland unter allen praktischen Leuten geht dahin, die drei großen Versicherungsanstalten zu vereinigen. Der vormalige Staatssekretär Graf Rosadowsty, der vor sechs Jahren diesen Satz ausgesprochen, hat den Gedanken einer Verschmelzung der Versicherungseinrichtungen bis gegen Ende seiner amtlichen Laufbahn vertreten. Aus gelegentlichen Mitteilungen ist bekannt, daß man an der zuständigen Stelle nach wiederholtem Wägen und Prüfen die lange vorherrschende Absicht einer Zusammenlegung der verschiedenen Organisationen schließlich aufgeben mußte, weil sich zur Durchführung der Einheitsform kein gangbarer Weg darbot, bei dem sich schwere Eingriffe in das innere Wesen der zu selbständigen lebensvollen Gebilden herangewachsenen Versicherungskörper hätten vermeiden lassen. Die theoretische Überlegung mußte vor den praktischen Schwierigkeiten die Segel streichen. Mit stellenweise zu weit getriebener Bedächtigkeit sind die vorliegenden gesetzgeberischen Entwürfe beflissen, durch die als unerläßlich erkannten Reformen nicht allzu rauh das, was nun einmal besteht und sich eingelebt hat, umzustülpen. Trotzdem wird die Neuordnung der Organisationsfrage Widersacher finden: die einen werden der Meinung sein, daß zur Vereinfachung des Verwaltungsapparats, selbst wenn man den Krankenkassen ein großes Maß von Selbstbestimmungsrechten beläßt, sehr wohl noch einige Schritte weiter gegangen werden könnte; in den Kreisen der Berufsgenossenschaften hingegen wird sich umgekehrt Widerspruch erheben, daß deren Befugnisse auf dem Gebiete der Unfallversicherung überhaupt angetastet werden sollen; wieder andre endlich dürften sich dagegen auflehnen, daß das bureaukratische Element fürderhin einen