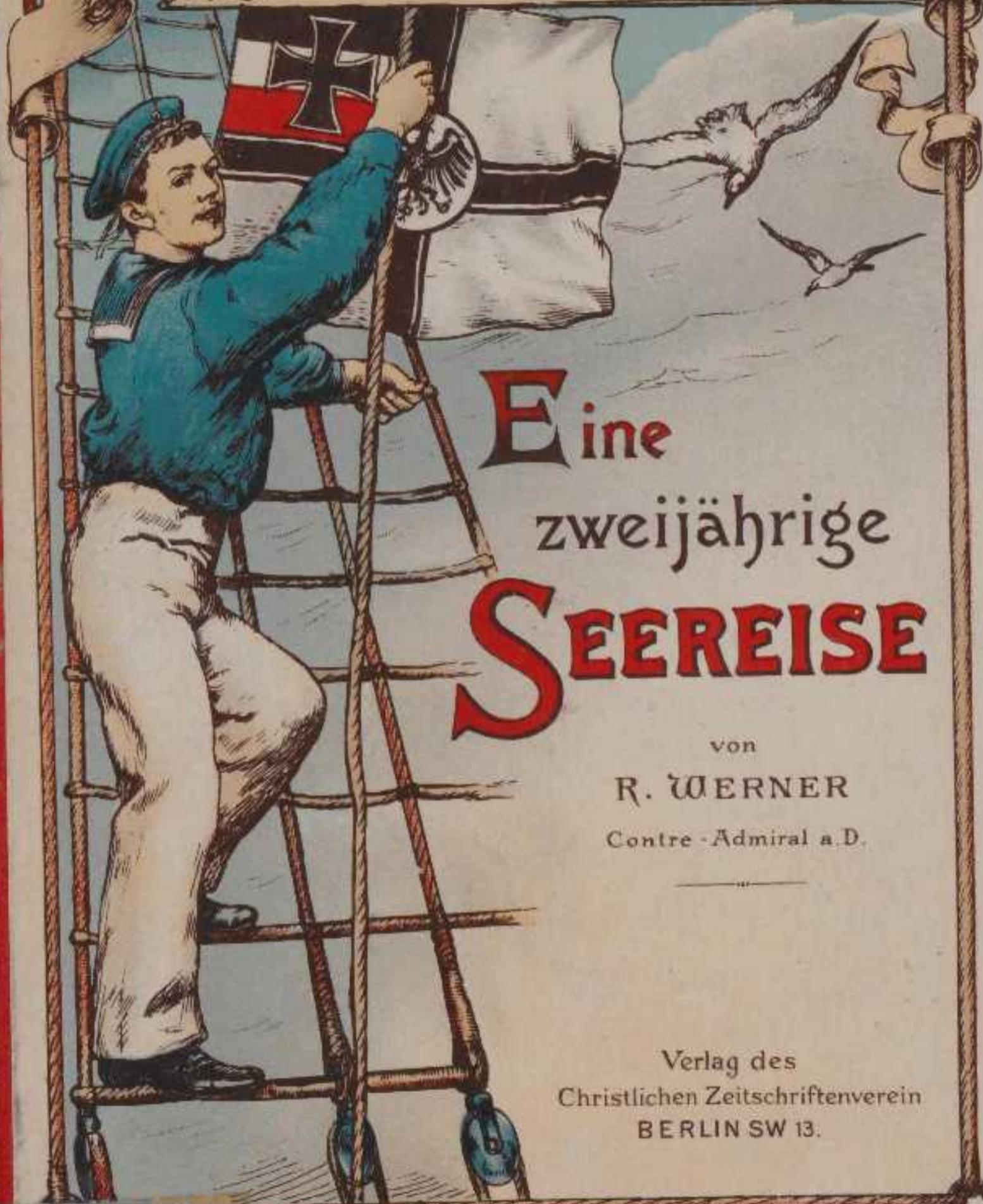


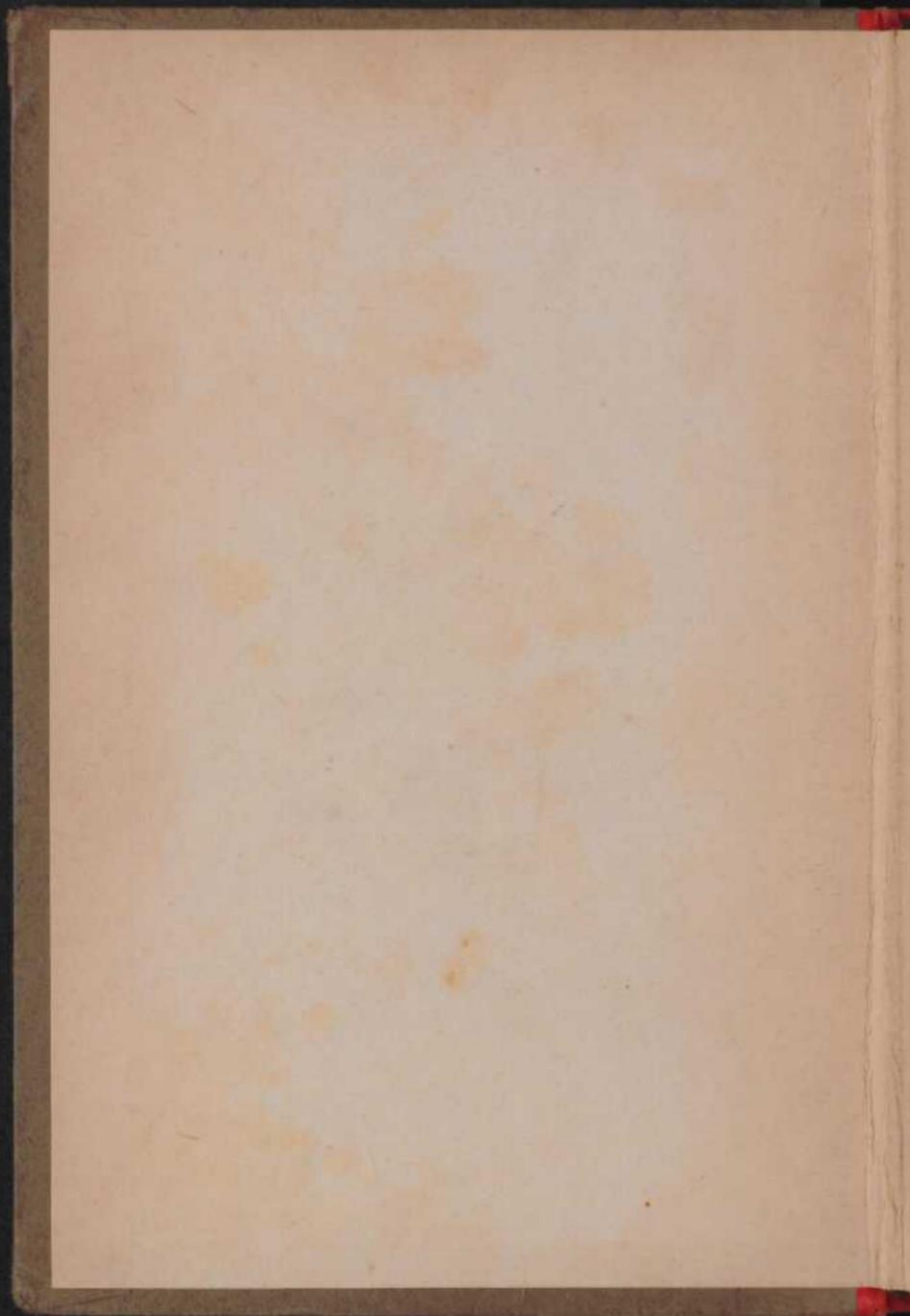
Neue  
**Seemannsbücher.**

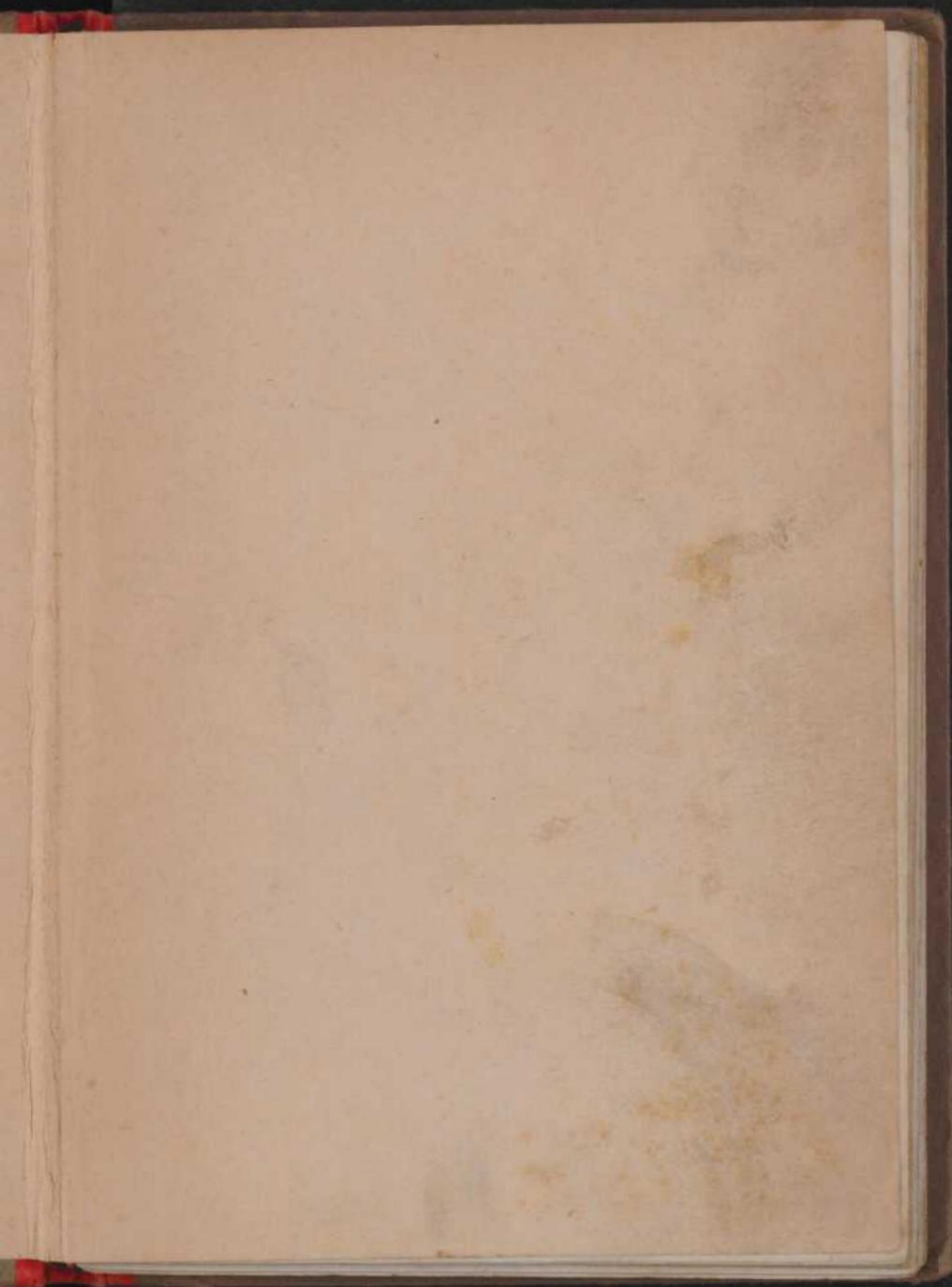


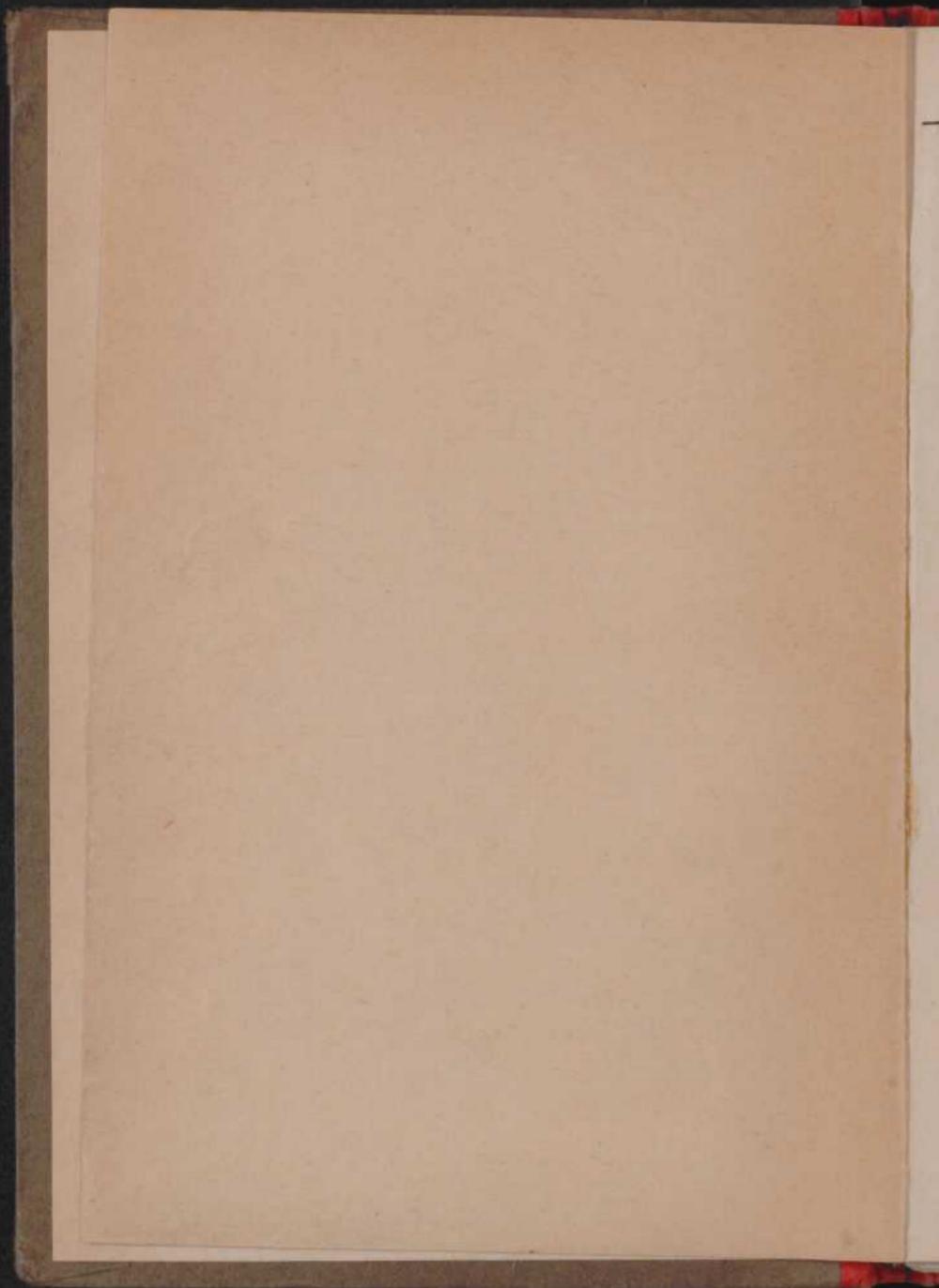
Eine  
zweijährige  
**SEEREISE**

von  
R. WERNER  
Contre-Admiral a.D.

Verlag des  
Christlichen Zeitschriftenverein  
BERLIN SW 13.







# Eine zweijährige Reise.

Aus meinem Leben als Kapitän.

Von

**Reinhold Werner,**  
Contre-Admiral a. D.



Berlin 1895.

Verlag des Christlichen Zeitschriftenvereins, SW 13.

D  
WER



H  
63/1555 D

## Eine zweijährige Reise.

In dem rastlosen Streben der erfinderischen Neuzeit, wo die mit Kohlenheizung erzeugte Maschinenkraft durch neuere Erfindungen ersetzt zu werden scheint, wo selbst schon ein Fischdampfer mit einem Benzinmotor von dem Weserströme aus sich in die offene Nordsee hinauswagt und mit dieser Kraft die Hindernisse der Stürme und Wellen zu überwinden weiß, wird es manchem Seefahrer als weit zurückliegende Zeit erscheinen, als man auch ohne Dampfkraft seinen Weg auf dem Oceane, selbst auf den engeren Fahrwassern mit Segeln gegen Wind und Welle erkämpfen mußte.

Vor dreißig bis vierzig Jahren waren zwar in den Flüssen und in gefährlichen Gewässern, die zu den größeren Hafenstädten führten, eine beschränkte Zahl Schleppe-dampfer vorhanden, an den Gebrauch solch kostspieliger Hilfe dachte man jedoch nur im Notfalle. Auf das Fortkommen unter Segelkraft konnte der Kapitän eines Kauf-fahrteischiffes mit Hilfe seiner tüchtigen Matrosen rechnen, denn dazumal waren Offiziere und Mannschaften auf tüchtige Segelmanöver gedrillt; man lernte jeden Schaden an der Takelung und den Segeln zu reparieren, wenn nötig durch Neues zu ersetzen, und jeder an Bord eines Schiffes suchte eine Ehre darin, es dem Kollegen in allem

zuvorzuthun. Dieser Eifer einer gut geschulten Mannschaft gab dem Kapitän das Selbstvertrauen, unter Sturm und ungünstigen Wind- und Wetterlagen auch die gefährlichsten Gewässer mit seinem gut in Ordnung gehaltenen Schiffe zu durchkreuzen.

Ende November im Jahre 1858 lag das in allen Theilen seetüchtig ausgerüstete Barkschiff „Flamingo“ im Hafen zu Bremerhaven segelfertig zur Reise nach Gothenburg. Frischer Nord, ein für diese Reise konträrer Wind, verzögerte die Abfahrt und scharfer Frost füllte die Weser mit Treibeis. Der dann nach Südost umlaufende Wind trieb zum Reiseantritt. Das im Hafen gebildete Eis wurde aufgebrochen und der „Flamingo“ früh morgens durch die Schleuse in den Vorhafen gelegt. Das Glatt-eis der vorigen Nacht hatte die Takelung des Schiffes mit Eis überzogen, und die an den Raaen festgemachten Segel waren zu einer kompakten Masse gefroren. Mit dem Lösen des ersten Segels fiel ein Matrose über dasselbe hinaus auf das Schiffsverdeck; als zerschmetterte Leiche wurde er aufgehoben.

Auf der Weser wurde geankert, um die Leiche zu landen und einen Ersatzmann zu schaffen, was gegen Mittag ausgeführt war. Dann wurde eiligst wieder der Anker gelichtet und unter vollen Segeln der Wesermündung zugesteuert, um aus dem Bereiche des Treibeises zu kommen. Die Dunkelheit zwang abends wieder beim Leuchtturme zu ankern, und am anderen Morgen brachte uns ein strammer, glünstiger Südost in die offene See.

Erst nach dem Passiren der Insel Helgoland schien wieder ein frischer Geist die Mannschaft zu erfüllen, der Verlust eines braven Kollegen, der schon auf den früheren Reisen die seemannischen Freuden und Leiden mit ihnen

geteilt hatte, war nicht so schnell verschmerzt, dazu gefellte sich auch manche grauliche Geschichte von Vorkäufungen, mit deren Erzählungen der Matrose seine Nachtwachen ausfüllt. Der schneidig kalte Wind brachte uns in den ersten Dezembertagen nach dem Skagerak und wir segelten scharf am Winde an der flachen, von Sanddünen begrenzten Küste zwischen Hansholmen und Skap Skagen entlang.

Ein früherer nördlicher Sturm hatte mehrere Schiffe auf den Strand verschlagen, und der jetzt vom Lande abwehende Südostwind gab den Küstenbewohnern eine günstige Gelegenheit, von den zum Brack zerstückten Schiffen das noch Brauchbare für sich in Sicherheit zu bringen. Wo waren die Mannschaften dieser verunglückten Schiffe bei der herrschenden Kälte geblieben, hoffentlich vom Lande aus gerettet, oder sollten sie in den Wellen ihr Grab gefunden haben?

Im schweren Hagel und Schneesturm, unter beständigem Auswerfen des Senfbleis, um der Küste nicht zu nahe zu kommen, kreuzten wir im Skattegatt, dann in einem Tage nach dem vor der Einfahrt nach Gothenburg gelegenen Winga-Leuchtturme. Hier erhielten wir den nötigen Lotsen, der den „Flamingo“ zur Stadt in den sicheren Hafen brachte.

Die Reise hatte den Kapitän mit seinen beiden Offizieren und den dreizehn Mann der weiteren Besatzung näher mit einander in Berührung gebracht. Es war eine auserwählt kräftige Mannschaft, der außer dem vollen Verständnis im Fache auch die nötige Ausdauer und das Pflichtgefühl bei dem erwünschten seemannischen Humor nicht abging.

Der dreiwöchentliche Aufenthalt in Gothenburg wurde zur Einnahme einer vollen, aus 800 tons schwedischen

Eisens bestehenden Ladung und zur weiteren seetüchtigen Ausrüstung des Schiffes verwandt. Am 23. Dezember war das Schiff tief beladen, in allen Theilen seetüchtig und reisefertig zur Fahrt nach Boston in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Das zur Zeit anhaltende stürmische Schneewetter und der mit vielem Treibeis gefüllte Gotha Elf, der Fluß, an dem die Stadt Gothenburg liegt, ließen das Bewegen des Schiffes nicht zu und das nötige Regulieren der durch die Eisenladung irrigen Schiffskompassse war nicht zu ermöglichen. Die Gefahr, daß das Schiff bei dem vorherrschenden strengen Froste einfrieren könne, trieb jedoch zur Abfahrt. Die Landbefestigungen wurden am folgenden Morgen gelöst und die Reise angetreten.

Der 24. Dezember 1858 war ein rauher, stürmischer Wintertag, ein für die Reise günstiger Ostwind preßte das tief beladene Schiff unter vollen Segeln durch die sich im Eise offen zeigende Fahrrinne. Gegen Mittag passierten wir die Insel Winga, wonach gleich, nachdem der Lotse das Schiff verließ, ein solcher Schneefall einsetzte, daß bei der Durchfahrt des Kattegatt und Skagerak kein Land wieder gesichtet wurde. Es fiel eine solche Masse Schnee auf das Schiffsverdeck, daß außer der nötigen Segelbedienung die diensthabende Wachmannschaft vollauf mit dem Schneeschaufeln beschäftigt war, um nur irgend die Handhabe der Segel und der dazu benötigten Tawe zu ermöglichen. Es lag die Absicht vor, durch den Englischen Kanal zu segeln, jedoch der nach Süd und später nach Südwest umlaufende Wind machte den Kurs dorthin unmöglich und ließ uns den kürzeren, jedoch in dieser Jahreszeit bedeutend kälteren und rauheren Weg zwischen die Orkney- und Shetland-Inseln nehmen.

Da in all diesen Tagen der bedeckte Himmel bei Tage die Sonne nicht durchscheinen ließ, und wenn vereinzelt bei Nacht ein Stern auf kurze Zeit sich zeigte, auch der Horizont zu der so nötigen Gestirnbeobachtung fehlte, so blieb die Schiffsrechnung auf den von der Eisenladung abgelenkten zweifelhaften Kompaßkurs und auf die nach der Langleine abgelaufene Distanz angewiesen. Die auf den Seefarten angegebenen Wassertiefen stimmten in keiner Weise mit den Messungen des Sentbleis. Da unter diesen ungünstigen Verhältnissen der sichere Schiffsort nicht zu bestimmen war und hier zwischen dem 59. und 60. Breitengrade 16 Stunden Nacht und bei dem bedeckten Himmel nur 8 Stunden geschwächtes Tageslicht herrschte, so wurde zur Sicherheit des Schiffes unter kleinen Segeln die Reise fortgesetzt. Die Hälfte der dienstthuenden Wachmannschaft wurde nachts in verschiedenen Höhen im Fockmast zum Ausguck nach Land verteilt, mußten jedoch bei dem vorherrschenden frischen Winde und bei vier bis fünf Grad Kälte jede halbe Stunde abgelöst werden.

Nachts zwei Uhr erscholl der Ruf: Land in Sicht! Daraus ergab sich der Schiffsort sechzig Seemeilen südlicher als die Rechnung; wir waren bei der Mitte der östlichen Orkney-Inseln angelangt und dementsprechend mußten wir den Kurs ändern, um diese Inseln nördlich zu umfahren.

Bei mehr und mehr zunehmendem südwestlichem Winde waren wir mittags am 31. Dezember bis 61 Grad nördlicher Breite gekommen. Der sehr niedrige Barometerstand, noch immer fallend, sowie die Unwetter verheißenden, schwer über uns dahinfliegenden Wolken gaben uns ein sicheres Zeichen, daß ein heftiger Sturm im Anzuge sei. Um drei Uhr nachmittags war es schon dunkle Nacht um

uns her, heftige Blitze zuckten aus schwerem Gewölk hernieder, im schweren Sturme lag unser noch in allen Theilen unversehrtes Schiff unter Sturmsegeln am Winde gehalten, sein Bug den hohen Köpfen der anstürzenden Wellen preisgegeben. Gegen fünf Uhr abends artete der Sturm zum vollen Orkan aus, die Hagelkörner schlugen in Eigröße so auf Deck, daß überall Schaden angerichtet wurde. Der das Steuer bedienende Mann rief um Hilfe und Schutz dagegen und mußte durch ein übergedecktes Segel gegen den wuchtigen Schlag des Hagels geschützt werden.

Abends acht Uhr meldete der Schiffszimmermann, der bei jedem Wechsel der Wache die Pumpen zu untersuchen und den Wasserstand im Schiffe zu peilen hatte, daß das Schiff dicht sei und kein Wasser einlasse. Als die neue Wachtmannschaft antrat, ließ der Wind etwas nach, doch die See blieb schwer. Der das Steuer bedienende Mann wurde noch mit einem Tau so nach beiden Schiffselten zu angebunden, daß eine Sturzwelle ihn nicht über Bord reißen konnte.

Kaum war dies ausgeführt, so hörte man ein heran- nahendes rasselndes, donnerartiges Getöse, welches das Heulen und Pfeifen des Sturmes in der Schiffstafelung noch weit überlörnte. Die an Deck befindliche Mannschaft suchte unwillkürlich so schnell als möglich sich durch Anflämmern an feste Gegenstände zu schützen. Eine Windbö- ging über uns hin, eine sich hoch auftürmende Sturzwelle brach gegen den Bug des Schiffes, dieses in all seinen Befestigungen mit einem krachenden Laut erschütternd, dann ergoß sich die weiterstürzende Welle über das ganze Ber- deck, vieles gute, befestigte Inventar mit sich fortreißend. Der dann aus der schweren Wolke mit wütendem Sturme herabschlagende Eisfall richtete einen kaum zu beschreiben-

den Schaden auf dem Schiffe an. Die Eisstücke hatten eine krystallartige längliche Form, der Seemann hat dafür den Ausdruck: Es hagelt Eischlossen vom Himmel! und ich habe später nur wenige Seelente finden können, die Ähnliches erlebt haben. Nachdem das viele Wasser sich vom Deck durch die Seitenpforten verlaufen hatte und die Wachmannschaft gottlob noch alle zur Hand war, wurde auch die Freiwache gerufen, um so schnell wie möglich das noch zu Rettende wieder neu zu befestigen und das Deck aufzuklären.

Nur der rechtzeitigen Fürsorge war es zu verdanken, daß der Mann am Steuer nicht vom Eise erschlagen und von der Sturzwelle fortgerissen wurde. Vom dichtgeriffen Marssegel war nichts zu sehen, bei dem Heulen des Sturmes und rasselndem Hagel und Eisfall vom Himmel hatte keiner der Mannschaft das Zerbrechen dieses aus dem schwersten Luche verfertigten Segels gehört. Der erste Offizier und zwei der tüchtigsten Matrosen erstiegen, um nachzusehen, den großen Schiffsmast, mußten sich aber mit der äußersten Kraftanwendung an den Strickleitern halten, um nicht über Bord geweht zu werden.

Nach deren Berichte war das Sturmsegel gänzlich und mehrere kleine Segel aus ihren Befestigungen heraus zerfallen und vom Winde entführt. Der Hagel hatte auch an den Masten und Maaen, sowie an den festgemachten schwereren Segeln gleichwie an Deck überall vielen Schaden angerichtet. Unter dem fortwährenden Loben des Sturmes war die Mannschaft mit der Ausbesserung beschäftigt und zwar notdürftig dort, wo es die augenblickliche Sicherheit des Schiffes bedurfte.

So rückte die Mitternachtsstunde zur Auswechslung der Nachtwache heran. Der Steward verteilte an die

Mannschaft einen Schnaps, zum Grogtrinken kam's in dieser Nacht nicht, es war zwölf Uhr mitternacht, Neujahr 1858 auf 1859, man wünschte sich Gottes Hilfe und besseres Wetter. Der Zimmermann peilte die Pumpen wieder, sein Bericht lautete drei Fuß Wasser bei der schiefen Lage des Schiffes im Schiffsraume, was aufrecht stehend etwa vier Fuß sein mußte.

Diese Mitteilung wirkte im ersten Augenblicke sehr niederdrückend auf die Leute, jedoch das Kommando: „Beide Schiffspumpen bemannen!“ wirkte elektrisierend auf die von der überdampfenden See durchnäßte und frierende Mannschaft, war doch die Gelegenheit geboten, sich bei dieser Arbeit einmal wieder zu erwärmen, denn an das Auffuchen der Kojen war nicht zu denken. Es handelte sich jetzt um die Lebensfrage: Wird das Pumpen von Erfolg sein, werden wir das eindringende Wasser bemastern können? wo und wie stark ist der Leck des Schiffes?

Der rhythmische Ton der beiden gehenden Schiffspumpen klang zusammen mit dem Heulen und Pfeifen des Sturmes, schwere Wolken entluden prasselnden Hagel, aber dies schaurige Stöngert vermochte dennoch das Gemüt der beherzten Seeleute nicht herabzustimmen. Die sechs zur Zeit pumpenden Leute stimmten ihr Lied an, und sechs andere zur Abwechslung bereite Mann fielen kräftig mit ein. Die Bedienung des Steuers, das Beisetzen eines neuen Sturmsegels und sonstige nötige Arbeiten übernahm der Kapitän, der Zimmermann und ein Schiffsjunge, während der Koch sich bemühte, in seiner Küche, von welcher die eine Wand halb zerschlagen war, den jetzt so nötigen und erwärmenden Kaffee mit wasserdurchtränktem Brennmaterial herzurichten.

Es war eine schwere Neujahrsnacht mit keiner Aussicht

auf irgend eine Besserung, bevor nicht das leckte Schiff in einen sicheren Hafen gebracht war. In welchem Zustande es sich sonst mit seinen Masten und Segeln befand, war bei der tiefen Dunkelheit nicht zu beurteilen, alles dieses sollte uns erst das in dieser hohen nördlichen Breite sich spät einstellende Tageslicht am Neujahrsorgen zeigen.

Vier Uhr morgens peilte der Zimmermann vier Fuß Wasser im Raume, ein Fuß mehr als um Mitternacht, bis jetzt also wenig Hoffnung, das eindringende Wasser zu bewältigen; das leckte Schiff ließ mehr Wasser ein, als die Pumpen auswarfen. Dessenungeachtet wurde mit dem Pumpen eine Viertelstunde Pause gemacht, ein gutes, gemeinsames Frühstück stärkte die Mannschaft und der Kapitän besprach sich in der Kajüte an der Frühstückstafel, die auf dem Fußboden hergerichtet war, da auf dem Tische bei der schiefen Lage und den stoßweisen Bewegungen kein Tischgerät zu halten gewesen wäre, mit seinen Offizieren über den Zustand des Schiffes, über die Leistungsfähigkeit der Mannschaft und wie und wohin das Schiff zu retten sei.

Bei dem gleichschweren Sturme und Seegange konnte man nur das Fahrzeug unter möglichst günstiger Lage und unter Sturmsegeln bis zum Eintritt des Tageslichts treiben lassen, dann den ersten Sonnenblick zu erhaschen suchen, um, wenn nur irgend möglich, durch astronomische Berechnung einen annähernd richtigen Schiffsort zu bestimmen und wieder einen sicheren Kurs nach dem Lande setzen zu können; wohin war das Schiff durch diesen Sturm verschlagen, wie verkehrt mochte die Schiffsrechnung durch den von der Eisenladung abgeleiteten Steuerkompaß sein?

Nach dem Frühstück wurde die Mannschaft an die Pumpen zurückbeordert, um mit frischer Kraftanstrengung

und ein neues Lied anstimmend vorzugehen. Mit Klapp und Klapp warfen die Pumpen mehr Wasser als zuvor. Die Matrosen schienen zur Überzeugung gekommen zu sein, daß in diesem Falle mit ihrer Kraftausdauer der Sicherheit des Schiffes mehr gedient sei, als mit aller Navigation; es bedurfte keiner Aufmunterung, die viertelstündige Ablösung erfolgte schnell, so daß die Pumpen ohne Unterlaß arbeiteten. Acht Uhr früh wurde etwas weniger als drei Fuß Wasser im Schiffe gepellt, durch anhaltendes Pumpen konnte man also Herr des Lecks bleiben.

Ein jubelndes Aufatmen und ein neues Lied war die Antwort der bis jetzt keine Ermüdung zeigenden Mannschaft. Mit Tagesanbruch wurde der nachgebliebene Rest des zerشلagenen Marssegels fortgeschnitten, ein Ersatzsegel an die Raa gebunden und dicht gerefft beigesezt, wodurch das Schiff eine Stütze und ruhigere Lage erhielt. An den Rundhölzern hatte der Sturm mit Hagel und Eißschlag vielen Schaden angerichtet, ebenso an mehreren leichteren Segeln, die schweren Segel waren jedoch so intakt geblieben, daß auf deren Gebrauch gerechnet werden konnte.

Jetzt mußte womöglich das Leck ausfindig gemacht werden. Den furchtbar lauten Krach im Schiffe, als die Sturzwelle den Bug traf, hatte die ganze Mannschaft gehört und doch wollte es nicht gelingen, den Bruch, der solch ein Geräusch verursachte, zu entdecken.

Alles Fachwerk der Deckverschanzung auf beiden Seiten des Vormastes war zertrümmert, jedoch konnte diese Zerstörung keinen solchen Krach erzeugen. Den von schwerem Segeltuch gemachten Deckfragen am Vormast fand man zerrissen, der Mast bewegte sich in der Längsrichtung des Schiffes mehr als gebräuchlich und zulässig. Die Stagen, feststehende Taue, welche den Mast nach dem Bug zu

halten, hatten nachgegeben; wodurch waren sie loser geworden?

Der hohe Seegang und die anhaltend über das Deck brechenden Seeen ließen diese Untersuchungen nur mit großer Lebensgefahr ausführen, denn bei jeder höheren Welle mußte man rechtzeitig einen festen Halt gefunden haben, um durch sie nicht fortgerissen zu werden.

Endlich fand man die Ursache; unser bis dahin gutes Schiff war vor dem Fockmast einige Grade durchgebogen, der Bug des Schiffes stand höher als zuvor. Die Ladung war durch sachverständige Leute mit aller nötigen Garnierung und seegemäß eingeladen worden, der ganze vordere Schiffsraum bei dem tiefgehenden Schiffe natürlich leer geblieben, und hier hatte die ungewöhnlich hohe Sturzwelle das sich abwärts bewegende Vorderende des Schiffes getroffen, dieses aufwärtsdrängend, wo die Eisladung abwärtsstrebend drückte. Den gegen einander wirkenden Kräften war das Schiff nicht gewachsen gewesen, in seinen vorderen Verbindungen überall eine, wenn auch nur kleine Verschiebung eingetreten, der innere Verband des Schiffes hatte gelitten, und darin war das Uebel begründet.

Alle Bemühungen, eine irgend brauchbare Höhenmessung der Sonne zu erhalten, blieben ohne jeden Erfolg, der Horizont war durch den schäumenden Gischt der hochköpfigen Wellen nicht sichtbar und die wild überfliegenden Wolken ließen die Sonne zu selten durchkommen. Gegen Mittag hin brach sich der Wind etwas, die Sonne zeigte sich nicht, jedoch klärte sich der Horizont für kurze Zeit auf. Der Ruf: „Land in Sicht gen West und Nordwest!“ half uns den Schiffsort annähernd zu bestimmen.

Bei dem bis jetzt innegehaltenen Kurse waren wir

durch die Anziehung der Eisenladung auf das Nord der Magnetnadel etwa vierzig Seemeilen westlicher, als die Schiffsrechnung ergab, gekommen. Der höchste der uns sichtbaren Berge der Faroer-Inseln zeigte sich im Westnordwest in etwa sechzehn Seemeilen Entfernung. Sechs Mann wurden nun von den Pumpen zum Losmachen der Segel abbeordert und der Kurs auf das 450 Seemeilen gen Osten gelegene Bergen gesetzt. Eine halbe Stunde später lief der „Flamingo“ mit zehn Seemeilen Fahrt unter allen Segeln, die der Sturm erlaubte, dem rettenden Hafen zu.

Da das Schiff in aufgerichteter Lage seinen Kurs verfolgte, so ließen sich die Pumpen besser bedienen, es blieben vier Fuß Wasser im Schiffsraume und mit der äußersten Kraftanstrengung wollte es nicht gelingen, über das einleckende Wasser noch mehr Herr zu werden.

Da sich am 1. und 2. Januar und in der zwischenliegenden Nacht kein Gestirn zeigte, so war auch kein Mittel geboten, die Größe und Richtung der Einwirkung der Eisenladung auf die Magnetnadel bei unserem etwas südlich von Ost gesteuerten Kurse zu ermitteln. Am 2. Januar schien das Meerwasser eine etwas grünliche Farbe zu haben, ein Zeichen, daß wir mit dem Schiffe nicht in größerer Meerestiefe waren. Die Segel wurden eingenommen und das Auswerfen des Senkbleis ergab 55 Faden Tiefe mit Sand und Muscheln.

Die abgelenkten Kompassse mußten das Schiff bedeutend südlicher gebracht haben, denn der Schiffsort, wie die Rechnung ihn ergab, zeigte auf der Seekarte bis jetzt keine Tiefenangaben. Das Lecken des Schiffes mahnte zur schleunigen Fortsetzung der Reise und so wurde der alte Kurs wieder aufgenommen. Von drei bis sieben Uhr

verbrachte der Kapitän und zwei der tüchtigsten Matrosen im Fockmast mit dem Ausschauen nach dem Lande und Leuchtfeuer. Abends zeigte sich gen Ost ein festes Leuchtfeuer. Nach der Schiffsrechnung mußte es das Feuer an der Nordspitze der Shetland-Inseln sein, und wir hatten nördlich davon zu passieren.

Nach der um 2 Uhr nachmittags erfolgten Lotung aber und der abgelaufenen Distanz konnte es nur das Feuer der südlichsten Insel sein. Wir hatten es südlich zu passieren, und dementsprechend lautete des Kapitäns Kommando vom Vornmast aus.

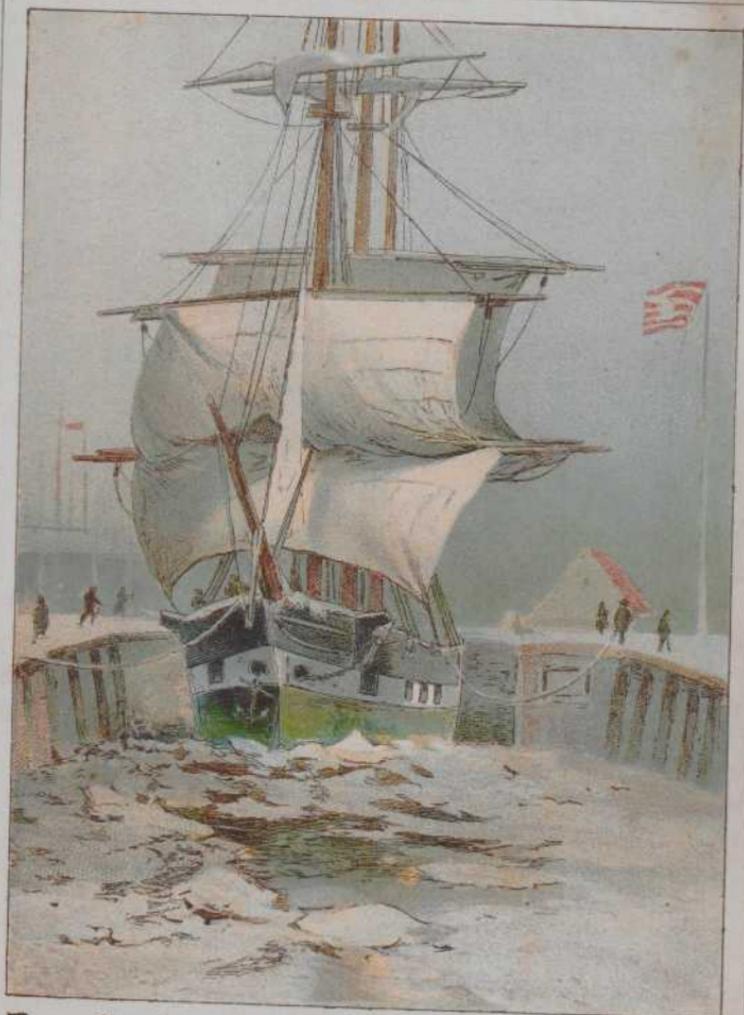
Als dann das Feuer in fünf Seemeilen Abstand gen Nord vom Schiffe war, kam auch der Kapitän gegen 8 Uhr abends aus dem Mast, wo er seit fünf Stunden zur Sicherung seines Schiffes, bei Sturm und Kälte nach Land ausschauend, zugebracht hatte. Es wurden alle irgend zulässigen Segel gesetzt und das tiefbeladene lecke Schiff von fünf auf acht bis neun Seemeilen Fahrt wieder auf den Kurs nach Bergen gebracht.

Die jetzt mehr und mehr ermüdende Mannschaft bediente mit ihrer äußersten Kraft die Schiffspumpen, die Zeiteinteilung der Wachen war dahin geändert, daß jedem Mann nach sechsständigem Dienste nur eine dreistündige Schlafzeit im erwärmenden Bette gegönnt werden konnte. Der Sturm piff durch die Masten mit den vollen Segeln, und die überziehenden Windböen mit schweren, dunklen Wolkengebilden mahnten oft zum Einziehen oder Einreissen der Segel, doch woher waren die nötigen Leute dazu zu nehmen? Von den Pumpen konnte kein Mann abkommandiert werden. Nach diesen Böen hätten wieder Segel gesetzt werden müssen, um das Schiff in voller Fahrt zu erhalten, und auch dazu hätte es wieder an Leuten gefehlt.

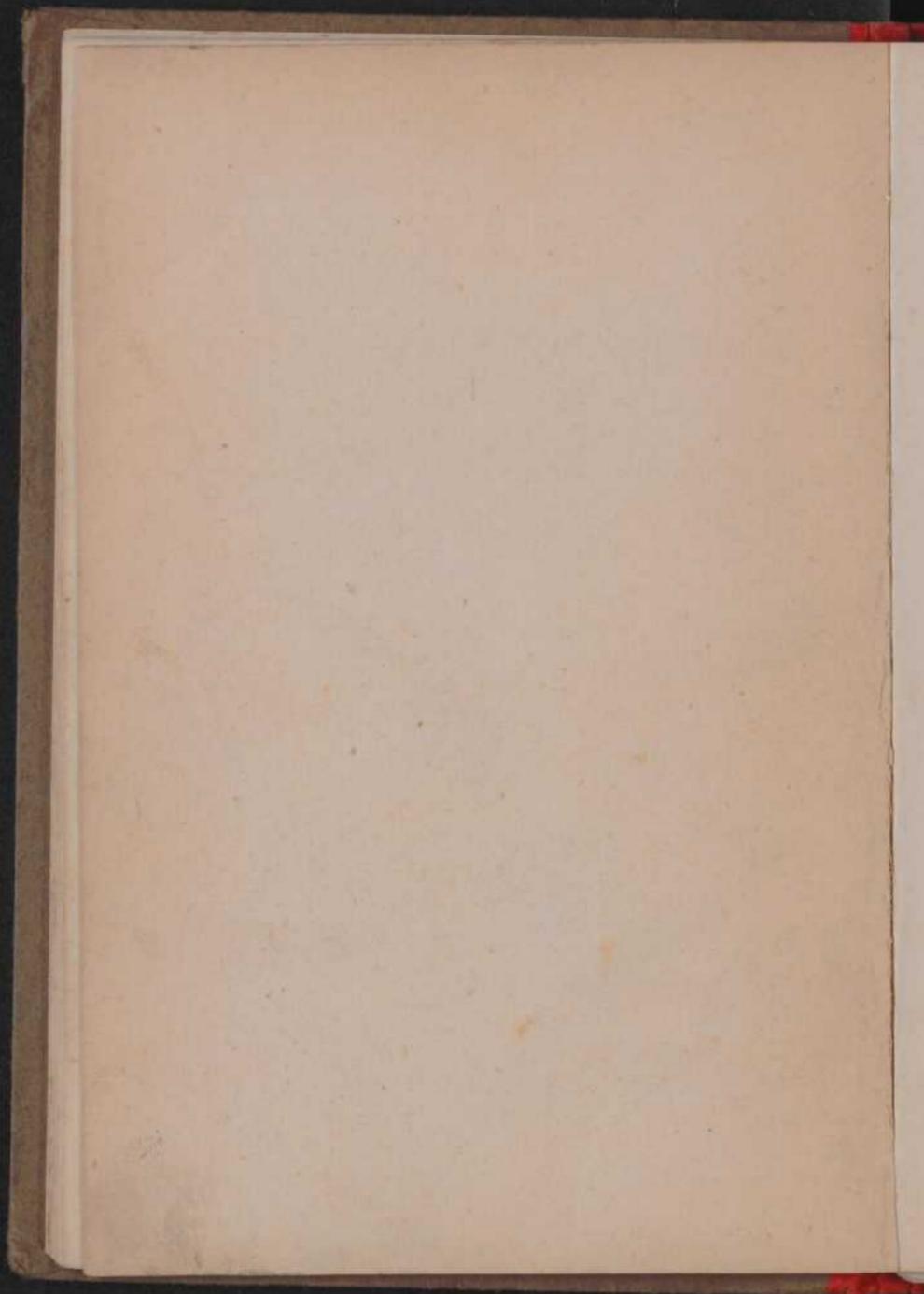
Der 3. Januar war ein böser, für die Mannschaft sehr entnütigender Tag. Das an beiden Seiten durch die zertrümmerte Verschanzung auf Deck hereinschlagende Wasser ließ die pumpenden Leute sehr oft den festen Halt auf Deck verlieren, selbst das Festbinden dieser Leute nach beiden Schiffsseiten hin wollte, nach der besten Schiffspraxis ausgeführt, nur mangelhaft gelingen. Mittags meldete der Zimmermann, daß das Wasser im Schiffe zunehme, nur drei Mann konnten dann zur Zeit ihr Mittagessen einnehmen, der Rest mußte auf dem Deck im nassen Elemente im Schiffsdienste verbleiben. Nachmittags schien eine momentane Erschlaffung einzutreten; ein Mißmut, jedoch kein Unwille beschlich die bis dahin sich so tapfer haltende Mannschaft. Mit der Versicherung des Kapitäns: „Jungens, noch vierundzwanzig Stunden ausgehalten, dann bringe ich euch mit dem Schiffe, zwischen Inseln und Klippen der norwegischen Küste hindurch, zum sichern Hafen!“ schien der alte Mut zurückgekehrt, und klipp und klapp gingen die Pumpen zum erstenmale am heutigen Tage mit einem Liede als Antwort auf diese Aneide.

Unser Kurs ging nach Bergen; aber es fehlte auch jetzt wieder jedes Gestirn, um durch Beobachtung den Schiffsort zu sichern, und das Sentblei, so gute Dienste es auch bei der Umschiffung der Orkney-Inseln geleistet, war in diesen Breiten in der Nordsee in keiner Weise zur Orientierung nützlich, daher segelten wir ruhig weiter und verließen uns auf unsere guten Augen.

Am 4. Januar, 2 Uhr morgens, war die Distanz bis zur norwegischen Küste bei Bergen in voll absegelt. Der Kapitän und zwei Mann waren schon seit mehreren Stunden zum Ausguck nach Land im Vormaste. Der



Der Flamingo wird durch die Schleuse in den  
Vorhafen gelegt. (Seite 4.)



Wind war nordwestlich gelaufen und ermöglichte, wenn nötig, ein Ausbiegen nach Südwest, sobald das Land sich zeigen sollte. Das Schiff lief zur Zeit sieben bis acht Seemeilen in der Stunde, es wurde 3 Uhr und später, wir waren schon zehn Seemeilen ins Land hineingesegelt, aber kein Land und keine Brandung waren zu sehen. Die Nordspitze der Kompaßnadel mußte von der Eisenladung nach dem Bug des Schiffes zu stark angezogen sein. Nach dreistündigem scharfen Auslugen nach der inselreichen hochfelsigen norwegischen Küste, die seit über einer Stunde überschritten sein mußte und sich nicht zeigte, ließ der Kapitän die Segel reffen und, den Kurs verändernd, Südwest steuern.

Als das Schiff auf dem südwestlichen Kurs mit dem Bug gegen den hohen Wellengang sich heben und senken mußte, konnte man auf Deck das von vorn nach hinten und umgekehrt im Schiffsraume dahinbrausende Wasser unter den Füßen fühlen. Gen Norden öffnete sich das dunkle Wolkengebilde, der Nordstern war das erste Gestirn, was wir seit der Abfahrt von Gothenburg zu unserm Nutzen beobachten konnten. Das Schiff wurde nun durch Süd wieder auf den vorher gesteuerten Kurs gebracht, und die Peilung des Nordsterns ergab, daß die Nordspitze der Kompaßnadel etwa zwei Striche gleich zweiundzwanzig Grad durch die Ladung gen Ost angezogen worden war. Eine annähernd richtige Nordstern-Beobachtung ergab eine eineinhalb Grad südlichere Breite, als die tote Schiffsrechnung.

Um 4 Uhr morgens war der Kurs nach dem Lande zu unter der vollen Segelpresse wieder aufgenommen, und um 6 Uhr erblickten wir die drei Feuer von Gunnarshoag am Kap Lister. 10 Uhr vormittags passierten wir das

Skap Lindesnaes, Norwegens Südküste, und da bei dem schlechten Wetter sich kein Loisenboot zeigte, und der erste größere Hafenort auf der Karte die Stadt Mandal war, so wurde gegen Mittag rechtwinklig nach dem Lande zu zwischen zwei kleinen Inseln hindurchgefegelt. Hier erboten sich zwei in einem kleinen Boote heraufsegelnde Leute, das Schiff nach dem Hafen Risörbant zu bringen, dieses war der erste erreichbare Ankerplatz.

Gleich darauf fanden sich mehrere Böte ein, alle Inassen derselben wurden zum Pumpen engagiert und die Schiffsmannschaft nur noch zum Handhaben der Segel verwandt. Als die neu angenommenen Leute mit dem Pumpen begannen, peilte der Zimmermann über sechs Fuß Wasser im Schiffe, und da es diesen Leuten an dem nötigen Interesse zur Sicherung des Schiffes völlig fehlte, und sie das dem Sinken nahe Schiff am liebsten vor ihrem Dorfe auf den Strand gefahren hätten, um dann durch den Vergelohn eines Bracks und Zubehör sich und ihrem Dorfe den hohen Verdienst allein zu sichern, so war hier anstatt der nötigen Hilfe zur Sicherung unseres Schiffes das Gegentheil durch ein faules und lasches Pumpen geschaffen. Je weiter das Schiff in den Manne-Fjord durch die Klippen und Inseln kam, desto mehr Böte und Mannschaften stellten sich von den verschiedenen Fischerdörfern ein. Des laschen Pumpens wegen wurden die ersten Leute dann von dieser Arbeit abbeordert, vom Kapitän dreißig der kräftigsten Leute ausgewählt und mit diesen ein Akford dahingehend gemacht, daß sie 500 Thaler als Lohn erhalten würden, wenn sie das Schiff durch ihr Pumpen rettend in den sichern Hafen brächten. Die Zahlung erfolge nur dann, wenn alles Wasser aus dem Schiffsraum entfernt sei; sollte dem

Schiffe jest noch ein Unglück durch seinen Leck zustoßen, so sei jegliche Zahlung ausgeschlossen. Der Rest der Leute wurde von Bord beordert, und die zugesagten 500 Thaler erfüllten ihren Zweck; denn kaum waren die zuletzt engagierten Leute allein gelassen, so brachten die von fünfzehn Mann zur Zeit gehandhabten Pumpen das doppelte Wasser aus dem Schiffsraum wie zuvor.

Nach dem Anker in Risörbank-Hafen begab sich der Kapitän an Land, engagierte ein Pferd und einen berittenen Führer und ritt auf steilen Bergpfaden nach der Stadt Mandal, meldete sich dort um Mitternacht beim Konsul und bat um eine umgehende Hilfe durch zuverlässige Leute. Noch in derselben Nacht wurden zwei größere Segelböte mit Reservepumpen und fünfzig Mann abgesandt, die gegen 8 Uhr das Schiff erreichten; die Reservepumpen wurden, je eine vorn und eine hinten im Schiffe angebracht, und mit den vier Pumpen gelang es dann, das einleckende Wasser so zu überwinden, daß gegen Mittag am 5. Januar die Pumpen zuerst wieder lenz schlugen, das heißt für kurze Zeit kein Wasser gaben. Die engagierten dreißig Mann erhielten eine Zahlungsanweisung von 500 Thalern und verließen froh und befriedigt das Schiff, mit den Böten ihren Heimatsdörfern zusteuernd. Die Schiffspumpen wurden von nun an von der Mandaler Hilfsmannschaft so bedient, daß das einleckende Wasser immer entfernt wurde.

Der Hafen von Mandal war zu seicht, um das bis zu 19 Fuß Tiefe beladene Schiff aufzunehmen, und da die nächste Zimmerwerft sich auf der Insel Gismerö in Stevenhaven mit 14 Faden Tiefe befand, so wurden am 6. Januar früh die Anker gelichtet und dorthin gesetzt. Auf der Insel wurde ein größeres Haus gemietet,

und die ganze Mannschaft siedelte dahin über; bei einem norwegischen Winter war deren körperliche und gesundheitliche Pflege leichter und genügender, als an Bord zu bewerkstelligen. Das Schiff wurde entladen, gründlich untersucht und dann alles nöthige zur Reparatur angeordnet.

Die jetzt folgenden Wintermonate, Anfang 1859, brachten eine Reihe schwerer Stürme in den nordeuropäischen Gewässern. Vor und mit dem „Flamingo“ verließen derzeit neun weitere Bremische Schiffe mit schwedischem Eisen beladen den Gothenburger Hafen, gleichfalls nach Boston oder einem Hafen in Nordamerika bestimmt. Bis auf das Schiff „Gaston“, welches Boston mit Havarie erreichte, mußten die anderen Schiffe im schwerbeschädigten Zustande einen europäischen Nothhafen aussuchen. Alle norwegischen Fjords und Häfen füllten sich mit schutzsuchenden Seeschiffen, täglich liefen beschädigte und lecke Schiffe ein, selbst in der kleinen Bai von Klevenhaven lagen Anfang Februar über vierzig Schiffe, welche ihre erlittene Havarie ausbesserten. Die vielen oft schweren Stürme waren sehr hinderlich, um die Reparaturen auszuführen; der starke Westwind trieb manchmal aus dem Ocean her das Meerwasser so in die Nordsee, daß an mehreren Tagen und Nächten bei jeder Hochflut die Schiffszimmerwerfte unter Wasser gesetzt waren. Es gab manchen Kettenbruch, wobei dann die vielen Mannschaften der verschiedenen Schiffe sich gegenseitig zur Neubefestigung der losgerissenen Schiffe kollegialisch halfen. Diese Schiffe führten verschiedene Flaggen, fast alle europäischen Sprachen waren vertreten, eine Disharmonie hat sich in den vier Monaten unseres Aufenthalts nie gezeigt. Unter den Nordeuropäern waren die Deutschen die Sangeslustigen, und von Süden her that sich eine italienische Mannschaft darin hervor;

jedoch die Tanzlust der Norweger wußte alle vereint zu fesseln, und an Damen fehlte es für die Matrosen nicht, da die Familien der vielen ansässigen an den Schiffen arbeitenden Zimmerleute sich abends mit Frau und Töchtern in großen Lokalen einfanden.

An den Arbeitstagen wollte die Sache abends nicht recht in den Gang kommen, jedoch sorgte das oft eintretende winterliche Sturmwetter dafür, daß viele Arbeitstage leider ausfallen mußten, wodurch der Fortgang der Schiffsreparatur sehr zu leiden hatte; an diesen Abenden wurde um so flotter und frischer getanzt. Selbst die bessere Gesellschaft kam von dem zwei Stunden entfernten Mandal, die Damen in Schlitten und die Herren auf Schneeschuhen, um dem flotten geselligen Treiben dieser internationalen seemännischen Kolonie zuzusehen.

Auf der Insel Gismerö spielte sich derzeit ein Stück Seemanns-Weid und Seemanns-Freude ab; wie viele Leiden und schwere Stunden hatten diese wind- und wettergebräunten Seeleute hinter sich, bevor sie mit ihren havarierten und böse zugerichteten Fahrzeugen diesen sicheren Hafen erreicht hatten. Mehreren Schiffen war ein Teil ihrer Mannschaft über Bord geschlagen und ertrunken, ein nahe bei unserem Schiffe liegender holländischer Dampfer war leck und mit einem zer Schlagenen Schiffsdeck eingekommen, eine hohe Sturzwelle hatte diesen Schaden angerichtet. Es war zwar kein Mann verloren gegangen, jedoch im Hospital zu Mandal lag die halbe Mannschaft darnieder, dem einen war ein Arm, dem anderen ein Bein oder eine Rippe gebrochen; der Kapitän erzählte die Geschichte der vielen traurigen und schweren Stunden vor seinem Einlaufen in Klevenhaven, während sich bei der heiteren Tanzmusik der Rest der Mannschaft unter den flott

herumkreisenden Kollegen tummelte. Der Einfluß der durchgemachten gefährvollen Stunden ist bei dem Seemann von kurzer Dauer; sobald sich bessere Zeiten bieten, genießt er sie und weiß von jenen mit Begeisterung zu erzählen. Er ist wohl und frisch, wünscht sich hin, wo Gefahren zu überwinden sind, um seine Energie zu erproben und mit seiner Erfahrung und Thatkraft den zerstörenden Elementen Trotz zu bieten.

Ende April waren die nötigen Reparaturen ausgeführt, die Eisenladung wieder eingenommen und das Schiff durch alle Kompaßstriche mit seinem Bug gewendet, um eine richtige Tafel der Mißweisung des Kompasses zu entwerfen.

Am 12. Mai wurde Anevenhaven verlassen und die Reise durch den englischen Kanal nach Boston angetreten. Am 16. passierte man Dover und segelte wenige Tage später aus dem Kanal in den Atlantischen Ocean. Günstige und konträre Winde, schönes und schlechtes Wetter wechselten mit einander ab; am 9. Juni waren die Banken von Neufundland und am 20. Juni der Hafen von Boston erreicht. Nachdem die Ladung Eisen gelandet und das Schiff den nötigen Ballast eingenommen hatte, verließ es am 6. Juli Boston zu einer Reise nach dem Golf von St. Lawrence. Am 10. Juli passierte man die St. Pauls-Insel am Eingang dieses Golfs, kreuzte einige Tage zwischen der Insel Anticosti und dem südlich davon gelegenen Kap Gasps gegen konträren Wind nach dem nordwestlichen Teile des Golfs, der Sieben-Inselbai.

Der 15. Juli war ein warmer windstiller Sommertag, in der glatten Wasserfläche des Golfs von St. Lawrence spiegelte sich aus unbewölktem Himmel die brennend heiß herabscheinende Sonne; schon vormittags zeigten sich eigenartige Luftspiegelungen. Ein am Horizonte befindliches

Schiff schien bei seiner richtigen Höhe, welche unverändert blieb, mehr als tausend Fuß lang zu sein, und dieses Bild zeigte sich im Fernrohr betrachtet sehr deutlich in gleicher Mißgestaltung. Nachmittags dagegen war das selbe Schiff bei seiner natürlichen Länge wohl tausend Fuß hoch. Zwischen drei und vier Uhr sah man ein Fata Morgana-Gebilde in seiner vollendetsten Schönheit. Gegen Nordwest und West lag die mittelhohe Küste etwa fünfzehen Seemeilen entfernt, wegen Sonnen- und Wasserspiegelung nur ungenau zu erkennen. Jedoch etwa 30 Grad über dem Horizonte erhaben sah man ein fernes Gebirgsland am Himmel mit abwärts zeigenden Gipfeln, also ein umgekehrtes Bild einer Landschaft; selbst mit dem Fernrohre ließ sich alles genau erkennen, doch verschwand es wieder nach kurzer Zeit.

Der Golf war auch ein wahrer Tummelplatz der Walfische, oft sah man zehn bis zwölf solcher Ungetüme spielend zu gleicher Zeit aus dem Wasser sich heben und den Wasserstrahl aus den Nasenlöchern senden. Hier im Golf war es derzeit den Fischern nicht möglich, mit ihren Harpunen die Tiere zu erbeuten. Ein angeschossener Fisch schwimmt direkt nach dem Grunde, den er hier, bei der geringen Meerestiefe, schnell erreicht; er kann nämlich kaum hundert Faden tief hinabkommen, und, in kreisender Bewegung sich die schmerzende Wunde am Boden scheuernd, wickelt er die an ihm feste Harpunenleine so schnell und oft um sich, daß der Vorrat der Leine im Boote nicht ausreicht und man den Fisch doch nicht erhält, sondern zur eigenen Sicherheit die Leine fahren lassen muß, wodurch ein großer Verlust entsteht. Muß dann der Fisch später doch sterben, so ist er außer dem Bereiche des Fischers, und daher hatte der Walfisch zu jener Zeit in diesem Golfe

noch gute Ruhetage. In jetziger Zeit schießt man den Walfisch mit Stugen an, die mit komprimiertem Gas gefüllt sind, welches nach dem Platzen sein Inneres füllt und das ihn schützende Niedertauchen verhindert, und so ist das Erbeuten des Walfisches leicht geworden.

Am folgenden Tage erhielten wir an der Mündung des St. Lawrence-Stromes, wo dieser Fluß in den Golf mündet, einen Lotsen, unter dessen Anweisung das Schiff nach Big-Island und weiter nach Tadusac an der Mündung des Flusses Saguenay segelte und dort, auf die Hilfe eines Schleppdampfers wartend, am 18. Juli bei L'Anca à L'Gau ankern mußte. Der Fluß Saguenay ist ein aus dem hochgelegenen See St. John sich ergießender und in den St. Lawrence-Strom mündender Gebirgsstrom; sein dunkles, fast schwarzes, sehr kaltes Wasser läuft in einer nahezu zweihundert Faden tiefen, oft nur tausend Fuß breiten Fahrrinne zwischen hohen sehr zerklüfteten Bergen entlang.

Der Fluß ist sehr fischreich, Schweinefische und Seehunde, diese warmblütigen Säugetiere des Oceans, welche auch im süßen Wasser leben können, tummeln sich in ihm. Tadusac ist eine Haupthandelsniederlassung der Hudson-Bai-Company, von hier aus werden deren meiste Stationen im nördlichen Canada und Labrador mit Handelswaren für die Indianer ausgerüstet; hier sah man alle verschiedenen Felle der im Norden lebenden Tiere in den wertvollsten Exemplaren.

In dem Orte ist eine kleine, im Innern mit sehr kunstvollem Holzschnittwerk versehene Kirche, welche von den hier zuerst in Canada gelandeten Franzosen erbaut sein soll. Schon hier sind große Fabriken zur Verwertung der vielen Lachse, welche im Saguenay gefangen werden. Eine sehr reiche Kaufmannsfirma William Brice

and Sons besitzt an den verschiedenen Nebenflüssen des St. Lawrence über zwanzig Holzsägemühlen, von welchen jährlich an hundert Schiffe nach London und Liverpool beladen werden. Sechs dieser Mühlen liegen am Saguenay, und nach einer am weitesten stromaufwärts gelegenen wurde unser Schiff zum Laden beordert, und mit einem Dampfer dorthin geschleppt, da die Flut gerade eintrat und gewöhnlich hier bis zu zwanzig Fuß steigt, so war auf eine günstige Strömung in dem engen Flusse zu rechnen.

Mit Hilfe derselben schleppte der kräftige Dampfer das leichtbeladene Schiff etwa zehn Knoten (zwei und eine halbe Meile) pro Stunde weiter, der Flußstrom mochte vier Meilen laufen, so daß das Schiff mit vierzehn Knoten Fahrt an den hohen Bergen entlang eilte. Der enge, abwechselnd zwischen 1000 und 2000 Fuß breite Fluß mit den steil aufsteigenden, meistens kahlen Bergen, mit den vielen Windungen, so daß man bei der schnellen Fahrt oft ganz in den Bergen begraben schien, machte auf den Seemann, der den weiten Meeresblick gewöhnt ist, fast einen beängstigenden Eindruck. Je weiter wir den Fluß aufwärts kamen, desto höher wurden die Berge. Gegen Mittag passierten wir zwei steil aus dem Fluß sich beinahe senkrecht erhebende Bergriesen, Cap Trinity und Cap Sterernity genannt, die hier den Fluß einengen und eine starke Gegenströmung für uns zu überwinden gaben. Eine Stunde früher hatten wir die Grenze des mithelfenden Flußstromes schon verlassen. Der Fluß soll hier die gleiche Tiefe, wie die hohen Klaps haben, die etwa 2000 Fuß ausmacht, bei 1000 Fuß Entfernung von einander, sie sind aus reinem Granit gebildet.

Auf unserem Schiffe war es für kurze Zeit dunkler geworden, die hohen überragenden Berge ließen nur wenig

Tageslicht zu uns herabbringen, und ein eisig kalter Wind machte es sehr unbehaglich. Als das Schiff die nächste Windung des Stromes umfahren hatte, atmete man erleichtert auf, man hatte das Gefühl, durch zwei Spitzen großer, gigantischer Rippen hindurchgefahren zu sein, welche aus dem innersten Bau der Erde herausstiegen. Abends wurde Chekoutamis, 95 Seemeilen von der Mündung des Flusses gelegen, erreicht und in der Nähe der Sägemühle geankert. Von hier aus sind es noch zwanzig Seemeilen zum Lake St. John, wohin im Winter die ganze männliche Bevölkerung der Umgegend zum Holzfällen zieht; große Baumriesen werden mit Pferden über den gefrorenen Schnee nach dem festen Eise des Sees gebracht und nicht eher damit aufgehört, bis der ganze, etwa 400 englische Quadratmeilen große See an seinen Ufern mit Holz belegt ist. In den vier Monaten, die zu dieser Arbeit gebraucht werden, ist 15 bis 25 Grad Kälte vorherrschend und haben die Leute sehr darunter zu leiden. Ihnen ist dann oft Gelegenheit geboten, von den darben- den Indianerstämmen wertvolle Felle gegen Proviant einzutauschen.

Mit dem im Frühjahr wegschmelzenden Schnee und dem dann stärkeren Wasserablauf aus dem See in den Saguenay, treibt das Holz nach dem über 200 Fuß hohen Absturz des Flusses. Hier hat die Canada-Regierung für viele Millionen enorm große Holzschleifen angelegt, um das früher einfach herabstürzende und dann meist zertrümmerte Holz vor Schaden zu bewahren. Einzelne Stellen, wo der Strom stufenweise herabfällt, sind mit dicht am Absturz hinlaufenden schmalen, aber sehr festen Brücken zum Lachsfang überbaut.

Hier wurden zu bestimmten Tagesstunden während

unseres Aufenthalts große Lachse, welche blindlings in dem Wasserfall aufwärts sprangen, mit sehr praktischen Lanzen aufgespießt und auf die nach dem Lande führenden Holzschleifen geworfen. Mit Leitplanken an beiden Seiten flog der Lachs dann dem Lande zu, ein schwerer Hammer Schlag betäubte ihn und viele bereite Hände führten den Fang der nahen Fabrik zu. In dieser Weise wurden täglich drei- bis vierhundert Lachse gefangen, je nachdem die Fabrik sie in Büchsen verpacken konnte. Es war sehr interessant, diesen Massenfang mit anzusehen; die gezahlte hohe Pachtsomme für die Erlaubnis zum Fangen diente zur teilweisen Zinsendeckung der wertvollen Holzschleifenanlagen. Hier gab es viele verschiedene Sorten sehr schmackhafter Fische für die Schiffsmannschaft, gleichwie in Norwegen der Hummer und Dorsch, so war hier der frische Lachs ein bevorzugtes Mittagsmahl.

Am 14. August war das Schiff beladen, der Schleppe- dampfer brachte den „Flamingo“ stromabwärts durch die hohen Berge wieder nach dem breiten St. Lawrence-Fluß zurück, wo beim frischen Winde und unter vollen Segeln der Kurs wieder nach dem Kompaß gerichtet wurde.

Acht Tage später im schweren Hagelstürme verließen wir den Golf von St. Lawrence. Auf dem 46. Breiten- grade, südlich an der Insel Neufundland entlang segelnd, hatten wir sehr kalte Nebeltage, nachts zwei Grad und mittags sechs Grad Wärme. Wie ganz anders sind doch die Wärmeverhältnisse in dieser Jahreszeit in Europa. Bordeaux, Lyon, Mailand und Venedig, auf demselben Breitengrade gelegen, haben zu dieser Hochsommerzeit oft unerträgliche Hitze, während wir uns mit Winterkleidung gegen Kälte schützen mußten. Bei dem Passieren der Bank von Neufundland wurde das Schiff von vielen

Schweinefischen, auch Tümmler genannt, umschwärmte und es war für die Mannschaft ein beliebter Sport, diese Fische vom Bugspriet aus zu harpunieren, was auch mit vielem Erfolg geschah. In den folgenden Tagen gab es Beefsteaks, Frikadellen und alle sonst möglichen Speisen, vom Schiffskoch mit besonderem Interesse aus dem nicht ungeschmackhaften, jedoch etwas dunklen Fischfleisch zubereitet.

Die folgenden Tage waren sehr kalt; der kalte, aus Nord kommende Labradorstrom ließ die Temperatur des Meerwassers von zehn auf zwei Grad sinken, und da nachmittags am 28. August das Wasser nur einen halben Grad Wärme zeigte, so wurde sehr scharf nach treibenden Eisbergen ausgeschaut. Wir sahen keine, müssen jedoch in nächster Nähe von Eis passiert sein, ohne es im vorherrschenden Nebel bemerkt zu haben.

Am 7. September, gegen leichten Ostwind kreuzend, loteten wir südlich von Irland die Außenbank des englischen Kanals an. Eine mit uns kreuzende Brigg zeigte uns die hier selten gesehene peruanische Flagge auf halber Höhe gehißt, ein Zeichen, daß das Schiff in Not sei und uns zu sprechen wünsche. Das Schiff kam mit einer Ladung Guano von Peru, war 130 Tage unter Segel, hatte in den letzten Wochen einige Mann an Skorbut verloren und die nachgebliebenen Leute konnten, mit der gleichen Krankheit behaftet, nur mit Mühe die nötigen Segel handhaben. Der Kapitän, ein Engländer, bat um Proviant und wenn möglich frisches Gemüse, was ihm durch unser Schiffsboot zugeführt wurde, denn mit seiner geschwächten Mannschaft war es ihm nicht möglich, ein eigenes Boot zu bemannen. Da weitere ihm gern angebotene Hilfe dankend abgelehnt wurde, so verloren wir die Brigg mit unserem schneller segelnden Schiff bald aus Sicht.

Schon am folgenden Tage lief der Wind nach West, der Brigg und auch für uns günstig. Cap Lizard zeigte sich uns zuerst an der englischen Küste und dann die Insel Wight; später Dover passierend, liefen wir am 15. September, die Themse aufwärts bugsiert, in einen Hafen der Stadt London ein. Da nun die Absicht nicht vorliegt, den Aufenthalt in den Häfen, noch viel weniger große Städte zu beschreiben, so eile ich um so schneller über die Zeit in London hinweg. Zwei Episoden, die mit unserem Schiffe zusammenhängen und die Mannschaft betreffen, sollen hier jedoch nicht unerwähnt bleiben.

Im November, an einem echt englischen Nebeltage, fielen fünf Mann, durch den Haupteingang zu St. Katherines Dock nach dem Hafen gehend, von der Hafenufermauer ins Wasser, zwei davon wurden gerettet und drei ertranken leider. Einer der letzteren war ein tüchtiger, braver und in jeder Weise nüchterner Seemann unseres Schiffes; derselbe hinterließ eine unverförgte Witwe und mehrere Kinder in der Heimat.

Die drei aufgefißten Leichen wurden nach dem Totenhanse im Dock gebracht, und zu der einen Tag später angelegten Totenschau und damit verbundenen protokolllarischen Untersuchung hatte man mich und zwei Matrosen vom „Flamingo“ geladen. Über die beiden mir unbekanntem Leichen wurde ein dahingehendes und von je drei Zeugen bestätigtes Protokoll aufgenommen, daß die beiden Leute in ihrem Leben sehr oft dem Schnaps zugesprochen hätten, noch am Todestage vor dem Unglücksfalle wären sie, bezauschende Getränke zu sich nehmend, in verschiedenen Wirtshäusern gesehen worden, und dieses sei die Ursache ihres Todes, sie seien im unzurechnungsfähigen Zustande in den Hafen getaumelt und leider ertrunken. Irgend

fehlerhafte Einrichtungen der vorhandenen Docks oder fahrlässige Unterlassungen zur Sicherheit des Publikums seitens der Dockkompanie hätten sich zu der Zeit nicht gezeigt. Dieses immer wiederkehrende schablonenhafte Schreiben, aus der vorhergehenden Seite des Protokollbuches abgeschrieben, wurde verlesen und von den Zeugen gezeichnet. Auch für uns war ein gleiches Schreiben ausgefertigt, und als man uns fragte, ob wir der englischen Sprache mächtig seien, und ich die Frage bejahte, schien man dadurch unangenehm berührt zu sein. Nach dem Ausfüllen des Namens und des Heimortes des Dahingeshiedenen wurde uns dann ein wie oben lautendes Protokoll vorgelesen und zur Unterschrift unterbreitet.

Auf meine Entgegnung, daß das Schreiben nur Unwahrheiten enthalte und das gerade Gegenteil von dem aussage, was die Wahrheit sei und mit meiner bestimmten Erklärung, daß das Andenken an einen nüchternen braven Seemann unsererseits nicht mit solchen Unwahrheiten besudelt werden solle, ging man zur Beratung über. Soweit ich davon verstand, kam man zu dem Resultate, daß man es mit Leuten zu thun habe, die aus Mangel englischer Auffassungsgabe den Zweck des Protokolls nicht begreifen und den Sinn nicht verstehen könnten noch wollten. Dieses wurde dem unwahren Protokolle nachgefügt und wir Halsstarrigen mit der Weisung entlassen, weitere Klagen, wenn wir solche hätten, da anzubringen, wo wir Gehör dafür fänden.

Wir hatten, nebenbei bemerkt, in all dieser Zeit kein Wort gesprochen. Vor unserem Fortgange hatte ich zehn Schillinge für diese Amtshandlung zu zahlen und erhielt die Anweisung, die Leiche jetzt umgehend zu entfernen. Unter Begleitung der halben Mannschaft wurde dann am

folgenden Tage die Beisetzung der Leiche auf dem Friedhofe ausgeführt. Einige Tage später fiel dem Schiffszimmermann beim Einladen der Güter eine schwere Kiste auf die Brust, er erlitt einen bösen Rippenbruch und mußte leider im Hospital zu London zurückbleiben.

Diese beiden sehr tüchtigen Leute, die hier aus der bewährten Mannschaft aussielen, wurden dann in London durch zwei nicht annähernd so brauchbare ersetzt.

Am 3. Dezember war das Schiff wieder beladen und reisefertig zur Fahrt nach Sydney in Australien. Am folgenden Morgen ging es die Themse abwärts, dem englischen Kanal zu. Südlich von Dover passierte uns das größte je gebaute Dampfschiff, „Great Eastern“; es wurde mit Hilfe mehrerer Schleppdampfer, von Liverpool kommend, nach London gebracht.

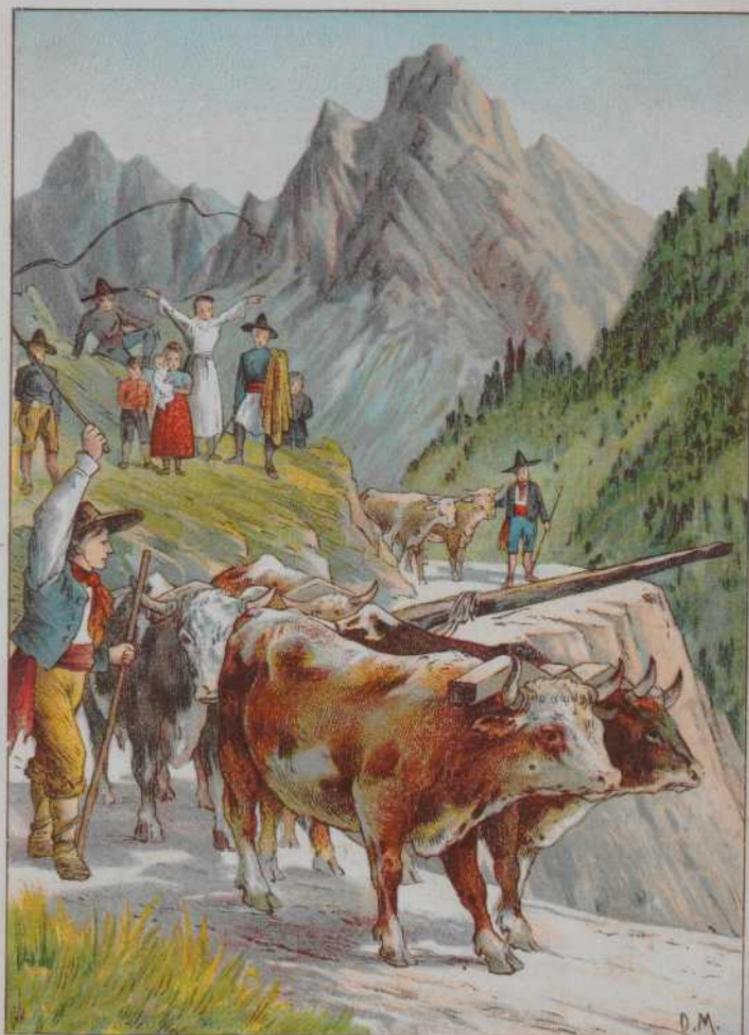
In der Nähe des Kap Finisterre hatten wir einen sehr heftigen Sturm aus Südwest zu bestehen und stampfte das Schiff sehr schwer gegen die hohe See. Nachmittags brach mit einem lauten Krach das 27 Zoll im Durchmesser haltende Bugspriet stumpf vor dem Schiffe ab und riß die Vorstenge und Bramstenge mit herunter, nur der Fockmast mit Fock und Untermarsraa blieben stehen. Die heruntergerissene Takelung geriet mit dem Bugspriet unter's Schiff, und gelang es erst nach vielen Stunden durch die backgelegten Segel das Schiff durch ein Rückwärtsgehen von allem frei zu machen.

Es wurde dann ein schweres Skabeltau auf die im Meere treibende Takelung gebunden, und gegen 8 Uhr abends, nachdem uns das Tageslicht schon lange verlassen hatte, trieben wir mit backgelegten Untersegeln, die Brad-eile als Anker benutzend, bis zum nächsten Morgen.

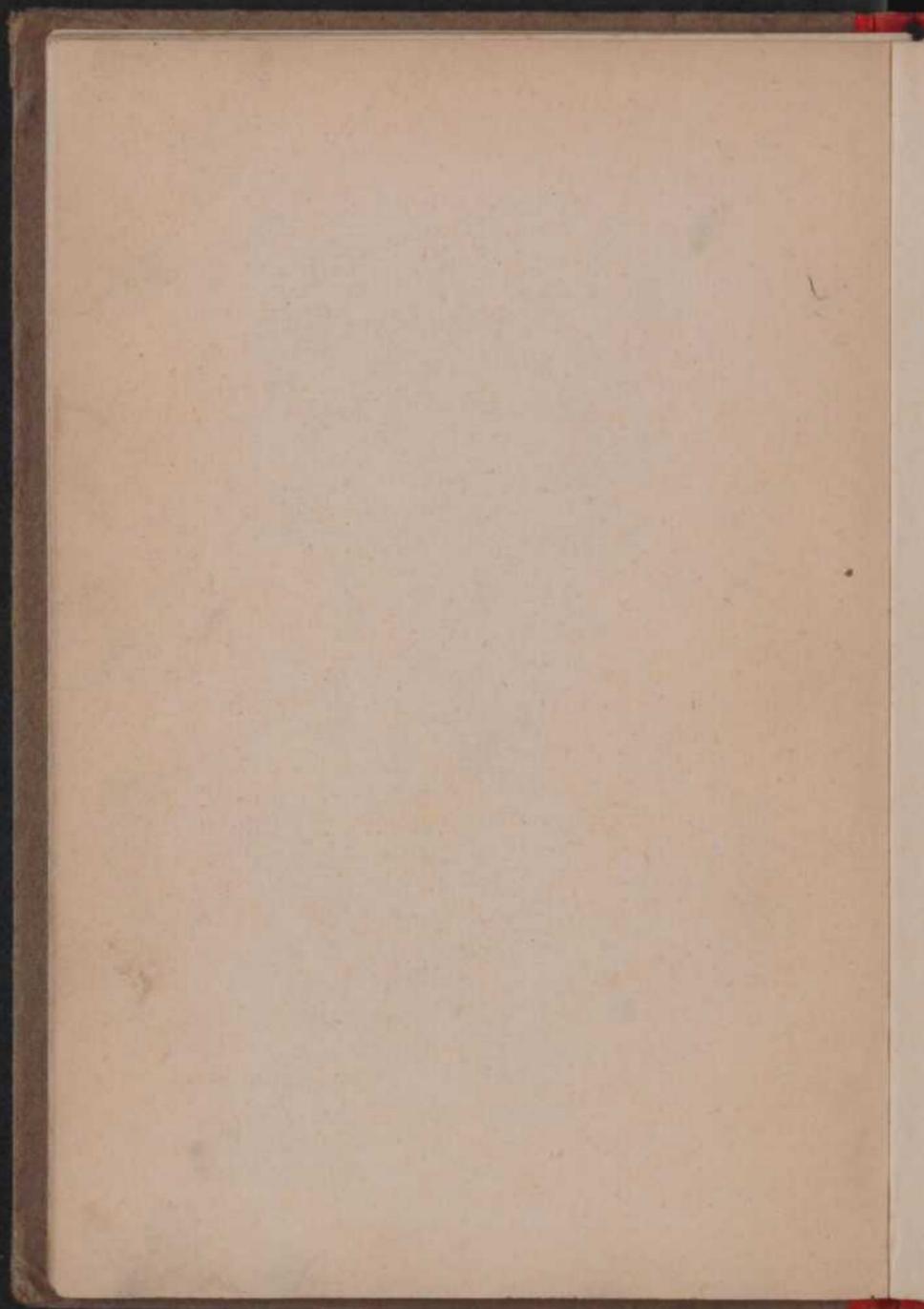
Am folgenden Tage erst fand sich die Zeit dazu, den

Bruch des Bugspriets zu untersuchen; derselbe war rechts im Schiffe auf der halben Tiefe zwischen den aufragenden Inhölzern erfolgt; ein Drittel der Bruchstelle war schon sehr alt, vom eindringenden Seewasser schwarz angelaufen, und mußte sicher von der verhängnisvollen Sylvesternacht 1858/59 herkommen. Dieser alte Schaden war so verdeckt zwischen den Schiffshölzern gewesen, daß man ihn derzeit in Norwegen und auch später bei der genauesten Untersuchung nicht hätte ausfinden können. Der Wind zog sich auffrischend nach Nordost. Mit dem Schiffe ohne Bugspriet und zugehöriger Vordersegel ließ sich nicht kreuzen, um nach England zurückzukehren, selbst nicht einmal querwinds wäre das tiefbeladene Schiff nach Lissabon zu steuern gewesen. Der abnehmende Wellengang aus Südwest ließ ruhiges Meer für den morgenden Tag erwarten. Die gebrochene Marsstenge, die unbeschädigte Bram und Marsraa wurden schon nachmittags aufgesicht.

Sollte es am folgenden Tage gelingen, das halbe Bugspriet mit dem Klüverbaum und Segeln zu retten, so war uns jeder Nothafen passend, denn dann fehlte uns nur ein großer dicker Balken zum Bugspriet, und war solcher nicht zur Hand, so ließ sich die Sache aus mehreren zusammenbauen. Das Einsetzen eines Bugspriets und die weitere Neuaufstellung des Vordermastes konnte mit der Mannschaft ausgeführt werden. Der folgende Tag brachte das gewünschte ruhige Wetter mit wenig Wellengang; früh morgens wurde das treibende halbe Bugspriet mit Klüverbaum zur Seite des Schiffes gezogen, und da das Gewirr von Segel, Holz, Ketten und Tauwerk im Wasser nicht zu trennen war, so wurden die ganzen Ruderer mit den verschiedenen bereitgehaltenen Winden nach und nach aus dem Wasser gehoben und auf Deck gewunden. Um



Zwei Paar Ochsen zogen am einen Ende, um  
die Wendung auszuführen. (Seite 36.)



11 Uhr vormittags war diese schwierige Arbeit beendet, nachher verwunderte sich die ganze Mannschaft darüber, daß jeder mit heilen Gliedern davongekommen war, denn gar mancher hatte einen schweren Schlag erhalten und ohne blutunterlaufene Stellen war keiner abgekommen. Unter den obwaltenden Verhältnissen blieb nichts anderes übrig, als nach Madeira zu steuern und dort zu reparieren.

Porto Santo in Sicht! rief der Ausguck am 24. Dezember beim anbrechenden Tageslichte, und im frischen Nordost, anscheinend schon der Anfang des Passatwindes, passirten wir die Insel an der Ostseite. Die sich zeigenden hohen Dezertafelsen dienten uns als Richtschnur bei der Annäherung zum Lande. Etwa sechs Seemeilen von diesen entfernt sah man die untern Klüftenlinien, und um das Kap de Oliveira herunkommend, erreichten wir die Funchal Bai und ankerten daselbst, ohne noch bis jetzt die hohe sonst weit sichtbare Insel Madeira gesehen zu haben. Diese war von einer flimmernden Luftschicht ganz verdeckt, in welche die strahlende Vormittagssonne hineinschien. Zur Winterzeit sind solche für den Seemann sehr ungünstigen Luftverhältnisse in der Nähe von Madeira zu berücksichtigen; er muß sich mit der größten Vorsicht dieser Insel dann nähern, umso mehr, da das schöne Wetter die Ansicht aufkommen läßt, daß sich solch hohes Land rechtzeitig zeigen werde. Der Kapitän hatte als Führer eines andern nach New-York gehörenden Schiffes in früheren Jahren mit einer großen Firma in Funchal einen Frachtabschluß gemacht; er wurde von dem ihm bekannten Chef sehr freundlich empfangen und ihm die zuvorkommendste Hilfe zugesagt. Freilich zeigte sich diese Hilfsbereitschaft in eigentümlicher Art. In einem seiner Lagerräume zeigte er einen, aus einem hier gestrandeten Schiffe

stammenden Schiffsmast, der wohl in Länge passend, aber mehrere Zoll zu dünn war, nach seiner Anempfehlung aber passen könne und müsse, da er auf der Insel die erhaltbar größte Dimension habe, größere Hölzer seien nicht vorhanden. Die Notlage des Schiffes berücksichtigend, stellte er den Preis auf 500 Dollars!

Herr Figeira Ferrez, ein alter Bekannter des Kapitäns, gab am folgenden Tage einen bessern Rat, der auch direkt ausgeführt wurde. Man engagierte vier Reitpferde und der Kapitän, der zweite Offizier, der Schiffszimmermann und Herr Ferrez, als Dolmetscher und Führer, ritten von Dorf zu Dorf, sich nach den größten Bäumen zu erkundigen und die Preise zu erforschen.

Viele, ihrer mangelnden Gesundheit wegen, sich in Madeira aufhaltende Fremde durchreiten diese Dörfer täglich, und sie Blumen und fremdartige Kräuter sammeln sehen, war für die Dorfbewohner nichts neues, wohl aber vier Reiter zu erblicken, welche die Dörfer Camacha, Santa Cruz und Machico nach dicken Bäumen absuchten, sie schnell erkletterten, sie in allen Höhenlagen mit Meßinstrumenten behandelten und für nichts weiteres, als für diese Arbeit Interesse zu haben schienen.

Unsere Wahl fiel endlich auf einen großen, kräftigen, am jähen Abhange über der Fahrstraße stehenden Baum, ein uns fremdes Nadelholz. Der Besitzer desselben wohnte zwischen zwei Dörfern und gehörte zur Kirche in Machico, für ihn und uns bei der dann folgenden kontraktlichen Übereinkunft von besonderer Wichtigkeit.

Dem treuherzigen Dorfbewohner schien es ein großes Unternehmen, den gefällten Baum nach dem Meeresstrande bei der Stadt Funchal zu liefern, und gar die Höhe der Forderung zu bestimmen, überschritt seine Rechnungsfähig-

feit. Er sprach von zehn bis zwölf paar Ochsen, die dazu nötig seien, von der großen Gefahr, sie zu verlieren und von der nötigen Erlaubnis der Priester der zu passierenden Kirchen und Kapellen. Wir boten 80 Dollars und verlangten nur 50 Fuß vom Hauptstamme. Diese große Summe und die Aussicht über die Hälfte des Niesensbaumes behalten zu dürfen, veranlaßte den Mann, uns zum Priester der nächsten Kirche zu führen, und da diese Dorfbewohner keiner regelrechten Beschäftigung nachgehen, so war auch bald das ganze Dorf vor des Priesters Haus versammelt. Herr Ferrez hatte große Mühe, mit den Leuten zu verhandeln; es gab dem Anscheine nach viel Streit, an dem auch Frauen und Kinder lebhaft gestikulierend teilnahmen. Da die Ochsen hier nur klein und schwach sind, so mußten zwölf Familien je ein paar Zugochsen liefern, und wenn nicht der Akford bei den vielen Sköpfen wohl nie zu stande gekommen sein. 100 Dollar war die Forderung und der schriftliche Abschluß erfolgte unter der Bedingung, den Baum in vier Tagen zu liefern.

Vom Les- und Klubzimmer, welches sich unten am Strande in Funchal befindet, hat man einen schönen Blick über die Bai und die sie östlich und westlich begrenzende bergige Küstenlinie. Hier hatte man sich viel über das deutsche Schiff mit dem verlorenen Bugspriet unterhalten. Herr B., der Chef der erwähnten Firma, hatte erfreut den Gästen die Mitteilung gemacht, daß dank seiner Fürsorge dem leider mit solcher Havarie hier eingelaufenen Schiffe zu helfen sei. Abends spät kehrten wir von unserm Geschäftsritt zurück und bei dem Klubhause die Pferde entlassend, war Herr B., sein früheres Angebot erneuernd, einer der ersten, der den Kapitän empfing. Als ihm

unser Erfolg mitgeteilt war, und durch das Vorzeigen des vom Priester aufgesetzten Kontrakts kein Zweifel mehr herrschte, daß das bereits sicher geglaubte Geschäft und damit auch jedes weitere für ihn dahin sei, machte er sich mit der Äußerung Luft: „Herr Kapitän, der Wiederkehr eines ähnlichen Falles werde ich durch Ankauf aller brauchbaren Bäume in hiesiger Gegend vorbeugen!“ Ob er diesen Vorsatz ausgeführt, habe ich nicht erfahren.

Bei der nächst günstigen Wind- und Wetterlage wurde das Schiff nach der kleinen Landeinbiegung hinter dem Loo Rock, einem Felsen mit einer kleinen Befestigung zum Schutze des Hafens, gebracht und dort mit Ketten festgelegt, und alles fertig gemacht, um das neue Bugspriet einzuschieben und den Vormast neu aufzutakeln. In den nächsten Tagen ritt der Kapitän mit oft zwanzig sich anschließenden Kurgästen nach der Landstraße, um den Baum passieren zu sehen. Zu welcher Zeit der Stamm diese oder jene oft sehr scharfe Biegung der Straße um einen Bergabhang zurücklegen mußte, hörten wir immer in den Straßen von Funchal. Unter den Lokalneuigkeiten war es die hervorragendste. Der derzeit wöchentlich einmal einlaufende Dampfer interessierte nur das bessere Publikum.

Als wir zu der letzten gefährlichen Straßenbiegung bergan ritten, fanden wir den 50 Fuß langen, am dümmern Teile noch 3 Fuß im Durchmesser haltenden Baum in seiner Mitte auf der Biegung der Heerstraße ruhen, beide Enden schwebten bei der Wendung über dem Abhange in der Luft und zwei Paar Ochsen zogen am einen Ende, um die Wendung auszuführen. Die andern Ochsen waren ausgespannt, um im Falle des Absturzes nicht mehr als vier Tiere zu verlieren. Über der Heer-

straße stand ein Priester von vielem Volk umgeben. Er segnete die unter seinen Füßen geschehende gefährliche Arbeit, und abwechselnd sang das Gefolge geistliche Lieder dazu. In dieser bergigen, armen Gegend ist ein Ochsen- gespann die Hauptquelle der Ernährung für eine Familie, und der Verlust desselben wäre unerfesslich für die Betroffenen gewesen. Die verschiedenen Umschiffungen der Gefahren gelangen glücklich, der Baum wurde rechtzeitig geliefert und den überfrohen Bergbewohnern die 100 Dollar ausbezahlt.

Trotz öfteren stürmischen Wetters und hohen Seegangs, welche die Arbeiten sehr hinderten, wurde das Einschieben des schweren Bugspriets erfolgreich ausgeführt; viele Kur- gäste waren als Zuschauer dazu erschienen, und die Be- endigung der Arbeit wurde mit einem gemeinsamen Hurra begrüßt und die Offiziere und Mannschaften fanden während ihrer Urlaubszeit unter den deutschen Kurgästen in Funchal sehr freundliches Entgegenkommen.

Zu Weihnachten und Neujahr 1859/60 wurden ihnen hübsche Geschenke überreicht und der Kapitän erinnert sich noch dankend der Hamburger Familie H., bei der er das Glück hatte, fern von der Heimat, schöne Festtage zu verleben.

Außer der Hilfe eines Zimmermanns und den nötigen Schmiedearbeiten am Lande war das Schiff von der eigenen Schiffsmannschaft wieder aufgetafelt und lag am 10. Januar 1860 zur Abfahrt bereit. Ein kurzer Abschied vom schönen Madeira — und unter vollen Segeln ging es dem Äquator zu, der, nach dem Passieren der Kanarischen und Kap Verdischen Inseln, am 26. Januar auf 28 Grad West-Länge passiert wurde.

Ein frischer Südost-Passatwind brachte uns am 7. Februar nach der Insel Trinidad auf 20 $\frac{1}{2}$  Grad

Süd-Breite, wo wir in der Nähe der Insel einen windstillen Tag zubrachten. Eine große Menge Bonitos, Delfine, Pilotfische zc. umschwärmten das Schiff. Da es jedoch keine Fahrt machte, blieb alles Angeln ohne Erfolg, um so mehr, als viel Haifische die Beute verschreckten und den ganzen Angelsport verdarben. Die Matrosen warfen dann die große Haifischangel mit Specklöcher hin und vormittags lagen acht gefangene Haifische auf dem Schiffsverdeck, wodurch sich ihre Zahl jedoch keineswegs verminderte. Schließlich mußte jedoch das Angeln verboten werden, da das Deck zu sehr von dem fettigen Blute eingeschnukt wurde.

Gleich nach Mittag bemerkte man vom Schiffe aus mehrere große Schildkröten, welche anscheinend schliefen. Der erste Offizier verfolgte sie mit einem Bote und Angelgerät, aber ohne Erfolg, da sie leider wach waren und tauchten. Dann zeigte sich ein eigenartiges Schauspiel; einen Augenblick verhielt sich alles ruhig im Boote, dann schlugen die Matrosen mit den Rudern wie wahnsinnig auf das Wasser und fuhren damit fort, obgleich das eine Ruder bereits abgebrochen war; hier wurde eine Wasserschlacht ohne sichtbaren Feind geschlagen.

Nach zweistündiger Abwesenheit wurde dem Boote durch ein Auf- und Niederziehen der Flagge das Signal zur Rückkunft gegeben. Der erste Offizier berichtete dann, daß die Jagd auf Schildkröten bei deren Wachsamkeit unmöglich gewesen. Das Boot sei dann von verschiedenen Fischen umschwärmt, man habe mehrere gefangen, jedoch der größere Teil sei dadurch verloren gegangen, daß, wenn man den gefangenen Fisch nach dem Boote herangezogen, ein unter dem Boote hervorkommender Hai die Beute weggeschnappt habe. Dadurch seien beinahe alle

Angeln und Reinen verloren gegangen. Die wenigen mitgebrachten Fische waren nur durch das kräftige Dreinschlagen auf die Raubfische erbeutet. Leichter veränderlicher Wind brachte uns am 9. Februar über den südlichen Wendekreis hinaus, der Südost-Passatwind war hier zu Ende.

Nachdem wir vierzehn Tage darauf die Insel Tristan da Cunha passiert hatten, segelten wir zwischen dem 37. und 38. Grad südlicher Breite am 3. März über den Längengrad des Kap der guten Hoffnung hinaus.

Die Fahrt durch den Indischen Ocean bot außer vielfachem schlechtem Wetter nichts bemerkenswerthes. Ende März passierten wir zwischen den Inseln St. Paul und Amsterdam und liefen drei Wochen später in die Australien und Tasmanien trennende Bass-Strasse ein, um an der Ostküste von Neu-Süd-Wales gegen Nordwind aufzukreuzen.

In den dann folgenden dunklen Nächten zeigte sich beständiges Meerleuchten, das Kielwasser des Schiffes war ein feurig brodelnder Streifen, der sich wie eine endlose Schlange einherwand, während zahllose Fische und andere Meeresgeschöpfe wie glühende Pfeile durch das Wasser schossen oder träge sich wälzten.

Einzelnes Aufflackern der Aurora australis war auf 38 Grad Süd-Breite oft des Nachts zu sehen, und einmal zeigte sie sich in ihrer vollen Schönheit. Vom Norden her erschienen zackig hervorschießende Lichtstrahlen, nach kurzer Zeit den ganzen Himmel überdeckend, dann bildete sich am südlichen Horizont ein glänzender Lichtbogen mit nach dem Zenith hin ausstrahlenden Zacken an seiner oberen Seite. Über eine Stunde bot sich dieses Bild unserm stammenden Auge dar, bis ein leichter Regen es verschwinden ließ.

Am 27. April passierten wir die Botany-Bai,

die frühere englische Verbrecherkolonie, von wo aus die Stadt Sydney gegründet worden ist, und erreichten dann, in den Hafen Port Jackson einsegelnd, unsern Bestimmungsort Sydney, wo das Schiff am Pier befestigt und mit dem Entladen umgehend begonnen wurde. Mit Recht werden die Baien von Rio Janeiro und Port Jackson die schönsten Häfen der Welt genannt, nicht allein wegen ihrer Größe und Sicherheit für die Schifffahrt, sondern weil beide so reich an Naturschönheiten der Umgebung sind.

In Sydney selbst hat menschliches Schaffen alles in größter Vollkommenheit hergerichtet; durch anstrengende schwere Arbeit der deportierten Verbrecher sind mächtige Trockendocks und Durchbrüche durch massive Steinberge, zur Herstellung prächtiger Straßen in der Stadt, ausgeführt. Leuchttürme, Battereien, großartige Gebäude für Militär und Marine sind unter der Herrschaft der Gouverneure entstanden. An vielen Prachtbauten hat sich der letzte dieser gestrengen Herren verewigt; man liest in allen Stadtteilen die Inschrift: „Errichtet durch Governor Macquarie im Jahre . . .“ Nachdem man keine Deportierte von England mehr sandte, blieb dieser gestrenge Herr im Amte, und nun sandten die Stadtbewohner nicht endenwollende Klagen an die heimatische Regierung und baten um Abberufung dieses Herrn. Auf eine Anfrage der englischen Regierung und Einfordern eines Berichtes soll derzeit Governor Macquarie, jedenfalls einer der tüchtigsten und um Australien hochverdienten Männer, die Sydneyer Bevölkerung kurz also geschildert haben: „The half are convicts and the other half ought to be convicted.“ (Die Hälfte sind Verbrecher, und die andere Hälfte sollte als solche verurteilt werden.) Über das an der Hafenseite der Stadt verkehrende Publikum wäre unser Urtheil zur

Zeit unseres Daseins in keiner Weise besser ausgefallen. — Port Jackson hat gegen hundert kleine Baien und Häfen; an den vielen Bergvorsprüngen stehen hübsche Villen reicher Kaufleute und Grundbesitzer, in den Buchten liegen wohlhabende Dörfer, und Sydney nebst seiner Vorstadt Woolomoloo nimmt mit seinen Prachtbauten einen alles beherrschenden Platz in diesem großartig schönen Fleckchen Erde ein.

Bei einem Ritt nach dem südlichen Kap der Einfahrt zum Port Jackson hat man links all diese Schönheiten, während man rechts den weiten stillen Ocean vor sich sieht, der seinen Namen hier allerdings nicht rechtfertigt, denn hohe Wellen türmen sich unter donnerndem Brausen brandend gegen vorspringende Felsen und Klippen.

In dem Dorfe Waverley sahen wir großartige Kulturen feinsten Obstbäume. Der Züchter und Inhaber erzählte, daß in den ersten dreißig Jahren dieses Jahrhunderts die vielen von Europa und Asien eingeführten Frucht bäume wohl geblüht, aber nie einen Fruchtausatz gezeigt hätten. In Melbourne und Adelaide, wohin noch eine größere Zufuhr solcher Bäume stattgefunden, habe er dieses von allen Kolonisten bestätigen hören. Dann sei im Anfange der dreißiger Jahre ein Schiff mit deutschen Einwanderern, von Hamburg kommend, in Adelaide eingetroffen; ein biederer deutscher Imker habe zwei Bienenschwärme importiert, und seitdem sei die nötige Befruchtung der Blüten vor sich gegangen. In Adelaide hätte man die ersten Äpfel eingeheimst, von dort aus hätten sich die Bienen so verbreitet, daß man jetzt Honig exportiere.

In Sydney befand sich derzeit ein Franzose, ein Herr Meillon, Chef der Firma Meillon u. Son; derselbe wollte in seinen bejahrten Tagen eine Seereise machen und mit

dem Vergnügen das Geschäft verbinden. Er charterte unser Schiff „Flamingo“ für eine Reise nach St. Francisco und zurück, für sich die Hin- und Rückpassage als Kajütspassagier einbedingend. Das Schiff wurde mit Stückgütern beladen, die Kajüte, den besonderen Wünschen des Herrn Meillon entsprechend, mit noch manchen Bequemlichkeiten versehen, und das Schiff lag, in allen Theilen wohl ausgerüstet, am 22. Juni zur Abreise bereit. Am 23. Juni verließen wir Port Jackson und traten, nach menschlicher Voraussicht, eine der angenehmsten Seereisen an; doch der Mensch denkt und Gott lenkt! Verschiedene leichte unbeständige Winde brachten uns langsam vorwärts; unsere Absicht war, Kap Maria Van Diemen, die Nordspitze von Neuzeeland, zu umsegeln.

Am 2. Juli morgens drehte sich der zurzeit südwestliche Wind bei unnatürlich schnell fallendem Barometerstande nach Nordwest; rechts voraus zeigte sich bei unserem östlichen Kurse ein heranziehendes böses Unwetter mit Wetterleuchten. Die leichten Segel wurden befestigt und dann die Freiwache zur Hilfe gerufen, um alle Segel bis auf das dichtgeriffte Großmarssegel einzuziehen.

An den vorhergehenden Tagen, sowie auch jetzt liefen sehr hohe aus Südwest kommende Wellen, was im südlichen stillen Ocean in diesen Breitengraden immer der Fall ist. Bei dem jetzt schnell zum schweren Sturme anwachsenden Nordwestwinde lag das Schiff gen Nordnordwest am Winde, und da das Barometer noch immer fiel, so wurde es zur Gewißheit, daß von Südost her ein Orkan schnell fortschreitend heranrückte. Der Wind, sich etwas westlich wendend, ließ den Glauben aufkommen, daß das gefährliche Centrum des Wirbelsturmes nordöstlich von uns passiren würde. Jedoch kaum war die Mannschaft

aus den Masten vom Segelbefeſtigen an Deck zurückgekommen, ſo lief der Wind in ſchwerem Orkan durch Nord nach Nordoſt.

Das Centrum ging ſüdlich von uns und mit ſolcher Schnelligkeit vorbei, daß der fürchtbare Wind die ihm entgegen laufenden Wellen nicht dämpfte, ſondern ſie im Gegentheil ſich hoch aufbäumen ließ. Das Schiff lag jezt mit dem Bug gen Südöſt, von der Gewalt des Windes ſo ſchief gelegt, daß kein Manöver auszuführen war. Bei dieſem Gegeneinandertoben von Orkan und Welle brachen einzelne gewaltige Wellen über das Deck und zertrümmerten die Klüſche, die Verſchanzungen und alles, was ihnen Widerſtand leiſtete. Schon nach einer Stunde nahm jedoch der Wind ab bei ſteigendem Barometer, und das war ein ſicheres Zeichen, daß das Centrum dieſes, kaum hundert Seemeilen Durchmeſſer haltenden Wirbelsturms ſchnell nach Nordweſt forſchreite und der Wind im Abnehmen bleiben würde. An der Steuerbord-Schiffsſeite waren alle Kelingſtützen gebrochen, und der Schiffsrumpf hatte, ſoweit aus den Näthen des Waſſergangs auf beiden Seiten des Decks zu erſehen war, ſchwer gelitten.

Durch das Brechen der Kelingſtützen war die die Maſten haltende feſte Takelung teilweise loſe und laſch geworden, die erſte Fürſorge ging nun dahin, dieſen Tauen durch Zuſammenbinden und damit den Maſten den genügenden Halt wiederzugeben. Schon beim flüchtigen Anſchauen glich unſer Schiff einem Wrack, und bei näherer Unterſuchung der vielen zerſchlagenen Schiffsteile wurde es zur Wahrheit. Der Zimmermann, welcher die Pumpen beobachtete und peilte, meldete zweiundeinhalb Fuß Waſſer im Schiffsraum und zugleich ein beſtändiges Zunehmen deſſelben.

Das jezt wenig Fahrt laufende Schiff befand ſich auf

31 Grad Süd und 163 Grad Ost, etwa zweihundert Seemeilen östlich der Lord Howes-Insel. Die beiden Schutzhäfen Sydney und Auckland lagen sechshundert und siebenhundert Seemeilen in solcher Richtung von uns entfernt, daß wir unter den obwaltenden Verhältnissen nur dorthin unsern Kurs dem Winde abgewinnen konnten.

Da die ununterbrochene Bedienung der beiden Schiffspumpen jetzt alle Kräfte der Schiffsbemannung in Anspruch nahm, so blieben zum Aufräumen des Schiffsdeckes von Trümmern und zum nothdürftigen Reparieren des erlittenen Schadens in der Takelung nur wenige Leute zur Verfügung. Die zerschlagene Verschanzung schützte das Deck des tiefgeladenen Schiffes nicht mehr gegen die querlaufenden, überall hoch überschlagenden Wellen. Der Mannschaft wurden die Beine unter dem Leibe fortgespült, und sie verlor jeglichen Halt bei den Schiffspumpen. In dieser Nothlage beschloß der Kapitän, den Schiffskurs nördlich, der heißen Zone zu, zu richten; war doch hier ihm die einzige Hoffnung geboten, bei einer ruhigen See möglicherweise das Schiff mit seiner Ladung zu retten, denn dem Winde und Wellengange die Breitseite des Schiffes zu bieten, dazu war dieses jetzt nicht mehr seetüchtig genug, und das mußte seinen Untergang bald herbeiführen.

In der folgenden Nacht und am 3. Juli wurde unter vollen Segeln nördlich gesteuert, vom mitlaufenden hohen Wellengange begünstigt. Alle dienlichen Segel waren gesetzt, um so schnell wie möglich in die heiße Zone zu kommen. Das mit nicht ermüdender Ausdauer fortgesetzte Pumpen der nie mitlofen und so oft in Noth schon bewährten Mannschaft ließ auch jetzt die Hoffnung aufkommen, daß eine Gefahr für das Schiff noch nicht vorliege. Der Zimmermann peilte bald über, bald unter 3 Fuß Wasser im Schiffs-

raum; darnach war anzunehmen, daß die Pumpen das eindringende Leckwasser bemeisterten. War auch keine Abnahme des Wassers zu erzielen, so schien doch eine Zunahme ausgeschlossen, und das trug nicht wenig dazu bei, den Mut der Mannschaft bei der ununterbrochenen schweren Arbeit aufrecht zu erhalten; doch zeigte sich leider bald Schlimmeres.

Am 3. Juli mittags befand sich das Schiff nach astronomischer Beobachtung auf  $29\frac{1}{2}$  Grad Süd und  $164\frac{1}{4}$  Grad Ost. Schon vormittags zeigte sich das hin- und zurückspülende Wasser auf Deck nicht mehr in der Mitte des Schiffes, sondern, aus den Pumpen strömend, lief dasselbe erst auf Deck nach dem Vordertheile, bevor es seinen Ablauf über Bord suchte.

Ogleich der Zimmermann in der Mitte des Schiffes immer 3 Fuß Wasser bei den Pumpen peilte, so mußte im Vordertheil doch bedeutend mehr stehen. Hier schien auch die aus Stückgütern bestehende Ladung das Wasser aufzufangen. Das Schiff lag jetzt mit seinem Vordertheile einige Fuß tiefer wie zuvor im Wasser, und dem Kapitän blieb keine Hoffnung mehr zur Rettung desselben; es war jetzt seine Pflicht, das Nötige zur Rettung der Mannschaft anzuordnen. Ohne dem beständigen Pumpen irgend Abbruch zu thun, wurden dann an beiden Seiten der Schiffstafelung verschiedene Flaschenzüge angebracht, um die Böte schnell über Bord setzen zu können. Mit dem nötigen Proviant waren sie schnell zu versehen, aber es fehlte jedes Mittel, um Trinkwasser in den Böten mit sich zu führen, denn der ganze Trinkwasservorrat befand sich in großen eisernen, mit dem Schiffe festverbundenen Behältern. Die mit Farbeöl gefüllten Blechfannen wurden überbord entleert, erwiesen sich aber zur Mitnahme von Trinkwasser unbrauchbar, so daß wir nur

auf Rotwein in Flaschen angewiesen waren. Es waren drei gute Boote zur Hand, aber nur das große Boot hatte einen passenden Mast und die dazu gehörenden Segel. In den vom Schiffe bis jetzt besuchten Häfen war nie ein Bedarf für solche Bootsegel gewesen, und ein zur Frachtfahrt bestimmtes Schiff hat wenig Platz zum Mitführen nicht unbedingt nöthigen Inventars.

Nachmittags 5 Uhr wollte das Schiff dem Steuer nicht mehr gehorchen. Mit seinem etwa 2 Fuß zu tief belasteten Borderteile lief es gegen den Wind und Wellengang an. Die Leesegeispieren brachen, fielen über Bord und mußten weggekapp't werden. Sie zu bergen, daran dachte man nicht mehr; vom Kapitän ging nur noch die Aufmunterung aus zum fortgesetzten Pumpen und das Kommando, das Schiff auf den alten Kurs zurückzubringen. Das geschah; abends 7 Uhr nahm die Mannschaft ihr Abendbrot, und um 8 Uhr wurde die halbe Mannschaft wie gebräuchlich zur Koje geschickt. Lassen wir jetzt den Kapitän das weitere selbst erzählen.

Nach 8 Uhr fand sich der eine, dann der andere, und endlich die ganze Freiwache wieder auf Deck ein, um abwechselnd bei den Pumpen mit einzugreifen; es schien in der Mannschaft eine ungewöhnliche Unruhe zu herrschen. Alle sahen mich oft mit fragenden Blicken an und erwarteten ein Kommandowort, welches ich aber noch zu geben zögerte, da mir die Gefahr noch nicht so dringend erschien. Zwischen 8 und 11 Uhr hatte der Steward mich zu verschiedenen Malen aufgefordert, das von ihm bereitete Abendessen einzunehmen. Nach 11 Uhr abends ging ich in die Kajüte, und im Begriff, mir den Thee einzuschenken, hörte ich den Ruf: „Das Schiff steuert nicht mehr!“ In dem Gefühle, daß jetzt das Schiff verloren sei, und mit dem Ausruf

„Adieu, Flamingo“ schlenderte ich in aufwallendem Schmerz die Theekanne in den Spiegel hinein und verließ die Kajüte, die mein Fuß nie wieder betreten sollte, mit einem kleinen Handkoffer, worin die mir liebsten Effecten zur Mitnahme schon bereit lagen. Ich beorderte die Mannschaften von den Pumpen ab, ließ die Segel am großen Mast backlegen, die fertig gehaltenen Takeln in die Bootsringe einhaken, alle Befestigungen, die hinderlich waren, mit dem Beile kappen und die drei Boote nach einander über Bord setzen. Die Schaluppe, mit dem Segelmacher und einem Matrosen bemannt, nahm ich für mich und den Passagier Herrn Meillon. Das Gigboot wünschte der zweite Offizier und ein Matrose zu haben, und das große schwere Boot nahm der erste Offizier mit 10 Mann, dem Reste der Mannschaft; nur dieses letztere hatte einen passenden Mast mit zugehörigen Segeln.

Der Mannschaft riet ich dann, warmes Zeug und wollene Bettdecken mitzunehmen, dem ersten Offizier, die in der Kajüte befindlichen leichten Rotweine in seinem Boote zu verpacken, sowie auch zwei mir gehörende Kisten aus meiner Kammer. Für jedes Boot wurde ein Schiffskompaß, eine Troße von neuem, leichtem Tauwerk, eine Persennig (geteerte Segeltuchdecke) und für jeden Mann ein Gewehr bestimmt; ich selbst nahm mein Chronometer und meine Sextanten mit. Meine beiden Leute schleppten zwei Koffer des Herrn Meillon heran, und mit ihnen packte ich Schinken, Käse, Würste, ein Faß Butter, Konserven und mehrere Fässer Brot sowie anderen Proviant und eine Kiste mit Patronen für die Gewehre in die Schaluppe. Zwei Stunden waren mit diesen Arbeiten etwa vergangen, die Leute von den anderen Böden hatten bereits vom Schiffe aus eigenem Antriebe abgestoßen, da eilte der

Segelmacher mit dem Rufe: „Fort, fort, das Schiff sinkt“ auf mich zu. Er und ich sprangen ins Boot und ruderten mit allen Kräften vom Schiffe ab.

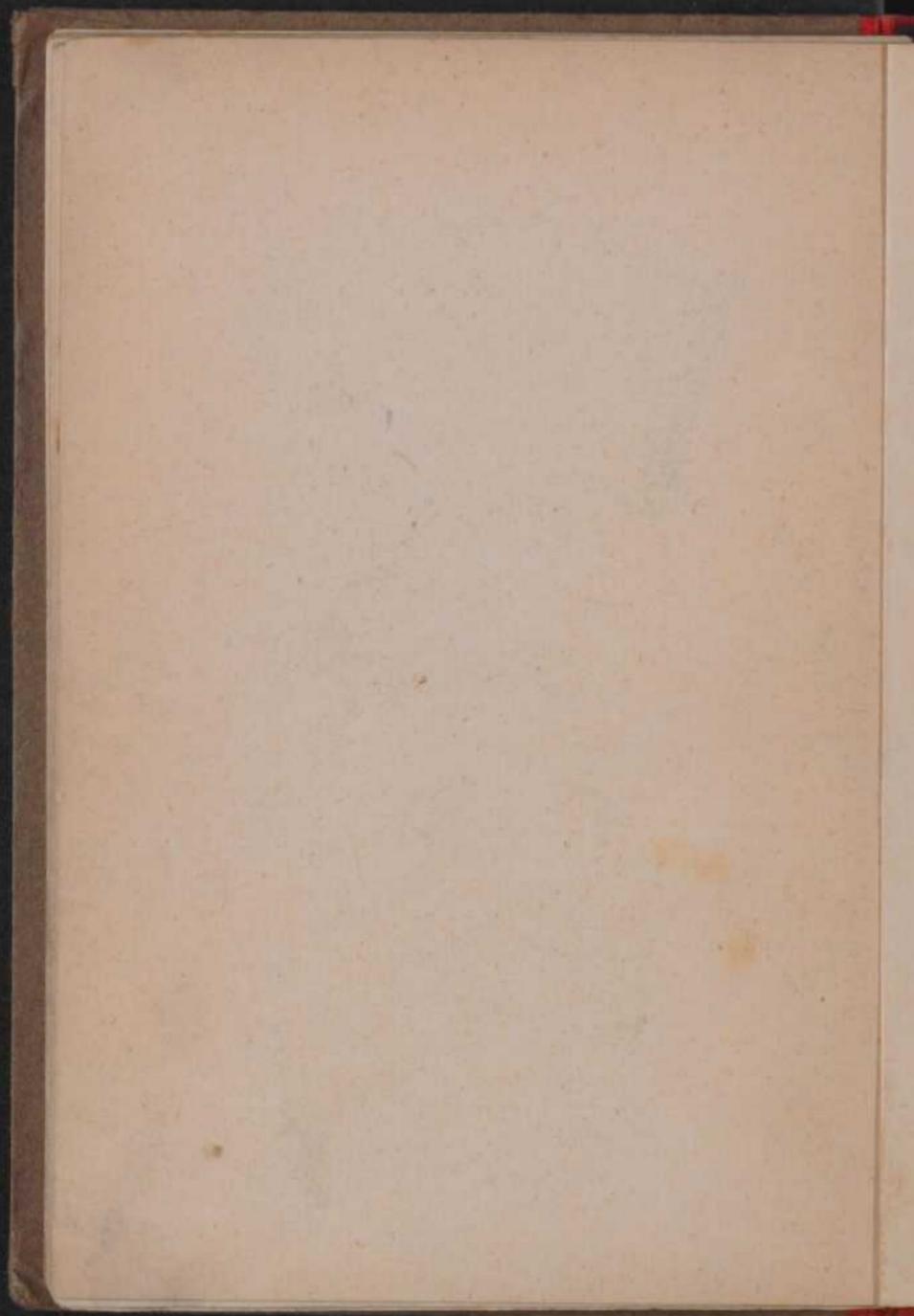
Nachdem wir etwa 200 Schritte Entfernung zurückgelegt hatten, hielten wir mit dem Rudern inne, das Schiff neigte sich, mit dem Bugspriet abwärts sinkend, bis die Fockraa zu Wasser kam. Was dann geschah, habe ich für kurze Zeit nicht gesehen, da unser für die Verhältnisse überladenes Boot meine Aufmerksamkeit in Anspruch nahm. Dann sah ich die Marsraaen mit den voll gesetzten Segeln sich schräg dem Meere zuneigen, und etwa um 2 Uhr Morgens war unser schönes Schiff für uns auf Nimmerwiedersehen verschwunden.

In einer kurzen, mich überwältigenden Erschlaffung wünschte ich mich nur noch einmal in die Schiffskajüte zurück. Es schien mir, daß ich besser für jede weitere Gefahr gestählt sein würde, wenn ich nur noch eine Viertelstunde gänzlicher Ruhe dort gefunden hätte.

Aber ein Ruf aus dem großen Boote schreckte mich aus meinen Gedanken auf, ich ließ dorthin rudern und mir vom ersten Offizier berichten, daß sein Boot zu kopfschwer für den hohen Wellengang sei. Ich riet ihm, alles Höhergelegene über Bord zu werfen. Soweit ich mit dem Nachtglase ausmachen konnte, waren es Kleiderkisten der Mannschaften, auch meine beiden Kisten, die dann nacheinander über Bord gingen. Auch mein Boot war bei dem Seegange zu tief beladen, ich mußte auch, um Platz zu gewinnen, ein Faß Fleisch und sonstigen schweren Proviant wegwerfen. Im Gigboot hatten die beiden Leute Kleider und Decken, aber nur wenig Genießbares gerettet. Meiner Anordnung gemäß wurden dann die beiden Böte mit ihrem Bug an einem durch zwei Taue im Wasser quer



Der Flamingo neigte sich, mit dem Bugspriet abwärts  
sinkend. (Seite 48.)



treibenden Bootsruder befestigt, so daß sie wie verankert gegen den hohen Wellengang und sicher für die Nacht lagen.

Am folgenden Morgen, am 4. Juli 1860, riggte der erste Offizier den Mast mit dem Segel im großen Boote auf, und nachdem meine Schaluppe mit einem etwa sechzig Faden langen Tau dahinter und das Gigboot mit einem gleichlangen Tau hinter meiner Schaluppe befestigt waren, wurde der Sturs nach Neucaledonien genommen; wir hatten bis dahin 360 Seemeilen zurückzulegen. Das war nicht viel für ein einigermaßen segelndes Boot, aber das unfrige hatte bei dem vorherrschenden hohen Wellengange zwei Böte zu schleppen, und es ging sehr langsam mit dem Fortkommen. Den ersten Tag mochten wir zehn Seemeilen zurückgelegt haben, nun kam die lange Nacht heran. In meinem Boote hatte ein Mann die Wache je zwei Stunden, und da ich mich mit den beiden Leuten darin teilte, so folgten vier Stunden Schlaf, soweit er sich bei der Übermüdung erzielen ließ. Nach Mitternacht schien das vor uns schleppende Segelboot ganz steuerlos zu sein, und nur vermitteltst der Schleppeleine behielt das Bootshinterteil seine Richtung bei. Wir vermuteten, daß die ganze Mannschaft eingeschlafen sei; aber morgens war sie jedenfalls zeitig wieder wach, denn sie stimmte ein Lied nach dem andern an, so daß mein Winken und Signalisieren mit erhobenem Ruder erst nach einigen Stunden Beachtung fand. Das Bootsegel und die Schleppeleine wurden eingezogen, und wir ruderten so nahe an einander heran, wie es bei der hohen See möglich war.

Da mir daran lag, die Führung zu übernehmen, so erbat ich mir den Mast und das Segel für mein Boot. Die erste Antwort war ein allgemeines „Nein!“ Ich setzte dann die Notwendigkeit dieser Maßregel auseinander, was

jedoch wenig Erfolg zu haben schien, die Antwort war immer, daß der Mast und das Segel ja nur zu dem großen Boote paßten. Nach Rücksprache über den vielleicht nötigen Proviant konnte ich durchmerken, daß es damit im großen Boote nur schlecht bestellt war. Ich bot den Leuten also einen, zwei, zuletzt vier Schinken an, wenn man mir das Gewünschte zukommen ließe, und da ich eine volle Umwandlung der Stimmung bemerkte, gab ich den kurzen Befehl, den Mast niederzulegen.

Auf mein Versprechen, die beiden anderen Boote nie zu verlassen, erhielt ich den Mast und die Segel und gab dann meinerseits Schinken, Käse u. s. w., mehr als erwartet wurde. Ich erhielt sechs Flaschen Rotwein, und das Gigboot wurde ebenfalls für eine Anzahl Tage mit dem nötigen Proviant versorgt.

Der Bootsmast mußte für mein Boot verkürzt und verdünnt werden, und dazu war nur ein Matrosenmesser zur Hand; dann fehlte alles Nötige zum Befestigen im Boote, außer Tauwerk, von dem genügend mitgenommen war, deshalb nahm die Arbeit lange Zeit fort. Wir ruderten den ganzen Tag mit den Wellen und mit dem Winde, besonders die Richtung der hohen Roller aus Südwest als Richtschnur nehmend. Der durch die vielen Bewegungen des Bootes immer rundlaufende Kompaß kam nur selten zur Ruhe; war dieses einzeln der Fall, so legte ich die Richtung der Wellen fest, und diese Wellen von hinten etwas rechts oder links einkommen lassend, suchte ich den zu steuernden Weg.

Abends war mein Boot segelfertig und die beiden anderen in langen Abständen dahinter gebunden. Die Reise ging nur langsam, jedoch so viel als möglich im richtigen Kurse vorwärts. Bis zum 13. Juli, dem neunten Tag

seit dem Schiffsuntergange, hatten wir manche Leiden auszuhalten, namentlich durch den gänzlichen Mangel an Trinkwasser. Die trockenen kalten Speisen, Schinken, Käse u. s. w., reizten noch mehr zum Durst. So qualvoll dieser auch war, durfte nur sehr wenig Rotwein zurzeit genommen werden, ein kleines Weinglas davon verwirrte den Geist und brachte nachträglich eine fränkliche Erschlaffung. Bei der am Tage aus klarem Himmel herabscheinenden Sonne wurde das wiederholte Anfeuchten des Gesichts und der Hände mit dem salzigen Seewasser schon nach kurzer Zeit auf der spröden zerrissenen Haut so schmerzhaft, daß man lieber den Durst dafür aushielt.

Die einzige Erquickung war die nächtliche Ruhe, während deren wir mit Gesicht, Händen und freier Brust dem starkfallenden Thau ausgefegt waren.

Die Luft war warm genug, dies zuzulassen, jedoch der aus dem Segel herabfallende Zugwind machte sich in meinem Boote oft sehr empfindlich fühlbar. Bei mir im Boote wurden stündlich etwa zwei Fingerhut voll Rotwein jedem ausgeteilt, und in den anderen Booten trieb die Erfahrung zu einer gleichen Einschränkung. Es war ein Glück für uns, daß ich mit meinem Boote das Schleppen und somit die Leitung übernommen hatte, denn die beiden nachfolgenden Boote schienen mir nachts oft ohne Leitung zu folgen, da alle eingeschlafen waren.

Die Mittagshöhe der Sonne ergab, daß wir an diesem Tage noch dreißig Seemeilen vom südlichen Riff der Insel Neu-Caledonien entfernt waren. Diese Beobachtung war sehr schwierig und ließ sich nur in der folgenden Weise ausführen. Man hielt mich im Boote aufrechtstehend fest, mit meinem Sextant erhaschte ich, wenn die Höhe der Welle erreicht war, den Winkel zwischen Sonne und Hori-

zont, notierte denselben und wiederholte dies Experiment zehn mal zur gemutmaßten Mittagszeit. Das Mittel dieser bis zu ein Grad (15 Meilen) von einander auseinandergehenden Beobachtungen nahm ich als Mittagshöhe an, und aus den daraus berechneten Breitengraden mußte die weitere Rechnung geführt werden.

Nach der bis jetzt täglich zurückgelegten Entfernung zu rechnen, durften wir ruhig weiter segeln, denn mehr als 30 Seemeilen konnten wir bis zum nächsten Morgen nicht zurücklegen.

Gegen zehn Uhr abends hörte ich ein lautes donnerndes sehr fern herschallendes Brausen; ich sah nach einem heranziehenden Unwetter aus, aber der sternhelle, beinahe wolkenlose Himmel gab die Gewißheit, daß wir in dieser Nacht gutes Wetter, wie Gottlob bisher, behalten würden. Am südlichen Himmel, woher der uns günstige leichte Wind in dieser verhängnisvollen Nacht blies, leuchteten die funkelnden Sterne des südlichen Kreuzes mir so hell entgegen wie zuvor. Da ich bei dem schärfsten Hören nichts mehr vernahm, bemühte ich mich, mit dem Kompaß, der nur sehr selten ruhig stand, das magnetische Nord durch einen Stern am Horizont festzulegen, um dadurch ein anderes Gestirn als Richtschnur zum steuern zu gewinnen. — Sollte ich mich getäuscht, sollte ich das Brausen nur in meinen aufgeregten Sinnen vernommen haben?

Es waren zehn Minuten vergangen, ich zählte sie immer scharf horend! Da erscholl das dumpfbrüllende Getöse langanhaltend von neuem, und dann folgte eine tiefe Stille. Ich legte mein Ohr fest auf eine Sitzbank im Boote und vernahm, durch das Wasser weit, ja hoffentlich sehr weit hergetragen, das tobende Brüllen der durch die hohen Oceanwellen erzeugten Brandung gegen das Korallenriff der Insel Neu-Caledonien.

Meine beiden Leute, die mein Thun beobachteten, glaubten ebenfalls die Brandung gehört zu haben. Das Segel wurde nun schnell eingezogen, der Mast niedergelegt, die langen Schlepplinen ins Boot genommen, die beiden andern Bootsmannschaften benachrichtigt und dahin beordert, daß sie und wir mit dem Bug des Bootes nach Südost hin schräg gegen die hohen, aus Südsüdwest laufenden Wellen bis zum Tagesanbruch anrudern, jedoch uns nicht aus Sicht verlieren wollten. Von 11 bis 1½ Uhr nachts wurde dann in der besagten Richtung nach besten Kräften gerudert, was bei der schaukelnden Bewegung der Boote oft sehr schwer auszuführen war. Das donnernde Geräusch der Brandung wurde in dieser Zeit immer lauter hörbar, vor der heranrollenden hohen Dünung lief unser Boot oft rückwärts, wenn es mit den Rudern nicht gelingen wollte, das Boot über den Stamm der Welle hinwegzubringen, und fühlten wir uns mit jeder hohen See dem Geräusch der Brandung ein Stück näher gebracht.

Nach ein Uhr glaubte ich, wenn mein Boot auf der Höhe der Welle sich befand, mit dem Nachtfernrohre die aufschäumende Brandung schon gesehen zu haben. Ein starker ins Korallenriff hineinfließender Flußstrom mußte uns diesem so schnell genähert haben. Eine bis sechzig Fuß hohe Brandung war um halb zwei Uhr in einer Seemeile Entfernung trotz dunkler Nacht hell in der Richtung zu sehen, wohin die Boote durch Wind und Welle getrieben wurden.

Gleich östlich von dieser schweren Brandung liefen sehr hohe Wellen, dem Anscheine nach ohne Brandung, ihren Weg weiter. Der zweite Offizier rief mir fragend zu, ob er mit seinem Boote über diese Wellen die Einfahrt unternehmen solle. Meine bejahende Antwort konnte er kaum

gehört haben, als ich schon das Boot sich wenden und der nächsten Welle folgend, meinen Augen entchwinden sah.

Von der Spitze der dann folgenden Welle ihm mit dem Nachtglase nachschauend, fühlte ich, daß diese Welle uns ein großes Stück weiter getragen hatte; eine reizende Strömung versetzte uns nach dem Riffe zu. Ich ließ das Boot wenden, und indem wir vor der nächsten sehr hohen Welle abwärts ruderten, muß diese uns eine halbe Seemeile mit fortgeführt haben, bevor ihr Höhepunkt unter dem Boote entlang lief. Drei bis vier solch langfortrollender Wellen brachten uns in kurzer Zeit so weit, daß ich die vorher gesehene Brandung links hinter uns entdeckte. Wir ruderten das Boot dann etwas nach links und kamen bald in schlichteres Wasser, welches vor den brandenden Oceanwellen durch das äußere Riff geschützt war.

Kurz darauf fanden sich die beiden anderen Boote mit uns zusammen ein. Wie ich später hörte, hatte der erste Offizier mit seinen Leuten nichts von dem Thun der beiden anderen Boote gesehen. Er erzählte, daß eine hohe Welle sein Boot rückwärts ein weites Stück dem Riffe genähert habe, gegen die nächste habe er noch anrudern lassen, dann aber auch gewendet und wie wir gehandelt.

Ich ging dann zum Borderteile des Bootes, um nach milchig aussehenden Wasserflächen Ausschau zu halten. Die unter diesen liegenden weißen Korallenriffe sind selbst bei Nacht zu erkennen und müssen mit großer Vorsicht umfahren werden. Mit flottem Rudern ging unsere Bootfahrt jetzt in nordnordwestlicher Richtung dem noch kaum dreißig Seemeilen entfernten Festlande von Neu-Caledonien zu. Die beiden anderen Boote folgten mir; wir hatten viele Untiefen zu umfahren, was durch die mitlaufende

Strömung erschwert wurde und oft nur durch schnelles Wenden und mit vieler Mühe gelang.

Um vier Uhr morgens wurde Pause gemacht, das Meer war zwischen den Korallenriffen so schlicht geworden, daß wir uns mit den Booten zum Händereichen nähern konnten. Wir gratulierten uns gegenseitig zum glücklichen Entrinnen aus den überstandenen Gefahren, und von mir wurden dann zur Feier des Augenblicks einige Zwei-Pfundbüchsen Brechbohnen verteilt, auf je zwei Mann eine Büchse. Diese kalte Speise war aber doch ein wahrer Hochgenuß, den wir uns leider, des kleinen Vorrats wegen, nur selten leisten konnten.

Mit dem Nachtglaße sah ich bald in der Ferne einen weißen Streifen, welcher mir als Sandstrand erschien; die Boote ruderten nach jener Richtung zu. Der zweite Offizier wollte der erste sein, er eilte voran und das große Boot folgte so schnell, wie vier Ruderer die Fahrt beschleunigen konnten. Ich sah vorne im Boote, die alte Vorsicht nicht aus dem Auge lassend, und ließ langsam weiterrudern. Gegen halb sechs Uhr früh, kurz vor der eintretenden Tagesdämmerung am 15. Juli, lag eine kleine, etwa eine Seemeile im Durchmesser haltende sandige Koralleninsel vor mir, niedriges Gestrüpp zeigte sich auf dem mittleren Teile derselben.

Hier ließ die Brandung das Landen nicht zu, und nachdem wir rudern die andere Seite erreichten, sah ich den ersten Offizier mit einem seiner Leute, im Wasser stehend, verzweifelte Anstrengungen machen, um das große Boot vor dem Stranden zu bewahren.

Ich sprang mit einem meiner Leute ins Wasser, um Hilfe zu leisten. Das Gigboot lag bereits quer am Strande, ein Spielball der Wellen.

Am Lande fand ich vier Mann im Gebüsche hingestreckt und fest schlafend. Es gelang mir, sie zu wecken, den einen derselben mußte ich jedoch auf und niederwerfen wie einen vollen Sack, um diesen Zweck zu erreichen, so totenähnlich war sein Schlaf. Dann mußten wir acht Mann mit großer Kraftanstrengung das große Boot und die Schaluppe auf den Strand ziehen. Mit Hilfe der Ruder, des Segels und der Presseningen schlugen wir dann ein Zelt auf und betteten den sechs- undsechzigjährigen alten Passagier, den ich bei meiner Erzählung bis jetzt nicht erwähnt habe, in warme Decken. Dann ging ich zum Gigboote, welches am Strande etwas weiter fortgeschlagen war; ich sah, daß die Seitenplanen und leichten Rippen eingebrochen waren, und da man alles Inventar desselben herausgenommen hatte, ließ ich es als verloren forttreiben.

Beide Offiziere waren vorher mit ihren Böten rasch rudern um die Insel herumgefahren und, keine Gefahr erwartend, direkt auf den Sandstrand zu. Eine seitlich laufende Welle hatte beide Fahrzeuge quer gegen den Strand geschlagen. Der zweite Offizier rief um Hilfe, um sein Gigboot zu retten, welchem eine Plankenseite eingestossen war; man barg dann gemeinschaftlich das Inventar auf den Sandstrand. Der zweite Offizier hatte sich dann mit seinen Matrosen, bis zum Tode ermüdet, auf den Sand geworfen und war direkt eingeschlafen. Die zum großen Boote zurückgehenden Leute sahen dies, folgten dem Beispiele, kurz, die ganze Gesellschaft schlief, und wäre ich nicht gleich energisch eingeschritten, so wäre das große Boot auch verloren gegangen. Jetzt aber war die Zeit der Ruhe endlich gekommen, und von früh 6 $\frac{1}{2}$  bis mittags 12 Uhr lagen wir alle in tiefstem Schlaf. Die

sehr heiße Mittagssonne und ein sieberhafter Durst ließen mich wach werden, ich rief meine beiden Leute zu Hilfe und packte mit ihnen die noch vorhandenen Büchsen, Schinken und Käse aus der Schaluppe ins Zelt. Beim Nachsehen im großen Boote lagen dort noch circa 150 Flaschen Rot- und Weißwein, zwischen Matrasen verpackt. Man hatte bei dem Verlassen des Schiffes meinen Rath hier buchstäblich befolgt, nämlich dahingehend: außer Bettzeug und wollenen Decken auch alles Trinkbare mitzunehmen, da ich für Schwarzwaren sorgen wollte. Oben auf die mit Wein verpackten Matrasen wurde mein wertvolles Eigentum, zwei große Kisten und andere Bagage vorsichtig hinaufgesetzt, aber wie schon erzählt, wegen zu starker Kopfbelastung des Bootes bald hinausgeworfen. Unser Mittagessen bestand um 1 Uhr in kalten Erbsen und Bohnen aus Büchsen, Schinken und Schiffszwieback. Der Wein wurde von allen verschmätzt, später waren wir mit unserem unerträglichen Durst natürlich wieder auf denselben angewiesen.

Die hohe südöstliche Küste von Neu-Caledonien war etwa sechs Seemeilen von uns entfernt, und wir sahen auf und zwischen den vielen Riffen verschiedene Böte mit fischenden Eingeborenen.

Obgleich uns die vielen Mosquitos gegen Abend und in der folgenden Nacht sehr quälten, so unterließen wir es, uns ein dagegen schützendes Feuer anzuzünden, um uns den Eingebornen nicht bemerklich zu machen, da wir durchaus noch sicherer Ruhe bedurften. Es wurde im Zusammensein noch vieles über unser ferneres Handeln gesprochen. Da die Insel mit ihren Einwohnern mir ganz unbekannt, weder Beschreibung noch Spezialkarte derselben je in den Bereich meines Wissens gekommen war, so konnte

ich den Leuten nur raten, meinen Anweisungen wie bisher immer schnell Folge zu leisten, nur dann würde ich im Stande sein, den Umständen nach zu verfahren, das Gegentheil könne uns jetzt noch in große Gefahr und Ungemach bringen.

Es wurde dann eine genaue Aufnahme des Proviant's gemacht; ich nahm die beiden Leute aus der verlorenen Gig mit in meine Schaluppe, so daß mit dem Passagier meine Bootsmannschaft jetzt sechs Mann zählte und der erste Offizier mit seinen Leuten elf Mann im großen Boote ausmachten. Der Proviant wurde dann so verteilt, daß jedes Boot für 60 bis 70 Tage genügend mit sich führte, und der noch bleibende Rest wurde unter einem Presenning, gegen Regen geschützt, im Gebüsche unserer kleinen Sandinsel untergebracht.

Aller Proviant &c. wurde in jedem Boote gut verpackt, für jeden Mann ein Gewehr mit zwölf Patronen zur Hand gelegt, und die andere Munition in zwei Hälften verteilt. Aus zwei Presenningen und zwei Rudern waren Mast, Raa und Segel für die Schaluppe hergestellt worden, und das große Boot erhielt das seinige zurück. Schon abends 7 Uhr lagen alle im festen Schlafe, jeder hatte die Absicht, diese Nacht voll zu genießen, wußte man doch nicht, was uns in der nächsten Zeit bevorstand.

Schon um 5 Uhr morgens wurde unser Zelt abgeschlagen und alles noch am Strande liegende Zubehör in die Böte gebracht. Diese wurden dann von uns in das Wasser geschoben, und nun gieng mit seemannischem Ruderschlag der gegenüberliegenden Klüfte zu. Gegen 8 Uhr befanden wir uns einem etwa 1000 Fuß langen aber schmalen Sandstrande gegenüber. Hinter diesem befand sich ein gleich langer Gebüschstreifen, und dann kam eine niedrige Einbuchtung zwischen hohen Bergen, welche mit

Kokospalmen bepflanzt war. In der Mitte dieses Sandstrandes standen etwa 120 Eingeborne, Männer, Frauen und Kinder. Die Männer hatten lange Bambusstöcke in den Händen; es mochten auch wohl Speere sein, die helle Morgen Sonne machte den Blick übers glitzernde Wasser hin sehr undeutlich.

Ich ließ den Passagier ins große Boot übersteigen und teilte meinen Leuten meine dahin gehende Absicht mit, daß ich mit vier Mann ans Land fahren wolle, um das so nötige Trinkwasser zu erhalten. Sollte mir und den vier Leuten etwas Unerwartetes zustossen und wir nicht zu retten sein, so solle das große Boot an der Nordseite von Neu-Caledonien entlang fahren, die Torres-Straße zu erreichen und zu passiren suchen und direkt nach der Insel Timor weitersegeln, denn dort waren nach meinem Wissen im Jahre 1860 die nächsten zu erreichenden europäischen Niederlassungen. In 30 bis 40 Tagen war Timor von hier mit einem Boote zu erreichen, und für 60 Tage war vollauf Proviant vorhanden, vorausgesetzt, daß man Trinkwasser irgendwo fände.

Ich erklärte, ich wolle nur 4 Mann mit zu den Eingebornen nehmen, die Lust zum Mitgehen hätten. Da nun jeder mit mir wollte, so behielt ich meine 4 Mann im Boote, dann ging ich nach dem Vorderteile des Bootes, um die vielen Korallenklippen sehen und umfahren zu können, und schlang vorwärts rudern und gings dem Sandstrande zu.

Vom Lande wurden einige Pfeile nach dem Boote zu abgeschossen, die nach beiden Seiten ins Wasser fielen. Die Absicht, uns zu treffen, lag nicht vor; das verschiedentliche Geschrei, uns zurückzusehen, war ohne Erfolg geblieben, und so hoffte man, es durch Pfeile zu erreichen. Das Boot lief auf den Strand, die 4 Leute folgten mir,

aus Land springend, und wir zogen das Boot dann so hoch aufs Trockene, daß die heranlaufenden leichten Wellen nicht hineinschlagen konnten. Jetzt waren alle Eingeborenen vom Sandstrande hinter dem Gebüsch verschwunden, nur ein Einzelner war etwa 200 Schritte entfernt am Strande stehen geblieben, mit Beinleid und Hemd bekleidet, Speer und Schild haltend und all unser Thun und Treiben beobachtend. Meiner Anweisung folgend legten sich die vier Mann nun mit ihren Gewehren und ihrer Munition hinter das Boot auf den Sand. Ich teilte ihnen mit, daß ich zu dem dort stehenden Manne, anscheinend dem Häuptling, zu gehen beabsichtigte. Würde mir etwas zustoßen, so sollten sie nicht eingreifen, sondern wenn nötig, sich nur selbst verteidigen und die Hilfe des großen Boots abwarten, oder es zu erreichen suchen. Ich ging dann, ein Gewehr in der Hand tragend, langsam auf den Häuptling zu. Plötzlich hörte ich ein knisterndes Geräusch im Sande hinter mir; mich umsehend, sah ich meine vier Mann mit ihren Gewehren, und mit dem gemeinsamen Ausrufe: „Wohin Sie gehen, dahin wollen wir auch,“ waren sie bei mir.

Vom großen Boote aus hatte man unser Thun mit der größten Spannung verfolgt, mich allein fortgehen und dann die vier Mann schnell folgen sehen. Das hatte dort die irrige Meinung aufkommen lassen, daß mir etwas passiert sei. Kurz entschlossen, ohne reifliche Überlegung, ruderte man auch dieses Boot dem Strande zu, und kein Abwinken noch Zurufen hielt die Leute davon zurück. Mit der Antwort: „Wir bleiben bei Ihnen!“ lief das große Boot jetzt auf den Strand, wir griffen alle zu, um es aufwärts zu ziehen. Als ich nun die große Gefahr in kurzen Worten auseinandersetzte, in der wir uns befanden, indem wir uns den Eingebornen jetzt preisgegeben hatten, und

nach dem Plaze zeigte, wo kurz vorher der Häuptling gestanden hatte, der jetzt auch verschwunden war, da bemächtigte sich dieser bis jetzt so bewährten Männer Angst und Unzufriedenheit über ihr Thun. Der eine schob die Schuld auf den andern, und der Offizier erklärte, daß die Leute gegen seine Ordre dem Lande zugerudert seien.

„Jetzt geht hinter's Boot und verteidigt Euch und thut keinen Schuß, bevor ich nicht den Befehl dazu gegeben,“ mit diesen ernstesten, befehlenden Worten, denen auch Folge geleistet wurde, ging ich am Strande weiter auf den Platz zu, wo der Häuptling gestanden hatte und auch jetzt wieder erschien. Auf halbem Wege warf ich mein Gewehr weg, ging dann sehr stramm auf den Mann zu und bot ihm meine Hand, die er auch entgegennahm. Durch Zeichen gab ich ihm, mehr befehlend als darum nachsuchend, zu verstehen, daß ich Trinkwasser wünsche; ich zeigte nach dem Meere und nach dem Munde, und er verstand mich direkt. Der Mann schien harmlos zu sein; ich ging langsam um ihn herum, um ihn nicht aus den Augen zu verlieren und zugleich meine Mannschaft sehen zu können. Von diesem Standpunkte aus entdeckte ich nun hinterm Gebüsch, recht gegenüber den Böten, hinter welchen meine Leute schutzsuchend sich zurückgezogen hatten, eine Anzahl Eingeborne mit Pfeilen und Speeren, bereit, auf ein Zeichen des Häuptlings meine Mannschaft zu spicken und zu spießen, bevor diese je einen Feind gesehen, noch zum Schusse gekommen wäre.

Der Häuptling rief dann zwei seiner Leute heran, und diese brachten auf sein Geheiß hin Trinkwasser in etwa 4 Fuß langen sehr dicken Bambusröhren, mit denen man aus der Quelle geschöpft hatte. Diese hatten die natürlich gewachsenen Abteilungen, in denen oben ein Seitenloch zum

Ginfüllen und Ausleeren geschnitten war; wollte man aus dem einen Loche trinken, so mußte man zwei Löcher zuhalten; ein jedes Rohr mit seinen Abtheilungen enthielt etwa 3 Liter Wasser. Nachdem ich etwas getrunken hatte, winkte ich nach dem Boote zu und gab mir Mühe, durch Zeichen dorthin verstehen zu geben, daß zwei Mann zur Zeit kommen sollten. Da alle zugleich herantamen, trat der Häuptling von mir zurück und wollte ins Gebüsch eilen. Ich lief dann zum Boote und befahl zwei Mann, mit mir zu kommen, und nun fing ein Wassertrinken an, wie ich es nie zuvor noch nachher gesehen habe.

Die Unbeholfenheit meiner Leute, zwei Löcher zu halten und aus dem dritten zu trinken, ließ viel Wasser vorbeilaufen; die beiden Eingeborenen brachten willig neuen Vorrat, auch schien der Häuptling befriedigt und mehr Zutrauen zu bekommen, als er einah, daß wir keine weiteren Ansprüche machten. Nachdem die ersten zwei Leute dreimal getrunken hatten, waren sie nur mit dem Versprechen, noch einmal wiederkommen zu dürfen, zum Fortgehen zu bewegen. Bei der dritten Abwechslung brachten die beiden Leute auf meine Ordre den alten Herrn Meillon mit. Dieser alte Herr mit weißem Haar schien den Häuptling sehr zu interessiren; er half, sehr geschickt eingreifend, ihm beim Wassertrinken aus dem einem Loche des Bambusrohres, und als auch Herr Meillon zurückgehen wollte, machte er ihm ein Zeichen zum Bleiben. Wir setzten uns dann und sahen dem Trinken der Leute zu, dasselbe wollte nicht enden; als jedoch die ersten zum dritten Male kamen, machte ich der Sache ein Ende, erhielt dann noch vom Häuptlinge vier solcher dicken Bambusröhren mit Wasser gefüllt als Geschenk und ging mit Herrn Meillon nach den Böten zu-

rück. Der Häuptling mit den zwei Wasserträgern halfen unsere Böte vom Strande abschleppen, und als wir mit den Böten abruderten, zeigte der Häuptling nach dem Südwesten, um die Insel herum. Was er damit sagen wollte, sollte mir später erst klar werden.

Wir ruderten dann etwa eine Seemeile, viele kleine Riffe passierend, vom Lande ab, und dann innehaltend, wurde ein Zusammentreffen nach zehn Tagen am Westende von Neu-Caledonien festgesetzt. Wir wollten zugleich an beiden Seiten der Insel entlang fahren, um Hilfe zu suchen. Ein kräftiges Hurra und Adieu auf ein baldiges glückliches Wiedersehen, dann ließ ich das Segel setzen, und wir steuerten mit der Schaluppe bei westlichem Kurse an der Südseite des Landes entlang.

Ein frischer südöstlicher Wind füllte das Segel und trieb das Boot mit einer Fahrt von 6 bis 7 Seemeilen pro Stunde vorüber. Wie ganz anders mundete uns jetzt unser Mittagsmahl, wir hatten das eine mit Wasser gefüllte Bambusrohr und konnten den Wein mit Wasser mischen, wodurch er zuträglich und für uns überhaupt trinkbar wurde.

Nachdem wir einige Seemeilen zurückgelegt hatten, zeigte sich uns, rückwärts blickend, eine schmale Durchfahrt, welche das passierte hohe Land der Eingeborenen als eine Insel erkennen ließ. Wie ich später erfuhr, war es die Insel Uen am Südostende von Neu-Caledonien.

Als wir so innerhalb der vielen, uns vom Ocean trennenden und gegen dessen Wellengang schützenden Riffe an den verschiedenen kleinen Skaps und Buchten des hohen Landes entlang segelten und dabei über unsere jetzige Fahrt und über die Anhalteplätze in den nächsten Nächten sprachen, überkam den alten Herrn Meillon ein solches

Heimweh nach seiner Frau, seinen Kindern und Großkindern, daß er bitterlich darüber weinte, weil er nicht nach dem nächstliegenden Sydney zu bringen sei. Die Torres-Straße mit den anwohnenden Menschenfressern sei ihm ein Greuel, schon der Gedanke, diese Straße passieren zu müssen, bringe ihm tödliche Angst. Um ihn auf andere Gedanken zu bringen, hielt ich ihm einen Spiegel vor und zeigte ihm, daß sein Bart so gewachsen sei, daß er sich heute doch nicht unter Europäern sehen lassen könne. Einer der Leute, welcher sich zur Zeit, um seine Geübtheit zu zeigen, im schwankenden Boote rasierte, erbot sich, dasselbe auch bei dem Herrn Meillon zu thun. Dieser stimmte lachend ein und bewunderte das Experiment, welches prächtig ausgeführt wurde und die gewünschte Stimmung wieder hervorbrachte.

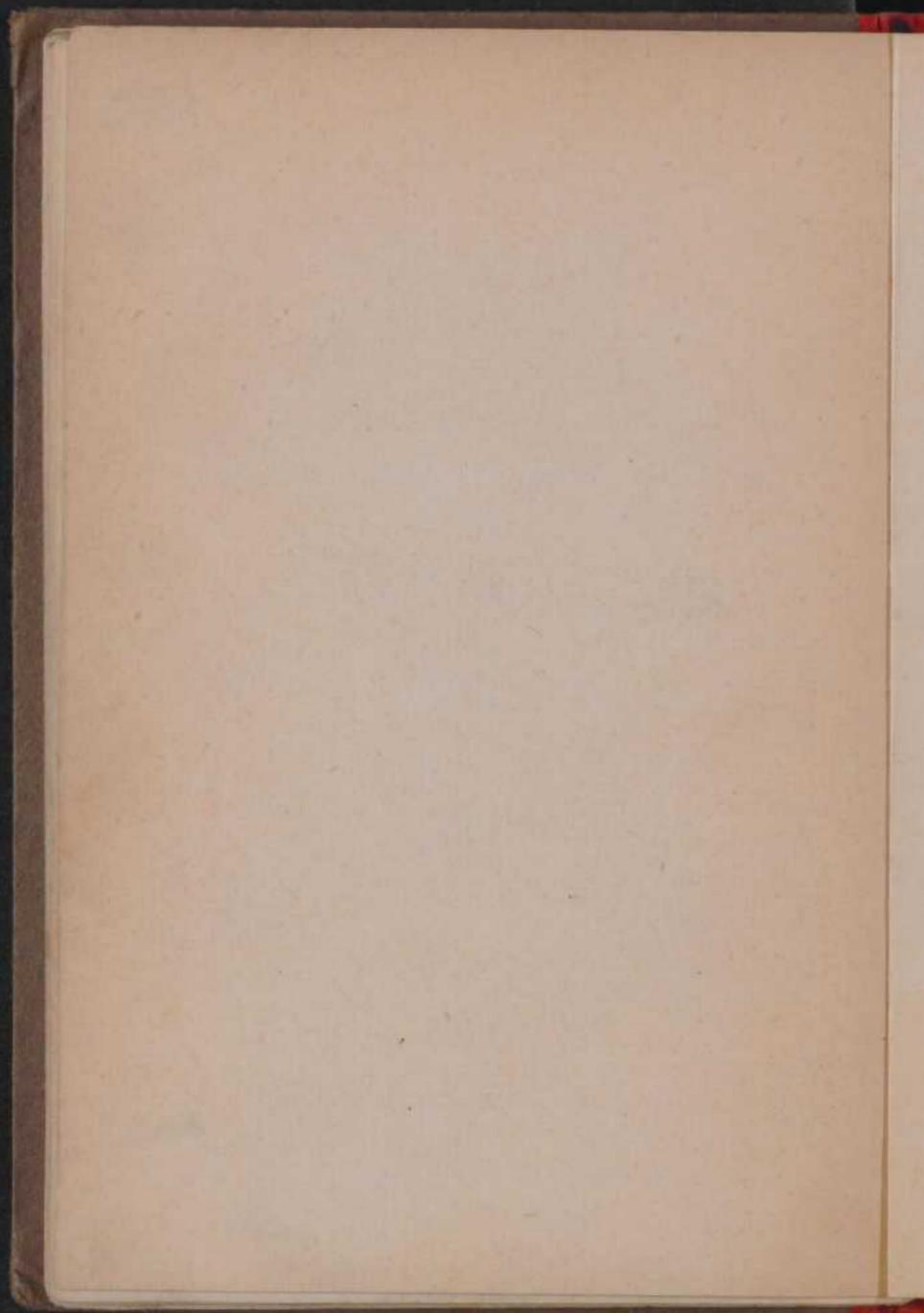
Es war nach 5 Uhr geworden, ich suchte das zu befahrende Terrain den ganzen Nachmittag nach Klippen ab, um solche rechtzeitig zu vermeiden, und die Leute waren in voller Erzählung bis auf den einen Mann, der meiner Anweisung folgend, den Kompaßkurs steuerte.

Nur Herr Meillon beobachtete das Land, machte mich einzeln auf hübsche Vorsprünge aufmerksam, und plötzlich erscholl sein Ruf: „Dort der Mast eines Schiffes, bitte, sehen Sie hin, ein hoher Schiffsmast!“

Mit dem Fernrohr sah ich über der nächsten Landspitze die drei hohen Masten eines großen Schiffes; der lange Wimpel zeigte, daß es ein Kriegsschiff sei. Zugleich riefen meine Leute: „Dort kommt ein großes Boot!“ Er hatte Recht; ein Boot unter französischer Flagge und mit acht Muderern bemannt, kam direkt auf uns zu. Der Offizier ersuchte uns, das Segel einzuziehen und in sein Boot überzusteigen. Das meinige wurde dann von vier



Auf halbem Wege warf ich mein Gewehr weg,  
ging auf den Mann zu und bot ihm meine Hand.  
(Seite 61.)



mitgebrachten Leuten besetzt und folgte uns nach. Um ein langes Kap herumrudert, passierten wir eine mäßig breite Einfahrt. Hier lag eine größere Bai vor uns, und in derselben ankerten sechs französische Kriegsschiffe von verschiedener Größe. Wir ruderten direkt zum Admiralschiff „Tisbé“, wo ich dem Admiral de Gintre zugeführt und vorgestellt wurde.

Nachdem ich demselben den Verlust des Schiffes, unsere zehntägige Bootfahrt und das nächtliche Passieren des Außenriffs erzählt, dann die Landung auf der Koralleninsel und Fahrt hierher kurz mitgeteilt hatte, nahm er seine Spezialkarte zur Hand. Wir sahen darauf die Formation des äußeren Korallenriffs nach und fanden, daß meine Mannschaft und ich eine sehr gefährvolle Stelle passiert haben mußten. Die Karte zeigte dort zwar einige Unterbrechungen, jedoch mit einem Fragezeichen versehen. Die Unterbrechungen des Riffs wurden dort vorausgesetzt, da die lang gestreckte hohe Brandung hier durch ruhig fortlaufende Koller unterbrochen scheint. Mit Bötten sind diese Stellen nicht zu untersuchen, und es war bis dahin nach der vorliegenden Karte nicht ausgeführt. Der Admiral gratulierte mir zu unserer glücklichen Rettung und schrieb eine Ordre, die er einem Offizier überreichte, mit welchem ich das Admiralschiff verließ und nach dem Kriegsschiff „La Calédonienne“, einem großen Schooner mit Maaen auf langen Untermasten, gerudert und hier dem Kapitän Jaquemart vorgestellt wurde.

Nachdem ich auch diesem kurz das Geschehene mitgeteilt und er die Koralleninsel auf der Karte in der Nähe der Insel Ilen gesehen hatte, fragte ich ihn, was er über die Sicherheit meiner zurückgelassenen Leute dächte und ob denselben irgend eine Gefahr seitens der Eingeborenen drohe. Seine lakonische

Antwort lautete: „Höchstens die, daß sie aufgefressen werden; sind sie in der Nähe der Insel Ilen geblieben, läßt sich annehmen, daß wenig Gefahr vorliegt, haben sie aber ihre Fahrt an der Nordseite angetreten, dort sind die Eingeborenen noch nicht genügend eingeschüchtert. Sie sind alle, auch auf der Insel Ilen, eingefleischte Menschenfresser.“

Auf meine bescheidene Frage, wie seine erhaltene Ordnung laute, las er mir dieselbe sehr freimütig vor. Der Inhalt sagte kurz, den Kapitän und die Mannschaft des verlorenen Schiffes auf sein Schiff aufzunehmen und für die sichere Herkunft der zurückgelassenen Leute rechtzeitig zu sorgen. Auf des Kapitän Jaquemarts Frage, ob ich wünsche, daß noch heute Abend etwas darin geschehen solle, bat ich ihn, zwei Böte gut zu bemannen und mit mir direkt zur Rettung abzusenden. „Das verstehen Sie nicht,“ war seine Antwort, „eine starke Strömung hat Sie in so wenigen Stunden mit Ihrem segelnden Boote nach hier gebracht, zurück gegen Wind und Strom würde das Rudern die Leute zwecklos und ohne Erfolg ermüden, da nehmen wir lieber das ganze Schiff mit, dann sind die Leute sicher und die Rettung gelingt, falls die Leute morgen noch existieren.“

Die Offiziere erhielten die nötigen Instruktionen, auf Deck und nach den Masten hin erfolgten die verschiedenen Befehle; mit dem Gangspill wurden die Ankerketten aufgewunden, und als der Anker aus dem Wasser gehoben war, lief auch schon das schlanke Schiff unter dem Preß seiner großen Schoonersegel scharf am Winde gen Südsüdwest dem etwa vierzehn Seemeilen entfernten äußeren Riffe zu.

Meine vier Mann waren auch an Bord, jedoch Herr Meillon, ein geborener Franzose, auf dem Admiral-Schiffe zurückgeblieben.

Das Schiff verfolgte zwischen einer Kette von Korallenriffen das Fahrwasser, das dem Kapitan sehr bekannt schien, und gegen 11 Uhr passierten wir das äußere Riff. Wieder in der hohen, langrollenden Dünung, wo wir so manchen Tag und lange Nächte mit unsern Bötten gesegelt waren, kreuzten wir gegen den jetzt aus Südost blasenden Wind mit dem Schooner, mehrere Male nicht weit von den hohen Sturzwellen des Riffes das Schiff wendend, bis 4 Uhr morgens. Dann liefen wir durch zwei etwa eine Meile von einander entfernt liegende sehr hohe Brandungen hindurch und segelten gen Nordnordwest in jetzt sehr schlichtem Wasser, unzählige kleine Riffe passierend.

Nach 5 Uhr erscholl aus dem Mast, wo beständig mehrere Leute einen scharfen Ausblick hielten, der Ruf: „Keine freie Fahrinne zu sehen!“ Man ließ alle Segel zugleich herunter und den Schooner mit seitwärts gelegtem Steuer gegen das nächste Riff laufen. Ich flog bei dem dann erfolgenden Anprall etwa 20 Fuß auf dem Deck entlang. Ein Boot wurde heruntergelassen und das Schiff mit einem ausgebrachten Anker und einer Kette an diesem Riff befestigt. Später wurde das Schiff dann noch mit einem zweiten Anker nach einem anderen Riffe so hingeholt, daß es frei von jeglichem Riffe lag. Mit über 60 Faden Lotleine war kein Grund zu erreichen, diese Riffe wachsen hier aus großer Tiefe steil empor. Erst um 7 Uhr morgens gelang es durch Rudern direkt vom Schiffe aus mit etwa 40 Fuß langen Rudern, die von 50 Mann bedient wurden, das Schiff nur so weit frei von den umgebenden Riffen zu bringen, daß wieder Segel gesetzt und gebraucht werden konnten. Um 9 Uhr ankerten wir bei der Insel Uen, und dann wurde mit 3 Segelböten

nach der Koralleninsel gefegelt, wohin meine Leute mit ihrem Boote zu ihrem eigenen Glücke gestern direkt zurückgekehrt waren.

Um nach 10 Tagen mich am andern Ende der Insel zu treffen, dazu war, wie sie ausmachten, hinreichend Zeit, am andern Morgen aufzubrechen; diese eine Nacht wollten sie noch hier verbringen und ihr Boot zugleich noch mit dem zurückgelassenen Proviant versorgen. Mit dem anbrechenden Tageslichte hatten sie das kommende Kriegsschiff erkannt, dann ein Bootsruder aufgerichtet und die Bremer Flagge gehißt, welche auch wir gesehen und somit den Aufenthalt der Leute entdeckt hatten.

Um 11 Uhr waren alle an Bord des Schooners. Jetzt fuhren Kapitän Jaquemart und ich mit zwei von bewaffneten Leuten besetzten Böten nach der Insel Uen; wir wurden dort sehr ängstlich und scheu von dem Häuptling und seinen Leuten empfangen. Kapitän Jaquemart riet mir, dem Häuptlinge eine Belohnung wegen freundlicher Aufnahme und Hilfeleistung zu schenken; er gab mir dazu die gewünschten 25 neu geprägten Fünffrankstücke, welche vom Häuptlinge mit großer Freude in Empfang genommen wurden. Während der Kapitän mit dem Häuptlinge noch anderweitige Sachen gestikulierend verhandelte, durchstreifte ich unter dem Schutze von vier bewaffneten Matrosen das kleine mit Kokos- und Bananenpalmen bepflanzte Thal. Wir sahen kleine freie Parzellen mit Dams und süßen Kartoffeln bestellt und dahinter, nahe an den hochauftrebenden Bergen, Gemüse und Bambus-Anpflanzungen. Einen engen Weg dorthinein schienen uns die Einwohner verlegen zu wollen, aber die vier Matrosen ließen sich nicht zurückhalten. Mit den Worten: „En avant, dépechez vous!“ eilten sie weiter, sie schienen einen er-

haltenen Auftrag auszuführen, und ich folgte ihnen. Gleich aus einer kleinen Bambuslichtung drang uns ein Verwesungsgeruch entgegen; hier hingen etwa 20 Menschenköpfe und auf den Zweigen waren Rippen und verschiedene Weichteile zum Trocknen ausgelegt. Am Boden lagen Knochen von Armen, Beinen und die Knorpelstücke der Hände und Füße zwischen aufgehäuften Steinen und vieler Asche. Die vier Matrosen durchsuchten alles aufs genaueste und dann ging's eiligen Schrittes zurück. Von dem Dorfe der Eingeborenen sahen wir nichts, zwischen den Palmen passierten wir einige Hütten aus Bambus, Schilf und Blättern erbaut.

Als ich Kapitän Jaquemart nach etwa 20 Minuten wieder sah, ging's auf dessen Kommando schnell rudend nach dem Schiffe zurück. Das zugleich erfolgende Ankerlichten und Beisehen der Segel wurde mit einer Schnelligkeit ausgeführt, die mich und meine Offiziere angenehm berührte und für unser seemannisches Auge eine immer wieder neue Überraschung bot.

Die vier Matrosen hatten ihren Offizieren berichtet, und von diesen hatte Kapitän Jaquemart das Nähere über den kleinen Bambushain erfahren. Der Kapitän teilte mir mit, daß er noch vor kurzem ein Dorf an der Nordküste, wie schon früher manches andere, in Brand habe schießen müssen. Dem Admiral de Cintré kämen die Mitteilungen von verschiedenen hier Handel treibenden Küstern zu, daß dieses oder jenes Dorf die gelandeten Mannschaften angegriffen habe; oft seien auch verwundete oder getötete Matrosen bei der Flucht zurückgelassen und dann von den Eingeborenen fortgeschleppt worden. In solchem Falle würden dann alle Zeugen dieser Küsternfahrer vernommen, und wenn die Aussagen den Angriff bestätigten, dann er-

halte er den Auftrag, mit seinem Schiffe nach dem genau beschriebenen Dorfe zu segeln, es einzuäschern und zurückzukehren. Bei einer solchen Fahrt seien ihm die Bewohner des zu zerstörenden Dorfes schon mit mehreren Böten voller Früchte zum Tauschhandel entgegengefahren, da die strafwürdige That schon vor sechs Wochen geschehen und von diesen Naturkindern längst vergessen war. Seine Matrosen hätten lüstern nach den schönen Bananen geschaut und wären gern in den Tauschhandel eingetreten, er habe aber jeden Verkehr verboten, habe quer vor'm Dorfe angelegt, dieses mit Granaten in Brand geschossen, seine ihm erteilte schriftliche Ordre damit ausgeführt und auf seiner Rückfahrt seinen Bericht aufgesetzt. Seine Matrosen hätten durch die Offiziere dann wohl erfahren, worum es sich handele, und er hätte es seinen Leuten an-ge-sehen, womit er auch gern schriftlich manchen solchen Bericht hätte schließen mögen, daß nämlich hier vielleicht ein großes Unrecht an harmlosen Eingeborenen ausgeübt sei. Auf den hier Handel treibenden Küsternfahrern wären sehr oft die rohesten Menschen als Matrosen engagiert, der Auswurf der Städte Melbourne und Sydney, deren Handwerk nicht auf ehrlichen Handel, sondern auf Morden und Stehlen gerichtet sei. Kapitän Jaquemart hatte die volle Überzeugung, daß dieser Weg der falsche sei, um dem Kannibalismus entgegenzuwirken. Durch seine Stellung war es ihm bis jetzt nicht möglich gewesen, ohne strafend einschreiten zu müssen, einen Einblick in das Treiben solcher Kannibalen zu bekommen, er hatte daher einen Offizier seines Schiffes veranlaßt, die vier Matrosen mit mir in das Bambusgebüsch zu senden, um auf diesem Wege seine Neugierde ohne eigenes Eingreifen zu befriedigen. In meinen beiden später verkauften Böten haben die

Käufer zum Tauschhandel Meisen an der Neu-Caledonischen Küste entlang unternommen. Zwei Monate später hörte ich, daß auch sie verschollen und ihre Mannschaften wohl dem Kannibalismus zum Opfer gefallen wären.

Nach dem Hafen, von den Franzosen Port de France genannt, zurückgekehrt, wurden meine Offiziere und die Mannschaft im kleinen Landfort einlogiert, wo letztere den Proviantmeistern in den dortigen Magazinen hilfreiche Hand leisteten und dadurch ihrem ordnungsmäßig zugeliesserten Küchenbedarf manchen Vorteil verschafften.

Au dem Tage meines Fortseins passierte ein kleiner englischer Schooner den Hafen Port de France, nach Sydney bestimmt, und mein früherer Passagier Herr Meillon hatte diese ihm günstig erscheinende Gelegenheit benutzt, um seine Heimreise auszuführen.

Mit dem Kapitän Jaquemart auf der La Caledonienne habe ich dann als Gast eine Reise, die dieser Schooner im Gefolge der großen Schiffe ausführte, nach den Loyalty- und Fidjien-Inseln und nach Tahiti mitgemacht. Nach der Rückkunft in Neu-Caledonien segelte der Schooner zur Reparatur und, um eine neue Kupferhaut zu erhalten, nach Sydney, wohin er mich und meine Mannschaft brachte. Gleichwie in Neu-Caledonien dem Admiral, wurde hier dem Kapitän der La Caledonienne von mir und der Mannschaft aufrichtiger Dank für die überaus herzliche Aufnahme ausgesprochen. Der französischen Regierung wurde später von der Bremer Behörde ein Dankschreiben im gleichen Sinne zugestellt. Bei dem Einsegeln in Port Jackson passierten wir einen kleinen mitsegelnden Schooner, von dessen Deck mit einem weißen Tuche uns zugewinkt wurde. Mit dem Fernrohre erkannte ich den Herrn Meillon; derselbe hatte über 12 Wochen auf dem kleinen

Shooner, welcher noch mehrere Küstenpläze berührt hatte, zugebracht, bis er mit uns zusammen Sydney wiedersehen sollte.

Die Mannschaft erhielt bis zum Tage der Ankunft in Sydney ihre Ablöschung, und mit einem herzlichen Lebewohl trennten wir uns.

Das ist der Schluß meiner gefährvollen Reise; zum Blandern bin ich nicht gekommen, der Leser hat sich darin mit Thatsachen abzufinden.

Psalm 107, V. 24 bis 31:

Die des Herrn Werke erfahren haben und Seine Wunder im Meere,

Wenn Er sprach und einen Sturmwind erregete, der die Wellen erhob,

Und sie gen Himmel fuhren, und in den Abgrund fuhren, daß ihre Seele vor Angst verzagte,

Daß sie taumelten und wankten wie ein Trunkener, und wußten keinen Rat mehr;

Und sie zum Herren schrieten in ihrer Not, und Er sie aus ihren Aengsten führte,

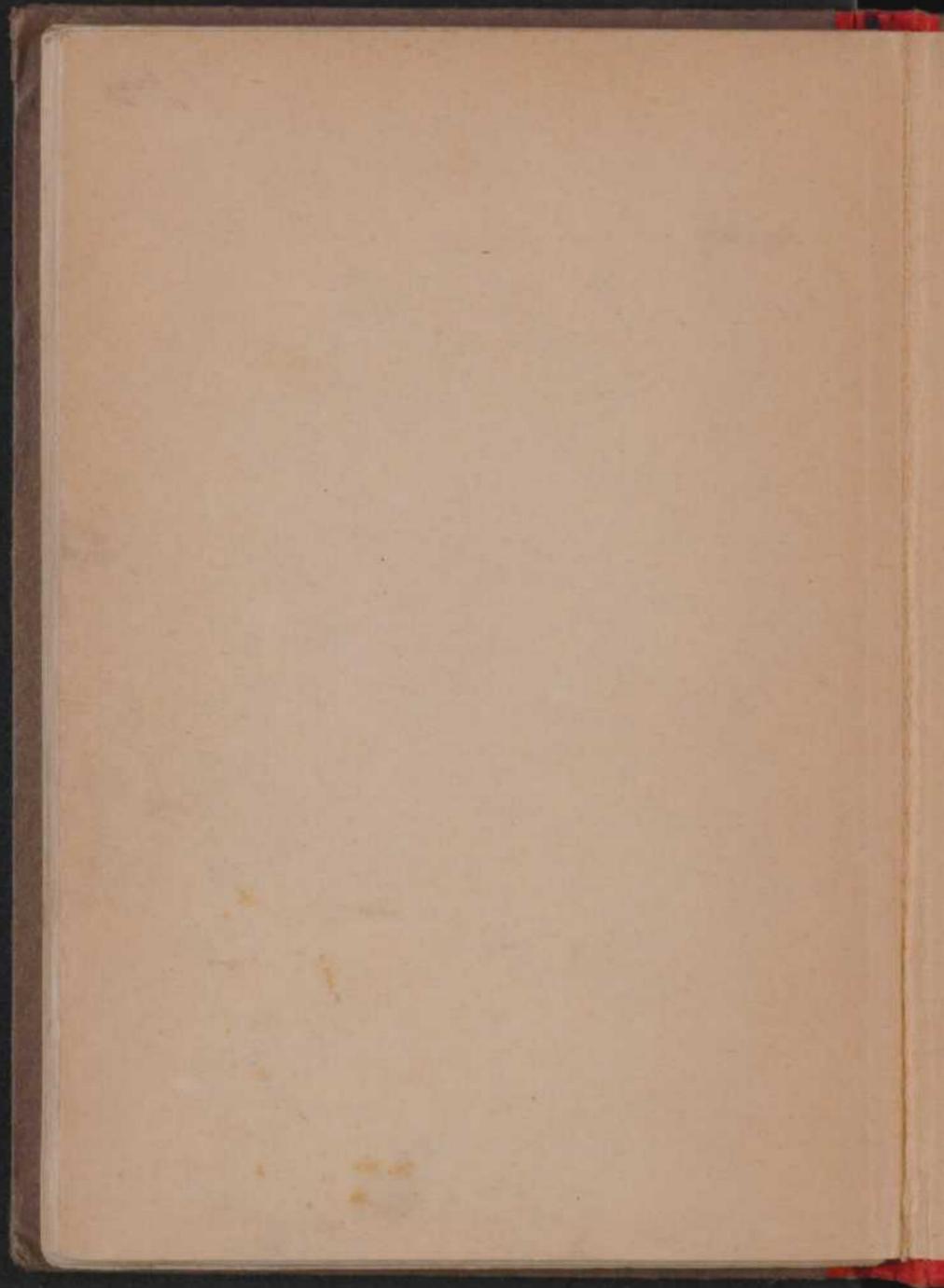
Und stillete das Ungewitter, daß die Wellen sich legten,

Und sie froh wurden, daß es stille geworden war, und Er sie zu Lande brachte nach ihrem Wunsche:

„Die sollen dem Herrn danken um Seine Güte, und um Seine Wunder, die Er an den Menschenkindern thut!“

Auch an uns haben sich die Worte des Psalmisten bewährt. Aus unendlichen Fährlichkeiten sind wir durch Gottes Güte errettet worden; wir danken ihm aus tiefsten Herzen für seine Güte.

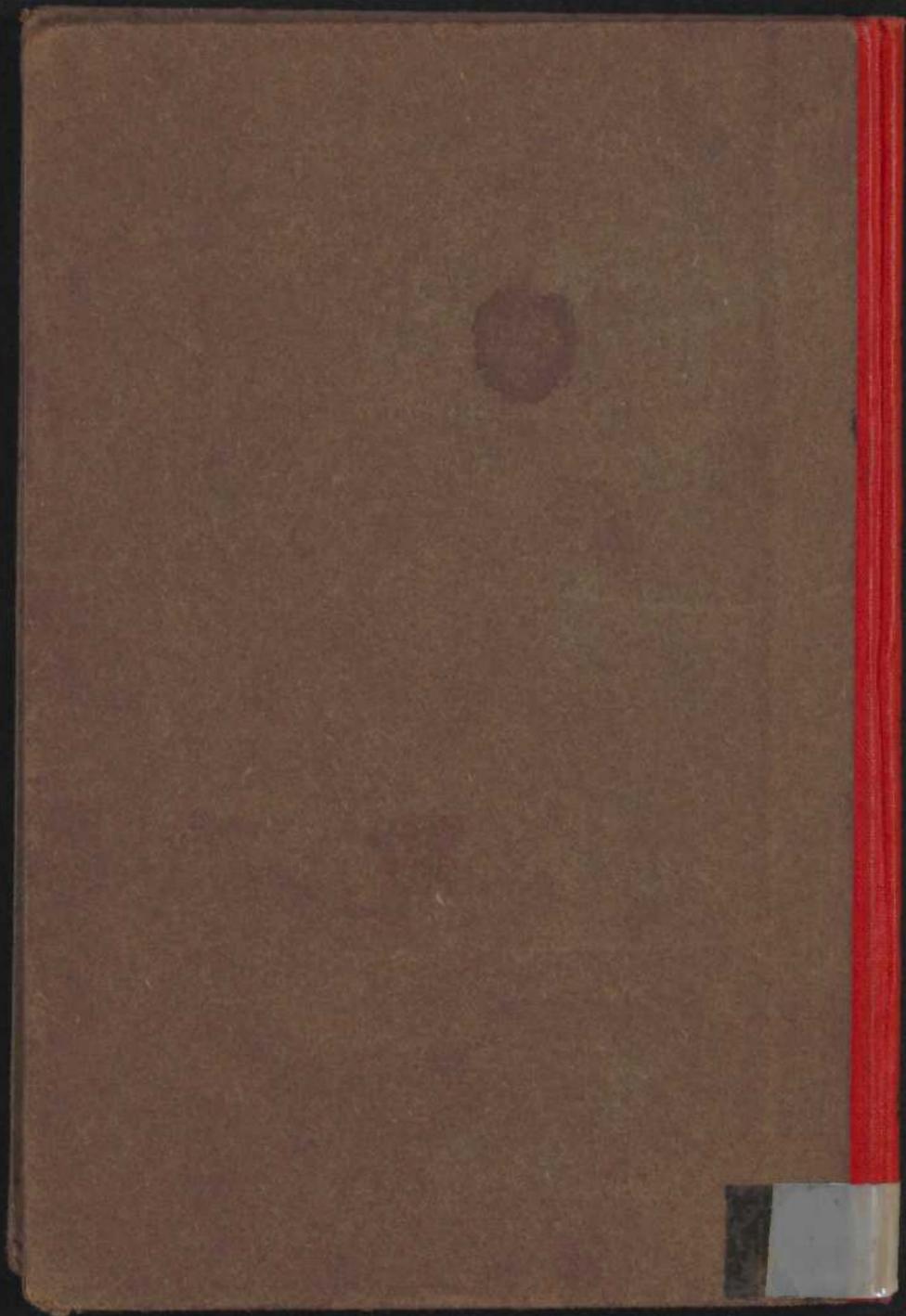




Internationale Jugendbibliothek



047002290349



# Eine zweijährige Reise.

Aus meinem Leben als Kapitän.

Von

**Reinhold Werner,**  
Contre-Admiral a. D.



Berlin 1895.

Verlag des Christlichen Zeitschriftenvereins, SW 13.

