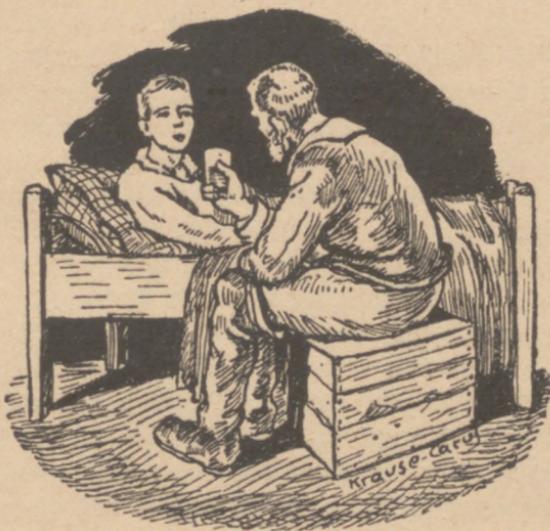


Eine erste Seereise

von
Reinhold v. Werner



Mit gütiger Erlaubnis des
„Allgemeinen Vereins für deutsche Literatur“
in Berlin, entnommen aus: R. von Werner
„Erinnerungen und Bilder aus dem Seeleben“



[1910]

Deutsche Jugendbücherei Nr. 33
Herausgegeben vom Dürerbund
Hermann Hillger Verlag, Berlin-Leipzig



49165

4

Eine erste Seereise.

Mein Geburtsort ist ein kleiner Marktflecken mitten im Lande und fast hundert Meilen von der Meeresküste entfernt. Wie ich dort eine besondere Vorliebe für das Seeleben habe gewinnen können, weiß ich nicht; das Flüschen, mit dessen Wasser ich getauft bin, kann kaum die Ursache gewesen sein; denn es war so flach, daß nicht einmal ein Kahn darauf schwimmen konnte. Später ließen die Seeromane von Cooper und Marrayat in mir den unumstößlichen Entschluß reifen, zur See zu gehen. Seine Durchführung kostete harten Kampf, und ich fand daheim lange Zeit keine Unterstützung meiner Ideen; der Vater wollte zuerst durchaus nichts davon wissen, und auch der Oheim schüttelte bedenklich den Kopf. Er war ein alter Theologe, der im elterlichen Hause eine wichtige Rolle spielte, da der Vater, ein viel beschäftigter Beamter, ihm wesentlichen Anteil an der Kindererziehung überließ. Doch diese Widerstände vermochten mich nicht von meinem Vorhaben abzubringen, sondern bestärkten mich im Gegentheil darin. Ich setzte meine Hoffnung auf die Mutter; sie mußte und würde helfen, sie, an der ich mit jeder Faser meines Herzens hing; und der Vater mußte doch zulezt auch ein wenig Sympathie fühlen, wenn er sah, daß Charakter in mir wohnte. Und es kam so; die Mutter trat zuerst zu mir über; mit blutendem Herzen zwar sprach sie zu meinen Gunsten, aber sie tat es. Der Vater gab nach, und der alte treue Oheim, dem ich so viel verdanke, dessen Andenken ich segne, wurde ebenfalls überwunden. „Gott segne dich und lenke deine Schritte“, das waren die letzten Worte der Mutter, als ich Abschied nahm; und damit riß ich mich vom treuesten, besten Herzen los, um fortan meinen Weg durch die

fremde, kalte Welt allein zu machen. Ich ging einer unbekanntem Zukunft entgegen, der ich kaum dem Knabenalter entwachsen war.

Mein Lebensweg ist nicht leicht gewesen, oft habe ich ihn Schritt für Schritt mit großer Mühe und Not erkämpfen müssen; aber der Mutter Segen hat auf mir geruht. Mein Vater brachte mich nach Hamburg; er hatte Empfehlungen an eine große Reederei erhalten, und schon nach wenigen Tagen war ich auf einem Ostindienfahrer untergebracht. Tags zuvor, ehe ich an Bord ging, um mich einzuschiffen, reiste mein Vater ab. Als er den Postwagen bestieg — Eisenbahnen gab es in Deutschland damals nur wenige — und er mir mit zitternder Stimme das letzte Lebewohl zurief, da durchzuckte mich ein tiefer Schmerz, als ob ich gewaltsam von allem, was mir lieb und teuer war, losgerissen würde; — ich war wie betäubt und hätte ausrufen mögen: „Vater, nimm mich wieder mit dir zurück!“ Aber ich schämte mich meiner Schwäche und winkte nur mit tränendem Auge den Abschiedsgruß. Der Postillon stieß ins Horn, der Wagen rollte über das Pflaster; dort hinter der Ecke verschwand er, ich war allein und wandte meine Schritte zu dem Gasthof, wo wir Wohnung genommen hatten.

Dort fand ich meine inzwischen angekommene Seekiste mit der Ausstattung für die Reise vor, und das gab meinen trüben Gedanken eine andere Richtung. Ich hatte nichts Eiligeres zu tun, als den neuen Seemannsanzug zu probieren und kam mir in dem dunkelblauen wollenen Hemde mit weit über die Schultern zurückfallendem Kragen, dem lose darumgeknüpften seidenen Halstuche und der schottischen Mütze ganz interessant vor. Ziemlich selbstbewußt machte ich einen Spaziergang am Hafen und hätte statt der Mütze auch gar zu gern den Südwestler aufgesetzt, jene Regenkappe von geöltem Segeltuch mit Nackenschirm, die den Seeleuten bei schlechtem Wetter so gute Dienste leistet; aber zu meinem Bedauern regnete es nicht, und ich mußte mich heute schon begnügen, in meinem Außern etwas weniger spezifisch seemännisch zu erscheinen.

Der Abend verging, indem ich wiederholt mein neues Eigentum musterte, es sorgfältig in der Kiste lagerte und mit Behagen meinen bisherigen Zivilanzug zu einem Pakete formierte, um ihn nach Hause zu schicken. Trotz der wehmütigen Gefühle, die mich bei dem Gedanken an die Heimat beschlichen, empfand ich doch volle Befriedigung, am Ziel meiner seit so lange gehegten Wünsche angelangt zu sein. Die hochfliegendsten und ehrgeizigsten Pläne entstanden

in meinem Kopfe, und ich schlief endlich ein, um die letzte Nacht auf dem Festlande zuzubringen. Für lange Zeit sollte es auch die letzte sein, in der ich mich einer ungestörten Ruhe erfreuen durfte; meinen Zukunftsträumen setzte schon der folgende Tag einen häßlichen Dämpfer auf.

Auf dem Kontor der Reeder, wo ich meinen Lehrlingskontrakt unterzeichnete, hatte man mir mitgeteilt, daß ich am Morgen nach der Abreise meines Vaters an Bord zu gehen habe. Ich glaubte deshalb besonders pünktlich zu sein, als ich mich um acht Uhr auf dem Schiffe meldete, täuschte mich aber. Ich wurde vom Kapitän auf sehr unliebenswürdige Weise empfangen, und obwohl ich das von ihm gesprochene Plattdeutsch nur halb verstand, hörte ich doch harte Vorwürfe heraus, daß ich nicht schon mit Beginn der Arbeitszeit gekommen sei. Das war kein angenehmer Anfang. Mein Schiff hieß „Alma“. Es war eine nicht sehr große Bark, d. h. ein dreimastiges Schiff, das nur an den beiden vorderen Masten Rahen führte, während sich am hinteren sogenannte Gaffelsegel*) befanden, und hatte für seine Größe eine verhältnismäßig starke Besatzung, die außer dem Kapitän und den beiden Steuerleuten aus achtzehn Mann bestand. Die „Alma“ war tags zuvor auf die Helling geholt, um mit neuen Kupferplatten beschlagen zu werden. Die Helling ist eine mit Bohlen oder Steinplatten belegte schiefe Ebene, auf der Schiffe gebaut werden. In früheren Zeiten reparierte man auch alte Schiffe auf den Helling; — sie mußten auf einem Schlitten, der ihnen im Wasser untergeschoben wurde, hinaufgewunden werden; das war schwere Arbeit und strengte die Fahrzeuge stark an. Jetzt macht man es ihnen bequemer; man hat überall Docks, festgemauerte oder eiserne schwimmende Bassins mit Türen. Die Schiffe werden hineingeholt, man pumpt nach Schluß der Türen das Wasser aus, und die inzwischen abgestützten Fahrzeuge stehen trocken.

Ich war die hohe Leiter, die vom Lande bis zum Deck der „Alma“ führte, hinaufgeklettert, meine Seekiste aber war unten im Regen stehen geblieben. Als der Kapitän mich entlassen hatte, sah ich vergebens nach Hilfe aus, um die Kiste an Bord zu bringen. Einige Leute der Mannschaft arbeiteten in der Bemastung, sonst war niemand da, und ich stand ziemlich ratlos. Endlich kam ein

*) Trapezförmiges Segel an einer mit ihrem gabelähnlichen Ende den Mast umspannenden Stange.

älterer Mann mit bärbeißigem Gesicht und einer dicken Backe die Leiter herauf an Deck, wo ich herumirrte.

„Wer bist du?“ fragte er mich mit so barscher Stimme, daß ich ordentlich erschrak. Ich nannte meinen Namen. „Was willst du hier?“ fuhr er in demselben Tone fort und natürlich wie alle an Bord in plattdeutscher Sprache. Als ich ihm mitgeteilt, daß ich als Lehrling an Bord gekommen sei, erwiderte er: „So! nun, ich bin der Bootsmann des Schiffes, und du hast mir zu gehorchen, das merke dir.“ Als Bekräftigung dieser Sentenz spuckte er eine Masse braunen Saftes aus, und ich bemerkte, wie die dicke Backe plötzlich dünn wurde, dagegen die andere anschwell. Anfänglich konnte ich mir diese wunderbare Metamorphose nicht erklären; später entdeckte ich, daß ein riesiges Stück Kautabak die Ursache war, das von einer Seite des Mundes nach der andern wanderte, sobald der Bootsmann auf irgendeine seiner Reden einen besonderen Trumpf setzen wollte.

Auf meine Bitte ließ er nun durch einige Matrosen meine Kiste an Bord schaffen und wies mir in dem Mannschaftsraume den Platz dafür und meine Koje an. Ich verstand manches nicht von dem, was er sagte, und fragte wiederholt; da verlor er die Geduld; was wir Schweizer wohl an Bord zu suchen hätten, wenn wir nicht einmal Plattdeutsch verständen, meinte er brummend. Er war nämlich der Ansicht, Hochdeutsch werde nur in der Schweiz gesprochen.

Mein zukünftiger Wohnraum — technisch das „Logis“ genannt — machte einen sehr niederdrückenden Eindruck auf mich und entsprach auch nicht meinen bescheidensten Erwartungen. Er lag in der vordersten Spitze des Schiffes, im Bug, und unter Deck, hatte die Form eines Dreiecks, war so niedrig, daß man nur gebückt darin stehen konnte und so eng, daß ein Umhergehen sehr schwierig wurde. An den Wänden waren je zwei feste Kojen übereinander gebaut, aber nicht 18, sondern nur 16, so daß je zwei der vier Jüngsten, zu denen ich gehörte, nur ein Bett hatten. Die Kisten standen vor den Kojen; sie und zwei Klapptische sowie eine von dem Deck herabhängende blecherne Öllampe mit zwei Flammen bildeten das einzige Mobiliar des Logis, das sein Tageslicht durch die Niedergangsluke erhielt. Eine weitere Umschau war mir nicht gestattet; denn kaum hatte ich meine Kiste untergebracht und die vom Regen durchfeuchtete Matratze in die Koje gestopft, als auch schon des Bootsmanns Stimme erschallte. Meinen Namen mußte er wohl

schon wieder vergessen haben, denn er rief mich „Schweizer“ und nannte mich auch konsequent während der ganzen späteren Reise so.

„Was tust du so lange dort unten?“ fuhr er mich an, „hier heißt's arbeiten und nicht faulenzeln. Nimm jenen Korb und suche die Spiker unter dem Schiffe zusammen.“

Ich hatte zwar keine Ahnung, was er mit Spikern meinte, war aber auch schon zu sehr eingeschüchtert, um zu fragen, und kletterte schleunigst die Leiter nach der Werft hinunter, wo ich auch von einem gutmütigen Matrosen den gewünschten Aufschluß über den Befehl des Bootsmannes erhielt. Die Zimmerleute lösten die alten verbrauchten Kupferplatten vom Boden des Schiffes, und ich sollte die bei dieser Gelegenheit auf die Erde fallenden Kupfernägel aufsuchen, die an Bord Spiker genannt werden.

Die Arbeit behagte mir keineswegs; ich hatte mir den Anfang so ganz anders gedacht, aber ich war fleißig, und selbst der alte Bootsmann schien mit meinem Eifer nicht unzufrieden zu sein, der mir bei der ungewohnten Beschäftigung trotz des kalten Wetters die Schweißtropfen auf die Stirn trieb. Die Zeit zum Mittagessen kam; der Koch stand oben an der Leiter, klatschte dreimal in die Hände und rief etwas, das mir wie „Handschuh“ klang, aber wie ich später erfuhr, „Handen schoon!“ (Hände rein!) hieß. Ich mußte mich sehr damit beeilen, denn ich wurde belehrt, daß das Signal mich als den Jüngsten speziell angehe und ich die Speisen von der Küche nach dem Logis zu tragen habe. Als dies geschehen, gab der Koch ein zweites eigentümliches Signal, diesmal aber mit einem freilich nicht eben melodiereichen Gesange: „Schaffen over all, schaffen unnen un boben, schaffen in Gottes Namen!“ (Essen überall, essen unten und oben, essen in Gottes Namen!) klang es mit lauter Stimme nach der Werft hinunter, und die Leute sammelten sich, um ihr Mahl einzunehmen. Dieses war kräftig und gut; die Arbeit hatte Appetit gemacht, das Essen schmeckte mir vortrefflich, und von dem auf meine Ration entfallenden Pfunde Fleisch blieb nichts übrig. Die Unterhaltung dagegen mundete mir weniger; was ich davon verstand, war so weit verschieden von dem, was ich bisher gewohnt gewesen.

Nachmittags suchte ich wieder Nägel aus dem Schmutz; mein Rojenkamerad half mir dabei. Er war ein frischer, netter Bursche in meinem Alter und stammte von der Insel Föhr, wie fast die ganze Besatzung und der Kapitän selbst. In damaliger Zeit stellten

die friesischen Inseln ein sehr großes Kontingent an Seeleuten für die Hamburger Schiffe; die meisten Kapitäne waren von dort und zogen ihre Landsleute, Verwandte und Bekannte heran. Mein Bettgenosse hieß Heinrich Petersen, der Kapitän Pay Andersen, der Bootsmann Peter Hinrichsen, und außer dem Obersteuermann und mir endeten alle Namen an Bord auf sen. Heinrich hatte zwar auch noch keine Seereise gemacht, aber er war mehrere Wochen an Bord und auf seiner Heimatsinsel von Jugend auf mit dem Wasser und mit Schiffen vertraut gewesen, und besaß deshalb schon eine Menge nautischer *) Kenntnisse, um die ich ihn beneidete.

Nach Feierabend gingen die meisten Leute an Land auf Urlaub. Ich blieb zurück; einmal war ich nicht in der Stimmung, irgendwelches Vergnügen aufzusuchen, dann aber hatte mich auch die Arbeit ermüdet, und ich legte mich bald nach dem Abendbrot zur Ruhe. Ich fand die mit See gras gestopfte Matratze und das Kopfkissen zwar etwas hart, die ungewohnte wollene Decke kratzte, und namentlich wollte mir das geteilte Bett durchaus nicht gefallen; aber trotzdem kam der Schlaf bald und fest, das Vorrecht der Jugend.

Nach einigen Stunden wurde ich jedoch aus meinen Träumen geweckt und unsanft aufgerüttelt. Ich bekam die Nachtwache und mußte eine Stunde auf dem Deck sein. Ein Schiff ist nie ohne Wache; in See besteht sie aus der Hälfte der Mannschaft; im Hafen geht ein Mann Wache und wird stündlich abgelöst, während die Seewache vier Stunden dauert.

Es war eine schöne Herbstnacht, der Mond schien hell und klar und goß sein Licht auf die Türme und Dächer der alten Hansestadt, die ich von meinem hohen Standpunkte aus überblickte. Der dunkle Elbstrom glitt schweigend dahin, und am Horizont zeichnete sich der Mastenwald der im Hafen liegenden Schiffe. Überall herrschte Ruhe und Schweigen; ich war mit mir allein, da konnte es nicht ausbleiben, daß der verfloßene Tag an meinem Geiste vorüberzog und die empfangenen Eindrücke sich widerspiegelten. Ich kann nicht sagen, daß ich irgendwie darüber Befriedigung empfunden hätte; Coopers und Marryats Romane hatten mir so ganz andere Anschauungen vom Schiffsleben beigebracht, wie ich sie heute verwirklicht sah. Als ich vor einigen Tagen mit meinem Vater durch den Hafen gefahren war, arbeiteten auf einem Schiffe Matrosen hoch oben in der Takelage. Indem der Vater auf den gefährlich

*) seemannischer.

Nach acht Tagen war das Schiff gekupfert und lief von der Helling ab.

Am andern Tage begann die Beladung, und damit ging die sonstige Fertigstellung für See Hand in Hand. Darüber verflossen vierzehn Tage, und es wurde Anfang Oktober, bis wir alles zum Absegeln fertig gemacht hatten. Das nächste Reiseziel war Batavia; ob noch andere Häfen angelaufen werden sollten, blieb vorläufig unbestimmt; aller Wahrscheinlichkeit nach konnte man auf eine Abwesenheit von über einem Jahre rechnen. Diese erste Probezeit in Hamburg wurde mir sehr schwer; aber, getreu meinem gefaßten Entschlusse, lernte ich arbeiten, meine Kräfte anwenden und meine Aufmerksamkeit auf die praktische Seite des Lebens richten.

Der Tag der Abreise war gekommen, und der Lotse erschien an Bord. Mit der eintretenden Ebbe warfen wir von den Pfählen los, an denen das Schiff im eigentlichen Hafen festgemacht war, und holten es auf den Strom. Der Wind war ungünstig; das enge und gewundene Fahrwasser gestattete kein Lavierem*), und da es zu jener Zeit noch keine Schleppdampfer gab, die jetzt bei solchen Gelegenheiten den Schiffen die Arbeit abnehmen, so trieben wir mit dem Strom, aber gegen den Wind die Elbe hinunter. Das war eine langweilige Sache; bisweilen konnten wir eine kleine Strecke segeln; doch die Ebbe brachte uns nur bis zur Reede von Glückstadt; dann trat die Flut ein, und wir mußten ankern.

Ich hatte inzwischen Gelegenheit gehabt, meine erste Lektion in der Seemannschaft zu erhalten. Das Treiben eines Schiffes in einem schmalen Fahrwasser erfordert sehr viel nautisches Geschick; wer es versteht, der kann überhaupt mit einem Schiffe manövrieren. Die Dampfschiffahrt hat dies Treiben meist aufhören lassen; aber im Interesse seemännischer Tüchtigkeit ist es sehr zu bedauern; denn es ist damit eine vortreffliche und fast unersehbliche Schule für das Manövrieren mit Segelschiffen verloren gegangen. Unser Lotse, ein Mann in den Fünfzigern und der Typus**) eines wettergestählten Seemanns, verstand die Sache aus dem Grunde. Mit stiller Bewunderung sah ich, wie er die „Alma“ durch die schwierigsten Passagen lenkte, und namentlich imponierte mir die Ruhe und Sicherheit, mit der er seine Befehle erteilte. Mein Posten war in seiner Nähe. Er mußte wohl bemerkt haben, mit welchem lebhaften Interesse ich den Bewegungen des Schiffes folgte und mir

*) Im Bidzad segeln. **) Vorbild.

Ursache und Wirkung klar zu machen suchte; denn zu meiner großen, freudigen Überraschung redete er mich unerwartet mit freundlichem Wohlwollen an und fragte, wonach ich so aufmerksam ausschauete.

„Ich möchte mit einem Schiffe so manövrieren können wie Sie“, war meine Antwort. Sie schien ihm zu gefallen. „Stelle dich neben mich,“ sagte er mir zunicke, „und wenn du etwas nicht verstehst, so frage.“ Er gab mir dann eine Erklärung der folgenden Manöver in ebenso knapper wie verständlicher Weise, so daß mir die Punkte, auf die es ankam, vollständig klar wurden und ich in der kurzen Zeit ungemein viel lernte, was mir für meine spätere Laufbahn sehr nützlich gewesen ist. Der Westwind war am andern Tage stürmisch geworden, und da mit ihm nichts in der Nordsee zu machen war, warteten wir auf gutes Wetter. Wir mußten uns jedoch noch volle acht Tage gedulden, bis es eintrat. Ich selbst bedauerte das nicht, da der Lotse, der wohl Gefallen an mir gefunden haben mußte, mich bei jeder Gelegenheit aufsuchte, um mit mir zu sprechen und mich zu belehren. Mit welchem Eifer ich bestrebt war, daraus Nutzen zu ziehen, bedarf wohl kaum der Erwähnung. Mein Verstand sagte mir, daß ich mich aus meiner untergeordneten Stellung, in der ich mich so unglücklich fühlte, um so schneller befreien würde, je eher ich in meinem Fache etwas Tüchtiges lernte, und deswegen setzte ich meine ganze Energie daran, meine Wißbegier zu befriedigen.

Ich war jedoch dem Lotsen nicht allein für seine wertvolle Unterweisung, sondern auch dafür so dankbar, daß er sich freundlich gegen mich zeigte, was mich um so wohlthuerender berührte, als sich bis jetzt niemand von der Besatzung, mit Ausnahme Heinrichs, meines Rosenkameraden, um mich gekümmert hatte. Kapitän und Steuerleute schienen mich nur als eine Arbeitsmaschine zu betrachten; keiner von ihnen hatte ein gütiges Wort an mich gerichtet, und die Matrosen im Logis benutzten mich als den Jüngsten ebenfalls nur zu barsch geforderten Dienstleistungen. Wie oft biß ich die Zähne aufeinander, um meinen erregten Empfindungen nicht laut Luft zu machen. Doch auch das hatte sein Gutes; denn ich lernte mich selbst überwinden und die meinem Charakter innewohnende Heftigkeit unterdrücken. Nur des Bootsmanns Benehmen änderte sich allmählich günstig für mich. Meine Willigkeit, allen mir gewordenen Befehlen so schnell und gut wie möglich nachzukommen, mochte dazu beitragen, ihn wohlwollender gegen mich zu stimmen, wahrscheinlich aber auch der Einfluß des Lotsen. Ich wurde seiner Wache zu-

geteilt, zwar keineswegs geschont, aber wenn er jetzt „Schweizer“ rief, dann klang es nicht mehr so hart wie früher. Ich hörte öfter ein ermunterndes Wort und begann durchzufühlen, daß in der Brust des alten Seebären trotz der rauhen Schale doch ein warmes Herz schlug.

Endlich war der Wind müde geworden, stets aus derselben Ecke zu wehen. Er ging in der Nacht südlich, freilich links herum, durch Süden statt durch Norden, und der Lotse meinte deshalb, er werde keinen Bestand haben; aber der Kapitän wollte sich die günstige Brise nicht über den Kopf wehen lassen, und mit Tagesanbruch wurden die Anker gelichtet. In unserer Nähe hatten sich in den letzten Tagen wohl einige vierzig Schiffe angesammelt, die ebenfalls in See wollten und nun mit uns die gute Gelegenheit benutzten.

Welch reges Leben herrschte da ringsum auf der Wasserfläche, und wie interessant war das Schauspiel, eine so große Flotte sich gleichzeitig in Bewegung setzen zu sehen! Von allen Seiten ertönten in der hellhörigen Morgenluft die Kommandos, das Klipp klapp der Ankerspüle*), mit denen die Ketten eingewunden, sowie das Hoi ho! und der Gesang der Matrosen, nach dessen Takte die Segel gehißt oder andere Arbeiten verrichtet wurden. Vom Winde gebläht, entfaltete sich die weiße Leinwand an den Rahen, und diese wurde in das Kreuz gebraßt, sobald die Anker gerade unter dem Schiffe standen. „Licht Anker!“ lautete dann der Befehl; die Leute eilten an das Spill zurück, und wiederum hörte man das Klipp klapp der Ankerwinden und das Hoi ho! der Matrosen. Glied für Glied und nur mit gewaltiger Kraftanstrengung wanderte die Kette durch die Klüsenöffnung im Bug des Schiffes herein auf das Deck, bis der Anker aus dem zähen Grunde gebrochen war und das Fahrzeug frei von seinen Fesseln auf den Fluten schwamm. Sofort folgte es dem Drucke der vorderen, gegen den Wind gestellten Segel; sie wirkten wie ein Hebel und warfen den Kopf des Schiffes herum, bis die den andern Weg gebraßten Hintersegel füllten. Dann war die Aufgabe der Vorsegel gelöst; sie wurden mit den hinteren parallel gestellt; die bis dahin noch unter den Rahen zusammengefalteten Untersegel fielen, das Schiff wurde mit Hilfe des Steuerruders auf seinen Kurs gebracht und glitt vor der strammen Brise und in seinem Laufe durch die Ebbe beschleunigt pfeilschnell auf dem Strome dahin.

*) Winden für die Ankerketten.

Von den übrigen Mitseglern war bereits die Hälfte unterwegs, aber unsere „Alma“ zeigte sich flink. Ihr Bug, scharf wie ein Messer, durchschnitt fast geräuschlos das Wasser und ließ eines der Fahrzeuge nach dem andern hinter sich. „Platz für den Ostindienfahrer!“ schien sie zu sagen, und ihre Flagge flatterte lustig im Winde.

Der Seemann identifiziert*) sich mit seinem Schiffe; er empfindet dessen Vorzüge als seine eigenen und triumphiert, wenn er einen Schnellsegler unter den Füßen hat, so wenig es sein Verdienst ist. Das finstere Gesicht des Kapitäns hellte sich auf; die Leute scherzten mit gutmütigem Hohn nach den Fahrzeugen hinüber, an denen wir vorbeiliefen, und auch ich war in meinem Herzen bereits so viel Seemann geworden, um den Triumph mit zu empfinden.

Der Wind frischte auf; wir liefen zehn Knoten, zwei und eine halbe Meile, in der Stunde, und passierten mittags Cuxhaven. Das niedrige rechte Elbufer war bereits unsern Blicken entschwunden, auch das linke begann sich allmählich unter den Horizont zu senken, und der Turm der Elbinsel Neuwerk erhob sich als letzter Wachtposten des Festlandes aus der ihn umgebenden Wasserfläche. Wir schossen an dem innern Feuerschiffe vorbei, das am Tage durch seine rote Farbe und durch Kugeln auf den Spitzen der Masten, sowie nachts durch weitleuchtende Laternen vor gefährlichen Sänden warnt; dann kam die in der Elbmündung verankerte Lotsengaliothe**) in Sicht, und wir hielten auf sie zu. Die Lotsenflagge wurde bei uns im Vortop gehißt, und auf dies Signal stieß ein Boot von der Galiothe ab, um den Lotsen abzuholen. Die Untersegel wurden fortgenommen, die Hinterrahen gegen den Wind gebraßt, das Schiff verlor seine Fahrt und trieb langsam auf das wartende Boot zu. Der Lotse stand mittschiffs an der Fallreepstreppe und nahm die Briefe in Empfang, die als letzte Grüße in die Heimat gingen. Auch ich brachte den meinigen; ich hatte viele Tage daran geschrieben; aber sein Inhalt verriet nichts von dem, was ich fühlte und fest in meiner Brust verschlossen hielt; die Meinigen sollten glauben, daß ich in meinem Berufe glücklich und zufrieden sei. Ihre Abschiedsbriefe waren mit tränendem Auge oft von mir gelesen, und die mir darin gesandten Segenswünsche hatten meinen herben Schmerz gelindert; für lange, lange Zeit sollten sie mein einziger Schatz und mein Trost in der Einsamkeit sein.

Der Lotse drückte mir warm die Hand. „Kopf oben, mein

*) setzt sich gleich. **) Lotsenschiff.

Junge!“ sagte er. „Du wirst darüber fortkommen“; er schien in meinem Herzen gelesen zu haben. Das Boot kam längseit, und er ging von Bord. „Behaltene Reise!“ klang sein seemännischer Abschiedsgruß — so einfache Worte und doch so vielsagend! „Danke, danke Lotse!“ war die Erwiderung der Besatzung. Ein lehtes Winken mit der Hand, und das Boot flog dahin. „Bragt voll!“ kommandierte der Kapitän; die Hinterrahen flogen herum, und der Wind blähte wieder ihre Segel, Fock und Großsegel wurden geseht, und das Schiff zog hinein in die weite See, die fortan meine Heimat war.

Wir hatten von Tagesfrühe an mit „Alle Mann“ tüchtig gearbeitet; es gab noch so manches für See in Ordnung zu bringen und festzumachen, damit es bei den zu erwartenden Bewegungen des Schiffes nicht umstürze. Jetzt, als wir auch das äußerste Feuerschiff und die rote Tonne hinter uns hatten, die die Mündung der Elbe kennzeichnet, war alles so weit fertig, daß die eine Hälfte der Mannschaft entbehrt werden konnte. Backbordwache, so genannt nach Backbord, der linken Seite des Schiffes, während die andere Steuerbordwache heißt, erhielt Freiwache oder „Wache zur Roje“, wie sonderbarerweise der technische Ausdruck auf Handelsschiffen lautet. Ich ging jedoch nicht unter Deck, sondern stand vorn an der Bordwand und ließ meine Blicke über die endlose Fläche gleiten, die sich vor mir aufrollte. Es war das Meer, das ich jetzt wirklich sah, das Meer, nach dem mein Herz seit langen Jahren sich gesehnt, das ungekannt dennoch einen solchen Zauber auf mich ausgeübt, das mit geheimnisvoller Macht mich an sich gezogen hatte, bis ich endlich sein eigen geworden war. Unbegrenzt, mit dem Himmel sich verschmelzend, lag es vor mir, zwar anders, als meine Phantasie mir sein Bild gezeichnet, aber immer gewaltig und imponierend. Ich hatte so viel von seinen Schönheiten, seinen Wundern, seinen Schrecken gelesen, daß jetzt die Wirklichkeit meinen Vorstellungen nicht entsprach. Vergebens schaute ich nach den sich türmenden Wellen, die ich mir vom Ozean unzertrennlich dachte; nicht wallend und wogend zeigte sich mir die dunkle Flut, sondern ruhig und friedlich breitete sie sich aus. Ich hatte vergessen, daß wir uns noch in nächster Nähe der Küste befanden, daß der Wind südlich von ihr herüber wehte und deshalb kein Seegang aufkommen konnte. Eine Herde Delfine umspielte eine Zeitlang das Schiff, um nach Westen zu bald wieder zu verschwinden. Wo sie hinziehen, dort wird bald der Wind herkommen, sagen die Seeleute, und es trifft bisweilen zu.

Fast alle Schiffe, mit denen wir am Morgen zugleich Anker gelichtet, hatten wir weit hinter uns gelassen, und viele von ihnen schwammen nur noch wie weiße Punkte auf der Meeresfläche, die nicht mehr von dem gelblichen Wasser des Elbstromes getrübt wurde, sondern eine lichte, grüne Färbung angenommen hatte, in der das Kielwasser unseres Schiffes einen breiten, silberschäumenden Streifen zeichnete. Fern am nördlichen Horizonte tauchte Helgoland als bläulicher Hügel auf, doch nur einen Augenblick, dann senkte sich ein grauer Wolkenschleier herab, entzog es den spähenden Blicken, und sehr bald verwandelte sich auch das Bild, in dessen Anschauen ich versunken war.

Wir hatten bisher vor dem Winde gesegelt, der stoßweise und mit sehr wechselnder Stärke wehte. Der Himmel sah nicht gut aus, auf hellgrauem Grunde schwammen dunkle, kleine Wolken und jagten darüber hin, als würden sie von einem Sturme gepeitscht. Die Sonne hatte sich den ganzen Tag nicht blicken lassen, die Möwen kreischten durchdringend und hielten sich niedrig über dem Wasser.

„Das gibt keine gute Nacht“, hörte ich den Bootsmann sagen. Er war wieder an Deck gekommen, um sich See und Himmel zu betrachten, freilich von einem praktischeren Standpunkte aus als ich. „Ja,“ meinte der von ihm angeredete Zimmermann, „ein Krümper *) hält nicht lange vor, und die Blänke dort im Westen wird bald ihr Gesicht zeigen.“ Raum waren die Worte des Sprechers verhallt, als auf einmal alle Segel loskamen und heftig zu schlagen begannen. „Steuerbord vorbrassen!“ rief der Obersteuermann vom Hinterdeck; die Segel sollten schärfer an den Wind gestellt werden.

„Da haben wir es schon,“ sagte der Bootsmann, und das Tabakspriemchen flog mit Gewalt in seinem Munde von Backbord nach Steuerbord, „nun wird auch bald das Reefen **) hinterherkommen.“

Der Zimmermann ging mit zum Brassen; der Wind war auf Südwest zurückgesprungen und frischte steif auf. Die kleineren Segel konnten gerade noch stehen; aber der jetzt seitlich einkommende Winddruck legte das Schiff bedeutend über. Auch änderte sich zu meinem Erstaunen die ganze Szenerie um mich überraschend schnell; die von mir vermißten Wellen waren, wenn auch nicht gerade turmhoch, da, als seien sie hervorgezaubert; wir mußten in einen

*) Wenn der Wind links herumgeht, so sagen die Seeleute: „er krümpt“. Gewöhnlich hat er dann keinen Bestand, und das Wetter wird schlecht.

**) Verkleinern der Segel.

Estrich hineingelaufen sein, wo schon länger starker Westwind gestanden hatte. Das bis dahin so ruhig liegende Schiff begann allerlei unerwartete Bewegungen zu machen, die mir durchaus nicht behagten, so daß ich mich krampfhaft an einem Tau festhielt und mit den Augen vergebens nach einem festen Punkte am Horizonte suchte. Plötzlich stampfte die „Alma“ tief in die See, ich verlor das Gleichgewicht, fiel auf das Deck nieder, und ein gleichzeitig über den Bug kommender kräftiger Spritzer weichte mich gründlich in Salzwasser ein.

„Nun, Schweizer, wie gefällt dir die Seefahrt?“ fragte mich der Bootsmann lachend. Die wahrheitsgetreue Antwort hätte gelautet: „In diesem Augenblicke herzlich schlecht“, aber sie blieb mir in der Kehle stecken oder flog vielmehr unausgesprochen mit noch andern Dingen über Bord. Die Seekrankheit hatte mich gepackt, und zwar gleich ganz gehörig. Himmel, welches Dasein! Über alle Maßen elend! Man hätte mich über Bord werfen können, ich würde mich nicht gestraußt haben, und dazu noch Spott von allen Seiten. Ich wollte hinunter und zur Roje; aber kaum hatte ich die feuchtwarme, drückende Luft des Logis geatmet, da wurde es mir wie zum Sterben und trieb mich mit Gewalt wieder ins Freie. Inzwischen war es Abend geworden, der Wind nahm zu, es dampfte tüchtig über den Bug und regnete außerdem noch. In Lee, auf der dem Winde abgekehrten Seite vom Großboote, hinter der Rambuſe*), war eine Partie Stroh aufgestapelt, das man zu irgendwelchen Zwecken mitgenommen hatte. Hier fand ich ein einigermaßen gegen Wind und Regen geschütztes Plätzchen und machte mir ein Nest. Man hatte wohl Erbarmen mit meinem Leiden und ließ mich ruhig liegen, ja in der Nacht deckte mich sogar jemand mit einem Stück geteerten Segeltuchs zu, und ich glaubte den Bootsmann zu erkennen. Vom Sonnabend bis Dienstag, drei volle Tage, dauerte der schreckliche Zustand; von dem, was um mich her vorging, empfand ich nichts, ich hatte genug mit meiner eigenen trübseligen Existenz zu tun. Dann endlich wurde mir besser zumute, und ich erhob mich aus meinem Bivak. Die Leute waren beim Mittagessen; es gab weiße Bohnen, und in der Rambuſe stand ein Rest im Topfe. Sie erschienen mir plötzlich sehr verlockend; ich machte mich darüber her, und es blieb nichts übrig, obgleich es wohl drei Rationen sein mochten — die Natur wollte ihr Recht

*) Küche.

haben. Meine Seekrankheit war gewichen; ich fühlte mich noch etwas matt, aber das ging bald vorüber, und in wenigen Tagen waren mir auch die Seebeine gewachsen, d. h. ich hatte bei den schwankenden Bewegungen des Schiffes mich im Gleichgewicht halten gelernt.

Das alte Seemannsprichwort bezüglich der Richtung des kommenden Windes: „Im Sommer die Bänke *), im Winter die Blänke“, aus dem der Zimmermann seine meteorologische Prophezeiung**) abgeleitet, hatte recht gehabt. Der aus der Blänke, d. h. aus einem hellen Streifen am Horizont des sonst gleichmäßig bedeckten Himmels gekommene Westwind hatte unangenehmen Bestand. Bald war er sehr steif, bald flaute er etwas ab; aber er blies uns stets hartnäckig in die Zähne. Wir kreuzten, nach des Bootsmanns Ansicht, das Blaue vom Himmel herunter, und die ewig scharf angebräunten Rahen scheuerten zu seinem Kummer trotz dickster Bewicklung alle Wanten und Pardunen, wie die Haltetaue der Bemastung heißen, entzwei, ohne daß wir deshalb viel weiter gekommen wären. Wir hatten seit acht Tagen die Elbe verlassen und erst die Höhe der holländischen Küste erreicht, worüber des Kapitäns Gesicht um nichts freundlicher aussah. Die Mannschaft wußte sich jedoch über die verlängerte Dauer der Reise leichter zu trösten. „Der Monat dreht, und der Koch packt auf“, lautet bei solchen Anlässen ihre Lebensphilosophie, d. h. die Sage läuft fort, und an Essen fehlt's auch nicht; das übrige kümmert sie nicht, wenigstens was die nautische Führung des Schiffes anbetrifft.

Mich kümmerte natürlich das langsame Vorwärtskommen auch nicht, wengleich ich dabei nicht an das Drehen des Monats und das Aufpacken des Kochs dachte. Ich hatte so viel zu sehen und zu lernen, daß mir die Zeit ungemein schnell verfloß. Ich mußte tüchtig heran, aber das war mir gerade recht; ich wollte lernen, je mehr und je schneller, desto besser.

Meine Schienbeine waren wund vom Erklimmen der Bramwanten, die nicht wie die übrigen Haltetaue der Masten und Stengen ausgewebt, d. h. mit Strickleitern versehen sind. Es galt dann an den bloßen Tauen hochzuklettern, um das Oberbramssegel, das höchste im Schiff, los oder fest zu machen, oder die Rahe auf und nieder zu geben. Das geschah nämlich, seitdem ich nicht mehr seekrank war, täglich, und zwar mußten mein Kamerad Heinrich und ich damit regelmäßig unsere Freiwache erkaufen, er im Vortopp, ich im Groß-

*) Dunkle Wolkenstreifen am Horizont. **) Wetterprophezeiung.

topp. Der Kapitän, von dessen erziehlichem Einfluß auf uns wir bisher wenig bemerkt, hatte diese Anordnung getroffen, um uns flink zu machen, und es läßt sich nicht leugnen, daß das Mittel probat war. Nichts wird an Bord mehr geschätzt als Ruhe und Schlaf, und es gehört zu den täglichen Vorkommnissen, daß sowohl der Matrose wie der junge Offizier sich während der ihnen vergönnten kurzen Ruhezeit durch einen Kameraden wecken läßt, nur um sich zu sagen, du kannst noch ein bis zwei Stunden schlafen, und im Bewußtsein dieses Hochgenusses sich auf die andere Seite zu wenden. Für uns beide war natürlich der Schlaf gerade soviel wert, und sehr bald hatten wir das Manöver trotz der wunden Schienbeine in fünf Minuten hinter uns, so daß der Kapitän seinen Zweck völlig erreicht hatte.

Die Schienbeine waren es aber nicht allein, welche litten; durch das Ziehen an den von Salzwasser nassen Tauen bekamen meine Finger tiefe Risse an den Seiten, und ich mußte manchen harten Stoß an Kopf und Körper verwinden, ehe ich mich geschickt auf den beschränkten Räumen des Schiffes bewegen lernte — aber ich verbiß die Schmerzen, und jeder Tag brachte mich vorwärts. Nicht wenig trug dazu mein Verhältnis zum Bootsmann bei; es gestaltete sich immer freundschaftlicher, besonders seitdem er merkte, daß ich gute Fortschritte im Plattdeutschen machte, wengleich er mich deshalb doch „Schweizer“ nannte. Er gab mir allerlei gute Ratschläge, wie ich mich in diesem oder jenem schwierigen Falle meines Faches zu verhalten hätte, weihte mich in die Geheimnisse des Langspleißes, des Grummetstropfes, des türkischen Knotens und anderer zur Junft gehöriger künstlicher Tauerwerksarbeiten ein und war sehr befriedigt, als ich den allerdings traurig mißlungenen Versuch gemacht hatte, das Tabakskauen zu erlernen. Ich war danach so furchtbar seekrank geworden, daß ich eine halbe Stunde wie tot lag und mir feierlich gelobte, von ferneren Experimenten nach dieser Richtung endgültig Abstand zu nehmen.

Wir befanden uns auf der Höhe von Texel, d. h. nach Schätzung des Kapitäns; denn Sonne und astronomische Ortsbestimmung hatten wir in der ganzen Zeit nicht gehabt. Das Lot war unser einziger Wegweiser gewesen, und wie der Blinde mit dem Stock hatten wir unsern Weg nach der Wassertiefe und Beschaffenheit des Grundes, den das an seiner untern Fläche mit Thalg bedeckte Lot herausbrachte, fühlen müssen. Das Wetter hatte sich bisher verhältnismäßig gehalten, und nur selten brauchte ein Reff ein-

gesteckt zu werden; jetzt jedoch mehrten sich die Zeichen, daß ein gehöriger Sturm im Anzuge sei. Über die gleichmäßige graue Decke des Himmels jagten wieder dunkle, zerrissene Wolken; am Horizont ballten sie sich zusammen, so daß sie wie Gebirgsmassen mit scharf geränderten Ruppen erschienen. Der Wind begann stoßweise zu wehen, und man hörte es oben in den Lüften rauschen. Die See wurde unruhig, und das Barometer fiel stark. Das hätte nun alles noch hingehen mögen; aber das Schlimmste war, daß der Zimmermann von Frauen, und der Koch von Pferden geträumt hatte. „Siehst du, Schweizer,“ sagte der Bootsmann, „ich halte nicht viel von diesen neumodischen Dingen; ich habe fünfzehn Reisen nach Grönland und drei nach der Südsee gemacht und über 50 Walfische harpuniert; aber wir haben nie einen Barometer gehabt. Wenn man dagegen von Pferden und Frauenzimmern träumt, dann kannst du dich darauf verlassen, dann gibt es auch was. Das trägt nie, und je älter und häßlicher die Frauenzimmer sind, desto toller fängt es an zu wehen — das ist so sicher wie das Amen in der Kirche“, dabei flog das Priemchen nach der andern Seite, fast mit einem hörbaren Ruck, wie beim Rekruten die Augen nach rechts.

Jedenfalls schien der Kapitän wenigstens mit der Schlußfolgerung des Bootsmanns, daß es viel Wind gebe, einverstanden zu sein; denn er ließ noch vor Abend die Marssegel doppelt reffen, wodurch sie beinahe um die Hälfte verkleinert wurden, und das war nicht umsonst geschehen. Kurz vor Mitternacht schoß der Sturm aus Nordwest aus und kam an mit Trommeln und Pfeifen. Er fiel in die Segel und legte das Schiff auf die Seite, daß es ächzte und stöhnte. Er wühlte die See auf, und der über das ganze Vorschiff sprühende Gischt leuchtete unheimlich durch die finstere Nacht. Es mußten Segel geborgen werden, um das Schiff zu erleichtern, das unter ihrem Druck schwer in der See stampfte und dadurch sehr in seinen Verbänden litt. Das Großsegel, das unterste am Großmast, kam zuerst an die Reihe, dann der Klüver, ein dreieckiges Segel am Klüverbaum, der Verlängerung des schräg nach vorn hinausliegenden Bugspriets. Heinrich und ich wurden hinausgeschickt, um den Klüver festzumachen. Es ist das eigentlich Matrosenarbeit, weil viel Kraft und Geschick dazu gehört, und bleibt dennoch bei schwerem Arbeiten des Schiffes gefährlich. Auf Kriegsschiffen ist deshalb unter dem Klüverbaum ein Netz ausgespannt, weil die See die Leute herabschlagen kann. Auf Handelsschiffen nimmt man nicht soviel Rücksicht und man glaubte uns beiden die schwere Auf-

gabe zumuten zu dürfen, die wir körperkräftig und außerdem durch die täglichen Oberbramssegel-Exerzitien genügend „flink“ gemacht waren. Wir selbst empfanden natürlich einen berechtigten Stolz über das uns geschenkte Vertrauen und gehorchten auf das schnellste dem uns gewordenen Befehle.

Das Klüverschoot, die untere Ecke des Segels mit dem daran befestigten Tau, schlug im Winde so heftig, daß das ganze Vorgeschirr zitterte. „Festgehalten, Jungens!“ rief der Bootsmann uns nach, „und von draußen angefangen, sonst schlägt euch der Klüver ohne Gnade vom Baum!“ Wir hörten nur mit halbem Ohr und liefen hinaus. Auf dem Bugspriet ging es noch, da hatten wir festes Holz unter den Füßen und zwei dazu angebrachte Taue, die Laufftagen, als Halt für die Hände; aber auf dem Klüverbaum war das „Festhalten“ leichter gesagt als getan. Unten nur das sogenannte Pferd, ein Tau, darin zu stehen, oben den runden, glatten Baum. Er mußte zwischen Brust und Knie geklemmt werden, das war der ganze Halt; denn die beiden Hände brauchte man zur Arbeit. Wir kamen indessen glücklich hinaus und fingen an das Segel zu beschlagen. Es war mir, als hätten wir ein wildes Tier einzufangen, so ungebärdig zeigte sich der im Sturm peitschende Klüver. Verschiedene Male glaubten wir ihn schon gebändigt zu haben; dann riß ihn der Wind uns wieder aus den Händen.

Ich kämpfte meinen ersten persönlichen Kampf mit den Elementen, und es stachelte meinen Ehrgeiz, als Sieger daraus hervorzugehen. Heinrich schien ebenso zu fühlen, und wir arbeiteten wie zwei Männer. Die ungewohnte seltsame Umgebung trug nicht wenig dazu bei, den Kampf noch aufregender zu machen. Die dunkle Nacht, das Heulen und Pfeifen des Windes in der Takelage, das Rauschen des Schiffes durch das Wasser, das sich wie ein glühender Berg vor seinem Bug aufstaut, die schäumenden, überkopfenden Wellen, denen wir bei dem Auf- und Niederstampfen bisweilen so nahe kamen, daß unsere Füße sie berührten — alles das wirkte wie bezaubernd auf mich ein und bestrickte förmlich meine Sinne. Ja, so hatte ich mir das Seeleben gedacht, das war es, wonach ich mich gesehnt, das die Poesie des Meeres, die mich so mächtig angezogen und meine Phantasie beschäftigt hatte. O wie freudig bewegte das mein Herz, so hatte ich mich doch nicht getäuscht, und mein Beruf war nicht verfehlt! Mein Geist entfaltete seine Schwingen, er flog hinaus in die Zukunft, und mechanisch nur arbeiteten meine Hände.

Wir hatten den Klüver wieder halb auf den Baum gebracht, aber der gute Rat des Bootsmannes „Festhalten!“ war vergessen. Das Schiff stampfte auf einmal sehr schwer hinunter. Wir lagen über dem Baum und hielten das sich sträubende Segel. Da schlug die See unter das Pferd, in dem wir standen, und mit Gewalt unter unsere Füße; gleichzeitig faßte der Wind wieder das Klüverschoot und peitschte es hinaus in die Luft. In dem Streben, es zu halten, verloren wir durch den Stoß der See von unten das Gleichgewicht, flogen über den Baum fort und stürzten hinunter in die gähnende Tiefe. Ich glaubte den Ruf „Mann über Bord“ zu hören, empfand etwas wie einen Schlag — dann verlor ich die Besinnung.

Als ich wieder zu mir kam und die Augen aufschlug, lag ich in meiner Koje. Vor mir auf der Seekiste saß der Bootsmann und hatte meine Hand gefaßt.

„Schweizer“, sagte er, und seine sonst so rauhe Stimme klang freundlich und herzlich, „beinahe wäre das mit dir unklar gegangen. Ein andermal, da tue, was ich dir sage, und halte dich fest! Siehst du, mein Junge, wenn man ein ordentlicher Seemann werden will, dann muß man an jedem Finger einen Angelhaken haben, und wenn man bei zwei Reffen in den Marssegeln den Klüver festmacht, dann müssen Bauch und Beine wie eine Wantschraube den Baum festhalten.“

„Wie bin ich denn aber gerettet worden?“ fragte ich, „ich bin doch über Bord gefallen.“

„Ja, bisweilen ist ein verkehrter Rink auch zu etwas nütze,“ erwiderte er lächelnd, „das hast du der Beschlagzeising vom Klüver zu danken. Vorkäufig aber schweige, trink hier den Schluck, den der Alte dir geschickt hat, und dann schlaf! Morgen früh mußt du wieder auf sein, denn da brauchen wir alle Mann. Es steckt noch viel Schlimmes in der Luft; ich fühle es in meinen Knochen und will auch noch etwas zur Koje.“

Dabei reichte er mir eine Flasche Madeira, aus der ich einen tüchtigen Schluck nahm, der mir wie Feuer durch die Adern rieselte und mich wunderbar belebte.

„Danke, Bootsmann, wieviel Uhr ist es?“

„Gleich vier Glas *).“

*) Der Tag an Bord ist in vierstündige Wachen geteilt. Deren Zeit wurde früher nach Halbstunden-Gläsern bemessen. Am 12 Uhr beginnt eine neue Wache; wenn deshalb 4 „Glas“ ausgelaufen waren, bedeutete dies 2 Uhr. Trotz Abschaffung der Sanduhren hat man die alte Bezeichnung beibehalten.

Kurz vor Mitternacht hatte ich den Klüver festmachen sollen, jetzt war es bald zwei Uhr; ich mußte also zwei Stunden ohne Bewußtsein gelegen haben, und der Bootsmann hatte diese Zeit von seiner Freiwache geopfert, um bei mir zu wachen. Ich war tief gerührt und drückte ihm dankbar die Hand; ich stand nicht mehr allein und hatte einen väterlichen Freund gewonnen.

„Wo ist Heinrich?“ fragte ich weiter.

Der Alte drehte sich ab und fuhr mit dem Rücken der Hand über die Augen. „Er schläft — in Gottes Keller“, erwiderte er halbblaut.

Ich verstand nur die ersten Worte, den Sinn der letzten jedoch nicht. Der Bootsmann ging zur Koje, und bald hörte ich an seinen tiefen Atemzügen, daß er schlief. Ich sann darüber nach, was er mit dem verkehrten Rink und der Beschlagzeising gemeint haben konnte; aber der ungewohnte Wein mochte wohl wirken: meine Gedanken verschwammen, und ich entschlummerte ebenfalls. Mein Schlaf mußte sehr fest sein. Ich hörte beim Wachwechsel um vier Uhr nichts von dem sonderbaren Gesange, mit dem die Freiwache geweckt wird „Reiß *) aus Quartier in Gottes Namen“. Man ließ mich ruhig liegen, und erst gegen Tagesanbruch wurde ich wach, als der Alarmruf „Reeve, Reeve“ in die Logiskappe hinuntergellte. Der Sturm hatte so zugenommen, daß das letzte Reff in die Marssegel gesteckt werden mußte. Jener Ruf an Bord von Handelsschiffen bedeutet, daß Not am Mann ist, und alles flog aus der Koje. Ich fühlte mich wieder vollständig gesund, war im Augenblick angekleidet und sprang als einer der ersten die Treppe hinauf an Deck.

Hu! wie wehte es, und wie peitschten Regen und Hagel in das Gesicht, so daß man kaum die Augen öffnen konnte! Eine schwere Hagelbö war eingefallen. Trotz der heruntergelassenen Marssegel standen Rahen und Brassen zum Brechen; das Schiff lag so über, daß fast die Leevershanzung im Wasser schleppte; die See dampfte von vorn bis mittschiffs ununterbrochen über Deck, und man konnte nur vorwärts kommen, indem man sich längs der Bordwand an den Tauen hielt. Der Bootsmann hatte recht gehabt: es lag noch viel Schlimmes in der Luft.

Mit Anspannung aller Kräfte gelang es uns, das dritte Reff einzubinden; aber wir lagen über eine halbe Stunde auf den

*) Hier gleichbedeutend mit dem englischen „rise“, aufstehen.

Nahen und brachen uns die Fingernägel an dem nassen, steifen Segeltuch, ehe wir es bewältigten. Als wir endlich fertig waren, hatte auch die Bö nachgelassen; das Schiff richtete sich etwas auf und lag bequemer und ruhiger auf dem Wasser, obwohl es immer noch schlimm genug arbeitete. Es war hell geworden und klarte auf.

„Mannt *) das Lot!“ befahl der Kapitän, der die ganze Nacht das Deck nicht verlassen hatte und in dessen Gesicht ich eine gewisse Unruhe wahrzunehmen glaubte. Mein Blick fiel auf das Wasser. Es sah so sonderbar weißlich aus; alle die Tage hatte ich seine schöne smaragdgrüne Farbe bewundert. „Flink mit dem Lot!“ rief der Bootsmann den Leuten zu und sprang mit der Leine in der Hand mittschiffs auf die Verschanzung. Auch in seinen Zügen schien sich Besorgnis auszusprechen.

„Was ist, Bootsmann?“ fragte ich.

„Leegerwall!“ **) war seine kurze Antwort, die mich jedoch so klug ließ wie vorher.

„Paß auf, achter!“ ***) erklang es vom Fockwant †) her, und der postierte Mann warf das Lot.

Der Bootsmann ließ die Leine durch die Hand gleiten. Ein Lederläppchen, das in der Leine befestigt war, schnitt mit der Wasserfläche ab. „Zehn Faden!“ sagte er zu dem herangetretenen Kapitän und wechselte mit ihm einen bedeutungsvollen Blick. Ich weiß nicht, weshalb die beiden Worte mich so eigentümlich erschreckten. Sechzig Fuß Wasser war ja tief genug für irgendwelches Schiff. „Land in Lee!“ rief jetzt ein Matrose, und aller Blicke wandten sich nach der bezeichneten Richtung. Ein niedriger grauer Streifen trat aus der sich verziehenden Bö hervor; wir konnten kaum noch zwei Meilen von der Küste entfernt sein. Jetzt wurde mir auf einmal die Bedeutung von „Leegerwall“ klar. Wir waren auf einer Leeküste besetzt. Die Milchfarbe des Wassers hatte die geringe Tiefe angezeigt; sie war der Reflex des hellen Sandgrundes.

Der Kapitän sah die Grundprobe an, die das Lot heraufgebracht hatte. „Es stimmt mit dem Besteck,“ äußerte er anscheinend ruhig zum Obersteuermann, „wir haben Texel.“ „Hans Hansen,“ wandte er sich dann an einen Matrosen, „du hast gute

*) Bemannt!

**) Land unter dem Winde.

***) Hinten.

†) Galtetau des vordersten (Fock-)Mastes.

Augen, geh ins Want und sieh, ob du nicht einen Turm gewahr werden kannst.“ Der Angeredete enterte auf und suchte den Horizont ab.

„Feuerturm voraus drei Strich *) in Lee“, rief er und zeigte mit der Hand nach der Richtung.

„Gut“, sagte der Kapitän und winkte ihm, herunterzukommen. „Wieviel Abdrift haben wir?“ fragte er den Steuermann.

„Vier Strich“, meldete dieser, als er nach der Richtung des Kielwassers gesehen hatte. Der Wind war Nordwest, die „Alma“ lag scheinbar etwas ab vom Lande, mit der Drift näherte sie sich diesem jedoch. Wenn ein Schiff scharf am Winde segelt und nur kleine Segel führt, also wenig Fahrt machen kann, so geht es nicht in der Richtung seines Kiels voraus, sondern wird vom Winde schräg seitwärts geschoben — das ist seine Abdrift.

„Wir müssen Segel setzen. Ein Reff aus den Marssegeln!“

Das eben mit soviel Mühe und Not eingenommene Reff wurde wieder ausgesteckt.

„Wieviel Drift?“ „Drei Striche!“ „Noch zu viel, Großsegel los!“

Das Großsegel wurde gesetzt und verminderte die Drift abermals um $1\frac{1}{2}$ Strich. Das Schiff ging damit gerade längs der Küste; aber das genügte noch nicht; es mußte auch davon abliegen. Der Klüver wurde gehißt. Alles ging gut; das Schiff machte unter dem Preß von Segeln schlanke Fahrt, und der Feuerturm wanderte rasch aus. Noch zwei Stunden so, dann befanden wir uns in freiem Wasser und konnten aufatmen. Augenblicklich war der Wind nicht so schwer für die Segel, aber dort leewärts stieg am Horizonte schon wieder eine Hagelbö herauf. Man kennt sie an den dunkelgelben Streifen, die sich scharf gegen das übrige Gewölk abgrenzen und wie eine starre Mauer erscheinen. Wenn sie so viel Wind brachte wie die letzte, dann war es kaum denkbar, daß die Segel es aushalten konnten. Trotzdem hofften wir es; jeder von uns wußte, daß es hieß „biegen oder brechen“. Konnten wir von der Küste nicht frei segeln, so waren wir höchst wahrscheinlich verloren.

Seit meinem Erwachen hatten die Ereignisse des Morgens so schnell gewechselt und mein Interesse so sehr in Anspruch ge-

*) Der Kompaß resp. der Horizont wird in 360 Grade oder 32 Striche geteilt, von denen einer $11\frac{1}{4}$ Grad enthält.

nommen, daß mir keine Zeit blieb, mich um etwas anderes zu kümmern. Jetzt war eine Ruhepause; die vergangene Nacht trat mir wieder lebhaft vor die Seele und damit auch meine noch unaufgeklärte Rettung. Ein Leichtmatrose von unserer Wache gab mir Aufschluß über die näheren Umstände. Als ich von der See über den Klüverbaum geworfen war, hatte sich die Beschlagzeising, d. h. das zum Befestigen der Segel dienende Tau, durch einen glücklichen Zufall wie eine Schleife um meinen Körper gewunden, was der Bootsmann mit einem „verkehrten Rink“ *) bezeichnete. Dadurch war ich über Wasser hängen geblieben, aber mit dem Kopf gegen den Stampfstock **) geschlagen, besinnungslos geworden und hatte als leblose Masse geschwebt, die bei jedem tieferen Stampfen des Schiffes in das Wasser getaucht wurde.

Ohne die schleunigste Hilfe wäre ich verloren gewesen, und diese wurde mir mit eigener größter Lebensgefahr durch den Bootsmann gebracht. Während das Unglück passierte, hatte er auf der Back ***) gestanden. Durch seinen Ruf „Mann über Bord“ war die Wache alarmiert. Dann hatte er sich ein Tau um den Leib befestigt, war nach dem Stampfstock hinausgeklettert, hatte mich in seine Arme genommen, die Beschlagzeising abgeschnitten und mich an Bord getragen. Zweimal war er mit mir völlig in der See begraben worden, hatte sich und mich aber mit fast übermenschlicher Kraft festgehalten und mich glücklich gerettet.

„Und auf welche Weise ist Heinrich geborgen?“ fragte ich den Leichtmatrosen.

„Heinrich?“ erwiderte dieser erstaunt, „weißt du denn nicht, daß er über Bord gegangen ist?“

Ich zuckte erschreckt zusammen. „Aber doch gerettet,“ rief ich, „der Bootsmann sagte mir doch heute nacht, er schlief.“

„Ja, in Gottes Keller, da unten auf dem weißen Sande schläft er, bis der liebe Gott einmal alle Mann ruft. Nein, zu retten war er nicht. Als wir das ‚Mann über Bord‘ hörten, da ließ der Steuermann sogleich an den Wind luven, und wir brahten im Großtopp back †), um beizudrehen. Die Rettungsboje wurde über Bord

*) Eine Verdrehung im Tauwerk; figürlich auch auf „Ede“ übertragen.

**) Eine Art Strebepfiler, der vom Bugspriet nach unten zeigt und zum Straffhalten von Haltetauen des Klüverbaums dient.

***) Der vorderste Teil des oberen Verdecks.

†) Die Segel so stellen, daß der Wind von vorn darauf fällt, so daß das Schiff durch den Gegendruck zum Stillstande gebracht wird.

geworfen, und außer dem Untersteuermann traten wir gleich mit vier Freiwilligen vor, um trotz des schlechten Wetters und der finstern Nacht in das Leeboot zu gehen. Aber als wir dieses halb zu Wasser gelassen hatten, da holte das Schiff so heftig nach Lee über, daß die See drei Planken im Boot einschlug, und da war natürlich an Netten nicht mehr zu denken.

„Es hätte uns doch nichts geholfen“, fuhr der Leichtmatrose traurig fort. „Als das Boot wieder gehißt war und wir dich in deine Koje getragen hatten, sollte ich ein im Wasser schleppendes Tau einholen. Es hatte etwas daran, und ich sah über Bord, was es sei. Da löste sich eine größere Masse von der Schiffseite und trieb langsam sinkend nach hinten. Es war der arme Heinrich; denn das Wasser feuerte so, daß sowohl ich wie der Untersteuermann klar einen menschlichen Körper erkannten. Da er ein guter Schwimmer war, muß er beim Fallen betäubt worden sein, denn niemand hat einen Schrei gehört. Dann ist er längseit in die Bucht des Laues getrieben und von ihm festgehalten worden, bis es von mir eingeholt wurde.“

Die Kunde erschütterte mich auf das heftigste, weil sie mich so unvermittelt traf — der frische, von Gesundheit strotzende Knabe von so plötzlichem Tode ereilt!

In wie tiefster Gestalt trat mir das Seeleben gleich von vornherein entgegen, mit welcher furchtbaren Deutlichkeit führte es mir vor Augen, daß auf einem Schiffe uns nur eine Planke von dem stets offenen Grabe trennt! Wenn Heinrich mir auch nicht besonders nahe gestanden hatte, war er mir doch ein guter Kamerad gewesen, dessen offenes, heiteres Wesen mich ansprach und der auch mir bei jeder Gelegenheit zeigte, daß er mich gern mochte. Ich fühlte deshalb seinen Verlust um so schmerzlicher, als ich für die übrigen jungen Leute der Mannschaft wenig Sympathie hatte. Unwillkürlich rannen mir die Tränen über die Backen; doch blieb mir keine Zeit, diesen Gedanken nachzuhängen. Das „Schlimme in der Luft“ stürmte jetzt mit seiner ganzen Schwere auf uns ein.

Die Bö hatte uns erreicht und entlud ihre ganze Gewalt. Zuerst kam der Hagel, und dann folgte bald der Wind. Der Kapitän wußte, um welchen Einsatz er spielte. Von Segelbergen war keine Rede; wir mußten pressen — die unheilvolle Küste war schon zu nahe, wir durften nicht treiben. Er hatte für alle Fälle die Mannschaft auf die Windseite des Hinterdecks beordert und dem Mann am Ruder befohlen, ganz nahe am Winde zu halten.

Da setzte mit einem furchtbaren Stoße der Sturm ein und legte mit übermäßigem Drucke das Schiff auf die Seite. Er war ein paar Striche mehr nach hinten herumgegangen und packte deshalb die „Alma“ unter vollen Segeln. Daß sie nicht kenternd umschlug, dankte sie nur ihrer Eisenladung, durch die sie sehr viel Steifheit *) besaß; die Segel flogen nicht fort, weil sie ganz neu waren; doch der Sturm suchte sich einen andern Angriffspunkt.

„Luv, luv, hart an den Wind!“ schrie der Kapitän dem Manne am Ruder zu, um die Kraft aus den Segeln zu nehmen. Vergebens! Ehe der Rudergast **) noch gehorchen konnte, ertönte ein Krachen und Rasseln und Splintern, und der Fockmast ging über Bord. Der Klüverbaum und das Bugspriet waren von ihm mitgenommen. Unser Schicksal schien besiegelt, das Schiff war steuerlos geworden. Es schoß in den Wind, verlor die Fahrt und begann gerade auf die Küste zu treiben.

Unsere einzige Rettung beruhte jetzt auf den Anker; wir mußten versuchen, den Sturm abzureiten. Wir trieben hinter dem Brack des Fockmastes mit seinen Rahen und Segeln. Es gewährte uns in doppelter Beziehung Nutzen; die anrollenden Seen brachen sich an ihm, und sein Widerstand im Wasser verlangsamte bedeutend unsere Drift. Der Kapitän gab seine Befehle mit eiserner Ruhe, die ihre Rückwirkung auf uns nicht verfehlte. Da war kein Zaudern und Zagen, jeder tat mit Einsatz der ganzen Kraft seine Schuldigkeit. „Hilf dir selbst, und Gott wird dir helfen“, das ist des rechten Seemanns Glaube. Die Anker fielen, und die ganze Länge der Ketten wurde vorgegeben. Ehe wir aber so weit kamen, war geraume Zeit vergangen, und die Küste nur noch etwa eine Meile entfernt. Wir sahen, wie die Brandung an den Strand rollte und der Sturm ihren schäumenden Gischt hoch in die Lüfte trug. Die Anker hatten gut gefaßt, und die Ketten hielten; aber nun trieb das Vorgeschnirr ***) gegen unsern Bug. Es rammte auf gefährliche Weise gegen Schiff und Ketten und mußte deshalb auf das schleunigste gekappt werden. Wir verloren damit freilich den bisherigen Schutz, und wie gut auch das Schiff sonst ritt, so brachen die schweren Grundseen doch öfter darüber hin wie über eine Klippe, und die Ketten

*) Ein Schiff ist „steif“, wenn sein Schwerpunkt sehr tief liegt; es legt sich dann nur schwer über. Das Gegenteil von steif nennt man „tanz“.

**) „Gasten“ in bestimmten Zusammensetzungen Bezeichnung für Matrosen.

***) Das Bugspriet mit Zubehör.

wurden so straff gespannt, daß sie jeden Augenblick zu springen drohten.

Da der Sturm noch zunahm, mußte zum letzten Hilfsmittel geschritten und auch der Großmast geklappt werden. Trotz größter Vorsicht zerschmetterte er beim Sturze zwei Boote und einen Teil der Verschanzung; im Falle des Strandens hatten wir jetzt nicht einmal ein Boot mehr; denn die übriggebliebene schwache Sig hätte in der Brandung nicht leben können. Zur Rettung des Schiffes konnte unsererseits nichts mehr geschehen; alles übrige stand in Gottes Hand.

So lange hatten wir mit Anspannung aller Kräfte arbeiten müssen und nur an die Ausführung der gegebenen Befehle gedacht; jetzt jedoch, wo das Schiff selbst fast als Wrack in der brandenden See lag und nichts mehr zu tun war, da blieb uns Zeit, über unsere Lage nachzudenken. Sie kam auch mir in ihrer ganzen Furchtbarkeit zum Bewußtsein. Die Ketten waren unsere letzte Hoffnung, ihr Brechen gleichbedeutend mit sicherem Tode, aber niemand verlor deswegen den Mut. Es ist eine eigentümliche Erscheinung bei dem Seemann, daß er nicht an die Gefahr glaubt, bis sie ihn wirklich packt und er in ihr zugrunde geht. Das ist aber ein großes Glück für den Beruf; denn eine vorzeitige Furcht oder Verzweiflung lähmt die Tatkraft; sie bleibt bis zum letzten möglichen Augenblicke, und dadurch gerade wird die Gefahr in den meisten Fällen beseitigt.

Die Wut des Sturmes nahm inzwischen noch zu. Eine Bö jagte die andere und wühlte die See fast bis auf den Grund auf. Bald rollten die Wogen wie mächtige Berge heran, hoben das Schiff hoch auf ihren Rücken und ließen es dann wieder blitzschnell hinabschießen in das Wellental, als sollte es in ihm begraben werden; bald wurden sie von der Gewalt des Windes vollständig niedergeweht, und ringsum kochte und brodelte nur eine schäumende Masse und überschüttete das Schiff mit einem Sprühregen.

Der Eindruck, den dieser Kampf der Elemente auf mich machte, war gewaltig. Obwohl ich seitdem so oft ähnliche, kaum weniger furchtbare Szenen erlebt habe, ist jener Tag vor allem lebendig in meinem Gedächtnisse geblieben, wohl weil ich damals zum ersten Male die Majestät des Meeres sah. Das Heulen des Orkans, das Rauschen der Wellen, die daherstürmten und deren Rämme mit donnerndem Getöse überbrachen, das Erkrachen des Schiffes in Fugen und Balken, sein Achzen und Stöhnen, als sei es ein mensch-

liches Wesen, das inmitten dieses Aufruhrs der Natur seinen Todeskampf kämpfte — wahrlich, es war eine Majestät von grauenvoller Erhabenheit.

Langsam schwand der Tag dahin. Die Mannschaft war sämtlich auf dem Hinterdeck versammelt; vorn auf dem Schiffe konnte man wegen der überbrechenden Wassermassen nicht ausdauern. Mit Lebensgefahr war von uns das Ankerspill abgestützt worden, um bei den furchtbaren Stößen, die es durch die beim Stampfen straff werdenden Ketten auszuhalten hatte, nicht über Kopf zu gehen. Die Rambüse war schon durch den fallenden Fockmast zerstört; gekocht konnte nicht werden. Schiffszwieback und etwas Rum mit Wasser dienten uns als Nahrung.

Gegen Sonnenuntergang schien der Sturm noch einmal seine ganze Kraft entfalten zu wollen. Immer härter wehte es, immer höher türmten sich die Wellen und warfen das Schiff wie einen Ball einander zu. Bisweilen erklang durch das Brausen und Rauschen ein unheimlich gellender Ton, als ob an eine Glasglocke geschlagen würde. Es waren die Ketten, die zum Springen standen, wenn eine schwere Grundsee das Schiff packte und es nach hinten schleuderte. Über das Gesicht des Kapitäns flog ein leiser Schatten, wenn der Ton sich hören ließ; er fühlte, wie wir alle, daß jetzt der kritischste Moment für unser Schiff gekommen sei. Er ging jedoch glücklich vorüber.

Gegen acht Uhr abends brach sich das Wetter; der dichte, gleichmäßige Wolkensleier zerriß; hier und dort schaute ein Stern hervor, zuerst einen Augenblick, dann dauernd. Die Pausen zwischen den Böen wurden länger, die Kraft der See schwächer, und das Schiff ruckte nicht mehr so heftig in seine Ankerketten. Der Wind selbst ließ allmählich nach, drehte sich dabei nach rechts, und die uns drohende Todesnot schien durch Gottes gnädigen Beistand beseitigt. Um Mitternacht hatten sich die Elemente ganz beruhigt. Über uns wölbte sich der sternenhelle Himmel; der Wind war stetig abflauend nach Osten herumgegangen und dadurch ablandig geworden. Die See fiel, und bald schwankte unser Schiff nur noch leise auf den sich glättenden Wellen.

Augenblicklich war keinerlei Gefahr vorhanden; die „Alma“ lag zwar als ein hilfloses Wrack, aber in der Nacht konnte doch nicht viel geschehen, und vor allen Dingen bedurften wir der Ruhe und Erholung nach den furchtbaren Strapazen der letzten 24 Stunden.

Drei Viertel der Mannschaft wurde deshalb zur Roje geschickt, und bald waren im süßen Schlummer Angst und Sorgen des Tages vergessen. Der andere Morgen fand uns alle wieder frisch, und rüstig ging es an die Arbeit. Es galt vorerst Notmasten zu errichten, um den nächsten Hasen erreichen zu können. Der Fockmast war ziemlich hoch abgebrochen, so daß wir ohne zu große Schwierigkeit eine Reservemarsstenge daran befestigen und eine Marsrahe aufbringen konnten. Ehe wir jedoch damit fertig waren, bemerkten wir von Süden her ein Dampfsschiff, das seinen Kurs auf uns zu nehmen schien. Bald erkannten wir auch die Flagge; es war ein holländisches Kriegsschiff. Vom Feuerturm aus hatte man nach Helvoetsluis unsere gefährliche Lage am Tage zuvor mitgeteilt, und der Admiral des dortigen Kriegshafens hatte den Dampfer zu unserer Hilfe entsandt, sobald die Witterung es gestattete. Der Kommandant schickte einige dreißig Mann an Bord, um unsere Anker zu lichten; die Bugsiertaue wurden festgemacht, der Dampfer setzte sich in Bewegung, bei schönem Wetter und ruhigem Wasser ging es mit schneller Fahrt vorwärts, und nach wenigen Stunden liefen wir wohlbehalten in Helvoetsluis ein.

Am Hasen hatte sich, als wir ankamen, eine große Menge Zuschauer gesammelt, um staunend auf die Verwüstungen zu blicken, die Sturm und See auf unserm Schiffe angerichtet. Es sah aber auch schlimm aus mit seinen gebrochenen Masten und zerschmetterten Verschanzungen, und wir kamen uns als Helden des Tages ordentlich groß vor. Die angestellte Besichtigung von Sachverständigen ergab, daß der Rumpf trotz der furchtbaren Anstrengung bei dem Abreiten des Sturmes unter Wasser nicht gelitten hatte. Wir brauchten deshalb nicht auf die Helling zu holen; aber die übrigen Reparaturen erforderten doch eine Zeit von sechs Wochen, und erst kurz vor Weihnacht konnten wir unsere Weiterreise antreten.

Für mich bot der Aufenthalt viel Neues und Interessantes in den Anlagen und Etablissements des großen holländischen Kriegshafens. Wie gewaltig imponierten mir die Linienfahrer, neben denen unsere „Alma“ wie ein Boot erschien! Der Sohn unseres Konsuls, eines deutschen Kaufmanns, war Kadett auf einem derselben. Er kam eines Tages in Begleitung seines Vaters an Bord, um der Einladung unseres Kapitäns zu einem Frühstück Folge zu leisten. Bei dieser Gelegenheit redete er mich verschiedene Male an, um von mir Auskunft über den Verlauf des von uns erlebten schweren Wetters zu erhalten. Er mochte wohl aus meinen Ant-

worten entnehmen, daß ich nicht zu der gewöhnlichen Klasse von Schiffsjungen gehörte und ihm an Bildung gleichstand, denn unsere Unterhaltung spann sich immer länger aus. Wir fanden beide Gefallen aneinander. Gleiches Alter, gleiche Anschauungen und Fachgenossenschaft ließen sehr bald eine gewisse Vertrautheit zwischen uns entstehen, und ein warmer Händedruck bekräftigte beim Abschiede unsere junge Freundschaft. Trotzdem beschlich mich eine gewisse Bitterkeit, als ich ihn in seiner schmucken Uniform dahingehen sah. Als ich mit jugendlicher Begeisterung mich für den seemännischen Beruf entschied, da kannte ich das Seeleben nur aus Büchern und bildete danach meine Begriffe. Ich glaubte, ähnlich wie jener Radett meine Laufbahn zu beginnen, in Gemeinschaft mit meinesgleichen zu leben, in Erprobung meiner geistigen Kraft den Ozean zu durchfurchen, die Elemente zu bekämpfen und zu besiegen, meine Wißbegierde im Anschauen und Studium fremder Welten zu befriedigen — und wie ganz anders hatten sich die Sachen gestaltet! Ich war ein Schiffsjunge, der lezte auf einer niedrigen Stufe des Lebens; — was ich mir geträumt und was der Radett mir wieder so lebhaft in das Gedächtnis rief, war für mich unerreichbar. Deutschland besaß keine Kriegsflotte, auf der ich meine Träume verwirklichen konnte, und mir winkte nur ein untergeordnetes Ziel. In diese trüben Gedanken versunken, stand ich an der Verschanzung, als ich mich an der Schulter berührt fühlte. Ich drehte mich um und blickte in das Gesicht des Bootsmannes, dessen treuherzige Augen mit fast väterlichem Wohlwollen auf mir ruhten. Er mochte wohl ahnen, was in mir vorging, und wollte mich auf seine Art trösten.

„Nicht mit losen Segeln liegen, Schweizer, damit kommt man nicht vorwärts und treibt nur nach Lee. Immer hübsch voll halten, mein Junge, dann kreuzt es sich gut auf gegen konträren Wind.“

Ich verstand, was er meinte, und indem ich ihm dankbar zunickte, wischte ich mir die Träne aus dem Auge, die meinen Blick verschleiert hatte. Ich gedachte meines Vorsatzes bei der ersten Nachtwache im Hamburger Hafen und wollte mutig gegen die traurige Stimmung ankämpfen. „Es ist nichts wert, immer so an Bord zu hocken,“ fuhr der Bootsmann fort, „du kannst heute abend mit mir an Land gehen; ich habe den Alten schon um Erlaubnis gefragt, und er hat nichts dagegen. Da kommst du in anständige Gesellschaft

und auf andere Gedanken. Es sind zwar meistens Holländer, aber ich denke, du wirst sie schon verstehen.“

Bald nachher rief mich der Kapitän in die Kajüte und fragte mich, ob ich etwas Geld haben wolle, ich hätte mir schon eine Monatsgage verdient. Er war nicht mehr so barsch und unfreundlich gegen mich wie früher, sondern sprach wohlwollend zu mir. Die schwere Zeit, die wir kürzlich miteinander verlebten, hatte ihn uns allen wohl etwas nähergebracht. Gemeinsam bestandene Gefahren knüpfen ja gewöhnlich zwischen Menschen ein engeres Band, und außerdem hatte er auch wohl dabei die Überzeugung gewonnen, daß unsere gesamte Mannschaft seemännisch tüchtig war und er sich auf sie in kritischen Augenblicken sicher verlassen konnte. Was mich selbst betraf, so konnte natürlich von eigener seemännischer Tüchtigkeit noch keine Rede sein; aber es war ihm wahrscheinlich nicht entgangen, daß ich versucht hatte, meine Schuldigkeit zu tun, und daß es mir weder an dem nötigen Willen noch an den Anlagen fehlte, ein Seemann zu werden.

In jener Zeit gingen sehr wenige junge Leute aus dem Binnenlande zur See. Die Schiffe rekrutierten ihre Besatzungen fast ausschließlich aus den Küstendistrikten, und „Oberländer“ oder „Schweizer“, wie der Bootsmann sie nannte, wurden nicht nur von ihren Vorgesetzten, sondern auch von ihren Kameraden mit einem gewissen Vorurteil empfangen, namentlich wenn sie einen höheren Bildungsgrad besaßen. Man betrachtete sie als unberechtigte Eindringlinge und machte ihnen das Leben auf jede Weise schwer, bis sie zeigten, daß sie „fire Kerle“ waren.

Dadurch, daß ich mir die Zuneigung des Bootsmannes erworben hatte, war allmählich meine Stellung den Matrosen gegenüber günstiger geworden. Er wurde von ihnen willig als der „fireste Kerl“ an Bord anerkannt und genoß ungeteilte Achtung. Man wagte es deshalb nicht, mit mir, seinem Schüllinge, so umzugehen, wie es zu jener Zeit allgemein geschah und vielfach auch noch jetzt geschieht, d. h. die Schiffsjungen als jedermanns Diener an Bord zu betrachten und von ihnen nach allen Richtungen und in rüder Weise Gehorsam zu verlangen. Ich wurde stillschweigend von jenen Dienstleistungen befreit, die nicht unmittelbar mit meinem seemännischen Beruf in Zusammenhang standen, und wenn die Matrosen natürlich auch eifersüchtig darüber wachten, daß ich sie als Respektspersonen betrachtete und sie mit „Ihr“ anredete, so traten sie mir doch allmählich

mehr als Kameraden entgegen und beantworteten nicht nur meine Fragen freundlich und eingehend, sondern unterhielten sich aus freien Stücken auf der Wache mit mir. Im allgemeinen waren es tüchtige Leute. Unter der rauhen Außenseite barg sich ein guter Kern, hinter ihrem oft krassen Aberglauben eine tiefe Religiosität, und trotz ihrer vielen Schattenseiten konnte man ihren Charaktereigenschaften eine gewisse Achtung nicht versagen, wenn man sie näher kennen lernte.

Die Monatsgage, die ich vom Kapitän empfing, war zwar nur gering, aber sie erfüllte mich doch mit Genugthuung. Es war das erste selbstverdiente Geld, ich stand jetzt auf eigenen Füßen.

