

Ein Besuch auf den Antillen und Rückreise nach Europa

Mit freude wurde von uns allen der 3. Dezember 1891 begrüsst. Da wir der berüchtigten Fieberstadt Rio de Janeiro lebwohl sagen durften. Nach Beschluss der Hamburger Kaufleute hatten wir hier statt einer Rückfracht nur Ballast angenommen, zum grössten Teil Granitsteine und hatten die Order auf die kleine Insel Mana in Westindien zu steuern um dort eine Ladung Phosphat ein zu nehmen. Diese Reise war so erst für meine Wünsche geeignet, denn bei meinen früheren Besuchen auf den Antillen hatte es mir so gut gefallen dort, dass ich damals schon den Wunsch hegte, auch einmal hier anlegen zu dürfen. Auch die Route die wir zusegeln hatten versprach in Folge der dort herrschenden klimatischen Verhältnisse eine ziemlich ruhige und angenehme Fahrt zu werden. Zwar die erste Nacht auf hoher See begrüsst uns mit einem ordentlichen Gewittersturm und ermahnte uns gleich am Anfang schon daran uns ja nicht zu sehr der Sicherheit hinzugeben. Bei solchen Gewitternächten gibt es hier und da Gelegenheit eine vielleicht auf dem rauen Meer täglich vorkommende aber verhältnissmässig wenig beobachtete elektrische Erscheinung wahrzunehmen. Wenn die von unten aufsteigende Elektrizität mit der hochgespannten in der Atmosphäre in Berührung kommt, was in der Regel vor den Spitzen der Masten und Raaer geschieht, dann bringt sie Lufterscheinungen

von verschiedener Stärke und Zeitdauer hervor. Hat sich die gegenseitige Berührung nur auf einen Punkt, etwa auf eine Mastspitze konzentriert dann ist die Lufterscheinung auch bedeutend stärker und macht dann den Eindruck als ob an der betreffenden Spitze eine grosse brennende Lampe hin und her schwanke. Findet aber die Zusammenkunft an verschiedenen Punkten statt, manchmal an allen Mast- und Raaspitzen zugleich dann macht sie sich nur durch kleine leuchtende Punkte oder flackernde Flämmchen bemerkbar. Diese Erscheinung ist unter dem Namen St. Elmsfeuer bekannt und wurde früher und auch jetzt noch von vielen als ein Vorbote von schwerem Unglück gehalten. Wenn es etwa zutrifft dass ein solches St. Elmsfeuer über dem Haupt eines Matrosen sich zeigt, dann hat es solche die glauben, dass der betreffende in kurzer Zeit auf irgend eine Weise sein Leben verlieren werde. Diese Vermutung mag ja schon in gewissen Fällen sich bestätigt haben aber dennoch kann darüber keine Behauptung gestellt werden, denn wenn dies wirklich der Fall wäre, hätte ich dieses auch nicht mehr niederschreiben können. Viele müssten glauben, das Leben der Seeleute auf einem Segelschiff das wochen und monatelang auf dem Meer herumtreibt müsste ein fürchtbar langweiliges und eintöniges sein. Freilich wenn der Seefahrer nebst der Leitung des Schiffes, nichts weiteres zu tun hätte als sich mit seiner Pfeife auf einem Teutross oder Spiere hinzusetzen um dann Luftschlösser zu bauen oder Pläne zu schmieden dann würde ihm eine mehrwöchentliche Fahrt zur Ewigkeit werden. Aber gegen diese Auswüchse des Müsiggangs ist eben die Arbeit die Beste und wirksamste Medizin, und das so vielfach verspottete und verschmähte Sprichwort „die Arbeit verlängert das Leben“

und verkürzt die Minuten bewahrt sich hier im vollen Sinn des Wortes. Es sei deshalb hier Raum gegeben, die Lebensreise und Beschäftigung der Seefahrer auf hoher See in Kürze vor Augen zu führen. Wie ein jeder Arbeiter auf dem Lande, sei es in der Werkstatt, Bureau oder in landwirtschaftlichen Betrieben, so braucht auch der Seefahrer bei seinem Gewerbe seine wohlverdienten Ruhe- und Erholungsstunden. Freilich, die Einteilung dieser Ruhepausen ist in Folge der der immerwährenden Betriebs-tätigkeit eine andere Form als bei den erstgenannten Gewerben. Ja auch die Grösse der Fahrzeuge ist auf die Zahl der Besatzung den Verhältnissen angepasst. Mehr Leute als absolut zur Leitung und Bedienung eines Kauffahrers nötig sind werden nicht angeworben in der Voraussetzung dass alle gesund und am Leben bleiben. Tritt dennoch der Fall ein dass durch Krankheit oder Tod des einen oder des anderen eine Lücke entsteht so kann sie dann nicht ausgefüllt werden. Da kann dann die vielfach übliche aber auch verwerfliche Redensart, „es ist nur einer weniger aber keiner zu wenig“, nicht in Anwendung gebracht werden. Die entstandene Lücke ist und bleibt für jeden empfindlich. Auf einem kleineren Segelschiff wie das unstrige ist die Zahl der Besatzung fast allgemein auf elf Mann berechnet und diese setzt sich zusammen aus Kapitän, ein Steuermann, ein Bootsmann oder zweiter Steuermann, ein Zimmermann, ein Koch vier Matrosen und zwei Leichtmatrosen oder Schiffsjungen. Diese Mannschaft ist dann in zwei Wachen geteilt, erstens die Steuerbordwache und zweitens die Backbordwache. Ausser dem Oberkommando ist dem Kapitän speziell die Steuerbordwache unterstellt bei der, der Bootsmann als Unterkommandierender seine Funktion hat, dann sind ihm je

nach Umständen entweder zwei Matrosen und ein Schiffs-
junge oder nur ein Matrose, ein Leichtmatrose und ein
Junge beigegeben. Über die Backbordwache führt der
Steuermann immer das Kommando und unter ihm stehen
der Zimmermann, zwei Matrosen und ein Jungmann oder
ein Leichtmatrose. Diese beiden Wachen haben auf See
einander regelmässig abzutösen was alle vier Stunden
geschieht. Nur die Nachmittagswachen machen in der
Regel eine Ausnahme indem diese von Mittags 12 Uhr
bis Abends 8 Uhr dauert. Während die eine Wache
ihren Dienst hat, kann die andere sich zur Ruhe
begeben oder sonst auch belieben über die freie Zeit
verfügen. Die Beschäftigung der Wachthabenden ist
in erster Linie die Leitung des Schiffes und der
Bedienung der Segel. Bei den Bewohnern des Binnen-
landes herrscht nach grösstenteils die Meinung,
wenn etwas von der Seefahrt zur Reede kommt, dass
die Leitung des Schiffes speziel Sache des Steuer-
manns sei. Diese Meinung ist aber eine ganz irrige.
Denn der Steuermann ist der Stellvertreter des
Kapitans. Wird dieser krank oder stösst ihm ein
Unfall zu so ist das Kommando dem Steuermann zu
übergeben. Läuft dann das Schiff einen Hafen an, so hat
er dort die Geschäfte des Kapitans zu besorgen. Das Löschen
der Ladung zu leiten und in vielen Fällen für Befrachtung
des Schiffes zu sorgen. Ein Steuermann muss deshalb in
der nautischen Wissenschaft wie in kaufmannischen Kennt-
nissen und praktischer Leitung des Schiffes im gleichen
Grad ausgebildet sein wie der Kapitän. Auf See
nimmt er nur in gewissen Fällen das Steuerruder zur
Hand, so zum Beispiel wenn gewendet werden soll
oder sonst eine dringende Arbeit ausgeführt wird,
zu der alle Hände gebraucht werden. Das Steuern
wird also ausschliesslich durch die Mannschaft
besorgt und zwar

hat sich ein jeder, sei er Zimmermann, Matrose oder Schiffs-
junge daran zu beteiligen. Auch in diesem Zweig der See-
männischen Beschäftigung wird eine regelrechte Ordnung
gehandhabt und wird darauf geachtet dass jeder gleich
gehalten wird wie der andere. Bei einer Wache von 4
Mann hat jeder je eine Stunde am Steuerruder zu stehen,
sind aber nur 3 Mann dann haben die ersten zwei anderthalb
Stunden zu stehen und der dritte eine Stunde. Hat der
erste seine Wache gestanden dann gibt er durch 3 Schläge
oder seemännischen Ausdruck „Glases“ genannt an die Glocke
das Zeichen zur Ablösung. Der zweite schlägt 6 Glases und
der dritte 8 Glases. Ist die Zeit dann auszugleichen hat
derjenige, der zuletzt am Ruder gestanden, bei der nächsten
Wache die erste Tour zu übernehmen. Bei Bug hat der
Mann am Steuerruder auf die Umgebung zu achten, wenn etwa
ein anderes Schiff oder sonst etwas in Sicht kommt. Bei steifem
Wind hat aber der Rudersmann seine Aufmerksamkeit beinahe
vollständig dem Kompass und den Segeln zu widmen und
dann kann es oft vorkommen dass ein anderes Schiff ganz in
die Nähe kommen kann ohne vorher auch nur von einem einzigen
bemerkt worden zu sein. Auf diese Weise wäre dann eine
Kollision am hell heiteren Tage möglich. Zur Nachtzeit ist es
dann etwas anderes, da muss einer extra Wache oder auf
Auslug stehen vorne auf der Bak am Bug des Schiffes.
Kommt dann ein Licht in Sicht so hat der Betreffende sofort
dem wachhabenden Offizier Meldung zu machen. Jedes
Schiff muss zur Nachtzeit seine Signallaternen an ihrem
bestimmten Ort aussetzen und zwar auf der linken oder
Bakboardseite ein grünes Licht und auf der rechten
oder Steuerbordseite ein rotes. Die Dampfer haben
ausser diesen Lichtern auch ein drittes weisses vorn

im Bug zu führen. An der Farbe und Zahl der auftauchenden
Lichter erkennt man dann sogleich ob man es mit einem
Dampfer oder Segler zu tun hat und findet dann auch
bald heraus welche Richtung das Fahrzeug nimmt. Bei
dieser Gelegenheit hat sich ein jedes Schiff streng an die
für alle seefahrenden Nationen gleichbedeutenden Regeln
des Ausweichens, zu halten. Während der eine am Steuer-
ruder und der andere auf Ausguck steht hat der dritte
seine freie Stunde und kann dann in aller Gemüts-
ruhe sein Pfeifchen rauchen, sich auf eine Spinn oder
auf der Ankerspindel hinsetzen und von Luft und
Liebe träumen oder an die Schiffsverkleidung Lehrend seine
Beobachtungen machen über die nächtlichen Schwärmer
des Meeres. Bei niedrigen Winden hauptsächlich in den
Äquatorialgegenden oder im sogenannten Malgastat
können diese Ruhepausen nicht ungestört genossen werden
weil fast jeden Augenblick die Segel anders gestellt oder
gewendet werden müssen. Für eine Wache von nur drei
Mann und einem Offizier ist das Wenden besonders bei
steifem Wind keine leichte Sache wenn man weiss dass
ein kleineres Segelschiff wie das unsrige seine 18 bis
20 Segel führt und die grossen Dreimaster 36 - 42. Und
wenn diese Arbeit während einer Wache 2 bis 3mal aus-
geführt werden muss dann gibt es zu träumereien keine
Zeit mehr. Jedermann wird es einigermaßen begreifen
können dass ein Segler der ja vollständig auf den Wind
angewiesen ist nicht immer seinen gewünschten Kurs
steuern kann. Zeitweise kann es wohl gehen wie am
Schnürli aber dann kann es wieder Zeiten geben wo man
wochenlang keinen Kurs steuern kann. Dass dann eine
solche Reise stark in die Länge gezogen wird ist
selbstverständlich. Und da gibt es dann Augenblicke wo
mancher Kapitän nicht bei guter Laune ist und seinen
Ärger auf verschiedene Weise Ausdruck gibt. Bei
solchem Gegenwind muss

dann auch jedes Segel. benutzt werden um doch immer etwas vorwärts zu kommen um doch endlich ans Ziel zu kommen. Die Segel werden so schief wie möglich an den Wind gedreht oder gebrast, wie man es nennt und der Steuernde hat dann sein Hauptaugenmerk auf die obersten Segel grossen Mastes zu richten und das Schiff so am Wind zu halten dass er die Segel nur von der Seite her bestreicht jedoch so dass sie voll stehen. Dieses Steuern heisst dann einfach beim Wind steuern. Geht die Fahrt auf diese Weise weit vom Kurs ab, dann wird die Order erteilt „scharf beim Wind steuern“ wobei der Rudersmann stets darauf sehen soll dass das zweitoberste Segel, Bramssegel immer etwas im Winde spielt das heisst ein wenig lohe wird. Kommt der Wind auf und gestattet eine Annäherung zum Kurs dann heisst es voll und lei. Die Order wie gesteuert werden soll wird zuweilen vom Kapitän oder Steuermann erteilt und jede Ablösung hat seinem Nachfolger dieselbe. Laut und deutlich mitzuteilen und zur Sicherheit, dass der Ablösende dieselbe verstanden hat soll er dieselbe ebenso deutlich wiederholen. Ein Segelschiff das seine Segel scharf an den Wind gebracht hat liegt immerhin wenigstens sechs Längengrad striche vom Winde ab. Hat ein solches Schiff zum Beispiel den Wind aus Ost gerade aus der Richtung die es steuern sollte dann kann es entweder nur *Ost Nord ost einerseits oder *Nord Nordost andrerseits anliegen. Bei solch ungünstigen Verhältnissen geht es selbstverständlich äusserst langsam dem Ziel entgegen und muss deshalb auch mehr. gewendet oder gekreuzt werden als. wenn der Wind eine grossere Annäherung zu der eingeschlagenen, Richtung gestattet. Das Wenden wird auf zwei Arten ausgeführt. Bei normaler Windstärke wird bei Ausführung dieses Manövers das Schiff einfach gegen den Wind angedreht

*Anstatt Ost Nordost oder Nord nordost soll es heissen Süd Süd ost oder Nord nord ost.

so dass derselbe die Segel von vorne fasst und sie buk
legt wodurch die Wendung beschleunigt wird. Natürlich
müssen dann die verschiedenen Segel auch im rechten
Moment gedreht werden wozu verschiedene Komando erteilt
werden. Dieses Wenden nennt man durch den Wind oder
über Nach gehen. Bei stürmischem Wetter wo nur wenige
Segel stehen gelassen werden können wäre diese Art wenden
schwer ausführbar und auch äusserst gefährlich, darum
führt man es dann in entgegengesetzter Weise oder mit
dem Winde aus. Wobei dann die Segel mit der Wendung
nachgeholt und an den Wind gebracht werden müssen bis
sie wieder in richtiger Wallung sind. Diese Art Wenden
heisst man kurzweg nur „halfen“. Um die Fahrgeschwindigkeit
zu kontrollieren wird in der Regel wenigstens alle zwei
Stunden „gelogt“ oder gemessen. Zu diesem Zweck wird eine
dünne Leine etwa von der Stärke eines Wäscheseils ver-
wendet die auf einem kleinen Haspel aufgewunden und das
Ende daran festgemacht ist. In diese Leine sind in genau
abgemessenen Abständen **Knoten** eingestekt und am langen Ende
ist ein dreieckiges Säcklein am Segeltuch befestigt das mittels
eines hölzernen Pfropfens dann so eingestekt wird dass es sich
ins Wasser geworfen sofort füllt und die Leine anzieht.
Will man nun logen so nimmt ein Mann so den Haspel in
beide Hände dass sich die Leine ungehemmt abwinden kann.
Der Logende Offizier wirft mit der Hand die Leine mit dem
Säcklein übers Heck ins Wasser, das sich dann gleich an-
füllt und die Leine anzieht. In der anderen Hand hält
er eine Sanduhr. bereit die er dann sobald ihm der
erste Knoten durch die Hand gleitet, so hält dass der ge-
füllte Teil oben ist und der Sand in den leeren Teil ab-
rieseln kann. Ist die Sanduhr abgelaufen was in genau
14 Sekunden geschehen ist so stoppt er die

leine, zieht sie ein und zählt die abgelaufenen Knoten. Soviel Knoten in den 14 Sekunden abgelaufen sind so läuft das Schiff nach genauer Berechnung eben so viele Seemeilen in der Stunde. Mittelgrosse und kleinere Schiffe können bei gutem steifem Wind 10 bis 11 Knoten oder Seemeilen laufen vorausgesetzt dass die Masten und das Taggelwerk diesen Druck auszuhalten vermögen. Grössere und stark gebaute vermögen es auf 13 und 14 zu bringen. Bei solcher Fahrt rauscht und schäumt es aber auch dass es eine wahre Lust ist. In neuerer Zeit hat man ^{statt} des gewöhnlichen Log. vielfach ein auf Ant. eines Uhrenwerkes konstruiertes in Anwendung gebracht mit dem man die Messung der Fahrgeschwindigkeit genauer feststellen kann. Trotz dieser Verbesserung vermochte man dennoch nicht eine genaue Berechnung über Länge und Breitengrad machen zu können wenn nicht auch andere Hilfsmittel vorhanden wären. Dieselben finden sich nebst dem Kompass in zwei für die Schifffahrt wichtigsten Instrumente in dem Chronometer oder Zeitmesser und im Oktant oder Gradmesser. Der Chronometer ist nichts anderes als eine Präzisionsuhr deren Werk aus solchem Material hergestellt ist das so wenig als möglich gegen Witterungs und Klimaverhältnisse empfindlich ist und deren Gang in dessen stets gleichmässig und äusserst genau sein soll. Der Oktant ist ein kleines aussergewöhnliches Fernrohr mit einem Gradbogen mittels dessen man den Stand der Sonne und Gestirne ablesen kann. Jeden Tag werden wenn es möglich ist wenigstens zweimal mit denselben Beobachtungen gemacht und zwar das erstemal vormittags zwischen 9 und 10 Uhr wo dann der Längengrad bestimmt wird und das zweite Mal am Mittag wenn die Sonne im Zenit steht und als dann die Mittagszeit und der Breitengrad herausge-

funden wird. Wie wohl ich einigermaßen einen Begriff habe von diesen Berechnungen gestatten darf meine Erkenntnisse nicht eine ausführliche Erklärung darüber abgeben zu können. Bei trübem Wetter können natürlich keine Beobachtungen bei Tag gemacht werden und ~~umso~~^{muss} man sich dann Nachts mit dem Mond oder irgend einem Stern behelfen. Für sämtliche Planeten und grössere Fixsterne hat man besondere Tabellen über ihren Lauf, über Auf und Niedergang in den verschiedenen Jahreszeiten und in gewissen Erdgegenden, wodurch die Berechnungen bedeutend erleichtert werden. Bei einer Fahrt von Ost nach West verändert sich die Mittagszeit mit jedem Tag je ~~nach~~ nach dem die Fahrt schneller oder langsamer geht. Nach Nord und Süd dagegen bleibt sie sich gleich oder verändert sich nur in geringem Massstab, je nachdem vom Meridian abgewichen wird. Ein Schiff das eine Fahrt von Ost nach West macht verlängert seine Tage bei jedem Längengrad den es durchsegelt um 4 Minuten. Macht es in 24 Stunden 4 Grad so hat es am anderen Tag die Sonne um 16 Minuten früher später im Zenit und folglich auch um soviel später Mittag einfach aus dem Grund weil es mit der Sonne läuft. Bei einer Fahrt von West nach Ost trifft gerade das Gegenteil ein. Wollten zwei Schiffe miteinander von Europa aus zum Beispiel von H. aus einer Wettfahrt um die Erde herum machen und jedes zu dieser Fahrt genau 365 Tage gebrauchen um sich am folgenden Neujahrstag in H. wieder gegenseitig gratulieren zu können. Dann würden beide Teile arg hinter's Licht geführt. Ein schönes Stück weit bis weit in den südatlantischen Ozean hinunter könnten sie in gemütlicher Gesellschaft miteinander segeln um sich dann zu trennen auf ein fröhliches Wiedersehen am nächsten Neujahrsmorgen. Des einen steuert nun gegen Ost südost auf das Kap der guten Hoffnung zu um dann den indischen und stillen Ozean zu kreuzen und das andere Süd südwest um das Kap Horn herum

durch den stillen und indischen Ozean dann wieder gegen Europa zu. Weit draussen in der fernen Südsee könnte es möglich sein dass die beiden Segler einander begegneten um sich dann gegenseitig eine glückliche Heimreise zu wünschen. Das ostwärts segelnde Schiff nimmt seinen Weg ebenfalls um das Kap Horn herum wieder in der atlantischen Ozean hinein und beeilt sich nun um zur festgesetzten Zeit in H..... einzulaufen. Genau um die Zeit da ihm die Sonne zum 365igsten Mal aufgegangen ist öffnen sich ihm die Schläussen von H..... aber statt den H..... zum Neuen Jahr gratulieren zu können ist er einen Tag zu früh dort angekommen also gerade recht um den Silvester zu wecken. Zudem muss es auch zufrieden sein nicht als Tagedieb gebrandmarkt zu werden, denn auf seiner fortwährenden Fahrt von West nach Ost hat er durchschnittlich jeden Tag beinahe vier Minuten abgezwaht und somit auf seiner ganzen Fahrt einen ganzen Tag übersprungen. Anders verhält es sich mit seinem nach Westen segelnden Rivalen. Diesem sind die Tage von 24 Stunden nicht lange genug sondern er hängt jedem noch eine Minute an und hat dennoch die beste Hoffnung zur rechten Zeit an seinem Bestimmungsort einzutreffen. Auch ihm ist die Sonne 365 mal aufgegangen als er in H..... eingelaufen ist, aber zu seinem Erstaunen nimmt er wahr dass die Neujahrsfeierlichkeiten schon vorüber sind und der zweite Januar seinen Tageslauf schon begonnen hat. Mit seinem immerwährenden Haschen nach mehr Zeit hat er in seinen 365 Tagen einen ganzen Tag erobert. In kurze folgen hier noch einige Erklärungen über die Art und Weise wie sich auf hoher See einander begegnende Schiffe mit einander verständigen und manchmal unterhalten. Nicht gar zu häufig gestatten es die Verhältnisse dass sich die Schiffe einander so nahe kommen dass sie sich mündlich miteinander verständigen können und wenn dies auch geschehen kann

so legen dann die Sprachverschiedenheiten oft grosse Hindernisse in den Weg. Diesem Uebelstand ist durch die Signal- oder Flaggen Sprache abgeholfen worden. Jedes Schiff führt ausser seiner Nationalflagge eine Anzahl Signalflaggen die grösstenteils ~~aus~~^{nach} den Buchstaben des Alphabets bezeichnet sind. In dem Flaggenalphabet sind folgende Buchstabenwortarten: A oder der Antwortwimpel B C D F G H J K L M N P Q R S T V W die Farben die zur Bezeichnung der Flaggen verwendet werden, müssen leicht von einander kenntlich sein damit sie auch aus grösserer Entfernung zu unterscheiden sind. Zu diesem Zweck werden nur die vier Farben, weiss, rot, blau und gelb verwendet. So ist B eine ganz rote Flagge. C ein weisser Wimpel mit einem grossen roten Punkt. D ein blauer Wimpel mit weissem Punkt. H eine rote Flagge mittendurch einem senkrechten weissen Streifen, R halb blau und halb rot, S weiss mit einem blauen Quadrat im Mittel (und so weiter. Will ein Schiff mit einem anderen signalisieren so hisst es zuerst seine Nationalflagge auf zur Begrüssung welchem Beispiel das andere auch folgt sofern es einer einigermaßen zivilisierter Nation angehört zum Zeichen das es zum Antworten bereit sei. Nun werden die verschiedenen Fragen und Antworten gewechselt über das woher und wohin über Länge und Breitengrad. Den heimkehrenden Schiffen werden wichtige Begebenheiten und Grüsse zum ausrichten übergeben zum Schluss der Unterredung wird gegenseitige glückliche Reise gewünscht und dann folgt die Begrüssung zum Abschied indem jeder seine Nationalflagge dreimal aufeinander auf halbmast senkt und wieder in die Höhe hisst. Beim Signalisieren werden aber nicht, wie vielleicht viele glauben möchten, die verschiedenen Flaggenbuchstaben zu Wörtern zusammen gesetzt, wie es etwa die

A. B. C. Schützen in der Schule tun müssen, das würde zu lange dauern. Jedes Schiff hat ein Signaltuch in dem die verschiedensten Fragen und Antworten die von den Seefahrern untereinander gewechselt werden aufgezeichnet sind und daneben mit den betreffenden Buchstaben des Zeichens des Flaggenalphabets versehen sind. Eine grössere Frage oder Antwort kann mit 3, 4. oder 5 Flaggen gestellt werden. So kann zum Beispiel die Anfrage: Seid ihr auch genügend mit Proviant versehen? mit den Flaggen: H J T S gestellt werden. Die Antwort darauf mit: „Ja kann mit dem einzigen Wimpel; A ausgedrückt werden. Diese Zeichen werden von allen Schiffen verstanden welcher Nation und Sprachen sie auch angehören würden. Die Flaggensprache kann deshalb in gewissem Sinn als eine Welt-sprache bezeichnet werden. Dies sind nun so einige ~~...~~ mangelhafte und kurze Erklärungen von Dingen mit denen der gewöhnliche Matrose wenig zu tun hat und die grösstenteils ausser dem Bereich seiner Wissenschaft liegen. Wenn er aber Interesse dafür hat und nicht ganz dumm ist so wird ihm mit der Zeit doch manches klar und bekommt einigermaßen einen Begriff von der Sache. Ausser der Leitung und Bedienung des Schiffes hat der Matrose hauptsächlich für gutes Instandhalten der Segel und der Taggelwerkes zu sorgen. Jedem Seemann, der einigermaßen etwas auf sich hält ist es daran gelegen im Interesse seiner eigenen Sicherheit und diejenige seiner Kameraden auch ohne speziellen Befehl jeden Schaden den er entdeckt sofort auszubessern. Darum klettert er auch die meiste Zeit mit,, Kabelgarn und Segelnadeln auf den Masten und Raaen herum, inspiziert die Stachen, Phede, Inguent, die Geitschnur, Sherten und Fallen der Segel. Spleisst schadhaft gewordene Tawe wieder fest zusammen und kleidet solche Stellen.

Die etwa der Reibung ausgesetzt sind mit Kabel oder Schürmansgarn ein. zeigt sich in einem Segel ein Riss oder eine aufgelöste Naht, dann muss es wieder zusammengenäht oder mit einem Flicken versehen werden. Ist der Schaden gar noch grösser so wird das Segel heruntergenommen und durch ein anderes ersetzt. Bei ruhiger See lassen sich alle diese Arbeiten mit Leichtigkeit ausführen aber bei stürmischem Wetter und hohem Seegang bei den ungestümen Bewegungen des Schiffes wird die Sache doch manchmal etwas ungemütlich und gefährlich und wenn einer einen Anfall von Schwindel bekommen dann wäre er auch verloren. Eine davon der schwierigen Arbeit bei unruhigem Wetter ist das Auswechseln an Segeln wo auf jeder Seite je ein Mann ganz auf die Spitze oder Tagge der Raer hinaus und sich rittlings darauf setzen muss um die Tagge der Segel zu lösen und beim andern wieder anzuziehen. Ich war schon bei solcher Arbeit dabei, wo wir jeden Augenblick glaubten, die Raer müsste entzwei brechen und wir in weitem Bogen in die See hinaus geschleudert zu werden. Bei solchen Gelegenheiten wurden dann dem Kapitän oder dem Steuermann nicht gerade die zartesten Schmeicheleien auf Deck herunter gerufen. Bei all diesen Arbeiten besorgt immer jede Wache für sich ihren Teil. Die Bahbordwache hat den Fokmast und den Klüferbaum mit allem was drum und dran hängt in Ordnung zu halten und die Steuerbordwachen den Gross- und Besanmast. Freilich wenn auf einer Wache ein Tau oder sonst etwas reisst, wo es dann auch sei. d.ä. hat es die wachhabende Mannschaft in Ordnung zu bringen. Dann Segel festmachen oder Segel wechseln oder unterschlagen wie es heisst, wo gewöhnlich sämtliche Mannschaft Hand anlegen muss hat jede Wache auf ihrer für sie bestimmten Seite zu arbeiten. Wie dass dann geht, dass es eine wahre Lust ist zum zusehen. Wie ein Schwarm Eidechsen klettern die Burschen an

Wanten hinauf und dann auf die Raen hinaus wo sie wie Eichhörnchen auf den schwankenden Kharden stehen und die Segel auf die Raen heraufziehen und festbinden. Da wird dann auch recht darauf gesehen, welche Partei zuerst fertig und wieder auf Deck herunter ist. Am Spitzeln und Sticheleien fehlt es dann gewöhnlich nicht wenn die einte Abteilung etwas hinternach kommt. Alte weisshaarige Männer, denen man eine solche Kletterpartie sonst nicht mehr zutrauen würde, wettheifern auch und machen manchen Jungen zu Schanden. Nur in äusserster Notfällen wird die ausser Dienst stehende Wache auf Deck gerufen denn das will sich keine Wache nachreden lassen, dass sie wegen jeder Kleinigkeit die andere zu Hilfe rufen muss. Natürlich bei einer Überraschung durch eine Sturmböe ist es etwas anderes wo dann ein jeder weiss dass ~~ein~~^{vier} Mann einem solchen Überfall nicht gewachsen sind und nur mit vereinten Kräften schweres Unglück verhütet werden kann. In solchen Fällen besinnt sich dann auch keiner lang wenn es heisst alle Hände auf Deck und zum die Augen ausreiben gibt es kein Zeit und ist auch nicht nötig, denn ein jeder wird dann schon wach wenn er auch noch die ärgste Schlafhaube sein mag. Jedermann mag es begreifen dass auf einem Schiff das dem Personenverkehr dient wie dies bei den grossen Passagier und Auswandererschiffen der Fall ist, Ordnung und Reinlichkeit gehandhabt werden muss. Dass aber auf einem Kauffahrer und hauptsächlich auf einem Segler ~~auch~~^{auf} Reinlichkeit gesetzt würde müssten viele bezweifeln. Dies ist aber doch der Fall und zwar wird auf dem grössten Teil der Kauffahrer viel Zeit zu Reinigungsarbeiten verwendet. Jeden Morgen gewöhnlich vor dem Frühstück wird das Deck mit Wasser begossen, mit Besen geschauert und tüchtig abgespült. Ebens werden die Kajütenwände und die Verkleidung abge-

gossen und öfters nach mit Baggen abgerieben. Bei diesen Spühl-
arbeiten kann es hier und da vorkommen, wenn einer bei seiner Kojé
den Pfropfen des Luftgatters nicht eingesteckt hat, der Schläfer
durch eine Dusche mit Salzwasser erfrischt wird wofür dann
der Missetäter keinen grossen Dank erntet für seinen Liebes-
dienst und die Schmeichelworte die dann gewöhnlich durch
das Loch hindurch gerufen werden klingen nicht nach der
sanftesten Melodie. Freilich bei diesem Schabernak muss man
wissen mit wem man es zu tun hat, ein jeder liesse sich so etwas
nicht gefallen. Jeden Samstag oder Sonntag reinigt die Mannschaft
ihren Kopf. Die Kleiderkisten werden auf Deck herausgestellt und
dann der Raum mit Wasser tüchtig ausgespült und geschweurt.
und hinternach noch mit einem Segeltuchlappen etwas nach-
getrocknet. Wenigstens alle Jahre einmal wird das Schiff einer
gründlichen Reinigung und Aufputzung unterworfen. Erst
werden die Masten und Geweltra. von oben bis unten geschabt,
dass sie wieder wie ~~neu~~^{neu} aussehen und dann einige mal mit rohem
Leinöl eingerieben. Nachher wird getagsalbt oder gethent und
zwar alle Mantel, Taustachen, Pharden und Tognant und die
Ketten mit schwarzer Oelfarbe angestrichen. Die Rauer werden
mit Oker gelb angestrichen und die Dochtstichen weiss. Ist die
Malerei und das Turnen in der Höhe fertig dann kommt das
Deck an die Reihe. Die losgewordene Farbe an Kajütenwänden
und Verkleidung wird gut abgeschabt und nachher mit Soda-
wasser und Sand geschweurt und mit Wasser abgespült. ~~und~~ Ist
die Reinigungsarbeit beendet dann geht die Malerei los.
Die Kajüten werden meist mit Zinkweiss und die Ver-
kleidung mit Bleiweiss gestrichen, alles mit zweimaligem
Anstrich. Bei diesem Geschäft wird darauf los gepinselt als
ob man den besten Lohn gemacht hätte.

Zu guter Letzt gibt es noch Arbeit auf dem Das Deck wird mit Sand und Steinen blank geschleuert und die Fugen wo es nötig ist mit und Pech gedichtet. Wenn es dann gut trocken ist wird es wieder mit Holztheer einigemal gut getränkt damit es nicht lek wird. Ein auf diese Weise gereinigtes und ausstaffiertes Fahrzeug sieht dann wirklich recht hübsch aus und jeder Seemann schaut mit Stolz und Befriedigung auf seine Arbeit. Gerade während dieser Fahrt hatten wir das grosse Putzen vorgenommen, weil eben das Wetter dazu äusserst günstig war. Diesmal nahmen diese Arbeit einige Wochen in Anspruch denn ausnahmsweise wurde das Innere der Kajüte und untere Deck auch gereinigt und gemalt. Wir mussten deshalb mit all unserem Hab und Gut auswandern und für einige Tage ein anderes Quartier suchen. Auf Deck konnten wir nicht biwakieren denn bei Tag hätte uns die tropische Sonne zu stark zugesetzt und bei Nacht wäre es doch etwas zu luftig gewesen. Der leere Schiffsraum schien uns der geeignetste Ort zu unserer Unterkunft zu sein. Auf dem Gebälk des Zwischendecks errichteten wir mit zusammengesuchten Brettern und Spirrern eine Lagerstätte, wo wir uns einrichteten so gut es ging. Das Ganze sah äusserst gelungen aus und wäre ein Künstler zugegen gewesen, so hätte er es gewiss auf der Leinwand verewigt. Hin und wieder eine alte Strohmattze, ganze und zerrissne Wolldecken und dazwischen Haufen alte Kleider oder Burgen wie man es lieber nennt. Zusammengestampfte Stiefel und Schuhe die ihren hungrigen Rachen weit aufsperrten und zwischen all diesen Herrlichkeiten und Reichtümern, ~~der~~ ^{dieser} struppigen Teerjunker, der eine laut schnarchend in seine Decke gehüllt, ein anderer seine Pfeife schmauchend und ein toller Witz um den anderen vom Stapel

lassend und ein dritter eine klaffende Wunde ~~von~~ ^{an} einer Hose oder Bluse wieder zusammenheftete. Fürwahr es war die reinste Idylle von einem Zigeunerlager. Die Freiwachen oder Ruhezeiten stehen der Mannschaft zur freien Verfügung in erster Linie zur Erholung und Ruhe. Freilich kann und mag mancher auch nicht immer die ganze Zeit verschlafen denn es gibt auch Verschiedenes für sich selbst zu sorgen. Zudem ist es in den tropischen Gegenden bei der brütenden Hitze und in der schwülen, dumpfen Luft der Cojen fast eine Kunst zu schlafen, besonders wenn sich etwa noch die kleinen Plagegeister die man mit dem Namen Flöhe und Wanzen bezeichnet auf unerlaubte Weise einstellen, dann zieht es mancher vor lieber an Deck zu bleiben und auf irgend eine Art und Weise die Zeit zu vertreiben. Den ersten Rang der Unterhaltung nimmt natürlich die Tabakpfeife ein, die wohl eine der unentbehrlichsten Habseligkeiten der Seefahren ist. Wer Fischereigerätschaften besitzt und Freude am fischen hat der setzt sich draussen auf die Spitze des Klüferbaums und angelt manchmal eine oder zwei Stunden ohne etwas zu fangen oder auch nur einen Fisch zu sehen. Wer aber seine Ausrüstung einigermaßen in Ordnung halten will kann damit die Zeit auch ordentlich vertreiben. Durch das viele Klettern und Rutschen auf den Masten und im Taggelwerk gibt es beständig immer Lecks in Hosen, Hemden und Blusen. Zum Ausbessern dieser Schäden ist nur in den wenigsten Fällen ein weiblicher Doktor vorhanden und wo dieser ist haben gewöhnlich nur Kapitäne und Steuerleute das Vorrecht bei diesen Zuthucht zu suchen. So ist also jeder auf seine eigene Kunst angewiesen und selbst Kapitän und Steuerleute sind im Falle dieselbe zu handhaben. Dabei ~~kommen~~ ^{kommen} dann verschiedene Musterchen der edlen Schneiderkunst zum Vorschein. Es gibt viele die haben eine ziemliche Fertigkeit in diesem Geschäft und be-

obachten dabei eine beinahe peinliche Enaktheit, so dass manche Frau bei ihnen in die Lehre gehen dürfte. Der grössere Teil aber und zu diesem dürfte ich mich auch mit gutem Gewissen zählen, sind in dieser Beziehung nicht so geschickt und was die Wahl des zu verwendenden Materials und Werkzeuge anbetrifft ist Rat und Hilfe bald zur Stelle. Wo Nähnaedel und Faden fehlt da wird ohne Gewissensbisse zu Segelnaedel und Segelgarn zuflucht genommen und wo es an einem Stückzeug zu einem Flicker mangelt da muss ein Stück altes Segeltuch „Klering“ genannt seine guten Dienste tun. Wenn dann auch ein Flicker nicht ganz im Winkel ist oder mit Blasen und Rümpfen behaftet ist veranlasst kein Ärgeris wenn nur der Riss überpflastert ist. Einen fehlerhaften Flicker wieder loszutrennen und besser aufzusetzen fällt den wenigsten von dieser Sorte ein. Ja es gibt solche die lassen einfach Riss, Riss bleiben und wenns dann zu arg wird, werfen sie das Zeug einfach über Bord. Wird dem einten oder anderen eine Mütze oder ein Hut weggeweht oder von einem Segel abgeschlagen was sehr häufig vorkommt, dann muss der Betroffene wenn er keine Reserve hat wieder zu seiner eigenen Kunst als Mützenfabrikant zuflucht nehmen. Die selbstgefertigten hatten dann auch gewöhnlich länger aus als die andern, wohl aus dem Grund, weil der Wind lieber die schönen nimmt. Das Anschaffen der Kleider und Essgeschirrs sowie eines Teils des Handwerkzeug hat jeder auf seine eigenen Kosten zu besorgen. Auch das Bettzeug muss jeder selbst besorgen und ist deshalb bei einem grossen Teil äusserst primitiv nur auf einer Strahmatratze und einer Wolldecke bestehend. Die norddeutschen Seelente von der Ostsee her, so die prunken Pommern und Meklenburger sind in dieser Beziehung besser ausgerüstet in dem ~~er~~ der grösste Teil gute Federbetten hat

Von einer einheitlichen Tracht oder Uniform ist auf den Kauf-
fahrten keine Rede, jeder kann sich nach seinem Geschmack
leiden wie er will ohne dass ihm irgend jemand Vorschriften
machen kann. Mit der Verpflegung und Beköstigung der Man-
schaft ist es etwas anders. Bei der deutschen Handelsmarine ist
sie eine von dem Seemannsamt einheitlich geregelte an die sich
Kapitän und Reeder sowie die Mannschaft zu halten hat. In den
Verordnungen dieses Amtes sind die Rationen sowie die Art
und Beschaffenheit der zu verabreichenden Lebensmittel genau
bestimmt und damit ein jeder weiss, was er zu geben oder
zu beanspruchen hat werden jedem Fahrzeug wenigstens zwei
Proviantlisten übergeben, eine für den Kapitän und eine für die
Manschaften. Glaubt sich letztere laut dieser Liste in irgend
einer Weise verkürzt so hat sie das Recht bei dem Seemannsamt
oder irgend einem Consulat Klage einzureichen. Findet es aber
ein Kapitän oder Reeder für gut den Manschaften mehr als
das Vorschriftsmässige zu verabreichen, was ja bei einem
grossen Teil, zu ihrer Ehr sei's gesagt, der Fall ist, dann
wird auch niemand etwas dagegen einwenden. Freilich
gibt es selbst in diesem Fall eine gewisse Klasse die nie
zufrieden sind und beständig zu murren und zu nörgeln
haben. Wer sich einmal an die Schiffskost gewöhnt hat,
braucht selbst bei den genau abgemessenen Rationen keinen
Mangel zu leiden. Dass man ja manchmal lieber etwas
besseres hätte zur Abwechslung ist ja selbstverständlich, aber
da muss man eben mit den gebotenen Verhältnissen rechnen.
Die vorgeschriebenen Nahrungsmittel sind hauptsächlich ge-
salzenes Schwein- und Ochsenfleisch, Conserven, Zwieback, Kar-
toffeln, Erbsen, Bohnen, Linsen, Gerste, Mehl, Butter oder
Schweineschmalz und endlich vor ab zu haben ist Grünzeug
als Kohl, Rüben, Zwiebeln und Lauch. Ist an gewissen Orten
keine Butter zu bekommen so kann

der Kapitän im Einverständnis mit der Mannschaft Schweineschmalz abgeben. Gerade bei dieser Fahrt kam dieser Fall vor. Die von England mitgenommene Butter war auf der Reise bis nach Rio ausgegangen und der Kapitän war dort genötigt sich mit frischer Butter zu versorgen. Es wurde ihm von einem Händler solche offeriert und als echte Naturbutter angepriesen. Er brachte uns zuerst eine Probe davon aber diese hatte einen so widerlichen ranzigen Geschmack dass sie kaum zu geniessen war und wir deshalb erklärten lieber mit Schweineschmalz vorlieb zu nehmen als mit solchem Fusel. Somit erhielt jeder zur Wache statt ein Pfund Butter, ein halbes Pfund Schweineschmalz und dazu noch ein halbes Pfund Zucker und ebenso viel Honig. Bei dem Speisezettel soll so weit es ~~den~~ ^{die} gegebenen Verhältniss erlauben ein steter Wechsel stattfinden, sowohl beim Fleisch als auch beim Zugemüse. Freilich beim erstern kann uns mit Schweinefleisch und Ochsenfleisch oder Conserven abgewechselt werden. Wenigstens einmal ist auf See in der Wache Büchsenfleisch sei es dann Rinds oder Schaffleisch und in einem Hafen wo es erhältlich ist frisches Fleischvorschriftsgemäss abzugeben. An Orten wie z. B. in Buenos Aires wo das Fleisch so billig ist gibt es gewöhnlich immer frisches Fleisch. Von den Getränken sind auf den deutschen Seglern, Tee und Kaffee natürlich ohne Milch die gebräuchlichsten. Geistige Getränke kommen äusserst selten in Gebrauch, was auch gut ist in Betreff der Aufrechterhaltung der Disziplin und der Diensttauglichkeit. Nur bei anstrengender Arbeit wie dies bei schweren Stürmen vorkommt oder dann wieder im Hafen beim Löschen und Laden der Fracht wird hier und da mit einem Gläschen Rhum oder Cognac aufgewartet. Die täglichen Mahlzeiten finden jahraus und ein stets zur gleichen Zeit statt. Morgens punkt 7 Uhr ist Frühstück mit schwarzem Kaffee, Zweiback und Butter, um 12 Uhr ist

Mittagessen wo es dann Fleisch und Suppe gibt und hie und da Gemüse, in den meisten Fällen aber ist Letzteres der Suppe beigemischt. An Sonntagen gibt es gewöhnlich statt Salzfleisch, Conserven mit Pudding und Sirup Sauce. Auf den Schiffen werden überhaupt verschiedene Gerichte mit Sirup, Zucker oder Honig gekocht was manchem Anfänger vom Lande her zuerst etwas Überwindung kostet. Nachmittags um 3 Uhr ist dann wieder Kaffee mit Butter und Zweibak und Abends um 7 Uhr Abendbrot mit Kaffee oder Tee und Zweibak und hin und wieder noch ein Rest vom Mittag her wenn es der Koch nicht lieber den Schweinen gibt. Die längste Fastenzeit ist dann von Abends 7 Uhr bis Morgens 7 Uhr besonders für diejenigen die es in der Nacht mit 2 Wachen trifft. Freilich hat dann niemand etwas dagegen wenn der einte oder andere um einen Zweibak herumragt. Von diesen gibt es verschiedene Arten und die meisten sind besonders wenn sie frisch sind äusserst wohlschmeckend. Es kommt aber auch oft vor dass man von gewissen Schiffshändlern gehörig angeschnitten wird und für frische Ware jahrelang herumgelegene bekommt und dann den Betrug erst entdeckt, wenn es zu spät ist. Solche Ware ist dann nichts weniger als unappetitlich wenn sie ganz verschimmelt und voll Würmer ist. Da kann man dem Kapitän keine Schuld geben. Frisches Brot gibt es auf den Kauffahrern äusserst selten ohne etwa an hohen Festtagen wie Weihnachten und Ostern wenn der Koch einige Brote in den Brotfen seines Kochherdes backt. Denn eine andere Einrichtung zum backen findet sich auf den Seglern keine vor. Das ist dann aber auch ein Leckerbissen wenn es auch nur Roggenbrot oder anderes Schwarzbrot ist ~~und~~ nach dem einem noch lange nachher der Mund wässert. Wer von den Landratten zur See gehen will darf absolut nicht verwöhrt sein, sonst ist er ein geschlagenes Mensch. Da muss

man manches verdauen lernen was man sonst fast für unerträglich gehalten hätte. Nicht besonders anregend zum Appetit ist das oft massenhaft auftretende Ungeziefer auf den Schiffen. Den ersten Rang von diesem Geschmeiss nimmt wohl der sogenannte Cagellak ein von dem wohl selten ein Fahrzeug das in den wärmeren Meeren seine Fahrten macht, verschont bleibt. Es ist dies eine Art Käfer von rotbrauner Farbe. Die am nächsten ^{den} bei uns so beliebten Schabenkäfern gleicht. Es gibt zwei Arten von diesen Tieren die sich durch ihre ungleiche Grösse unterscheiden. Die kleinere Art kommt an Grösse unserem Kornkäfer und Ohrenschrüpper gleich und tritt manchmal in grosser Anzahl auf. Die grössere Art kann beinahe fingerlang und fingerbreit werden und gewährt durch diese Grösse einen besonders ekelhaften Anblick. Bei meiner ersten Seereise von Marseille nach Südamerika waren wir besonders stark von diesem Ungeziefer heimgesucht, trotzdem es nicht an Ordnung und Reinlichkeit fehlte. Wo irgendwie ein nasser Bagger von Segeltuch oder Tauwerk liegen blieb war gewiss augenblicklich ein Schwarm von hunderten dieser ekelhaften Tiere dabei. Beim Essen spazierten sie oft scharenweise auf dem Tisch herum, krochen in die Teller und über die Speisen hinweg und nagten an dem aufgewickelten Zwieback ~~oder schlüpfen in die~~ oder schlüpfen in die Kaffekanne hinein. Ich empfand anfangs einen ungemainen Ekel und es kostete mich eine ordentliche Überwindung bei dem grausigen Anblick. In kurzer Zeit konnte ich mich gleich ^{nichts} ~~nichts~~ mehr daraus gleich den anderen. Noch grausiger sah es unten im Schiffsraum in der Ladung aus wo die grossen Tiere haustern vor deren man beinahe die Flucht ergriff, wenn sie mit ihren langen Fühlern herum huschten. Ein anderes auf den Schiffen sprichwörtlich heimisches Ungeziefer sind die Ratten, denen man aber das Lob geben muss, dass sie wenigstens nicht so frech und unverschämt sind wie die Cagellaken und einem

wenigstens beim Essen in Ruhe lassen. Dafür geben sie zur Nachtzeit den an Deck befindlichen Wacht habenden nicht gerade die angenehmste Unterhaltung. Wenn sie in grosser Zahl vorhanden sind was besonders bei Getreideladungen der Fall ist dann machen diese Tiere mit ihrem Pfeifen und Quiken einen mords Spektakel und können dann oft bei ihren Hetzjagden auf Deck zum Besuch. Ja es kommt vielfach vor dass wenn einer bei seiner Freiwache sich irgendwo hinsetzt um in aller Gemütlichkeit sein Pfeifchen zu rauchen und dabei etwas einnickt oder nur sonst sich ruhig verhält ihm ein solcher Bursche die Beine hinauf krabbelt und ihn überall beschnuppert um endlich den Ahnungslosen aus seinen süssen Träumereien aufzuschrecken. Gerade mir passierte dieses Abenteuer einmal als wir gerade beim Abend Dunkel in den La Platta Fluss hineinfahren. Wie es so meine Gewohnheit war bei solchen Gelegenheiten lehnte ich an die Schanzkleidung die Arme auf die Reeling gelegt und machte meine Betrachtungen nach dem nahen mit Gebüsch bewachsenen Flussufer. Auf einmal fühlte ich ein Krabbeln auf meinem blossen linken Arm und als ich nach der Ursache dieses sonderbaren Gefühls ~~er~~ nach sah, bemerkte ich dass sich eine Ratte von ansehnlicher Grösse ganz gemächlich auf meinem Arm niedergelassen hatte um wohl gleich mir die Ufergegend zu studieren. Mir kam aber diese Freundschaft doch etwas zu dick vor und mit einer raschen Bewegung schlinkerte ich das erschrockene Tier über Bord das dann wohl sein Heil in der Flucht nach dem nahen Ufer gesucht hat. Den kleinen auf dem Lande fast überall bekannten Plagegeistern, den Flöhen scheint die Seeluft nicht besonders zu gefallen, denn sie kommen glücklicher Weise auf den Schiffen nicht so häufig vor. Wenn es einmal vorkommt dass man irgendwo am Lande einen solchen Samen aufgabelt so kommt er doch nicht zum richtigen Gedeihen sondern stirbt in der Regel bald aus. Vielleicht wenn die Schiffs-

besatzung sich mehr aus dem weiblichen Geschlecht rekrutieren
würden könnte in dieser Beziehung das Gegenteil eintreffen.
Doch ich glaube dieses Thema zum Abschluss bringen zu dürfen
indem ich glaube dass jedermann der dies gelesen hat, einiger-
massen einen Begriff bekommt von einer Segelschiffahrt und
dem Leben und Treiben der Schiffsleute auf hoher See. Deshalb
kehren wir wieder zur Hauptsache zurück und orientieren uns wie
weit während dieser Plauderei die Fahrt der brasilianischen
Küste entlang fortgeschritten ist. Bei meist angenehmen und
ruhigem Wetter hatten wir das Cap Roque oder das nordöstliche
Knie des grossen südamerikanischen Pferdefusses umsegelt und
dann mit nordwestlichem Kurs an den Inseln St. Paul und
Fernando vorbei gesteuert. Die letzt genannte Insel ist ein kleines
ödes Felseneiland, das der ganzen Länge nach von einem ziemlich
hohen Gebirgsgrat durchzogen wird. In der Mitte dieser Gebirgs-
kette ~~steigt~~ ^{ragt} ein turmähnlicher Felsen in die Höhe, der auf allen
Seiten senkrecht abfallend und oben sich schräg zuspitzend
eine auffallende Ähnlichkeit mit einem Kirchturm hat. Fernando
ist ein Glied in der Kette der Verbrecherkolonien und besitzt
ein kleines Fort mit etwa 150 Soldaten als Bewachung.
Angenehm muss der Dienst dieser Soldaten an jenen felsigen Berg-
hängen in der Glut der tropischen Sonne jedenfalls nicht sein
und noch weniger jener Unglücklichen die unter ihrer Bewachung
stehen. Als wir so in angemessener Entfernung vorbei segelten
dachte ich daran, wie mancher sehnsüchtiger Blick uns wohl
folgen möge. Allmählich näherten wir uns der langen Inselkette
der Antillen die wie die Blumen einer prächtigen See girlande
des Schwesternpaars der beiden Amerika miteinander verbinden
will. Von Trinidad das vor der Mündung des Orinoko Stroms
liegt über die kleinen Antillen und nordwestlich über die
Bahama Inseln, bis zu den Florida Riffen und wieder west-
wärts über die grossen Antillen bis zum Cap

Yucatan in Mexiko folgen sich die grösseren und kleineren Inseln in beinahe ununterbrochener Reihe und zwei grössere Binnenmeere, das Caribische Meer und den Golf von Mexiko einschliessend. Wo man auch die Durchfahrt nehmen mag hat man stets auf beiden Seiten je eine dieser Inseln in Sicht. Ja in den Bahamas ist das Meer so voll Inseln, Riffe und Untiefen dass nur an zwei Stellen eine einigermassen gefahrlose Durchfahrt vorhanden ist. Die südliche Durchfahrt zwischen den Inseln Aklia und Inagua wird der Caicas genannt und die etwas weiter nördlicher gelegene der Crocas. Diese beiden Durchfahrten werden hauptsächlich von den Schiffen genommen die von Haiti und Cuba und von den inneren Inseln des caribischen Meeres und von der Honduras herkommen. Am Nachmittag des 17. Dezember kam die Insel besonders in Sicht. Dieses herrliche Eiland mit seinen grünen Hügelwellen und dem bewaldeten ~~Küsten~~ Küstensaum scheint wie auf Vorposten gestellt zu sein um den Schiffer zur Weiterfahrt einzuladen. Der kleine Hafenort an der Südseite der Insel ist fast ganz in einem Wald von Kokospalmen versteckt und ebenso die Strandbatterien die den selben beschützen. Besonders ist der Ordenhafen für die meisten von Süden herkommenden Schiffe die auch den westindischen Inseln ihre Ladungen bringen oder dort eine solche einnehmen wollen. Die meisten nach jenen Gegenden treibenden Kaufleute in Amerika und Europa haben dort ihre Vertreter und Makler die den anlegenden Schiffen die Order geben nach welcher Insel sie ihre Fracht bringen sollen oder wo sie eine solche einnehmen können. Der Hafen Rheede sind fast immer von einer grösseren Anzahl Schiffen belebt und auch Kriegsschiffe legen dort häufig an. Wir trafen bei unserer Ankunft 3 fremde Kreuzer an die dort vor Anker lagen oder ihre Übungen abhielten und fast gleichzeitig mit uns lief ein viertes ein österreichisches ein das mit 12 Kanonenschüssen salutierte, welcher Gruss vom

Land her mit eben so vielen beantwortet wurde. Wie überall in belebten Hafenorten so kommen auch hier bei den einlaufenden Schiffen die verschiedenen Händler an Bord mit ihren Früchten, verschiedenen Seetieren, Muscheln und Korallen. Aber auch Colporteurs der verschiedenen Missionsgesellschaften sind eifrig bestrebt die Schiffleute mit höhern Bedürfnissen zu versorgen und teilen zu diesem Zweck, Traktate, Textmuster oder Abschnitte aus denselben aus. Wer der Meinung ist, dass die rohen Seeleute gegen religiöse Dinge völlig abgestumpft seien der irrt sich gewaltig. Freilich es gibt ja ein Teil deren der Glaube an einen alleinigen Gott dem alles nachlebt und atmet, sein Dasein verdankt, lächerlich vorkommt. Aber der grössere Teil ist gottlob nicht so weit gesunken, das sie diese Ansicht teilen und gerade in den Erhabenen und Geheimnisvollen des gewaltigen Meeres die Macht eines allmächtigen Schöpfers erkennen. Von diesen werden dann auch solche religiöse Schriften gern angenommen und fleissig gelesen. Da wir unsere Lincke Order schon in Rio de Janeiro erhalten hatten so war es für uns nicht nötig einen Aufenthalt in Barbados zu machen, deshalb segelten wir am gleichen Abend um halb 6 Uhr wieder ab nach Maiaguez vor der Westküste von Porto Rico. Am folgenden Morgen mit Tagesanbruch befanden wir uns schon in der St. Lucia Strasse zur Rechten des lieblichen Martinique an deren Westküste die Städte Fort de Franco und Saint Pierre zu uns herüber schauten. Das dicht hinter diesen Städten aufsteigende vulkanische Monte Pula Gebirge machte damals ein so friedliches, harmloses Ansehen, dass wir nicht im Entferntesten daran dachten, dass noch so viel Unheil von dem selben verursacht werden konnte wie es sich nach einer Reihe von Jahren herausstellte. Zur Rechten ist die Insel St. Lucia die mit ihren steilen zum grössten Teil bewaldeten Bergkegeln schon einen etwas grotesken Anblick gewährt. Die St. Lucia Strasse bildet die Grenzscheide zwischen dem englischen und französischen

Besitzungen Westindiens. Von St. Lucia südwärts bis an die Küste von Südamerika sind die englischen Kolonien und umfasst ausser letzter genannter Insel noch Barbados, St. Vincent, Antigua, Tobago und noch einige kleinere Eilande. Nordwärts folgen die französischen, als Martinique, Dominika und Guadeloupe die auf ihrem südlichen Ende einen zeitweise tätigen Vulkan trägt, und nördlich von Guadeloupe jenseits der St. Craig Strasse kommen endlich die kleinen Inseln des dänischen Westindiens so St. Craig, St. Thomas, St. Bartolomeus, St. Eustache und wie sie alle heissen. Wenn man so bei diesen lieblichen Inseln vorbei fährt wo eine fast immer schöner ist als die andere und die mannigfaltigsten Naturreize in einem fort wechseln, möchte man unwillkürlich sagen, hier ist es gut zu sein, hier möchte ich mir eine bleibende Hütte aufschlagen. Aber leider kann auch hier der Mensch sich nicht ungestört seines Daseins erfreuen ~~und wüßte in dieser Gegend~~

In den Wintermonaten ist zwar das Klima infolge der erfrischenden Passatwinden recht angenehm und mild in dieser Gegend. Aber im Sommer wo die Luft heissfeucht über diesen Inseln brütet und eine Menge plagendes Ungeziefer und giftiges Gewürm sich regt da lauert der Tod beinahe auf jedem Schritt und Tritt. Und dann die furchtbaren Naturgewalten die manchmal diese paradisischen Eilande heim suchen sind ernste Mahnsignale dass wir Menschen keine bleibende Stätte hier auf Erden haben. Orkane von furchtbarer Heftigkeit. Hurikan genannt, toben von Zeit zu Zeit in verheerender Wut über die einen oder andern Inseln hinweg und Erdbeben und vulkanische Ausbrüche verbreiten in weiten Kreisen Tod und Schrecken. Denken wir nur an die furchtbaren Katastrophen von St. Vincent und Martinique im Mai 1902 wo die Stadt Saint Pierre mit allem was darin lebte in wenigen Augenblicken durch die glühenden Lawaströme und giftigen Gase, die der Vulkan Mont Pelee ausstieß, dem Untergang geweiht wurde. Ein unheimlicher Feuerherd muss ohne Zweifel die Grundfesten dieser Inselwelt unterwühlen

und keiner weiss, wie bald der Tag kommt wo diese Juwelen von Amerika in den Tiefen des Meeres verschwinden. Am Nachmittag des 20. Januar waren in weiter Ferne die hohen Gebirge auf der östlichen Hälfte von Porto Rico zu sehen, zwar wegen dem schwülen Gewitterdunst nur in unbestimmten Umrissen zu erkennen. Die Fahrt ging wegen des flauen Windes nur langsam längs der Südküste dieser ziemlich grossen Insel vorwärts. Das Meer hat hier schon in bedeutender Entfernung vom Lande stellenweise so geringe Tiefen, dass man bei der ungewöhnlichen Klarheit des Wassers den Meeresgrund mit seinen Korallengebilden deutlich sehen kann, ja man möchte manchmal beinahe befürchten das Schiff müsse bei der geringen Tiefe unfehlbar auffahren. Gegen Abend des folgenden Tages tauchte die kleine Insel mit einer ziemlich hohen Bergkuppe in der Meeresstrasse zwischen Porto Rico und Sanct Domingo auf welche wir anfangs für Mona, unseren Bestimmungsort hielten. Wie bei meiner früheren Durchfahrt hier so war auch diesmal diese Insel und das Meer in westlicher Richtung mit düstern drohenden Gewitterwolken bedeckt und bei der gewitterschwülen, unheimlichen Stille der Luft befürchteten wir ein schweres Unwetter. Zum Glück wurde die Sache nicht so schlimm wie wir erwartet hatten und nebst einigen leichten Böen mit Regenschauern begleitet verlief die Nacht verhältnismässig ruhig. Am Abend des 22. Januar um halb 5 Uhr fuhren wir in die Bucht von Mayaguez ein und liessen den Anker fallen in einer Entfernung von anderthalb Seemeilen ~~von~~ ^{vom} Lande.

Mayaguez ist eine kleine Stadt an der Westküste von Porto Rico mit einer reizenden Umgebung. Mittelhohe Berge im Osten ^{gegen} das Innere der Inseln laufen gegen die Küste hin in ein zum grössten Teil bewaldetes Hügelland aus und die Täler und der Küstensaum prangen in einer üppigen tropischen Vegetation, worin die schlanken Palmen sich besonders hervortun. Das Erdreich soweit man in ~~das~~ die Umgebung sehen kann, hat eine gelbrote Farbe und muss

ohne Zweifel dem Pflanzenwuchs sehr zuträglich sein, wovon die von den Gemüsehändlern an Bord gebrachten Knollengewächse wie Yams, und süsse Kartoffeln, die noch Spuren von der rothen Erde an sich trugen durch ihre Grösse und Vollkommenheit Zeugniß ablegten. Die Yamswurzeln die wie recht grosse, verkugelte und verwachsene Kartoffeln aussehen kommen an Geschmack und Nahrhaftigkeit den Kartoffeln gleich. Mit den süssen Kartoffeln dagegen hätte ich mich nicht so bald befreundet können, ihr Geschmack kam mir vor wie der von stark erfrorenen Erdäpfel und wenn sie angestekt sind ist der Geruch und Gestank noch widerlicher. Da konnten es mir die schönen Bananen besser treffen von denen es hier eine Sorte gibt die so gross werden wie ich sie sonst noch nirgends angetroffen habe und einer ordentlichen Savelat Wurst gleich kommen. Sie haben einen angenehmen süssen Geschmack den ich am besten mit dem einer feinen Befeelbirne vergleichen könnte nur dass die Banane viel mehligter und äusserst nahrhaft und der Gesundheit zuträglich ist. Ich versäumte auch keine Gelegenheit wo ich hier und da einen Büschel dieser köstlichen Früchte kaufen konnte. Da die Firma Schutz und Comp. die Besitzer oder Pächter der Phosphatlager auf Mora ihren Sitz in hatte so dehnte sich unser Aufenthalt dort auf einige Tage aus bis die Frachtbedingungen geregelt waren. Leider hatte ich wie die meisten von der Besatzung keine Gelegenheit jemals einen Besuch an Land machen zu können, wie gerne es auch geschehen wäre. Bei den Bootsführern die mit unserem Schiff verkehrten und bei Arbeitsleuten die schon in den Phosphatwerken Thätig waren, erkundigten wir uns gelegentlich nach den dortigen Verhältnissen. Die Berichte lauteten aber durchaus nicht aufmunternd, im Gegentheil wurde alles in äusserst düsteren Farben dargestellt und ein abschreckendes Bild von der verurteilten Insel gemalt. Auch dem Kapitän wurde von

31

den Kaufleuten und Booten auf die Gefahren eines längeren Aufenthalts bei Morna aufmerksam gemacht und die äusserste Vorsicht und Wachsamkeit dringend anempfahlen. Schon manches Schiff habe dort im Sturm seinen Untergang gefunden und zahlreiche andere unter Zurücklassung ihrer Anker ihr Ziel in schleunigster Flucht aus der verderben bringenden Nähe dieser Insel suchen müssen. Dies alles war nicht im geringsten dazu angehtan als wir am 7. Januar abends halb sechs Uhr ^{Anker} den Lichteten um die kurze Seereise von etwa 49 Seemeilen nach dem gefürchteten Eiland anzutreten; ~~und~~ ^{uns} fröhlich zu stimmen besonders da wir annehmen mussten längere Zeit uns dort aufhalten zu müssen. Bis Mitternacht um 12 Uhr segelten wir bei mässigem Nordostwind unserem Ziel entgegen, dann aber wurde beigedreht um den kommenden Tag zur Weiterfahrt abzuwarten. Mit Anbruch des Tages war auch die Insel zu sehen aber bei dem steifer werdenden Wind der den ganzen Tag anhält getrauten wir uns nicht der gefährlichen Küste uns zu nähern. Wir kreuzten deshalb den ganzen Tag und die darauffolgende Nacht in respektvoller Entfernung in der Monastrasse umher. Erst am morgen des 30. Januar um 10-Uhr konnten wir uns bei dem flauer werdenden Wind der Südküste, wo die Phosphatwerke sich befinden nähern und etwas ~~ander~~ halb Seemeilen vom Lande ab vor Anker gehen. Schon lange vorher konnten wir dort zwei Schiffe liegen sehen von denen wir schon zum voraus wussten dass es nur noch Wrack waren die dort auf die gefährlichen Riffe aufgetrieben waren. Das uns näher gelegene war eine eiserne Hamburger Bark die erst einige Wochen vor unser Ankunft aufgelaufen war und sich noch in ordentlichem Zustand befand. Der weiter gegen Süden gelegene Segler war ein dänisches Schiff und lag schon längere Zeit dort, so dass die brandenden Wogen ihm schon herab zugesetzt hatten. ^{Das selbe} ~~Desstratt~~ wurde bei einem Orkan ein schönes Stück weit auf das Riff geworfen und ist dann durch die entstandenen Lök voll Wasser gelaufen. Die Insel gewährt Neuangekommenen wirklich einen

unheimlichen, abschreckenden Anblicks im Vergleich mit den am Fällhorn der Natur so reich gesegneten Inseln erscheint Mona wie ein Fremdling aus einer anderen Welt in Bezug auf Bodenbeschaffenheit Vegetation ein Stück Wüste in vollem Sinn. ~~Die Insel~~ Die leicht wellenförmige Oberfläche ist nicht nur mit braun aussehendem dornigem Gestrüpp und bewachsen und bietet ein Bild der Dürre und Unfruchtbarkeit. Nach allen Seiten ringsum fällt die Insel in 20 bis 30 Meter hohen, beinahe senkrechten gelben Wänden zum Meer ab, und es scheint fast eine Unmöglichkeit auf die Oberfläche zu gelangen. Es hat den Anschein als ob dieses Stück Land durch gigantische unterirdische Gewalten direkt aus dem Meeresgrund herausgerissen und in die Höhe gehoben worden sei. Die Südost- und die Südküste ist ein Gebilde von Kalkfalten und zeigt mit ihren weit überhängenden schwärzlichen Falten und den zahlreichen Klüften und Höhlen einen besonders wilden Charakter. Die ganze Insel ist mit einem Riff umgeben das stellenweise wohl eine Seemeile weit in die See hinausragt. Kein grösseres Schiff kann sich deshalb dem Lande nähern es wäre unrettbar verloren wenn es einmal auf dem Riff aufgelaufen wäre, nur grössere flache Lastschiffe von geringem Tiefgang können unter guter Führung und bei ruhigem Wetter den Weg durch das Labyrinth von scharfen Klippen finden. Das Meer ist meist bewegt bei den steifen Nordostwinden und der starken Strömung die gerade auf die Riffe zugeht und schon manchem Schiff verhängnisvoll geworden ist. Windstille und ruhige See sind hier eine ziemlich Seltenheit. Das Meerwasser hat hier eine ungewöhnliche Klarheit so dass man bei 18 Faden oder 60 Fuss Tiefe den Meeresgrund ganz deutlich sehen kann. Trifft es dann einmal dass einige Stunden Windstille eintritt und die See wie ein Spiegel daliegt, da kann man dann jeden Gegenstand auf dem Meeresgrund ganz deutlich unterscheiden. Gerade in den ersten Tagen traf es sich dass wir einige so windstille Stunden hatten, da entdeckte der Steuer-

mann zufällig einen grossen Anker mit langer Kette etwas abseits von unserem Schiff auf dem Grunde liegen. Es wurde nun der Versuch gemacht die Kette aufzufischen und samt dem Anker zu heben, aber die Sache war leichter gedacht als ausgeführt. Das Boot wurde ausgesetzt und der Steuermann mit einigen Matrosen machten sich an die Arbeit, während die anderen zur Hilfeleistung bereit an Bord der Dinge die da kommen sollten harrten. Eine ca. 100 Fuss lange starke Kette wurde ~~mit~~ ins Boot heruntergelassen an dem einen Ende ein starker Haken angeschraubt und das andere Ende im Boot ~~im Boot~~ festgemacht. ~~wurde~~ Nun wurde die Kette mit dem Haken auf den Grund gelassen und mit dem Boot und der nachgezogenen Kette einige Male über die Ankerkette hinweggekreuzt bis endlich der Haken dieselbe ungefähr in der Mitte fasste. Jetzt wurde vom Schiff aus ein starkes Tau ins Boot geworfen um dasselbe durch das lose Ende der Kette zu schlaufen und durch eine Seitentuluse der Schanzkleidung mit einer Bier oder starken Flaschenzug an Bord eingeholt. Hätte der Haken die Ankerkette mehr gegen das Ende zu gehabt dann wäre der Fang so gut wie sicher geglückt. Auf diese Weise aber war die daranhängende Last zu gross und trotzdem wäre es vielleicht dennoch geglückt aber da fing wie zum Troste der Wind wieder an zu blasen und das Schiff drehte sich immer weiter von der Stelle weg gegen den Wind. Auf diese Weise vermochten wir keinen Fall mehr mit dem Flaschenzug einzubringen. Ja es knakte einige Mal so bedenklich dass wir befürchteten die Sili'sklammer werde weggerissen oder das Tau zerreißen. Wir hatten keine andere Wahl als den Flaschenzug wieder los und die Ankerkette samt der anderen wieder auf den Grund zu lassen, den austaken konnten die Leute im Boot unsere Kette nicht. Zur Sicherheit wurde aber noch ein Stück Tau mit einem Schwimmblock daran befestigt damit die Stelle bezeichnet sei wo sie liegt um sie vielleicht später noch einmal aufzufischen zu können. Am Abend als der Kapitän von einem Besuch vom Land wieder an Bord zurückkam und der Steuermann ihm die Sache zur Kenntnis brachte, wurde er

zum Dank für seine Bemühungen anständig ausgeschossen. Einige Tage nach uns lief eine schwedische Bark ein die gleich uns eine Fracht hier einnehmen sollte. Nach einigen Stunden hatte Diese das Glück einen stattlichen Anker samt Kette heben zu können. Nach Angaben der Boote sollen etwa 11 Anker samt Ketten hier auf einer kleinen Strecke auf dem Grund liegen alle von Schiffen her stammend die vorderhanden Anzeichen von Orkanen durch eilige Flucht dem Verderben zu entkommen suchten und ihr Heil in dem offenen Meer suchten. Bei dieser Gelegenheit hatten sie keine Zeit mehr die Anker zu heben sondern schickten die Kette kurzerhand aus und liessen sie in die Tiefe rassel'n. Bei unserer Ankunft hatten auch wir alle Vorbereitungen für einen solchen Fall getroffen, zum Glück aber waren sie überflüssig da Orkane hier grösstenteils in der heissen Jahreszeit auftreten. So gewährten wir uns bald in unsere Lage und die gewohnte Sorglosigkeit gewann wieder die Oberhand. Unser erstes Geschäft war bevor die Ladung eingenommen werden konnte, einen Teil des Ballastes, Granitsteine, den wir in Rio de Janeiro eingenommen hatten zu löschen oder auszuladen. Mit den schönen Granitsteinen die an manchen anderen Orten gut hätten verkauft werden können wurden nicht viel Umstände gemacht. Sie wurden einfach über Bord geschüttet zum Schrecken aller Fische in der Nähe. Sobald der Raum unter der mittlern Luk leer war konnte nun mit dem Einladen begonnen werden. In grossen flach laufenden Karren wurde nun der Phosphat an unser Schiff herangebracht alles in Säcken von anderthalb bis 2 Zentner die dann in den Raum hinuntergeleert werden. Da das Wetter verhältnismässig ziemlich ruhig war in der ersten Zeit wurde ein grosser Theil davon aus der auf die Riffe gelaufenen Hamburger Bark geholt die eine volle Ladung von diesem Düngstoff hatte. Das Stranden dieses Schiffes soll nach Aussagen mehrerer Augenzeugen unter eigentümlichen Umständen stattgefunden haben. Das Fahrzeug hatte die volle Ladung eingenommen und war im Begriff in See zu stechen. Bei schönem Wetter und etwas flauem Wind wurde der Anker gelichtet und die Segel

beigesetzt und das Schiff fing sich an langsam zu bewegen. Sei es dass das Schiff dem Steuer nicht gehorchen wollte, wie es ja bei einem grossen Theil von Segelschiffen bei schwachem Wind der Fall ist oder dass vielleicht ein falsches Manöver ausgeführt wurde, nun kurz und gut, das Schiff wurde nun mehr von der Strömung gegen die Riffe angetrieben und fühlte sich so zwischen diese hinein dass es schliesslich aufstiess um nicht mehr loszukommen und nun ein Spielzeug der brandenden Wogen ist. Von gewissen Seiten her wurde sogar gemunkelt als ob das Schiff absichtlich dorthin bugsiert worden sei um das alte, reperaturbedürftige Fahrzeug auf anständige Weise der Versicherung aufzuhalten zu können. Ob etwas wahre in dieser Vermutung stand konnten wir natürlich nicht beurteilen, aber dass sehr viele solche Fälle vorgekommen sind und vielleicht jetzt noch vorkommen mögen ist eine Tatsache ebenso gut wie bei überflüssig gewordenen Gebürlichkeiten die dem ... in den Kauf gegeben werden. Unser Steuermann und der Zimmermann machten dem Wrak einige Mal Besuche um vielleicht noch etwas Brauchbares dort holen zu können, aber sie waren jedenfalls nicht die ersten die mit den gleichen Absichten dort gewesen waren, denn was nicht niert und nagelfest war hatte schon seine Liebhaber gefunden. Bei der Rückkehr meinten die beiden dass das Schiff sich gut zwischen die Riffe hineingeführt und ein gute Plätzchen zum ausruhen gefunden habe. Die ganze Ladung konnte nicht geborgen werden, denn bei stark bewegter See wie es ja für die meiste Zeit der Fall ist, wäre ein Anlegen mit den Booten dar zu gefährlich gewesen und ohne dies war ein grosser Teil durch die überschlagenden Wellen und von dem durch das Leck eindringende Wasser durchnässt und somit verderben. Somit erhielten wir nun alles was wir zur vollständigen Befrachtung brauchten direkt vom Lande her. Der Phosphat wird meist in fein gemahlenem Zustand verpackt und hat ein Aussehen wie Grenoble Cement. Manchmal kann er direkt vom Trockenofen hinweg und war dann so heiss, das wenn wir etwa in den Raum hinunter mussten um die Ladung etwas zu verteilen es mit blossen Füssen kaum darin auszuhalten war.