

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 5 (1929-1930)
Heft: 9

Artikel: Des kleinen Schweizerleins erste grosse Fahrt als Schiffsjunge
Autor: Heller, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1065164>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Des kleinen Schweizerleins **erste grosse Fahrt** *als Schiffsjunge* — von ERNST HELLER

Mit Originalphotographien des Verfassers und einer Illustration von Alois Carigiet

Schon als Primarschüler hegte ich den Wunsch, wenn ich gross geworden, Matrose zu werden und die Meere zu befahren.

Mein Vater, ein ruhiger, solider Mann, Steinbrecher von Beruf, der aber nebenbei noch ein kleines Heimwesen bewirtschaftete, starb sehr früh, ehe ich drei Jahre alt war.

Nach Ablauf von sechs Jahren heiratete meine Mutter zum zweitenmale, allein diese Ehe war nichts weniger als glücklich. Der Stiefvater, ein arbeitsscheuer Mensch und ein Trinker, war nicht der Mann, ein glückliches Familienleben zu schaffen. Er sank immer tiefer und führte sich mehr und mehr wie eine Bestie auf.

Als ich 18 Jahre alt geworden war, setzte ich den Traum meiner Kindheit, zur See zu gehen, in die Tat um. Weil ich unter waisenamtlicher Vormundschaft stand, hatte ich zuerst den Vormund darüber zu befragen. Doch dieser war einverstanden. Als ich den Amtmann hierüber informierte, bemerkte er :

« Ein schwerer Beruf, den du dir da erwählt hast, mein Junge. Wochenlang nichts als Wasser und den Himmel über sich. Du wirst viel sehen, aber auch viel erleiden müssen. »

Als ich den Reisepass in den Händen hatte, gab er mir noch die Ermahnung mit :

« Hüte dich vor der Flasche und vor den Weibern. »

Dann wünschte er mir Glück, und ich war entlassen.

Unterdessen war ich bereits in schriftliche Verbindung getreten mit einem Heuerbaas in Hamburg. Ich wartete nur noch dessen Antwort ab, und als diese eintraf, packte ich mein Kofferchen.

An einem wundervollen Frühlingstag des Aprils 1914 sagte ich dem Hügelerücken, von dem aus man beinahe den ganzen Bodensee übersieht, Valet.

Die Mutter begleitete mich auf die nächste Grenzstation.

Noch einmal nahm ich das Bild meiner engern Heimat in mich auf, ihre blühenden Wiesen, die Kirschbäume, die wie mit Schnee überschüttet waren in herrlicher Blust. Da wollte mir ein Weh ans Herz kriechen. Es stieg mir in den Hals und in die Augen. Vielleicht, nein sehr wahrscheinlich, würde ich dies alles nie, nie mehr sehen.

Aber da dachte ich an die misslichen Familienverhältnisse meines Elternhauses und ich wandte mich trotzig ab, nun nicht mehr zurückschauend.

Leise weinte die Mutter, als der Zug in den Bahnhof einlief und ich ihr die Hand zum Abschied reichte. Wieder wollte mir das Wasser in die Augen steigen. Da enteilte ich und war im nächsten Moment im Eisenbahnabteil verschwunden. Noch ein kurzes, schmerzliches Winken, und dann nahm mich eine Welt auf, die, von der ich kam, gänzlich verschieden war.

Die Anmusterung

Zwei Tage später war ich in Hamburg. Aengstlich klopfte mir da das Herz und ich kam mir unendlich klein vor in diesem riesenhaften Getriebe. Dazu war es

Mitternacht, als der Zug in die Bahnhofshalle einlief. Dieser Umstand und der Lärm, der fremdartige, einer grossen Hafenstadt liessen in mir ein Gefühl aufkommen von trostloser Verlassenheit und Traurigkeit.

Im Bahnhof wartete ich den Morgen ab, und als dieser kam, warf ich das Kofferchen in eine Droschke und stieg selber nach, dem Kutscher die Adresse des Schweizer Konsuls in Hamburg überreichend.

Und dann setzte sich der Karren in Bewegung, und zugleich fing eine Uhr zu laufen an, deren Zeiger schon nach kurzer Zeit auf 1 Mark 50 Pfennig wiesen. Wenn's lange so geht, so bin ich mit meinem Vermögen bald fertig, dachte ich und warf argwöhnische Blicke auf die Uhr. Doch endlich hielt das Gefährt und der Kutscher bedeutete mir, hier sei das Schweizer Konsulat. Und es stimmte, denn lustig flatterte das weisse Kreuz im roten Feld ein paar Stockwerke über mir. Doch kein Schweizer, sondern ein Deutscher begrüßte mich in seiner schnarrenden Sprache. Auf meine Frage nach dem Konsul hiess es, der sei unpässlich. Und so gab mir der deutsche Sekretär die Auskunft, die ich haben musste.

Ein paar Minuten später war ich wieder in der Droschke, auf der Fahrt zum Heuerbaas. Böse starrte ich wieder auf die mir viel zu rasch gehende Uhr, die mir nur da zu sein schien, um mir das Geld aus der Tasche zu locken, trotzdem ich das Portemonnaie krampfhaft umklammert hielt.

Und dann stand ich im Office des Heuerbaas. Freundliche gegenseitige Begrüssung, hernach Anprobieren und

Durchsicht der Seemannsausrüstung, Seestiefel, Oelzeug, Unterzeug, Socken, ein Anzug, Tabakpfeife, Essgeschirr, ein Scheidemesser mit Riemen und noch verschiedene andere Kleinigkeiten, einschliesslich zweier Wolldecken, sowie einer schmalen Strohmratze. Nebst der Strohmratze wird alles, mitsamt dem was ich selber mitgebracht habe, in die bereitstehende Seekiste gepackt, sowie in den Seesack.

Für dies alles bezahlte ich etliche hundert Franken.

« Das Kofferchen bleibt hier, das hat nun ausgedient », hiess es.

Und dann wurde ich für zwei Tage in einem Seemannshaus einquartiert.

« Wir werden Sie als Schiffsjunge auf ein norwegisches Segelschiff, das in England liegt, anmustern. »

Unterdessen habe ich mir Hamburg ein wenig angesehen, insbesondere den Hafen, welcher mir gewaltig imponierte. Der riesenhafte Passagierdampfer « Vaterland » mit seinen 80 Rettungsbooten war kürzlich vom Stapel gelaufen. Die Menschlein, die auf den Decks herum liefen, erschienen mir wie Fliegen auf einer grossen Kiste. Auch eine der grossen Werften besichtigte ich, wo auch wieder so ein riesiger Dampfer im Bau war mit Namen « Europa ».

Nicht versäumt habe ich, im Kanal unter der Elbe durchzuspazieren, wobei ich aber immer misstrauisch an die Decke hinauf sah, ob nicht die Elbe herunterkomme. Sogar eine Hafenrundfahrt machte ich, wobei mir halt doch die Segelschiffe am besten gefielen, wiewohl ich sie nur von ferne sah, da sie alle auf der Reede draussen lagen.

Aber nun waren die zwei Tage vor-

bei und es heisst: « Heute fährt der Postdampfer nach England. Da müssen Sie mit. Sie bekommen noch Gesellschaft in Gestalt eines weiteren Schiffsjungen, der für dasselbe Schiff bestimmt ist wie Sie. »

« Wilhelm Köhler aus Hamburg », stellte er sich vor.

Ich nannte meinen Namen und wir gaben uns die Hand.

Und dann gab's noch eine Ermahnung und diese lautete also: « Wenn Ihr an Bord Eures Schiffes seid, und Ihr müsst dann ins Takelwerk klettern, vergesst nie, Euch in den Wanten (Tae, welche die Schiffmaste nach der Seite halten) zu halten und niemals an den Fussreeps, diese brechen unversehens und Ihr brecht das Genick bei einem Sturze aus dieser Höhe. »

Leitersprossen würde die Landratte diese Fussreeps benennen. Diese sind aber nicht aus Holz, sondern aus Tauwerk.

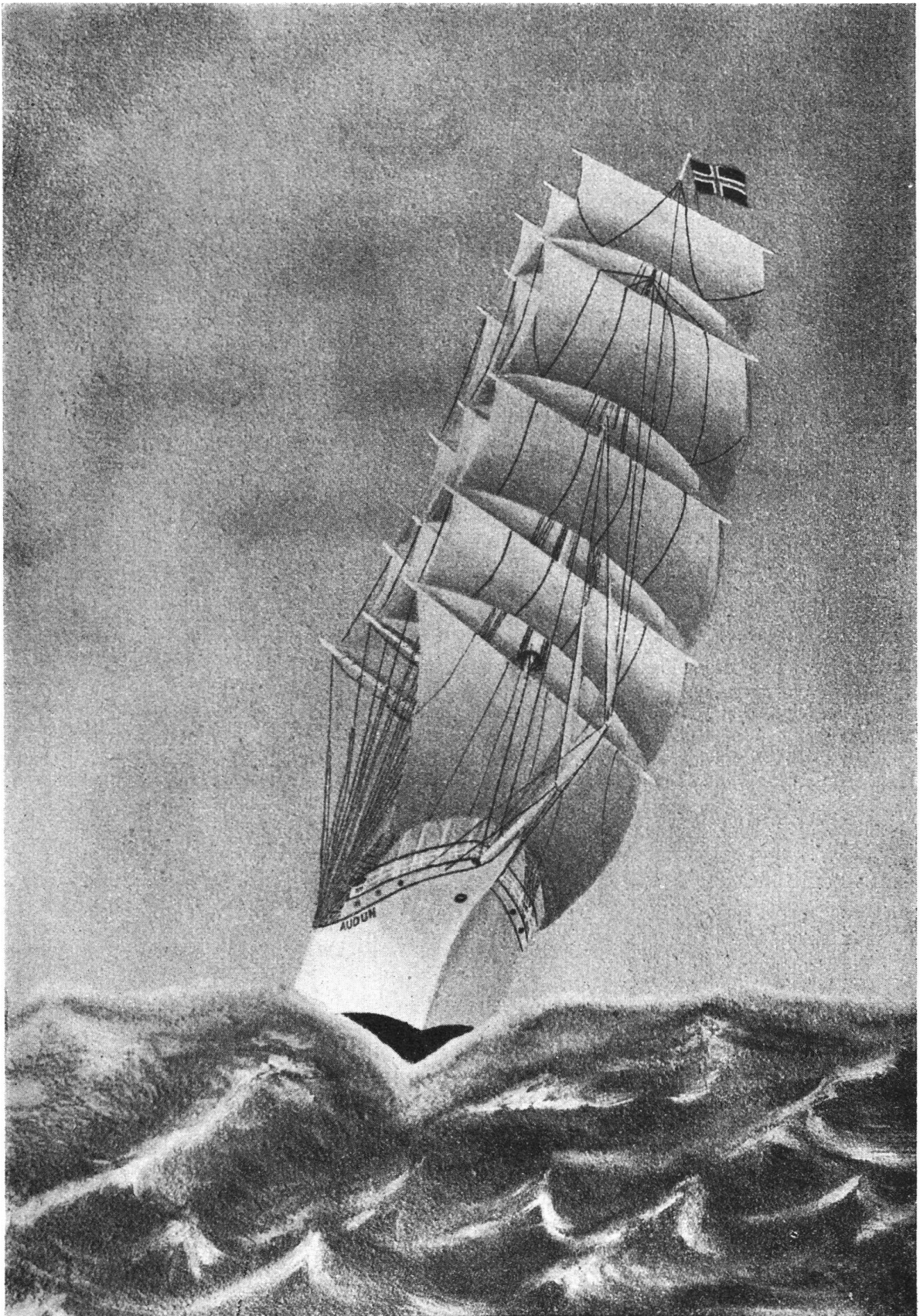
Und dann ging's ans Abschiednehmen von diesen freundlichen Leuten, die uns noch Glück wünschten.

Eine halbe Stunde später waren wir an Bord des Postdampfers mit Sack und Pack. Auf das Vorweisen unserer Zweitklassbillets wies uns der Steward unsere Kabine an, ein Raum mit acht Schlafstellen, je zwei übereinander.

Die Fischpredigt

Mittlerweile war es Abend geworden, Samstagabend, und das Schiff war nun klar zur Abfahrt.

Leise erbebte der Schiffsrumpf unter den ersten Schlägen der Maschine. Und jetzt hatten wir die offene Nordsee vor uns, das Meer, das mich in und mit seiner gewaltigen Grenzenlosigkeit bedrückte und ängstigte.



Das Schiff „Audun“

Immer wieder suchte mein Auge einen Ruhepunkt zu finden in dieser unruhig auf- und abwogenden Wasserwüste. Aber immer wieder kehrte der Blick ergebnislos zurück.

Ermüdet von all dem, was ich nie zuvor gesehen, wünschte ich mich zu legen. Köhler war ebenfalls damit einverstanden.

Und so zog ich mir den Teppich in der Koje über die Ohren und versank gleich in einen unruhigen Schlaf.

Aber gegen Morgen erwachte ich mit einem höchst unliebsamen Gefühl in der Magengegend sowie im Kopfe. Pfui Teufel, das ist also die Seekrankheit!

Das Schiff stampfte zudem ganz ordentlich. Es musste also ein bisschen aufgefrischt haben über Nacht.

Mir wurde es aber immer bedenklicher zumute, und zuletzt wusste ich nicht mehr, wo ich die Füße und wo den Kopf hatte. Ich bin aber trotzdem doch noch auf die Füße gekommen, aber im nächsten Augenblick mit dem Kopf höchst unsanft an eine eiserne Kojenstange gestossen. Gleich hatte ich die schönste Beule. Zudem drängte sich mir mit aller Gewalt vom Magen her etwas in den Hals, was hinaus wollte. Ich machte mich auf die Socken und es war höchste Zeit.

Und ich predigte den Fischen mit einer Eindringlichkeit, deren ich mir gar nicht für fähig gehalten hätte.

Teilnahmsvoll fragte mich der Deutsche, welcher fast ganz verschont wurde von der Krankheit: « Wie geht es dir? »

« Hundsmiserabel », gab ich zur Antwort, « ich möchte sterben. »

« Es wird wieder besser werden », tröstete er.

Dann kam der Steward mit dem Morgenkaffee und mit belegten Brotschnitten. Und als ich dies sah, bin ich mit grosser Eile wieder zur Kajütentür hinaus, zur abermaligen Fischpredigt.

Genossen habe ich während der ganzen Ueberfahrt nichts, aber den Magen habe ich mindestens ein Dutzend mal im Halse oben gehabt. Meinen unsteten, abenteuerlichen Sinn aber habe ich in jenen Stunden verflucht.

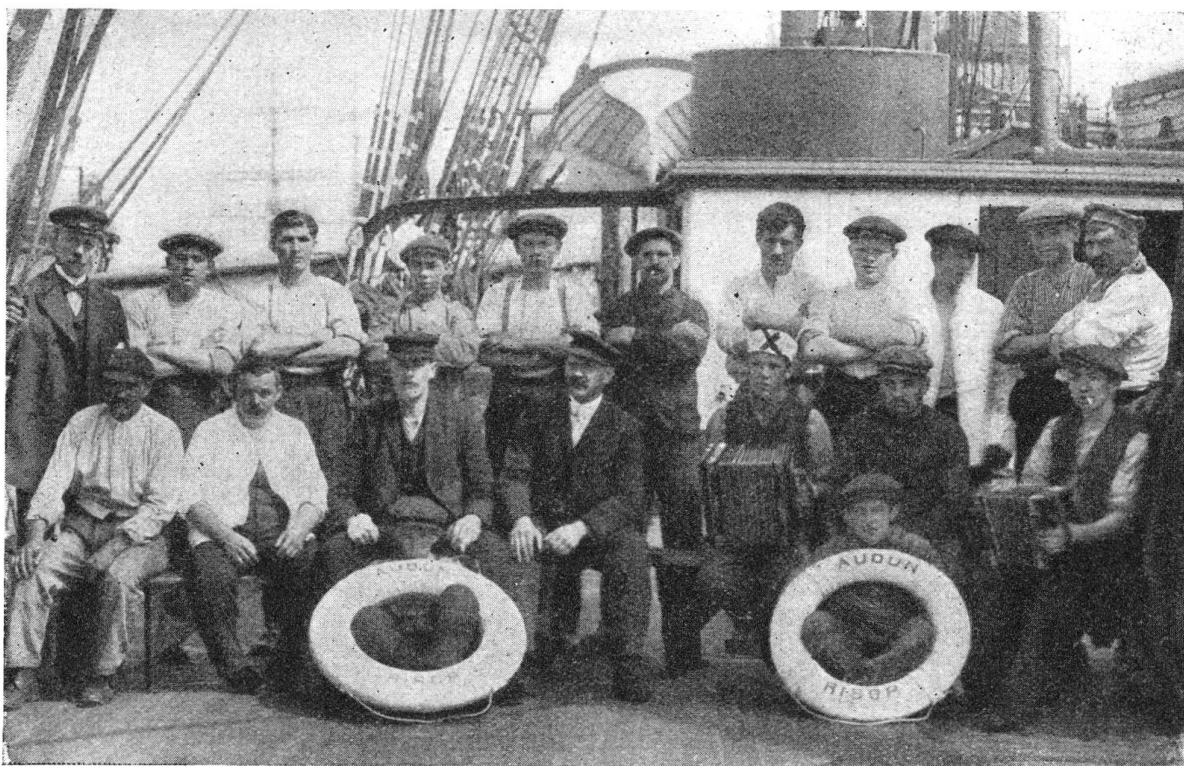
Am Montagmorgen, nach 38stündiger Fahrt, sind wir in Grimsby eingelaufen, ich aber nicht in rosiger Verfassung. Froh war ich, als ich wieder festen Boden unter den Füßen hatte. Doch als ich zu gehen anfang, da äffte mich ein Höllenspuk. Der Boden ging auf und nieder unter meinen Füßen, und die Häuser standen alle schief und drohten umzufallen, die geraden Strassen wurden krumm und steigend. Köhler, dem ich dies sagte, meinte, das seien die Nachwirkungen der Seekrankheit.

Mit der Bahn ging's nun quer durch England nach Cardiff.

Andern Mittags ging's noch einmal ein Stück mit der Bahn nach Portalbot. Ein Heuerbaas begleitete uns ab Cardiff. Dann noch ein Stück weit mit Sack und Pack in einer originellen zweirädrigen Kutsche, wo der Kutscher hintenauf steht.

Und endlich waren wir am Ziel, nämlich am Hafen von Portalbot.

Ein überwältigender Anblick bot sich mir dar, eine Menge grosser Segelschiffe lagen da in nächster Nähe im goldigen Glanze eines schönen Frühlingsnachmittags. Ich starrte und staunte und konnte meinen Blick schier nicht wenden von den stolzen, majestätischen Seglern.



Die Mannschaft. Der Verfasser × mit der Handorgel

«Das ist euer Schiff», liess sich nun der Heuerbaas vernehmen und zeigte auf eines der nächstliegenden. Zugleich schrie er: «Ship ahoi!» Drüben sprang einer in ein Boot, das langseits lag und ruderte auf uns zu. Kurze Zeit nachher kletterten wir mittelst einer Strickleiter mit Mühe die steile Schiffswand hinauf. Einer warf ein Tau ins Boot, der Untenstehende schlang's um unsere Habe, und im Nu war alles an Deck, wo wir inzwischen ebenfalls gelandet waren.

An Bord

Ich sperrte aber Mund und Augen auf, als ich in eine mir völlig neue Welt sah.

Wohl hatte ich mir zu Hause schon vorgestellt, wie es etwa sein würde auf einem Segelschiff. Allein, die Wirklichkeit stellte alle meine Träume in den

Schatten. Die grossen Ausmasse dieses Schiffes erregten meine höchste Bewunderung.

Unwillkürlich blickte ich in die Höhe, wo ein Teil der Mannschaft in der Takelage arbeitete. Es wurde mir ordentlich warm, als ich mit den Augen die Höhe der Masten abmass.

«Was, so gewaltig hoch?» Die waren mindestens so hoch wie der Kirchturm meines heimatlichen Dorfes, und der war 48 Meter hoch. «Teufel, das wird bös werden», dachte ich, «und dann, wenn's stürmt, Segel einziehen in dieser grässlichen Höhe oben?» In Voraussicht der kommenden Dinge lief mir schon ein kalter Schauer über den Rücken.

Und erst das völlig verwirrende Durcheinander von einer Unmenge von Tauen, Enden, Seilen, Ketten, Drahtseilen!

Da vermochte ich nicht mehr weiterzudenken. Und über all dem ausgebreitet ein durchdringend starker Teergeruch, der mir nun in die Nase stach.

Schliesslich fiel mir noch einer in die Augen, der hockte auf einem Bänklein mittschiffs und besserte ein Segel aus. Ich begriff, das war der Segelmacher. Der lachte belustigt ob meinem nachdenklichen Gesicht.

Wilhelm Köhler aber verschwand bereits durch die Tür des Mannschaftsraumes im Vorderschiff, und so machte ich mich ebenfalls auf die Beine.

Im Mannschaftslogis lag einer in einer der 14 Kojen, die an den Wänden rings herum festgemacht waren, je zwei übereinander. Eigentlich könnte man sagen Bettkästen, aber das ist nicht der seemännische Ausdruck.

Und der da in der Koje lag, wies uns durch eine Gebärde die unserigen Kojen an.

Da warfen wir die Strohmatratten hinein auf den Holzboden, und siehe, sie passten vorzüglich, denn die Kästen waren ebenso schmal wie die Matratzen, etwa 60 cm. Hernach die Decken und das kleine Kopfkissen aus dem Seesacke, und das Bett des zukünftigen Seemanns ist klar. Die Seekiste aber stellt man vor die Koje des Besitzers.

Einer nach dem andern der Mannschaft kam nun allmählich angerückt. Sie nahmen uns in Augenschein und redeten miteinander in einer mir gänzlich fremden Sprache. Erst dachte ich, es wären lauter Engländer. Dann aber kam's heraus, dass es fast ausschliesslich Dänen waren. Einer konnte etwas deutsch; der fragte uns nach dem Woher, und dann hörte ich die Worte: «En Tyske og en Sveitzere» (ein Deutscher und ein Schweizer).

Das Schiff „Audun“

Die «Audun», so war der Name meines Schiffes, war eine stattliche eiserne Viermastbarke, beheimatet in Askereen, Norwegen. Erbaut wurde sie in Glasgow (England) und diente früher als Passagierschiff. Nun, da ich an Bord kam, war sie 27 Jahre alt.

Ihre Länge vom Achtersteven (die vorn und hinten am Schiff in den Kiel eingelassenen Balken, die den Schiffskörper vorn und hinten abschliessen) bis zum Bugspriet (der schräg nach vorn über den

Schiffsbug hinausliegende Mast) übers Deck betrug nahezu 90 Meter. Höhe der Masten ab Deck, ausgenommen den Besanmast (hinterster Mast) 50 Meter. Grösste Breite 12 Meter, Tiefgang 6 Meter. Die untersten Rahen, also die Querstangen, an denen die Segel hängen, zirka 24 Meter lang, und die obersten immer noch 12 Meter lang. Die drei untersten Rahen an jedem Mast eisern, hohl natürlich. Ebenso sind die Untermasten aus hohlem Eisen. Denn die Masten, die an ihrem Fusse einen Umfang von drei Metern haben, sind natürlich zweiteilig, auf den meisten Schiffen dieser Art sogar dreiteilig. Der obere Teil, die sogenannten Bramstangen, bestehen meistens aus Tanenholz oder Pitchpine.

Die Masten stehen frei im Schiff auf dem Kielschwein (der auf den Kiel gelegte Balken) des Schiffsbodens verankert. Ueber dem Deck aber sind sie mit den Seitenränden, durch die Pardunen (Seile zum Halten der Rahe) und Wanten (starke stählerne Taue) verbunden. Und zudem noch unter sich selbst mit den sogenannten Stagen, ebenfalls Stahltaue, in der Längsrichtung des Schiffes zusammengehalten.

Ueber dem eigentlichen Grossdeck erhebt sich beim Besanmast (hinterster Mast) in zirka zwei Meter Höhe noch ein zweites Deck, das sogenannte Achterdeck (Hinterdeck).

Unter diesem sind die Räumlichkeiten für den Kapitän und für den ersten und zweiten Steuermann, meistens auch für den Schiffskoch und für allfällige Passagiere.

In der Mitte ist der Salon, der sein Licht von oben herab empfängt.

Hinter dem Salon ist die Proviantkammer, vor demselben die Messe, wo die erwähnten Personen ihre Mahlzeiten einnehmen.

Im Vorderschiff ist der Mannschaftsraum, die Kambüse (Schiffsküche) und der Dunkyroom, enthaltend eine Dampfmaschine, die aber nicht zur Fortbewegung des Schiffes dient, sondern zum Löschen und Entlöschen der Ladung in aussereuropäischen Häfen, wo mehr als oft keine Krane vorhanden sind.

Das Schiff war ein reines Segelschiff ohne irgendwelche Hilfsmotoren, nur auf den Wind angewiesen.

Die «Audun» hatte eine Ladefähigkeit von 3000 Tonnen. Dabei war sie aber keines des grössten, sondern nur eines der mittleren Schiffe ihrer Art.

Wie ich an Bord gekommen bin, war die «Audun» gerade entlastet, und der grösste Teil der Mannschaft war damit beschäftigt, ihre Aussenseiten zu überholen, das heisst Rost klopfen und wieder die gereinigten Flächen zu übermalen.

Andern Tages traf auch noch der Schiffszimmermann ein, und nun war die Besatzung vollzählig. Sie rekrutierte sich aus fünf Nationen. Wir waren im ganzen 22 Mann: 9 Matrosen, 4 Leichtmatrosen, der Kapitän und seine beiden Offiziere, der Steward, der Kajütenjunge, der Zimmermann, der Segelmacher und zwei Schiffsjungen.

Wir Jungen hatten natürlich mitzuhelfen bei den Reinigungs- und Aufräumarbeiten.

Dann kam Proviant an Bord, Fässer mit Salzfleisch, Säcke mit Mehl, viele Kisten mit Konserven. Die Sache wollte schier kein Ende nehmen.

Und eines Tages wurde das Schiff an einen Quai verholt, just vor einen grossen Krahn hin, und dann kam schon der erste Karren Briketts über die Mittschiffs Luke geschwenkt und fuhr hinunter in den Raum, von einer Abteilung Hafenarbeiter in Empfang genommen. Ich erinnerte mich, ganz gleiche Briketts auf den schweizerischen Lokomotiven gesehen zu haben.

Das ging so vier Tage und vier Nächte, bis die 3000 Tonnen drinnen waren und das Schiff voll geschichtet war bis an die Luken herauf.

Der Zimmermann aber machte sich daran, die Luken seeklar zu machen, das heisst zu schliessen, erst mit Planken, dann mehrere geteerte Segeltücher. Das ganze aber wird vermittelt Eisenstreifen und Holzkeilen an den Seiten der Luken, deren wir, nebenbei bemerkt, vier hatten, gut verkeilt. Auch die Takelage wurde in seeklaren Zustand gebracht.

Zum erstenmal hinauf

Und eines Nachmittags musste ich das erstemal hinauf, es galt, etliche Segel, die man durchgesehen und gelüftet hatte, wieder festzumachen.

Die Matrosen aber bedeuteten uns, voraus zu entern (klettern), sie aber kamen gleich hintendrein. Bis an den Mars, das ist ein halbmondförmiger Aufbau just über der untersten Rahe, ging es. Hier aber lief die Strickleiter rittlings, und es dünkte mich rein unmöglich, auf den Mars (Mastkorb) zu kommen. Die Beine wollten mir

immer den Halt verlieren, und ich wäre am liebsten wieder abwärts geklettert, statt aufwärts. Da hat mich einer fluchend am Hinterteil gepackt und etwas nach oben geholfen. Aber noch ging's weiter hinauf unter Püffen und Stössen der Nachfolgenden, bis an die Märseraa. Hier hiess es: «Hinaus auf die Perten!» Das sind Taue, die längs unter den Rahen hinlaufen. Den Matrosen aber ging's zu lange, sie stiegen kurzerhand hinter uns hinaus. Schliesslich mussten wir auch nachkommen und auf das auf und nieder und hin und her schwankende Tau treten. Aber da ist mich das Gruseln angekommen, und die Haare sind mir zu Berge gestanden. «Das ist schauderhaft und grässlich», dachte ich. Da hängt man vollständig horizontal in der Luft oben und sollte noch arbeiten. Aber ich arbeitete nicht, sondern hielt mich mit den Händen und mit den Zähnen am Segel fest, den Beinen konnte man ja doch nicht trauen auf dieser zappeligen Schlangenlinie.

Die andern aber arbeiteten mit beiden Händen, und das Schiff lag so still und ruhig, und kein Lüftchen wehte. Wie ich wieder an Deck kam verfluchte ich meinen abenteuerlichen und unsteten Sinn zum zweitenmal. Zugleich bekam ich einen gewaltigen Respekt vor diesen Seeleuten. Das waren noch Männer.

„Ship ahoi“

Eines Tages, es war schon Mitte Mai, sagte der Matrose Paul Nielsen, der deutsch konnte: «Morgen segeln wir. Reiseziel Chile Westküste Südamerika.»

Am Abend aber ging die ganze Gesellschaft noch einmal an Land, um für längere Zeit das letzte Bier zu trinken. Da ich auch noch etliche Schilling hatte, so musste ich auch dabei sein. «Denn was nützt dem Seemann sein Geld, wenn er in das Wasser fällt?» Die andern haben zwar mehr von meinem Gelde gehabt als ich.

Am nächsten Morgen füllte man uns mit einem Schlauch noch die beiden Wassertanks, die beim Kreuzmast im Lasteraum unten waren. Und der Steward füllte zu gleicher Zeit auch noch seine Tonne in der Kambüse.

Zu guter Letzt kam noch ein Passagier an Bord, den sperrten wir gleich für vorläufig unter der Back in eine ehemalige Passagierkajüte. Es war nämlich ein richtiges lebendes Schwein, aber noch klein.

Pustend und fauchend kam nun ein Schleppdampfer langseits. Dem mussten wir Trossen zuwerfen, vorn eine und hinten eine. Nun zog der Schlepper an, und wie ein Schullehrer einen Buben an den Ohren nimmt — die Ohren waren aber in diesem Falle die Trossen (Tau zum Schleppen der Schiffe) — und der Schüler weit grösser als der Lehrer, so schwenkte er uns herum und schleppte uns vor die Schleusen zum Bristol-Kanal.

Langsam ging's nun abwärts. Der Schlepper war uns jetzt voraus und zog uns nach, bis wir freies, breites Fahrwasser vor uns hatten. Das ging so etliche Stunden.

Dann schrie der Kapitän auf dem Achterdeck: «Segel los! Rahen herumbrasen.» Ein Teil der Besatzung enterte in die Wanten der drei Toppen und löste die Rahsegel. Der andere Teil führte letzteren Befehl aus.

Jetzt warf der Schlepper die Trosse los, und wir holten diese ein, unter dem «ho-hi-ho get on boys» des Vorsängers.

«Mann ans Steuer», kam nun ein Kommando übers Deck geschwirrt. Bis jetzt war der Kapitän selber am Steuer gewesen mit dem Lotsen, weil wir alle Hände voll zu tun hatten.

Nun kam ein Befehl nach dem andern. Aber von all den Kommandos in norwegischer Sprache, die stark vom Englischen durchsetzt sind, verstand ich kein Wort. Aber ich lief immer den andern nach, und so bin ich doch auf meine Rechnung gekommen mit der Arbeit.

Lustig aber flatterte über all dem Wirrwarr die norwegische Flagge an der Besangaffel.

Und wieder: «Klart auf, das Deck!» Hier sah es bedenklich aus; ein wildes Durcheinander von allen möglichen Enden und Tauen.

Mittlerweile war der Lotse vom Bord gegangen und mit dem Schlepper zurück in den Hafen.

Endlich war jedes Ende an seinem richtigen Platz an der Nagelbank. Die Segel der «Audun» aber schwellten sich, und von dem Druck des Windes rauschte das Wasser auf am Bug. Es kam Fahrt in das Zeug.

Da es gegen Abend ging, wuschen wir uns; die Seeleute waschen sich nämlich des Abends und nicht des Morgens. Draussen auf der See öfters auch gar nicht. Ich pumpete mir also auch einen Pütz voll Wasser und ging an die Verschönerungsarbeit.

Aber verdammt. Was war mit meiner Seife geschehen. Sie schäumte nicht mehr, und im Hafen hatte doch die Sache geklappt. Wie ich dann doch fertig geworden bin und ins Logis komme, wo schon alles versammelt war, da hoben sie ein gewaltiges Gelächter an, das ich mir nicht zu erklären vermochte.

«Schau in dein Glas», bedeutete mir einer. Das tat ich, und jetzt begriff ich. War ich vorher schmutzig gewesen, so war ich jetzt verschmiert. Ich schob die Schuld auf die Seife, sie aber fragten, wo ich das Wasser her hätte. Ich antwortete ganz entzündet auf die mir höchst einfältig erscheinende Frage. Von Aussenbords natürlich, wie im Hafen. Da nannten sie mich einen Dorsch und erklärten mir, im Hafen hätten wir Süsswasser gehabt und jetzt wären wir im Salzwasser, und mit demselben könne man sich nicht reinmachen. Sie selbst aber hatten ihre Pützen noch gefüllt im Hafen vor dem Auslaufen des Schiffes.

Da war es mir, als ob der Geist des Ozeans, der im Takelwerk oben ein uraltes Liedlein summt, vernehmlich kicherte ob dem naiven Schweizerlein.

Der Steward schrie: «Essen holen!» und gleich tauchten wir Jungen in der Kambüse auf, um dasselbe in Empfang zu nehmen. Die Jungen fungieren nämlich auch als Kellner und Geschirrabwascher für die Mannschaft im Logis.

Das Abendessen bestand aus Labskaus, das ist ein Gericht aus gestampften Kartoffeln und gehacktem Salzfleisch. Dazu gab's Tee und frisches Brot mit Margarine. Das Brot aber war ungesalzen, dafür aber die Margarine um so gesalzener. Das muss aber so sein, wie es scheint.

Den Hunger braucht man nicht zu suchen, der stellt sich von selber ein, und so griff man wacker zu. Jetzt tauchten der erste und der zweite Steuermann im Logis auf und hielten Musterung der Leute. Die Mannschaft wurde in zwei Abteilungen geteilt, die Steuerbordwache und die Backbordwache, je acht Mann. Ich kam zur Backbord- und Köhler zur Steuerbordwache.

Es ist ein uralter Brauch, dass der erste Steuermann stets die Backbordwache befehligt, der zweite Steuermann, unter Assistenz des Kapitäns, die Steuerbordwache. «Wir haben die erste Nachtwache», bemerkte dann der erste Offizier, «hängt die Laternen aus. Und einer von euch ans Ruder. Steuerbordwache geht schlafen.»

Und so ging einer von uns in den Ausguck, der zuvorderst im Schiff auf der Back ist, und ein anderer ging ans Ruder. Wir andern blieben an Deck, der Befehle gewärtig, die etwa kommen sollten. Jede Stunde aber wird der Mann am Ruder durch einen andern abgelöst, und zwar durch den Ausguck, dessen Stelle nun ein anderer einnimmt. Ausserdem findet alle vier Stunden, Tag und Nacht, Wachwechsel statt zwischen Backbord- und Steuerbordwache. Ausgenommen hiervon ist nur die Nachmittagswache, welche von 1 bis 8 Uhr abends dauert. Diese Regelung, welche gleichsam Gesetz ist auf den Segelschiffen sämtlicher seefahrenden Nationen der Welt, wird strikte innegehalten, bis das Schiff wieder in einen Hafen kommt. So war es immer und so wird es bleiben, solange noch ein Segelschiff existiert.

Ist nun die erste Stunde einer Wache abgelaufen, so schlägt der Rudersmann auf ein Zeichen des Offiziers zwei Schläge (Glaasen sagen die Skandinavier und die Deutschen) an eine kleine Glocke auf dem Gehäuse der Ruderübertragung. Der Ausguck aber wiederholt dies Zeichen an der grossen Schiffsglocke, die an der Back hängt. Für jede weitere Stunde aber haben wir zwei Glaasen mehr. Wenn eine Wache fertig ist also acht Glaasen.

Dies ist der Gang der Ordnung an Bord. Die Wache von nachts 12 Uhr bis morgens 4 Uhr heisst die Hundewache, und sie verdient diesen Namen, denn gewöhnlich während dieser Zeit geht die Hölle los.

Am andern Morgen um 4 Uhr, als wir an die Luft mussten, fühlte ich mich wieder seekrank. Trotzdem musste ich doch mit



Die „Audun“ im Hafen von Helsingborg

dem Matrosen in die Wanten entern, um zu lernen, wie man die Gordings (bewegliches Tauwerk) überholt. Wie ich an Deck kam, übergab ich mich wieder. Von den Kameraden aber bin ich noch wacker ausgelacht worden. Das hat dazu beigetragen, dass ich mich andern Tags für immer gänzlich erholte von diesem Uebel. Die « Audun » aber, umspült von den rastlosen Wogen des Atlantik, strebte vorwärts, sanft auf und ab schaukelnd. Und das Wetter war schön und der Wind gut.

„Südost bei Süd, halb Süd“

Jeden Tag durfte ich nun eine Stunde ans Steuerrad gehen mit einem Matrosen, durfte auch in die Speichen greifen und das Rad drehen und in den Kompass gucken, der da vor uns stand wie ein ausgerüsteter Taucher mit einem Messingkübel über den Kopf und mit einer ovalen Scheibe drin, durch die man auf die Windrose niedersah! Des Nachts aber wurden links und rechts je eine kleine Petrollampe in den Messingkübel eingelassen.

Aber die Windrose war mir vorläufig ein Ding mit sieben Siegeln. Wohl kannte ich von der Schule her acht Striche, aber hier waren es 32 Striche, ohne halbe und Viertelsstriche. Da hiess es Südost bei Süd, halb Süd, oder Südsüdost bei Ost. Das mochte der Teufel verstehen, aber ich nicht!

Aber sie haben's mir eingepfropft mit Schimpfen und Fluchen. Bald konnte ich die ganze Windrose auch englisch herleiern. Jetzt durfte ich allein ans Ruder. Wenn aber die Sonne gross und herrlich am Morgen aus dem Weltenmeer heraufstieg und ihre ersten Strahlen auf die Röl- und Bramsegel (die obersten Segel und die Segel am zweiten Teil des Mastes) warf und das Schiff, das grosse Schiff, den Händen des kleinen Schweizerleins gehorchte, dann kam ich mir unendlich wichtig vor. Was waren meine ehemaligen Schulkameraden im Vergleich gegen mich? Wichte, nichts als jämmerliche Wichte! Tauchte am Horizont ein Dampfer auf, so spuckte ich über Bord. Pfui Teufel! Welch erbärmlicher Qualmkasten! War's aber ein Segler: Ach, wie herrlich und majestätisch!

Der Zimmermann aber hatte inzwischen eine Behausung gemacht für unseren vierbeinigen Passagier, das Schwein. Es war zwar nur eine recht grosse Kiste mit einem Türlein und einem abgeschrägten Dach. Diese stellten wir auf zwischen Fockmast und Mannschaftslogis. Der Steward fütterte den Passagier und wir durften ihm seine Wohnung rein halten. Bei schönem Wetter ging er jeden Tag spazieren an Deck, streckte seinen Rüssel zuerst über unsere, dann über des Stewards Schwelle, der ihm mit einem Stockfisch eins über die Ohren gab, dass er zornig grunzend weiterzog, und das Deck verschweinernd, weil er halt eben ein Schwein war. In kurzer Zeit lernte ich soviel von der skandinavischen Sprache, dass ich das meiste verstehen konnte, was gesprochen wurde im Logis.

Unsere Speisekarte war folgende: Montags Fischklösse mit Fischsuppe; Dienstags Pöckelfleisch und Bohnensuppe; Mittwochs Fleischklösse mit Kartoffeln; Donnerstags Corned-Beef mit Reis und Süßsuppe; Freitags Pöckelfleisch mit Bohnensuppe; Samstags Stockfische mit Kartoffeln; Sonntags wieder Corned-Beef und Kuchen oder Pudding als Nachtisch. Dann fing der Speisezettel wieder von vorne an.

Zum Frühstück gab's Bohnen mit Speck oder Rice and Curry, auch Haferbrei, dann wieder Lachskonserven usw., aber alles schrecklich scharf gesalzen. Natürlich fehlte der Kaffee nie am Morgen. Abends gab's immer Labskaus oder Salzheringe, dazu Tee mit Brot und Margarine, statt des Brotes allwöchentlich einige Tage Schiffszwieback. Sogar ein Erzeugnis aus der Schweiz hatten wir an Bord, nämlich kondensierte Schweizermilch aus Cham. Davon gab's pro Mann alle 14 Tage eine Büchse. Da musste man sparsam umgehen, sonst konnte man den Kaffee rein trinken. Zucker, Milch und frisches Brot waren rationiert, sowie überhaupt sämtliche Konserven, soweit sie in Büchsen waren.

Stürmisch die Nacht, die See geht hoch

Wir waren nun schon etliche Wochen in dieser pfadlosen Wasserwüste unterwegs und alles ging seinen geregelten Gang. In einer finstern Nacht aber, als uns die Steuerbordwache zur Hundewache heraus-trommelte, merkte ich, dass der Wind im Auffrischen begriffen war. Das Schiff hatte nach meiner Meinung eine starke Neigung nach der Leeseite bekommen. Hin und wieder kam schon ein Spritzer über die Schanzkleidung geklatscht.

«Es wird also Sturm werden», dachte ich, und das Herz klopfte mir ängstlich. «Ja, wenn es wenigstens Tag wäre, aber nicht in dieser finstern Nacht.»

Aber da ertönte schon durch das Brausen des Wassers die Trillerpfeife des ersten Steuermanns und gleich hintennach das Kommando: «Zieht ein die Rölsegel!»

Der Steuermann liess die Schooten derselben allmählich fahren, während wir im Begriffe waren, vermittelt der Geitau und Gordings (alles bewegliche Tauwerk), die ja bis ans Deck herunter laufen, die Segel an die Rahen zu holen.

«Entert auf und macht fest!» ertönte es nun weiter. Ein Leichtmatrose und ich stiegen in die Wanten des Kreuzmastes. Mir aber war's nicht wohl zumute, dazu

schlingerte das Schiff und das Segel klatschte und flatterte in dieser finsternen Höhe oben. Es schienen mir die Flügelschläge eines riesigen, höllischen Vogels zu sein, der nur darauf wartete, bis wir oben wären, um uns hinabzuschmettern. Und als wir in die Perten der Røjlråa traten, da merkte ich erst, wie stark es hier oben schlingerte, viel, viel ärger als unten an Deck. Die Mast- und Rahenspitzen fuhren hin und her und schrieben gewaltig grosse Buchstaben an die finstern, jagenden Wolken. Sturm, Sturm, Sturm glaubte ich zu lesen. Der Leichtmatrose aber mochte spüren, dass mich die Furcht angekommen war, denn er sagte: «Nicht hinunterschauen, halte dich mit einer Hand fest und hilf mir etwas mit der andern, dann geht es schon.» Ich tat wie geheissen. So banden wir mit den Geisings das flatternde Segel an die Rahe fest. Fertigt damit, schaute ich aber doch noch in die Tiefe. 50 Meter senkrecht unter uns sah ich den weissen Gischt und Schaum eines brodelnden Hexenkessels. Da dachte ich an Portalbot zurück, wie mir die Haare zu Berge gestanden waren, als ich das erste Mal in die Höhe musste, und dazu nicht einmal ganz hinauf. Beinahe musste ich lachen über mich selbst, aber das Weinen war mir näher. Ja, in Portalbot, das war ein Pappenstiel gewesen gegen jetzt. Und ich seufzte erleichtert auf, als ich wieder an Deck war.

Die Steuerbordwache aber zog die Bramsegel ein. Und morgens um 8 Uhr machten beide Wachen gemeinsam das Großsegel und die Bergina (Bergina ist Großsegel des Kreuzmastes) fest. Aber dabei blieb es. Ein Sturm war es nicht gewesen, sondern nur eine steife Brise.

Tropennacht

Bald setzten wir die Segel wieder. Wir befanden uns nun im Nordostpassat. Zusehends wurde es heisser. Wir wechselten sämtliche Segel aus, und an ihre Stelle kamen die verflochtenen, verwaschenen Passatsegel, die auch bedeutend leichter waren.

Der Zimmermann arbeitete an Deck und war damit beschäftigt, untauglich gewordene Deckplanken herauszunehmen und an ihre Stelle neue einzusetzen. In die Fugen aber trieb er Werg und über den Werg goss er flüssiges Peck, so dass das Deck gut abgedichtet wurde. Die Dicke der Planken betrug 12 cm, aber unter dem hölzernen Deck war noch ein eisernes.

Oefters trat jetzt Windstille ein und die Segel hingen schlaff an den Rahen und schlugen, wenn das Schiff in der Dünung rollte (Wellenbewegung, die nicht durch den am Orte herrschenden Wind verursacht ist), hin und her. So blieben wir drei, vier, fünf Tage am selben Fleck liegen und kamen nicht von der Stelle. Und das nicht bloss einmal, sondern etliche Male.

Während dieser Zeit teerten wir das Deck. Zu diesem Zwecke nehmen diejenigen, die diese Arbeit machen müssen, leere Paraffinkannen oder Margarinebüchsen, füllen diese mit Teer, von dem wir etliche Fässer an Bord hatten, und mit einem Lappen, den man in diese schwarze Flüssigkeit taucht, bestreicht man nun auf den Knien rutschend, gleichmässig das Deck. Ebenso werden sämtliche Strickleitern und Wanten mit Teer behandelt. Ein Segelschiff, das nicht nach Teer riecht, das könnte man hier aussen vergeblich suchen. Und ein Seemann, der nicht nach Teer riecht, das ist kein Seemann, sondern ein Dampfschiffmatrose, und die werden nicht für voll angesehen.

Die Segler aber sind verwachsen mit dem Meer, sind eins geworden mit ihm selber. Auf ihnen wohnt der Geist des Ozeans, sie sind seine Lieblinge. Hier wird der Kampf mit den Elementen Brust an Brust ausgefochten. Die Dampfer aber sind auf die Maschinen, auf die klapperigen, angewiesen, und die Leute darauf sind auch zu Maschinen geworden. Und darum haben sie keinen Anteil an der wilden Freiheit hier draussen und keinen Anteil am Geist der Meere.

Die erwähnten Arbeiten werden immer in der Nähe des Aequators gemacht, wo es sehr heiss ist, alsdann trocknet der Teer rasch.

Wundervolle Tropennächte brachen nun an. Wir holten unsere Decken aus der Roof (Mannschaftsraum) heraus und schliefen des Nachts, wenn wir Freiwache hatten, auf den Mittschiffslucken, über uns den Tropenhimmel mit seinen intensiv leuchtenden Sternen.

Deckt eure Gesichter, ihr Grünschnäbel, sonst verzieht euch der Mond das Maul bis an die Ohren hinauf. Hier hat er nämlich Zugkraft, so wurden wir belehrt. Und alles war Lust und Fröhlichkeit an Bord. Musik und Gesang ertönte und allerlei Spiele wurden abgehalten während der Freizeit. Kam man aber in diesen märchenhaften Nächten

ans Ruder, so glich das Kielwasser des Schiffes einer einzigen, feurigen Riesenschlange von all den Milliarden Lebewesen, die da so seltsam leuchteten im Wasser. Fliegende Fische klatschten ab und zu aufs Deck, angelockt vom Schein der roten Backbord- und der grünen Steuerbordlaterne.

Und das Meer, es gluckste leise an des Schiffes Planken und in den Riggen in dem geisterhaften Licht des Mondes. Tau und Ketten schwankten, Block und Rahen gurrten friedlich ab und zu, störten nicht des Seemanns kurze Ruh.

Am Tage jedoch war es nun sehr heiss, so dass das Pech zwischen den Fugen der Planken flüssig wurde, so dass man barfuss ziemlich eilig übers Deck lief. Da brannte einem tatsächlich der Boden unter den Füßen. Jeden Abend mussten wir nun das Deck nassen, damit die Planken nicht gar zu sehr ausgetrocknet würden.

Haifische folgten dem Schiff tagelang und schielten tückisch herauf. Sie dachten wohl, einer von den grünen Schlingeln fällt vielleicht über Bord, und dann sind wir zur Stelle, um sie zu verzehren. Aber daraus wurde nichts. Statt dessen warfen wir ihnen leere Konservenbüchsen an die Köpfe.

Eines Nachts, wir hatten die erste Nacht Wache, fing es an zu regnen, wie es nur in den Passatregionen regnen kann. Es schüttete geradezu. Uns war das sehr willkommen. Wir sprangen nach den Pützen und Waschbaljen und sammelten das Wasser, das da von den Abflussröhren der Roofdecke herunterlief. Damit füllten wir den Regenwassertank, der auf der Achterluke verzurrt war.

Der Kleider aber hatten wir uns gänzlich entledigt, nahmen Seife und seiften uns gegenseitig ein, das Abwaschen besorgte der reichliche Regen. So sind wir zu einem Süsswasserbad gekommen.

Andern Tages in der Freiwache aber haben wir unsere Effekten gewaschen, soweit es nötig war. Die Wäsche wurde an ein gespanntes Tau gehängt und mit Segelgarn festgebunden, damit sie nicht fortflog.

Denn mit dem Süsswasser ging man sehr sparsam um an Bord.

Der Steward schraubte die Pumpe jedesmal ab, wenn er seine Tonne wieder gefüllt hatte. Das Wasser in den beiden Tanks im Lasterraum diente ausschliesslich als Koch- und Trinkwasser. Wollte man Kleider waschen, so musste man auf Re-

gen warten. Oft habe ich den alten Segelmacher gesehen, wie er sich das Gesicht mit einer halben Tasse Kaffee wusch.

Natürlich nähten und flickten wir auch selber, welche Arbeit wir bei schönem Wetter stets auf den Luken sitzend besorgten.

Brauchte man aber etwas, irgendein Kleidungsstück oder sonst etwas, so konnte man vom Kapitän das Gewünschte kaufen, oder besser gesagt, in Abrechnung bringen lassen.

Man konnte alles haben, was man wollte in des Kapitäns Laden. Hemden, Kleider, Mützen, Oelzeug, Schuhe, Scheidemesser mit Riemen, die wir ja immer trugen, denn ohne Messer wärest du kein rechter Seemann, Lederscheiden für die Messer, Kautabak, Rauchtobak, Zigaretten, Tabakpfeifen, Seife, Socken, Wolldecken, Nähzeug usw.

Ein Binnenländer stellt sich die Seeleute immer vor in Marinekleidern, mit einer runden Mütze auf dem Kopf, woran zwei Bänder flattern. Aber diese Idee ist natürlich Wasser. Das ist die Kriegsmarine, die sich also kleidet. Auf den Handelsschiffen aber geht ein jeder gekleidet wie es ihm passt und wie es die jeweiligen klimatischen Verhältnisse erfordern.

Kap Horn - Hölle des Seemanns

Wir hatten nun auch die Südostpassatregion durchsegelt und bereits wieder die Segel ausgewechselt. Statt der alten leichten Passatsegel, die starken, schweren Sturmsegel aufgeschoren.

Unterdessen erkrankte der Matrose Sophus am Skorbut. Das ist eine Krankheit, die aus Mangel an frischem Gemüse entsteht. Drückte er mit einem Finger gegen die Waden oder gegen den Arm, so füllte sich dieser Fingerdruck nicht mehr aus, was sonst bei normaler Blutzirkulation sofort geschieht. Der Kapitän, der ja mit der Kapitänschule zugleich auch einen Doktorkurs machen muss, versuchte alle seine Künste an ihm, aber mit wenig Erfolg. Immerhin arbeitete der Matrose noch zeitweise.

Allmählich bereiteten wir uns auf Kap Horn, die Hölle des Seemanns, vor.

Der Zimmermann schlug grosse Pfropfen in die Ankerkettenklüsen (durch die Bordwand geführte eiserne Röhre, durch welche die Ankerkette läuft). Fässer und Tanks, sowie das Haus des Schweines, wurden gut gefesselt. Die Luken wurden nachgesehen.

Bereits war es empfindlich frisch geworden. Und wir hatten einen kleinen Ofen aus dem Vorschiff heraufgeholt, den wir in die Roof stellten.

Nicht lange ging es, so hatten wir bereits das schönste Schneetreiben, und es galt, die Segel einzuziehen. Jetzt kamen uns das Oelzeug und die Seestiefel zustatten. Die brauchten wir nun nicht mehr wegzulegen, denn nun löste eine Böe die andere ab und ein Schnee- und Hagelschauer den andern. Mit den schönen Passatnächten war es vorbei. Oft genug hiess es, wenn man kaum recht in der Koje war: «All hands on deck.»

Und dann konnte man mitten in der finstern Schneesturmnacht die Segel einziehen und in die vereisten Wanten entern. Bald genug hatte man kein Gefühl mehr in den Fingern.

War man droben in den Perten, so galt es, die steifen, gefrorenen Segel zu fassen, die der Sturm wie einen Ballon aufblies, trotz der Gordings, die um die Segel herum liefen und diese an die Rahen schnürten. Hatten wir's gefasst mit vieler Mühe, so riss es uns der Sturm wieder aus den Händen und blies es wieder auf, dass wir in Gefahr kamen, rittlings hinunter geschleudert zu werden. Dann konnte man erneut die Fingernägel an der steifen, harten, aufgeblasenen Leinwand probieren. So haben wir manchmal mehr als eine Stunde gebraucht, bis wir ein Segel geborgen hatten.

Am Kap Horn habe ich sämtliche Mützen verloren, die mir der Sturm während des Segelbergens vom Kopfe riss, trotzdem ich dieselben mittelst einer Schnur um den Kopf gebunden hatte.

Fortwährend klatschten schwere Brecher über das Deck herein, und am hellen Tage vermochte man oft kaum 50 Meter weit zu sehen. Auch am Ruder war's ungemütlich. Sogar auf das erhöhte Achterdeck schlugen die Sturzseen nieder. Um ein Weggespültwerden vom Ruder zu vermeiden, band man uns jeweils an dasselbe fest oder vielmehr an eine eiserne Relingstütze.

Der Steward aber hatte auch seinen Aerger in der Kambüse. Obwohl er die Schlingerstangen auf dem Herd eingesetzt hatte, so rutschten die Kochtöpfe bei dem heftigen Rollen des Schiffes immer hin und her und prallten, wenn das Schiff besonders heftig überholte, mit grosser Wucht gegen die Stangen. Dabei ging jedesmal ein Teil des mehr oder weniger kostbaren Inhaltes zum Teufel. Und letzten Endes konnten wir in die leeren Töpfe gucken.

Retteten wir aber mit vieler Mühe noch einen Teil der Speisen auf den Tisch in der Roof, so ging der Höllenspektakel hier erst recht los. Die Emailteller und Emailtassen, Löffel, Messer und Gabeln tanzten umher wie besessen und sprangen natürlich mit fabelhafter Geschicklichkeit über die vier Zentimeter hohen Schlingerleisten des Tisches hinaus, unter irgendeiner Koje verschwindend. Hatte man den Teller geborgen, so verschwand die Tasse usw. War die Suppe aber glücklich im Teller, so brauchte es beinahe einen Akrobaten dazu, um sie ebenso glücklich ihrem Bestimmungsort zuzuführen.

In einem dieser verflixten Stürme schickte der Steward einen Leichtmatrosen und mich Süsswasser holen mit zwei Margarineeimern. Ich hatte die Pumpe eben angeschraubt und war im Begriffe zu pumpen, während der Leichtmatrose die Eimer hielt. Da sah ich eine gewaltige Sturzsee direkt auf den Kreuzmast zurollend, wo wir standen. Und schon brach sie donnernd herein. Im letzten Augenblick aber liess ich die Pumpe fahren und schlang meine Arme um die Nagelbank des Kreuzmastes, mich aus Leibeskräften daran festklammernd. Im nächsten Moment kam dieser Berg von Wasser auf mich nieder. Das entsetzliche Gewicht und die Kraft des Aufschlages machten mich fast ohnmächtig. Es schienen mir Minuten zu sein, als mich die See wegweisen wollte, und doch waren es nur Sekunden gewesen. Dann richtete ich mich auf. Aber ich fühlte mich ganz zerschlagen und spuckte Blut aus, also schrecklich war der Druck gewesen. Aber wo war der Leichtmatrose hingekommen, den sah ich nirgends. Den hat die See fortgerissen, schoss es mir in jähem Erschrecken durch den Sinn. Schon wollte ich rufen: «Mann über Bord». Da brüllte des Kapitäns Stimme: «Schweizer, wo bist du?» Aber ich antwortete nicht «hier bin ich», sondern schneuzte und schüttelte mich immer noch. Aber da kam der Kapitän auf die Brücke gesprungen, und nun vermochte er mich zu sehen. Ich sah aber, dass er gedacht hatte, ich wäre sicher über Bord gegangen. Der erste Steuermann und der Kapitän hatten die schwere Sturzsee kommen sehen und hatten den Leichtmatrosen noch im letzten Moment erwischt, als er gerade im Begriff war, über Bord zu gehen.

Die beiden Wassereimer aber waren zu den Haifischen gegangen, und der Koch konnte auf das Süsswasser warten. Wir

hatten vorläufig keinen Durst, da wir genug Salzwasser zu saufen bekommen hatten.

Das ist also Kap Horn, Hölle des Seemanns, dachte ich. Du verdienst deinen Namen wirklich.

Aber wir kamen doch herum und steuerten nun nordwestlich.

Mit dem Matrosen Sophus war es aber schlimmer geworden. Er lag in seiner Koje und wurde jeden Tag schwächer.

Land

Am 18. August liefen wir ein im Hafen von Mejillones Chile und gingen auf der Reede vor Anker.

Das erste, was wir hörten, war: Der Weltkrieg ist ausgebrochen. Da kam grosse Aufregung unter die Mannschaft. Alle möglichen Vermutungen wurden ausgesprochen. Man sprach von einer möglichen Abmusterung und Heimkehr usw.

Unterdessen kam auch die Post an Bord, durch das norwegische Konsulat vermittelt. Briefe und Grüsse aus der fernen Heimat. Darob überall grosse Freude. Auch ich bekam zwei Briefe, einen von der Mutter und einen von Freunden.

Die Mutter aber schrieb, dass sie nun geschieden sei von meinem Stiefvater. Das hörte ich gerne.

Der kranke Matrose wurde sogleich an Land gebracht und sollte mit dem Postdampfer in das nächste Spital von Iquique befördert werden. Allein, er starb, noch ehe er das Spital erreicht hatte.

Sogleich wurden nun sämtliche Segel abgeschoren und in der Segelkammer verstaut.

Inzwischen hatte ich aufmerksam die Umgegend gemustert. Eine ganze Menge Segelschiffe lagen hier vor Anker, Dreimast- und Viermast-Barken und Vollschniffe. Etliche Norweger, Engländer, Franzosen, Deutsche und Amerikaner, alle erkenntlich an der im Besanmast wehenden Flagge.

Das Land aber gefiel mir nicht, eine öde, steile, steinige, unwirtliche Küste. Nirgends Bäume, Gras und Sträucher. Nichts als Sand und Steine, soweit man blickte. Am Strande ein armseliges Nest.

« Ein gottverlassenes, elendes Kaff, dieses Mejillones », sagte ich zum Matrosen Nansen. « Schwedische Zündhölzer, nordische Seeleute, deutsche Dirnen und zu trinken, das finden wir überall, und wäre es ein noch so weltverlorenes Nest », bekam ich zur Antwort. Gegen soviel Weisheit vermochte ich nicht aufzukommen.

Gleichen Tages errichteten wir zwischen Gross- und Fockmast einen hängenden Krahn.

Die Hafenordnung wurde eingeführt an Bord, das heisst, die gesamte Mannschaft arbeitete wieder miteinander den ganzen Tag, bis auf einen Mann; dieser übernimmt, während man im Hafen liegt, die Nachtwache an Bord des Schiffes. Der Schiffsjunge Köhler wurde zu diesem Amt befohlen.

Wohl ihm, er hatte den besseren Teil bekommen. Jeden Morgen hatte er uns um halb sechs Uhr zu wecken. Es gab Kaffee. Punkt sechs Uhr kam der zweite Steuermann vor die Rooftür und rief: « Greift an! »

Um acht Uhr gab's Frühstück. Halb neun Uhr war der Steuermann wieder da und rief: « Wieder dran. » Abends 6 Uhr war's Feierabend.

Wir mussten hier selbst die Ladung entlöschten. Vom Lande kamen sie mit Leichtern, um die Briketts entgegenzunehmen. Der Dunky wurde in Tätigkeit gesetzt, und vermitteltst grossen Körben wurde nun die Ladung heraufgeholt mit der Dampfkraft der Dunkywinde. So fuhr Korb um Korb über die Reling in die Leichter hinein. Wir aber füllten die Körbe und schafften die Briketts unter die Luke. Und der zweite Steuermann sass auf dem Lukenrand, dirigierte und schimpfte und fluchte in den Raum hinunter. Hier unten war es aber schrecklich heiss, denn Mejillones liegt ungefähr auf dem 23. Breitengrad. Und dazu der grässliche Staub und die schwarzen Kohlen.

War der Tag zu Ende, so waren wir so schwarz wie die Diener der Höllenfürsten. Dann gab's pro Mann etwa vier bis fünf Liter Süsswasser, um sich zu waschen. « Was, mit dem Bizeli Wasser sött ma si wäsche am ganze Lib? »

Das ist ein Kunststück, aber ein sehr schwieriges; ich hab's nicht fertig gebracht. Da hab ich halt an dem einen Tag das Gesicht, Brust und Arme gewaschen und an dem andern die Beine und den Achterteil. Auf diese Weise bin ich nie ganz schmutzig gewesen, aber auch nie ganz sauber.

In den ersten Tagen war ich ganz verzweifelt wegen dieser entsetzlichen Arbeit, und ich befasste mich mit Desertationsplänen. Aber die Küste sah wenig einladend aus, und wir lagen mindestens einen Kilometer weit draussen auf der Reede. Und so stand ich ab davon. Nach und nach ging es dann ganz ordentlich.

Es gab jetzt öfters frisches Fleisch, frische Fische und Gemüse. Das Essen war besser geworden. Jeden Tag kam der erste Steuermann in den Raum herunter mit einer Flasche Genever, und jeder bekam ein Gläschen.

Sonst hatten wir nicht viel zu trinken. Doch etwas bekamen wir, nämlich ein Margarineeimer voll Wasser stand immer bei der Luke oben. Und der Steward schüttete täglich irgendeine Essenz hinein und eine Handvoll Haferflocken. Dies schmeckte dann säuerlich wie Zitrone, war aber gut zum Trinken.

Nicht weniger als vier Wochen hatten wir zu arbeiten bis wir sämtliche Kohlen heraus hatten.

Jeden Samstagabend aber hatte abwechselnd die Backbord- oder Steuerbordwache Urlaub. Dann konnte man an Land gehen und dort bleiben bis am Montagmorgen, sofern man Lust dazu verspürte.

Man verlangte vom Kapitän Vorschuss, der gewährt wurde bis zu einer gewissen Grenze. Denn die endgültige Abrechnung erfolgt jeweils erst nach der Rückkehr des Schiffes in irgendeinen europäischen Hafen. Wer desertiert verliert somit sein Guthaben, sowie seine Papiere, die beim Kapitän deponiert bleiben bis zur Abmusterung.

Wie ich das erste Mal an Land kam und meinen Fuss wieder auf festen Boden setzte, nachdem ich 90 Tage lang nichts als Himmel und Wasser gesehen und die schwankenden Schiffsplanken unter meinen Füßen gehabt habe, da beschlich mich ein komisches Gefühl beim Gehen. Beinahe wäre ich auf die Nase gepurzelt, weil die Fußspitzen immer anstiessen.

Nun wollten mich meine Kameraden auch mitschleppen, aber da ich wusste, wohin sie gehen würden, kniff ich ihnen aus, und zudem lag mir noch des Amtmanns Mahnung in den Ohren: «Hüte dich vor den Weibern.»

Nachdem ich mir das erbärmliche Nest angesehen, das sich in der Nähe besehen erst recht als solches entpuppte, mit seinen paar Pinten voller Dirnen, ein paar windigen Kaufläden, sowie etlicher öffentlicher Gebäude, kaufte ich etwelche Kleinigkeiten und probierte den chilenischen Pisco, eine Art Branntwein. Meine 15 Pesos hatte ich bald fort, und da bekam ich schon Heimweh nach den Schiffsplanken. Am selben Abend kam ich allein wieder an Bord, vermittelt eines Mietbootes.

Die Meernixe

Ein anderes Mal fuhren wir mit unserem Boot an eine etwas abgelegene Stelle der Küste und badeten dort im Sande und im Wasser während eines ganzen Sonntagnachmittages. Das war sehr schön.

Unweit von uns aber spielten die Seelöwen ebenfalls im Sande, indem sie die steile Böschung hinaufkrochen und dann ins Wasser hinabpurzelten. Seelöwen gab es eine ganze Menge hier, sie waren aber ziemlich scheu und kamen selten ganz nahe an die Schiffe heran. Ihre Taucherkünste habe ich oft bewundert.

Des Morgens aber, wenn sich der leichte Dunstnebel über den Wassern hob, erhoben sie ihre Stimme. Zuerst glaubte ich, es wären grosse Rinderherden an Land, die da so brüllten. Dieses gewaltige Gebrüll, in Verbindung mit dem heiseren Geschrei der vielen Möven, ergab ein eigenartiges, bizarres Konzert.

Nachdem wir die Ladung entlösch, kamen schon die ersten Leichter mit Salpeter in Säcken. Hier an der Westküste gibt's keine andere Ladung, zumal an der chilenischen. Aus den riesigen Lagern in den Hochebenen der Anden, wo sie ihn nur aufzuschöpfen brauchen, kommt er herunter auf einer Art primitiver Drahtseilbahn.

Die Besatzung arbeitete jetzt wieder in den Riggern und Aussenbords, bis auf einen Leichtmatrosen, der den Schauern helfen musste. Dabei fiel ihm ein Sack Salpeter auf ein Bein, so dass er einen Beinbruch erlitt. Er wurde allsobald an Land gebracht. Und der Kapitän musste sich nun um zwei Ersatzleute umsehen.

Eines Tages arbeitete ich am Chüverbaum vorn am Schiffsschnabel; da fiel mir etwas in die Augen, was meine Aufmerksamkeit fesselte. Es war die Galionfigur des Schiffes, eine Wassernixe; die hielt eine Flöte in den Händen. Diese Galionfigur hatte ich noch nie in der Nähe gesehen. Ich machte mich also möglichst nahe heran und war nun ganz entzückt von ihr. Der Unterkörper war Fisch und ihr Oberkörper war der eines weiblichen Wesens, mit einer schönen Büste und einem hübschen Gesicht. In den Händen hielt sie die besagte Flöte. «Poz Hagel, wie bist du ein schönes Fräulein», redete ich sie an. «Liebes Nixlein, sing mir eins, will dich küssen dann», flehte ich. Aber sie blieb stumm. Indessen gefiel sie mir so gut, dass ich trotzdem meinen Arm um ihren Hals

legte und sie recht andächtig auf die schönen Lippen küsste — ein- — zwei- — dreimal.

Da war es mir wieder, als ob ich den Geist des Ozeans kichern hörte über mir, und ich vernahm die flüsternden Worte:

«Putziges Schweizerlein, küssest eine hölzerne Wassernixe und bittest sie, zu singen. Würdest du aber die lebenden singen hören, du wärest ihnen mit Leib und Seele verfallen, und sie würden dich hinabziehen in ihr grünes Korallenreich.»

Three cheers for the ship „Audun“

Manchmal statteten wir auch Besuche ab auf den Schiffen der gleichen Flagge, welche dann erwidert wurden.

Am Lande verprügelten sich die englischen, französischen und deutschen Seeleute, wenn sie einander in die Quere kamen. Und die chilenische Polizei schaute gemächlich zu. Gegen diese wilden Horden hätte sie doch nichts ausgerichtet. Höchstens hätte die Polizei auch noch auf die Nase bekommen.

So gurgelten die Wellen des Weltkrieges bis in diese weltverlorene Gegend hinein.

Allmählich machten wir uns wieder seelklar, die Ladung war nun nahezu eingenommen. Die beiden Ersatzleute kamen ebenfalls angesegelt in Gestalt eines Irishman und eines Yankee. Paty hiess der Irländer, George der Amerikaner. Natürlich waren sie nicht nüchtern, sondern beide hatten zuviel Ladung übernommen, weshalb schwere Schlagseite vorhanden war. Sie vermochten den Kurs nicht zu halten als sie an Deck kamen und strandeten alle Augenblicke, der eine in der Steuerbord- und der andere in der Backbordspygaten, zum grossen Ergötzen unsererseits.

Wir waren jetzt nicht weniger als sieben Nationen an Bord.

Am letzten Abend aber hissten wir vier weisse Laternen in Kreuzform unter die Fokraa. Dann läutete einer die Schiffsglocke, und einer rief dann eines der nächstliegenden Schiffe an: «Three Cheers for the ship Clan Galbraith.» Und alsdann die gesamte Mannschaft ein dreimaliges «Hip hip hurra». Und so wurden alle in Rufweite liegenden Schiffe beim Namen angerufen und ihnen der Abschiedsgruss entboten. Und diese ihrerseits läuteten ebenfalls die Glocke und riefen: «Three Cheers for the ship Audun, hip hip hurra.»

Am 23. Oktober, abends, stachen wir wie-

der in See, nachdem wir mehr als zwei Monate hier gelegen. Reiseziel Schweden Helsingborg.

Der Leichtmatrose Karl Andersen aber, unter einem kleinen Anfall von Seekrankheit leidend, sagte in verdriesslicher Stimmung: «Ein verfluchter Beruf, der Seemannsberuf. Komme ich wieder an Land, so will ich mich nach etwas anderem umsehen.»

Armer Junge. Du wirst deine Heimat nie wieder sehen, aber nicht nur du. Die See, die wilde See, hatte es anders bestimmt.

14 Tage, drei Wochen durchpflügte die «Audun» die Wogen des stillen Ozeans, alsdann waren wir wieder am Kap Horn, welches sein freundlichstes Gesicht zeigte, weil es nun hier Sommer war. Mit den Röljen im Topp umsegelten wir dasselbe, und das will etwas heissen. Die Luft war klar, und wir sahen die felsige Küste und die schroffen Klippen und Riffe, die in ihrer trostlosen Einsamkeit einen unheimlichen Eindruck machten ganz nahe. Ein eisiges Frösteln durchfuhr mich, als ich mir einen Schiffbruch im Sturm da unten vergegenwärtigte. Da kommt keiner lebend heraus, dachte ich.

Angesichts eines Dunststreifens der brasilianischen Küste feierten wir Weihnachten. Es gab den traditionellen Milchreis, Punsch, Zigarren, sogar noch etwas vom längst geschlachteten Schwein.

Eine fröhliche Stimmung herrschte an Bord. Und alles war gesund und munter. Die Reise machte gute Fortschritte; dieser und jener rechnete bereits, in der und der Zeit sind wir in Schweden.

Der Amerikaner, der ehemalige Goldgräber lehrte mich Schach spielen während unseren Freiwachen. Die andern spielten Karten und spielten sich dabei schier das Hemd vom Leibe.

Wir kreuzten die Linie, kamen langsam nordwärts, und nun fing es an, widrig zu werden. Unter stetem Aufkreuzen und Wenden gingen kostbare Wochen verloren. Schon waren wir mehr als 90 Tage draussen.

Sturm

Doch plötzlich kam es anders. Der Wind kehrte sich und kam direkt von Achter herein. Das liessen wir uns gefallen, konnten wir jetzt doch wieder Kurs steuern. Der Wind wuchs, wurde allmählich zur steifen Brise. Doch Kapitän Danielsen wollte den guten Wind ausnutzen und behielt da-

her sämtliche Segel gesetzt. Mit quergebrassten Rahen flog die « Audun » vor der sich mehr und mehr versteifenden Brise einher. Sie machte jetzt ihre 14 Meilen in der Stunde, was etwa 25 Kilometern entspricht. Doch wohl oder übel musste sich der Kapitän doch dazu herbeilassen, Segel zu bergen. Der Seegang wurde gröber und das Schiff fing an zu schlingern, dabei steuerbords und backbords Wasser übernehmend. So machten wir die Rölseegel gaffeltopp und das Besansegel fest.

Aber die steife Brise entwickelte sich zum Sturm und das Barometer sank, sank und sank noch einmal.

« All hands on Deck », hiess es am nächsten Morgen um 8 Uhr. Im Laufe der Nacht hatten wir auch die Bramseegel geborgen, sowie das Großsegel, die Bergina und den Klüver (dreieckiges Segel an der Verlängerung des Bugspriets).

Der Sturm artete offenbar in einen Orkan aus. Der Seegang wurde schwer und besorgniserregend. Von hinten her rollten die Wogen unter dem Schiffe durch, dann mittschiffs beiseitig hereinbrechend.

« Marssegel einziehen », hiess es nun. Das war bald gesagt. Ständig in Gefahr, über Bord geschwemmt zu werden, arbeiteten wir bis an die Brust im Wasser stehend, das wütend hin und her fuhr beim Rollen des Schiffes, mich mehr als einmal zu Fall bringend, so dass ich zappelnd in den Wassermassen hin und her gekugelt wurde. Doch die mir nächst Arbeitenden packten mich am Kragen und stellten mich wieder auf die Beine. Trotzdem die Wasserpforten geöffnet waren, war das Deck immerwährend unter Wasser. Erst gegen Mittag, nach Stunden fürchterlichster Anstrengung, hatten wir alle drei Marssegel geborgen. Durchnässt, erschöpft, frierend nahmen wir unser Essen ein.

Es war dies in den ersten Februartagen 1915 im Nordatlantik.

All Hands on Deck

Wir waren kaum fertig mit dem Essen.

« Zwei Mann ans Ruder und festbinden. »

« Spannt das Lebenstau vom Fockmast zum Besanmast in Kopfhöhe mittschiffs. »

Der Befehl wurde ausgeführt. Vermittelt der Gangspille (Winde zum Einwinden der Ankerkette) auf dem Achterdeck strafften wir das handgelenkdicke Tau.

« Gross- und Kreuzsturmsegel einziehen », brüllte ein Kommando.

Die Sache fing an, ungemütlich zu werden. Und die Wogen wuchsen und wuchsen und krachten schwer auf das Deck nieder. « Varsko » (hab acht) schrien wir, wenn sie kamen, und wir hopsten an das Lebenstau, uns daran festklammernd. Als wir daran waren, die beiden Sturmsegel einzuziehen, brachen sämtliche Gordings. Das war kein Wunder, denn die Segel waren so prall, dass ein Schlag auf dieselben mit einem Holzschlägel diesen hätte federn lassen.

Mit neuen verstärkten Tauen, mit Zuhilfenahme der Gangspillen brachten wir die Segel endlich ein und konnten sie festmachen.

Mittlerweile war es Abend geworden. Jetzt hatten wir nur noch zwei Segel stehend von 22, nämlich die Fock- und über demselben das Vorsturmsegel. Der Orkan aber raste immer ärger. Die See aber war in einen tobenden, brüllenden Hexenkessel verwandelt. Ungeheure Wellen wälzten sich heran, hoben das Schiff hoch und schleuderten es in Abgründe, die sich vor ihm auftaten. Und es sah aus, als ob es sich nicht mehr erheben könnte, als ob die nächste Riesenwoge dasselbe unfehlbar begraben würde. Das Wasser war nicht mehr blau, sondern grün, und Schaum krönte die Spitzen dieser daherrollenden Berge. Und der Orkan riss diese Schaumkappen ab und wirbelte sie durch die Luft, dass diese vom Gischt erfüllt war.

Und das schöne, herrliche, starke Schiff, es stöhnte, ächzte und warf sich umher wie eine todwund geschossene Gemse.

S. O. S.

Abends 8 Uhr konnte sich die Steuerbordwache legen, jedoch in den Kleidern bleiben, hiess es! Wir hatten die erste Nachtwache. « Wenn es nur schon Morgen wäre », dachte ich, « die Sache wird immer unheimlicher. » Tat man sich mit den Händen halten an irgendeinem Tau, wenn eine dieser grässlichen Sturzseen übers Deck brach, so hing man vollständig horizontal in der Luft, so stark legte sich das Schiff auf die Seite. Die Spitzen der unteren Rahen tauchten in das wütende Element. Von 11 bis 12 Uhr nachts mussten der Matrose Paul Nielsen und ich ans Ruder. Der Steuermann legte uns eigenhändig eine handgelenkdicke Schlinge über Brust und Schultern, das Ende derselben war an der eisernen Reling hinter uns festgebunden. Es war ein schauderhaftes Steuern. Vier

bis fünf Striche auf einmal wurde das Schiff herumgeworfen. Dazu die entsetzlichen Schläge der Wogen gegen das Ruder. Wir vermochten das Rad kaum zu halten. Blickte ich aber hinter mich, so überlief mich ein namenloses Grauen. Hinter uns war die Hölle entfesselt. Riesigen Ungeheuern, die uns alle Augenblicke zu verschlingen drohten, glichen diese jäh hinter uns auftauchenden Wogen.

Noch nie war mir die Stunde am Ruder so endlos erschienen wie diesmal. Doch endlich war Wacheablösung, und die Backbordwache konnte sich legen.

Aber in der Koje war es ebenfalls sehr ungemütlich. Man wurde beinahe hinausgeschleudert. Aber vor lauter Erschöpfung schlief man schliesslich doch ein.

Hohl und schaurig hörte ich im Halbschlaf zwei Glasen aus dem Orkangebrüll heraus. Ein Zeichen, dass die erste Stunde der Hundewache vorüber war. Eine weitere halbe Stunde mochte vergangen sein, da erfolgte eine schreckliche Erschütterung, und gurgelndes Wasserrauschen folgte derselben auf dem Fusse.

Wir fuhren auf in unseren Kojen, mit dem Gefühl, dass etwas Grässliches geschehen sei. Und schon riss der Irländer Paty die Backbordtüre auf, durch die sogleich ein Schwall von Wasser in die Roof hereinfuhr, und unsere Seekisten fingen an zu schwimmen. Der wassertriefende Paty aber schrie, und der Ton seiner Stimme machte mich erschauern.

«Um Gottes willen, Jungens, heraus, es geht zu Ende.»

Beide Rudersleute sind über Bord gerissen. Der zweite Steuermann hat ein Bein gebrochen.

Das Gehäuse der Ruderübertragung, das Steuerrad, Steuer- und Brückenkompass, unsere beiden besten Rettungsboote, der Besanbaum, alles ist von einer mächtigen Sturzsee, die von hinten hereinbrach, fortgerissen worden. Das Achterdeck ist vollständig reingefegt. Und das Schiff hat ein Leck bekommen von dem über Bord gegangenen Besanbaum.

Wortlos in düsterem Schweigen begaben wir uns an Deck.

Und der Geist des Ozeans spielte auf den Pardunen und Stahltauen des armen Schiffes mit dem Boden des Orkans das allgewaltige Lied vom Untergang und Sterben.

Und dies Lied des Todes wurde bekränzt von zerrissenen, fliegenden schwarzen Wolfenketzen, Qualm der Hölle.

Und ich sah dies alles mit sehender Seele, und die Qual und Angst des Schiffes ging in meine Seele über.

Der Teufel aber malte mir in dieser grauenvollen Stunde an die weisse Wand der Roof die blühenden, blumigen Wiesen und die Kirschbäume in ihrem Prachtgewand, das Bild der Heimat, wie ich es zuletzt gesehen hatte. Und dies alles beleuchtet von einer herrlichen Frühlingssonne. Und ich roch den Duft der Blumen.

Und da quoll es in mir auf, gross und mächtig, und das arme Schweizerlein weinte heisse, bittere Tränen und sandte den S.O.S.-Ruf aus zu dem, der unser aller Leben in seiner Hand hat.

S.O.S. Save our Souls. Rette unsere Seelen.

Und jetzt stand der erste Steuermann bei uns. Aber er befahl nicht mehr. Er redete mit uns wie ein Vater mit seinen Kindern redet.

«Dieser Orkan ist der schlimmste, den ich während 25 Jahren erlebt habe», sagte er. Ein schlechter Trost für uns.

«Jungens, wir müssen versuchen, noch die beiden letzten Segel festzumachen, damit sich das Schiff wieder etwas aufrichtet. Geht es nicht, so müssen wir diese kappen (losschneiden).» Aber ein Gording um das andere brach. Schon wollten wir die Segel kappen, da wurde es auf einmal fast völlig windstill. Wir sind in das Zentrum des Orkans gekommen. «Eilt, Jungens, damit wir die Segel rasch fest haben. Der Orkan bricht gleich wieder los», rief der Steuermann.

Und so war es auch. Kaum waren wir wieder an Deck, so stürzte der Orkan wieder mit Wutgebrüll heran.

Die «Audun» aber drehte sich quer zum Seegang vor den leeren Riggen und vor dem Orkan unterlenzend, treibend, havariert, manövrierunfähig.

Furchtbar rollend und schlingernd lag sie in der rasenden See.

Und fortwährend donnerten und krachten schwere Sturzseen über sie hin.

Der Zimmermann aber meinte: «Wir machen's nimmer lange.»

Die beiden Mittschiffsluken sind stark gefährdet. Wenn ein einziger der Keile sich lockert oder die Lukenbalken dem furchtbaren Anprall der Brecher nicht zu widerstehen vermögen, so läuft das Schiff in kurzer Zeit voll Wasser und wir sinken in wenigen Minuten. Auch können die Masten jeden Augenblick über Bord gehen

und uns unter der Wasserlinie leck schlagen.

Das Leck, das uns der Besanbaum geschlagen hatte, befand sich zum Glück ein gutes Stück über der Wasserlinie, und wir konnten dasselbe abdichten. Die Ruderübertragung war noch da mitsamt dem Ruder. Vermittelst Taljen fesselten wir dasselbe fest, dass es ruhig blieb. Im Salon des Kapitäns war ein halber Fuss Wasser, das unablässig hin und her strömte und an die Wände hinauf spritzte. Wir Jungen brachten den ganzen Tag damit zu, das Wasser aus dem Salon und aus den nebenanliegenden Kammern zu entfernen und aufzutrocknen.

Und in der Kabine des Kapitäns lag der zweite Steuermann mit gebrochenem Bein und stöhnte. Der Kapitän zog ihm das Bein wieder ein so gut er konnte und legte ihm einen Schienenverband an.

Der zweite Steuermann hatte die Woge, von der er behauptete, sie wäre mindestens 20 Meter hoch gewesen, kommen sehen, und war noch rechtzeitig hinter den Besanmast gesprungen, sich dort an einem Tau festhaltend, sonst wäre er auch über Bord gerissen worden. So brach er immerhin nur ein Bein.

Der Irländer Paty erkrankte an den erlittenen Strapazen und musste sich legen. Der Matrose William Willadsen und der Leichtmatrose Karl Andersen aber fanden ihr Seemannsgrab in den wilden Wogen des Nordatlantik, trotzdem sie angebunden gewesen waren.

Und scheu und schmerzlich starrten wir in die leeren Kojen, die vor kurzem noch zwei junge, lebensfrohe Seeleute beherbergt hatten und die sich darauf gefreut, nun bald wieder ihr Vaterland zu sehen.

Drei Tage und drei Nächte noch tobte der Orkan. Drei Nächte der Verzweiflung, der Hoffnungslosigkeit und des Grauens. Und wir horchten Stunden der Ewigkeit in das Dunkel hinaus, ob nicht ein Krachen und Bersten uns das Einschlagen der Luken ankündige. Aber sie hielten stand.

Und dann flaute der Orkan ab, und obwohl noch eine mächtige Dünung lief, so fassten wir doch wieder frischen Mut.

Der Zimmermann erstellte ein Notrad, und der Kapitän brachte in einem Kästlein einen kleinen Kompass und stellte den vor das Steuerrad.

Wir setzten ein paar Segel, und so konnten wir wenigstens wieder ans Ruder gehen.

Sogar die Sonne brach wieder durch die

Wolken, und der Kapitän benutzte dies eiligst, um vermittelst des Sextanten, eines nautischen Instrumentes, die Position des Schiffes festzustellen. Der Orkan hatte uns stark nach Norden abgetrieben.

Wir waren bis auf die Höhe der Fär Oer gekommen.

Abmusterung und Ausmusterung

Wir müssen einen Nothafen anlaufen, hiess es nun.

Wenige Tage später waren wir unter der norwegischen Küste, die Lotsenflagge stieg in den Topp, und bald hatten wir einen Schlepper vor uns, der uns durch die Schiären dieser klippenreichen Felsenküste schleppte, in den Hafen von Farsund, einem kleinen, freundlichen Fischerdörflein.

Am 17. Februar rasselten hier unsere Anker in die Tiefe, nachdem wir 116 Tage draussen gewesen und eine schwere Fahrt hinter uns hatten.

Der Steuermann wurde an Land gebracht und ebenso der kranke Paty. Das Schiff blieb kurze Zeit hier liegen.

Von Farsund wurden wir durch einen Schleppdampfer, dem wir mit unseren Segeln noch ein bisschen nachhelfen, durch den Skagerrak in den Kattegatt hineingeschleppt. Angesichts des ersten Feuerschiffes im Kattegatt fragte mich Kapitän Danielsen, als ich am Ruder war: «Schweizer, möchtest nicht noch einmal eine Reise mit diesem Schiffe machen als Leichtmatrose?» Da antwortete ich: «Jawohl, Herr Kapitän, ich mache nochmals eine Fahrt mit der ‚Audun‘.»

Und bei mir selber dachte ich: «Auch der Weg zur Hölle ist gepflastert mit guten Vorsätzen.»

In jenem fürchterlichen Orkan hatte ich mir nämlich gelobt, falls ich wieder festen Boden unter die Füße bekäme, die Seefahrt über Bord zu werfen. Aber so ist der Mensch.

In Göteborg, Schweden, hatten wir kurze Quarantäne. Ein Arzt kam an Bord, und wir mussten uns an Deck in eine Reihe stellen und die Arme horizontal ausstrecken. Hierauf griff er jedem in die Achselhöhlen, sowie in die Leistengegend. Damit war die Sache erledigt. Zwei Tage später liefen wir im Hafen von Helsingborg ein.

Die gesamte Besatzung musterte sofort ab, sobald wir vor Anker lagen. Nur der Steward, der Zimmermann und ich blieben an Bord für eine zweite Reise.

Köhler reiste nach Hamburg, um für das grosse Vaterland zu sterben. Und die übrigen verstreuten sich nach allen Windrichtungen.

Der Goldgräber Georges aber sang, als

wir daran waren, die zu schlaffe Ankerkette noch etwas einzuheben:

Blow, boys, blow, for California.

There is plenty of gold as I am told,
On the banks of Sacramento.

*Das war des kleinen Schweizerleins
erste Reise
als Schiffsjunge.
auf der norwegischen 4 meist Borch
Studien.*

