



Das „Classic Forum“ präsentiert:

Reisebericht – Historisch

Historische Briefe
von vorgestern.

31007-2023

Brief aus der Zeit der Christlichen Seefahrt VII

1879

Reise – ab 31.05.1879 von Hamburg nach New York

von *Johannes Mäder*
zur Verfügung gestellt von *Joachim Wagner*



© *Joachim Wagner, Markkleeberg*

Alle Rechte vorbehalten. – Kein Teil dieses Textes oder irgendeine Abbildung dürfen ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Verfassers in irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder irgendeine andere Art genutzt oder verbreitet werden.



(Dieser Reisebericht wurde von dem Nachfahren, Herrn *Joachim Wagner* aus Markkleeberg bei Leipzig, in einem Nachlass seiner Familie gefunden und zur Verfügung gestellt. – Der Original-Bericht ist in der alten Schriftart „Sütterlin“ geschrieben worden und wurde - soweit erkennbar - in eine heutige Schriftart übertragen. Siehe dazu den Originalbericht als Extra-Datei.)

[in eckigen Klammern befinden sich erklärende Hinweise der Redaktion]

Meine Reise von Hamburg nach New York

– **beschrieben von Johannes Mäder.**

Am Sonnabend, den 31. Mai 1879 früh ½ 10 Uhr verließ ich, nachdem auf allen 3 Masten die deutsche Flagge aufgezogen und wie üblich 3x geschossen war, mit dem Schiffe BETTY Hamburg.

An Bord des Schiffes befanden sich der Kapitän, 2 Steuerleute und 13 Matrosen sowie 2 Passagiere, außer mir noch ein Kaufmann aus Berlin, welcher freilich New York nicht erreichen sollte; außerdem noch 13 Hühner, 1 Hund, 1 Schaf und 1 Schwein. Das Schiff BETTY, eines der größten Segelschiffe, war ein dreimastiges Vollschiff mit 24 Segeln und gehörte daher zu den schnellsegelnden Schiffen.

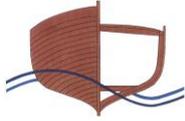
Da der Wind diesen Tag sehr ungünstig war, so wurden wir von 2 Dampfern bis Glückstadt, eine kleine Stadt am unteren Lauf der Elbe, geschleppt und gingen hier vor Anker. Sonntag, den 1. Pfingstfeiertag, hatten wir gleichfalls schlechtes Wetter und schlechten Wind und blieben daher ruhig liegen. Montag früh fuhren wir weiter, kamen jedoch nur bis Cuxhaven, die letzte Stadt, vor Austritt der Elbe in die Nordsee und mussten hier des schlechten Windes wegen wieder vor Anker gehen. Der Anker ging hier 180 Fuß [ein Fuss betrug in jener Zeit in Hamburg: 28,7 cm] in die Tiefe, bevor er auf den Grund kam. Hier, bei Cuxhaven, mussten wir bis Donnerstag liegen bleiben, weil der Wind immer schlecht blieb. Freitag früh, den 6. Juni, endlich wehte ein uns günstiger Ostwind. So fuhren wir bei gutem Wetter früh um 7 Uhr in die Nordsee ein.

Das Wasser der Nordsee hat eine wunderschöne grasgrüne Farbe, während, wie wir später sahen, das Wasser des atlantischen Ozeans eine dunkelblaue Farbe hat. Der Geschmack, desselben ist, geradezu schrecklich, so appetitlich es auch aussieht. Um 9 Uhr vormittags sahen wir das letzte Stückchen Deutschland verschwinden und von nun an sahen wir mit wenig Ausnahmen nur Himmel und Wasser. Der Umkreis, den man auf dem Wasser sehen kann, ist ein ziemlich großer, ungefähr 20 engl., d.h. 5 deutsche Meilen [in jener Zeit hatte die Englische Meile 1609,344 m, während die Deutsche Meile 7532,5 m betrug]. Um 12 Uhr mittags fuhren wir in unmittelbarer Nähe der Insel Helgoland vorbei und konnten dieselbe ganz genau sehen.

Sonnabend, den 7. Juni. war dichter Nebel, wie es auf der Nordsee sehr oft vorkommt, welche aber sehr gefährlich sind, denn die Nordsee hat viele Klippen und Sandbänke, und da bei solchem Nebel der Seemann nie recht weiß, wo er ist, Feuerthürme und dergl. Sicherheitssignale nicht sehen kann, so ist er in steter Gefahr zu scheitern. Außerdem können aber auch bei solchem Nebel zwei Schiffe leicht zusammenstoßen, was ja auch oft genug vorkommt, da zumal der Nebel hier viel dichter ist, als auf dem Lande. Man kann kaum ein paar Schritte sehen und bei der Schnelligkeit, mit der die Schiffe fahren, ist es ja dann, wenn sie sich sehen, schon zu spät und auch unser Schiff war 2x in großer Gefahr, übersegelt zu werden, einmal von einem Dampfer, das andere Mal von einem Segelschiff; dieselben fuhren kaum 10 Fuß vor uns vorbei.

Von der Seekrankheit vor der man so viel Furcht hat, bin ich, ich weiß nicht, durch welchen Zufall, glücklich verschont geblieben, doch war auch mir das Schaukeln des Schiffes anfangs sehr unangenehm. Doch mein Mitpassagier, der Berliner, bekam sie in geradezu schrecklicher Weise und da hatte ich Gelegenheit zu sehen, wie schrecklich diese Krankheit ist. Es würde ungefähr dasselbe Gefühl sein, als wenn man auf einer Reitschule fährt, schwindelig wird und doch nicht herunterkann. Derselbe lag an Deck wie ein Stück Holz, konnte nicht essen und trinken, musste aber sich immer erbrechen und sah aus wie eine Leiche. Er erzählte mir auch später, dass ihm so schlecht gewesen sei, dass es ihm am liebsten gewesen sein würde, wenn ihn jemand über Bord geworfen hätte, bloß um dem furchtbaren Abwürgen zu entgehen.

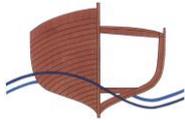
Montag, den 9. Juni, sahen wir das erste Mal England und fuhren längs der englischen Küste hin und näherten uns bei Dover derselben bis auf ½ Stunde, so dass wir Dover ganz genau sehen konnten. Gegen Abend passierten wir die engste Stelle des Kanals und können von hier England und Frankreich zugleich sehen. Die Nacht war eine der schönsten während der ganzen Fahrt. Ringsum sah man die Leuchttürme der engl. und



franz. Küste, die berühmten großen elektrischen Feuer von Dover, Nord- und Süd-Foreland und Calais, außerdem die großen Pechfeuer der hier befindlichen zahlreichen Feuerschiffe. Diese Schiffe liegen auf Sandbänken und sollen mit ihren Feuern die Schiffe auf die Sandbänke aufmerksam machen. Jedes Schiff hat nun während der Nacht selbst 12 Laternen der verschiedensten Farben an den Masten, und da hier sehr viele Schiffe fahren, so war es wirklich ein prachtvoller Anblick, so daß ich dieselbe Nacht bis gegen 3 Uhr früh auf Deck geblieben war. Mittwoch sank das Barometer plötzlich sehr tief, und in 10 Min., noch ehe die Segel eingezogen und befestigt waren, hatten wir einen fürchterlichen Sturm, für uns umso schrecklicher, da er der erste war und wir viele Segel noch nicht zurückgezogen hatten. Drei derselben wurden im Nu vollständig zerrissen. Das Schiff lag bald links, bald rechts, und war in Gefahr, vollends umgeworfen zu werden und unterzugehen, war bald hochhoben, bald tief unten und dabei wurde es von den Wellen, die mit fürchterlicher Gewalt an dasselbe schlugen, als wollten sie es zerbrechen, durch und durch erschüttert. Massenweise kamen die Wellen über Bord. Alles, was nicht befestigt war, mit sich fortreißend. Jeder auf Deck befindliche musste sich festhalten und war außerdem noch angebunden, damit er nicht fortgespült werden konnte. Unser Mittagessen wurde von solch einer Welle über Bord gespült und verschwand auf Nimmerwiedersehen. Zum Glück dauerte der Sturm nicht lange und nachmittags hatten wir wieder das schönste Wetter. Ich glaubte schon, dass dieser Sturm einer der schlimmsten sei, doch sollte ich leider bald einsehen, dass er gegen die Stürme des atlantischen Ozeans noch nichts war. Die Barometer auf dem Schiffe sind nicht mit Quecksilber, sondern mit einer Platinlösung gefüllt, zeigen aber auch jede Luftveränderung schnell und ganz genau an. Solange wir im Canal und in der Nordsee fahren, hatten wir bis auf den einen Sturm fast immer gutes Wetter, außer einigen Nebeltagen, und da man hier öfters einmal Land und immer viele Schiffe sieht, so ist doch immer noch etwas Abwechslung.

Am Sonntag, den 15. Juni, merkten wir an der dunkelblauen Färbung des Wassers als auch an den bei weitem größeren Wellen, dass wir das Ende des Canals erreicht hatten und nun im atlantischen Ocean segelten. Außerdem bekamen wir hier beim Loten keinen Grund mehr, obgleich wir 2000 Fuß Leine hatten. In der Nordsee bekommt man beim Loten stets Grund, gewöhnlich zwischen 200 bis 500 Fuß und ist es hier Vorschrift für die Seeleute, täglich dreimal zu loten, damit sie rechtzeitig erkennen, wann sie in die Nähe von Sandbänken kommen. Das Lot, welches in das Wasser gelassen wird, ist ein 25 Pfund schweres Stück Blei und wird an der unteren glatten Fläche mit Talg beschmiert. An dem am Talg hängenbleibenden Stücken sieht man, was für Grund das Meer in der Gegend hat, ob steinig oder sandig, und ist letzteres stets ein untrügliches Zeichen für die Nähe von Sandbänken. Während wir im Canal fahren, wurden wir oft von englischen Fischern besucht, dieselben bringen Fische an Bord der Schiffe, welche mit Branntwein oder Tabak bezahlt werden. Für eine Flasche Branntwein und ein paar Päckchen Tabak bekamen wir ein ganzes Fass voll Fische, so dass wir in dieser Zeit fast nichts als Fische aßen. So schön und glücklich der Anfang des Junis war, desto schrecklicher und schlechter sollte das Ende desselben sein, so dass sogar der Kapitän sagte, dass er solches Wetter noch nicht gehabt und dass ihm sogar im Winter solche Stürme nicht vorgekommen.

Doch zunächst einiges über das Leben auf dem Schiffe selbst. Das Schiff war 250 Fuß lang und hatte drei 120-150 Fuß hohe Masten, mit, wie schon erwähnt, 24 Segeln. Die unteren Räume waren mit der Ladung gefüllt. Auf dem Deck befanden sich zwei Kajüten. In der vorderen Kajüte sind die Räume für die Matrosen, eine Zimmerwerkstätte und die Küche, in der hinteren, sehr fein eingerichteten, waren die Räume für den Kapitän, für die Steuerleute und für mich. Die Matrosen dürfen diese Räume nicht betreten. Zum Schlafen hatten wir eine kleine Kammer an der Seite des Schiffes, doch gibt es keine Bettstellen, sondern sogenannte Kojen (Kästen). Das sind enge viereckige, an der Wand befestigte Kästen, damit sie nicht, rutschen und umfallen, damit man aber auch bei den Bewegungen des Schiffes nicht herausfallen kann. Betten gibt es natürlich auch nicht, sondern nur Matratzen und eine Decke zum Zudecken. Doch schläft man, besonders wenn es sehr heiß ist, sehr gut darauf. Früh standen wir um 9 Uhr auf, dann wurde Kaffee getrunken und gefrühstückt. Der Kaffee war natürlich schwarz. Zum Frühstück bekamen wir kalten oder warmen Braten, Butter, Brot, Käse, Wurst und dergleichen. Nach dem Frühstück wurde Englisch gelernt bis um 11 Uhr. Da die Sprache sehr leicht ist, so war ich bald soweit, dass ich etwas sprechen und mit dem Koch, welcher ein Neger von der Insel Haiti war und nur englisch sprach, ganz gut mich unterhalten konnte. Von 11-12 Uhr war ich, wenn das Wetter es erlaubte, gewöhnlich auf Deck, um frische Luft zu genießen. Um 12 Uhr wurde Mittag gegessen. Das Mittagessen bestand aus Suppe, Braten und Kompott. Sonntags und donnerstags setzte es außerdem noch eine Mehlspeise und sonntags früh Pfannkuchen oder Plinsen. Zu jedem Mittagessen gab es zwei Flaschen Wein. Das Kompott war aus New York und sehr fein, als eingelegte Pfirsiche und dergleichen, was ich früher noch nie gegessen. (Nachmittags habe ich dann gelesen oder auch Schafskopf gespielt, da wir mit dem Steuermann, der nie am Steuer stehen, sondern nur die Aufsicht zu führen hat,

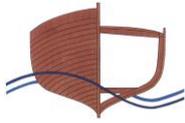


gerade vier Mann waren mit dem Kapitän und uns zwei Passagieren). Zum Aufenthalt am Tage hatten wir zwei recht hübsch eingerichtete Stuben. Abends um ½ 7 Uhr war Abendbrot. Da gab es wieder Wurst, Käse, Braten, Fisch (Sardellen, Sardinen) usw., was der Kapitän alles mitgenommen und Tee. Vor dem Zubettgehen bekam jeder noch 2-3 Glas Grog. Nachmittags gab es natürlich auch Kaffee. Die Kost war in jeder Beziehung sehr gut. Salzfleisch bekamen wir sehr selten, weil der Kapitän sehr viel frisches Fleisch, welches, in Blechbüchsen verschlossen, sich sehr gut monatelang hält, mitgenommen hatte. Ich muss sagen, dass ich auf dem Lande selten so fein gelebt hatte, selten so zuvorkommend behandelt worden bin. Daher ist es wohl auch gekommen, dass trotz der langen Fahrt mir die Zeit nie lang geworden ist, dass ich ein Heimweh bekommen habe. Nur sonntags gingen meine Gedanken öfters nach Röhrsdorf (Sachsen) zurück, und vergessen habe ich die glücklichen Stunden, deren ich so viele dort verlebt, keineswegs. Nach dem Abendbrot wurde dann musiziert. Es waren drei Handharmonikas, zwei Gitarren und eine Zither mit auf dem Schiffe, welche von den Matrosen ganz schön gespielt wurden, da sie ja auf solchen Reisen sehr viel Zeit zur Übung übrig haben und haben dieselben bei schönem Wetter oft die ganze Nacht gespielt. Vor 1 oder 2 Uhr bin ich nie zu Bett gegangen, da die Nächte auf der See, besonders bei Mondschein, besonders schön sind.

Das Meerwasser enthält ja sehr viel Salztheile und sobald der Mond und die Sterne darauf scheinen, glitzert und funkelt das ganze Meer in wundervoller Pracht. Von der Rohheit der Matrosen, von der man sich auf dem Lande eine schlimme Vorstellung macht, bekommt man sehr bald eine andere Meinung, wenn man längere Zeit mit den Leuten zusammenlebt. Dieselben sind lange nicht so roh und ungebildet, als unsere Arbeiter auf dem Lande. Die Seeluft ist sehr gesund und auch ich merkte das sehr deutlich an meinem guten Appetit und meinem gesunden frischen Aussehen. Besonders die frische Abendluft, tat mir merklich wohl und wurde einem das Atmen ordentlich leicht und angenehm. Die Seeluft enthält natürlich sehr viel Feuchtigkeit und muss man die Kleider deswegen oft in die Sonne hängen, damit sie nicht modern. Außerdem habe ich während der ganzen Fahrt täglich im Meerwasser gebadet und auch das ist mir sehr gut bekommen. Fuhr das Schiff langsam so wurde am Ende des Schiffes ein großer Holzkasten hinabgelassen und darin gebadet um sich vor Haifischen zu schützen, jedoch haben wir meistens ohne diesen Kasten gebadet, da man dann viel weiter ins Meer hinaus kann. Fuhr das Schiff aber sehr schnell, so war eine feine Badeeinrichtung auf dem Schiffe selbst, doch war erstere natürlich angenehmer. Aber jetzt genug von dem Leben auf dem Schiffe selbst.

Am 15. Juni fuhren wir also in den atlantischen Ocean ein und von da fing der Wind, der bis dahin immer günstig war, plötzlich an, sich zu drehen und kam aus SW, so dass wir gezwungen waren, nach NW zu fahren, ganz entgegengesetzt von dem Kurs, den wir fahren sollten. Auch später haben wir fast nie gute Winde gehabt. Das Barometer fing am 16. an zu sinken und nachdem wir vom 16. - 19. Juni immer Regen gehabt, klärte das Wetter am 20. früh sich endlich auf, gleichwohl sank das Barometer plötzlich bis auf den tiefsten Punkt. Wir wussten nun, dass wir Sturm bekommen würden. Die Segel wurden sofort festgemacht, bis auf die drei obersten am Vordermast und bald brach auch ein fürchterlicher Sturm los. Wir sahen eine ganz kleine schwarze Wolke am Himmel, ein Zeichen für die schwersten Stürme. In wenig Minuten kam sie heran und mit ihr brach auch der Sturm los. Bevor die Matrosen die oberen drei Segel des Vordermastes auch noch festmachen konnten, war die obere Hälfte des Mastes von der Macht des Sturmes abgebrochen und mitsamt den Segeln ins Meer geworfen und fortgeschwemmt. (Jeder Mast ist nämlich aus zwei Teilen zusammengesetzt, da es wenig solch hohe Bäume gibt und dieselben dann weniger gut zu handhaben währen.) Die Wellen waren bergehoch und wurde das Schiff von ihnen bald bergehoch emporgehoben, bald tief herabgesenkt und dabei wurde es von häuserhohen Wellen förmlich überschüttet. Die Wellen wurden dadurch noch heftiger, da der Sturm ohne Regen blieb, denn der Regen peitscht das Meer wieder nieder. An das gewöhnliche Essen war nicht zu denken und haben wir während des Sturmes bloß Butter und Brot gegessen, weil Teller, Schüsseln und dergleichen ja sofort von dem Tische geworfen worden wären, auch Feuer auf dem Schiff zu unterhalten, war nicht möglich, da es hereinstürzende Wellen sofort wieder ausgelöscht haben würden. Wie sehr ein Schiff bei solch einem Sturm herumgeschleudert wird kann sich einer, der es nicht erlebt hat, kaum einen Begriff machen, ebenso wenig von der Größe der Wellen. Doch es sollte noch schlimmer kommen, da der Sturm abends nicht nur nicht aufhörte, sondern noch heftiger wurde. Ein solcher Sturm wird wohl jedem, der ihn erlebt unvergesslich bleiben.

Es ist freilich angenehmer, wenn man auf dem Lande hinter festen Mauern ruhig schlafen kann, als hier auf hoher See nur durch eine dünne Bordwand vom unermesslichen Abgrund sich getrennt wissen, dabei jeden Augenblick das Scheitern des Schiffes erwarten muss. An ein Schlafen des Nachts war natürlich nicht zu denken, da man sofort aus der Koje herausgeworfen worden wäre. Außerdem machte aber das Schreien der Kommandos, das Ächzen und Quietschen der Masten, das Pfeifen des Winds in dem Tauwerk, das Schlagen



der Wellen an die Seiten des Schiffes solch großen Lärm, dass man kaum den Nachbarn beim Sprechen verstehen kann. Auch würde überdies die Angst, niemanden schlafen lassen. Die Matrosen mussten Tag und Nacht an den Pumpen stehen, weil das viele Wasser, was über Deck kam, in die unteren Räume eindrang und das Schiff zu sinken drohte. Um 12 Uhr als der Sturm am heftigsten wütete, riss eine Welle die vier starken Säulen, woran die Rettungsboote befestigt waren, mit drei derselben über Bord, so dass wir die übrige Fahrt nur noch 2 ½ Mast und ein einziges, noch dazu das kleinste, Rettungsboot zur Verfügung hatten, welches zufällig an Deck befestigt war. Der Sturm, welcher gewöhnlich nur Stunden dauert, selten einen ganzen Tag, hörte diesmal auch am zweiten Tage nicht auf zu wüten, und da wir gänzlich unbekannt mit der Gegend waren, in der wir uns befanden, vom Sturm jedoch der englischen Küste immer mehr zugetrieben wurden, so fürchtete der Kapitän das Schlimmste.

Am fünften Tage, den 24. Juni, sahen wir die Sonne endlich wieder, das Barometer stieg ebenfalls und der Sturm ließ nach, alsbald sahen wir auch die Westküste von England. Hätte der Sturm noch einen Tag gedauert, wären wir rettungslos gescheitert. Bei diesem Sturme verloren wir einen Matrosen der vorn an der Spitze des Schiffes die Wacht hatte und welcher von einer Welle weggespült worden war, ohne dass es jemand bemerkt hatte, ein Fall der, wie ich hörte, öfters vorkommen soll. Nach solch einem Sturme bleibt das Meer natürlich noch tagelang aufgereggt, auch sah man danach allerlei Dinge auf dem Meer schwimmen: Holzstücke, Flaschen, Tonnen, Masten und dergleichen, was teils von den Schiffen herabgeworfen oder weggespült, teils von untergegangenen Schiffen, die näher an den Küsten sich befunden hatten, herrühren mochte. Auch sahen wir drei abgehauene Masten mit sämtlichem Segelwerk, die von einem Schiffe, welches vom Sturme überrascht worden war, als letztes Rettungsmittel abgehauen (gekappt) worden waren, wie mir der Kapitän sagte, doch auch die letzten Tage des Juni waren sehr stürmisch und wir behielten auch ferner den für uns am ungünstigsten SW-Wind, da wir ja gerade nach SW fahren müssten, aber immer weiter nach Norden hinausgetrieben wurden so dass wir weit über England hinaus waren. Außerdem ist es aber auch gefährlich, im Sommer weit nach Norden zu fahren, da sich große Eisberge im Norden lösen und weit im atlantischen Ocean nach Süden zu schwimmen. Gefährlich sind sie deshalb, weil Schiffe, ehe sie noch ganz in ihre Nähe kommen, sich schon festfahren können, weil Eisflächen bis über eine englische Meile unter der Oberfläche des Wassers hin sich ausdehnen.

Am 28. Juni nachmittags hatten wir plötzlich, dazu mitten im Sommer, 5 Grad Kälte, und der Kapitän sagt, dass dies ein sicheres Zeichen von der Nähe von Eisbergen sei. Er ließ während der Nacht die Wachen verdoppeln und am Morgen den 29. sahen wir drei große 50-70 Fuß hohe Eisberge auf uns zuschwimmen, denen am Tage und bei gutem Wetter natürlich leicht auszuweichen ist, doch war es mir sehr interessant, welche gesehen zu haben. Außerdem sahen wir hier in diesen nördlichen Gegenden viele Walfische, von denen die größten fast so lang waren wie unser Schiff. Dieselben kamen oft 6-10 Stück zusammen ganz in die Nähe unseres Schiffes, so dass ich oft Gelegenheit hatte, das Aussprudeln des Wassers, das Auf- und Niedertauchen derselben sowie die Fische selbst sehr genau anzusehen.

Anfang Juli ging der Wind weiter nach Westen herum und kam aus N und NW, doch war es für uns gleichfalls sehr schlecht, da wir jetzt fast direkt nach Süden fahren mussten, uns aber von Europa fast gar nicht entfernten, so dass wir die Küsten von Frankreich, Portugal und die obere Westküste von Afrika zu sehen bekamen. Natürlich war hier auch eine furchtbare Hitze, so dass ich bald sehr braun gebrannt war. Hier im Süden hatte ich nun Gelegenheit, die von den Seeleuten so sehr gefürchteten Haifische zu sehen und kennenzulernen. Dieselben kamen, besonders bei langsamer Fahrt, ganz in die Nähe des Schiffes und umkreuzten dasselbe. Jeder größere derselben hatte, soviel wir deren auch sahen, stets zwei kleinere Fische zu Begleitern, die ihn stets umgaben und denen er auch nichts tat. Die gewöhnlichsten Fische, die man am häufigsten sieht, sind die sogenannten Springer oder Schweinefische. Springer heißen dieselben deshalb, weil sie öfters über die Oberfläche des Wassers emporspringen, und Schweinefische, weil der Geschmack ihres Fleisches von einem, der es nicht weiß, von frischem Schweinefleisch nicht zu unterscheiden ist. Dieselben sind ungefähr 7-9 Fuß lang und schwimmen schockweise vorn am Kiel des Schiffes herum. Sie werden mit der Harpune, ein einfacher Wurfspieß mit Widerhaken, der mit einer Leine am Schiffe befestigt ist, gejagt. Es ist sehr leicht, sie zu fangen, auch wir haben oft welche gestochen und gefangen und dann gegessen.

Am 13. Juli hatten wir die schnellste Fahrt, indem wir an diesem Tage 15 englisch Meilen, das sind ziemlich 4 deutsche Meilen, in der Stunde oder 300 englische = 75 deutsche Meilen in einem Tage zurücklegten. Das Messen der Geschwindigkeit des Schiffes ist sehr einfach. Es wird am Ende des Schiffes eine aufgerollte Leine mit einem Lappen in das Wasser gelassen, welche in bestimmten Zwischenräumen einen Knoten hat.

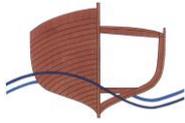


Soviel Knoten nun von der Leine binnen 14 Sekunden abgerollt werden, soviel engl. Meilen fährt das Schiff in der Stunde. Daher liest man auch immer: Das Schiff läuft soundso viel Knoten.

Im Canal und anfangs im atlantischen Ocean sahen wir ziemlich oft Schiffe. Je weiter wir jedoch nach Westen führen, desto seltener sahen wir welche, so dass oft 8 Tage vergingen, ehe wir wieder eins zu Gesicht bekamen. Führen zwei Schiffe nicht so weit aneinander vorbei, so suchen sie sich stets über wichtige Fragen miteinander zu verständigen, z.B. von woher man kommt, wie lange in See, wohin bestimmt und dergleichen mehr, besonders auf welchem Längen- und Breitengrade man sich gerade befindet, um die Stelle, wo das Schiff eben ist, genau bestimmen und Fehler finden und berichtigen zu können. Dasselbe geschieht durch gewisse Signale. Jedes Schiff hat einen Sack verschiedener Flaggen, von denen jede einen Buchstaben bedeutet. Drei Buchstaben bedeuten stets eine Frage oder Antwort. Die drei dazu gerade notwendigen Flaggen wurden am Hintermast aufgezogen und mit Hilfe des Signalbuchs, wo alle Fragen und Antworten alphabetisch geordnet sind, kann man die Frage oder Antwort des vorbeisegelnden Schiffes leicht aus demselben ablesen können; Hauptsache ist, dass alle europäischen Schiffe dasselbe Signalbuch haben. Daher haben wir hier im Süden oft mit frz., span. und port. Schiffen Signale gewechselt. So kam es z.B. vor, daß ein span. Schiff 7 Grad Länge hatte, während wir 14 Grad hatten. Dasselbe befand sich also seiner Rechnung nach viel näher an der portugiesischen Küste, als es unserer Feststellung nach der Fall war. Eine der Hauptfragen ist auch die nach der Zeit. Die Schiffsuhren, es sind natürlich lauter Uhren ohne Perpendikel, da solche ja bei den Bewegungen des Schiffes nicht gehen können, müssen oft gestellt werden, während die Schiffe, welche nach Osten fahren, ihre Uhr immer vorstellen müssen, mussten wir und alle nach Westen segelnden Schiffe dieselben immer zurück nachstellen, da wir ja, je weiter wir nach Westen kommen, die Sonne immer später aufgehen sehen, so dass z.B. in New York die Sonne 6 Std. später aufgeht, also ist man dort gegen europäische Zeit 6 Std. zurück. Die Uhren werden nach der Sonne gestellt, mit sogenannten Chronometern oder Zeitmessern. Durch dieselben kann man erkennen, wann die Sonne am höchsten steht und es werden dann die Uhren auf L2 gestellt. Mit diesen Zeitmessern und mit Hilfe des Kompasses kann man auch den Ort, wo das Schiff sich gerade befindet, bestimmen. Ist es natürlich tagelang neblig, so kann man schwerer Zeit und den Stand des Schiffes bestimmen. Und das ist für die Schiffe, besonders in der Nähe des Landes, immer gefährlich.

Am Sonntag, den 20. Juli abends zwischen 9 und 10 Uhr verschwand der Mitpassagier Johannes Parpart aus Berlin spurlos vom Schiffe. Auf einem Zettel, den er mir zurückgelassen, bat er mich, diesen Zettel dem deutschen Konsul in New York zu übergeben und behauptete er darauf, dass er aus sicheren Zeichen, die er mit anführt, geschlossen habe, dass der Kapitän und die Mannschaft des Schiffes ihn umzubringen beabsichtigen. Er gehe deshalb, um sich zu retten, mit Gitarre, Regenschirm und einigen anderen Gegenständen zum Schwimmen über Bord, um womöglich ein anderes Schiff zu erreichen. Ob ihn dies gelungen, weiß ich nicht, doch ist es schwerlich anzunehmen, da wir in dieser Zeit gerade tagelang kein Schiff zu sehen bekamen. Dieser Parpart war nämlich ein Schwager des Besitzers unseres Schiffes in Danzig. Auf mich hat der junge Mensch einen guten Eindruck gemacht, aber auch der Kapitän war sehr freundlich gegen mich. Aber Mut besaß der Mann nicht viel, bei jedem Sturm kam er nicht aus der Kajüte heraus und an dem Zittern der Hände und Stimme erkannte man seine große Angst. Die Leitung des Schiffes überließ er dann dem Steuermann. Dies alles machte einen, wenn man sah, mit welcher Ruhe und mit welchem Mute die übrige Schiffsbesatzung ihre bei weitem schwierigeren und gefährlicheren Arbeiten verrichtete, von den Kapitän einen schlechten Eindruck.

Der 22. Juli war für mich der interessanteste Tag der ganzen Fahrt. Wir sahen nachmittags ein Schiff, welches uns entgegenkam und da der Proviant für die Schiffsleute, wie Erbsen, Bohnen, Linsen Sirup und dergl. zur Neige ging (der Kapitän hatte wohl eine so lange Fahrt nicht vorausgesetzt, jedoch soll jedes Schiff bis New York auf 6 Monate Proviant mitnehmen und ist die Unterlassung sogar strafbar), so beschloss er, das Boot auszusetzen wiewohl hoher Seegang war, um das uns entgegenkommende Schiff zu erreichen, zu suchen und Proviant zu holen. Als das Schiff näherkam, sahen wir an der Flagge, dass es ein norwegisches Schiff war. Der Kapitän bat mich, da er selbst nicht mitfahren wollte, und doch einen mitschicken musste, welcher englisch verstand, weil er voraussetzte, dass der Kapitän kein Deutsch verstehen würde, mitzufahren, wiewohl er mir die Gefahren bei solch einer Fahrt nicht verhehlte. Ich fuhr also mit dem Steuermann und zwei Matrosen auf unserem noch übriggebliebenen Rettungsboote zu dem anderen Schiff hinüber. Wohl hatte ich schon anfangs Angst, als das kleine Boot, welches ja kleiner ist als die Boote zum Übersetzen über die Elbe, von den Wellen erfasst und herumgeworfen wurde. Die Hauptsache bei einer solchen Fahrt ist, dass die Wellen nicht an die Seiten des Bootes schlagen dürfen, denn sonst wäre es in wenigen Sekunden umgeworfen. Außerdem kann es natürlich von Haifischen leicht umgeworfen werden. Nachdem wir jedoch



ein Weilchen gefahren waren, legte sich meine Angst und die Fahrt hat mir ausgezeichnet gefallen, da es ja selten, außer bei Schiffbrüchen, jemanden, in einem kleinen Boote mitten auf dem atlantischen Ocean zu fahren, zuteilwird. Nach einer halben Stunde hatten wir das norwegische Schiff erreicht, aber jetzt kam noch das Gefährlichste: das Landen am Schiffer denn durch das Auf- und Niedertauchen eines solchen großen Schiffes entstehen große Strudel oder Drehlöcher, die ein solch kleines Schiff bald mit fortwerfen, bald mit Gewalt mit in die Tiefe ziehen. Doch gelang uns alles glücklich. Der norwegische Kapitän war ein sehr freundlicher Mann. Die Matrosen bekamen einen tüchtigen Schnaps, während er mit mir und dem Steuermann zwei Flaschen Wein trank; Proviant ließ er uns auch sofort ab. Er erzählte uns, daß er von New York komme, 17 Tage in See sei und mit Petroleum beladen, nach Bergen fahre. Außerdem machte er uns Mitteilungen über New York und gab uns die letzten New Yorker Zeitungen. Nach ungefähr einer $\frac{3}{4}$ Stunde fuhren wir wieder ab, jedoch mussten wir zwei Stunden fahren, bis wir unser Schiff wieder erreichten, weil dasselbe unterdessen weitergetrieben war.

Am 28. Juli kamen wir auf die berühmte Neufundländer Sandbank. Dieselbe wenigstens noch einmal so groß wie Deutschland, ist eine der weniger gefährlichen, denn der Grund ist hier durchschnittlich 200 Fuß tief. Sie hat bloß drei große Klippen, denen man jedoch bei gutem Wetter leicht ausweichen kann. Gefährlich ist sie nur der hier herrschenden dichten Nebel und schweren Gewitter wegen und beides sollten auch wir kennenlernen. Das sicherste Zeichen, dass man auf der Bank sich befindet, ist die veränderte Farbe des Wassers. Das Wasser ist hier ganz hellblau, und natürlich bekommt man auch beim Loten Grund. In der Nacht vom 28. zum 29. Juli hatten wir so dichten Nebel, dass die Schiffsglocke unaufhörlich geläutet werden musste um den Zusammenstoß mit den hier fahrenden Schiffen und Fischerbooten zu vermeiden.

Am 29. klärte sich das Wetter zwar auf, aber während der Nacht hatten wir eines der schwersten Gewitter, das erste während der Fahrt. Die Segel wurden beim ersten Donner sofort eingezogen. die Masten mit eisernen Ketten umgeben deren Enden ins Meer reichten, um bei etwaigem Einschlagen den Blitz ins Wasser zu leiten. Die Blitze blenden auf dem Wasser furchtbar, weil das Wasser das Licht widerspiegelt. Das Gewitter dauerte die ganze Nacht mit gleicher Heftigkeit fort. An ein Schlafen war natürlich nicht zu denken; bloß der Kapitän lag in seinem Bette, alle Läden und Türen seiner Kammer dicht verschlossen. Um Mitternacht sahen wir plötzlich einen hellen Feuerschein, wahrscheinlich hatte der Blitz in ein Schiff geschlagen und es angezündet. Aus der Größe und Helligkeit des Feuers schloss der Steuermann, dass es wahrscheinlich ein mit Petroleum beladenes Schiff gewesen sein müsse. Die Besatzung solcher Schiffe ist natürlich rettungslos verloren.

Am 31. Juli sahen wir zum ersten Male Amerika. Es war Neufundland. Daraus ist zu ersehen, dass wir viel zu weit nördlich gekommen waren. Deshalb fuhren wir am nächsten Tage wieder südlich. Die ersten Tage des August waren furchtbar heiß und am Abend des vierten entlud sich wieder ein furchtbares Gewitter, welches aber auch glücklich vorüber ging. Auf der Neufundländer Bank sahen wir auch einige Schildkröten.

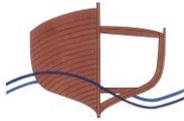
Es sollte leider immer noch lange dauern, ehe wir New York erreichen. Die letzten Tage ist nicht viel Erwähnenswertes vorgekommen. Am 6. August früh gelang es uns, einen Haifisch zu fangen. Es dauerte jedoch zwei Stunden, ehe wir ihn, nachdem er mit vier Tauen angeschleift war, über Bord brachten. Wir haben ihn dann geschlachtet, das Rückgrat herausgenommen welches zu Stöckchen verwendet wird, und das Fleisch zu Fett geschmolzen. Einen Zahn habe ich mir als Andenken mitgenommen.

Am 9. August sahen wir die ersten Landvögel. Dieselben waren wahrscheinlich vom Wind vertrieben und setzten sich nun, um auszuruhen auf unser Schiff. Am 10. Sahen wir Conny Island und am 11. Long Island, zwei kleine Inseln, die am Eingange vor New York liegen. Nachdem wir längs an diesen Inseln hingesegelt und zuletzt noch von einem Dampfer geschleppt worden waren, gingen wir endlich, am Freitag, den 15. August, nachts 2 Uhr bei Staten Island vor Anker. Staten Island ist eine Vorstadt von New York und ungefähr eine Stunde von der richtigen Stadt entfernt. Es ist ungefähr in der Entfernung wie Loschwitz und Dresden. Staten Island liegt wunderschön, noch hübscher als Loschwitz.

Am Freitag früh 8 Uhr betrat ich, nachdem ich 76 Tage auf dem Wasser gewesen, zum ersten Male wieder das Festland; mit welch frohen Gefühlen das geschieht, kann wohl nur der ermessen, welcher selbst eine so lange Reise zur See gemacht hat. Um 9 Uhr fuhr ich mit dem Dampfboot nach New York, wo ich also um 10 Uhr glücklich anlangte. Diese Dampferboote sind zwei Etagen hoch und sehr bequem eingerichtet. – Diese Reise ist eine der längst dauernden, die je gemacht worden ist.

Johannes Mäder

Hazleton [Hazleton], Luzerne County in Pennsylvanien, Nordamerika



Anmerkung der Redaktion:

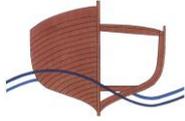
Bei *Johannes Mäder* kann es sich um einen Bruder von *Emil Mäder* (1831-1920) oder um einen seiner Söhne gehandelt haben. Alle lebten damals als Bauern auf dem „Mäderhof“ in Greifenhain im heutigen Landkreis Leipzig. *Johannes Mäder* und seine Familie waren in die Lausitz gezogen und er selbst war damals u.U. Lehrer. Da keine Nachkommen mehr vorhanden waren, kam der Nachlass schliesslich nach Greifenhain zurück.

Bei dem Vollschiff könnte es sich um die 1852 in Bremen bei „Adolph Stucken & Co“ gebaute *BETTY* handeln, deren Schiffer u.U. ein *F.B. Nutzhorn* aus Vegesack war.]

Laufende Nr.	Unterschiffungs-Signal.	Namen des Schiffes.	Heimathafen.	Gattung (Bauart).	Ladungsfähigkeit (Netto-Raumgehalt) in Kubikmetern. in Register-Tons.		Effektive Pferdekräfte.
					5.	6.	
735	KLVQ	Bertha	Neuhaus a. d. Oste	Galeas-Ever	130,4	46,03	...
736	JBMD	Bertha	Stettin	Schoonerbark	578,8	204,32	...
737	JNGR	Bertha	Stralsund	Bark	1242,3	438,30	...
738	JLHB	Bertha	Stralsund	Bark	1158,1	408,81	...
739	JMNF	Bertha	Stralsund	Brigg	701,7	247,70	...
740	JLCQ	Bertha	Stralsund	Schooner	448,2	158,21	...
741	JMPN	Bertha	Stralsund	Schooner	398,6	140,71	...
742	JBFK	Bertha	Ueckermünde	Brigg	551,2	194,67	...
743	JCKT	Bertha	Wollin	Schaluppe	63,6	22,46	...
744	JMVS	Bertha Augusta	Barth	Jacht	84,8	29,09	...
745	JNBQ	Bertha Bahrruss	Barth	Bark	1469,9	518,67	...
746	JCPB	Bertha Maria	Anklam	Schaluppe	91,2	32,19	...
747	QBKR	Bertha & Pauline	Bremen	Schoonerbrigg	503,9	177,88	...
748	JCFM	Berthold	Stettin	Brigg	712,3	251,44	...
749	NDJQ	Bessel	Elsfleth	Brigg	706,0	249,22	...
750	KLVD	Beta	Blankenese	Schoonerbrigg	465,0	164,16	...
751	NDMG	Beta	Brake a. d. Weser	Brigg	657,9	232,24	...
752	NCKR	Beta	Brake a. d. Weser	Kahn	237,0	83,06	...
753	LDGC	Betty	Blankenese	Schooner-galote	319,3	112,71	...
754	BCKC	Betty	Bremen	Vollschiff	2835,9	1001,07	...
755	NFCI	Betty	Elsfleth	Bark	798,6 ⁸	281,76 ⁸	...
756	KLPJ	Betty	Geestemünde	Schoonerbrigg	404,9	142,90	...
757	RDBW	Betty & Emma	Hamburg	Brigg	751,7	265,35	...
758	NDSB	Betty & Marie	Hornumersiel	Schooner	241,7	85,32	...
		Beug, C. A. siehe C. A. Beug.					
759	RCSL	Bibsy	Hamburg	Schooner	184,7	65,70	...
760	NDMV	Biene	Elsfleth	Schoonerbrigg	712,3	251,44	...
761	KBVJ	Biene	Leer	Schooner-kuff	303,6	71,84	...
762	KBTS	Biltine	Ost-Rhauderfehn	Schooner-galote	213,1	75,22	...
763	KCHM	Bine	Papenburg	Kuff	163,2	57,61	...
764	LKGF	Birgithe Marie	Insel Aarö	Jacht	51,3	18,04	...
		Bishop, C. R. siehe C. R. Bishop.					
765	NDHW	Bismark	Elsfleth	Bark	1055,8	372,70	...
766	LFJS	Blankenese	Blankenese	Schoonerbrigg	730,8 ⁸	257,78 ⁸	...
767	LFHN	Blitz	Blankenese	Schoonerbrigg	499,8	176,49	...
768	QBVD	Blitz	Hamburg	Schoonerbark	578,8	204,32	...
		Blitz, Der siehe Der Blitz.					

Laufende Nr.	Erlaubungsjahr.	Hauptmaterial.	Verholzung.	Beschlag.	Zahl der Chronometer.	Namen und Wohnort des		Be-satzung.
						Rheders.	Schiffers.	
735	1851	H	e	...	...	Der Schiffer	Theodor Joh. von Borstel, Neuhaus	4
736	1851	H	m	M	1	Herm. Friedr. Poll, Stettin	Petrovsky, Stettin	9
737	1855	H	m	M	...	F. Bötcher, Stralsund	F. Eckert, Stralsund	14
738	1862	H	...	Z	1	C. A. Langemak, Stralsund	H. Schwartz, Wolgast	14
739	1864	H	ze	...	...	C. A. Beug, Stralsund	H. Niemann, Pruchten	10
740	1861	H	ze	...	...	Carl Siebe, Stralsund	C. Düwahl, Stralsund	7
741	1864	H	ze	...	...	Otto Holm, Stralsund	C. E. Nagel, Breege	7
742	1857	H	m	...	...	Der Schiffer	Heinr. Schackow, Uecker-münde	9
743	1851	H	...	...	...	Der Schiffer	Carl David Benzin, Wollin	2
744	1866	H	e	...	...	Der Schiffer	Friedr. Prohn, Prerow	3
745	1867	H	ze	...	...	J. N. Rodbertus, Barth	O. Bahrlia, Zingst	15
746	1863	H	...	...	...	Der Schiffer	Carl Friedr. Chrst. Fendt, Anklam	2
747	1862	H	m	M	1	Der Schiffer	Gerhard Sanme, Vegesack	8
748	1864	H	ze	...	...	Theod. Gottl. Gribel, Stettin	S. Voss, Ziegenort	9
749	1867	H	m	M	1	Johann Diedr. Stindt, Elsfleth	J. H. Stindt, Oldenburg	9
750	1868	H	m	M	1	H. P. Breckwoldt, Blankenese	H. Engel, Blankenese	8
751	1868	H	m	M	1	Joh. Friedr. Haysen, Brake	A. Barghorn, Brake	9
752	1859	H	e	...	...	Der Schiffer	Joh. Umno Meiners, Fünf-hausen	2
753	1858	H	ze	Z	1	M. Kröger's Wwe., Blankenese	H. Kröger, Blankenese	8
754	1852	H	m	M	1	Adolph Stucken & Co., Bremen	F. B. Nutzhorn, Vegesack	20
755	1855	H	m	M	1	Gerd Bolte, Elsfleth	P. F. A. Wurthmann, Elsfleth	10
756	1862	H	e	M	...	Der Schiffer	Gerd Juister, Geestemünde	7
757	1865	H	m	M	1	J. Becker, Hamburg	P. D. Röhrs, Hamburg	12
758	1870	H	e	...	...	Rudolph Onnen, Stumpens	J. T. Oltmanns, Hornumersiel	4
759	1869	H	m	M	1	D. Lippert, Hamburg	C. R. Weineck, Hamburg	6
760	1869	H	m	M	1	J. H. Becker, Elsfleth	G. Suhr, Elsfleth	8
761	1862	H	e	...	...	Joh. G. Wiemann, Leer	R. Rolofs, Warstingsfehn	5
762	1864	H	e	...	...	Andreas Poeker, Ost-Rhauder-fehn	H. K. Heyenga, Ost-Rhauder-fehn	5
763	1859	H	e	...	...	Der Schiffer	Johann Jansen de Vries, Pa-penburg	4
764	1853	H	...	...	...	Der Schiffer	H. K. Hansen, Aarö	2
765	1866	H	m	M	1	J. H. Becker, Elsfleth	D. W. Schweichel, Elsfleth	12
766	1873	H	m	M	1	H. v. Appen, Blankenese	J. M. Spiesen, Blankenese	8
767	1872	H	m	M	1	Der Schiffer	C. Nibbe, Blankenese	8
768	1861	H	m	M	1	H. M. Gebrckens, Hamburg	J. H. H. Stössel, Blankenese	10

[Der Text wurde so abgedruckt, wie er vor vielen Jahren auch geschrieben worden ist.]



Anhang: Nachweis der enthaltenen Abbildungen

Abbildung 1

Seite 1

Foto der *CUTTY SARK* von 1890 mit dem von Kapitän *Woodget* reduzierten Rigg, aufgenommen von ihm selbst (*CUTTY SARK*=gebaut 1869)
[aus: Wikipedia]
