

Reise nach Amerika

befahren

von Johannes Maeder

16

16



Mein Reise von Hamburg nach  
New-York.

Am Donnerstag, d. 31. Mai 1879 früh  $\frac{1}{2}$  10 Uhr verließ  
 ich, nachdem <sup>mit</sup> ~~von~~ allen 3 Maschinen die letzte Flage  
 ausgezogen, und, wie üblich, 3 mal gepfeifen war,  
 mit dem Schiff Betty Hamburg. Am Bord des  
 Schiffes befanden sich der Capitän, 2 Passanten u.  
 13 Matrosen, sowie 2 Passagiere, nämlich ein  
 Kaufmann aus Berlin, welcher für New-York  
 nicht zurück zu gehen, außerdem noch 13 Frauen, 1 Kind,  
 ein Kind u. 1 Besorger. Das Schiff Betty, ist das größ-  
 te Dampfschiff, was ein dreimastiges Vollschiff mit  
 24 Kanonen u. gehört dazu zu den schnellsten Schiffen.  
 Da der Wind diesen Tag sehr ungünstig war, so wurden  
 wir von 2 Dampfern bis Glückstadt, eine kleine Stadt  
 am unteren Lauf des Elbe, gepfergt u. gingen dann  
 zu Auker. Donnerstag, den 1. Pfingstfesttag, hatten  
 wir gleichfalls schlechten Wind u. schlechten Wetter u.  
 blieben daher ruhig liegen. Montag früh fuhran wir  
 weiter, kamen jedoch nur bis Lingsöfen, die letzte Stadt  
 vor Auktitt des Elbe in die Nordsee u. mußten hier  
 das schlechte Wetter wegen wieder von Auker gehen.  
 Das Auker ging für 180 Tausend in die Tiefe, bevor es  
 auf dem Grund kam. Hier, bei Lingsöfen mußten



nur bis Donnerstag liegen bleiben, weil der Wind nur  
 pflegt blies. Freitag fünf, d. 6 Juni fünf endlich wehte  
 ein nur günstiger Ostwind d. fünfen wir bei gutem  
 Wetter fünf um 7 Ufr in die Nordsee ein. Das Wasser  
 der Nordsee hat eine wunderbare wunderbar große  
 weisse, wie eine große Tafel, das Wasser das schwebt,  
 seine Ursache eine dunkelblaue Farbe hat. Der Geschmack  
 desselben ist gewöhnlich scharf, so appetitlich ab auch  
 ausfällt. Um 9 Ufr amittag sechs wir das letzte  
 Stückchen Ostsee verlassen d. von nun an  
 sechs wir mit wenig Aufwinden über die See.  
 Der Umkreis, den man auf dem Wasser sechs kann, ist  
 ein ziemlich großer ungefähr 20 englische, d. f. 5 deutsche  
 Meilen. Um 12 Ufr mittag sechs wir in unmittelbarem  
 Nähe der Insel Helgoland vorbei, konnten dieselbe ganz  
 genau sechs.

Donnerstag d. 7 Juni war die erste Nebel, wie auf der Nord-  
 see sechs oft vorkommt, welche aber sechs gefährlich sind, denn  
 die Nordsee hat viele Klippen d. Felsenriffe d. die bei  
 solchem Nebel der Dampfer nicht weiß, wo er ist,  
 Felsenriffe d. dergl. Dieferzeitige Gefahr nicht sechs können  
 so ist es in Peter Gefasse zu vermeiden. Außerdem können  
 aber auch bei solchem Nebel 2 Duffe 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 Duffe sechs d. bei der Unmöglichkeit, sich das



die Duffel fassen, ist ab ja dann, wenn sie sich fassen,  
 fassen zu spät da mich meine Duffel nur 2 mal in  
 großer Gefahr, überfahall zu werden, einmal  
 von einem Dampfer, das andere Mal von einem  
 Dampfschiff; dieselben fassen kaum 10 Fuß vor  
 mir vorbei. Now das Dankbarkeit, wenn das man  
 so viel Glück hat, bin ich, ich weiß nicht, durch  
 welchen Zufall, glücklich verfahren zu haben, das  
 war mich nur das Defekt der Duffel anfangs sehr  
 unangenehm. Das mein Mitpassagier, der Dampfer,  
 bekam sie in gewöhnlich schneller Weise, d. d. d. f. d.  
 der Gefahren, zu fassen, sehr schnell. Diese Krankheit  
 ist. Es würde ungeschicklich daselbe Gefühl sein, wenn man  
 auf einer Reiterstraße fährt, plötzlich aus, d. das  
 nicht vermeiden kann. Daselbe lag am Ende, wie am  
 Rück Holz, konnte nicht essen, d. trinken, mußte aber  
 sich immer abwaschen d. wasch mich, wie eine Leiche. Er  
 erzählte mir auch später, daß ihm so schlecht gegangen  
 sei, daß er ihm zu liebsten gegangen sein würde, wenn  
 ihn jemand über Bord werfen sollte, bloß um dem  
 schrecklichen Absterben zu entgehen.  
 Montags, d. 9 Juni fassen wir das erste Mal England  
 d. fassen wir Dienstags längst der englischen Küste ein,  
 d. ankerten uns bei Dover daselbst bis auf  $\frac{1}{2}$  Meile,  
 so daß wir Dover ganz genau fassen konnten. Gegen  
 Abend passierten wir die engste Stelle des Canals  
 d. konnten von hier England d. Frankreich zu sehen  
 fassen.



4. Die Nacht war eine der schönsten während der ganzen  
Lafet. Ringdum sah man die Leuchtfeuer der engl.  
u. französischen Kräfte, die besetzten großen akkoi-  
sigen Hüner von Dover, Nord u. Süd-Foxland u.  
Lairis, während die großen Schiffe der Flotte bestim-  
ligen zahllosen Leuchtschiffe. Diese Schiffe lagen auf  
Dredbrücken, u. sollen mit ihrem Feuer die Schiffe auf  
die Dredbrücke aufmerksam machen. Jedes Schiff hat ein  
während der Nacht selbst 12 Laternen der verschiedensten  
Farben an den Masten, u. da sich sehr viel Schiffe fanden,  
so war es wirklich ein ganzes Aulick, so daß ich etwa  
Nacht bis gegen 3 Uhr früh auf Deck geblieben war.  
Mittweg sank das Barometer plötzlich sehr tief, u. in 10  
Minuten noch mehr die Dredbrücke <sup>eingezogen u.</sup> besetzt waren, hatten  
wir einen fürchterlichen Sturm, für uns um so schrecklicher,  
da so das erste Mal, u. sehr viele Dredbrücken zerstört,  
gezogen hatten. Drei derselben wurden im Meer vollständig  
zerstört. Das Schiff lag bald links, bald rechts, u. war  
in Gefahr, schnell zu versinken, u. unterzugehen,  
ganz, was bald sehr oben, bald tief unten u. dabei wurde  
es von den Wellen, die mit fürchterlichem Geräusch an das Schiff  
schlugen, als wollten sie es sofort zerbrechen, durch u. durch  
erfüllt. Mannweiser kamen die Wellen über Bord,  
Alles, was nicht befestigt war, mit sich fortzuschleppen.  
Jedes auf Deck Befindliche mußte sich fest anhalten, u. war



auf Beiden noch ungebunden, damit es nicht festge-  
 spült werden konnte. Unser Metallgeschloß wurde von  
 solchem Metall über Leinwand gewickelt und verschwand auf  
 dem Bergsteig. Zum Glück wurde der Nerven  
 nicht lange in der Mittagsstunde unter der Deckung  
 des Metalls. Ich glaubte schon, daß dieser Nerven  
 der schlimmste sei, der sollte ich lieber bald einsehen,  
 daß es gegen die Nerven der erkrankten Person noch  
 nicht war. Die Bestandteile auf dem Tische sind nicht  
 mit Quecksilber, sondern mit einer Platinanflö-  
 sung gefüllt, zeigen aber auf jede Luftveränderung  
 schnell die ganz genau an. So lange ich im Linné in  
 die Nordsee fuhr, sollte ich bis auf den  
 einen Nerven fast fast immer gutes Metall sein,  
 bei einigen Nebeltrügen in der man sich über den  
 weiten Land in immer viel Tische sieht, so ist doch immer  
 noch etwas Abweichung. Am Sonntag, d. 15. Juni  
 erwartete wir an der drückelreichen Linné die  
 Messen als auch an der bei weitem größeren Mallen,  
 daß wir die Linné der Linné erreicht hatten, d. um in  
 allmählich Oren zu halten. Auf dem bekannten Wege  
 beim Loffen keinen Grund mehr, abgesehen von 2000 Linné  
 Linné hatten. In der Nordsee bekommt man beim  
 Loffen sehr Grund gewöhnlich zwischen 200 bis 500 Linné  
 d. ist ab für die Linné für die Linné, höchst dort,  
 mal zu helfen, damit sie rechtzeitig kommen, wenn  
 sie in die Linné von den Linné kommen.



Das Holz, welches in das Wasser gelassen wird, ist ein 25  
 Pfund schweres Stück Blei in einem das untere glatte  
 Ende mit Holz beschwert. An dem mit Holz beschwerten  
 obersten Ende des Bleies steht man, und für Grund das Meer  
 in der Gegend fest, ob flach oder sandig, ob es tief ist  
 oder nicht im Vergleich Mittelzeiten <sup>in</sup> der Nacht und dem  
 Licht. Vorher wird im Lande gesehen, wodurch man  
 oft auch angestrichen Wasser beschwert, die selben bezeugen  
 Tiefe aus Land das Wasser welche mit Leuchtsteinen in Taback  
 bezeugt werden für eine klaffe Leuchtsteinen in einem  
 farbigen Taback bekommen wird ein ganzes Maß voll Wasser, so  
 daß man in dieser Zeit fast nichts mehr Wasser sehen. Das  
 Wasser ist gleichmäßig der Anfang des Jahres, desto schwächer,  
 je es in der Nacht vollte das Meer das selbe Jahr so daß man  
 das Lichter oft sagt, das es sehr stark war und nicht gefalt  
 ist, daß es im Winter sehr stark Winter nicht wegen  
 kommen. Das zuverläßigste Zeugnis über das Leben ist  
 das Wasser selbst. Das Wasser nur 250 Fuß lang ist  
 sollte drei 120-150 Fuß hohe Masten mit, die schon  
 vorwärts 24 Fingern die unteren Räume werden mit  
 der Leinwand gefüllt. Auf dem Deck befindet sich 2  
 Leuchter. In der unteren Leuchte sind die Räume für  
 die Matrosen, eine Zimmerkammer d. die Küche, im  
 der hinteren, so fast abgetrennt, werden die  
 Räume für den Kapitän, für die Passagiere d.  
 für mich die Matrosen darüber diese Räume  
 nicht abtrennen. Zum Schluss sollte man eine kleine  
 Kammer an der Seite des Schiffes, das gibt ab keine Luftstellen,  
 sondern sogenannte Leuchten (Küchen) das sind auch vier



7.

erwartete an der Nord besetzten Küsten, damit sie  
nicht ansetzen d. umfallen, damit man aber nicht  
bei den Landungen das Schiff nicht vorüberfallen  
kann. Enten gibt es natürlich auch nicht, sondern  
nur Watvögel d. eine Dack zum Zünden. Das  
schiff man, besonders wenn es sehr heiß, sehr gut  
darauf. Das Schiff war um 9 Uhr auf, dann  
wäre das Schiff getrieben d. geschnitten. Das Schiff  
war natürlich sehr. Zum Schiff bekommen war  
kalte oder warme Leber, Butter, Brod, Butter,  
Müch d. dgl. Nach dem Schiff war unglücklich  
bis um 11 Uhr. Da die Dack sehr leicht ist, so war es  
bald so weit, daß ich etwas sprachen d. mit dem Kopf  
wahrer ein Netz von der Fessel flaute war d. mir  
unglücklich sprach, ganz gut nicht unterhalten konnte.  
Von 11 - 12 Uhr war ich, wenn das Wetter abwechseln  
günstig auf Jack, um heiße Luft zu genießen.  
Um 12 Uhr wäre Mittag gegessen. Das Mittagessen  
bestand aus Butter, Leber d. Leber. Donnerstags d.  
Donnerstags hatte ab an Bord noch eine Messer  
d. Donnerstags fünf Pfund Butter oder Pfund. Zu jedem  
Mittagessen gab es 2 Flaschen Wein. Das Leber war  
aus New York d. sehr fein, und eingelebte Pfund d. dgl.  
war ich fünf noch nie gegessen. (Mittags habe ich einen  
gelassen oder auf Ostsee gabs, da wir mit dem F. <sup>in</sup> <sub>5</sub>  
waren, das wir am Meer zu haben, sondern mir <sup>in</sup> <sub>5</sub>  
zu haben hat, waren 4 Mann waren mit dem Leber  
d. und 2 Passagieren.)



8. Zum Aufsatze am Tage fallen mir 2 wachselnde <sup>einige</sup>  
nieflute Nebel. Abends um  $\frac{1}{2}$  Uhr war Abenddunst,  
da gab es wieder Wind, Regen, Lichten, Fiesel (Procellen,  
Procellen) u. s. w. nach dem Lichte alle mitgenommen  
u. s. w. Das war zu. Letzt gab es keine Feder noch 2-3  
Glab Quag. Nachmittags gab es untermisch auf Ruffen.  
Der Rest war in jeder Lage fang sehr gut. Polyfische  
bekamen mir sehr selten, weil der Lichte sehr viel  
feines Fiesel, welches in Lichtenfischen <sup>ausfließen</sup>  
sehr sehr gut fällt, <sup>ausfließen</sup> mitgenommen sollte. Ich muß sagen,  
daß ich auf dem Lande selten so fein gelobt habe, selten  
so zuverlässig besichtigt werden bin. Dieser ist es  
auch aufzukommen, daß trotz der langen Fahrt mir die  
Zeit nie lang gemessen ist, daß ich nie Jammers bei  
Kommen habe. Nur Sonntag gingen meine Gedanken  
öfters nach Köfobdorf zurück u. wogegen habe ich  
die glücklichen Stunden, davon ich so viele recht wohl  
kann. Nach dem Abendbrot wurde dann musiziert.  
Es waren 3 Landfremden, 2 Guitaren u. eine Lira  
mit auf dem Schiffe, welche von den Musikanten ganz  
selten gespielt wurden, da sie ja auf solchen Reisen  
sehr viel Zeit zur Übung übrig haben, u. haben dieselben  
bei jedem Wetter oft die ganze Nacht gespielt. Vor 1 u.  
2 Uhr bin ich nie zu Bett gegangen, da die Nächte auf  
der See besonders bei Meeresspielen, besonders schön  
sind. Das Meeresspiel erfüllt ja sehr viel Polyfische, u.  
sobald der Mensch u. die Natur darauf setzen, klugst u.  
stark das ganze Meer in wunderbarer Kunst.



Von der Reffit der Mataapan, von der man auf dem 9.  
Lands <sup>174</sup> ~~seiner~~ eine gewisse Vorstellung macht, bekannt  
man sehr bald eine andere Meinung, wenn man längere  
Zeit mit den Leuten zusammenlebt. Derselben sind  
lang nicht so viel w. ungebildet, als unsere Arbeiter  
auf dem Lande. - Die Qualität ist sehr gesund w. auch  
ist macht das sehr deutlich zu meinem guten Regatte.  
w. meinem gefundenen feinen Geschmack. Insbesondere die feine  
Abendluft hat mir merklich wohl w. auch einem das  
Atmen ~~unendlich~~ leicht w. unangenehm. Die Qualität auch  
fällt natürlich sehr viel sanfter mit w. muß man die  
Kleidung ablegen oft in die Damm fängen, damit sie  
nicht weichen. Außerdem habe ich während der ganzen  
Fahrt täglich im Meerwasser gebadet w. auch das ist  
mir sehr gut bekommen. Inse der Schiff lang sein, so  
wäre am Ende des Schiffes ein großer Holz kasten endlich  
gelassen, w. darin gebadet, um sich von Larven zu befreien,  
jedoch habe ich nicht ohne diesen Kasten gebadet,  
da man dann viel weiter im Meer schwimmen kann.  
Inse der Schiff aber sehr schnell, so war eine feine Luft,  
atmung auf dem Schiff selbst, das war ~~offenbar~~ natürlich  
unangenehm. Aber jetzt genug von dem Leben auf dem  
Schiff selbst.

Am 15 Juni früh um vier Uhr in dem atlantischen Ocean  
ein w. von der Seite der Wind, der bis dahin mir günstig  
war plötzlich um fünf zu wehen w. kam aus Südwest, so  
daß wir gezwungen waren, nach Nordwest zu fahren,  
ganz entgegenge setzt von dem Lute, den wir suchen wollten.







Das es nicht erlaubt sey, können einen Lagerort machen 11.  
abzusehen von der Größe der Mollen. Doch es sollte  
noch schlimmer kommen, da der Thaum abends nicht mehr  
nicht auffsteht, sondern noch festigis würde. Ein  
solcher Thaum wird wohl fordern, das ihn selbst immer  
gastlich bleiben. Es ist leicht (schön) anzusehen,  
wenn man auf dem Lande hinter festen Mäuren  
nicht schlafen kann, als hier auf jeder Dieb mit dem  
einem d'innem Luthers und wenn in demselben Augenblick  
sich getraut wissen, dabei jeden Augenblick das  
Defectum des Schiffes erwarten muß. An dem Defectum  
des Rafts war natürlich nicht zu denken, da man sofort  
mit der Lage vorbeigehen werden würde. Auch,  
dam man die über das Defectum der Luthers das Ansehen  
in Gürteln der Mollen, das Pfeifen des Windes in  
dem Thaum, das Pfeifen der Mollen an die Seiten  
des Schiffes sehr groffen Lärm, daß man kaum das Pfeifen  
beim Gehen wahrnehmen kann. Auf wieder überdies  
die Kunst Kinnern zu schlafen lassen. Die Mollen  
sind im Tag in Raft an den Füssen stehen, weil  
das viele Wasser, was über Deck kam, in die unteren  
Räume rindung in das Schiff zu sinken druckte.  
Um 12 Uhr, als der Thaum am festigsten weilt, wird  
eine Welle die 4 nach dem Dänken, wovon die Röhre  
beide besetzt waren, mit drei derselben über Deck  
zu daß wir die über die Tafel nur noch 2 1/2 Maß in ein  
einziges, noch dazu das kleinste Röhreboot zum Verkauf  
ganz fallen, welches zufällig am Deck besetzt war.  
Der Thaum, welcher gewöhnlich eine Stunde dauert,



hatten einen ganzen Tag, suchte dießmal auch am 2<sup>ten</sup>  
 Tage nicht auf zu weichen, id. da wir gänzlich im  
 Kanak mit der Gegend, <sup>von</sup> in der wir uns befinden,  
 vom Namen jedoch der angestrichen Küste immer mehr zu  
 getrieben worden, so beschloß der Kapitän die  
 Besuche. Am 5 Tage, den 24 Juni, endlich, schon  
 war die Dumm endlich wieder, des Besonderen Ping  
 ebenfalls id. der Name ließ mich, sobald schon war  
 auf die Westküste von England. Sollte der Name auf  
 einen Tag getrieben, waren wir <sup>gepflanzt</sup> haltungslos geblieben.  
 Bei diesem Namen sahen wir einen Wale, den  
 der von der Spitze des Schiffes die Nase sah id.  
 sah von einer Walle ausgeht worden war,  
 ohne daß es jemand bemerkt hatte, ein Solch, der, wie  
 ich fürchte, nicht zurückkommen soll. Nach solch einem  
 me bleibt, das Meer natürlich noch tagelang aufgewirrt,  
 auf das man <sup>den</sup> allelei Dinge auf dem Meer gesehen:  
 Galyflinken, Kraken, Tintenfische id. dgl. nach Spiel von  
 den Schiffen vorbeigewandten, oder ausgeht, Spiel von  
 untergegangenen Schiffen, die näher an den Küsten sich  
 befunden hatten, hervorgehen mußten. Auf schon war  
 3 abgegangene Masten mit sämtl. Tugeln, die  
 von einem Schiff, welche vom Namen übersehen worden  
 war, als letztes Rettungsmittel abgefahren (gehört) worden  
 waren, wie mir der Kapitän sagte. Doch auf die  
 letzten Tage des Juni waren sehr hübsch id. wir bestanden  
 auf voran den für uns ungünstigsten Umständen,



Da wir ja gerade nach Nordwest gehen mußten, aber  
 unser weites nach Norden hinübergeleiteten werden,  
 so daß wir über England hinweg waren. Außerdem  
 ist es aber auch gefährlich, im Winter weit nach Norden  
 zu fahren, da sich große Scherze von in Nordwest  
 lösen u. weit im Atlantischen Ocean nach Süden zu  
 streichen. Gefährlich sind sie deshalb, weil Delfin, so  
 sie noch ganz in ihrer Kräfte kommen, schon festsitzen können,  
 weil sie fliegen bis über eine englische Meile unter  
 der Oberfläche des Wassers <sup>hin</sup> und darauf. Am 28 Juni  
 umfuhren wir follen sehr glücklich, dazu mitten im Ocean,  
 5 Grad Nördl., w. der Länglin sagte, daß dies im spätesten  
 Zeitraum von der Kräfte von Scherze sei. So ließ ich  
 das Raft die Anker verdrücken u. am Morgen des 29 Jun  
 fuhren wir 3 große 50-70 Fuß hohe Scherze mit uns  
 zu streichen, dann am Tage u. die größten Delfin war,  
 wirklich leicht anzusehen ist; doch war es nicht sehr  
 interessant, welche gefahren zu haben. Außerdem fuhren  
 wir hier in diesen nördlichen Gegenden viele Delfin,  
 von denen die größten fast so lang waren wie unsere  
 Delfin. Dieselben kommen oft 6-10 Stück zusammen ganz  
 in die Kräfte unserer Delfin, so daß es oft Gelegenheit  
 hatte, das Anspannen des Rafts, das Auf u. Niederkom-  
 men derselben so wie die Lippe selbst sehr genau anzusehen.  
 Anfang Juli ging das Wind weiter nach Westen fort u.  
 kam aus West u. Nordwest, doch war es nicht mehr gleichfalls  
 nach sehr schnell, da wir jetzt fast direkt nach Süden fahren  
 mußten, um aber von Scherze fast gar nicht aufzuhalten,



so daß wir die Küsten von Saankweij, Fastingal und die  
 oben beschriebenen von Ostka zu sehen bekommen.  
 Natürlich war für mich eine süßliche Luft, so daß  
 ich bald sehr bequem gebrannt war. Sind im Osten fast  
 ich eine Gelegenheit, die von den Dackelsteinen so sehr ge-  
 süßelten Saikise zu sehen u. kommen zu können. Diefelben  
 kommen, besonders bei langsamem Lauf, ganz in die Höhe  
 des Schiffes und umkreuzen daselbe. Jeder derselben  
 hatte, so viel wir davon auf sahen, halb 2 kleinere  
 Fische zu begleiten mit, die ihn halb umgaben, id dann  
 er auf nicht fort. Die gewöhnlichsten Fische, die man  
 am häufigsten sieht, sind die sogenannten Quinger  
 oder Pufferfische. Quinger heißen dieselben deshalb,  
 weil sie etwas über die Oberfläche des Wassers empor,  
 Quinger u. Pufferfische, weil der Gabelstock ihrer Haut  
 sich immer, das es nicht weiß, von weissen Pufferbläschen  
 nicht zu unterscheiden ist. Dieselben sind ungefähr 7-9 Fuß  
 lang u. sehr stark pfuckweis wenn man sich des Schiffes  
 nähert. Die werden mit der Saupinne gefangen, im  
 einfaches Netz mit Widerfalten, das mit einem  
 Laten um die Fische befestigt ist. Es ist sehr leicht, sie zu  
 fangen; nur sehr selten oft mehrere gefangen u. gefangen,  
 id dann gegeben. Am 13 Juli hatten wir die schnellste  
 Fahrt, indem wir an diesem Tage 15 engl. Meilen, das sind  
 ziemlich 4 deutsche Meilen, in der Stunde oder 300 engl.  
 gleich 75 deutschen Meilen in einem Tage zurücklegten.  
 Das Wasser der Beschleunigung des Schiffes ist sehr ruhig.  
 Es wird nur sehr das Schiff aber Laten mit Lagen in



das Wasser gelassen, welche in bestimmten Zeitintervallen  
 einen Knoten fort. Die viel Knoten nun werden  
 Laifs Laim Linnen 14 Tücher abgewollt werden, so viel  
 für englische Meilen fasset das Schiff im drei Stunden. Dassel  
 liest man ja in Zeitungen und immer, : Das Schiff liest  
 so in so viel Knoten, = Im Canal u. aufrecht im vollen  
 fassen Ocean fassen wir zieml. oft Schiffe. Ja weiter  
 jedes nach Wasser fassen, dass vollere fassen wir  
 so dass oft 8 Tage wegzugehen, als wir wieder sind zu  
 bekamen. - Fassen 2 Schiffe nicht zu <sup>weit</sup> voneinander  
 herbei, so fassen wir viel mehr über reichliche Sorgen mit  
 einander zu verständigem z. B. aber weiser man kann  
 sehr lange in der; weiser bestimt z. d. dyl. weise. besonders  
 auf weiser Längen, id. Längen weiser sich befindet  
 um die Stelle, wo das Schiff oben ist, genau bestimmen id.  
 Fassen finden <sup>und. beizugehen</sup> zu kommen. Dasselbe geschieht durch gewisse  
 Signale. Jedes Schiff hat einen Park weiserfinden Schlaggen,  
 von dem jede einen Luffstaben bedient. Von Luffstaben  
 bedienten steht eine Länge oder Antivost. Die 3 Tage <sup>weiser</sup>  
 weiser Schlaggen werden von Fintromast aufgezogen id.  
 mit Hilfe des Signalkreuzes, wo alle Sorgen id. Antivost  
 ulpferbatif geordnet sind, kann man die Länge oder Antivost  
 das weiser geladen Schiffes leicht aus demselben ablesen.  
 Ganzheute ist, dass alle weiser Schiffe daselbe Signalkreuz  
 haben. Dasselbe haben wir hier im Süden oft mit französischen,  
 spanischen id. portugiesischen Schiffen Signale geordnet.  
 Von dem ab z. L. war, dass ein weiser Schiff 7 Grad Länge



salten mischaud wie 14 Grad fallen. Derselbe befreund sich also  
seiner Richtung nach nicht mischaud aus der geographischen  
Richt seiner Meinung nach, als ob in seiner Stellung nach  
der Fall war.

Sein der Jüngstungen ist auch nach die nach der Zeit, die  
die Schiffsfahrer, es sind natürlich lauten Ufern oder  
Fergantikal, da solche ja bei den Bewegungen des Schiffes  
nicht gehen können, müssen oft gestellt werden;  
mischaud die Schiff, welche nach Osten fahren, ist Ufer  
immer vorstellbar wissen, mischaud wie in alle nach Westen  
gelegenen Schiff dieselben immer <sup>zu</sup> vorstellbar, da  
wie ja, ja weiter wie nach Westen kommen, die Dür.  
immer später mischaud fassen, so dass z. B. in New York  
die Dür O. Münder später mischaud, als sind die die  
Länder ist man dort gegen mischaud ist Zeit  
um O. Münder zu sein.

Die Ufern werden nach der Dür gestellt mit sogenannten  
Längensmassen oder Zeitmassen: Dür dieselben kann  
man erkennen, wenn die Dür am höchsten steht ist,  
es werden dann die Ufern auf 12 gestellt. Mit diesen  
Zeitmassen <sup>in Hilfe des Längens</sup> kann man nach dem Ort, wo das Schiff sich  
gerade befindet, bestimmen. Ist es natürlich Lagelang  
unbekannt, so kann man <sup>bestimmen</sup> wann die Zeit <sup>und</sup> nach dem Dür  
des Schiffes bestimmt werden und das ist für die Schiff,  
besonders in der Nähe des Landes, immer sehr nützlich.

Aus Dürtag, d. 20 Juli abends zwischen 9 u. 10 U.



17.  
ausgehend des Mitzafforgins Johann Perpart aus Berlin.  
Zuvor vom Schiff. Auf einem Zettel, den er mir  
zurückgelassen, bat er mich, diesen Zettel dem britischen  
Consul in New York zu übergeben und befragte  
er darauf, daß er mich seinen Zinsen, die er mit mir  
selbst verflohen habe, daß der Kapitän in die Mannschaft  
des Schiffes ihn einzubringen beabsichtige. Er gab mir  
dabei zu verstehen, mit Gültigen Kapuzinern oder einigen  
anderen Gegenständen zum Besuchen über Land, um  
so möglich, ein anderes Schiff zu erreichen. Ob ich  
dies gelingen, weiß ich nicht, doch ist es sehr wohl zu  
versuchen, da wir in dieser Zeit gerade Torgelung kein  
Schiff zu sehen bekommen. Dieser Perpart war nämlich ein  
Besitzer des Schiffes <sup>im Jahre 1793</sup> in Danzig. Auf mich hat der  
junge Mensch einen guten Eindruck gemacht, aber muß  
der Kapitän sehr freundlich gegen mich. (Aber Müll  
besaß der Lektore nicht sehr bei jedem Niemand kam er nicht  
über der Lektüre hinaus d. an dem Zettel der Gründe der Niemand  
erkannte man seine große Angst. Die Leitung des Schiffes  
überließ er dem dem Niemanden. Dies Alles machte mir,  
wenn man sehr mit solcher Kunst d. mit solcher Mühe die  
überige Schiffbesetzung ihrer bei weitem schlechteren d.  
zufälligen Arbeiten erledigt, von dem Kapitän  
einen schlechten Eindruck.)  
Der 22. Juli war für mich der interessanteste Tag der gan-  
zen Fahrt. Wie sah am mittags ein Schiff, welches mich



entzogen kom, w. da das Frachtgut für die Lanta, unter  
 Gubern, Lafuan, Linsun, Dyonz w. dyl. zur Reize ging,  
 (das Lantän sollte wohl eine so lange Fahrt nicht vorüber  
 setzen, jedoch soll jedes Schiff bis New York auf 6 Monate  
 Frachtgut mitnehmen w. ist die Unterlassung gegen  
 Hofsbar) so beschloß er, das Boot anzusetzen, wie wohl  
 seine Tragnung war, um das mit nutzbringendem  
 Schiff zu vereinigen zu können w. Frachtgut zu holen.  
 Als das Schiff näher kam, sah er ein an der Flagge, daß  
 es ein norwegisches Schiff war. Das Lantän bot mich  
 da er selbst nicht mitfahren wollte, w. das er nicht  
 kann müßte, welches englisch war, weil er vorüber  
 setzte, daß das Lantän kein Dänisch war, sondern würde,  
 mitzuführen, wie wohl er nicht die Gefahren bei solchem  
 Fahrt nicht wußte.

Es fielen also mit dem Norweger w. 2 Matrosen mit  
 ihrem nach oben geliebtem Rührungsbuch zu  
 dem andern Schiff hinüber. Wohl sollte er anfangs  
 Angst, als das kleine Boot, welches ja kleiner ist, als die  
 Boote zum Übersetzen über die See, ist, von den Wellen  
 erfasst w. frammgerissen würde.

Die Frachtpacke bei einem solchen Fahrt ist, daß die Wellen  
 nicht an die Seiten des Bootes schlagen dürfen, dann  
 sonst würde es in wenig Sekunden zergerathen.  
 Außerdem kann es natürlich von Fischen leicht  
 umgerissen werden. Nachdem wir jedoch ein



Matheisen gefasert waren, lagte sich meine Angst, id die  
 Tafel sah mir unbegreiflich gefallen, da ja fallen,  
 müssen bei Schiffbrüchen, Jammern, in einem kleinen  
 Leuchter mitten auf dem atlantischen Ocean zu fassen,  
 zu Hülfe rief. Nach einer halben Stunde, hatten wir  
 das norwegische Schiff vor uns, aber jetzt kam noch  
 das Gefährlichste, id die Landen um die Schiffe, denn durch  
 das Aufsteigen d. Kistenstücken eines solchen großen Schiffes  
 entstehen große Wunden durch die, die ein solch  
 kleines Schiff bald mit fast Wasser, bald mit Gewalt  
 mit in die Tiefe ziehen. Doch gelang uns Alles glücklich.  
 Der norwegische Capitän war ein sehr feiner Mann -  
 Mann. Die Matrosen bekamen einen tüchtigen  
 Vorrath, während er mit mir und dem Dienstmann  
 2 Flaschen Wein trank. Perseus ließ er mich auf  
 sofort ab. Er erzählte mir, daß er von New-York kam,  
 17 Tage in der See, und mit Katwalen beladen, nach  
 Bergen kam. Außerdem mußte er mich Mittheilungen  
 über New-York id gab mir die letzten New-Yorker  
 Zeitungen. Nach ungefähr 3/4 Stunden fuhren wir  
 wieder ab. Doch mußten wir 2 Stunden fassen, bis  
 wir unser Schiff wieder vor uns, weil daselbe  
 unter dem Wasser getrieben war.

Am 28 Juli kamen wir auf die besuchte Kaufmanns-  
 Bank. Dasselbe, wenigstens noch einmal so groß als  
 das Pfund, ist eine der wenigen gefährlichen, denn  
 das Grund ist hier durchschnittlich 200 Fuß tief. Die



Ob 3 große Klippen, dann man jedes bei gutem  
 Wetter leicht überwinden kann. Gefährlich ist für uns  
 die vier hundertfunden dichten Nebel d. schwarzen Gewitter  
 wegen und dabei sollten wir keine Kanone losen,  
 das sich koste zeigen, daß man auf der Boot selbst  
 das ist die unveränderte Probe des Wetter. Das Wetter  
 ist für ganz fallbar und natürlich bekannt <sup>man</sup> auch  
 beim Loffen Gegend. In der Nacht vom 28 zum 29  
 Juli hatten wir so dichten Nebel, daß die Schiffsglocke  
 unersichtlich geläutet werden mußte, um den  
 Zusammenstoß mit den vier hundertfunden Schiffen und Schiffen,  
 besten zu vermeiden. Am 29. klärte sich das Wetter  
 zwar auf, aber während der Nacht hatten wir nicht  
 die schwarzen Gewitter, das erste während der  
 Nacht die Tagel werden beim ersten Sonnenaufgang  
 gezogen, die Masten mit eisernen Ketten umgeben,  
 deren Fäden ins Meer sinken um bei Notwendigkeit  
 einzufallen <sup>den</sup> die Klippe ins Wasser zu laden. Die  
 Klippe blenden auf dem Wasser sichtbar, weil das  
 Wasser das Licht wieder spiegelt. Das Gewitter dauerte  
 die ganze Nacht mit gleicher Heftigkeit fort. An die  
 Schiffen man natürlich nicht zu denken, ob der Lajiten  
 lag in feinem Dattel, alle Löcher d. Wasser feiner Damm  
 nicht verstopfen, den Mittelnacht haben wir plötzlich  
 einen großen Schneefall, ungewöhnlich fallender Blitz  
 in ein Schiff eingeschlagen und es verzündet. Auch die



Größe und Falligkeit des Tunnels schloß des Hauptmanns,  
 daß es notwendig sei mit Petroleum beladene  
 Duffe zu machen sein muß. Die Beförderung solcher Duffe  
 ist natürlich sehr unglücklich und langsam. Am 31 Juli  
 kamen wir zum ersten Male Amavika. Es war  
 Neufundland. Daraus ist zu erfahren, daß wir viel  
 zu weit nördlich gekommen waren. Deshalb fuhren  
 wir am nächsten Tage wieder südlich. Die nächsten Tage  
 des August waren fürchterlich heiß und am Abend des  
 4<sup>ten</sup> endlich fiel wieder ein fürchterliches Gewitter, welches  
 aber nur glücklich vorbeiging. Auf der Neufundlandsee  
 Bank sahen wir nur einige Duffe Delfinhäuten. —  
 Es sollte leider immer noch lange dauern, ehe wir  
 New-York erreichten. Die letzten Tage ist nicht viel  
 Land zu sehen gekommen. Am 6. August  
 fand gelang es uns, einen Hai zu fangen. Er  
 wog über 2 Tönnen, war wie ein Pferd, und  
 er mit 4 Tönnen aufgelassen war, über Bord werfen.  
 Wir haben ihn dann gefleischt, das Rückgrat für uns,  
 genommen, welches zu Nahrung verwendet wird, und das  
 Fleisch zu Fett geschmolzen. Eine Zehn fuhren wir alle  
 Aenderungen mitgenommen. Am 9 August kamen wir die  
 ersten Land wogel. Dinselben waren notwendig zum  
 Mund zu haben, und letzten Teil nun, um anzukommen,  
 auf unser Duff. Am 10 kamen wir Long Island id.  
 am 11<sup>ten</sup> Long Island, zwei kleine Inseln, die am



Zugangs von New-York kamen, nachdem wir längere  
 diesen Fuhren eingepackt id. zuletzt noch von  
 einem Dampfes gepflügt worden, <sup>waren</sup> gingen sehr  
 undlich, am Sonntag d. 15 August, nach 2 Uhr bei  
 Nötten Holland vor Anker. Nötten-Holland ist eine  
 Hauptstadt von New-York id. ungefähr eine Meile  
 von der wichtigsten Stadt entfernt. (Es ist ungefähr  
 entfernt in der Entfernung von Loughborough id. Dordrecht.)  
 Nötten-Holland liegt wunderbarlich, (nach Süden als Loughborough)  
 Am Sonntag fünf 8 Uhr brach ich, nachdem ich 10 Tage  
 auf dem Wasser gewesen, zum ersten Male von  
 der Insel Loughborough, mit sehr hohen Gefühlen das  
 gesiegt, kann wohl mir das annehmen, welches  
 selbst eine so lange Reise zu der gemacht hat.  
 Um 9 Uhr fuhr ich mit dem Dampfboot nach New-York,  
 wo ich als <sup>am</sup> 10 August glücklich ankam. Diese  
 Dampfboote sind 2 Etagen hoch und sehr bequem  
 eingerichtet. Diese Reise ist eine der längsten <sup>der Welt</sup>  
 die je gemacht worden ist.

Johannes Haeder

Harleton

Luxemburg County  
 in Pennsylvania  
 Nordamerika