

Werdegang und Erlebnisse bei der christlichen Seefahrt

Fahrenszeit 1902 bis 1914

Kapitän Eiler Heldt, Hamburg

Geb. 1887, Gefallen 1944

Brigg Roald Amundsen

For to admire an' for to see,
For to be' old this world so wide -
It never done no good to me,
But I can't drop it if I tried!

-Kipling-



Grossvater Heldt 1887

1887 in Flensburg geboren, bin ich jedoch in Hamburg aufgewachsen. Vater war Kapitän bei der Woermann-Linie und ein halbes Dutzend Vettern fuhren auch zur See. So war es nicht weiter verwunderlich, wenn ich auch auf's Wasser wollte.

„Schön“, meinte der alte Herr, „aber dann nur den alteingefahrenen Weg! Schulschiff kommt nicht in Frage.“ Durch den Heuerbaas Simon Dittmer in Altona – er hatte schon meinem Vater „Chancen“ besorgt – kam ich auf die Hamburger Viermastbark „Plazilla“, Kapitän Thöm, damals schon zu den „Sechsunundneunzigern“ gehörend.

Im Februar war ich 15 Jahre geworden, im März eingeseget und am 1. April 1902, einem richtigen Apriltag voll Regen, Wind und Schlackschnee, trat ich auf der „Plazilla“ als Decksjunge an. Der Empfang war vielversprechend. Stürmann Möller musterte den Dreikäsehoch, der im steifen Ölzeug vor ihm stand und sagt grollend: „Wat sall man nu mit di moken, du kanns ja nich mal über den Reeling pissen!“ Na, die Schale war rau und stachelig; aber sonst war der alte Möller ein Prachtkerl. Wir drei Jungens, die die erste Reise machten, hatten unter Kapitän Krischan Thöm und seinen Steuerleuten nichts auszustehen, wurden in unseren Dienst eingeweiht und gut behandelt, was ja nicht ausschloss, dass man auch mal gehörig ein paar ins Genick bekam – davon ist keiner schief geworden. Frau Kapitän war auch an Bord, sollte es doch für Krischan Thöm die letzte Reise sein, ehe er Inspektor wurde, und so hatte er die Erlaubnis bekommen, seine Frau mit an Bord zu nehmen.

Mit einer tüchtigen Mannschaft, Deutschen zum größten Teil und ein paar Dänen, versagelten wir in Ballast nach Port Talbot, Kohlen für die Westküste zu laden. Na, „Welchcoal“ hat's in sich und solch einen Dreck gibt es kaum wieder.

Diese Seite, die man von England zu sehen bekam, war für den Neuling auch nicht gerade anziehend. Staub, Russ und Kohlendreck an allen Ecken und Enden. Das kleine, verräucherte Nest mit vielen halb verfallenen Häusern und Arbeitern in Lumpen, fiel doch auf, wenn man von Hamburg kam...

Von dem rauen Ton bekam ich auch einen Vorgeschmack, als einer unserer Leute mit einem Messerstich in der Lunge an Bord gebracht wurde. Das war bei einer Keilerei an Land geschehen. Der Burenkrieg war noch nicht ganz beendet und ein paar „Helden to Hus“ hatten das Maul wohl ziemlich voll genommen. Jedenfalls als sie zur Verhandlung erschienen, sahen sie danach aus, als seien sie von der „Front“ gekommen. Unsere Männer, zusammen mit einer Bremer Mannschaft, hatten ordentlich „klar Deck“ gemacht.

Sehr stolz und sehr mühselig habe ich mein Schulenglisch an den Mann gebracht, als Thöm mich zum Schiffshändler und zur Apotheke schickte, wie konnte ich auch wissen, dass die meisten Leute hier nur ihren waliser Dialekt sprachen.

Fast einen Monat haben wir geladen, weil wir andauernd unter der Schütte Platz machen mussten für Dampfer, die Vorrecht hatten. Dann ging's los!

Krischan Thöm war ein fixer Kerl und konnte auch aus der nicht mehr ganz neuen Plazilla allerlei herausholen.

So langsam fand man seinen Platz. Als erste Arbeit galt für uns Jungens das Backschaftmachen und das Logis aufklaren. Jedoch war für uns dafür nur eine gewisse Zeit gegeben, dann mußter wir an Deck erscheinen. Von Krischan Thöm war ich dem Bootsmann besonders übergeben: „Sein Vadder is Kaptain, nu süh to, dat he wat lehrt!“ Der alte Bootsmann Pick nahm mich unter seine Fittiche, ein hühnenhafter Norddeutscher, der mich glatt am steifen Arm hätte verhungern lassen können. Beim Spleissen und Kleiden musste ich helfen und kam mir dabei selbst bannig vor. Mit Bootsmann Pick bin ich auch zuerst aufgeentert, wenn er seinen wöchentlichen Rundgang über die Toppen machte. Bei der Gelegenheit meldete sich die Seekrankheit auch noch mal wieder: „Blos nichts merken lassen!“ Kurz entschlossen riss ich die Mütze vom Kopf, spuckte hinein, dann im hohen Bogen über Bord damit. Darob einen Anranzer vom Bootsmann, gefälligst auf meinen

Kram aufzupassen. Aber am Weihnachtsabend schenkte er mir eine neue weiße Mütze, was ich ihm hoch angerechnet habe.

An das Wachegehen und die damit verbundenen Pflichten hatte man sich bald gewöhnt, d.h. dass für den nächsten Tag fällige Salzfleisch auswässern, Frischwasser pumpen für den Koch auf der Morgenwache, dann den Schweinestall ausschrubben. Peter Schuldt, ein Blankeneser Leichtmatrose, eigentlich Hochseefischer, ging uns Jungen in stiller, feiner Art bei all den Arbeiten zu Hand und hat gut geholfen, dass wir, die Neuen, all die Tampen und Enden bald ins Gedächtnis bekamen.

So langsam hatten wir auch Zeit und Lust zu Lausbubenstreichen, die mehr oder minder gut abliefen. So erwischte mich der „Zweite“ mal dabei, als ich um Mitternacht von Wache aus der Kajüte kam und einen tiefen Griff in den Zuckerpott der Offiziersmesse getan hatte! Er handelte prompt, nahm mich und den wohl 2 Pfund Stückenzucker enthaltenden Zuckertopf und setzte mich auf das Kartenhaus: „Wenn Du den Topf leer gegessen hast, kannst Du in die Koje gehen!“ Herrgott, habe ich gequost, 2 Pfund Stückenzucker!! Dabei ging einem das ganze Maul kaputt, zuletzt habe ich doch mal eine ordentliche Hand voll in die Hosentasche gemogelt. Aber die halbe Freiwache war rum, ehe ich in die Koje kam. Na, schlafen konnte man nur einmal, besonders in den lauen Tropen. So erwischte er Peter und mich, wie wir achtern auf der Spier eingepennt waren. Peter wurde nach oben geschickt zum Gordings überholen und ich musste mit der geschulterten Handspake auf dem Kartenhaus Posten stehen. Das ging so lange gut, bis ich auch dort eindusselte und die Handspake mit Donnergepolter über Krischan Thöms Koje an Deck fallen ließ. Der erschien auch sofort und wollte wissen, was der Spektakel bedeutet, was mir nun wieder ein paar Zünftige ins Genick einbrachte.

Kap Horn meinte es gut, so dass ich sogar gleich auf der ersten Reise „Diego Ramires“ zu sehen bekam. Wenn wir trotzdem einen Mann von oben verloren, so war das sicherlich nicht die Schuld der Schiffsleitung.

Ganz ohne Puster ging es auch nicht ab. Als ich bei der Gelegenheit einmal über Deck gewaschen wurde und mächtig stolz ob des Ereignisses aus dem Schutznetz über der Verschanzung mich wieder heraus angelte, war ich doch leicht beleidigt, dass ich schon wieder einen an den Hals bekam: „Kannst Du verdammte Bengel di nich fassholln, wotau hest Du dien Hann!“ Das gehörte zum Geschäft. Wie jedoch ein „Memelsmann“, rohe Kerle von Haus aus, anfang uns Jungens zu schikanieren, gab es im Logis einen gewaltigen Krach. Ein anderer Matrose verbat sich diese Art, mit den Jungens umzugehen und dann endete die Geschichte mit einem gehörigen „Fellvoll“ für den „Memelsmann“, der von diesem Tage an vollständig von dem Rest der Mannschaft geschnitten wurde. Nicht viel besser ging es dem alten Hamburger Schiffskoch, der mich aus irgend einem Grunde nicht leiden konnte. Als er eines Tages eine Back voll Erbsen hinter mir herpfefferte, verbat sich die Matrosen ganz energisch, dass der alte Knurrpott sich um uns bekümmere.

Nach 78 Tagen waren wir in Tocopilla.

Eine Enttäuschung war es doch für den Anfänger, als er diese trostlose Salpeterküste sah.

Was hatte man sich nicht von fremden Ländern vorgestellt und nun nichts wie hohe, vollständig dürre Berge und davor ein schmaler Küstenstreifen, in dem ein Städtchen stand aus Latten und Wellblech zusammen genagelt.

Die Hälfte der Ladung wurde gelöscht, noch schön nach der alten Weise mit der Handwinde. Abends gabs dann eine Pütz voll Wasser für je sechs Mann. – Es ging auch!, fragt nur nicht wie! Damit sollte man den Kohlenstaub runter kriegen.

Danach wurde weiter versiegelt nach Inquique. Na, da war doch was los! Mit 55 großen Seglern lagen wir dort zusammen, vermoort in fünf Tieren. Die Laisz-Segler, Wehnke, Schmidt, 1896er, die kleine, schmucke „Fortuna“ aus Brake, die „Apollo“ aus Elsfleth, wo die Tochter des Kapitäns den Posten des 1. Steuermanns versah. Der Vollrigger „Cortes“ aus Liverpool mit Skeyzel im Großtopp

und Sonntags die Kirchenflagge darüber; dafür wurde dort aber wochentags am besten geflücht auf der ganzen Reede von Iquique. Breite Glasgow-Segler, schmucke französische „Nonnenschiffe und Amerikaner, von denen die Sage ging, Janmaat bekäme dort – Spiegeleier zum Frühstück. Als Bootsgast war man mittenrang, kannte und hörte alles, was an der Wasserfront durchgehechelt wurde. Frech wurde der weiße Unterrock der Frau Kapitän, den sie im Boot zum Schutz über das „Blauseidene“ zog, nachher am Bootshaken als Breitfock gebraucht, wenn man allein an Bord fahren musste.

Was für ein Leben, wenn man einem Landsmann beim Ankerhieven und Aufbringen der Mooringe hatte helfen dürfen, um ihn dann zu guter letzt mit 12 Schiffsbooten aus der Tier in See zu bringen. Krischan Thöm nahm seine Bootsgäste überall mit hin, auf Engländern und Franzosen sind wir gewesen, haben hier Limejuice probiert und dort voller staunen gesehen, wie es täglich Frischbrot gab mit einer Ration Rotwein. Nicht, dass wir klagen konnten, - anständiges Essen gab es bei uns und einen „Besahnschoot“ auch, wenn es Not tat.

Einen Landgang haben wir auch gemacht, schön im blauen Anzug. Trotz des Staubes und des Drecks gab es viel zu sehen. Das Leben in einer südlichen Stadt bietet doch ein anderes Bild, noch dazu, wenn lange Maultierkarawanen mit klingenden Glöckchen und bepackt mit kleinen Säcken voll Silbererz, das Straßenbild beleben. Man hatte sich die fremden Gestade doch ein wenig anders vorgestellt und musste nun allerlei Illusionen schwimmen lassen.

Wir hatten scheinbar viel Zeit mit der Ladung, alles wurde mit Handarbeit bewältigt. Die Kohlen, die mittlerweile unglaublich trocken geworden waren und dementsprechend staubten, wurden im Raum in Säcke umgefüllt. Aufgabe der Jungens war es, die Säcke aufzuhalten, so dass von rechts und links je ein Mann einschaufeln konnte. Dabei ging manch fetzen Haut von den Knöcheln, bis man gelernt hatte, den Sackrand kunstvoll über die Hände zu schlagen und so Schutz vor den Kohlenbrocken zu haben. Mit ein paar schnellen, geschickten Stichen wurden die Säcke dicht genäht, dann im Stopp an Deck und über die Reeling gefiert bis in die „Lascha“, die Schute. Als endlich die Kohlen heraus waren, wurde erst mal Reinschiff angesetzt. Natürlich nur mit Salzwasser, tagelang haben „Bismark“, der andere Junge und ich an der Deckspumpe gestanden, um das nötige Wasser heran zu schaffen. Das Salpeterladen war doch eine andere Sache, hier fing man an mit der Zeit zu geizen. Sauber und ordentlich (reinlich) war jede einzelne Hantierung, kunstvoll war das Ladegeschirr an Rahen und Stagen aufgebracht, da war auch nicht die geringste Kraftvergeudung gestattet.

Mit 40 Tonnen Ladung kamen die Leichter längsseits. Nicht mit Schlepperhilfe, Schlepper gab es in ganz Iquique nur zwei alte lahme, hölzerne Dinger, die waren für teures Geld nur zu haben, um einen Grossegler nach erfolgter Beladung aus der Tier, der Reihe, herauszuschleppen, dass er freien Weg in See fand.

Nein, die „Lancha“ wurde den langen Weg von der Küste bis auf die Reede gewriggt. Zwei stämmige Lancheros (Ewerführer) wriggten mit viel Geschick und Ausdauer die schwerfälligen Fahrzeuge bis zu dem Schiff hinaus.

Über die 80 kg schweren Salpetersäcke wurde ein kurzes festes Stropp gestreift und der flache Ladehaken eingepickt. An der Handwinde, der Knochenmühle, standen vier Mann, dann ein Mann in Reserve. Alle 20 Sack wurde abgelöst. Mit 10 bis 15 Umdrehungen, die aber sehr schnell ausgeführt wurden, so schnell, wie sich die einfachste aller Winden nur drehen ließ, sauste der Sack hoch, wurde von dem auf der Gangway stehenden II. oder III. Steuermann erfasst, innenbords geschwungen und auf der Lukenkimming abgesetzt. Mit einem Griff wurde der Ladehaken ausgepickt, mit dem zweiten der Haken für die Jolle eingepickt und schon sauste der Sack in die Tiefe, gehalten und gebremst von dem Mann am messingbeschlagenem Bremsknüppel.

Höchst einfach und primitiv, die ganze Vorrichtung und doch wurde eine erhebliche Arbeitsleistung erbracht. Es kam in allererster Linie auf die Geschicklichkeit des Gangwaymannes an. Wie er den Sack auffing, dann die Jolle mit dem richtigen Schwung in den Leichter zurückwarf, mit der

anderen Hand die Jolle aus der Luke ergriff und nun den Sack wieder den richtigen Stoß gab, so dass er genau vor dem Mann auf dem Stapel zu stehen kam. Das alles zusammen war Parterreakrobatik im besten Sinne des Wortes.

Unten im Raum liefen die chilenischen Stauer mit den Säcken auf dem Rücken den ganzen Tag im Trab. Es waren bullenstarke Kerle, die im Akkord arbeiteten. Wenn da nur ein einziger Sack nicht richtig herunter kam oder gar aus dem Stropp schoß und in den Raum fiel, na, da konnte man eine Schimpfkannonade erleben. Es war aber auch eine helle Freude zu sehen, wie sauber und gleichmäßig die Leute die Säcke stauten. Erst breit über den Boden und dann hochgezogen zu einer Pyramide, damit das Gewicht im Schiff möglichst gut verteilt war. Die Säcke lagen ausgerichtet wie eine Kompanie Soldaten. Ein Ruck mit der Schulter, bums, da lag er wie er sollte, nie tat es nötig, dass er noch einmal angerührt werden musste. Von Steuerbord und Backbord kam der Segen in das Schiff und die Wachen wetteiferten, wer am meisten „überreisen“ konnte. Nach solchen Tagen schlief man ungewiegt, egal, ob man an der Winde, dem Bremsknüppel oder auf dem Stapel gestanden hatte. Nur die kärgliche Mittagsruhe wurde eingehalten und es ging wieder los in der Sonnenglut. Während des Kohlenlöschens war immer noch mal Aussicht auf Abwechslung. Geriet da in der Arbeitszeit einer der vielen unbeschreiblich dichten Herings- oder Makrelenschwärme zwischen die arbeitenden Schiffe, dann wurde alles stehen und liegen gelassen, und die Mannschaft ging auf Fischfang. Mit der Pilk, zwei großen, mit dem Rücken zusammen gebundenen Angelhaken, die mit einem gehörigen Bleigewicht versehen waren, warf man in den Fischschwarm hinein und zog ruckartig wieder ein. Dann hatte man bestimmt einen, meistens zwei Fische aufgespießt. In kürzester Zeit waren 60 bis 80 Pfund Fische aufgeholt, die eine willkommene Abwechslung im Speisezettel gaben. So plötzlich, wie der Schwarm auftauchte, war er auch wieder verschwunden und nur die planschenden und tobenden Seelöwen oder die kreischenden Möwenschwärme zeigten, wohin er sich verzogen hatte. Beim Salpeterladen kam solch ein Fischzug nicht in Frage. Laden, laden, so fix wie wir unsere Knochen nur bewegen konnten.

Aber eines Abends waren wir auch so weit, dass wir das Kreuz heissen konnten und die Heimreise antreten wollten. Vorsorglich hatten die Bootsgäste schon tagelang vorher die Namen jedes einzelnen Schiffes festgestellt. Mit einfallender Dämmerung ging es los. Mit einem Shanty wurde am Großstopp, so dass es weithin sichtbar war, ein großes Lattenkreuz, an dessen vier Armen zwei weiße und zwei rote klar brennende Lampen befestigt waren, aufgeheizt. Nun strömte alles auf die Back. Der Mann mit der besten Stimme stellte sich in Positur, kurz und heftig wurde die große Schiffsglocke angeschlagen, dann ertönte klar und hell durch die stille Topennacht: „Dree Cheers för den „Apollo“, hurrah, hurrah, hurrah, fiel die Mannschaft ein. Nach kurzer Stille meldete sich weit hinten unter dem dunklen Sternenhimmel die Glocke des „Apollo“ und nun tönte es zurück: „Dree Cheers för den Homewardbounder“ oder in seltenen Fällen, es war bei der Vielzahl der Schiffe kaum zu erkennen, wer dort Abschied feierte, „Dree Hurrahs för de „Plazilla!““ Bei der internationalen Gesellschaft hatte sich ein komisches Gemisch von Plattdeutsch und Englisch herangebildet.

So wurde Schiff für Schiff in der Stille des Abends aufgerufen. Dabei wurde auch des Volkes Stimme laut. Hielt es ein Fahrzeug nicht für nötig, für den Gruß zu danken, so kam sogleich die Antwort: „Dree Buuhs för den Dickkopp!“ und buuh, buuh, buuh erklang es a tempo von jedem Schiff und von allen Seiten. Auch Schiffe, die sich unbeliebt gemacht hatten, so wie der „Cortez“ mit seinem bigotten Kapitän, wurden statt der Cheers mit dree Buuhs bedacht. Name auf Name wurde aufgerufen. Bei 72 Schiffen stellte das allerlei Anforderungen an die Stimmbänder. Die unaussprechlichen Namen der Franzosen wurden mit dree Huurahs för „Jonny Crapuh“ übersetzt oder der Engländer, dessen Namen wir im Gedränge vergessen hatten, wurde mir dree Huurahs för den „Limejuice“ angerufen. Stunden dauerte es, ehe das bescheidene Vergnügen dann mit drei Huurahs für den Kapitän und einem gehörigen „Besahnschoot“, einem Schnaps, endete.

Der nächste Tag verlangte noch wieder gewaltigen Einsatz von Muskelkraft und Singfreudigkeit. Zweimal 90 Faden Kette von den Ankern war einzuholen, selbstverständlich auch mit der Hand. In einem Leichter waren 2 Taljen (Flaschenzüge) angebracht, und mit diesen beiden wurde die lange, lange Kette Glied für Glied aus dem Grund geholt, auch wieder mit einem Shanty, dem einfach

unentbehrlichen Arbeitsgesang des Grosseglers. Es mag unglaublich erscheinen, dass diese Verschwendung von Lungenkraft die Arbeit beschleunigte oder erleichterte, und doch war es so. „Ein guter Shanty-Mann (Vorsänger) ist mehr wert als 2 Matrosen“, hieß es und das stimmte und stimmt heute noch. Warum singen unsere Soldaten auf dem Marsch? Mit Hilfe des Gesanges lässt sich die Leistung um ein vielfaches steigern.

Endlich war Heck- und Buganker an Bord und wir waren nun an der Reihe, von einer ansehnlichen Schar von Booten aus der Tier herausbugsiert zu werden, bis wir freies Wasser vor uns hatten. Heimwärts ging's, anfangs alles klar, aber zwischen dem 40. und 50. Grad erwischte es uns. Innerhalb einer Woche gingen alle drei Marsfallwinden zu Bruch, so dass wir mit beschädigten Marsrahen nach Valparaiso zurück laufen mussten. Weihnachten 1902 sah uns wieder am Kap Horn. Schweineschlachten und der dazugehörige Sturm kamen programmgemäß, aber sonst doch annehmbares Wetter. Mitte Februar 1903 kamen wir in Antwerpen an, 10 ½ Monate nach der Westküste und zurück! Hochbefriedigt wurde bei der Abmusterung das erste selbst verdiente Geld eingestrichen. Noch eine fiedele Eisenbahnfahrt mit fast der ganzen Mannschaft – einschließlich der Bordkapelle – und man war wieder bei Muttern.



April 1903 angemustert als stolzer Leichtmatrose auf der Bark „Herkules“ von Brake, Kapitän Heinrich Rövesaat. Junge, war das ein anderes Lied als auf dem Salpeterklipper! Ganze 15 Mann Besatzung. 1870 erbaut mit hölzernen Rahen, die schon erhebliche Rottstellen hatten.! Dampferstevan und Pumpspill, ein Deckhaus, in dem auch ich schon beinahe an die Deckenbalken stieß, so gab der „Herkules“ ein ganz anderes Bild als die „Plazilla“.

Anfang Mai ging's los zu der – wie sich später herausstellte – unklügsten Reise, die ich je gemacht habe. Stückgut und Chemikalien für Montevideo und Buenos Aires. Wie der alte Huker zu dieser Fracht kam, wird mir ewig unklar bleiben.

Heinrich Rövesaat, Kapitän und Mitreeder, Ende der Sechziger, ein fixer Seemann – wenn er nüchtern war, und das war bei gutem Wetter leider nie! Fiel das Barometer, dann nüchterte Heinrich aus und er zeigte uns, was er konnte. Fidje Elze war erster Steuermann, Bruder des Bootsmanns auf der berühmten „Preussen“. Zweiter Steuermann war B B B Burchardt D D D Ddeutscher, -

der arme Kerl stotterte erheblich, hat aber treu durchgehalten rund um die Welt; soll heute Kapitän in Stettin sein. Vom Rest der Mannschaft ist nur der andere Leichtmatrose, Hans Altmüller, im Gesichtskreis geblieben, heute Kapitän bei der Hapag, und wenn man sich mal an der Wasserkante trifft, dann gibt es noch wieder ein vergnügtes Schmunzeln über diese Weltreise.

Als Leichtmatrose stellte man nun doch schon was vor, ging stramm seinen Rudertörn mit, der alte Kasten steuerte nebenbei gesagt, auffallend gut, man hatte sein festes Bahntje beim Segel bergen oder setzen.

Die Fahrt nach Montevideo wurde eine rechte Sommerfahrt. Gut für den alten Kasten, schlimm jedoch für den Kapitän. Der vermöbelte bei dem guten Wetter mehr, als er vertragen konnte, bekam D.T. und machte Unfug. Schoß mit zwei alten Trommelrevolvern über Deck, durchlöcherte dabei zwei Wasserfässer und dergleichen. Vor dem La Plata hatte er sich auf der Kartenkiste verschanzt, so dass der gute Elze gezwungen war auf einem Perthes-Taschenatlas zu navigieren. Na ja, der La Plata ist breit und in 71 Tagen sind wir doch nach Montevideo gekommen.

Nun ging der Krach aber erst richtig an. Die Mannschaft weigerte sich, weiter mitzumachen. Noch dazu, wo Rövesaat am Anfang der Reise einen ganz tollen Versuch unternommen hatte: war doch ein Teil der Leute vor dem 1. Mai angemustert, d.h. vor Einführung des Gesetzes über Doppelwachen. Dieser Teil der Mannschaft sollte nun lustig weiter „Tein & Dree“ gehen, der Rest „Wache um Wache“! Dass dieses Experiment nicht glückte, lag auf der Hand, bezeichnet aber die unglaubliche Naivität des alten Herrn.

Immerhin! Die Ladung wurde noch gelöscht, wobei sich unsere Mannschaft so langsam verkrümelte und noch schnell ein paar laufende Enden zum Bumbootmann herüberwechseln ließ. Sogar der erste Steuermann setzte seine Abmusterung durch! Restbestand: Kapitän, 2. Steuermann, 2 Leichtmatrosen und zwei Jungens, die die erste Reise machten – „Junge Leute, die zur See fahren wollen“ – Glöde, Hamburg.

Mit Schlepperhilfe und einer Handvoll Italienern kamen wir nach Buenos Aires. Lagen dort in der „Boca“; wirklich eine duftige Gegend – und das Narrenspiel ging weiter. Ein wenig gearbeitet, ein wenig gefaulenzt, mal was zu essen, öfter nichts. Das war schon so stadtbekannt, dass wir im deutschen Seemannsheim eine Dauereinladung zum Abendbrot hatten. Ebenso hatte der 1. Steuermann der Bremer „Gesine“ die stehende Order an den Koch gegeben, den Jungens vom „Herkules“ stets ein Brot mitzugeben, wenn sie sich mal eine Malzeit gekreuzt hatten. - Leider lag die „Gesine“ sehr weit von uns ab.

Das Leben in der „Boca“ mit Rinderherden, Gouchos, Revolverschießereien, Bosten Schooners, „red hot“, mit einem Yankeemate, La Plata-Seglern mit – man staune – Tauwerk aus reinem Leder. Darauf eine Crew von Halbindianern, die sich den Rotwein aus den Flaschen in langem, dünnen Strahl in den Hals gossen zu dem großartigem Weizenbrot. Da kam man über das bisschen Hunger schon weg, noch dazu, wo man frei schimpfen konnte, besonders, als wir mit unseren Beschwerden vom deutschen Generalkonsul, Freiherr von X, im hohen Bogen an die Luft gesetzt wurden. Immerhin, das Schiff wurde auch leer. Große Flotten wurden längsseit festgemacht mit den Mooringsketten an Stelle von Ballast. – Nun wurde klar gemacht für eine Ladung Weizen, peinlich sauber! Mir Matten und Rabbeltuch, - endlich waren wir fertig. Man munkelte, zwei Ladungen waren uns schon aus der Nase gegangen, weil wir nicht fertig gewesen seien.

Verholen in das Dock Nr. IV, zu einer der großen Mühlen. Aus dem neunten Boden heraus wurde mit zwei Drahtseilen die Schlitsch gebaut, quer durch die Riggen von zwei neben uns liegenden Seglern. Dann gings wie das Donnerwetter. Hurtig wie die Schweinchen kamen die Weizen-, Mais- und Mehlsäcke von oben gelaufen und wurden von Italienern im Akkord in zwei Tagen verstaute. – Platz gemacht für den nächsten und raus in den La Plata.

Nach zwei Tagen gegen Dunkelwerden kam die neue Mannschaft, liebevoll zusammengestellt von Tommy Moore, dem alten Seelenverkäufer. Angemustert waren sie schon, wie wir nachher hörten, für die Reise nach Port Elizabeth und zurück nach Buenos Aires oder Westindien! – Staunend besahen wir Jungens uns diese neuen Kameraden. Nr.1 ein Norweger, weggelaufen von einem Nova Scotia-Schooner, ein tüchtiger und ruhiger Mann. Nr.2 ein Russenfinne, ein Kerl, der mit einem Taschenmesser und einer Axt eine neue Royal-Rah zimmern konnte. Nr.3 ein Deutscher, Schieferdecker von Beruf und von einem Lloyd-Dampfer als Trimmer desertiert, dann von einem Blue Nos-Schooner weggejagt. Der wurde wenigstens nicht schwindelig, wenn er nach oben ging.

Nr.4 ein Holländer, Kadett auf dem königlich holländischem Postdampfer, hatte sich mit dem 2. Offizier geprügelt und war ausgerückt, zeigte sich aber später als guter Kamerad. Nr. 5 ein australischer Cattlepuncher (Rinderhirte). Nr. 6 ein Yankee, unser Koch, seines Zeichens Reisender für eine lithographische Anstalt. Der Suff und ein Bosten-Schooner hatten ihn nach Buenos Aires gebracht. Nr. 7 ein Heizer von einem französischen Dampfer, Bretone, der mickerigste Kerl, den ich je auf dem Wasser gesehen habe. Viel mehr wie Holzhacken für den Koch und Platinlegen hat er die ganze Reise nicht getan. So ganz „dicht“ war er scheinbar auch nicht, immer stillvergnügt, jedoch zu keinerlei sonstiger Arbeit zu gebrauchen. Nr. 8 ein Schwede, musterte als Bootsmann und ging die Kapitänswache, Seemann ja, - sonst ein minderwertiger Geselle.

In Summe 14 Mann und acht Nationen. – Heinrich besah sich diesen Völkerbund und wurde erstaunlich nüchtern. Rief alle Mann achteraus und sagte: „Der Herkules ist ein deutsches Schiff und bleibt auch eins, aber der sicheren Verständigung wegen werde ich ab heute Mittag englische Kommandos gebrauchen, - für die Jungens ist es kein Fehler, wenn sie es schon jetzt lernen! Törn to!“

Wir Jungens kamen schnell zu der Einsicht, dass nur eisernes Zusammenhalten uns vor einer schändlichen Tyrannisierung retten könne. Die Parole war: Würde auch nur einer von uns von der Gesellschaft angefasst, so hatten die anderen ihm zu helfen. – Wir hatten sehr bald Gelegenheit, die Probe zu machen. Der Cattlepuncher wurde unverschämt, was damit endete, dass er von uns vieren ein Fell voll bezog. An sich ein unerhörter Zustand, aber für diese Art „Vollmatrosen“ hatten wir nichts übrig. Nachdem das Mittel drei oder vier mal durchprobiert war, ließ man uns in Ruhe.

Viel Zeit für solche Kraftvergeudung war auch nicht vorhanden, - die Reise wurde unangenehm. 45 Tage bis Port Elizabeth, davon zusammen zwölf Tage beigedreht gelegen; aber Heinrich zeigte uns doch, dass er was konnte! Auf See war die Verpflegung auch wieder ins normale Gleis gekommen, und so schaukelte sich der Betrieb mit der neuen Mannschaft bald ein. Da – abgesehen von dem Norweger und dem Holländer – keine Seeleute an Bord waren, wurden wir Leichtmatrosen zu Arbeiten heran gezogen, die wir unter anderen Umständen bestimmt nicht in die Finger bekommen hätten. Nun, wo er wohl oder übel nüchtern sein musste, lernten wir den Alten von einer ganz anderen Seite kennen. Er fand ja wohl selber seinen Spaß daran, uns zu drillen, - als Gegengewicht gegen all die Schuster und Schneider, die Tommy Moore ihm angedreht hatte.

Mit einem schneidigen Manöver kamen wir auf der Reede von Port Elizabeth an. Mit siebzehn seglern lagen wir damals, Oktober 1903, noch zusammen auf Reede. Alle vor beiden Ankern und alle mit einem Reserveanker klar, auf den ein 17“-Grasende gesteckt war, welches von der Hafengebörde geliefert wurde. – Am Sonnabend bekamen wir keine Leichter. Da war das ganze Geschwader dabei, Törns aus der Kette zu nehmen, eine Arbeit, für die unser altmodisches Pumpspill gar nicht recht geeignet war.

Unsere halbe Ladung hatten wir schon raus, als an Land ein Signal hoch ging und überall die Leichter von der Seite geholt wurden. Wir machten „Klar Deck“, und ehe es noch ganz dunkel war, fiel der „Bläck Southeaster“ schon über uns her! Dr Kapitän war an Land und hatte nicht mehr an Bord kommen können. BBBurghardt DDDeutscher, der nun 1. Steuermann war, hatte beide Ketten gehörig stecken lassen und dann mussten wir abwarten, was wohl kommen sollte.

Es wehte wie unklug. Eine gewaltige See kam auf und in den dicken Regenböen riss der „Herkules“ wie toll an den Ketten. – Wir waren nun mitten drin im „Bläck Southeaster“, wie ihn die Häfen der Kapkolonie häufig genug erleben. – Im Vorjahre waren nicht weniger wie zwanzig Schiffe auf den Strand geworfen und restlos verloren gegangen.

Um Mitternacht, gerade als wir unseren Reserveanker überholten, riss sich vor uns die „County of Pembroke“ los und kam in glühender Fahrt, grell beleuchtet von „Bluelights“ wie der fliegende Holländer auf uns los. Gerade wie sich unser Bug in einer gewaltigen See hebt, kommt das Schiff auf unseren zum brechen steif stehenden Ketten zu reiten. Das war unsere Rettung, durch den

Anprall wurde die „County“ herumgeworfen und trieb von uns frei, - das schwer beladene Schiff hätte uns sonst einfach übergeritten. –

Unsere beiden Ketten waren gebrochen, das Spill über Kopf gegangen und das Vordeck bis an den Mast aufgerissen. Reserveanker über Bord! Und nun lagen wir vor den 150 Faden der dicken Kokostrosse. Einen Törn um den Fockmast und zwei halbe Schläge um den Großmast. Das Ding federte wie ein Gummiband; wenn uns nicht gerade wieder jemand auf den Balg trieb, konnten wir es in Ruhe abwarten.

Überall wurden Notsignale abgegeben, aber helfen konnte doch keiner dem anderen. In der himmelhohen See arbeiteten die Schiffe wie toll. Die drei Dampfer, welche im Hafen lagen, waren bei Dunkelwerden in See gegangen und die Segler mussten sehen, wie sie fertig wurden.

Bei Tagwerden flaute es ab und nun sahen wir die Bescherung. Fünf Segler lagen hoch auf dem trocknen. Nur einen hat man später wieder abgeborgen, der Rest war hilflos zum Wrack geschlagen. In eine kleine, schmucke italienische Bark war ein schwerer norwegischer Vollrigger vierkant hineingesaut. Immerhin, man hatte von Land aus alle Leute mit dem Raketenapparat abbergen können. – So waren in dieser Nacht wenigstens keine Menschenleben zu beklagen. Auf der Reede hatten zwei weitere Schiffe die Masten geworfen und wurden später condemniert. Wir selber hatten sechs Fuß Wasser im Raum.

Gegen Abend kam der alte an Bord, - ich glaube mit gemischten Gefühlen! Port Elizabeth hatte damals einen schlechten Ruf in Bezug auf alte, gut versicherte Segler. Jedoch hier waren wir, ein wenig durchgeweicht, aber sonst vergnügt. Kamen uns bannig vor!

Klar Deck! Die Anker wurden vom Schlepper wiedergefischt, das Deck und Ankerspill repariert. Die Zimmerleute von Land bekamen – es war eben nach dem Burenkrieg – ein Pfund Taglohn!! Der Rest der Ladung wurde condemniert und ging glatt über Bord. Ein paar noch trockene Säcke Weizenmehl verschwanden in einer Unterkoje – besser ist besser!! Später bekam der alte Rövesaat glatt einen Schlaganfall, dass sein guter, ehrlicher Steuermann nicht für den Proviantraum gesorgt hatte, wo wir doch wer weiß wie viele Mehlsäcke gepumpt hatten, die wirklich knochentrocken waren.

So langsam wurde es Weihnachten, wobei wir freigiebig und ordentlich von der Heilsarmee bedacht wurden. Allerlei Fressalien, Tabak und ordentliche Zeitschriften, keine Traktätchen. In dankbarer Erinnerung bekommt noch heute jedes Hallelujamädchen seinen Groschen von mir. „Fang nicht an zu primen und lasse dich nicht tätowieren,“ hatte mal der alte Herr zu mir gesagt. Nun, das habe ich durchgehalten. Aber hier in Port Elizabeth habe ich das Rauchen angefangen. Selbst geschnittener „Red star plug tabacco“ mit Zeitungspapier zu Zigaretten gedreht, auch das ist uns bekommen. Ebenso habe ich nach der Verklarung in Port Elizabeth meinen ersten Whisky probiert. „Dennis,“ sagte ich zu unserem Yankee, „this stuff does`nt taste anything!“ „You fasted,“ war die Antwort, „you do`nt drink the whisky for the taste of it, only for the feeling!“ Ich habe recht lange gebraucht, dieses „feeling“ zu finden.

Ballast kam an Bord, alles in guter Ruhe, ein Bein hat sich keiner dabei ausgerissen. Anfang Januar 1904 bekamen wir unsere Segelorder. Mühsam mit klick-klack, Dal hier, - Dal dor, holte das Pumpspill die Ketten an Bord und mit Osten-Kurs gings los nach der Südsee, - Tahiti für Orders!! Donnerwetter, das war schon was. Wir Jungens freuten uns bannig auf die Sache, aber bei der restlichen Mannschaft hatte der Teufel Unkraut gesät. Tahiti?? Ja, aber wir haben doch für Port Elizabeth und zurück nach Buenos Aires oder Westindien gemustert. Hallo, da war der schönste Krach im Gange. Uns Jungens war`s egal; wir bildeten sowieso eine Gruppe für uns. Ob die da eine kleine Meuterei anfangen oder ob Heinrich sein Schießseisen wieder herausholte, das ging uns nichts an. Kurs nach Osten wurde durchgehalten.

Sehr bald wurde Heinrich auch wieder nüchtern, denn die „Roring Fourties“ zeigten uns, was sie konnten. Ballast-Schiff, und doch standen wir am Ruder des öfteren bis an die Hüfte im Wasser, und auf dem Freiluftloklus, dem Külverbaum, lernte man auch, sich bannig zu beeilen! Das kälte

die Gemüter ab und da wir aus „eigenen Beständen“ täglich Frischbrot backten, war Janmaat bald wieder zufrieden. Unfrieden brachten nur die vielen Ratten. Die hatten in kurzer Zeit im Raum allen Fegsel vertilgt und die letzten Ecken ausgeräumt. Nun gingen sie den Proviant an und sogar uns selber. Es wurde eine verdammt ernste Sache! Die Biester gingen uns in der Koje zu Leibe. Da halfen auch nicht die verschiedenen Fallen, die ausklamüsert wurden. Es war eine scheußliche Plage.

Ich hockte in der Zeit viel bei den Yankees in der Kombüse und habe dabei viel Vokabeln aufgeschnappt. Langsam wurde das Wetter auch wieder milder und an einem Sonntag passierten wir die Datumsscheide. Wohlwollend wurde vom Kapitän betont, dass wir Glück hätten, wir bekämen zweimal Sonntag! Aber --- nur einmal Sonntagsessen! Zweimal „Großen Hans“, das hätte den Etat zu sehr belastet. – Für mich hatte die Sache einen Vorteil: Mir hat die Frage des Datums beim Überschreiten des 180°, später auf der Schule, niemals Kopfschmerzen gemacht.

Am 93. Tag kam Tahiti in Sicht, jedoch weitere 32 Tage waren nötig, bis wir vor dem Hafen von Papete standen, um einlaufen zu können. Flaute und Strom spielten uns übel mit in der Zeit, aber sonst war es ein herrliches Leben. Die meiste Zeit trieb man sich auf dem Klüverbaum herum mit der Angelleine in der Hand. Gerade, als wir klar waren zum Einlaufen, kam ein kleiner Motorschooner heraus und holte den Kapitän an Land, wo er Orders bekam, nach Reiatea zu versegeln! War das wieder eine Enttäuschung für die Mannschaft, die doch ihren Konsul bestürmen wollte, ob des erduldeten Unrechts! Da trösteten auch nicht mal die Körbe voll von frischen Früchten, welche der Alte mitgebracht hatte.

Neun Tage brauchten wir, um nach Reiatea zu versegeln, Herrgott, haben wir Jungens Augen gemacht, als wir durch die enge Einfahrt des Riffs in die Lagune mit dem kristallklaren Wasser einsegelten, um an dem kleinen Korallenpier der Faktorei festzumachen.

Ein Vorhang ging auf – die Südsee zeigte sich mit allem, wovon wir gelesen und gehört hatten. Früchte! Freiheit! Mädchen! Geschichten! Händler! Beachcombers! Fischzüge bei Fackelschein auf dem Riff! Durchtanzte Nächte! Segelfahrten im Ausleger-Canoe und was sonst noch! „Van Zantens glückliche Zeit“, der Film „Tabu“ und Jack London, sie alle schildern einen Teil von dem, was wir dort mit erleben konnten. – Dazu war man noch ganze siebzehn Jahre alt. –

Ladung? Ja, auch in der Ladung haben wir gearbeitet. Aber das war unter den unklugen Verhältnissen vollständig zur Nebensache geworden. Sobald das Schiff fest war, wollten unsere Seeleute ihren Konsul sehen und gingen zum Inselgewaltigen. – Meine Güte, Reiatea hatte gut zweihundert Europäer und eine weiße Frau. Die Regierung war vertreten durch „Mr. le Gouverneur“, französischer Gendarm a.D., jedoch war er ein Salomo auf seine Art. „Konsulate gibt's hier nicht! Krach will ich nicht haben auf meiner Insel! Also, Herr Kapitän, Sie geben jedem Mann pro Tag einen halben Frank Vorschuss, damit kann er sich bequem an Land einquartieren. Sie nehmen Eingeborene an, die die Ladung übernehmen und wenn das Schiff fertig ist, segeln Sie mit Ihrer Mannschaft nach Tahiti! Die Gelder werden den Leuten als Vorschuss angerechnet, - sie haben ja schon allerlei verdient! Wenn dann der Fall endgültig entschieden ist, wird sich zeigen, wer im recht ist und ob Sie oder die Leute die Kosten zu tragen haben. Schluss! Hier herrscht Ruhe!“

So waren wir vier Jungen allein an Bord. Die Mannschaft wohnte vergnügt an Land. Wir haben uns auch kein Bein ausgerissen und wenn Kapitän Altmüller und ich uns heute mal treffen – dort unten in der Gegend des Baumwalls – dann schütteln wir noch den Kopf über das, was wir uns damals als kesse Leichtmatrosen alles haben erlauben dürfen. In Summa: ein Tag war schöner als der andere; all unsere Jugendträume wurden zur Wirklichkeit.

Stundenlang haben wir uns im Canoe auf dem Riff herumgetrieben, um die endlosen Wunder des Meeres dort draußen zu bestaunen. Die größte Merkwürdigkeit war wohl die, dass es draußen vor dem Riff von riesigen Haien wimmelte, und dass es in der großen Lagune mit tiefen Einfahrten keinen einzigen Hai gab. Halbtage lang waren wir mit unseren braunen Freunden und Freundinnen in den Buschwäldern, hinauf zu den Tarogärten oder zum Baden in einem der vielen Bäche.

Nach ausscheiden saß als Einsiedler nur unser guter BBurkhardt DDDeutscher an Bord, pflichtgetreu und voller Hemmungen. – Man staune, es waren doch stets Dutzende von Eingeborenen an Bord. Aber verschwunden ist kein Zündholz von der Back, kein Stück Hartbrot, - und darauf waren sie wirklich wild! Wir wurden wohl darum angegangen, aber wenn wir nein sagten, war der Fall erledigt.

Wir Jungens tobten los. – Überall zu Gast, egal ob Braun oder Weiß, aßen hier Fisch und Schwein auf heißen Steinen gebraten und hörten dort Geschichten aus den Anfängen der Kolonie. Geschichten, wie Jack London sie festgehalten hat und von denen nur die Hälfte wahr zu sein braucht, um einen ordentlichen Jungen außer Rand und Band zu bringen. War's da ein Wunder, dass ich meine paar Habseligkeiten schon gebündelt hatte zum Aussteigen? – Ein alter Däne, der mit uns als Passagier nach Tahiti fahren wollte, kam dahinter und hat mir dann in Ruhe und Vernunft klar gemacht, dass die goldenen Zeiten in der Südsee schon vorbei seien.

Fast zwei Monate haben wir dort gelegen, Ballast gelöscht und Copra übernommen. Meine Passagiere sagen heute immer, Copra röche so infam, für mich nicht. Bei mir löst der Coprageruch immer frohe Erinnerungen aus! Eines Tages mussten wir aber doch fort. Beladen mit Körben voller Früchte und kleinen Geschenken unserer Freunde, nicht zu vergessen die Blumenkränze von unseren Mädeln. Der ganze Schwarm gab uns im Canoe das Geleit, als wir aus der Lagune halb um die Insel fuhren, die Ausfahrt auf der anderen Seite zu erreichen. Unsere Mannschaft fuhr als „Passagier“. Eine braune Crew hatte man angenommen für die Fahrt nach Tahiti.

In vier Tagen waren wir dort und nun wurden die Konsulate bestürmt. Schließlich liefen alle Klagen beim deutschen Konsul zusammen, der verzweifelt die Hände rang ob dieses Rattennestes von Beschwerden. Immerhin, er wickelte Janmaat ein. – Ein dickes Aktenstück wurde angelegt, um über St. Francisco und New York nach Liverpool, dem Bestimmungshafen unserer Ladung, geschickt zu werden. Dort sollte der Generalkonsul dann entscheiden. Ich hätte wohl den Whisky sehen mögen, den sich der Konsul einschenkte, als er die Gesellschaft so billig vom Halse los war!

Tahiti war für uns schon zu sehr von der Kultur beleckt und konnte uns nach Reiatea wenig mehr bieten. Nur hatten wir in sofern Glück, als zu Ehren eines italienischen Prinzen, der eine Weltreise machte, die Regierung die Eingeborenen zu Volkstänzen, Chorgesängen und Wettrudern in den großen, schmuckbeladenen Kriegscanoes aufforderte. Diese Tänzer und Sänger gaben wirklich eine Galavorstellung, bei der noch all die alten Baströcke und der Muschelschmuck wieder hervorgeholt wurde, was natürlich tausendmal schöner aussah auf den schlanken Leibern dieser, wie junge Götter gewachsenen Menschenkinder, als die von der Mission eingeführten Kattunfetzen.

Am Schluss dieses Südseelustspieles liefen noch der Norweger und der Holländer fort, nur, um nach 36 Stunden von der Polizei wieder an Bord gebracht zu werden. – Unkosten wurden von der Heuer abgezogen. Mitte Juli 1904 traten wir die Heimreise an und Tahiti im Kielwasser verschwand, da bekam man doch ein wenig Heimweh, auch ohne dass man ahnte, was die Reise noch bringen sollte.

Die tägliche Routine war bald wieder eingespielt und langsam wurden die Vorbereitungen für Kap Horn getroffen. Heinrich zeigte sich sehr von der menschlichen Seite. Da unsere Patentsailors nicht viel wert waren, hatten wir doch scheinbar bei ihm einen Stein im Brett. Zwischendurch gab ich ein Gastspiel in der Kombüse; der Koch wurde krank und ich abkommandiert. „Du hest da so lang bi em rumsäten, dor wars du ja ok woll wat lehrt hääben.“ Sie hatten alle einen guten Magen, so haben sie dieses Gastspiel auch noch überlebt. Währenddem flickten wir den alten „Herkules“ aus, so gut es ging. Es wurde wahrhaftig nicht aus dem Vollen geschöpft und ich glaube, abgesehen von den Mars- und Bramfallen gab es keinen Tampen ohne Langspleiß, einschließlich der Brassens und Schoten. Es war ein böser Hühnerkram! Der Rumpf war aus Eisen und so waren auch die Untermasten – das war noch gute, solide Arbeit – aber der Rest war brüchig und mürbe. In der Fockrah war ein Loch, in welches man glatt beide Arme reinlegen konnte. Die Royalstangen

waren halb durchgescheuert, so dass es uns Jungens verboten wurde, auf die geheißte Rah zu gehen. Nun, allzu viel haben wir die Royals nicht gesetzt.

Unsere eigenen Plünnen mussten wir auch überholen. Ja, was war da noch von nach? Was von der Ausrüstung nicht aufgetragen war, war auf Reiatea „verswabt“. Dafür hatte man die ganze Seekiste voller Raritäten; zwei Hemden, zwei Hosen, leidlich gute Seestiefel, und Ölzeug, wo Sonne und Mond durchschienen.

Jeden Tag kamen wir Kap Horn näher; nicht mit brausender Fahrt, aber wir kamen doch weiter. Wie an Tauwerk und Farbe gespart wurde, so auch an Petroleum. Seitenlampen haben wir auf der ganzen Reise von zwanzig Monaten höchstens in summa drei Monate lang gebrannt. „Makt de Ogen man up, wenn ji op Utkiek sünd!!“ – Wir sind auch so ums Kap gekommen und haben nicht mehr oder weniger an den Brassen gerissen wie die anderen auch. Langsam wurde es wieder warmes Wetter, dann aber kam das Malheur.

Der Proviant war an sich schon recht knapp geworden, - wenn dazu aber zwei Fass Fleisch hoffnungslos verrotten, so ist das bei vierzehn Mann Besatzung schon ein erheblicher Ausfall! Langsam wurde Schmalhans Küchenmeister, doch tat das der Lebensfreude keinen Abbruch. Das Wetter wurde im SO Passat schön. Man hatte Zeit, auch mal Dummheiten zu machen. So zum Beispiel rächte sich unser Andreas Lochner aus Hof in Bayern, gelernter Konditor, und von der Glöde, Hamburg, zur See verlockt, - für eine vom Ersten empfangene Maulschelle, indem sie ihm einmal kräftig in die auf der Leine hängenden, frisch gewaschenen Strümpfe sch....!! Ja, wir waren schon eine rechte Rasselbande!

Seit Tahiti waren wir noch keinem Schiff begegnet, nun jedoch trafen wir innerhalb von zwei Tagen drei Segler und zweimal mussten wir an die Brassen, dem Gegensegler den Weg frei zu geben. Mit einem Male war der Atlantik zu klein geworden für zwei Windjammer.

Als wir nur noch braune Bohnen und ein paar Tins „Kabelgarns“ hatten, wurde im Journal die Eintragung gemacht, dass mit dem heutigen Tage die Mannschaft auf „halbe Ration“ gesetzt sei --- eine verteufelt kleine Hälfte war es!! Heinrich selber kränkelte. Er hatte sich vor Monaten mal den Arm gestoßen und irgendwie war da was in Unordnung geraten; er trug ihn nun in der Binde. Er war gar nicht mehr der alte Seebär, wie wir ihn kannten und wohl auch auf unsere Art liebten.

Ne, es wurde schon Zeit, dass man an Land kam. November im Nordatlantik! Da vergehen auch die längsten Südseeträume, und unser Ölzeug war in der Zwischenzeit auch nicht besser geworden. Jedenfalls wurde der gute alte, dreckige englische Seeschlepper mit Hurra begrüßt, - als er uns nach langen Feilschen und Schachern auf den Haken nahm. An einem recht schmierigen Wintermorgen warfen wir vor Liverpool Anker – 152 Tage Reise! Mit der Flut kam der Hafенlotse, uns einzudocken. Gutmütig halfen die Leute vom Schlepper uns am Pumpspill. Unsere ausgemergelten Knochen waren ihnen zu langsam beim Ankerhieven. Um 9 Uhr waren wir angefangen und abends um 5 Uhr hatten wir uns endlich durch Salthouse- und Wapping-Dock hindurchgewarpt. Abends an Land. – Der Norweger machte den Vorschlag, durch die „Slums“ zu gehen, das wäre etwas, was wir noch nicht gesehen hätten. Unbeschreiblich! Nasskalter, dunkler Dezemberabend, trübe Gaslaternen, Radaumusik aus übelsten Kümmelinseln, sinnlos betrunkene Weiber, nur mit einem alten Überzieher bekleidet – mit dem Baby auf dem Arm --- nein, mir genügte das eine Mal.

Nach zwei Tagen wurden wir abbezahlt, d.h. wir Leichtmatrosen und Jungens. Der Rest der Mannschaft machte unter Leitung unseres „Sealawyers“, dem Yankee, Front gegen den Generalkonsul und setzte es durch, nach Hamburg geschickt zu werden, um dort vor dem Seeamt seine Klage vorzubringen.

Mit dem Grimsbydampfer kamen wir in Hamburg am 20. Dezember früh um 6 Uhr an. – In einer Stunde war ich zu Hause, - ausgehungert, aber vergnügt und gesund. Trotz der schmalen Kost hatte ich auf dieser Fahrt so mächtig ausgelegt, dass ich mich vollständig neu einkleiden musste.

Bis zum Heiligabend hatte ich mich dann so verfrassen, das ich anstatt der Karpfen mit Haferschleim vorlieb nehmen musste und vom Alten Herrn kräftig ausgelacht wurde.

In den nächsten Tagen schrieb ich noch mal an Kapitän Rövesaat um ein ausführliches Dienstzeugnis; bekam von seinem Neffen die Antwort, er sei leider vor zwei Tagen schon beerdigt worden. Später erzählte man mir, die Klage der Mannschaft hätte ihm letzten Endes fünf Monate Gefängnis eingetragen wegen versuchter Urkundenfälschung. Er hatte im duhnen Kopf mit einem stumpfen Messer in der Musterrolle radiert, um den fatalen Satz – nach Buenos Aires zurück oder West Indien – zu entfernen, und hatte dabei nur ein großes Loch ins Papier radiert. Das war ihm zum Verhängnis geworden. Ob er dann am kranken Arm oder am Grog gestorben ist, weiß ich nicht. Jedenfalls solch traurigen Abgang hatte der alte Knabe gewiss nicht verdient.

Bald hatte Mutter ihren mageren Hering herausgefuttern, und nun ging's auf Chancensuche. Ich hatte Glück! Mitte Februar 1905 musterte ich als Vollmatrose auf der „Pampa“ an, einem Laiszschen Vollrigger. Schröder war der Kapitän und Mieth erste Steuermann. Donnerwetter! Das war aber doch ein anderer Kram. Die „Pampa“ war ein schneidiges Schiff, in Rostok gebaut, mit unglaublich schweren Riggern. Aber was machte das schon aus bei einer 1A-Besatzung – Deutsche, dazwischen ein paar Dänen, wie sie in den Jahren noch viel auf den Hamburger Schiffen zu finden waren. Im übrigen 22 Mann im Logis, von denen nicht weniger als achtzehn die Schule besuchen wollten. Ein frischer, froher Ton herrschte an Bord und wie wir mit „DreiHurras“ für die Hamburger Deerns an den Landungsbrücken vorbei geschleppt wurden, da konnten wir nicht wissen, dass wir mit diesem Schiff eine der vielen Laisz-Rekord-Reisen machen sollten.

Mit drei Hurras hatte es angefangen, und so blieb es. Glück im Wetter, ein kräftiges Schiff, eine frische, gesunde Mannschaft und einen Kapitän, der aus allen dreien etwas herauszuholen verstand. Da machte das Leben schon Spaß! Gearbeitet wurde fix, von Montag früh 6 Uhr bis Sonnabend Mittag 12 Uhr glatt durch, Wache um Wache, des nachts bei Laternenschein. Aber es wurde auch kein Tampen angefasst ohne Chanty! Wenn's nur ein Klüverfall war, gesungen wurde immer. Dazu nach Segelschiffbegriffen eine sehr gute Verpflegung und anständige, fixe Steuerleute. Das war doch was anderes wie der alte, geflickte und verschrumpelte „Herkules“. Alles 1A Geschirr und tadellos in Stand. Das Maulhalten lernte man auch wieder. Steuermann Mieth hätte kein Verständnis bewiesen für die Unverschämtheiten, die wir uns bei dem guten, alten Burchardt Deutscher erlauben durften.

Mit Stückgutladung lagen wir nicht sehr tief im Wasser und konnten doch, wenn die Gelegenheit dazu war, den Kahn ordentlich knüppeln. Ein Pampero vor dem La Plata war nur ein kleiner Zwischenakt, der mit einem zerfetzten Klüver noch billig bezahlt war. Von der Tour um Kap Horn haben wir kaum etwas bemerkt. Wind und Wetter hielten zu uns und Kapitän Schröder ging vergnügt schmunzelnd in weißen Hemdsärmeln auf der Poop auf und ab, wenn Steuermann Mieth seine „leichte Kavallerie“ – die sechs Leichtmatrosen – im Kreuztop drillte.

Am 63. Tag waren wir in Valparaiso. Raus mit dem Stückgut – Luzerne-Ballen, Talg und Weinfässer als Küstenladung an Bord und weiter rauf nach Taltal. Schon kamen die Salpeterlanchen längsseit und die Wachen wetteiferten, wer am meisten überreissen konnte. Mit Hilfe eines getreuen Petroleummotors wars in sechs Tagen geschafft! Kopfschüttelnd hatten die englischen Kapitäne der Nachbarschaft sich das mit angesehen. „Wozu solche Hast?“

Taltal war lange nicht so bedeutend wie Iquique, aber an Land war man doch mal. Dort nahmen wir mit drei Schiffsbesatzungen ein Dampfkarussell in eigene Regie, - bis die Polizei erschien und ein gutes Dutzend von uns ins Callabus sperrte. Das kostete ein paar Peso Vorschuss und eine Strafpredigt von Kapitän Schröder. Dafür hat uns aber kein Steuermann den vorsorglich in Wursthäute gefüllten „Pisco“ abgenommen. Den haben wir selber vermöbelt – und stöhnend unseren Brummschädel in beiden Händen gehalten!

Das „Kreuz“ wurde geheißt und mit den üblichen drei Hurras gings auf die Heimreise. So, nun zeige mal, was Du kannst. Schwer beladen, tief im Wasser zog die Pampa los.

Kapitän Schröder aber wusste, was er wollte und was sein Schiff tragen konnte. Rund um Kap Horn mit Bramsegel im Top! Zwei Franzosen überholten wir. Die lagen beigedreht und der Franzose hatte in den Tagen auch gute Schiffe und fixe Kapitäne. – Sechs Bramsegel hat der Spaß gekostet und höchst verärgert sagte Schröder zu seinem Ersten: „Da können Sie mal sehen, mit was für Dreck man heutzutage ausgerüstet wird!“ Mit sehr wenig Caustic und viel „Blankeneser Soda“ haben wir das Teakholz geschruppt, wenn wir nicht gerade mit alle Mann den Segelhandschuh regieren mussten. – Zeit zum Besinnen gab es nicht. – Gewienert wurde Tag und Nacht bis westlich der Azoren alles tip und top war. Vom Deck hätte man unbesehen essen können! Es machte schon Spaß, auf solch einem erstklassigen Schiff zu sein. Zwischendurch auch mal einen „Besahnschoot“ und zuletzt den Schleifsteintrog mit Gesang und Leichenrede über Bord gesetzt. Das lohnte sich. Nun brieste es auf – gut und ständig! Drei ganze Tage lang haben wir auf dem Weg nach dem Kanal Wache für Wache unsere 15 Knoten geloggt. Das mache ich heute mal eben, eben mit der „Watussi“. – Lizzard in Sicht und 26 Stunden später passierten wir Vlissingen. – Am anderen Morgen lagen wir fest in Antwerpen. – Taltal – Antwerpen in 77 Tagen! Eine fixe Reise, aber das es eine solche Rekordreise war (Hamburg-Westküste-Antwerpen = 6 Monate und 9 Tage), das habe ich erst vor ein paar Jahren aus Basil Lubbocks Büchern herausgelesen. Abmustern! Drei Hurras für Kapitän Schröder und die „Pampa“ und eine mordsfidele Fahrt nach Hamburg mit voller Bordkapelle, das war bei einer derartig gut eingespielten Crew eigentlich eine Selbstverständlichkeit! Ja, der „Michel war tatsächlich abgebrannt. In Antwerpen hatten wir es eigentlich nicht so recht glauben wollen; nun fehlte er doch mächtig im vertrauten Stadtbild.

„Wenn es was werden soll mit Dir“, sagte der Alte Herr, „musst Du auch auf einem Engländer gefahren haben!“ – Was ich bislang von denen gesehen hatte, war nicht gerade verlockend. Immerhin, nach einigen Fehlschlägen und mit Hilfe einiger Grogs machte der dicke Gleeson für mich eine Stelle auf der Glasgower Bark „Gulf Stream“ als A.B. ausfindig. Oktober 1905 habe ich dort gemustert.

Himmel, war das wieder eine mixed Crew; sie war bald ebenso gut wie auf dem „Herkules“! Hier waren aber doch nur zwei Hoodoos dabei, ein Norweger, der scheinbar durch den Brand von Aalesund ein wenig gelitten hatte und ein Tscheche, - Böhme, wie man damals sagte. Von dem Himmelhund habe ich noch heute die Narbe eines Messerstichs am Unterarm. Bei Cuxhaven tat es mir eigentlich schon leid, auf dem Kasten gemustert zu haben, so dreckig und verwanzt war der. Diese Biester waren ganz was neues für mich! Zeigen nebenbei noch heute eine große Vorliebe für mein Blut.

B.W. Wright war Kapitän, ein fixer, anständiger Skipper. Dazu zwei tüchtige Steuerleute und – was ich nicht kannte – sechs Apprentices. Zwei, die ihre letzte Reise vor dem Examen machten und wir, die zum ersten mal auf dem Wasser waren. Zimmermann und Segelmacher, sie alle kamen aus der Gegend von Glasgow. Das wurde mir sehr bald klar gemacht: „We may be Great Britons, Young man, but we are Scots! Not English an don't you forget it!“ – Der Rest waren Dänen, Norweger, Holländer und Finnen.

Keine schlechten Seeleute, aber eine unheimlich zerlumpte Gesellschaft. Von einem einheitlichen Anzug wie auf Hamburger Schiffen, Dongarybüx, Bosseruntje und weiße Mütze, war überhaupt nicht die Rede. Vom Takelpäckchen bis zum abgelegten Cut war alles vertreten. Schuhe und Seestiefel wurden von dieser Gesellschaft prinzipiell nur selber hergestellt von Segeltuch und Platting. Was so erspart war, wurde nach der Abmusterung schnellstens in irgendeinem Kümmelrausch verjuxt.

Das hätte schlecht ausgehen können mit dem englisch lernen. Meine technischen Vokabeln hatte ich zum größten Teil auf dem „Herkules“ gelernt, damit ging es ganz gut, aber sonst konnten mir die Skandinavier nichts beibringen.

So war es ein großer Glücksfall, dass ich mit einem der Apprentices näher bekannt wurde. Ansich konnten es die Jungens ja überhaupt nicht verstehen, wie ich als Sohn eines Kapitäns als „Common sailor“ vor dem Mast fahren konnte. Für sie als Patentanwälter war die Focslie absolut verbotenes Gebiet, jedoch Mr. Cullough und ich freundeten uns an. Er war mein „Handy man“,

wenn ich oben zu tun hatte. Und da war viel zu tun, der Kram war an allen Ecken und Enden bannig mürbe! Dort bei der Arbeit hat er mir dann Unterricht gegeben. Andauernd und unermüdlich hat er meine Aussprache, meinen Satzbau verbessert, hat mich ein Wort 10, 20 Male wiederholen lassen, um die richtige Betonung herauszuholen. – Die ganze lange Reise hat der Bengel mich gedrillt. Mit Geld könnte ich das nie bezahlen! Ohne Aufhebens kann ich wohl sagen, dass ich heute der Kapitän der Ostlinie bin, der das beste Englisch spricht, und hier in der Afrikafahrt ist das eine Notwendigkeit. In diesem Punkt sehe ich auch schwarz für unseren Nachwuchs. Eine solche Gelegenheit, praktisch Englisch zu lernen, haben unsere jungen Leute überhaupt nicht mehr.

Scotch war aber auch der Betrieb an Bord. Vor allem Proviant: scharf nach der Speisetaxe wurde gefahren und alles und jedes rationiert. Brot, Fleisch, Kartoffeln, Tee, Wasser – was auch ins Logis kam, alles wurde eingeteilt.

Das Logis, die „Focsle“, lag unter der Back. Das grimmigste Loch, in dem ich je gelebt habe! Mitten drin das Ankerspill! Kojen aus ungehobelten Latten und Planken, frei im Raum aufgestellt. Keinen Tisch und nur eine Andeutung von einer Bank. Auch ohne dass die Klüsen auf waren, zog es an allen Ecken und Enden!

Dazu unheimlich verwandt, die Biester trugen uns bald aus der Koje fort. Als dann eines Nachts ein Bramsegel halb aus den Licken flog, wanderte die andere Hälfte desselben schleunigst ins Logis um als Hängematte wieder ans Tageslicht zu kommen. In einer Hängematte konnte man der Wanzenplage besser Herr werden. Von den Achtergästen wurde auch gar nichts unternommen in dieser Hinsicht. Auch nicht, als wir zur Aufmunterung in der Nacht ein paar Zündholzschachteln voll Wanzen durch die Kajütsventilatoren in die Kajüte kippten.

Leichtmatrosen und Jungens gab es nicht, somit auch kein Backschaftermachen. Das Essen wurde von der Kombüse geholt, mit mehr oder minder großer Streitigkeit verteilt und die Back zurückgebracht, in die unsagbar schmierige Kombüse. Mich wundert ja nur, dass der sonst so sauber angezogene Kapitän sich diesen Saustall gefallen ließ. Erst habe ich meinen Esskumm selber aufgewaschen, mit kaltem Seewasser, auch nicht einfach. Dann hat man es schon mal aufgeschoben, weil man sich auf dem Teller ein Stück Fleisch aufgehoben hatte. Zuletzt machte ich es wie der Rest auch: wurde die Kruste am Rand zu dick, dann wurde sie mal energisch mit dem Schneidemesser abgekratzt. Als man dann noch anfang, aus Hartbrot und der fünftklassigen Marmelade „Dandifong“ im Esskumm zu schmoren, da wurde der Rand des weißen Emaillekumms mit schönen braunen, eingebrannten Mustern verziert. – Sehr zum Staunen der alten Dame, die sich den Kumm nach der Heimkehr pöfischüttelnd besah.

Viel Zusammenhalt war auch nicht zwischen der Crew. Jeder hatte sich einen „Chummy“ gesucht, mit dem er stets Seite an Seite arbeitete, und der Rest war ihm schnurtz. Ich selber war an einen alten Norweger geraten, der schon etliche merkwürdige Jobs auf diesem Globus bekleidet hatte. Unter anderem hatte er beim Bau der Pacificbahn mitgeholfen. Aber er war ein anständiger Kerl, auf den man sich totsicher verlassen konnte. – Das tat auch not. Nicht wenige Keilereien wurden ausgefochten und ich, der ich von Boxen nichts wusste, habe blaue Augen gehabt, dass ich den Himmel für einen Dudelsack ansah! Für „Fair Play“ passte der Chummy auf, und als der Tscheche sein Messer zog, mir die Schramme am Arm beibrachte, hatte er sehr schnell allen Grund, sich selber zu bedauern.

Auch zwischen den Steuerleuten und der Crew entstanden häufig Keilereien. Noch dazu, wo in der Musterrolle der spaßige Passus enthalten war, der uns bei der Anmusterung auch laut vorgelesen wurde: „Using bad language on the quaterdeck – ought to be fined with five shillings!!“ Da hörte man dann wohl als Schluss eines Wortgefechtes: „Shut up! Or I spend five shillings on you!!“

Im Nordatlantik hatte ich noch das Pech, zwischen die losgeschlagene Decksladung – Kisten mit Zündschnüren – zu fallen. Es ging noch glimpflich ab. Arg zerschunden, aber doch mit heilen Knochen haben sie mich rausgefischt. Es hat Wochen gedauert, bis alle Beulen ausgeheilt waren und mein linkes Bein ist heute noch einen Zentimeter kürzer.

Langsam trudelten wir gen Süden. Stückgut für Antofagasta, Mollendo und Callao – damit lagen wir nicht so tief im Wasser. Aber alt und ausgeleiert war das ganze Geschirr. Es war wieder mal ein gewaltiger Unterschied verglichen mit der schneidigen „Pampa“. Jedoch eine Royalbrasse mit neun Spleissen hatte ich schon vorher gesehen. Auch lernte man als Topsgast die volle Bedeutung des Wortes „Besorgen“, noch ehe Kinau dieses schöne Wort zur Bedeutung erhob. Besorgt wurde, so oder so. Für die Apprentices baute ich Buddelschiffe, dafür hätte ich die halbe Segelkoje ausräumen können, so viele Chancen verschafften sie mir. – Nebenbei: auf diesem Schiff hatten wir ganz merkwürdige Seitenlampen, die wurden mit flüssigem Wachs aufgefüllt und hielten dann die Masse selber flüssig durch eine Kupferspirale, die über der Flamme angebracht war und die bis in das Wachs hineinreichte. Sehr sparsam brannten diese Lampen, nur bei kaltem Wetter versagten sie. Da war die Wärme der Flamme nicht ausreichend, die Masse flüssig zu halten. Von dem Wachs ergatterte ich auch stets genug, um eine eigene Kojenlampe damit zu speisen.

Kap Horn kam wieder näher und zeigte sich auch gleich von der unfreundlichsten Seite. Wir kamen und kamen nicht weiter. Weihnachten war sang- und klanglos vorüber gegangen. Nur am Altjahrsabend bekamen wir nach schottischer Sitte ordentlich einen eingeschenkt. Zum ersten Male auf der Reise hieß es: „Splice the mainbrace!“ Das Trankopfer brachte uns aber auch nicht weiter. Andauernd wurden wir nach Süden abgedrängt.

In den ersten Januartagen 1906 waren wir dann glücklich auf 64° Süd angekommen und staken mitten zwischen den Eisbergen. Donnerwetter, waren das Brocken! Nach aussagen des Kapitäns zwischen 150 und 200 Fuß hoch und jeder mindestens so groß wie Helgoland! Zehn Tage sind wir dazwischen umhergekreuzt. Das Wetter war ganz leidlich geworden, sonst wäre die Sache sicherlich nicht so abgelaufen.

Endlich konnten wir Kurs anlegen und sahen ohne Trauer diese weiße Pracht hinter uns verschwinden. Wie wir dann endgültig frei waren, hieß es zum zweiten Male: „Splice the mainbrace!“ – Das war wirklich allerhand! Sehr lange hats nun auch nicht mehr gedauert, bis wir in Antofagasta waren. Reisedauer 112 Tage. Zu den „Flying P. Linern“ gehörte die „Gulfstream“ sicher nicht.

Der übliche Ladungsbetrieb. – Dazwischen eine kleine Revolution an Land, wobei unsere eben gelandeten Dynamitkisten beiden Parteien sehr zu statten kamen, und schon versiegelten wir weiter nach Mollendo. Das war bald geschafft. Nur dass wir, nur um nicht vorbeizutreiben, in 45 Faden Wasser ankern mussten, war eine üble Zugabe. Zweitausend Kisten Bier zu je 12 Flaschen sollten hier gelandet werden. – Damit wir keine Dummheiten machten, waren der Kapitän und der Steuermann mit im Raum. Und doch waren wir am Abend blau wie die Veilchen. Vom Geruch der lecken Kisten, behaupteten wir!! Dass man eine solche Kiste nur einmal scharf auf die Kante zu stauchen braucht, um mindestens drei Flaschen zu Bruch zu bringen, das wussten die Herren scheinbar nicht! Durch die Stroh Hülsen und das Seidenpapier wurden die Glassplitter abgefiltert. Wenn man dann die Kiste auf eine leere Pütz stellte,---. So lernt man auch hier, was zum Beruf gehört.

Ballast kam an Bord, scheußliches Zeugs! Rundes Geröll, das weder mit der Schaufel noch mit der Koksforke zu bearbeiten war. Das meiste musste mit der Hand bewältigt werden. – Der Rest der Ladung ging nach Callao. Weit draußen bei den St. Loenz Inseln gingen wir zu Anker. Haben uns dann in vier Tagen ganze vier Meilen hineingewrapt, ehe vor dem Dock der Schlepper uns anfassen durfte. – Was hatten die Leute für Zeit und gute Nerven. – Die Ladung war bald heraus. Neuer Ballast kam an Bord und immer noch hatten wir keine Segelorders. Zuletzt hieß es eines Abends: Nach den Cincha Islands, - Guano laden! – Am anderen Morgen war die halbe Mannschaft ausgerückt! Guano!! – Die wussten bescheid. Nun, ich kannte das Zeug nicht. Aber --- das nächste Mal rücke ich auch aus!!!

Draußen auf der Reede bekamen wir neue Leute, nicht besser und schlechter, wie die anderen auch. Seeleute und Beachcomber waren an der Küste reichlich zu haben; einer von diesen Typen hat uns noch viel Spaß gemacht. Ire – ein Hüne von Kerl – stark wie ein Bulle und dickköpfig wie

zwei Maulesel, wenn ihm was nicht passte; durch die Bank aber vergnügt und sehr verträglich. Paddy, wie der Irländer natürlich hieß, war zu Hause Bauer gewesen, dann Navy in Liverpool. Als Soldat in England und Indien, hatte den Burenkrieg mitgemacht. War als „Swaggy“ durch Australien und Neuseeland gezogen. Hatte Kalifornien als Hoboo durchstreift und war nun als Beachcomber in Callao gelandet. – Getreu dem Rufe, der den Söhnen der grünen Insel vorangeht, war er der beste Geschichtenerzähler, der mir je begegnet ist. Manchen langen Abend und viele Mittelwachen hat er erzählt. Gewiss, Wahrheit und Dichtung durcheinander, aber stets spannend und amüsant; noch dazu unaufgefordert! Niemals die gleiche Geschichte. Er brauchte sich nicht zu wiederholen, sein Vorrat reichte für eine Weltumseglung! Acht Monate lang hat er uns unterhalten, mit seinen „Stories“, welche alle mit gutem Humor zum besten gegeben wurden.

Einen ganzen Monat versiegelten wir für die lächerlichen eineinhalb Breitengrade südwärts, bis wir zwischen den Felsbrocken der Chinchainseln zu Anker gehen konnten. Hohe, kahle, wasserlose Inseln, eigentlich nur große Felsen. Aber was für ein Leben darauf und darum! Millionen von schwarzen Tauchern mit roten Schnäbeln und Füßen, die Hauptlieferanten des Guanos. Hunderttausende von Möwen, Kormoranen und Pelikanen! Im Wasser ein unbeschreiblicher Fischreichtum. Dazwischen wimmelte es von Seelöwen, die mit ohrenbetäubendem Gebrüll um die wenigen Felsen an der Wasserkante kämpften, denn es war gerade die Brunstzeit. Auf den Inseln sitzen die vielen Vögel so dicht nebeneinander, dass sich die Arbeiter nur mit Mühe ihren Weg bahnen können. Wo man hinschaut, wo man hintritt, überall hocken die geschäftigen Taucher, getreu nach Scheffel: „Kein einziger versäumt seine Pflicht! – Gesegnet ist die Verdauung und flüssig wie ein Gedicht!“ Schön, wenn diese verdammten Möwen diese Gedichte nur auch an Land abliefern wollten, anstatt frei in der Luft! Alle Augenblicke musste man an die Waschbalje springen, sich die brennenden Augen auszuwaschen.

Mit großen Brandungsbooten in Säcken kam der Guano längsseits. Die Säcke wurden an der Luke entleert und dann das Zeug in den Raum weggetrimmt. Eine Deubelsarbeit! Von dem Ammoniakgehalt gingen beim Hantieren der Säcke die Hände restlos entzwei und unten im Raum war es kaum auszuhalten. Dort arbeiteten wir in Schichten. Vormittags die eine Woche, nachmittags die andere. – Der Tscheche hats nie geschafft. Er bekam im Raum sofort Nasen- und Ohrenbluten, so dass wir ihn dort überhaupt nicht gebrauchen konnten. – Zwei lange Monate haben wir das Zeug geschaufelt, dann gewöhnte man sich schon an den Gestank. Zwischendurch hatten die vielen Möwen unser Schiff vom Top bis zur Wasserlinie weiß gekalkt!

Auffallend war es eigentlich, wie gut wir überall in den Häfen gepflegt wurden gegen die jammervolle Kost auf See. Wenn wir auch behaupteten, das Fleisch stamme von alten Mula, so war es doch frisches Fleisch; dazu viel Gemüse und frische Kartoffeln. Diese Verpflegung kam für uns und die Arbeiter auf den Inseln von Pisco mit einem kleinen Kutter herüber. Nur mit dem Wasser wurde schon jetzt mächtig gekniffen.

Mit dem Guano kam zu der alten Plage der Wanzen eine neue: Armeekorps von Flöhen hielten ihren Einzug und haben uns weidlich geplagt. Jedoch wurde man gegen diese Bestien schließlich immun, was bei den Wanzen durchaus nicht der Fall war!

Einen Spaß haben wir noch gehabt! Der Verwalter der Inseln gab eines Tages über die Vögel hinweg, die nebenbei alle vom Staat geschützt sind, ein paar blinde Schüsse ab. Wahrhaftig, man konnte glauben, ein Erdbeben hätte eingesetzt. Alle, aber auch alle Vögel kamen in Bewegung. Allein von dem Geschwirr der abertausend Flügel entstand ein solches Getöse, dass jegliche Verständigung mit menschlicher Stimme unmöglich wurde. – Die Schwärme der schwarzen Duiker stürzten wie ein dumpf brausender Niagara über die Steilkanten der Insel herab, um sich dann wieder zu erheben und im wahrsten Sinne des Wortes „die Sonne zu verfinstern“. Ein Schauspiel von so grandioser Wucht, dass man ebenso wenig vergessen wird, wie die riesigen, in allen Farben schillernden Eisriesen des Südmeeres! Sang- und klanglos kam die letzte Hiev an Bord. Die Heimreise konnte angetreten werden. 9“ über Tiefgang!! – jedoch bei 36 Schilling Fracht zu verstehen.-

Mittlerweile waren wir bös angewachsen und schlichen nur so durch die Gegend. Am Kap Horn benahm sich der alte Kasten wie ein „Half-Tide rock“. Dauernd stand das Deck bis an die Reling voll Wasser. Wenden wollte der alte Satan schon gar nicht mehr. Also halsen, und dazu stets bis zum Hals im Wasser. Wir zogen schließlich nur Hemd und Bux an, dazu Plattingschuhe. So behielt man die restlichen Plünnen wenigstens trocken. – Rin in´s Wasser!! Ran an die Brassens!! Und ein paar kräftige Worte! – Man bekam im Laufe der Zeit ein herrliches Repertoire zusammen, mit dem ich – Jahre später – in Port Elizabeth einem unverschämten Leichterschipper mächtig imponiert habe!

Die Kost wurde auch wieder verdammt knapp. Das wenige, was wir in Callao für unseren Vorschuß anschaffen konnten an Kakao und kondensierter Milch, half uns doch noch um Kap Horn herum, aber dann war es auch restlos alle. Wir sangen den schönen Song „There is no use in growling, you know you get your whack, limejuice and winegar according to the act!“ – Diese Speisetaxe war goldig. Falls das Beef – lies „salt horse“ – alle sei, substitute „Beans“. Wenn der Tee alle wird: substitute „Beans“ usw. Nach hundert Tagen waren wir dann glücklich bei Bohnen im Wasser, mit ohne was, angelangt. Scharfe Ration in Wasser hatten wir auch, da wir wenig Regenwasser hatten fangen können. Da goß man dann mal an so einem Abend mit seinem Chummy die karge Teeration zusammen, um sich die Visage mal waschen zu können. – Oft hat man sich den Luxus nicht geleistet, - das haben wir später auf dem U-Boot auch nicht getan!

Doch nun wurde die Sache ernst. Die Zähne fingen an, im Kiefer zu wackeln und der eine oder andere hatte schon Gelenkschmerzen. Das war kein Kap-Horn-Fieber – eine der hier an Bord voll anerkannte Krankheit, solange nur jeder seinen Törn ordentlich inne hielt – das waren schon bedenkliche Anzeichen von Skorbut! Mit unseren alten, mürben Plünnen mussten wir auch vorsichtig umgehen.

So gebrauchten wir 140 Tage, ehe wir im Kanal waren. Die Ansteuerung der Bänke mit Hilfe des Tiefenseelotes im Dezembermonat verbesserte die Laune auch nicht. Die stieg erst wieder, als wir von einem französischen Fischer einen Korb voll Schollen und einen Sack Kartoffeln eingehandelt hatten; kurz ehe uns der Seeschlepper anfasste. Jungs, wir haben den Abend gefuttert. – Am 22. Dezember früh in Vlissingen.

Deubel, Deubel, Weihnachtsabend sind wir in Hamburg? Scheibe! Gerade wie Antwerpen in Sicht kommt, setzt ein Schneesturm ein. Und der hat bis zum 26. Dezember getobt! Weihnachtsabend lagen wir klappernd in unseren hundekalten Kojen – bei halber Ration dünnster Bohnensuppe! Mir soll noch mal einer was von den schönen braunen Bohnen erzählen. – Endlich holten wir ins Dock. Aber dann haben wir uns doch einen Rigger, einen Ersatzmann, genommen, der für zehn Francs bis nachts um 2 Uhr hat schuffen müssen, ehe das Schiff an Ort und Stelle war. Ganz hinten im Sibiriadock. – Wir waren ins Seemannsheim gegangen, haben erst mal gebadet und in einem anständigen Bett geschlafen. – Abmustern! Und fünfzehn Monat Heuer in schönen blanken Pfundstücken! So, Englisch konnte ich auch, aber die Reise auf der „Pampa“ war entschieden netter.

In Hamburg setzte Mutter die Seekiste und was dazu gehört erst einmal gründlich unter Heißwasser. Dem Frieden mit den Wanzen traute sie doch nicht ganz! Ein neuer Anzug musste auch her. Der Guanogestank war nicht mit „4711“ aus dem alten mehr heraus zu bringen.

Siebenmal um Kap Horn und einmal rund um die Welt. – Nach altem Zunftgebrauch durfte ich nun die Füße auf den Tisch legen --- oder „zu luvwärts über die Reeling pissen“. – Drei Monate Fahrzeit fehlten mir noch, und die wollte ich auf einem Dampfer machen. Allein schon, um mal zu sehen, wie so eine Dampfwind hantiert wird.

Auf dem Levantedampfer „Samos“ bei Kapitän Pieper musterte ich an. Sonderlich gefallen tat mir der alte „Glattdecker“ nicht. Zu viel Schmier und Asche in der Gegend! Die reine Bux vom Morgen war des Mittags schon dreckig, - das war zu ungewohnt. Zu futtern gabs genug, trotz des ominösen „DIL“ in der Flagge. – „Da liefert Lindemann“. Ich kam jedenfalls aus dem Staunen nicht heraus. Von Ration war hier nicht die Rede. Das erste Debüt an der Dampfwinde hätte bald mit

einem Totschlag geendet, aber das lernte sich auch. Dann die vielen Häfen des Mittelmeeres: Malta, Piräus, Saloniki, Smyrna und gar Konstantinopel. Jede freie Stunde war ich an Land! Erregte damit den Zorn des Ersten, der „so was im Leben noch nicht gesehen hatte“. Erst ein zünftiger Langspleiss in seinem besten Verholddraht besänftigte ihn, - sogar eine Flasche Bier sprang dabei heraus.

Im schwarzen Meer wurde es kalt, bannig kalt. In Odessa waren es minus 26° C! Ach, es fuhr sich doch ganz gut auf so einem Dampfer, zumal wenn in Odessa vier Eier eine ganze Kopeke kosteten. Die Stadt machte schon damals einen finsternen, bedrückenden Eindruck, besonders im Judenviertel, wo gerade mal wieder ein Progrom gewesen war. Grimmig sah das alles aus! – Nun noch Burgas und Warnä; dann hatten wir volle Ladung – Getreide für Brake an der Weser. Wie wir eben aus den Dardanellen heraus sind, bekamen wir schlechtes Wetter. In wenigen Stunden sprang es auf und hat uns schwer zu schaffen gemacht. – Mit 35° Schlagseite liefen wir nach zwei Tagen in Piräus ein, so eben wars mal wieder klar gegangen. Weniger schön war es, den guten Kapitän Pieper zu sehen in dieser Nacht. In jedem Kiekerkasten auf der Brücke hatte er eine Flasche Aquavit stehen, mit denen er kräftig Auskiek hielt. – Nun, das gab sich auch! Die Ladung wurde getrimmt und festgestaut. Weiter ging's! Nun fielen aber zwei Kohlentrimmer aus und ich wurde mit noch einem Mann von Deck in den Bunker geschickt. Da hielt der Spass doch auf, und ich schimpfte bannig über den verdammten „Smokever“.

Im Mai 1907 war ich wieder in Hamburg und noch fehlten mir zwei Tage Matrosen-Fahrzeit. Da habe ich kurz entschlossen auf der „Helene Heidmann“ angemustert für eine Fahrt nach Firth of Forth. Das war wieder ein ganz anderes Bild. Famos, wie auf dem Schiff alles auf die Kohlenfahrt zugeschnitten war. Das ganze hat mir sehr gefallen, noch dazu Sommertag! Auf diesem Schiff in der Kohlenfahrt wurde man nicht halb so schmutzig wie auf einem Levantedampfer, der in Malta bunkert.

So – nun hatten wir die Fahrzeit zusammen und konnten in Hamburg die Schule besuchen. Der joviale August Budde verstand es ganz prächtig, uns Steuermannsschülern auch das trockenste Thema mundgerecht zu machen. – Die paar Monate Schulzeit gingen eigentlich viel zu schnell vorbei. Januar 1909 hatte ich mein Patent in der Tasche.



Mittlerweile waren die Zeiten bei der Seefahrt aber recht mager geworden. Die Chancensuche wurde von gar vielen betrieben. Da war es schon besser, man diene erst sein Jahr ab! Zusammen mit meinem lieben Intimus von der Steuermannsklasse, Theodor Hippelein, trat ich, mit noch hundertfünfzig anderen Einjährigen, am 1. April 1908 auf dem Kasernenhof in Kiel an. Sehr zum Entsetzen der Marine! Auf einen solchen Ansturm von Einjährigen hatte man nicht gerechnet. Und dann ging's los! „An das Bekleidungsamt, marsch, marsch!“ – Zurück, marsch, marsch!“ – Gewaltig baute sich der Feldwebel vor der Front auf, Eindruck schinden. Kräftige Männerworte prasselten auf uns herab und endeten mit dem Kernspruch: „Ihr Wildsäue! Ich wollte, ich hätte Euch gefressen! Dann nähme ich Rizinusöl und sch... Euch als Leuchtkugeln über den Kasernenhof!“ ---- Tosendes Gelächter aus 125 Kehlen. Der Mann war glatt erledigt, nie wieder hat er sich durchsetzen können!

Bald schickte man einen Teil der großen Schar nach Wilhelmshaven und dort haben wir eine fabelhaft anständige Ausbildung genossen. Vom Oberleutnant bis runter zum Exerziergefreiten – alles ausgesuchte Leute. Das machte sich sofort in der ganzen Tonart bemerkbar.

Mein Intimus und ich standen, da wir gleich groß waren, in der selben Korporalschaft. Seite an

Seite haben wir die ganze Ausbildung durchgemacht und ein wunderbares Gespann waren wir – er, der Schwabe und ich, der Holsteiner. – Leider wurden wir dann durch die Auswahl der R.O.-Anwärter getrennt. Doch die Freundschaft hat gehalten bis zu dem bitteren Tage, wo er draußen in der Nordsee mit seinem Vorpostenboot abgeschossen wurde. – Ich selber kam später nach Kiel zurück auf den „Kaiser Barbarossa“. Bei dem abwechslungsreichen, interessanten Dienst flogen die Monate nur so dahin. – Dahin ging leider auch der Obermatrosen-Winkel, anhand einer zur Unzeit gerauchten Zigarette! Pech!

Jedoch nicht so sehr aufregend. Bei der K.M.D. hatte man damals einen großen Regiefehler gemacht, der zu Anfang des Krieges sich recht böse auswirkte. Was zum R.O.A. (Reserve-Offizier Anwärter) ausersehen war, wurde von einem Kursus zum anderen gehetzt. Der Rest der Einjährigen wurde der Flotte zugeteilt und verschwand sang- und klanglos im Bootsmannhellenegat. Der I.O. war froh, ein paar befahrene Seeleute für den Betrieb zu bekommen und so wurde man dem Bootsmann zugeteilt, „Außenbordschweinchen“ und um die restliche Ausbildung kümmerte sich kein Deubel. Aus reinem Zufall wurde ich Divisionsrudergänger. Auch eine Enttäuschung, ich hatte geglaubt, so ein Kriegsschiff müsse steuern wie ein Boot. Ganz im Gegenteil, der alte Kasten steuerte unter aller Kritik und wenn man eine Stunde am Ruder gestanden hatte, taten einem alle Knochen weh. Scheibenkommando, Torpedofangen und all solche Sachen wurden Einjährigen aufgegeben. Aber am Dienst auf der Brücke, was doch eigentlich das Nächstliegende war, haben wir nie teilgenommen. Das war bei der T.D. anders und ich nehme es noch heute den älteren Kameraden übel, dass sie uns nicht richtig beraten haben und uns einfach zur M.D. laufen ließen. Anstatt zu verraten, wie viel sinngemäßer der Dienst bei der Torpedowaffe für einen seemännischen Einjährigen verlief.

Und dann war schon wieder der 31. März 1909.

Besser war es in der Seefahrt eigentlich noch nicht geworden, jedoch nach einiger Lauferei versprach mir Kapitän Knudsen, mich als III. Offizier bei der „HABAL“ einzustellen. Zusammen gingen wir rüber zum Stülken-Dock, dort lag die „Walburg“, Kapitän Flöter. Auch hier mit dem neuen Lebensabschnitt fing die Sache mit einem Kernspruch an. Knudsen rief durch das halbe Dock: „Flöter! Du brauchst ja einen neuen dritten Offizier! Ich hab dir hier den jungen Heldt mitgebracht!“ „Lang man her“ kam es zurück „dämlicher wie die anderen ist der auch nicht!“ Ein schöner Anfang.

Ich wurde jedoch nicht wieder versetzt und machte mit dem „Immo“ unter Kapitän Gleichmann meine erste Reise nach Afrika. Mein Intimus war bei der „D.O.A.L.“ eingestellt und sollte am gleichen Tage mit der „Prinzessin“ in See gehen. Das wurde natürlich am Abend vorher gebührend gefeiert – mit dem Resultat, dass die beiden neugebackenen Schiffsoffiziere am Abfahrtstag morgens um 10 Uhr zum Dienst erschienen. Der Morgenspruch des jeweiligen I. Offiziers fiel dementsprechend aus.

Junge, das war doch wieder ein anderer Törn. Auf der Brücke sein und seine eigene Wache gehen, das war ein gehöriger Schritt die Leiter hinauf! An sich eine bitterböse Reise. Die „Nordhäfen“ Dakar, Guemé, Bell Air, Zighinchore, Bissao und wie sie alle hießen, waren schwer mit Malaria verseucht. Sehr bald hatten wir die ersten Kranken und dann hat reihum ein jeder gelegen, mit Ausnahme vom zweiten Ingenieur und mir. Um es vorweg zu nehmen: ich habe doch immer Glück gehabt, obwohl ich noch in manchem Fiebernest gewesen bin und stets jämmerlich zerstoßen wurde, habe ich doch nie Malaria gehabt. Wie wir mit voller Ladung die Küste verließen, war Kapitän Gleichmann gerade wieder so weit auf den Beinen, dass er – im Stuhl sitzend – die eine Wache nehmen konnte. Ich hatte als frischgebackener III. Offizier die andere zu gehen. Jeder hatten wir „ein Lüd“ auf Wache. – Wir haben sie aber alle wieder mit nach Hause gebracht. Das war die Hauptsache.

In Hamburg hatte ich dann Gelegenheit, zur Woermann-Linie zu wechseln. Schließlich wollte man doch lieber bei der Reederei fahren, bei der der Alte Herr auch seinen Weg gemacht hatte.

September 1909 zog ich los auf dem „Arnold Amsinck“ unter Kapitän Studt, als IV. Offizier und „Gemüseleutnant“. So war ich nun endgültig an Afrika gebunden. – Im raschen Wechsel folgte ein Schiff dem anderen. Wir wurden damals viel herumgejagt, um all die verschiedenen Arbeitsweisen an der Küste gründlich kennen zu lernen. Studt, Fastert, Ihrke, Pankow, Heidtmann (dat blitzt), Michelsen waren meine Kapitäne. Von jedem dieser zünftigen Vertreter ihres Standes könnte man tausend Geschichten erzählen. Lachend und schimpfend haben wir sie alle miterlebt, mal als Hauptdarsteller, mal als Zuschauer. All diese Geschichten werden eines Tages als zweiter Band zu „Fünzig Jahre Afrika“ erscheinen müssen. Alle diese Herren gehörten zum werden des „Afrika-Hauses“ genau so gut dazu, wie Adolf Woermann selber mit seinen blitzenden Augen.

Von einem Schiff zum anderen ging`s, stets unter den wachsamen Augen unseres hochverehrten Kapitän Vogt. Er kannte uns alle, unsere guten und schlechten Seiten. Er verzapfte ein Donnerwetter, wenn es sein musste, oder er wandte sich auch mal schmunzelnd ab, wenn da so eine rechte Dummheit in Szene gesetzt worden war. Er wusste meistens viel eher als wir selber, wo uns der Schuh drückte. Hatte man nur eine einzige Runde mit ihm durch das Schiff gemacht, dann staunte man immer wieder. Was hatte der Mann auf diesem Rundgang alles gesehen, gelobt, bemängelt und begutachtet. Nie war man vor Überraschungen sicher. – Aber gelernt haben wir von ihm – das ist gewiss!

Die Schifferschule im schönen Sommer 1911 war nur eine angenehme Unterbrechung in diesem schnellen Wechsel – noch dazu bei dem prächtigem alten Lichey als Klassenlehrer. Heute hat fast jeder Schifferschüler seinen Führerschein für ein Auto in der Tasche. Theo Hipperlein und ich, die wir nun wieder die gleiche Bank drückten, nahmen noch Reitunterricht! Viel Freude haben wir davon gehabt. Zweimal die Woche ging es hinaus ins grüne. Nie werde ich das Gesicht unseres Kapitän Vogt vergessen, als ihn eines Tages wir zwei – seine III. Offiziere – hoch vom Sattel begrüßten.

Die Jahre gingen und die Ärmelstreifen kamen! 1912 wurde ich Zweiter Offizier. 1912 – 1913 – 1914 -, schöne Jahre waren es. Am Petersen-Kai waren wir zu Hause. Neue Dampfer kamen alljährlich zur Flotte, und doch war der Betrieb nicht so groß, dass nicht jeder jeden kannte. An dem patriarchalischem Verhältnis, das Adolph Woermann und seine Mitarbeiter eingeführt hatten, wurde nicht gerüttelt. Auch nicht, als wir zur AG wurden. Die Angehörigen des Afrika-Hauses waren und blieben eine große Familie, haben wir doch heute Schiffsoffiziere in unseren Reihen, deren Großväter schon unter der Woermann-Flagge dienten.



Kapitän Heldt 1934