

Etwa zehn Wochen nach jenem Frühwintertag las Edith einen Brief ihrer ferneren Schwester frohbewegt zum dritten Male. — „Lieb' Schwesterlein! Trotzdem Dein einzig Liebes Bild wirklich „post festum“*) kam, freut es mich gerade so sehr, als wäre es am Christiabend dagesewen. Und denke nur, kleine Künstlerin, gerade als ich ausgepackt hatte, kam Kolf mit Mr. Edward Rueman, dem Besitzer unseres Maschinenhauses, herauf. Mr. Rueman ist ein Kunstfreund. Er fand großes Gefallen an dem Bild, fragte nach dem Künstler und als ich erzählte, bat er mich, Dir den Auftrag für solch ein Gartenstimmungsbild zu

übermitteln, notabene für ein Winterbild und dann je eines aus den andern Jahreszeiten. I like there old fashioned gerinan garden so much, sagte er — seine Mutter war eine Deutsche.“ Die kleine Malerin sprang lindlich vergnügt durchs Haus und umarmte die erstaunte treue Anna, dann malte sie in Gedanken und Worten aus, wie ihre Schützlinge in der Vorstadt den Gewinn mit ihr theilen würden. Die kleine, durch den alten Mann verschuldete Verzögerung hatte ja Glück gebracht. — Es war die feste Ueberzeugung Ediths: gerade wie an jenem Abend in der Kinderzeit hatte sich Muttersegen auf das beschämte, reuige Tun eines geliebten Kindes gesenkt.

*) nach dem Feste

Königin Leid.

Königin Leid,
Ich habe dir tief ins Auge geschaut,
Nun kann ich es nicht mehr vergessen!
Groß war's und weit
Und blickte, wie heimlich die Dämmerung graut,
Wie ernstes, strenges Ermessen.
Karlsbad.

Königin Leid,
Daß dein Auge so lange auf mir gewieilt,
Daß schlug meine Seele in Banden.
Dem Mitleid gewieilt
Und zwischen Liebe und Schmerz geteilt,
Sehnt sie sich hinaus aus irdischen Banden.
Constantin Siretean.

Im Zwischendeck nach Südamerika.

Reise-Erinnerungen von J. Diehner.

Die Macht des Wandertriebes.
Wem nicht zu raten ist, ist nicht zu helfen“, heißt es in einer goldenen Lebensregel. So dachten wohl auch viele meiner Freunde, als sie sich in dem Bemühen getäuscht sahen, mich von der, wie sie meinten, „verrückten Amerikafahrerei“ abzubringen. Zu keiner Zeit im ganzen Leben ist man eben weniger geneigt, gute Lehren anzunehmen, wie in den sogenannten „Flegeljahren“, deren letzte Blüteperiode ich damals gerade durchmachte. Es war ja übrigens auch keine Augenblickslaune, die mich von der Heimat scheiden hieß; schon jahrelang hatte ich den Entschluß mit mir herumgetragen, für einige Jahre nach Amerika zu gehen, sobald einmal der geeignete Zeitpunkt dafür gekommen und die nötigen Mittel vorhanden sein wür-

den. Als ich nun vor fünf Jahren daran ging, den von früh auf gehegten Wunsch der Verwirklichung zuzuführen, da war ich mir über das gesteckte Ziel nicht einen Moment im unklaren. Daß man sich auf harte Kämpfe gefaßt machen muß, wenn man drüben als ein mit den Verhältnissen Unvertrauter nicht untertauchen will in der Masse der Existenzlosen, wußte ich zur Genüge, im übrigen appellierte ich an die erprobte Wahrheit des alten Erfahrungssatzes, der da sagt, daß frisch gewagt schon halb gewonnen sei, und schließlich bezog ich auch mein bißchen Glück in die Rechnung ein, das sich mir von Kindesbeinen an mit seltener Treue an die Ferse geheset und mir immer so schön aus den niederträchtigsten Patzchen herausgeholfen hatte.

Viel rascher, als ich es eigentlich wünschte, rückte der Abfahrtsstermin heran

und es wurde Zeit, daß ich die letzte Hand an die Vorbereitungen für die langwierige Ueberfahrt legte. Die wichtigste aller Reiseklugheiten beherzigend, tat ich zunächst einmal Geld in den Beutel, es waren die Ersparnisse des ersten Gesellenjahres, eine verhältnismäßig magerer Barschaft, die mir das sparsame Eintellen der Ausgaben als die heiligste Verpflichtung auferlegte. Nachdem auch noch die Herzensbeklemmungen des Abschiedes überstanden waren, machte ich mich auf den Weg, begleitet von den Segensworten meines welterfahrenen Vaters, die in dem Wunsche ausklangen, ich möchte mir jenseits des großen Heringssteiches recht bald die jugendlichen Hörner abstoßen.

Von der böhmisch-sächsischen Grenze bis Bremen.

Eine 19stündige Bahnfahrt brachte mich von der Grenze Böhmens über Dresden, Leipzig, Magdeburg und Hannover nach Bremen, wo ich zu später Nachtstunde eintraf und in dem von der Schiffsagentur angewiesenen Auswandererhotel Unterkunft suchte. Am nächsten Morgen eilte ich in die Arme meines „sanften Heinrich“, eines lieben Freundes und Berufskollegen, der als wackerer Handwerksgefell nach alter Art auf Schusters Klappen durch die deutschen Lande „getippelt“ war und nur zu dem Zwecke die Weserrepublik*) aufgesucht hatte, um mir seine biedere Teutonenfaust noch einmal zum Abschied entgegenstrecken zu können.

Der Bremer Aufenthalt wird mir stets in bester Erinnerung bleiben, es war eine der schönsten Stappen während der ganzen Reise. Um das Glück vollzumachen, konnte ich für meinen Freund auch noch die Begünstigung einer ermäßigten — Kinderkarte nach Bremerhaven erwirken; denn so konnten wir zusammenbleiben bis zur Abfahrt des Schiffes.

Am Ausreisetage — dem 24. Juni 1905 — ging es mittels Separatzuges nach Bremerhaven, wo wir gegen 10 Uhr vormittags anlangten. Vor der Blohhalle verließen wir den Zug. Die Passagiere für Nordamerika begaben sich sofort an Bord der „Barbarossa“, eines stattlichen Doppelschrauben-Postdampfers, der

mit qualmenden Schornsteinen am Kai bereitlag und durch zwei Brücken mit dem Lande verbunden war. Wir Brasilienfahrer hatten es nicht so bequem; es kostete uns erst eine Fahrt quer über den Kaiserhafen, ehe wir unsere „Halle“ erreichen konnten, das schwimmende Heim, dem wir uns auf vier Wochen anzuvertrauen hatten. Wir waren im ganzen nur 25 Passagiere, 11 Kajütsreisende und 14 Zwischendecker; unter den letzteren befanden sich inklusive meiner Wenigkeit vier Deutsche, die übrigen waren Polen, Russen und Italiener. Später kam noch ein leibhaftiger Japaner hinzu, der aber nur bis Antwerpen unser Reisekollege blieb.

An Bord zeigte jeder das Bestreben, sich für die lange Fahrt häuslich einzurichten. Auf Anraten des Stewarts wählten wir Deutsche uns ein paar freundliche Plätze, wo wir getrennt von den übrigen sein konnten. Jeder erhielt sodann eine Wolldecke und Eßgeschirr. Bald darauf wurde uns auch die erste Nahrung gereicht, von der ich nur sagen kann, daß sie reichlich und gut war, welche Eigenschaften die Verpflegung auch während der ganzen Reise beibehalten hat.

Von Bremen bis Antwerpen.

Gegen 3 Uhr nachmittags verließ die „Barbarossa“ unter dem klingenden Spiel ihrer Bordkapelle den Hafen. Auf dem Vorderteil des Schiffes, dem Aufenthaltsort der Zwischendecker, war es buchstäblich schwarz von Menschen. Schulter an Schulter gedrängt, standen die Auswanderer zu Hunderten an der Reeling und schauten mit gleichmütigen Gesichtern auf die vielköpfige Schar neugieriger Zuschauer herab, welche den Kai bevölkerte und sich regelmäßig zu den Dampferabfahrten einzufinden pflegt. Die weitaus größte Zahl der Europamüden waren natürlich Slaven, arme Teufel, die sich drüben recht und schlecht als Industrie- oder Grubenarbeiter durchschlagen und von den Amerikanern als Lohnrucker nicht geliebt sind. —

Nunmehr wurde es auch bei uns ernst. Die Troffen, mit denen das Schiff am Kai vertäut lag, wurden eingeholt und zwei kleine pustende Schlepper spannten sich an Bug und Heck vor, welche die „Halle“ von der Kaiwand abzogen und

*) Die Verfassung der Hansestadt ist bekanntlich republikanisch.

langsam in dem stillen Hafengewässer nach der Schleuse bugsierten. Dort angelangt, fand ich noch einmal Gelegenheit, mich von meinem Freunde zu verabschieden, der am Ufer stand und glückliche Reise wünschte. Inzwischen war das Schleusentor passiert, wir befanden uns in der offenen Weser und während die kleinen Helfer ihre Schlepptrossen loswarfen, heulte unsere Dampfmaschine ihren Abschiedsgruß nach Bremerhaven hinüber. Noch ein letztes Winken, dann gab der Maschinentelegraph das Glockenzeichen, und unsere Schraube begann zu arbeiten; — erst langsam, dann mit wachsender Schnelligkeit ging es stromabwärts.

Weiter und weiter rückten wir von Bremerhaven ab und immer mehr trat das Hafengebäude zurück, meine Blicke haften aber noch fest am Kai. Dort saß der „sanfte Heinrich“ wie ein geknicktes Rohr auf einem Voller*) und schwenkte mit rührender Ausdauer sein grellfarbenedes Sacktüch über dem Kopfe. Mir tat der arme Kerl fürchtbar leid. Ich selbst empfand plötzlich ein tiefes Verlassenheit und zum erstenmale enthüllte sich mir der Ernst meines Vorhabens in voller Deutlichkeit. Ich fand jetzt auf einmal, daß es wirklich nicht so leicht sei, die Heimat für eine unbekanntes Ferne zu opfern, von der man nicht weiß, ob sie auch nur den tausendsten Teil dessen erfüllt, was man an stolzen Hoffnungen auf sie gesetzt. Es kostete energische Bernunftarbeit, um diese Schwäche niederzuringen. Endlich hatte ich mich aber doch wieder notdürftig gefunden, und um die trüben Grübeleien loszuwerden, wandte ich meine Aufmerksamkeit den grünen Uferbeichen zu, hinter denen die spitzen Kirchtürme der Marschbörfer hervorlugten.

Später wandte ich mich noch einmal zurück, aber da war Bremerhaven schon längst in den schmutziggelben Wellen des Weserstromes untergetaucht, nur der gigantische Riesenleib des im Hafen liegenden Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm II.“ mit seinen Masten und Schornsteinen ragte noch hervor. Bald passierten wir den Hohewerg-Leuchtturm, wo sich die Weser weitet und mit dem Jadebusen zusammenfließt. Bei Einbruch der Dunkel-

*) Eisenständer zum Festmachen der Schiffe.

heit kamen wir an dem rotweiß gestreiften Rotensand-Leuchtturm vorüber, nebenbei bemerkte, das modernste Bauwerk dieser Art in ganz Deutschland und unter enormen Schwierigkeiten errichtet. Hier erreichten wir die offene See, was sofort zu bemerken war, da unser bis jetzt tadellos ruhig gehendes Schiff gemächlich zu schaukeln begann. Der Abend war sehr schön. Ich blieb deshalb auch noch an Deck, als es schon völlig Nacht geworden war und da die übrigen Deutschen ein Gleiches vorhatten, so konnten wir zusammen, plauderten über das verlassene Vaterland und schmiedeten Pläne für die Zukunft. Dabei konnten wir das Leuchtfeuer von Wangerooch beobachten, einer als Seebad sehr bekannten Nordseeinsel, deren dunkle Uferstreifen wir bereits am Rotensand bemerkt hatten. In der Folge gesellten sich auch die Leuchtfeuer verschiedener anderer Inseln der friesischen Küste hinzu. Gegen 10 Uhr begaben wir uns in unsere unterirdische Behausung und bezogen die Kojen. An Schlaf war jedoch sobald nicht zu denken, das feuchte Element hinter der dünnen Eisenwand machte eine gar zu absonderliche Musik, an die man sich erst gewöhnen mußte.

Der nächste Morgen sah mich zeitig auf den Beinen. Natürlich galt meine erste Sorge der See und dem Wetter, weshalb ich mich sogleich an Deck begab. Die Zeit hiezu war etwas schlecht gewählt, denn die Mannschaft arbeitete mit Schlauch und Schrubber gerade an der Reinigung des Schiffes. Ich mußte über alle möglichen Waschtüchlein hinwegturnen, um an die Reeling zu kommen. Dort aber war meines Bleibens auch nicht lange, denn das Wasser floß in Strömen und wollte ich nicht von einem dieser Sturzbäche erfaßt und fortgeschwemmt werden, so hieß es retrieren. Uebrigens machte sich bei mir die wohlthätige Wirkung der Seeluft auf den Appetit für das Frühstück bereits bemerkbar; die eine reichliche Ration genügte nicht, um meinen Magenansprüchen gerecht zu werden.

Um 7 Uhr morgens passierten wir Haal-Feuerschiff an der holländischen Küste, Land kam jedoch nicht in Sicht. Bis 3 Uhr hatten wir einen Hamburger Dampfer in unserem Fahrwasser, der dann mit Kurs auf Rotterdam abshwenkte

und bald am Horizont verschwand. Am Spätnachmittage näherten wir uns der Küste und erreichten kurz nach 5 Uhr Blissingen, wo gestoppt wurde, um den

Schelde-Bootsen an Bord zu nehmen. Die mauerungsgürtete Stadt mit ihren Türmen, ihren Bastionen und hohen Stiebelhäusern macht einen stark mittelalterlichen Ein-



Wohlfahrt. (Text auf Seite 243.)

druck. Als Durchgangstation von und nach England hat Blissingen einige Bedeutung, da täglich zweimal gute Verbindung nach London besteht. Neuerdings

tritt es auch als Badeort hervor, wovon ein elegantes Strandhotel seitwärts hinter den Dünen Zeugnis gab. — Eine kleine Jolle brachte den Boatsen und wenige

Augenblicke später ging es mit Volldampf die hier seebreite Scheldemündung aufwärts. Der Strom beschreibt viele Windungen und oft ist die durch verankerte Bojen gekennzeichnete Fahrrinne so schmal, daß knapp zwei große Seedampfer an einander vorbeikommen können.

Antwerpen.

Trotz des eintretenden Regens blieben wir an Deck und hielten mit anerkennenswerter Ausdauer nach den Türmen Antwerpens Ausschau. Es war dies eine harte Geduldsprobe, denn da die Stadt 83 Kilometer oberhalb der Mündung liegt, wurden wir ihrer erst nach 2 1/2 stündiger Fahrt ansichtig. Ganz allmählich schälte sich das Häusermeer der belgischen Metropole aus dem Nebel und alsbald vermochten wir auch die großartigen Kai-Anlagen mit den davorliegenden Schiffen zu unterscheiden. Wir fuhren jetzt mit vermindelter Kraft und hatten es gar nicht eilig, bis der schwerfällige Schlepper herangekeucht kam, der unsere „Halle“ nach dem Hasen bugstieren sollte. Gemächlich glitten wir an den Lagerschuppen und Werflätten der „Red-Star-Line“ vorüber und konnten mit Muße den „Steen“ betrachten, die alte, sagenumwobene Königsburg, in der jetzt ein archäologisches Museum untergebracht ist. Der Verkehr auf der Schelde, deren Breite hier 350 Meter beträgt, wurde ständig belebter, je mehr wir uns der mittleren Stadt näherten. Zahlreiche Dampfsboote bewegten sich auf dem Strome und erfüllten die Sonntagssille mit ihrem gellenden Warnungsgetöse. Es dunkelte schon, als wir den Liegeplatz der Lloydschiffe erreichten und neben dem Reichspostdampfer „Prinz Sittel Friedrich“ am Kai festmachten. Unsere Ankunft erregte die Aufmerksamkeit zahlreicher Passanten, die sich am Geländer der großen Promenade ansammelten, welche über den Dächern der Magazine hinführt. Neugierig musterten sie unser Schiff und verfolgten mit Interesse die Rudermanöver, welche nötig waren, um die „Halle“ auf dem Strome zu wenden und an die Kai-mauer heranzubekommen.

In Antwerpen erhielten wir einen großen Teil Ladung. Drei Tage und Nächte hindurch rasselten ununterbrochen die Dampfwinden und Ladebäume, um

all die Frachtgüter, die waggonweise auf dem Kai angefahren wurden, in den schier unersättlichen Schiffsbauch zu befördern.

Diese Tage habe ich benützt, um Antwerpen nach allen Richtungen zu durchstreifen. Mein erster Besuch galt dem Dom — der Kathedrale Notre Dame, „der Stolz der belgischen Gott“, mit einem Turm von beirächtlicher Höhe und zugleich das größte unter den in diesem Stil aufgeführten Gotteshäusern der Niederlande. Das Innere enthält reiche Kunstschätze, darunter die berühmten Rubens'schen Meisterwerke „Kreuzabnahme“, „Kreuzaufrichtung“ und „Mariä Himmelfahrt“. Weiter besuchte ich auch das sehr sehenswerte neue Gemälde-Museum am Place du Peuple gegenüber dem „Palais Hypodrome“ (Spezialitäten-theater), wo besonders auch jüngere Meister zur Geltung kommen, und den schon erwähnten „Steen“.

Ich fand ein rechtes Vergnügen darin, mit der Gemächlichkeit eines Menschen, der nichts zu versäumen hat, durch die weite Stadt zu bummeln. Dabei lag mir aber immer der Wunsch vor Augen, möglichst viel Sehenswertes und Interessantes aufzusüßern. Eine besondere Anziehungskraft übten auf mich die zahlreichen, zum Teil mit Denkmälern oder Brunnen geschmückten Plätze aus, weil sich um ihre Peripherien meist auch die architektonisch hervorragendsten öffentlichen Gebäude gruppieren. Ich nenne von diesen nur das Rathaus, die Börse, Teatro Flamand und Teatro Royal Francaise. Imponierend für eine Stadt von 250.000 Einwohnern erschienen mir die vier großen Bahnhöfe, welche sich alle recht vorteilhaft präsentieren, wenn auch nicht jeder ein solcher Monumentalbau ist, wie der am Ende der vornehmen Avenue du Kayser gelegene Zentralbahnhof. Dicht neben demselben befindet sich der reich ausgestattete zoologische Garten, der auf dem ganzen Kontinente einen vorzüglichen Ruf genießt.

Das Deutschtum nimmt in Antwerpen eine hervorragende Stellung ein, ebenso wie die deutsche Flagge neben der englischen in der Schifffahrt dominiert und die letztere teilweise sogar verdrängt hat. An dieser Erscheinung ist nichts Ungewöhnliches. Die größten Handelshäuser Ant-

werpens sind in deutschen Händen und auch bei den meisten belgischen Firmen findet man Deutsche in den leitenden Stellungen, zudem ist Antwerpen an dem deutschen Transithandel hervorragend beteiligt. Wie stark der deutsche Einfluß in Belgien und den Niederlanden überhaupt ist, das zeigt die interessante Tatsache, daß an den Börsen dieser beiden Länder fast mehr deutsch als französisch oder holländisch gesprochen wird. Als Hafensplatz wird Antwerpen auf dem Kontinent nur von Hamburg übertroffen. Seine Bedeutung hat aber in den letzten Jahren nachgelassen und zwar in demselben Maße als Rotterdam aufblühte. Die Erklärung dafür sucht man in der zunehmenden Versandung der Schelde, welche bei dem wachsenden Tonnengehalt der Schiffe immer größere Schwierigkeiten verursacht. —

Trotzdem es mir in Antwerpen sehr gut behagte, war ich doch herzlich froh, als der Tag der Weiterreise, der 27. Juni, gekommen war. Laut Avis des Kapitäns sollte die „Galle“ schon 6 Uhr morgens auslaufen, es zeigte sich aber, daß wir wegen zu großen Tiefganges den Eintritt der Flut abzuwarten hatten, weshalb wir erst gegen 10 Uhr losdampfen konnten.

Am der Küste Englands.

Bei herrlichstem Sonnenschein ging es die Schelde abwärts bis Blijssingen, wo wir den Lotsen absetzten, um dann der offenen See zuzusteuern. Zunächst hielt unser Schiff etwas von der Küste ab, später näherten wir uns derselben aber wieder auf Schwerte und genossen so den Anblick Ostendes, dessen Kasino und fashionable Strandhotels, vom warmen Sonnenlicht überflutet, freundlich herüberleuchteten. Da die eigentliche Saison noch nicht begonnen hatte, war auf den Dünen noch alles Leben erstorben. Nur vereinsamt standen einige Strandkörbe herum, dazu ein zerstreutes Häuflein Menschen, das sich auf der großen Promenade langweilte, das war alles, was wir von dem berühmten Badeleben zu Gesicht bekamen.

Unser Schiff nahm jetzt direkten Kurs nach England hinüber und bald hatten wir Ostende aus den Augen verloren. Leider schlug im Laufe des Nachmittags

das anfänglich so schöne und vielversprechende Wetter um; der Himmel überzog sich mit einer dunklen Wolkendecke und auch die See wurde merklich bewegter. Gegen Abend setzte dann eine Regenböe ein, die uns zum zeitweiligen Verlassen des ungeschützten Decks zwang. Ich tat dies nur ungern, weil mir dadurch die Gelegenheit genommen war, die Feuerschiffe auf den Goodwin-Sands*) zu beobachten. Als es vollends Nacht wurde, flammten die zahlreichen Leuchtfeuer der Küste von Dover eins nach dem andern auf, welche wir dicht vor uns hatten. Bald blitzten uns auch die Lichter der Stadt entgegen und große, helle Flecken ließen uns die weißen Kreidefelsen vermuten, die diesem Teil der Küste Englands eigentümlich sind. Der Kanal erreicht bekanntlich hier seine schmalste Stelle. Die Entfernung zwischen Dover und dem gegenüberliegenden Festlande (Calais) beträgt nur 33,5 Kilometer. Wiederholt hat man sich mit dem Plane getragen, durch Untertunnelung der Meeresstraße eine Verbindung zwischen dem Festlande und den britischen Inseln herzustellen. Die moderne Ingenieurkunst würde auch zweifellos alle technischen Schwierigkeiten dieses Unternehmens bewältigen können, nur ist es bis heute nicht gelungen, den Widerstand der militärisch-politischen Kreise Englands zu brechen. Die „Invasionsgefahr“ ist eben im Vereinigten Königreiche ein nicht zu bannendes Schreckgespenst. Es ist selbstverständlich, daß England durch den Fortfall einer festen Eisenbahnverbindung mit dem Kontinent in seinem Verkehr nicht leiden will, Deshalb suchen die interessierten Bahngesellschaften die Schiffsverbindungen nach Möglichkeit zu beschleunigen und zu verbessern. So hat z. B. die „Eastern-Railway“ Turbinendampfer für den Ueberfahrtsdienst eingestellt, die den Kanal zwischen Dover und Calais in weniger als einer Stunde, in 45—50 Minuten kreuzen.

Fahrt im Nebel.

Am nächsten Morgen wurde ich durch das Heulen unserer Dampf sirene unsanft aus dem Schlafe geweckt. Für's erste konnte ich mir über das eigenartige Summen nicht recht klar werden, als

*) Bewegliche Sandbank.

aber die schauerliche Musik von neuem anhub, turnte ich stink aus meiner lustigen Höhe herab — ich hatte von den beiden übereinander befindlichen Kojen die obere gewählt — um zu sehen, was eigentlich los war. Ein einziger Blick durch das nächste Bullauge*) gab mir Aufschluß. Wir hatten Nebel, zum Schneiden dicken Nebel. Das ist auf See etwas sehr Unangenehmes, besonders wenn man in der meistbefahrensten Schiffsstraße der Welt, im englischen Kanal, schwimmt. Alljährlich fallen eine beträchtliche Anzahl von Fahrzeugen, Dampfer sowohl wie Segler, diesem unheimlichen Gesellen zum Opfer und schon manches brave Schiff, das in hundert Stürmen sich bewährte, hat im Nebel auf tückischer Klippe ein trauriges Ende gefunden. — Als ich an Deck kam, vermochte ich kaum das Steuerhäuschen auf dem Achterschiff zu erkennen, dabei herrschte empfindliche Kälte. Das Getöse nahm jetzt kein Ende und fortwährend wurde uns geantwortet entweder von in der Nähe befindlichen Schiffen oder durch die Nebelhornstationen der nahen Küste. Natürlich war die Geschwindigkeit um mehr als die Hälfte vermindert worden. Langsam und bedächtig tastete sich die „Halle“ vorwärts und manchmal glaubten wir überhaupt still zu liegen, wenn uns nicht der weiße Kielwasserstreifen, den das Schiff wie eine Schleppe hinter sich herzog, eines Besseren belehrt hätte. Da im Nebel eine zuverlässige Steuerung unmöglich ist und wir leicht in allzu gefährliche Nähe des Landes kommen konnten, wurden in kurzen Zeitabständen Botungen vorgenommen. Einmal passierte ein Schiff dicht neben uns; den Schiffskörper sahen wir zwar nicht, wohl aber einen riesigen Schatten, der schnell vorbeiglitt. Unter solchen Umständen wird es niemanden verwundern, daß sich der Passagiere eine tiefgedrückte Stimmung bemächtigte. In ihre Lieherröcke gehüllt, trippelten die meisten unruhig an Deck umher, tauschten gegenseitig ihre Befürchtungen aus oder bestürmten die diensttuenden Offiziere mit Fragen, welche für diese doppelt lästig sein mußten zu einer Zeit, wo der Dienst an jeden Einzelnen vermehrte Anforderungen stellte. Andere wieder, und zu

*) Kleines, rundes Schiffsfenster.

denen zählten alle Seebefahrenen, lagen gelangweilt auf den Bordstühlen herum und unternahmen nur hin und wieder einen kleinen Spaziergang längs des Promenadendecks, um sich die Glieder zu wärmen. In ihren Gesichtern las man keine Spur von Furcht oder Aufregung; sie hatten auf wiederholten Reisen längst gelernt, selbst in kritischen Lagen auf die Tüchtigkeit und Umsicht der deutschen Seeleute zu vertrauen. — Nachmittags klärte sich das Wetter auf und es wurde auch wieder etwas wärmer.

Am der Küste Frankreichs.

Der 29. Juni begrüßte uns mit heiterem Sonnenschein. Am frühesten Morgen hatten wir den Leuchtturm von Queffant an der Nordwestküste Frankreichs passiert und befanden uns nun draußen auf dem Atlantischen Ozean. Das waren jetzt nicht mehr die kurzen grünen Wellen der Nordsee, die uns da entgegenrollten, sondern lange mächtige Bogen von tiefblauer Farbe, über deren Schaumkronen weißglühende Sonnensunken tanzten. Trotz des herrlichen Wetters waren verschiedene unter den Passagieren nicht wohl auf; die ersten Anzeichen der gefürchteten Seekrankheit machten sich bemerkbar. Dadurch, daß wir die Seen seitlich bekamen, geriet das Schiff ins Stampfen und dies wurde für viele verhängnisvoll. Mittags waren die meisten Plätze an den Ecktischen leer. Mit wenig Appetit machte ich mich an die Vertilgung meines Mahles, und ich weiß nicht, wie es kam, schon beim zweiten Bissen erfaßte mich ein namenloses Grauen vor all' den dampfenden Suppen und Fleischdöpfen. Mir war plözlich „hundeelend“ zu Mute. Von einem unwiderstehlichen Drange geleitet, sprang ich rasch auf und steckte den Kopf durch das nächste erreichbare Bullauge. Der grausame Meeresgott hatte sich wohl schon voll heimtückischer Freude des Opfers versichert geglaubt, aber mein tapferer Magen tat ihm den Gefallen nicht, er gab partout nichts heraus, trotz bewährter Nachhilfe. Da habe ich mich denn kurz entschlossen wieder hingesezt, mit Löwenmut alle widerstreitenden Gefühle niedergelämpft und fest drauflos gefüttert. Das hat wunderbar geholfen, in kürzester Zeit war der Anfall überwunden. Es ist dies auch

der einzige geblieben und ich habe mich während der ganzen weiteren Reise eines ausgezeichneten Wohlbefindens zu erfreuen gehabt.

Der wegen seiner Stürme so sehr gefürchtete Golf von Biscaya machte es sehr gnädig mit uns. Das Wetter blieb auch die folgenden Tage schön, nur gab es zeitweilig stark bewegte See, was freilich den zahlreichen Kranken an Bord wenig bekömmlich war. Besonders hart wurden die Kajütspassagiere mitgenommen, von denen viele bis Portugal überhaupt nicht zum Vorschein kamen.

Unsere Reisegesellschaft.

Die völlige Absonderung zwischen Kajütreisenden und Zwischendeckern, wie sie in rigoroser Strenge an Bord aller transatlantischen Dampfer zu finden ist, teilte natürlich auch die Bewohner der „Halle“ in zwei getrennte Lager. Die Barriere, welche das Promenadendeck von dem Rayon der Zwischendecker abschloß, blieb eine unübersteigbare Schranke, und was sich an gesellschaftlichem Leben auf dem Mittelschiff abspielte, daran hatten wir nur insoweit Anteil, als es uns gestattet war, bei Veranstaltungen auf Deck



Schleuse in Assuan. (Text auf Seite 244.)

die Zunft der schaulustigen „Zaungäste“ zu vertreten. Mir hat diese Rolle nie behagt; ich ehre gewiß die Bescheidenheit, aber in solcher Form erschien sie mir stets verächtlich, deshalb habe ich mich von diesen aufdringlichen Gaffereien auch geflissentlich ferngehalten. Die Langeweile, der man sich auf einer großen Seereise kaum ganz wird erwehren können, brachte es übrigens bald mit sich, daß die Kajütreisenden auf der Suche nach neuen Zerstreuungen auch mit den besseren Elementen der Zwischendecker Fühlung suchten. Auf diese Weise entspannen sich kleine Beziehungen, die manches Anregende boten. Man wurde zwar kräftig ausgehört und durfte versichert sein, dem Bordplatsch für

einige Tage neue Nahrung zugeführt zu haben, es ließen sich aber auch recht wertvolle Winke und Ratschläge einheimen, die man später ganz gut gebrauchen konnte. Ein Großteil der Passagiere waren nämlich Deutsche, die in Brasilien ihren ständigen Wohnsitz hatten und von einer Besuchsreise aus Deutschland zurückkehrten. Also da bezog man die Weisheit über Brasilien aus besserer Quelle. Wirkliche Freude machte es mir, unter den Passagieren einen jungen Steindrucker zu entdecken, der gleich mir das Glück in Brasilien versuchen wollte, nur mit dem Unterschiede,

daß er sich bereits in einem festen, kon-
traktlich gebundenen Arbeitsverhältnis be-
fand und sein Chef die Spesen einer
noblen Ueberfahrt trug, während ich das
Risiko auf eigene Kosten und Gefahr
unternehmen mußte. Dieser sehr fühlbare
Unterschied hinderte ihn aber nicht, mir
mit jener wohlwollenden Kollegialität
entgegenzutreten, wie sie von den Ange-
hörigen des graphischen Gewerbes unter-
einander gern geübt wird. Wir wurden
bald gute Freunde und fast kein Tag
verging, wo er mich nicht auf meinem
gewöhnlichen Observationsposten hinter
dem Steuerhäuschen aufgesucht hätte.

Walffische und Delphine.

Schiffe trafen wir nur wenige. Eines
Nachmittags gab es eine Sensation.
Einige hundert Meter vom Schiff entfernt
tummelten sich mehrere Walffische im Wasser
und ließen Fontainen in die Luft schleßen;
es war eine reizende Wasserkunst. Durch

Gläser konnte man die Tiere lange Zeit
beobachten. Der hinzukommende Bootsmann
erklärte mir, daß es sich um eine
kleine Walart handle, welche im Biscaya-
golf häufig anzutreffen sei und auf die
wegen zu geringer Tranausbeute nur selten
Jagd gemacht werde. Delphine — die
Seeleute nennen sie Schweinsfische oder
auch Tümmler — traten in ganzen
Rudeln auf; sie schneellen sich meterhoch
aus dem Wasser, oft einer nach dem
andern, was einen sehr interessanten An-
blick gewährt. Besonders des Abends zur
Dämmerzeit waren sie sehr rührig und
ergötzten uns dann durch ihre possierlichen
Sprünge. Da die Delphine ein sehr
schmackhaftes Fleisch besitzen, so werden
sie auf Segelschiffen, wo das ewige Einerlei
des einfachen Küchenzettels eine Abwechs-
lung sehr willkommen erscheinen läßt,
gern gefangen und zwar bedient man sich
dabei immer der Harpune.
(Fortsetzung folgt.)

Was ein gutes Wort vermag.

Von Maria Freiin v. Buol.

Ihr Vorhaben will mir gar nicht
einleuchten, sagte der Bischof von
W. zu einem jungen Priester,
der in bescheidener Haltung und mit ge-
senkten Blicken vor ihm stand. „Eine
Missionskongregation wollen Sie stiften?
Den Glauben unter die Heiden hinaus-
tragen wollen Sie? Schlagen Sie sich
das aus dem Kopfe! Wir katholischen
Priester in England haben unser Mis-
sionsgebiet in der eigenen Heimat. Die
müssen wir für Gott zurückerobern. Die
auswärtigen Missionen können wir billig
andern überlassen.“

Herbert Vaughan, so hieß der junge,
mutige Priester, küßte schweigend den Ring
des Bischofs und wollte sich entfernen.
Aber seine demütige Schüchternheit schien
auf den Bischof doch Eindruck gemacht zu
haben; denn er hielt ihn noch einen
Augenblick auf. „Sie sagen, daß Ihnen
der Gedanke von Jugend an vorgekwebt
sei?“

„Zugleich mit meinem Beruf zum
Priestertum ist er mir gekommen,“ ant-
wortete Herbert Vaughan, während sein

Gesicht vor innerer Begeisterung glühte.
„Ich habe den Gedanken geprüft, bischöfliche
Gnaden, ich habe gekämpft, habe mir alle
Bedenken aufgezehrt, die dagegen sprechen.
Und immer wieder hörte ich die innere
Stimme: Geh hin und gehorche!“
Der Bischof wurde nachdenklich. „Wenn
es Gottes Wille ist, dann wird Gott
auch die Mittel dazu geben,“ sagte er
endlich. „Ich erlaube Ihnen also für
Ihren Zweck zu sammeln. Seht die
Sammlung gut, so soll uns das ein
Zeichen sein, daß Gott das Unternehmen
billigt. Und nun Gott befohlen! Ich
werde Ihnen die nötigen Papiere noch
heute ausfolgen lassen.“

Wie froh war Herbert Vaughan! Er
zweifelte gar nicht, daß Gott seine Be-
mühungen segnen werde, und machte sich
sogleich auf den Weg. Sein erstes Reise-
ziel war eine große Stadt, worin viele
reiche Handelsleute wohnten, denen es auf
ein paar Pfund Sterling nicht ankommen
sollte. Aber eine bittere Enttäuschung
harrte des eifrigen Priesters. Gleich in
den ersten Häusern, wo er vorsprach,