



Das „Classic Forum“ präsentiert:

Reisebericht – Historisch

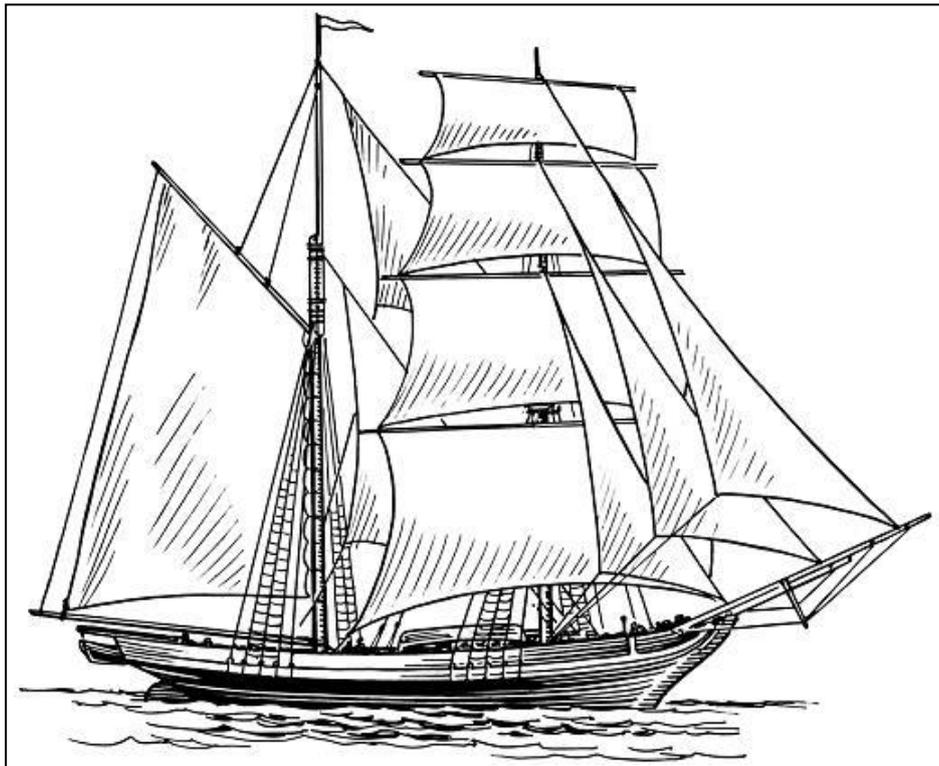
Historische Briefe
von vorgestern.

3101-2023

Brief aus der Zeit der Christlichen Seefahrt I

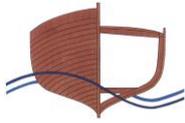
1861

von *Johann H. Lange*
zur Verfügung gestellt von *Dr. Hendrik Busmann*



© *Dr. Hendrik Busmann, Köln*

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



Bericht des Kapitäns *Johann H. Lange* (1841-1934) aus Papenburg an der Ems über seine Reise als Matrose auf der 1857 gebauten Brigg *GEORG* nach Mexiko im Jahre 1861 (vermutlich 1906 geschrieben).

[in eckigen Klammern befinden sich Hinweise der Redaktion]

Es war am 11.Juli des Jahres 1861, als für meine Schwester Helene mit ihrem einjährigen Kind, einem lieblichen Mädchen, für meinen Schwager B.Beckmann, den Kapitän des Schiffes GEORG und für mich die Scheidestunde schlug. Voller Wehmut schieden wir von der trauten Heimat, jene, um nie, wir, um ohne die lieben Angehörigen zurückzukehren.

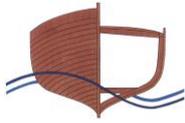
Unser erstes Ziel war London, dort lag das Schiff meines Schwagers, bestimmt, Stückgüter für Barbados einzunehmen und von Minatitlan in Mexiko eine Ladung Mahagoniholz zurückzubringen, welche Reise ich als Matrose mitmachte. Eine andere Reisegefährtin war die Frau des uns befreundeten Kapitäns Schmelzer, welcher ebenfalls mit seinem Schiff ANNA [Brigg, Baujahr 1853] eine Ladung Mahagoniholz von Minatitlan holen wollte.

Wir erreichten glücklich unser Ziel, bald waren die Schiffe beladen und am Nachmittag des 24.August holten wir sie zusammen aus dem Westindien-Dock auf den Strom. Ein frischer Westwind ließ die hannoversche Flagge – an eine reichsdeutsche dachte damals noch niemand – an den Spitzen der Masten lustig flattern und als wir die Segel preisgaben und mit einem „Hurra für Barbados“ den Fluss hinuntersteuerten, da ahnte noch niemand, daß keines der beiden Schiffe jemals Europa wieder erreichen würde und daß von ihren aus 17 Mann bestehenden Besatzungen nur drei lebend zurückkehren würden. Am Abend ankerten wir auf der Reede von Deal, die ANNA segelte indeß weiter, verlor sich in der Dunkelheit der Nacht aus unseren Blicken und erst in Mexiko sahen wir sie wieder. Am anderen Morgen lichteten wir den Anker und eine frische Brise führte uns bald hinaus aus dem Kanal in den ewig wogenden atlantischen Ozean; das Gestade verschwand hinter der mehr und mehr sich hebenden Wasserwölbung, noch einen Gruß winkten wir der scheidenden Küste und steuerten hinaus auf die Fluten des weiten, wüsten Meeres, unseren Kurs auf Madeira setzend.

Eine bald frischere, bald gelindere Brise, die westliche Strömung und eine ruhige See förderten unsere Fahrt vorzüglich. Nicht mit Unrecht haben die Spanier, die den Ozean zuerst durchsegelten, diesen Strich das Meer der Frauen genannt, denn hier begleitet den Seemann stetst das herrlichste Wetter. Wenn nach des Tages schwüler Hitze die Sonne purpurrot ins weitglänzende Meer taucht, wenn eine erquickende Kühle den ermatteten Schiffer zur Ruhe einlud, die ihn am Tage die südliche Sonne vergebens suche ließ, wenn selbst der Kapitän im Bewußtsein der Gefährlosigkeit jener Gewässer mir seine Wache anvertraute, und das Schiff, von meiner Hand geleitet ruhig über die schweigende Tiefe hinwegfuhr, wie gerne plauderte ich dann in einsamer Stille mit der teuren Schwester von der fernen Heimat. Wie oft bewunderten wir in jenen Augenblicken in ehrfurchtsvoller Anschauung die Herrlichkeit des leuchtendes Meeres und des sternenreichen Himmelraumes, der wegen der Reinheit der Luft so nahe erscheint, daß man fast glaubt, die Sterne greifen zu können.

Am Morgen des 11.Oktober zeigte sich endlich die blühende Insel Barbados. Wir steuerten in die Bai hinein und warfen unterhalb der Hauptstadt Bridgetown Anker; noch am nämlichen Tag betrat mein Fuß zum ersten Mal amerikanischen Boden.

Nachdem die Ladung in Leichter gelöscht und in den Hafen hineingebracht war, der Ballast eingenommen und die Wasserfässer wieder gefüllt waren, segelten wir am 24.Oktober weiter, und am 16.November erblickten wir die mexikanische Küste, unter welcher wir bei Coatzacoalcos am Fuße des Vulkans Tuxtla ankerten. Als wir am nächsten Tage glücklich über die Barre gelangten, erinnerte eine schwarze Wolke von Mosquitos uns nur zu bald daran, daß wir uns in einem Lande befänden, das den Namen Mosquito-Küste führt. Es ist unglaublich, in welcher Menge und mit welcher Bosheit und Beharrlichkeit diese giftigen Fliegen hauptsächlich den Weißen verfolgten und peinigen; ihre ungeheure Menge trotz jeder Vernichtung und durch keine List gelingt es, sich ihren Bissen und ihrem widerwärtigen Gebrumm zu entziehen. Es ist nicht übertrieben, wenn ich hier mitteile, daß in trockenen Nächten die Mannschaft unseres Schiffes in den höchsten Segeln schlief, weil die Mosquitos nur niedrig fliegen; vertrieb uns indeß ein Regen von dort, so blieb nichts anderes übrig, als mit ruhiger Ergebnisheit in ein unabänderliches Schicksal die ganze Nacht hindurch im Regen auf dem Verdeck zu lustwandeln.



Kaum angelangt, überbrachte uns der Hafenmeister ein Schreiben vom Ablader, welcher in dem 25 englischen Meilen den Fluß aufwärts gelegenen Dorfe Minatitlan wohnte, worin derselbe den Wunsch äußerte, daß der Kapitän, sobald er anlangte, zu ihm in einem Boot hinaufkommen möge. Am nächsten Morgen also machten wir uns reisefertig, versahen uns mit Proviant, Karten, Kompaß und Waffen und ruderten den Fluß hinauf. Kaum verschwand das Dorf der Mündung unseren Blicken, so empfingen uns undurchdringliche Urwälder, wohinein noch nie ein Sonnenstrahl oder ein menschlicher Fuß sich verirrt. Das Geschrei und Geheul von Vögeln und Raubtieren aller Art, womit Mexiko sehr gesegnet ist, ertönte von allen Seiten. Zahlreiche Amphibien bevölkerten das Gewässer des Flusses, und weil wir beim Hinaufrudern wegen der Strömung uns nahe den seichten Ufern hielten, so schwebten wir mehr als einmal in Gefahr, von Alligatoren überfallen zu werden. Eines dieser Ungeheuer erhielt für seine Keckheit, das Boot anzugreifen, und zwei furchtbare Reihen Zähne zeigend umherzuschlagen, eine Kugel in den offenen Rachen; doch erst dann zog es sich zurück, als ein Säbelhieb über das eine Auge es belehrte, daß sein Besuch uns durchaus nicht erwünscht sei.

Nachdem wir gelegentlich noch einige uns neckende Affen unterwegs erschossen hatten, langten wir des Abends in Minatitlan an. Der Kapitän begab sich alsbald zum Ablader, wurde aber nicht mehr vorgelassen, und ihm ein Zimmer für die Nacht überwiesen. Wo aber sollten wir die Nacht zubringen? Zwar öffneten die gutmütigen Indianer uns bereitwillig ihre Hütten, wo wir auf dem Erdboden hätten ruhen müssen, doch zogen wir es vor, Arm in Arm, ein fröhliches deutsches Lied singend, das Dorf hin und wieder zu durchziehen, gefolgt von dessen staunenden Bewohnern, welche, hätten sie Deutsch verstanden, wohl manche derbe Verwünschungen ihres Heimatlandes als Intermezzo des Gesanges hätten hören können.

Als am folgenden Tage der Kapitän Ordre erhalten hatte, in Minatitlan zu laden, machten wir die Tour wieder zurück, doch schneller und gefahrloser als das erste Mal, weil uns der Strom günstig war und wir uns in der Mitte des Flusses halten konnten.

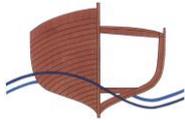
Flußlotsen kannte man nicht; segelte ein Schiff hinauf, so war es genötigt, durch ein vorausgeschicktes Boot das Fahrwasser selbst zu erspähen. Durch dieses langwierige Mittel langten wir auch endlich beim Dorfe an, warfen den Ballast über Bord und fingen an zu laden. Während dieser Zeit kam auch eines Tages die ANNA, Kapitän Schmelzer, heraufgesegelt, welche von uns in jenem fernen Lande mit der aufrichtigsten Freundschaft bewillkommnet wurde.

Nachdem beide Schiffe mit Mahagoniholz beladen waren, arbeiteten wir uns zusammen wieder den Fluß hinunter. Die ANNA folgte unserer Fahrt, doch weil der einzige Lotse von Coatzaacoalcos bei uns an Bord war, so warf sie, vor der Barre angelangt, den Anker, während wir in See stachen. Als der Lotse von uns zurückkehrte, hinderte sie die währenddessen eingetretene Seebrise am Hinaussegeln.

Am folgenden Tage aber überfiel uns eine sehr heftige Böe, welche mehrere Segel zerriß und uns einen jener gefährlichen, hauptsächlich im Winter wütenden Stürme ankündigte, welche der westindische Seefahrer mit dem Namen „Norther“ bezeichnete, weil sie von Norden wehen. Zu gleicher Zeit verschied unser alter Koch, welcher schon während der ganzen Reise gekränkelt hatte, und dessen schwächlicher Körper dem ungesunden Klima Mexikos nicht widerstehen konnte. Nach alter Sitte verrichteten wir gemeinschaftlich ein Gebet für den Verstorbenen und setzten seine Leiche über Bord.

Am Abend wütete der Sturm mit furchtbarer Heftigkeit, alle Segel, bis auf die dichtgereiften Marssegel, wurden teils weggenommen, teils vom Sturm zerrissen. Die Nacht brach herein und bedeckte die Küste, von welcher wir uns noch ungefähr sechs deutsche Seemeilen entfernt gißten. Ohne unsere gefährliche Lage zu verbessern, brach der Morgen herein und überzeugte uns, daß unsere Entfernung von der Küste nur noch eine Meile betrug; bald war die Brandung sichtbar. Um neun Uhr morgens waren eine Rhadenfehrer Matrose und ich auf dem Vor-schiff beschäftigt, für den nachts weggeflogenen Klüver einen anderen anzuschlagen; da kam der Steuermann zu uns und fragte: „Jungs, wat mäin ih doarvan?“ Wir meinten, wir würden eher in der Brandung sein, als wir den Klüver würden beisetzen können. Da auch nach der Ansicht des Kapitäns und des Steuermanns eine Rettung des Schiffes nicht mehr möglich war, so mußten wir nur darauf bedacht sein, unser Leben zu retten. Ich wurde ans Ruder gerufen und mir befohlen, das Schiff vor dem Winde zu halten; der Kapitän stellte sich neben mich, die übrigen Mannschaft stieg in die Wanten, um nicht von Sturzseen über Bord gerissen zu werden.

Kaum hatten wir einige Minuten dem Lande zugesteuert, so brachen wilde Brecher über das Schiff hinweg, und von den heftigen Stößen des Kiels auf den Boden krachte das gute, alte Schiff in allen Fugen. „Wenn das Schiff hier sitzen bleibt, dann sind wir alle verloren“, schrie der Kapitän mir zu. Glücklicherweise war die



erste und schwerste Brandung nur auf einem Außenriff, wir bekamen wieder tieferes Wasser und segelten noch einige Minuten weiter. Das Schiff war durch die Brandung und das Aufstoßen nicht aus seiner Lage vor dem Winde gekommen, der Seegang hinter dem Außenriff viel ruhiger, und da der Strand nur aus Sand bestand, so arbeitete sich das Schiff durch jeden Stoß höher hinauf, bis endlich die Wellen so unbedeutend wurden, daß keine Stöße mehr erfolgten und das Schiff zwar voll Wasser, doch ruhig und außer Gefahr, zertrümmert zu werden, festsaß.

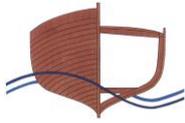
Am anderen Morgen fiel das Wasser ganz bedeutend infolge des sich legenden Windes, die Brandung ward weniger heftig, und so gelang es uns, mit einer Leine an Land zu schwimmen und eine Tresse daselbst zu befestigen. Nachdem wir ermittelt hatten, daß der Ort unserer Strandung zweieinhalb deutsche Seemeilen östlich von Coatzacoalcos gelegen sei, gelang es uns, in der Nacht auf den 31. Dezember vermittelst der Trosse meine Schwester und ihr Kind an Land zu schaffen. Einige Pferde standen bereit, sie nach dem Hafen zu tragen. Hier war es, wo ich die teure Schwester zum letzten Male sah, wo ihr seelenvolles, tränenfeuchtes Auge zum letzten Male einen Dank mit winkte, als ich ihr bei dem für sie ungewohnten Besteigen eines Pferdes behilflich war, und sie mir mit bewegter Stimme ein Lebewohl und eine glückliche Heimkehr in's Vaterhaus wünschte. Als der Zug glücklich in Coatzacoalcos angelangt war, verfügte sich meine Schwester sogleich an Bord der ANNA, deren Kapitän, Gott habe ihn jetzt seelig, den braven Seemann, ihr freundlichst seine Kajüte anbot. Nachdem Wind und Seegang sich gelegt hatten, wurde noch manches von unserem Schiff gerettet, zum Hafen gebracht und dort verkauft.

„Never mind that boy, let him lie, tomorrow he will be dead.“

Diesen unmenschlichen Rat konnten wir selbstverständlich nicht befolgen, auch wenn Ole nicht ein so lieber, munterer und fixer Junge gewesen wäre. Aber wider unser Vermutung hatte er die rohen Worte nicht nur gehört, sondern auch verstanden, und als das Boot wieder abgefahren war, wie hat er uns angefleht, ihn nicht zu verlassen, was wir auch fest versprochen! Einige Tage später kam unser Kapitän wieder mit einem Boot zu uns, wir holten die Flagge herunter und verließen endgültig das Schiff, den Kranken ganz bis Minatitlan mit uns nehmend, wo wir ihn auf einen alten Raddampfer brachten, der in ein Hospitalschiff umgewandelt war. Ob der gute Junge mit dem Leben davon gekommen ist, habe ich nicht mehr erfahren.

Mein Schwager [der Kapitän der GEORG] entschloß sich, mich meiner Schwester als Begleiter mitzugeben, weil ihn selbst die Pflichten eines Schiffsführers noch in Mexiko zurückhielten. Nachdem wir die GEORG ihrem Schicksal überlassen hatten, erhob sich ein frischer Landwind, und wir gewahrten am fernen Horizont mehrere in See stechende Schiffe, unter denen auch die ANNA sich befand. Unsere Bemühungen im Boote, uns dieser bemerkbar zu machen, blieben wegen der großen Entfernung fruchtlos, schnell führte die frische Brise das Schiff aus unserer Gesichtskreise, ich mußte deshalb die Hoffnung aufgeben, meine Schwester auf der beschwerlichen Seereise im Winter begleiten zu können. Als wir mit unserem Boot wieder auf dem Fluß angelangt waren, überbrachte der Lotse, der die ANNA nach See geführt hatte, meinem Schwager ein Schreiben seiner Frau, in dem sie von ihm Abschied nahm fürs Leben, ihm dankte für alle Liebe, die er ihr erwiesen und glückliche Heimkehr ins Vaterland wünschte. Wie sonderbar! Ob sie damals schon ahnte, welch furchtbares Geschick sie erwartete?

Bald fand ich eine Heuer auf dem dänischen Briggschiff KAREN, Kapitän Hamborg, auf welchem ich mich an Bord verfügte. Am 21. Januar stachen wir in See, mit uns zwei englische Briggen; auf der einen derselben hatte mein Schwager, auf der anderen unser Steuermann Aufnahme gefunden. Unser Segler war ein schnelles Schiff von schöner, gefälliger Bauart. Kühn schwebte die schlanke Gestalt der Jungfrau (Karen), die das Gallion verzierte, pfeilschnell über die Wogen hinweg und ließ die Engländer bald hinter sich zurück. Bis zum 19. Februar gelangten wir auf ungefähr 25° N.-Br. und 49° W.-Lg., an welchem Tage sich ein Sturm erhob, der wohl selten seinesgleichen findet. Nachdem ein heftiger SW-Wind uns die Segel hatte dichtreffen lassen, änderte der Wind plötzlich seine Richtung und fing an, aus NW mit einer Macht zu wehen, von welcher der Landbewohner gar keine Ahnung noch Kenntnis hat. Furchtbare Wasserberge gebar die Nacht auf den 20. Februar, und heulend führte der Sturm den Schaum und Gewässer der überstürzenden Wogen mit sich fort über den durchwühlten Ozean. Und als um Mitternacht drohend schwarzes Gewölk über uns emporstieg, der Glanz der Sterne erlosch, der Sturm, seine Wut verdoppelnd, die drei dichtgerefften Segel fortriß, falbe Blitzstrahlen, die schwarze Decke des Himmels spaltend, die Nacht und die aufgeregten Fluten auf Augenblicke mit einem gräßlichen Licht erhellten und der rollende Donner mit dem brüllenden Sturm wetteiferte, da vielleicht in demselben Augenblick sangen Donner und Orkan der Schwester ein schreckliches Totenlied, nur untermischt von dem Weinen und Wehklagen der versinkenden Mannschaft, und das St.Elmsfeuer, an dessen Existenz ich bis dahin zweifelte, beleuchtete vielleicht diese furchtbare Szene mit



seinem schauerhaften Glanze als Totenkerze dienend. Schrecklich ist das Andenken dieses Ereignisses, und nie wird in mir die Zeit dasselbe verwischen!

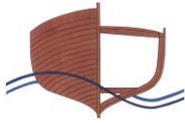
Auch ich entrann nur auf eigenartige Weise durch Zufall dem Tode. Ich war der Wache des Steuermanns zugeteilt, der um Mitternacht die Wache vom Kapitän übernahm. Dieser hatte befohlen, daß während der ganzen vier Stunden keinem anderen, als mir, das Ruder anvertraut werden sollte: Kurs, immer recht vor dem Winde halten! So stand ich denn, durch mehrere Sturzseen bis auf die Haut durchnäßt, in der kalten Februarnacht die langen Stunden am Ruder, nur zuweilen gestärkt und erwärmt durch ein Glas Kognak, das der Steuermann mir reichte, die rechte Hand fest an Rade, das Auge scharf auf den Kompaß gerichtet. Nur zuweilen richtete ich den Blick nach oben in die Takelage, wo das St.Elmsfeuer alle Stengen und Rahen erhellte. Und wenn dann ein Stern durch die zerrissenen Wolken lugte, dann war's mir wohl, als müßte ich das Rad loslassen, die Hände emporstrecken und den Stern greifen und erfassen, den einzigen festen, nicht schwankenden Gegenstand in der fürchterlichen Umgebung. Und es ist wohl kein Zeichen von Schwachmut, wenn in so ernsten Augenblicken die Gedanken rettungsflehend höher steigen zu dem, der über Wolken und Sternen thronet, und dessen gütiges Vaterauge das finstere, rasende Weltmeer wie am helllichten Tage überschaut.

Von dem Steuern des Schiffes beim Lenzen in schwerem Sturm macht sich der Landbewohner schwerlich eine richtige Vorstellung. Bekanntlich folgen sich stets drei hohe Wogen wie in wilde Bewegung geratene Gebirgszüge; dann folgt eine Periode von 2 – 3 Minuten mit unregelmäßig durcheinanderlaufendem Seegang; darauf wieder drei hohe Wogen. Diese rollen mit mehr als Schnellzuggeschwindigkeit vorwärts, so daß sie das schnellste Schiff rasch überholen. Befindet sich ein Schiff im Tal vor der ersten Woge, dann hebt sich zuerst das Hinterteil des Fahrzeuges, der Klüverbaum zeigt in den Abgrund, die Bugwellen wölben sich mannshoch; getrieben von der Wucht des Sturmes erreicht das Schiff den steilen Abhang hinunter eine rasende Fahrt; von dem gewaltigen Druck erzittert das Ruder, der stärkste Mann kann das Steuerrad nicht um eine Speiche verdrehen, das Schiff ist steuerlos. Erreicht dann der Kamm der Woge die Mitte des Schiffes, dann sinkt das Hinterteil des Schiffes in den Abgrund, die grosse Marsrah hängt senkrecht über dem Rudersmann, der Klüverbaum zeigt zu den Sternen. Ebenso rasch, wie das Schiff den steilen Abhang hinab die Fahrt angenommen hat, verliert es sie wieder den Abhang hinauf; im Tal zwischen der ersten und der zweiten Woge liegt das Schiff fahrt- und steuerlos.

Weh! Wenn dann die zweite Woge, so steil wie eine Mauer mit unwiderstehlicher Gewalt und einem Druck von 6000 Pfund auf den englischen Quadratfuß sich auf das stillliegende Schiff stürzt, alles zertrümmernd und mit sich fortreißend. So geschah es uns. Plötzlich zwischen 3 und 5 Uhr brach eine Sturzsee von hinten über das Schiff, flutete über dasselbe hinweg und schien es im Ozean begraben zu wollen. Doch mächtig hob sich wieder das Fahrzeug, die Fluten stürzten von Deck und rissen mich, vom Ruder weggeschlagen und bis zur Mitte des Schiffes geschwemmt mit reißender Schnelligkeit mit sich fort. Zum Glück erfaßte ich die großen Wanten, und obwohl ich mich gänzlich unter Wasser befand, so war ich mir doch der Gefährlichkeit meiner Lage sehr wohl bewußt; mit der Riesenstärke, die der Anblick des Todes dem um sein Leben ringenden verleiht, umklammerte ich das Tau und widerstand der stürzenden Flut.

Doch Welch einen Anblick bot jetzt das Schiff! Als ich wieder Atem schöpfen konnte, arbeitete ich mich zwischen den Trümmern der zerschlagenen Kajüte und des Ruderhauses hindurch nach hinten, doch weder Steuerrad noch Ruder waren geblieben; auch den Obersteuermann, der soeben noch neben mir stand, hatte die Sturzsee fortgespült. An seine Rettung unter diesen Umständen zu denken, wäre Wahnsinn gewesen, es galt jetzt die eigene Rettung.

Das Schiff drehte ohne Ruder natürlich gleich beim Winde, und da die Segel sämtlich fortgeflogen waren, so arbeitete und schlingerte es in dem furchtbaren Seegange des Golfstromes mit einer Macht, die uns das Schlimmste befürchten ließ. Der Kapitän übernahm jetzt selbst das Kommando, und bei dieser Gelegenheit zeigte sich bei ihm recht der wahre Seemann; unbekannt mit Furcht und begabt mit einem kühnen, scharfsichtigen Geiste vereinte er Erfahrung und kaltblütige Geistesgegenwart mit weiser Vorsicht. Auf sein Geheiß wurde ein andres Großmarssegel angeschlagen, doch kaum beigesetzt, zerriß der Orkan auch dieses wie Papier. Ein ganz neues Vormarssegel wurde darauf hinten angeschlagen, und als die Marsschotkette brach und auch dieses davonflog, die Blicke der Matrosen endlich auf den Befehl, noch ein anderes Marssegel anzuschlagen, immer mehr Ärger und Angst verrieten, da bedurfte es der Aufmunterung des Kapitäns, der unverzagten Mutes mit den Worten: „Boys, if we shall die, let us die honourably!“ selbst die Arbeit mit angriff, welche dann, wenn auch nicht ohne die größten Anstrengungen, glücklich verrichtet wurde.



Fünf Tage noch trieben wir so, ein Spiel der Wellen, zwischen Furcht und Hoffnung umher, ohne Ruder, ohne Segel, fünf lange Tage noch wütete der Sturm mit fast unverminderter Stärke. Die Elemente schienen einen Bund zu unserem Verderben geschlossen zu haben; Wirbelwinde bildeten sich in den Abgründen zwischen den Wogenbergen und führten in eiliger Flucht die überstürzenden Gewässer wie Schaum mit sich fort über den atlantischen Ozean, der in seiner ganzen Ausdehnung bis auf den Boden durchgewühlt schien.

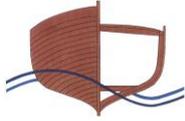
Glücklicherweise widerstanden Schiff und Takelage dem Winde und den Wogen, bis endlich, am 26. Februar, die Stärke des Windes nachließ und das Meer sich beruhigte, wenn auch nicht, ohne manches Opfer verschlungen zu haben. Wir suchten so gut es möglich unsere Schäden auszubessern und hatten bald wieder alles in einiger Ordnung. Am 8. März erfreute uns nach so manchen Gefahren der Anblick der Küste Albions [auch Bezeichnung für England], und am 10. März langten wir an unserem Ziele, London, nach einer 48tägigen Reise an. Kaum hatte ein Schleppdampfer das Schiff in das West-Indien-Dock hineinbugsiert, so erhielt ich schon nach englischer Sitte meinen Abschied; am folgenden Tage schiffte ich mich auf dem Bremer Dampfer ein und erreichte, von allen der Erste, wieder die Heimat. Auch mein Schwager und der Steuermann trafen bald nach mir ein, doch vergebens erwarten wir bis auf diese Stunde die Ankunft der teuren Schwester. Im April brachte die „Weser-Zeitung“ eine Reihe von Aufsätzen über die schrecklichen Stürme, die im Februar über den atlantischen Ozean gerast waren. Ich hatte sie alle miterlebt.

Etwa zehn Jahre später traf ich als Kapitän in London einen deutschen Kollegen. Als dieser hörte, daß ich von Papenburg sei, erzählte er mir, er habe vor einigen Jahren im atlantischen Ozean etwas im Wasser treiben sehen, er habe das Boot zu Wasser gelassen und ein kieloben treibendes Schiff gefunden, am Heck habe er in dem klaren Wasser deutlich den Namen „ANNA VON PAPENBURG“ lesen können.

Das unglückliche Schiff war also in den schweren Stürmen gekentert und trieb noch auf der Holzladung.

Das ist die einzige Nachricht, die wir von ihm erhalten haben.

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



Anhang: Nachweis der enthaltenen Abbildungen

Abbildung 1
Seite 1 Segelplan der Brigantine *HERMAPHRODITE* (auch als Schonerbrigg bezeichnet)
[aus: Wikipedia]
