

Ferienreise mit „Nordwest“ 1930

Um Jütland mit Grundberührungen und einer Strandung

Von Johannes Schulz

Besatzung: Fräulein L., A. und der Schipper

Unsere Absicht, dem Fahrtentreffen bei Flensburg beizuwohnen, mussten wir aufgeben, weil „Nordwest“ einige Tage zu spät von einer Ferienreise heimkehrte. Erst am Mittwoch, dem 30. Juli konnte „Nordwest“ unter erwartungsvollem Nicken seinen lebenden Ballast einnehmen, nachdem tags zuvor seine sämtlichen Schränke vollgestaut worden waren.

Um 10.05 Uhr, die Ebttide hatte bereits 8½ Uhr eingesetzt, konnten wir die Boje slippen. Mit vier Reff gingen wir auf den Weg, denn es wehte steif aus SW, Barometer 752½, Smut. Wir konnten überall anliegen und passierten 1.35 Uhr schon Glückstadt. Vor der Stör hatten wir Flut und, da der Wind westlicher gedreht hatte, kreuzten wir unter die Süd und legten unter Freiburg zu Anker. Hier wurde abgekocht, Ölzeug samt Schipper photographiert und glossiert und dann die Back gelöscht. Während die Kökschen das Geschirr abwuschen, nahm ich die Seekartenrollen zu Hand, um die Karte der westlichen Nordsee und östlichen Ostsee herauszukramen, konnte aber gerade diese nicht finden. Ich hatte zuhause befohlen — Verzeihung! — gebeten, alle Karten auf ihr Dasein zu prüfen, und nun fehlte gerade meine beste. Da die Mannschaft üblicherweise für alles Fehlende und alle Fehler verantwortlich zeichnet, stellte ich sie zur Rede: „Ihr habt ja die Übersichtskarte und auch das Handbuch zu Hause vergessen, jedenfalls kann ich sie nicht finden!“ „Och wat, Voder, du hes bloos mol weller nich recht tookek'n“, schnob mich die eine an. Die andere: „Herr Schulz, machen Sie nur erstmal Ihr Schläfchen, wir werden die Karte wohl finden.“ Die andere: „Herr Schulz, machen Sie nur erstmal ihr Schläfchen, wir werden die Karte schon finden.“ Folgsam streckte ich die Glieder und die Köpfchen fingen an, die Karten abzurollen. Da ich einen sehr leichten Schlaf habe — das heißt, ich schlafe leicht aber fest ein — war ich schon nach Schluss der Gegenrede ins Traumland hinübergeschwebt und ich träumte von der Jugendzeit: es würden die berühmten und viel bewunderten Bilderbogen aus „Neu-Ruppin von Gustav Kühn“ verteilt. Polster, Tisch, mein träumendes Ich, die ganze Kajüte, alles war über und über mit „Gestiefelten Katern“, „Den zwölf kleinen Negerlein“ und all den anderen Kunstwerken bedeckt. In dem Augenblick, als gerade das letzte kleinen Negerlein futsch war, wachte ich infolge von Atemnot, die mir die auf mir lagernden Seekarten verursachten, auf, reiße die Karten auseinander und mich zusammen und frage: „Na, hebt ji de Kort funn'n?“ Darauf die Gegenfrage: „Wie sieht sie denn eigentlich aus?“ Da ich noch einigermaßen verdattert war, machte mich diese Frage erklärlicherweise sprachlos, so daß ich schweige, schweige, schweige bis in die Mannschaft, nachdem sie meine Ruhe genugsam bewundert hatte, den einzigen Ausweg aus dem Dilemma gefunden hatte, und mir Kaffee und Kuchen als Entschädigung vorsetzte.

Bis zur Stunde hatten wir noch keinen Beschluß gefaßt, ob wir die Nordsee oder den Kanal wählen wollten, hatten nur besprochen, nach Skagen hinauf oder noch weiter zu segeln. Das „oder noch weiter“ mußte ich allerdings vorweg stark bezweifeln, da wir in drei Wochen wieder zurück sein mußten. Um mich einigermaßen ins Bild zu setzen, hatte ich die Übersichtskarte vornehmen wollen. Nach vielem Hin- und Herreden — mehr her als hin — entschied ich forsch: „dann nehmen wir den Kanal!“ Da der Ton die Musik macht, erfolgte ausnahmsweise kein Widerspruch.

Mittlerweile hatte der Strom nachgelassen und ich setzte Segel. 6.05 gingen wir Anker auf. Der Wind stand mit 2-3 W. Das Glas war auf 750 gefallen. Wir kreuzten bei angenehmer Luft abwärts und erreichten 7.55 Brunsbüttelkoog. Wir sahen dicke Luft aufkommen und hatten gehofft, noch vor der Flog in die Schleuse zu kommen. Da aber die Einfahrt nicht frei war, fing der Regenguß gerade an, als wir einlaufen konnten, brauchten aber nicht erst

festmachen, sondern konnten gleich glatt durchlaufen. Der Schleusenmeister rief uns zu, wir könnten im Binnenhafen anlegen und dann die Papiere holen. 8.45 lagen wir vertäut. Während ich die Kanalpapiere holte, machten die Kökschen das Abendbrot fertig, und wir saßen dann noch gemütlich in unserm Heim, hörten Radio und hörten den ununterbrochenen Regen aufs Deck prasseln und freuten uns wie Kinder, daß wir im Trockenen saßen. Wir warteten dann noch den Wetterbericht ab und gingen in die Koje. Die Vorhersage lautete: NW bis N mäßig. Das waren nun nicht nach Wunsch. Wohl kann man theoretisch überall anliegen, in der Praxis jedoch nicht, weil der Wind unter den hohen Ufern hin und her schralt und häufig von vorn steht. Bekanntlich darf man nicht kreuzen – – wenn's wer sieht!

Am Donnerstag, dem 31. Juli stiegen wir, nachdem wir unser Morgenbrot in Sicherheit gebracht hatten, gummiert und geölt auf Deck und gingen unter Segel. 6.45 warfen wir bei WSW Wind und dem üblichen Regen los. Barometer 752. Wir hatten also die Aussicht, südliche Gelegenheit zu behalten und uns darin auch nicht getäuscht. 8.45, also nach zwei Stunden, waren wir bereits bei km 18.12.40 mußten wir vor der Drehbrücke Rendsburg beidrehen und bis 1.20 warten; dann wurden wir durch einen Dampfertreck erlöst. 4.40 legten wir im Binnenhafen Holtenau an die Pfähle, um hier zu übernachten.

Auf der Durchfahrt hatten wir Regen, Platzregen, Smut; nach 11 Uhr abwechselnd Regenflog'n, Regenbogen – also Regen mit Sonne gemixt – Güsse, dann Sonne und damit Gelegenheit für Knips-Amateurinnen. Zwischen den hohen Ufern hatten wir teilweise recht unbeständigen Wind. Der Wimpel wehte aus W zu N, unten kam er aber mal von vorn, auch mal aus dem Leeufer, so daß die unter Untersegel von Stb und der obere Teil von Bb vollstanden.

Freitag, den 1. August lenzten wir um 12 Uhr in die Schleuse, wurden um 1 Uhr in Freiheit gesetzt und segelten in den Hafen des KYC. Es war nämlich eine Depesche für mich an den Schleusenmeister gekommen, ich müsse von Kiel bei meinem Hause anrufen. Da ich dann am Fernsprecher hörte, dass im Laufe des Nachmittags Besuch kommen würde, legte ich auf Anweisung des liebenswürdigen Hafenmeisters bei „Rautendelein“ längsseits. Aus dem seemännischen Aussehen dieser Besatzung konnte man auf ein langes Seeleben schließen. – Vertraulich: Sollten Sie dies lesen, Herr Willberg, haben Sie, bitte, keine Angst; ich verrate es nicht, daß Sie sich das erste Mal seit vier Wochen einmal wieder gründlich gewaschen hatten! – „Rautendelein“ war nämlich, von Norwegen kommend, auf der Heimreise begriffen und hatte Kiel als letzten Ostseehafen angelaufen.

Da wir an diesem Tage doch nicht weiter konnten, der Wind abends auch vollständig eingeschlafen war, machten wir nach dem Abendbrot noch einen Spaziergang durch Kiel. Nachdem wir alle Vergnügungslokale von außen genügend bewundert hatten, schifften wir uns wieder ein und gingen um 11 herum in die Koje.

Am Sonnabend, dem 2. August setzten wir 9.45 Uhr bei schönstem Südostwetter Segel und drehten die Nase nach Norden. 11.14 Uhr passierten wir Bülktonne, 1.15 Schlei, 2.10 Uhr Falshöft-Feuer, 2.55 Feuerschiff Flensburg und liefen um 4 Uhr in Sonderburg ein.

Wir hatten damit eine selten schöne Überfahrt gehabt: Backstagswind, besten Sonnenschein und große Sichtigkeit. Die 33 Seemeilen von Bülk bis Sonderburg hatten wir in vier $\frac{3}{4}$ Stunden abgemacht. Kurze Zeit nach uns lief die „Windliese“ (22er des Herrn Entz, Rendsburg) ein und legte uns zur Seite. Ohne Neid – man glaub's mir – sah ich die Besatzung auswandern, um im Hotel zu übernachten. Wenn man so etwas wahrnimmt, wirkte die eigene Kajüte doppelt gemütlich.

Seltsam war es in Sonderburg mit dem Radioempfang. Während Hamburg schlecht hören war, hatten wir tadellosen Empfang von Stuttgart, natürlich auch von den nordischen Sendern.

Sonntag, den 3. August 8.40 Uhr gingen wir bei flauem Südwind segelnd durch die Schwimmbrücke. Vor uns lag der Schärenkreuzer 30/27 und noch weiter voraus die Flensburger Ketsch „Regina“. 11.50 Uhr hatten wir die Ausfahrt der Förde. 4.50 Uhr Brandsö. Es bildeten sich Gewitter. Schon den ganzen Tag war die Luft schwül und das Glas war auf 748 $\frac{1}{4}$ gesackt. Außer Gewitterregen wurde uns aber nichts Böses beschert. Die drei Fahrzeuge blieben zusammen, bis sich das Fahrwasser gabelte. Hier nahm ich das hart nach Westen bliegende, während die beiden andern Kurs hielten. Diese reisten mit der Süd/Nordströmung und nettem Wind rasch weiter, und wir blieben und trieben mit schlappen Segeln fast auf der Stelle. Im Westen, weit in der Bucht lagen viele weiße Segel, die sich auch kaum bewegten. Schließlich gelang es uns mit einem kaum fühlbaren Luftzug irgendwo unter Land Ankergrund zu fassen. Als wir unser Abendbrot genossen hatten, war es stockfinster geworden. Auf einmal bemerkten wir von der Kajüte aus einen blitzartigen Schein an den Fenstern vorbeihuschen. Als wir hinaus kamen, sahen wir plötzlich wieder einen Scheinwerfer und stellten schließlich fest, daß in unsere Nähe ein Fischerboot Vergnügen daran fand, mittels blendenden Lichts arme, dumme Fischlein an sich zu locken, zu betören, um sie dann später mutmaßlich einem Wohlbehagen zu opfern. Wir sehen, auch in Dänemark gibt es böse Menschen. Dort blendet man Fische mit Licht, bei uns Menschen mit schönen Redensarten.

Nachdem uns im Vorjahr die Erfindung einer Kanalbremse gelungen war – meine damalige Rudergängerin ließ „Nordwest“ einfach gegen die Böschung laufen, als sie die Pinne nicht mehr meistern konnte – haben wir auf dieser Fahrt ein neues Patentlogg erfunden (vor dem Gebrauch auszuschütten), welches bis 4 Knoten Fahrt durchaus zuverlässig ist. Wir waren dabei, unsere Fahrt durchs Wasser abzuschätzen, konnten uns aber nicht der recht einig werden. Auf Kompromisse durften wir uns nicht einlassen, weil ein solches vorweg schon faul ist. Das sahen wir im allgemeinen bei Parteiministern in ihrem Kampf wider die Wirtschaft; wir lesen es im besonderen in den Seeamtsverhandlungen, welche unrichtig geschätzte Geschwindigkeiten seitens der Kapitäne meist rügen. Für uns hieß es also: Beweise für unsere Schätzungen schaffen. Zunächst begab ich mich aufs Deck und stellte mich 10 Meter vor der Pinne (genau abzuschreiten) auf und wartete, bis Schaum und dergleichen mein Standort passiert (meine Speichelproduktion genügte nicht). Da meine Geduld beim Abwarten bald zu Ende war, ging ich wieder nach achtern, wo die Freiwache gerade damit beschäftigt war, Erbsen auszupohlen und die Schoten über Bord warf. „Herr Schulz, ich weiß was“, rief mir die eine der Schlawinnen mit blanken Augen zu. „Nehmen Sie mal Erbsenschoten mit nach vorn, dann will ich mit der Uhr aufpassen!“ Jetzt konnte ich das Ei auch aufstellen. Die Schoten haben genügend Gewicht, um nicht vom Wind beeinflusst zu werden und schwimmen auch genügend lange oben. Jetzt konnten wir genau die Fahrt durchs Wasser messen z. B.: die Schote gebrauchte für die abgemessenen 10 Meter fünf Sekunden, dann machten wir 3,88 Seemeilen in der Stunde. Allen Seglern lege ich stark ans Herz, vor Antritt einer Seereise Großeinkäufe in Pahlersbren zu tätigen. Welche Aussicht für die Landwirtschaft! Wenn mich mein Erinnerungsvermögen nicht im Stich läßt, haben wir seit dem Tage siebenmal in der Woche Pahlersbren gegessen; schwören will ichs aber nicht.

Montag, den 4. August wachte ich 7.45 Uhr auf, steige schleunigst in die Bux und auf Deck, setzte bei schönem Südwind, Stärke 3, Segel, Anker auf und losgebraust. Das Glas stand noch auf 748 $\frac{3}{4}$ fest und prophezeite demnach noch weiter scheeben Wind. Da bei dem Barometerstand noch Nässe genug in Aussicht stand, war das Gesichtswaschen überflüssig, und die Hände wurden für den Bordbedarf sauber genug von der nassen Ankerkette. Im übrigen brauche ich es mit meinen Händen nicht so genau zu nehmen, weil ich meiner

Mannschaft niemals Butterbrot oder Pralinés ließ zureichen muß, das geschieht immer von der Gegenseite aus, und deren Hände..., nun die werden jeden Tag beim Abwaschen der Kartoffeln gereinigt, wenigstens die Innenseite.

In der engen Durchfahrt bei Middelfart und Fredericia vorbei, gelangen bei den vielen schönen Motiven allerhand schöne Aufnahmen. Als wir dann mehr ins freie Fahrwasser kamen, wurde mit Butterbrot und Kaffee abgefüttert und Sauerstoff aufgepumpt. Ja, die Berliner pumpen Geld und das Volk Luft!

Wir hatten 11.40 Uhr die Huk von Endelave, 12.40 Svanegrund-Tonne T, 1.45 Tunö, 2.20 Nordspitze Samsö, 2.55 Skadegrund-Tonne. Nach und nach hatte sich die Luft bleifarben überzogen und ließ nichts Gutes erwarten; auch der allmählich nach SSO zurückdrehende Wind hatte schon immer mehr zugenommen; das Glas fiel noch andauernd. Als wir 3¾ Uhr Hjelm achteraus hatten, fing es an mit großen Regentropfen. Zugleich kam auch der Sturm. Ich hatte gerade zur rechten Zeit das Segel kleingerollt und die Fock dicht gemacht. Wir hatten inzwischen den Kurs auf Grenaa abgesetzt und machten eine gute Fahrt... Jungedi, hes du nicht gesehn!! Trotz meiner Schwerhörigkeit konnte ich nicht groß unterscheiden was mehr Lärm machte, der Sturm oder der zum Wolkenbruch ausgeartete Regen. Sonst haben wir unterwegs fast immer Radio angestellt, da wir ohne Lärm nicht leben können. Auf dieser tollen Fahrt wir wirklich an Naturkonzert genug. Der Regen kam so dicht von oben, daß man kaum 50 Meter weit sehen konnte. „Was war das, ich glaube ein großer Fisch“, erscholl es auf einmal neben mir. Obgleich ich im Regen nicht gern eine einmal eingenommene Stellung oder vielmehr Sitzung aufgabe – ich bin nämlich ganz Naturmensch und mache es wie das Weidevieh bei uns; das dreht dem Regen auch die widerstandsfähigste Körperhälfte zu – durch den lauten Zuruf hatte ich mich aber doch bewegen lassen, mein Obergestell sekundenlang um 45 Grad zu drehen und die Augen um ebensoviel nach links zu richten. In diesem schielenden Zustande sahen sie dwars von uns etwas Langes, Dunkles, wie eine große Stieltonne, auf dem Wasser. Um keine Genickstarre zu bekommen – manche Leute behaupten, ich leide sowieso etwas an steifem Genick; das ist aber Verleumdung – und um Kurs zu halten, da es in den Wellenbergen platt vorm Laken geht, hatte ich einen kurzen Augenblick auf Segel und Kompaß geachtet. Rasch machte ich wieder die gleiche Wendung, konnte aber nichts entdecken. Gerade wollte ich den Blick abwenden, als plötzlich ein großer Fisch (Delphin?) hoch aus dem Wasser sprang, so daß sein weißer Bauch wie neues Silber schimmerte. Da der Fisch entgegengesetzten Kurs hatte, haben wir nicht wieder ausmachen können.

Der Sturm war, wenn möglich immer stärker gewordenen, aber der Regen ließ wenigstens etwas in Güte nach und es wurde etwas sichtiger. Um 6 Uhr waren wir vor der Einfahrt Grenaa. Da ich noch nie hier gewesen war, mochte ich gar nicht auf den Hafen loshalten; denn der Wind stand etwas auf Land und neben und vor dem Hafen war alles weiß von unheimlich hoher Brandung. Als wir dann näher kamen, sah ich daß die Nordkante der Einfahrt wohl grün aber ohne Brandungsköpfe war. Viel Zeit zum Besinnen war nicht, also: hinein in den Mastenwald! Der Hafen lag voller Schiffe, wohl in Folge des niedrigen Barometerstandes (742). Ich hielt auf einer Reihe Fischerfahrzeuge los, drehte bei und – – – einen Meter zu kurz. Sofort schlug der Steven wieder voll rum, mit vier Händen die Pinne backbordüber, gehalst und denselben Törn wiederholt, alles musste in Sekunden geschehen. Da ich jetzt die Windverhältnisse kannte, gelang es diesmal auf zehn Zentimeter. Äußerst anstrengend war es dann noch, „Nordwest“ längsseits des Fischers zu verholen. Der Sturm war so gewaltig, daß man die Vor- und Achterleinen nacheinander und zentimeterweis durchholen mußte. Dann aber Sieg auf der ganzen Leine, wollte sagen Linie. Dann ging ich schnell in Öl und Gummi an Land, – es brandete nämlich auf die Mole herauf – und besorgte die Post. Als ich zurückkam, hatte die Mannschaft gewohnheitsmäßig warmes Abendbrot auf dem Tisch und der gemütliche Abend nahm seinen Anfang. Das war

wieder mal ein unvergeßlicher Tag! Ungefähr 80 Seemeilen hatte er uns unserem Ziel näher gebracht.

Dienstag, der 5. August war ein Ruhetag, da es noch steif wehte. Abends wurde die See blank und das Glas stehe ich auf 749 Millimeter. Am Mittwoch, dem 6. August, morgens 3.20 als der Tag graute, ging es mit leichtem Südwind weiter. Unterwegs wurde es ganz flau; nur der noch laufende Seegang brachte uns etwas vorwärts. Bei solcher Gelegenheit verliert die Mannschaft des „Nordwest“ leichte die Geduld; nur des Schöpfers unverwüßliche Trägheit und Schlafsucht läßt sich nicht so leicht aus der nötigen Ruhe stören. Um mich an ihrer Ungeduld teilnehmen zu lassen, riefen sie wie aus einem Munde: „Herr Schulz, wir treiben zurück und außerdem aufs Land“ und „Voder wi drift ganz trügg!“ Wenn die beiden in solch bestimmtem Ton rufen, bin ich munter und auf Deck. Erst lasse ich meine Augen rundherum gehen und entdecke allerdings in weiter Ferne Land. Zum Stranden ist es aber reichlich weit ab. Dann beschau ich mir das Wasser und stelle fest, daß die von achtern kommende Dünung wohl schneller ist als wir, „Nordwest“ aber nichtsdestotrotz etwas Fahrt voraus macht. Soll ich nun schimpfen, soll ich höhnen, wie behandelt man solche Mannschaft? Wer rät mir, was in solchem Falle zu tun ist!?

Die Treiberei dauerte bis 11 Uhr, dann kam zunächst etwas Südost Wind durch, welcher nach und nach etwas auffrischte. 4.15 Uhr waren wir dicht beim Feuerturm Hals Barre, welcher weitab vom Lande in der See steht. Da er geknipst werden soll, wird mir befohlen, dicht hinan zu halten. Wir hielten platt vorm Wind mit dem Baum nach Backbord. Unsere Fotografin hatte den Apparat schußbereit vor sich und wartet den richtigen Augenblick ab. Als wir unmittelbar vor dem Feuerturm waren, schlug der Baum herum und unserm lieben Fräulein R. an den Kopf. Wie sich das eigentlich genau zugetragen hat, weiß ich bis heute noch nicht. Innerlich gab ich mir die Schuld, trotzdem schimpfte ich sie aus, daß sie nicht aufgepaßt hätte. Als ich wieder zur Besinnung gekommen war, stellte ich fest, daß der Wind inzwischen nach Südwest herumgelaufen war. Sehr wahrscheinlich ist der Wind schon aus Südwest gekommen, als ich noch starr auf den Turm starren musste.

Damit erleichterte ich wenigstens etwas mein Gewissen. Da unser Segelkamerad nicht zimperlich und die Tapferkeit in Person ist, war das Malheur bald von ihr vergessen, von mir aber bis heute noch nicht. Da wir dann schönen Wind bekamen, waren wir 5.15 Uhr im kleinen, niedlichen Hafen Hals, wo wir wieder nach Wunsch lagen. In diesen 14 Stunden konnten wir nur 43 Seemeilen buchen.

Am Donnerstag, dem 7. August machten wir bei NW Wind und schönem Wetter los. Auf der Seestrecke des Limfjords – von Hals bis Hals Barre sind es etwa fünf Seemeilen – kamen wir einmal auf dem Tonnenstrich fest, man muß also gut auf die Tonnen achten! Zunächst liefen wir dann noch ganz nette Fahrt, bald wurde es aber ganz flau, so daß wir die Absicht, nach Skagen zu segeln aufgaben und Frederikshavn anliefen oder vielmehr antrieben. Erst um 7.30 Uhr konnten wir uns im dortigen Jachthafen festmachen lassen. Es standen junge Leute auf dem Holm, die uns den Platz anwiesen und auch sonst gefällig waren

Freitag, den 8. August blieben wir in dem schönen Hafen liegen, machen Einkäufe und besahen uns die Stadt. In diesem Hafen hatten wir guten Empfang von Königswusterhausen.

Sonnabend, den 9. August wachte ich 4.45 Uhr auf. Da wir guten Südwestwind hatten, setzte ich gleich Segel und warf los. Schon um 7.45 Uhr hatten wir Skagen erreicht und konnten hier unser Morgenbrot in Ruhe genießen. Unterwegs hatten wir dazu keine Gelegenheit, weil der Regen wieder einmal wolkenbruchartig herunterprasselte. Im Hafen klarte es zu schönem Wetter auf, wir konnten unsere Plünn'n trocknen.

Gegen Mittag kam noch eine deutsche Jacht, „Stroepchen“ vom A.S.V., Berlin, ein. Bei dieser Mannschaft konnte man richtiggehendes Seemannsleben feststellen. Der Kapitän, ein

„Alter Herr“, hielt die Studenten zu allen vorkommenden Arbeiten an; und wenn man will, dann kommen Arbeiten an Bord in solcher Fülle vor, daß eine Landratte staunen würde. Die Mannschaft war den ganzen Tag beim Segelnähen, Reinschiffmachen, Essen, Trinken und ähnlichem Schiffsdienst, daß die jungen Leute sicher viel unter ihrem Kommandanten gelernt haben, was ihnen später einmal dienlich sein kann.

Wir machten nachmittags einen Landbummel nach dem Nordstrand. Hierbei verrenkte ich mir den Fuß und ich war froh, daß wir das Strandhotel in der Nähe hatten, wo wir uns erstmal ausruhen konnten. Hier ist eine wunderbare Fernsicht ins Skagerrak. Das Meer war wunderbar beleuchtet. Als wir kurze Zeit gegessen hatten, kam aus der Nordsee eine große Viermastbark, welche wir lange beobachten konnten, und die einen herrlichen Anblick bot, besonders als sie den Kurs änderte und die Segel braßte, da sie jetzt hell von der Sonne beschienen wurde. Leider war die Entfernung zu groß und das Schiff auf der sonst wohl gelungenen Photographie zu klein geworden. Unser Strandläufer, Fräulein R., fand aber doch „ihr Glück“ in Gestalt einer mit Algen und Muscheln bewachsenen Glaskugel, welche das Meer ihr vor die Füße rollte. Mit seligem Lächeln bewunderten wir alle drei den glücksverheißenden Fund und wünschten der Finderin in aller Interesse und in echt seemännischer Abergläubigkeit eine weitere Glücksfahrt. Wir wandten uns dann unserm Wohnschiff zu, um gemütlich Abendbrot zu machen. Ich machte mich dann auf den Weg, um Skagen bei Licht kennenzulernen. In einem Lokal, in welchem viel „los“ – zu sein schien, nahm ich Platz und bestellte ein Glas Portwein – das Wort kann ich am besten aussprechen – und verschwand dann mal eben um die Ecke. Als ich wieder an meinen Tisch kam, hatte der Ober – eine Kellnerin – mir eine halbe Flasche hingestellt. Da ich annehmen mußte, das sei in Dänemark so Sitte, und ich nie sittenwidrig handle, habe ich null Glas restgelassen. Die Unkenntnis des Dänischen kostete mich vier Kronen. Da in diesem Lokal doch nicht was „los“ war, was ich suchte, bin ich einige Häuser weiter gegangen und fand Unterkunft in Claussen's Hotel. Hier war es sehr nett und weil es nett war, habe ich mir zum Stammlokal erkoren.

Am 10. August, einem Sonntag, machten wir allerhand Ausflüge und besuchten u. a. auch die Gedächtnisstätte unserer in der Skagerraksschlacht Gefallenen. Zwei deutsche Klubstander, die von Seglern vor das Gedächtnismal gelegt waren, zeugten von der Pietät deutscher Segler.

Wir Norddeutsche sind doch eigentlich komische Leute. Menschen, die sich in der Heimat kaum eines Blickes würdigen in der Meinung, sie könnten sich einem Unwürdigen einlassen; wenn sie sich im Auslande unter der gleichen Flagge treffen und kennenlernen, müssen sie meist gegenseitig feststellen, daß es nicht nur vereinzelt anständige Charaktere gibt. Oder ob das nur auf „Fahrensleute“ zutrifft?! Jedenfalls habe ich mit den Seglern die beste Erfahrung gemacht.

Abends holte mich die ganze „Stroepchen“-Besatzung in landfeinster Aufmachung zu einem Sportabend ab. Segler treiben bekanntlich zu jeder Zeit irgendeinen Sport. Fast alle Sportarten sind dem Seemann geläufig, es handle sich um Steuern auf See oder um die beliebten Staatssteuern, um das Füttern des menschlichen Magens oder den der Fische, um Tanz im Seegang oder Tanz im Ballsaal u.v.a. Alles kommt einmal ran, sonst ist er eben kein richtiger „Fahrensmann“. An diesem Abend sollten nun die Sportstudenten „Stroepchens“ auf Veranlassung des Schippers den Tanzsport ausüben.

Da der Schipper sich wohl nicht getraute, allein die Disziplinargewalt über seine Tanztruppe zu behalten, hatte er mich als zweiten Anstandswauwau eingeladen. Mit sieben oder acht Mann zogen wir an Land, um in dem von mir empfohlenen Lokal zu landen. Der ganze Hafen, ich meine Saal, war voll besetzt, jedenfalls fehlte vorläufig ein Tisch für 8 Seeleute. Aber diese wissen sich zu helfen: halb- und dreiviertel besetzte Tische wurden

zusammengerückt und bald hatte jeder sein Plätzchen, einige sogar mit lustigen, Lebens wahren Sommerfrischlerinnen längsseits. Wohl fehlte die alkoholische Ausgelassenheit, die wie mir gesagt wird, bei uns zuweilen vorkommen soll, und welche Stimmung ich auch riesig gern einmal erleben möchte. Es ging aber trotzdem bei Gerstenwasser recht vergnügt her. Die Unterhaltung beschränkte sich allerdings wegen der mangelhaften sprachlichen Verständigung mehr auf funktelegraphischem Wege und gefühlsmäßig. Gar zu schnell liefen die Stunden und als Feierabend – ja so etwas gibts auch in Dänemark – gemacht wurde, mussten wir ja an Bord. Ich um zu schlafen, die Mannschaft des „Stroepchens“ – weil es ein Berliner Fahrzeug ist, muss es geschrieben werden wie geschehen – um ihr Programm zu erfüllen. Ihr Käptn hatte beschlossen, sogleich beim Anbordkommen, und wenn er nüchtern wäre, in See zu gehen, um noch Norwegen und Schweden von ihrem Vorhandensein in Kenntnis zu setzen. Bald glitt die Jacht denn auch geisterhaft bei Mondschein aus dem Hafen, während ich die so wohlverdiente Bettruhe fand.

Montag, 11. August wachte ich früh morgens, so um 9 Uhr herum, von Wohlgerüchen und/oder Sonnenbestrahlung auf. Meine Mannschaft war damit beschäftigt, das bekannte braune Gewächs mit gebratenem Wasser zu verdünnen; die Sonne hatte sich Eintritt durch die Luke gesucht, um mich mit ihren Strahlen zu erwärmen. Ich schnell an Deck, nicht etwa um mich zu waschen, das hat man ja so bequem, wenn man einfach bei Regen und Seegang in See geht; nein ich wollte bloß ein Mundbad nehmen, denn unser Schullesebuch hatte mich gelehrt, meinen innern Menschen sauber zu halten. Als ich meine Äuglein so umherschweifen lasse, ob auch etwas Interessantes zu sehen ist, entdeckte ich drei Sonnenschirme, die mit Kurs auf Nordwest auf der Mole wandeln. Da mir die drei Trägerinnen der Schirme bekannt vorkamen und ich in meiner Verfassung – ja wir haben an Bord unsere eigene Verfassung – ausweichpflichtig war, verdrückte ich mich schleunigst nach unten, um meiner angeborenen Schüchternheit Herr zu werden und der Dinge zu harren, die da kommen würden. Von unten aus konnte ich dann beobachten, daß sechs seidene Strümpfe dwars von uns haltmachten, die Segel strichen – ach ich meine – die Schirme zusammenklappten und sich irgendwie bemerkbar machten. Ich befürchtete nun, wenn die drei zum Angriff übergehen würden und ihre Füßchen möglicherweise Bekanntschaft mit Schlagpütz und Puttgeschirr machen würden, daß das eine arge Niederlage für mich bedeuten könnte. Die beste Verteidigung ist der Angriff, überlegte ich schnell. Also hinauf auf Deck und Mole. Meine allerschönste Stromerverbeugung vor den Damen und eine teils platt teils hochdeutsche Rede geschwungen, in welcher ich lebhaft – lebhaft deshalb, weil ich Arm und Bein zu Hilfe nahm – bedauerte, daß die Studenten, denen ihre Herzenssehnsucht galt, nicht mehr vorhanden wären. Ich betonte dann noch in meiner Herzensgüte, dass ich ihnen notfalls als Ersatz für den entstandenen Verlust dienen würde. Die Damen werden meinen gut gemeinten Vorschlag aber leider nicht verstanden haben, sonst hätten sie wohl entweder ja oder nein oder wenigstens vielleicht gesagt. Stattdessen machten sie ihren Photoapparat bereit und deuteten mit lieblichen Gebärden und frommen Augenaufschlägen, wie ihn bekanntlich schon Eva mit Erfolg bei Adam versucht hat, auf diesen und auf mich und sich, daß ich unmissverständlich begriff, ich solle als Paradejüngling mit den Damen auf die gemeinsame Platte gebannt werden. Ich bat dann meine Bordphotographin heraus, die uns engverschlungen nun knipste. Sollte einmal ein Segler die vier wohlgerateten Menschen im Bilde sehen, bitte ich, der dazu gehörigen Dame einen schönen Gruß zu bestellen! Ich mußte dann noch einen Sonnenschirm, an welchem etwas verbogen war, zurechtbiegen, indem man mir den Patienten herhielt und dabei sagte: „Sie stark, wir schwach!“ Die drei lieblichen Däninnen nahmen dann Abschied und bedauerten mich, „meine Frau“, für welche sie Frl. R. hielten, die sich aber stark für die Ehre bedankte, könnte mir mit der Posaune des Jüngsten Gerichts eins aufspielen. Die kleinen Däninnen können aber ebensogut auch etwas anderes gesagt haben; ich verstand jedenfalls nur das Wort Frau! Hierauf schieden meine Bildgenossinnen mit oder ohne Herzweh. „Meine

Frau“ hat über die Episode das eine Auge zuge drückt und mich mit dem andern angelacht; ich aber hatte eine große Gefahr überwunden!

An diesem Tage haben wir fleißig Messing geputzt – d.h., meine Mannschaft machte das –, mit berühmtem, seewasserbeständigem Metallack überpinselt und Mattstellen auf Deck ausgebessert. „So tiptop ist „Nordwest“ noch nie von einer Seereise zurückgekehrt, meinten wir einmütig. Ach!...

Abends haben wir in gemütlichem Beisammensein Radio gehört; Berlin machte in Symphonien bis... Meine Zeit gekommen war und ich noch einen kleinen Gang machen musste.... Meine Damen können weder bei brennendem Licht, noch bei Musik schlafen – – behaupten sie! Sie zwingen mich also förmlich in später Stunde an Land zu gehen!

Am Dienstag, dem 12. August setzten wir mit der gleichen Arbeitswut die Tätigkeit vom Vortage fort und gaben u. a. dem Aufbaudeck einen Grundanstrich. Abends, so gegen 9 Uhr traute ich meinen Ohren nicht, als meine Mannschaft mich schelmisch fragte, ob ich mit ihr an Land wolle. Das läßt sich ein richtiggehender Schipper nicht zweimal sagen; rasch in den Slips und flink in'ne Bux ist mein Wahlspruch, wenn – – – es nicht an die Arbeit geht! Also auf zu Claussen! Bei perlender Brauselimonade haben wir – d.h. ich wieder mal einen schönen Abend hindurchgebracht. Nichts geht doch über die Einträchtigkeit einer gemischten Schiffsbesatzung!

Mittwoch, den 13. August wachten wir von einem Platzregen, der allmählich in Dauerregen überging, auf. Da wir somit unter Deck kuschen mussten, wurde die Kajüte mit Feull und Bohnerlappen missbraucht. Nachmittags wurde es trocken und schön. Während meine Damen noch einen Landbummel machten, beschäftigte ich mich mit dem üblichen Nichtstun. Mir fiel es bei dieser Tätigkeit auf, daß sich immer ganze Scharen Kinder in unserer Nähe aufhielten. Meine Damen klärten mich später dahin auf, die Kinder hätten ewige Freundschaft mit ihnen geschlossen; wir würden schon als Einheimische angesehen. Diese Freundschaft wäre schon so weit gediehen, daß ihnen am Vortage von zwei rudenden Jungen Zigaretten angeboten worden seien. Als sie unter Ablehnung der Gabe behauptet hätten, sie rauchten nur Pfeife, waren sie bald darauf mit Pfeifentabak wiedergekommen und hätten Ihnen diesen angeboten. Die Freundschaft muss demnach wirklich echt gewesen sein; denn jeder gewesene Junge wird ermessen können, welches Opfer die Jungs ihrer Freundschaft damit gebracht haben müssen! Auf der Mole waren fast immer Mädels im Alter von 3 bis 8 Jahren versammelt. Man sieht, die Deutschen unter sich sowohl als auch im Verkehr mit Ausländern würden sich schon vertragen, wenn es nicht immer Leute gäbe, die vom Streit anderer leben!

Am Donnerstag, dem 14. August verließen wir um 4.45 Uhr mit Südwestwind Stärke 3 bis 4 Skagen. Das Barometerstand 742 Millimeter und fiel noch. Bei dieser Gelegenheit zog ich die Ostküste von Jütland der Westküste vor, weil man notfalls besser einen Hafen erreichen konnte. Mit zwei Reff und kleiner Fock gingen wir los. Da der Wind aber auf Süd drehte und etwas abflaute, machte ich bald voll und setzte die größere Fock. Unterwegs hatten wir einmal Kurs auf eine Regenwolke, und als ich sagte, „wir wollen überstag gehen“, lachte mich meine Mannschaft gehörig aus, weil ich der Wolke ausweichen wollte. Abgesehen von einigen Tropfen glückte mir das Manöver doch, und ich durfte mich in meinem erlangten Ruhm und angesichts des Regenbogens sonnen. Um 11 Uhr hatten wir Säbyfeuer dwars, 4.30 Uhr Läsö-Reede Feuerschiff, 9.30 Uhr konnten wir auf Hals-Reede beischeißen und ankern. Die Reede war trotz der Finsternis gut zu finden, da hier viele Schiffe den sicher kommenden Sturm abwarten wollten, denn das Glas war bis 740 Millimeter zurückgegangen. Wir hatten an diesem Tag trotz des sehr kappeligen Wassers in 16 $\frac{3}{4}$ Stunden 54 Seemeilen abgekreuzt und hatten sogar etwas Gegenstrom.

Als ich am Morgen des 15. August vom Klüsen und Oststurm 8 bis 9 aufwachte und einen Blick hinauswarf, musste ich feststellen, daß wir ganz allein in Lee lagen. Ich schnell in Öl und Gummi an Deck, Segel ganz klein gerollt und gesetzt. Als wir dann den Anker aufgekreuzt und hoch hatten, sah ich den Grund des Durchgehens: was der Anker hatte fassen können, hatte er an Seegewächsen mitgenommen, es wunderte mich garnicht, daß der sehr gut haltende Anker mitgeschleift war und erst wieder vor dem ansteigenden Ufer gehalten hatte. Da es beim Ankern dunkel gewesen war, hatte ich den dunklen Grund natürlich nicht sehen können. Bei Tage achte ich in der Ostsee immer auf hellen Untergrund, denn ich hatte früher schon mal den gleichen Fall.

Da wir doch einmal in Fahrt waren, ließen wir gleich laufen. Unterwegs flaute es ab und der Regen ließ auch nach. Ich machte nach einiger Zeit das Segel voll, und es ging recht flott vorwärts. 8.05 Uhr hatten wir Aalborg schon erreicht, mußten hier aber 20 Minuten vor der Brücke warten, da keine Durchfahrt war. Auf der Reede, westlich der Brücke lag ein Seedampfer zu Anker und ich hielt dicht bei ihm längs auf eine Tonne los. Kurz achter dem Dampfer bockte „Nordwest“ plötzlich, drehte aber klugerweise sofort bei. Ein Motorboot, das uns wohl beobachtet hatte, kam schnell auf uns zu, aber ich hatte inzwischen die Schoten kantgeholt und „Nordwest“ segelte sich, mit einigen Dankesverbeugungen gegen den bereiten Helfer, allein wieder frei. Mit einiger Besorgnis vermisste ich jetzt eine Spezialkarte des Limfjords. Wohl hatte ich eine schöne, bunte Karte von Jütland gekauft, auf welcher der Fjord in ganzer Länge und Breite schön hellblau bezeichnet war. Ich hatte nun angenommen, all das hellblaue Wasser sei nur für uns zum Segeln bestimmt, mußte aber bald erfahren, dass das Blaue mehr heimtückische Sände als Wasser in sich barg. Wir waren noch nicht viel weiter gekommen, ich hatte Kurs auf eine schräg liegende Besentonne genommen, als wir unmittelbar mit diesem Seezeichen so kräftig aufbrummten, daß „Nordwest“ bis zur Bordplanke schief zu Wasser lag. Jetzt war ich mit meinem bißchen Verstand zu Ende, da außer unsere Nachbartonne nur Wasser zu sehen war. Unternehmen musste ich ja aber etwas. Ich holte die Schoten an, doch mit dem Erfolg, daß wir noch weiter aufs Trockene gerieten und trotz der stillen Flüche – laut zu fluchen ist bei uns verboten – anscheinend endgültig festlagen. Schließlich entdeckte meine Mannschaft dwars im Norden einen kleinen dunklen Gegenstand. Bei schärferem Beobachten nahmen wir wahr, daß es die zweitnächste Fahrwassertonne war. Es hatte sich, wie wir im Vorbeisegeln wahrnahmen, so viel Seegewächs auf die Tonne gelagert, daß sie die Last nicht tragen konnte und flach auf dem Wasser lag. Wir hatten jetzt jedoch wieder Orientierung und wussten, daß wir auf keinen Fall weiter nach Westen durften. Zunächst versuchte ich, den Kahn ganz an den Wind zu bringen, was wir auch mit dem Bootshaken gelang. Dann holte ich die Schoten ganz kant. Als sich „Nordwest“ immer noch nicht von der Stelle rührte, brachte ich das Beiboot zu Wasser, warf die längste Leine und den Anker hinein, um ihn möglichst weit ab auszubringen. Ich war noch beim Einladen und Klaren beschäftigt, da kam Wind und damit Bewegung ins Boot und ich musste nur schleunigst machen an Deck zu kommen. Der Sieg war wieder mal unser. Da wir in der Folge immer die Tonnen erkannten, konnten wir nunmehr dem Fahrwasser nachhalten. Bald hatten wir wieder Westkurs, kamen der ersehnten Nordsee somit wieder schnell näher. Wir waren jetzt unsere Sache ziemlich, aber nur ziemlich sicher, da wir immer gut die Wasserzeichen ausmachen konnten, bis wir an eine Gabelungsmarke kamen. Hier bog das eine Fahrwasser wieder ganz scharf nach Norden, das andere hingegen lag gerade in unserem Kurs. Gewohnt, mein Ziel möglichst geradlinig zu erreichen, wählte ich naturgemäß auch hier den geraden Weg. Komisch kam es mir jedoch vor, daß ein Schiffahrtsweg so eng sein konnte. Aber Backbord voraus konnte man Schiffsmasten sehen; richtig musste es demnach ja sein. Als wir den an einem Lösch- und Ladeplatz liegenden Schuner erreicht hatten, winkte man uns zurück. Doch war es bereits zu spät. Ich wollte in den neben dem Landungsplatz befindlichen kleinen Hafen, in welchem allerlei Fahrzeuge lagen, beidrehen, um mich wegen der Weiterfahrt ins Bild setzen zu

lassen, war daher gezwungen, einen Bogen zu machen, um aufzuschließen zu können. So knapp ich ihn auch nahm, er war doch zu groß geworden und... „Nordwest“ saß fest!

Da die Leine noch bereit lag, brachte ich sie sofort aus und die im Nu versammelten Leute zogen uns wieder ab. Der Schunerkapitän sprach Deutsch und gab uns Anweisung, ganz wieder zurück bis zur Kreuztonne zu segeln, dann würden wir schon weiter finden. Da wir gerade anliegen konnten, hatten wir die Strecke denn auch schnell wieder erobert. Von hier an war die Segelei ganz einfach; die schlimme Strecke hatten wir achter uns. Um 8 Uhr hatten wir den Oddasund erreicht und kamen damit in ein mir einigermaßen bekanntes Revier. Da es dunkel wurde, beschlossen wir, unter Thyholm zu ankern und lagen 8.45 Uhr ziemlich weit außerhalb des Fahrwassers zuanker. Mir wurde dann warmes Essen vorgesetzt, das ich nach dem Logbuch allein verdrückte; für 3 Mägen war es bestimmt gewesen, wie ich nachher erfuhr! Und ich hatte geglaubt, meine Mannschaft wäre schon satt, glaube auch sicher, die beiden haben mich belogen, denn sonst hätte ich sie doch nicht um ihren Anteil gebracht.

Das war an diesem Tag wieder eine schöne Leistung von „Nordwest“ und das trotz aller Irrwege und Hindernisse. Ich rate niemand, den Limfjord ohne Motor in westlicher Richtung durchsegeln zu wollen, es sei denn, daß beständiger Ostwind herrscht.

Als ich am Sonnabend, dem 16. August um 3.45 Uhr aufwachte, merkte ich, daß „Nordwest“ trotz des nahen hohen Ufers unruhig wurde. Als ich an die Luft kam, briste es stramm aus Norden. Ich setzte gleich Segel und rollte es einigemal ein, setzt auch gleich die kleine Fock, denn der Wind legte immer mehr zu. Unterwegs wurde Sturm daraus, und ich reffte das Segel so klein wie es ging. Als wir Thyborön erreicht hatten, war es ein orkanartiger Nordweststurm geworden, und die See brandete bereits über die Mole. Der Hafen lag voller Fahrzeuge, und da ich zunächst beim Einkreuzen nicht wußte, wo noch ein Platz frei war, legte ich an die Mole, wohin ich gerade schoß. Kaum hatte ich „Nordwest“ vertaut, als auch kaum noch an Land zu kommen war, ohne von einem Brecher getauft worden zu sein. Zu verholen war keine Gelegenheit, ebensowenig aber liegen zu bleiben, so planschten die Brecher aufs Deck. Wie die Schnecken, so zogen wir uns in uns selbst zurück. Nachmittags ließ der Sturm allmählich nach, und da das Glas stieg, beschlossen wir, am andern Morgen rechtzeitig in See zu gehen.

Bisher hatten wir in keinem dänischen Hafen Zollkontrolle gehabt. Hier in Thyborön war der Zollbeamte sogleich an Bord, um den Proviant aufzunehmen, obgleich wir doch aus einem dänischen Hafen und sogar quer durch Jütland kamen. Dann kam noch unser netter deutschsprechender Hafenmeister an Bord, um uns zu begrüßen; denn er hatte „Nordwest“ beim Einkommen sofort wiedererkannt. Ich war 1925 auch acht Tage hier im Hafen gewesen. Abends machten wir dann Gegenbesuch bei der Bremer Jacht „Hajo“, welche auch im Hafen lag, und deren Mannschaft uns nachmittags aufgesucht hatte. „Hajo“ hatte anscheinend Sprit geladen, natürlich nur zum Eigengebrauch, bzw. für uns Gäste. Obgleich die gute Absicht vorhanden war, es glückte der „Hajo“-Mannschaft doch nicht, uns dun zu machen. Bei unserer Unterhaltung kam auch die Sprache auf den Zoll, und die „Hajos“ erzählten von den großen Schwierigkeiten, die sie mit den Beamten gehabt hätten und fragten uns, ob es uns auch so ergangen sei. Das mußte ich verneinen, glaubte aber, auf den großen Unterschied zwischen uns aufmerksam machen zu müssen: uns könne man unserer Harmlosigkeit von Weitem ansehen, während ihr Piratendasein und-aussehen den Beamten mit Recht mit Misstrauen erfüllen müsse. Das sahen unsere braven Seeleute denn auch ein und versuchten, um ferneren Zollschwierigkeiten die schärfsten Spitzen zu nehmen, möglichst viel Alkohol an uns abzusetzen! Wir kamen u.a. auch auf die Sorglosigkeit zu sprechen, die in Dänemark herrscht, in dem man überall wohin man kommt, große Werte unbeaufsichtigt liegen sieht. Z. B. sieht man stellenweise hunderte von Fahrrädern herrenlos

an den Straßen stehen. Das ist wirklich ein gutes Zeichen für einen Staat; wenn man da an unsere Großstädte denkt...! Ja, in Deutschland sozialisieren die Herren Diebe gern! Als wir an Bord gingen, war der Wind nur noch steif und die Brandung hatte nachgelassen, auch das Glas war steigend und stand 12.30 Uhr auf 751 Millimeter.

Sonntag, den 17. August standen wir um 4.30 Uhr auf, kochten Kaffee und machten „Nordwest“ segelklar. Das Wetter war schön und wir kreuzen gegen den leichten Nordwind hinaus 6.30 Uhr hatten wir die freie See. Es hatte sehr lange gedauert, bis wir ins Freie kamen, weil noch hohe Nordwestdünung, stellenweise auch Grundsee zu bekämpfen war. Dann nahmen wir Kurs auf 210 Grad. Da wir den Wind von achtern hatten, war es sehr flau und die Segel klappten hin und her. 9.30 Uhr hatten wir erst Bobjerg Feuer dwars. Jetzt kam mir Wind aus Nordwest durch und wir nahmen hier Südkurs. Um 3 Uhr wurde es sehr steif. Da die Pinne in der groben See schwer zu halten war, reffte ich entsprechend ein. 3.30 Uhr blies der Wind schon wieder mit 7-8 Stärken und die See wurde immer gröber. Ich nahm die Fock auf Deck und rollte das Segel kleiner. Um 5 Uhr hatten wir Blaavandshuk-Leuchtturm Backbord voraus. 6.40 Uhr passierten wir die Rifftonne, 7.30 Uhr die südliche Leuchtonne, 9.00 die Ansegelungstone Esbjerg. Da wir unseren Tagelohn redlich verdient hatten, ließen wir auf die Esbjerg Reede laufen, wo wir 9,30 Uhr nahe bei dem Lotsenfahrzeug ankerten. Die Wache rief uns etwas auf dänisch zu, was wir nicht verstanden und zurückfragten; „Wat wulldu?“ Darauf kams durch das Sprachrohr: „What is the name of the ship? Antwort: „Nordwest“, den'n schuss doch noch ken'n!“

Wir hatten unterwegs 3 bis 3½ Meter hohe Wellen. Ich habe den dummen Fehler an mir, die Entfernungen meist zu unterschätzen. Darum komme ich in der Regel später ans Ziel, als ich geschätzt hatte. Diesmal habe ich aber ausnahmsweise einmal richtig geraten und damit mir selbst meine seemännische Tüchtigkeit attestiert. Nach meinen Aufzeichnungen hatte ich nachmittags zu meiner Mannschaft gesagt, wir würden nach meiner Meinung gegen 7.00 Uhr Blaavandshuk erreicht haben. Tatsächlich hatten wir die Huk um diese Zeit dwars. Wenn mich mein Gedächtnis nicht im Stich lässt, hat mich die gesamte Mannschaft wegen dieser nautischen Kunst mächtig gelobt und bestaunt. Möglich ist allerdings, daß ich diese Ehre bloß erträumt habe; – bei dem Käpt'n ist kein Ding unmöglich!

Obgleich wir in den ersten Stunden nur leichte Keuhlns (Wind) gehabt hatten, haben wir die 92 Seemeilen in 15 Stunden zurückgelegt. Eigentlich hat meine Mannschaft diese Leistung vollbracht; denn ich habe nur während der Dunkelheit gesteuert. Ich habe meine Beschäftigung mehr in Essen und Schlafen gesucht, da diese Tätigkeit mich genügsam in Anspruch nimmt.

Motto: Will man in der Welt gut vorwärts kommen, sehe man darauf, den richtigen Mann oder die noch richtigere Frau auf den richtigen Platz zu stellen; will man sich in der Welt gut unterhalten, ist es aber besser, sich selbst an die richtige Stelle zu schlängeln. Beispiel: Berlin!

Die Sonne des 18. August hatte erst gegen 11 Uhr das Vergnügen, die Besatzung des „Nordwest“ freundlich lächelnd zu begrüßen. Wir hatten schönen Westwind und viel, viel Zeit, da wir nur so frühzeitig los mußten, um vor Eintritt der Flut – gegen 1 Uhr – das Freie zu gewinnen. Unser Ziel, entweder List oder Westerland, je nach Windrichtung, war nicht weit und vor Dunkelwerden leicht zu erreichen. So dachten wir, indes der Wind dachte anders; er dachte und grübelte so lange, bis er schläfrig wurde und schließlich fest einschlief. Wäre nicht gegen Abend aus Südosten von unserm gefühlvollen, – mehr voll als fühlend – „Gesang über den Wassern“ geweckt worden, trieben wir wahrscheinlich noch heute auf der Höhe von Fanö! Wir hatten um 12.15 Uhr Anker gehievt und waren 1,20 Uhr bei der Glockentonne, somit auf freier See. Erst um 10.00 Uhr konnten wir bei ablandigem Wind vor dem Badestrand Westerland den Anker fallen lassen, zu spät, um noch die schönen, bunten

Bademäntel bestaunen zu lassen. Wir ließen dann unsere Norakkapelle mit der Kurkapelle konkurrieren und machten es uns doch sehr gemütlich. Wenn ich nicht irre, spielte sogar Likör eine Rolle dabei. Meine Damen waren mir so dankbar (!!), daß ich nicht mehr an Land konnte und sie sich den ganzen Abend von mir ärgern lassen durften!

Am Dienstag, dem 19. August wachte ich von Kettengeräuschen und seitlichem Dümpeln auf, drehte mich einstweilen aber noch auf die Steuerbordseite, da ich merkte, dass meine Damen Anstalt trafen an Land zu fahren, um zu baden. So war es Abends abgemacht worden. Nach und nach spürte ich, daß „Nordwest“ nicht nur mehr rollende, sondern auch bockende Bewegungen machte. Da das kaum mit der Norak-Volksgesundheitspflege in Zusammenhang gebracht werden konnte, – ich suche komischer Weise für all und jedes rätselhafte Vorkommen „Beweg“gründe – musste die „Nordwest“-Unruhe schon mit Naturgewalten begründet werden. Richtig, als ich gegen 9 Uhr auf Deck steige, sehe ich, daß der Wind recht steif aus SSW stand und schon kappeliges Wasser machte. „Von eurem Morgenbad wird nichts, rief ich den beiden zu, „wir können hier nicht liegen bleiben!“ Dieser mehrfach erprobte seemännische Befehlston genügte, ellenlange Widerreden auszuschalten, und es bei der weiblichen Schmolllippe bewenden zu lassen. 9.55 Uhr, als wir unser Morgenrot gesichert hatten, hievten wir Segel und Anker, um Westerland von der Ostseite zu erobern. 11.10 Uhr hatten wir Listertieftonne A, segelten auf Tonnenstrich ein und kreuzten bei strammer Brise gegen die Ebbe bis List, wo wir auf der Rede zu Anker gingen, um Mittag zu machen und Erkundigungen einzuziehen, wo die beste Landungsmöglichkeit sei. Bald war eine Wachmannschaft des Flugplatzes bei uns an Bord, welche uns empfahl, einige Stunden vor Hochwasser nach Munkmarsch zu segeln, wo wir sicher liegen könnten. Auf der Karte hatte ich nicht zweifelsfrei feststellen können, ob wir unter unserm Kiel überall wenigstens einige Zoll Wasser haben würden. 5.10 Uhr gingen wir bei steifer Brise auf den Weg; um 7.00 Uhr konnten wir vor Munkmarsch Anker werfen.

Für flache Boote ist Munkmarsch ein idealer Liegeplatz. Solche können unmittelbar am Bollwerk festlegen, kommen allerdings bei halber Tide auf Grund. Wir mußten uns die tiefste Stelle, wo bei normaler Tide etwas weniger als 1 Meter Wasser bleibt, zu Anker gehen. Abgesehen davon, dass man einige Stunden festsitzt – schief fällt man kaum, da der Grund weich ist und der Kiel sich hineindrückt – und man zum Landen das Beiboot benutzen muß, ist Munkmarsch ein Hafen, den man empfehlen kann; denn man kann ruhig tagelang von Bord gehen, da nichts passieren kann. Badegelegenheit kann man leicht mit dem Beiboot erreichen.

Nach dem Abendbrot ging ich auf ein Glas deutschen Groggs wieder an Land, um mal wieder in einem Lokal deutsche Laute zu hören und zu kundschaften, ob hier etwas loszumachen sei. Außer Sommerfrischlern, die ausnahmsweise wegen ihrer Erholung hier waren und sich gleich den Einheimischen mit den Hühnern zur Ruhe begaben, war aber kein Publikum im Ort. Fahrgelegenheit nach Westerland gab es zur Stunde nicht mehr, und Westerland zu Fuß zu erreichen, fehlte mir der Wagemut. Also zurück an Bord und auf das Morgen vertröstet.

Mittwoch standen wir gewohnheitsmäßig gegen 11 Uhr schon vor dem Morgenbrot auf. Während meine Damen zum Bad fuhren, gab ich dem Aufbaudeck einen zweiten Anstrich. Nach dem Morgenbrot, so um 1 Uhr (!), wurden Lippenstift – ach nein, das entschwebte meinem hirn ungewollt; Vergebung! Schönheits-oder vielmehr Verschönerungsmittel sind bei meiner Mannschaft verpönt und mit Recht; die mögen Frauen anwenden, denen das nottut. – Also nicht Lippenstift, sondern Schuhcreme, Persil und das so sauer von dem Schipper erworbene Süßwasser wurden kräftig in Benutzung genommen. Das Trinkwasser war sauer von mir gewonnen, weil ich ein Dauerpumpen, ähnlich wie es die Nachkriegsregierungen bei der Gewinnung von Gold machen, veranstaltete. Ich schwitzte Salzwasser dabei und konnte

doch keinen Erfolg erzielen. Junge Leute, die mir das Glück über den Weg laufen ließ, klärten mich dahin auf, – erst müsse Wasser in die Pumpe gegossen werden um einen unversieglichen Born zu schaffen. – Vielleicht versucht es Berlin mit seinem Goldpump auch mal auf diesem Wege! Sie wende einmal für 10 Reichsmark Vernunft an, um sich einen Milliardenstrom zu erschließen! Es geht bestimmt, Herr Minister!

Während dieser Audienz beim Minister hatte sich die Mannschaft landandfertig gemacht und ich setzte sie an Land. Wer hierbei etwa denkt, ich hätte die ganze Mannschaft mit meinen Armen aufgehoben und sie auf dem Lande in den Sand gesetzt, der irrt sich. Erstens hätten sich beide kräftig dagegen gewehrt und zweitens wären ihnen ihre hellen Kleider dazu zu schade! Da keiner von uns je in Westerland gewesen war, und ich erst nachkommen wollte, wenn meine Zeit gekommen war, verabredeten wir das Kurhaus als Treffpunkt, wo wir zu einer bestimmten Zeit „aneinander“ geraten wollten. Wir sind dann auch aneinander geraten, aber nicht, wo das Stelldichein stattfinden sollte, auch längst nicht zur verabredeten Zeit, sondern sehr viel später! Ich war mit dem fahrplanmäßigen Autobus nach Westerland gefahren, hatte meine blonden Locken von einem Haarkünstler zum Bubikopf (Frauen-Männerschnitt) herrichten und die Stoppeln zum Nichts kürzen lassen, um kritischen Blicken standzuhalten und in aller Burschenherrlichkeit vor meine Damen treten zu können. Ich hatte noch Zeit zum Bummeln, und wäre ich jung und schön gewesen, hätte ich versucht auszuprobieren, wie meine neue männliche Schönheit auf ebenso junge, schöne Menschenkinder des bessern Geschlechts wirken würde. Wie gesagt, „wenn“! Da dies „wenn“ aber einmal nicht aus der Welt zu schaffen war, ließ ich mich wegen der bekannten sauren Trauben keineswegs einschüchtern, warf mit meinen eroberungssicheren Augen meine Blitzlichter nur so um mich und gelangte bei dieser Tätigkeit eine Minute vor der befohlenen Zeit beim Kurhause an. Wegen dieser Pünktlichkeit kam ich mir ganz erhaben vor, zumal wir keine Könige mehr haben, die sie uns wehren könnten. Nunmehr setzte das Warten ein. Ich wartete $\frac{1}{4}$ Stunde, $\frac{1}{2}$ Stunde, eine weitere Stunde, aber nichts deutete daraufhin, daß die in Verlust geratene Mannschaft den so sehnlichst begehrten Schipper peilen würde. Einst tröstete mich in meinem Schmerz: ich hatte anscheinend einen Leidensgefährten, wenn es kein... Geheimpolizist war, der mich für einen Hochstapler hielt! Dieser Herr, etwa in meinen Jahrgängen und fast so nobel wie ich, aber bedeutend vornehmer wirkend, denn er war außer sich von Kopfbedeckung, hatte einen spiegelglatten, sehr breiten, modernen Scheitel und war wohlhabend beleibt, trat ungefähr zur gleichen Minute sein Amt in meiner Nähe an. Ab und zu warf dieser Herr eine schielenden, wenn nicht schiefen Blick, zu mir herüber, so daß ich, wie schon gesagt im Zweifel war, ob ich einen Mann mit sehnsuchtsvollem Herzen oder einen Abgesandten der Justiz vor mir hatte. Es dunkelte und allmählich kam es mir so vor, wenn als der Herr schwarz und schwärzer vom Warten würde. Wenn er noch dasteht, ist er sicher schon zum Türhüter vor einem vornehmen Pariser Lokal geeignet. Ich entrann dem gleichen Schicksal, weil mir rechtzeitig einfiel, denselben Fall schon mal in den „Fliegenden Blättern“ gelesen zu haben. Diesem Schicksal wollte ich entgehen, gab meinem Herzen einen Ruck und ging hochoberhobenen Hauptes an meinem Magger vorüber der Hauptstraße zu. Kaum hatte ich die belebte Straße erreicht und musterte jede Dame, als plötzlich mein Töchterchen vor mir stand mit heißem Antlitz und drohenden Augen. Daß wir aneinander geraten würden, darin hatte ich mich nicht getäuscht; daß es aber so urplötzlich sein mußte, machte mich ganz verdattert! In meiner Verlegenheit wußte ich zunächst kein anderes Wort als – – stillzuschweigen; alles andere sagte mein Töchterchen: Wo ich eigentlich bliebe, was ich die lange Zeit getrieben hätte, weswegen, warum, weshalb usw? Auf eine schüchtern vorgebrachte Gegenfrage klarte das Wetter vom Westen her auf: Meine beiden Damen hatten seit ...Stunden angesichts der Brandung beim Strandhotel, das sie fälschlich für das Kurhaus gehalten hatten, auf mich gewartet. Solange die noch die von der Abendsonne gemalte Meerespracht bewundern und anbieten konnten, genügte ihnen das, und sie vermissten ihren Käptn noch nicht zu sehr. Als

die Sonne aber untergegangen war, und die naturbegeisterten beiden nur noch den klaren Sternenhimmel die zunehmende – wenn ich nicht irre, sprachen sie gar vom abnehmenden Mond!? – Mondsichel zu bewundern hatten genügte ihnen das schließlich zur Anbetung nicht mehr, und sie besannen sich auf Ihren anbetungswürdigen Schiffer, der sich doch längst hätte einfinden müssen, wie sie anhand der Uhr konstatierten. Jetzt wo ihnen plötzlich der so genannte Geduldsfaden gerissen war, kamen sie auf den wirklich intelligenten Einfall sich zu trennen, indem sich mein Töchterchen auf den Weg machte, ihren vermeintlich durchgebrannten Vater wieder einzufangen, und Fräulein R. weiter Wache schieben mußte. Die arme Wachthabende wurde denkbar schnell erlöst und friedfertig wurde das Missgeschick belacht mit dem löblichen einmütigen Vorsatz, das Wiedersehen würdig zu feiern. Nachdem wir uns irgendwo für die Nacht gestärkt hatten, übernahm ich die Führung und lotste meine Mannschaft ein menschen- und lichterfülltes Lokal, wo noch gerade ein Ankerplatz für uns frei war. Außerdem wurden von dem Ansager alle sogenannten „Prominenten“ aufgezählt, die das Fest verherrlichten. Oh, wat'n Barg Bekannte! – – – Leider kannte ich keinen einzigen davon, sonst hätten sie einen ausgeben müssen. Wir brachen dann ziemlich frühzeitig auf und kamen schon um 4,30 Uhr an Bord.

Am Donnerstag wachten wir schon um 12 Uhr auf und nahmen Morgenbrot, Vesper und Mittagsmahlzeit in ununterbrochener Folge zu uns, da wir schon die Erfahrung gemacht hatten dadurch an Proviant, Geld und Arbeit zu sparen. Das ist wirkliche Rationalisierung, die allen, besonders den Arbeitslosen warm empfohlen werden kann. Meine Mannschaft vertrieb diesen Nachmittag mit Photographieren, Baden und Wandern. Ich habe dem Aufbaudeck den letzten Anstrich gegeben. Als ich abends noch auf einen Grog an Land ging, wurde ich eingeladen, mit einem Autoinhaber und zwei netten, jungen Damen, die ihre Sommerfrische bei Verwandten in Munkmarsch verlebten, mit nach Westerland zu fahren. Das konnte ich als höflicher Mann nicht gut ausschlagen, da ich es nicht gut verantworten konnte, zwei junge Mädchen mit einem einzelnen Herrn allein in die laue Sommernacht fahren zu lassen. Mein Magger, der Westerland genau kannte, ließ uns zu einer gemütlichen Tanzbude fahren, wo wir uns denn auch grenzenlosschön bei Wein und Tanz unterhielten. Mein Trinkkollege feierte seine Verlobung mit einer unserer Tischdamen und ließ es nicht zu, daß auch ich mal bestellte. Dafür ließ er umsomemehr kaltstellen. Als der Herr infolge eines gelungenen Vortrages einen Buddel Schampus als Preis errang, kamen wir auf die Höhe des Lebens. Dann ließ er sein Auto vorfahren, und wir besuchten noch eine überfüllte Bude, wo es bei Würstchen und Bier und anderen Näschereien hoch her ging. Am andern Tag entsann ich mich dunkel, daß mein neugewonnener Freund sich unterwegs hatte ausschiffen lassen und dem Wagenführer anwies, die Damen und mich nach Hause, bzw. an Bord zu bringen; daß das Wagenfaktotum mir noch behilflich sein wollte, ins Beiboot zusteigen. Das letztere war aber wirklich nicht nötig gewesen. Ein richtiggehender Fahrensmann weiß auch bei größter Schlagseite was er tut! Aufrichtig bedauert habe ich es, als ich mich am andern Tag nach dem Befinden unsere Festteilnehmerinnen erkundigte, zu hören, daß unser Wohltäter schon dagewesen sei, und mich hatte aufsuchen wollen, aber kein Lebewesen entdeckt hätte.

Freitag abend war ich dann mit meiner Mannschaft wieder in dem gleichen Lokal. Derselbe Kellner bediente unsern Tisch und wandte mich nur immer: „Herr Kapitän!“ Das verschaffte mir natürlich die höchste Hochachtung bei meiner Mannschaft; sie konnten ja auch nicht ahnen, dass die Ehrfurcht des Obers nur meiner Trinkfestigkeit galt. um 3.00 Uhr waren wir wieder an Bord und besprachen wehmutsvoll unsern Abschied von dem idyllischen Munkmarsch und dem gemütlichen, herrlichen Westerland. Das waren mal wieder nette Tage, die wir lange in Erinnerung behalten werden

Als „Nordwest“ am Sonnabend, dem 23. August flott war, ging ich unter Segel, um meiner Mannschaft Gelegenheit zu geben, „Nordwest“ segelnd vom Beiboot aus zu knipsen. Bisher

hatte es sich noch nie gepaßt. Da das Wasser rasch stieg, nahmen wir das Beiboot an Deck und segelten bei schönem Südwind, mit dem Klüver auf dem Steven nach Norden. Das Wetter war herrlich, bloß das Glas fiel und der Wind kam daher, wohin wir nachher wollten. Bis zur offenen See war es ja aber recht günstig. 12.35 Uhr hatten wir die Reede List, wo noch einige Wasserflugzeuge, die dort zu Anker lagen, geknipst wurden. 1. 20 Uhr hatten wir die Nordwesthuk von Sylt. Der Wind hatte inzwischen schon etwas nach Südost gedreht, und die Luft überzog sich. Wir ließen das Riff an Steuerbord liegen und hielten gleich scharf an den Wind, um möglichst wenig Höhe zu verlieren. 3.10 hatten wir denn auch noch die Höhe, als wir Westerland dwars hatten. Hier entstanden die schönen Erlebnisse noch einmal in Gedanken, bis wir Westerland aus Sicht waren. „Nordwest“ schob sich egalweg durch sein Element. 5 Uhr war Hörnum dwars. Da es ziemlich steif wurde, wechselte ich die Vorsegel und reffte das Großsegel etwas ein. 5.45 Uhr waren wir auf der Höhe von Amrum. Es war jetzt noch ziemlich sichtig, die Luft wurde aber immer schwärzer. Um 8 Uhr war es schon dunkel aber noch einigermaßen sichtig. Dann fing es mit Regen und immermehr auffrischendem Winde an ungemütlich zu werden. Ich war jetzt auf allerhand gefaßt. Hätte ich noch die Feuer sehen können, würde ich vorgeschlagen haben, irgendwo Schutz zu suchen, obgleich die Zeit drängte. Da aber die Sicht immer schlechter wurde, mochte ich es nicht mehr sagen und habe auch nichts von meinen Gedanken verraten. Oh, das wurde eine Nacht. Der Sturm wurde immer härter, zu sehen war nichts als leuchtende Schaumköpfe der Wellen, die an Höhe immer zunahmen, sonst war alles tiefschwarz. Was ich vermutete traf ein. Als wir ungefähr vor der Eider sein mussten, lief der Wind aus SSW zu S. Ich hatte unter dieser Voraussicht vorher auf Steuerbord Bug immer gut voll gehalten, um nachher beim Umspringen etwas vergeben zu können. Dies war nunmehr wahr geworden. Die Segel schlugen auf einmal, ohne viel mit der Pinne zu drehen, von der anderen Seite voll und wir stampften gleich auf Backbord Bug weiter. Aufpassen brauchte man kaum, ja zeitweilig ließ ich sogar die Pinnle los und betrachtete nur den Kompaß. Der kluge „Nordwest“ schwabbelte immer seinen Kurs weiter. Uns wurde übrigens die Zeit durchaus nicht lang, soviel Augenweide hatten wir an dem Meeresleuchten. Bisher hatte ich noch nicht darüber nachgedacht, ob wir die Elbe richtig ansegeln würden, da es bald Tag werden mußte. Wohl schien es, als wenn es im Osten grauer werden wollte, jedenfalls wurde die Sicht in der Richtung besser, dagegen sonst rundherum nichts als pechschwarze Luft und Meeresleuchten. Nach dem Kalender musste noch Elbe laufen. Mir kamen aber Bedenken, ob die Flut bei dem Umschießer von Ost auf West nicht in Höhe einer Sturmflut heranbrausen und früher einsetzen würde, denn es kam hinzu, dass wir heute, Sonntag, den 24. August, Neumond hatten, also beste Springtide!

Infolge der Unsichtigkeit war weder das Helgolandfeuer noch ein Elbfeuerschiff auszumachen. Manchmal kam es uns so vor, als wenn am Horizont etwas geblitzt hatte; es waren aber nur leuchtende Wasserberge gewesen. Wir saßen viel zu niedrig, um über die hohen Brecher Lichter ausmachen zu können, die noch im Kimm lagen.

Nach meinem Gefühl mussten wir zwischen Elbe I und Elbe II die Elbe anlaufen, wie aber wenn mein Gefühl mich trog! Wenn ich auf meinem Kurs in die Brandung des Großen Vogelsandes des geriet! Meiner Mannschaft durfte ich meine Unsicherheit nicht zeigen, ich verlor kein Wort darüber. Diese Blamage mußte ich verschlucken; denn nichts macht eine Seemannschaft unruhiger, als wenn der Herr Kapitän bei Unwetter besoffen ist oder sonst nicht mehr weiß was er tut! Das Richtige wäre nun gewesen, auf Steuerbord Bug zu gehen, das Vorsegel zu bergen und beigedreht liegen zu bleiben, um den hellen Tag abzuwarten. Ich überlegte mir aber, wenn ich aufs Falschtief loshalten würde, würden wir bedeutend glimpflicher davonkommen. Die Dünung ist hier viel flacher, und das Fahrwasser kannte ich ziemlich, da ich schon mehrmal durchgesegelt war. Hell wurde es inzwischen auch. Somit hielt ich voll weg und mit brausender Fahrt in die Richtung, wo ich die Tonnen vermutete.

Mein geschätzter Standort muss richtig gewesen sein, denn es dauerte nicht lange, dann kamen die Tonnen in Sicht. Die Schlacht war geschlagen; wir hatten gesiegt glaubte ich! Einstweilen war es eine Lust „Seemann“ zu sein!

Eine eigenartige Morgenstimmung herrschte: Vor uns das von der inzwischen ansteigenden Sonne glitzernde Wasser, achteraus die noch immer schwarze Luft, „Nordwest“ in einem Schaumbad, wir armen, kleinen Menschlein mit unserm Dünkel mittenmang den Naturgewalten, als wenn wir wunderwas vorstellten! Na, wir wurden noch klein genug!

6. 20 Uhr hatten wir Buschsand dwars, etwas voraus. Als wir das Gelbsandloch erreicht hatten, mussten wir pall gegen den Sturm ankreuzen. Bei normaler Gelegenheit ist das nicht schlimm. Ich hatte aber nicht mit dem entgegenkommenden brüllenden Strom gerechnet, den der Sturm verursachte. Zunächst konnten wir noch einige Schiffslängen gewinnen, dann trieben wir zurück. Uns blieb nichts weiter übrig als mit dem Strom vor den Wind zu halten auf eine Reihe Pricken los, die wir in der Ferne sehen konnten. Als wir eine zeitlang gesegelt hatten, bemerkten wir in südlicher Richtung ein Fischerfahrzeug, welches zu Anker lag und klüste. In der Annahme hier einen Verbindungspriel mit dem Fahrwasser zu finden, hielt ich auf den Fischer los; Pricken konnten wir aber nur weiter südlich ausmachen, die an der Kante des Fahrwassers stehen mußten. Als wir nahe genug gekommen waren, fragte ich mit Arm und Bein, da er es offenbar durch das Sprachrohr nicht verstehen konnte, ob wir weitersegeln dürften. Die Fischer wehrten jedoch mit Armverrenkungen ab und wiesen zurück, immer zurück. Hätte ich mich bloß nicht daran gekehrt und wäre einfach weiter gesegelt; denn eigentliche Brandung konnte man voraus nicht wahrnehmen. Es stäubte und schäumte dort auch nicht mehr als bei uns und überall. Schlimmer hätte es mit etwaigen Grundstößen auch nicht werden können, als wir sie später bekamen! Genug, da der Fischer so energisch nach Norden wies, kam ich dieser Weisung nach und wir hatten auch bald die vorher verlassenen Pricken, die uns gute Wegweiser waren, wieder. Jetzt hielten wir immer den Pricken nach, bis sie plötzlich aufhörten. Doch nein, ganz in der Ferne, in fast der gleichen Richtung wie wir segelten, sahen wir wieder mehrere in einer Reihe stehen. Dicht dabei lagen mit Busch beladene Schuten und nicht weit davon ragte eine kleine, grüne Insel aus dem weiten Nichtsalswasser, überall weiße Schaumkronen, die einander zu jagen schienen und sich dabei überstürzten. Ich meinte nun, zwischen der soeben achter uns habenden letzten und den in der Ferne stehenden müsse doch ein Zusammenhang sein. Vielleicht sind die Fehlenden eben jetzt bei dem Unwetter unter Sturmflut abgetrieben, dachte ich bei mir. Also immer auf Pricken und Fahrzeuge los! Es dauerte nicht lange und „ruck“ machte „Nordwest“ und immer wieder, gerade wie ein junges Pferd unter seinem ersten Reiter. So ruckten wir, bis wir die erste Pricke erreicht hatten. Unmittelbar dabei bockte das Pferd, wollte schreiben „Nordwest“ und legte sich dwars zu Wind und Seegang, blieb aber nicht sitzen, sondern schlug mal voll und legte sich wieder dwars. Mast und Segel schlugen bei den wahnsinnigen Grundstößen wie ein Peitschenstiel mit daran befestigtem Bettlaken hin und her. Zerrissene, vielmehr zerfetzte Segel und unheimlich verlängerte Stage waren Rest geblieben. Ich wundere mich noch heute, daß der Mast standgehalten hat. Um „Nordwest“ mit dem Steven in den Wind zu bringen, warf ich schnell beide Anker aus. Kaum war die Kette steif, „knacks!“ war die Kette gebrochen. Dann kam das Ankertau des zweiten Ankers steif, doch hielt dieser nicht. Hätte ich den Untergrund gekannt, würde ich ihn doch an Grund gelassen haben, denn wie ich nach Ablauf des Wassers sah, waren wir über einen Schlickgraben gekommen, an dessen Ufer er sicher gehalten hätte. Nun waren wir vollständig Wrack geworden, und die Naturkräfte trieben mit uns ihr Spiel, wie die Katze mit der Maus. Nun hatte ich Angst, vor die Buschschuten zu treiben. Da diese stärker gebaut waren als „Nordwest“, würde es Kleinholz gegeben haben. Ich holte daher die Sturmfock auf und brachte durch Backhalten derselben „Nordwest“ auch wirklich auf den andern Bug und damit frei von der Schute. So hopsten wir immer weiter, einmal sogar über einen

Sommerdeich, wie ich später feststellte. Da wir vollständig machtlos waren, hatten wir die Notflagge beim Want hochgehalten, und wir sahen auch einen Fischkutter auf uns los halten, der uns wohl länger beobachtet hatte, wie wir nachher erfuhren. Der Kutter wusste aber so wenig Bescheid wie wir und kehrte schließlich wieder um. Als „Nordwest“ sich gründlich abgearbeitet hatte und zuletzt nur noch sanft ruckte, blieb er schließlich liegen und rührte kein Glied mehr. Das Wasser war inzwischen schon gefallen und fiel jetzt rasch weg. Als wir dann trockengeebbt waren, fanden wir uns auf einer Schafweide wieder!! Wer schon mal mit einer Kieljacht in einer, viele Seemeilen von dem nächsten Schiffahrtsweg und ebenso weit von den nächsten menschlichen Wohnungen entfernt, auf einer Wiese gesessen hat wird ermessen können, welch unbändige Freude man bei solchem Abschluss einer Ferienreise empfinden muß! Wills wer nachmachen, der wähle den Franzosensand, wie das von mir entdeckte Neuland! Allein schon der Name wirkt auf jeden Deutschen sympathisch! Dieser Name wird wohl von einem dort in alter Zeit gestrandeten französischen Schiff herrühren, vermute ich. In ihrem Dankgefühl werden die Strandguteroberer der Gegend den Namen verliehen haben, um das Andenken der Glückspender zu Ehren!

Um 3 Uhr waren wir endgültig festgekommen, waren demnach ununterbrochen 29 Stunden an Deck gewesen, ohne nur die geringste Langeweile, Hunger und Müdigkeit empfunden zu haben. Besonders meine tapfere Mannschaft schaute ganz munter und erwartungsvoll drein, mit Spannung erwartend, was nun mit uns werden würde. Das war ja auch ein unbezahlbares Erlebnis, das ihr Schipper ihnen beschert hatte; so etwas kommt nicht mal bei echten Seeleuten alle Tage vor. Ob sie ihren Bedarf an Abenteuern damit gedeckt haben, verraten sie mir nicht. Ich hatte jedenfalls von dem Sport auf Watten vorläufig genug. Mir brummte der Kopf von dem Stoß, den ich vom Mastkoker erhalten hatte, als ich ihm einmal um einige Zoll (!) zu nahe kam. Besser hätte es ein Boxmeister auch nicht machen können! Die Hände mochte ich nicht auf und zu machen und was noch andere körperliche Gefühlssachen mehr waren. Um mein Glücksempfinden voll zu machen, stellte sich noch nach und nach mit steigender Tendenz Zahnschmerz ein. Eine Glücksreise hatte zunächst ihren Abschluss gefunden. Wir hatten nämlich von Westerland eine Karte nach Hause geschrieben, auf welcher wir diesen Ausdruck benutzten, so nett war die Reise bis dahin gewesen. Ja, man soll den Tag nicht vor dem Abend loben!

Jetzt hieß es, unser akrobatisches Mittagssmahl zu bereiten und mit Anstand einzunehmen. Wir, d.h. „Nordwest“ hatte naturgemäß eine Neigung von 70 Grad. Dabei musste abgekocht und mit dem Teller auf dem Schoß gegessen werden. Feste Kost konnte ich meines, nach dem Gefühl um das Vielfache verlängerten Zahnes wegen nicht essen; es musste etwas flüssiges sein oder gar nichts. Mit dem Garnichts war wieder mein Magen nicht einverstanden, der war beim Stilliegen rebellisch geworden. Also gab es unsere berühmte Nordwestsuppe, eine Mahlzeit, deren Zubereitung das Geheimnis meiner Köksch ist: wunderbarer Geschmack, schnellstens gekocht, kräftig und verdaulich. Wenn ich nicht sehr irre, kommt viel westfälischer Schinken darin vor. – Die eine Köksch stammt nämlich aus Westfalen, das sagt viel, wenn nicht alles: Einfach aber fein, so solls sein!

Wir waren mit unserer Mahlzeit kaum fertig und „Nordwest“ war eben freigeebbt, gabs Besuch. Als erster kam ein Schiffer, welche sich erbot „Nordwest“ mit der Nachttide wieder flottzubringen. Das Angebot nahm ich natürlich gern an. Als der fort war, um Geschirr zu holen, kam ein ganzer Trupp, beäugte uns erst, ob wirs auch waren und kamen dann ins Gespräch, wobei die Leute mit Erstaunen merkten, daß ich etwas deutsch und sogar plattdeutsch verstand. Der Wortführer, ein dreihundertpfündiger Dithmarscher, forderte uns dann strengen Tones auf, sofort das Wrack zu verlassen. Er würde für unser leibliches und seelisches Wohl sorgen; es solle uns Schiffbrüchigen an nichts fehlen. Als er meint Grienen sah – mehr über seine Figur als über seine Worte, – drehte er sich um, damit ich ihn auch von hinten bewundern sollte. Dann kam ein anderer zu mir, um mir, vergehen vor Ehrfurcht

zuzuraunen: „Das ist unser Herr Amtsvorsteher!“ Das war ja nun, sogar in seinen Augen eine „gewichtige Person“. Ich bat ihn wieder zu mir und gab ihm auf, doch mit meinem Hause zu telefonieren, dass „Nordwest“ festgekommen sei und unsere Heimkehr sich etwas verzögern würde. Er hat dann einfach und schlicht depeschiert: „„Nordwest“ gestrandet!“ Weiter kein unnützes Wort! Nicht, daß die Mannschaft vorhanden sei, nicht wo wir grasten, nichts! Nur eine Aufmunterung zum Nachdenken: was, wie, wo? Ich hatte ihn natürlich zur Nachrichtgabe gebeten, um den Zeitungen zuvorkommen, weil unter den Besuchern auch ein Berichterstatter war. Das hatte ich noch ausdrücklich betont, denn mir lag doch nur daran, den Meinen Nachricht von unserem Wohlergehen zu geben.

Wir hatten dann die wohlerworbene Ruhe. Denn abends wurde es ganz flau und nachts kam überhaupt kein Wasser ans Fahrzeug.

Am Montag, dem 25. August, frühmorgens kam der Schiffer, mit welchem ich das nächtliche Flottbringen vereinbart hatte und erbot sich, „Nordwest“ mit dem Schiff seines Vaters abzubringen. Ich war natürlich sehr einverstanden, besonders da er versicherte, die Sache mit dem Taghochwasser zu schaffen. Der junge Mann machte einen zuverlässigen Eindruck und ich war froh, so rasch wieder flott zu werden. Ich gab ihm dann auf, sich telefonisch mit meiner Versicherung in Verbindung zu setzen und den Bergelohn mit ihr zu vereinbaren, da ich hiermit nichts zu tun haben wolle, und mich auch nicht berechtigt hielt, auf eigene Faust zu handeln; denn eine augenblickliche Gefahr bestand nicht.

Ich machte mich dann mit großen Gummistiefeln auf den Weg zum Beiboot, das in einem großen Priel lag und als Fähre diente und die Wasserverhältnisse näher kennenzulernen und den verlorenen Anker zu suchen. Es war Niedrigwasser, und in dem vielleicht 40 Meter breiten Priel war an den flachsten Stellen noch ein Wasserstand von 30 Zentimeter, an den meisten Stellen etwa $\frac{1}{2}$ Meter. Weiter stellte ich fest, daß wir am Vortage ungefähr parallel mit diesem, man kann dreist sagen, Nebenfluß über das Watt gestolpert waren. Ich hatte sogar bemerkt, dass hier der Seegang ungewöhnlich steilkämmig war und ein brandungsähnliches Aussehen hatte. Ich hatte gerade vor diesem, nach meiner Meinung gefährlichsten Wasserstrich, geradezu Furcht gehabt. Jetzt wußte ich es ja besser: Der verstärkt knüppelige Seegang war durch den gegen den Sturm schon auslaufenden reißenden Ebbstrom verursacht! Hätte der Fischkutter, der uns gestern über das Watt nachhielt, Bescheid gewußt und diesem Fahrwasser nachgehalten, hätte er uns wahrscheinlich in einer der Buchten, bei welchen wir in kaum 20 Metern Entfernung vorbei gekommen waren, aufgreifen können. Die Fischer hatten aber ebensowenig Ortskenntnis gehabt wie ich, obgleich ihr Hafen nur wenige Seemeilen von hier entfernt ist.

Ich stieg dann bei unsern berüchtigten Pricken aus, um den Anker zu suchen und mir außerdem die Füße von den viel zu großen, schlappenden Gummistiefeln wundzulaufen. Den Anker fand ich nicht. Vielleicht hatte er inzwischen einen Liebhaber gefunden, da ich den Leuten erzählt hatte, wo der Anker lag. Es ist ja aber auch nicht ausgeschlossen, daß er versandet und unsichtbar geworden war. Die Fischer behaupteten, das sei in ganz kurzer Zeit der Fall. Da wo die Pricken standen und somit ein Priel vermutet werden mußte, war nur eine kleine Vertiefung im Watt zu sehen. Die Pricken hatten nur Bedeutung für die in der Nähe liegenden Buschschuten. Da hier kein sonstiges Fahrzeug etwas zu suchen hat, blieb es der „Nordwest“-Besatzung vorbehalten, ihre Navigationskünste gerade an diesen verführerischen Pricken zu versuchen, um auch ja nicht die dahinter liegende Schafweide zu verfehlen! Ich zog mir dann die Gummistiefel von den schmerzenden Füßen, belud meinen Rücken damit und hielt spielte noch eine Weile Wattläufer, bis der Flutstrom einlief. Gerade war ich wieder zurück und wollte das Beiboot festmachen, als mich drei Männer riefen, ich möchte mal zu ihnen kommen. Sie erklärten mir dann, wenn ich wolle, würden sie „Nordwest“ mit 2 Fischerfahrzeugen am Nachmittag herunterbringen. Ich gab ihnen auf, sich

wegen des Lohnes mit meiner Versicherung in Verbindung zu setzen. Wenn Sie sich mit dieser einigen würden, könnte mir es nur recht sein, sobald wie möglich flott zu werden. Falls sie sich mit der Versicherung einig würden, brauchten sie mir weiter keine Nachricht zu geben und können sofort mit den Vorbereitungen beginnen. Erklärlicherweise waren wir nicht wenig gespannt, wie die Verhandlung ablaufen würde. Ob schon je Menschengen so erwartungsvoll auf das Kommende ausgeschaut haben als unsere, bezweifle ich. Man bedenke: wir waren noch im besten Sommer, und wenn wir auf das nächste Sturmhochwasser warten sollten, könnte es bestes Winterwetter sein. So gern ich im Sommer auch an Bord lebe, das Weihnachtsfest auf der Schafweide zu feiern, dazu fehlte mir denn doch Unternehmungslust; von Bord gehen durfte ich als Kapitän ja nicht oder nur dann, wenn mein angenehmes und für mich wertvolles Menschenleben gefährdet werden würde, und das hätte ich vielleicht zu spät gemerkt!

Da, gegen Hochwasser: Sie kommen! Jauchzend entfloß das Wort den Lippen. Auf jeder Seite mit Peilstaken bewaffnet, fühlten sich die Fischer auf uns los. Etwa eine Seemeile von uns entfernt hakte der eine Kutter am Ufer des großen Priels fest und blieb sitzen. Der andere übernahm dann die ganze Besatzung und motorte sich in unsere Nähe. Sie brachten dann ihre Stahlrossen heran, nahmen meine Schlepprosse um „Nordwest“ herum und fingen an zu winschen. „Nordwest“ wollte sich aber nicht rühren, denn sein Kiel hatte sich weit in den frischen, aufgeweichten Marschboden eingedrückt. Als dann die Trosse brach, gaben die Leute die Arbeit auf. Sie besahen sich nun erstmal die Umgebung und kamen zu dem Entschluß, „Nordwest“ freizugraben, ihn auf die andere Seite zu legen, um ihn dann nach einem anderen entgegengesetzt fließenden Priel zu winden, weil dahin das Gelände ebener war. Sie holten dann Schaufeln und fingen an zu graben. Flott ging es diesen früheren Pionieren von der Hand und mit Dunkelwerden hatten sie alles für den nächsten Tag vorbereitet.

Bisher hatte ich noch keine Gelegenheit gefunden, die Leute zu fragen, was sie mit der Versicherung abgemacht hätten. Jetzt erklärten sie mir auf meine diesbezügliche Frage: „Wi hebbt noch nicks Fastes afmakt, wi schöllt em ears rünnerbringen un no'n Hobn slep'n; denn will de Assekuranz glik ehn Expert'n schick'n un mit uns verhandeln!“

Dienstag, den 26. August gingen die Fischer schon bei Tagwerden wieder an die Arbeit. Zunächst legten sie „Nordwest“ auf die andere Seite, alles im rühmenswert umsichtiger Weise. Als dann die Winde eingesetzt war, brach die Stahlrosse, aber schließlich rührte sich „Nordwest“ von der Stelle. Jetzt ging es, wenn auch centimeterweise, egalweg über den glatten Marschboden vorwärts oder vielmehr übersteuer, der ersehnten Freiheit entgegen. Gegen 3 Uhr, als Hochwasser war, neigte sich der Steven durstig in sein Element. Es dauerte aber doch noch ziemlich lange, bis „Nordwest“ mitten im Priel lag. Damit war er indes noch nicht selbständig geworden, denn ein vollständiger Wirrwarr von Trossen hing über Bord und musste aufgeräumt werden. Als es endlich soweit war, und die beiden Kutter hatten mich im Schlepp, war das Wasser schon ziemlich gefallen und wir scheuerten an manchen Stellen über den Grund. Es gelang den Fischern aber doch, mit „ihrem“ geborgenen Schiff nebst Ladung bis zur Einfahrt nach Friedrichskoog zu kommen. Hier ließen sie sich seitlich von der Fahrinne festlaufen um die Nachttiede abzuwarten.

Der „gewaltige“ Amtsvogt hatte gestern abend meine schiffbrüchige Mannschaft mit sanfter Gewalt abgeholt und bei sich einquartiert. Mich musste er, wohl der besseren Einsicht folgend, an Bord lassen nicht etwa als Kapitän, sondern als Ladung, die ihm neben dem Schiff für den Bergelohn haften sollte. Daß ich bei der ganzen Sache vollständig ausgeschaltet sein sollte, hatte ich schon länger gemerkt und war mir recht; denn dann hatte ich der Versicherung gegenüber keinerlei Dummheiten zu verantworten. Und da die Fischer, wie ich schon sagte, sehr um- und vorsichtig arbeiteten, hatte ich auch keinen Anlaß

irgendwie einzugreifen. Daß die Amtsgewalt meine Mannschaft an Land beförderte, konnte mir nur recht sein. Die Hälfte der Mannschaft mußte heute sowieso wieder beim Alltagsstrott anheuern und frühzeitig an der Bahn sein, was von Bord aus kaum möglich war. Zum andern war es nicht leicht, an Bord dauernd das Gleichgewicht zu halten. – Bitte auch ohne Alkohol! – Der Rest meiner Mannschaft war den Tag über noch wieder bei mir gewesen, konnte aber natürlich nichts weiter anfangen, als ihre fotografische Sammlung zu komplettieren. Meine Gefangenschaft ohne Bewährungsfrist konnte auch sie nicht abkürzen. Die amtlich beauftragten Fischer dachten nämlich garnicht daran, mir die ersehnte Selbständigkeit wieder zu verschaffen. Das merkte ich hauptsächlich nachts, als sie mich in den Hafen schlepten. Sie ließen den ganzen Schnürkram ihrer Stahldrähte, die um und am „Nordwest“ festsaßen sitzen und legten sich, „Nordwest“ zwischen ihren Kuttern, an einen reservierten Platz des Hafens. Es wäre mir vollständig unmöglich gewesen, meinen Wärtern zu entschlüpfen, woran ich natürlich nicht mit dem leisesten Gedanken gedacht hatte. Erstens war abgemacht, mein Jüngster sollte mit einem Reservesegel herkommen, und dann mußte ich erst die Ankunft des Experten abwarten. Meine Frage an die Leute, ob sie auch schon den Experten bei der Versicherung angefordert hätten, bejahten sie der dreitesten Unverfrorenheit! Ich konnte mich also unbesorgt zur Ruhe begeben.

Am Mittwoch, dem 27. August wartete ich vergebens auf den Experten. Beim Amtsvorsteher hörte ich dann, er würde in dieser Woche nicht mehr kommen. Das mußte nach dem oben angeführten befremden, wie jeder Angeführte sich befremdet fühlen mag. Bei einer dann hergestellten telephonischen Verbindung mit meinem Hause konnte ich nicht recht verstehen und der Amtsvorsteher erbot sich zu vermitteln. Er vermittelte dann auch, aber wie....! Was ich sagte, mußte er ja ungefähr weitergeben; was er hörte, gab er mir nach seinem Gutdünken wieder. Ich hörte ihn noch sprechen von „Großer Havarie“, von „lassen ihn nicht los, bevor Zahlung oder Sicherheit geleistet ist u.a.“. Ich rief meinem Sohne dann noch zu, er solle sich mit der Versicherung in Verbindung setzen und sie darauf aufmerksam machen, daß ich es nicht verantworten könne, „Nordwest“ zwischen den Fischkuttern auf Grund sitzen zu lassen. Der Hafen ist ein richtiges Schlickloch und läuft vollständig trocken. Da die Fahrzeuge sich tief in den Schlick hineindrücken, musste ich befürchten, „Nordwest“ könnte bei eintretendem Sturm und Veränderung der Schiffslagen zwischen den Kuttern gedrückt werden. Für diesen Tag konnte ich nichts mehr unternehmen, beschloss aber, mich am andern Tag direkt mit der Versicherung in Verbindung zu setzen, um auf die gefahrvolle Lage aufmerksam zu machen. Dann ging ich an Bord, Leib und Geist zu stärken, indem ich mich zum Abendbrot setzte und Radio einschaltete.

Nachts hatte ich ein besonderes Erlebnis. 3.30 Uhr wachte ich von ungewöhnlichen Geräuschen und lebhaften Rufen auf. Als ich meine Augenluken etwas öffnete, sah ich die Kajüte von einem roten Feuerschein erleuchtet und bemerkte, aufgerichtet, durch die Fenster, daß die unmittelbar auf der Südkante des Hafens stehende Fischmehlfabrik in hellen Flammen stand. Die Fabrik war ganz aus Holz gebaut und brannte in ganzer Ausdehnung. Der Wind stand glücklicherweise etwas frei von der im Hafen liegenden ziemlich großen Fischerflotte, sonst wäre wohl kaum etwas von ihr Rest geblieben und sie wäre samt „Nordwest“ umgekommen. Die brennenden Holzstücke wirbelten hoch in der Luft gerade eben bei uns am Heck ins Wasser. Nur einige verirrte Glimmstücke flogen mir aufs Deck, die aber keine Brandstellen hinterließen, da ich sie leicht über Bord fegen konnte.

Bei dieser Gelegenheit konnte man wieder so recht die Nächstenliebe der armseligen Kreatur, genannt Mensch, festnageln. Unsere drei, mit Drahtseilen „festumschlungenen“ Fahrzeuge lagen fast unterm Feuer, konnten jedoch nicht freikommen, weil der ganze Hafen vor uns belegt war. Die unmittelbar vor uns liegenden Kutter wollten wohl gern verholten, waren aber auch festgeklemmt. Die weiter voraus liegenden Fischer rührten sich nicht, sie

waren ja außerhalb der Gefahrenzone. Was kümmerten sie die gefährdeten Genossen oder gar der „Nordwest“! Ja, wenn Bergelohn gewinkt hätte....!

Schließlich gelang es aber doch, weiter hinaus zu kommen. Allerdings mussten meine Wächter die engen Bande lösen, die „Nordwest“ mit ihren Fahrzeugen so innig umschlungen hatten. So konnten wir einer nach dem andern verholen, „Nordwest“ auf die andere, unausgebaute Seite des Hafens, wo wir ihn auf Grund setzten und mit dem Mast nach dem Ufer absteiften. Um ein Erlebnis reicher legte die ich mich wieder aufs Ohr; denn auch das schönste Feuerwerk wird auf die Dauer langweilig. An Land zu steigen, verbot mir meine schlecht ausgebildete Arbeitswut; denn die an der Handpumpe schwitzenden Leute hätten sicher geglaubt, ich wollte sie ablösen. Außerdem war das angebrannte Fischmehl meinem ausgeprägten Geruchssinn recht wenig zuträglich.

Am Donnerstag suchte ich rechtzeitig die Post auf, um mit Hamburg zu telefonieren. Beim näher wohnenden Amtsvorsteher war ich unter Polizeiaufsicht, ich wollte aber einmal frei mit der Versicherung reden. Diese sagte mir den Besuch ihres Experten für den Nachmittag zu; er würde mit Vollmacht und Lösegeld kommen und mich freikaufen. Mein Sohn hatte übrigens schon vorgearbeitet, sonst hätte man mir doch noch Schwierigkeiten gemacht, weil die Versicherung meinte, ich hätte die Leute angenommen, ohne mich mit ihr vorher verständigt zu haben. Sie konnte ja auch nicht wissen, daß die Fischer samt der Vertretung der Behörde mich ein ganz klein wenig belogen hatten! Mittags kam mein Jüngster mit dem Reservesegel und mundfertigem Proviant für mehrere Tage, sodaß meine Kochkunst nicht voll zur Entfaltung zu kommen brauchte, und wir beide doch zu unserem ziemlich ausgeprägten Magenrecht kamen. Als dann nachmittags der Expert erschien, löste sich alles in Wohlgefallen auf.

Wir hatten inzwischen das andere Segel unter geschlagen und „Nordwest“ seeklar gemacht und wollten noch aus dem Hafen segeln, um draußen schlepprecht für den frühen Morgen bereit zu liegen. Der Fischer wollte uns gegen 5 Uhr ins Freie schleppen. Doch: „Blinder Eifer schadet nur“! Da das Wasser schon gefallen war, blieben wir mitten im Hafentriel sitzen. Das schadete nicht weiter, denn auch hier lagen wir fahrtbereit. Wir machten nun unser Abendbrot weg und ich ließ mich an Land setzen, um Neues zu erfahren. Als ich beim Amtsvorsteher in die Stube trat, waren die Verhandlungen gerade abgeschlossen. Anscheinend zu aller Befriedigung; denn es standen schon volle Gläser und Lehre Buddel auf dem Tisch, und das sind meist gute Anzeichen für glattabgelaufene Konferenzen! Das erste bei meinem Eintreten war, auch mir, als dem eigentlichen Urheber der frohen Stimmung, geistige Genüsse anzubieten. Ich nahm das Angebot aber nur freibleibend an indem ich betonte, Alkohol nur 45 % aufwärts verdauen zu können; denn mein böser Zahn machte sich wieder gefühlvoll! An diesem Abend habe ich ihn aber endgültig im tiefsten Alkoholmeer ersäuft.

Mit der „kooglichen“ Obrigkeit (früher Königlich) hatte ich zunächst eine kleine freundschaftliche Auseinandersetzung. Ich kam zurück auf meine schon erwähnte Unterhaltung mit der Versicherung, deren mir gemachten Vorwurf und hielt dem Amtsvorsteher seine Sünden vor und fragte dann, ob er wirklich glaube, mein Fahrzeug mit Amtsgewalt beschlagnahmen zu dürfen. Als er dies unverfroren bejahte, erwiderte ich ihm, meine Worte nach Möglichkeit seiner „Gewichtigkeit“ anpassend: „Wenn Sea min Fohrtüg mit Gewalt un geagen min Willn anfoot harrn, und ick harr Sea über kunnt, denn harrn Sea en Fell full kreggn, dat....!“ Das „Fell voll“ hatte ich ja nun bedingungsweise und mit geistigen Waffen ausgeteilt. Dafür hielt der dickfellige Herr sich und mich schadlos mit dem 45%igen. Ende gut, alles gut! Wir haben uns dann noch lange über Vergangenes und Zukünftiges, mehr aber noch über Gegenwärtiges unterhalten, ich glaube gut unterhalten. Gar zu früh mußten wir aufbrechen, um wenigstens noch einige Stunden zu pennen. An Bord bin ich

gekommen aber nicht an „Nordwest“, sondern bei einem Fischkutter. – – – Am kommenden Abend, als wir uns unter Finkenwärder schlafen legen wollten wunderte ich mich, daß mein Junge sein Bettzeug auf meinem Polster ausgebreitet hatte. Auf meine Frage ob ich denn vorige Nacht auf der andern Bank geschlafen hätte, stellte der Junge ganz trocken und mit bezeichnendem Grien die Gegenfrage, ob ich nicht wüßte, daß ich die Nacht überhaupt nicht an Bord gewesen und erst bei der Abfahrt übergestiegen wäre! Ich mußte mich schnell umdrehen, damit der Junge mein Rotwerden nicht sah. Im übrigen: die Blamage bleibt ja in der Familie.

Am Freitag, dem 29. August, 4.45 Uhr früh, schleppte der Fischkutter mit uns los. Der Wind war OSO 3 und schönes Wetter. 7 Uhr waren wir eben oberhalb von „Elbe IV“, wo der Fischer uns loswarf. Endlich wieder erlöst und selbständig! Es geht doch nichts über die Freiheit!

Eine Ferienreise, reich an Erlebnissen, hatte damit doch noch ein gutes Ende gefunden. Die Kreuztour auf der Elbe hatte sich noch gelohnt. Allerdings mochten wir beide zuletzt kein Tau mehr anfassen, so schmerzten die Hände von der Bedienung der großen Fock.

Wir hatten in 184 Segelstunden, darunter viele Langkreuzstrecken und Flaute, etwa 860 Seemeilen zurückgelegt.

(Anmerkung zur Transskription 2024 vom Original zur Digitaldatei: Rechtschreibung, Zeichensetzung, fach- und zeitgemäße Begriffe sowie die plattdeutschen Wendungen wurden beibehalten. Lediglich einige schon damals geltende Schreibfehler wurden richtiggestellt. Die Ausdrucksweise jener Zeit wurde belassen. GAN)