

Vom Seemann zum Goldsucher: der Bericht des Bremer Steuermanns Friedrich Wilhelm Hildenbrock 1841-1850

Feldkamp, Ursula

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Feldkamp, U. (1994). Vom Seemann zum Goldsucher: der Bericht des Bremer Steuermanns Friedrich Wilhelm Hildenbrock 1841-1850. *Deutsches Schiffsarchiv*, 17, 159-214. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49565-7>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

VOM SEEMANN ZUM GOLDSUCHER

Der Bericht des Bremer Steuermanns
Friedrich Wilhelm Hildenbrock 1841–1850

VORGESTELLT VON URSULA FELDKAMP

Die vorliegenden Aufzeichnungen des Bremer Seemanns Friedrich Wilhelm Hildenbrock (1826–1863) über seine Fahrzeit und Goldsuche sind in mehrfacher Hinsicht einzigartig: Erstmals werden hier Details über die Arbeit mit Passagieren und Fracht an Bord von Bremer Schiffen in der Linienfahrt unter Segel nach den Vereinigten Staaten aus der Sicht eines Seemanns geschildert, ein Aspekt, der bisher lediglich bruchstückhaft durch Briefe und Bordtagebücher von Auswanderern erhellt werden konnte.¹ Zum anderen handelt es sich hier um einen relativ frühen Bericht aus der Zeit vor der Gründung des Norddeutschen Lloyd und vor der Einrichtung deutscher Dampfschiffahrtlinien nach Übersee.

Die Zahl der Linienfahrer nach Nordamerika war seit 1840 beständig angestiegen. Im Jahre 1842 wurden von Bremen aus drei neue Schiffahrtlinien eröffnet, nach New York, Philadelphia und New Orleans, dem Hauptumschlagplatz für Tabak. Nach Baltimore, dem wichtigsten Handelshafen Bremens, verkehrten bereits seit den 30er Jahren Bremer Schiffe in Linienfahrt. Freilich schafften diese nach heutigen Begriffen sehr kleinen Segler, Briggs, Barken und Vollschniffe, mit einer Größe von 120 bis zu 550 t, maximal drei Hin- und Herreisen pro Jahr. Im Auswanderergeschäft konnten die deutschen Schiffe die amerikanische Konkurrenz durch billige Rückfrachten unterbieten und allmählich verdrängen.²



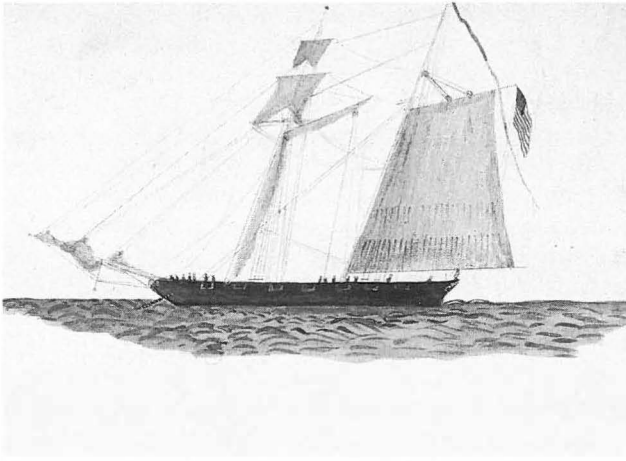
Die Hildenbrocksche Reitbahn 1846. Gemälde von Fritz Müller. Focke-Museum, Bremen.

Der Bericht, den Hildenbrock vermutlich nach seiner endgültigen Rückkehr nach Bremen im Jahre 1857³ niederlegte, offenbart neben diesen Aspekten der Bremischen Kaufahrt das Selbstverständnis des Autors, eines Abkömmlings einer angesehenen Bremer Familie, der in seinem Leben wenig von dem erreichte, was er sich gewünscht hätte. Mangels anderer beruflicher Perspektiven fuhr er zur See, Krieg und Krankheit verhinderten seine Beförderung zum Kapitän, und auch eine standesgemäße Ehe, die Eintrittskarte in die gesellschaftlichen Kreise, in denen sich seine Verwandten bewegten, blieb ihm versagt. Durchgängig beteuert er in seinem Lebensbericht, er habe das Seeleben nicht gemocht, andererseits aber fand er nur dort Gelegenheit, seine Fähigkeiten unter Beweis zu stellen. Im Text finden sich mehrere Schilderungen von Situationen, die Hildenbrock Anerkennung einbrachten. Seine besondere Geschicklichkeit bei der Seemannsarbeit (Bericht S. 5/6) erwähnt er ebenso wie die Hochs der Passagiere als Dank für selbstlose Pflege bei Ausbruch der schwarzen Blattern an Bord der JOHANN FRIEDRICH (Bericht S. 55) und einen Einsatz als Lebensretter (Bericht S. 27). Dem Bedürfnis des Autors nach Selbstdarstellung in diesem Sinne ist es zu verdanken, daß der Bericht so viele Details über die Arbeit an Bord von Seglern auf ihren Reisen nach Hafenmetropolen der USA und in die Karibik enthält.

Zu dem Zeitpunkt, als Friedrich Wilhelm seine Seemannslaufbahn begann, war sein Vater, Johann Christoph Hildenbrock, Bereiter von Beruf, d.h. er ritt Pferde zu und verkaufte sie dann. Seit 1845 betrieb er in der Nähe des heutigen Bahnhofs in Bremen, Auf der Brake 7, eine Reitbahn.⁴ Von den sieben Kindern der Hildenbrocks erhielten vermutlich alle drei Söhne, zumindest aber der zweitjüngste Sohn Friedrich Wilhelm, eine standesgemäße Schulbildung in einer der damals üblichen Privatschulen für besser verdienende Bürger⁵, wie der Chronist ausdrücklich hervorhebt. Es mag den alten Hildenbrocks dennoch eine Erleichterung gewesen sein, als der Bremer Kapitän Fritz Müller⁶ um die Hand der ältesten Tochter Auguste Mathilde anhielt und auch dem 15jährigen Friedrich Wilhelm eine berufliche Perspektive eröffnen wollte. Als Erbe des Geschäfts war der jüngste Sohn Julius vorgesehen, und was konnte ihnen Besseres passieren, als daß ihnen der gutsituierte Blumenthaler die Versorgung gleich zweier Kinder ersparte und neben der Tochter auch den halbwüchsigen Friedrich Wilhelm unter seine Fittiche nahm, um ihn auf seinem Schiff zu engagieren. Friedrich Wilhelm Hildenbrock fügte sich in sein Schicksal und verdingte sich als Kajütsjunge, obwohl er *von jeher nie Lust gezeigt, ein Seemann zu werden* (Bericht S. 1).



Darstellung einer Siegesgöttin von Friedrich Wilhelm Hildenbrock.



Eine Brigg. Aquarell von Friedrich Wilhelm Hildenbrock.



Dieses Aquarell von Friedrich Wilhelm Hildenbrock trägt die Unterschrift: »Berguine der böse Genius aus Martin der Findling von E. Sue«.

Trotz aller Abneigung gegen die nach seinem Dafürhalten langweilige und strapaziöse Seefahrt blieb er – wenn auch mit Unterbrechungen – sein Leben lang Seemann, absolvierte in Bremen die Steuermannsausbildung und schickte sich schließlich als Passagier und kranker Mann noch einmal an, den Atlantik zu überqueren. Dabei hatte er eigentlich Baumeister oder Landmann werden wollen.

Als 1848 die Nachricht von den Goldfunden in Kalifornien nach Europa drang, beschloß er, in Amerika eine neue Existenz zu suchen, zumal ihm klar geworden war, daß in der Seefahrt vorerst kein Geld mehr zu verdienen war. Während der erfolgreiche Schwager Fritz Müller seine durch die dänische Seeblockade ausgelöste Arbeitslosigkeit als Hilfs-offizier bei der Ersten Deutschen Flotte überbrückte⁷, scheiterten die Versuche Hildenbrocks, dort ebenfalls unterzukommen. Daß sein Ansinnen auch von nationaler vaterländischer Gesinnung beseelt war, ist unwahrscheinlich. In einer Sammlung von Aquarellen und Bleistiftzeichnungen, die der Chronist seinem Neffen, Hans Hildenbrock, hinterlassen hat, findet sich unter anderem das Motiv einer Siegesgöttin, die eine Fahne über drei vor einem römischen Kampfwagen gespannte Pferde hält. Die Darstellung dieser kämpferisch vorpreschenden »Victoria«, die augenscheinlich nach einer Vorlage mit etwas unbeholfenen Abänderungen gezeichnet worden ist, kann aber so ernst nicht gemeint sein. Dagegen sprechen Hildenbrocks allzu nüchterne Äußerungen über das »nutzlose Blutvergießen« während der Revolution in Bremen. Allzu schamlos auch genießt er einen unfreiwilligen Aufenthalt in der Feindesstadt Kopenhagen, den er im Bericht (S. 52) beschreibt. Die ersten seiner Zeichnungen entstanden womöglich unter Anleitung Fritz Müllers, der sich in Bremen als Maler von Schiffsbildern einen Namen gemacht hatte.⁸ Müller übte ohne Zweifel großen Einfluß auf die Gesicke des Schwagers aus, wobei Konkurrenzgefühle und Neid des um zwölf Jahre jüngeren Friedrich Wilhelm auf den angeheirateten Verwandten dieses Verhältnis durchaus begleitet haben mögen.

Die Motive der Zeichnungen Hildenbrocks lassen ansonsten unschwer erkennen, woran sein Herz hing. Nur ein Schiffsbild befindet sich darunter, auf den übrigen Zeichnungen sind Landschaften, Pferde oder Menschen zu sehen. Wie die Abbildung oben belegt, beflügelten Romane, die er las, seine Phantasie, zum Beispiel die Erzählungen des französischen Schiffsarztes und Schriftstellers Eugène Sue, der 1842 durch seinen Zeitungsroman »Die Geheimnisse von Paris« berühmt wurde.⁹

Sarkasmus kennzeichnet die Passagen seines Berichts, in denen er die Ungerechtigkeit von Kapitänen, den beträchtlichen Alkoholkonsum der meisten von ihnen, mangelhafte Verpflegung oder die Härte der Arbeit und die Gefahren des Seelebens anspricht. Seine Schilderungen der einzelnen Touren verdeutlichen, in welchem Maße es von den Fähigkeiten und der Persönlichkeit der einzelnen Schiffsführer abhing, ob es eine gute oder schlechte Reise werden sollte. Häufig ist von »hungrigen Reisen« die Rede, einen »Arbeitnehmerstandpunkt« nimmt Hildenbrock deshalb jedoch nicht ein. In den damals noch üblichen Partenreedereien hatte der Kapitän häufig selbst einen Anteil im Schiff, und an solcherlei Geschäften beteiligten sich gelegentlich auch Hildenbrocks Eltern, wie der Bericht (S. 51) bezeugt, so daß im Hause Hildenbrock wohl eher der Profit debattiert wurde, den ein Schiff einfahren sollte, als das harte Seemannslos. Friedrich Wilhelm saß damit zwischen zwei Stühlen.

Geradezu trotzig klingt es, wenn Hildenbrock, nachdem er seine Erlebnisse in fernen Ländern begeistert geschildert hat, wieder zu dem Schluß kommt, all dies Schöne könne die strapaziöse Seefahrt nicht aufwiegen. Dennoch wendet er sich nach nur 14tägigem Aufenthalt in Bremen gelangweilt vom Landleben ab und folgt dem Schwager Müller erneut zur See. Allerdings ist es eher die Außenseiterposition in Bremen als die Sehnsucht zur Seefahrt, die ihn immer wieder fortzieht. Hildenbrock, der – fast noch ein Kind – seine Heimatstadt verließ, war dort als Erwachsener immer Besucher ohne wirklichen Status, in der Familie ebenso wie in der Bremer Gesellschaft.

Wohl um jegliche Unbill und Schikanen auf seinen Reisen rückhaltlos offenbaren zu können, werden alle Namen von Personen und Schiffen nur mit den Anfangsbuchstaben bezeichnet, nachdem Hildenbrock sein anfänglich gewähltes Täuschungsmanöver, den Schiffen einen falschen Namen zu geben (er nennt Müllers MATHILDE anfangs MARIE) schnell aufgab. Um die Anonymität seiner Aufzeichnungen vollends sicherzustellen, erfahren wir aus dem Bericht auch seinen eigenen Namen nicht, das Titelblatt gibt lediglich seine Initialen »Fr. W. H.« preis. Daß ihm die Erwähnung von Schiffs- oder Kapitänsnamen durchaus nicht gleichgültig erschien, ist an den stets ausgeschriebenen ausländischen Schiffs- und Personennamen zu erkennen.

Anhand der im Bremer Staatsarchiv aufbewahrten Musterrolle Hildenbrocks¹⁰ konnten alle im Bericht vorkommenden Schiffe und Kapitäne identifiziert werden. Vielleicht hätte es den Chronisten getrübt, daß die übertriebene Sparsamkeit oder der Dünkel seines Verwandten und Vorgesetzten Fritz Müller niemand mehr zu Ohren kommen wird, der ihn persönlich kannte. Diejenigen, die vielleicht über den standesbewußten Kapitän den Kopf geschüttelt hätten, weil er nicht einmal den Silberhochzeitstag der alten Hildenbrocks mit seinem verwandten Leichtmatrosen in der Kajüte begehen wollte, sind längst gestorben. Auch Kapitän Kortlang, den Hildenbrock als feige beurteilte, weil er sich bei Sturm kaum an Deck seiner Brigg GERMANIA habe blicken lassen und *das Leuchfeuer von der französischen Küste für dasjenige von der englischen an(sah)*, wird keine Hämme oder Empörung mehr entfachen, sondern höchstens Erstaunen darüber, wie ein als so unfähig beschriebener Kapitän über viele Jahre hinweg mindestens vier Schiffe¹¹ befehligen konnte. Der als tyrannisch und äußerst geizig beschriebene Kortlang mag den bremischen Schiffseignern gerade seiner Sparsamkeit wegen als besonders geeigneter Transporteur ihrer kostbaren Waren gegolten haben. Hildenbrocks Kritik an diesem Kapitän wird bestätigt durch zwei Havarien, für die er sich zu verantworten hatte, als er auf der Reise von Havanna nach Bremen am 12. April 1854 mit der Brigg ELISE & CHARLOTTE bei dichtem Nebel gegen einen Eisberg lief, *wodurch ein Stern eingestoßen und Bollwerk etc. eingerissen wurde*, und für ein weiteres Desaster mit demselben Schiff auf der Heimreise nach Bremen, wo er nach 58tägiger Fahrt ohne *Bollwerk, Zwischendeckstützen und große Rah* ankam.¹²

Ein »Vater der Auswanderer«: Kapitän
Heinrich Wieting. (Archiv DSM)



Dem Bericht zufolge scheint Kortlang der einzige Kapitän gewesen zu sein, mit dem Hildenbrock gar nicht auskam. Entsprechend hemmungslos vermag er seinen Zorn über den ungerechten und geizigen Kapitän zum Ausdruck zu bringen, wobei er die Abwertung der navigatorischen und seemännischen Kenntnisse Kortlangs mit den besonderen Fähigkeiten des Steuermanns kontrastiert (Bericht S. 36).

Auffällig ist im Bericht, daß Hildenbrock individuelle Begegnungen mit den Leuten »vor dem Mast« gar nicht anspricht; offensichtlich pflegte er an Bord nur Umgang mit Kajütpassagieren, Steuerleuten und Kapitänen. Zu letzteren suchte er den Kontakt, weshalb er sich bei allem Widerwillen gegen seine Abhängigkeit von ihnen – bis auf die »Entgleisungen« über Kapitän Kortlang – nicht zu emotionsgeprägter Kritik seiner »Master next God« hinreißen läßt. Der Schwager Fritz Müller nimmt unter den Kapitänen eine Sonderstellung ein. Hier vermeidet Hildenbrock eine direkte, offene Beurteilung, schildert aber den von Müller organisierten Schiffsalltag mit seinen Mißständen.

Dagegen hebt Hildenbrock sein gutes Verhältnis zu Kapitän Heinrich Wieting, dem legendären »Vater der Auswanderer«¹³, 1849 Schiffsführer der Brigg JOHANN FRIEDRICH¹⁴, besonders hervor. Es hat Hildenbrock sicherlich mit Stolz erfüllt, daß dieser *Seemann durch und durch*, wie ihn Hildenbrock im Bericht nennt, ihn ermunterte, in Bremen sein Zweites Steuermannsexamen abzulegen, um ihn auf der langen Reise als Ersten Steuermann mitnehmen zu können. Die Bremer Musterrolle bestätigt Hildenbrocks Ausführungen. Dort ließ Wieting seinem Zweiten die Note »Sehr gut« eintragen.

Der Bericht ist durchaus ehrlich zu nennen, enthält er doch selbstkritische Elemente wie die ausführliche Schilderung eines Streits zwischen ihm und Kapitän Sandstedt, der mit einer Prügelei und dem Zerwürfnis der Beziehung endete (Bericht S. 45/46). Auch kommt es Hildenbrock nicht in den Sinn, Gefühle wie Heimweh zu verbergen, wenn er zum Beispiel auf der ersten Reise den Kapitän vor der englischen Küste fragt, ob er nicht wieder nach Hause könne (Bericht S. 5).

Die durchweg schlechte Verpflegung der Mannschaft auf den bremischen Schiffen ist ein immer wiederkehrendes Thema. Aus Geiz degradierte zum Beispiel Kapitän Kortlang den

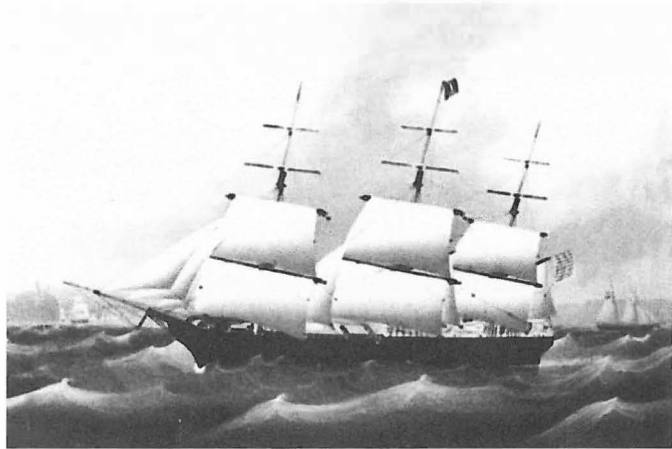
Koch der GERMANIA zum Matrosen und kochte selbst, auf Müllers MATHILDE übernahm gar der auf diesem Gebiet völlig unerfahrene Kajütsjunge Hildenbrock die Aufgabe des Kochens, und ein Wortwechsel über die Proviantzuteilung auf der JOSEPHINE führte zur erwähnten Schlägerei zwischen Kapitän Sandstedt und seinem Zweiten Steuermann Hildenbrock. Über die Versorgung der bremischen Schiffsmannschaften schreibt Tecklenborg in seinem »Handlexicon für Rheder, Versicherer und Schiffscapitaine«: *Zunächst hat der Schiffer dafür aufzukommen, daß hinlänglicher Proviant angeschafft werde. In der Musterrolle wird der Mannschaft gehörige Beköstigung und von Speck und Fleisch, Butter und anderen Hauptgegenständen ein gewisses Quantum für einen gewissen Zeitraum zugesichert, woraus sich denn ergibt, daß die Mannschaft in Fällen, wo dies Versprechen nicht gehalten wird, ein Recht auf Entschädigung und Geldeswerth erwirbt. Dieser Grundsatz wird in der Bremer Musterrolle ausdrücklich anerkannt.* Solcherlei Rechte konnten von der Schiffsmannschaft aber nur schwer eingeklagt werden, denn eine Untersuchung konnte nach der Bremer Musterrolle *nur bei einer bremischen Behörde im bremischen Staatsgebiete beantragt werden; und nur in Fällen, die keinen Aufschub leiden, soll es der Mannschaft freistehen, in dem nächsten Hafen sich an ihren Consul zu wenden.*¹⁵

Hildenbrock beschränkt sich bei der Beschreibung seiner Aufgaben als Kajütsjunge, Leichtmatrose und Steuermann vor allem auf die schwere körperliche Arbeit, zum Beispiel das Loten, eine Tortur für den Ersten Offizier, durch dessen Hand die gesamte Leine laufen mußte. Das Journalführen des Steuermanns oder die Anfertigung eines Duplikats durch den Untersteuermann erscheinen ihm hingegen nicht erwähnenswert. Auf Hildenbrocks Erfahrungen in diesem Bereich verweisen seine sehr spannend beschriebenen Ausführungen über eine vier Wochen währende Kap Horn-Umrundung, die er als Passagier auf der Reise nach San Francisco erlebte. Im Gegensatz zu den übrigen Schilderungen des Berichts erhalten wir hier exakte Zeitangaben und Bemerkungen über Wetter, Windrichtung, Begegnungen mit anderen Schiffen oder besonderen Vorkommnissen (Bericht S. 61–65), wie sie sonst in Schiffsjournalen üblich sind. Die Daten dafür entnahm Hildenbrock, wie er selbst (Bericht S. 61) schreibt, Aufzeichnungen, die er wöchentlich an Bord gemacht hatte. Ob allen im Bericht beschriebenen Lebensphasen eine Kladde zugrunde gelegen hat, läßt sich nicht sicher feststellen. Dafür sprechen die relativ ausführlich beschriebenen, zu Beginn auch mit Daten versehenen ersten Reisen und die sehr detailliert aufgezeichnete Goldsucherzeit, die wohl auch die nachhaltigsten Eindrücke und Erinnerungen hinterlassen haben werden; dagegen sprechen die recht knappen Schilderungen seiner späteren Reisen mit eher pauschalierten Erwähnungen von recht dramatischen Ereignissen wie der Beschreibung der Rückreise des Vollschiiffs GOETHE unter Kapitän Homann, wo Hildenbrock Beinaheunfälle und Havarien in wenigen Zeilen auflistet, *und alsdann war auch diese Reise wieder vollbracht* (Bericht S. 23). Allerdings mag die Kürze solcher Darstellungen auch auf die Ressentiments Hildenbrocks gegen das Seemannslos zurückgehen oder auf sein Bemühen, sich in der retrospektiven Niederschrift seiner Erlebnisse nicht zu wiederholen. Möglicherweise hat Hildenbrock während der ersten Reisen ein Bordtagebuch geführt und das Schreiben nach seiner Fahrzeit wieder aufgenommen.¹⁶

Was Unfälle betrifft, hatte Hildenbrock sehr viel Pech. Problemlose Reisen ohne Bruch am Schiff scheinen eher die Ausnahme gewesen zu sein, wobei die Darstellungen der Beeinträchtigungen des Bordlebens durch Havarie immer sehr knapp ausfallen, sei es, daß die gesamte Mannschaft in der Kajüte logieren muß (Bericht S. 17), weil das Matrosenlogis während eines Sturms unbewohnbar geworden ist, oder eine Rah aus Mangel an Feuerholz verheizt wird (Bericht S. 64).

Der resignative Tenor in den Aufzeichnungen über die Fahrzeit verschwindet fast gänzlich in Hildenbrocks Schilderungen des folgenden Lebensabschnitts. Die Überfahrt

Das Vollschiß BREMEN.
Gemälde von Fritz Müller.
(Focke-Museum)



nach Kalifornien scheint ihm nun, als Passagier des *langsamen* JOHANN GEORG, kaum noch etwas auszumachen, und in seinem begeisterten Bericht über die Erlebnisse als Goldsucher ist von bleierner Schicksalsergebenheit, die streckenweise den ersten Teil kennzeichnet, nichts mehr zu spüren. Zielstrebig stellte sich Hildenbrock den harten Lebensbedingungen in den Minen Kaliforniens, wobei ihn nicht einmal Mißerfolge zu deprimieren vermochten. In seinem Bericht über das Leben in Kalifornien wird der Schönheit der Natur, die ihn auf See selten beeindruckte, viel Raum gegeben, ebenso den Menschen, die den mühseligen Aufstieg zu den Goldminen begleiteten. In diesem Teil des Berichts nennt Hildenbrock auch die einzelnen Stationen seiner Reise.

Die Aufzeichnungen enden auf der letzten Seite des Berichtsheftes, und zwar nach Hildenbrocks Rückkehr aus den kalifornischen Minen im Jahre 1850 mit der Äußerung, er wolle sich in San Francisco um eine feste Anstellung kümmern. Eine abschließende Notiz seines Bruders beleuchtet die Umstände seines Todes. Die knappen Ausführungen von Julius Hildenbrock legen den Schluß nahe, Friedrich Wilhelm habe sich bis 1859 in den USA aufgehalten und dort womöglich seine Sehnsucht nach Landleben erfüllt. Vielleicht hat der tatsächlich noch drei Jahre in Kalifornien verbracht und dort eine Anstellung gefunden. Im Jahre 1853, dem Todesjahr seines älteren Bruders Carl Wilhelm, muß er allerdings wieder in Bremen gewesen sein. Nach der Musterrolle heuerte er am 15. August 1853 auf der Brigg ELISE & CHARLOTTE¹⁷ an. Deren Kapitän, Gerhard Payecken, nahm Friedrich Wilhelm Hildenbrock auf der Reise von Bremen nach Trinidad de Cuba mit, aber nicht als Ersten Steuermann, wie es ihm von seiner Ausbildung her gebührt hätte, sondern nur als »Zweiten«, dem er nach Abschluß der Reise die Note »sehr zufrieden« erteilte.¹⁸

Nur einmal gelang es Hildenbrock, als Erster Steuermann eine Heuer zu finden, nämlich auf der folgenden Reise am 13. April 1854 auf der Bremer Brigg JOHANNES EDUARD GROSSE¹⁹ unter Kapitän Wiegmann. Die Musterrolle erwähnt zwar noch einen Verdienst von »13 fl«, das normale Gehalt des Zweiten Steuermanns, aber die Rubrik »Betragen« bleibt leer. Nach der Seeverordnung von 1837 war aber der Kapitän bei der Rückkehr von einer Reise verpflichtet, dem Wasserschout über das Betragen seiner Mannschaft Auskunft zu geben.²⁰ Es ist also fraglich, ob Hildenbrock die Rückreise überhaupt angetreten hat, zumal er selbst in seinem Bericht über die Zeit der Goldsuche erwähnt, er habe später, in Texas, mit der Herstellung von Schindeln Geld verdient (Bericht S. 81). Wie dem auch sei, bis 1857 heuerte Hildenbrock auf keinem Bremer Schiff mehr an. Die Musterrolle erwähnt 1857 als letzte Reise eine Tour von Bremen nach New Orleans auf dem Auswanderersegler

BREMEN²¹ als Zweiter Steuermann unter Kapitän Daniel Beenken, wobei in der Verdienst-Rubrik die Notiz »K.Gage«, was wohl »keine Gage« heißen soll, eingetragen wurde. Wieder fehlt ein Vermerk über das Betragen Hildenbrocks.

Fuhr er nach Galveston in Texas? Immerhin war dies das Ziel seiner vorletzten Reise gewesen, und sein Bruder Julius schreibt in seiner Ergänzung zum Bericht, Friedrich Wilhelm Hildenbrock sei von Texas im März 1859 sehr krank nach Bremen zurückgekehrt.

Die oldenburgische Brigg COLUMBUS, die Hildenbrock 1863 nach Buenos Aires bringen sollte, wo er sich von seiner Krankheit Genesung erhoffte, scheiterte in einem Sturm vor Helgoland. Alles, was von ihr übrig blieb, war eine von Julius Hildenbrock im Anhang des Berichts erwähnte Blechkiste und ein Namensbrett, das vermutlich zu der vermißten Brigg gehörte. Die Weser-Zeitung berichtet am 22. Dezember 1863, am 16. Dezember sei in Büsum *Ein ca. 8 1/2 Fuss langes und 8 Zoll breites Namensbrett aufschwarzem Grunde mit eingeschnittenen vergoldeten Buchstaben den Namen COLUMBUS tragend* angetrieben. Nach den einschlägigen Schiffsregistern ist jedoch im Jahre 1863 kein Schiff mit dem Namen COLUMBUS auf See geblieben. Dort allerdings sucht man eine oldenburgische Brigg namens COLUMBUS überhaupt vergebens, so daß der Beweis für die Zugehörigkeit des Namensbretts zu der hier gemeinten Brigg nicht eindeutig erbracht werden kann. Als Friedrich Wilhelm Hildenbrock am 23. Januar 1870 für tot erklärt wurde, gab sein Bruder Julius folgendes zu Protokoll:

*mein Bruder Friedrich Wilhelm Hildenbrock ... ist im November des Jahres achtzehnhundertdreiundsechzig mit der Oldenburgischen Brigg Columbus, Cap. Diedrich Schilling zu See gegangen und mit diesem Schiff von der Nähe von Helgoland verunglückt, dies ist mir und meiner Familie derzeit von den Rhedern des Schiffes mitgeteilt worden und haben wir ihm deßhalb als todt betrauert; wir haben auch weder von ihm, noch von dem Schiffe jemals das Geringste wieder gehört.*²²

Die als Befrachter der COLUMBUS angegebene Bremer Handelsgesellschaft Lahusen bestätigte den Untergang des Schiffes.²³ Ein besorgter Brief Lahusens an den Kapitän ist mit dem Gerichtsprotokoll zum Tode Hildenbrocks im Staatsarchiv Bremen erstaunlicherweise der Akte der Brandkasse des Reitbahnkomplexes beigelegt und enthält die Liste der Kajütspassagiere²⁴:

Einliegend Liste der Passagiere u. wie sie zusammen schlafen.

Passagiere f. COLUMBUS.

Herr C. Fischer

Herr S. Geerken

Herr W. Hellage

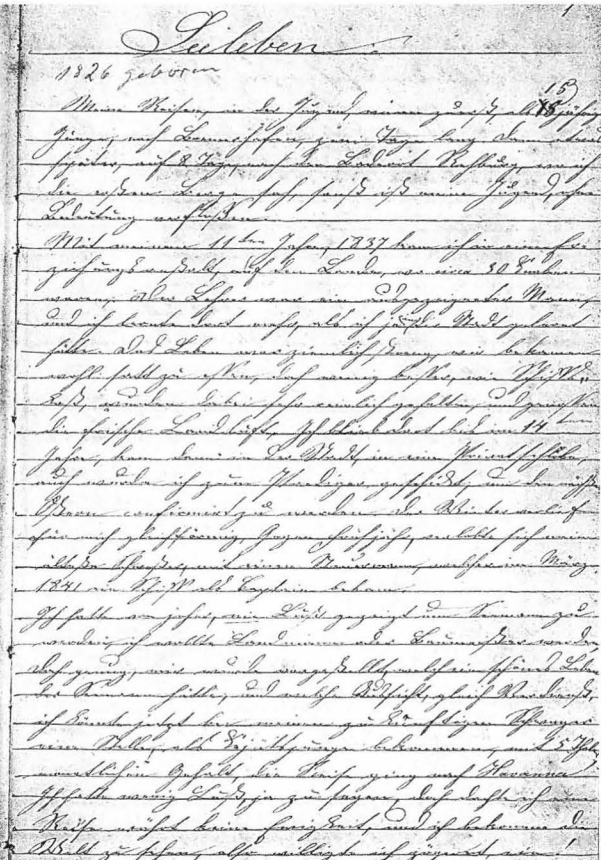
Benito aus Paraguay

” Hildenbrock

” H. Schumacher

Der Bericht mit den Zeichnungen Hildenbrocks befindet sich heute im Besitz von Rüdiger Hildenbrock in Hamburg, einem Urgroßneffen des Autors. Friedrich Wilhelm Hildenbrock hat seinen Bericht auf 90 Seiten, fadengeheftet, in festem marmoriertem Pappeinband mit den Maßen 14,2 x 21,8 cm niedergelegt. Auf der rechten Seite des Vorsatzes steht der Titel *Meine Reisen zur Erinnerung aufgezeichnet von Fr. W. H.*, auf der folgenden rechten Seite beginnt der Bericht *Seeleben*, während auf der linken ein Porträt Hildenbrocks eingeklebt wurde. Auf dieser Bleistiftzeichnung trägt er Seemanns(arbeits)kleidung, eine Seemannsmütze, die mit doppelter Bordüre im Schachbrettmuster verziert ist, und ein weites dunkles, offen getragenes Hemd mit hochgekrepelten Ärmeln. Das gepflegt bärtige Gesicht mit der brennenden Zigarette im linken Mundwinkel verleiht der Erscheinung Hildenbrocks ein lässig wirkendes Aussehen. Die Zeichnung ist unsigniert.

Hildenbrock beschrieb die von Hand linierten Seiten in sehr gut leserlicher deutscher Schreibschrift. Ab Seite 46 enthalten die Blätter plötzlich sehr viel mehr Linien, die den Autor zwingen, kleiner zu schreiben. Für diese Maßnahme kann es nur einen Grund gegeben haben: Geldmangel, der extreme Sparsamkeit verlangte. Die letzte noch zur Hälfte



Selbstbildnis des Autors mit der ersten Textseite des Berichtsheftes.

beschriebene Seite des Büchleins endet mit den Buchstaben *Ff.*, Fortsetzung folgt. Möglicherweise hatte Hildenbrock ein weiteres Berichtsheft auf der zweiten verhängnisvollen Reise dabei.

Seine Aufzeichnungen sind hier nach dem Original buchstabengetreu wiedergegeben worden. Lediglich die Interpunktion, vor allem die zahlreichen Kommata, die der Autor häufig nach keinen ersichtlich logischen Kriterien setzte, ist korrigiert worden, weil sie das Lesen erheblich beeinträchtigt. Eigennamen, die bei Hildenbrock sehr regelmäßig in lateinischen Buchstaben wiedergegeben wurden, sind nicht extra gekennzeichnet. In lateinischen Buchstaben erscheinen bei ihm darüber hinaus auch vereinzelt Begriffe, die ihm ungebrauchlich oder als Fachbegriffe vorgekommen sein mögen, wie z.B. »Carnaval« oder »Corvette«. Auch diese Schreibweisen sind hier nicht berücksichtigt, während Unterstreichungen beibehalten worden sind. Die Paginierung des Originals geht aus den Marginalzahlen hervor. Schiffs- und Kapitänsnamen, die, wie bereits erwähnt, im Original mit den Anfangsbuchstaben abgekürzt wurden, erscheinen im Text in eckigen Klammern ausgeschrieben, ebenso kurze erläuternde Ergänzungen zum Text, während die von Hildenbrock in lateinischen Buchstaben geschriebenen ausländischen Schiffsnamen hier als Kapitälchen gesetzt sind.

Meine Reisen zur Erinnerung aufgezeichnet von Fr. W. H.

Seeleben

1 *Meine Reisen in der Jugend waren zuerst als 15jähriger Junge nach Bremerhafen, zwei Tage lang. Dann, etwas später, auf 8 Tage nach den Badeort Rehburg²⁵, wo ich die ersten Berge sah, sonst ist meine Jugend ohne Bedeutung verfloßen.*

Mit meinem 11ten Jahre, 1837, kam ich in eine Erziehungsanstalt auf den Land, wo circa 90 Knaben waren. Der Lehrer war ein ausgezeichnete Mann, und ich lernte dort mehr als ich je in der Stadt gelernt hätte. Das Leben war ziemlich streng, wir bekamen wohl satt zu essen, doch wenig besser wie Schiffskost, wurden dabei sehr reinlich gehalten und genossen die frische Landluft. Ich blieb dort bis im 14ten Jahre, kam dann in der Stadt in eine Privatschule, auch wurde ich zum Prediger geschickt, um den nächsten Ostern confirmirt zu werden. Der Winter verlief für mich gleichförmig. Gegen Frühjahr verlobte sich meine älteste Schwester mit einen Steuermann, welcher im März 1841 ein Schiff als Capitain bekam.

Ich hatte von jeher nie Lust gezeigt, ein Seemann zu werden, ich wollte Landmann oder Baumeister werden. Doch genug, mir wurde vorgestellt, welch ein schönes Leben der Seemann hätte und welche Aussicht, gleich Verdienst. Ich könnte jetzt bei meinen zukünftigen Schwager eine Stelle als Kajütsjunge bekommen mit 5 Thaler monatlichen Gehalt. Die Reise ging nach Havanna. Ich hatte wenig Lust, ja zu sagen, doch dachte ich, eine Reise währt keine Ewigkeit, und ich bekomme die Welt zu sehen, also willigte ich zögernd ein!

2 *Nur hatte ich einzuwenden, daß ich erst confirmirt werden müßte, doch das ließ sich machen, ich konnte vor der Zeit allein confirmirt werden, denn in dieser Woche mußte Alles fertig, am Freitag mußte ich an Bord.*

Ich hatte einmal ja gesagt, jetzt hieß es nur alles in Stand setzen, hauptsächlich Seezeug wurde meist alles fertig gekauft, zur Confirmation zog ich einen alten Frack von meinen Bruder an.

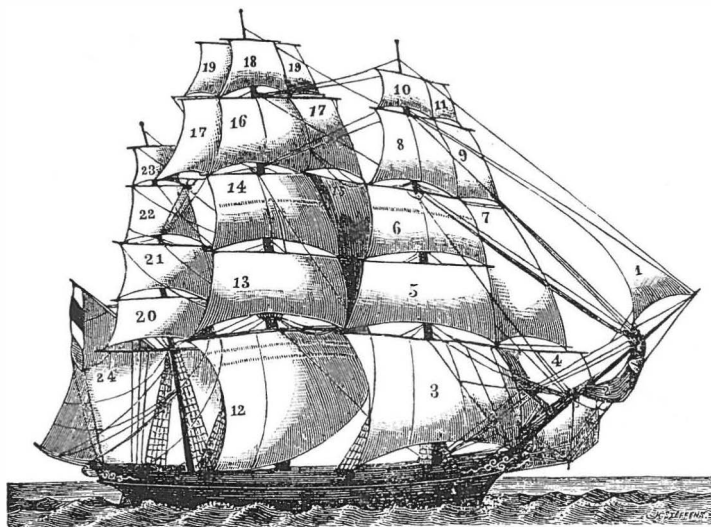
Am Montag den 28^{ten} März 1841 hatte ich mich entschlossen, Dienstag und Mittwoch Morgen ganz früh, hatte ich noch beim Prediger Stunde, und Mittwoch 10 Uhr, wurde ich beim Wasserschout²⁶ einregistert und bekam 10 Thaler für 2 Monate Gage auf Hand. Denselben Mittwochnachmittag wurde ich nur im Beisein meiner Eltern und einer Schwester J.²⁷ im Hause des Pastorn eingesegnet und genoß gleich darauf das heilige Abendmahl.

Den Abend war noch Gesellschaft in unserm Hause, der Donnerstag verlief mit Abschied nehmen, und am Freitag fuhr ich mit meinen Eltern nach Bremerhafen, wo das Schiff MARIE, eine Brigg von 150 Last, lag.²⁸

Ich mußte noch denselben Tag an Bord, meine erste Arbeit war Schüsseln waschen und die Kajüte reinigen usw. Ich bekam als Vorzug, da keine Kajütspassagiere da waren,

3 *meine Kojе in der Cajüte, als Unterlage alte Segel. Die erste Nacht war gräßlich, krumm und schief gelegen, dabei ein abscheulicher Farbengestank von der neu gemalten Cajüte und von Theer und allen möglichen Proviant. Den folgenden Tag, auch den Sonntag, wurde anhaltend gearbeitet, auch reisten meine Eltern den Sonntag wieder fort, ich war sehr betrübt, und wäre gern gleich wieder umgekehrt. Das Schiffsvolk foppte mich hie und da, denn wir hatten die richtige Sorte an Bord, meist alle Fremde. Dazu wollte mir das Essen nicht schmecken, wir hatten keinen richtigen Koch. Einer von den schmierigen Leichtmatrosen mußte sich helfen so gut er konnte, auch war der Proviant von A.P. wohl so schlecht und so knapp wie möglich, genug, es war ein Contrast gegen mein früheres Leben, welcher mir allen Muth sinken ließ. Doch was half es, es ging ja in die Welt hinaus, ich ließ mir nichts anmerken und hielt aus, that alle Arbeit von früh bis spät, was mir gesagt wurde,*

1. Aussen-Klüver.
2. Grosser-Klüver.
3. Die Fock.
4. Unter-Leeseegel.
5. Vor-Untermarssegel.
6. Vor-Obermarssegel.
7. Vor-Oberleeseegel.
8. Vor-Bramsegel.
9. Vor-Bramleeseegel.
10. Vor-Oberbramsegel.
11. Vor-Oberbramleeseegel.
12. Das Grosseegel.
13. Gross-Untermarssegel.
14. Gross-Obermarssegel.
15. Gross-Oberleeseegel.
16. Gross-Bramsegel.
17. Gross-Bramleeseegel.
18. Gross-Oberbramsegel.
19. Gross-Oberbramleeseegel.
20. Kreuz-Untermarssegel.
21. Kreuz-Obermarssegel.
22. Kreuz-Bramsegel.
23. Kreuz-Oberbramsegel.
24. Die Besahn.



Skizze eines Segelschiffs. (Aus Friedrichson: Schifffahrts-Lexikon, 1879)

sauer und schmutzig, unverdrossen. Montag den 4^{ten} April früh wurde noch alles an Bord geschafft, nur kein Koch, auch kam der Capt. M. [Müller], mein zukünftiger Schwager, und der Lootse. Die Ketten am Lande wurden losgemacht, so ging es zum Hafen hinaus und mit vollen Segeln die Weser hinunter in die Nordsee hinein. Ich mußte tüchtig mithelfen. Da hieß es immer, Wilhelm hier, Wilhelm da, so daß ich an Seekrankheit nicht denken konnte.

4 Gegen Abend verließ uns der Lootse, der Wind kam uns mehr entgegen und fing auch an, stärker zu wehen. Da wurde ich zuletzt ziemlich unwohl, doch kam die Seekrankheit bei mir nie recht zum Ausbruch, obgleich die alte Brigg ganz hübsch tanzte.

Der Capitain zeigte mir auch einmal die hohen Wellen mit den weißen Schaumköpfen, doch ich sagte, daß wäre ja gar nichts, ich hätte mir die See schlimmer vorgestellt. Na warte nur, es wird schon schlimmer kommen, war seine Antwort.

Ein Cajütsjunge hat ein jämmerliches Loos, von allen gepufft und gehetzt, dabei hatte ich noch das Unglück, keinen Koch zu haben, nur ein Junge in dessen Stelle, aber so unerfahren wie ich, ja, mein Anfang war reizend! Wir hatten viel stürmisches Wetter; ich mußte gleich von Anfang an Wache mitgehen, weil der Capt. mich gut anlernen wollte, und so stand ich oft, von Wellen und Regen durchnäßt, in den kalten Aprilnächten in irgend einer Ecke hinterm Boot oder sonst wo gedrückt. Da habe ich denn meine bitterlichen Thränen geweint. Doch darfst ich es Niemand sehen lassen, daß ich Heimweh hätte, ich wäre gräßlich verhöhnt worden. Nach einigen Tagen segelten wir den Canal ein, wir kamen der englischen Küste

5 ziemlich nahe, hatten viele Lootsen- und Fischerboote um uns her, und ich wagte, vom Heimweh übermannt, den Capt. zu fragen, ob es nicht möglich wäre, daß ich von hier aus wieder zurück nach meiner Heimath kommen könnte, welches mir natürlich mit Lachen abgewiesen wurde. Also war an ein Umkehren nicht mehr zu denken, ich mußte mit fort. Wir hatten noch viel Sturm und Regen: Eines Nachts, als beim Sturm die Segel eingerefft wurden, meinte der Capt., ich könnte wohl versuchen, mit hinauf zu klettern und helfen, denn je früher ich es lernte, desto besser für mich. Trotz Wind und Regen krabbelte ich die Strickleiter hinauf bis zu der Marsraa, welches Segel gerefft wurde. Ich frug den Schiffszim-

mermann, welcher mir am nächsten war, was ich nun zu thun hätte; der aber brüllte mir entgegen: halt di da man faß, Du D.a. Niemand war froher als ich, denn ich hatte wirklich alle meine Kraft nöthig, um mich fest zu halten. Das Schiff stampfte und schlingerte furchtbar, dabei schlug mir der Regen und Hagel ins Gesicht. Langsam ganz erschöpft, stieg ich den Matrosen nach, wieder hinunter aufs Verdeck. Später mußte ich mehr mit hinauf, es ging immer besser. Meine Arbeit wurde hauptsächlich, die Royalsegel

6 fest und wieder los machen, auch die Bramsegele mit Zweien fest machen, Bramleesegele setzen und wieder einziehen; dabei des Nachts auf der Wache bei gutem Wetter mußte ich die verschiedenen Benennungen der Taue kennen lernen, auch ab und zu ans Steuerruder. Da ich groß und stark war, mußte ich ziemlich Alles mitmachen. Ich sollte mit Gewalt lernen und lernte auch die praktische Seemannsarbeit leicht, obgleich ich wenig Lust dazu hatte.

In der Kajüte war immer Arbeit, hauptsächlich Morgens und Mittags Kaffee kochen, Abends Thee, zu jeder Mahlzeit aufdecken, dann wieder alles aufwaschen, die Kajüte und Kammern rein halten, den Capt. sein Bett machen usw. Zuerst hatte ich bei den Untersteuermann Unterricht in der edlen Kochkunst, da mußte ich des Abends von übrig gebliebenen Kartoffeln Salat machen und Pfannkuchen dazu backen, oder Kartoffeln in der Pfanne braten, auch Labskaus oder Sauerfleisch machen. Montag's und Donnerstag's zu Mittag einen Mehl- oder Reispudding anrühren, welches ich bald alles allein konnte. Auch mußte ich Handleistungen für den Capt. und die Steuerleute thun, den Koch Kartoffeln schälen helfen und Brennholz kaput schlagen und immer fertig stehen, wenn etwas an den Segeln zu verändern war, dabei gab es manche Puffe und Fußtritte.

7 Meine Mahlzeiten mußte ich von den Resten halten, welche vom Cajütstisch kamen, ganz allein hinter der Treppe, welches mir zuerst hart vor kam, doch gewöhnte ich mich zuletzt daran.

Bald kamen wir mit unser Schiff südlicher, wo die Passatwinde wehen und hatten gutes warmes Wetter. Ich feierte Ostern zum ersten Mal auf der See, am Stillen Freitag war mein Geburtstag, ich wurde 15 Jahr. Ich saß und scheuerte meinen kupfernen Kaffeekeßel und dachte mit Wehmuth an die Heimath. Doch immer weiter unter kleinen Leiden und Unan-



Der Hafen von Havanna. Zeitgenössische Grafik. (Aus Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs, 1892)

nehmlichkeiten trieb uns der Südost von der heimatlichen Küste fort. Da die Brigg nur mit Ballast geladen war und folglich sehr leicht ging, nahmen wir unseren Kurs über die Bahama Banken, wo sehr flaches, aber ruhiges Wasser ist. Auch sahen wir viele Felsen und Klippen aus dem Wasser hervorragen. Es wurde Windstille. Wir mußten einen ganzen Tag und Nacht zu Anker liegen, um nicht mit dem Strom zurück zu treiben. Man konnte Schwämme und schöne Muscheln am Grunde liegen sehen, doch konnten wir keine bekommen. Bald bekamen wir wieder frische Briese und segelten nach Havannah weiter, wo wir auch nach einer sehr raschen Fahrt die Leuchtfeuer auf hohen Felsen zu sehen bekamen. Dann trieben wir die Nacht mit

8 kleinen Segeln, und am Morgen segelten wir mit der Seebriese in Gesellschaft vieler Schiffe (worunter auch ein Bremer, welches 3 Tage vor uns von Bremerhafen abgegangen war) dicht unter die Felsen und Festung (el Moro castell?) vorbei in die schöne Bai und Hafen von Havanna, mitten in das Gewirre von Schiffen, Lautschen und Bötchen hinein. Es war ein schöner unerwarteter Anblick für mich! Nur hatte ich keine Zeit, mich viel umzusehen, denn es gab alle Hände voll zu thun, auch in der Kajüte mußte ich die ankommenden Gäste [versorgen]: spanische Officiere vom Zollamt, von der Gesundcommission, Abgesandte von den Comptoiren, befreundete deutsche Capitains, alles mußte ich aufwarten mit Schinken, Mettwurst, Käse, Wein und Bier. Das war ein ab- und zu laufen bis gegen Abend, wo ich etwas Ruhe bekam. Da sah ich dann umher die unzähligen Schiffe von allen Nationen und von jeder Bauart. Vom größten englischen Linienschiff mit 120 Kanonen und große Postdampfer bis zu den kleinsten Küstenschoonern. Von der Stadt sah ich freilich wenig aus der Ferne. Ebenso von den weit hin liegenden Bananen- und Cocuspflanzungen und schönen Gärten mit Orangen- und Granatbäumen. Doch über mir der tiefblaue Tropenhimmel und die balsamische, laue erfrischende Kühle

9 nach den heißen Tag.

Die Nacht schlief ich einen fieberischen Schlaf nach all den Gesehenen und Erlebten, bunte verworrene Träume umgaukelten mich. Am nächsten Morgen breitete sich ein reges Leben nach und nach über Hafen und Land. Marktböte kamen gerudert, große Leichterfahrzeuge (oder Lautschen²⁹) mit Negersklaven mit ihrem monotonen Sing sang bewegten sich langsam zwischen den Reihen der Schiffe durch, nach ihrer Bestimmung, um Ladung zu holen oder zu bringen, überall buntes, bewegtes Leben. Die Kriegsschiffe, deren eine ziemliche Menge dalag, feuerten ihre Morgensaluts, und dröhnend hallten ihre Schüsse in den umliegenden Bergen nach. Einige beflaggten ihre Schiffe von unten bis oben mit bunten Signalflaggen. Freilich zwischen all diesem Schönen und Interessanten schlich sich das gelbe Fieber³⁰ von Bord zu Bord unter den fremden Schiffen; mancher brave Seemann fand dort seinen Tod; trotzdem mußten wir viel arbeiten in der glühenden Sonne, nur wurde mir streng verboten, Früchte zu essen. Doch eines Tages hatte ich das Glück, einen entflohenen Papagei auf unserem Schiff zu fangen. Der Eigenthümer, dem ich ihn zurückgab, schenkte mir eine große schöne Ananas. Da konnte ich nicht widerstehen, dieselbe zu essen, die erste frische Ananas in meinem Leben, sie

10 schmeckte prächtig, auch fehlte mir weiter nicht's danach. Eines Tages nahm der Capt. mich mit an Land, in die Stadt und zeigte mir viele Sehenswürdigkeiten, unter anderen den berühmten Gouverneur'splatz. Dann nahmen wir auch eine zweirädrige Kalesche mit einem Maulesel davor, worauf ein Neger saß mit langen Reiterstiefeln, so fuhren wir zur Stadt hinaus zum Paseo [= Paseo] De Isabella und zum Gouverneur'sgarten, wo ich viele prächtige Anlagen sah, viele fremdartige Gewächse, schöne Springbrunnen, – – ebenso schöne Spaziergängerinnen, spanische Sennoritas mit hellen Kleidern und unvermeidlichen Fächer, dabei bloßen Kopf mit Schleier. Die Gegend umher war sehr schön, hohe Gebirge zogen sich ganz an der Küste entlang, und dazwischen in Thälern kleine Pflanzungen und

Landhäuser; doch für mich war Alles nur ein schöner Traum von wenigen Stunden. Gegen Dunkelwerden mußte ich wieder an Bord und – mußte Schüsseln waschen und Labskaus machen.

Die folgende Zeit war für mich nur ein Schauen aus der Ferne, wir lagen noch 4 Wochen dort und warteten auf Fracht. Doch habe ich keinen Fuß wieder an Land gesetzt. Vier von unserer Mannschaft, auch der Untersteuermann, lagen krank am gelben Fieber im Hospital. Doch als wir Ordre bekamen, nach Matanzas³¹ zu segeln und dort Ladung einzunehmen, waren unsere Patienten

11 *soweit wieder hergestellt, daß wir sie mitnehmen konnten. In zwei Tage liefen wir an der Küste hin nach der kleinen Stadt Matanzas, gingen dort sehr weit von der Stadt zu Anker und fingen an, unseren Ballast zu löschen, welcher in Mauersteine bestand.*

Ich mußte den ganzen Tag mit in Reihe und Glied stehen und fing die Steine zwei und zwei und warf sie meinem Nebenmann zu, wie bei uns die Handlanger beim Hausbau, 40.000 Stück an der Zahl. Dann kam unsere Ladung, die Zuckerkisten, welche mit Gesang in's Schiff gebißt wurden. Sehr schwere Arbeit war es für uns, von Morgens 5 bis Abends 8 Uhr, nur des Mittags 1 und eine halbe Stunde Ruhe. Gelbes Fieber gab es hier nicht, die Bai ist frei und offen. Unsere Kranken genasen zusehen's. In vierzehn Tagen war unsere M. [MATHILDE] voll der süßen Ladung und in Stand gesetzt zu segeln, unser Verdeck war kaum 4 Fuß über Wasser, so schwer waren wir geladen, jeder kleine Platz voll gestopft, selbst die Cajüte alles voll. Der Capt. wie die Steuerleute logirten vor der Kajüte im sogenannten Gang.³² So ging es denn mit frischen Muth wieder unter Segel, der lieben Heimath zu. Unser Ziel war der Hafen Cowes auf der Insel Wight im englischen Canal, wo wir bestimmte Ordre bekommen sollten.

12 *Wir hatten eine gute schnelle Reise, segelten an Florida vorbei, an der Küste von Nordamerika entlang und dann quer über den Ocean. Das Hauptsächlichste der Reise war mitunter furchtbare Gewitter, tagelang anhaltend, sechs bis sieben auf einmal, das Gekrach des Donner's ohne Ende und der Himmel beständig im Feuer. Als wir weiter nördlich kamen, wurden viele sogenannte Schweinefische³³ mit Harpunen geschossen. So segelten wir in den Canal ein, passirten die Scilly-Inseln, Lizard usw., bei den Needles vorbei, hinter der Insel Wight und gingen bei Cowes zu Anker. (Der Garten von England genannt) Wundervolle Parthien sah man da an Land, die prachtvollsten Villas große Lustschlösser bis zu den kleinen romantischen Cottages. Es war Mitte Sommer, die Schönste Jahreszeit; dabei sah man auf dem Wasser die schlanken Jachten und Vergnügung Fahrzeuge, die saubersten Dampfer, einer, welcher nur zum Gebrauch der Königin, und viele schöne majestätische Kriegsschiffe, wirklich, es war das malerischste Bild eines Seehafen's! Doch sah ich nur alles aus der Ferne, ich kam nicht an Land. Den nächsten Morgen wurde der Anker gelichtet, wir setzten unsere Reise nach Bremerhafen fort, passirten Dover und Calais, durchflogen die Nordsee mit strammer Brieze, wobei wir noch Bramstenge und Segel verloren, bekamen unter Borkum einen Lootsen*

13 *und lagen den vierten Tag bei Bremerhafen zu Anker, holten den selben Tag noch in den Hafen, ja! ich war wieder auf deutschen Grund und Boden, nach einer Abwesenheit von nur vier Monaten!*

Bei mir war noch immer der Gedanke fest, nie auf der See zu dienen, dies langweilige, einförmige Segeln auf den weiten Ocean ersetzt der kurze Aufenthalt am Lande nicht. Was man dann sieht, ist zu wenig für die lange Zeit auf dem Wasser. Doch als ich jetzt wieder zu Hause war, von Eltern, Verwandte und Freunde gefragt wurde; nun, wie hat es gegangen, wie hat es gefallen, hast Du auch Lust und Muth zum Seeleben, da schämte ich mich, nein zu sagen, man könnte mich für furchtsam halten und bange für die Gefahren. Und wirklich, nach 8 bis 14 Tagen, als die erste Freude am Lande vorüber war, da ich jetzt an

Beschäftigung gewöhnt war und im Hause nicht's thun konnte, sehnte ich mich schon wieder auf's Schiff. Die nächste Expedition der M. [MATHILDE] verzögerte sich bis zu Anfang October. Ich hatte Muße genug zu überlegen, ob ich wieder mit wollte oder nicht. Doch mein Schwager ließ mich avanciren, ich sollte Leichtmatrose werden und 7 Thaler per Monat, das schmeichelte mir. Auch hoffte ich, je weiter ich käme, desto besser würde es mir gefallen.

Also, abermals ging ich den 10. October in Bremerhafen

14 bei der M. [MATHILDE] an Bord und gleich darauf in See. Wir hatten 3 Kajüt'spassagiere und ganz andere Mannschaft, auch einen besseren Koch. Ich erhielt mein Quartier bei den Matrosen und mußte nur Seemannsarbeit thun, wobei ich mich besser befand als in der Kajüte zu klüngeln.

Die Reise ging wieder nach Havanna, wir hatten sehr viel Sturm und schlechtes Wetter, und flogen viel Segel weg, da der Capt. mit Gewalt gegen den Wind an kämpfen wollte. Je weiter wir aber südlich kamen, wurde das Wetter besser und der Südostpassath sehr schön. Am 11. November Morgens bei Tagesanbruch, es war Donnerstag, stand ich am Steuer bei gutem Wind und schönes Wetter; da schickte mich der Steuermann hin, die große Bremerstaatsflagge zu holen und aufzuhissen, und während ich dies that, fiel mir die Bedeutung dieser Feierlichkeit ein: Fern im lieben Heimatland wurde heute die silberne Hochzeit meiner lieben Eltern gefeiert. Die Thränen traten mir in die Augen, ich mußte weinen, ich dachte mit Wehmuth dahin. Der Capt. als der zukünftige Schwiegersohn Derselben wollte den Tag auch in der Ferne, auf dem weiten Ocean feiern. Wir Matrosen hatten den Tag frei, brauchten nicht zu arbeiten außer am Steuer und was bei den Segeln zu thun war. Wir bekamen unserer 9 Mann

15 6 Flaschen Rothwein; damit feierte ich diesen Tag. Erst sollte ich mit in der Kajüte essen, doch besann sich der Capt. – Die weitere Reise verlief wie immer, gut und schlecht. Wir fingen viele Delphine, ein sehr delikater Fisch, auch einen Hai, den ersten, welchen ich sah, freilich nicht groß, nur 6 bis 7 Fuß lang. Später habe ich Größere gefangen. Wir segelten dieses Mal zwischen Domingo und Cuba durch, dann um die Westspitze von Cuba (Cap. Antonio) wieder herum nach Havanna, liefen dort glücklich Mitte Dezember ein, löschten unsere Ladung und warteten auf Rückfracht.

Die Jahreszeit war gesünder als das Erstmal. Den ersten Weihnachtstag war ich mit mehreren Matrosen an Land, der Stadt gegenüber (caja blanca). Wir spatzirten unter den Wällen der großen Festung umher. Was mir auffiel, waren, daß umher im Grase und unter den Büschen noch mehrere ganze gute Kanonenkugeln lagen. Weiter am Strande hin, wo die Küste felsig wird, saß eine holländische Bark, und viele Menschen waren beschäftigt, von der Ladung und Takelage zu retten, was noch zu retten war. Die Matrosen lagen an Land unter alten Segeln auf den Trümmern ihrer Habe. Sie waren sämtlich sehr betrübt. Die Wogen brandeten sehr stark über das Schiff, welches gewiß in einigen Tagen ganz zertrümmert war. Wir besahen uns noch Mehreres,

16 suchten auch Muscheln am Strand und kehrten dann an Bord zurück. Bald darauf bekamen wir wieder Order, nach Matanzas zu segeln, und dort nahmen wir unsere Ladung ein und segelten direct nach Hamburg. Außer kleine Stürme und, wie gewöhnlich im Golfstrom, sehr starke anhaltende Gewitter ging die Reise gut bis auf der Höhe von den Azoren (oder Westerneilands). Wir hatten schon 8 Tage Sturm aus Westen, welcher uns gut vorwärts brachte, wir lenzten vor Vock und Großmarssegel dicht gerefft. Doch konnten wir es nicht länger halten, der Sturm wurde stärker, und die See gingbergehoch und drohte unsere Brigg von hinten zu verschlingen. Wir mußten also unter den Wind legen (oder beidrehen), was bei dieser hohen See sehr schwierig war. Doch es mußte gehen, freilich brachen die Sturzseen während der Wendung sehr stark über unser Verdeck, zerschlugen die Verschan-

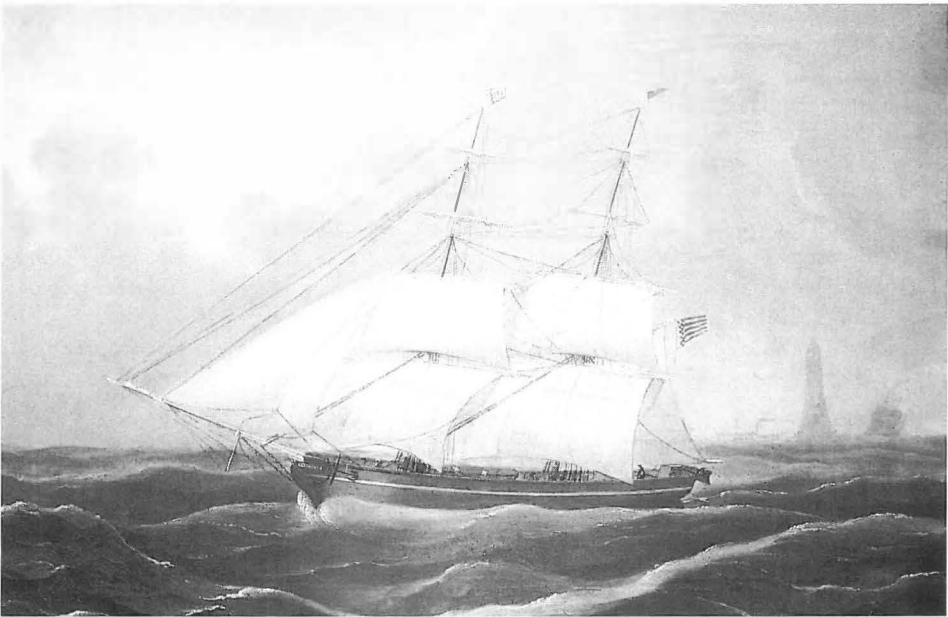


Wachposten auf der Back. (Aus von Henk:
Zur See, 1895)

zungen und nahmen einige Wasserfässer mit. Einmal wurde die Brigg so auf die Seite geworfen, daß die Vockraa bis an die Hälfte auf einer Seite ins Wasser tauchte und wir glaubten, die Brigg würde nicht wieder aufstehen. Der Capt. ließ alles zum Mastenkappen in Bereitschaft setzen, ein Jeder bekam seinen Posten. Dabei machte das Schiff sehr viel Wasser, die Pumpen mußten beständig, Tag und Nacht, im Gange sein, doch mußten wir uns dabei festbinden, um nicht über Bord gespült zu werden. Eines Morgens sollte ich noch Kaffee in der Combüse

17 kochen. Ich war eben heraus getreten, als eine furchtbare Sturzsee sich über das Schiff brach, und die ganze Combüse mit allen Zubehör über Bord riß, Mich mit. Ich wurde eine ganz Strecke über Bord geschleudert zwischen den Trümmern. Doch hatte ich zugleich verschiedene Taue gefaßt, welche noch am Schiff fest waren, wovon die Enden aber über Bord trieben. Der Ruf des Steuermanns war überflüssig (holt Di fast! Holt Di fast!), denn ich hielt was ich halten konnte und wurde auch gleich wieder an Bord gezogen. Leider war es nun mit den warmen Kaffee-kochen vorbei, und auch auf 3 Tage mit warm Essen. Wir lebten an Schiffszwieback und kaltes Fleisch und Brantwein. Die Wellen brachen diese Tage über unser Schiff wie über eine blinde Klippe. Nach grade waren alle Verschanzungen fort und auch das Verdeck ziemlich gesäubert, selbst der Eingang zum Matrosen Logis war fortgespült und die Oeffnung nur nothdürftig mit alten Segeln überegelt. Wir logirten alle-samt in der Kajüte, konnte aber nie trocknes Zeug bekommen, und dabei war es ziemlich kalt. Das Pumpen Tag und Nacht war unsere einzige Arbeit. Die See ging furchtbar hoch: Ich weiß, daß ich sie nie schrecklicher gesehen habe (außer später beim Cap Horn). Nach drei Tagen ließ der Wind etwas nach, doch die See konnte sich noch nicht beruhigen. Wir setzten aber doch einige Segel wieder und steuerten nach

18 Osten, unser Schaden wurde so gut gebessert wie es ging, auch wurden alte Töpfe zum Kochen hervorgesucht. Genug, wir lebten etwas wieder auf. Unser alter Kasten sah wirk-



Die Brigg GERMANIA. Gemälde von Carl Justus Harmen Fedeler.

lich zerissen und zerschlagen aus. Wir hatten im Kanal noch viel Sturm und schlechtes Wetter, langten aber dort glücklich, freilich mit sehr beschädigter Ladung, Anfang's März 1842 in Hamburg an. Ich machte von da aus einen kurzen Besuch nach meinen Eltern, mußte aber bald wieder an Bord sein. Ich sah noch das alte Hamburg vor dem Brande³⁴, obgleich ich wenig Gelegenheit hatte, an Land zu kommen. Ich wurde beim dortigen Schout wieder gemustert, und im April ging es wieder die Elbe hinunter. Kamen unter Blankenese einmal auf Strand und hatten viele, viele Arbeit und schlaflose Nächte. Die Mannschaft bestand alles aus Dänen, ein sehr rüdes Volk, und zumal ich, als Leichtmatrose und einziger Deutscher, hatte einen schlimmen Posten. Viel Sturm und schlechtes Wetter auf der Hinreise und contraire Winde, bis wir endlich in Havanna zum 3^{ten} Mal an kamen. Nahmen dort bald Ladung nach Bremen, wo wir alsdann im September nach einer traurigen, mühevollen Reise glücklich an langten.

Jetzt konnte ich nicht gut mehr zurück treten vom Seeleben, ich hoffte, wenn ich erst mal weiter käme, mir das Seefahren vielleicht besser gefiel als wie jetzt.

19 Doch schwärmte ich noch immer für das Land, für Feld und Wald, Vieh und Pferde und dachte an bessere Zeiten.

Da die Brigg M. [MATHILDE] jetzt länger liegen mußte und reparieren, benutzte der Capt. die Zeit und hielt Hochzeit mit meiner Schwester, wobei ich noch zugegen war. Dann aber nahm ich Dienste auf einem andern Schiff, die Bremer Brigg G. [GERMANIA]³⁵ Capt. G. W. [Wendt], die Reise ging nach Veracruz in Mexico. Ende November segelten wir die Weser hinaus, ab und zu gutes und schlechtes Wetter; und was das Leben auf dem Ozean mit sich bringt. Ich war Halbmatrose und bekam 8 Thaler per Monat. Der Capt. war ein ganz guter Mann, doch leider sehr dem Trunk ergeben, auch war dies Schiff besser verproviantirt als die M. [MATHILDE].

Wir hatten eine sehr lange Reise, kamen erst Ende Januar auf der Rhede von Vera Cruz zu Anker. Ich hatte Empfehlungsbriefe an eine mexicanische Familie Valdes und wurde

dort sehr freundlich aufgenommen, ich kam dadurch häufig an Land und sah wieder viel Fremdartiges und Schönes. Die Familie Valdes war überaus gastfrei, ich mußte oft bei Ihnen zu Mittag essen, leider war unsere Unterhaltung mangelhaft, da ich nicht mexicanisch sprach. Für den Capt. mußte ich viel schmuggeln, es war eine gute Gelegenheit für ihn. Die Gegend umher war eintönig und sandig, hin und wieder durch

20 Cactusgebüsch und langen Zügen von Maulthieren unterbrochen. Wir hatten dort einen furchtbaren Orkan, Nordo Windo, wie die Mexicaner sagen, er überraschte uns beim Löschen der Ladung und kam sehr plötzlich. Die See brauste gleich hoch, unsere Brigg stampfte schwer, so daß unser Verdeck immer unter Wasser war. Wir nahmen unsere Bramraaen herunter und schlippten die Bramstengen. Von Weitem sahen wir ein mexicanisches Kriegsschiff scheitern und wie ich später hörte, ist Niemand davon gerettet worden. Die See brandete so stark, daß das Wasser über die Stadtmauer flog: es sah hübsch imposant aus. Nach 3 Tagen konnten wir erst wieder mit einem Boot landen, eher hatte sich die See nicht beruhigt. Später nahmen wir dann eine kleine Parthie Bauholz ein und segelten nach Trinidad de Cuba. Der Abschied von meinen neuen Freunden war mir sehr schmerzlich. Ich wurde noch so reichlich beschenkt mit Früchten und eingemachte Sachen. Bekam auch von jedem Familienmitglied einen herzlichen Kuß, selbst von den jungen Sennoritas! Klein und groß. Doch es ist das Loos des Seemann's, Kommen und gehen, fortziehen auf Nimmerwiedersehen. Fahr wohl! Fahr wohl!

21 Nach 14 Tagen kamen wir nach einer langweiligen Reise in Trinidad an. Die Küste ist dort sehr gebirgig, lange Ketten hoher Berge bis in die Wolken ziehen sich, hübsch grün bewaldet, der Küste entlang. Die Stadt selbst liegt eine Stunde vom Ufer, hoch am Berge. Unten an der Bai ist nur ein kleiner Hafenplatz. Es gab dort viele schöne Muscheln, wovon wir eines Sonntag's ganze Säcke voll holten. Ich hätte bald mein Leben dabei eingebüßt zwischen den Klippen in der Brandung, wo wir suchten, hätte ein Matrose mich nicht gerettet. Auch gab es viele Haifische dort. Nach drei Wochen war auch unsere Ladung an Bord, und wir waren segelfertig für Bremen. Wieder ging es in die schweigende See hinaus!

Wir gingen nördlich durch den Golf von Mexico, hatten viel stürmisches Wetter. Auch schlug mich wieder eine Sturzsee mit zwei Anderen Matrosen über Bord. Doch hatten wir alle ein Tau um Leib gebunden und konnten leicht wieder an Bord gezogen werden. Sonst hatten wir weiter keine bedeutende Unfälle und erreichten glücklich im Mai 1843 Bremerhafen. Die Brigg mußte Zimmern, und wir reisten mit Sack und Pack zur Heimath.

22 Bis ich am 1. Juni zuerst als Vollmatrose mit 10 Thaler Gehalt in Dienst trat. Dies war ein Dreimaster-Fregattschiff und der Zeit eines der größten Bremer Schiffe. G. [GOETHE]³⁶ Capt. J.H. [Homann], ein sehr tüchtiger Seemann, aber hart und streng, leider auch etwas dem Trunk ergeben, doch nicht schlimm. Er hatte seine Frau an Bord, ein Nichtsnutziges Weib. Wir hatten 350 Zwischendeckspassagiere und 10 in der Cajüte, dabei 22 Mann Besatzung. Da herrschte hier ein reges Leben, was mir neu war. Die Reise ging gut von Statten, es kam kein Sterbefall vor, sondern nur eine Geburt. Das Schiff war ein guter Segler, wir erreichten Baltimore nach einer sehr raschen Fahrt, wo unsere lebendige Ladung allein an Land lief, nur nicht die Bagage und etwas Ladung, welche wir sauer aufhissen mußten. Die Stadt liegt etwas vom Hafen (die sogenannte Point) zurück, welches ein schlecht aussehender Platz ist von Werften und Packhäuser.

Doch die Stadt Baltimore selbst ist stellenweise sehr schön, ich habe mehre Häuser gesehen, welche ganz marmorne Fronten hatten. Auch ist die Umgebung sehr schön. Die schönsten Ansichten hatten wir, als wir, vom Dampfer geschleppt, die große weite Chesapeake Bai

23 herauf kamen. Unsere Ladung war bald fertig, nur große Tabaksfässer. Es ging bald wieder auf Bremen zurück, wir nahmen noch einige 20 Passagiere mit. Eines Nachts bei

Im Zwischendeck eines deutschen Auswandererschiffs. (Aus von Berndt: Das Illustrierte Seemannsbuch, 1855)



etwas neblichter Luft wären wir beinahe von einen großen Amerikaner über segelt worden, welcher nur eben an uns vorbei flog, dann kamen wir noch im Canal mit einer englischen Kohlenbrigg in Collision, wobei dieselbe ihr ganzes Bugspriet verlor, wir selbst kamen gut weg. In der Nordsee hatten wir noch sehr stürmisches Wetter und Gegenwinde. Vor der Weser ging die See noch so hoch, daß der Lootse mit Tauen an Bord geholt werden mußte. An Hafen selbst rannten wir noch gegen die Cajemauer unsere Bugs ein. Und alsdann war auch diese Reise wieder vollbracht. Ich verlebte einige Zeit gut zu Hause. Als es aber gegen Winter ging, mußte ich machen, noch bei Zeiten wieder fort zu kommen. Ich verheuerte mich mit der Brigg A. [ANNA]²⁷ Kapitän I. H. [Hindrichsen] und ging den 10ten Novem. 1843 an Bord. Doch mußten wir noch sehr lange wegen contrairen Wind im Hafen liegen, dazu kam Eis und Frost, erst im December gingen wir bei furchtbarer Kälte mit Ostwind in See. Die Reise ging nach Havanna zum 4^{ten} Male. In der Nordsee und

24 im Canal mußten wir noch lange kreuzen und litten viel. Endlich kamen wir doch in den atlantischen Ocean, hier ging es viel gewöhnlich, mitunter auch viel Windstille. In der Nähe von Domingo näherte sich uns eines Nachmittags, als der Capt. sein Mittagsschläfchen hielt, eine englische Corvette und zeigte die Flagge. Unser Steuermann aber sagte, laß den alten John Bull nur, wir hissen keine Flagge für den²⁸, es währte nicht lange, so hallte ein blinder Kanonenschuß zu uns herüber. Auch das rührte unsern Steuermann noch nicht. Er meinte, es wäre seine Wachtschuß. Mittlerweile kam die Corvette aber immer näher, auf einmal donnerte ein zweiter Schuß, und eine Kugel klaschte vor unsern Bug in's Wasser. Jetzt war Holland in Noth, der Capt. kam auf Deck, wir mußten alle Segel streichen und beidrehen, es kam ein Boot von den Engländer, und ein Officier verlangte unsere Papiere zu sehen, der Capt. bekam einen Verweis, weil er die Flagge nicht gezeigt hatte. Dann wurde ein gutes Glas Wein getrunken, die Leute im Boot bekamen eine Flasche Jenever. So waren sie zufrieden und zogen wieder ab: es war eine kleine Unterbrechung.

25 Nach noch vielen auf und ab kamen wir endlich vor Havanna. Meine Wenigkeit hatte die Ehre, die stolze Brigg ganz in die Bai bis zu unserem Ankerplatz zu steuern, wozu doch etwas Geschicklichkeit gehört, und gewöhnlich wird nur immer der Schiffszimmermann dazu genommen oder der älteste erfahrene Matrose.

Diese Zeit in Havanna war Carneval, wo es lustig zu ging, doch hatte ich wenig Genuß davon, nur eines Abends war die ganze spanische Kriegsflotte, auch einige Kauffahrtsschiffe, bis in die oberste Mastspitze illuminirt, ein wahrhaft feenartiger Anblick. Ich kam dieses Mal häufig an Land in Geschäften für den Capt., weil er keinen Untersteuermann

hatte, mußte auch sehr viel im Boot rudern, unsere Ladung nahmen wir dieses Mal auch hier in Havanna ein und lagen so dort eine ziemlich lange Zeit. Auf unserer Reise zurück nach Bremerhafen auf diesen Schiff mußten wir viel und hart arbeiten, und dabei war die Kost ganz unter Null. Mir war der Capt. sehr gefällig, indem er mir den ersten Unterricht in den Optischen Beobachtungen und Rechnungen gab, welches mir später sehr zu Nutzen kam.

26 Das Schiff war auch sehr leck und schlecht, unsere Ladung bestand aus Rum, Zucker, Honig und Taback, welcher sehr beschädigt wurde. Es war eine lange, mühevollere Reise. Im Canal kreuzten wir noch 5 Wochen, lagen sogar noch 8 Tage hinter Dungeness zu Anker bei furchtbaren Sturm, wo viele Schiffe scheiterten. Einst holten wir mit vieler Mühe von einem andern Schiff Lebensmittel, denn bei uns saß schon lange Schmalhans zu Tisch. Endlich kam Westwind, und wir segelten mit einer großen Flotte die Nordsee ein, kreuzten da noch einige Zeit, liefen doch endlich nach allen Kreuz und ausgestandenen Leiden die Weser ein, wo ich im Eltern Hause bald alle Gefahren und Noth vergaß. Ich nahm sehr bald wieder Dienst auf einem andern Schiff, eine Bark A.F. [ATLANTIK]³⁹ Capt. B. [Beuermann] nach Newyork. Dieses Mal ging unser Weg nicht durch den Canal, sondern nördlich von Schottland bis in die 60 Grad nördlicher Breite. Hier hatte ich eines Nachts den herrlichen, prachtvollen Anblick eines Nordlichtes, wie ich es wohl so nie wieder zu sehen bekomme. Der ganze Himmel war voll Strahlen und Ringe, welche jede Stunde wechselten, beinahe wie künstliche Nebelbilder. Ich stand stumm vor Erstaunen bei diesem erhabenen Schauspiel, welches ich nie vergessen werde.

27 Was unsere sonstige Reise angeht, ging dieselbe sehr glücklich von Statten, wir hatten sehr gute Passagiere, auch war der Capt. sehr gut, nach einer raschen Fahrt von 29 Tagen kamen wir in Newyork. Nahmen dort unsere Ladung ein und segelten direct wieder nach Bremen, wo wir nach einer guten Reise ohne besondere Vorfälle Ende November ankamen. Am 2. Dezember ging ich wieder bei demselben Schiff an Bord, doch lagen wir lange im Hafen, es fror sehr stark, wir mußten täglich unser Schiff vom Eise befreien und selbst den Hafen loseisen. Ich hatte bei dieser Gelegenheit die Genugthuung, einem Matrosen Georg B. das Leben mit eigener Gefahr zu retten, indem ich Ihn unter dem Eise hervorzog, als Er schon zum zweiten Mal unter sank. Es war am 1. Jan. 1845.

Mitte dieses Monats kam endlich guter Wind, wir eisten uns mit noch vielen Schiffen aus dem Hafen, doch war unser Capt. krank, und es kam ein Anderer namens Fr. F. [Förster]⁴⁰ an Bord, ein ausnahmweise braver und tüchtiger Mann. (Leider fand er später mit demselben Schiff im Canal seinen Tod in Erfüllung seiner Pflicht.) Unsere jetzige Reise ging trotz Winter und Schnee ziemlich gut von Statten, obgleich wir manchmal beim reffen der Segel oben auf den Raen in die Hände pusten mußten. Bei sehr hoher See und schaurigen Wetter sahen wir eines Tags

28 im Atlantischen Ocean ein Boot treiben und unser alter Steuermann kam auf den verrückten Gedanken, das Boot zu holen. Ich selbst war ebenso leichtsinnig, freiwillig mit zu gehen. Wir waren 3 volle Stunden von unserem Schiff fort, ehe wir mit den alten Trog anbugsiert kamen. Die See ging so hoch, daß wir mitunter zwischen den Wellen nicht unser hohes Schiff sehen konnten, wir kamen aber glücklich damit an und hießen es an Deck, es war über und über schon mit Muscheln bewachsen. Der Schiffsname Rutschert Kapitän Nelson von London war darin gemalt. In Newyork wurde das Ding verkauft, doch habe ich trotz meiner Mühe und Gefahr keinen Heller davon gesehen.

Wir hatten nur wenige Passagiere, unter denselben war eine alte kümmerliche Bauersfrau, welche an Bord immer für kindisch gehalten wurde, weil Sie so viel von ihrem Sohn sprach, der so reich wäre und ihr in einen Wagen mit Schimmel bespannt von Bord holen würde. Sie wurde allgemein bedauert. In Newyork konnte ihr niemand Auskunft geben

über ihren Sohn. Sie blieb noch einige Tage an Bord und richtig: Eines Morgens, es lag gerade hoher Schnee, erscheint ein hübsches Gespann am Hafen mit Schimmel davor. Heraus springt ein

29 *feiner junger Mann, welcher seine alte Mutter um den Hals fällt, Ihr dann in den Wagen hieft, und fort gehts in sausenden Galopp. So werden oft auch Träume wahr. Da es Winter war, lagen wir ziemlich lange dort. Ich benutzte die langen Abende viel, um in's Theater zu gehen und zu den Kunsttreuern [Kunstreitern], Museums nicht zu vergessen. Doch endlich hatten wir auch unsere Ladung vollständig, es ging wieder fort für die liebe Heimath, ein Dampfer schleppte uns bis Staten Island, dann die Segel darauf und in die wogende See hinaus. Wir kamen ohne besonderen Unfall im Mai wieder glücklich auf der Weser an. Jetzt hielt ich es für Zeit, obgleich ich erst 19 Jahr alt war, die Steuermannsschule in Bremen zu besuchen⁴¹ und blieb deshalb beinahe den ganzen Sommer dort. Da ich jetzt von dem Stand der Matrosen scheidet, ist es vielleicht am Platz, von diesem Beruf im Allgemeinen zu sagen, doch so kurz wie nur möglich.*

Im Hafen die Arbeiten sind für einen Seemann an und für sich wohl die Unangenehmsten und Schmutzigsten. Denn hier muß der Matrose viel rein machen und putzen und sich hauptsächlich sich mit Ein- und Ausladen abquälen. Ob es nun Ballast ist

30 *oder Steinkohlen, Thranfäßer, Korn, Tabak oder Cederholzblöcke, kurz, alles hat seine Schwierigkeit von Morgens früh bis Abends spät, selbst in den heißen, ungesunden Ländern wird wenig Rücksicht genommen und selten mehr wie eine Stunde Mittags geruht. Dann das Ein und Aussegeln aus einen Hafen, welches bei ungünstigen Verhältnissen oft viele Tage währt, dabei giebt es wenig Ruhe und Schlaf, ein ewiges Anker aufwinden und wieder fallen lassen, die schweren Segel setzen und wieder festmachen, Nacht und Tag, bei Hitze und Kälte, und dabei den Aufwand aller Kräfte, die nur ein Mensch hat. Bei langen Flüssen ist das am schlimmsten, wo jede kleine Strömung und Wind benutzt werden muß. Bei starken Winter im Eisgang kann es auch oft schlimm gehen. Doch in den letzten Jahren freilich, seitdem ich nicht mehr fahre, werden auf den bedeutenden Flüssen Schleppdampfer benutz[t]⁴², eine Wohlthat für den Seemann. Aber selbst in den eigenen Seegewässern, Ostsee, Nordsee, Canal usw giebt es auch noch saure Tage: Alle Stunde, oft mehr, das Senkblei werfen, wobei meist die ganze Wachtmannschaft nötig ist. Der Steuer-*

31 *mann hat es dabei am Schlimmsten, weil die ganz Länge der Leine durch seine Hand gleiten muß, ein unangenehmes Gefühl, zumal im Winter mit Eis. Auch heißt es hier scharf ausgucken, immer die Nase in den Wind. Auf offener See hat es eigentlich der Matrose am Besten, freilich wird bei gutem Wetter auf einigen Schiffen sehr viel gearbeitet und wo möglich alles hervor gesucht, was sich nur eben thun läßt. Dabei wird dann gewöhnlich die Morgenwache zur Hülfe genommen, und der Matrose bekommt nur wenig Schlaf. In warmen Gegenden wird gewöhnlich viel getheert die ganze stehende Takelagen⁴³ von Oben bis Unten, eine höchst schmierige Arbeit, genannt labsalben.*

Dagegen wenn ein Schiff volle Ladung Passagiere hat, giebt es viel Arbeit beim Proviant und hauptsächlich beim Trinkwasser, dasselbe aus den Raum zu holen und die leeren Fäßer beseitigen, auch müssen immer einige Matrosen den armen geplagten Untersteuermann helfen beim Proviant austheilen, eine gräßliche undankbare Arbeit.⁴⁴ Sehr viel wird rein gemacht, das Schiff aus- und inwendig schrubbten und scheuern. Die erste Arbeit des Morgens 5 Uhr ist, wenn es nur die Helle erlaubt, auf allen Schiffen im Hafen oder

32 *auf See immer, das ganze Schiff schrubbten und Abspühlen, eine Reinlichkeit, welche gewiss sehr nothwendig ist. Die Hauptaufgabe für den Steuermann ist dann den Tag über, die ganze Schiffmannschaft von Morgens bis Abends in Thätigkeit erhalten mit allen Arbeiten, Segelflicken, Taue splößen oder neue machen, Blöcke nachsehen und Schmierer, theeren oder malen. Außer den gewöhnlichen manövrieren mit den Segeln bei Verände-*

rung des Windes auch jeder seine bestimmte Stunde am Steuer, auf kleinen Schiffen, wo wenig Matrosen sind, oft zwei oder drei Stunden.

Die Wachen verändern alle 48 Stunden, den einen Abend von 8–12 Wachen, dann von Morgens 4 Uhr bis 10 Uhr. Um 7 Uhr Morgens wird gefrühstück[t], und dann bis 10 die ganze Mannschaft an Deck, von 10 bis 12 Uhr Mittag kann die Wache, welche von 4 bis 7 Uhr Morgens gewacht, wieder hinunter gehen. 12 Uhr wird gegessen, dann alle Mann an Deck. Bis 3 oder halb vier geht die Wache zur Koje, welche diesen Abend bis 12 Uhr wachen muß. So geht es immer um: Die eine 24 Stunden bekommt man 9 Stunden Schlaf, die andere 24 Stunden nur 7 oder 8 Stunden.

33 Die Kost des Matrosen auf See ist auf deutschen Schiffen ziemlich gleich: Des Sonntags Mehlpudding mit Syrob und das Fett vom gesalzenen Fleisch, dazu Salzfleisch gekocht, oft auch Pflaumen. Montags immer gelbe Erbsen mit gekochtes Salzspeck. Dienstags weiße Bohnen mit gekochtes Salzfleisch; Mittwochs graue Erbsen oder Reissuppe mit Salzspeck. Donnerstags Mehlpudding mit gekochten Salzfleisch und Syrob. Freitags gelbe Erbsen oder sauern Kohl mit gekochtes Salzspeck. Sonnabend, Schelde große mit Syrob und Pflaumen, dazu per Mann ein Hering, aber kein Fleisch. Auf kurzen Reisen, wenn noch Kartoffeln an Bord sind, bei jeder Mahlzeit Kartoffeln, auch die erste Zeit wohl Steckrüben und gelbe Wurzeln. Des Morgens gekochten Kaffee, natürlich ohne Milch und Zucker, mit Schwarz oder Weiß Schiffszwiback, dazu von Mittag über gebliebenes Fleisch oder Speck. Abends Thee, auch mit Hartbrod; wenn Kartoffeln da sind, oft auch das beliebte Labskaus, dazu per Mann 1 Pfund Butter die Woche, in heißen Ländern Oel oder [unleserlich]. So kann man sich denken, wenn ich zu Hause kam, war das Leben dort mit bürgerliche Kost stets eine Reihe von Festtagen. Doch wenn man jung

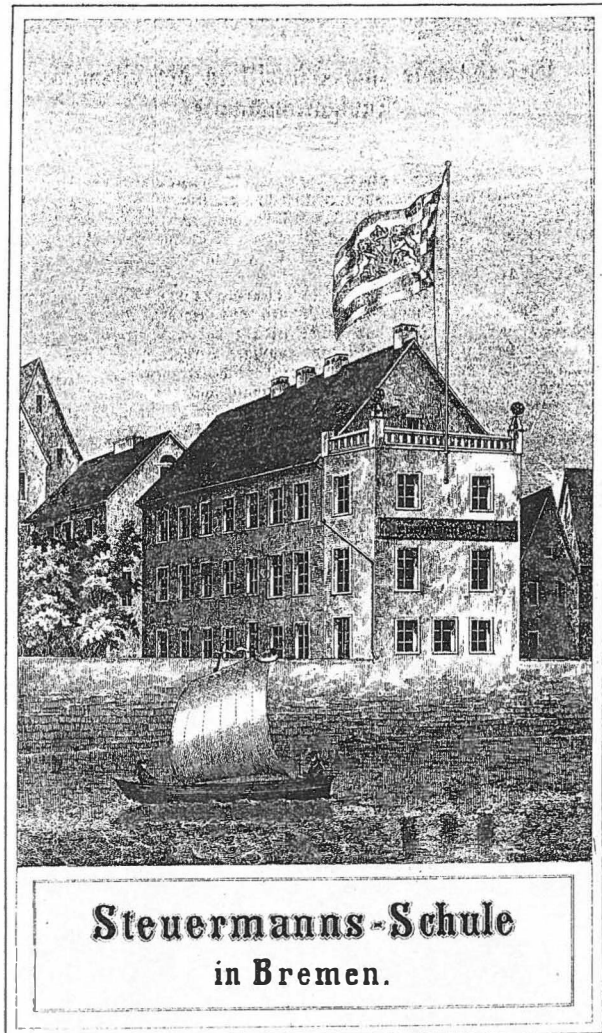
34 ist, findet man sich leicht in Alles. Im Hafen tritt nun wohl oft Veränderung ein, zweimal frisches Fleisch die Woche ist Gesetz, auch wohl Kohl oder sonst etwas Grünes. Auf Passagierschiffen haben es die Matrosen in der Regel auch etwas besser, wenn ein guter Koch da ist. In der Kajüte wird auf manchen Schiffen sehr gut gelebt, wie im ersten Hotel an Land. Doch die Westindienfabrer und [Seeleute] auf weiteren Reisen leben höchst einfach, ja pover [ärmlich]. Die Steuerleute theilen natürlich auch den Tisch mit dem Kaptain wie die Kajütspassagiere.

Doch zurück zu meinen Reisen, ich blieb also in Bremen, um die Navigationsschule zu besuchen. Dies war eine frohe Zeit für mich, ich lebte sehr angenehm, obgleich ich viel studieren mußte. Doch benutzte ich auch diese schöne Sommerzeit in meinen besten Jahren, um meinen Geist und Herz wieder aufzufrischen. Jeden Morgen vor der Schule hatte ich schon einen lange Spaziergang in's Feld gemacht, oft machte ich auch weitere Touren. Einst machte ich auch eine kleine Reise zu Pferde nach Hamburg, wohin mein Vater 3 Pferde verkauft hatte, ich brachte dieselben dahin, war 2 Tage unterwegs und hatte das schönste Wetter, lieferte die Pferde gut in Hamburg ab und reiste per Deligence [Eilpost] wieder zurück. Im October, mitten im Bremer freimarkt,

35 legte ich mit noch zwei Collegen mein erstes öffentliches Examen ab, worin ich nota bene, sehr gut, bestand.

In dieser Zeit waren aber grade so viele Steuerleute am Platz, welche auf Anstellung warteten, daß ich es vorzog, da ich noch jung war, den Winter lieber noch eine Reise als Matrose zu machen, besser als die ganze Zeit brach zu liegen. Ich verheuerte mich wieder mit den Capt. G.W. [Georg Wendt] von der Brigg G. [GERMANIA]. Doch leider wurde derselbe krank, und es kam ein sehr misliebiger Kerl an Bord, Capt. K. [Kortlang]. Ich habe selten einen dümmern, niederträchtigen elenderen Menschen gesehen, noch dabei war er dem stillen Suff ergeben und hatte immer seine Genever-Kruke unters Kopfkissen. Wir mußten nachher Hunger und Durst an Bord leiden. Die Reise ging wieder nach Vera Cruz,

Die Steuermannsschule in Bremen. Abbildung aus einem bremischen Seefahrtsbuch der 1850er Jahre. (Archiv DSM)



ein sehr intimer Freund Namens N.H. reiste mit uns als Cajütpassagier. Wir gingen den 10. Dezember an Bord, doch währte es bis zum 20ten, ehe wir in See kamen, wir hatten fortwährend contraire Winde in der Nordsee und sehr viel Sturm, und mußten viel von Kälte und Nässe leiden. Mein Freund H. kam gar nicht aus der Kajüte heraus. Als wir noch nicht ganz die Höhe von Texel an der holländischen Küste hatte[n], traf uns noch ein furchtbarer Sturm aus Nordwesten, welcher

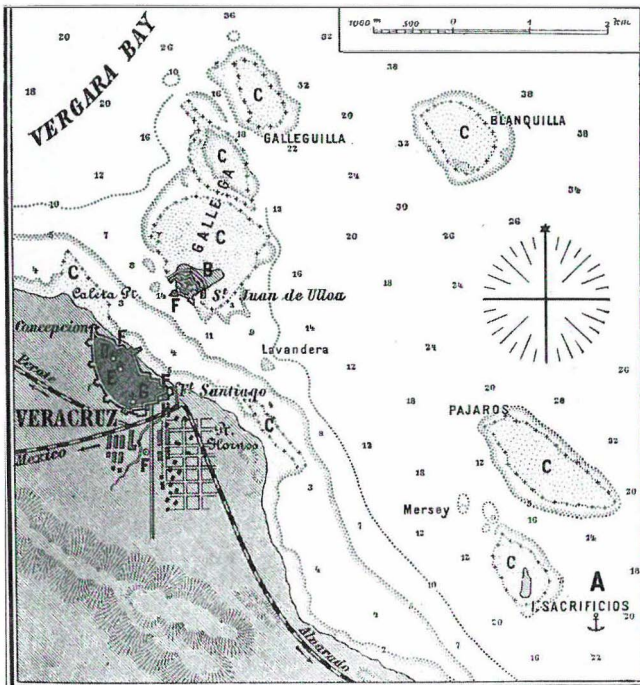
36 uns der Küste so nahe trieb, daß wir alles aufbieten mußten, um von Strand ab zu halten. Was nur die gute Brigg an Segel fragen konnte, mußte drauf, so bald ein Segel wegflog, mußte trotz Nacht und Wind ein anderes hinaufgebracht werden, da hieß es Mann sein! Wir hatten einen guten und tüchtigen Obersteuermann. Sonst der Capt. wußte vor Angst nicht wohin, er ließ sich kaum auf den Deck sehen. Die Sylfesternacht war eine der Schlimmsten, ich stand von 11 bis 12 Uhr am Steuer. Die arme Brigg lag beständig eine Seite unter Wasser und tauchte nur selten hervor, ebenso der Bug schöpfte auch nur auf Augen-

blicke aus den wildschäumenden Wogen heraus. Es war geisterhaft anzusehen, wie wir in dunkler Nacht, von den Furien des Sturmes getrieben, durch die aufgeregte See peitschten, es erinnerte mich an diese alte Sage von den fliegenden Holländer, welcher, ohne Ruhe zu finden, sich oft in solch stürmischen Nächten den Seefahrern zeigt. Der Untersteuermann stand mit seiner Wache, wozu auch ich gehörte (aber jetzt an's Steuerruder war), auf der Wetterseite, doch Niemand sprach ein Wort. Den Capt. sah ich in der Dunkelheit gar nicht, er steckte

37 nur den Kopf aus der Kajütsluke.

Da sah ich nach der Uhr, welche im Nachhäuschen dicht beim Compas hing, daß es gerade zwölf war, also die Stunde des Jahreswechsel: und fröhlich rief ich meinen Kameraden (oder Schippsmaten) Viel Glück im neuen Jahre! zu. Da brummte auf einmal neben mir des Capitän's Stimme: Holt dine Schnut! Denselben Augenblick aber brach sich eine Sturzwellen über unsere geplagte Brigg, welche uns Alle bedeckte, aber auch dem Capt. den Hals so voll Wasser schlug, daß er nicht jappen konnte. Es war eine kleine Genugthuung für mich. Aus der Kajüte tönte ein Angstschrei herauf, mein Freund H. war aus der Koje gedonnert und glaubte, seine letzte Stunde wäre gekommen. Die Backbordswache kam jetzt an Deck, wir wurden abgelöst, ich ging zu Koje und schief sehr sanft trotz der nahen Gefahr und des schweren Arbeitens des Schiffs. Übrigens hielt die Brigg sich tapfer. Den nächsten Morgen, als es nach 8 Uhr an zu tagen fing, waren wir klar von der Küste und brauchten das Schiff nicht mehr so zu pressen. Später beim Canaleinsegeln sah unser schlauer Capt. das Leuchtfeuer von der französischen Küste für dasjenige von der

38 englischen an, und wenn unser Steuermann nicht noch zur rechten Zeit auf Deck kommt, geht es uns hier bei gutem Wetter noch schlecht. Durch den Canal ging es ziemlich rasch, passirten bald darauf Madeira und waren somit dem Südostpassath nahe. Leider hatten wir aber viele Windstille, welches mit das Schlimmste ist, was den Seemann ärgert,



Plan des Hafens von Veracruz. (Aus Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs, 1892)

manchmal viel lieber einen tüchtigen Blaser! Bei diesem erschlaffenden Wetter mußten wir viel arbeiten, meist immer wurde noch unsere rechtmäßige Schlafzeit des Tags mit dazu benutzt. Dann sehr schlechtes Essen, den besten Proviant hatte der Capt. besser zu benutzen gewußt als die alten Matrosen damit zu füttern. Gelbe Erbsen, hart wie Steine, war unser Hauptessen, um Brod zu sparen, selbst des Abends aufgewärmt, denn Brod, Fleisch, Butter usw. wurde uns knapp, knapp zugemessen. Meistens kochte die alte Schlafmütze von Capt. selbst, und der dumme Koch mußte dann Matrosenarbeit mitthun, damit nur alles benutzt wurde, zuletzt gab es Ration von Wasser per Mann, eine Flasche den ganze Tag in der brennenden Hitze. Mein Freund erquickte mich noch oft aus der Kajüte, wenn ich an's Ruder stand, mit einem Glase Selterswasser und Rothwein. Doch Alles hat ein Ende, selbst eine Seereise. Nach einer hungrigen Reise von 10 Wochen kamen

39 wir doch endlich unter den Kanonen von Port. S. Juan de Ulloa zu Anker.

Meinen Freund H. begleitete ich mit zur Post, da er eine Stelle in Pueblo angenommen hatte, wo es derzeit freilich sehr unruhig war; die Post hatte 12 Mann Dragoner zur Bedeckung. Meine Zeit war in Vera Cruz nicht so angenehm als das erste Mal: Die Familie Valdes war verreist nach dem Innern, auch hatte ich nicht die Freiheit wie früher, der Kapitän Samuel K. [Kortlang] wollte nur immer Arbeit, Arbeit und dabei knapp und schlecht zu essen. Nach gelöschter Ladung ging es wieder nach Trinidad de Cuba; an der dortigen Küste ließ der Capt. die gute Brigg einmal recht gegen einen Felsen laufen, so daß wir alle platt auf Deck zu liegen kamen, und ich glaubte, die ganze Takelage würde herausfliegen. Doch glücklicherweise lag das Schiff grade in der Wendung, und dabei war die See merkwürdig ruhig. Bei Trinidad gingen wir wieder sehr weit vom Land zu Anker und mußten unsere Ladung mit dem Schiffsboot ohne fremde Hilfe an Bord holen und überhissen, dann wegstauen. Denn in diese Art kleinen Hafenplätze sperren die Kaufleute nur ihre Schuppen oder Packhäuser auf und erwarten, daß die Schiffsmannschaft ihnen die Waaren bis vor die Thüren rollt, zum Dank dafür werfen sie ihre

40 Kaffeesäcke und Zuckerkisten auf die Brücke ihres Werfts, und es bleibt uns überlassen, dieselben auf's Beste an Bord zu bringen. Man denke sich nun ein Schiff von ca 6 bis 700 Tonnen und ihm zur Seite ein Longboat, welches mit genauer Noth 8 bis 10 Tonnen faßt: wie viele Fahrten sind nöthig, um die anvertrauten Güter abzuliefern und die übrigen wieder zurück zu führen, zumal das Letzte erst geschehen kann, wenn das Schiff beinahe leer ist. Dann hat der Untersteuermann den schlimmsten Posten, denn ihm liegt es ob, das Boot jedesmal in Person zu begleiten und die empfangenen Collis nach Stückzahl abzuliefern. Die Mannschaft wechselt noch mitunter, aber jener muß immer mit. Sonnenschein und Regen dürfen auf seinen brau[n]gebrannten Körper keinen Einfluß mehr äußern, doch kann Er von Glück sagen, wenn Er nicht auf ein langwieriges Krankenlager geworfen wird. Ja, mancher Europäer erntet hier in einer einzigen Stunde jahrelangen, ja lebenslänglichen Schmerz. Ein Regenschauer zerrüttet seinen Körper für immer und wirft ihn in blühender Jugend auf das Siechbette. Doch das kümmert die Captain's gar wenig, wir mußten trotz tropischer Sonne des Tag's und Nacht's, von Wanzen und Mosquitos gequält, dabei

41 kümmerliches Essen und ein mürrischer Captain immer lustig weg arbeiten, bis unsere Brigg voll war. Des Sonntags mußten wir das Schiff reinigen und malen, doch wurden wir in der Zeit von 3 Wochen mit allen fix und fertig. Ich kaufte dort einen Papagai, als der Capt. denselben sah, war das Erste, ob ich auch was zu fressen dafür hätte. Ich sagte, ja, ich hätte Mais gekauft, auch würde ich den Vogel so viel von meinen zugewogenen Schiffszwickel geben, als ich Lust hätte, da brummte Er ab, der alte Schuft.

Genug, wir segelten auch dort wieder ab und nahmen den Cours nördlich um Cap Antonio⁴⁵, wo wir eines Morgens mit frischer Briese grade drauf lossegelten, allein durch die Unwissenheit des Captain's, welcher vergessen hatte, daß dort eine starke Strömung um die

Ecke setzt, doch wir sahen die Cocosnußbäume früh genug und lenkten noch glücklich ab. (nota bene derzeit brannte noch kein Leuchtfener auf dem Cap) Von da ging die Reise ziemlich gut vorwärts, einige starke Gewitter im Golf abgerechnet, wobei ich das schöne Schauspiel hatte, mehrmal eine Wasserhose zu sehen, oft mehrere auf einmal, sie können auch den Schiffen gefährlich werden. Doch endlich kamen wir nach einer hungrigen Reise im July 1846 in Bremerhafen wieder an.

42 Ich war noch keine Woche zu Haus, als ich eine Stelle als zweiter Steuermann auf der Brigg J. [JOSEPHINE]⁴⁶ Kapitän S. [Sandstedt] bekam, auch gerade nicht zu empfehlen, aber es ging. Der erste Steuermann war der Bruder des Captain's. Nicht gut für mich; Die Reise ging mit Passagieren nach Newjork, nur 150 Köpfe, in der Kajüte hatten wir eine adliche Familie, ein Baron v.D. mit 4 Kindern, 3 Knaben und ein Mädchen, als wir in die Nordsee kamen, wurde alles wie immer seekrank, ein kleiner Blaser that das Seinige dazu. Als es dunkel wurde, erbarmte ich mich über des Barons Kinder und brachte ein's nach den Andern zu Bett. Nur das kleine Mädchen machte Umstände und schrie fortwährend nach ihrer Mutter, doch die war mehr tot als lebendig und wollte nichts von ihren Kindern wissen.

Diese Reise ging ziemlich gut und vergnügt von Statten, dennoch konnte ich dem einförmigen Seeleben keinen Reiz abgewinnen. Als Unterstauermann hatte ich freilich einen schweren Posten, doch fühlte ich mich etwas mehr, denn ich konnte schon Comadiren und logirte in der Kajüte. Doch was half es Alle, ich war auf ein kurzes Stück Holz, kein Baum, kein Strauch, keine Blume, Nichts, wo ich grade am meisten

43 Sinn für hatte, aber ich mußte jetzt einmal dabei bleiben. Doch genug, wir kamen wohlbehalten in NeuYork an. Ich traf dort einen früheren Bekannten aus Bremen Namens W., ein junger Kaufmann, welchen auch das Glück gerade nicht suchte, ich verschaffte ihm vorläufig ein Logis, wo ich ihn des Abends besuchte. Wir waren jetzt fertig, um Ladung einzunehmen und hatten unser Schiff ziemlich leicht gemacht, da kam eines guten Tag's ein starker Wind und warf uns complet um, glücklicher Weise nach der Werftseite, so daß die Raaen uns stützten, wir lagen neben einen großen alten Schiff (floating bethel)⁴⁷, welches als Kirche benutzt wurde. Da daran machten wir fest und holten unser Schiff wieder aufrecht. Denselben Abend ging ich noch an Land und kam gerade zur rechten Zeit, denn eine Bande Loafers⁴⁸ stürmten das deutsche Gasthaus, worin ich meinen Freund logirt hatte, ich schloß mich sogleich den Vertheidigern an, es ging heiß dabei her, mit Pistolen und Messern, auch kamen mehrere Verwundungen vor, schließlich bekamen wir doch das Haus gesäubert, verbarikardirten uns gut, ich blieb auch die Nacht da, weil ich unterwegs zum Hafen einen Ueberfall fürchtete. Den nächsten Tag stellte ich meinen Freund dem Baron v.D.

44 vor, welcher noch in NeuYork war und der ihn als Hauslehrer für seine Kinder angagirte [engagierte], dann mit ihm in's Land reiste, wohin? wissen die Götter; ich habe nie wieder davon gehört. Indessen brachten wir unsere Ladung ein und segelten wieder nach Bremen. Wir hatten schauerliches Winterwetter, sehr kalt und viel Sturm. Vor der Weser fanden wir keinen Lootsen, und es stürmte fürchterlich, dabei wußten wir nicht, ob Eis in der Weser war oder nicht, wir lagen mit kleinen Segeln unter Helgoland. Ich mußte alle halbe Stunde unsere Kanone abfeuern, um wo möglich einen Lootsen aufmerksam zu machen. Auf Helgoland hatten sie uns auch gut gehört, denn kaum wurde es Tag, so kam eine Schaluppe, wo wir zwei Lootsen für einen ungeheuren Preis von [?] bekamen, doch waren wir indessen froh und segelten trotz starken Eisgang die Weser hinauf und gelangten den 24^{ten} Dezem. 1846 wohlbehalten im Hafen an. Die nächsten beiden Feiertage war unsere Arbeit, das Schiff durch den Hafen zu eisen, eine saure kalte Arbeit, doch am dritten Tage kamen wir zu Platz, wo wir unsere Ladung an Land löschten.

45 Im Februar waren wir wieder fertig, in See zu gehen, nahmen Passagiere ein und

segelten wieder nach NeuYork, unterwegs, in der Nähe der Neufundlandsbanken, kamen wir recht im Eise und dabei starker Nebel. Als derselbe aber schwand, sahen wir rund um uns her weite Eisfelder und Eisberge bis gewiß über hundert Fuß hoch. Doch ein günstiger Wind brachte uns bald klar davon, wir erreichten bald darauf NeuYork und wurden dort rasch wieder nach Bremen befrachtet und auch Anfang July die Weser einliefen. Diesesmal segelten wir bis Brake hinauf. Nahmen bald darauf wieder Passagiere nach NeuYork. Auf dieser dritten Reise als Untersteuermann mit der J. [JOSEPHINE], welche ebenso abwechselte wie alle andern mit Sturm, Regen und Sonnenschein, hatte ich leider eine kleine Unannehmlichkeit mit dem Captain.

Es war des Nachts, 11 Uhr, wir kreuzten unter der Küste von Neufundland, ich hatte die Wache an Deck. Der Capt. spielte erst Karten mit den Cajüt'spassagieren, hatte auch wohl etwas viel getrunken, so kam er zu mir auf's Deck, sprach von Wind und Wetter, zuletzt vom Proviant des Schiffs, welcher wie immer sehr knapp war. Er meinte auch, es wäre wohl meine Schuld.

46 Ich müßte den Passagieren nicht zu viel geben, dann behielten wir mehr für die Rückreise über, dabei wurde er zuletzt grob, schalt von dummen Jung's, was ich natürlich zurück gab, da schlug er mich mit der geballten Faust auf's Auge, wo mir sein dicker Siegelring eine tiefe Wunde machte. Ich packte ihn dabei und schmiß ihn unter der Verschanzung, darauf kam er noch einmal auf mich zu, doch ich wehrte mich meiner Haut, so bekam er beide Augen dick geschlagen.⁴⁹ Den nächsten Morgen auf der Tagwache stand ich mit verbundenen Kopf und Comandirte das Schiff durch den Wind, weil wir, nach den Senkblei zu rechnen, der Küste zu nahe kamen. Doch durch das rasseln der Taue und schlagen der Segel war mein lieber Capt. erwacht, kam auf's Verdeck und machte meine Befehle rückgängig, ohne mir selbst ein Wort zu gönnen, überhaupt sprach er nie wieder mit mir, und ich war leider auch so trotzig und stützte mich auf mein gutes Recht. So kam es, nachdem wir über ein Jahr gegenseitig mit einander zufrieden waren, daß wir bei durch Nichts für immer getrennt wurden. In NeuYork ging ich ab vom Schiff und logirte mich bei einen Deutschen mit meinen Sachen ein und hatte bald darauf das Vergnügen, krank zu werden, was meine ganze Barschaft aufzehrte, dazu wurden mir noch Kleider und ein sehr guter Quadrant gestohlen, so daß ich ziemlich blank wurde und mich genöthigt sah, auf einen amerikanischen Schiff Dienste zu nehmen⁵⁰, was ich denn auch that, so bald ich gesund war. Ich verheuerte mich in einen Schipping Office, mit einen Havre liner, die JOWA, Kapitän Brown, nach Havre de Grace in Frankreich. Den Tag, als es los gehen sollte, kam ein Frachtkarren, welcher mich aufnahm und so vor mehreren Matrosen Logirhäusern still hielt und noch einige Exemplare auf lud, aber natürlich besoffen.⁵¹ Und so ging es huppel de puppel nach der Werft hinunter, wo unser Schiff lag, ein majestätischer Segler, den Größten, welchen ich bis dahin gesehen hatte (jetzt giebt es freilich Größere).

Nach und nach kamen noch mehrere Karren mit Matrosen an, doch

47 größtentheils betrunken. Wie alle an Bord waren, wurden wir stückweise übergezählt. Wir wenigen, die wir nüchtern waren, hatten den Profit und mußten gleich an die Arbeit, die Anderen wurde nur mit die Füße an die Seite geschoben oder in das so genannte Vor castle oder Matrosenlogis eingeschlossen. Im ganzen waren wir 25 Mann bevore die Mast. Während der Zeit kam ein Dampfboot, welcher das Schiff nach Staten Island hinunter schleppte, hier wurde auch die Betrunknenen mit Gewalt an die Arbeit geschleppt, es ging dabei niedlich her, so hatte ich mir kein amerikanisches Schiff gedacht, doch es sollte noch besser kommen. Das Schiff war ein großer Kasten, über 2000 Ton's groß, die Mannschaft bestand aus lauter zusammengelaufenes Volk von allen Nationen. Der einzige Deutsche, welcher noch außer mir an Bord war, hatte das Unglück, schon gleich die ersten Tage oben aus der Bramsabling zu stürzen, er brach den Arm und hatte eine klaffende Kopfwunde.

Glücklicher Weise war ein junger Arzt als Cajütspassagier an Bord, welcher ihn gleich in Behandlung nahm.⁵²

Auch ich wurde krank, ich hatte einige Male das Fieber, doch davon wurde wenig Notiz genommen, ich mußte immer mit arbeiten, das half am Besten. Unsere Reise war zum Glück nicht von langer Dauer, obgleich voller Strapazen. Mein Hauptgedanke war, von diesen Sklavenkasten abzukommen, es möchte gehen, wie es wollte. In Havre angekommen, meldete ich mich zuerst krank, daß ich unfähig wäre, die Reise zurück zu machen. Da meinte der Steuermann, dann müßte ich in's Hospital, da wollten sie mich bald gesund machen. Ich dachte aber anders und hatte keine Lust dazu, sondern desertirte heimlich mit meinen wenigen Habseeligkeiten.

An Land fand ich einen Deutschen, welcher mir versprach, ein Unterkommen zu verschaffen und zu verbergen, bis das Schiff fort war. Geld hatte ich fast gar nicht, und mußte ich nur froh sein, ein Unterkommen zu finden. Es wurde beinahe 10 Uhr Abend, da führte er mich nach einer Spelunke bei einem polnischen Juden, welcher schon mit seiner Frau ? im Bett lag, doch stand er auf und sein Unterbett, mit Moos gefüllt, wurde für uns auf den Fußboden gebreitet, da legten wir uns schlafen, welches aber eine Heerde von schwarzen

48 Ungeziefer kaum zu ließ. Im Zimmer neben an, nur durch eine Glashür getrennt, wohnte auch ein Ehepaar ?. Als da der Mann noch spät zu Hause kam, gab es Streit, und dabei kamen die beiden Weiber so in Wuth, daß sie aus den Bette sprangen und sich gegenseitig die Haare ausrauften, bis die Männer dazwischen kamen, es war eine liebliche Nacht, das Schimpfen währte noch lange.

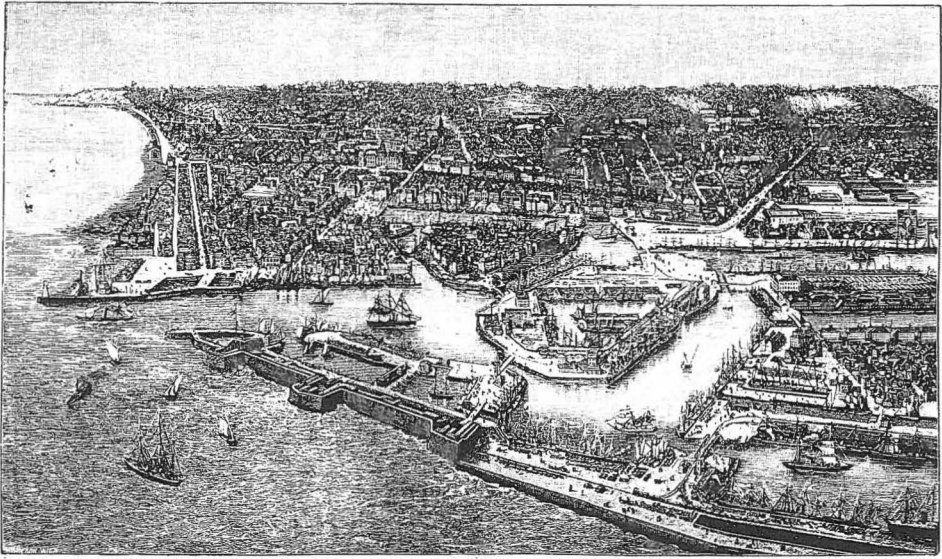
Am nächsten Morgen sollte Kaffee gekocht werden, und wegen Mangel an Feuerholz wurde das Untergestell der Wiege zerhauen, worin das Kind lag, etwas Brod wurde geholt, das war unser Frühstück. Da ich kein Geld hatte, mußte ich mein Logis mit ein baumwollenes Hemd bezahlen. Wir waren kaum fertig mit Essen, als ein Polizei erschien und meinen lieben [Freund] abholte, sein Nachbar hatte ihn verklagt. Ich wurde auch scharf verhört, woher und wohin, doch kam ich dies mal noch gut weg, hielt es aber gerathener, den Platz zu verlassen.

Wir gingen ganz an's Ende der Stadt in ein französisches Wirtshaus und logirten uns darin, mein quasi-Beschützer sagte, er bezahle für mich mit, ich könnte ihm das Geld wieder geben, wenn ich auf ein anderes Schiff ginge, das war auch Alles recht gut, doch durfte ich mich am Hafen nicht sehen lassen, bis die JOWA wieder fort war. Eines Sonntags erwachte ich spät, und als ich um mich sah, war mein Schlaf-Kamerad schon ausgegangen, hatte aber seinen alten Hut und seinen schäbigen Rock hängen lassen, dafür meinen angezogen. Ich ging hinunter zum Wirth, der sagte, ja, der Mann wäre zur Englischen Kirche, hätte auch gesagt, ich sollte mich nicht ängstigen, er käme bald wieder. Doch er soll heute noch wiederkommen, ich habe nie wieder von ihm gehört.

Jetzt verlangte mein Wirth auf einmal Bezahlung für die ganze Zeit. Ich war der Meinung, mein verschwundener Freund hätte immer Alles bezahlt, dies war aber nicht der Fall. Jetzt saß ich in der Patsche, ich hatte auch nicht einen Sou und mußte meine wenigen Habseeligkeiten dafür lassen und wurde hun[g]rig an die Luft gesetzt. Ich trollte mich jetzt verlassen in der Stadt umher, wagte mich auch wieder zum Hafen,

49 dachte irgend einen Platz auf einem Schiff nach Holland oder Deutschland zu bekommen, doch in dem Aufzug, mit zerriessenen Rock und Hut, als Vagabund, traute mir Niemand. Es wurde Abend und ich wußte noch nicht, wo ich die Nacht bleiben sollte, ich schaute hunrig in die Restaurationen hinein.

Zuletzt kam ich bei einer Kirche, ich glaube, die Notre Dame. Sie war hell erleuchtet und eine angenehme Wärme strömte heraus, dies lockte mich, denn der November Abend war schon ziemlich kalt. Ich schloß mich den Gläubigen an und wandelte hinein, suchte einen



Hafenansicht von Le Havre. (Aus Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs, 1892)

ganz verborgenen Betstuhl, wo ich für eine Zeitlang ausruhen und mich wärmen konnte, doch schlief ich fest ein. Als ich wieder erwachte, war alles finster um mich, nur eine kleine Lampe brannte beim Altar, aber kein Mensch war mehr in der Kirche. Jetzt dachte ich, bist Du eingeschlafen und hast Nachtquartier, aber sieh dich nicht lange in den großen halbdunklen Gebäude um, sonst könntest du am Ende bange werden, so dachte ich und hockte mich wieder zu sammen, schlief auch richtig ein. Mit Tagesanbruch erwachte ich wieder, doch verhielt ich mich ruhig, bis ich hörte, daß Menschen in die Kirche kamen. Als die Morgenmesse begann, da machte ich mich langsam auf und war wieder auf der Straße.

Geschlafen hatte ich wohl, doch fühlte ich jetzt den Hunger desto stärker. Als ich über den Markt ging, sah ich die schönen Rüben und Wurzeln. Da kam mir der Gedanke, aus der Stadt zu gehen, wo diese auf dem Felde wachsen, vielleicht da welche zu bekommen, gedacht, gethan, ich stiefelte hinaus und fand bald ein schönes Rübenfeld, und ohne viele Umstände zu machen, setzte ich mich dabei, selbst ohne Messer, und aß mich satt. Doch dabei konnte es nicht bleiben, daß ich mich so umhertrieb, ich wäre sicher eingesteckt worden. So faßte ich den Entschluß und ging zum Bremer Consul, Herr H.⁵³, klagte den meine Noth aufrichtig, wie es war, daß ich unmöglich mit den Amerikaner segeln konnte. Er war gefällig und versprach, mich fortzuhelfen nach Holland, wo ein Bruder von mir⁵⁴ Piqua beim Stallmeister B. Loisset war; vorläufig gab er mir etwas Geld für mein Unterkommen. **50** Wie schmeckte mir aber den Abend mein Abendbrod, und wie sanft schlief ich wieder in ein ordentliches Bett. Bis zum Donnerstag mußte ich noch warten, da ging erst ein Dampfer nach Rotterdam ab, ich ging mit etwas Geld und einen guten Paß versehen⁵⁵ an Bord des HAMBURG⁵⁶ und steuerten in den Canal hinaus.

Wir hatten eine sehr schöne, interessante Reise, dicht unter der Küste von Frankreich entlang, so daß ich Städte und Oerter deutlich sehen konnte, dazu abwechseln hohe Felsen, gegen welche die See anbrandete. Den zweiten Tag kamen wir in Rotterdam, wo ich ohne Paß gewiß nicht weit gekommen wäre, ich sah mir die alte Stadt ein wenig an und fuhr den nächsten Tag mit der Eisenbahn nach Haag, wo mein Bruder derzeit wohnte.

Der war freilich sehr überrascht, doch wurde ich freundlich aufgekommen, selbst von der

Familie Loisset. Ich mußte mit ihnen zu Mittag speisen, da gab es Wein bei Tisch, ein Artikel, den ich lange nicht gehabt hatte.

Ich logirte auch die Nacht dort, doch den nächsten Tag wurde ich, mit Geld versehen, weiter expedirt. In Amsterdam besuchte ich noch einen Bekannten und speiste bei ihm zu Mittag. Dann ging es über Utrecht, Leiden, Arhim [Arnheim?], Lingen usw. nach Bremen, wo ich, von allem entblößt, als verlorener Sohn mit etwas Reue wieder an kam. Das Schiff, die J. [JOSEPHINE] Capt. B.S. [Sandstedt], welches ich in NeuYork verlassen hatte, war noch nicht angekommen, doch bald lief es in Bremerhafen ein, ich wünschte den Capt. gern selbst zu sprechen, und da gerade ein Pferd für Herrn Be et Im [?] hinunter geschickt werden mußte, setzte ich mich darauf und ritt bei einen scharfen Ostwind mit 10 Grad Kälte die eintönige Heide hinunter. Unterwegs hatte ich noch ein kleines Intermetzo mit einem Chausseewärter, welcher nicht haben wollte, daß ich auf dem Fußweg ritt, und ich sah gar keinen Unterschied.

51 In Bremerhafen richtete ich nicht viel aus, ließ nur das Pferd da, nahm das Geld dafür in Empfang und reiste per Post wieder zurück. Jetzt war es stark Winter und die Schifffahrt geschlossen, die Weser war dieses Jahr von Dezember bis Februar zugefrozen, von 1847 bis 1848. Weihnachten und Neujahr verbrachte ich zu Haus, das Frühjahr kam heran mit der denkwürdigen Revolution. Der 8te März war ein Haupttag für Bremen. Es war eine aufgeregte Zeit und ein nutzloses Blutvergießen.⁵⁷

Dennoch wurden wir in unserer Gegend nicht viel davon gewahr, bis der Krieg mit Dänemark ausbrach und die Häfen blokirt wurden. Da saßen wir im Mauselloch. In Hamburg wurden Kriegsschiffe ausgerüstet, um die Blokade zu brechen, dahin ging ich, um Dienste zu nehmen, aber fehlgeschossen, alle höheren Stellen besetzt, ich konnte abziehen. Die Schifffahrt war beinahe ganz gesperrt, also keine Aussicht für mich, fortzukommen. Ich wollte mich bei den Freiwilligen in Schleswig Holstein annehmen lassen, doch wurde mir das streng verboten.

Mein Schwager M. [Müller] führte derzeit eine Brigg L. [LOUISE]⁵⁸ als Capt. und wurde beim Einsegeln der Weser von einer dänischen Fregatte gekapert und als Prise nach Copenhagen geschickt, dort lag sie mit noch mehren Schiffen zu Deutschlands Schande, bis Waffenstillstand wurde. Mein Schwager F.M. wurde dort krank und war im Hospital. Während der Zeit wurde das Schiff frei gegeben, und da mein Vater einen Antheil mit daran hatte, wurde ich so schnell wie möglich nach Copenhagen geschickt, um das Schiff zu holen. Ich reiste per Post über Hamburg, Lübeck und Travemünde, von da aus mit den schwedischen Dampfschiff MALMOE, wir hatte eine schlechte Reise, ein furchtbarer Sturm mit hoher See schleuderte den alten zerbrechlichen Kasten, wohin er wollte, erst mit Tagesanbruch än-



Der Kriegshafen von Copenhagen 1849. (Aus von Berndt: Das Illustrierte Seemannsbuch, 1855)

derte sich das Wetter und mit genauer Noth erreichten wir mit gebrochener Maschine Copenhagen. Den Tag vorher war die Brigg L. [LOUISE] mit einen fremden Capt. nach Bremen gesegelt, und ich hatte daß Nachsehen. Mein Schwager lag noch im Hospital, da er aber in 8 Tagen

52 dachte, mit mir zu reisen, so blieb ich so lange dort und amüsierte mich dort sehr gut, denn Copenhagen ist eine schöne Stadt und besitzt sehr viele architektonische Sehenswürdigkeiten, ich war in all den verschiedenen Museum, im Marsstall und der schönen Reitbahn, das königliche Schloß. Auch hat mir der Tivoligarten sehr gefallen mit seinen verschiedenen Amüsemments, es ist wirklich ausgezeichnet dort, mit einem Wort, es gefiel mir gut in der feindlichen Stadt. Nach 8 Tagen war mein Schwager wieder so weit hergestellt, daß wir zu sammen heimwärts reisen konnten. Die Fahrt mit dem Dampfschiff ging dies mal besser, wir hatten ziemlich gutes Wetter. In Travemünde angekommen, ging es per Post über Lübeck und Hamburg weiter, in Harburg über der Elbe blieben wir die Nacht.

Es sah in diesen kleinen Städtchen wirklich kriegerisch aus: eine Unmasse von Truppen von allen deutschen Staaten, selbst Östereicher.⁵⁹ Die Trommeln wirbelten die ganze Nacht, das marschirte ab und zu, Nacht-Musik auch nicht zu vergessen.

Den nächsten Morgen fuhren wir mit der Eisenbahn über Hannover nach Bremen.⁶⁰ Jetzt war die Weser wieder offen, und ich bemühte mich um eine Stelle, welche ich auch bald bekam, als Untersteuermann an Bord der Bark J.F. [JOHANN FRIEDRICH] Kapitän H.W. [Heinrich Wieting] zur Reise mit Auswanderern nach Charleston. Den 24te October 1848 gingen wir in See, hatten ziemlich gute Reise.

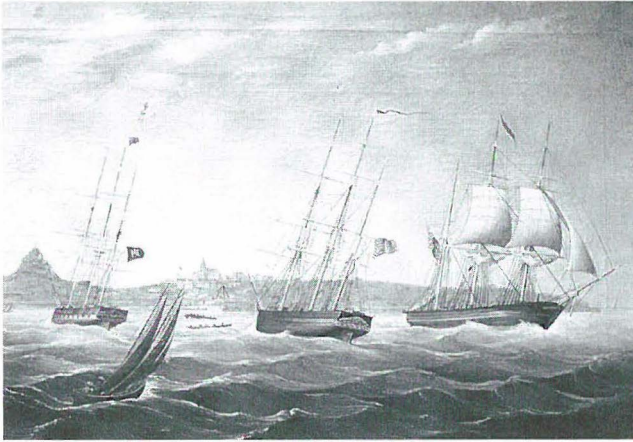
Dieser Capt. war ein ausgezeichneter Mann in jeder Hinsicht und Seemann durch und durch, auch das Schiff war so vollständig und sorgfältig ausgerüstet, das es mir wirklich etwas Vergnügen machte, obgleich ich noch immer und nie mit Lust dem eintönigen prosaischen Seeleben anhing, ich that es nur, weil ich mußte.

Einige wenige schöne Stunden, welche ich diesen Leben habe abgewinnen können, waren, wenn ich als Matrose bei strammer Briese am Steuer stand und das Schiff mit allen Segeln, welche es tragen konnte, 10 bis 12. englische Miles die Stunde, von meiner Hand gelenkt,

53 brausend durch die dunkelblauen aufgeregten Fluten sauste, das war wirklich ein Genuß für mich, auch wenn ich meine Arbeit oben allein im Top hatte, daß ich weit um mich schauen konnte, hauptsächlich in der Nähe des Canal's oder auch sonstiges Land, wo immer viele Schiffe beisammen sind, wo Eines dem anderen sucht vorbei zu kommen, in der Ferne dann womöglich noch ein hübscher Küstenstrich, dessen Berggipfel bis in die Wolken reichen, ach, dann schaukelt es sich so schön, so hoch auf schlanken Spieren, unter mir der Schiff, auf beiden Seiten die zischenden Wellen und hinterher das lange schäumende Kielwasser, ja, das war stellenweise auch schön, doch im ganzen ist das Leben auf der See doch nur eintönig und ohne allen Reiz. Windstille ist das unerträglichsten von Allen und versetzt die ganze Schiffsequipe in eine launigen, verdrießlichen Stimmung und häufig, wenn der Capt. danach ist, muß das Schiffsvolk es büßen. Beim Sturm auf offener See zieht man die Segel ein, welche zu viel drauffhängen, und wenn es gar schlimm wird, läßt man das Schiff treiben, bis es besser wird.

Die Reise nach Charleston verlief sehr gut, die Passagiere wurden dort alle von Verwandte empfangen und das Schiff mit Jubel begrüßt.

Wir bekamen dort eine Ladung Ruffreis (d.h. ungeschält), welcher nur so ins Schiff geschüttet wird, unser Ladeplatz war ziemlich weit von der Stadt bei einer Reis-Dampfmühle. Da mußten die schlanken Negerclaven, Mädchen und Knaben, uns den Reis büschelweise mit Körben in's Schiff schütten, es sah ganz hübsch aus, wenn die singend hin und her trabten, immer vergnügt dabei.



Die Bark JOHANN
FRIEDRICH 1842. Gemälde
von Carl Justus Harmen
Fedeler. (Sammlung Pawlik)

Ich hatte den schlimmsten Posten unten im Raum, den Reis wegschaufeln bei furchtbarer Hitze und Staub, mir kam mitunter das Blut aus Nase und Mund, dabei prickelte der Staub wie lauter Nadeln in den Poren, ich badete mich zweimal des Tag's, welches aber bei den vielen Haifischen, welche dort in der Bai sind, sehr gefährlich war.

54 Eines Sonnabend Abends war ich mit einer Leichtmatrose nach der Stadt zu Markt gegangen, während der Zeit war bei starkem Gewittersturm eine Springflut eingetreten und hatte unseren ganzen Weg überschwemmt, dabei war es stockfinster, wobei die grellen Blitze noch blendeten. Doch trat ich den Rückweg an, mit einer langen Stange fühlte ich immer voraus, um nicht in Löcher oder sonst Morast zu gerathen. Der Leichtmatrose, welcher mir folgte und nur klein war, kam oft bis unter die Arme hinein, es war wirklich lebensgefährlich, doch kamen wir glücklich an Bord, wo wir mit Verwunderung empfangen wurden. Nach 14 Tagen hatten wir unsere Ladung vollständig und wurden von einem Dampfer aus der Bai geschleppt, wobei uns noch viele Deutsche aus Charleston begleiteten. So ging es in den Ocean hinein, wir setzten Segel, feuerten noch ein paar Kanonen Schüsse zum Abschied und steuerten unsern Cours nach Europa. Die Reise ging diesmal sehr gut, der Capt. W. war ein ausgezeichnete Mann, tüchtig in jeder Hinsicht, ich konnte viel von ihm lernen, auch hatten wir einige Passagiere an Bord, sehr nette Leute.

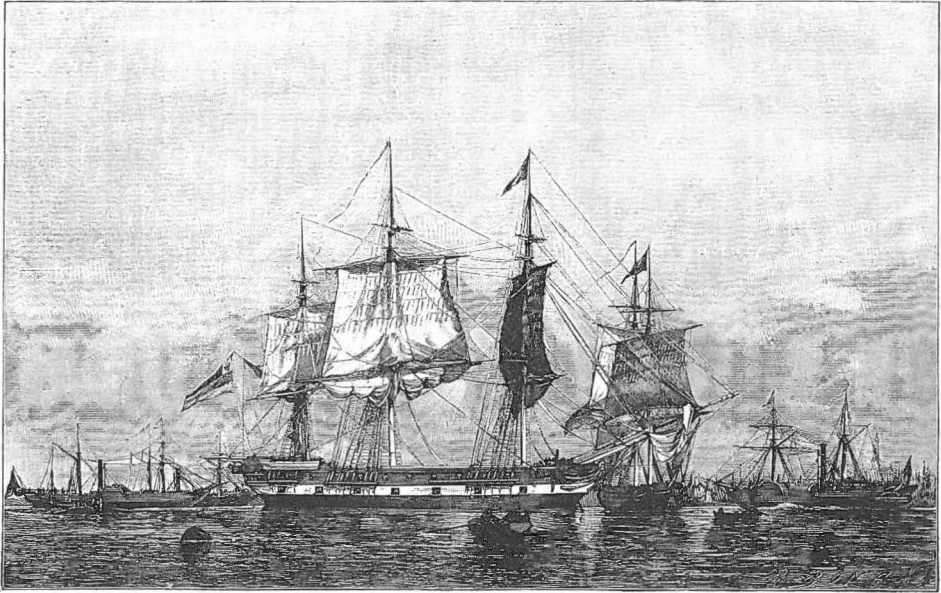
Im Februar kamen wir vor die Weser, es herrschte ein strenger Winter, doch segelten wir glücklich bis Bremerhafen, wo unsere Ladung schnell gelöscht wurde, damit wir am 15ten März wieder expedirt werden konnten.

Ich ging ungern noch einmal als zweiter Steuermann, doch redete der Capt. mich zu und versprach mir jedenfalls die nächste Reise als Obersteuermann, Da drauf machte ich schnell mein zweites Examen als Obersteuermann, wobei ich nicht nöthig hatte, erst die Schule zu besuchen. Ich bekam mein Patent als Erster Steuermann und war in dieser Hinsicht mit allem fertig.

Unsere Reise ging dieses mal nach NeuYork, wofür die meisten, unsere Passagiere bestimmt waren. Wir hatten gutes Wetter, doch Unglück, im

55 Zwischendeck brachen unter den Passagieren die schwarzen Blattern aus, ach das war ein Lazareth. Ich mußte Hauptpfleger sein, welches Amt ich auch gewissenhaft erfüllte, ohne Furcht vor Ansteckung.

Wir kamen aber bald nach NeuYork, wo die Kranken gleich auf Staten Island in's Blatternhospital kamen, ich war selbst mit und mußte die Patienten dort abliefern und besah mir zugleich diese schöne Einrichtung.



Die Erste Deutsche Flotte. (Aus Krämer: Das 19. Jahrhundert in Wort und Bild, o.J.)

Die gesunden Passagiere fuhren per Dampfboot nach NeuYork, bei der Abfahrt brachten dieselben mir noch persönlich ein donnerndes Hoch für meine uneigennützigte Aufopferung.

Auf dieser Tour brachen nochmals die Blattern aus, selbst der Obersteuermann und vier von der Mannschaft wurden davon ergriffen. In Charleston angekommen, durften wir nicht landen, sondern ein Dampfboot schleppte uns einige Meilen abwärts von der Stadt, und Alle Kranken kamen in's Hospital, die Gesunden dagegen nach und nach in die Stadt. Ich blieb noch mit 8 Mann an Bord und mußte das Schiff reinigen und räuchern, dann wurde es ganz neu innen und außen angestrichen.

Wir lagen beinahe 3 Wochen dort, dann bekamen wir erst die Erlaubniß, an die Stadt zu legen und unsere Ladung einzunehmen, diesmal Reisfäßer und Baumwolle. Der Obersteuermann so wie die vier anderen Matrosen wurden wieder gesund und kamen an Bord, einige mit bunten Gesichtern, und bald darauf traten wir wieder unsere Reise nach Bremen an, welche vom schönsten Wind und Wetter begünstigt wurde. Bis vor den Canal, hier wurden wir gewarnt von englischen Lootsen wegen dänische Kreuzer, da der Krieg wieder ausgebrochen war. Wir konnte weiter nichts thun als mußten einen englischen Hafen anlaufen und dort Ordre erwarten, so gingen wir bei Cowes Insel Wight auf der Mudderbank zu Anker, wo viele deutsche Schiffe lagen, warteten hier einige Tage, wo ich Zeit hatte, mir die Umgegend von dieser Stadt recht zu besehen, welches ich auch

56 in Gesellschaft unserer Cajütenpassagiere that.

Wir hatten ein hübsches Segelboot, womit wir vom Schiff nach Land und zurück segelten, doch einmal hing unser Leben auch nur an einem Haar, durch Unvorsicht[ig]keit [Unvorsichtigkeit] wären wir beinahe alle ertrunken, doch kamen wir nur mit dem Schreck und nasse Kleider davon.

Bald darauf segelten wir von da nach der Ems, dem holländischen Hafen von Delfzil, wo mehrere hundert deutsche Schiffe lagen und welche Stadt wohl nie ein solch reges Leben gesehen hatte. Einige Schiffe löschten ihre Ladung hier, doch wir warteten auf Ordre, nach der Weser zu segeln, da ein Waffenstillstand in Aussicht war.

Vierzehn Tage lagen wir da, wovon ich die meiste Zeit an Land war und die schöne Sommerzeit recht genießen konnte, Darnach segelten wir, weil die Zeit zu lange dauerte und wir in der letzten Zeit wenig von den dänischem Kapern gehört hatten, auf gut Glück und mit strammer Briese nach der Weser.

Zuerst sahen wir nicht's und gelangten unangefochten bis zu der Schlüsseltonne.⁶¹ Auf einmal tauchte windwärts eine Fregatte auf, welche rasch mit vollen Segeln Jagd auf uns machte, wir hingen auch noch so viele Leinwand aus wie nur eben möglich. Sie verfolgte uns noch bis weit in die Weser hinein, doch endlich mußte sie es aufgeben. Wir hatten ihr zum Spott die Schwarz Roth Goldene Flagge aufgezo-gen⁶² und sandten ihr noch zum Abschied einige blinde Kanonenschüsse nach.

Weiter oberhalb unter Wremen lag auch unsere stolze deutsche Flotte, 4 Dampfer, 1 Fregatte und einige Kanonenboote, aber unthätig und keine Erlaubniß, hinaus zu gehen, um sich mit den Dänen zu messen. Wir segelten an Ihnen vorbei, nahmen den Hut ab, (das heißt wir strichen unsere Bramsegel,) und segelten mit leichter Briese den Bremerhafen ein. Da nun wieder die Weser blockirt war wie alle deutschen Flüsse, so lag Handel und Wandel darnieder.

57 Jetzt war Aussicht für einen Jungen Mann, auf den deutschen Kriegsschiffen eine Karriere zu machen. Ich schrieb deshalb nach Frankfurt an's Ministerium und schickte meine sämmlichen Papiere und Zeugnisse zur Einsicht dahin.

Nachdem ich mich viel bemüht und lange genug gewartet hatte, war der Bescheid von dort einfach, daß ich bei der nächsten Vacanz eingestellt werden sollte als Fähnrich. Doch da konnte ich lange warten, wer weiß, wie viele noch vor mir waren. Zufällig besuchte ich denselben Abend zwei Freunde, auch Steuerleute, welche auch auf Anstellung warteten. Unser Gespräch kam auf Californien, und unser Entschluß war bald gefaßt, den 29ten November 1849 sollte von Hamburg aus das Bremer Schiff JOH. GEORG⁶³, Capt. W., nach San Franzisco segeln, wir hatten also noch 8 Tage Zeit. Es wurde die Einwilligung unserer Eltern geholt und in 3 Tagen war unser Koffer gepackt und der Passageschein für die zweite Cajüte in der Tasche. Als wir in Hamburg kamen, war das Schiff beinahe fertig zum segeln, wir schafften unsere Sachen an Bord und logirten die Nacht im Hotel, weil unsere Schlafstätten noch nicht geordnet waren. Die Nacht fror es sehr stark, und es kam schon Eisgang in der Elbe. Wir hatten den nächsten Tag noch viel zu laufen und zu besorgen. Des nachmittags kam ich am Hafen, da sah ich unsern lieben JOHANN GEORGE im Schlepptau von einem Dampfboot die Elbe hinunter nach Glückstadt bugsiren, nun war keine Zeit mehr zu versäumen, wir stellten unsere Besorgungen ein und setzten uns in Altona auf die Eisenbahn nach Glückstadt hinunter, doch auch dort war unser Schiff schon passirt. Die Nacht um 12 Uhr sollte noch ein englischer Dampfer die Elbe hinunter gehen, das war die einzige Gelegenheit, unser Schiff noch zu kommen. In stockfinstrer Nacht bei Frost und Schneegestöber ging es von da fort. Bei der Abfahrt fiel noch ein Matrose über Bord und ertrank, ebenso auf der Fahrt unterwegs stürzte noch einer über Bord, das

58 Boot wurde noch ausgesetzt, doch vergebens, er war verloren. Sonst waren noch sehr viele politische Flüchtlinge an Bord, hauptsächlich Ungarn. Es sah sehr bunt in der Cajüte aus, dieselbe war überfüllt.

Am Morgen, bei Tagesanbruch erreichten wir Cuxhaven, da lag unser JOH. GEORG, anscheinend wohlbehalten, wir wurden jedoch mit Böte an Land gesetzt und begaben uns einstweilen nach dem Hotel Belvedere. Dort erzählten sich die Leute schon ganz offen von unserm Schiff, daß es im Hafen müßte und repariren, es wäre vom Eise durchstoßen. Ich bekam einen blassen Schrecken, denn ich wußte als Seemann schon, was es heißt, in Cuxhaven mit Havarie einlaufen, und richtig, so war es. Das Schiff sollte im Hafen einsegeln, der Lootse jagte es an Grund, die Nacht stürmte es ziemlich, es hieß, das Schiff habe gestoßen,

jetzt mußte die ganze Ladung gelöscht werden und das Schiff selbst auf die Helgen, bis zum Frühjahr konnte es wohl dauern, und was ich nie geglaubt hätte, wurde wahr, es ging alles nach der Schnur, das Schiff wurde besichtigt, die Matrosen mußten schwören, genug, es ging an's Löschen der Ladung, Tag und Nacht, uns Passagieren wurde per Tag eine Mark vergütet, unser Passagegeld wollten sie nicht wieder heraus geben.⁶⁴ Mit diesen einen lumpigen hamburger Mark sollten wir uns an Land beköstigen und logiren, mit zwei Mark ging es eben an, also mußten wir Geld zusetzen, und Zeit ging verloren, ein schöner Anfang. Freilich wurde die Arbeit mit Eile betrieben, eines Nachts, als auch bei Licht gearbeitet wurde, erwieß sich durch Zufall, das einige hundert Kisten, welche als Cognac Kisten bezeichnet waren, Schießpulver enthielten. Das gab ein Scandal und Leben in Cuxhaven, der Capt. sollte festgesetzt werden, wir Passagiere wären mit Verschworene, es hörte viel dazu, bis sich alles wieder besänftigte und das Pulver aus der Stadt geschafft wurde nach dem Magazin der Batterie.

59 Ich machte noch eine Weihnachtsreise zu meinen Eltern und blieb dort circa 4 Wochen. Als ich wieder nach Cuxhafen kam, war das Schiff noch auf den Helgen, und die Aussicht auf Fortkommen war noch ein Monat in die Ferne gerückt. Meine beiden Verbündeten, F.W. und A.R. hatten sich während der Zeit dort eingebürgert und gewiß manchen vergnügten Tag verlebt, ich schloß mich jetzt Ihnen an, und wir vertrieben die Zeit so gut es gehen wollte. Bis endlich! unsre Bark am 15ten März segelfertig auf der Rehde lag. Unter gegenseitiges Grüßen von Land und Schiff durch Flaggen und Schießen Steuerten wir glücklich mit frischer Briese die Elbe hinaus durch die Nordsee und Canal und über die Gründe, passirten Madeira sehr nahe, dann setzten wir Cours nach den Cap Verds Inseln an der Küste von Africa.

Dort gingen wir, weil der Capt. Geschäfte hatte, bei der Insel Sal zu Anker. Ich war dort mehrere Stunden an Land, aber eine Wüste kann keinen traurigeren Anblick gewähren, ganz ohne Vegetation, nur Salz, Salz, ganz im Vordergrund beim Ankerplatz stehen einige Häuser, doch gleich dahinter erstrecken sich die Salinen, das Wasser, woraus Salz gewonnen wird, quillt aus der Erde und kristallisirt sich in der bremmenden Sonne, und soweit man sehen kann, schimmern diese scheweißigen Salzfelder, blendend für's Auge. Dazwischen sind Neger beschäftigt, das fertige Salz nach den Schiffen zu tragen, ganz im Hintergrund der Insel ist ein Hügel, wo etwas Gemüse wächst, sonst müssen alle Lebensmittel hergeschafft werden, selbst Wasser, wenn kein Regen fällt. Noch den selben Abend gingen wir wieder unter Segel und näherten uns ziemlich rasch dem Aequator. Hier erschien uns Neptun mit seiner Ehefrau, und alle, welche die Linie noch nicht

60 passirt waren, wurden getauft oder gebänst, selbst ich alter Seemann, der schon so und so lange die See gepflügt hatte, mußte mich dieser Ceremonie unterwerfen, welche darin bestand, daß wir in ein großes Kübel mit Wasser gesteckt wurden und dabei den Matrosen eine kleine Ergickung versprochen. Solcher Tag wird dann auch gewöhnlich zum Festtag gemacht und dient zugleich mit zur Abwechslung einer langweiligen Seereise. Jetzt ging unser Cours direct auf Rio de Janeiro. Mit sanften Winden, außer einigen Gewittern, noch dicht unter der Küste hatten wir das Unglück, unsre große Bramstenge zu brechen. Doch wurde der Schaden noch vorher curirt, ehe wir in den Hafen kamen.

Am 5^{ten} Mai 1850 segelten wir dort ein. Aber welch ein herrlicher! welch ein prächtiger! Anblick bot sich unsern Blicken dar, diese üppige Tropenwelt im vollsten Sinne des Worts, alle umgrenzende Berge, bis zu ihren Gipfel bewachsen mit den saftigsten Grün, – zwischen durch schimmerten Orangenbäume mit ihren goldigen Früchten, und schlanke Palmen, hin und wieder auch weiße Landhäuschen, weiter im Hintergrunde colossale Klostergebäude. Dagegen unten, am Saum der geräumigen tiefen Bai, die Stadt, welche sich bis an den Fuß des Gebirges ausdehnt, mit Kirchen, Palästen und sonstigen schönen Gebäuden, am Ufer



Ansicht von Rio de Janeiro. (Aus Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs, 1892)

oder vielmehr Werft entlang lagen eine Unzahl Schiffe, groß und klein, etwas abseits auf offener Rehde eine ansehnliche Kriegsflotte von verschiedenen Nationen mit ihren drohenden Kanonenreihen, dann an verschiedenen Punkten die Festungen mit ihren weißen Mauern, woraus die Mündungen der Kanonen hervor sahen, dies alles zusammen und noch mehrs liefert ein Panorama, wie man wohl selten sieht, es war einer der malerischen Häfen, welche ich auf meinen vielen Reisen gesehen habe.

61 Im Vordergrund der Bai, rings von Wellen umspühlt, liegt der sogenannte Zuckerhut, (später berühmt durch die Turnerfahrt, es wurde nämlich von den Deutschen Turnern in Rio de Janeiro mit mühseliger Arbeit, sogar mit Gefahr, ein großer Granitblock von diesen steilen Gipfel des Berges zum Jahn's Denkmal geholt.)

Unser Schiff, das Langsame, lag hier abermals 8 Tage wegen Wasser und Umstauung der Ladung, ich war oft an Land und logirte sogar einige Tage bei einem Deutschen, ganz oben, hoch am Berge, wo ich des Morgens bei Sonnenaufgang einen Anblick hatte über Stadt und Hafen bis in die See hinaus, den meine Feder nicht im Stande ist zu beschreiben.

Wahrlich, der Anblick der Bai von Rio übertrifft selbst den von Havanna, welcher auch nicht zu verachten ist.

Eines Tages spendirte der Capt. meinen beiden Partnern und mir jeden ein Reitpferd für den Nachmittag, weil er auf der Reise oft Dienste von uns gehabt hatte, damit ritten wir einen hohen Berg hinauf, von wo aus wir eine herrliche Aussicht hatten. Überhaupt war der Ritt durch dies neue Land sehr interessant für mich.

Doch am 12ten Mai gingen wir wieder von Rio unter Segel. Da mir von der Reise um Cap Horn noch einige wöchentliche Notizen vorliegen, will ich diese hier folgen lassen.

Anfangs schien uns das Glück zu lächeln, denn rasch und glücklich segelten wir fort ohne besondere Vorfälle und befanden uns schon den 29ten Mai auf 50° süder Breite, nämlich hatten wir unsern Cours westlich von den Falkland's Inseln zwischen den Festlande von Süd Amerika und diesen Inseln durchgenommen.

Zwar machte uns die Kälte und der Schnee deutlich, daß wir uns dem Winter näherten, doch hatten wir noch immer ganz erträgliches Wetter, aber hier empfing uns ein Sturm aus Süden, welcher bis zum 4ten July [fälschlich für Juni] anhielt und uns wieder auf den 47° Grad zurück versetzte.

62 Alsdann wurde der Wind rubig und ging nach Nordost, war aber sehr flau, es ging aber vorwärts, dies dauerte bis zum 7ten, kamen aber nur wenig weiter, dann fing es wieder aus Südwest an zu stürmen und trieb uns wiederum zurück, bis zum 11ten Juny, den Tag wehte ein flauer Wind aus Norden, doch am Abend begann es wieder zu blasen, den folgenden Tag, als es nicht besser werden wollte, beschloß der Capt. die Falklandsinseln östlich zu umsegeln, so steuerten wir mit kleinen Segeln Ost vor dem Südwest wieder her. Unsere Geduld wurde bedeutend auf die Probe gestellt. Der Sturm wurde am 14ten zu einem mäßigen Nordwind und brachte uns ziemlich gegen die Ostseite der Inseln, doch am 16ten trieb uns ein Südost Sturm wieder etwas zurück bis zum 18ten, dann wurde es förmliche Windstille, dabei hoher Seegang. Am 20. Juny des Morgens bekamen wir schöne Briese aus Nordost und führte alle Segel und Leesegele, das Schiff machte 8 bis 9 engl. Meilen per Stunde, wir steuerten südsüdost auf den Compas und befanden uns Mittags ungefähr auf 51 Grad süder Breite (die Längengrade blieben mir als Passagier meistens unbekannt). Gegen Abend nahm der Wind zu, es kamen mächtige Schneegestöber, die Bramsegel wurden festgemacht und zwei Reff in die Marssegel genommen, doch lief das Schiff immer noch seine 8 Meilen, und Jeder hoffte auf ein baldiges Fortkommen aus dieser kalten Gegend. Obgleich der Wind nicht mehr zunahm, so wurde doch die Schneeschauer anhaltender und machten die Luft sehr dunkel.

Während des Abendessens um 7 Uhr waren nur 2 Mann zum Ausgucken auf Deck, doch plötzlich drang ein Geschrei zu uns herunter, wir stürzten auf's Deck, doch welch ein Anblick bot sich uns dar, zu beiden Seiten rollte brausend der weiße Schaum der Brandung, und zwischen durch sah man die dunklen Umrisse der Klippen, es war die östlichste Spitze der Falklandsinseln, und Vorsegel lagen schon back.⁶⁵ Ich eilte, meine Hülfe zu leisten, doch der Augenblick, als das Schiff in der Wendung lag, war ein Entscheidender.

63 Ich glaubte sicher, der erste Stoß des Schiffes müßte erfolgen und daß alsdann an ein Einkommen für keine Seele zu denken war, konnte Jeder mit einen Blick übersehen, doch der JOHANN GEORG drehte glücklich, die Segel kamen voll von der Steuerbordseite, und ein Gott führte uns aus diesen Labürinth, so peitschte die Barke mit allen Segeln, welche halten wollten, den entgegengesetzten Weg wieder zurück, und ich denke noch heute daran, wie es möglich war, daß wir so gut davon kamen. Die Nacht darauf stürmte es stark aus Osten, und Mittags, den 21ten, lagen wir wieder unter dem Winde, ja der Sturm wurde zu einem Orkan, doch trieben wir wenigstens nordwestlich, frei von den Inseln. Den Nachmittag wurde es sehr schlimm, Wind und Wellen stürmten furchtbar auf uns ein, es war, als wenn diese Elemente erzürnt wären, daß ihnen das Opfer am Abend vorher entgangen war, das arme Schiff mußte viel aushalten, auf dem Deck wurde meist Alles fortgerissen. Am empfindlichsten war, das auch 2 fette Schweine über Bord gingen, wir konnten uns den Mund wischen. Am Abend nahm der Wind ab, und die hohe See legte sich allmähig, den nächsten Morgen war es ein trauriger Anblick, die Zerstörung bei Tageshelle zu betrachten.

Unser JOH. GEORG glich mehr einem Wrack als einem seefesten Schiff, dabei fußhohes Eis auf Deck und Eiszapfen an Tauen und Spieren, die Wogen hatten viel Schaden angerichtet: Von Verschanzung war wenig mehr; selbst die eichenen Stützen waren stumpf an Deck abgeschlagen, ich half den ganzen Tag mit, um wenigsten etwas den Schaden zu curiren. Der Wind wurde ganz flau, wir steuerten Ost, den 25^{ten} bekamen wir guten Nordostwind, welcher uns wieder etwas vom Fleck brachte. Am 27^{ten} Juni hatten wir die Höhe von Cap Horn, doch der gute Wind wurde zu stark, wir mußten beilegen. Dann bekamen wir noch einen tüchtigen Sturm aus Süden, bitter kalt, die ganze Luft war wie Eis, wir waren auf 60° süder Breite mitten im Winter.

64 Den 2. Juli sprachen ein americanisches Schiff (Walfischfänger), dessen W Lg 66° war, dagegen unsere 62°, unser Süder Breite war da 58°. Die Tage darauf wurde der Wind still,

den 7^{ten} July S. O. Wind, steuerten SSW, sprachen noch ein americanisches Schiff, welches mitsegelte, von Baltimore nach Valparaiso bestimmt, es war 105 Tage in See. Die Nacht darauf hinderten uns schwimmende Eisberge, wir mußten wenden. Den nächsten Tag war wenig Wind, einem Eisberg waren wir sehr nahe, er mochte wohl 150 Fuß hoch sein. Doch sahen wir weiter kein Eis und segelten weiter, den 9^{ten} lief der Wind östlich, starke Briese. Am 12^{ten} wieder Sturm aus NW, den 13^{ten} passierten ein englisches Schiff, den 14^{ten} Windstille, hoher Seegang, gegen Abend lief der Wind südlich, derselbe blieb uns ziemlich getreu, währte bis zum 21^{ten} und brachte uns wieder an der Westseite von Amerika hinauf. Doch bekamen wir nochmals nördlichen Sturm und viel Nebel, doch kein Schnee und Eis mehr, am 27^{ten} schöner Wind aus S. O. mit Regen, wir litten großen Mangel an Feuerholz, eine große Schiffraa war schon geopfert worden, auch das Trinkwasser war schon lange knapp, darum fand der Capt. für gut, den etwas näher liegenden Hafen Talcahuano anstatt Valparaiso anzulaufen.

Den 30. July waren wir wieder auf 37 Grad süder Breite und hatten schönes Wetter, den 2^{ten} August, Abends bekamen wir noch einen tüchtigen Blaser mit Nebel zum Abschied, den 6^{ten} gutes Wetter und Wind. Abends sahen wir die Küste noch nicht sehen, dieselbe war noch unter dem Horizont. Den 7^{ten} hatten wir Nebel und unbeständigen Wind, den 8^{ten} August gutes Wetter und segelten Mittags in die Bai von Talcahuano ein und kamen 4 Uhr zu Anker. Es ist aber nur ein jämmerliches Nest, wenige gut gebaute Häuser, schlechte Straßen und dabei faule und schmutzige Menschen, machen einen schlechten Eindruck, doch ist die Umgegend reizend, Berge, Thäler, Seen und Schluchten wechseln

65 einander ab und gewähren einen reizenden Anblick.

Wir lagen hier bis zum 14^{ten} August, gingen alsdann Abends unter Segel. Die erste Zeit war der Wind unbeständig, doch arbeiteten wir uns bis zum 26. August auf den 23. Grad süder Breite und 92 Grad West Lg, hier bekamen wir schönen Wind, den sogenannten Südostpassath, welcher wirklich beständig war. Den 8^{ten} Sept. waren wir schon den Aequator passirt, den 11^{ten} Abends sprachen einen kleinen amerikanischen Schooner, von Boston nach San Francisco bestimmt, 140 Tage in See, welcher uns vorbei segelte. Den 15^{ten} Sept. waren wir sechs Monate von Cuxhaven fort, ohne den dortigen Aufenthalt, jetzt befanden wir uns auf 115 Grad W. Lg. und 10 Grad N. Br. Starke Regenbooen aus Süden, dabei unbeständig, mitunter stürmisch, den 21^{ten} klärte die Luft ab, nördlicher Wind sehr flau. Von jetzt an bekamen wir den sogen. Nordostpassath, derselbe war mehr Nordwest als Nordost und trieb uns tüchtig um die West, so befanden wir uns am 1^{ten} October auf 137 Grad W. Lg. Am 5. October Abends bekamen wir westlichen Wind, und jetzt ging es *direct* für's Goldland.

Donnerstag, den 10^{ten} October 1850 bekamen wir die Küste von Californien zu Gesicht. Aber erst am 12^{ten} Oct. segelten durch das goldene Thor (Golden gate) in die schöne malerische Bai von San Franzisco ein. Nb. Mit einen ganzen Sack voll Pläne und Hoffnungen!

66 Zweiter Abschnitt Californien!

Zwischen einem förmlichen Wald von Schiffen gingen wir zu Anker, und jetzt hieß es: an's Land, an's Land, doch die Bootleute verlangten per Mann 2 Dollar, darum warteten wir doch lieber, bis unser Schiffsboot an Land fuhr.

Als ich zuerst an Land trat, begrüßte mich ein Bekannter, welcher Captain auf einen amerikanischen Schiff war, der führte mich gleich in ein chinesisches Speisehaus, wo ich mit ihm essen mußte, überhaupt that derselbe sehr großartig und prahlte ungeheuer, was mir gar nicht gefiel. Er führte mich auch in der Stadt herum und zeigte mir ein passendes Logirhaus für mich und meine Kameraden bei Bruns und Meus, sehr billig, für 16 Doll. die

Woche. Den Abend kam ich noch glücklich mit unser Schiffsboot an Bord und packte mit meinen Gefährten unsere Sachen, um mit denselben am anderen Morgen früh an Land zu gehen.

Das wurde den folgenden Tag auch bewerkstelligt und unser Logis in den benannten Hause genommen. Dann ging ich allein fort, um mir nochmals die Stadt anzusehen, natürlich aber in Arbeits-Kleidung.

Als ich in die Nähe der Werften kam, wurde ich von einen Amerikaner angeredet, ob ich arbeiten wollte? (You want a job?) Ich sagte, gewiß, ja, aber wie viel. Er meinte, 1 Doll. die Stunde. Gut, sagte ich und meine erste Arbeit begann, mit noch einem Engländer mußte ich dicke tannene Dielen aus einen Leichter an Land schleppen. Wir Beide als Neulinge quälten uns mörderlich ab und in Zeit von 4 Stunden war die Arbeit gethan, ich bekam meine 4 Doll. (mein erstes Handgeld in Ca.)

67 und wanderte weiter, um vielleicht noch mehr zu verdienen, doch umsonst. Nur den nächsten Morgen verdiente ich bei derselben Arbeit wieder 4 Doll. Doch dann lief ich noch den nächsten Tag und den folgenden, es war nichts zu fischen. Da wurde uns mit noch 6 Matrosen aus dem selben Logirhause geboten, eine amerikanische Brigg mit gesalzenen Ochsenhäute zu laden, 90 Dollar per Monat und Kost und Logis an Bord, das nahm ich gleich an.

Doch die Arbeit war sehr schwer, die Brigg lag ganz abseits von der Stadt bei einer Schlachtereier. Wir mußten die blutigen Felle durchs Wasser in ein Boot tragen und dann an Bord rudern und wegstauen, von Morgens früh bis Abends spät.

Den zweiten Tage bekam ich so fürchterliche Diarroeh, daß ich es aufgeben mußte, ich bekam meine 6 Doll. für die zwei Tage und versuchte an Land, mich durch heißen Rothwein und geröstetes Brod zu curiren, es half aber Alles nichts, sondern wurde immer schlimmer, zuletzt ging ich zu einem Doktor, Bruns, welcher mich in Behandlung nahm. Da nun die Taxe für ärztliche Bemühung, wenn der Arzt [Arzt] in's Haus kömmt, 5 Doll. war, dagegen, wenn ich zu ihm ging, nur 1 Dollar zu geben brauchte, so wählte ich das Letzte und wankte, so schwer es mir wurde, ein um den anderen Tag zu ihm und empfang zugleich meine Medizin, welche ich extra bezahlen mußte, ach, das waren schauerliche Wege. Meine Krankheit wurde zuletzt choleraartig, und ich konnte nicht mehr aufkommen, da besuchte mich der Arzt im Hause oder auf den Boden, wo ich lag, aber bald brach sich das Uebel, und endlich, nach jämmerlich verfloßenen 14 Tagen, konnte ich mich für ziemlich geheilt halten, doch war ich zum Gerippe abgemagert und entsetzlich matt.

Damals traf ich einen Verwandten, Sattler M. aus Deutschland, welcher schon etwas länger dort war. Er wollte mich gleich beschäftigen, Zimmer zu tapezieren, und trotz meiner Schwäche dachte ich, diese Arbeit thun zu

68 können, auch mußte ich nothwendig Geld haben. Doch als ich den nächsten Tag bei ihm einsprach, um mit ihm zur Arbeit zu geben, lag er selbst krank, auch an dieser fatalen Cholera. Er hatte einen Arzt kommen lassen. Doch behauptete er, es sei nicht so schlimm, ich sollte den folgenden Tag nur wieder kommen, dann würde es schon gehen, als ich den nächsten Tag ganz früh zu ihm kam, war er eine schrecklich entstellte, zusammen gekrümmte Leiche.

Den nächsten Morgen wurde er beerdigt, ich folgte seiner Leiche ganz allein über die kahlen Sandhügel zum Gottesacker und kehrte betrübt mit sehr schwerem Herzen zurück. Seine Angelegenheiten besorgte ein Herr K. aus B., dem er ganz vertraut hatte. Seine Frau und drei Kinder waren auf der Reise nach San Fransisco unterwegs. Jetzt mußte ich etwas Anderes denken, meine Cameraden aus Deutschland, mit denen ich eigentlich nach Californien gekommen war, war Einer schon fort nach den nördlichen Minen mit einen andern Companjon oder Partner, wie man hier sagt. Mein anderer Freund, A.R., war noch da und

wollte auch hinauf. Er hatte sich mit noch 4 Anderen von unsern Schiff verabredet, doch wollte er mich auch gerne mithaben, mir fehlten nur die Mittel, all meine Baarschaft war für Kost, Logis, Medizin und Doktor schon fort. Doch ein sehr braver Freund aus Bremen, R.P., welcher in San Francisco ansässig war, lieb mir 50 Doll., obgleich er selbst nicht viel übrig hatte.

Jetzt also konnte ich hinauf in die goldenen Berge, wovon schon Mancher als kleiner Croesus nach einigen Monaten zurück kam, aber auch Viele, sehr Viele mit kranken Körper und leeren Taschen.

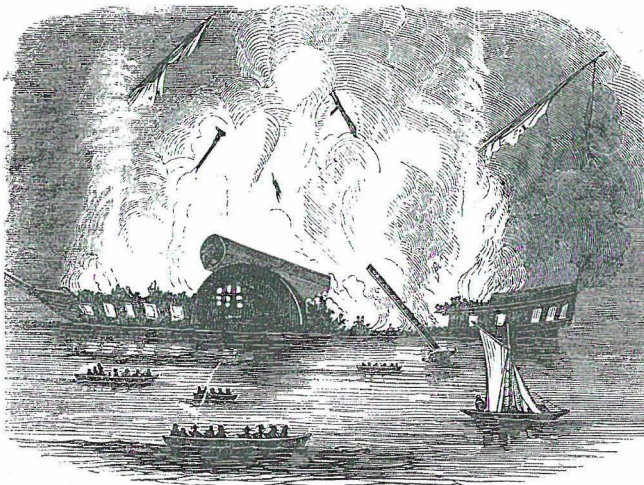
Eigentlich wollten wir noch denselben Nachmittag abreisen mit den um 4 Uhr abgehenden Dampfer SAGAMORE nach Stockton und von da zu Fuß nach der nächsten Diggins. Wir waren jetzt unserer sechse in Companie und hatten noch viel zu besorgen, hauptsächlich ich mußte noch meine Sachen sicher auf ein Storeschiff unterbringen und einiges Ueberflüssige verkaufen. Genug, den Tag konnten wir noch nicht fort.

Dies war unser Glück, denn der Dampfer explodirte, als er kaum die Longwarft verlassen hatte, vor unsern Augen, doch diesen gräßlichen Anblick zu schildern, als die verstümmelten und theilweise noch lebenden Körper mit den Trümmern vom Dampfschiff im Wasser trieben, versagt mir die Feder. Ich half auch einen Unglücklichen mit ins Hospital tragen, wohin noch mehrere von den Verunglückten geschafft wurden.

Dieses Hospital, ein großes schönes, aber nur hölzernes Gebäude, wie derzeit meist alle in San Francisco, lag ziemlich hoch am Berge, doch, o Schicksal, in derselben Nacht brannte dasselbe ganz ab, und die armen Kranken, kaum eben zu Ruhe gebracht und verbunden, mußten in der kalten Nacht wieder transportiert werden, gewiß sind die Meisten ihrem Schicksal erlegen.

Wir hoffnungsvollen Minenreisenden begaben uns jetzt den folgenden Nachmittag an Bord eines andern Dampfers, auch nach Stockton, für 5 Doll. die Person, hatten dafür das Vergnügen, auf Deck zu logieren und uns selbst zu beköstigen. Schiffszwieback und geräucherter Speck, aus den Nordstaaten gemahlener Kaffee sind die Hauptartickel für eine derartige Reise.

Die Fahrt ging zuerst über die weite, große, schöne Bai dieses von der Natur in jeder Hinsicht so reich gesegneten Landes, mit Dunkelwerden liefen wir in den Fluß San Joaquin ein, welcher von flachen, nur von einer Art Binsen bewachsenen Ufer umgeben, sich im förmlichen Zickzack hinauf windet. Das Dampfboot war eines der Schlechtesten,



Explosion eines Dampf-
schiffes auf dem Mississippi.
(Aus von Berndt: Das
Illustrierte Seemannsbuch,
1855)

hauptsächlich ließ es sich schlecht steuern: alle Augenblicke rannte es gegen das weiche Ufer und mußte dann mit langen Stangen wieder abgeschoben werden.

70 Ich schlief die Nacht fast gar nicht, auch will ich gerne gestehen, daß ich mich fortwährend in einer Ehrerbietigen Entfernung vom Dampfkessel hielt in Erinnerung des Gestern gehabt traurigen Schauspiels. Den nächsten Nachmittag kamen wir endlich in Stockton an, doch ging es gegen Abend, wir konnten nicht viel mehr beschicken, fanden auch nur einen sehr erbärmlichen Schuppen zum Unterkommen für die Nacht, denn die hohen Wirtschauskosten konnten wir nicht bezahlen. Wir hatten wieder eine schlechte Nacht und noch schlechter Abendbrod und Frühstück, ich war sehr besorgt, daß meine Krankheit wieder anfangen würde, doch ging es besser bei der schaaalen Kost und wirklich kalten Schlafstätte, als ich dachte.

Den folgenden Morgen war die Hauptsache, einen Train von Maulthieren zu finden, welche nach den Minen hinaufgingen.

Bald fanden wir Mexicaner, welche mit circa 70 Mauleseln nach Big oak flat, ungefähr 90 Englische Miles von Stockton hinauf trieben, wo sehr viele Deutsche sein sollten und auch noch recht viele gute Plätze zum Ausbeuten, es sollten mit die reichsten Minen sein, also dahin, wo das Gold am dicksten lag.

Mit den Mexicanern accordirten wir die Fracht, bis ganz hinauf zu 8 Doll. die 100 Pfund, was sehr billig war, wir hatten ungefähr 600 mit unsern Proviand und Geräthschaften. Aus Unkenntniß beschwerten wir uns natürlich mit Dingen, welche wir oben in den Minen zu beinahe denselben Preis bekommen konnten, nur nicht Lebensmittel.

Das hauptsächlichste davon war Mehl, Schiffszwieback, Speck, Salz, Kaffee, getrocknete Äpfel und americanische Bohnen, das war einfach und kräftig.

71 Gleich nach Mittag wurde gepackt, und der Marsch begann, doch für den ersten Tag sehr kurz, nur 5 Miles von der Stadt. Hier wurde, für mich zum ersten Male, die Nacht im Freien gelagert unter grünen Bäumen.

Um unser Gepäck hatten wir uns nicht zu bekümmern, nur holten wir, was wir brauchten zum Essen und für die Nacht zum Schlafen davon, ich trug nur meine Doppelflinte und Jagdtasche mit Wasserflasche, auch hatte ich einen mächtigen Hirschfänger umgeschmalt.

Die Gegend, wo wir lagerten, war ganz flach, doch mit einiges Eichenholz bewachsen, wir machten uns ein tüchtiges Feuer an, kochten unsern Kaffee, aßen Zwieback und Speck dazu, welches mir, da ich nie verwöhnt war, sehr gut schmeckte, so wie der Reiz der Neuheit mir auf hartem Boden auch eine sanfte Schlafstätte bereitete. Aber selbst schon hier, in der Nähe der Stadt, kamen die kleinen Wölfe (Cajotas) und heulten uns ihren unmelodischen Gesang vor, auch die Eulen und sonstige Gethiere stimmten abwechselnd mit ein. Das Waldleben begann, mit all seinen Unbequemlichkeiten, so wie auch mit seinen interessanten, bewegten Leben, welches für mich gerade sehr recht war. Der Wald, die Berge, das freie Feld war schon stets meine Sehnsucht, als ich noch im engen Schiff auf der See eingeschlossen war. Ja, jetzt war ich frei! und um mich her der frische duftende Wald und vor mir eine Aussicht auf Thätigkeit und Gewinn.

Es war dies die erste Nacht, welche ich unter Gottes freien Himmel beim Lagerfeuer campirt habe, die rauschenden Wipfel über mich, des Morgens von zwitschernden Vögeln geweckt, und doch muß ich sagen, trotzdem ich die ganze Nacht ziemlich geschlafen habe, ich doch gerade nicht gestärkt und erquickt erwachte, es war eine lähmende Mattigkeit in meinen Gliedern.

Doch es wurde Tag, wir und die Natur lebten wieder auf, wir kochten Kaffee und verzehrten dazu unser Schiffsbrod, dabei war es ziemlich frisch, die Sachen, welche auf die

72 Maulesel kamen, wurden wieder nach den Mexicanern ihr Lager geschafft. Bei diesen Leuten ging es sehr langsam zu, erst wurde Brod in der heißen Asche gebacken, auch tran-

ken sie eine Art Caffee und Cakao mit Zucker und aßen an der Luft gedörrtes Rindfleisch, rauchten noch ab und zu ihre unvermeidlichen Cigarittas. Einige trieben die Mullen heran, wir hörten schon von Ferne ihr Rufen und Antreiben, Hup – pah! Mul – lah! Doch lange, lange dauerte es noch, ehe sie gepackt hatten, erst die großen schweren Packsättel, wovon während der Nacht um ihr Lager eine kleine Schutzwehr gebildet war; doch wenn die unförmlichen Polster erst auf den Thiere liegen, dann schirren diese Leute alle möglichen Sachen, bis zu 300 auf jeden Maulesel, Kisten und Kästen, Fässer und Säcke, – und so geschickt, daß den Tag über ein Umpacken selten nöthig ist, liegt einem Thiere die Last etwas schief, so steht es von selbst still und wird leicht wieder grade geholfen.

Sämmtliche Packthiere laufen frei, ohne Kopfgeschirr, und während dem Packen wird denselben eine Blende über den Augen gelegt, dann stehen die geduldigen Thiere auch so still, als wenn sie von Holz wären. Um neun Uhr endlich war wieder alles reisefertig, und eine Schimmelstute mit der Glocke vorauf setzte sich unsere Carawane in Bewegung.

Es waren unserer 8 Deutsche (Zwei Freunde hatten sich in Stockton noch zu gesellt) und 10 Mexicaner mit 60 bis 70 Mullen.

Der Weg ging noch den ganzen Tag eben und eintönig fort, ein entsetzlicher Staub und Sonnenbrand, es gab wenig und sehr schlechtes grünes Wasser zum trinken, doch Seeleute sind nicht sehr verwöhnt, und der Durst überwindet viel. Zu Mittag wurde nicht angehalten, es ging immer einen ziemlich gleichmäßigen Schritt vorwärts, so daß wir zu Fuß gut mit kommen konnten, wer zurück blieb, mußte

73 sehen, wie er wieder nachkam. Gehalten oder gewartet wurde nicht, nur am Wasser, wo die Thiere saufen mußten, doch um 4 oder 5 Uhr wurde schon Halt gemacht und abgesattelt für die Nacht, wir hatten vielleicht 16 bis 18 Englische Miles marschirt. Hier war unser Lagerplatz nicht sehr hübsch romantisch, wenig Bäume, dürres Gras, aber ziemlich gutes Trinkwasser. Die Mexicaner bauten wieder von den Pferdesätteln ihren Corral (oder Einzäunung), da drinn wurden die ihnen anvertrauten Waaren gut und sicher aufgestapelt, zwei von ihnen wechselten die Nacht ab, um stark bewaffnet bei den Mauleseln zu wachen, welche sonst leicht gestohlen werden können. Die armen Thiere hatten diese Nacht spärliches Futter; sie bekamen nichts weiter, als was sie sich die Nacht suchen, darum werden auch immer so kurze Märsche gemacht. Weil auf diesen Platz auch wenig Holz war, konnte wir auch diese Nacht unser Lagerfeuer nicht sehr groß machen, wir kauerten uns mit unsern wollenen Decken dicht zu sammen. Es thaute die Nacht sehr stark, auch brachen wir am Morgen etwas früher auf, und nachdem wir einige Stunden gewandert, bekamen wir schon die hohen blauen Berge zu sehen.

Des Nachts ein ungewohntes schlechtes Lager, des tags in Staub und brennenden Sonne marschiren, und nebenbei sehr frugale Kost, nur Brod und Kaffee, ab und zu ein kleines Stück robes Speck, dabei hatte ich ganz kürzlich eine sehr angreifende Krankheit überstanden, dies alles zusammen machte mich doch ziemlich matt, doch hier half Nichts, es mußte immer vorwärts, daß ich wieder krank werden konnte, daran durfte ich nicht denken, denn unter wegs liegen zu bleiben, wäre zu gräßlich!

Diesen Tag marschirten wir wieder bis 5 Uhr und lagerten nicht weit von einem Wirthshaus, hier konnten wir eine Mahlzeit sehr billig, einen Dollar per Mann, bekommen, aber es gab Fleisch und gekochte Bohnen und frisch gebackenes Brod, ja, wir mußten uns einmal wieder etwas stärken, und alle Taschen wurden umgekehrt, damit wir die Mittel zu sammen brachten.

74 Wir setzten uns zu Tisch, aber da hieß es gegessen für Gestern, heute und Morgen mit, Alles was auf den Tisch gesetzt wurde, verschwand, Jeder wollte seinen Preis dabei herausessen, doch ich hütete mich, aß natürlich gut, aber doch mäßig. Die Nacht über schliefen wir

ausgezeichnet in einen großen Heuhaufen, den nächsten Morgen fühlte ich mich gut gekräftigt, wir verzehrten unser frugales Frühstück, und aufwärts ging es nach den Bergen. Nach Mittag erreichten wir den ziemlich großen Bergfluß Stanilau, hier waren schon mehrere Ansiedlungen, auch Gasthöfe und eine Fähre, bei einem Haus sah ich eine frisch abgezogene Löwenhaut zum trocknen ausgespannt, natürlich der glatthaarige amerikani-sche Löwe oder Puma. Diese Haut maß gewiß vom Kopf bis zum Schwanzende ihre 7 bis 8 Fuß.

Um über den Fluß zu kommen, benutzten wir nicht die Fähre, sondern wateten durch, bis beinahe am Leibe hinein, das Wasser war sehr klar und ziemlich reißend, auch die Maulesel mit ihren Ladungen wurden alle durchgetrieben, eines stürzte auf den schlüpfri-gen Steinen mit seinen Mehlsäcken hin, was sehr unangenehm war.

Auf der anderen Seite des Flußes sahen wir die ersten Goldwäscher mit ihren noch ein-fachen Maschinen, aber sehr einzeln, augenscheinlich mußten sie schlechte Geschäfte machen, doch waren sie vielleicht beim Wirth in Schulden, die mußten erst abgearbeitet werden. Jetzt wurde die Gegend auch etwas hügelig, und in den Thälern hatte das Gras ein frische-res, saftigeres Aussehen. Diesen Tag kamen wir nicht sehr weit mehr, aber wir hatten einen sehr geschützten, anmuthigen Lagerplatz an einer frisch sprudelnden Quelle unter einer Gruppe schöner Lebensseichen. Die Nacht verging wie die Vorigen, nur oft gestört durch sehr nahes Geheul von Wölfen und Geschrei der Nachtvögel. Aber gestärkt

75 begannen wir am nächsten Morgen in der frischen Bergluft unsern Marsch, welcher jetzt immer mehr bergan ging!

Auch begegneten wir zum ersten Male einen Trupp californischer Indianer, Männer, Wei-ber und Kinder, groß und klein, gewiß 50 an der Zahl, welche Alle, ein hinter den Andren, wie beim Gänsemarsch, im Trapp daher zuckelten. Meistens ganz nackt, dunkelgelb, beinahe braun von Farbe, schöne glänzend-schwarze Haare, welche oben auf den Kopf geschei-telt, zu beiden Seiten glatt herab hingen, bei den Männern länger als bei den Frauen.

Die Männer trugen nur ihre Pfeile und Bogen, womit sie sehr geschickt schießen können, die Frauen dagegen hatten dicht geflochtene Körbe auf den Rücken, oben weit und unten ganz spitz zu laufend, welche sie mit einem Streifen Haut vorn über die Stirn festhielten. Einige hatten auch Kinder darin sitzen. Von einer ganzen Heerde häßlicher Hunde beglei-tet, trabten sie an uns vorüber.

Gegen Mittag kamen wir an ein kleines Minerstädtchen Jacksonville am Tualome river, welcher auch ein ziemlich reißendes Berggewässer ist, wir mußten ihn durchwaten bis an den Gürtel. Hier waren aber schon viele Goldgräber eifrig beschäftigt, die gelben Körnchen zu sammeln, überall hörte man den Schlag der Spitzhacke und das Schaukeln der ruckers oder cradles. Einige, hieß es, sollten hier den Sommer viel Gold gefunden haben, aber jetzt kam der Winter, der Fluß stieg zusehends und überschwemmte die goldhaltigen Uferbänke, für den nächsten Sommer war der Fluß schon auf mehrere Meilen ge(claimt) oder zu deutsch zugeeignet, um von größere Companien ganz trocken gelegt zu werden. Auf der Anderen Seite des Flußes wurde die Gegend wirklich prachtvoll. Zwischen den schon sehr schönen Bergen lagen die üppigsten Thäler, von kleinen klaren Bächen durchfloßen, dabei immer das verschieden artigste Gehölz und Waldesgrün an den Bergen hin bis an deren Spitze, die schlanken Fichten, Welcher Reichtum! und doch

76 wertlos hier zwischen den Bergen! Ein paar hundert solcher schlanken Fichtenstämme an irgend einen Hafensplatz wäre immer schon ein kleines Vermögen, hier wurden sie kaum benutzt, um ein Haus davon zu bauen, ebenso die Eichen, doch deren Stämme waren meis-tens krank, und von den vielen Stämmen, welche ich später gefällt habe und habe fällen sehn, waren merkwürdiger Weise alle hohl. Doch in diesen friedlich schönen Thälern für bleibend seinen Wohnsitz aufschlagen, von Jagd, Ackerbau und Viehzucht leben, Schöneres



*Goldsucher in den
Minen Kaliforniens.
Zeichnung von Friedrich
Wilhelm Hildenbrock.*

giebt es wohl nicht auf der Welt. Wir wanderten daran vorbei, die Zeit war noch nicht gekommen, erst Gold! Gold! suchen, ja suchen. Mein Freund L.R. wurde diesen Tag sehr von der Diarroe geplagt und war gleich so elend dabei, daß er kaum vorwärts konnte. Ich blieb oft ganze Strecken mit ihm zurück, weil er oft zusammen sank, und ich ihn nicht allein lassen wollte, dabei hatte ich ihn noch sein Gepäck abgenommen, so war ich doppelt belastet, doch raffte ich ihn immer wieder auf und schleppte mit ihm fort, den Spuren der Maulesel nach, denn sehen konnten wir sie schon lange nicht mehr, hier in dieser Gegend gab es auch schon von den großen grauen Bären (grizzly bears), schon darum wollte ich meinen Gefährten nicht verlassen, obgleich er mich oft genug bat, ihn da nur liegen zu lassen und den Anderen nachzueilen. Wir kamen aber doch langsam nach und erreichten das Lager, wo unsere anderen Reisegefährten ganz unbesorgt ihr Abendbrod verzehrten, welches schon längst gekocht war.

Das Lager war in einen romantischen Thale, rings von bewachsenen Bergen umgeben, wir hatten ein tüchtiges Feuer angemacht und unser Lager so bequem wie möglich hergerichtet. Mit dunkel werden unternahm ich noch trotz meiner müden Beine einen Rundgang in den benachbarten Schluchten, um vielleicht einen Hirsch oder sonst Etwas anzutreffen, weil wir Alle einen großen

77 Appetit nach frischen Fleisch verspürten, meine Mühe war aber vergebens, ich kehrte leer wieder in's Lager zurück und streckte mich beim Feuer ins Gras, wo ich auch bald einschlief.

Es mochte ungefähr Mitternacht sein, als mir ein Schlafnachbar Carl in die Seite stieß mit den Worten, du, Wilhelm, steh auf, da sind Bären dicht bei uns, doch war ich zu sehr im Schlaf, um ihn recht zu verstehen, ich brummte, weil er mich störte, und drehte mich wieder in meine Decke. Da ging aber das Lamento los, unser ganzes Lager wurde wach, ich jetzt natürlich auch, und Jeder wollte die Bären sehen, ich griff zu meiner Doppelflinte, deren beide Läufe mit Kugeln geladen waren, selbst mein Freund R., so matt wie er war, hatte seine Flinte genommen, und jetzt schritten wir, von einen großen brennenden Kiehnspan beleuchtet, der Stelle zu, wo die Bären sein sollten. Wir waren noch nicht weit gekommen, da sahen wir sie unter einem Baum sich bewegen, graue gräßliche Gestalten, wir gingen näher hinzu, um sicher zu treffen, denn todt mußten sie, wenigstens einer davon. R. legte an, doch als ich auch scharf hinsah und schießen wollte, schrie ich: halt! es sind ja Esel, ich hatte die langen Ohren beim Fackelschein bemerkt, und richtig, so war es, eine kleine Cara-

wane Mexicaner, welcher leer aus den Bergen zurück kamen, lagerten nicht weit von uns, und diese jungen, gewöhnlichen, zottigen grauen Steinesel kamen uns in der dunkelen Nacht etwas unbekannt vor, diese wären uns bald ein theurer und schlechter Braten geworden. Wir gingen mißmutig wieder zu unsre Lager ob der gebabten Täuschung, und schliefen bis zum Tagesanbruch. Nach eingenommenen mageren Frühstück wurde wieder gepackt, aber dieses mal sehr sorgfältig, denn wir hatten einen hohen Berg zu ersteigen. Um circa neun Uhr Morgens waren wir am Fuße desselben, und Mittags, ein Uhr, hatten wir nach vieler Mühe den Gipfel erreicht, ich war

78 immer mit meinen kranken A.R. zurück, doch sahen wir die ganze Zeit die Karawane über uns sich im Zickzack hinaufwinden, es sah malerisch schön aus.

Hin und wieder bei den engen Wegen zerriß ein Mehlsack am Gesträuch; flink war ein Mexicaner dabei und nähte ihm im Gehen wieder zu, oder, wenn augenblicklich keine Zeit genug war, stopfte er Gras hinein. Dabei ein unaufhörliches Antreiben der Mullen mit lang gezogenen Ruf »Uppah! – Mulah!«, welches durch die Wälder schallte, und das Echo es von einen Berg zum andern trug, hoch oben tönte die Glocke der Leitstute, die Mexicaner in ihren bunten phantastischen Anzug, die Deutschen gemüthlich bis an die Zähne bewaffnet hinterher, es war ein eigenthümlicher Anblick, aber doch zugleich herrlich! schön! in dieser majestätischen Umgebung der Natur ein malerischer Anblick.

Auf den Gipfel dieses Berges, welcher gewiß einige Tausend Fuß hoch war, angelangt, ging es wieder allmählig abwärts durch wundervolle Thäler und Schluchten, freilich mitunter ganz gefährlich, und ich konnte so recht sehen, wie nützlich diese Maulesel für die Gebirge sind. Schritt vor Schritt klettern dieselben mit ihrer Last, ja springen sogar über kleine Berggrinnen unermüdlich sicher fort, und dazu bei sehr spärlichen Futter. Wir wanderten am rattle snake crik entlang, ließen den bear creek links und bogen bald darauf nach einer großen Hochebene ein, big rak flat genannt.

Hier waren Zelte und sogar Blockhäuser in Masse und überall tiefe Gruben, manche über 20 Fuß tief, die ganze Ebene war mit fleißigen Goldsuchern übersät, dazwischen waren einige Stores, es war vorläufig das Ziel und Ende unserer Reise, auch wir wollten hier unser Glück versuchen. Die ganze Carawane mit Mauleseln wurde hier bei einem Store des Herrn Miesegaes abgeladen, welcher uns rieth, noch etwa 3 englische miles weiter zu gehen am

79 Gerota creek, wo sich für uns noch eher Gelegenheit und Platz bot anzufangen, also zogen wir dahin, und unter hohen rauschenden Fichten wurden unsere Sachen auf einen Haufen geschmissen und wir unsern Schicksale überlassen. Wir machten erst ein großen Feuer an und umher unser Lager wie die Nächte vorher, bereiteten unsern Caffee zum Zwieback, und da es schon spät und dunkel war, legten wir uns bald zur Ruh.

Am nächsten Morgen hieß es aber nach eingenommenen Frühstück, welches zur Feier des Tages in Speckpfannkuchen bestand, jetzt müssen drei anfangen, ein Blockhaus zu bauen, und drei müssen während der Zeit am creek gehen und Gold waschen.

Ich wurde mit zu den ersten gewählt, und mit der Axt auf der Schulter suchte ich in der Nähe mittelmäßig dicke Fichtenstämme, welche ich fällte und dann auf 20 Fuß Länge abschlug, denn unser Haus sollte 20 Fuß lang und zehn Fuß breit werden und recht schön. Wir drei ausgewählten Baumeister hatten auch erst einen Riß gemacht und zimmerten jetzt tüchtig darauf los, gegen Abend hatten wir auch schon einen ziemlichen Haufen Balken zu sammen geschlept nach den Platz, wo das Haus stehen sollte, aber meine Arme waren von der ungewohnten Arbeit so lahm und dicke Blasen in den Händen, doch muß es den nächsten Tag wieder frisch daran. Unsere Goldsucher kamen auch zurück, sie hatten den ganzen Tag gegraben und dann Erde ausgewaschen, hatten auch wirklich dabei etwas Gold gefunden, doch waren sie sehr mißgestimmt und hatten sich das Goldsuchen doch leichter vorgestellt.



Goldwaschen am Creek.
Zeichnung von Friedrich
Wilhelm Hildenbrock.

So ging es mehrere Tage fort, nur wechselten wir mitunter ab, so kam ich auch beim Goldwaschen, viel Arbeit und wenig Gold. 2 Miles von unsern Wohnplatz hatten wir ein Loch gegraben, wo rund umher viel Gold gefunden war, jeder Miner hatte hier von diesen creek 16 Fuß quadrad Gerechtigkeit. (NB Jede Gegend und jeder

80 Distrikt hatte derzeit in dieser Hinsicht sein eignes Gesetz.) Und diese sechzehn Fuß nahmen wir uns auch Jeder und gruben nun wohl 10 bis 12 Fuß tief, ehe wir auf goldhaltigen Grund kamen, und auch dieser selbst bis auf den Felsen, (bed rock) abgekratzt, bezahlte sehr schlecht mit 5 bis 6 oder mal 8 Dollar kamen wir drei gewöhnlich des Abends nach Haus. Das wollte in dieser theuren Gegend aber für 6 Mann nicht ausreichen.

Nämlich kostete das Pfund Mehl hier einen halben Dollar, Fleisch und Speck ebenso, Kaffee, Zucker, Schmalz usw. 1 Dollar das Pfund. Aber hauptsächlich mußten wir erst gute Gerätschaften haben. Eine Cradle konnten wir nicht unter 30 Dollar bekommen, Schaufeln, welche wir mit heraufgeschleppt hatten, waren nichts nutz, hier oben kostete eine von den Brauchbaren 6 oder 8 Dollar, eine Spitzhacke 6 Doll., Eimer Stück 2 Doll., Pfannen, Brechisen oder Kuhfuß, alles nach Verhältniß. Genug, wir besaßen weiter kein Geld, und unsere Lebensmittel reichten kaum noch drei Wochen.

Unser Blockhaus war so weit fertig bis aufs Dach, nun wollten wir Schindeln machen und suchten uns eine recht dicke Ceder aus (oder Rothholz) welche fünf Fuß im Durchmesser hielt. Als nach mühseliger Arbeit dieser kleine Riese gefällt war, wollte er nicht spalten. Wir bohrten ein tiefes Loch hinein, schütteten es voll Pulver und wollten so den mächtigen Stamm sprengen. Freilich platzte der Baum mit einen furchtbaren Kanonenschall, welcher noch lange von allen Bergen wiederhallte, auseinander. Doch er war so krumm und schief zerrissen, daß wir nichts davon gebrauchen konnten. Wir versuchten es noch einmal mit einer furchtbar dicken Tanne, doch auch vergebens. Darauf kamen wir auf den kühnen Gedanken, das Dach mit määßig dicken jungen Tannen zu decken und dann die Fugen mit Lehm und Gras verschmieren (o Einfalt!).

Wenn man doch so ganz fremd mit solchen Arbeiten

81 ist, macht man sich alles schwerer als es wirklich ist, später in Texas habe ich sehr gute Schindeln gemacht, freilich immer eine schwere Arbeit, doch habe ich Geld damit verdient. Doch genug, hier waren wir Alle noch ganz Grün, wie man zu sagen pflegt, und wie vielen tausend Anderen mag es ebenso gegangen sein. Wir aber schlugen mit frischen Muth unsere Stämme und hatten schon ziemlich genug davon, doch lagen dieselben noch weit von Haus.

Bis jetzt lagerten unsere Sachse [Sachen] noch immer unter einen Baum, wo wir uns von immergrünen Zweigen ein Hüttchen gebaut hatten. Eines Nacht wachte ich auf und hörte wie gewöhnlich die mächtig hohen Wipfel über mich rauschen, doch war es sehr dunkel,

auch hörte ich einen verdächtigen Ton, tig-tig-tig, ich streckte meine Hand durch die Tannenzweige hinaus und fühlte, daß sie naß wurde, das war eine schöne Geschichte; Die Regenzeit, und wir hatten noch kein Dach für uns so wenig als für unser bischen Zwieback und Mehl.

Wir standen Alle auf, und im Rathe der Weisen wurde beschlossen, jetzt in stockfinstrer Nacht die ziemlich entfernt liegenden Stämme im dichten Regen heran zu schleppen, um wo möglich die eine Seite des Hauses damit zu decken. Ich protestirte gegen diesen doppelten Unsinn, doch wurde ich überstimmt und mußte mit. Fort ging es über Stock und Stein in den finstern Wald! Drei zu drei schleppten wir die Tannenstämme auf unsere Schultern durch dick und dünn daher. Steckten freilich erst eine grosse Kienfackel an und verscheuchten dadurch Bären und Wölfe. Selbst die Nachtvögel flatterten ängstlich auf: wir setzten den ganzen majestätischen Wald in Allarm.

Doch lange sollte dieser Spaß nicht dauern, grade diejenigen, welche zu Anfang am eifrigsten waren, ermüdeten zuerst, ganz durch und durch geweicht mit im Schmutz zertretenen Schuhen und geschundenen

82 Schultern und Beinen, meinte die Mehrzahl doch jetzt, wir wollten lieber warten, bis es Tag würde, wir könnten sonst Hals und Bein brechen. Jetzt wurde unser bischen Proviand auf einen Haufen in der Ecke des halbfertigen Hauses aufgestapelt, unsere wollenen Decken darüber und dann wir selbst darauf, ein Paar Hängematten von Segeltuch über uns ausgebreitet, so waren wir nothdürftig gegen den herabströmenden Regen geschützt, wenn wir nicht schon beim Holz tragen ganz durchweicht waren. Nun saßen wir zähneklappernd im Dunkeln. Einer gegen den Andern gelehnt, und warteten auf den ersten Schimmer des Tags.

Ach wie lang, wie unendlich lang eine solche Nacht wird, weiß nur der, welcher sie erlebt hat, Uhren hatten wir nicht, Mond und Sterne waren auch nicht zu sehen, langsam schleppete sich die Zeit hin. Einer versuchte oft, den Andern aufzuheitern, aber es ging nicht, selbst eine Pfeife konnten wir nicht rauchen, weil unser Taback naß geworden war. – Genug, wir waren nicht zu beneiden.

Doch Alles nimmt ein Ende, nach und nach konnten wir die Gegenstände unterscheiden, es wurde Tag, auch schien der Regen etwas nachzulassen, wir fingen an, uns wieder zu bewegen, mit vieler Mühe wurde jetzt Feuer angemacht und Caffee gekocht, der uns etwas erquickte. Um das Haus nun schnell unter Dach zu bekommen, blieben wir Alle dabei, arbeiteten den Tag mit aller Macht, das Wetter klärte sich auch ganz wieder auf, und die fernen Schneekuppen der Sierra Nevada funkelten im Sonnengold.

Die nächsten Tage wurde die kleine Festung, wie unser Haus von anderen Minern genannte wurde, ziemlich fertig, (doch traute ich das Dach nicht, wenn es wieder an zu regnen fing, würden wir an Statt reines Regenwasser wohl Lehm und Schmutz auf den Kopf bekommen haben, dies mußten wir aber erst abwarten.

83 Wir gingen jetzt alle Sechs des Tags zum Goldwaschen, zum Mittagessen wurde nur etwas Speck und Zwieback mitgenommen, das Abendessen bestand aus Bohnen oder Pfannkuche und Thee.

Eines Tags, als wir ziemlich weit unten im Creek emsig arbeiteten und jedes Steinchen umdreheten, hatten wir garnicht bemerkt, daß ein schwarzer Bär ganz gemüthlich von der anderen Seite den Berg herabspazirte und uns zuschaute, bis er ziemlich nahe war, wir sprangen alle mit unsern Schaufel und Hacken zu sammen, ich zog ein Pistol aus meinem Gürtel und feuerte auf ihn, doch ohne Wirkung, er schüttelte sich, drehte um und trabte ganz ruhig wieder den Berg hinan, schade, daß wir keine Büchse bei uns hatten, wir hätten diesen feisten Burschen nicht entwischen lassen.

Aber wir hatten kein Glück, die nächsten Tage nahmen wir unsere Schießwaffen mit,

doch sahen wir nie wieder ein Wild. Ebenso ging es uns mit Goldsuchen: wir fanden wenig, und unser Proviant ging zu Ende. Mir kam die Sache verdächtig vor, denn wenn ich in San Francisco wäre, könnte ich auf den Schiffen diesen Winter weit mehr verdienen.

Ich entschloß mich bald darauf, ehe die rechte Regen mit eintrat, wieder der Seeküste zu zu wandern, packte meine Sachen in einem langen Bündel quer über die Schulter, nahm auf einige Tage Speck und Zwieback mit, verkaufte in einem Store meine Doppelflinte für 25 Dollar.

Und begann an einem regnigten Morgen, wo doch auch kein Gold gewaschen werden konnte, meinen einsamen Marsch trotz aller Warnungen und Bange machen. Ich wollte aber nicht diesen ganzen Winter hier unnutz in den Bergen liegen, da die Aussicht in San Francisco doch weit besser war, auch war bei unserer Lebensweise Krankheit zu befürchten. (NB: das schöne kunstvolle Dach hielt lange nicht dicht). Also ich wollte und mußte ganz allein die 90 bis 100 Englischen Miles bis Stockton

84 zu Fuß wieder zurück machen. Meine Kameraden begleiteten mich bis zum Gipfel des hohen Berges, welchen wir herauf gekommen waren, dort oben reichten sie mir die Hände zum Abschied und glaubten mich gewiß zuletzt zu sehen, denn daß ich allein mit heiler Haut durch diese Wildnis käme, kaum des Weges kundig, daran zweifelten Alle. Wir schwenkten nochmals unsere alten Filzhüte, wünschten uns gegenseitig Glück, und bergab ging es zu beiden Seiten.

Der Berg war sehr steil, wie ich schon beim heraufkommen erwähnte, jetzt mußte ich hinunter, es regnete ziemlich, oder hier oben, der Berg war viel mehr in einen dicken, nassen Nebel gehüllt, ich war mitten in den Wolken. Vor mir war das ganze Thal mit einer Wolkenschicht überlagert, es sah aus wie ein wogendes Meer, woraus hin und wieder die Spitzen der Berge wie Inseln hervorsahen, manchmal bildeten die Wolkennebel phantastische Gestalten, es gewährte einen großartigen schönen Anblick, wenn ich nur nicht so naß dabei geworden wäre, mein Bündel wollener Decken wurde durch die Nässe immer schwerer, und an meinen Füßen klebte der lehmige Grund, welches mich sehr am Gehen hinderte.

Der Boden war sehr schlüpfrig, und ich rutschte oft von einem Baum zum andern, kam dadurch aber viel schneller hinunter als wir vor 3 Wochen dazu gebrauchten, hinauf zu kommen, denn damals kletterten wir vier gute Stunden, und jetzt rutschte ich abwärts in kaum einer Stunde.

Unten angekommen, brach ich aber förmlich zusammen, und nie habe ich schlimmer empfunden, was es heißt, Bergab zu steigen, meine Knie waren wie gelähmt, und ich verzweifelte schon daran, den Tag weiter zu kommen. Da lag ich nun ganz allein in einer Wildniß, todtmatt, von Regen durchnäßt, kaum des Weges kundig, von

85 hohen Bergen und Wäldern umgeben, vielleicht auch von Raubthiere und böse Menschen, welche ungeheure Schätze vermuthen konnten, die ich aus den Minen forttragen wollte, ja, fast bereut' ich es schon, und wenn der hohe Berg nicht gewesen wäre, ich wäre vielleicht wieder umgedreht.

Doch nein, so schlimm war es doch nicht mit mir, ich faßte mir ein Herz, nachdem ich etwas ausgeruht und gefrühstückt hatte, orientirte ich mich erst nach den Bergen, welchen Weg ich einzuschlagen hatte, denn Spuren von Mauleseln waren nach dem Regen nicht mehr zu sehen, der Himmel klärte auf, und es war noch früh am Tage, so daß ich hoffte, den Tomalome fluß vor Abend zu erreichen und schritt rüstig darauf los, meine Augen überall habend, um den Weg nicht zu verfehlen.

Wie ich auch noch später bewiesen habe, kann ich mich rühmen, einen guten Ortssinn zu haben, denn selten, fast nie, daß ich mich in Gebirgen und Wäldern verirrt habe, wenn ich zur rechten Zeit aufpaßte, doch natürlich, wenn man auf keinen Weg und Steg achtet, kann man sich in seinen eignen Walde verirren.

Ich war mehrere Stunden marschirt und merkte, daß es schon ziemlich nach Mittag war, bis jetzt war mir nichts lebendes begegnet, höchstens ein paar Wölfe und verschiedene Rudel Hirsche, als mich plötzlich ein Büchschuß ganz in der Nähe erschreckte, ich griff unwillkürlich nach meiner Pistole im Gürtel, welche mit einem Dolch messer meine einzigen Waffen war.

Da trat ein langer Jankee aus einen kleinen Gehölz hervor, mit der Büchse in der Hand, welche er im Geben wieder lud. Er grüßte mich kurz und frug, wohin ich wollte, zeigte mir einen kleinen Rehbock, den er eben geschossen hatte und sagte mir zu meiner Freude, daß ich ganz auf den richtigen Weg sei und schon 6 bis 7 Miles von dort Zelte antreffen würde, das war eine frohe Nachricht für meine müden

86 *Beine, ich bedankte mich bei ihm, und zum Abschied gab er mir noch einen Trunk Whiskey.*

Gestärkt durch die Hoffnung auf ein nahes Ziel schritt ich wieder muthig vorwärts, und bald konnte ich von einem Berge ein großes Thal überschauen und darin zerstreut einige weißschimmernde Zelte, ein tröstender schöner Anblick, da die Sonne sich schon ziemlich dem Untergang zu neigte. Ich beeilte jetzt meine Schritte und erreichte bald das erste Zelt und frug, ob ich die Nacht da bleiben könnte, es waren zufällig Deutsche, welche mich auch gerne für die Nacht mit in ihr Zelt nehmen wollten, weil Platz genug darin war, ganz in der Nähe wohnten noch drei Deutsche. Ich packte mein Bündel ab und machte es mir bequem, da kam einer von dem nächsten Zelt eilig zu Haus und bat uns, ob wir nicht mit ihm wollten, sein Companjon hätte einen großen Hirsch geschossen, gar nicht weit davon, den sollten wir mit zu Hause tragen halfen. So müde wie ich war, ging ich doch mit, auf den Platz angekommen, fanden wir auch schon zwei Leute eifrig beschäftigt, einen tüchtigen schweren Bock auszuweiden.

Der Schütze, ein Hannoveraner, erzählte, er hätte dem Hirsch nur einen Hinterlauf abgeschossen, darauf sei derselbe einen steilen Abhang hinabgestürzt, er selbst aber gleich hinterher und hätte den Hirsch noch glücklich gepackt und ihn mit seinen Jagdmesser von seinen Leiden erlöst. Ich sah auch wirklich weiter keine Schußwunde; freilich ein seltener Fall, wenn man weiß, wie ein Hirsch noch auf drei Beinen laufen kann. Er wurde nach Haus geschleppt, wir lösten uns beim Tragen ab, denn er war tüchtig schwer, aber welch ein herrlicher Braten war das für mich

87 *ausgehungerte Seele, lange hatte ich nicht ein solches Stück Fleisch zwischen den Zähnen gehabt, es schmeckte delikat, ich schlief die Nacht unter dem gastlichen Zelt sehr gut, nur störten uns die Wölfe sehr, welche das frische Fleisch witterten.*

Am Morgen erwachte ich sehr früh, ich ging etwas vom Zelt entfernt einen kleinen Hügel hinauf, von wo ich das ganze Thal übersehen konnte.

Der Tag kam wunderschön herauf, die Vögel fingen an zu zwitschern und zu singen, nach und nach wurde es bei den weit umherliegenden Zelten lebendig, hie und da stieg Rauch auf und wirbelte in die frische Morgenluft hinein, die Gipfel der Berge vergoldeten sich von der aufgehenden Sonne, welche jetzt alle müden Schläfer zu neuer Thätigkeit weckte, auch ich ging wieder mit ein Bündel gesammeltes Holz zum Zelt und half das Frühstück bereiten, welches wir dann auch mit gesunden Appetit verzehrten.

Darauf trat ich nach freundlichen Dank und Abschied mit einem tüchtigen Stück gebratenen Hirschfleisch im Ranzen, meine Wanderung wieder an. Zuerst hatte ich den Tualomefluß zu passieren, welches jetzt sehr gefährlich war, er war sehr reißend, und das wirklich schon sehr kalte Wasser ging mir bis über den Gürtel, doch kam ich glücklich hinüber, auf der andern Seite trocknete ich mich erst ein Bischen wieder, und weiter ging es durch üppige Thäler, über Berge und durch Schluchten und kleine Bäche. Es begegnete mir Niemand, es war als ob ich in dieser schönen paradisischen Welt allein wäre. Als ich müde wurde und ich

dachte, es könnte wohl Mittag sein, lagerte ich mich an einer klaren Quelle und verzehrte mein Mittagsbrod, welches

88 mir über alle Maßen gut schmeckte nach dem Marsch und in der frischen, reinen Bergluft.

Nach kurzer Rast ging ich wieder weiter und erreichte gegen Abend in einen Flatt oder Hochebene wieder eine Anzahl Zelte und sogar einige Blockhäuser. Sicher wohnten auch Deutsche dabei, welche ich aufsuchte und um Nachtquartier bat, welches mir gerne bewilligt wurde.

Einer von den Leuten namen's W.J. freute sich sehr, einen Reisegefährten zu finden nach San Francisco, er wäre schon gern gegangen, doch hatte er es nicht allein wagen wollen, jetzt aber wanderten wir den nächsten Tag zusammen, es waren nur noch drei Tagesmärsche bis Stockton, denn herunterwärts ging es bedeutend schneller als da wie wir heraufkamen mit den bepackten Mauleseln.

Ich fand auch, daß sich in Gesellschaft doch besser geht. Wir blieben die nächste Nacht in einem Gasthaus, wo wir für Abendbrot und Frühstück Jeder zwei Dollar zahlen mußten. Den folgenden Tag passirten wir den Stanislaus Fluß, aber mit einen Fährboot, denn er war jetzt zu reisend, um durch zu waten. Es kostete uns Jeder einen halben Dollar. Die Gegend fing jetzt wieder an, eintönig zu werden, aber der Weg war für müde Beine ebener und bequemer.

Diesen Abend sah ich zum letzten Male zurück, wo die hoch bewachsenen Kuppen der fernern Berge von den Strahlen der sinkenden Sonne geküßt wurden und dachte wehmüthig dahin zurück, ja ich wäre ja gerne dageblieben, aber – Gold mußte verdient werden, das war vorläufig die Hauptsache, wo gegen alle idillischen Träume weichen mußten.

89 Weil wir diesen Abend kein Haus erreichen konnten, logirten wir unter einen Baum und verzehrten an Brod und Speck was wir hatten und tranken Wasser dazu. Unser Schlaf wurde nur durch das allzu nahe Heulen der Wölfe oder Cajotas gestört, sonst wurden wir nicht belästigt.

Den nächsten Nachmittag erreichten wir nach forcirten Marsch Stockton noch zur rechten Zeit, um mit den Dampfboot nach San Franzisco zu kommen. Trotzdem daß wir sehr müde waren, halfen wir noch, Holz mit einladen, um unsere Deckpassage einige Dollar billiger zu bekommen, was wir auch erreichten.

Es war eine himmlisch schöne Nacht, das Dampfboot glitt den Fluß so sanft und ruhig hinunter, auf dem Boot selbst war es lebhaft, es wurde von den Passagieren viel Kurzweil getrieben. Zwei von denselben besaßen nämlich eine in der That bewundernswürdige Fertigkeit, die Sprache der Katzen von dem sanftesten Liebesflöten bis zum grellsten Schmill der Wuth nachzuahmen. Der eine dieser Künstler war vorne auf dem Vordeck und der Andere im Maschinenraum, und die Unterhaltung begam mit dem zärtlichen Hin- und Her Miauen, welches das Vorspiel zu lebhafteren Scenen ist, welche die nächtlichen Katzen-Conversationen charakterisiren. Die Comödie wurde mit Liebe und Feuer durchgeführt, zum Ergötzen aller Zuhörer.

Es wurde jedoch bald stiller auf den Schiff und Jeder suchte sich einen Platz zum schlafen. Da die Nacht sehr kühl war, vergaß ich, daß ich vor circa vier Wochen ein Dampfboot hatte in die Luft fliegen sehen und breitete meine Decke unmittelbar über den Dampfkessel aus und

90 empfahl mich den Sternen, welche gerade über mir standen, wenn der platzende Kessel mich vielleicht in ihrer Nähe brächte.

Die Wärme war so wohlthwend, daß ich alsbald einschlief und erst gegen vier Uhr erwachte, neubelebt und neugeboren.

Denselben Tag, aber erst spät gegen Abend, kamen wir in San Franzisco an, ich ging wie-

der zu mein altes Logis, 90 Mann auf den Boden. Den folgenden Tag war mein Erstes, gute beständige Arbeit zu suchen und dabei so viel wie möglich zu verdienen.

E.f.

Unser armer Bruder Wilh. kam 1859 den 2 März nach Bremen, da er in Texas viel Unglück und von den heißen Klima sehr, sehr krank geworden war, er hoffte bei uns besser zu werden, es wurde aber leider immer schlimmer, alle Curen, mehrere Aetze, nichts konnte ihn von seinen furchtbaren Leiden befreien, endlich schien es etwas besser zu werden, da rieth der Arzt, den Winter in Buenes-Ayres zuzubringen, er entschloß sich dazu, reiste 1863 den 28. Novb. von Bremen ab, ging den 1te Decb. in See auf den Schiffe COLUMBUS, Capt. Schilling, er schrieb noch mit dem Lootsen vom Leuchthurm aus bei ziemlich gutem Wetter. – Da kam den 4ten der schreckliche Sturm, der so viele Schiffe zertrümmert, wir erwarteten mit Angst Nachricht vom COLUMBUS, hofften, das es glücklich durchgekommen. Da stand folgende Nachricht in der Zeitung, und wir konnte das Schlimmste erwarten: Helgoland v. 14. December 1863.

Unter vielen hier angetriebenen Hölzern und Schiffstrümmern ist hier vorzubeheben, das verschiedene Sachen per COLUMBUS gezeichnet sich darunter befinden und namentlich eine in Leinen eingenähte kleine Blechkiste, eine Zucker-

91 *probe enthaltend, an Herrn Deger u Co in Buenos Ayres. adressirt, wonach zu vermuthen ist, das leider auch dieses Schiff in den letzten Stürmen verunglückt ist.*

Es kam nie wieder Nachricht von ihm, ein Jahr ist hin, nun ist keine Hoffnung mehr, das Schlimmste ist geschehen, er hat seinen Tod in den Wellen gefunden in der furchtbaren Schreckens-Nacht. Gott gebe, daß er nicht lange gelitten und gebe ihm selige sanfte Ruh nach allen seinen Leiden; er hat ein schwer geprüftes Leben durchgemacht. –

Anmerkungen:

- 1 Vgl. dazu die Berichte von Friedrich Gerstäcker (1837), C. Engelhard (1846) und Minna Praetorius (1846) in: Schnall, Uwe (Hrsg.): Auf Auswanderersegeln. Berichte von Zwischendecks- und Kajüts-passagieren (= Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 5). Bremerhaven 1976, S. 59; Feldkamp, Ursula: Von »deutschen Indianern«, »häßlichen Negerschnuten« und einem »fixen Aesculap«. Das Tagebuch der Geschwister Schreiber von 1852 an Bord des Auswandererseglers GOETHE. In: Deutsches Schiffsarchiv 14, 1991, S. 9–68; Schnall, Uwe: Eines Hannoveraners Reise nach Amerika 1841/42. Das Tagebuch des Georg Friedrich Brandt. In: Deutsches Schiffsarchiv 7, 1984, S. 117–146; Gabcke, Harry (Hrsg.): Eine Seereise im Jahre 1852 von Bremerhaven nach New York. Der Bericht eines Auswanderers. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 62, 1983, S. 129–142; Rauschenbusch, August: Beschreibung einer Seereise von Bremen nach New York. Altona 1847. Zu den Überfahrtsbedingungen auf deutschen Auswandererschiffen vgl. Engelsing, Rolf: Bremen als Auswandererhafen 1683–1880 (= Veröffentlichungen des Staatsarchivs Bremen 29). Bremen 1961, S. 156–166; Schlechtriem, Gert: Die Überfahrt nach Bremen. In: Schnall, Uwe (Hrsg.): Auswanderung Bremen – USA. (= Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 4) Bremerhaven 1976, S. 43; Krohn, H.: Und warum habt ihr denn Deutschland verlassen? 300 Jahre Auswanderung nach Amerika, Bergisch Gladbach 1992, S. 223–277.
- 2 Vgl. dazu Wätjen, Hermann: Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs. Leipzig 1932, S. 10ff.; Pitsch, Franz Josef: Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (= Veröffentlichungen des Staatsarchivs Bremen 42). Bremen 1974, S. 187ff.; Engelsing (wie Anm. 1), S. 66ff.; Burmester, Heinz: Rückblick auf die Beförderung von Auswanderern mit Segelschiffen. In: Beiträge zur deutschen Volks- und Altertumskunde 21, 1982, S. 93–102; Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt (= Schriften des DSM, Bd. 18–22). Hamburg 1986–90, Bd. 1, S. 10f.
- 3 Daß Hildenbrock seinen Bericht nicht vor 1853 verfaßt hat, geht aus einer Bemerkung im Text hervor. Vgl. Anmerkung 42.
- 4 Bereits der Großvater des Chronisten, Friedrich Hildenbrock, hatte als Mietkutscher mit Pferden seinen Lebensunterhalt bestritten. Staatsarchiv Bremen (StAB.) 4,45-VR 56, Bl. 24.

- 5 Nach: Geh zur Schul und lerne was. 150 Jahre Schulpflicht in Bremen 1844–1994. Bremen 1994, S. 57.
- 6 Der 1814 in Blumenthal geborene Kapitän Fritz Müller lebte seit 1841 in Bremen. Er blieb nach Ausbruch des Sezessionskrieges als Soldat im Dienste der Nordstaaten verschollen. Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts. Bremen 1912, S. 344f.
- 7 Ebd.
- 8 Ebd. Gemälde von Fritz Müller sind heute im Focke-Museum, Bremen, und im DSM zu sehen.
- 9 Nach Kindlers Literaturlexikon 1974.
- 10 StAB. 4,24 E.8, Bd. 3.
- 11 Vgl. Pawlik, Peter-Michael: Von der Weser in die Welt. Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770 bis 1893 (= Schriften des DSM, Bd. 33). Hamburg 1993, Kapitänsregister.
- 12 Pawlik (wie Anm. 11), S. 270. Ein Jahr später fuhr übrigens Friedrich Wilhelm Hildenbrock auf demselben Schiff unter Kapitän Payecken als Zweiter Steuermann.
- 13 Vgl. Schaub, Gerhard: Unterwegs. Ein Kapitel aus der Familiengeschichte Schaub. IV. Die Wietings. Unveröffentlichtes Manuskript, DSM, S. 133ff.; siehe auch Schlechtriem (wie Anm. 1), S. 36.
- 14 Gemeint ist die bei Lange in Vegesack 1835 gebaute Bark JOHANN FRIEDRICH (140 CL, 29 x 8,2 x 4,9 m). Ab 1839 war Heinrich Wieting aus Vegesack ihr Kapitän. Das Schiff transportierte bis 1850 Auswanderer nach New York und Charleston. Am 24. Oktober 1850 strandete die JOHANN FRIEDRICH bei Harwich auf dem Gunflert Sand und ging verloren. Alle Passagiere wurden gerettet. Vgl. Pawlik (wie Anm. 11), S. 188.
- 15 Tecklenborg, H.: Handlexikon für Rheder, Versicherer und Schiffscapitaine. Bremen 1856, S. 331.
- 16 Anders als der Kajütsjunge Wilhelm vermag der Schiffsjunge Franz von Wahlde in seinem Bordtagebuch, das er ca. 40 Jahre nach der hier beschriebenen Fahrzeit auf der Bark PALLAS führte, den Leser unmittelbar in den Schiffsalltag einzuführen. Hier wie ebenfalls im Bordtagebuch des Amerikaners Richard Henry Dana (1834–1836) werden auch alle Arbeiten der Seeleute genau beobachtet und minutiös geschildert. Schnall, Uwe (Hrsg.): Ausgebüxt. Das Tagebuch des Schiffsjungen Franz von Wahlde mit der Bark PALLAS nach Südamerika, Mauritius, Indien und Java 1884–1886. Hamburg/Rostock 1989; Dana, Richard Henry: Zwei Jahre vor'm Mast. Vom Sklavenleben auf alten Segelschiffen. Nördlingen 1987, übersetzt nach dem Original: Two Years Before the Mast. Als Beispiel eines weiteren rückblickend geschriebenen Lebensberichts und Kontrast zu den Schilderungen Hildenbrocks vgl. die Aufzeichnungen des passionierten Bremer Seemanns Eduard Rosenhagen aus den 1850er und 60er Jahren. Rosenhagen, Eduard (genannt Ned): Ut mien Fohrenstiedje an Anners. Bremen 1908; desweiteren den Reisebericht des Schmiedegesellen Christian Beck, der seine Erlebnisse als Seemann auf einem amerikanischen Walfänger beschrieb; Storch, Robert: Fahrten und Abenteuer zu Land und zur See des Schmiedegesellen Christian Beck. Dresden 1860.
- 17 Die Brigg ELISE & CHARLOTTE (95 CL/233 RT, 28,1 x 7,8 x 3,0 m) lief 1845 bei Ulrich in Vegesack für die Firma Grovermann & Co. vom Stapel. Neben den beschriebenen Havarien im Jahre 1854 schlug sie auf der Reise nach Kuba 1864 leck, wurde in Havanna kondemniert und mitsamt ihrer Ladung verkauft. Nach Pawlik (wie Anm. 11), S. 269.
- 18 Vgl. Musterrolle, StAB. 4,24 E.8, Bd. 3
- 19 Die Identifizierung der Brigg JOHANNES EDUARD GROSSE, die in der Musterrolle nur als GROSSE auftaucht, verdanke ich Peter-Michael Pawlik. Nach seinen Angaben lief dieses Bremer Schiff auf der Nicolai-Werft in Brake am 22. Mai 1852 vom Stapel. Es wurde 1855 nach Hamburg verkauft, erhielt dort den Namen MARGARETA LOUISE und wurde 1872 als ANNA nach Dänemark verkauft.
- 20 Obrigkeitliche Verordnung vom 3. Juli 1837. Ergänzung der Wasserschout-Verordnung vom 15. Mai 1805, Art. 16. StAB. 2-R.11.h.2, Bd. 2.
- 21 Der Auswanderersegler BREMEN (410 CL/949 RT, 49,2 x 10,7 x 6,1 m), ein Vollschiiff, wurde 1854 bei Ulrichs in Vegesack für die Firma Ilken & Co. vom Stapel gelassen und brachte bis 1863 über 2000 Auswanderer nach New Orleans. Sie wurde dann an Lange, Vegesack, verkauft, der sie in der Fahrt nach Chile und Ostasien einsetzte und 1871, als Bark umgetakelt, nach Pillau verkaufte. 1888 blieb die BREMEN mit 16 Mann Besatzung in der Nordsee verschollen. Nach Pawlik (wie Anm. 11), S. 278.
- 22 StAB. 4,45 - VR 56, Bl. 314.
- 23 Deren Teilhaber Schröck gibt dort zu Protokoll, *daß dasselbe [COLUMBUS] im November des Jahres 1863 ausgesegelt, und wir weder vom Schiffe, noch von einem der darauf befindlichen Mannschaft oder Passagiere jemals das Geringste wieder gehört haben; es ist nur eine auf dem Schiffe befindliche Probekiste von Helgoland angetrieben, so daß wir annehmen mußten, daß das Schiff in der Nähe von Helgoland verunglückt sei. Wir haben auch dem zufolge von den Assecuradewren der Ladung die*

Assicuranzgelder ausbezahlt erhalten. Ich lege die Abschrift eines Briefes aus unserem Copiebuch nebst einer Liste der Passagiere, aus welcher hervorgeht, daß sich ein Hildenbrock unter denselben befunden hat, bei. StAB. Rep.8, 26, Bl. 2.

- 24 Ebd.
- 25 Rehburg am Steinhuder Meer.
- 26 Der Wasserschout war seit 1802 oberste vom Senat eingesetzte Kontrollinstanz für die bremische Schifffahrt. Jeder Seemann mußte sich von ihm in die Musterrolle eintragen lassen, wenn er auf einem Schiff anheuerte. Kam es auf See zu Streitigkeiten oder zu Meuterei, so konnten die Betroffenen den Fall nach ihrer Rückkehr vor den Wasserschout bringen, was allerdings in der Praxis selten geschah. Der Wasserschout wurde nicht von der Stadt finanziert, sondern durch Gebühren, die von den Seeleuten erhoben wurden. Vgl. dazu die Seeverordnung von 1803, Art. 18, sowie die Obrigkeitliche Verordnung aus dem Jahre 1837 (wie Anm. 20).
- 27 Die 1823 geborene Johanne Christine Hildenbrock, später verheiratet mit Georg Friedrich Krüger.
- 28 Das erste Schiff unter der Führung von Kapitän Fritz Müller hieß nicht MARIE sondern MATHILDE. Pawlik gibt allerdings 93 CL (1 CL = 6000 Pfund) Tragfähigkeit an, während Hildenbrock 150 Last, wohl Rockenlast (1 L = 4000 Pfund), nennt. Die Brigg MATHILDE (25,5 x 7,8 x 4,2 m) wurde 1838 bei der Bosse-Werft in Burg für den Eigner Diedrich Jacob Visser, Bremen, gebaut. Neben den von Hildenbrock erwähnten Reisen nach Kuba sind Fahrten nach New York, Galveston und in den Mittelmeerraum belegt. MATHILDE wechselte nach 1849 verschiedentlich den Besitzer und wurde 1863 nach Norwegen an Kapitän Nilsson aus Drammen verkauft. Vgl. dazu: Pawlik (wie Anm. 11), S. 376.
- 29 Lautsch = Launch: Englische Bezeichnung für ein großes Boot (Scheepsboot), mit dem Ladung und Passagiere befördert wurden. Die Launch entspricht der Barkasse bei uns. Nach Maritime Encyclopädie 1971.
- 30 Gelbfieber wird durch ein von Stechmücken übertragenes Virus verursacht und führt vor allem bei Erwachsenen zum Versagen der Nieren und zu blutigem Erbrechen.
- 31 Matanzas, Region und Hafenstadt im Norden Kubas.
- 32 Für Kajütsfracht und für die Unterbringung von Kajütspassagieren erhielt der Kapitän vom Reeder in der Regel eine Extravergütung. Vgl. Tecklenborg (wie Anm. 13), S. 235ff.
- 33 Schweinsfische, zu den Zahnwalen gehörende Schweinswale, die als kleine Tümmler von bis zu 2 m Länge auch an mitteleuropäischen Küsten und im Unterlauf der Flüsse vorkommen.
- 34 Bereits einige Wochen später, am 5. Mai 1842, brannte die Hamburger Altstadt bis auf die Grundmauern nieder.
- 35 Die Brigg GERMANIA, 81 CL, 25,4 x 7,4 x 3,9 m, wurde 1840 für B. Grovermann bei Ulrichs in Vegesack gebaut. Sie fuhr zunächst unter Johann Georg Wendt, dann unter Kapitän Johann Samuel Kortlang, regelmäßig nach den westindischen Häfen. 1853 wurde die GERMANIA nach Hamburg verkauft und kenterte als DANAE auf der Reede von Rio de Janeiro. Sie wurde gehoben und vermutlich wieder in Fahrt gesetzt. Vgl. Pawlik (wie Anm. 11), S. 264.
- 36 Das auf der Lange-Werft in Vegesack 1842 für die Reederei Wätjen erbaute Vollschißf GOETHE, 225 CL/506 RT, 35,4 x 9,0 x 5,8 m, verkehrte bis 1855 unter Kapitän Johann Hinrich Homann zwischen Bremerhaven und den USA als Auswanderer- und Tabaksegler. Danach wurde die GOETHE für den Südseewalfang umgerüstet und 1860 nach Norwegen verkauft. Sie war bis 1880 in Fahrt. Vgl. Pawlik (wie Anm. 11), S. 204; siehe auch Feldkamp (wie Anm. 1).
- 37 Die 1828 bei Sager in Vegesack gebaute Brigg ANNA, 67 CL, 22,9 x 6,7 x 2,9 m, Eigentümer Delius, wurde seit 1832 vom Bremer Kapitän Johann Georg Hindrichsen geführt. Sie wechselte mehrfach den Besitzer und wurde 1853 abgewrackt. Vgl. Pawlik (wie Anm. 11), S. 125.
- 38 Die Reiserouten, denen Hildenbrock folgte, waren noch durch englische Navigationsakte mit den Handelssanktionen für nicht englische Schiffe und deren Eigner in den überseeischen englischen Handelsdomänen bestimmt. Bremische Handelsplätze in Westindien waren neben dem Freihafen St. Thomas vor allem Kuba und Vera Cruz. Die Allgegenwärtigkeit der Engländer und grimmiger Widerwille der bremischen Seeleute gegen den »alten John Bull« als Kontrollinstanz werden hier dokumentiert.
- 39 Die Oldenburger Bark ATLANTIK (auch ATLANTIC geschrieben), 160 CL, wurde 1837 bei Wencke in Bremerhaven für die Paketfahrt nach Nordamerika erbaut. Sie fuhr bis 1844 unter Kapitän H. Buermann. Vgl.: Wätjen, Hans: Weißes W im blauen Feld. Die bremische Reederei und Überseebehandlung D.H. Wätjen. Wolfsburg 1983, S. 63.
- 40 Seit 1845 wurde die Bark von Kapitän F. Förster geführt. Vgl.: Abfahrten von Auswandererschiffen 1839–1874. StAB. Demnach hatte die ATLANTIK im Januar 1845 bei der Ausreise nach New York 101 Passagiere an Bord.

- 41 Während die Ausbildungsrichtlinien für Hamburg und die Region der Weser die Zulassung zur Steuer-
mannsschule erst nach Absolvierung einer mindestens sechsjährigen Fahrtzeit ermöglichten, genügte
in Bremen seit 1840 eine dreijährige Fahrtzeit als Schiffsjunge, Leicht- oder Vollmatrose. Nach
Schmidt, Rüdiger: Die Professionalisierung der nautischen Fachbildung. Die Seefahrtsschule in Bre-
men 1799–1869. In: Brockstedt, Jürgen (Hrsg.): Seefahrt an deutschen Küsten im Wandel 1815–1914.
Neumünster 1993, S. 133.
- 42 Die Schlepsschiffahrtsgesellschaft auf der Unterweser wurde 1853 in Bremen unter Federführung von
H.H. Meyer gegründet. Hildenbrocks Bemerkung über die Schlepsschiffahrt verrät, daß er seinen
Lebensbericht nach 1853 geschrieben haben muß.
- 43 Mit »stehender Takelage« ist das stehende Tauwerk, das stehende Gut gemeint. Dazu gehört jegliches
Tauwerk, das nicht über Scheerbretter oder über Blöcke läuft und zum Halten der Masten, Stengen
und Rahen dient.
- 44 Aus der Aufsicht des Untersteuermanns über die Proviantbestände wurde anscheinend die Aufgabe
des Proviantverteilers für die Zwischendeckspassagiere abgeleitet. Das Unangenehme dieser Aufgabe
bestand zum einen darin, mit den Zwischendeckspassagieren womöglich über Rationen und Qualität
der zugeteilten Lebensmittel zu streiten und andererseits dem Kapitän Rechenschaft über die Bestän-
de geben zu müssen. Vgl. dazu auch Bericht S. 46. Klagen über die Versorgung an Bord von Auswan-
derersegeln schildert u.a. Friedrich Gerstäcker in: Schnall (wie Anm. 1), S. 26f. Farbige Schilderungen
über die Verköstigung im Zwischendeck liefern u.a. auch Minna Praetorius (ebd. S. 53f.) und die
Geschwister Schreiber in: Feldkamp (wie Anm. 1); vgl. auch Wätjen, Hermann (wie Anm. 2) S. 139ff.,
ferner Engelsing (wie Anm. 2), S. 162ff.
- 45 Westlichste Spitze Kubas.
- 46 Die Brigg JOSEPHINE, 93 CL/238 RT, 25,4 x 7,6 x 4,6 m, wurde 1838 bei Lange, Vegesack, für die Firma
Wilcke & Co. vom Stapel gelassen. Ihre Reisen unter Kapitän B. Sandstedt führten nach Nord- und
Südamerika. JOSEPHINE strandete am 25. April 1863 unweit von Rio Grande. Vgl. Pawlik (wie Anm.
11), S. 194.
- 47 Ein schwimmendes Gotteshaus.
- 48 Zu deutsch: Müßiggänger, Faulenzer.
- 49 Die Schlägerei Hildenbrocks mit Kapitän Sandstedt hätte für den Zweiten Steuermann schlimme Fol-
gen haben können, zumal sie ohne Zeugen geschah. In der Musterrolle werden die Leistungen des
Steuermanns als gut bezeichnet, als Heuer sind 14 fl statt 13 fl auf der vorherigen Reise eingetragen,
und daß Hildenbrock die Heimreise nicht mitgemacht hat, geht aus der Musterrolle gar nicht hervor.
Demnach schwärzte Kapitän Sandstedt seinen Steuermann nicht beim Wasserschout an, son-
dern täuschte offenbar den bremischen Behördenvertreter über Hildenbrocks Verschwinden. Nach
der seit 1805 in diesem Punkt noch geltenden Seeverordnung konnte der Kapitän, sofern er und nicht
der Wasserschout die Mannschaft angenommen hatte, die Gage selbst ausbezahlen, war aber ver-
pflichtet, dem Wasserschout über das Betragen der Seeleute und die Höhe der Gage Auskunft zu
geben. Vgl. Obrigkeitliche Verordnung (wie Anm. 20), Art. 16.
- 50 Daß Hildenbrock auf einem amerikanischen Schiff anheuerte statt auf einem deutschen, hatte mehrere
Gründe: Er war in der Bremer Musterrolle für die JOSEPHINE eingetragen und hätte bei der Rückkehr
auf einem anderen Schiff Schwierigkeiten mit dem Bremer Wasserschout bekommen, ganz abgesehen
davon, daß Kapitän Sandstedt nach der geltenden Seeverordnung die Streichung Hildenbrocks aus der
Liste der bremischen Seefahrer hätte veranlassen können, was einem Berufsverbot gleichgekommen
wäre. Vgl. Verordnung von 1805 (wie Anm. 20), Art. 13.
- 51 Vor allem in den USA und in England verstanden sich die Wirte der Logierhäuser in den Häfen darauf,
Seeleute anzuwerben, ihnen beim Geldausgeben behilflich zu sein und wenn sie ihr Geld verjuxt hat-
ten, zu einer neuen Heuer zu zwingen, natürlich gegen Vermittlungsgebühr. Der Kapitän bezahlte
dem Wirt die Schulden des Seemanns, die der Geprellte nun auf dem Schiff abzarbeiten hatte.
- 52 Normalerweise war der Kapitän für ärztliche Hilfeleistungen zuständig.
- 53 Bremer Konsul in Le Havre war damals Franz August Friedrich Kestner. Bremischer Staatskalender
1846–48.
- 54 Diesem Bruder, der in Holland eine Ausbildung als Bereiter absolvierte, dürfte Friedrich Wilhelm
Hildenbrock auch die Zeichnungen überreicht haben. Auf dem Deckblatt steht: *La Hag 4 may 1849*
H. Hildenbrock, son frère W. Hildenbrock, Bremen. Unter dieser Information steht in derselben
Schrift, durch eine waagerechte Linie abgetrennt: *Hans Hildenbrock bekommen 1885.*
- 55 Um den Seeleuten das Desertieren zu erschweren, nahm der Kapitän ihnen vor Antritt der Reise die
Papiere ab.

- 56 Das Dampfschiff HAMBURG, 130 CL, 520 t (br.), 176 x 23,9 x 15,5 h, wurde 1841 bei Wencke in Bremerhaven für die »Hansa«-Dampfschiffs-Rhederei gebaut. 1848 wurde die HAMBURG in die Erste Deutsche Flotte integriert. Ihre Kapitäne waren C.B. Bridge und J.H. Brown. Aus: Kresse, Walter: Hamburgische Seeschiffahrt. Hamburg 1969 (= Mitteilungen aus dem Museum für Hamburgische Geschichte).
- 57 Am 8. März stimmte der Bremer Senat einer von 2064 Bremer Bürgern eingereichten Petition zu, in der neben einer neuen Verfassung eine gewählte Volksvertretung, Öffentlichkeit der Konventsverhandlungen und Pressefreiheit gefordert wurden. Vgl. Schwarzwälder, Herbert: Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Bremen 1976, 3 Bde., Band 2: Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg (1810–1918), S. 181ff.
- 58 Die Brigg LOUISE, 107 CL / 240 RT, 26 x 8 x 4,3 m, lief 1837 bei Raschen in St. Magnus für D.P. Stucken & Sohn vom Stapel und wurde als sogenanntes Paketschiff nach Philadelphia eingesetzt. 1846 übergaben J.C. von Cölln und andere Miteigner Fritz Müller die Führung. LOUISE blieb bis 1859 in Fahrt und wurde nach schweren Sturmschäden in Lissabon kondemniert und in einer öffentlichen Auktion verkauft. Vgl. Pawlik (wie Anm. 11), S. 342.
- 59 Harburg war damals die Nahtstelle zwischen den Kleinstaaten Hannover und Schleswig-Holstein. Von hier aus verkehrte bereits seit 1818 ein Dampfschiff nach Hamburg. Von 1829 bis 1838 wurde diese Fährverbindung von der Reederin Phillipine Kleudgen mit dem Raddampfer NEPTUN erfolgreich betrieben. Nach Szymanski, Hans: Die alte Dampfschiffahrt in Niedersachsen und in den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867. Hannover 1958, S. 203ff. Die Truppenkonzentrationen in Harburg sind durch die Funktion des Hafens als Verkehrsknotenpunkt zu erklären.
- 60 Weil Harburg 1848 noch zu Hannover gehörte, wurde in der Entstehungsphase des deutschen Eisenbahnnetzes zunächst eine Verbindung zwischen dem Harburger Hafen und Hannover hergestellt, während nach Bremen noch keine Eisenbahnverbindung bestand. Vgl. Löbe, Karl: Seeschiffahrt in Bremen. Das Schiff gestaltete Hafen und Stadt. Bremen 1989, S. 220.
- 61 Nach dem über dem Korb angebrachten Wahrzeichen der Stadt Bremen, einem vergoldeten Schlüssel, wurde die Anselungstonne der Weser Schlüsseltonne genannt. Sie wurde um 1790 ausgelegt. Nach Lang, A.W.: Geschichte des Seezeichenwesens. Bonn 1965, S. 48.
- 62 Bei Ausbruch des deutsch-dänischen Krieges wurde die schwarz-rot-goldene Fahne zur Flagge des Deutschen Bundes erklärt. Georg Bessell schreibt dazu: *Man hißte auf den Schiffen im Hafen die neue Flagge, und in der »Weser-Zeitung« stritten sich die Kapitäne darum, wer zuerst »das heilige Symbol der Einheit Deutschlands« auf das Weltmeer hinausgetragen habe. Wenige Wochen später erklärten die Dänen die ganze deutsche Küste für blockiert, und die stolze deutsche Flagge mußte wieder verschwinden.* Aus: Bessell, Georg: Die Geschichte Bremerhavens. Bremerhaven 1927, S. 343f.
- 63 Die Bark JOHANN GEORG, 180 CL, 1838 bei Janssen in Bremen für die Reederei Wätjen erbaut, segelte bis 1848 in der Linienfahrt zwischen New York und Bremen unter Kapitän S. Geerken. Nach Wätjen, Hans (wie Anm. 2), S. 63.
- 64 In der Verordnung zum Schutze der Auswanderer hatte der Bremer Senat bereits 1832 festgelegt, daß *für den möglichen Fall, da dem Schiffe auf der Weser oder in der Nähe derselben ein Unglück zustoßen sollte, wodurch dasselbe unfähig würde, die Reise fortzusetzen, solche Vorkehrungen getroffen seyen, daß alsdann die Auswanderer dem Staate nicht zur Last fallen.* Dazu gehörte es auch, die Reeder gesetzlich dazu zu verpflichten, die Passagiere entweder auf einem anderen Schiff unterzubringen oder ihnen das Passagegeld zurückzugeben. Bremer Gesetze waren im zu Hamburg gehörigen Cuxhaven unwirksam. Verordnung wegen der Auswanderer mit hiesigen oder fremden Schiffen. Sammlung der Verordnungen und Proclame des Senats der freien Hansestadt Bremen im Jahre 1832. Bremen 1833, S. 97.
- 65 Die Vorsegel »lagen back« heißt: sie lagen gegen den Mast und drängten das Schiff rückwärts.

Für die Überlassung des Originalberichts und der Zeichnungen zur Auswertung sowie für vielfältige Unterstützung bei den Recherchen zur Person des Autors bin ich Herrn Rüdiger Hildenbrock, Hamburg, sehr zu Dank verpflichtet.

From seaman to gold prospector.

The memoirs of Friedrich Wilhelm Hildenbrock, 1827–1863

Summary

The seaman Friedrich Wilhelm Hildenbrock of Bremen began his autobiographical report by recounting his experiences as ship's boy, sailor and second mate on ships sailing from Bremen to North America and the Caribbean until 1848. The story continues with his attempt to start a new life as prospector in the gold mines of California. Although Hildenbrock found little pleasure in seafaring, he never – except for the short prospecting endeavour – practiced another profession. In 1853 he returned to sea, and sailed on the ships *ELISE & CHARLOTTE*, Captain Payecken, *GROSSE*, Captain Wiegmann, and *BREMEN*, Captain Beenken, usually as second mate. No report of this period has come down to us. Apparently, however, Hildenbrock planned or had already begun a continuation of the memoirs, as is indicated by the abbreviation "F.f." on the last page of the original handwritten manuscript.

The author, born of a respected middle-class family, describes the trials of the heavy physical work and the dangers of life at sea in quite a drastic manner and in great detail. The first journeys on the brig *MATHILDE* under Captain Fritz Müller, a brother-in-law of Hildenbrock's, took him to the Caribbean. In addition to the accounts of harassments he was made to suffer as ship's boy, we are told of the painstaking loading and unloading of cargo and the tasks assigned to each rank of the crew. Hildenbrock also signed up on emigrant ships *GOETHE*, *ATLANTIK*, *BREMEN* which he apparently preferred because the "load" went on land on its own feet. But here again he complained of the hard work at sea, related primarily to food supply, i.e. transport of food and water to the passengers 'tween decks. The life of the crew, free-time activities on board and shore leave play a minor role in the report. According to the author, the good things that can happen to a seaman en route or on shore leave do not make up for the hardship of the work. Hildenbrock does, however, provide brief descriptions of the captains he sailed under. He tells disparagingly of Captain Kortlang of Bremen who couldn't distinguish a French light beacon from an English one, while the judgment to which his brother-in-law Captain Müller is subjected is quite well-masked.

The emphasis shifts radically in the chronicler's account of the quest for gold. Here the description of the climb up to the mines, accompanied by porters, seems to have been just as important as the depiction of the group with whom he shared the gold-washing profits as well as their self-made shelter. As concerns the profits, they were too scanty and for this reason Hildenbrock eventually set out alone on the return hike to San Francisco to find work.

Records of the Bremen State Archives and an addendum to the report made by the seaman's brother Julius Hildenbrock testify that the author returned to Bremen and continued to sign up on sailing ships of Bremen until he fell ill. From his brother we learn that Hildenbrock sought recovery in Buenos Aires in 1863 and to this end went on board the brig *COLUMBUS* of Oldenburg in December of that year. The vessel, however, was caught in a storm and sank off Helgoland. A judicial document bearing the name of the *COLUMBUS*' charterer as witness confirms the information provided in the addendum.