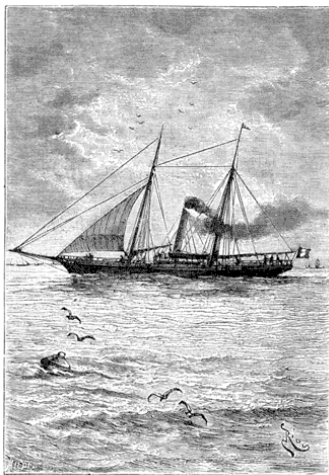


Paul Verne

Von Rotterdam nach Kopenhagen

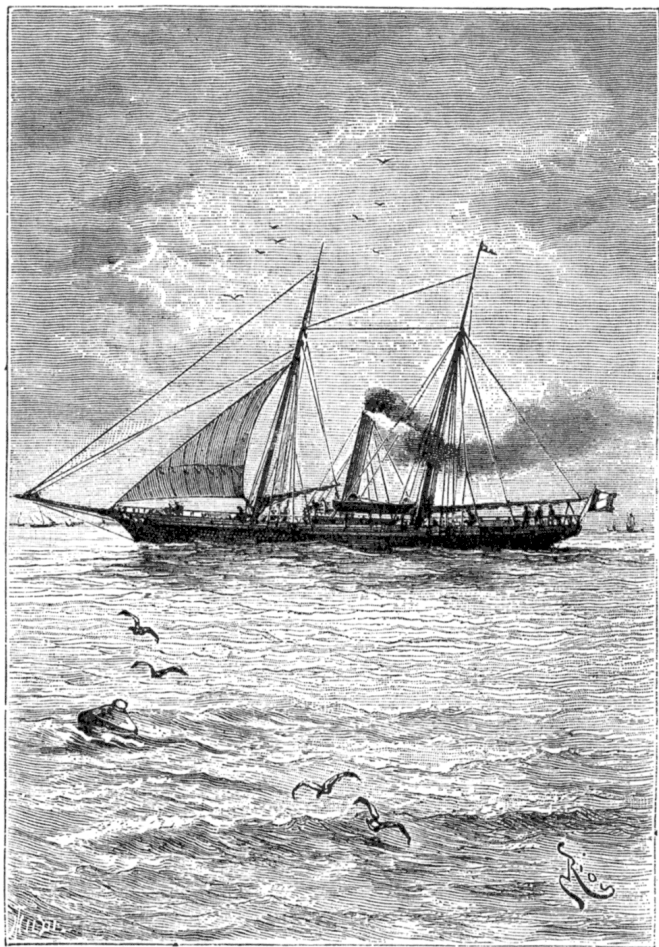
an Bord der Dampfjacht ›Saint Michel‹

Mit 16 Illustrationen von Riou



Titel der Originalausgabe:
*De Rotterdam à Copenhague à bord
du yacht Saint-Michel* (Paris 1881)

Nach zeitgenössischen Übersetzungen
überarbeitet von Günter Jürgensmeier



Die »Saint Michel«

Nach schneller, glücklicher Überfahrt von der Küste Englands nach der Maas, von Deal (Grafschaft Kent) am 5. Juni in Rotterdam angelangt, wurden wir dort noch am 10. durch ungünstige Witterung zurückgehalten. Ein stürmischer Nordwest rollte gewaltige Wogenmassen gegen den flachen Strand Hollands und verwehrte uns die Ausfahrt. Wenigstens wäre es unvorsichtig gewesen, mit unserer Dampfjacht ›Saint Michel‹, trotz ihrer bewährten Seetüchtigkeit und höchst vollkommenen Maschine, der empörten Nordsee gerade an diesen gefährlichen Gestaden Trotz bieten zu wollen.

Das war auch die Ansicht Harry Thomas Pearkops, *Pilot for the Channel and the North sea*, wie seine Karte meldete, der sich – etwas gegen unseren Willen – mit an Bord befand. Wir hatten ihn in Deal engagiert, um die ›Saint Michel‹ eigentlich nur durch die Dünen vor der Küste zu lotsen, da sich am Nachmittag des 4. Juni ein dichter Nebelschleier über den Kanal herabzusenken begann; mit der eigentümlichen Zähigkeit der englischen Rasse, die sich den Erwerb einiger Pfund Sterling nicht so leicht entgehen läßt, gelang es ihm aber doch zuletzt, uns von seiner »Unentbehrlichkeit« bei der geplanten Fahrt unserer Jacht zu überzeugen.

Dieser ›Gentleman‹, der sich trotz wiederholter Ablehnung an Bord der ›Saint Michel‹ sozusagen einnistete, hatte übrigens eine gewisse Geschichte. Thomas Pearkop ist ein Mann von mittlerer Größe mit breitem Gesicht, breiten

Schultern und starkem Körper, mit einem Wort, bei ihm geht alles in die Breite, so auch seine breiten Füße, die in breiten Schuhen ohne Absätze stecken. Er hat ein gutmütiges Aussehen, blaue Augen, eine gerade Nase – so eine Nase, von der man glaubt, sie müsse sehen können – gebräunten, ins Rötliche spielenden Teint, Bart nur unter dem Kinn – kurz, er bietet ganz das Bild eines wetterfesten Seemanns.

Thomas Pearkop besaß eine starke Stimme, die auch das Sausen des Winds übertönte, er verstand aber keine zwei Worte Französisch. Zum Glück war mir das Englische so weit geläufig, daß ich mich mit ihm verständigen konnte.

»Wir brauchen aber Ihre guten Dienste nicht, Pearkop«, sagte ich zu ihm. »Unser Kapitän kann uns schon allein führen; nachdem er in 30 Jahren 25mal über die Nordsee gekommen ist, kennt er sie gründlich und wird von Leuchtturm zu Leuchtturm ebenso sicher fahren, wie der beste Lotse von der Reede bei den Dünen!«

»Aoh, yes!« erwiderte der »Gentleman«. »Aber die Strömungen, die Sandbänke, die Nebel, besonders die Nebel, die zur Sommerzeit so häufig vorkommen und es unmöglich machen, ein Leuchtfeuer oder die Küste zu erkennen! Was wird dann aus Ihnen werden? Ach«, fügte er hinzu und hob melancholisch die großen hellen Augen zum Himmel, »wie viele Kapitäne, und darunter auch ganz vortreffliche Seeleute, haben es büßen müssen, daß sie meine Dienste abwiesen!«

Nun folgte eine Aufzählung von Schiffen aller Nationen, die gestrandet oder mit Mann und Maus untergegangen wa-

ren, nur weil sie die Warnungen dieses mit allen Gewässern der Nordsee vertrauten Mannes in den Wind geschlagen hatten. Darauf brachte er eine geradezu zahllose Menge Zeugnisse in russischer, dänischer, deutscher und italienischer Sprache hervor, von denen wir keine Silbe verstanden; nur ein einziges französisches Attest befand sich darunter, ausgestellt von M. E. Pérignon, dem Eigentümer der Dampfjacht ›Fauvette‹ und Vizepräsident des französischen Jachtklubs. Unter dieser Lawine von guten und weniger guten Gründen ermattete endlich unser Widerstand und unser Angreifer wurde nur noch hitziger, so daß uns nur der Ausweg blieb, nach ehrenvoller Verteidigung zu kapitulieren.

Wir nahmen also das Angebot Thomas Pearkops an, die ›Saint Michel‹ von Deal nach Rotterdam zu führen. Freilich mußte sich das Lotsenhonorar eine für den ›Gentleman‹ sehr schmerzhaft Amputation gefallen lassen: Es wurde von 15 Pfund seiner ursprünglichen Forderung auf 8 Pfund, also um fast 50 Prozent herabgesetzt.

Nun sahen wir erst auf ein Zeichen Thomas Pearkops in dem Boot, das ihn zu uns gebracht hatte, den Sack aus geteertem Segeltuch auftauchen, den jeder Lotse, der etwas auf sich hält, unabänderlich bei sich zu führen pflegt. Aber, himmlischer Vater, welch ein Sack war das! Anderthalb Meter lang und einen halben Meter dick, vollgestopft zum Platzen, geschnürt wie eine Preßwurst, und so schwer, daß ihn kaum zwei kräftige Männer an Bord schaffen konnten.



Aber, himmlischer Vater, welch ein Sack war das!

Ich fürchtete, die ›Saint Michel‹ werde unter dieser ungewöhnlichen Last kentern wie ein Fischerboot.

II

Bevor wir unseren Bericht fortsetzen, dürfte es sich für die freundlichen Leser, die uns auf dieser Fahrt auf der Nord- und Ostsee folgen wollen, wenn die nachfolgenden Anmerkungen für sie von einigem Interesse sein sollen, empfehlen, sie kurz mit dem Schiff bekanntzumachen, auf dem wir uns befanden.

Die ›Saint Michel‹, deren geringe Größe sie auf den ersten Blick als ungeeignet für ausgedehntere Seereisen erscheinen lassen könnte, ist eine reizende Dampfjacht, 33 Meter lang und 38 Registertonnen groß, das heißt 67 Tonnen nach der Messung des französischen Jachtclubs. Sie führt dessen dreifarbigem Wimpel mit dem weißen Stern am Mast.

Erbaut 1876 in Nantes von der Firma Jollet & Babin, verbindet diese Jacht mit einer unbezweifelbaren Solidität ganz ausgezeichnete nautische Eigenschaften, die es im schlimmsten Fall ermöglichen würden, auch sehr schlechtem Wetter zu trotzen. Nach Thomas Pearkops Aussage würde sie bei einem Sturm, den man auszustehen hätte, sogar noch mehr Sicherheit bieten als ein Fahrzeug von höherem Tonnengehalt. Eine derartige Äußerung des ›Gentleman‹ dürfte jedoch nur mit großer Reserve aufzunehmen sein, denn eine »so kleine« Jacht, die ihm »so viel« in »so

kurzer« Zeit einbrachte, mußte wohl nahezu vollkommen sein. Wir beschränken uns also darauf, von seiner guten Meinung Notiz zu nehmen; aber der Himmel gebe, daß wir niemals in die Verlegenheit kommen mögen, sie wirklich zu erproben.

Die ›Saint Michel‹ ist ein eisernes Schiff, als Goélette getakelt, durch fünf wasserdichte Scheidewände getrennt und von eleganter Gestalt. Ihre Maschine von 25 indizierten Pferdestärken, à 300 Meterkilogramm – gleich etwas über 100 effektive Pferdestärken – verleiht ihr eine Geschwindigkeit von 9 bis 9,5 Knoten in der Stunde. Diese Geschwindigkeit kann mit Hilfe des Segelwerks bis auf 10,5 Knoten erhöht werden; das Schiff ist nämlich so reichlich mit Segeln versehen, daß es, falls die Maschine oder Schraube je ein Unfall träfe, im Notfall einen gar nicht schlechten Segler abgeben könnte, denn auch ohne Unterstützung des Dampfes erreicht die ›Saint Michel‹ bei günstigem Wind eine Geschwindigkeit von 7 bis 8 Knoten.

Die Maschine ist jedoch von ausgezeichneter Konstruktion, nach dem Compound-System mit zwei ungleich großen Zylindern erbaut, hat Oberflächenkondensation und wurde von dem Marine-Ingenieur Normand in Havre entworfen. Sie macht der Werkstatt der Herren Jollet & Babin, wo sie gebaut wurde, alle Ehre.

Die innere Einrichtung der Yacht ist folgende:

Im hinteren Teil befindet sich ein Salon, nach dem man über eine gerade Treppe gelangt, die zwischen einem Dinerzimmer und einem anderen unentbehrlichen Kabinett

hinuntergeführt ist. Von diesem in Jakaranda gehaltenen Salon, dessen Diwane alle in Liegen verwandelt werden können, kommt man nach einem Schlafzimmer mit zwei Betten, Toilette, Schränken und einem Tisch aus lichtem Eichenholz. Darauf folgen nach vorn zu die Maschine und der Kesselraum, die den breitesten Teil des Mittelschiffs einnehmen. Das Vorderteil enthält den Speisesaal, zugänglich durch eine etwas gewundene Treppe, die zwischen der Kapitänskajüte und der Vorratskammer hinabführt und mit der Küche in bequemer Verbindung steht. Ganz vorn, neben der Küche, liegt das Mannschaftslogis mit sechs Schlafstätten für Matrosen. Alles in allem bietet unsere Dampfschacht einen herrlichen Anblick mit ihren hohen, geneigten Masten, dem schwarzen Rumpf, über den sich an der Wasserlinie und unter dem Barkholz weiße Streifen hinziehen, mit ihren Lichtpforten in kupfernen Rahmen, mit ihren Treppenkappen aus Teakeiche und den eleganten Linien, die sie vom Heck bis zum Vordersteven zieren.

III

Das ist die ›Saint Michel‹. Seinen Eigentümer, Jules Verne, kennt wohl so ziemlich jedermann. Mir, seinem Bruder, kommt es nicht zu, hier sein Lob anzustimmen, doch muß ich bemerken, daß dieser scheinbar unermüdliche Arbeiter doch auch gelegentlich einmal ermattet. Da wird ihm die

Ruhe zur Notwendigkeit, und er findet sie nirgends so erquickend wie in seiner Jacht auf dem ruhelosen Meer.

Viele glauben, er arbeite an Bord des Schiffes. Weit gefehlt! Er ruht hier nur aus und erholt sich während einiger Monate. Im übrigen bleibt er wach ein verlässlicher Gefährte, dem die Seekrankheit unbekannt ist, ist aber auch ein Virtuose im Schlafen, das Wetter kann sein, wie es will, stets aber ein heiterer und liebenswürdiger Gesellschafter. Doch ich will einhalten, ich verirre mich auf ein Gebiet, das mir zu betreten versagt ist. Man könnte mich der Parteilichkeit zeihen.

Abgesehen von zahlreichen Ausflügen im Kanal und längs der Küsten der Bretagne, hat die ›Saint Michel‹ schon zwei größere Reisen gemacht. Von Nantes aus trug sie im Jahr 1878 Raoul Duval, Julius Hetzel jun., meinen Bruder und mich bis zum westlichen Mittelmeer. Sie besuchte Vigo, Lissabon, Cadix, Tanger, Gibraltar, Malaga, Tetuan, Oran und Algier und hielt sich ausgezeichnet auch während der wenigen Tage stürmischen Wetters, die uns nicht erspart blieben.

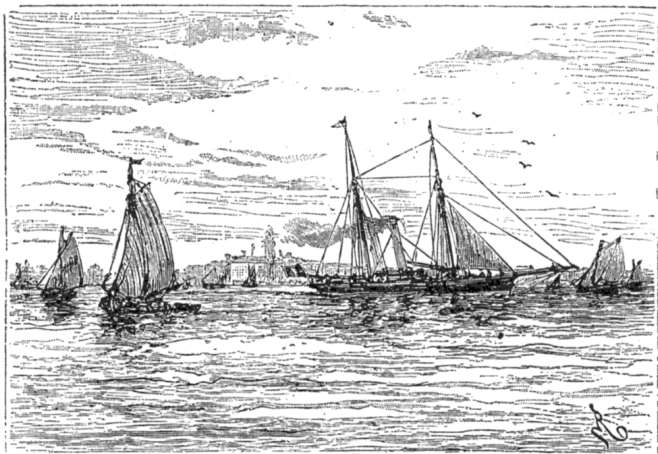
Es ist allzu schwer, den Reiz in Worten wiederzugeben, den man empfindet, auf solche Weise die Küsten Spaniens, Marokkos und Algeriens zu besuchen. Dasselbe gilt auch von der zweiten Reise, welche die Gestade Englands und Schottlands und Edinburgh zum Ziel hatte. Vielleicht veröffentlicht mein Bruder noch einmal die »Denkwürdigkeiten der ›Saint Michel‹«, was meiner Meinung nach ungemein

zur Entwicklung des Jachtsports in Frankreich beitragen würde.

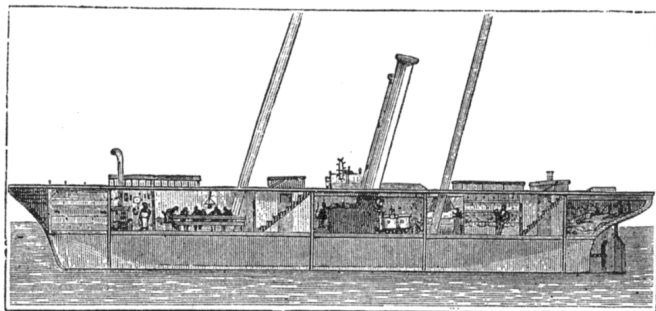
Dieses Jahr war es anfangs unsere Absicht, über Christiania, Kopenhagen und Stockholm nach Petersburg zu gehen. Verschiedene Erwägungen führten jedoch eine Abänderung dieses Reiseplans herbei. Wir hatten sogar schon darauf verzichtet, der Ostsee überhaupt einen Besuch abzustatten, und wenn wir dennoch dorthin gelangten, so war das die Folge ganz unerwarteter Umstände, wie man aus diesem Bericht erkennen wird.

Befehligt wird die ›Saint Michel‹ von Kapitän Ollive, gebürtig von der kleinen Insel Trentemoult, einem reizenden, mitten in der Loire unterhalb Nantes gelegenen Fleckchen Erde, die, wie das zugehörige Städtchen Batz, noch die Sitten der Vorfahren bewahrt hat. Erfahren in der Küstenfahrt, die er 25 Jahre lang betrieben hat, ist unser Kapitän ein kluger Mann und guter Seefahrer, dem man sich ruhig anvertrauen kann.

Wenn ich nun noch hinzufüge, daß die gesamte aus der Bretagne stammende Besatzung aus einem Maschinisten, zwei Heizern, einem Obersteuermann, dem Sohn des Kapitäns, drei Matrosen, einem Schiffsjungen und einem Koch besteht, und endlich als die an Bord befindlichen vier Passagiere nenne Jules Verne, den Advokaten Robert Godefroy aus Amiens, meinen ältesten Sohn und mich selbst, so ist der geneigte Leser vollständig mit der ›Saint Michel‹ und ihrem Personal bekannt.



Die »Saint Michel« vor Vlissingen



Schnitt durch die »Saint Michel«

IV

Wir lagen also in Rotterdam fest und warteten auf einen Wetterumschwung, um uns direkt nach Hamburg zu begeben; Preis 11 Pfund statt 17, die Thomas Pearkop verlangt hatte, um uns bis zur Mündung der Elbe zu lotsen. Die ›Saint Michel‹ lag verankert in der Maas, dicht vor dem schönen Park, der sich an dieser Stelle der grünen Umgebung der hübschen Stadt anschließt. Die unfreiwillige Muße, die uns der steife Nordwest auferlegte, benutzten wir zum Besuch von Den Haag und Amsterdam und der höchst wertvollen Museen, von deren Pracht wir noch geblendet waren. Man muß eben Holland selbst gesehen haben, um Rembrandt ganz schätzen zu lernen. Wer nicht ›Die Nachtwache‹ und ›Die Anatomiestunde‹ gesehen hat, wird nimmermehr das Genie des großen Malers richtig würdigen. Dasselbe gilt von dem berühmten Gemälde Paul Potters, das einen Stier vor einer auf der Erde liegenden Kuh darstellt.

Der Eindruck dieser Meisterwerke der Kunst ist desto überraschender, weil man ihn inmitten einer großen Zahl Gemälde von Rubens, Van der Helft, Van Dyk, Murillo, Hobbema, Ruysdael, Teniers, Breughel de Velours und anderer empfängt, deren Sammlung diese Museen geradezu über alle anderen erhebt. Leider lassen die Lokalitäten viel zu wünschen übrig und erscheinen der Schätze, die sie bergen, keineswegs würdig. Wie ist es möglich, daß so reiche und kunstsinnige Städte wie Amsterdam und Haag keine

Museen erbauen, die ihrer Liebe zur Kunst einigermaßen entsprechen?

Was wir sonst von Holland durch ein Waggonfenster sahen, war nur ein flüchtiges Bild seiner grünen Weiden, seiner nach dem Lineal ausgehobenen Kanäle mit dem Hintergrund zahlloser Windmühlen, die den Horizont beleben; aber alles bekräftigt doch des Dichter Cavalier Butler geflügeltes Wort: »Holland geht 50 Fuß tief im Wasser; die Erde, die das Land bildet, ist nur verankert, man befindet sich darauf gleichsam an Bord.«

Allmählich drängte uns die Zeit. Wir hatten schon den 11. Juni und mußten an den Aufbruch denken, wenn nicht der ganze Reiseplan umgeworfen werden sollte, obgleich der Wind immer ungünstig blieb und die pittoresken Mühlen von Rotterdam mit ihren Riesenarmen unablässig in der Luft herumwirbelten.

Wir beschlossen also, zunächst nach Antwerpen zu gehen.

Nach dieser Stadt kann man durch die Maas und Schelde verbindenden Kanäle gelangen, ohne die offene See zu berühren. Man folgt dabei jetzt dem Fluß, dann wieder einem Kanal, den die ausgedehnten Wiesen an seiner Seite um etwa 2 Meter überragen, und in denen man durch vortrefflich instand gehaltene Schleusen gelangt. Diese uns völlig neue Wasserfahrt bot allen Teilnehmern ein ungewöhnliches Interesse, weshalb wir einen Augenblick dabei verweilen.

Nach einem letzten Blick auf das Barometer, das unabänderlich auf 750 Millimeter stehenblieb, und trotz der Ver-

heißung besseren Wetters durch Thomas Pearkop, dem der Verzicht auf die Fahrt nach Hamburg einige Pfund Sterling zu rauben drohte, dampft die ›Saint Michel‹ um 9 Uhr morgens nach Antwerpen ab, obwohl wir entschlossen blieben, wenn das Wetter wirklich günstiger würde, das erste Projekt wieder aufzunehmen.

Man braucht 12 volle Stunden, um durch dieses merkwürdige Land zum rechten Ufer der Schelde zu kommen. Der Weg führt zwischen den großen Inseln Zeland, Voorne, Goeree, Schouven und Walcheren hin, hier in engem Kanal, dort auf wirklichen Binnenseen, die ohne Ausgang zu sein scheinen, und immer mitten unter Barken, Lastschiffen, Sloops, Goéletten und Dampfern, von denen diese wie weite Prärien stillen Gewässer unaufhörlich durchfurcht werden.

Die Nacht verlief ohne Störung in Ziericksee, am Ende des zweiten Kanals, und am nächsten Tag, am 12. Juni, weckte uns Thomas Pearkop mit der Meldung, daß das Wetter umgeschlagen sei. Da der wackere Lotse dieselbe Nachricht aber schon vier- oder fünfmal gebracht hatte, verhielten wir uns seinen Worten gegenüber zunächst etwas ungläubig. Auf Deck überzeugten wir uns diesmal jedoch von der Wahrheit seiner Aussage; das Barometer war gestiegen und der Wind während der Nacht schwächer geworden. Wir verzichteten also auf Antwerpen und begnügten uns mit einer flüchtigen Betrachtung der Schelde, die mir an dieser Stelle viel Ähnlichkeit mit der Loire zu haben

schien; dann steuerten wir statt nach rechts nach links hin und begaben uns nach Vlissingen.

Die Stadt ist eigentlich nur ein Nest zu nennen und bietet an sich keinerlei Interesse; sie liegt ziemlich fern vom Hafen, der, den Aussagen der Einwohner nach, einmal noch zu hoher Bedeutung gelangen soll. Wir wünschen es aufrecht, aber wir hoffen auch, daß sich die dortigen Kaufleute etwas entgegenkommender verhalten würden, als es unserem Maschinisten gegenüber der Fall war.

Nachdem wir zu wahrhaft unerhörten Preisen Kohle eingenommen hatten, verließ unsere Jacht Vlissingen wieder, und zwar gegen 5 Uhr nachmittags; die Mündungen der Schelde sind bald erreicht, und nun befinden wir uns also auf der Fahrt nach Hamburg, unter der hohen Leitung des behägigen Thomas Pearkop. Wir hatten verabredet, daß die ›Saint Michel‹ im Vorübergehen auch Wilhelmshaven, den großen deutschen Kriegshafen, anlaufen sollte, der sich am Jadebusen, neben der Ausmündung der Weser befindet und den wir gern besichtigt hätten.

Er ist doch ein Lotse ersten Ranges, dieser Teufel von Pearkop! Trotz seiner 50 Jahre hat er ein Auge ohnegleichen! Am Tag wie in der Nacht entgeht ihm kein Leuchtturm, kein Feuerschiff, kein Fahrzeug oder die flache Küste, die er immer eine Viertelstunde früher wahrnimmt als jeder andere. Und dann jener famose Seesack: der enthält Karten, Pläne, Instruktionen und besonders ein ungeheures Fernrohr! Herr des Lebens, was ist das für eine gewaltige Röhre! Es stammt, seiner Aussage nach, von einem großen,

norwegischen Schiff, das auf den Godwinbänken, an der Mündung der Themse, unterging und von dem nichts, gar nichts, gerettet wurde außer diesem gigantischen Fernrohr.

Thomas Pearkop versicherte, er werde es auch für viel Geld nicht hergeben, obwohl er sonst nach einem Goldstück ziemlich gierig ist.

Wenn dieses Unding mir gehörte, ich gäb' es umsonst weg oder zahlte dem noch drauf, der mir diese Last abnähme, denn ich habe dadurch niemals weder Land noch Licht, weder Ankerboje noch Bake zu erkennen vermocht.

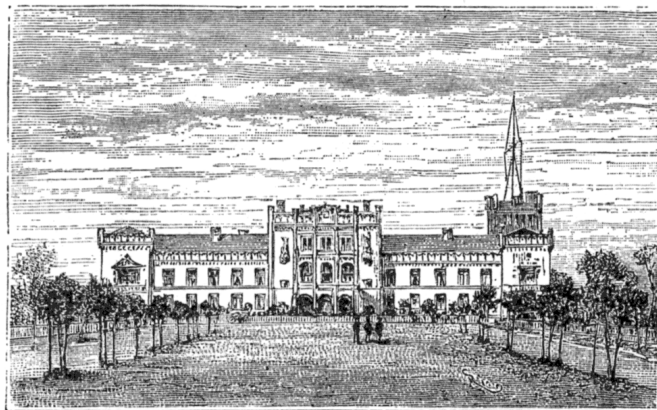
V

Auf offener See weht noch immer der Nordwestwind, freilich etwas schwächer, aber doch noch stark genug, um uns einigermaßen zu beunruhigen. Wir haben einen langen Weg vor uns, ohne einen Hafen außer Texel, im Norden der Zuidersee, und dieser hat eine schwierige Einfahrt. Sind wir einmal darüber hinaus, müssen wir wohl oder übel weiterdampfen. Die Brise nahm allmählich wieder zu und es war zu befürchten, daß sie mit Sonnenaufgang noch mehr auffrischte. In diesen höchstens 15 bis 20 Faden tiefen Gewässern kommt das Meer schnell in kräftige, kurz stoßende Bewegung und wirft ein so flachgehendes Schiff wie unsere ›Saint Michel‹ unbarmherzig hin und her.

Wir dachten also schon ernsthaft daran, in Texel wieder vor Anker zu gehen, doch bestimmten uns einerseits



Unsere Ordonnanz geht auf ihn zu



Das Amtgebäude des Gouverneurs von Wilhelmshaven

die Weigerung Thomas Pearkops, der keine Lust zu haben schien, nachts dort einzulaufen, und ein weiteres Steigen der Quecksilbersäule des Barometers, die Reise fortzusetzen. Mit Sonnenaufgang wehte der Wind, wie vorausgesehen, wirklich stärker, er ging aber gleichzeitig nach Norden um, was für uns von Vorteil war. Mit dem Wind von der Seite erreichte die ›Saint Michel‹ mit Hilfe ihrer Segel bald eine Geschwindigkeit von 10 Knoten. Das Wetter klarte nach und nach auf, und gegen 9 Uhr abends kamen wir vor dem Jadebusen an. Dann heuerten wir einen Bremer Lotsen, dessen Boot auf dem Meer am Eingang der Bucht umherschaukelte, und der es übernahm, unsere Jacht nach Wilhelmshaven zu bringen, wo wir gegen Mitternacht eintrafen.

Dieser ausschließlich militärischen Zwecken dienende Hafen an der Westseite der Bucht ist durch Tore ohne Schleusen versperrt, die nur zur Flutzeit geöffnet werden, um Schiffe ein- oder auslaufen zu lassen. Wir wußten natürlich nicht im voraus, welcher Empfang uns von den Hafenbeamten zuteil werden würde, und ob man einem französischen Schiff überhaupt den Zutritt gestatten würde.

Wer darüber staunen sollte, daß wir als Franzosen so begierig waren, mehrere Punkte der deutschen Küste und vor allem Wilhelmshaven kennenzulernen, dem diene als Erklärung, daß wir der Ansicht huldigen, man könne von fremden Völkern allemal dieses oder jenes lernen. Was übrigens Deutschland betrifft, so legten wir uns natürlich von

vornherein die unter den gegebenen Umständen notwendige Zurückhaltung auf.

Am 14. Juni um 8 Uhr morgens gingen wir, mein Bruder und ich, an Land, um die nötigen Schritte zu tun. Ein Herr (in Uniform, wie alle, die zu der Regierung in irgendeinem näheren Verhältnis stehen) empfing uns und wies uns zunächst an den Admiral-Gouverneur von Wilhelmshaven, der in einer Entfernung von 2 Kilometern wohnt. Begleitet von einer straff einherschreitenden Ordonnanz begaben wir uns schnellen Schritts zur Amtswohnung des Gouverneurs. Der Admiral ließ uns melden, daß er vor 10 Uhr niemand empfangen könne. Auf unser Gesuch um Erlaubnis zur Einfahrt, da wir die Flut nicht verpassen wollten, erhielten wir denn auch eine schriftliche Order an den Hafenkapitän Möller, den wir nun unverzüglich, begleitet von einer womöglich noch strammeren Ordonnanz, aufsuchten.

Nach halbstündigem Bemühen entdeckten wir Kapitän Möller endlich, in Uniform und den Säbel an der Seite.

Unsere Ordonnanz geht auf ihn zu, bleibt drei Schritte vor dem Offizier unbeweglich stehen, die Fersen geschlossen, die linke Hand an der Dienstmütze und überreicht mit der rechten Hand dem Kapitän die schriftliche Order des Admirals.

Wenn ich diese Einzelheiten erwähne, so geschieht es, weil sie eine der originellen Seiten der militärischen Organisation Deutschlands illustrieren. Unser Begleiter führte alle Bewegungen mit wahrhaft mechanischer Sicherheit und absoluter Regelmäßigkeit aus, ein Beweis, wie tief die

Regeln der Disziplin und der Respekt vor dem Vorgesetzten jedem Untergebenen in Fleisch und Blut übergegangen sind. Mein Leben lang werde ich diesen regungslosen Soldaten nicht vergessen, der erst ein Zeichen seines Vorgesetzten abwartete, um seine Position zu verändern, und dann noch immer voller Respekt vor ihm stehenblieb. Ganz ähnlich verhält es sich zwischen allen Graden der deutschen Armee gegenüber den höheren Chargen.

Kapitän Möller erlaubte uns sofort, in den Hafen einzulaufen; er gab die nötigen Befehle und 1 Stunde später lag die ›Saint Michel‹ am vorderen Hafenbassin vertäut.

Wilhelmshaven ist noch ziemlich neuen Ursprungs; es besteht erst seit etwa 15 Jahren, das heißt seit der Zeit, wo die Provinzen Schleswig und Holstein wieder dem deutschen Reich einverleibt wurden.

Es ist das einzige militärische Etablissement, welches das deutsche Reich an der Nordsee besitzt, und wird noch immer mit rastlosem Eifer ausgebaut, so daß es in kurzer Zeit eine Festung ersten Ranges darstellen muß. Seine Lage im Grunde des Jadebusens schützt es vor einem Bombardement von der Seeseite.

Außer den Batterien, die es bis zur Mündung der Bucht beschützen, bietet eben die Bucht selbst ihm eine natürliche Verteidigung, da sie nach Entfernung der Seezeichen für jede feindliche Flotte so gut wie unerreichbar ist. Das Fahrwasser in sie hinein ist außerordentlich gewunden, die Strömung sehr schnell, und wenn es Kanonenboote wagen sollten, sich einen Weg zu erzwingen, wären sie aus kurzer

Entfernung einem verheerenden Feuer schwerer Batterien ausgesetzt, die alles in Grund und Boden schießen, was den Torpedos vielleicht entgangen sein sollte.

Vorläufig hat der Hafen nur einen Zugang; binnen 2 Jahren wird er jedoch noch einen zweiten besitzen, an dem man Tag und Nacht arbeitet und der ihm einen weiteren Vorzug gewähren wird.

Er enthält zwei Bassins, den Vorhafen, in dem die ›Saint Michel‹ liegt, und den eigentlichen Kriegshafen, in dessen Hintergrund sich zahlreiche Werkstätten, Werften und Docks befinden. Dieser Teil ist für Fremde nur mit besonderer schriftlicher Erlaubnis des Gouverneurs zugänglich.

Wir wünschten natürlich lebhaft, auch diesen reservierten Teil der Anlage kennenzulernen, und begaben uns deshalb gegen 2 Uhr zum Hotel des Gouvernements, um die unumgänglich nötige schriftliche Erlaubnis auszuwirken.

Der Vizeadmiral-Gouverneur war abwesend und wir richteten unser Gesuch demnach an den stellvertretenden Gouverneur, den Konteradmiral Berger. Der hohe Offizier empfing uns unverzüglich. Er äußerte seine Befriedigung darüber, auch einmal eine französische Jacht den großen deutschen Kriegshafen besuchen zu sehen, und fügte dem sogar eine Entschuldigung bei, daß er uns am Morgen unmöglich habe empfangen können.

Dieses wohlwollende Entgegenkommen erfüllte uns mit bester Hoffnung; als wir jedoch den delikaten Punkt berührten, erklärte der Admiral, daß er Erlaubnis zum Besuch des eigentlichen Arsens nur nach Anfrage in Berlin

gewähren könne, und erbot sich, sofort dorthin zu telegrafieren. Wir lehnten das dankend ab. »Ist es aber«, fragte ich, »nicht vielleicht gestattet, wenn nicht das Arsenal, so doch das Artillerie-Schulschiff, die ›Mars‹ zu besuchen, die im Vorderhafen ankert?«

»O, gewiß«, antwortete der Admiral; »ich werde Ihnen meine Karte übergeben, die Sie dem diensttuenden Offizier übermitteln lassen wollen, und er wird Sie zweifelsohne willkommen heißen. Sie werden da die neuesten Geschütze sehen, und ich empfehle Ihrer Aufmerksamkeit besonders das 24-Zentimeter-Rohr, mit dem wir uns schmeicheln, jeden existierenden Panzer noch in einer Entfernung von 800 Metern zu durchbohren.«

Wir verabschiedeten uns von Seiner Exzellenz und trafen eine Viertelstunde später bei der Fregatte ›Mars‹ ein.

Dieses ungepanzerte Eisenschiff erscheint auf den ersten Blick von etwas schwerfälliger Bauart, erfüllt jedoch seinen Zweck ganz ausgezeichnet. Die Bewaffnung besteht aus allen in der deutschen Marine jetzt gebräuchlichen Kalibern, von der Kruppschen 8- bis zur 24-Zentimeter-Kanone, dem Geschütz, auf das uns Admiral Berger ganz besonders hingewiesen hatte.

An Bord angelangt, empfängt uns der Kapitän und zweite Befehlshaber der Fregatte, der des Französischen ebenso gut mächtig ist wie jeder gebildete Franzose. Er stellt sich uns zur Verfügung und zeigt und erklärt uns sein Schiff mit der größten Zuvorkommenheit. Das 24er Krupp erregte natürlich unser besonderes Interesse. Wie alle aus der großen

Werkstatt in Essen stammenden Geschütze ist auch dieses aus Gußstahl hergestellt und mit Schmiedeeisenringen verstärkt; denn wenn sein Geschöß auf 800 Meter noch die stärksten Panzerplatten durchschlagen soll, muß es eine wahrhaft ungeheure Anfangsgeschwindigkeit haben, die nur durch eine sehr starke Pulverladung zu erzwingen ist.

Unser Besuch endete im Achtersalon, wo sich eine Anzahl Offiziere befand, denen der Kapitän uns vorstellte. Alle sprachen geläufig englisch und französisch. Sie erzählten uns von einem unlängst an Bord ihrer Fregatte vorgekommenen Unfall, bei dem eine Granate geplatzt war, als sie eben in das Geschützrohr eingeführt werden sollte; acht Mann waren dabei getötet und noch ein Dutzend andere mehr oder weniger schwer verletzt worden. Auch auf einem anderen Schiff war eine Kruppsche Kanone explodiert und hatte erhebliche Verheerungen angerichtet. Die Offiziere sprachen ungemein zwanglos über diesen Vorfall. Sie hätten noch hinzufügen können, daß eines ihrer Panzerschiffe kürzlich beinah untergegangen wäre, als es durch ein falsches Manöver gegen den Hafendamm in Kiel anlief und ein Leck bekam, ein Unfall, der wenigstens in französischen Zeitungen nirgends besprochen worden ist.

Der Dienst für die Marineoffiziere an Bord der ›Mars‹ muß ziemlich beschwerlich sein. Die Mannschaft des Schiffs wird nämlich alle 2 Monate gewechselt, um eine möglichst große Anzahl Matrosen mit der Bedienung der Geschütze vertraut zu machen. Solange die Fregatte im Hafen liegt, detachiert man auch eine Abteilung der Mannschaft nach

einem Kanonenboot, um auf der Reede nach einem Ziel schießen zu lernen. Auf jeden Fall wird in Wilhelmshaven sehr viel Pulver verschossen. Tag für Tag haben Matrosen und Marinesoldaten Schießübungen, denen man hier mit Recht großen Wert beilegt.

Gegen 4 Uhr nahmen wir Abschied, nachdem wir dem zweiten Befehlshaber und den Offizieren unseren aufrichtigen Dank abgestattet hatten.

VI

Am nächsten Morgen befand sich die ›Saint Michel‹ schon unter Dampf, um mit der Flut den Hafen zu verlassen und nach Hamburg, dem Ziel unserer Reise, abzugehen. Wir trafen eben die letzten Vorbereitungen, als ein Marine-Ingenieur an Bord kam, um die Jacht zu visitieren; er stellte dabei auch die Frage, wohin wir uns zu begeben gedächten.

»Nach Hamburg«, erwiderte mein Bruder, »wir haben bereits zu viel Zeit versäumt, um noch in die Ostsee gehen zu können, denn es scheint mir nicht ratsam, an der gefährlichen Westküste Jütlands hinaufzusegeln.«

»Warum benutzen Sie dann nicht den Eiderkanal, der im Kieler Busen mündet?« fragte der Ingenieur. »Damit ersparen Sie sich die Reise um ganz Dänemark und gelangen nach einer Fahrt durch wirklich reizende Landschaften am übernächsten Tag in die Ostsee.«

»Das würde uns ja sehr angenehm sein«, bemerkte ich;

»doch ist der Kanal, soviel ich weiß, durch mehrere Schleusen unterbrochen, die vielleicht zu kurz sind um sie mit der ›Saint Michel‹ zu passieren.«

»Das glaube ich nicht«, erwiderte der Ingenieur. »Übrigens können wir uns darüber sehr leicht vergewissern. Wie lang ist Ihre Jacht?«

»Mit dem Bugspriet 36 Meter.«

»Das ist freilich etwas lang, meine Herren. Doch wir werden ja sehen; folgen Sie mir bitte zum Hafenamt, wo man uns verlässlichen Aufschluß geben wird.«

Unterwegs begegneten wir einem Korvettenkapitän, der mit dem Torpedodienst im Jadebusen betraut war. Der Ingenieur teilte ihm unsere Absicht mit und fragte, ob er sie für ausführbar halte.

»Das ist sehr einfach«, antwortete der Offizier. »Gehen Sie mit mir an Bord eines kleinen Dampfers, der direkt von Kiel hier eingetroffen ist. Hier in der Nähe hält eine Dampfschaluppe. Wenn Sie mich begleiten wollen, werden wir sogleich über die Abmessungen der Schleusen aufgeklärt sein.«

Wir nahmen den freundlichen Vorschlag an und befanden uns 10 Minuten später an Bord des Dampfers, der durch den Eiderkanal zwischen Kiel und Wilhelmshaven verkehrt.

Als ich die im Verhältnis zu seiner Länge sehr große Breite dieses Schiffs bemerkte – eine Bauart, die ohne Zweifel mit Rücksicht auf eben jene Schleusen beliebt geworden ist – hatte ich wenig Hoffnung. Mir erschien unsere Jacht

entschieden zu lang für die betreffenden Schleusenkammern.

Während ich meinem Bruder diese Befürchtungen mitteilte, hatten die Offiziere Spezialkarten des Eiderkanals herbeischaffen lassen und maßen die Länge der Schleusen.

Nach ziemlich langer Debatte mit dem Kapitän des Dampfers erklärt der Ingenieur, daß wir wahrscheinlich passieren könnten, daß man darüber durch genaue Messung der ›Saint Michel‹ aber noch weitere Gewißheit erlangen könne. Die Schaluppe dampft ab und wir kehren wieder an Bord zurück.

Bei der Ankunft begegnen wir noch einem hohen Offizier, dem der Ingenieur unsere Verlegenheit mitteilt. Nach der üblichen Vorstellung sagt der Offizier zu uns:

»Wir haben ja Gelegenheit, meine Herren, all Ihre Zweifel auf die einfachste Weise zu lösen. Hier liegt auch ein Kanonenboot, das kürzlich von Kiel nach Wilhelmshaven durch den Kanal gedampft ist. Wir messen, wenn Sie gestatten, ihre Jacht genau aus, dann das Kanonenboot ebenso, und Sie werden sofort wissen, woran Sie sind.«

Wenige Minuten später war die ›Saint Michel‹ von der Spitze des Bugspriets bis zum Hackbord mittels einer Leine gemessen, dann begaben wir uns zum Kai, wo das Kanonenboot lag, und es zeigte sich, daß es noch zwei Meter länger war als unsere Jacht.

Wir glaubten nun zwar unserer Sache gewiß zu sein, aus übergroßer Vorsicht entließ mein Bruder jedoch an den Kanaldirektor noch eine Depesche mit der genauen Längen-

angabe seiner Jacht und mit der Bitte, uns nach Tönning Nachricht zu geben, ob wir die Fahrt durch den Kanal unternehmen könnten. Darauf verabschiedeten wir uns von den deutschen Offizieren und kehrten zu unserem Schiff zurück.

1 Stunde später dampfte die ›Saint Michel‹ ab nach Tönning, einem kleinen holsteinischen Hafen an der Mündung der Eider.

VII

Jetzt meldete sich Thomas Pearkop wieder, der sich mit seiner Lieblingsrechnung beschäftigt zu haben schien.

»Wenn Sie mir 2 Pfund mehr geben«, sagte er, »erspare ich Ihnen das Lotsenhonorar für die Fahrt durch den Jadebusen, das mindestens 5 Pfund beträgt, und führe das Schiff selbst hinaus.«

»Aber, Pearkop«, erwiderte ich, »das Fahrwasser ist nicht gerade einfach. Wir sind während der Nacht hier angekommen, Sie haben sich also wohl kaum genügend darüber und über die Lage der Baken unterrichten können.«

»Beruhigen Sie sich, meine Herren, ich habe alles gesehen, was ich brauche, und nehme die Verantwortung auf mich.«

Das Angebot wurde angenommen. Thomas Pearkop leitete das Schiff vortrefflich und verdiente sich seine 2 Pfund, während wir 3 sparten.

Am 15. Juni gegen Abend kamen wir im Hafen von Töning an, der eine herrliche Lage am rechten Eiderufer hat, und nachdem am folgenden Morgen Kohle gefaßt war, besorgten wir uns einen Lotsen nach Rendsburg, dem Punkt, wo der eigentliche Kanal seinen Anfang nimmt.

Hier erwartete unser aber eine schmerzliche Enttäuschung. Ein Brief des Kanaldirektors, die Antwort auf unser Telegramm, meldete, daß wir die Schleusen nicht passieren könnten, da unsere Jacht um 3 Meter zu lang sei.

Was nun?

»Es soll niemand sagen«, rief da mein Bruder, »daß Bretagner sich durch unerwartete Hindernisse unterkriegen lassen! Die ›Saint Michel‹ ist zu lang? ... Gut, dann schneiden wir der ›Saint Michel‹ die Nase, das heißt das Bugspriet ab und wenn es nötig sein sollte auch noch die Gallion!«

»Einverstanden«, gab ich zur Antwort, »doch wollen wir damit warten, bis die Jacht an die erste Schleuse kommt.«

Sobald sich die Nachricht verbreitete, daß wir den Eiderkanal passieren wollten, kam es unter den Bewohnern des Landes, den Kaufleuten und Lieferanten, die das Eintreffen einer französischen Jacht herbeigelockt hatte, zu lebhaften Diskussionen. Die Mehrheit behauptete, daß wir unmöglich hindurchkommen könnten. Wir ließen die guten Leute reden und fuhren nach Rendsburg ab, wo wir gegen 6 Uhr abends ankamen.

Zunächst fährt man von hier aus also die reizende Eider hinauf, die sich in unzähligen Krümmungen dahinwindet. Oft kommt man wieder ganz nah an den Punkt zurück,

wo man vorher war, und ich schätze die Länge der Wasserstraße von Tönning nach Rendsburg auf mindestens 150 Kilometer, während die Luftlinie bestimmt nicht mehr als etwa 80 beträgt.

Das Land ist flach, aber üppig grün und hat viele Weiden, auf denen sich Pferde, Kühe und Schafe zu Hunderten frei umhertummeln; von Zeit zu Zeit erscheinen einzelne, bewaldete Hügel, Fabriken, Landgüter, die Häuser mit ungeheurem Strohdach bedeckt; die niedrigen Backsteinmauern durchbrochen durch die Pfosten der Fenster mit grünem Rahmen, weiterhin ein oder zwei kleine Städtchen, Friedrichstadt, Erfde, Hohe Fähre und andere Flecken, die alle unter Bäumen versteckt liegen. Der Fluß ist im allgemeinen zwar tief genug, aber das eigentliche Fahrwasser oft von zu vielen Küstenfahrzeugen jeder Art, besonders von roten, blauen und grünen Galioten beansprucht, auf denen der Schiffer gleich mit Frau und Kind wohnt, und deren gelbliche Segel mit dem Grün der Landschaft angenehm kontrastieren. Trotz der Gewandtheit unseres holsteinischen Lotsen geriet die ›Saint Michel‹ doch einmal mit dem Ende des Hinterstevens auf Grund und konnte nur mit Mühe wieder flottgemacht werden.

In Rendsburg, wo wir gegen 6 Uhr abends ankamen, befindet sich die erste Schleuse. Werden wir hindurch können? Auf den ersten Blick erscheint das zweifelhaft. Die Kammer erscheint so kurz. Unsere Ungewißheit währte nicht lange, nach 2 Minuten liegt die Yacht in der Schleusenkammer, paßt aber so knapp hinein, daß wir, um die

folgenden, etwas kürzeren Schleusen passieren zu können, wirklich das Bugsprit einholen müssen – eine mühsame, zeitraubende Arbeit, die wir jedoch sofort vornehmen. Glücklicherweise brauchten wir die Gallion am Vordersteven nicht zu opfern.

Rendsburg, vor der Annexion eine bedeutende, große deutsche Stadt Dänemarks, ist durch seine Lage ein wichtiger Ort. Schon im Altertum konnte es an seine Tore schreiben:

Eydora Romani terminus imperii.

In der Tat bildete die Eider eine der Grenzen, über welche die römische Herrschaft nicht hinausreichte. Jetzt ist Rendsburg der Sitz des Kommandos des 11. deutschen Armeekorps. Die Stadt an sich bietet wenig Interessantes, aber die Umgebung ist recht anziehend. Der Park mit seinen mächtigen Bäumen, deren unterste Äste ihre Blätter in der Eider baden, ist wirklich reizend.

Von der Pracht der Vegetation dieser nordischen Länder macht sich derjenige, der sie nicht selbst gesehen hat, kaum eine richtige Vorstellung. Es scheint, als ob die Natur nach sechsmonatigem Winterschlaf hier desto schneller erwachte. Sie beeilt sich gleichsam, den grünen Frühlingsschmuck anzulegen, um die düsteren, traurigen Tage der strengeren Jahreszeit vergessen zu machen. Die Feldblumen warten nicht einmal das Schmelzen des Schnees ab, die Baumknospen sprengen die dünne Eiskruste, welche die durch den aufsteigenden Saft belebten Zweige vielleicht



*Die Eider: Das Ufer verschwindet gänzlich
unter dem dunkel glänzenden Grün*

noch bedeckt, und alles entwickelt sich mit einem Unge-
stüm, das im wärmeren Klima Frankreichs unbekannt ist.

Von Rendsburg bis Kiel führt der Kanal durch einen wirk-
lichen Park, eine Art Saint Cloud, aber mit 200 Fuß hohen
Bäumen, hauptsächlich Buchen, die an die Stelle der Eichen
und Weidenbäume der Vorzeit getreten sind. Hier erweitert
sich die Eider zu einem ausgedehnten und ruhigen Wasser-
becken, welches das Bild ihrer anmutigen Ufer unverändert
widerspiegelt; weiterhin zieht sich der Fluß zusammen und
windet sich in zahllosen Biegungen unter gigantischen Bäu-
men hin, deren Kronen sich über seinem Bett berühren und
ein für die Sonnenstrahlen undurchdringliches Blätterge-
wölbe bilden. Die Jacht gleitet ruhig durch den geheimnis-
vollen Laubengang, zwischen hölzernen Baken und geflochtenen
Uferwänden hin. Die Fahrt scheint nach unbekannten
Welten zu gehen. Rings um das Schiff säuselt und zittert ein
Blättermeer, und das Ufer verschwindet gänzlich unter dem
dunkel glänzenden Grün. Rosenstöcke neigen sich bei un-
serem unerwarteten Erscheinen; Wasserpflanzen mit grü-
nen, still daliegenden Blättern scheinen zu erschrecken und
tauchen in die schützende Tiefe, dagegen bleiben – wie um
der bezaubernden Landschaft einen bestimmten Stempel
aufzudrücken – während Buchfinken und Stieglitze eilends
entfliehen, die Störche furchtlos stehen, wenn wir vorüber-
fahren, erheben sich dann raschen Flugs und suchen einen
Platz auf den Gipfeln der Bäume oder auf dem Radnest der
originellen Bauerngehöfte.

Von Rendsburg waren wir am 17. Juni morgens um 8 Uhr

abgefahren, sahen stromaufwärts von der Stadt das große Provinzialgefängnis und kamen um 5 Uhr nachmittags auf der Reede von Kiel an. Wir mußten unterwegs 6 Schleusen, 2 Eisenbahndrehbrücken und 4 oder 5 gewöhnliche Zugbrücken passieren. Die letzteren zeichnen sich durch ihre erstaunliche Einfachheit aus: zwei Männer, auf jeder Seite einer, genügen, um sie mit Hilfe eines sorgfältig berechneten Systems von Gegengewichten in wenigen Sekunden zu öffnen und zu schließen.

Was macht man aber in der Zeit, während die Jacht durch das Kammerwasser gehoben oder gesenkt wird, je nach der Seite der Wasserscheide, auf der man sich befindet? Nun, man spaziert auf den sauber wie Parkwege unterhaltenen Leinpfaden, man legt sich träumend in den dichten Schatten, der mit erquickender Kühlung labt. Freundliche Schenken, meist da errichtet, wo der Leinpfad andere Wege kreuzt, laden mit ihren angestrichenen Holztischen zu einem Glas vortrefflichen, schäumenden Biers ein. Alles ringsum ist voller fröhlichen Lebens, reinlich, wirklich bezaubernd.

Wie hat nun aber jenes Kanonenboot die genau für die Länge der ›Saint Michel‹ ausreichenden Schleusen passieren können?

Darüber erhielten wir erst in Rendsburg Aufklärung. Der Generalinspektor teilte uns mit, daß man seinerzeit, um das Kanonenboot schleusen zu können, die Kammern verlängert und mit provisorischen Toren versehen habe. Diese Arbeit verursachte große Unkosten, aber die Umstände verboten jede derartige Rücksicht. Es war während

des Krieges. Die Deutschen fürchteten einen Angriff der französischen Flotte auf Wilhelmshaven, das noch nicht in dem Verteidigungszustand war wie heutzutage. So durften sie natürlich auch die Kosten nicht scheuen, um zwei oder drei Kanonenboote, die sie zur Abwehr eines etwaigen Angriffs brauchten, durch den Kanal gehen zu lassen.

Hätten wir diese Einzelheiten schon vor der Abreise aus Wilhelmshaven gekannt, wir hätten diese Fahrt nicht gewagt; es hätte ja nur sehr wenig gefehlt und die ›Saint Michel‹ hätte überhaupt nicht passieren können! Nur 25 Zentimeter Länge mehr, und wir hätten zurückkehren müssen, und zwar auch die Maschine nach rückwärts arbeiten lassen, da an jenen Stellen an ein Wenden des Dampfschiffs nicht zu denken war. Wer weiß, was das bedeutet, wird unsere Befriedigung begreifen, dieser Notwendigkeit glücklich enthoben zu bleiben.

Ich erwähnte schon, daß die Eider sehr viele Krümmungen macht, daneben wird sie auch noch von zahlreichen Galioten und kleinen Touristendampfern mit Musik auf dem Deck befahren. Von Rendsburg nach Kiel jedoch wird sie, mit Ausnahme weniger Stellen, ganz außerordentlich schmal. Das macht die Schwenkungen um die engen Bögen besonders schwierig, und man ist gezwungen, immer eine Stange zur Hand zu haben, um das Schiff vom Ufer abzuhalten. Das Steuer hat dazu nicht ausreichend Wirkung, und einigermaßen lange Fahrzeuge haben deshalb hier mit unglaublichen Schwierigkeiten zu kämpfen; die Regierung denkt auch daran, einen Kanal in größtem Maßstab

bauen zu lassen, der für Schiffe jeder Größe, auch für die tiefgehenden Kriegsschiffe, benutzbar sein soll. Die beiden Kriegshäfen in Wilhelmshaven und Kiel würden dadurch in Verbindung gesetzt und könnten einer den anderen im Notfall unterstützen.

VIII

Und Thomas Pearkop, wird der Leser fragen, was ist aus dem vortrefflichen Thomas Pearkop geworden? Wurde er an Bord der ›Saint Michel‹ behalten? Und wenn das der Fall war, was konnte er jetzt, wo man seine scharfen Augen nicht mehr brauchte, noch nützen?

Die Antwort lautet sehr einfach: Wir haben den ›Gentleman‹ bei uns behalten. Wir waren an ihn, an sein breites blühendes Gesicht, das für die treffliche Verpflegung auf der Jacht den sprechendsten Beweis lieferte, nun einmal gewöhnt, und er hätte uns gewiß gefehlt. Ich muß freilich hinzufügen, daß er, um an Bord zu bleiben, den Vorschlag gemacht hatte, uns Rabatt zu gewähren, ja wirklich, Rabatt, und uns für nur 8 Pfund Sterling nach Deal zurückzulotsen!

Das erscheint auf den ersten Blick nicht recht erklärlich; bei näherer Betrachtung erkennt man jedoch, daß dieses billige Angebot auf einem wohlerwogenen Finanzplan fußt, der ihm mancherlei Vorteile gewährte.

1. Thomas Pearkop sparte durch weitere Ausübung sei-

nes Dienstes das Passagiergeld von Tönning nach Hamburg und von Hamburg zur englischen Küste; für ihn ein wichtiger Punkt.

2. Er benutzte seinen Aufenthalt an Bord der ›Saint Michel‹ zur bequemen Erlernung der französischen Sprache.

Ja, ja, es ist so, und er hatte dazu auch ein recht sinnreiches Mittel gewählt, nämlich eine vertraute Verbindung mit unserem Schiffskoch, dem er mancherlei Dienste leistete. Er putzte zum Beispiel Möhren, wusch Salat, klopfte Beefsteaks – mit Sachverstand, weder zu stark noch zu schwach – mit einer Hand, die mehr geeignet schien, sie zu pulverisieren. Dann begleitete er den Küchenchef zum Markt und wußte es immer so einzurichten, daß dieser einkaufte, was er, Pearkop, mit Vorliebe aß – besonders Fische, die bei ihm, als ehemaligem Fischer, hoch in Gunst und Ansehen standen. Wenn er diese Speise zu beurteilen wußte, so verstand er sich auch nicht weniger auf ihre Verteilung.

Aber, wird man fragen, das Französisch, wie lernte er das? Obgleich Thomas Pearkop weder französisch noch deutsch, weder dänisch noch holländisch sprach, diente er doch als Dolmetscher zwischen unserem Koch, der jene Sprache gar nicht verstand, und den verschiedenen Lieferanten der Bedürfnisse unserer Jacht. Wie er damit fertig geworden ist, vermag ich zwar nicht zu erklären, aber die Tatsache kann ich bekräftigen.

Außerdem machte er sich übrigens mit unserem Schiffsjungen ziemlich viel zu schaffen.

»Junge, ein Glas Wein!«

»Junge, mir ein Glas Bier!«

»Junge, ein Glas Branntwein!«

»Junge, ein Glas Wasser!«

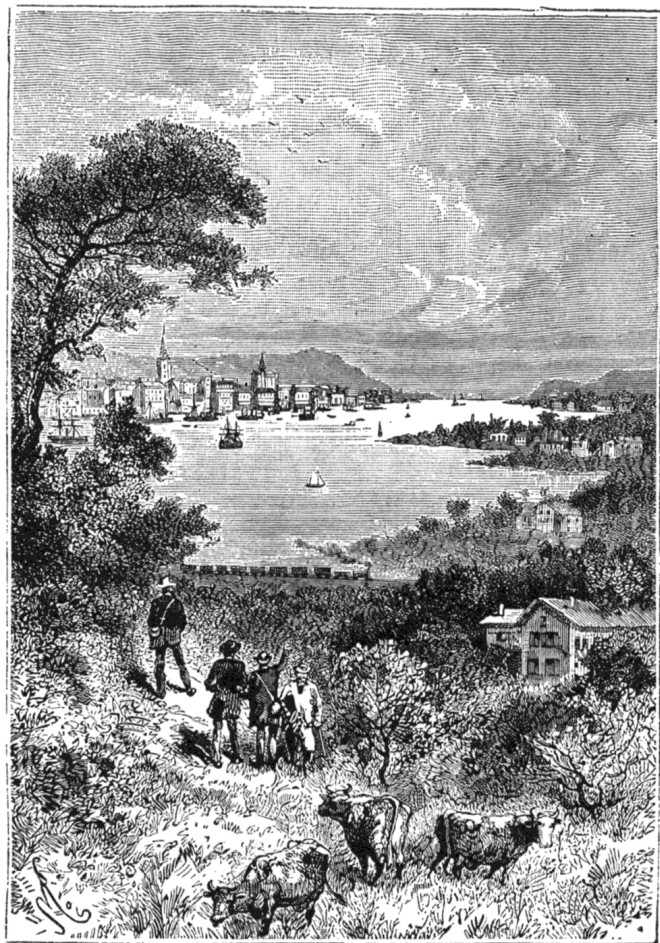
Die letzteren Worte hörte man freilich am seltensten.

Da sich derlei Übungen häufig genug wiederholten, lernte Thomas Pearkop die französische Sprache so weit recht gut, wie sie für eine angelsächsische Gurgel von spezieller Bedeutung ist, und jetzt hat er es schon zu einem ziemlich beträchtlichen Umfang darin gebracht.

Es wäre gewiß zu viel behauptet, wenn ich dem ›Gentleman‹ nachrühmte, daß er bei Beendigung seines Dienstes auf der Jacht schon gründlich französisch verstanden hätte, aber jedenfalls wußte er ein Glas jedes beliebigen Getränks ohne Schnitzer zu bestellen. Darauf beschränkte sich sein Wortschatz, nicht zu vergessen das Wörtchen »bono«, das er stets schnalzend als Zeichen höchster Befriedigung hervorbrachte.

IX

Die Kieler Bucht, in der unsere Jacht mit wieder ausgeschobenem Bugspriet gegen 6 Uhr abends vor Anker ging, ist ohne Zweifel eine der schönsten und sichersten von ganz Europa. In diesem geräumigen Wasserbecken könnten alle Flotten der Erde Schutz suchen und sogar manövrieren. Kiel selbst liegt (vom Land aus) links am Ende des Hafens mit einem Hintergrund von üppigem Grün. An der anderen



Die Kieler Bucht

Seite befindet sich das von der Stadt völlig getrennte und mit hohen Mauern umfriedete Arsenal.

Da wir nicht wieder, wie in Wilhelmshaven, in die Lage kommen wollten, das von seiten des Gouverneurs wahrscheinlich zu erwartende Angebot einer telegrafischen Nachfrage im Berliner Ministerium höflich abzulehnen, beschränkten wir uns darauf, von dem Kieler Arsenal nur das zu besichtigen, was man von außen davon sehen kann. Von einer dicht dabei emporsteigenden Anhöhe, dem sogenannten Dockberg, kann man nämlich die ganze Anlage bequem und ziemlich genau überblicken. Außer den zahlreichen Werkstätten lagen an jenem Tag darin vier große Panzerschiffe mit je vier Schornsteinen, von denen eines, infolge des oben erwähnten Unfalls, in Reparatur war. Diese Panzerschienen mir mit je vier groben Geschützen, zum Feuern über die Bank, ausgerüstet. Ferner ankerten hier mehrere Kanonenboote mit je einem 24-Zentimeter-Geschütz auf dem Vorderdeck.

Wir hatten auf dem Weg nach Kiel gehofft, dort den größten Teil der deutschen Panzerflotte vereinigt zu sehen, fanden diese Hoffnung aber leider getäuscht. Es ankerte hier nur, mit der Hafenwache beordert, der Holzdampfer ›Arcona‹ mit der Vizeadmiralsflagge am Vortopp.

Wenn ich mich recht entsinne, war es die Fregatte ›Arcona‹, die während des Krieges 1870 einen ihr erst von der französischen Fregatte ›La Surveillante‹ und dann von der Korvette ›La Belliqueuse‹ auf der Reede von Funchal, Ma-

deira, angebotenen Kampf ablehnte und deshalb bis zum Ende des Krieges an jener Insel liegenbleiben mußte.

Kiel, schon unter der früheren dänischen Oberhoheit ein blühender Handelsplatz, ist seit dem Anschluß an das deutsche Reich in raschem Aufschwung begriffen und zählte 1871 an die 32.000, 1875 über 37.000 und 1880 über 43.000 Einwohner.

Wunderbarerweise ist seit dem Krieg ein französisches Konsulat in Kiel nicht mehr geduldet worden; die Erklärung dafür sucht man in der Befürchtung, daß ein solcher Konsul über die fortschreitende Entwicklung der deutschen Kriegsmarine Bericht erstatten könnte; als Wiedervergeltung hat man in Frankreich dafür die deutschen Konsulate in Cherbourg und Toulon aufgehoben.

Der Kieler Busen ist von einem dichten Rahmen herrlicher Bäume eingefast. Ulmen, Buchen, Kastanien und Eichen, die oft bis zum Strand herabgehen, erreichen hier eine kaum glaubliche Größe.

Zahlreiche Landhäuser schimmern auf den die Bucht umgebenden Hügeln lachend aus dem dunklen Grün hervor, während die verschiedenen Punkte des Hafens durch flinke kleine Dampfer in bequeme Verbindung gesetzt sind. Man kann sich kaum einen freundlicheren und erquickenderen Anblick vorstellen, als den jener Häuschen von oft fantastischer Bauart, die das schöne, wechselreiche Ufergestade schmücken. Ohne Zweifel entwickelt sich dieses bevorzugte Stückchen Erde in nicht ferner Zeit zum Stelldichein der vornehmen deutschen Gesellschaft, zu einem

Brighton Norddeutschlands, aber einem unendlich viel grüneren, schattigeren, waldesduftigeren Platz als jenes Brighton an der englischen Küste, das, von der See aus gesehen, durch seine einförmige Dürre der Landschaft eher abschreckt.

Wir brauchen wohl nicht besonders zu bemerken, daß die Kieler Bucht sorgsam und zweckmäßig befestigt ist. Die sehr enge Einfahrt wird von furchtbaren Batterien beherrscht, die sie übers Kreuz bestreichen. Die berühmte Kanone – von Preußen 1867 zur Internationalen Pariser Ausstellung geschickt –, die ein Geschoß von 10 Zentnern schleudert, ist auf einer Bastion an der engsten Stelle des Hafeneingangs aufgestellt. Ein feindliches Schiff, das diesen Weg zu forcieren versuchte, würde zweifelsohne binnen wenigen Minuten zerschmettert sein.

Die Stadt Kiel selbst ist offen, doch geht man mit dem Gedanken um, sie mit detachierten Forts zu umgürten. So viel ich weiß, sind die vorangehenden Terrainuntersuchungen schon abgeschlossen, und man wird, wie es bei der deutschen Regierung Sitte zu sein pflegt, dem Wort rasch genug die Tat folgen lassen.

X

Nach 24stündigem Verweilen in Kiel lichteten wir am Abend des 18. Juni wieder die Anker, ohne einen Lotsen in Anspruch zu nehmen, um nach Norden bis Kopenhagen hinaufzudampfen.

Kapitän Ollive hatte die Führung der ›Saint Michel‹ wieder übernommen, und Thomas Pearkop sah sich dadurch aus der Rolle der »größten Nützlichkeit« in die der »vollständigsten Nutzlosigkeit« versetzt.

Wie ich schon erwähnte, befaßte er sich aber mit allem möglichen und mit noch etwas mehr, oder versuchte es wenigstens, wenn auch ohne besonderen Erfolg. Die Seemannsnatur gewann in ihm stets die Oberhand. Er kümmerte sich um den Kurs, sondierte den Grund, warf das Log aus, prüfte den Horizont mit allezeit untrüglichen Blicken, entdeckte noch immer die Leuchtfeuer und die Küste eher als jeder andere und erteilte seine Ratschläge ungefragt unserem Kapitän, der sie nach Gutdünken beachtete oder auch nicht.

Die Fahrt von Kiel nach Kopenhagen bietet keinerlei Schwierigkeiten, verlangt aber beständige Aufmerksamkeit; alles dänische Land, Inseln wie Festland, erhebt sich nämlich nur wenig über die Meeresfläche, die Wassertiefe des umgebenden Meeres ist nur gering und das eigentliche Fahrwasser oft nur sehr schmal.

Herrlich sank der Abend herab. Wir hatten jetzt die längsten Tage des Jahres und befanden uns zwischen dem

54. und 55. Grad nördlicher Breite. Erst spät am Abend verschwand die Sonne unter dem Horizont, und wie ließ sie sich bitten! Sie schien das von ihrem Glanz widerstrahlende Himmelsgewölbe nur ungern zu verlassen. Mit etwas Poesie im Herzen und einiger Mythologie im Kopf hätte man Phöbus für eifersüchtig auf die Schwester Phöbe halten können, die am anderen Himmelsrand bleich und schüchtern emporstieg und gleichsam das Verschwinden des helleren Tagesgestirns erwartete, um die Alleinherrschaft im tiefen Azur der Nacht anzutreten.

Jetzt stand der ganze Himmel wie von einer Feuersbrunst in Flammen. Die leichten Wolken, welche die Sonne zur Ruhe begleiteten, erglänzten so leuchtend rot, daß uns die Augen davon schmerzten. Das Meer rollte langsam gleich einer Masse flüssigen Goldes dahin. Inmitten dieses Übermaßes an Glanz und Licht bildete ein kleines mürrisches Wölkchen, das ganz schwarz am Himmel stand, einen merkwürdigen Kontrast zu seinen schimmernden Nachbarn: es schien wie zur Strafe ausgeschlossen von der allgemeinen Illumination. Phöbus mochte aber zuletzt doch Mitleid fühlen, und bevor er in den Fluten verschwand, übergieß er es noch mit seinen warmen Strahlen und schmückte es mit den letzten Strahlen, die noch lange, lange Zeit in der eigentlich kaum endenden Dämmerung blinkten.

Jetzt hatte der Mond freies Feld vor sich, um sich der wenigen, ihm überhaupt verbliebenen Stunden zu freuen. Langsam sahen wir die Silberscheibe emporsteigen, als ein

Ausruf meines Bruders unsere Aufmerksamkeit erregte und die Blicke aller von der bescheidenen Phöbe ablenkte.

»Ein Komet!« rief er, »ah, seht den schönen Kometen!«

Wir drehten uns um und erblickten einige Grad über dem Polarstern, genau im Meridian, das prächtige Gestirn, das unsere Augen hier zum ersten Mal erfreute.

Unsere Überraschung war nicht gering. Vor der Abreise hatte man wohl allgemein von einem Kometen gesprochen, aber die französischen Astronomen beeilten sich, die gewöhnlichen Sterblichen zu benachrichtigen, daß er auf unserer Halbkugel nicht zu sehen sein werde. War das nun ein neues Gestirn oder der vorher angekündigte Komet, der die Behauptung der Gelehrten Frankreichs Lügen strafte?

Wie dem auch sei, jedenfalls bewunderten wir schon seit einigen Minuten seine elegante Gestalt und die leichte Biegung seines Schweifs, als plötzlich ein furchtbares Geräusch, wie von einem schwerbeladenen, über die Straße rollenden Wagen – mit einem Wort ein wirklich schrecklicher Lärm entstand. Es war, als hätte sich eine Lawine über unsere Jacht gestürzt.

Ich glaube, ich wollte schon rufen: »Rette sich, wer kann!«, als mir der Zusammenhang plötzlich klar wurde.

Thomas Pearkop kam nämlich pustend auf Deck gestürmt und rief: »*The comet! The comet! What a fine comet!*«

»Zu spät, alter Freund«, antworteten wir, froh darüber, einmal Revanche nehmen zu können, »viel zu spät für einen ›Gentleman‹, der so gute Augen und ein so vorzüg-

liches Fernrohr besitzt wie Sie! Hängen Sie sich auf, wackerer Pearkop, wir haben den Kometen schon vor Ihnen gesehen!«

Er hängte sich zwar nicht auf, schlich aber beschämt und, wie es schien, von unseren Spötteleien unangenehm berührt von dannen. Bald aber hörten wir ihn mit etwas ärgerlicher Stimme rufen:

»Junge, ein Glas Brantwein ... aber ordentlich voll!«

Dieses »ordentlich voll« bezeichnete einen weiteren Fortschritt in den Sprachstudien des alten Seebären, und daneben das wirkliche Bedürfnis einer Tröstung, die auch nicht verfehlte, unserem wackeren Lotsen die alte gute Laune wiederzugeben.

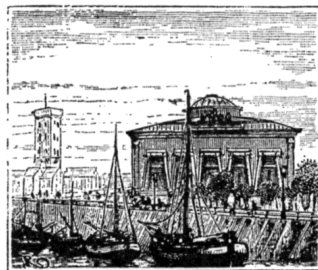
XI

Am folgenden Morgen, 19. Juni früh 7 Uhr, erreichte die »Saint Michel« den Eingang des Sunds. Es herrschte vollkommene Windstille. Kein Lufthauch wehte und spiegelglatt lag die Oberfläche des Meeres. Lustig flatterten Hunderte von zarten Möwen umher und strichen über das glänzende Wasser. Zahlreiche Segelschiffe lagen verankert und erwarteten das Aufspringen des Winds. Mehrere Dampfer, deren lange dunklen Rauchstreifen sich über den Horizont hinzogen, verrieten schon die Nähe eines großen Handelshafens.

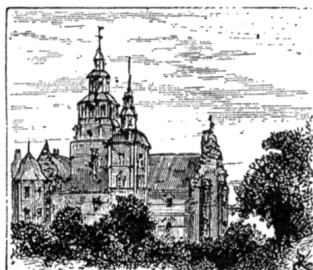
Gegen 10 Uhr beginnt Kopenhagen aus einem feinen Nebelschleier aufzutauchen, und grüßend steigen die



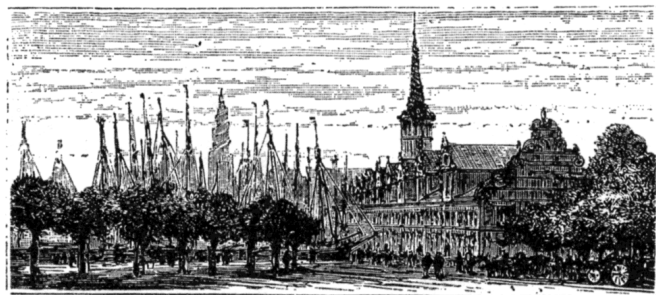
Ansicht von Kopenhagen



Thorvaldsen-Museum



Schloß Rosenborg



Die Börse

Türme der Stadt, die umgebenden Wälder und endlich die Masten der im Hafen liegenden Schiffe empor. Die ›Saint Michel‹ befand sich noch in einer Entfernung von 10 bis 12 Seemeilen.

Hier hat der Sund nur eine Tiefe von 3 bis 4 Faden. Ganz große Fahrzeuge und Kriegsschiffe, die aus der Nord- in die Ostsee segeln, können ihn nicht passieren; sie müssen die Insel Seeland umschiffen und den Weg durch den großen oder kleinen Belt nehmen.

Das Wasser des Meeres ist hier so klar und durchsichtig, daß man bequem den Grund sehen kann. Darauf bilden ganze Felder von grünen Algen einen dichten Teppich, von dem sich das hellere Grün der jüngsten Sprossen angenehm abhebt. Es ist wahrhaft entzückend, über die Reling gebeugt den wechselnden Lichtreflexen dieser unterseeischen Vegetation zu folgen, die je nach Wassertiefe dunkler oder heller erscheint. Manchmal schnellt, erschreckt durch die Annäherung unserer Jacht, ein Fisch aus seinem Versteck auf und verrät sich durch einen zitternden Silberschimmer in der dunklen Tiefe, nach der er entflieht. Dann und wann schätzt man die Wassertiefe unter dem Kiel für so gering, daß man jeden Augenblick aufzulaufen fürchtet, doch beruht das nur auf einer durch die merkwürdige Durchsichtigkeit des Wassers verursachten optischen Täuschung.

Inzwischen nähert sich die Jacht in rascher Fahrt dem Hafen; bald gleitet sie an befestigten Holmen vorüber, welche die Reede beherrschen, und läßt das Seefort Tre Kroner (drei Kronen) links liegen. Gegen Mittag erreicht die

›Saint Michel‹, nachdem sie das auf der Reede verankerte dänische Admiralschiff durch Hissen der Flagge begrüßt hat, den Handelshafen, gegenüber dem Kriegshafen, inmitten zahlreicher Passagierdampfer, die einen regen Verkehr zwischen den Küstenorten Dänemarks und Schwedens unterhalten.

XII

8 Tage lang blieb die ›Saint Michel‹ an dieser Stelle und empfing unerwartet viele Besucher. Es mochte wohl zum ersten Mal sein, daß man die Flagge einer französischen Jacht in diesem Wasserarm der Ostsee, der die Stadt in zwei ungleiche Hälften trennt, flattern sah. Unter anderem stellten sich mehrere Journalisten an Bord ein und machten uns über das Land und die Volkssitten, wie über die fast unbegrenzte, verfassungsmäßige Freiheit, die hier herrscht, sehr interessante Mitteilungen. Wie schnell vergingen uns aber auch die nicht an Land zugebrachten Stunden bei dem überaus lebhaften Verkehr dieses großen nordischen Hafens! Dampfschiffe für Passagierbeförderung nach allen Punkten der dänischen, schwedischen und norwegischen Küsten, Handelsfahrzeuge, die unter vollen Segeln einlaufen oder sich von winzigen, aber starken Schleppern bugsieren lassen, Postschiffe, die man zu jeder Stunde des Tages und der Nacht läuten hört – alles vereinigt sich hier zu einer köstlichen Augenweide für den, der einiges Interesse

bewahrt hat an dem Leben auf dem Meer, das die getrennten Völker so innig verbindet.

Ich sehe wie in Rotterdam, Amsterdam und Den Haag hier davon ab, die Museen von Kopenhagen zu schildern; das haben schon andere getan, die dazu mehr Fähigkeiten mitbrachten. Es erforderte eine gelehrtere Feder als meine, um dem Leser die im ethnographischen Museum enthaltenen Sehenswürdigkeiten – eine einzig in der Welt dastehende Sammlung von chinesischen, japanischen, indischen und grönländischen Kuriositäten – zu schildern; ebenso wie die Schätze des »nordischen Museums«, die historische Sammlung des Rosenborgschlosses, die bezüglich der Geschichte der Schmucksachen, Waffen, Möbeln usw. da beginnen, wo die in dem ersteren aufhören, ferner die Meisterwerke des Thorwaldsen-Museums – ein umfängliches Grabdenkmal im etruskischen Stil, das die gesamten Arbeiten des berühmten dänischen Bildhauers, dessen Namen es trägt, vereinigt.

In meinem kurzen Bericht trachtete ich nur danach, mich über weniger bekannte Punkte, besonders über Wilhelmshaven, den Eiderkanal und den Kieler Busen ausführlich zu verbreiten.

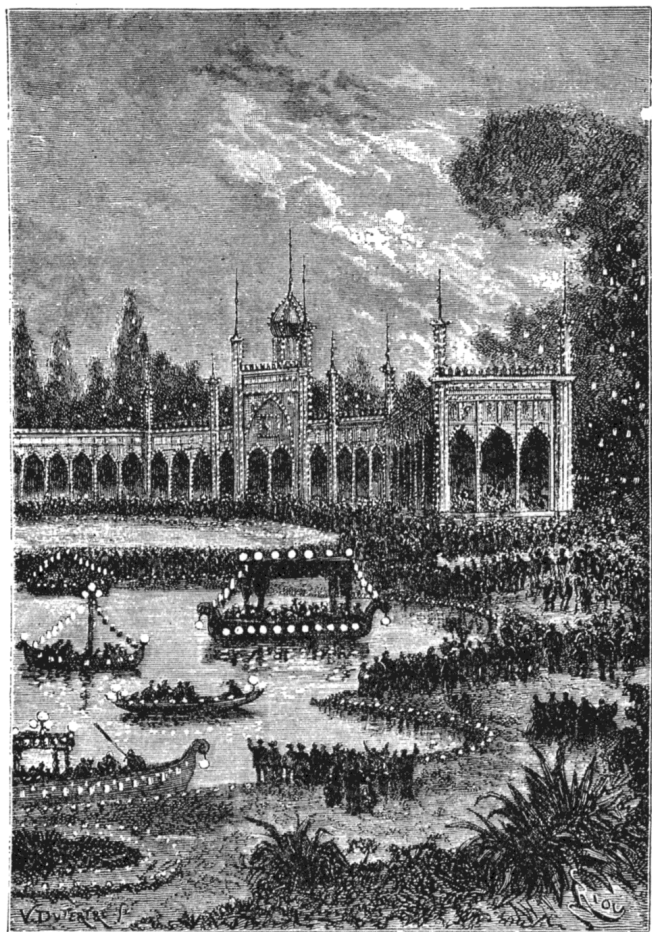
Ich füge hier also nur hinzu, daß wir bei unserem Besuch der nordischen Altertümer und des Rosenborg-Schlosses uns der unschätzbaren Begleitung des dänischen Unterrichtsministers, des Kanzlers Worsoe, zu erfreuen hatten, der als eigentlicher Organisator dieser wunderbaren Sammlungen zu betrachten ist. Dieser lebenswürdige

Gelehrte hatte sich uns zur Verfügung gestellt, um uns die künstlerischen Schätze zu erklären, die er mit dem Eifer eines ausschließlich für seine Wissenschaft lebenden Mannes gesammelt und geordnet hat. Unser Besuch in den Sälen, die alle den Charakter ihres Zeitalters von der Renaissance bis zur Restauration tragen, erhielt durch seine faßlichen und gründlichen Erklärungen denn auch ein ganz außergewöhnliches Interesse.

Kopenhagen, einst ein ganz einfacher Fischerhafen, den eine Veste gegen die Seeräuber des baltischen Meeres schützte, ist seit dem 15. Jahrhundert zur Hauptstadt der dänischen Monarchie geworden. Die Stadt zählt jetzt an die 230.000 Einwohner. Seit ihre Befestigungen geschleift worden sind, hat sie sich so schnell vergrößert, daß es den Anschein gewinnt, als sollte sie die ganze Bevölkerung Dänemarks aufsaugen.

Es ist heutzutage eine moderne Stadt, in der man keine Spuren mehr findet von den großen Bränden 1728 und 1736 oder von der Beschießung im Jahr 1808. Die neuen Stadtviertel mit ihren breiten Boulevards und den üppig grünen Parkanlagen mit reichlicher Bewässerung sehen wahrhaft stattlich aus. Das bekannte Tivoli, errichtet an der Stelle früherer Festungswerke, ist ein Etablissement, das auf der Erde nicht seinesgleichen hat. Es bildet den Sammelpunkt für Tausende, die einen vergnügten Abend verbringen möchten, und sein künstlerischer Direktor, B. Olsen, hat den Erfolg, der seine Bemühungen krönt, wohl verdient.

Wer eine größere Festlichkeit, ein sogenanntes Storfest,



Das Storfest im Tivoli zu Kopenhagen

im Tivoli mit angesehen hat, wird einen solchen Abend niemals vergessen. Der ganze große Garten ist dann von verschiedenfarbigen Lichteffekten überflutet, Boote mit venetianischen Laternen schaukeln auf einem launisch gewundenen Gewässer; jedes Café, jedes Theater trägt zu dem bezaubernden Anblick des Ganzen bei; es ist wie ein Märchen aus Tausendundeiner Nacht, aus dem farbigen Orient nach dem nüchternen Norden versetzt, und ein nach den Plänen des französischen Architekten Le Nôtre hergestelltes Labyrinth hält den Besucher gegen seinen Willen gefangen, wenn ihm der leitende Ariadnefaden fehlt.

Zwei ausgezeichnete Orchester lassen abwechselnd ihre ernstesten und heiteren Weisen erschallen. Theater mit Ballett, Akrobaten mit mehr oder weniger hervorragenden Leistungen, alles bietet verschiedenartige und jedem Geschmack angepaßte Vergnügungen.

Wer eine pfeilschnelle Fahrt liebt, dem bietet eine Rutschbahn mit drei abgerundeten Absätzen – und welche Absätze, besonders der letzte! – für zehn Öre (11 ½ Pfg.) eine halbe Minute Todesangst. Bei dem ersten Versuch, den man unternimmt, ist der kleine Wagen kaum weggerollt, da bedauert man schon seine Voreiligkeit. Bei dem ersten noch zu überwindenden Absatz möchte man noch herausspringen; bei dem zweiten denkt man an seine Familie, beim dritten aber ist die Gewalt der Fahrt so rapide, daß man jederzeit glaubt, der Waggon müsse aus dem Gleis springen, und daß man gern sofort noch sein Testament machte, wenn nicht gleich darauf ein kurzer Stoß der gefährlichen

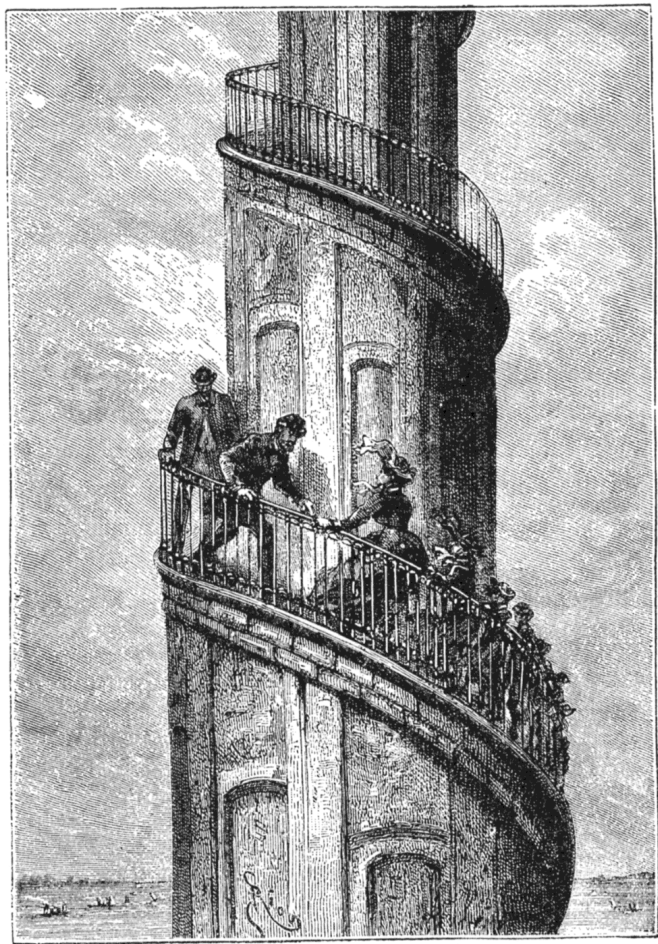
Lage ein Ende machte, der die Wageninsassen in die Arme eines kräftigen Mannes wirft. Man ist damit am Ziel.

Der Leser glaubt vielleicht, daß man an einer solchen halsbrecherischen Fahrt genug habe. Fehlgeschossen. Man beginnt sie mit Vergnügen von neuem.

XIII

Besonders bemerkenswerte Gebäude besitzt Kopenhagen nicht. Die von Christian IX. in Backstein erbaute Börse zeigt ein eigentümliches Gepräge und wird von einem aus vier verschlungenen, fantastischen Ungeheuern gebildeten Turm überragt. Ferner wären zu erwähnen das Schloß Christiansborg, der Sitz des Reichstags; der Palast Amalienborg, im Geschmack des 18. Jahrhunderts, worin die königliche Familie wohnt; das Nationaltheater an Kongens Nytorv, ein in jeder Hinsicht vortrefflicher Bau, und das Rosenborgschloß, erbaut 1607 in dem Parkgarten gleichen Namens.

Neben der Kirche Unserer lieben Frau, deren Schiff mit dreizehn Marmorbildwerken Thorwaldsens, Christus und die zwölf Apostel, und der Altarplatz mit dem berühmten »Engel der Taufe« geschmückt ist, nenne ich besonders die Frelser-(Erlöser-)Kirche auf der Insel Amager, an der anderen Seite des Hafens. Das Gebäude selbst hat keinerlei architektonischen Wert; es wird jedoch von einem hohen Glockenturm überragt, zu dessen Spitze man auf einer



Frelser-Kirche: »Wir können nicht zurück, Madame.«

in Schneckenwindungen außen um den Turm führenden Treppe gelangen kann. Es gehört jedoch eine gute Portion kaltes Blut dazu, diese Ersteigung ungestraft durchzuführen. Mein Bruder schilderte in seiner »Reise zum Mittelpunkt der Erde« eine solche Lektion gegen das Schwindligwerden, die Professor Lidenbrock seinem Neffen Axel auf dieser luftigen Treppe erteilt.

Als wir, mein Sohn und ich, da hinaufstiegen, war schönes klares Wetter. Weithin erstreckte sich die herrliche Aussicht über den Sund in dessen ganzer Länge von Norden nach Süden; leider wehte eine ziemlich scharfe Brise aus Osten, die eine genauere Beobachtung erschwerte. Kaum genügten unsere beiden Hände, um uns an dem eisernen Geländer gegen die Gewalt des Windes aufrecht zu halten; an die Benutzung des Fernrohrs war unter solchen Umständen natürlich gar nicht zu denken. So vermochten wir auch nicht die Flagge eines schnell einherdampfenden Schiffes mit zwei gelblichen Schornsteinen zu erkennen, das auf der Reede von Kopenhagen ankam, und die dänische Flagge auf der Zitadelle Frederikshavn mit 21 Kanonenschüssen begrüßte.

Nach Norden zu erblickt man am Ende des Sunds die kleine Stadt Helsingör. Zwischen dieser und Kopenhagen liegt ein ungeheurer Wald mit riesigen Bäumen und mit zahlreichen Landsitzen durchsät. Längs dieses Waldes, dessen vorderer Teil Tiergarten genannt wird und der gewissermaßen eine Vorstadt Kopenhagens bildet, führt eine herrliche Promenade, die lange Linie und der große Strand-

weg, nah dem Ufer des Meeres hin, wo reiche dänische Familien ihre Sommersitze aufgeschlagen haben. Man gelangt dahin durch viele Dampfer, die alle Küstenpunkte berühren und an langen Piers anlegen, die vom Ufer weit hinaus ins Wasser gebaut sind. Eine Fahrt an der Küste Seelands hin bis Helsingör gewährt einen so herrlichen Ausflug, wie man ihn kaum irgendwo wiederfinden dürfte. Wir hatten beschlossen, ihn am folgenden Tag auszuführen und Helsingör und das Schloß Kronborg zu besuchen.

Dieses Schloß verteidigte früher den Eingang zum Sund, und hierher hatte Shakespeare die große Szene in seinem Hamlet verlegt.

Trotz der wahrhaft entzückenden Aussicht vom Turm der Frelser-Kirche, mußten wir des scharfen Windes wegen doch an die Rückkehr denken. Manchmal schien wirklich der ganze Turm unter den heulenden Stößen zu erzittern.

Mein Sohn begann allmählich ernstlich darunter zu leiden, denn man wird leicht glauben, daß diese Empfindung eines unsicheren Standpunkts in einer Höhe von fast 100 Metern über der Erde peinigend genug ist. Er wird zusehends gelb und grün, als hätte ihn die Seekrankheit befallen, sein Blick wird unsicher ... es war höchste Zeit, hinabzusteigen.

Wir begannen also die Niederfahrt. So sehr ich es gewöhnt bin, auf schwindligen Bergpfaden herabzuklettern, muß ich doch gestehen, daß diese korkenzieherförmige Treppe auch mir eine peinigende Empfindung erregte. Ohne gerade so grün zu werden wie mein Sohn, erbleichte



Schloß Kronborg am Sund

ich doch ebenfalls, und es hätte vielleicht nicht mehr viel Zeit gebraucht, um mich in denselben hilflosen Zustand zu versetzen wie ihn.

Schon waren wir ein Dutzend Meter hinabgestiegen, als uns plötzlich ein unerwartetes Hindernis entgegenstand.

Eine starke Dame von etwa 50 Jahren, mit gewaltigem rosafarbenen Hut auf dem Kopf und umspannt von einem engen apfelgrünen Kleid, versperrte den schon für eine Person etwas schmalen Weg.

Der würdigen Dame folgten nicht mehr als 11 leibliche Kinder. Ja, ich wiederhole es, 11 ihrer Kinder, denn wer kann wissen, ob sie nicht noch mehr besitzt.

Die von ihr angeführte Karawane schloß 5 bis 6 Meter weiter unten ein sehr dicker Herr, ohne Zweifel der Gatte und Vater seiner Vorgänger, der sich schwitzend und keuchend den steilen Weg hinaufarbeitete.

Was war zu tun? Der Fall schien kritisch. Wieder zurückzukehren war ich kaum imstande. Es blieb uns nichts übrig, als vorwärtszudringen, aber dann mußten wir die ganze Menschengeschlange wieder hinabdrängen, denn hier konnte niemand am anderen vorüberkommen.

Die Sache wurde unangenehm. Die Mutter schleuderte mir wütende Blicke zu und schien sich schon auf einen Kampf vorzubereiten. Ihr Mann, der zu weit zurück war, um die Ursache der Störung erkennen zu können, wettete aus den unteren Regionen herauf und schien nicht bei bester Laune zu sein.

Das beste war also, mit den Neuangekommenen zu verhandeln und sie zum Umkehren zu veranlassen.

»Wir können nicht zurück, Madame, es ist absolut unmöglich.«

»Aber, mein Herr«, antwortete sie in fremdländisch betontem Französisch, »wir sind unzweifelhaft berechtigt ...«

»Ganz sicher ... doch, Sie wissen, es gibt Fälle, wo Gewalt vor Recht geht, oder vielmehr wo die Not kein Gebot kennt, und wir – wir sind gezwungen, bald hinunter zu gelangen!«

Bei diesen Worten wies ich auf das leichenähnliche Gesicht meines Sohnes.

Das wirkte; die Karawane wich ohne Widerrede Hals über Kopf zurück. Binnen 20 Sekunden war der Weg frei, der Feind verschwunden, und wir stiegen ruhig die 20 Meter hinunter, die uns noch von der inneren Treppe der Frelser-Kirche trennten.

XI

Am folgenden Morgen schifften wir uns auf einem der Schraubendampfer ein, die von dem ausgedehnten Holzkai in Kopenhagen nach Helsingör abgehen. Diese schnellen, ausschließlich zum Küstendienst bestimmten Schiffe bieten den Passagieren alle erdenkliche Bequemlichkeit. Ihre Salons sind geräumig, gefällig dekoriert, und das, das ganze Heck einnehmende Spardeck ermöglicht den Reisen-

den eine leichte Umschau nach allen Seiten, und besonders nach der wahrhaft reizenden dänischen Küste zwischen Kopenhagen und dem nördlichen Ende der Meerenge.

Helsingör ist eine kleine Stadt von 9.000 Einwohnern, in der sich die meisten den Sund passierenden Segler verproviantieren. Es hat einen räumlich beschränkten, aber tiefen und hübsch gelegenen Hafen, dem der von Helsingborg, an der anderen, schwedischen Seite des Sunds, gegenüberliegt.

Nachdem wir um 9 Uhr 30 hier angekommen waren, begaben wir uns zum Hotel Oeresund, das dem Reisenden alles bietet, was das Herz und – der Magen begehrt. Nach dem eingenommenen Frühstück brach unsere kleine Gesellschaft sofort zum Schloß Kronborg auf, dem interessanten Ziel dieses Ausflugs. Die Schloßkapelle hier ist wirklich eine Besichtigung wert und verdient einen nicht zu eiligen Besuch. Von dem Innern des gewaltigen Bauwerks ist an sich nicht viel zu sagen. Eine Zimmerflucht enthält eine nicht besonders wertvolle Gemäldesammlung. Die Aussicht von den Fenstern aber, und besonders von der Plattform eines viereckigen Turms an einer Ecke des Schlosses aus, ist in der Tat überraschend schön.

Überall ist der hier nur 4 Kilometer breite Sund belebt von Fahrzeugen jeder Größe, von Galioten, Goëletten, Dreimastern, Briggs und Dampfern, die auf- oder abwärts fahren. Ich schätze die Anzahl verschiedener Fahrzeuge, die wir auf dem friedlichen Wasser auf einmal erblickten, auf

mindestens 500 englische, schwedische, dänische, norwegische und deutsche Schiffe.

Weder der Golf von Neapel oder der Eingang zum Bosporus, noch die Meerenge von Messina, von Taormine aus gesehen, übertreffen an Schönheit diese Einfahrtsstelle in den Oeresund. Im Norden dehnt sich das Kattegat mit seinen blauen Fluten und dem pittoresken Ausleger der schwedischen Küste, den Kullabergen, über Sichtweite hin aus. Nach den anderen Richtungen hin ergötzt sich das Auge an der sattgrünen Landschaft der Umgebung. Man kann sich schwerlich einen harmonischeren Gesamteindruck vorstellen, und nur mit schmerzlichem Bedauern wendet man einem so herrlichen Bild den Rücken.

Um die Abfahrt des Schiffes nach Kopenhagen nicht zu versäumen, mußten wir uns jedoch beeilen. Da erschien am Horizont des Kattegat eine dunkle Rauchwolke, unter der man bald zwei große dunkle Massen unterscheiden konnte.

»Seht da«, rief ich, »sieht das nicht aus wie ein Geschwader, das unter Volldampf in den Sund einfährt?«

»Das ist ohne Zweifel ein Teil der englischen Flotte«, erwiderte Robert Godefroy. »Ich las in den Zeitungen, daß ein solches Geschwader unter dem Kommando des Herzogs von Edinburgh Portsmouth verlassen hat, um nach Kopenhagen zu segeln.«

»Dann wird das schnelle Schiff«, meinte mein Bruder, »das gestern salutierte, während ihr auf der Frelser-Kirche

wart, wahrscheinlich ein Bote davon gewesen sein, der die Ankunft des Geschwaders in Kopenhagen anmeldete.«

»Was meinst du, laß uns die Abfahrt des ersten Dampfers versäumen«, sagte ich zu meinem Bruder, »um dafür der Einfahrt der englischen Schiffe in den Sund beizuwohnen.«

Etwa 1 Stunde später defilierte die aus 8 Panzern bestehende Flottenabteilung vor Helsingör, jedes Schiff in vorschriftsmäßigem Abstand und der Admiral an der Spitze.

Dieses Schauspiel wog gewiß 1 Stunde Verzögerung auf.

Um 4 Uhr gingen wir wieder an Bord eines Dampfers, der gegen 6 Uhr in Kopenhagen eintrifft, und passierten da in kurzer Entfernung die englischen Schiffe, die ihres großen Tiefgangs wegen der Zitadelle gegenüber vor Anker gegangen waren.

XV

An Bord der ›Saint Michel‹ zurückgekehrt, war der erste Mensch, der sich zeigte, der ›Gentleman‹, der uns voller Ungeduld zu erwarten schien.

Da es sehr warm war, hatte Thomas Pearkop den Rock abgelegt und bot so in Hemdsärmeln ein uns noch neues Bild. Seine weite Hose aus grobem blauen Tuch, die ihm bis unter die Achseln reichte, erinnerte durch ihre Länge an diejenigen, die vorsorgliche Eltern ihren in starkem Wachstum befindlichen Kindern machen lassen. Sehr kurze röt-

liche, mit weißen Blumen bestickte Hosenträger hielten das gewaltige Bauwerk, in dem der ›Gentleman‹ offenbar ohne große Mühe ganz und gar verschwinden können mußte. Ungeheure Taschen, wirkliche Höhlen, öffneten sich an den Seiten, und deren Anschwellung verriet, welche Unmengen verschiedener Gegenstände in ihrer dunklen Tiefe schlummern mochte.

Thomas Pearkop wußte nicht, daß wir von Helsingör zurückkamen. Auf seinem breiten, gutmütigen Gesicht glänzte jetzt offenbar ein Gefühl von Stolz. So sagte er zu uns auch mit einer gewissen Feierlichkeit im Ton: »*Gentlemen, the british squadron! You did not see the british squadron?*«

»Freilich«, antwortete ich, »haben wir das britische Geschwader gesehen. Sie kommen wieder zu spät, wie mit dem Kometen, mein wackerer Lotse. Aber trösten Sie sich, diesmal ist's nicht Ihr Fehler! Sie konnten das Geschwader nicht gut eher sehen als wir, da wir uns in Helsingör befanden, als es in den Sund einlief und ...«

»Ah, das muß herrlich gewesen sein!« unterbrach mich Thomas Pearkop, mit einem solchen Ausdruck von Neid und lebhaftem Bedauern darüber, diesem Schauspiel nicht haben beiwohnen zu können, daß ich gegenüber dieser wirklichen Explosion von Patriotismus die Lust zu scherzen gänzlich verlor.

Die Engländer haben wohl ihre Grillen – welches Volk hätte keine? – aber nach einer Seite muß man ihnen Gerechtigkeit widerfahren lassen. Wenn man mit ihnen über ihre Flotte, ihre Armee, über die Freiwilligen oder über die

Regierung des Landes spricht, wird man sie, selbst in ihren beliebten Übertreibungen, niemals lächerlich finden. Bringt man sie auf solche Themen, dann wallt in ihnen leicht, vielleicht etwas zu leicht, ein patriotisches Fieber auf; doch wer möchte sie deswegen tadeln?

Ihre Minister mögen sich täuschen, Fehler über Fehler begehen, vor einem Fremden wird der Engländer niemals ein verächtliches Wort über sie aussprechen. Man verfolge ihre Presse, ihre großen Tagesblätter, selbst diejenigen, die der Regierung feindlich gegenüberstehen, niemals wird man darin grobe Artikel, beleidigende Tatsachen, gemeine oder nur herabwürdigende Epitheta finden. Immer bleibt der Ton höflich, und wenn das nicht mehr der Fall ist, verliert das betreffende Blatt einfach seine Abonnenten. Der lange, ungestörte Genuß weitreichender Freiheiten hat das englische Volk gewöhnt, sie niemals zu mißbrauchen.

XVI

Schon am Tag nach unserer Ankunft in Kopenhagen hatten wir dem französischen Ministerresidenten und dem Kanzler der Gesandtschaft einen Besuch abgestattet. Beide empfingen uns ungemein freundlich und versprachen auf unsere Einladung, auch einmal an Bord der ›Saint Michel‹ zu kommen.

Da wir voraussetzten, es werde den Herren angenehm sein, eine kleine Spazierfahrt zu unternehmen, sorgten wir

am verabredeten Tag dafür, daß unser Schiff Dampf hatte, als sie an Bord stiegen.

Nach einer kurzen Besichtigung der Jacht selbst, die nach allen Seiten ihren Beifall fand, schlug mein Bruder vor, auf die Reede hinauszudampfen, was mit Vergnügen angenommen wurde.

Unverzüglich wurden die Taue gelöst, und eine Viertelstunde später lag die ›Saint Michel‹ wenige Kabellängen neben dem englischen Admiralsschiff ›Herkules‹.

Alle Schiffe des Geschwaders hatten mit Ausnahme eines einzigen – der Grund dafür ist mir unbekannt geblieben – festlich geflaggt. Die ›Herkules‹ führte am Großmasttopp die königliche Standarte Englands, die nur in außerordentlichen Fällen gehißt wird.

Um die verwandtschaftliche Verbindung mit Dänemark anzudeuten, flatterte daneben der Danebrog lustig in der Luft.

Der König von Dänemark war in dieser Stunde beim Herzog von Edinburgh zu Gast. Christian IX. erwiderte dem Sohn der britischen Königin den Besuch, den dieser am Tag vorher Schloß Amalienborg abgestattet hatte.

Für den Fall, daß diese Visite nicht zu lange währte, wollten wir die Wiederabfahrt des Königs, dessen Schaluppe einige Kabellängen von der ›Herkules‹ lag, und den Königssalut abwarten, den das englische Geschwader zu diesem Moment abgeben mußte.

Dieses Salutschießen macht einen großartigen Eindruck, wenn es von zahlreichen, mit grobem Geschütz bewaffne-

ten Fahrzeugen geschieht. Jedes Schiff feuert, gleichzeitig mit dem Admiralschiff, eine Salve von 21 Schuß ab, während die Besatzung des Schiffes auf den Rahen steht und mit kräftigen Stimmen ein neunfaches: »Hip! Hip! Hip! Hurra!« ruft.

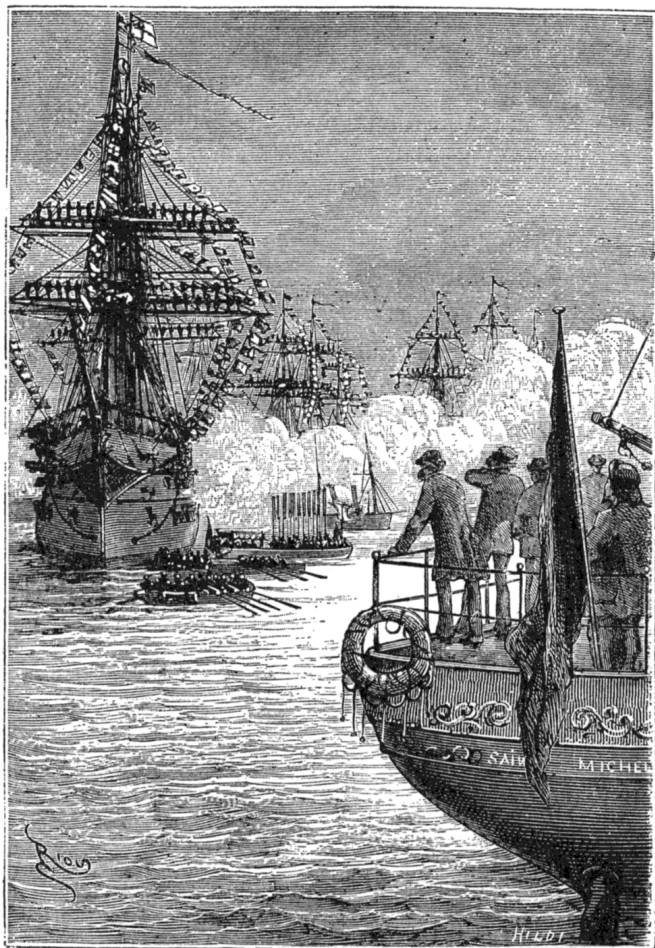
Dieses interessante Schauspiel ist übrigens ziemlich selten, und wir konnten von Glück sagen, ihm gerade beiwohnen zu können.

Bald setzt sich die Jacht des Königs in Bewegung und nimmt eine halbe Kabellänge von der ›Herkules‹ Aufstellung, dem sich auch die ›Saint Michel‹ immer dicht hinter der Geschwaderlinie, bei der Panzerfregatte ›Warrior‹ genähert hat.

Einige Minuten verstreichen. Da erscheint Christian IX., begleitet vom Erbprinzen und noch mehreren Mitgliedern der königlichen Familie an der geöffneten Schanzkleidung der ›Herkules‹.

Der König steigt nach einem mit dem Herzog von Edinburgh gewechselten Händedruck zu seinem Boot hinab, und gibt sich, in Begleitung vieler, das Gefolge tragenden Boote nach seiner Jacht.

In diesem Augenblick bricht zum ersten Mal die Wolkendecke des Himmels. Ein Sonnenstrahl schießt herab und funkelt an den glänzenden Uniformen der dänischen Offiziere der Eskorte. Das Purpurzelt auf dem Heck des königlichen Boots erscheint von goldigen Reflexen geschmückt, und um die Personen, die es enthält, schlingt sich ein blendender Lichtkranz.



Der dänische König verläßt das englische Geschwader

Als merkwürdigen Gegensatz zeigen die massiven dunklen englischen Schiffskolosse an jeder Schießluke ihre mächtigen Geschütze, ihre schrecklichen Verheerungswerkzeuge; wie um diesen beklemmenden Eindruck vergessen zu machen, flattern Flaggen und Wimpel in allen Farben bunt durcheinander bis zur Spitze der hohen Maste und prägen dem großartigen Bild den Stempel einer friedlichen Festlichkeit auf.

Doch Achtung! Auf den Ton einer Pfeife haben sich die englischen Matrosen schnell auf den Rahen verteilt. Jetzt erklingt ein Hornsignal. Das »Hip! Hip! Hip! Hurra!« ertönt weitschallend aus den soliden Brustkästen John Bulls. Noch ein zweites Signal ... und das Salutschießen beginnt.

In einem Augenblick liegt die »Saint Michel« in dichtem Pulverdampf verhüllt. Nach der vorher herrschenden Ruhe ist jetzt die Hölle losgebrochen. Trotz des Krachens der Geschütze hört man das scharfe »Hip! Hip! Hip!« der Matrosen, das sich wie ein durchdringender Diskant neben der tiefen Baßstimme der Kanonen bemerkbar macht. Unsere Jacht lag so nah an der »Warrior«, daß sie bei jedem Schuß bis zum Kiel hinab erzitterte, während die durch die Explosionen rasch verdrängte Luft uns, wie von einem Orkan jagt, ins Gesicht schlug.

Die ganze Sache hat einen eigentümlichen Reiz. Zuerst fühlt man sich bei dem entsetzlichen Krachen etwas beklemmt; bald gewöhnt man sich jedoch daran, und zuletzt wünschte man es lieber noch etwas stärker.

In diesem Monsterkonzert ist freilich nicht die Spur von

Musik zu entdecken. Jetzt klingt zuweilen – eine Folge der verschiedenen Rohrweiten – etwas wie eine erweiterte Terz hindurch. Wenn Richard Wagner einmal alle Hilfsmittel der Orchestration erschöpft und so große Kupferinstrumente angegeben haben wird, daß man ein Dutzend Bläser auf einmal braucht, um ihnen einen Ton zu entlocken, dann erkennt er vielleicht in den 30-, 50- oder gar 100-Tonnen-Kanonen noch recht schätzenswerte Hilfstruppen. Diese modernen Instrumente würden ihm von desto größerem Nutzen sein, als seine vollkommen taub gemachten Zuhörer im blinden Vertrauen seine oft genug gewagten Harmonien beklatschen würden.

Aber Thomas Pearkop hätte man während dieser ganzen Zeremonie beobachten müssen. Er strahlte; die Augen traten ihm aus dem Kopf und unartikulierte Töne drangen aus der breiten Brust; ja, es fehlte nicht viel, so hätte er das »Hip! Hip! Hip!« aus Leibeskräften mitgerufen.

Der wackere Mann war so glücklich, daß er vielleicht – ich betone freilich dieses Wort – bevor wir aus dem Hafen liefen, auf jeden ihm unvorteilhaften Vorschlag eingegangen wäre, wenn wir ihm etwa folgendermaßen zugesetzt hätten:

»Pearkop! Das englische Geschwader, Euer Geschwader, auf das Ihr so stolz seid, wird Seine Majestät den König von Dänemark mit dem großen Salut begrüßen. Wir wollen diesem großartigen Schauspiel beiwohnen; da kommt uns aber eben Eure Lotsenrechnung in die Hände – 30 Pfund ist wirklich etwas gepfeffert – und wir werden Euch nicht auf

die Reede hinaus mitnehmen, wenn Ihr nicht auf der Stelle zustimmt, die genannte Forderung auf 20 Pfund herabzusetzen, und das ist immer noch anständig genug bezahlt. Weigert Ihr Euch, dann werdet Ihr während unseres Ausflugs an Land gehen und der Festlichkeit nicht beiwohnen. Nun, entscheidet Euch!«

Darauf würde er, in Anbetracht seiner Vaterlandsliebe und des gerechten Stolzes, der ihn beim Anblick seines Geschwaders erfüllte, sowie der Bewunderung, die er für seine mächtigen Panzer empfand, gezaudert, gefeilscht haben, aber endlich doch wohl fähig gewesen sein ... nein, das sicherlich nicht; 10 Pfund Sterling zu opfern? – Nimmermehr.

Bei dieser Gelegenheit gestatte man mir auszusprechen, daß viele Dänen, hier und in den ehemaligen Herzogtümern, das fast vollständige Fehlen der französischen Flagge in der Ostsee lebhaft beklagen.

England sorgt dafür, sich überall immer wieder in Erinnerung zu bringen. Außer seinen zahlreichen Handelsschiffen, welche die Nord- und die Ostsee durchkreuzen, hat es dieses Jahr (1881) ein Panzergeschwader nach Kopenhagen, Petersburg und Kiel entsandt. Es würde Frankreich ein leichtes sein, dasselbe, ja vielleicht noch mehr zu leisten, und es könnte ohne Zweifel des wärmsten Empfangs sicher sein.

Die englische Flotte, die auf der Reede von Kopenhagen erschien, bestand in der Tat nur aus alten Schiffen ohne großen Wert. Man bemerkte hier die ›Warrior‹, das erste von

England, etwa gleichzeitig mit dem französischen ›Gloire‹ erbaute Panzerfahrzeug. Das einzige modernere Schiff war das Admiralsschiff ›Herkules‹, doch steht auch dessen Bewaffnung hinter der der neueren Schlachtschiffe Frankreichs weit genug zurück.

Wollten wir England ausstechen, so genügte die Entsendung einer Flottendivision, unter der sich die ›Dévastation‹ mit ihren 50-Tonnen-Geschützen, die ›Admiral Duperré‹, die ›Redoutable‹ und als Kreuzer die ›Duquesne‹ oder die ›Tourville‹ befänden, welch letztere eine Geschwindigkeit von 18 bis 19 Knoten erreichen.

Freilich könnten uns die Engländer ihr Schiff, die ›Inflexible‹ mit ihren 80-Tonnen-Geschützen gegenüberstellen. Dieses Fahrzeug aber ist nach den im englischen Unterhaus öffentlich ausgesprochenen Urteilen keineswegs frei von Fehlern. Es ist nur in der Mitte gepanzert, und man fragt sich mit Recht, was die Folge sein würde, wenn sich seine, von mächtigen Geschossen durchlöcherten Endstücke mit Wasser anfüllten.

XVII

Unsere schon festgesetzte Abreise von Kopenhagen wurde durch eine Einladung zur Tafel beim französischen Ministerresidenten um 2 Tage verzögert. Wir gewannen dadurch Zeit, den herrlichen Park von Frederiksborg, jetzt eine Vorstadt der vergrößerten Residenz, zu besuchen.

Am folgenden Morgen, Sonntag, den 26. Juni, schlug die ›Saint Michel‹ nach Ausschiffung unseres Freundes Robert Godefroy, der diese Reise über Malmö, Stockholm und Christiania ausdehnte, von dort aber nach Finnmarken bis Hammerfest und zum Nordkap gehen wollte, wieder den Kurs nach Süden ein und ging, nachdem wir nochmals die Eider passiert hatten, 4 Tage später auf der Reede bei den Dünen vor Deal vor Anker.

Wir waren somit wieder in Thomas Pearkops Heimat. Hier sollte er im besten Wohlsein, gut gemästet und bereichert um ein weiteres, anerkennendes Zeugnis für die Kenntnisse und Fähigkeiten des *Pilot for the North sea* seiner Familie wiedergegeben werden.

Selbstverständlich nahm Thomas Pearkop auch seinen berühmten Seesack mit nach Hause.

Aber dieser unvergleichbare Teertuchsack, der schon eine ganze Welt enthielt und kaum noch eine Stecknadel aufzunehmen fähig schien, dieser Wundersack war doch noch größer und schwerer geworden, als Thomas Pearkop die ›Saint Michel‹ verließ. Er enthielt nun noch weitere 4 Flaschen feinen Wein, 2 Flaschen Likör und noch verschiedene Viktualien, die wir dem Lotsen aus Mitleid für die schon seit 2 Jahren fast hoffnungslos daniederliegende Mrs. Pearkop mitgegeben hatten.

Mich wunderte es freilich ein wenig, daß Mrs. Pearkop solche Stärkungsmittel nötig haben sollte. Mögen ihr die, welche ihr Mustergatte mit heimbrachte, recht gute Dienste leisten! Ich stehe aber gar nicht dafür ein, daß sie den rech-

ten Weg verfehlt und unnötigerweise den ›Gentleman‹ gestärkt haben mögen, zum großen Nachteil seiner schöneren Hälfte, wenn diese etwa auf Wiedererlangung ihrer Gesundheit durch sie rechnete.

Wir hatten nun noch die Lotsenrechnung für einmonatigen Dienst in der Nordsee abzumachen, was ohne Schwierigkeiten vor sich ging.

Das Honorar belief sich auf eine ziemlich beträchtliche Summe, an der nicht gemäkelt wurde. Thomas Pearkop, der zuerst für ein halbes Pfund Sterling für eine halbe Stunde an Bord der ›Saint Michel‹ kam, war hier 27 Tage lang für den Preis von 30 Pfund geblieben.

Diese Summe wurde also auf den Tisch des Speisesaals in schönen, blanken Louisdors aufgezählt – das englische Pfund zu 25 Franc 25 Centimes gerechnet – und durch etwas englisches Kleingeld bis auf den Penny vollgemacht.

Thomas Pearkops Augen leuchteten heller auf; dann verschwand alles unter Dankesbezeugungen des Empfängers in der ungeheuren Hosentasche.

Gleichzeitig war das kleine Boot klargemacht worden. Der ›Gentleman‹ stieg hinab und begab sich zum Hafendamm von Deal, von dem unsere Jacht nur eine Kabellänge entfernt lag.

Da trat der Schiffsjunge auf meinen Bruder zu.

»Monsieur Verne«, begann er höchst erregten Tons.

»Um Gottes willen, was ist geschehen?«

»Monsieur Verne, er hat in seinem Sack ein Stück Seife vom Schiff mitgenommen.«

»Junge«, erwiderte mein Bruder scherzend, »das ist aber gar nicht nett und wundert mich doch von einer so grundehrlichen Haut wie unserem wackeren Thomas Pearkop!«

»Halt, nicht so schnell verurteilt«, rief ich, »auch von diesem Vorwurf wird er sich reinigen! Da kehrt das Boot zurück mit Thomas Pearkop darin, der uns das Stückchen Seife wieder zurückgeben wird.«

Das Boot legte am Bord an und der ›Gentleman‹ machte uns ein Zeichen mit der Hand.

Thomas Pearkop stand hinten im Boot und wollte schon auf mich einsprechen, als ich ihm zuvorkam.

»Aber, guter Freund«, sagte ich, »das war doch nicht nötig, wegen einer solchen Kleinigkeit umzukehren.«

»Kleinigkeit?« erwiderte Thomas Pearkop im einschmeichelndsten Englisch, »aber mein Herr, Sie haben ja das Pfund zu 25 Franc 25 Centimes gerechnet.«

»Gewiß«, antwortete ich, etwas erstaunt über diese unerwarteten Worte. »Entspricht das nicht dem Tageskurs?«

»Nicht genau«, belehrte mich der ›Gentleman‹, »das Pfund steht jetzt bei 25 Franc und 26 Centimes; sie schulden mir also noch 2 Pence!«

»3 Pence! 6 Sous! Hier sind sie, wackerer Pearkop, und nun sind wir quitt, nicht wahr?«

»*All right*, meine Herren.«

»*All right!*«

INHALT

I	5
II	9
III	11
IV	15
V	19
VI	27
VII	30
VIII	38
IX	40
X	45
XI	48
XII	51
XIII	56
XI	62
XV	65
XVI	67
XVII	74