

ALLEIN UM DIE WELT SEGELN

SAILING ALONE AROUND
THE WORLD

VON KAPITÄN JOSHUA SLOCUM

JOSHUA SLOCUM
ALLEIN UM DIE WELT SEGELN

aus dem Amerikanischen von Manfred Braun

Aequator Verlag

Impressum

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Angaben sind im Internet unter <https://dnb.de> abrufbar.

Originalausgabe inklusive Grafiken von Thomas Fogarty und George Varian:
Joshua Slocum, *Sailing alone around the World*.
1900, Blue Ribbon Books, New York

Aequator Verlag GmbH, München
© 2014 Aequator Verlag
Vollständige Ausgabe aus dem Amerikanischen
neu übersetzt von Manfred Braun.

Grafik: Helden & Mayglöckchen GmbH & Co. KG, Karlsruhe

eBook-Herstellung und Auslieferung:
Brockhaus Commission, Kornwestheim
www.brocom.de

ISBN 978-3-95737-002-0

Denen gewidmet, die sagten:
„Die *Spray* wird wiederkommen.“

INHALT

VORWORT

KAPITEL 1

Bluenose-Vorfahren mit Yankee-Wurzeln – Jugendliche Schwärmerei für die See – Kapitän des Schiffs *Northern Light* – Verlust der *Aquidneck* – Rückkehr von Brasilien mit der *Liberdade* – Ein „Schiff“ als Geschenk – Die Wiederauferstehung der *Spray* – Rätsel der Finanzen und des Kalfaterns – Der Stapellauf der *Spray*.

KAPITEL 2

Kein Anglerglück – Der Plan einer Weltumsegelung – Von Boston nach Gloucester – Ausrüstung für die Atlantikquerung – Ein halbes Dory als Beiboot – Der Törn von Gloucester nach Nova Scotia – Stürmische Fahrt in heimischen Gefilden – Unter alten Freunden.

KAPITEL 3

Abschied von der amerikanischen Küste – Vor Sable Island im Nebel – Auf hoher See – Der Mann im Mond interessiert sich für die Reise – Erste Anzeichen von Einsamkeit – Die *Spray* begegnet der *La Vaguisa* – Eine Flasche Wein vom Spanier – Ein paar Worte mit dem Kapitän der *Java* – Anrufen des Dampfers *Olympia* – Ankunft auf den Azoren.

KAPITEL 4

Böiges Wetter auf den Azoren – Leben in Saus und Braus – Delirien durch Käse und Pflaumen – Der Steuermann der *Pinta* – In Gibraltar – Die Gastfreundschaft der britischen Marine – Ein Picknick an der marokkanischen Küste.

KAPITEL 5

Abfahrt von Gibraltar mit Hilfe eines Schleppers der britischen Marine – Kurswechsel der *Spray* vom Suezkanal zum Kap Hoorn – Verfolgt von maurischen Piraten – Ein Vergleich mit Kolumbus – Die Kanaren – Die Kapverden – Seeleben – Ankunft in Pernambuco – Eine Rechnung für die brasilianische Regierung – Vorbereitung auf das stürmische Wetter am Kap.

KAPITEL 6

Abreise von Rio de Janeiro – Die *Spray* gestrandet am sandigen Ufer von Uruguay – Einem Schiffbruch knapp entkommen – Der Junge, der eine Slup fand – Die *Spray* wieder flott, aber etwas beschädigt – Grüße vom britischen Konsul in Maldonado – Ein herzlicher Empfang in Montevideo – Ein Ausflug nach Buenos Aires – Kürzen von Mast und Bugspriet.

KAPITEL 7

Anker auf in Buenos Aires – Ein Gefühlsausbruch an der Mündung des Río de la Plata – Überrollt von einem Kaventsmann – Eine stürmische Einfahrt in die Magellanstraße – Das nützliche Geschenk eines Sacks Reißnägel von Kapitän Samblich – Vor Kap Froward – Von Indianern aus der Fortescue-Bucht verjagt – Ein Fehlschuss auf den schwarzen Pedro – Aufnehmen von Holz und Wasser in der Bahía Tres Islas – Tierleben.

KAPITEL 8

Vom Kap Pilar in den Pazifik – Von einem Sturm zum Kap Hoorn getrieben – Das größte Seeabenteuer von Kapitän Slocum – Erneutes Erreichen der Magellanstraße durch den Cockburn-Kanal – Einige Wilde machen mit den Reißnägeln Bekanntschaft – Gefahr durch Brandbomben – Einige heftige Williwaws – Erneut auf Westkurs.

KAPITEL 9

Reparieren der Segel der *Spray* – Wilde und ein widerspenstiger Anker – Kampf der Spinnen – Eine Begegnung mit dem schwarzen Pedro – Ein Besuch an Bord des Dampfers *Colombia* – Verteidigung gegen eine Flotte Kanus – Ein Bericht der Fahrten durch die Magellanstraße – Eine geschenkte Ladung Talg.

KAPITEL 10

Im Schneesturm nach Puerto Angosto – Eine defekte Schotleine bringt die *Spray* in Gefahr – Die *Spray* als Zielscheibe für einen feuerländischen Pfeil – Die Insel von Alan Erric – Wieder im weiten Pazifik – Fahrt zu den Juan-Fernández-Inseln – Ein König in Abwesenheit – Am Ankerplatz von Robinson Crusoe.

KAPITEL 11

Verköstigung der Bewohner der Juan-Fernández-Inseln mit Yankee-Donuts – Die Schönheiten des Reiches von Robinson Crusoe – Das Bergdenkmal für Alexander Selkirk – Die Höhle von Robinson Crusoe – Ein Streifzug mit den Kindern der Insel – Kurs West mit einem freundlichen Sturm – Einen Monat auf See mit dem Kreuz des Südens und der Sonne zur Peilung – Die Marquesas kommen in Sicht – Erfahrungen in der Besteckrechnung.

KAPITEL 12

72 Tage ohne Hafen – Wale und Vögel – Ein Blick in die Kombüse der *Spray* – Fliegender Fisch zum Frühstück – Ein herzliches Willkommen in Apia – Ein Besuch der Frau von Robert Louis Stevenson – In Vailima – Samoanische Gastfreundschaft – Eine Haftstrafe für zu schnelles Reiten – Ein amüsanter Karussell – Lehrer und Schüler des Papauta College – In der Gewalt von Meeresnympfen.

KAPITEL 13

Eine samoanische Hoheit – König Malietoa – Abschied von Freunden in Vailima – Von Fidschi aus gen Süden – Ankunft in Newcastle, Australien – Die Yachten von Sydney – Eine Taufe auf der *Spray* – Kommodore Foy beschert der Slup einen neuen Satz Segel – Weiter nach Melbourne – Ein Hai, der sich als wertvoll herausstellte – Eine Kursänderung – Der „Blutregen“ – In Tasmanien.

KAPITEL 14

Die Ehrengabe einer Dame – Rund um Tasmanien – Der Skipper hält seinen ersten Vortrag über die Reise – Proviant im Überfluss – Eine Sicherheitsinspektion der *Spray* in Devonport – Zurück in Sydney – Gen Norden zur Torres-Straße – Schiffbruch eines Amateurs – Freunde an der australischen Küste – Gefahren des Korallenmeers.

KAPITEL 15

Ankunft in Port Denison, Queensland – Ein Vortrag – Reminiszenzen an Kapitän Cook – Ein Vortrag für wohltätige Zwecke in Cooktown – Ein glückliches Entkommen von einem Korallenriff – Home Island, Sunday Island, Bird Island – Ein amerikanischer Perlenfischer – Jubiläum auf Thursday Island – Eine neue Flagge für die *Spray* – Booby Island – Über den Indischen Ozean – Die Weihnachtsinsel.

KAPITEL 16

Die Notwendigkeit sorgfältiger Navigation – Drei Stunden am Ruder in 23 Tagen – Ankunft auf den Kokosinseln – Ein kuriose Kapitel Sozialgeschichte – Begrüßung von den Kindern der Inseln – Überholen und Streichen der *Spray* am Strand – Ein mohammedanischer Segen für ein Glas Marmelade – Die Kokosinseln als Paradies – Ein riskantes Unterfangen in einem kleinen Boot – Kurs gen Rodrigues – Verwechslung mit dem Antichrist – Der Gouverneur beruhigt die Leute – Ein Vortrag – Ein Kloster in den Bergen.

KAPITEL 17

Ein ordentliches Gesundheitsattest auf Mauritius – Nachsegeln der Reise im Opernhaus – Eine kürzlich entdeckte Pflanze nach dem Skipper der *Spray* benannt – Segelausflug mit einer Gesellschaft junger Damen – Ein Biwak an Deck – Ein herzlicher Empfang in Durban – Im freundlichen Kreuzverhör von Henry M. Stanley – Drei weise Buren auf der Suche nach Beweisen, dass die Erde eine Scheibe ist – Abschied von Südafrika.

KAPITEL 18

Umrundung des Kaps der Stürme in alten Zeiten – Ein raues Weihnachten – Die *Spray* macht sich bereit für eine dreimonatige Pause in Kapstadt – Ein Bahnausflug nach Transvaal – Eine eigenwillige Interpretation der Reise der *Spray* von Präsident Krüger – Seine markigen Worte – Illustre Gäste auf der *Spray* – Kokosfaser als Vorhangschloss – Ein Besuch vom Admiral der Royal Navy – Auf nach St. Helena – Land in Sicht.

KAPITEL 19

Auf der Insel, auf der Napoleon im Exil gelebt hat – Zwei Vorträge – Ein Gast im Geisterzimmer von Plantation House – Ein Ausflug zum historischen Longwood – Rohe Kaffeebohnen und eine Ziege zum Schälen – Das Pech der *Spray* mit Tieren – Ein Vorurteil gegenüber kleinen Hunden – Eine Ratte, die Spinne aus Boston und die kannibalische Grille – Ascension.

KAPITEL 20

In der günstigen Strömung am Cabo de São Roque, Brasilien – Alle auf See schauen auf den spanisch-amerikanischen Krieg – Ein Signalwechsel mit dem Schlachtschiff *Oregon* – Vor dem Gefängnis von Dreyfus auf der Teufelsinsel – Für die *Spray* geht der Polarstern wieder auf – Das Leuchtfeuer auf Trinidad – Eine charmante Einführung auf Grenada – Vorträge vor wohlwollenden Zuhörern.

KAPITEL 21

Ausklarieren für die Heimfahrt – Im Kalmengürtel – Ein von Sargassum bedecktes Meer –
Das Klüverstag bricht in einem Sturm – Begrüßung durch einen Tornado vor Fire Island –
Eine Planänderung – Ankunft in Newport – Ende eines Törns von über 46.000 Meilen – Die
Spray wieder vor Anker in Fairhaven.

ANHANG

Ihre Abstammung, so weit bekannt – Die Linien der *Spray* – Ihre selbststeuernden Qualitäten
– Segelriss und Ruderanlage – Ein Meisterstück ohne Vorbild – Ein paar aufmunternde
Worte an Seeleute in spe.

ANMERKUNGEN

GLOSSAR



Joshua Slocum (20.02.1844 – 14.11.1908)

VORWORT

VON WILFRIED ERDMANN

Joshua Slocum hat von 24. April 1895 bis 27. Juni 1898 auf der *Spray* die Welt umrundet. Als erster Mensch hat er allein in einem Boot mehr als 46.000 Seemeilen zurückgelegt. Das hat ihn berühmt gemacht. Sein Verdienst ist aber ein größeres als die seglerische Leistung und der Mut, der zu solch einer Reise nötig ist. Der Pioniergeist, der feste Glaube an die Gesetze der Natur und die Bescheidenheit gegenüber dem Meer machen die Größe von Joshua Slocum und die Bedeutung von „Sailing alone around the World“ aus. Diese Geschichte voller Salz und Wind ist ein Vermächtnis an Segler, die wie er die Ozeane besegeln. Also, allemal für Segler wie mich, die die Ozeane besegeln wollen. Paradoxerweise habe ich Slocums Geschichte erst nach meiner ersten Weltumseglung gelesen. Von dem großen Segler gehört jedoch schon etwas früher. Und zwar in Alicante 1965 als eine rote Ketsch mit dem Namen *Joshua* am Kai festmachte. Es war Bernard Moitessiers *Joshua*. Erstaunt fragte ich ihn damals: „Wer ist Joshua?“ „Das ist der Vorname von Slocum. Er war der erste, der allein die Welt umsegelt hat. Ein Amerikaner, eigentlich Kanadier von der Bay of Fundy.“ Die Bucht war mir aus meiner Seefahrerzeit bekannt. Berüchtigt für zehn Meter und mehr Tidenhub und folglich kritischen Strömungen. Das Buch sollte ich lesen, empfahl Moitessier. Nur, in Alicante war es nicht zu kriegen. Also dauerte es. Doch dann legte ich Slocums Geschichte nicht mehr

zur Seite. Auf unnachahmliche Weise geht er auf die Poesie des Meeres ein. Nicht selten verschmelzen bei ihm Humor und Dramatik. Das war Weltumsegeln aus erster Hand.

Als Alleinsegler hat er mich bestärkt und ermutigt, ein gestecktes Ziel nicht aus den Augen zu verlieren, dabei auf das Elementare zu setzen und mit einfachen Mitteln um die Welt zu segeln. Dieser Maxime bin ich bis heute treu geblieben. Selbst bei meinen Nonstop-Reisen stand Einfachheit von Schiff und Ausrüstung im Vordergrund.

Mit nur wenigen Dollars in der Tasche hatte Slocum sich von seinem Heimathafen Boston auf den Weg nach Gibraltar gemacht und auf den folgenden Etappen rund um die Welt alle Schicksale gemeistert, die sich ihm zu der Zeit in den Weg stellten. Vor den lebendigen Eindrücken der Natur und seiner Geschöpfe verblasst das große Ziel der Reise: Das Beobachten der Tiere, die Begegnung mit Menschen, aber auch die Reflexion über gute Seemannschaft rücken stattdessen in den Mittelpunkt des Erzählten. Das Zurücklegen der unzähligen Meilen erscheint zunehmend nebensächlich. Diese Aufgabe überlässt er im Laufe seiner Reise scheinbar mehr und mehr seinem Boot, der *Spray*. Slocum wird zum Beobachter seiner Reise, die ihn selbst in Erstaunen zu versetzen scheint.

Die *Spray* und ihr Kapitän bilden auf ihrer Reise von Anfang an eine unzertrennliche Einheit. Die Symbiose resultiert keineswegs nur aus Slocums Einsamkeit auf hoher See, in der er natürlich auf die Seetüchtigkeit seines Schiffs angewiesen ist und in der nicht nur das Universum, sondern auch leblose Gegenstände zu Gefährten werden können. Die *Spray* ist vielmehr das Werk Slocums: In sie hat er all seine seemännische Erfahrung und sein schiffsbauerisches Können gelegt. Als Slocum 1892 das Schiff als Geschenk angeboten bekommt, ist es ein Wrack. Historiker vermuten, dass die *Spray* 1801 als

Austernfischer vom Stapel lief. Als sie in Slocums Besitz gelangte, war sie also schon fast 100 Jahre alt. Mit einem Budget von 553,62 Dollar machte er die *Spray* nicht nur wieder seetüchtig, sondern er schuf das perfekte Schiff für seine Zwecke. Zahlreiche Nachbauten haben seitdem die Weltmeere befahren. Ihre Länge maß 36 Fuß und neun Zoll (11,03 Meter) und ihre Breite 14 Fuß und zwei Zoll (4,25 Meter). Sie galt als schnell, unkenterbar und ideal für einen Einhandsegler, da sie gute Selbststeuereigenschaften besaß. Es gab Seestrecken, auf denen Slocum Tausende von Seemeilen zurücklegte, ohne die Pinne in die Hand nehmen zu müssen. Das erinnert mich an meine Passage über den Indischen Ozean, wo über Wochen hinweg kein Griff an die Pinne nötig war, um auf Kurs zu sein. Meine *Kathena* steuerte sich unter zwei Vorsegeln selbst.

Joshua Slocum hat seine Weltumsegelung im Alter von 51 Jahren begonnen. Der Zenit seines beruflichen Werdegangs war zu diesem Zeitpunkt bereits seit einigen Jahren überschritten. Seine Laufbahn hatte als 12-jähriger Schiffsjunge begonnen und mit 17 Jahren verfügte er bereits über das Patent des 2. Offiziers. Sein erstes Kommando übernahm er 1869 im Alter von 25 Jahren. Er war bis in die späten 80er Jahre hinein nie ohne ein Kommando. Und wenn er keine Fracht zu transportieren hatte, dann widmete Slocum sich dem Fischfang oder der Otterjagd. Slocum wurde stets von seiner Familie begleitet. Seine Frau Virginia teilte nicht nur notgedrungen sein Los auf den Frachtseglern, sie war selbst dem Abenteuer zugetan und folgte ihm mit Freude auf fast jedes neue Schiff. Ihre sieben Kinder, von denen allerdings drei früh starben, gebar sie sämtlich auf Schiffen. Als seine Frau Virginia 1884 im Alter von nur 34 Jahren an Bord starb, schien Slocum an einen Wendepunkt gelangt zu sein. Zwar hatten auch zuvor Krankheiten, Havarien, Piraterie, Meutereien und Gerichtsprozesse immer wieder für Aufregung gesorgt, aber nun nahmen die kleineren und größeren Katastrophen ein nahezu

absurdes Ausmaß an. Rentable Geschäfte in der Frachtsegelei wurden immer schwieriger. Die Dampfschiffahrt hatte an Bedeutung gewonnen. Die goldenen Zeiten der Segelkapitäne, die wie Slocum das Kommando auf dampfbetriebenen Schiffen ablehnten, waren vorbei. Es drohte Joshua Slocum der finanzielle Ruin.

Es war aber immer schon eine von Slocums Stärken gewesen, sich aus misslichen Lagen zu befreien und all seine Schaffenskraft in ein neues Ziel zu stecken. So ging er bald mit seinem Sohn Victor daran, aus verbliebenen Wrackteilen der in Brasilien auf Grund gelaufenen *Aquidneck* ein Boot zu bauen, das ihn und seine Familie nach Hause nach Boston bringen sollte. Es entstand die *Liberdade*, eine Art Segelkanu. Auf dem 35 Fuß langen Boot erreichten Slocum und seine Familie nach 53 Tagen schließlich amerikanisches Festland. Sie hatten insgesamt in diesem provisorischen Schiff über 5000 Seemeilen zurückgelegt.

Diese Reise mit der *Liberdade* markierte eine erneute Wende in Slocums Leben. Dies war sein erster privater Törn. Er war ohne Kommando, ohne Crew und ohne Fracht unterwegs. Trotz all der erlebten Schwierigkeiten, ging Slocum ganz in dieser Reise auf. Er genoss das Gelingen des außergewöhnlichen Törns wie einen Triumph und ließ alles Ungemach, das sie mit sich brachte, unerwähnt: „Da war sie wieder, diese besondere Stimmung beim Segeln, die Liebe zu der Sache an sich, die mich überkam, als das kleine Schiff auslief.“ Dass diese Unternehmung bei der Presse wohlwollend und staunend aufgenommen wurde, trug sicher dazu bei, dass er einen Bericht mit dem Titel „Die Reise mit der *Liberdade*“ niederschrieb. Slocum suchte in Boston nach neuen Aufgaben und erwägte auch ein bürgerliches Leben mit seiner zweiten Frau Hettie. Sie hatte ihren Mann bereits drei Jahre lang auf seinen Fahrten begleitet und ihre Tapferkeit unter Beweis gestellt. Aber langfristig

behagte ihr wohl die Perspektive eines Lebens auf hoher See nicht. Das häusliche Glück blieb den Slocums allerdings verwehrt: Der Kapitän fand an Land keine Tätigkeit.

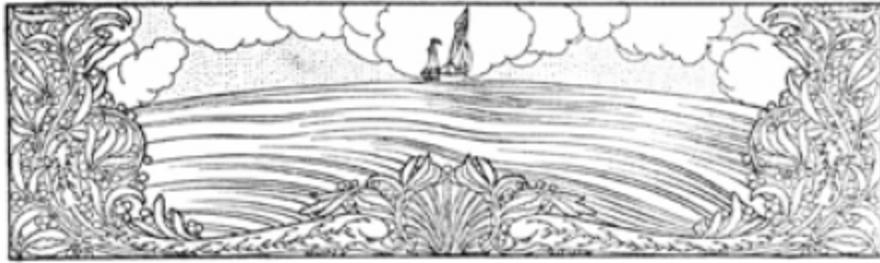
Als Slocum schließlich die *Spray* geschenkt bekommt, fasst er den Plan einer Weltumseglung. Sein Ziel war es, die Reise so zu vermarkten, dass sie ihm einen Gewinn einbrachte, der den Kauf einer Farm für sich und seine Familie ermöglichte. Durch seine bisherigen Erlebnisse, die immer wieder für Aufregungen in der Öffentlichkeit gesorgt hatten, verfügte er über einige Kontakte zu Zeitungen und Journalisten. Zudem verband ihn eine tiefe Liebe zur Literatur. Er kannte die großen Seefahrer und ihre Geschichten, die sie in der Literatur hinterlassen hatten. Nicht nur die großen Romane, sondern auch die Reiseskizzen und wissenschaftlichen Abhandlungen waren ihm vertraut. Er, der selbst als Kind nur selten die Schule besucht hatte und schon im Alter von zehn Jahren seinen Lebensunterhalt selbst verdienen musste, war ein wissbegieriger Autodidakt. Die großen Seefahrer hatten ihn auf seinen Reisen oft unterhalten, und er hatte viel von ihnen gelernt. Warum nicht selbst eine Reise unternehmen und davon erzählen? Es gelang ihm mit der Century Company eine Absprache zu treffen: Seine Geschichte erschien zwischen September 1899 und März 1900 in Fortsetzungen im Century Illustrated Magazine und wurde im April 1900 in der Century Company als Buch veröffentlicht. Und obwohl gerade in seinem Heimatland viele Zweifler die Ehrenhaftigkeit seiner Großtat in Frage stellten und ihn der Lüge bezichtigten, war er ein gefragter Redner, der auf zahlreichen Vorträgen von seiner sagenhaften Reise berichtete. Er kaufte eine Farm in Fairhaven und lebte dort mehrere Jahre mit seiner Ehefrau Hettie. Slocum, der das wechselvolle Leben gewöhnt war, vermochte dort aber keine Wurzeln zu schlagen. Es zog ihn unweigerlich zurück auf den Ozean. Auf der *Spray* unternahm er Törns entlang der Küste und in die Karibik.

Die Weltumseglung mit der *Spray* war das Meisterstück des Kapitäns Joshua Slocum. Nur mit Sextant und Wecker fand er seinen Kurs übers Meer und trotz schlechter Seekarten die Routen durch Magellan- und Torres-Straße; nur ausgerüstet mit den damals üblichen anfälligen Baumwollsegeln und ohne Hilfsmotor. Alles Umstände, die auch meine erste Weltumseglung 1966 begleiteten.

Er war ein hervorragender Schiffsbauer, ein glänzender Seemann und ein ebenso mitreißender Erzähler. Mit seiner unstillbaren Sehnsucht nach dem Leben auf dem Ozean, seinem Durchhaltevermögen und seiner Neugier begründete Slocum eine neue Form des Segelns: Das Ein-Hand-Segeln. Der Begriff basiert auf der Formel: Eine Hand für deine Sicherheit, eine Hand für das Boot.

Der Pionier Joshua Slocum wurde am 14. November 1908 im Alter von 64 Jahren zum letzten Mal lebend gesehen, als er mit der *Spray* in Martha's Vineyard auslief, um den Orinoco zu erkunden. Er und sein Schiff verschwanden aus ungeklärten Ursachen. Erst 1924 wurde er für tot erklärt.

Seit Slocums großartiger Fahrt haben zahlreiche Menschen das Abenteuer gewagt und sind ganz allein um die Welt gesegelt. Doch er war der Erste und ist seitdem maritimen Abenteurern ein großes Vorbild.



KAPITEL 1

Bluenose¹-Vorfahren mit Yankee-Wurzeln – Jugendliche Schwärmerei für die See – Kapitän des Schiffs *Northern Light* – Verlust der *Aquidneck* – Rückkehr aus Brasilien mit der *Liberdade* – Ein „Schiff“ als Geschenk – Die Wiederauferstehung der *Spray* – Rätsel der Finanzen und des Kalfaterns – Der Stapellauf der *Spray*.

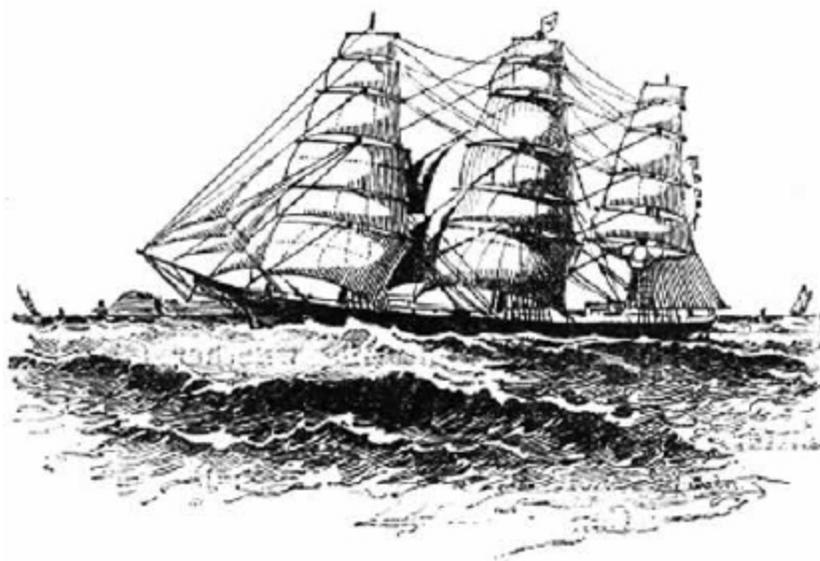
Im herrlichen Nova Scotia, einer vom Meer geprägten Region, gibt es einen Bergrücken namens North Mountain, der die Bay of Fundy vom fruchtbaren Tal von Annapolis trennt. Am Nordhang des Bergrückens wachsen robuste Fichten, die ideales Holz für den Bootsbau liefern und aus denen bereits viele Schiffe in allen Größen gebaut worden waren. Die Bewohner an dieser Küste, zäh, ausdauernd und stark, sind für die Schifffahrt geboren und ein Kapitänspatent flößt noch viel mehr Respekt ein, wenn als Geburtsort des Inhabers ein Ort in Nova Scotia genannt wird. Ich wurde an einem kalten Fleck am bitterkalten North Mountain an einem frostigen 20. Februar geboren, bin aber dennoch US-Amerikaner, gewissermaßen ein eingebürgerter Yankee². Aber eigentlich sind die Leute von Nova Scotia als Yankees im wahren Sinne zu bezeichnen. Auf beiden Seiten meiner Familie gab es Seeleute. Und wenn ein Slocum nicht zur See fuhr, so hatte er zumindest eine Vorliebe für geschnitzte Boote und blickte sehnsüchtig den Schiffen nach. Mein Vater war die Sorte Mann, die

schiffbrüchig von jeder einsamen Insel nach Hause gefunden hätte, solange er nur ein Klappmesser hatte und einen Baum fand. Er hatte ein untrügliches Gespür für gute Boote, aber er blieb auf der alten Farm, die einige Schwierigkeiten machte, mit den kargen Lehmböden wie an einem Anker hängen. Vor einer steifen Brise hatte er keine Angst und auf einer religiösen Zusammenkunft im Freien oder einer Erweckungsversammlung³ der guten alten Art saß er immer in einer der vordersten Reihen.

Ich selbst war schon als Kind vom Meer fasziniert. Im zarten Alter von acht Jahren wagte ich mich bereits todesmutig mit Spielkameraden auf halbwegs schwimmfähigen Untersätzen in die Bucht. Als junger Bursche heuerte ich dann auf einem Fischereischoner als Smutje an. Viel Zeit war mir in der Kombüse allerdings nicht vergönnt: Die Besatzung meuterte, als sie meine erste Mehlpampe erblickte und feuerte mich, bevor ich meine kulinarischen Künste weiter unter Beweis stellen konnte. Der Erfüllung meines Glücks kam ich dann vor dem Mast eines Vollschriffs auf großer Fahrt näher. Die Sporen für ein Kommando über ein Schiff erwarb ich mir also am Bug und nicht in einer behaglichen Kajüte⁴.

Mein bestes Kommando war das über die prächtige *Northern Light*⁵, an der ich Anteile besaß. Ich war zu Recht stolz auf das Schiff, denn es war seinerzeit, in den 80er Jahren, das beste Segelboot Amerikas. Später nannte ich die *Aquidneck*⁶ mein Eigentum. Diese kleine Bark war für mich der Inbegriff handwerklichen Könnens und nahm es bei ordentlichem Wind mit jedem Dampfboot auf. Nach nahezu 20 Jahren als Kapitän verließ ich die *Aquidneck* an der Küste von Brasilien, nachdem sie gestrandet war. Meine Heimreise nach New York unternahm ich mit meiner Familie ohne Zwischenfälle auf der *Liberdade*⁷, einem Kanu.

Ich war stets auf großer Fahrt unterwegs: als Reeder und Kaufmann vor allem nach China, Australien, Japan und zwischen den Gewürzinseln. In meinem Leben waren meine Leinen nie lange an Land festgemacht und die Gepflogenheiten an Land hatte ich nahezu vollkommen vergessen. Die Zeiten für die Handelsschiffahrt wurden aber immer schlechter und schließlich musste ich die Seefahrt aufgeben. Was sollte aber jetzt ein alter Seebär wie ich anfangen? Der Wind sang mir mein Wiegenlied und nur wenige hatten das Meer so studiert wie ich, der alles andere vernachlässigte. Neben der Seefahrt war meine zweite Passion stets der Bootsbau gewesen. Ich wollte es in beiden Professionen zur Meisterschaft bringen und mit viel Beharrlichkeit kam ich schließlich meinem Begehren auch nahe. In den heftigsten Stürmen habe ich auf den Decks von robusten Schiffen Berechnungen angestellt, welche Größe und Beschaffenheit ein Schiff wohl aufweisen muss, damit es jeglichem Wetter und Seegang standhalten kann. Die Reise, von der ich nun erzählen werde, war somit nicht nur eine natürliche Folge meiner Abenteuerlust, sondern auch meiner lebenslangen Erfahrungen.



Die *Northern Light*, Kapitän Joshua Slocum, auf der Fahrt nach Liverpool, 1885. Gezeichnet von W. Taber.

Mitten im Winter 1892 grübelte ich in Boston, wo ich ein oder zwei Jahre zuvor von der See an Land gespült worden war, ob ich mir erneut ein Schiffskommando suchen oder doch lieber auf einer Werft arbeiten sollte. Da sprach mich ein alter Bekannter, ein Walfangkapitän, an: „Komm nach Fairhaven und ich gebe dir ein Schiff.“ Er setzte hinzu: „Aber sie bedarf einiger Reparaturen.“ Die näheren Ausführungen des Kapitäns fielen mehr als zu meiner vollen Zufriedenheit aus. Sie beinhalteten jegliche Unterstützung, die ich brauchte, um das Schiff wieder seetauglich zu machen. Ich nahm das Angebot dankbar an, denn mir war bereits klar, dass ich ohne Entrichtung von 50 Dollar an die Gewerkschaft keine Arbeit auf einer Werft bekommen würde. Und Schiffe, auf denen ich als Kapitän anheuern konnte, waren ebenfalls Mangelware. Nahezu alle großen Schiffe waren zu Lastkähnen für Kohle umgebaut worden und mussten es über sich ergehen lassen, von Hafen zu Hafen geschleppt zu werden. Und viele tüchtige Kapitäne landeten schließlich im Seemannsheim Sailors‘ Snug Harbor⁸.

Am nächsten Tag machte ich mich auf dem Weg nach Fairhaven gegenüber von New Bedford und fand heraus, dass mein Freund mich zum Gespött machen wollte. Sieben Jahre lang hatte er das Gespött aushalten müssen. Das „Schiff“ stellte sich als eine äußerst altertümliche Slup mit dem Namen *Spray* heraus. Es wurde steif und fest behauptet, sie sei wohl um das Jahr Eins⁹ herum gebaut worden. Sie war sorgfältig an Land aufgebockt, in einigem Abstand zur See und mit einer Persenning abgedeckt. Die Bewohner von Fairhaven sind, ich muss es wohl kaum erwähnen, sparsame und wachsame Leute. Sieben Jahre lang fragten sie sich: „Was mag Kapitän Eben Pierce wohl mit der alten *Spray* vorhaben?“ Bei meiner Ankunft war

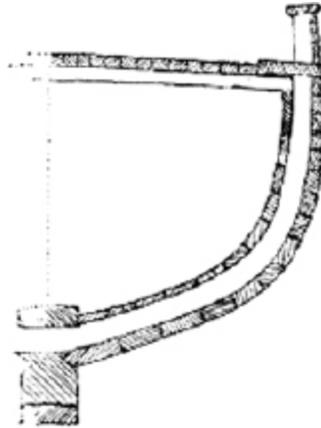
dann die Gerüchteküche heftig am Brodeln: Endlich kümmerte sich jemand um die alte *Spray*. „Vermutlich zum Abwracken?“ „Nein, er möchte sie wieder herrichten!“ Das Erstaunen war groß. „Lohnt sich das denn?“ Diese Frage musste ich mir ein Jahr oder länger anhören. Hartnäckig blieb ich bei meiner Antwort: „Ich werde dafür sorgen, dass es sich lohnt!“

Ich fällte in der Nähe eine kräftige Eiche für den Kiel und ein Farmer namens Howard schleifte diese zusammen mit ausreichend Holz für die Spanten des neuen Schiffs für etwas Geld zum Bauplatz. Ich errichtete einen Dampfkasten und einen Behälter für einen Kessel. Das Holz für die Spanten aus geraden Schösslingen wurde zugerichtet, gedämpft, bis es elastisch war, und schließlich über einem Baumstamm gebogen und dort fixiert. Jeden Tag ging es sichtbar vorwärts und die Nachbarn leisteten mir bei der Arbeit Gesellschaft. Es war ein großer Tag auf der Werft der *Spray*, als ihr neuer Steven aufgerichtet und am neuen Kiel befestigt wurde. Walfangkapitäne kamen von weither, um sie in Augenschein zu nehmen. Unisono gaben sie ihr die Note 1A und erachteten sie als vollkommen tauglich zum Eisbrechen. Der älteste Kapitän schüttelte ergriffen meine Hände als die Bugbänder gesetzt wurden. Seiner Ansicht nach gäbe es keinen Grund, warum die *Spray* nicht vor der Küste von Grönland mit einem Wal längsseits der See trotzen solle. Das Stevenstück bestand aus dem Stumpf einer prächtigen Solitäreiche. Es sprengte später auf den Kokosinseln ein Korallenriff entzwei, ohne den geringsten Schaden zu nehmen. Ein besseres Holz für den Schiffsbau als Weißeiche gibt es nicht. Die Bugbänder sowie alle Spanten bestanden aus diesem Holz. Sie wurden gedämpft und in die erforderliche Form gebogen. Es war bereits März, als ich richtig mit der Arbeit beginnen konnte und es war kalt. Noch immer gab es reichlich Ratschläge von sachkundigen Experten. Wenn ein

Walfangkapitän in Sicht kam, ruhte ich mich auf meinem Beil aus und plauderte ein wenig mit ihm.

New Bedford, der Heimathafen der Walfangkapitäne, ist mit Fairhaven über eine Brücke verbunden und gut zu Fuß erreichbar. Die Kapitäne nahmen aber den Weg zu meiner kleinen Werft keineswegs zu oft auf sich. Die anschaulichen Erzählungen über die Waljagd in der Arktis bewogen mich dazu, die *Spray* mit zwei Bugbändern auszustatten, um sie auf alle Fälle eisgängig zu machen.

Die Jahreszeiten vergingen während meiner Arbeit wie im Flug. Kaum waren die Spanten der Slup errichtet, als auch schon die Apfelbäume blühten. Dann kamen auch bald die Gänseblümchen und die Kirschen. Nahe dem Platz, an dem die alte *Spray* neu entstand, hatte John Cook, ein ehrwürdiger Pilgervater, seine letzte Ruhestätte gefunden. Die neue *Spray* entstand also auf heiligem Grund. Vom Deck des neuen Schiffs konnte ich die Hand ausstrecken und Kirschen vom Baum pflücken, der an seinem Grab wuchs. Das Kiefernholz für die 11/2 Zoll starken Planken, mit denen ich das neue Schiff bald darauf versah, stammte aus Georgia. Das Beplanken war eine mühselige Arbeit, aber wenigstens das Kalfatern ging leicht von der Hand. Die Außenstöße standen etwas offen, um die Kalfaterung auf- zunehmen, aber die Innenstöße waren so dicht, dass kein Tageslicht durch sie drang. Alle Verbindungsstöße wurden mit Durchsteckbolzen befestigt, die mit Schraubenmuttern am Holz verspannt wurden, sodass alles tadellos zusammenhielt. In anderen Teilen der Konstruktion kamen zahlreiche Bolzen mit Schraubenmuttern zum Einsatz, insgesamt wohl um die Tausend. Schließlich sollte mein Schiff stark und robust werden.



Querschnitt der *Spray*

Ein ehernes Gesetz bei Lloyd's¹⁰ besagt, dass eine Jane ewig und drei Tage ihren Namen behält, auch wenn sie solange repariert wird, dass sie eigentlich ein neues Schiff ist. Die *Spray* änderte ihr Kleid so allmählich, dass der Übergang von Alt zu Neu recht schwer festzumachen war. Es spielte aber auch gar keine Rolle. Beim Schanzkleid hatte ich mich für 14 Zoll hohe Stützen aus Weißeiche entschieden, die ich $\frac{7}{8}$ Zoll hoch mit Weißkiefer verkleidete. Die Stützen, eingezapft in einem zwei Zoll starken Schandeckel, kalfaterte ich mit dünnen Keilen aus Zedernholz. All die Jahre hielt diese Konstruktion absolut dicht. Das Deck bestand aus eineinhalb mal drei Zoll großen Planken aus Weißkiefer, die ich auf sechs mal sechs Zoll große Balken aus Gelb- oder Georgiakiefer mit einem Abstand von drei Fuß nagelte. Ich sah zwei Deckshäuser vor: über der Hauptluke, sechs mal sechs Fuß, für eine Kombüse und weiter achtern etwa zehn mal zwölf Fuß für eine Kajüte. Beide erhoben sich etwa drei Fuß über dem Deck und waren genügend weit in den Laderaum versenkt, um eine bequeme Stehhöhe zu bieten. In den Räumen entlang den Kabinenseiten unter Deck brachte ich eine Schlafkoje und Stauffächer unter sowie, nicht zu vergessen, einen Platz für den Medizinkasten. Der Laderaum mittschiffs, das heißt der Raum unter Deck zwischen

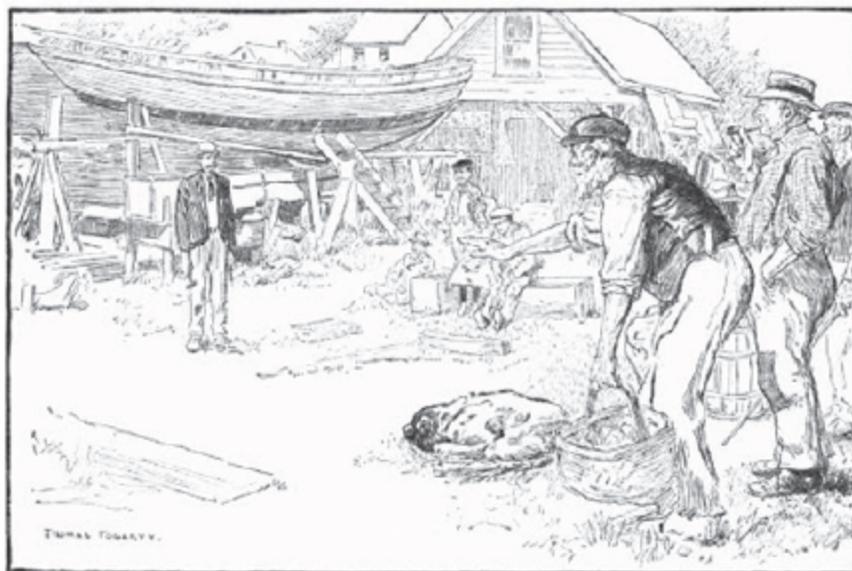
Kabine und Kombüse, bot ausreichend Platz für Wasservorräte, Pökelfleisch usw. für viele Monate.

Als der Rumpf meines Schiffs nun so fest gefügt war wie dies mit Holz und Eisen nur möglich ist und die Raumeinteilung abgeschlossen war, ging es ans Kalfatern. Einige waren der festen Überzeugung, dass ich spätestens an dieser Herausforderung scheitern würde. Ich selbst dachte sogar daran, einen Fachmann für das Kalfatern heranzuziehen. Aber schon beim ersten Schlag mit dem Kalfatereisen auf die Baumwolle war ich davon überzeugt, es richtig zu machen. Viele andere hingegen nicht. „Das bleibt niemals dicht!“, schrie einer aus Marion, der mit einem Korb Muscheln auf dem Rücken vorbeikam. „Das bleibt nicht dicht!“, meinte ein anderer von West Island, als er mir beim Einschlagen von Baumwolle in die Stöße zusah. Bruno quittierte es nur mit einem Schwanzwedeln. Selbst Herr Ben J——, eine Kapazität für Walfangschiffe, der allerdings von manchen schon für leicht senil gehalten wurde, fragte mich im Vertrauen: „Meinst du nicht, dass das undicht wird?“ „Wie schnell wird das undicht?“, rief mein alter Freund, der Kapitän, der schon von so manchem Pottwal durch die See geschleppt worden war. „Wäre gut, das zu wissen“, rief er, „damit wir noch rechtzeitig in den Hafen kommen.“

Ich ließ mich nicht beirren und schlug auf der Baumwolle noch etwas Werg¹¹ ein. Und Bruno quittierte auch das mit einem Schwanzwedeln. Die Baumwolle machte niemals auch nur Anstalten zu reißen. Nach dem Kalfatern bekam der Rumpfboden zwei Schichten Kupferfarbe und die Oberseite sowie das Schanzkleid zwei Schichten Bleiweiß. Das Ruder wurde eingehängt und gestrichen und am folgenden Tag war der Stapellauf der *Spray*. An ihrem alten, rostzerfressenen Anker lag sie auf dem Wasser wie ein Schwan.

Die fertiggestellte *Spray* hatte eine Länge über alles von 36 Fuß neun Zoll, eine Breite von 14 Fuß zwei Zoll und eine Rauntiefe von vier Fuß zwei Zoll. Ihre Nettotonnage betrug neun Tonnen und ihre Bruttotonnage zwölf und 71/100 Tonnen.

Der Mast aus prächtiger Fichte aus New Hampshire wurde eingesetzt und die ganze Ausstattung, die für einen kleinen Törn nötig ist, kam an Bord. Die Segel wurden angeschlagen und schon waren wir, Kapitän Pierce und ich, auf einen Probetörn in der Buzzard's Bay. Die einzige Frage, die meine Freunde am Strand jetzt beschäftigte, war: „Wird sich der Aufwand lohnen?“ Mein neues Schiff kostete mich 553,62 Dollar Material und 13 Monate Schweiß. Ich verbrachte aber ein paar Monate mehr in Fairhaven, weil ich ab und zu im Hafen beim Ausrüsten eines Walfangschiffs aushalf.



„Das bleibt nicht dicht.“

KAPITEL 2

Kein Anglerglück – Der Plan von einer Weltumsegelung – Von Boston nach Gloucester – Ausrüstung für die Atlantikquerung – Ein halbes Dory als Beiboot – Der Törn von Gloucester nach Nova Scotia – Stürmische Fahrt in heimischen Gefilden – Unter alten Freunden.

Ich verbrachte eine Angelsaison in meinem neuen Schiff an der Küste, nur um herauszufinden, dass ich nicht schlau genug war, einen Köder am Haken zu befestigen. Schließlich kam die Zeit, den Anker aufzuholen und ernsthaft in See zu stechen. Ich hatte mir eine Weltumsegelung in den Kopf gesetzt. Am Morgen des 24. April 1895 wehte eine frische Brise: Ich holte am Mittag den Anker auf, setzte Segel und verließ Boston, wo die *Spray* den ganzen Winter im sicheren Hafen verbracht hatte. Die Zwölf-Uhr-Pfeifen ertönten gerade in dem Moment, in dem die Slup unter vollen Segeln voraus rauschte. Nach einem kurzen Schlag auf Steuerbordbug aus dem Hafen, wendeten wir und segelten anschließend mit dem Baum weit backbord und starker Krängung an den Fähren vorbei. Ein Fotograf an der Außenmole von East Boston schoss ein Bild von ihr, als sie mit stolz wehender Flagge an der Piek vorbeisegelte. Mein Herz schlug schneller. Die frische Luft an Deck machte mich leichtfüßig. Ich war mir darüber im Klaren, dass es keinen Weg zurück gab und dass ich mich auf ein Abenteuer einließ, dessen Bedeutung ich voll erfasste. Ratschläge von anderen hatte ich nur ungern angenommen, denn in allem, was die See betraf, hatte ich das Recht auf meine eigene

Meinung. Ein Zeugnis dafür, dass selbst die besten Seeleute mehr Pech haben konnten als ich allein, war eine Meile vor den Docks von Boston zu sehen: Dort lief ein großes Dampfschiff unter voller Besatzung mit Offizieren und Lotse auf Grund und brach entzwei. Ich spreche von der *Venetian*. Sie war an einem Riff komplett in zwei Hälften zerbrochen. Bereits in der ersten Stunde meiner einsamen Reise hatte ich den Beweis, dass die *Spray* sich besser bewährte als dieses Dampfschiff unter voller Besatzung. Denn immerhin war ich schon weiter gekommen. „Lass dir das eine Warnung sein, *Spray*, nimm dich in acht“, rief ich meiner „Bark“ laut zu, als sie leise die Bucht entlang glitt.

Der Wind frischte auf und die *Spray* umrundete den Leuchtturm von Deer Island mit einer Geschwindigkeit von sieben Knoten.

Danach schlug ich direkten Kurs Richtung Gloucester ein, wo ich Vorräte aufnehmen wollte. Die Wellen plätscherten fröhlich in der Bucht von Massachusetts am Rumpf meines Schiffs, als wir aus dem Hafen liefen. In der langen Dünung brachen die Wellen in Myriaden funkelnder Edelsteine, die am Rumpf haften blieben. Ein perfekter Tag: Die Sonne schien gleißend hell. Jeder Wassertropfen wurde in der Luft zum Edelstein und die *Spray* streifte sich auf Kurs voraus ein Kollier nach dem anderen über und schüttelte es wieder ab. Wir alle haben schon winzige Regenbögen am Bug eines Schiffs gesehen. Aber die *Spray* warf an diesem Tag ihren eigenen Bogen. So etwas hatte ich vorher noch nie gesehen. Ihr Schutzengel war an Bord gekommen. Ich konnte es deutlich in der See lesen.

Bald Nahant lag bald querab und Marblehead verschwand achteraus. Andere Schiffe liefen aus, aber keiner passierte die *Spray*, die auf ihrem eigenen einsamen Kurs flog. Als wir Norman's Woe passierten, hörte ich das Schlagen der düsteren Glocke; und das Riff, an dem der

Schoner *Hesperus* zerschellt war, glitt nahe an unserem Rumpf vorbei.¹² Die bleichen Knochen des Wrackgerippes lagen am Strand aufgereiht. Der Wind frischte nach wie vor auf. Ich ließ die Schot des Großsegels nach, um das Steuer der Slup zu entlasten, denn bei voll gesetztem Großsegel konnte ich kaum den Kurs halten.

Ein Schoner vor mir holte alle Segel ein und lief unter einer steifen Brise mit blanken Spieren in den Hafen ein. Als die *Spray* am fremden Schiff vorbei jagte, sah ich, dass einige Segel in einer Böe verloren gegangen waren und reichlich Tuch in Fetzen am Rigg hing.

Ich suchte eine Bucht im schönen Hafen von Gloucester auf, um die *Spray* erneut zu inspizieren, aber auch um über die Reise, meine Gefühle und all das gründlich nachzudenken. Die Bucht war federweiß, als mein kleines Schiff, eingehüllt in eine Schaumwolke, einlief. Für mich war es eine Premiere, als Seefahrer ganz allein in einen Hafen einzulaufen. Alte Fischer liefen an den Kai, den die *Spray* anpeilte, offensichtlich in der Absicht, sich den Schädel an ihm einzuschlagen. Ich weiß bis heute nicht, wie das Unglück vermieden wurde. Das Herz schlug mir bis zum Hals, ich ließ das Ruder laufen, lief schnell nach vorne und holte die Fock ein. Die Slup drehte sich von selbst in den Wind und schmiegte sich voraus an einen Dückdalben an der Luvecke des Kais an, so sanft, dass nicht einmal ein Ei entzwei gegangen wäre. Lässig warf ich ein Tau um den Dalben und sie war festgemacht. Ein Hurra brandete in der kleinen Menschenmenge am Kai auf. „Mit einer Tonne Gewicht hätte man das nicht besser machen können!“, rief ein alter Skipper begeistert. Ich wog zwar weniger als ein Fünfzehntel einer Tonne, aber ich schwieg, setzte den Ausdruck unbekümmerter Gleichgültigkeit auf und sagte mir: „Das ist doch gar nichts!“ Schließlich ruhten die prüfenden Augen der fähigsten Seeleute der Welt auf mir und da ich ein paar Tage in Gloucester bleiben wollte, wollte ich auf keinen Fall als

Greenhorn erscheinen. Ich hütete mich, ein Wort zu sagen: Ich war noch immer aufgeregt und atemlos.

In Gloucester blieb ich etwa zwei Wochen. Hier konnte ich mich problemlos mit verschiedenen Dingen für die Reise ausstatten. Die Besitzer des Kais, an dem ich lag, und die Eigner vieler Fischerboote verluden Stockfisch in rauen Mengen und ebenfalls ein Fass Öl zum Glätten der Wogen¹³. Sie alle waren alte Seebären und sehr an meiner Reise interessiert. Sie schenkten mir für die *Spray* sogar eine echte Fischerlaterne, die in einem weiten Umkreis hell strahlte. Ein Kapitän, der in ein solch hell erleuchtetes Schiff rauscht, würde wahrscheinlich auch schnurstracks ein Feuerschiff rammen. Gaffel, Bootshaken und Kescher, von denen ein alter Fischer behauptete, dass ich ohne nicht segeln könne, kamen an Bord. Von jenseits der kleinen Bucht kam eine Dose Kupferfarbe, ein bewährtes Antifouling-Mittel, das mir noch lange Zeit gute Dienste leistete. Ich versah den Rumpfboden der *Spray* mit zwei Schichten dieser Farbe, während sie bei Ebbe trockenfiel.

Für ein Beiboot sägte ich kurzerhand ein ausrangiertes Dory entzwei und vernagelte das offene Ende mit Brettern. Dieses halbe Dory konnte ich problemlos am Bug an Bord hieven oder zu Wasser zu lassen, indem ich die Klaufallen in einem zu diesem Zweck befestigten Stropp hakte. Ein ganzes Dory ist zu schwer und für einen Einzelnen nahezu nicht handzuhaben. Das Deck bot gerade einmal Platz für ein halbes Boot. Aber immerhin besser als gar kein Boot und das halbe Boot reichte allemal für eine Person. Erfreut stellte ich außerdem fest, dass das umgebaute Boot quergestellt als Wäschebottich und sogar als Badewanne dienen konnte. Tatsächlich gewann mein amputiertes Dory auf der Reise für den ersten Zweck solch eine Reputation, dass mein Waschweib auf Samoa ein „Nein“ als Antwort nicht akzeptierte. Sie erkannte sofort, dass diese neue

Erfindung allen Dingen, mit denen die Yankee-Missionare bisher die Inseln beglückt hatten, weit überlegen war, und wollte sie partout in ihren Besitz bringen.

Der Wunsch nach einem Chronometer für die Reise beherrschte jetzt meine Gedanken. In unserer neumodischen Vorstellung von Navigation hatte sich der Irrglaube breit gemacht, dass ein Seemann ohne Chronometer verloren sei; und auch ich war diesem Irrglauben verfallen. Mein altes Chronometer war ziemlich gut, war aber lange nicht in Gebrauch gewesen. Reinigung und Kalibrierung hätten 15 Dollar gekostet. 15 Dollar! Aus begreiflichen Gründen ließ ich diesen Zeitmesser zu Hause, wo auch der Holländer seinen Anker gelassen hatte¹⁴. Ich verfügte über die große Laterne und eine Dame in Boston schickte mir Geld für eine große zweiflammige Kajütlampe, die nachts Licht spendete. Mit einigen Kniffen konnte sie tagsüber auch als Ofen dienen.

Mit dieser Ausstattung war ich jetzt wieder bereit für die See und am 7. Mai setzte ich Segel. Der Platz zum Manövrieren war knapp und die *Spray* schabte bei Fahrt voraus etwas Farbe von einem alten Schönwetterschiff im Fahrwasser ab, das für einen Sommertörn zurechtgemacht und gestrichen wurde. „Wer zahlt dafür?“, knurrten die Anstreicher. „Natürlich ich“, antwortete ich. „Mit der Großschot“, erschallte es prompt vom Kapitän der *Bluebird* in der Nähe, womit er vermitteln wollte, dass ich die Sache vergessen sollte. Der Schaden von vielleicht fünf Cent Farbe war kaum der Rede wert. Aber zwischen dem alten Kahn und der *Bluebird*, die meine Partei ergriff, entbrannte ein heißes Gefecht, bei dem der eigentliche Grund gar keine Rolle mehr spielte. Einerlei: Ich habe nie eine Rechnung dafür bekommen.