

Nebraska Staats-Anzeiger und Herald.

Jahrgang 31.

Grand Island, Rebr. 31. März 1911 Zweiter (Theil.)

Nummer 33.

Frühlingsregen.

Von Anna Ritter.

Der Schleibusch am Wege
Schimmert in Blüten,
An den Geländen
Des Thales entlang
Schreitet der Frühling
Mit segnenden Händen,
Heber den Wiesen
Hängt Glodenkranz,
Flüsternde Stimmchen
Erwachen im Dorn
Und auf den Feldern
Aus Schollen und Hizen
Lugt es herder
Mit grünen Spitzen,
Das heilige Korn.

Berliner Pfliffitus.

Ein humoristisches Märchen von
Friedrich Thieme.

Es ist nun schon einige Monate her,
daß ein Engel, der eins der hervor-
ragendsten Himmelsämter bekleidete,
zu Inspektionszwecken auf die Erde
entsandt wurde.

Der Engel marschierte wader drauf
los, bis er eine große Stadt erreichte.
Das war zufällig Berlin. Leider hatte
er aber etwas einzustudieren vergessen,
was im Himmel niemand sonderlich
schätzt, was aber auf Erden unum-
gänglich notwendig ist. Nämlich
das Geld. Schon gedachte er sich dem
Apsel für Obdachlose zuzuwenden, das
einige der Wirthe ihm empfohlen hat-
ten, da bemerkte er einen ganz kleinen
unheimlichen Gasthof in einer der am
wenigsten belebten Straßen. Tod-
müde, halb verhungert, trat er ein
und brachte seine Anliegen vor — und
sah, der Wirth, ein kleiner, torpulen-
ter Mann im Alter von 50 Jahren,
lud ihn freundlich ein, näherzu-
treten.

„Sie sehen so anständig aus“, sagte
er leutselig, „und ich bin selber schon
mal in solcher Klemme gewesen — es
kann einem passiren. Ach was, auf
die paar Groschen Zech und ein Bett
soll es mir nicht antommen.“

Erstschöpfte sich der Engel sich nie-
der, labte sich an den ihm von der
ebenfalls kleinen torpulenten und
freundlichen Frau des Wirths vorge-
setzten Speise und dem vorzüglichen
Bier und suchte dann das für ihn be-
reitete einfache, aber saubere Bett auf.
Er schlief bis in den lichten Morgen,
worauf er sich an aromatischem Kaffee
und knusprigen Semmeln erquicken
durfte. Von Dankbarkeit erfüllt,
reichte er seinen Gastgebern die Hand.

„Sie haben mich so wohl ausgeho-
ben wie einst Bileam und Balaam
die bei ihnen einkehrenden Göt-
ter Jupiter und Merkur. Geld besitze
ich nicht, doch möge ich mich dankbar
erweisen. Gestatten Sie, daß ich
meine Schuld auf andere Weise be-
zahle. Ich unterlege zwar, so lange
nicht meine Mission auf Erden fest-
hält, menschlichen Bedürfnissen und
Gefahren — sonst hätte ich nicht in
diese Verlegenheit gerathen können —
aber ich bin nichtsdestoweniger ein
Unsterblicher, ein Gefandter des Him-
mels, mit einem Wort ein Engel!“

Ungläubig starrten Wirth und
Wirthin ihn an. Da stredte der En-
gel seine Arme aus — und siehe, ploß-
lich entfalteten sich zwei Schwingen an
ihnen, so zart und durchsichtig wie
Schmetterlingsflügel und doch so gol-
den und schillernd wie glühendes Me-
tall. Zugleich begann es um sein
blondes Haar zu funkeln und zu
leuchten — entsetzt wichen die bieder-
en Wirthsleute zurück und sanken an-
betend auf die Knie.

„Verschweig jedermann, was ihr
gesehen habt“, fuhr der Engel fort.
„Euch aber will ich belohnen, denn
Ihr wart die einzigen, die sich gütig
gegen mich bewiesen. Sprecht einen
Wunsch aus, ich werde ihn erfüllen
— aber bedenk! Euch weißlich, daß
Ihr etwas erwähnt, was Euch wirk-
lich frommen kann. Ich möchte Euch
gern wahrhaft nützlich werden.“

Hocherfreut küßten die Leutchen
dem Himmelsboten die Hand.
Und nun — was sollen sie sich
wünschen?

Rathlos blickten sie einander an.
Der Engel lächelte mild.
„Ueberlegt Euch in Ruhe, was das
beste ist — ich setze inzwischen hier
im Gastzimmer, wenn Ihr erlaubt,
meinen Reisebericht auf.“ Damit
nahm er an einem der Tische Platz
und begann eifrig zu schreiben.

Der Wirth und sein Weib zogen
sich darauf in ihre innersten Gemä-
cher zurück, um großen Rath zu hal-
ten.

„Zulchen“, rief der Gastwirth,
seine Frau beseligt umarmend, „heißt
hat's mit allen unseren Sorgen ein
Ende! Denn nur, wir dürfen einen
Wunsch thun, der unbedingt erfüllt
wird — ist das nicht herrlich?“

„Herrlich, Fried, gewiß! Sag mal,
was werden wir uns eigentlich wün-
schen?“

„Was anderes, als das große
Loos —“

„Aber Fried, Du vergißt ja die
ewige Seligkeit. Was nützt uns aller
Reichtum, wenn wir des ewigen
Friedens nicht theilhaftig werden?“

Fried trugte sich bedenklich hinter
den Ohren. Er sowohl als seine
Frau waren gutgläubige Christen.

„Hm, da hast Du nicht unrecht —
indessen — das Leben ist auch schon
lang genug und wir haben bisher
nicht viel davon gehabt — das große
Loos ist auch nicht zu verachten.“

„Und wenn uns das Schicksal mit
Krankheit schlägt — was haben wir
dann von allem Reichtum?“

„Wahrhaftig — Krankheit, ja, ge-
sund mühten wir sein — und reich
dazu —“

„Und selig werden —“

„Das sind aber drei Wünsche,
Zulchen —“

„Allerdings, das sind drei.“
Beide starrten schweigend vor sich
nieder.

„Und dann — wir müssen doch
auch an unsere Kinder denken.“

„Ja, so —“

„Neue Verlegenheit.“

„Hast recht“, brummte er. „Und
dann möchten wir auch lange leben
— und glücklich —“

„Und zusammen sterben —“

„Ja, ja.“ Er überlegte. „Laß
uns mal alles zusammen bedenken,
was wir nöthig haben“, erklärte er
endlich. „Dann können wir uns das
Beste aussuchen.“

„Also erstens die ewige Seligkeit“,
begann Zulchen.

„Für uns beide natürlich —“

„Versteht sich. Gesundheit für uns
beide —“

„Ein langes Leben —“

„Ein sanfter, friedlicher Tod —“

„Im selben Augenblicke —“
„Das sind bereits fünf Wünsche,
Fried.“

Worte auf einen Bogen Konzeptpa-
pier. Endlich schien er befriedigt.
„Komm jetzt zum Engel“, winkte
er seiner Frau.

Neugierig folgte sie ihm in das
Gastzimmer.

Der Engel wandte sich zu ihnen
herum.

„Nun, habt Ihr den Wunsch be-
dacht?“ fragte er lebenswürdig.

„Ja wohl, Eure himmlische Ho-
heit.“

„So theilt ihn mir mit.“

„Hier ist er.“

Der Wirth reichte ihm den Bogen
und der Engel las den Wunsch wie
folgt:

„Ich wünsche bereitwillig im hohen
Alter nach einem durch Krankheiten,
Sorgen, Unglücksfälle und Krieg
völlig ungetrübten, im steten Genuße
mich befriedigender Wohlhabenheit
verbrachten glücklichen Leben in dem
Besitzthum am Rhein, welches das
Ziel meiner Sehnsucht ist, und nach
langjährigem ungestörten Wohnen
dieselben, und nachdem mein Sohn
Hermann die vornehme, die er liebt,
heimgeführt, umringt von meinen
Kindern und Kindeskindern, die
sämmlich bis zu ihrem in hohem
Alter erfolgenden sanften Tode glück-
lich und gesund bleiben sollen, ge-
meinsam mit meiner lieben, guten
Frau, nachdem solche ohne Krankheit
und Sorge in stetem Glück an meiner
Seite gelebt, im Bewußtsein der be-
vorstehenden Verleihung der ewigen
Seligkeit für uns beide und unsere
Kinder und Kindeskinde, eines sanften,
friedlichen Todes zu verbleiben!“

Da lächelte der Engel, klopfte dem
Wirth auf die Schulter und sagte
freundlich:

„Du bist ein Pfliffitus, lieber Gast-
geber — aber ich habe Euch nur
einmal mein Wort gegeben und will
es halten. Ich denke, ich werde die
Sache oben durchsetzen!“

Der Krönungsmantel.

Man schreibt aus London: Der Krö-
nungsmantel, den George V. tragen
wird, wurde schon von George IV.,
dem ersten Gentleman Europas, ge-
tragen. Eine bis jetzt ungenannte
Privatperson hat dieses kostbare Stück
dem König zum Geschenk gemacht. Es
ist im allgemeinen üblich, daß für jede
Krönung ein neuer Mantel hergestellt
wird, während der alte in den Waffen-
schatz des Towers wandert. George IV.
wandte ungewöhnlich viel Geld auf
seiner Krönung, die den englischen Staat
nahezu 250,000 Pfund kostete. Er
war aber auch infolge dessen mit sei-
nem Staat so zufrieden, daß er ihn ein-
mal seiner Diener anziehen ließ, um
sich einleitend darüber zu bilden, wel-
chen Eindruck er auf die Zuschauer ma-
chen werde. Die Garderobe George V.
wurde 1831 versteigert. Unter den
ausgegebenen Gegenständen war: „ein
kostbares Unterkleid von rosenfarbener
Atlas, bei der Krönung von der Haupt-
personlichkeit der Feier getragen.“ Für
dieses Stück, zusammen mit drei ta-
mofinotenen Sammeten, erzielte man
ungefähr 450 Mark, und zwar bot die-
sen Preis niemand anders als Ma-
dame Suffaud, die Besitzerin des berühm-
ten Wachsignurkabinetts. Außer
diesem Unterkleid erwarb Madame
Suffaud zwei Krönungsmäntel, deren
einer von purpurfarbenen Samt und
mit zweihundert Unzen Gold gestickt
war; er erzielte 1100 Mark. Es ist
möglich, daß dies der Mantel ist, den
der König von dem unbekanntem Geber
erhalten hat. Er soll noch so unbe-
rührt frisch aussehen wie am Tage, da
er aus den Händen der Sticker hervor-
ging.

Dichtersgattin.

„Also meine Anwesenheit genirt
Dich während des Arbeitens, aber
Deine zwei Hunde dürfen sich da im
Zimmer herumtreiben!“

Dichter: „Ja, ... die fragen auch
nicht alle fünf Minuten was Dum-
mes!“

Zweifel.

Angestellter, zum andern: „Nein,
wie ängstlich unser Chef mit der Kaffe
umacht, ... feinen Augenblick läßt
er sie allein. Jeden Abend probirt er
vier- bis fünfmal, ob sie auch zu ist.
Entweder hat er sehr viel drinn —
oder gar nichts!“

Altes Mißverständnis.

Hausfrau: „Haben der Herr Baron
vielleicht alte Kleider zu verkaufen?“
Baron (barisch): „Nein, die ver-
schente ich!“
Hausfrau (bedenklich): „Das kann
ich aber eigentlich nicht verlangen,
Herr Baron!“

In Sturm und Noth.

Wer vor 50 oder 100 Jahren eine
Reise über das Meer machte, der
besahnte als sorgfamer Hausvater
vorher sein Haus, hinterlegte sein Tes-
tament und nahm von den Seinen
Abschied, als führe er dem sichern To-
de entgegen. Das ist nun heute anders,
und während früher das Wagniß einer
Seefahrt nur aus zwingender
Veranlassung unternommen wurde,
trifft man heute an Bord der Passa-
gierdampfer regelmäßig Leute, die eine
Reise zu Schiff zur Erholung oder
Unterhaltung machen. In diesen gilt
der Spruch, daß Wasser keine Balken
hat, noch heute, und man hört immer
wieder von Schiffsunfällen, bei denen
brave Seelute das Grab in den Wel-
ten finden.

Eindringlicher als die blühendste
Phantasie eines Seemanns es vermag,
bringen uns in ihrer nüchternen
Sprache die Akten der Seemänner zum
Bewußtsein, welch Leid und welches
Heldentum der Beruf des Seemanns
birgt, und sie verdienen wohl, einmal
ans Licht einer größeren Öffentlichkeit
gezo-gen zu werden. Im folgenden seien
daher einige bemerkenswerthe Fälle der
letzten Zeit registriert:

Am abhängigsten von Wind und
Wetter sind natürlich die Segelschiffe,
deren Zahl zum Bedauern vieler, die
nur die Fahrt auf Segelschiffen als die
echte Seefahrt bewerteten, beständig u.
unauffällig zurückgeht. Besonders
das vorige Jahr war reich an Ver-
lusten für Deutschlands Segelschiff-
flotte. In aller Erinnerung ist noch
der Verlust der „Preußen“, die aber
nicht das einzige Schiff war, das spe-
ziell Hamburg im letzten Jahre ver-
loren hat. Am 9. Juni ging von Ant-
werpen das Hamburger Volksschiff
„Schulau“ nach Antofagasta in See.
Am 17. August wurde Cape St. Johns
umfegelt, und am Tage darauf wurde
das Wetter so schlecht, daß alle Segel
bis auf die Sturmsegel festgemacht
werden mußten. Es ging eine hohe
wilde See, in der das Schiff so schwer
arbeitete, daß sämtliche Rarbdunen u.
Stagen des Vortopps lose wurden.
Man hielt sie mittels Seilen durch
und schichtete sie, und da der Wind
abblaute, konnte man alle Segel wie-
der besetzen. Aber am Morgen des 23.
August fröchte es wieder auf. Abends
wehte schwerer Sturm aus Norden,
und in der Nacht brach das Gelschiff
der Vorkammsenge, so daß die Stenge
nach beiden Seiten schlangerte. Nicht
lange, so ging der Vortopp über
Bord, und als man noch langer Arbeit
die heruntergefallenen Spieren ge-
locht hatte, merkte man, daß die
Wanten, Rarbdunen und Stagen der
beiden andern Tropfen ebenfalls lose
wurden, so daß sie geschwippt werden
mußten. Da in der schweren See Ge-
fahr bestand, daß alles von oben kam
und das Schiff auch Wasser machte, so
wurde am Abend des 27. August das
Schiff verlassen. Nur der Kapitän
blieb an Bord, um das Schiff, das nur
noch ein Wrack vorstellte, nicht früher
zu verlassen, als bis es strandete. Die
beiden Boote mit der Mannschaft wur-
den von einem argentinischen Dampfer
aufgehoben, der auch die „Schulau“
zu tauchen versuchte, was aber bei dem
schlechten Wetter nicht gelang. Später
wurde das Schiff aber wieder in
Schlepp genommen und bei West-
Waller Point zu Anker gebracht; indes-
sen brachen die Ketten und die „Schulau“
strandete und sank. Soweit die Be-
handlung vor dem Seemant, deren nüch-
terne Wiedergabe nichts ahnen läßt
von der Mühsal und Arbeit, die die
Mannschaft auf jedem Schiff ta-
gelang, den Tod vor Augen, durchge-
macht hat.

Daß nicht nur auf weiter Fahrt,
sondern auch auf Reisen in Nord- und
Ostsee den Seemann stets Gefahren
umschweben, zeigt der Untergang des
Hamburger Gaffelschoners „Gans“ auf
einer Reise von Emden nach Sunder-
land. Das Schiff war am 26. Novem-
ber 1909 von Emden in See gegangen,
aber wegen schlechten Wetters gezwun-
gen worden, auf der Ems in der Nähe
des Ranzels vor Anker zu gehen. Am
3. Dezember gerieth der „Gans“, ins
Treiben und kam an Grund. In der
wilden See stieß er schwer und trachte
in allen Verbänden. Allmählich legte
er sich nach Steuerbord über und droh-
te zu kentern. Die Mannschaft ließ
deshalb das Boot zu Wasser und ging
hinein. Im nächsten Augenblicke aber
kam eine hohe See und warf das Boot
über Kopf, so daß die Leute sämmtlich
ins Wasser fielen. Alle sieben verur-
theten durch Schwimmen das Schiff wie-
der zu erreichen und es gelang den
Schiffsjungen Anor, ein über Bord
hängendes Ende zu fassen und an die-
selben an Bord zu klettern. Bald nach
ihm erreichten noch zwei Mann schwim-
mend das Schiff. Anor warf ihnen
eine Leine zu und ließ das Fallreep

herunter. Mehr konnte er in seiner Er-
schöpfung nicht thun, und seine beiden
Kameraden, die nicht mehr die Kraft
hatten, sich selbst zu retten, sanken vor
seinen Augen weg. Den Steuermann
sah Anor noch einige Zeit auf dem
Riel des gekenterten Bootes sitzen, bis
eine schwere See ihn herunterschlug
und ebenfalls begrub. Anor befand sich
nun allein und hilflos an Bord des
„Gans“, und erst am nächsten Tage, als
die See etwas ruhiger geworden war,
wurde er mit Lebensgefahr für die
Retter abgehoben.

Auf eine harte Probe wurde die Be-
satzung des Gaffelschoners „Imma-
nuel“ aus Westhauberehn gestellt.
Das Fahrzeug war am 8. Januar v.
Js. von der Weser nach Granten in
See gegangen, wurde aber von anhal-
tenden Stürmen, die oft zum Orkan
ausarteten, nach der Nord vertrieben,
jedoch der Schiffer sich entschloß, in
den ersten besten Hafen binnen zu lau-
fen. Es gelang auch mit Schlepper-
hilfe, Christiansand zu erreichen, von
wo das Schiff am 22. Januar bei
schönem Wetter die Reise fortsetzte.
Schon am folgenden Tage trat schwe-
res Wetter ein, und das 32 Jahre alte
Schiff arbeitete gewaltig in der See,
große Mengen Wasser übernehmend.
Am 24. d. Mts. schlug eine Sturzsee
an Steuerbord vom Bugspitz bis zum
Vortopp der Reeling und das Schanz-
bleid weg, die Back wurde etwa einen
Fuß gehoben, und das Schiff fing an,
mehr Wasser zu machen. An den bei-
den folgenden Tagen wehte ein Orkan,
die Mannschaft kam nicht von den
Pumpen, an Kochen war nicht zu den-
ken, und gänzlich erschöpft ließ sie sich
schließlich von dem englischen Fisch-
dampfer „Sarpedon“ in Schlepp neh-
men. In der Nacht brach aber die
Schlepptrasse, und da man merkte, daß
der Schoner bald halb voll Wasser
war, gab man den weiteren Versuch
auf, und die Mannschaft des „Imma-
nuel“ führte das Boot zu Wasser, das
aber schon im nächsten Augenblicke von
einer See gegen die Bordwand geschla-
gen und zertrümmert wurde. Indes
gelang es der Mannschaft des Fisch-
dampfers, ihr Boot auszufahren und
sich an das Wrack heranzuarbeiten, um
die erschöpften Leute des „Immanuel“
überzunehmen.

Daß es falsch wäre, die Dampf-
schiffahrt im Gegensatz zur Segel-
schiffahrt für gefahrlos zu halten, be-
weisen folgende in letzter Zeit vorge-
kommene Fälle. Der Hamburger
Dampfer „Arascati“ trat am 20. Janu-
ar die Reise von Bremerhaven nach
England an und passierte am 23. Janu-
ar morgens Longship. Es herrschte
frischer westlicher Wind mit sehr hefti-
gen Böen und zeitweise unsichtbarem
Wetter. Nachdem man um 8 Uhr
morgens Treveshead Feuererschiff pas-
sirt hatte, wurde die Zirkulations-
pumpe unklar, und man mußte die
Maschine stoppen, um den Schaden zu
reparieren. Der Wind war unterdes-
sen in Sturm und zuletzt in einen Orkan
ausgartet. Das Schiff legte sich
quer zu den Wellen und sollte furcht-
bar. Um es mehr an den Wind zu
bringen, setzte man einige Segel und
ließ 3 Faden der Backbord-Unterleiste
auslaufen, die man aber wieder ein-
ziehen mußte, da die Rette durch das
heftige Schlingern des Dampfers aus
der Klampe sprang. Hilflos trieb das
Schiff auf die Küste von Cornwall zu,
und eine Strandung war unweine-
rlich, wenn man nicht antern konnte.
Unter Lebensgefahr für die dabei be-
schäftigten Leute wurde der Anker klar
gemacht und geworfen, und um Glück
zu fassen, so daß das Schiff getreitet
schien. Das Maschinenpersonal arbei-
tete unterdessen fieberhaft an der Aus-
besserung des Schadens und in der
That konnte man die Maschine Nach-
mittags wieder in Betrieb setzen. Man
slopte den Anker und dampfte see-
wärts, aber nach einer halben Stunde
wurde der Maschinist melden, daß die
Zirkulationspumpe wieder unklar ge-
worden sei und die Maschine wieder
gestoppt werden müsse. Mittels eines
Treibranters gelang es, das Schiff von
der Strandung abzuhaken, bis der
Maschinist die Kondensationsmaschine
in eine Auspuffmaschine umgewandelt
hatte und es wieder möglich war, von
der Küste wegzudampfen; allerdings
konnte man es im Maschinenraum
keum aushalten, denn er war ganz
von Wasserdampf erfüllt und man
wußte Fadeln gebrauchen, um das
Wasserhandglas zu beobachten. Da
der Orkan immer mehr zunahm, ge-
lang es auf die Dauer auch nicht, ge-
gen den Seegang standzuhalten, und
beim Loten fand man, daß das Schiff
wieder auf die Küste zutrieb. Es wur-
den deshalb Kortwesten an die Mann-
schaft verteilt und die Rettungsboote
klar gemacht. Neue Hoffnung schöppte
man aber, als es den Bemühungen des
ersten Maschinisten schließlich gelang,

die havarierte Maschine zu etwas
schnellerer Gangart zu bringen, und
unterstützt von einem Treibranter, den
man aus Spieren und Perennings
hergestellt hatte, sich von der Küste
freizubekommen, bis der Sturm abblaute
und man ohne Gefahr antern konnte.
Bald darauf kamen drei Schlepper,
die den Havarierten nach Barry Dod ein-
schleppten. Das Hamburger Seemant
hob in seinem Spruch hervor, daß dem
unsichtigen Verhalten der Schiffs-
und Maschinenleitung wie auch der
ausdauernden Thätigkeit der ganzen
Besatzung unter den überaus schwie-
rigen Verhältnissen die vollste Anerken-
nung gebühre.

Selbst im sichern Hafen ist ein
Schiff nicht ungefährdet, wenn außer-
gewöhnliche Naturereignisse eintreten
und des Gebildes aus Menschenhand
spotten. Am 18. Dezember 1909 lag
der Bremer Dampfer „Restor“ im Ha-
fen von Porto klar zur Ausreise nach
Lissabon, jedoch erklärte der Lotse,
daß infolge des anhaltenden Regen-
wetters die Strömung im Fluß zu
stark und die Barre nicht passierbar
sei. In den Tagen vom 19. zum 21.
nahm der Wasserstand und die Strö-
mung immer mehr zu, und der Kapi-
tän ließ das Schiff im ganzen an 11
Tropfen festmachen, außerdem beide
Anker fallen. Sogar die Maschine
wurde in Gang gebracht, um das
Schiff gegen den Strom zu halten.
Nicht nur kleinere Flußfahrzeuge, son-
dern auch größere Schiffe gerieten
durch die Strömung ins Treiben und
eines dieser Schiffe beschädigte den
„Restor“ leicht. Von Land aus rief
man der Besatzung zu, das Schiff zu
verlassen, und als einige der Verläun-
denen und selbst die Unterleuten der
Gewalt des Stromes nicht mehr
standhalten wollten, beschloß man, von
Bord zu gehen; kaum hatte man den
Entschluß ausgeführt und zwar in
folcher Eile, daß keiner der Leute et-
was von seinen Effekten mitnehmen
konnte, als der Dampfer sich losriß
und fluhabwärts trieb. Der Kapitän
fuhr im Wagen dem Schiffe am
Strande entlang nach und sah es ge-
gen Mitternacht auf der Barre fest-
sitzen. Am andern Morgen kam es
wieder los und strandete dann an der
Mole, um so es bei eintretendem gu-
tem Wetter abgebracht wurde. Es hatte
aber so gelitten, daß es als reparatur-
unwürdig todbemerkert werden mußte.
In dem seemannlichen Spruch wird ge-
sagt, daß das Verhalten der Besatzung
und ihr langes Aushalten an Bord
des gefährdeten Schiffes volle Aner-
kennung verdiene. — Zum Schluß sei
ein ganz eigenartiger Unfall mitge-
theilt, der eigentlich nichts mit See-
fahrt zu thun hat u. trozfeines tra-
gisches Ausganges einer gewissen Kom-
plikation entbehrt. Der zur Bremer Rol-
land-Linie gehörige Dampfer „Rai-
mes“ verließ am 2. April v. Js. die
Weser mit der Bestimmung nach der
Westküste Südamerikas. Unter seiner
Ladung befanden sich vier Käfige mit
zwei Löwen und zwei Tigern, die aus
dem Hagenbedschen Thierpark stam-
men und für den Zoologischen Garten in
Lima bestimmt waren. Sie wurden
von einem mitreisenden Wärter ge-
pflegt und beaufsichtigt. Bis nach
Antwerpen ging alles gut, aber von
da ab wurden die Bestien, weil sie kein
frisches Fleisch mehr erhielten, erregt,
und einer der Tiger brach in der Nacht
zum 2. Mai aus seinem Käfig aus,
indem er durch ein 15 Zoll großes
Loch, das er in die Futterleiste gebi-
hen hatte, schlüpfte. In der genann-
ten Nacht morgens 2 Uhr hörte der
wachhabende Steuermann Hilferufe
aus der Gegend der Kammer des
Schiffsbäckers. Durch das Geschrei
aufmerksam gemacht, kam auch der
Kapitän an Deck, und er gerahnte mit
dem Steuermann, daß der Tiger frei
an Deck herumliefe. Die Bestie lief zu-
erst in die Kammer des Bäckers, ver-
letzte diesen durch einen Tagenhieb,
stürzte sich dann in die nebenliegende
Stewardskammer und sprang dort in
die obere, zum Glück unbefestigte Koje.
Hier riß das Thier die Gardinen und
stiffen herunter und verließ mit einem
Kopfstößen, das ihm in den Krallen
hängen geblieben war, die Kabine, um
wieder in die Kammer des Bäckers zu
bringen. Letzterer war nach oben in
die Koje des Kochs geflüchtet, der ei-
nen Revolverchuß auf die Bestie ab-
gab. Der Tiger rannte wieder heraus
und es entspann sich jetzt an Deck eine
wilde Jagd nach ihm, die mit untaug-
lichen Mitteln geführt wurde, da die
Revolverkugeln abprallten. Verwirrt
gemacht, sprang das Thier schließlich
auf die Reeling, von wo es bei einer
besonders starken Bewegung des Schif-
fes über Bord fiel und ertrank. Die
Verwundungen, die der Bäcker erlitten
hatten, waren so schwer, daß er am
nächsten Morgen trotz sorgfältigster
Pflege starb.