Im alten Nantucket.

Bilder von einer idyllischen Inselwelt Neuenglands. — Städtischer Sommer-Aufenthalt, mit sehr alter und ehrwürdiger Geschichte. — Einmalig Emporium der Wal-Industrie. — Merkwürdige Kosten und Gebräuche. — Die ersten Siedler waren der religiösen Intoleranz aus Massachusetts geflohen.

Jedem, welcher auch nur die Nachrichten über ein- und ausfahrende Ozean-Dampfer in unserer Tagespresse regelmäßig verfolgt, muß in den letzten paar Jahren der Name „Nantucket" oft genug aufgefallen sein. Denn meistens werden Schiffer, welche nach den einen oder anderen unserer atlantischen Häfen gehen, kurz vor ihrer Ankunft als an Nantucket vorübergekommen gemeldet. Auch werden oft Schiffs-Nachrichten dorthin übermittelt, welche nach einer bewachsenen Funkentelegraphen-Station gelangt sind.

Wer aber selber als Passagier über den Atlantischen Ozean gekommen ist, dem sollte der Name noch näher liegen. Ist doch Nantucket das erste amerikanische Eiland, welches von herein kommenden Schiffen geschaut wird; und der erste Gruß vom Lande hat für wassermüde Reisende wohl stets ein besonderes Interesse, auch wenn sie noch ein gutes Stück von ihrem Bestimmungs-Hafen entfernt sind, und auch wenn die Szenerie nichts Außer-

Sehr primitive Fisch-Karren.

ordentliches bietet, da die Stätte sogar eine gefahrvolle für das Schiff ist!

Doch auch die meisten dieser machen nie die nähere Bekanntschaft von Nantucket, zumal das gleichnamige Städtchen auf der gerade entgegengesetzten Seite der Insel liegt; und sie haben keine Ahnung davon, daß sie an einem der interessantesten, seltsamsten und an geschichtlichen Erinnerungen reichsten Seeküsten-Plätze Amerikas vorübergekommen sind! Mehr davon wissen Liebhaber vorzüglicher und dabei idyllisch abgelegener Ozean-Badeorte; doch ist deren Zahl natürlich eine beschränkte.

Der Einsiedler von Quidnit.

Geschäftlich hat Nantucket sozusagen eine große Zukunft hinter sich. Es war einmal weltberühmt als Walfischfänger-Hafen; aber mit dieser Herrlichkeit ging es schon Mitte des neunzehnten Jahrhunderts zu Ende, Nantucket hat seinen Welthafen-Traum längst ausgeträumt. Hätte sich derselbe verwirklicht, so wäre es auch nicht, was es heute ist: Ein liebliches Asyl für beschauliche Ruhe und doch sehr nahe dem Pulsschlag des modernsten Verkehrs über Meere und Länder!

* * *

Um Nantucket gemächlich kennen zu lernen, muß man es nicht von der Hochsee aus besuchen, sondern vom südlichen Gestade von Massachusetts aus. Mit der Eisenbahn fährt man die Halbinsel Cape Cod hinaus; und an der Station Hyannis die Bahn verlassend, läßt man sich mit dem Dampfboot nach Nantucket bringen, das unmittelbar südlich von der hakenförmigen Krümmung des Kaps liegt und sich unter der Gruppe verschiedener Eilande am weitesten in den Ozean hinaus erstreckt. In gerader Linie ist die Entfernung kaum über

Eigenartige horizontale Windmühle.

20 Meilen; aber das Boot macht vom Festlande bis zu seiner Werft im Hafen von Nantucket eine Fahrt von etwa 30 Meilen. Es ist eine sehr angenehme Tour im Sommer, — im Winter fegt der Wind ein anderes Lied.

Das Eiland Nantucket — zu dessen County-Zugehörigkeit auch die kleinen westpostlichen Inseln Tuckernuck und Muskegat (mit schönem Vergnügungs-Park) gehören — ist 15 Meilen lang und bis 3 Meilen breit und hat die Gestalt eines Halbmondes, dessen beide Hörner weit nach Norden und nach Nordwesten vorspringen. Auf der inneren Seite dieses Halbmondes liegt anmutig das Städtchen Nantucket, durch diese beiden natürlichen Wellenbrecher wohlgeschützt gegen die Anfall der Ozeanwogen. Heute hat das Städtchen nur knapp 5000 Einwohner (der Zensus von 1910 gibt 2962 an), und das ganze County Nantucket etwa das doppelte.

Es ist ein Völkchen, dessen Gastfreundlichkeit von gar manchen Dichtern und Künstlern warm anerkannt und verherrlicht worden ist. Wie ein Sinnbild dieser Gastfreundschaft konnen den Reisenden, wenn er mit dem Boote in den Hafen einläuft, einige Land-Vorsprünge zur Rechten und zur Linken anmuten, gleich als wollten sie ihn mit riesigen Armen umschlingen. In den Zeiten des Walfänger-Verkehrs übrigens bot hier die Natur den größeren und schwer beladenen Schiffen keine gastfreundliche Aufnahme, da eine große Sandbank quer über dem Eingang Fahrzeuge mit ihren 9 Fuß Tiefgang oft nicht durchließ, sodaß solche Schiffe außerhalb der Barren mit Hilfe von Leichterbooten ihre Last entledigt werden mußten, oder, wenn Sturm dazwischen kam, im Hafen der Nachbar-Insel Martha's Vineyard Zuflucht suchten.

Schließlich half man sich mit den sogenannten Kamelen: nämlich zwei Versenkungs-Kästen oder „Caissons" von kolossaler Größe, zu beiden Seiten des Schiffes angebracht, unter dessen Rumpf drei mächtige eiserne Ketten durchgezogen wurden. Aus diesen Senk-Kästen wurde das Wasser ausgepumpt, bis das Schiff weit genug sich empor hob, um ohne Berührung des Grundes hereingelotst werden zu können.

Solche Sorgen hat man keine mehr; aber ein Anlauf-Hafen für besonders große Schiffe ist Nantucket auch heute nicht, und braucht es auch nicht zu sein.

Trotz aller Neuerungen unserer Zeit — schnaubt doch sogar das Dampfroß durch das Eiland, von Nantucket etwa sieben Meilen südöstlich nach dem geschätzten Bade-Dorfe Siesconset — hat sich doch der alte Geist noch sehr vielfach in Menschen und Dingen erhalten, zum Entzücken jedes Romantikers, der hierher kommt.

Die älteren Häuser erheben sich über einander und erinnern einigermaßen an die von Quebec. Sie stehen eng beisammen, mit sehr wenig Raum für Rasen und dergl., denn in alten Tagen fühlten sich die Familien am wohlsten, wenn sie nahe beisammen waren, während die Gatten und Väter auf dem Ozean ihrem Gewerbe nachgingen und vielleicht viele Monate weg waren! Eine der auffallendsten Eigentümlichkeiten dieser alten Häuser ist die Dach-Promenade; das ist eine, um den Kamin herum gebaute oder um die ganze Länge des Daches laufende Platform, mit einer Brüstung, von wo aus die Familie Aussicht auf den ganzen Hafen hatte und die Schiffe ihrer Lieben kommen sehen konnte. Kein Walfänger hätte sein Haus ohne eine solche Hoch-Promenade für vollständig gehalten. Mit der Zeit wurden die meisten als gegenstandslos weggenommen; aber etliche sind noch immer zu finden.

Wetterfahnen spielten ebenfalls eine große Rolle an diesen Gebäuden, — und meistens zeigt sich der Geschmack des Seefahrers darin, daß nicht etwa ein Hahn dafür gewählt wurde, sondern die plumpe Nachbildung eines Walfisches oder sonst eines Leviathans der Wasserwelt.

Die weiteste Aussicht hat man übrigens von den Kirchtürmen aus. An Kirchen ist kein Mangel, und sie sind unverhältnismäßig groß, eher für eine Stadt von 200,000 oder mehr Einwohnern passend. Auch sie werden mit Rücksicht auf den einstigen Wal-Industrie-Aufschwung gebaut.

Heim und Atelier eines Künstlers.

Von einem dieser Türme kann man nicht nur den Hafen, mit seinen verlassenen Werften und Magazinen, sondern fast die ganze Insel überschauen!

Die lange, schmale Landzunge, welche westlich den ganzen Außen- und Innenhafen abschließt — fünf oder mehr Meilen lang — ist im Sommer ein höchst beliebter Aufenthalt für Vergnügungs-Partieen, die hier Picknicks halten, oder „Squantums", wie die Eingeborenen sie in ihrem seltsamen Kauderwelsch nennen. Sie haben noch viele solche Worte, die sehr indianisch klingen und ein Stück der alten, einsiedlerischen Geschichte dieses Eilands darstellen.

Nach den westlichen Ausläufern der Insel schweifend, trifft das Auge auf ein stark holländisches Bild, in Gestalt der alten Windmühlen, welche schon vor vielen Generationen, in gänzlicher Ermangelung von Wasserkraft, alles Getreide zu mahlen hatten, das die Insel überhaupt hervorbrachte. Es sind indes nur wenige noch übrig; eine derselben zeigt das interessante, aber erfolglose Werk eines Erfinders, welcher statt der bekannten Flügel horizontale Wetterfahnen anbrachte.

Noch heute beschränkt sich das geschäftliche Leben von Nantucket größtenteils auf die eine, breite Hauptstraße; und hier geht es mitunter fast so lebhaft her, wie in den Tagen der Walfänger-Herrlichkeit. Unweit der Wasserkante sitzen alte Fischer, ihre schuppigen Waren neben sich ausgebreitet: lauter weitergebräunte Gestalten, welche viele seltsame Seefahrer-Geschichten zu erzählen wissen. Weiter oben in der Straße wurden früher, als es hier keine Läden gab, Auktionen abgehalten, bei denen das Publikum alle möglichen alltäglichen Gebrauchs-Artikel erstand. Ganz verschwunden ist diese Gepflogenheit auch heute nicht.

Während die Eingeborenen Fremde in leidlich modernen Gefährten — wenn dieselben sich auch nicht viel von einem gewöhnlichen Kohlenwagen unterscheiden — vom Landungs-Platz nach einem der Hotels bringen, benutzen sie unter sich selbst noch mit Vorliebe ihr alten zweirädrigen Vehikel, die sie selber „Karren" nennen; dieselben sind auch ohne ständige Sitze, und bei Familien-Ausflügen werden einfach Stühle von Hause mitgenommen. Bei der geringsten unerwarteten Bewegung kippt ein solches Gefährt um und wirft oft die ganze Gesellschaft rücklings in den weißen Sand, — das gibt allemal ein großes Halloh, und oft führen junge Burschen einen solchen Unfall absichtlich herbei. Das Volk will sich doch vergnügen ....

Beim alten Fischhändler.

Die Entdeckung von Nantucket geht noch weit hinter die Zeit der Pilgerväter zurück. Allem Anschein nach ist hier schon der „Normannen-Columbus" Erick von Grönland aus gelandet, etwa ein halbes Jahrtausend vor der ersten Fahrt von Christoph Columbus! Die erste geschichtlich verzeichnete Entdeckung aber war die vom britischen Kapitän Gosnold, welcher 1602 den ersten Versuch machte, Neuengland zu kolonisieren, aber keinen bleibenden Erfolg damit hatte. Die britische Krone aber beschäftigte sich mit dieser und den benachbarten Inseln und „verlieh" dieselben an die Plymouth Co., welche sie an den Earl von Stirling weitergab. Dieser verschacherte die Insel Nantucket für 40 Pf. St. an die Kaufleute Thomas Mayhew & Son von Watertown, Mass.

Wirklich besiedelt wurde dieses Eiland von Weißen erst 1659. Damals blühte in der jungen Kolonie Massachusetts Bay eine gehässige Religions-Verfolgung! Thomas Macy und seine Gattin hatten schwere Strafen zu erwarten, weil sie drei oder vier Quäker beherbergt hatten — deren einer nachher für seinen Glauben am Galgen sterben mußte — und sie zogen es vor, ins Exil zu gehen. An einem Herbsttage fuhr das junge Paar, nur von einem einzigen Gefährten, Edward Starbuck, begleitet, in einem offenen Boote nach dem Eiland und errichtete es wohlbehalten. Noch einige andere Freunde der Freiheit folgten nach. Mayhew verkaufte die die Insel an 21 Personen für 30 Pf. St. und zwei Biber-Hüte. Von diesen 21 ersten Käufern stammen fast alle Eingeborenen von Nantucket ab. (Das Städtchen Nantucket wurde 1673 gegründet.)

Greenleaf Whittier, der berühmte Dichter, hat diese erste Besiedelung in einer seiner schönsten Dichtungen unter dem Titel „Die Verbannten" besungen. Beiläufig bemerkt, hatte mehrere Jahre zuvor die Kolonie Massachusetts Bay diese und

„Ein Vergnügen eigner Art".

die benachbarten Inseln, sie für wertlos haltend, als außerhalb ihrer Grenzen liegend erklärt; daher waren dieselben einige Zeit sogut wie unabhängig. Dies lockte noch andere herbei. Die Tochter von einem dieser, Peter Folger — anscheinend deutscher Abstammung — wurde die Mutter von Benjamin Franklin. Es lebten zur Zeit 500 bis 700 Indianer in dieser Inselwelt. Die Siedler waren sehr gütig zu ihnen, erkannten auch ihre Land-Rechte an und zahlten den Häuptlingen eine Vergütung. Sie verboten aber bei hoher Buße, den Rothäuten irgendwelche geistige Getränke außer Bier zu verkaufen. Der letzte Indianer, Abraham Quddy, starb 1854; eine seltsame Seuche hatte viele andere dahingerafft.

Manche bedeutende Amerikaner stammten von ersten Siedlern Nantucketts ab, darunter vor allem Admiral Coffin, der auch die Coffin-Schule in Nantucket gründete, welche heute eine angesehene Hochschule ist. Noch viele andere alte Bauten wimmeln von geschichtlichen Denkwürdigkeiten.

Mit der Zeit erkoren allerlei literarisch und künstlerisch hervorragende Persönlichkeiten, wie der Maler Eastman Johnson, Nantucket zu ihrem Heim. Auch hatte Nantucket lange Jahre allerhand einsiedelnde Originale aufzuweisen, die von Fremden als Kuriositäten aufgesucht wurden.

Das Ende der Walfang-Industrie, zunächst durch das Seltenerwerden der Wale verursacht, wurde auch durch eine große Feuersbrunst beschleunigt, die das Städtchen größtenteils zerstörte. Aber der gewöhnliche Fischfang blüht heute, und viele Insulaner treiben einen erfolgreichen Küsten-Handel. Ihre Vorfahren haben leider „echt amerikanische" Raubwirtschaft getrieben, allen Waldwuchs niedergeschlagen und ihre landbaulichen Möglichkeiten sehr geschädigt. Heute machen sie dagegen das Beste aus dem Boden, landbaulich und forstlich.

Immer beliebter ist die Insel in den letzten Jahren als Bade-Ort geworden, der namentlich im Rufe steht, Asthma, Heufieber und Malaria sehr wirksam zu vertreiben.

Die Verpflegung auf deutschen Kriegsschiffen.

Wenn man in einer großen Gemeinschaft und Kameradschaft, wie sie das Kriegsschiffleben mit sich bringt, seine Mahlzeiten einnimmt, dann hat der Wochen-Speisezettel etwas Einiöniges und man wünscht einen Wechsel — man schimpft auch wohl mal. — Doch dieses Schimpfen ist nicht gehässig und bösartig, sondern menschlich. Wer regelmäßig

„Was du von der Minute ausgeschlagen
Gibt keine Ewigkeit zurück."
Schiller.

immer in dem gleichen Gasthaus sitzt, findet das Essen allmählich nicht mehr so gut, trotzdem es ganz unverändert ist; er schimpft und wechselt schließlich den Mittagstisch, um später meistens reumütig zurückzukehren.

Auf einem deutschen Kriegsschiff wird gewöhnlich um fünf Uhr morgens aufgestanden, dann kommt die eigene Toilette, wozu man eine oder halbe Stunde rechnet, dann muß das Schiff gewaschen und gereinigt werden, so daß eine weitere Stunde vergeht und die Frühstücksmahlzeit im allgemeinen gegen sieben Uhr früh liegt. Wer man bekanntlich in einem Haushalte frühstückt, muß der

„Erstaunt folgt er ihren Spuren."
Schiller.

Bäckerjunge die Semmeln gebracht haben und der Milchmann mit der Milch dagewesen sein. Etwas Aehnliches geschieht auch an Bord, Bäckerjunge, Milchmann, Schlachter und Gemüsefrau werden ersetzt durch das „Kochboot".

In früheren Zeiten genügte die „Kochjolle", jetzt aber, wo die Zahl der Mannschaft auf einem Kriegsschiff sich beträchtlich vermehrt hat, und wo die Ansprüche bedeutend gewachsen sind, fährt als Kochboot die Dampfpinnaß mit der Jolle oder sogar mit einer Barkaß im Schlepp. Da die Schiffe häufig recht weit von Land abliegen, die Boote also einen großen Weg zu machen haben, so muß das Kochboot oft schon vor fünf Uhr von Bord. Die Bootsgäste, die Köche und Stewards werden deshalb vor der Mannschaft geweckt und müssen früher fertig sein.

Kurz vor dem Frühstück kehrt das Kochboot von Land zurück. Dem Bootsmann, der für die Sauberkeit des Oberdecks verantwortlich ist, und dem ersten Offizier ist das Kochboot natürlich ein Dorn im Auge, denn

„Zum Teufel ist der Spiritus!"
Schiller.

der Küchenkram bringt einen „unglaublichen" Schmutz nach Ansicht dieser beiden gestrengen Herren auf das eben gewaschene Schiff mit. Infolgedessen läßt der wachhabende Offizier schon vorsorglich einige „Presennings" am Fallreep hinlegen, damit wenigstens etwas diesem Uebelstande abgeholfen wird.

„Wie ein Grünkramladen sieht das ganze Achterdeck aus", äußert der Bootsmann ärgerlich, „eben hat man das Schiff leidlich anständig, so schweinigeln einem die Köche wieder alles voll. — Bottelier, je sorgen wafür, daß bis Backen und Banken alles tadellos in Ordnung ist."

„Zu Befehl, Herr Bootsmann!" Mit einem etwas überlegenen Lächeln ist diese Antwort erfolgt, aber der Bottelier kennt seine Pappenheimer, er weiß, daß — die Liebe durch den Magen geht — und daß, wenn er einigen Leuten befiehlt, das Deck wieder ordentlich in Stand zu setzen, dies ganz gern geschieht, wenn er den Zusatz bei dem Befehl macht, „Sie können sich nachher in der Bottlerei bei mir melden."

Dies wohl der Grund, daß der Bottelier immer merkwürdig schnell

„Hast du zur Nacht gebetet, Desdemona?"
Shakespeare's Othello.

mit seinem Geschäft fertig wird; was tut der Mensch nicht alles für eine Zigarre oder ein Glas; — kleine Geschenke erhalten die Freundschaft.

„Zeit zu Backen und Banken", meldet der Läufer vom Oberdeck diensteifrig dem Offizier der Wache.

„Ist das Deck in Ordnung, wo die Sachen mit dem Kochboot übergekommen sind?" fragt der Offizier zurück. „Zu Befehl, Herr Leutnant, — Alles in Ordnung."

„Bootsmannsmaat der Wache! — Pfeifen Sie Backen und Banken."

Der wohlbekannte Pfiff ertönt und unmittelbar darauf hört man in den unteren Decks ein Klirren und Poltern, ein Geraffel von Blech und ein Klappern der Tische und Bänke. Man empfindet ordentlich, wie lebhaft die Backschaften bei der Arbeit sind. Mannschaften, die sonst durchaus nicht die schnellsten und eifrigsten sind, werden auf den Ruf „Backen und Banken" lebhaft und munter.

Es gibt einen Spruch „Es war einmal ein Schlossergesell, der hat gar langsam gefeilt, doch wenn's zum Essen gegangen ist, da hat er grausam geeilt," dies gilt unbedingt für viele Matrosen.

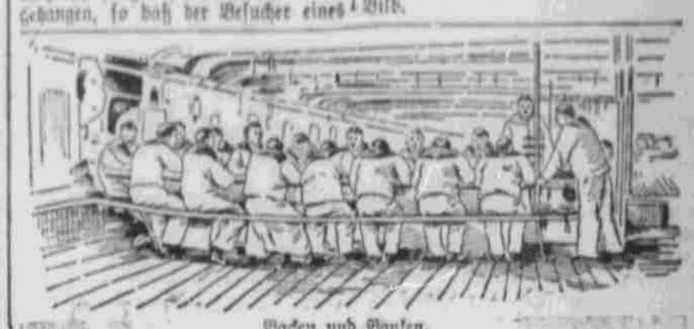
Was ist denn nun eigentlich „Backen und Banken", wird vielleicht kopfschüttelnd mancher Leser, der nicht von der Wasserkante ist, fragen. Die Antwort ist sehr einfach. Backen und Banken heißt nichts anderes als „Tische und Bänke", die nämlich „klar" gemacht werden sollen, damit in diesem Falle das Frühstück beginnen kann.

Der Ausdruck „Bock" muß in dem Seemanns-Gemüt einen besonders lieblichen Klang haben, denn er kommt als Bezeichnung der verschiedensten Gegenstände vor. Die „Bock" ist der vordere Aufbau eines Schiffes, die „Bock" ist aber auch der Tisch, an dem die „Bock", d. h. die Tischgenossenschaft ist, gleichzeitig spricht man von einer „Fleischbock" und meint damit das Gefäß, in welchem das Fleisch angerichtet wird, aber auch in Bockbord und anderen Ausdrücken kehrt das Wort ganz besonders häufig wieder. — Backen und Bänke sind niedergeklappt, für gewöhnlich hängen sie an der Decke beigehangen, so daß der Besucher eines

„Das Leben unerschütterte Ruhe wird keinem Sterblichen zuteil."
Schiller.

Schießübungen, Kohlennehmen, eine Verschiebung der Tageseinteilung bedingen, vier Stunden. Um zwölf Uhr mittags ist die Hauptmahlzeit.

Wieder ertönt der Pfiff „Backen und Banken", wieder das gleiche Gelöse und Geklirre wie morgens vor dem Frühstück; kurz das gleiche Bild.



Backen und Banken.

Kriegsschiffes die Tische und Bänke gar nicht bemerkt. Die Tischgeschirre werden bereit gestellt und Brot und Butterbock herbeigeholt. Die „Backschaft", das heißt derjenige Mann der Bock, welcher in der Woche für die Bedienung und Reinhaltung seiner Bock und des dazu gehörigen Bockgeschirrs verantwortlich ist, begibt sich nach der Kombüse, um dort den warmen Frühkaffee zu empfangen. „Alle Mann Frühstück!" — Jeder, der nicht durch Postendienst unmittelbar verhindert ist, eilt an seine Bock, um bei süßem Kaffee, Butter und Brot sich für den kommenden Tag neu zu stärken und nach dem kalten Deckwaschen die Lebensgeister wieder zu ermuntern. Die Kantine ist geöffnet und man kann, vorausgesetzt, daß die Löhnung noch reicht, ein Endchen Wurst hinzukaufen. Gleichzeitig ist oben an Deck die Bumbootsfrau erschienen, um für besondere Leckermäuler Brezeln, schön duftig in Schmalz gebacken, und Kuchen zu verkaufen. Kantine und

„Und ein Jahr hat ers getragen, trägts nicht länger mehr!"
Schiller.

Bumbootsfrau sind harmlose Konkurrenten. In früherer Zeit herrschte die Bumbootsfrau unbeschränkt, sie hatte den gesamten Kleinhandel eines Schiffes mit Beschlag belegt. Neben süßen Leckerbissen, Eiern, Wurst und Obst gab es Briefpapier und Ansichtspostkarten, Messer und Schuh-Bändel, Zwirn und Nadeln, sie besorgte teilweise sogar die Wäsche, kurz sie war eine Allerwelts-Dame, mit welcher sehr gerechnet wurde. Zu allen Mahlzeiten erschien die Bumbootsfrau und durfte ihr bescheidenes Plätzchen auf dem Backbord-Vorderdeck innehalten, solange die Freiheit dauerte.

Der größte Teil der Verkaufsgegenstände ist jetzt in die Hände der Schiffskantine übergegangen, welche unter Aufsicht eines Seeoffiziers und des Zahlmeisters steht und von einem älteren geeigneten Unteroffizier verwaltet wird. Hierdurch ist es möglich, die kleinen Bedürfnisgegenstände auch in See, wo die Bumbootsfrau nicht erscheinen konnte, zu gleichmäßigen niedrigen Preisen zu verkaufen. Diese Kantinenersparnisse kommen bei größeren Festlichkeiten, Weihnachten und Kaisers-Geburtstag der Mannschaft wieder zu gute. Der Bumbootsfrau sind dagegen solche Eßwaren verblieben, die von der Hand in den Mund möglichst bald gegessen werden müssen und langes Liegen nicht vertragen; hierzu gehört namentlich Kuchen und Obst. Für Gegner des Alkohols sei an dieser Stelle eingefügt, daß Schnaps an Bord überhaupt nicht verkauft werden darf und daß die Kantine ein leichtes Bier nach der Mittagsmahlzeit verschenkt.

Im Anschluß an das Frühstück ist noch eine halbstündige Freizeit, in welcher die abgelösten Posten essen und die übrige Mannschaft ein Mal empfangen kann.

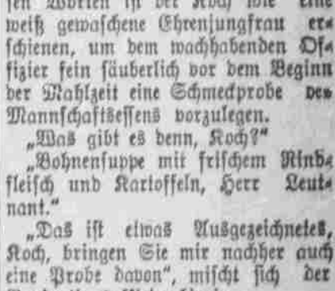
Der Vormittagsdienst dauert, wenn nicht besondere Leistungen wie

„Das Leben unerschütterte Ruhe wird keinem Sterblichen zuteil."
Schiller.

Schießübungen, Kohlennehmen, eine Verschiebung der Tageseinteilung bedingen, vier Stunden. Um zwölf Uhr mittags ist die Hauptmahlzeit.

Wieder ertönt der Pfiff „Backen und Banken", wieder das gleiche Gelöse und Geklirre wie morgens vor dem Frühstück; kurz das gleiche Bild.

„Acht Glas"! — „Alle Mann Mittag!" Dröhnend schlägt die Schiffsglocke die vier Doppelschläge, schrill trillern und quietschen dazwischen die



„Ihr naht euch wieder, schwankende Gestalten!"
Goethe.

Pfeifen der Bootmannsmaate, man hat ordentlich das Gefühl, die Pfeifen empfinden selbst, zu was für einem vergnüglichen Dienst sie die Mannschaft zusammenrufen. — Essen ist bekanntlich auch Dienst, der Mensch muß essen, um sich kräftig zu erhalten, um Arbeit leisten zu können, und er muß auch regelmäßig und pünktlich essen, dafür sorgt an Bord der erste Offizier und der wachhabende Offizier persönlich.

„Was gibt's heut' zu essen??" fragt der Signalgast der Wache auf der Brücke, den zur Ablösung an den Maschinentelegraphen kommenden Mann. — „Was Feines, aber ich sag' es dir nicht, wirst es noch früh genug merken."

„Essensprobe zur Stelle", mit diesen Worten ist der Koch wie eine weiß gewaschene Ehrenjungfrau erschienen, um dem wachhabenden Offizier fein säuberlich vor dem Beginn der Mahlzeit eine Schmeckprobe des Mannschaftsessens vorzulegen.

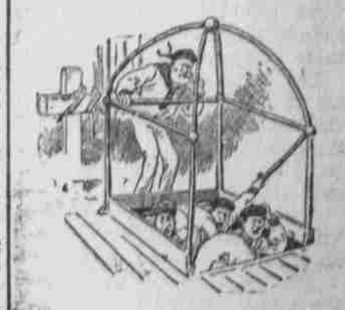
„Was gibt es denn, Koch?"

„Bohnensuppe mit frischem Rindfleisch und Kartoffeln, Herr Leutnant."

„Das ist etwas Ausgezeichnetes, Koch, bringen Sie mir nachher auch eine Probe davon", mischt sich der Navigationsoffizier hinein.

Die Liebe geht doch wohl durch den Magen.

An Bord gibt es mittags täglich Fleisch. Die Portion schwankt zwischen einem Viertel und einem hal-



„Unglückseliges Flötenspiel!"
Schiller.

ben Pfund, für jeden Mann außerdem gehören Bohnen, Erbsen, Kartoffeln, Backpflaumen, Reis, und Zutaten zu der Hauptmahlzeit hinzu. Arzt und Schiffszahlmeister sorgen für die nötige Abwechslung in ihrer Eigenschaft als Speisekommission.

Wie wir gesehen haben, wird stets das Essen von dem wachhabenden Offizier probiert; auch der Kommandant, sowie der erste Offizier erhalten eine Essensprobe. An Bord der Jacht „Hohenzollern" wird dem Kaiser ebenfalls täglich die Essensprobe angeboten, von der er regelmäßig sehr reichlich ißt. Nach dem Mittagessen folgt eine Ruhepause bis zwei Uhr und darauf die Fortsetzung des Dienstes bis halb sechs.

Kurz vor sechs Uhr wird wieder Backen und Banken gepfiffen, denn punkt sechs Uhr gibt es Abendbrot.