



FRIEDRICH MEISTER

DAS
VERSCHOLLENE
SCHIFF

N U L L
NP
P A P I E R

Friedrich Meister

Das verschollene Schiff

Eine Seegeschichte

Friedrich Meister

Das verschollene Schiff

Eine Seegeschichte

Veröffentlicht im Null Papier Verlag, 2019
1. Auflage, ISBN 978-3-954189-58-8

null-papier.de/444

N U L L
—
NP
—
P A P I E R
null-papier.de/katalog

Inhaltsverzeichnis

Erstes Kapitel	3
Zweites Kapitel	33
Drittes Kapitel	49
Viertes Kapitel	78
Fünftes Kapitel	102
Sechstes Kapitel	118
Siebentes Kapitel	134
Achtes Kapitel	158

Danke

Danke, dass Sie sich für ein E-Book aus meinem Verlag entschieden haben.

Sollten Sie Hilfe benötigen oder eine Frage haben, schreiben Sie mir.

Ihr
Jürgen Schulze

Newsletter abonnieren

Der Newsletter informiert Sie über:

- die Neuerscheinungen aus dem Programm
- Neuigkeiten über unsere Autoren
- Videos, Lese- und Hörproben
- attraktive Gewinnspiele, Aktionen und vieles mehr

<https://null-papier.de/newsletter>

Erstes Kapitel

WIE HEINRICH ROHRPENN AN BORD DES PALADIN KAM. – EIN
FIXER KERL. – IN SEE. – SELTSAME UNTERHALTUNG IM
MATROSENLOGIS. – EIN BÖSER GEIST AN BORD. – VALESKA AM
RUDER. – DER ALBATROß. – IN DEN MALLUNGEN. – DER HAI.
– EINE BÖ.

Wer einmal in Hamburg gewesen ist, den zieht es immer wieder nach der alten schönen Hafenstadt.

Wohl hat ihr die neue Zeit gar manche ihrer ehrwürdigen und romantischen Eigentümlichkeiten genommen, aber den Hauch jener alten kernigen Zeit, in der die stahlgepanzerten Hanseaten auf ihren kriegstüchtigen Koggen den Vitalienbrüdern Gödeke Michael, Störtebeker und andern Feinden siegreiche Schlachten lieferten und ruhm- und beutereich wieder aus der Elbe zu Anker gingen, diesen Hauch spürt heute noch jeder, der den mächtigen Strom überschaut und die alten sich längs des Hafens hinziehenden Stadtteile durchwandert.

Nicht wenig trägt dazu auch das Hamburgische Plattdeutsch bei, das einem auf Schritt und Tritt in die Ohren klingt, dasselbe Plattdeutsch, das schon vor Jahrhunderten hier geredet wurde.

Prächtig ist die Elbstadt in ihren modernen Teilen; anmutig spiegeln sich die stattlichen Patrizierhäuser, die von Gärten und Parks umgebenen freundlichen Villen in den stillen Fluten der Binnen- und Außenalster; vielgestaltig und eigenartig ist das wimmelnde Volksleben auf

den Plätzen und Straßen, interessant der Blick auf die schmalen Flete, an welchen die altersgrauen, hohen Speicher stehen.

Die eigentliche Besonderheit der Stadt aber ist das Hamburg an der Elbe, der Stadtteil am Hafen, wo vor den Häusern der Schiffsmakler und Schiffshändler, vor den zahlreichen kleinen Wirtschaften und Tavernen sich die verschiedenartigsten Völkertypen, repräsentiert durch Kapitäne, Steuerleute und Matrosen, hin- und herbewegen.

An den *Vorsetzen*, einer unmittelbar am Hafen gelegenen Straße, reiht sich Flaggenstock an Flaggenstock; niedrige eiserne Kräne dienen dem kleinen Schiffsverkehr, und auf dem Strome selbst liegen unabsehbare Reihen von Seeschiffen, deren Masten wie ein Wald zum Himmel ragen und mit ihrem Takelwerk ein schier unentwirrbares Gewebe zu bilden scheinen.

Vom großen Frachtdampfer bis zum kleinen Fischereierwer sind hier alle Schiffsgattungen vertreten; Schuten und auch hier und da ein Elbkahn liegen den Schiffen zur Seite, die entweder Ladung aus ihnen empfangen oder in sie abgeben.

Kleine schnelle Schlepp- und Fährdampfer schießen ab und zu durch die Schiffsreihen, und ihr schrilles Pfeifen mischt sich mit dem dumpfen Geheul der gewaltigen Seedampfer, die brausend flußabwärts fahren oder von der Außenelbe heraufkommen.

Es ist ein so reiches und wechselvolles Bild, daß man sich kaum satt daran sehen kann, zumal wenn man seinen Standpunkt auf einem der Pontons bei St. Pauli hat, wo man einerseits den ganzen Hafen und die zahlreichen großen Schiffswerften, Docks und Maschinenfabriken von Steinwärder, Reiherstieg usw. und hinter sich die Deutsche Seewarte und das Seemannshaus auf der Elbhöhe hat, und andererseits nach Altona hinausschaut und

auf den sich breit ausdehnenden Spiegel des herrlichen Stromes, auf welchem je nach dem Stande der Gezeiten ganze Flotten von Segelschiffen vor Anker liegen oder in Bewegung sind.

Hell leuchten die weißen Segel der Vollschiffe, der Barken, Briggen und Schoner in die blaue Luft hinaus, im malerischen Gegensatz zu der lohfarbenen, braunen und roten Leinwand der Ewer, Galioten und Tjalken und den dunklen Rauchmassen aus den Schloten der Dampfer, die zeitweise die Aussicht mit einem Schleier verdecken.

In der Morgenfrühe des Tages, an dem unsere Geschichte beginnt, stand ein junger Mann auf dem Speicherkai am oberen Ende des Hafens, in die Betrachtung eines prachtvollen und ganz neuen eisernen Vollschiffes vertieft, das dicht an den Kai herangeholt hatte und mit diesem durch eine breite Planke verbunden war.

Die drei Luken des Schiffes, an dessen Heck und Bug der Name *Paladin* in goldenen, hell in der Morgensonne funkelnden Lettern zu lesen war, standen offen, um die Stückgüter aufzunehmen, die eine Anzahl Schauerleute aus dem Speicher heraus- und an Deck hinüberschafften, wo sie mit Hilfe der Wensch (Winde) in den Raum hinunterbefördert wurden.

Der Name des jungen Mannes war Heinrich Rohrpenn; er hatte sein neunzehntes Lebensjahr noch nicht ganz erreicht, war trotzdem bereits ungewöhnlich groß und kräftig, und konnte als ein prächtiges Muster eines jungen deutschen Seemanns gelten.

Seine Ausbildung hatte er an Bord der *Herzogin Sophie Charlotte*, eines der Schulschiffe des Norddeutschen Lloyd, erhalten, um sich später der Offizierslaufbahn auf den großen Bremer Schnelldampfern widmen zu können. Er war im ersten Jahre als Schiffsjunge, im zweiten

als Leichtmatrose und im dritten als Vollmatrose gefahren und hatte auf seinen Reisen während dieser drei Jahre Japan, Australien und die Westküste von Südamerika kennen gelernt.

Diesen Fahrten folgte eine Reise auf einem der Lloyd-dampfer und hierauf hatte er die Seefahrtschule zu Bremen besucht. Gern hätte er nun eine Stellung als vierter Offizier auf einem der Bremer Schnelldampfer angenommen, allein auf den dringenden Wunsch seines Vaters, des alten Hamburger Kapitäns Adam Rohrpenn, entschloß er sich, als dritter Steuermann auf dem *Paladin* anzumustern, dessen Führer, Kapitän Lüdemann, seit langen Jahren mit Adam Rohrpenn eng befreundet war.

Rohrpenn besaß in dem unterhalb Altonas gelegenen Dörfchen Neumühlen ein kleines Haus, in dem er sein Leben zu beschließen gedachte. Er war bei einem Schiffbruch zum Krüppel geworden und mußte seine Tage in einem Rollstuhl zubringen, sonst hätte er es sich nicht nehmen lassen, seinen Heinrich persönlich an Bord des schönen neuen *Paladin* zu geleiten, der der nämlichen Reederei gehörte, für die er selber dreißig Jahre lang gefahren hatte.

Als der Bau des *Paladin* geplant wurde, da hatte man beschlossen, ihm, Adam Rohrpenn, die Führung dieses Schiffes zu übertragen; allein das grausame Schicksal fügte es anders. Dreißig Jahre lang hatte der brave Kapitän in dem Rufe gestanden, immer nur vom Glück ganz besonders begünstigte Fahrten zu machen; bei der letzten Fahrt aber brach das Unglück über ihn herein: ein furchtbarer Orkan warf seine *Ceres* auf die Klippen der Scillyinseln am Eingang des Englischen Kanals; das Schiff ging in Stücke, nur wenige von der Besatzung wurden gerettet, unter ihnen auch Kapitän Rohrpenn, der jedoch infolge der bei der Katastrophe erlittenen Verletzung zum Invaliden wurde.

Wenn nun aber auch ein Rohrpenn den *Paladin* nicht mehr kommandieren konnte, so sollte doch ein Rohrpenn auf ihm Dienste nehmen; und darum hatte sich an jenem Morgen der Held unserer Geschichte in Neumühlen von seinem Vater verabschiedet und nach Hamburg aufgemacht, wo wir ihn auf dem Speicherkai in die Betrachtung des *Paladin* vertieft gefunden haben.

Er trug seinen Feiertagsanzug aus blauem Duffel und auf seinem blonden Krauskopf eine Schirmmütze von gleichem Stoff mit von goldenen Knöpfen gehaltenem Sturmriemen und einem schwarzen Wachstuchüberzug. Aus seinem frischen, sonnenverbrannten Antlitz schauten ein paar ehrliche graue Augen scharf und energisch in die Welt hinaus und man erkannte auf den ersten Blick, daß man es in Heinrich Rohrpenn mit einem treuen zuverlässigen, ehrenhaften und mutigen jungen Manne zu tun hatte.

Mittschiffs, unweit des Fallreeps, wo durch die Entfernung eines Stückes der Schanzkleidung eine Ladeforte geschaffen worden war, lehnte ein Mann an der Reling des *Paladin*, der, ein Taschenbuch und einen Bleistift in den Händen, die an Bord kommenden Stückgüter kontrollierte. Das war der Obersteuermann Rupp, der in Abwesenheit des Kapitäns das Kommando führte.

Aus irgend einer Veranlassung wendete er sich jetzt dem Kai zu und gewährte dabei den dritten Steuermann, den er bereits auf dem Musterbüro kennen gelernt hatte.

»Dor sün Se jo, Rohrpenn!«, rief er herüber, »komm Se man gau an Bord, Se könt mi hier helfen!«

Heinrich sprang in drei Sätzen über die Planke an Deck, bot dem Obersteuermann einen fröhlichen guten Morgen, lief in seine Kammer, wo bereits am Abend zuvor seine Seekiste untergebracht worden war, wechselte rasch den Anzug und erhielt dann vom Obersteuermann Buch und Bleistift und die Weisung, sich zur Achterluke

zu verfügen und zu notieren, was dort in den Raum hinabgegeben wurde.

Zu der Ladung, die mittschiffs verstaut wurde, gehörten auch zwölf Kruppsche stählerne Feldgeschütze nebst Lafetten und allem Zubehör, außerdem mehrere hundert Gewehre und Munition. Diese Waffen waren für eine Abteilung der australischen Miliz bestimmt; sie erregten naturgemäß die Neugierde der auf dem Kai lungierenden Leute, unter denen besonders ein Mann die Verladung mit größter Aufmerksamkeit beobachtete.

In seinem Eifer half er den Schauerleuten die Geschützrohre in die Kranketten schlingen und erwies sich dabei so geschickt und flink, daß Heinrich Rohrpenn in ihm auf den ersten Blick einen erfahrenen Seemann erkannte.

Des Mannes Gesicht war von Sonne und Wetter dunkelgebräunt, er trug goldene Ohringe und gute Kleider aus dunkelblauem Stoff, wie Janmaat sie anzulegen pflegt, wenn er an Land geht.

Als sich alle Geschütze an Bord befanden, richtete der Mann seine scharfen Augen auf das Schiff und musterte dessen Masten, Raaen und Takelung, sowie auch die feinen Linien des Rumpfes mit kritischen Kennerblicken und jenem wohlgefälligen Verständnis, das jeder tüchtige Seemann solch einem in jeder Hinsicht vollkommenen Fahrzeug entgegenzubringen pflegt.

Acht Tage später wurden die Luken zugedeckt und für die Reise dichtgemacht, denn der *Paladin* hatte jetzt seine gesamte Ladung an Bord.

Während dieser Zeit hatte sich der braune Seefahrer mehrmals auf dem Kai eingefunden und den *Paladin* mit immer neuem Interesse betrachtet; er schien eine Vorliebe für das schöne Schiff gefaßt zu haben.

Heinrich Rohrpenn war daher durchaus nicht verwundert, als der Fremde am letzten Tage des Ladungeinneh-

mens über die Planke herüber an Deck kam, ohne weiteres auf den auf dem Achterdeck stehenden Kapitän Lüdemann zuschritt und diesen, die Mütze lüftend, fragte, ob die Mannschaft bereits vollzählig sei.

Der Schiffer musterte den Mann von oben bis unten und antwortete dann, daß er noch einige Leute haben müsse; wenn er willens sei, die Reise mitzumachen, dann solle er sich am Nachmittag zu einer bestimmten Stunde auf dem Musterbüro einstellen. Der Mann war gern dazu bereit, und so trennten sie sich nach kurzer Unterhaltung, augenscheinlich jeder mit dem andern sehr zufrieden.

»Ein fixer Kerl«, sagte Kapitän Lüdemann zu Heinrich, dem Abgehenden nachschauend, der mit schnellen, elastischen Schritten über den Kai davoneilte, »er ist dreimal ums Kap Hoorn gewesen, wie er mir gesagt hat, und muß daher seine Sache verstehen. Er hat da auch noch fünf Schiffsmaaten, die mit ihm bei demselben Schlafbaas wohnen, lauter tüchtige Vollmatrosen, und er meint, daß auch die gern auf dem *Paladin* anmustern würden. Ich denke, wir werden diesmal eine gute Kruh¹ haben.«

Am Nachmittag wurde die noch fehlende Besatzung angemustert und zwar der zweite Steuermann, der Bootsmann, der Zimmermann, der Segelmacher, der Steward, der Koch, vierzehn Vollmatrosen – unter diesen auch der braune Kaphoornfahrer, der den Namen Markus Wenzel führte – und acht Leichtmatrosen. Die gesamte Besatzung, den Kapitän und den Obersteuermann mitgerechnet, belief sich daher auf einunddreißig Köpfe, so daß auf jede der beiden Wachen dreizehn Mann kamen, da Kapitän, Koch, Steward, Zimmermann und Segelmacher keine Wache mitzugehen hatten.

Eine Kruh von dreizehn Mann in der Wache an Bord eines Vollschiffes von der Größe des *Paladin* ist nur eben

ausreichend, das Fahrzeug in einem mäßigen Sturm noch zu regieren; beginnt es stärker zu wehen, dann muß auch die andere Wache ausgepurrt werden.

Am Abend desselben Tages kam Kapitän Scherk, ein alter Freund des Kapitän Lüdemann, an Bord, um seinen Abschiedsbesuch zu machen. Er war der Führer des *Albatroß*, eines feinen Vollschißes, das noch einige Hundert Tonnen² größer war, als der *Paladin* und um dieselbe Zeit wie dieser die Reise nach Melbourne antreten sollte. Der *Paladin* war ein Schiff von zwölfhundert Tonnen.

Lange schon hatten beide Kapitäne den Wunsch gehegt, miteinander um die Wette segeln zu können, und jetzt endlich war die Gelegenheit dazu gekommen. Sie hatten um einen neuen Hut gewettet, den der erhalten sollte, der vor dem andern im Hafen von Melbourne einlaufen würde.

Obwohl jeder der beiden Seebären im geheimen fest von der überlegenen Schnelligkeit seines eigenen Schiffes überzeugt war, so gab er sich dennoch den Anschein, als glaube er bestimmt, hinter der besseren Segelfähigkeit des nebenbuhlerischen Fahrzeugs zurückstehen zu müssen.

»Na denn adjüs ok, Lüdemann«, sagte Scheck, nachdem sie die Flasche Rotspohn geleert hatten, »adjüs ohl Fründ un glückliche Reis'. Ick denk, in de Gegend von den Äquator sehen wi uns woll sacht wieder. Ick loop veeruntwintig Stunn vör di ut de Elbe rut, aber düssen lütten Vörsprung holst du bald wedder in.«

»Von Inholen kann gor kein' Red' sin«, entgegnete Lüdemann, ernsthaft den Kopf schüttelnd. »Du weetst ganz genau, dat min lütt Schipp gor keen Chance gegenäwer dinen feinen Klipper, den *Albatroß*, hewwen doon deit. Wi liggen veel to deep in 't Water und hewwen ok nich unsen richtigen Trimm. Nee, Fründ Scherk, acht Dag min-

destens bist du früher in Melbourne, as ick, so dat du reichlich Tit hest, uns dor antomelln.«

»Nich doch, Lüdemann, ünner den Äquator hest du uns inholt, un denn blewen wi wiet in den *Paladin* sin Kielwater torügg, dat kannst du mi glöwen. De nige Haut is din, dorup kannst du di drist verlaten.«

Die beiden verschmitzten alten Burschen drückten sich lachend die Hände und Kapitän Scherk ging wieder an Land, überzeugt davon, daß er den Hut gewinnen werde.

Am folgenden Morgen kamen zwölf Arbeiter an Bord des *Paladin*, Maschinenbauer von einer Hamburger Schiffswerft, die nach Australien gehen wollten, in der Meinung, dort höheren Lohn zu erhalten. Sie wurden im Zwischendeck untergebracht.

Am Nachmittag erschienen die Kajütspassagiere, sieben an der Zahl. Es waren der Doktor Cellarius, seine Frau und sein sechsjähriges Töchterchen namens Lucie; Fräulein Valeska Merk, die Schwester der Frau Cellarius, und der Ingenieur Eisenlohr, seine Frau und sein siebenjähriger Sohn.

Die Herrschaften ließen sich ihre Kammern anweisen, ihr Gepäck hineinschaffen und richteten sich so behaglich als möglich für die lange Seereise ein, die ihnen bevorstand. Darauf begaben sich der Doktor und der Ingenieur an Deck, um sich miteinander und mit den Offizieren bekannt zu machen, und als die Zeit des Abendessens herankam, da hatten sie die Ansicht gewonnen, daß sie miteinander trefflich auskommen würden, daß Kapitän Lüdemann ein prächtiger Herr sei, daß Rupp, der Obersteuermann, und Klaus, der zweite Steuermann »so-so« wären, der dritte Steuermann aber, der junge Rohrpenn, ein gebildeter, offener und sehr ansprechender Jüngling sei, und daß man, was die Gesellschaft anlangte, eine angenehme Reise erwarten könne.

Noch ein weiterer Tag verging, dann kam der kleine Dampfer *Herkules* und schleppte den *Paladin* die Elbe hinab. Heinrich Rohrpenn hatte den ersten Rudertörn³ übernommen. Der Hamburger Hafen blieb bald zurück; Altona, mit seinen direkt aus dem Strom aufsteigenden großen Speichern und Dampf-mühlen, mit den alten Pfahl- und Bollwerken am Ufer und den zahlreich hier ankernden Fischerfahrzeugen glitt zur Rechten vorüber, und vor Heinrichs sehnsüchtigen Blicken tauchten die Uferhöhen von Ottensen und Neumühlen auf.

Die Schlösser und Villen der Handelsfürsten Hamburg-Altonas schauten hoch herab aus ihren grünen Parks und bunten Gärten; unten bespülte das Wasser des Stromes den weißen Strand.

Terrassenförmig stiegen die kleinen Gärtchen vor den zierlichen Schifferhäusern Neumühlens auf, von alten Ulmen beschattet.

Kapitän Lüdemann war an den jungen Mann herangetreten. »Kiek, Heinrich«, sagte er, »dor is din Vater sin Hus. Er het an sin Flaggenstock dat Signal *Glückliche Reise* upheißt, un dor sitt he sülben in sin Rollstuhl; he het sick bet dicht an de Waterkant ranschuwen laten. Jetzt schwenkt er seinen Strohhut zu uns herüber!«

Heinrich hatte schon längst die Mütze abgerissen und seinem Vater Grüße zugewinkt.

»Auf Wiedersehen!«, rief er, obgleich er wußte, daß der alte Herr ihn nicht hören konnte.

»Auf Wiedersehen, ohl Fründ!«, rief auch Kapitän Lüdemann, indem er zugleich die von der Gaffel wehende Flagge dreimal dippte.

Das Schiff rauschte vorüber und bald lag auch Neumühlen weit hinter ihm, und das Gehämmer der zahlreichen Bootsbauereien, wegen der das Dörfchen so berühmt ist, war nicht mehr hörbar.

Die Elbmündung war bald erreicht. Im Nordergatt warf der Schleppdampfer die Trosse los, die schon vorher gelösten Segel wurden vorgeschotet, die Raaen getrimmt, und mit frischer östlicher Brise steuerte der *Paladin* hinaus in die grüne Nordsee und dem Englischen Kanal zu.

Kapitän Lüdemann ließ das Log werfen, und zu seiner und der gesamten Besatzung großen Befriedigung stellte es sich heraus, daß das Schiff bei dieser mäßigen Brise nicht weniger als elf Knoten lief.

Drei Tage später war der Kanal durchlaufen und der *Paladin* begann die lange Schwell des Atlantischen Ozeans zu spüren. Der Wind frischte auf, und das Schiff stampfte und rollte über die Biscayische See mit einer so schnellen Fahrt dahin, daß alle Mann geradezu in Entzücken versetzt wurden.

Der Schiffer marschierte auf der Luvseite des Kampanjedecks hin und her, rieb sich vergnügt die Hände, kicherte vor sich hin und redete im Selbstgespräch halblaut allerlei abgerissenes Zeug wie:

»De ohle Jung, de Scherk, de schall de Ogen uprieten – mindestens acht Dag is min *Paladin* früher in Melbourne, as sin ohle Heuwagen, de *Albatroß* – und ich kriege den Hut – haha!«

Das war's, was Heinrich Rohrpenn aufschnappte, als er einen Augenblick auf dem Achterdeck zu tun hatte.

Im Logis, dem Wohnraum der Matrosen, gab die Schnelligkeit des Schiffes an jenem Abend viel Stoff zur Unterhaltung. Janmaat hat eine große Vorliebe für fixe Segler, und jetzt, wo man wußte, was der *Paladin* unter günstigen Umständen zu leisten vermochte, versicherte jeder, noch niemals an Bord eines Schiffes gewesen zu sein, das diesem an Schnelligkeit gleichgekommen wäre.

Markus Wenzel, der Mann mit dem braungebrannten Gesicht, dem pechschwarzen Haar und Bart und den gol-

denen Ohrringen, war von allen der Begeistertste.

»Junge, Junge!«, rief er, als die andern sich in ihren Lobeserhebungen so ziemlich erschöpft hatten, »wat würde der Kasten für ein Piratenschiff abgeben! Wäre er mein, ich machte mein Glück damit, und nicht nur mein Glück, sondern auch das von alle Mann, und das sollte kein halbes Jahr dauern!«

Diese Worte riefen ein allgemeines Gelächter hervor.

»Mensch, Markus! Du willst doch nich etwa sagen, dat du mit düsse *Paladin* Seeraub bedriewen wüllst, wenn he din Eigendom wer?«, sagte Tim Thode, ein großer vier-schrötiger Seefahrer mit rotem buschigem Bart, der dem andern auf seiner Seekiste gegenüber saß.

»Nee, Maat, dat gerade nich«, antwortete Wenzel, »aber dennoch – warum eigentlich nich? Es gibt ja doch noch manch schlechteres Handwerk, als Seeraub, dat könt ji mi glöwen, Lüd.«

»Oho!«, rief Tim. »Meinst du? Nenn mi doch mal so en Handwerk.«

»Dat is leicht geschehen«, erwiderte der andere. »Zum Beispiel unser Matrosenhandwerk – is dat nich en ganz deel schlechter? Harte Arbeit, schlechtes Futter, miserable Bezahlung – ji möt mi nich falsch verstehn, ick will mi öwer de *Paladin* nich beklagen, dat Eten is hier good genug un veel Arbeit hewwt wi hier ok noch nich to sehen kregen – aber dat Gesicht von den Oberstüermann Rupp gefällt mich nich un ok nich dat von den tweeten Stüermann Klaus. Wat Keppen Lüdemann is, de schient ja en ganzen gooden Mann to sin – bis jetzt, wohlverstanden. Aber dies Schiff wird ihn verderben.«

»Hoho!«, lachte Tim.

»Jawoll, Maat, dies Schiff wird ihn verderben«, wiederholte Markus Wenzel. »Laß ihn nur erst mal richtig dahinter gekommen sein, daß er einen Schnellsegler, einen Flieger unter den Füßen hat, dann wird er jagen auf Teu-

fel komm heraus, dann wird er die Leinwand stehen lassen bis auf die letzte Minute, bis alle Mann zum Segelbergen ausgepurrt werden müssen, damit die Stengen nicht über Bord gehen, anstatt die Segel beizeiten wegzunehmen, was eine Wache allein verrichten kann. Wartets ab, Maaten, dieser Flieger macht Keppen Lüdemann noch zum Leuteschinder!«

Diese Prophezeiung rief hier und da zustimmendes Brummen und bedenkliches Kopfschütteln hervor, Tim Thode aber rief:

»Wat schall de Snack! Wat het dat mit de Seeräuberei to doon?«

»Lat mi doch man utreden!«, entgegnete Wenzel. »Ich habe gesagt, dat Janmaat hart arbeiten muß, wie ein Hund wohnt und schlechte Kost und wenig Geld kriegt. Dahingegen, wenn wir Piraten wären, dann hätten wir höchstens die Segel zu trimmen, dabei das Beste zu essen und zu trinken, könnten nach einer Kreuzfahrt von sechs Monaten die Seefahrt aufgeben und den Rest unsers Lebens wie Fürsten an Land zubringen.«

Thode brach in ein schallendes Gelächter aus.

»Mensch«, sagte er, »för so en Schapskopp hadd ick di wahrhaftig nich holln! Dat kann doch din Ernst nich sin! Du büst noch keen Pirat west, ebensowenig as wi anern. So'n Räuberpack möt noch düller arbeiten, as Janmaat up'n Kohlenschipp, und dorbi kann dat jeden Ogenblick 'n Kugel in Kopp oder 'n Messerstich von sin Oberbanditen gewärtig sin. Un de Kriegsschepen, de achter so'n Rackertüg her sin doon, un de Mordtaten, die jeder Pirat up sin Gewissen hat! Nee, Maat, bleib mich von's Leib mit din Seeräuberei, ick dank dorför.«

»Hat ja noch keiner verlangt, dat du Pirat werden sollst«, antwortete Wenzel ruhig. »Ich behaupte nach wie vor, daß Seeraub nicht das schlechteste Handwerk ist. Mordtaten sind dabei durchaus nicht nötig. Es ist ja