



**Цифрова колекція наукової бібліотеки Державного
природознавчого музею НАНУ**

**Digital collection of the scientific library of the
State Museum of Natural History
of the National Academy of Sciences of Ukraine**

Dinckelberg Hugo Nordlandfahrt. Eine Reise auf dem Hamburger Doppelschrauben Schnelldampfer "Auguste Victoria" nach Norwegen bis zum Nordcap und nach der Insel spitzbergen und zwei Raisertage in Vergen / von Hugo Dinckelberg. – Hamburg: Verlagsanstalt und Druckerei A.G. (vorm. I.F. Richter). Königl. Hofbuchdruckerei und Verlagshandlung, 1898. – 129S.

Download a copy of the book from the site:

<https://libsmnh.com.ua>

Permanent link to the book page:

https://libsmnh.com.ua/books/dinckelberg_hugo/nordlandfahrt_eine_reise/

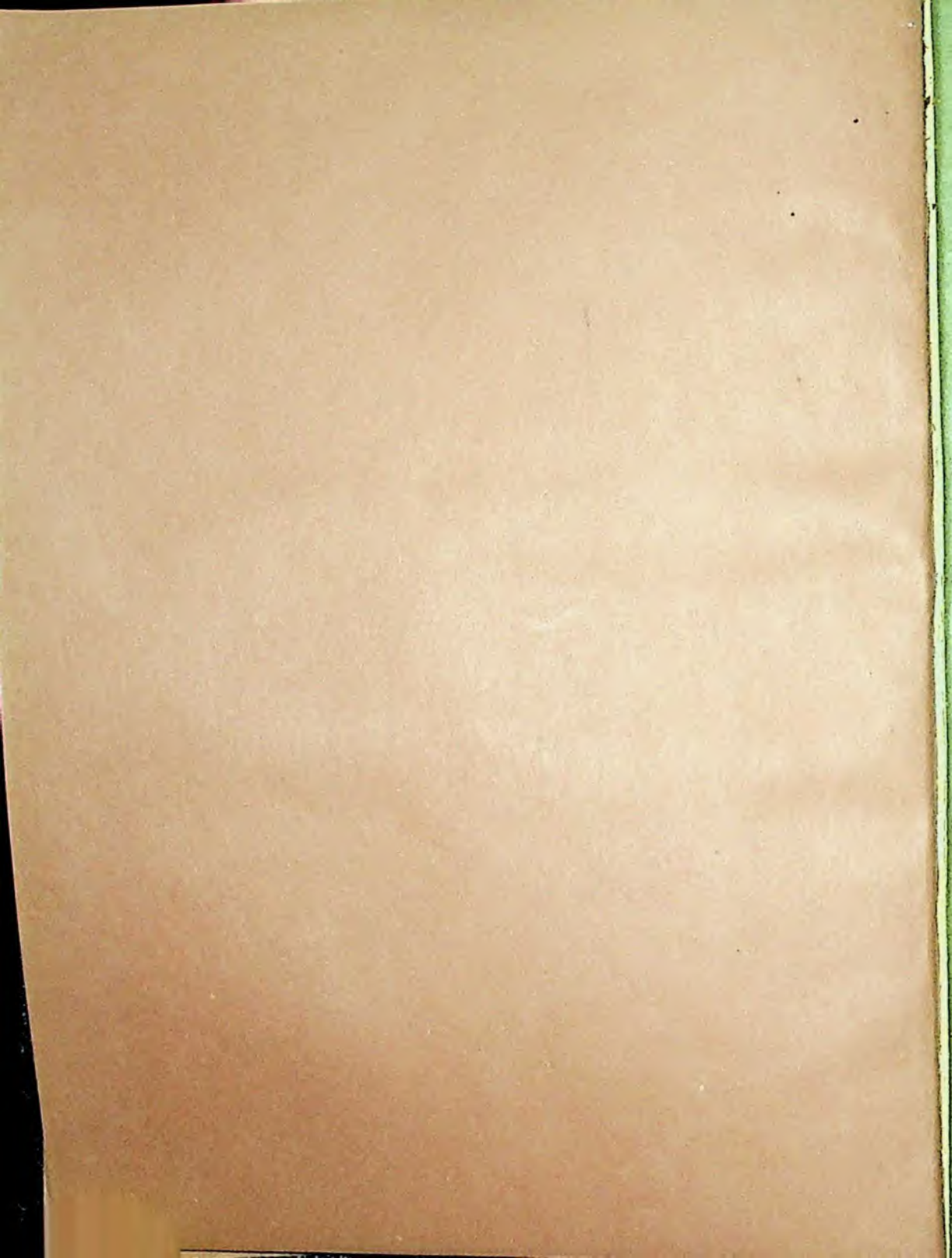
Biblioteka Muzeum im. Dzieduszyckich
we Lwowie.

S₂. 14.c N^o 114.

(7) 1418



~~1332~~





DINCKELBERG, NORDLANDSFAHRT.



VERLAGSANSTALT und DRUCKEREI A.-G.
(vorm. I. F. RICHTER) in HAMBURG.

1990.

✓
Nr. inv. 12022
A - 1418.

Nordlandsfahrt.

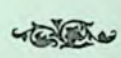
Eine Reise auf dem Hamburger
Doppelschrauben-Schnelldampfer „Auguste Victoria“
nach Norwegen bis zum Nordcap und nach der Insel
Spizbergen und zwei Kaisertage in Bergen.

11. 482

Von

~~2332~~

Hugo Dintelberg.



Hamburg 1898.

Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. (vorm. J. f. Richter).
Königl. Hofbuchdruckerei und Verlags-handlung.

Druck der Verlagsanstalt und Druckerei N. G.
(vorm. J. F. Richter) in Hamburg.

Inhalt.

1. Capitel.	Von Hamburg nach Odde.....	Seite 1.
2. "	Molde, Naes und Trondhjem	" 18.
3. "	Die Fahrt zum Nordeap	" 33.
4. "	Spitzbergen	" 52.
5. "	Tromsö, Digermulen, Maraaß und Gud- vangen	" 71.
6. "	Zwei Kaisertage in Bergen	" 94.
7. "	Die Heimkehr	" 121.



Von Hamburg nach Odde.

Mein Bruder ist eine alte Seeratte. Er hat fast alle bekannten Meere unter englischer und amerikanischer, Hamburger und Bremer, dänischer und spanischer Flagge durchkreuzt und Kauffahrteischiffe aller Art und Größen bis zum ersten eisernen deutschen Segelschiff geführt, er hat die Reise um die Erde und zwar um das Cap der guten Hoffnung und um das Cap Horn herum und in den ostasiatischen Gewässern bis zum Amurslusse und nach Kamtschatka hinauf und mehrere wichtige Fahrwasser-Entdeckungen und wissenschaftliche Beobachtungen gemacht, welche seinerzeit in den Annalen der Hydrographie und Meteorologie der kaiserlichen Admiralität veröffentlicht worden sind. Und dieser Seemannsbruder hatte es mir schon in der Jugend mit seiner Liebe für das große, weite Meer und sein Wellen und Wogen angethan, so daß ich auch einmal eine Reise über's große Wasser, eine Spritzfahrt nach Westindien unternahm, und die Liebe zur See ist in uns Beiden lebendig geblieben, in dem sich in einem reizvollen Uferstädtchen des böhmischen Elbestromes von seinen Meeresfahrten ausruhenden Seemannsbruder und in

der in den Harzbergen hausenden Landratte. So oft wir in dem letzten Jahrzehnt zusammenkamen, hieß es: „Wir müssen zusammen noch einmal eine Seereise machen,“ und da sendet mir vor zwei Monaten das liebe Bruderherz einen Prospekt der Hamburg-Amerika-Linie, der früheren Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, für eine Nordlandsfahrt des großen Doppelschrauben-Schnelldampfers „Auguste Victoria“ bis nach dem Nordcap und von dort sogar in das Polarmeer bis nach Spitzbergen hinauf und schreibt bald darnach, nachdem die Lust geweckt war: „Das wäre so etwas für uns, ich möchte dabei sein, Du gewiß auch, mache Dich frei, Rendezvous am 28. Juni im Hotel „Kronprinz“ an der Alster in Hamburg.“ Einige Ueberlegung, etwas Disputiren mit der treuen Lebensgefährtin, von welcher wir uns für die Dauer dieser See- und Studienreise ausnahmsweise trennen zu müssen vermeinten, und die Antwort lautete: Am 28. in Hamburg! Wir haben es, erfrischt zu Frau und Kindern zurückgekehrt, nicht bereut, ja wir preisen diese Nordlandsfahrt als die schönste unserer Reisen, sie alle übertreffend an Großartigkeit und Erhabenheit der Eindrücke und Erlebnisse. Von seltenem Glück waren wir begleitet, fast immer begünstigte das Wetter unsere herrlichen Fahrten durch die meilenlangen norwegischen Fjorde und unsere Ausflüge auf dem Lande, wir sahen in großer Klarheit den leuchtenden Sonnenball um Mitternacht, wir konnten trotz vorher herrschender trüber Ausichten die nördlichste Felsenkante Europas, das Nordcap, erklettern, wir durften, nachdem wir lange in einem Nebelmeere gelegen, bei hellem Sonnenlichte Spitzbergen betreten und uns an

seiner eifigen Schönheit erbauen und hatten schließlich noch das Glück, mit der „Hohenzollern“ zusammenzutreffen und des deutschen Kaisers Majestät auf unserem Schiffe begrüßen zu können.

Die auf 21 Tage berechnete Nordlandsfahrt sollte am 1. Juli beginnen. Drei Vortage widmeten wir in Hamburg dem Auffrischen lieber Erinnerungen, indem wir auf der Alster nach Uhlenhorst, auf der Elbe nach Blankenese fuhren, außerdem wurde der großartigen Hamburger Gartenbauausstellung ein Besuch abgestattet und auf einem von der „Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Elbe- und Saaleschiffer“ uns gütigst zur Verfügung gestellten Dampfboote eine Hafenrundfahrt unternommen, welche einen tiefen Ein- und interessanten Ueberblick über die Seehandelsmacht Hamburgs gewährte. Wir bewunderten das riesige Freihafengebiet, den neuen Fünfmasterr Potösie, den dreitausend Centner hebenden Ladekran und am Nordende aller Quai- und Werftanlagen das große schwimmende Dock, in welchem gerade, dem Meere enthoben, ein einem vierstöckigen Hause ähnelndes Schiff zum Ausbessern lag.

Die „Auguste Victoria“ war zur Reise zwischen Hamburg und Cuxhaven bei Brunshausen bereit; nach der uns in den Bureau der Hamburg-Amerika-Linie gegebenen Auskunft sollte uns dorthin von den Passagierhallen der Gesellschaft aus der Dampfer „Blankenese“ um die Mittagszeit des 1. Juli bringen. Und von 11 Uhr an rollte vor diese Halle Wagen um Wagen mit einer gar bunten Reisegesellschaft und hoch aufgethürmten Gepäckstücken. Dank gewandter Leitung und umfassender

Arbeitskräfte ging die Expedition schnell und glatt von statten, und kurz vor 1 Uhr setzte sich nach manchen rührenden Abschiedsscenen der bekannte Elbedampfer stromabwärts in Bewegung. Sofort wurde den Passagieren eine gedruckte Schiffsliste überreicht, die auch sogleich eifrig studirt wurde, um während der Reise noch oft über Namen, Stand und Herkunft der Mitreisenden bereitwilligst Auskunft zu geben. Die Zahl der Passagiere betrug 265, außerdem mehrere Kinder und einige Bedienstete. Von der angegebenen Zahl waren 165 Herren, 59 Frauen und 47 Fräulein. Das deutsche Element, welchem wir die österreichisch-ungarischen Bundesgenossen zurechnen, hatte eine knappe Mehrheit, besonders knapp an Frauen, da die Mehrzahl der deutschen Frauen — die Hamburger ausgenommen — für solche Fahrten noch nicht genügend vorbereitet erscheint, während Engländerinnen und Amerikanerinnen diese Reisen schon sportmäßig betreiben, so daß die Zahl der englischen Familien groß war und noch größer die der amerikanischen. Auch Franzosen waren an Bord und eine westindische Familie mit einer schwarzen Gesellschafterin in moderner Straßentoilette. Als Herkunftsorte der Amerikaner seien genannt New-York, Brooklyn, Cincinnati, San Francisco, Newton, Boston, St. Louis, New-Haven, Chicago, Baltimore, Albany, Galveston und San Antonio in Texas.

Die Elbefahrt bot Dem, der die Strommündung und den dortigen Aus- und Eingangs-Seeverkehr kennt, nichts Besonderes, aber mit Wohlgefallen ruhten Aller Augen doch auf diesem Verkehre und auf dem hübschen rechten Elbufer mit seinen bewaldeten Höhenzügen

und den schmucken Städtchen, Flecken und Villen, deren Bewohner vielfach den Passagieren der „Blankenese“, deren Bestimmung die seemännische Bevölkerung kannte, Taschentuch-Grüße zuwinkten. Näher und näher kam der Dampfer seinem Ziele Brunshausen, wo in früheren Zeiten die Leichtmatrosen oder flügeren Schiffsjungen, mit einem Hamburger Thaler für Fahrt und Nachtquartier ausgestattet, von den einfahrenden Handelsschiffen zur Ordnung der Steuerpapiere zurückgelassen wurden, und lebhafteste Bewegung und Erregung kamen in die dichtgedrängt auf dem Decke sitzenden und stehenden Menschen, als in der Ferne die ersten Umrisse des großen Doppelschrauben-Schnelldampfers „Auguste Victoria“ sichtbar wurden. Höher stiegen die drei Schornsteine und die zwei Masten und der gigantische Schiffsrumpf aus dem Wasser empor, und bald, gegen 2 $\frac{1}{2}$ Uhr, legte unser Dampfer wie ein Boot an Steuerbord des Riesen an. Respectvoll und neugierig schauten wir zu ihm hinauf. Die Weisen der Schiffscapelle waren uns schon von weitem entgegengetönt, Capitän, Officiere, Bootslente und Stewards in großer Zahl empfingen uns auf dem Oberdecke des Schiffes, dem Uebergehen der Passagiere folgte das Ueberladen des Gepäcks, Stewards und Matrosen eilten, dieses in den Cabinen und den Gepäckräumen unterzubringen, und bald waren die Wohnstätten für die dreiwöchentliche Seereise aufgesucht und die Gesamträume des Schiffes einer ersten flüchtigen Untersuchung unterworfen.

Die „Auguste Victoria“ war zur Zeit dieser Reise, nachdem sie mit einer in die Mitte des Schiffes eingefügten Verlängerung um 60 Fuß zum zweiten Male vom

Stapel gelaufen ist, das größte Schiff der deutschen Handelsmarine und der Stolz der deutschen Schiffsbaukunst, die aber schon wieder nach noch größeren Triumphen trachtete. Das Schiff hat eine Länge von $157\frac{1}{2}$ Metern, während seine größte Breite 17,07 und seine Tiefe 11,58 Meter beträgt. Es liegt durchschnittlich 24 Fuß tief im Wasser, während sich über dem eigentlichen Schiffs- oder Hauptdeck noch das Oberdeck und das Promenadendeck und noch höher hinter der Commandobrücke Kartenhäuschen, Capitänscajüte und Ruderhäuschen aufthürmen. Die Besatzung des Schiffes besteht aus 1 Capitän, 1 ersten, 2 zweiten, 1 dritten und 1 vierten Officier, je 1 Zahlmeister, Unterzahlmeister und Assistenten, Arzt, Heilgehilfen und Barbier, 32 Bootsleuten und Matrosen, einem dem Obermaschinenisten unterstellten Corps von 150 Köpfen (Maschinisten, Heizern und Kohlenziehern), ungefähr 20 Köchen, Bäckern, Fleischern und 60 bis 70 Stewards und Stewardessen. Insgesamt waren rund — hie und da fand ein Zu- und Abgang statt — fünf und einhalbes Hundert Menschen an Bord. Die Ausstattung des Schiffes ist eine luxuriöse, der obere Speisesaal, der Sitzplätze für 159 Personen hat, während der untere 137 zählt, wobei auf dieser nur erstclassigen Fahrt der Speisesaal zweiter Cajüte außer Berechnung bleibt, der Damensalon, das mit einem kostbaren Flügel ausgestattete Musikzimmer und der Rauch- und Bieralon können mit ihrem Stucke, ihrem Golde und ihren Malereien wohl, von der Höhe der Räume abgesehen, einen Vergleich mit dem berühmten Café Luitpold in München aufnehmen, ja sind unserem Geschmacke nach fast zu reich, zu überladen; der Amerikaner

aber liebt es so, und dem muß die Hamburg-Amerika-Linie Rechnung tragen. Dieser Ausstattung entspricht die leibliche Verpflegung an Bord, sie gleicht der eines Hotels am Lande allerersten Ranges und befriedigt den vorwöhntesten Gaumen. Electrisches Licht strahlt durch alle Räume, und peinlichste Sauberkeit herrscht in jedem, vornehmlich natürlich in den Gesellschafts- und Wohnräumen, den Cabinen. Die ungeheuren Dampfkessel und Maschinen des Schiffes, welche 12000 Pferdekkräfte haben und durchschnittlich jeden Tag bei ruhiger Fahrt 4 bis 5000 Centner Kohlen verpeisen, und das Doppelschraubensystem ermöglichen dem Riesenschiffe eine Fahrgewindigkeit bis zu 20 Knoten = 37 Kilometern in der Stunde. Dadurch erklärt es sich, daß das Schiff, alle kleineren Dampfer immer überholend, diese Nordlandsfahrt von 4500 Seemeilen trotz stunden- und tagelanger Ankerruhe und zeitweilig gebotener langsamer Fahrt in 21 Tagen zurücklegen kann. Für die größtmögliche Sicherheit des Schiffes und seiner Passagiere sorgen die wasserdichten Längs- und Querschotten, in erster Reihe aber die vortreffliche Führung des Schiffes, ein bewährter Capitän, tüchtige Officiere und Ingenieure und die besten Lootsen Norwegens.

Etwa eine Stunde nach unserer Ankunft, bei steigender Fluth, hob die „Auguste Victoria“ ihren gewaltigen Anker und dampfte dem Meere zu. Wir passirten die großen, thurmsförmigen Schleusen des Kaiser-Wilhelm-Canals bei Brunsbüttel und gegen 5 Uhr, als wir das erste Mal an Bord einnahmen, Cuxhaven. Nun lag das Meer, die weite Nordsee vor uns, und eine frische

Brise gab ihm jene reizvolle Bewegung mit schaumgekrönten Wellen, welche wir das Athmen des Meeres nennen. Gegen 7¹/₂ Uhr passirten wir Helgoland, dessen Umrisse wir links hinaus trotz eingetretenen trübem Wetters erkennen konnten, wie durch die feuchte Luft auch die Lichter von Kriegsschiffen herüberleuchteten. Früher als sonst senkte sich dann bei trübem Wetter die Nacht auf Schiff und Meer herab, und nur hie und da kündete ein Licht, hoch oben am Mast eines treibenden Fischerfahrzeuges angebracht, daß wir nicht allein auf dem Meere schwammen. Nur schwer konnte ich mich von dem Zauber, den dasselbe stets auf mich ausgeübt, trennen, um Cabine und Coje aufzusuchen. Mit dieser Nacht herberge konnten wir übrigens dank der sachkundigen Wahl meines Bruders und dem Rathe eines ihm befreundeten Capitäns recht sehr zufrieden sein, die Cabine 47, eine der größten, lag im Bug, fern von störendem Lärm. Der liebevolle Zeltgenosse überließ dem Kriegsinvaliden die untere Coje, während er auf der Leiter in die obere kroch, aber nur einmal. Für die zweite Nacht bettete sich der Schlaffkamerad auf den Sitzpolstern der Cabine unter dem Fenster, vulgo Ochsenauge, und zur dritten Nacht bezog er die gegenüberliegende Cabine, welche unbefetzt war und dem Herrn Capitän von der Schiffsverwaltung gern überlassen wurde. So hatte Jeder von uns eine geräumige Cabine für sich allein.

Die erste Nacht an Bord war für mich eine ziemlich schlaflose, bei der frischen Brise stampfte das Schiff mit seinem Vordertheile kräftig in die See hinein, und ich lauschte dem Anschlägen der Wogen an die

Schiffswände. Früh war ich wieder an Deck und ergögte mich an den ewigen Schönheiten des Meeres. Eine steife nördliche Brise stand uns bei bedecktem Himmel entgegen. Es war schwer, sich auf dem Vorderdeck zu halten. Die Seekrankheit forderte von den Damen die ersten Opferungen. Kräftig setzte das große Schiff in die schäumende See ein, die Wogen zischten am Bug empor und warfen ihre Schaumkronen bis auf das Promenadendeck empor. Kein anderes Schiff war weit und breit zu sehen. Wir hatten die großen Verkehrs- und Handelsstraßen des Continents und dessen Verbindungslinien mit englischen und dänischen Häfen überschritten und fuhren auf einsamer Straße stundenlang. Da brach die Sonne durch die Wolken und schuf köstliche Lichtbilder im Gewölk, auf dem dunkel-, fast schwarzgrünen Wasser, als welches es von der Höhe des Schiffes herab erschien, und in dem smaragdgrünen Schillern des Schaumes, wie ein gleichfarbiger breiter Streifen weithin das Kiellwasser zeigte, dessen Ruhe nur langsam wieder in das große Wellen und Schäumen der See verwandelt wurde. Diese Schaumkämme setzten sich fort bis zum fernen Horizonte, gleichmäßig nach allen Himmelsgegenden hin; auf dem bewegten Meere fuhr einsam ein schwimmender Palast. Hunderte von Menschen an Bord, und doch das Gefühl der Vereinsamung, jenes ergreifende, wehmüthige und wiederum stolz erhebende Gefühl, das der Anblick des Meeres, nur von Himmel und Wasser uns einflößt.

Daß wir uns dem Lande näherten, zeigten die Lothungen mit dem großen Bleiloß, in dessen Innern zugleich eine Glasröhre steckt, deren chemischer Inhalt

den Druck und damit die Tiefe des Wassers angiebt, und bald ertönte auch von Mund zu Mund der Ruf: „Land! Land! Dort Norwegen!“

Wir näherten uns gegen Mittag den starren, fahlen Felswänden, fuhren durch den Außenrand des Stavangerfjords, an dessen südlicher Innenseite die Stadt Stavanger liegt, passirten Skudsnäs, die Südspitze der Insel Karmö und dampften nun in den ersten norwegischen Fjord, den Karmösfund hinein. Ernste, düstere Ausblicke! Die schroff zum Meere abfallenden Felsen des Festlandes und der vorlagernden Insel grau und schwärzlich-weiß, fast ohne Vegetation, kalt, ehern, majestätisch wie die Ruhe des Todes. Hie und da eine niedrige Uferstelle mit einzelnen Häusern und Matten und Feldern in grünlich gelbem Scheine. Dort spielt ein Sonnenstrahl um die Spitze einer einsamen Kirche. Es wird die norwegische Lootsenstation Hoievarde auf der Insel Karmö erreicht, der Dampfer hemmt seine Fahrt und läßt nach der Hafenvorschrift nahe der Küste den Anker in den Grund fallen, um den Zollbeamten an Bord kommen zu lassen und den zweiten norwegischen Lootsen — der erste war schon von Hamburg aus mitgegangen — aufzunehmen. Nach kurzer Pause geht die Fahrt weiter, wobei das schöne Schiff seine staunenswerthe Steuerkraft und Manövrirfähigkeit uns zum ersten Male zeigt. Die Fahrt ging an dem Städtchen Haugefund, auf dem Festlande der Nordspitze Karmös gegenüberliegend, einem bedeutenden Platze für den Heringshandel, mit dem Haraldshaug, dem Grabstein für den König Harald Harfagar, vorüber und dann in den berühmten Hardangerfjord hinein, der sich erst

zwischen dem Festlande und einer großen Zahl von Inseln hinzieht und dann tief in das Land einschneidet.

Die Natur dieser Fjords, dieser tiefen Einschnitte des Meeres in das Land oder, wenn man so sagen will, auch der sich zum Meere erweiternden gewaltigen Gletscherbäche des norwegischen Felsenlandes, ist von ergreifender Schönheit. Steil, oft nahezu senkrecht fällt der gewaltige Gebirgsrücken Norwegens zum Meere und den Fjorden ab. Und von riesiger Höhe sind diese Felswände; denn 59 000 Quadratkilometer des Landes liegen höher als 1 000 Meter über dem Meere und 91 000 Quadratkilometer noch über 500 bis 1 000 Meter. Zerrissen, zerflüftet sind diese starren Wände, die meist mit spitzen Zacken in die Wolken hineinragen. Auf den Gipfeln und in den Spalten des Hochgebirges liegt ewiger Schnee, während die sommerliche Schmelze schäumende Giegbäche und schleierähnliche Wasserfälle zu Hunderten und Tausenden zum Meerwasser hinabrauschen heißt. Und während draußen an den westlichen Meeresbuchten diese Felswände auch am Fuße kahl und todt sind, breiten sich vielfach in den vor rauherer Luft und dem Peitschen der Wogen geschützteren Fjords tiroler Landschaften zu Füßen der Felsen aus. Da giebt es buntwechselnde Bilder, und bei mancher neuen Biegung der oft mehrere Kilometer breiten und sich bis zu mäßiger Flußbreite verengenden Wasserstraße entströmen Ausrufe der Ueberraschung und Bewunderung den glücklichen Nordlandsreisenden. Je tiefer man in die Fjorde hineinkommt, desto größer wird das Leben in denselben. Neben einzelnen Fracht- und kleinen norwegischen Passagierdampfern segeln und rudern

Böte über die Wasserflächen dahin, Schiffer und Fischer, aus denen ja fast ausschließlich die norwegische Küstenbevölkerung besteht, gehen ihrem harten Berufe nach. An den Küstensäumen werden zahlreicher die Fischerhütten und die kleinen Handlungshäuser, die vielfach, wo nur dem harten Boden etwas abgerungen werden kann, von einem bescheidenen landwirthschaftlichen Betriebe, von einigen Roggen-, Hafer- und Gerstenfeldern und Kartoffeläckern umgeben sind. Wie dazu oft jede Krume Erde in den Felsenspalten benutzt wird, ist bewundernswerth und rührend anzuschauen. Und die Eigenthumsgrenzen zwischen diesen „Gehöften“, die oft nur aus einem Häuschen und einem Gebäude, das Scheune, Stall und Fischkammer zugleich ist, bestehen, bilden in dem — buchstäblich zu nehmenden — steinreichen Lande nicht Holzzäune, sondern Steinmauern, die oft in kühnen Bögen an den Felsabhängen hochgehen.

Als wir das nordöstliche Ende des herrlichen Hardangerfjords bei Skenfarsnäs erreicht hatten, wandte sich der Dampfer gen Süden, um in den noch engeren Sörffjord einzufahren, dessen Endpunkt, an welchem die Ortschaft Odde liegt, unser heutiges Reiseziel sein sollte. Der Hardanger- und der Sörffjord umspülen die Füße des folgefond-Gebirgsrückens, dessen schneebedeckte Gipfel oft zu uns herüberblicken. Dort kommt uns wieder ein Dampfer entgegen, ein kleiner Hamburger, der auch Passagiere führt, die Taschentücher winken Grüße hin- über und herüber, dann folgt ein norwegischer Passagierdampfer, der zwischen Odde und Bergen fährt, und nach norwegischer Sitte begrüßt er uns mit Geschützdonner,

was sofort von unserem Schiffe erwidert wird; unsere Schiffscapelle spielt die norwegische Nationalhymne und läßt „Deutschland, Deutschland über Alles“ folgen, in welche Musik unser Gesang freudig einstimmt. Noch eine Biegung, und am Ende des Fjords wird ein kleines Städtebild sichtbar und wächst an Lieblichkeit, je näher wir kommen. Ein hölzernes Kirchlein und ein hölzernes, aber stattliches Hotel, wie die Gast- und Logirhäuser auch in Norwegen genannt werden, geben der kleinen Ortschaft, die sonst nur aus bescheidenen Häuschen besteht, ihr Gepräge. Der Anker rasselt zum Meeresgrunde hinab, wir liegen vor Odde. Musik- und Geschützdonner, der in den Bergen mächtig wiederhallt, begrüßen die Landung nach achtsündiger großartiger Fjordfahrt um 10¹/₂ Uhr Abends.

Der folgende Tag war Landausflügen gewidmet, welche, wie zumeist alle folgenden, Beyers Touristenbureau in Bergen leitete. Diese Ausflüge galten dem Buarbrae-Gletscher und den Wasserfällen Hildagfos, Lotefos, Skarsfos und Espelandsfos. Fos heißt Fall. Zwei Barkassen, durch Benzinmotoren getrieben und ob ihrer Schnelligkeit und ihres Fehlens von Rudern und Schornstein von den Norwegern immer viel bewundert, übernahmen das Anlandbringen der Passagiere, die nun zum ersten Male Gelegenheit hatten, aus einem kleinen Boote von der Wasserfläche aus die gewaltigen Höhen- und Längenverhältnisse der „Auguste Victoria“ zu bewundern. Am Ufer empfingen uns die vom Reisebureau bestellten Wagen, zumeist — Landauer und Chaisen sind selten, auch unpraktisch für die Gebirgsfahrt — sogenannte

Stolfjaerren neben einigen Kariols für einen einzelnen Fahrgast. Diese Fuhrwerke sind zweirädrig, werden von einem Pferde, das zwischen einer an der Brust befestigten Gabeldeichsel ohne Stränge geht, gezogen und haben einen etwas schmalen Sitz für zwei bezw. einen Fahrgast, während der Kutscher dahinter sitzt. Die norwegischen Pferde sind kleine Gebirgspferde, munter, zuthunlich und anspruchslos. Werden sie auf der Fahrt durstig, löschen sie den Durst, im Laufe innehaltend und nach der Seite ausbiegend, an einem der zahlreichen kleinen Wasserbäche. Der Preis des Pferdchens beträgt 3 bis 400 Kronen, die Kutscher sind zumeist Besitzer des Gefährtes und Pferdes und betreiben das Geschäft in den drei Sommermonaten als Nebenerwerb.

Odde bedeutet Landzunge, und von der Richtigkeit dieser Bezeichnung konnten wir uns überzeugen; denn wie eine Zunge reckt sich die kleine Landschaft zwischen hohen Felswänden in den Fjord hinaus, Odde bildet die Grenzscheide zwischen jenem Theile des weiten langen Felsenthales, das von Wasser, und jenem, das hauptsächlich von Land erfüllt ist, durch welches aber Fluß- und Gletscherwasser zum Meere hinabrauscht. Die Fjordnatur erschien uns darnach auf der Wagenfahrt nur im engeren Rahmen, aber um desto gewaltiger beim Hinaufschauen zu den steilen Felswänden. Zur Seite eines wild über mächtige Felsblöcke hinschäumenden Flusses trägt uns unser Karren landaufwärts, an besonders steilen Stellen müssen wir ihn auf kurze Strecken verlassen und zu Fuß hinaufsteigen. Bald erreichen wir ein großes Becken, in welchem sich der Fluß zu einem See (Sandven-

See) erweitert hat, über den ein kleiner Dampfer die Verbindung zwischen den Häusergruppen Vastun und Jordal herstellt und über den aus weiter und hoher Ferne der Buarbrae-Gletscher zu uns herüberschaut. Er senkt sich, massig in der Höhe, spitz nach unten zulaufend, mit einer leichten Biegung in die Thalschlucht hinab. Das Entfernungsschätzen, zumal über die Wasserfläche hin, täuscht, der Besuch des Gletschers, an dessen Ausläufer sich auch eine schöne Eishöhle befindet, beansprucht bei einem rüstigen Bergsteiger zwei bis drei Stunden, wird aber durch den Blick auf die unermesslichen grünschildernden vereisten Flächen reichlich belohnt. Die Ausdehnung des Buarbrae-Gletschers wird auf 37 Quadratkilometer geschätzt, während seine Tiefe an mehreren Stellen nach der Lage der Berge einige hundert Meter betragen muß.

Von wilder Romantik ist die weitere Auffahrt in dem Flußthale. Mit Stolz sagt der Kutscher, der gebrochen deutsch spricht, als er uns rechter Hand den Hildagfos zeigt und schon von den drei anderen großen Wasserfällen am Ende der Fahrt plaudert: „De tüske Kaiser hier gewesen!“ Ja, Kaiser Wilhelm II. liebt diese von Riesenwänden begrenzte schmale Landstraße, neben welcher es mächtig sprudelt und schäumt. Acht Tage nachher sollte Se. Majestät hier wieder verweilen, die „Hohenzollern“ vor Odde liegen und sich leider das traurige Unglück ereignen, welches einem Officier des Kaiserjagdes, dem Sohne des Militärcabinetsherrn von Hahnke, einen jähen Tod brachte. Der Lieutenant zur See v. Hahnke machte diese Tour auf dem Rade, wuschte sich den Schweiß, das Rad kam auf dem abschüssigen

Wege ins Rollen, schlug gegen einen der in Zwischenräumen zum Flusse hin aufgestellten Prellsteine und schoß über diesen hinweg in das wildschäumende Wasser, das seine Beute nicht wieder herausgab. Nur einen Schrei des Unglücklichen will man noch gehört haben. Der Kaiser, tief ergriffen von dem Unglück, bot die ganze Besatzung der „Hohenzollern“ auf, die Leiche zu bergen, und bat die norwegischen Fischer um ihre Mithilfe, eine Belohnung von 1000 Kronen für das Auffinden aussetzend, aber alle Bemühungen waren zunächst umsonst. Es wurden nacheinander an der Unglücksstätte drei mit Steinen beschwerte Puppen in den Fluß geworfen, der Strudel zog sie hinunter und gab sie nicht zurück. Die Norweger erklärten, die Leiche würde unter einem der großen Felsstücke liegen, und, wenn überhaupt jemals wieder, erst zum Herbst, beim Nachlassen oder Aufhören der Schneeschmelze zum Vorschein kommen. Und sie sollten Recht behalten. Am Ende des Sommers wurde die Leiche, mehrere hundert Schritt unterhalb der Unglücksstätte, nachdem man an dieser erst das Fahrrad gefunden hatte, arg zerrissen entdeckt, geborgen und nach Deutschland gebracht.

Nach anderthalbstündiger Fahrt hatten wir das Ziel erreicht. Ein großartiger Anblick bot sich dort, wo übrigens auch schon ein hübsches Wirthshaus Erfrischungen reicht. Oberhalb desselben stürzt in zwei getrennten Läufen, von denen sich kleinere Rinnen wieder abzweigen, der Fluß, dessen Fortsetzung unter uns zum Meere hinunterströmt, aus dem Reinsaas-See kommend, springend, gleitend, fallend, tosend und schäumend, von weißem,

wiederaufspringendem Gischt umwirbelt, aus einer Höhe von etwa tausend Fuß in den felsigen, zerklüfteten Abgrund hinab. Es sind dies der weltberühmte Eotefos und der Skarsfos, denen gegenüber, auf der anderen Seite des Felsenthales der Espelandsfos hinabgleitet und zwar vorwiegend in der Form eines Schleiers. Die Todtenstarre der Felsen, der saftgrüne Grund des Thales, das wilde, unbändige, ruhelose Springen und Schäumen der drei, zu einem Ziele eilenden Wasserfälle bilden Gegensätze von ergreifender, unvergeßlicher Wirkung.

Prächtige Landschaftsbilder zogen vor unseren Augen auch bei der Rückfahrt vorüber, das schönste entrollte sich, als wir, neben uns das wilde Gewässer, voraus über das liebliche Odde hinweg unser Schiff ruhig im Hafen liegen sahen, dessen Felsenwände im Hintergrunde durch hohe, weite Schneekronen abgeschlossen wurden. Noch ein kurzes Verweilen im „Hotel Hardanger“, um Grußkarten an die Lieben in Deutschland zu schreiben, dann wieder mit der Barkasse an Bord, wo uns die Schiffskapelle empfing und wir das Deck der „Auguste Victoria“ mit dem glücklichen Gruße betraten „Wedder to Hus“.

Molde, Naes und Trondhjem.

Als vor Odde zur festgesetzten Abendstunde wieder Alles an Bord war, verließ unsere „Auguste Victoria“ ihren Ankerplatz und trat nach einer eleganten Wendung die Rückfahrt durch den Sörf- und einen Theil des Hardangerfjords an, um sich von der Insel Terö nordwestlich zu wenden und durch den Børnefjord wieder das freie Meer aufzusuchen. Die abendliche Fahrt erfolgte bei bedecktem Himmel. Die Wolken hingen tief an und zwischen den Bergen herab und schienen aus einiger Entfernung innerhalb des Seekessels so dicht über dem Wasser zu schweben, daß man meinte, beim Darunterhinfahren sie ergreifen zu können. Wunderliche Wolkengebilde waren es, die von den Felspitzen wie Gletscherbäche herabglitten. Als wir früh 4 Uhr das offene Meer erreicht hatten, fühlte man dies in der Coje, das Wiegen, Schwanfen und Stampfen des Schiffes kündete bewegte See an. Beim Ankleiden wurde man in der Cabine von einer Wand zur anderen, die glücklicherweise nicht weit voneinander entfernt sind, geworfen. Aber herrlich das See- und Landschaftsbild von Deck aus!

Gegen Westen schaumgekrönte Wogen weit, weit hinaus, gen Osten die norwegische Küste mit ihren vorliegenden Inseln, hinter welchen Bergen liegt, das wir später besuchen sollten, die hohen, bald spitzen, bald tischartigen Felsen, steil, wie überall, zum Meere abfallend, und alle im Sonnenscheine. Die Schiffsmusik spielte „Das ist der Tag des Herrn!“ und zwei Choräle. Es war Sonntag und auch noch ein politischer Festtag, das Nationalfest der Amerikaner, der Tag der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten. Die nordamerikanischen Passagiere, Männlein und Fräulein, trugen kleine Flaggen mit dem Sternenbanner in Zeug, in Gold oder Silber, und Kommando und Verwaltung des Schiffes hatten für ihre guten Kunden besondere Aufmerksamkeit. Auf dem Piano, das vor dem Mast im oberen Speisesaal stand, thronte eine Büste Washingtons in hübscher Flaggen- und Birkenreisler-Dekoration, und kleine nordamerikanische Flaggen wehten über und auf jedem Tische, der allein oder vorwiegend von Amerikanern besetzt war. Auch die Tischkarte zum Diner war ganz nordamerikanisch, übrigens künstlerisch schön und geschmackvoll, und der Hamburg-Amerika-Linie entsprach des Menus Abschluß: Amerikanische Vanille-Eiscreme und Hamburger Backwerk. Ob der Oberkoch dabei wohl etwas Politik getrieben hat? Recht lebhaft ging es bei Tische zu, die Feiernden sangen einige ihrer Lieblingslieder. Freilich einige Lücken hatten die Tafeln, die zum ersten Male mit dem sogenannten Sturmrahmen zum Halten der Teller und mit den Messinghüllen für Flaschen und Gläser belegt waren; denn selbst einige Amerikanerinnen theilten

mit deutschen Damen das lächerlich-fürchterliche Loos der Seekrankheit. Meinem Bruder schaute aber die ganze Seemannslust aus den Augen, er meinte: „So ist's schön. Gute Brise, bewegte See, klare Luft.“ Und ich pflichtete ihm bei und wir labten uns an dem Leuchten der Sonne auf dem Meere und auf der Küste, während der Wind uns die Bärte zerzauste. Wiederum stundenlang kein Schiff außer dem unsrigen auf weitem Meere; erst als wir uns der Küste wieder näherten, um in den Mosdefjord einzufahren, begegneten wir kleinen norwegischen Schiffen und Fischerbooten, die sich dicht an der Küste hielten. Gegen Mittag fuhren wir mit Nordnordost-Kurs hinein in ein Gewirr von Inseln. Zuerst kam auf diesen ein Leuchtthurm in Sicht, dann wurde ein einzelnes Haus mit Freuden begrüßt, eine Lootsen- und Fischerstation, und dann passirten wir die größere Fischer- und Handelskolonie Halesund. Sie liegt malerisch zwischen den Felsenwänden eingebettet. Ihr und uns wurde eine Freude zu Theil, indem unser Kapitän die „Auguste Victoria“ ziemlich dicht — das steile Gefälle der norwegischen Küsten bietet fast überall schon in ihrer nächsten Nähe tiefes Fahrwasser — heransfahren ließ, so daß wir den Ort gut überschauen und sich die Einwohner das deutsche Riesenschiff genauer betrachten konnten. Musik und Tücherschwenken hier, wie überall, bis wir uns nach dem Wiederabwenden des Dampfers aus den Augen gekommen waren. Drei Stunden später, während welcher wir nicht müde wurden, das Inselgewirr und die sich durch dasselbe hinwindenden Wasserstraßen zu betrachten, fuhren wir in ein weites, romantisch und gerade voraus lieblich um-

rahmtes Seebecken ein und ankerten bald vor der lieblichsten Stelle, vor Molde.

Bis hierher, ja noch weit darüber gen Norden hinaus, macht sich der Golfstrom, aus dem atlantischen Ocean an den Nordküsten von Irland und Schottland vorüberziehend, als Warmwasser-Leitung fühlbar. Das etwa anderthalbtausend Einwohner zählende Städtchen Molde hat, im Rücken vom Gebirge geschützt, ein mildes Klima. Wir fanden eine verhältnißmäßig üppige Vegetation. Kirschbäume hatten Früchte angehängt, Rosenstämme verhießen, daß in zwei bis drei Wochen auch hier die Königin der Blumen die norwegischen Herzen erfreuen würde, Getreidefelder standen bis zu 60 und 70 Centimeter hoch, und auf Bergeshöhe konnte ich blasse knospende norwegische Erika pflücken, um sie meinem kleinen gleichnamigen Mädcl daheim mit tausend Grüßen und Küßen zu schicken. Die norwegische Post wurde überhaupt reich gemacht, an Frau und Kinder und andre Lieben gingen von jeder Poststation Karten mit Ansichten — Norwegen hat darin schon eine recht stattliche Industrie — und sorgfältig ausgesuchten norwegischen Freimarken bis zur Ein-Oer-Marke herab in verschiedenen Auflagen ab. Die schönsten Baumziede Moldes sind ihre Edeltannen, köstliche Exemplare wachsen wild an Wegen und Stegen. Unsere Abendtafel, das vorerwähnte Festdiner, schmückte ein Molder feld- und Bergblumenstrauß. Vor diesem Diner wurden einige Ausflüge unternommen, zunächst nach dem Raefnaeshaug. Von hier giebt es herrliche Blicke auf die Romsdal- und die Söndmøre-Alpen! Unter dem schützenden Pavillon befindet sich eine höchst dankenswerthe

Einrichtung, eine Orientirungstafel, auf welcher ein Visir jeden sehenswerthen Punkt leicht finden läßt, und die Höhe der Bergspitzen — bis zu 1800 Metern — und ihre Entfernung nach Kilometern angiebt. Einige Reisende kletterten noch höher hinauf, um die Aussicht noch weiter zu haben, nach dem über 400 Meter hohen Moldehei — Hei ist Bergkamm —, Andere unternahmen eine Wagenfahrt am Golfe abwärts bis Fanestrund. Alle aber besuchten wohl die Kirche Moldes; denn in diesem, wie alle norwegischen, einfachen Gotteshause befindet sich ein Altarbild von einer tief zu Herzen sprechenden Schönheit. Ein gottbegnadeter Künstler, Arel Ender, hat es der Gemeinde für 4000 Kronen gemalt. Das Bild stellt dar, wie der Engel auf dem heiligen Grabe sitzt und den Christum suchenden Frauen dessen Auferstehung verkündet. Der norwegischen Unterschrift „Vorfoerdes ikkel Han er opstanden“ ist beigefügt Mark 16. 6. Der Engel, auf dem Steine sitzend, in langem weißen Falten- gewande, die rechte Hand erhebend, ist voller Anmuth und Würde. Das zarte, bleiche, ernste Gesicht mit den Glauben und Vertrauen ausstrahlenden blauen Augen ist eine herzgewinnende, weich stimmende, zum Gebete zwingende Erscheinung. Und die in bunten Kleidern und mit gebräunten Gesichtern und Armen, allein hierdurch schon den Gegensatz des Irdischen zum Ueberirdischen darstellend, erscheinenden drei Frauen sind in Haltung und Mienen der Ruhe des Engels gegenüber die Vertreter der Sorge, der Furcht, des Zweifels und der Neugierde. Meisterhaft ist die Gruppierung der Personen auf wirk- samem Hintergrunde und sprechend der Gesichtsausdruck.

Die Einwohnerschaft Molde ist denn auch nicht wenig stolz auf diesen Kunst- und Kirchenschatz, dessen Abbildungen mindestens ebensoviel begehrt werden, als die guten farbigen Landschaftsbilder Molde, welche mit den, den schlanken Kirchturm flankirenden Gebäuden, den vorgelagerten Matten und dem Baumbestande, dem eine grüne Insel umrahmenden veilchenblauen See, der jenseits sich hinziehenden Gebirgskette, hinter welcher noch höhere, schneebedeckte, zackige Spitzen die Erde vom hellblauen Himmel trennen, lebendig und naturgetreu den südnorwegischen Charakter im Sommer wiedergeben.

Der Tag in Molde fand einen fröhlichen Abschluß. Wir nahmen zum Diner norwegische Kinder an Bord, welche sich das Schiff staunend beschauten und sich von unserm Dessert die Taschen füllten, und nachher ging es noch einmal an Land mit unserer Schiffskapelle, welche im Strandgarten des Hotel Alexander spielte und wohl die halbe Einwohnerschaft des Städtchens um sich versammelte. Die Passagiere eines am späten Abend noch einlaufenden norwegischen Post- und eines englischen Passagierdampfers vermehrten den dankbaren Zuhörerkreis. Einer unserer Freunde aber ging angeln und zog bald darauf triumphirend, einen zwölfpfündigen Fisch auf der Schulter tragend, einher. Als wir zum Schiffe heimgekehrt, ergöhten wir uns noch an dem Ruderbootfahren rings umher, bei welchem u. A. zwei Mädchen zwei Jünglinge im Wettfahren besiegten, und an der für den folgenden Tag gutes Wetter verheißenden Abendröthe. Und die Verheißung sollte in Erfüllung gehen.

In der Frühe trat unsere „Auguste Victoria“ im selben Gewässer die Weiterfahrt an, die uns in den Romsdalsfjord führen sollte, an dessen Ende die nur aus einem größeren und einem kleineren Gasthause und einigen Fischerhütten bestehende Ortschaft Naes oder Deblungsnaes liegt. Man thut nicht Unrecht, bei den zahlreichen Namen dieser Art an unsere Nase, hier Landspitze, zu denken. Auch hier wieder ein See- und Landschaftsbild ersten Ranges. Unser Schiff liegt auf einem See, der von gewaltigen Bergwänden umschlossen wird. Vor uns ein kleines Flachlandgebiet, auf welchem die Ortschaft liegt, von einem Flüßchen durchströmt, dessen Ursprung wir bei unsrer Fahrt ins Land als Gletscherbäche erkennen sollten. Die massige Felsenwand links von der Landspitze hat die Formation eines Sarges, dahinter und vor uns ragen hohe, seltsam zerklüftete Spitzen hervor. Hier leuchtet die Sonne strahlend auf Felswände, Wasser und Schnee, dort läßt der Schatten den Ernst der Hochgebirgsnatur noch düsterer erscheinen.

Der englische Passagierdampfer, ein alter, unschöner Kasten, der nach seiner veralteten Konstruktion wohl 30 bis 40 Lebensjahre zählen mochte, war nach dem Spruche „Zeit ist Geld“ schon lange vor uns von Molde aufgebrochen und etwas früher als wir hier angekommen, so daß er die vorhandenen Stoltjaeren zuerst für seine Passagiere zum Landausfluge benutzen konnte. Wir waren darüber aber nicht böse, wanderten eine Stunde am Lande umher, die Umgebung mit Muße betrachtend, und vergnügten uns während eines anderen Stündchens im Geplauder vor dem kleinen Wirthshause, dessen fideler Wirth

sein Unglück, ein größeres Haus, das im Gerüste fertig stand, aus Mangel am Nöthigsten nicht vollenden zu können, anscheinend leicht nahm. Die Amateurphotographen, die während der Reise oft eine unheimliche Thätigkeit entfalteten, beschäftigten sich auch hier wieder mit großem Eifer, wobei eine junge Berlinerin, die ganz heimlich eine große Felsenpartie in ihren schwarzen Kasten sperren wollte, mit dem Rufe überrascht wurde: „Aber bitte, recht freundlich!“ Der Rufer mußte dafür auch in den Kasten und zwar reitend auf einem Stoltjaerre-Pferdchen. Nachdem die „Engländer“ zurückgekehrt waren, begann unsere Fahrt ins Romsdal. Es ist dies ein enges Thal, an dessen beiden Seiten sich die steilen Felsenwände bis weit über eintausend Meter hoch erheben. Diese ganze Gebirgslandschaft wird weithin gekennzeichnet von dem Romsdalshorn, einer etwa 1500 Meter hohen Bergspitze, deren eingebogene Form einem Horne ähnlich sieht. Und nahe dieser charakteristischen Bergspitze führte uns die bis zu der Restauration Horgheim anderthalb Stunden währende Fahrt, während sich auf der anderen Seite die Trolldinderne, die Høgenzinnen, wie diese wilden Spitzen und Gehänge vom Volke nach alten Sagen, wie sie unserem Blocksberge und Høgentanzplätze anhaften, genannt werden, in noch gewaltigerer Höhe, bis zu 1800 Meter erheben. Manchen Beschauer erfaßt der Schwindel, wenn er nur zu diesen Höhen hinaufschaut. Unten im Thale aber giebt es einiges landwirthschaftliches Leben. Kühe und Ziegen weiden, geschnittenes Gras wird zum Dörren über Pfahlreihen gehängt, und auf unsere Fragen, was das für Drähte wären, welche schräg

zu den Felswänden hinaufgeführt sind, wird uns die Auskunft, daß an diesen das dort oben geerntete Gras heruntergelassen würde.

Nach zwölfstündigem Liegen vor Maes setzte unser Dampfer am Abend seine Reise fort. Lange noch weilten unsere Blicke während der Rückfahrt auf dem stolzen Felsengebirge, dann galten freundliche Grüße noch einmal dem liebgewonnenen Molde. Von hier aus wurde eine andere Fahrstraße, als bei der Hinfahrt, gewählt, die Reise ging zwischen dem Festlande und der Insel Otterö durch den Julsund wieder in die offene See hinaus. Nahe der Küste bleibend, da wir bald wieder zwischen Inseln hindurch den Weg nach Trondhjem suchen mußten, sahen wir auf dem leicht bewegten Meere viele Schooner und Boote, auf welchen wetterharte kühne Fischer ihrem Gewerbe nachgingen. Inmitten dieser angenehmen Fahrt hatten wir das Schauspiel eines Sonnenunterganges, wie er so großartig und farbenprächtigt wohl nur sehr selten zu schauen ist.

Je höher wir zum Norden hinaufkamen, desto länger wurden ja die Tage, um bald der Nacht gar keinen Raum mehr zu geben. Heute versenkte sich der Sonnenball gegen 11 Uhr Abends in lichte Gewölke, trat nach einer Stunde unten wieder hervor und glitt in voller Klarheit zum Horizonte hinab, um als großer Feuerball majestätisch in die Meeresfluthen hinabzusteigen. Und nun leuchteten die unteren Ränder der Wolken, in langen Streifen diese weithin mit ihrer Gluth durchtränkend. Und während diese von Gluth übergossen waren, wurden mehr und immer mehr die Wolkengebilde, die heute in

langen Streifen das Himmelsgezelt durchzogen, an ihren unteren Flächen von demselben Feuer bestrahlt. Dieser Ton der Feuerfärbung war aber ein anderer, als wir Deutschen ihn auf unserem heimischen Boden zu sehen gewohnt sind, er war dunkler und gluthvoller. Die langen Wolkenstreifen glichen unten riesigen blutgetränkten Federn, deren oberer Rücken dunkelblau erschien und heller und heller wurde, bis die oberen Lagen wie weißer Flaum leuchteten. Dementsprechend hatte auch die untere gluthvolle Beleuchtung einige hellere Schattirungen, die sich wie flüssiges Gold hindurchrankten. Wir konnten uns nicht trennen von dem Anblicke und blieben bis 2 $\frac{1}{2}$ Uhr Morgens an Deck. Wir wollten den Sonnenaufgang sehen, aber dieser wurde uns leider durch neue Wolkengebilde und durch Inseln, zwischen welche wir inzwischen wieder eingefahren waren, verdeckt. Abend- und Morgenröthe aber gingen völlig ineinander über oder blieben dieselben gluthvollen Erscheinungen an den gleichen Wolkengebilden; denn nur auf eine Stunde war die Sonne ins Meer hinabgetaucht.

Bald hinter Christiansund begann die neue Einfahrt, die uns erst zwischen dem Festlande einerseits und kleinen Inseln und der großen Insel Hiteren andererseits durch den Trondhjemsleden und in den großen Trondhjemsfjord führte und dort in das große Seebecken, an dessen Südküste auf einer Halbinsel die frühere norwegische Haupt- und Krönungsstadt Trondhjem liegt, die uns als Drontheim bekannt ist.

Die Stadt, welche etwa 30 000 Einwohner zählt, ist eine Festung; unser Schiff hat unweit eines Inselforts

Anker geworfen, und von rechts herüber leuchten im
 Sonnenscheine die Zinnen der hochgelegenen Befestigungen
 von Kristiansen. Der Weg in die Stadt hinein führt
 uns an dem stattlichen Bahnhofe vorüber, und von hier
 an, die Hauptstraßen entlang, waren Werkleute beschäftigt,
 Flaggenmasten und Obelisken zu errichten. Auf unsere
 Fragen, zu welchem Zwecke das geschehe, wurde uns die
 Auskunft, daß Trondhjem am 18. d. Mts. sein 900jähriges
 Bestehen feiere und daß Seine Majestät König Oscar
 erwartet werde. Auch wolle — erzählte man weiter —
 zwischen dem 13. und 16. d. Mts. der deutsche Kaiser
 nach Trondhjem kommen, und daran wurden Erinne-
 rungen eines früheren Besuches dieses Monarchen geknüpft,
 die alle von großer Liebe und Verehrung zeugten. Be-
 sonders hervorgehoben wurde, daß Kaiser Wilhelm dem
 deutschen Verein, der ihm bei seiner Ankunft eine Blumen-
 spende überreichen ließ, persönlich einen Besuch abstattete.
 „Vielleicht“ — meinte ein Bürger Trondhjems, mit dem
 wir in dem Café des neuen Britannia-Hôtels eine inter-
 essante Unterhaltung führten — „kommen die beiden
 Freunde, Kaiser Wilhelm und König Oscar, gleichzeitig
 zu uns; das wäre für uns ein Jubel!“ Die Freundschaft
 beider Monarchen bestätigten wir gern, aber die Hoffnung
 auf eine Monarchenzusammenkunft in Trondhjem mußten
 wir dem Herren doch mit der Begründung ausreden,
 daß zu dem bevorstehendem norwegischen Stadt- und
 Nationalfeste der deutsche Kaiser nimmermehr dem Könige
 von Norwegen den ersten Platz rauben werde. Auf
 Vorbereitungen zu diesem Feste stießen wir noch in Buch-
 handlungen und vielen anderen Geschäften. Als Gründer

der Stadt, welcher sie Nidaros nannte, wurde König Olav Trygvason in Wort und Bild gefeiert. Auch besondere Jubiläumspostmarken hatte die Stadt herstellen lassen. Unsere Markensammler machten bald Jagd auf sie, und weitaus die meisten Postkarten, die heute von Passagieren der „Auguste Victoria“ geschrieben wurden, trugen die seltenen Zeichen, welche in späteren Jahren gewiß einen hohen Werth darstellen werden. Ein Wandern durch die regelmäßigen Straßen führte uns vor allem zum Dom, dem höchsten und würdigsten Vertreter des hohen Alters der Stadt. Hochinteressant für Laien, Künstler und Forscher ist diese Besichtigung, ganz besonders fesseln die alten Holzschnitzereien und Holzbildhauerarbeiten. Der Vorbau einer Orgel, die während unseres Rundganges gespielt wurde, verdeckt leider zum Theil die darunter stehenden Statuen der Jünger. Der deutsche Kaiser hat auch hier seine Vorliebe für Norwegen und historische Werke bekundet, indem er zur Wiederherstellung dieses alten Gotteshauses eine große Summe — es wurden 10 000 Kronen genannt — gespendet hat.

Am Nachmittage fuhren wir — diesmal in städtischen Landauern — das Flußthal des Nid aufwärts, wobei wir viele schöne Ausblicke auf Stadt, Hafen, See und Gebirge hatten, bis zum Gehöfte Leren, von wo uns ein Waldweg zu dem großen doppelten Wasserfall führte, den die Norweger Lerefos nennen. Eine Felsenpartie trennt den Fall in zwei Theile, der kleinere fällt 23, der größere 32 Meter. Die Gerechtigkeit verlangt aber, daß man vor dieser Sehenswürdigkeit dem Rheinfalle bei Schaffhausen den Vorzug giebt, wie ich überhaupt die Ansicht

gewonnen habe, daß das Großartige, Eigenartige und Ergreifende in den Küsten Norwegens liegt, während die Landausflüge zumeist nur Bekanntes und Verwandtes wiedergeben. Auf der Hinfahrt hatten wir unter stechenden Sonnenstrahlen zu leiden gehabt, beim Aufstiege zum Wasserfalle unter lähmender Hitze, auf der Heimfahrt aber machte sich der Wind auf, kühl und scharf, wirbelte der uns ungewohnt gewordene Staub in der Luft, und über dem gebirgigen Hintergrunde des Fjords Kristiansten sahen wir schwarze Gewitterwolken. Mein Bruder ließ sein Seemannsauge prüfend über Berge und Wasser schweifen, welche letzteren jedoch entschwanden, als wir in die Stadt eingefahren waren. Ruhig lag, als wir an der Landungsstelle im Hafen die Barkasse bestiegen, dieses, durch eine breite Moole geschützte Wasser, aber ich hörte, wie der Barkassenführer den ersten Offizier, Herrn Sauermann, der gleichzeitig mit uns heimkehrte, bat, es möchten nicht soviel Passagiere auf einmal das Boot besteigen, worauf der Offizier erstaunt fragte: „Steht denn draußen so viel See?“ Der Barkassenführer nickte nur, worauf der Offizier Passagiere, die noch einsteigen wollten, zurückwies und die zuletzt eingestiegenen bat, wieder auszustiegen, um mit der nächsten Barkasse nachzukommen. Wir stiegen ab und fuhren die kurze Hafensstraße entlang. Dann lenkte die Barkasse links hinaus in das freie Wasser und häumte sich sofort empor, von schaumgekrönten Wellen begrüßt. Die ganze weite Bucht war von einer Gewitterböe aufgeregt. Aber es war eine lustige Fahrt, wer Seereisen machen will, muß seine Freude daran haben. Auf und nieder schoß unsere vor-

treffliche Barkasse, und so oft sie sich in eine neue Woge hineinlegte, um sie siegreich zu überklettern, spritzten Schaum und Wasser über uns hin. Einige Damen, die im Boote waren, wurden ängstlich, wir hatten zu thun, um sie zu beruhigen. Wenn nichts Außergewöhnliches geschah, war bei dem guten Boote auch kein Anlaß zu Besorgnissen vorhanden, nur die Toiletten der Damen wurden ruinirt; denn bis zur Hälfte waren wir Alle schon durchweicht. Da, als wir schon die „Auguste Victoria“ erreicht hatten und der Barkassenführer an die Falltreppe, von der wir nur noch etwa zehn Meter entfernt waren, heranzufahren wollte, versagte plötzlich der Motor und mit der Fortbewegungs- auch die Steuerkraft. „Vermuthlich Wasser hineingekommen,“ hörte ich den Barkassenführer dem ersten Offizier zuflüstern. Im selben Augenblicke lag aber auch schon das Boot mit der Breitseite gegen die Wellen und mächtige Spritzer schlugen über uns weg, den anderen Theil unserer Kleidung bis auf die Haut durchnässend. Schreien und Kreischen, ein angstverzerrtes Frauengesicht mir gegenüber, während von Gesicht und Hand, Hut und Seidenblouse die Meerestropfen herabgleiten. Die süddeutsche Dame war in Todesängsten, während ihre Nachbarin aus Pech größere Fassung bewahrte oder solche wenigstens äußerlich zeigte; denn in den Augen und um die Mundwinkel bebte es auch. Ich scherzte, um die Furcht zu bannen. Unser Offizier hatte sich sofort nach der Meldung des Barkassenführers erhoben, um nach dem Schiffe hinüberzurufen, aber man verstand ihn dort nicht gleich und konnte sich deshalb auch keinen Begriff von unserer Nothlage machen. Glücklicherweise war die

zweite Barkasse noch in der Nähe, sie wurde um Hülfe angerufen, während unserem Offizier der Hut seines Civilanzuges vom Winde geraubt wurde, welcher Verlust im Ernste des Dienstes sehr gleichgültig ertragen wurde, und nach einigem Laviren und verunglücktem Tauwerfen und der Gefahr, zusammenzustossen, hatte sie uns im Schlepptau, wie gleichzeitig nun auch vom Deck des Schiffes herab uns Halteleinen zugeworfen wurden. Noch war bei dem Seegange, der das Boot bald neben der Falltreppe hoch warf, bald tief versenkte, wobei die Matrosen Mühe hatten, das Boot abzuhalten, daß es nicht unter die Treppe kam und diese oder das Boot oder beide zerbrachen, das schwierige Auschiffen der Bootspassagiere zu überwinden, aber auch dieses glückte ohne jeden Unfall. Nachdem wir uns vollständig umgeleidet hatten, mundete uns das Diner, das servirt wurde, als um 7 Uhr Abends Trondhjem unseren Augen entschwunden war, ganz besonders gut; auch die Damen hatten sich wieder erholt und erzählten mit Stolz von den überstandenen Gefahren.

Die Fahrt zum Nordkap.

Zwei volle Tage braucht selbst ein Schnelldampfer, wie es die „Auguste Victoria“ ist, zur Reise von Trondhjem bis zum Nordkap, der nördlichsten Spitze Norwegens und Europas. Ein flüchtiger Blick auf die Karte zeigt die große, beinahe acht Breitengrade messende Entfernung. Für Den aber, der die See und beschauliche Ruhe, ohne Hasten und Drängen, Rennen und Jagen, liebt, waren gerade diese Tage von köstlichem Werthe, zumal wir Gelegenheit hatten, während der rastlosen achtundvierzigstündigen Fahrt, aber bei beständigem Verweilen an Bord vom Schiffe aus eine Fülle des Anziehenden, Schönen und Erhabenen bewundern zu können.

Als wir in der Frühe des ersten Tages wieder das weite Meer, den großen blauen atlantischen Ocean erreicht hatten, dessen Seegang unser kräftiges Schiff so lebhaft umtoste, daß auf der Luiseite, an Backbord das Promenadendeck durch Leinenwände vor den Spritzern geschützt werden mußte, weilte ich eine Stunde einsam in meiner Kabine, um das nachfolgende Gedicht heraufzubringen, das auf Anweisung der Schiffsverwaltung in der kleinen

an Bord befindlichen Druckerei vervielfältigt und zum Diner allen Gedecken beigelegt wurde.

Nordlandsfahrt.

Ein stattlich Schiff, ein stolzes Meergebäude,
Das Hamburgs Stolz und Deutschlands junge Freude,
Die einig unter'm Kaiseraar geworden,
Es lenkt den Bug hinauf zum hohen Norden.

Und fröhlich flattern unsre Flaggenzeichen,
Wo Norwegs Land zerrissen wird vom Meere,
Wo sich von Felsen, Lied- und sagenreichen,
Das Wasser stürzt in schäumend wildem Heere.

Gigantisch sich die Bergespitzen recken
Und starres Eis mit flücht'gen Wolken mischen,
Den Meeren gleich die Fjorde sich erstrecken
Und brandend sie der Berge Fuß umzischen.

Doch weiter eilt das Schiff mit stolzem Namen,
Das traute Heim für alle Frau'n und Mannen,
Die frohgemuth auf ihm zusammen kamen
Und sich das Höchste für die Fahrt ersannen.

Dem Nordkap und Spitzbergen gilt die Reise
Beim Becherklang in froher Plauderweise;
„Auguste“ heißt bedeutend, hehr, erhaben,
„Victoria“ thät uns Aug' und Herzen laben.

Glück auf, mein Schiff, Glück auf den Fahrtgenossen,
Die hier vom nord'schen Meere sind umschlossen!
Und frohe Heimkehr wolle Gott uns schenken,
Wie dieser Fahrt ein stetig stolz Gedenken!

Zehn Minuten vor neun Uhr passirten wir den
nördlichen Polarkreis, ein Kanonenschuß feierte das wichtige
Ereigniß. Nun waren wir in jene Gebiete vorgerückt,

in denen es während einer dreimonatlichen Sommerzeit keine Nacht giebt, wie wir selbst acht Tage hindurch erfahren sollten. Wir fühlten uns als echte und echte Nordlandsfahrer.

Zwei Stunden später bot sich eine neue Abwechslung. Es kam wieder Land in Sicht. Es waren die Lofoten, an denen wir, wie an den nördlich sich anschließenden Vesteraalen, ziemlich dicht vorbeifuhren. Nachdem wir die südlichste Lofoten-Insel, Vaerö, und den Mälstrom, der zwischen dieser und der Insel Moskensoe hindurchgeht, passirt hatten, zogen im Westen Insel auf Insel und Fjorde auf Fjorde an uns vorüber, die alle im Hintergrunde von höheren Gebirgen begrenzt waren. Das blaue Wasser, auf welchem Boote und kleine Dampfer sich tummelten, wie hin und wieder auch einmal ein Seehund seinen runden Kopf und platten Rücken zeigte, war der belebte und belebende Gegensatz zu der Starrheit der massigen Felsenufer. Hier, wo das Meer beständig die Klippen umspült und in seinem Jorne mächtig peitscht, ist kein Raum für liebliche Bilder, Alles erscheint an diesen Ufern hart, kalt, leblos, aber erhaben, dem ewigen Winter gleich, der auf den Höhen dieser Inseln lagert.

An Bord herrschte die beste Stimmung, zumal beim fahren unter Land auch das Promenadendeck gegen feuchten Besuch nicht mehr geschützt zu werden brauchte. Die Sonne schien ziemlich warm, und in winterlicher Kleidung war das Verweilen an Deck angenehm. In langen, dreifachen Reihen lagen die meisten Passagiere lang ausgestreckt auf den stellbaren, rohrdurchflochtenen Holzstühlen, die Beine von liebenden oder von aufmerk-

samen Steward-Händen sorgsam mit Tüchern umwickelt. Die Einen blickten hinaus auf Meer und Land, Andere lasen — eine Amerikanerin ein erbärmlich läppisches Buch —, wiederum Andere plauderten, schnitten die Cour oder ließen sie sich schneiden oder — schliefen. Ja, geschlafen wurde an Deck recht viel. Gesund ist das jedenfalls. Es waren viel weitgereiste Personen an Bord, zu welchen Amerika das Hauptkontingent gestellt hatte, deren Begierde, Alles zu sehen, nicht mehr allzu groß war, und in den Nordländern, wo es nur kurze oder gar keine Nächte giebt, ist es gleich, ob man in Morpheus Armen um Mitternacht oder um Mittag liegt. Im Damensalon wurden Briefe und Tagebuchblätter geschrieben, im Musiksalon spielte auf dem Flügel ein vorzüglicher Künstler, ein Steuerrath v. B. aus Mainz, der uns in der Tafelmusik auch oft mit seinen anmuthigen Compositionen erfreute, und im Rauchsalon wurde gekneipt wie im „Pschorr“ einer Großstadt. Da wurde auch Schach und Karte gespielt, und Damen waren öft sehrhaste Gäste. An Wizen und Anekdoten und fröhlichem Gelächter war auch kein Mangel, besonders wenn das Moquiren über einige auffällige Passagiere begann. Diese bekamen alle Spitznamen. Ein Franzose, der sich, wie übrigens auch durch seine Liebenswürdigkeit, durch eine besonders große Nase auszeichnete, hieß Rhamses, ein jüdischer Deutschamerikaner und sein Söhnchen, die beide immer zärtlich umschlungen gingen, wurden Isaaß und Ibeutel genannt, ein großer Herr, welcher im Schnelllauf wohl zehnmal hintereinander das Promenadendeck umkreiste, eroberte sich den Beinamen Kilometerläufer, ein

Nordamerikaner, der Schulter und Kopf schief hielt, fast immer eine kurze Pfeife rauchte, eine pelzgefütterte Lederweste und wollene Halsfragen trug, wurde der Großknecht genannt, und eine österreichische Reichsgräfin mit bekanntem Namen mußte sich nach ihrem großen Pelzfragen den Spitznamen Fledermaus gefallen lassen. Wir hatten außerdem einen Archivar, einen Fettspecken, einen Sandalenhüter u. s. w. an Bord. Die reichlich heirathsfähigen amerikanischen Mädchen mußten sich mit der Eintheilung: „die Lange“, „die Kurze“, „die große Grüne“, „die kleine Grüne“ u. dgl. begnügen. Grün bezeichnete hier die Gesichtsfarbe. Ob es nun aber die große oder die kleine Grüne gewesen ist, welche einem jungen deutschen Manne einmal sagte, die deutschen Mädchen sähen alle so unanständig gesund aus, habe ich nicht in Erfahrung bringen können. Der bekannteste und allgemein und laut gebrauchte Name war aber „Herr Theekessel“. Ein origineller Nordamerikaner, der sich durch seine Kauf- und Sammelwuth auszeichnete und fast immer mit dem Photographenkasten herumliefe, hatte einem Deutschen, der den richtigen Namen nicht aussprechen konnte, erklärt: „Sagen Sie einfach: Theekessel,“ und das ward jubelnd bald von allen Seiten angenommen. Der also Getaufte befand sich seit sechs Wochen auf der Hochzeitsreise und sollte auf dieser schon 50 000 Mark ausgegeben haben. Er war vielbeschäftigt und überließ seine junge Frau deshalb häufig der Obhut eines jungen Arztes, was einmal das Scherzwort hervorbrachte: „Da kommt Herr Theekessel wieder mit dem Photographen-, Frau Theekessel mit dem Pflaster-Kasten“. Aber böse war das nicht gemeint. Neben

dem Erbprinzen von Hohenlohe-Schillingsfürst, dem Sohne des Reichskanzlers, dem hochgewachsenen, kräftigen Geburtsaristokraten mit dem gebräunten Gesichte und braunem Vollbarte, in seiner Erscheinung einem Seemann gleichend und deshalb oft mit unserem Schiffskommandanten verwechselt, war dieser nordamerikanische Geldmann jedenfalls die bekannteste Persönlichkeit unter den Passagieren. Er zeichnete sich neben vielen anderen Eigenheiten auch dadurch aus, daß er zu Seiner Durchlaucht, was selbige immer sehr ergözte, consequent „Herr Prinz“ sagte.

Die See- und Gebirgsluft zehrt, wie man zu sagen pflegt, sie befördert den Stoffwechsel im menschlichen Körper und verlangt deshalb für diese besonders gute und reichliche Nahrung. Nun, die liefern die großen Vorrathskammern der Hamburg-Amerika-Linie in bester Beschaffenheit und in umfangreichstem Maße, aber auch den verwöhntesten Gaumen befriedigend. Die Verpflegung auf der „Auguste Victoria“ war während der ganzen Reise tadellos und entsprach dem Luxus ihrer wohnlichen Einrichtungen. Der „Morgen-Kaffee“ oder das erste Frühstück, meist zwischen 8 und 9 Uhr eingenommen, ist schon eine völlige Mahlzeit. Sie beginnt mit Apfelsinen-Verspeisen. Trinken kann man nach Wahl Kaffee, Thee, Cacao oder Chokolade. Als Gebäck giebt es Weißbrod, Graubrod, Schwarzbrod und geröstetes Brod, auch stehen Maismehlpfannkuchen und Pfannkuchen mit Marmelade, Haferwelgen und Maisgrütze zur Verfügung. An Eierspeisen wird eine große Auswahl geboten, unter welchen die mit Schinken oder Rauchspeck die größte Abnahme hatten. Auch kann man verschiedene Omelettes haben.

Dann kann man zweierlei Fische wählen und unter fünf bis sechs Fleischspeisen, kalt und warm, wie Kartoffeln gekocht, gebacken und gebraten zu haben sind, und endlich schließt Käse in sechserlei Art den ersten Morgenimbis. Gegen 11 Uhr wird Bouillon mit Brödcchen gereicht und um 12 oder 1 Uhr — die Zeiten der Mahlzeiten richten sich nach der Fahrt-Eintheilung und nach den Sehenswürdigkeiten, welche die Passagiere auf dem Promenaden- decke fesseln — geht es zum Lunch oder dem zweiten Frühstück, das einer Mittagsmahlzeit in einem guten Hôtel gleicht, also Suppe, einen Zwischengang, eine Fisch- und zwei Fleischspeisen und Eis, Früchte und Käse bietet. Kaffee kann gleich oder an Deck genommen werden, wo in der vierten Nachmittagsstunde noch einmal Kaffee angeboten wird. Das Diner wird gegen 7 Uhr Abends servirt und ist noch etwas reicher ausgestattet als die vor- erwähnte Mahlzeit. Es werden die besten Leckerbissen neben vorzüglich zubereitetem Fleisch, Fisch und Geflügel servirt. Mit Lachs, Hummer und Caviar wird nicht gespart, der Conditior erweist sich in der Mannigfaltigkeit der Eisformen als ein Künstler, und an Früchten giebt es Äpfel und Kirschen, Bananen und Ananas. Die ausgezeichneten Kühlräume des Schiffes, welche der Zahl- meister mit Stolz den Passagieren zeigt, erhalten auch diese Früchte, wie ferner Salat, grüne Erbsen u. dgl. m., in frischem Zustande. Alles Fleisch und alle Fische werden in festen, gefrorenen Zustand versetzt und erst zwei Tage vor dem Gebrauche in einen anderen Raum mit vier Grad Wärme gebracht. Die Größe der Vorrathskammern ist bei der größtmöglichen Raumersparniß den Anforderungen,

drei Wochen hindurch 500 bis 600 Menschen zu speisen und auch noch für Unglücksfälle und Verzögerungen der Reise Reserve zu haben, entsprechend, und außerdem hat das Schiff einen Wein- und Bierkeller, um den ihn manches Land-Gasthaus beneiden kann. Ueberall herrscht auch hier die peinlichste Sauberkeit. Altes Gebäck, verdorbene Vorräthe fliegen über Bord — die Fische wollen auch leben, heißt es — und alle Fastagen, leere Kisten und Kasten und Zimmbüchsen gehen den gleichen Weg, damit nur kein fauler Geruch an Bord entsteht. Mit welchen Massen Proviant hier gerechnet wird, geht daraus hervor, daß der erste Officier des Schiffes, als ich über das unablässige Arbeiten der Eismaschine, die in der Nähe meiner Cabine lag, klagte, weil sie mir Nachts den Schlaf raube, erwiderte: „Ja, das ist nicht zu ändern, wir haben noch 30000 Pfund Fleisch und 5000 Pfund Geflügel gefroren zu erhalten.“ Und trotzdem meinte kurz darauf ein anderer Officier: „Ach, das bisschen Essen, unsere Kohlen kosten das meiste Geld!“ Uebrigens gewöhnte ich mich bald so an das Rattern der Eismaschine, daß ich nicht schlafen konnte, als sie eine Nacht nicht in Thätigkeit war. Zwischen 9 und 10 Uhr Abends wird schließlich Thee servirt mit Sandwich, belegten Brödcchen. Im Bieralon stehen solche Schüsseln den ganzen Tag über bis Feierabend. Auch sei erwähnt, daß die Tischkarten immer die farbige Ansicht eines Hafenortes brachten und deshalb als Erinnerungszeichen viel begehrt wurden.

Am Nachmittage dieses ruhigen Tages, der zu allgemeinen Betrachtungen Zeit ließ, verlebte ich mit meinem Bruder und einem Hamburger Ehepaare einige angenehme

Stunden in der Kajüte des Schiffskommandanten, des Herrn Kapitän Kaempff, der in der Erscheinung und im Wesen ein ganzer Seemann und dabei auch ein liebenswürdiger und ritterlicher Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie den Passagieren gegenüber ist. Die Sicherheit des Schiffes und das Vergnügen der Fahrgäste hat er gleichzeitig im Auge, und seine größte Freude ist es, wenn er diesen nach Ueberwindung von Schwierigkeiten recht viel Schönes zeigen kann. Und das sollte in dieser Nacht noch geschehen. Wir hatten Mitternachtssonne! Sie ist nicht so oft zu schauen, wie in den Reiseprospekten angekündigt wird; denn jenseits des Polarkreises giebt es viel Regen, Nebel und Wolken, die den Himmel bedecken. Und dann braucht man auch das offene Meer, um die Sonne um Mitternacht zu sehen, sie hat ja dann ihren tiefsten Stand erreicht, der auf dem norwegischen Festlande, zwischen den Inseln und in den Fjorden durch das Gebirge verdeckt wird. Die Thatsache, daß jenseits des Polarkreises die Sonne monatelang unausgesetzt, also auch zur Mitternachtsstunde am Himmel steht, haben wir oft in der Schule gelernt und später wieder und wieder gehört und gelesen, es macht aber doch auf uns Mittelländer einen überaus fesselnden, ja ergreifenden Eindruck, das natürliche Wunder selbst zu sehen.

Größer und größer wurde die Erregung an Bord, als die Sonne in der zwölften Stunde, nur mit leichtem Gewölke kämpfend, sich ihrem niedrigsten Punkte näherte. Und jetzt hatte sie diesen, strahlend, wie bei uns als Tagesgestirn, erreicht. Böllerschüsse verkündeten den ersten Anblick, und nun brach ein allgemeines Jubelrufen

aus. Es wurde ein Zapfenstreich in Scene gesetzt, die Schiffskapelle marschierte voran, der erste Officier trug eine deutsche Flagge, und dann folgten in langem Zuge die Passagiere, Hurrahs über Hurrahs zum Kapitän emporrufend, der glückstrahlend von der Kommandobrücke das jubelnde Völkchen grüßte. Unser Schiff befand sich zu dieser Mitternachtsstunde vom 7. zum 8. Juli auf $69^{\circ} 46'$ nördlicher Breite und $16^{\circ} 27'$ östlicher Länge von Greenwich. Die Höhe der Sonne über dem Horizonte war $2^{\circ} 23'$.

Und der neue Tag sollte uns noch eine besondere Freude bringen; der Kapitän zeigte uns außerhalb des Reiseprogramms Hammerfest. Klares Wetter gestattete ihm nämlich, anstatt weiter auf offenem Meere zur Insel Magerö, auf welcher bekanntlich das Nordkap liegt, hinaufzufahren, schon südlich von der Insel Sörö in jenes Inselgebiet einzulaufen, zu welchem die Insel Kvalö mit Hammerfest, der nördlichsten Stadt der Erde, gehört. Groß war die freudige Erregung, diese Stadt zu sehen, welche für so viele kühne Polarforschungen der berühmte Ausgangspunkt gewesen ist, bei uns, wie sich bei dem Nahen unseres gewaltigen Schiffes auch bald am Strande und in der Stadt lebhafteste Bewegung kundgab. So dicht, als es der kundige Eootse gestattete, ließ unser Kapitän in die Hammerfest-Bucht hineinfahren, wir konnten die ganze kleine Stadt, 2000 bis 3000 Köpfe bergend, mit ihrer Kirche, ihren kleinen schmucken Häusern, Niederlagen und Fisch-Trockenanstalten übersehen und konnten deutlich auch die grüne Meridiansäule erkennen, welche unweit der Stadt durch die königliche Unterstützung

wissenschaftlicher Forschung errichtet und ein Ehrenzeichen für drei nordische Monarchen geworden ist. Mit welcher Innigkeit grüßten sich fremde Menschen von Schiff zu Land! Das war ein Tücherschwenken, während unsere Kapelle spielte und unsere Böller donnerten; und eine kurz entschlossene Hammerfesterin, die kein weißes Taschentuch zum Winken bei sich hatte, aber beim Wäschetrocknen beschäftigt war, riß von der Leine schnell ein weißes Hemd herunter und winkte mit diesem in freudigstem Eifer. Da plötzlich zogen jubelnd-ernste Klänge über Felseninsel und See dahin, die Kirchenglocken läuteten. Es machte das einen tiefen Eindruck auf uns, welchen ich nachdem in folgendem Sonett, das mir später noch den wärmsten Dank des Magistrats mit reizenden Erinnerungsszeichen bringen sollte, zu schildern versucht habe.

Hammerfest.

Du letzte Stadt in nord'schen Landen,
Die wir auf unsrer Fahrt berühren,
Du hast es wahrlich gut verstanden,
Die Herzen uns gar tief zu rühren.

Du san'bre Stadt, du Stadt des Ruhmes
für fleiß'ges, todesmuth'ges Schaffen,
Du Stadt uralten Heiligthumes
für Forschung und für geist'ge Waffen,

Du Hammer auf den Nordpolwegen,
So ehern fest dem ernsten Wollen,
Du läßt, als wir dir Grüße geben

In der Geschütze Donnerrollen,
Die Glocken läuten: Gottes Segen
Wir nimmermehr vergessen sollen.

Langsam drehte sich unser Dampfer, der vorsichtshalber den Anker klar gemacht, aber nicht fallen gelassen hatte, und dampfte von Hammerfest wieder fort, gewiß zur großen Enttäuschung der Einwohner, die uns gern am Lande begrüßt hätten. Die Tücher wurden geschwenkt, bis wir uns aus den Augen gekommen waren, ein wehmüthiges Scheiden.

Aber zum Trübsinnblasen ließ der ereignisreiche Tag keine Zeit übrig. Dort auf dem Lande, das hier keinen Baum mehr trägt, ist noch ein Haus mit Fischereianlagen zu sehen, dort werden Rennthiere in einem größeren Rudel erschaut und dort hinaus — was ist denn das? Ein kleiner Dampfer mit norwegischer Flagge; aber was hat er denn an seiner Seite hängen? welche weiße Masse schleppt er denn neben sich? — Ein Walfischfänger war's. Er hatte Glück gehabt, zwei große Fische waren seine Beute. Sie hingen als Leichen, den Rücken im, den weißen Bauch über dem Wasser, Theile des riesigen Kopfes dann und wann blicken lassend, an starken, am Schwanz befestigten Tauen vom Bug des Dampfers bis zu zwei Dritteln desselben hin, so daß man ihre Länge auf 60 bis 70 Fuß schätzen mußte. Damit wir die Beute noch besser betrachten konnten, bat unser Lootse den Landsmann, mit seinem Waldampfer näher an uns heranzukommen, und schließlich exercirte uns dieser auch noch die Walfischjagd vor. Der im Korbe des Vordermastes stehende Matrose meldet die Nähe eines Wals und die Richtung seines Schwimmens. Die auf dem Schiffsbug stehende Kanone wird schußbereit gemacht, es werden die sie umhüllenden und vor dem Wasser

schützenden Planken niedergelegt. Glaubt man sicheren Schuß zu haben, wird das Geschöß abgefeuert, dessen Spitze aus einer Harpune besteht. Sitzt diese, ist der Fisch, mag er im Jorne und Todeskampfe auch noch so viel Tau, das Harpune und Schiff verbindet, abwickeln, eine sichere Beute des Jägers. Den Walfischfängern, die uns so liebenswürdig ihr Handwerk voregercirten, wurden mittelst einer Leine drei Flaschen guten Branntweins übermittlelt; leider verstand man es auf dem sich abwendenden Fischdampfer nicht mehr, daß unser Zahlmeister als Lohn auch ein großes Stück Fleisch und frisches Brod bereit gelegt hatte.

Das nächste Ereigniß des Tages war das Passiren des Vogelfelsens, nachdem wir hinter der Insel Ingö, welche den nördlichsten Leuchthurm Europas trägt, in den Mageröfjund eingefahren waren. Dieses Vogeltriff, Svaerholtflubben, auf einer Spitze der Insel Spirte Narja, ist von Tausenden, ja vielleicht Millionen Vögeln, Möven, Enten, Alken u. s. w., bewohnt, welche in den kleinen Höhlen an den fahlen Wänden ihre Niststätten haben. Es ist ganz eigenartig, daß der Gesellschaftstrieb dieser so verschiedenen Vogelarten sich gerade dieses eine Riff zur Heimath auserkoren hat. Als wir uns dem Felsen näherten, ertönten unsere Dampfpfeife und das Nebelhörn, auch wurden einige Kartätschen gegen den Felsen geschleudert. Da wurde es lebendig in der Luft und über dem Wasser; die durch den Lärm aufgeschreckten Vögel flogen in großen dichten Schwärmen, hier und da Wolken gleich, umher. Staunend sahen wir die unzählbaren und kaum zu schätzenden Massen und außerdem

noch viele Tausende weißer Köpfe am Felsen kleben, Köpfe brütender Vögel, die sich in dieser Pflicht nicht stören ließen, oder junger Sprossen, welche das Nest noch nicht verlassen konnten. Auch hier geht der Norweger schon einem Erwerbe nach, wie mehrere Leitern zeigten, die dem Fortnehmen der Eier aus den Nestern dienen.

Nun lag links von uns das Nordkap, das zu sehen oder gar zu betreten das stolze Verlangen jedes Nordlandfahrers ist. Scharf zeichnete sich die hohe Felsenkante, die unter $71^{\circ} 10' 40''$ nördlicher Breite liegt, am hellen Horizonte ab. Wer dieses markante Riff, das sich 307 Meter über dem Meere fast senkrecht erhebt und wie ein scharfer Eisbrecher in die nordischen Gewässer einschneidet, nur einmal gesehen hat, verliert es sicherlich nie wieder aus dem Gedächtnisse.

Es ging eine lebhafte Brise von Osten und das Barometer hatte schon seit zwei Tagen einen sehr niedrigen Stand. Der Kapitän hatte uns vorher verkündet, daß er bei stürmischem Wetter vor dem Nordkap nicht zu Anker gehen könne. Jetzt hatten wir die Spitze in einer Wendung zur See hinaus erreicht, etwa tausend Meter noch lag sie von uns entfernt. Eifrig wurde auf der Kommandobrücke zwischen Kapitän und Lootsen die Lage erörtert, dann wurde etwas lavirt, noch näher an Land herangefahren und die große Ankerkette rasselte — immer ein fesselndes Schauspiel — aus dem Kettenraume und über die Winde zum Wasser hinab. „20 Faden,“ lautete das Kommando, „und 40 zugutgeben!“ Und als der Anker Grund gefaßt, rief der Kapitän: „Nun, wer durchaus an Land will, mag gehen, aber die Barlassen

nicht zu voll und in jede Barasse ein Officier!" Einladend war das nicht und sollte es auch nicht sein, aber wie Wenige konnten dem Verlangen, das Nordkap zu betreten, widerstehen! Auch ich alter Kriegsinvalid mit steifem Beine machte mich mit dem treuen Bruder auf. Die Völkerwanderung begann, nachdem beide Barassen erst einmal probeweise die Fahrt gemacht hatten, in langsamer Folge. Es war gegen 9 Uhr Abends. In einer kleinen Bucht, die östlich zwischen dem Nordkap und dem nächsten Felsplateau liegt, landeten wir, eine Hütte zeigte uns, daß auch hier Fischerei getrieben wird, und einer der Fischer, wie einige unserer Stewards waren uns schon zum Empfange dort oben vorausgeeilt oder vielmehr vorausgeklettert. Ja, zum Nordkap hinauf heißt es klettern. Mit vieler Mühe sind an dem steilen Abhange einige Zickzackwege gezogen, aber Steingeröll und Wasserinnen sind ihre ständigen Feinde. Da hat man denn noch starke Eisenstäbe in den felsigen Boden eingerammt, mit Wesen am oberen Ende, durch welche Taae gezogen sind. Das Hochziehen an diesen ermöglicht den, heute noch dazu schlüpfrigen Aufstieg den lebenden Wesen, die keine Genssen sind. Aber warm macht die Arbeit, schweißtriefend erreichten wir das Plateau. Ein junger rüstiger Bergsteiger hatte 40 Minuten gebraucht, die Durchschnittsdauer dieses Marsches war eine Stunde. Nun ging es über das Plateau, das sich gen Süden meilenweit hinzuziehen schien, noch zwanzig Minuten weit hinüber bis zum Pavillon. Auch das Nordkap hat schon eine Kneipe. Der vorerwähnte norwegische Fischer ist der Wirth und ein feiner; denn er verkauft nur Champagner. Binnen

einer halben Stunde lagen außerhalb der Hütte etwa 200 leere Flaschen. Unsere Stewards halfen beim Bedienen und stellten uns — sei gelobt, fürsorgliche Mutter „Auguste Victoria“! — auch belegte Butterbröde zu. Ein Fremdenbuch gab es auch, und fast Jeder schrieb sich ein, wobei sich folgende niedliche Geschichte ereignete. Der Lustspieldichter Ludwig Fulda, der auch zu den Passagieren zählte, hatte den Ehrgeiz, als Erster oben sein zu wollen, und schrieb sich auch als Erster in das Fremdenbuch ein. Später, nachdem einige Andere geschrieben, kam seine Frau und zeichnete ihren Namen. Da meinte der Gatte: „Das geht aber so nicht, da schreibe nur hinzu: „Zu Obigem gehörig!“ Und sie schrieb das. Der nächste Obige aber, der kurz vorher seinen Namen hingesezt hatte, war ein ehrbarer, verheiratheter Industrieller, der Sorge hatte, seine Frau könnte es einmal erfahren, daß hier eine fremde Dame sich als zu ihm gehörig bezeichnet hatte.

Außerhalb des Pavillons, in welchem auch Raritäten gekauft und Nordkap-Postkarten geschrieben wurden, hielten wir kurze Umschau. Sie beschränkte sich, da in zwischen Nebel den Ausblick über das Meer, den wir ja auch beständig vom Schiffe aus hatten, versagte, auf ein Hinabblicken in eine enge, jäh zum Meere hinabgehende Felsenspalte, die Nordkapflucht, ferner auf die Porphyrsäule, welche zur Erinnerung an den Besuch König Oscars im Jahre 1878 errichtet ist, und den spitzen Steinhäufen, welcher an den Besuch Kaiser Wilhelms II. am 22. Juli 1891 erinnert. Auch der österreichische Touristenverein hat an der Stelle, wo der steile Aufstieg

endet, eine Tafel, welche als Besuchstag den 27. Juli 1887 verzeichnet, anbringen lassen.

Tiefer und dichter zog der Nebel über das Nordkap hin. Mein Bruder mahnte, nachdem dem Stolze, auf dieser Felsenkante gestanden zu haben, Genüge geschehen, wieder abzustiegen, obwohl noch Officiere unseres Schiffes und sogar noch unsere Schiffskapelle eintrafen. Als sie unten aufgebrochen waren, hatte das Plateau noch nebelfrei gelegen. Der Abstieg war noch schwieriger als der Aufstieg, besonders für mich Invaliden, dem schließlich die kräftige Schulter eines jungen Fahrtgenossen dankenswerthe Hülfe bot. Als ich die Taurutscherei überwunden hatte und über das Meer hinschaute, ward ich stußig. Es spritzte da draußen der Schaum in die Höhe. Das Wetter hatte sich auch hier geändert, der Wind fuhr vom Nordkap hernieder und über die See gen Norden hin. „Eine Fallbö,“ sagte mein Bruder, der mir vorausgegangen war und an der Landungsstelle wartete; „es wird Zeit, daß wir an Bord kommen.“ Er stieg in die Barkasse, Andere gleichzeitig, sie hatte nach der Erklärung des Führers Ladung genug; ich mußte mit anderen Passagieren auf das nächste Boot warten. In Schweiß gebadet und im Zuge stehend, war mir dieses Warten gerade nicht angenehm, aber desto reizvoller das Hinausschauen auf die erregte See, über die fort und fort leuchtender Gischt dahinslog. Wie tanzte unsere Barkasse auf den Wogen!

Die „Auguste Victoria“ war vom Winde in eine andere Richtung gelegt worden, und zwischen ihr und dem Felsen rechts lag jezt noch ein norwegischer Post-

dampfer. Dieser setzte ein Ruderboot aus, um die Post-
sachen vom Nordkap abholen zu lassen, aber das Boot
kam, trotzdem es von fernigen Armen gerudert wurde,
gegen die Fallbö nicht vorwärts, und unsere zweite Bar-
kasse nahm sie kameradschaftlichst in's Schlepptau.

Nun begann unsere Ueberfahrt von Land zu Bord,
und sie sollte noch etwas kräftiger werden, als die vor
Trondhjem überstandene. Die Barkasse hielt sich vor-
züglich und flog schnell mit Wind und Wellen dahin,
freilich bald hoch auf einem Wellenkamme, bald tief in
ein Wellenthal eintauchend, während Spritzer auf Spritzer
an uns eine gründliche Wassertaufe vollzogen. Auch
das schwierige Anlegen an die Falltreppe und das Ueber-
steigen von der Bootkante auf das Ende der Treppe
ging ohne Unfall von statten. Mein Bruder Seemann
schaute vom Deck wie eine Glucke, die um ihre Küchlein
sich sorgt, herab, und mit ernstem, sorgendem Blicke schaute
von seinem Cajütendeck der verantwortliche Commandeur
des Schiffes auf die Barkassenbahn hinaus und zum
nebelumwallten Nordkap hinauf. Schon hatte er einen
Officier mit der Aufforderung hinaufgesandt, es möchten
alle Personen, die noch oben seien, sich sputen, hinab-
und wieder an Bord zu kommen, welcher Forderung
natürlich sofort Folge gegeben wurde, aber zwischen
Befehl und Ausführung lagen doch zwei Stunden Zeit,
zwei sorgenvolle Stunden für den Capitän. Mein Bruder
fühlte mit ihm. Wir mußten in der Cabine das nasse
Zeug ablegen, hatten aber — es war 1 Uhr — nicht
mehr Lust zu großer Toilette und wollten deshalb zur
Coje gehen. Vorher aber ließen wir uns noch im be-

nachbarten unteren Salon, der ganz leer war, den Thee serviren. Und da meinte der Seemanns-Bruder: „Ich kann noch nicht zur Coje gehen.“ — „Warum denn nicht?“ Die Antwort war: „Ich muß warten, bis alle Leute wieder an Bord sind, eher habe ich keine Ruhe.“ — Nun, sie kamen alle wieder und glücklich an Bord, um 1/2 2 Uhr legte die letzte Barkasse an. Ein Stein fiel unserem Capitän vom Herzen. „Ich verstehe mich auf den Alten,“ sagte einer seiner Officiere; „er sagt nichts, aber geängstigt hat er sich mächtig. Diese Nordcapbö kam uns völlig überraschend. Aber es war immer noch ein Glück, daß die Bö vom Lande kam, hätten wir solchen Wind von Norden oder Osten bekommen, hätten wir aufankern und in einer benachbarten Bucht das Wetter abwarten müssen. Dann mußten wir bis auf besser Wetter Barkassen und Passagiere im Stich lassen.“ — „Alle Wetter,“ ließ sich da eine bekannte süddeutsche Bassstimme vernehmen, „da hätten wir ja stunden-, vielleicht tagelang am Strande oder, wenn wir wieder hinauffragelten, im Pavillon auf dem Nordkap liegen können, und der Schaumwein war alle. Na, ich geh’ nimmer wieder n’auf.“ — „Aber scheen war es doch,“ sagte ein Sachse. Wir setzen hinzu: Groß, erhaben, unvergeßlich!

Spizbergen.

Bald nachdem der letzte Nordcapbesucher das Schiff wieder betreten hatte, nahm dieses den Anker auf und wandte sich zur Weiterfahrt; es sollte das nördlichste Ziel dieser Nordlandsreise, das im nördlichen Eismeere liegende Inselfand Spizbergen, in sechsunddreißigstündiger Seefahrt erreicht werden. Der erste Reisetag, der 9. Juli, war wieder ein Tag beschaulicher Ruhe. Die Unterhaltung drehte sich in lebhafter Weise um die Erlebnisse des letzten Tages und um die Aussichten für den folgenden. Froh, mit dem Leben und mit heilen Gliedern vom Unbooten davongekommen zu sein, wurde in Dankbarkeit der anstrengenden Thätigkeit der Barkassenführer, Bootsleute und Matrosen gedacht. Es wurde für diese eine Sammlung veranstaltet, welche 354 Mk. betrug. Der Dank des Capitäns für die Mannschaft erschien darauf am „schwarzen Brett“, das im Salontreppenhaus auf Steuerbordseite

seinen Platz hat und uns für alle Tagesereignisse eine Richtschnur gab, und Zahlmeister A. Loesch hatte ordnungsmäßig die eigenhändigen Quittungen der Beschenkten über 9 bis 20 Mk. bescheinigt. Strengste Gewissenhaftigkeit auch hier, wie immer und überall.

Das im Rauchzimmer hängende Barometer hatte seinen tiefsten Stand erreicht, aber es wurde gewarnt, ihm zu trauen. Vorläufig hatten wir nur Nebel, der die Vorherrschaft in jenen nördlichen Gebieten hat. Das Nebelhorn des Schiffes war in beständiger Thätigkeit, in einem Uhrwerkdampfbetriebe ließ es jede Minute sein schauerliches, in der Nacht besonders unheimliches Heulen ertönen. So gering auch die Aussicht war, in diesen Gewässern einem Schiffe zu begegnen, mit dem man hätte zusammenstoßen können, mußte doch pflichtgemäß das Warnungssignal gegeben werden. Weithin war also nicht zu sehen, aber Vögel und Fische aller Art belebten das kleine Luft- und Wasserfeld, ja ein großer Walfisch war so liebenswürdig, in diesem Gesichtskreise uns eine allerliebste Verbeugung zu machen. Er erhob sich mit Kopf und Rücken über dem Wasser und sauste höchst elegant in dieses wieder hinab, uns nun die große Schwanzflosse zeigend. Ein Goldfisch im heimischen Aquarium hätte das nicht zierlicher machen können. Ein lautes Bravo belohnte den riesigen Schwimmkünstler.

Nachmittags 4 $\frac{1}{2}$ Uhr wurde uns verkündet, wir passirten jetzt die Bäreninsel. Sie liegt zwischen dem 74. und 75. Breitengrade, wir hatten also nun schon wieder etwa 250 Seemeilen vom Nordcap aus zurückgelegt. Zu sehen war die einsame Insel des Nebels wegen nicht.

Bei trübem Wetter gewinnt das Zusammenleben im trauten Heim. So erging es auch uns. Man saß in Ruhe länger bei Tische und plauderte. Mein Bruder und ich hatten betreffs der Zutheilung der Plätze Glück gehabt und dabei die Freude, daß unsere Tischgenossen ebenso dachten. Unser Tisch lag im oberen Salon hinter dem Maste, und der gewandte erste Obersteward hatte uns von vornherein gesagt, daß das schon öfters eine recht fidele Ecke gewesen sei. Wir waren die einzige Tischgesellschaft ohne Damen, und diese wollten dem ungalanten Menschen nicht gar zu sehr zürnen, wenn ich sage, daß wir damit sehr zufrieden waren. Vier von den sechs Tischgenossen waren glücklich verheirathet und tranken oft auf das Wohl ihrer daheimgebliebenen Frauen und Kinder, der fünfte war ein mannesreifer, aber, wie es schien, hartgesottener Junggeselle, der alle unsere Auforderungen, sich doch noch von Amor's Pfeilen treffen zu lassen, mit überlegenem, freundlichem Lächeln ablehnte, und der sechste und letzte, unser Nestküken, hatte außerhalb der Mahlzeiten so viel auf die Brautschau zu gehen, daß er wenigstens bei Tische nur für die Tafelfreunden leben wollte und das im ausgedehntesten Maße; der sechsundzwanzig Jahre zählende Schlesier war entschieden der stärkste Esser an Bord, er pappte mit einem Behagen, das auch Anderen immer neuen Appetit machte. Er ist deshalb auch wohl unverlobt und das hoffentlich zu seinem Glück von der Reise heimgekehrt. Dann und wann gastirte an unserm Tische ein junger, netter Officier, als Wehrstand dem Nährstande des Vorbezeichneten Gesellschaft leistend, oder der „Schwager“ aus Schwaben, welcher als der

lustigste Passagier des Schiffes gelten konnte. Er war immer fidel, immer witzig und immer süddeutsch gemüthlich, auch wenn er einmal als Schwab seinem Unmuth über das Breitmachen der Berliner Schriftsteller an Bord drastischen Ausdruck verlieh. Reiselust und Wissensdurst hatten hier eine Gesellschaft von Männern verschiedenster Berufe und Landsmannschaften zusammengeführt und bald in Wohlwollen und gegenseitiger Werthschätzung verbunden. Und eine solche Tischgenossenschaft ist für das allgemeine Wohlbehagen an Bord eines Schiffes sicherlich noch wichtiger, als an der Hoteltafel eines Bades oder einer Sommerfrische.

Besonders lebhaft ging es an diesem Nebeltage auch in dem Rauchzimmer zu. Dort labten sich die Herren an dem vorzüglich temperirten Pschorr, einige auch an den verschiedenen Seemannsgetränken, während der Herr, der an einer starken Erkältung litt, die bei einem allzu kräftigen Nießer Polarschnuppen getauft wurde, sich durch verschiedene Gläser Grog für Spitzbergen vorbereiten zu müssen meinte. Dem Steward wurde es heute besonders schwer, um 12 Uhr Nachts — es war allerdings draußen ebenso hell, als es 12 Uhr Mittags gewesen war — Feierabend zu gebieten, zumal viele Gäste schon in den Tagesstunden auf Deck ihre „Nachttruhe“ gehalten hatten oder weil, wie der „Schwager“ meinte, man bei dem Tuten doch nicht schlafen könne.

Das Tuten hörte allerdings nicht auf, der Nebel begleitete uns auch am folgenden Tage. Und wir bekamen Spitzbergen nicht in Sicht. Unsere Stimmung ward etwas gedrückt; denn die Möglichkeit war nicht ausge-

schlossen, daß wir umkehren mußten, ohne Spitzbergen gesehen oder betreten zu haben. Wir befanden uns in einem noch wenig erforschten Gebiete, über welches demnach auch noch keine völlig zuverlässigen Karten mit der Bezeichnung der Untiefen und der Bodenbeschaffenheit bestehen. Der Compaß, der auf einem Schiffe mit soviel Eisenbeschlag und Maschinen überhaupt schon viel Ablenkungen hat, wird bekanntlich, je näher man zum Pole kömmt, immer unzuverlässiger. Gelothet wurde fort und fort, die Beschaffenheit des Meeresbodens und die Tiefe des Wassers festgestellt, und wieviel Knoten das Schiff lief, wußte man natürlich auch, aber die Befiegelung aller nautischen Forschungen, um feststellen zu können: „Wir befinden uns jetzt genau in dieser Länge und Breite,“ kann allein die Aufnahme der Sonnenstellung zur Mittagsstunde liefern, und die liebe Sonne hatte sich nun schon den zweiten Mittag nicht sehen lassen. Der Nebel aber ist der schlimmste Feind des Seemanns. Solange dieser vorausszusehen vermag, kann er, fleißig lothend, auch mit vorsichtigem Muth drauslosfahren, aber im Nebel verbietet sich das, zumal wenn man ein so großes Schiff führt, wie die „Auguste Victoria“ ist, und soviel Menschenleben an Bord hat. Wir mußten uns also zu Frieden geben und Geduld üben. Auch wurde uns neue Abwechslung geboten, wir bekamen in einiger Entfernung die ersten schwimmenden, zum Süden treibenden Eisberge zu Gesicht, stattliche Klumpen Eis in mannigfachen Formationen, spitz und plateauartig und sich mit ihrer weißen und smaragdgrünen Färbung hoch über dem blauen Wasserspiegel erhebend.

Unser Schiff verlangsamte die Fahrt, der Capitän ließ den Anker klar machen, und bald darauf lagen wir still. Am schwarzen Brette erschien folgender Anschlag: „Das Schiff liegt dicht an der Küste von Spitzbergen vor Anker. Wassertiefe 35 Faden. Sobald das Wetter aufklart, wird die Reise fortgesetzt.“ Und um den Trübsinn der Passagiere zu bannen und Leben in die vom Nebel erzwungene Ruhe zu bringen, rief der Capitän zum Promenadendeck herab: „Wo sind denn unsere Jäger mit ihren Flinten? Hier giebt's Seevögel zu schießen. Die erlegten werde ich durch ein Boot holen lassen.“ Das ließen sich die sechs oder sieben Herren, welche auf die Reise Jagdzeug mitgenommen hatten, nicht zweimal sagen, und bald ertönte auf dem Vordertheile des Schiffes lebhaftes Geknatter. Nach dem Befehle des Capitäns war ein Boot zum Wasser herabgelassen worden, das ringsherum fuhr und die getroffenen Vögel, Sturm- und Eisvögel mit papageienartigem Schnabel, Seeenten, Alken und Möven, aus dem Meere fischte und den glücklichen Schützen an Bord brachte. Aber die Entfernungen auf dem Wasser täuschten auch hier wieder sehr, und im Vergleiche zu der Zahl der Schützen und abgegebenen Schüsse gab es wenig Treffer. Ein Bewohner des Thüringer Waldes und zwei jüngere Jagdfreunde zeichneten sich durch solche aus. An Spott fehlte es nicht und auch nicht an einem recht guten Scherze. Ein Angelfreund war seinem Vergnügen nachgegangen und glaubte, einen guten Fang gemacht zu haben. Ein Fisch hing an der Angel, glückstrahlend zog ihn der Fischersmann auf, aber das Thier zappelte gar nicht und entpuppte sich oben als

ein — todter Hering. Um darunter liegenden Deck war dieser Schabernack von einem guten Freunde verübt worden. folgendes Spottgedicht erschien darnach:

Es liegt das Schiff vor'm Anker still,
Der Nebel es so haben will,
Der thät Spitzbergen
Uns verbergen.

Da giebt ein großes Schützenfest
Den armen Möven letzten Rest;
Zehn Jäger blasen
Um einen Hasen.

Und Einer, der sich langeweilt,
Mit großer Lust zum Angeln eilt;
Dem Meer sagt Adjes
Ein feister Matjes.

Die Fröhlichkeit war aber nicht allgemein, weibliche Herzen waren sogar empört über den grausamen Vogel-mord, und eine Petition stieg zum Kapitän hinauf, damit dem Schießen auf Vögel — vom Hering war nicht die Rede — ein Ende gemacht werde. Und der Gewaltige bat denn auch die Schützen darum, die nach einigem Zögern und Murren und Philosophiren über größere Sünden das Jagdgeschütz einpackten.

Es war Nachmittag etwa 4 Uhr geworden, als wir einen kleinen norwegischen Dampfer bemerkten. Er näherte sich uns und wir erfuhren, daß er, wie wir, die Einfahrt des Eisfjords von Spitzbergen suche, aber dies schon mehrere Tage im Nebel vergebens. Das war doch ein hübscher Trost für uns. Der Norweger blieb, nachdem Capitäne und Lootsen ihre Wahrnehmungen und An-

sichten von Bord zu Bord ausgetauscht hatten, auch weiterhin in unserer Nähe, bis wir — wir athmeten tief auf — gegen Abend endlich weiterfahren. Das Wetter hatte sich etwas aufgeklärt und ward heller und heller, und als wir nach dem Diner um 8 Uhr an Deck kamen, ertönte bald der Jubelruf: „Land, Land!“ und ein Hurrah wurde dem Capitän gewidmet.

Spitzbergen lag vor uns mit seinem ewigen Schnee und seinen riesigen Gletschern, ernst und kalt, aber uns doch mit warmer Fröhlichkeit erfüllend. Es war ja das höchste Ziel unserer Reise glücklich erreicht. Links und rechts schwammen noch einige Eisberge an uns vorüber, in hellerem Licht nun deutlicher zu schauen. Der eine, etwa drei Seemeilen von uns entfernt, mußte nach der Berechnung ein Feld von mehreren hundert Hectaren sein. Er war etwa viermal so breit als hoch und glich einem Gebirgsplateau. Wir passirten links eine Insel und fuhren jenseits des 78. Breitengrades in den breiten Eisfjord ein. Das Wasser war inmitten der langen, nachtlosen Sommerzeit frei von Eis, aber aus den felschluchten schaute es in massigen Größen zu uns herüber. Hin und her schwirrten am Deck die Aufforderungen, dorthin und dorthin zu schauen, und überall gab es Ausrufe des Erstaunens und der Bewunderung. Zwei große Gletscher waren es besonders, welche solche hervorriefen. Sie gehen bis zum Meere hinab und gleichen gefrorenen Flüssen, die sich nach ihrer Felsenbahn in einem Wasserfalle zum Meere stürzen, oder auch erkalteten Lavaströmen. Mit fast magischer Gewalt fesselten diese riesigen blaugrünen Eismassen unsere bewundernden Blicke.

Aber vorwärts eilte unser Schiff, um in die Advents-
bai einzulaufen und dort vor Anker zu gehen. Hier ist
ungefähr der Mittelpunkt des großen Inselfandes, und
hier läuft die große Herzader des kümmerlichen und von
hohem Sinn und todesmuthigem Forschen zeugenden Ver-
kehrs. Ueber dieser Adventsbai strahlte die Sonne, als
wir einliefen, als wir dort verweilten, um das Land zu
betreten, und als wir wieder von dannen fuhren, heller
Sonnenschein war vom Abende des einen bis zum Nach-
mittage des anderen Tages.

Auf weiter blauer Fluth lag ruhig unser Schiff.
Voraus und linker Hand zogen sich der Fjord und seine
Ausläufer, wie besonders der Nordfjord, unabsehbar
dahin. Und rechter Hand breitete sich ein niedriges Strand-
gebiet aus, auf welchem etwas von menschlichem Leben
zu sehen war. Rings herum in der Höhe aber, soweit
wir am Horizonte schauen konnten, lagen weiße Felsen-
spitzen, ein weißer, von Schnee und Eis starrender Kranz,
eine vielhundertzackige Krone. Selten hat wohl ein Land
mit größerem Rechte einen so einfach treffenden Namen
bekommen; spitze Berge sind Spitzbergen.

Wir fuhren an Land. Die Fürsorglichkeit der Ham-
burg-Amerika-Linie hatte zum Landen der Passagiere, da
die Böte des seichten Vorstrandes wegen nicht dicht an
Land fahren können, von Hamburg eine Landungsbrücke
mitgenommen. Der Boden Spitzbergens wurde betreten
wie der geweihter Stätten, gelobten Landes. Wie nahe
lag hier Jedem ein Vergleich mit Zeiten, die noch gar
nicht weit hinter uns liegen, in denen es als ganz etwas
Außergewöhnliches galt, wenn Jemand Spitzbergen be-

suchte. Und fast immer hatte dieser Besuch der Wissenschaft, der Polarforschung gedient. Jetzt lag hier zum ersten Male das größte deutsche Handelsschiff, ein schwimmender Palast mit zwei und einem halben Hundert Vergnügungsreisenden. Welcher Triumph der seemannischen Wissenschaften, der Schiffsbaukunst, des Weltverkehrs! Und von diesem zeugte auch die Postflagge eines norwegischen Dampfers, der kurze Zeit neben uns im Hafen lag, wie auch unser als Schicksalsgenosse im Seenebel liebgewonnener Freund sich einige Stunden nach unserer Ankunft wieder sehen ließ, und die norwegische Postflagge am Lande, die auf dem „Hotel Spitzbergen“ thronte. Wahr und wahrhaftig — Spitzbergen hat an der Adventsbai ein Hotel. Es ist ein Blockhaus, von starken Holzbalken gezimmert und mit hellgelber Oelfarbe gestrichen. Weit leuchtet es über die See hinaus. Inmitten des Hauses, das zur See hin eine Veranda hat, liegt der Speiseraum, vor ihm Wirthschaftsräume, Küche, Wohnung des Wirths, dahinter mehrere Logirräume, cabinenartig und mit übereinanderliegenden Schlafstellen, wie die Schiffskojen. Wir trafen auch Gäste dort und zwei Männer mit berühmten Namen, Otto Sverdrup, den wackeren Capitän der „Fram“, mit dem Fridtjof Nansen seine große Forschungsreise glücklich durchgeführt hat, und auch seinen in den Reiseschilderungen oft genannten Matrosen Bensen. Beide gehen jetzt ruhig wieder ihrem Seemannsgewerbe in etwas weniger gefährvoller Weise nach, aber ihr Herz hängt an Allem, was die Polarforschung betrifft, und so jetzt wieder an der waghalsigen Luftballon-Expedition Andrée's. Sverdrup war schweigsam, aber Bensen und

ein norwegischer Bootsmann, der uns mit seinem Dampfer am liebsten zu Andrée hinaufgefahren hätte, erzählten uns von diesem sehr viel. Er lag bekanntlich zu dieser Zeit, zum Aufstieg fertig, auf einer der kleinen Inseln, in welche die Küste Spitzbergens im äußersten Nordwesten, wie an vielen anderen Stellen, zerrissen ist, der sogenannten dänischen. Vom Eingange des Eisfjords hätte unser Schnelldampfer diesen Punct in etwa vier bis fünf Stunden erreichen können, so daß zu solchem Abstecher im Ganzen vielleicht zwölf Stunden genügt haben würden, und gern hätte unser Capitän den Passagieren und sich selbst auch die Freude dieses Besuches gemacht, aber schon hatten wir durch den Nebel des Vortages so viel Zeit verloren, daß nichts mehr zuzugeben war. „Telegraphen giebt's hier nicht,“ sagte der gewissenhafte Schiffscommandant, „und welche Sorge um das Schiff, welche Angst und Aufregung würde wohl in Hamburg und weit darüber hinaus entstehen, wenn nicht rechtzeitig, am 13. ds., von Tromsö aus unsere glückliche Rückkehr von Spitzbergen gemeldet werden kann!“ Dagegen ließ sich nichts einwenden. Man möge sich den Schrecken in Europa und Amerika ausmalen, wenn am 13. Juli der Telegraph die Kunde gebracht hätte: „Der Hamburger Schnelldampfer „Auguste Victoria“, mit 265 Passagieren an Bord, nach Spitzbergen gefahren, ist zur festgesetzten Zeit in Tromsö nicht eingetroffen.“ — Wir begnügten uns deshalb gern mit den Erzählungen der norwegischen Seelente über Andrée. Er wurde uns geschildert als ein kreuzfideles Kerlchen, das versichert habe, es hätte nun das Warten satt und werde ganz bestimmt am 15. Juli aufsteigen.

Auch ein Fremdenbuch hat das Hotel auf Spitzbergen. Jedermann von uns schrieb sich natürlich ein, wobei der Stimmung der Deutschen folgender Vers Ausdruck gab:

Spitzbergen leuchtet im Sonnenschein,
 Als wenn wir säßen am deutschen Rhein,
 Und bei schäumendem Wein von deutschen Reben
 Lassen wir Kaiser und Reich und uns selber leben.

Auch illustrierte Postkarten fanden wir hier vor und mehrere Hundert wurden von den Passagieren beschrieben; denn eine Karte mit dem Poststempel Spitzbergen, welchen der Wirth amtlich führt, gehört doch immer noch zu den Raritäten. Sie trafen später, als wir heimkehrten, an ihren Bestimmungsorten ein; denn der Postdampfer kommt auch in der dreimonatlichen „Spitzbergen-Saison“ nur alle acht Tage und nur, wenn nicht See und Nebel die Regelmäßigkeit stören. Herrenloses Land ist übrigens Spitzbergen trotz dieses norwegischen Postamtes noch immer.

Außer dem Blockhaus-Hotel gab es noch andere Zeichen menschlichen Lebens auf dem Lande, zwei Zelte dicht am Strande. Wir waren beim Landen zuerst auf sie gestoßen. Unter dem einem blaugefärbten Segeltuche hauste ein Fischer, ringsherum lagen Beute und Fischgeräthe, besonders Netze in schier endlosen Längen. In dem anderen weißen Zelte aber wohnte ein junger schwedischer Botaniker mit seiner Mutter. Hinter dem Zelte hingen auf einem Holzgestelle eine Rennthierkeule und ein Fisch. Daneben war eine Feuerstelle, um die das aller-nothwendigste Küchengeschirr und eine Kaffeemühle malerisch gruppiert lagen. Ein köstliches Stillleben, ein

prächtiger Malervorwurf. Nur darf der Künstler als Hintergrund die Eisberge nicht vergessen und muß auch die Schlitten mitaufnehmen, die in einiger Entfernung von der Jethütte aufgestellt sind. Diese Schlitten sind einfachster Art. Sie bestehen aus zwei Läufen, die vorn in eine etwas hochgebogene Spitze zusammenkommen und hinten durch eine gerade Leiste verbunden sind. Sie sind etwa 60 Centimeter breit und $1\frac{1}{2}$ bis 2 Meter lang. Sicheinrichtungen giebt es nicht. Wer die Schlitten benutzt, muß auf ihnen mit festgebundenen Füßen stehen oder hocken. Die Schlitten lagen wie Bretter übereinander.

Der junge Schwede wollte die drei Sommermonate auf Spitzbergen bleiben, um dessen Flora zu studiren. Ja giebt's denn dort überhaupt eine Flora? Allerdings! Zwar keinen Baum und keinen Strauch, aber Moose und Flechten in großer Zahl und Mannigfaltigkeit. Sie führen mit bescheidensten Ansprüchen, denen drei Monate Sonnenlicht genügt, ein kurzlebiges, aber farbenprächtiges Dasein; ich sah an den kärglichen Pflanzen köstlich-zierliche Blüthen, weiß, gelb, violett und roth. Ich pflückte und bewunderte sie, wie daheim die Königin der Blumen, unsere Rose. Der Spitzbergen-Botaniker war übrigens eine hübsche Erscheinung, ein vortrefflicher Vertreter seines Volkes, schlank, blond, blauäugig und natürlich wettergebräunt. Wir hatten die Freude, ihn als Tischgast an Bord zu haben und ihn sich an den seltenen Leckerbissen der Tafel recht vergnügt laben zu sehen. Er schied erst, als sich unser Dampfer zur Abfahrt in Bewegung setzte, und winkte uns noch vom Lande aus grüßend nach.

Auf dem unteren Strande war es ziemlich warm, 12 Grad R., aber diese Wärme ließ schon in empfindlicher Weise nach, wenn man nur die wenige Meter höher liegende Strandfläche betrat. Scharf und kalt blies hier der Wind, und die Kälte wuchs, je höher man hinaufstieg. An den Felswänden brauchte man ja nur etwa hundert Schritt hinaufzuklettern, um schon die Schneeflächen zu erreichen. Ein bekannter Berliner Theaterdirektor, früher Intendant in Mannheim, stieg hier bis zur nächsten Spitze hinauf, erzählte uns nachdem beim Diner davon und hatte nun den Spitznamen „Der Alpinist“ erwischt.

Ernst war ein Rundgang über die aufsteigende Strandfläche. Dort lag ein Friedhof, aber ohne lebendiges Grün, das uns Auferstehung kündigt, in starrer, steinerner Oede. Fünf Grabstellen waren es, in einer Reihe, die lehtgegrabenen mit einem niedrigen Grabhügel und einem rohgezimmerten Holzkreuz, das auch die Namen der Verunglückten verzeichnete, die älteren ohne Hügel und ohne Kreuz, kaum noch erkennbar; die Stürme hatten die Liebeszeichen vernichtet. Zu lesen war an einem einfachen hellen Kreuze: Jacob Hansen, Hammerfest, 28. August 1878, und an einem gelbgestrichenen und etwas verzierten: Andreas Holm, Tromsø, 24. 4. 96. Dieser war der Führer eines kleinen Schiffes gewesen, das hier verunglückte, was die Mannschaft zum Ueberwintern zwang. Was will das auf Spitzbergen sagen! Natürlich waren die Schiffbrüchigen nicht so ausgestattet, wie die Expedition Nansen. Es gelang den Seelenten, vom Schiffswrack die Kapitänskajüte loszuschlagen und

sie oben am Strande neben einem kleinen Bache, der Schneewasser zum Meere führt, etwa einen Meter tief in den starren Boden einzugraben. Der Capitän erlag den langen Strapazen dieses Lebens in fürchterlicher, eifiger Einöde, seine Genossen wurden gerettet. Das wurde uns erzählt von dem norwegischen Bootsmann, und seine schlichten Worte wurden illustriert durch die eingegrabene Kajüte, die noch ziemlich gut erhalten ist. Die Deckplanken sind fort, aber die Coje des Capitäns ist fast noch unverfehrt, und die kleine schmale Kajütenthür geht sogar noch in einer Angel. Auch ein Stuhl, ein Waschkessel und einiges Geschirr bedecken noch den Boden. Das ist auch eine der unauslöschlichen Erinnerungen dieser Nordlandsfahrt.

Unterhalb dieser Todtenstätten entwickelte sich in der zehnten Stunde des 11. Juli ein für diese Einsamkeit selten reges Leben. Zuerst kommen Matrosen und Maschinisten unseres Schiffes mit einer deutschen Fahne. Sie ist von Eisenblech und dreht sich um eine runde eiserne Stange. Ihre Farben sind schwarz-weiß-roth und auf diesen leuchtet in Gold: „Auguste Victoria. Hamburg. Juli 1897.“ Diese Fahne, welche, wenn nicht für ewige Zeiten, doch auf viele Jahre und auch wohl auf Jahrzehnte nachfolgenden Reisenden von der ersten Ankunft der „Auguste Victoria“ in der Advents-Bai auf Spitzbergen erzählen soll, wurde fest in den Boden eingekieilt und außerdem noch an vier Drahtseilen befestigt, welche von der Spitze der Fahne nach verschiedenen Richtungen zur Erde hinliefen, wo sie mit dieser durch eiserne Krampen verbunden wurden. Als das Werk der Be-

festigung vollbracht war, wurde zum Sammeln geblasen, und über den Strand hin, von den Bergen herab und aus den Schluchten heraus folgten Passagiere und Mannschaften dem Signale. Auch unser Capitän, Offiziere und Maschinisten kamen an Land mit der ganzen Schiffskapelle. Eine Anzahl Stewards reichte Bier herum. Und dann trat unser Hamburger Photograph an, der uns auf der ganzen Reise behufs Aufnahme von Gedenkblättern begleitete, um hier auf Spitzbergen eine Gruppe aller Passagiere und eines Theiles der Schiffsbesatzung aufzunehmen. Nach dieser Aufnahme wurde von einem Passagier eine Ansprache gehalten, welche den Reiseempfindungen Aller an dieser Stätte — „meine nördlichste Rede“, meinte der Sprecher — Ausdruck verlieh, Anerkennung der Hamburg-Amerika-Linie und herzlichen Dank dem tüchtigen fürsorglichen Capitän aussprach, welchem ein gar kräftiges dreifaches Hoch gewidmet wurde.

Mancherlei Andenken wurden von Spitzbergen mitgenommen, besonders Rennthiergeweihe und Robbenzähne, auch barg der Strand viel interessante Knochenüberreste von Fischen aller Art. Reich mit Beute beladen, kehrte von einem Jagdausfluge der Landsmann aus Thüringen, ein Sonneberger Spielwaarenfabrikant, zurück. Er hatte Vögel geschossen in sieben verschiedenen Arten und Größen. Als er mit dem reichen Federnschurzsfelle herankam, hatte ihn flugs wieder ein Amateurphotograph erfaßt, und dieses Bild ward vortrefflich. Uebrigens war ich so glücklich, von der reichen Beute etwas abzukommen; der Waidmann schenkte mir eine sehr schöne Silbermöve, die heute ausgestopft sich im Fensterzuge über

meinem Schreibtische wiegt. Auch ein lebhafter Handel ward getrieben, hauptsächlich mit Blaufuchs- und Eisbärfellen. Diese wurden von Matrosen des norwegischen Dampfers und von dem auf Spitzbergen wohnenden Fischer, der also auch Jäger sein mußte, angeboten. Die rohen Eisbärfelle lagen wie eingepökelt in mit Seewasser gefüllten Fässern. Ein solches Fell wurde mit 80 Kronen ein Seeadler nur mit 3 Kronen bezahlt.

Am 11. Juli, Nachmittags 2 Uhr, mußten wir von Spitzbergen Abschied nehmen, die Meisten von uns wohl auf Nimmerwiederssehen. Die Trennung ward uns schwer, und bis die letzte weiße, im Sonnenstrahle leuchtende Spitze unsern Blicken entschwunden war, schauten wir grüßend zurück.

Auf dem Ocean empfing uns bewegte See, und immer lebhafter und erregter wurde das Spiel der Wellen. Das Barometer hatte doch wohl nicht ganz Unrecht gehabt. Des Schlafes bedürftig, gingen wir Alle früh zur Coje, die Fenster gegen das nächtliche Tageslicht dicht verhängend. Aber der Schlaf war bei Wenigen ein ruhiger, das Arbeiten des Meeres war zu fühlen, das Schiff rollte und stampfte. Als ich mich am andern Tage gegen 7 Uhr erhob, war diese Bewegung so stark, daß ich in der Cabine noch lebhafter, als schon einmal geschehen, hin- und herslog. Ich wurde dabei etwas schwindelig. Nur nicht seefrank! sagte ich mir. Und ich nahm mich zusammen, überwand die Schwierigkeiten des Anziehens — hatte man ein Kleidungsstück nur zur Hälfte an, flog man sicher gegen die Wand — und ging mit meinem mir zuredenden Bruder an Deck. Dort

welch' herrliches Bild! Es war hoher Seegang, mit breitem Schaum gekrönt alle Wogen. Es spritzte hier und da. Wir hatten eine steife, sturmartige Brise aus Westen, und aus dem großen europäisch-amerikanischen Becken des atlantischen Oceans trieb außerdem eine starke Dünung, eine Bewegung langer und breiter Wellen, wie sie einem Sturme, der über Schottland hinaus geherrscht haben mußte, nachzufolgen pflegt; denn auf dem Ocean dauert es lange, bis nach einem Sturme die aufgewühlten Meereswogen sich wieder beruhigen. Diese Dünung brachte das Rollen des Schiffes, das Hinüberlegen von Steuer- nach Backbord und umgekehrt zuwege, während die von der steifen Brise gekämmten Wellen das Stampfen, das Auf- und Niederstoßen des Schiffes verursachten. Schaum- und Wassermassen schlugen bis zum obersten Deck hinauf.

Diese Bewegung konnten wenige Passagiere vertragen, die Seekrankheit forderte ihre Opfer. Die meisten Damen lagen in ihren Cojen, die abgehärteteren in den Stühlen auf dem Promenadendeck, wohin sie sich etwas Bouillon oder ein Glas Wein kommen ließen. Der Schiffsarzt hatte viel zu thun, mit ironischem Lächeln gab er beruhigende Rathschläge. Am meisten Arbeit und keine schöne sollen aber die Cabinen-Stewards gehabt haben. Mein linksseitiger Tischnachbar lag, wie viele Damen, sechsunddreißig Stunden lang in der Coje, unsere übrigen Kameraden versäumten mehrere Mahlzeiten, mein seefester Bruder und ich keine, aber ich spütete mich immer, bald wieder an Deck zu kommen. Beim Diner am 12. Juli waren von 159 Personen nur gegen 30 im oberen Speisesaal, und im unteren soll es noch leerer gewesen sein. Der

uns benachbarte „Künstlertisch“, an dem es sonst immer sehr lebhaft zuing, war mäuschenstill, denn es saß kein Mensch daran. Auf Deck war es auch ziemlich leer, auf der Luvseite saß Niemand, und aus den dünnen Reihen der anderen Seite sprang häufig ein blaßes Menschenkind empor, um unter gurgelnden Tönen über Bord ins Wasser zu schauen. Die arme „lange“ Amerikanerin! und die unglückliche runde „Fledermaus!“ Letztere wurde ob ihres grauen Elends noch in einem Gedichte verpottet. Und von der Frau Pastorin sagte der Gatte: „Meine Frau ist eine ganz komische Figur, sie hat in dieser Nacht Alles veräußert.“ Den Nichtkranken aber zeigte sich das Meer in seiner ganzen gewaltigen Größe und Erhabenheit, und in diese spielte anmuthig hinein das Sprühen des Wassers an den Planken des Schiffes in dem Schillern der Regenbogenfarben; denn über der stürmischen See strahlte die Sonne.

Dem bewegten Tage folgte noch eine unruhige Nacht, eine völlig schlaflose auch für den Capitän, der nicht von der Commandobrücke herunter kam und am Morgen des andern Tages Mühe hatte, sich den sicheren Wiedereintritt in die Scheeren Norwegens zu erkämpfen. Dort trat Ruhe ein, und wie die Hamster krochen die von der Seefrankheit Genesenden aus ihren Höhlen heraus. — „Gratulire, gnädige Frau! Aber die Fahrt nach Spitzbergen ist Ihnen wohl gründlich verleidet?“ — „Nein, das doch nicht! Spitzbergen gesehen und betreten zu haben, gleicht all' dies Unbehagen wieder aus!“

Tromsö, Digermulen, Maraaß und Gudvangen.

Der Plan unserer Nordlandsfahrt war gut angelegt, er sorgte, indem er die Fahrt zum Nordcap und nach Spitzbergen zwischen die norwegischen Fjordsfahrten und den Besuch von Ortschaften einschob, für eine wirkungsvolle Abwechslung und brachte in dem Anlaufen von Tromsö, Digermulen, Maraaß und Gudvangen gegenüber den ersten sechs Reisetagen auch noch eine Steigerung in der Schönheit und Erhabenheit der Landschaftscenerien. Waren schon auf dem Wasserwege nach Tromsö viele solcher Bilder an unseren Augen vorübergezogen, so fanden sie ihre Krönung, als wir uns am Nachmittage Tromsö näherten und dort vor Anker gingen. Nach all' dem Rauhen, Todten, Eisigen, das wir gesehen hatten, erschien uns diese Landschaft wie ein paradiesisches Thal, wir meinten dem Vierwaldstädter- und den oberitalienischen Seen näher zu sein, als dem Nordcap, und doch liegt ja Tromsö nur um einige Dampferstunden südlicher als Europas nördlichste Spitze.

Tromsø, ein nordländisches Valparaiso, liegt, ringsum von Höhen umschlossen, die auch den Fjord-Gewässern einen bergigen Abschluß geben, auf einer kleinen Insel, die zwischen dem Festlande und der großen Insel Kvalø sich aus dem Wasser erhebt und zwar von verhältnißmäßig flachem Strande zu einer Hügelkette hinauf, die so niedrig, daß sie von Bäumen und Buschwerk bewachsen ist. So lagert denn inmitten des Hochgebirges und der großen Wasserflächen hier eine grüne Insel, was einen so überraschenden Anblick bietet, daß man zu obigen trügerischen Vergleichen kommt; denn von einer Vegetation, wie sie an den vorerwähnten südländischen Seen herrscht, kann hier natürlich keine Rede sein. Aber uns lacht doch wieder die grüne Farbe aus Birken und Tannen, bescheidenen Getreideäckern, Kartoffelfeldern und Viehweiden entgegen. Und sehr stattlich erschien uns auch nach Hammerfest, Nordcap-Pavillon und Spitzbergen-Blockhaus die „Großstadt“ Tromsø mit ihren etwa 6000 Einwohnern. Wir sahen auch mehrere Straßen mit ganz hübschen zweistöckigen Häusern, wir bemerkten eine gewisse Wohlhabenheit, die sich allein schon in einzelnen kleinen Villen bekundete, die sich bis zur Höhe der bewaldeten Hügel hinaufzogen, und sahen an einer Reihe von Lagerhäusern am Lande und Landungsbrücken, wie an dem Leben im Hafen, wenn man den Fjorddurchgang so nennen darf, daß wir uns wieder dem großen Weltverkehre mit seinem Handel näherten. Etwa ein halbes Duzend Schooner, ein norwegischer und ein englischer Dampfer lagen außer unserem riesigen Schiffsleibe in diesem Hafen, und eine große Zahl von Booten fuhr von Schiff

zu Schiff und von Schiff zu Land. Auch eine Stätte der Wissenschaft birgt Tromsö in sich; sein größtes Haus, das linker Hand uns sofort in's Auge fiel, ist ein Museum. Niemand, der Tromsö betritt, versäume es, dieses Museum zu besuchen. In drei Stockwerken bietet es einen Ueberblick über die nordische Fisch- und Vogelwelt und auf die Vierfüßler dieser Gebiete, der in Erstaunen setzt. Wer hätte gedacht — so hört man u. A. wieder und wieder sagen —, daß das Meer eine solche Menge der verschiedenartigsten Bewohner umfaßt! Die Größe und Mannigfaltigkeit der Meereswelt tritt uns hier Ehrfurcht vor ihrem Schöpfer gebietend entgegen. Auch alle Geräthe, die zum Fischfange dienen, sind ausgebreitet, wie das Leben der Lappen durch Zelte, Hütten, Kleidungsstücke, Rennthierschlitten u. A. m. illustriert wird. Diese Lappen und ihr Leben konnte man in Tromsö selbst oder in einem eine Stunde entfernt liegenden Lappenlager auch „in Freiheit dressirt“ kennen lernen. Ein norwegisches Boot, das wir einmal wählten, weil eine unserer Schiffsbarkassen nicht gleich zur Stelle war, landete uns an einer Stelle, wo sich eine Lappengesellschaft von etwa zwanzig Köpfen zwischen kaufmännischen Lagerhäusern mit Zelten, Rennthieren, Hunden, Kindern und wahrscheinlich viel Ungeziefer häuslich niedergelassen hatte. Die mit bunten Lumpen bekleidete schmutzige Gesellschaft könnte man die Zigeuner des Nordens nennen, wenn sie diesen an Gestalt und Gesicht etwas gliche. Welche Schönheiten giebt es unter unseren Zigeunern! Aber die Lappen zeichnen sich aus durch winzige, eßige Figuren und Köpfe von fast abschreckender Häßlichkeit. Bei dem cultivirten Tromsö, bis wohin das alte Lappland

auf norwegischem Boden reicht, sind diese Halbwilden bis zum Betteln gründlich gereift, und wenn ein Reisebureau seine Klienten in das Lappenlager führt, so ist das eine ebenso bezahlte Schaustellung, wie auf unseren Messen und Märkten oder in der letzten großen Ausstellung in Treptow. Einzelne mit Fellen, Geweißen, Geräthen hausirende oder vielmehr bettelnde Lappen findet man in Tromsø an jeder Landungsbrücke und in jeder Straße. Der Uebermuth mancher Passagiere scherzte mit den Leuten, wobei es sich ereignete, daß ein schmutziger Kerl die Champagnerflasche, die ihm aus gräßlicher Hand gereicht war, nach einem kräftigen Schluck dem Spender zum Weitertrinken zurückgeben wollte, aber für Geld lassen sich diese Leute Alles und Schlechteres, als dieser Trunk war, gefallen. Es ist eine widerliche Gesellschaft, eine beklagenswerthe niedrige Rasse.

Eine Wagenfahrt oberhalb der Stadt bot uns schöne Ueberblicke auf diese, den Hafen und die gegenüberliegenden Strandmatten, wie auf die Höhenwände, aus welchen der Tromsind, 1250 Meter hoch, hervorragt. Unseren Kutscher begleitete ein Schulknabe als Dolmetscher. In den norwegischen Volksschulen wird Deutsch und Englisch gelehrt.

Zu den größten Freuden dieses Tages gehörte der Empfang von Briefen und Karten aus der Heimath nach langer Entbehrungspause. Der Postverkehr — zwei große Säcke mit Brieffschaften und Zeitungen kamen an Bord — war in Tromsø ganz besonders rege, das Postamt wurde förmlich belagert, die Postbeamten mußten sogar von ihren Freistunden opfern, und im gegenüber-

liegenden ersten, allerdings sehr einfachen Hotel der Stadt wurden die meisten Wein- und Biertische zu Schreibtischen unter manchem lauten und stillen „Speciellen“ auf das Wohl der Adressatin. Das trank mit besonderer Innigkeit auch unser zweiter Ingenieur, der vor wenigen Wochen erst eine in China geborene Hamburgerin in Belfast geheirathet hatte, drei Tage nach der Hochzeit in See gehen mußte und sich nach Hause sehnte, um bei der jungen Frau nur einen Tag bleiben zu können. Das ist Seemannsleben.

Als wir am Abende nach dem Diner an Deck kamen, konnten wir noch eine prachtvolle Beleuchtung im Norden, wo die Sonne mit Wolken kämpfte, und im Südwesten bewundern. Hier traten die norwegischen Gegensätze in kraftvollster Erscheinung. Rechts und links hinter dem leichtbewegten Wasser grüne Matten, gerade voraus aber die Fluth, begrenzt von einer fahlen, grauen, eisgekrönten Felswand. Mehrere Passagiere wollten die Mitternachts-sonne noch einmal sehen und fuhren in Barkasse und Booten bis zur nördlichen Spitze der Tromsöinsel, wo man einen freien Ausblick auf den Horizont zu haben glaubte, aber das Sehnen wurde nicht erfüllt, die Mitternachts-sonne blieb hinter Felsen und Wolken; das Glück, sie zu sehen, sollte uns zum zweiten Male auf dieser Nordlandsfahrt überhaupt nicht zu Theil werden, wir waren aber auch zufrieden mit dem einen Male.

Weit über Mitternacht hinaus währte ein reger Verkehr an Bord. Viele Tromsöer, Männlein und Fräulein, kamen, um das Riesenschiff mit seinen glänzenden Räumen zu bewundern, und viele Händler, unter ihnen

auch wieder einige Lappen, priesen ihre Raritäten an. Die ganze taghelle Nacht hindurch war die „Auguste Victoria“ von Booten umschwärmt. Von den Tromsöern sagt man, daß sie im Sommer erst um 4 Uhr Morgens zu leben anfangen.

Dem Erbprinzen von Hohenlohe zu Liebe, der in Tromsö eine Frühmesse hören wollte, verließen wir den schönen Aufenthalt erst um 10 Uhr Vormittags des 14. Juli. Die heutige Fahrt war zunächst ruhig. Auf dem Promenadendecke des Schiffes wurden gekaufte Eisbärfelle ausgebreitet, und einer der norwegischen Lootsen wurde gebeten, Güte und Preise, die von 100 bis 150 Kronen aufstiegen, zu begutachten, und das Urtheil lautete für die Besitzer dahin, daß man in Tromsö gut und preiswerth gekauft habe; in Bergen würde das beste Fell schon 250 Kronen kosten. Heiterkeit erregte es, daß der Prinz ein Blausuchsfell für 40 Kronen und damit wesentlich billiger erstanden hatte, als Herr Theekessel, weil der Verkäufer den Ersteren für den Capitän des deutschen Dampfers gehalten hatte. Eine Person an Bord war aber von der allgemein herrschenden guten Stimmung ausgeschlossen. Es war dies der eine zweite Officier, der das Unglück gehabt hatte, beim Salutschießen durch eine Explosion des Pulverkastens arg verbrannt zu werden. Von den Händen war viel Haut herunter, und das Gesicht sah schrecklich aus, blutroth und mit Pulverkörnern gespickt, und Bart und Augenbrauen abgeseigt. Er hatte große Schmerzen und wurde viel bemitleidet, aber zu preisen war doch als Glück im Unglück, daß die Augen nicht verletzt waren, so daß der Verunglückte

vielleicht in vierzehn Tagen wieder dienstfähig werden konnte.

Nach einer schönen, abwechslungsreichen Fahrt durch den Malangerfjord gelangten wir zwischen den Inseln Kvalø und Senjen in's Meer hinaus. Aber dort war es bald mit dem schönen Wetter vorbei, das Nebelhorn mußte wieder in Thätigkeit treten. Zum Abende wurde ein Ballfest auf Deck vorbereitet. Zu diesem Zwecke wurde das Steuerbord-Vordertheil des Promenadendecks auf der Leeseite ganz mit Segeltuch geschlossen und dann dieser Ballsaal mit Landes- und Signalflaggen wirklich hübsch decorirt. In der Gestalt einer electrischen Sonne sollte der Saal soeben noch einen Kronenleuchter erhalten, als der die Festlichkeit leitende erste Officier einen Gegenbefehl vom Capitän erhielt, der das Deckfest wieder aufhob und den Schiffsball in die Kajüte zweiter Classe verlegte. Nun, wer wollte, konnte sich ja dort auch amüsiren. Der triftige Grund des Gegenbefehles war, daß man, wenn die Musik an Deck spiele, im Mastkorbe und auf der Commandobrücke das Nebelhorn eines anderen Schiffes überhören könnte. Unser Nebelhorn tutete die ganze Nacht hindurch. Erst in der Frühe des anderen Tages wurde es wieder klar.

Wir hatten die Vesterdaalen und die Lofoten passirt, hatten bei der südlichsten Insel dieser Guppe, bei Vaerø, gewendet und fuhren auf der Innenseite der Lofoten, zwischen diesen und dem Festlande in dem breiten Westfjord wieder aufwärts, um die Südspitze der großen Insel Hindø zu erreichen, auf welcher Digermulen liegt. Diese Fahrt hatte einen hervorragenden Reiz darin, daß

unter den Felsen, in den bis zum Meere hinabreichenden Schluchten große Schneemassen zu lagern schienen, Lager von ganz gewaltigen Dimensionen. Wir erkannten aber bald, daß dies nicht Schneemassen, sondern Nebellager waren. Westlicher Wind hatte vom Meere her den Nebel in die Gebirgsketten der Lofoten getrieben, wo er wie mit Klammern festgehalten wurde.

Digermulen ist eine Idylle in gigantischer Umrahmung. Am Strande liegt, von grünen Matten umschlossen, das schmucke weiße Häuschen des verstorbenen Händlers Normann, bei dem des Deutschen Kaisers Majestät wiederholt gewohnt und der sich deshalb mit Stolz des Kaisers Freund genannt hat. Mutter und Kinder führen die Wirthschaft fort; sie hatten, wie uns ein Wiener Ehepaar, das wir als Logirgäste im Hause trafen, erzählte, acht Tage hindurch gepußt und geschmeiert für den Besuch der „Auguste Victoria“, auch vor die Veranda des Hauses Birkenstämme gesetzt und dadurch dort ein allerliebstes, lauschiges Plätzchen geschaffen, in welchem mit Vorliebe Kaiser-Wilhelm-Sect getrunken wurde. Außer diesem Hause giebt es hier nur noch einige Fischerhütten. Hinter dem Hause steigt der Digermulkollen 350 Meter hoch. Zum Aufstiege braucht man etwa eineinhalb Stunden, mit Aufenthalt und Rückweg drei Stunden. Die Sonne schien heiß, der Marsch war deshalb sehr anstrengend. Der Ausblick von der Höhe ist großartig und reiht sich den gepriesensten und berühmtesten würdig an, er schweift über ein weites See- und Inselgebiet, über die verschlungenen Fjords und ein Gewirr vielgestaltiger Inseln, bis auf das Meer hinaus und zum ewigen Eise hinauf. Kaiser Wilhelm II. hat schon zweimal diesen

Aussichtspunct erstiegen, eine in einen Steinhäufen eingefügte Marmartafel, die vor Wetterschäden sorgfältig durch einen Holzdeckel geschützt wird, giebt als Tag des ersten Besuches den 21. Juli 1889 an; der zweite erfolgte im Sommer 1892. Nahe Digermulen liegt auch der Rastfund. Es ist dies ein sehr schmaler, einer Klamm ähnlicher Fjordeinschnitt, an dessen Seite eine riesige Felswand emporsteigt. In beiden Schiffsbarkassen, denen noch je ein Boot angehängt war, wurde dieser Ausflug unternommen, der allen Theilnehmern wohl einer der denkwürdigsten der ganzen Reise bleiben wird.

In sonnenheller Mitternachtsstunde — die Sonne selbst war aber nicht zu sehen, da sie hinter dem Gebirge stand — wurde die Rückfahrt von Digermulen durch den Westfjord angetreten. Das Nebelhorn mußte vorher die Passagiere an Land zur Heimkehr energisch auffordern, und als das letzte Boot mit zwei jungen Männern von Land zu Schiff herübertanzte, schien etwas Nebel auch die Köpfe der Spätlinge gestreift zu haben; beinahe wären sie in Digermulen sitzen geblieben.

Um ein großes Stück war das Passagiergepäck unseres Schiffes an diesem Tage reicher geworden. Als die Barkassen und Böte aufgezo gen wurden, ward auf einem der letzteren ein kleineres, ein norwegisches, hinten und vorn gleich gebautes, aus rohem Holze gezimmertes und mit groben Nägeln zusammengeheftetes Ruderboot seefest verschnürt. Ein Amerikaner — diesmal nicht Herr Theessel — hatte es von einem Fischer für 60 Kronen gekauft. Ein Fachmann meinte zum ersten Offizier: „Die Dinger giebt es in New-York auch, aber billiger und

besser. Lassen Sie es nur mit Segeltuch gut zudecken; denn bleibt es der Sonne ausgesetzt, ist es bis Hamburg schon auseinandergefallen."

Nachdem wir an der Südspitze der Esfoten den Westfjord verlassen hatten, schauten wir rechter Hand wieder auf das weite Meer hinaus, während wir zur linken Seite noch mehrere Stunden die Küsten sehen konnten. Früh 6 Uhr am 16. Juli kündete ein Kanonenschuß, daß wir den nördlichen Polarkreis auf der Rückreise passirten. Gehört wurde er nur von Wenigen, da die Mehrzahl der Passagiere der Fjordfahrt wegen noch lange über Mitternacht hinaus an Deck geblieben war und nun noch im ersten festen Schlummer lag, zumal kein Nebelhorn tönte und der Gang des Schiffes sanft war. Ein ehrwürdiger Gymnasialdirector hatte den Schuß gehört und auch noch Musik. Er sprach beim ersten Frühstück davon. Keiner wußte aber etwas von Musik. Der Philologe fragte hier und dort, Jedermann aber erwiderte ihm, selbst ein Officier, daß die Schiffscapelle beim Passiren des Polarkreises nicht gespielt habe. „Bin ich denn verrückt geworden?" rief der Unglückliche; „ich habe doch die Musik ganz deutlich gehört, sie hat ja sogar mehrere Stücke geblasen! Nun, da muß ich den Capellmeister fragen!" Und dieser erwiderte, die Capelle habe nicht gespielt. Das war dem fragenden denn doch außer allem Spaß, er fürchtete für seinen Verstand. Da erbarmte sich seiner ein Steward, welcher auch Musiker war und die Erörterungen gehört hatte: „Der Herr Director haben ganz Recht gehabt; die Capelle hat gespielt; sie hat im Schiffsraume ihrem Dirigenten ein Ständchen gebracht!"

— „Aber der Capellmeister weiß doch nichts davon?“
 — „Ja, der hat auch so fest geschlafen, daß er nichts gehört hat!“ — „Gott sei Dank! Nun leide ich doch nicht an Hallucinationen.“

Der Tag blieb schön, die See ruhig, die Deckbilder zeigten viel Schlaf und rege Geselligkeit, auf dem Achterdeck vergnügten sich Jung und Alt an Spielen und die Mahlzeiten wurden in glücklicher Behaglichkeit eingenommen.

In den letzten Abendstunden näherte sich unser Schiff dem Lande wieder, und in der ersten Morgenstunde des 17. Juli begann eine neue und besonders großartige Fjordsfahrt. Bei Alesund, das wir schon einmal, bei der Fahrt durch den Romsdalsfjord passirt hatten, fuhren wir zunächst in den Storfjord ein, der seinen Namen nach seinen Biegungen zweimal wechselt, um schließlich den Geirangerfjord, einen der bedeutendsten und schönsten Norwegens, zu durchlaufen. Die Landschaftsbilder, die an uns vorüberziehen, sind mannigfaltiger Art. Immer höher steigen die steil zum Meere abfallenden Gebirge zu beiden Seiten auf, aber je tiefer wir in den Fjord eindringen, um so zahlreicher werden auch die anmuthigen Bilder, welche an den knappen Uferändern sich entwickeln und in einem reizenden Gegensatze zu der Wildheit, Schroffheit und Kälte der Fjordnatur stehen. Das Zunehmen der Vegetation geht mit dem Wachsen der Cultur Hand in Hand. Größer und zahlreicher werden Matten und Felder, häufiger die Hütten, die, je weiter wir vordringen, zu Ortschaften von vier, fünf, sechs, zehn und zwanzig Häusern oder Gehöften an-

wachsen. Die einen liegen dicht am Strande, andere schon in höheren Lagen, auf grünen Abhängen und in erdgefüllten Schluchten. Schier endlos aber steigen darüber hinaus die Wände, Spitzen und Zacken der Gebirge auf, 1200 bis 1500 Meter ist ihre Durchschnittshöhe, und von den Höhen herab läuft, springt und fällt der von der Sonne geschmolzene Schnee. Besonders interessant ist ein siebenstrahliger Wasserfall, von dem vom Schiffe aus allerdings nur vier Arme zu sehen sind, den der Norweger Syv Söstre, sieben Schwestern, getauft hat. Auch auf der Wasserfläche wird es lebendiger, Fischerfahrzeuge begegnen uns oder werden von uns überholt, und Boote segeln und rudern von einem Ufer zum andern. Dann wird die allgemeine Aufmerksamkeit wieder auf einen Riesenfisch, einen Nordkober, gelenkt, der sich mit seiner ganzen, etwa fünfzehn Fuß betragenden Länge über die Wasserfläche emporschnellt und in diese zurückfällt, wobei eine Wolke von Wasser und Schaum emporspringt.

Wir nähern uns dem Ende des Geirangerfjords, und nun werden unsere Schiffskanonen wieder gelöst, der Donner rollt an den Wänden des riesigen Thalkessels entlang, steigt höher und wird von dahinterliegenden Felsen zurückgegeben, so daß der Schall eines Schusses sich sekundenlang wiederholt. Vor der Ortschaft Maraak, über welche 1700 Meter hoch das Blaahorn mit seinem großen Gletscher hinwegschaut, gehen wir auf einige Stunden vor Anker.

Als wir an Land den Barkassen entstiegen, strebten wir Alle, im Sonnenbrande, meist zu Fuß, wenige Glück-

liche im Wagen, einem hochgelegenen Aussichtspunkte zu, dessen Hotel auch den Namen „Udsigten“ führt, was ein gebildeter Kutscher uns zu Deutsch als »belle vue« bezeichnet. Groß sind die steinreichen Norweger im Wegebau, die zur Höhe hinaufführende Zickzackstraße macht ihrer zähen Energie, ihrem Fleiße und ihrer Ausdauer alle Ehre. Wie immer, wo zweihundert Gäste auf einmal ein einfaches Gasthaus mit zwei bis vier Personen Bedienung überfielen, war die Noth, den Durst löschen zu können, groß, aber man war nun schon daran gewöhnt worden, sich selbst zu bedienen, das heißt, zu nehmen, wo und wie man etwas bekommen konnte. Und die Wirths haben dabei sicherlich kein schlechtes Geschäft gemacht.

Es war ein schönes Plätzchen da oben, die Aussicht wirklich belle. Zu unseren Füßen die schlängelnde Straße, links ein brausender Wasserfall, der Storjaeksvos, der in eine tiefe Schlucht hinabfällt, an deren steilen Rand wir auch noch hingingen, und zu beiden Seiten die starren Felswände, während der Zickzackweg in eine grüne Wase führt, die bei einem kleinen Dörfchen endet, um dem Spiegel eines Sees Raum zu geben. Auf der Heimkehr zum Schiffe sprachen wir noch auf kurze Zeit in dem am Strande gelegenen Union-Hotel vor, wo wir deutsche Bedienung fanden. Auch der Gemeindevorstand von Maraaß hält viel darauf, daß die Deutschen alle seine Verfügungen lesen können. So fanden wir an einer Stelle den Anschlag: „Im Feuerfalle bemerken Sie den Tau im Fenster,“ und an einer andern war zu lesen: „Es wird den Reisenden gefälligst gebeten, Licht und Zündhölzer

vorsichtig umzugehen.“ Addio, deutsch-freundlicher Ort, wir müssen weiterziehen.

Durch den großartigen Geirangerfjord lief zunächst die Fahrt zurück; die mannigfaltigsten Landschaftsbilder, die wir bei der Hinfahrt bewundert hatten, erschienen nunmehr in anderer Beleuchtung und in entgegengesetzter Richtung, so daß sie vielfach wie neue Erscheinungen unsere Blicke fesselten. Einen hochinteressanten Abstecher ließ unser Capitän das Schiff noch in einen Seitenfjord ausführen, der schmal ist, so daß die hohen Gebirgswände desto gewaltiger erscheinen, wie er auch viele reizende Landschaftsbilder enthält. Hier machte unsere „Auguste Victoria“ ihre immer gerne gesehene elegante Wendung, deren Linie lange und weithin im Wasser erhalten blieb, und strebte nun dem Ausgange, dem Meere zu. Viel Leben herrscht wieder rings umher, Boote und Dampfer gleiten hin und her, und Felder und Wiesen dehnen sich zu Füßen der hohen, fahlen oder schneebedeckten Felsen aus. Ernster und öder wurde das Gebirge erst, als wir uns dem freien Meere näherten.

Hier sollten wir, zum ersten Male wieder seit dem 6. d. Mts., einen Sonnenuntergang sehen; er fand auf $62\frac{1}{2}^{\circ}$ nördlicher Breite um 10 Uhr statt, und eine halbe Stunde darauf sahen wir in gleichem Glanze und in gleicher Höhe den Mond aufgehen. Beide Himmelskörper waren sich zum Verwechseln ähnlich, und es war, als um 12 Uhr die Restauration geschlossen wurde und die Trinkbrüder, da eine andere Kneipe nicht mehr offen war, heimwärts trollten, verzeihlich, daß Einer rief: „Hurrah! noch einmal die Mitternachtssonne!“ An Deck

war es heute noch lange lebendig. Auch unsere Tischgesellschaft, die Nachmittags auf dem allerobersten Deck, wo die Boote liegen, sich von einem der Ihrigen in malerischer Gruppierung hatte photographiren lassen, ein recht fideles Mahl gehalten und am Abend ein oberbayerisches Jodlerconcert, bei welchem der „Schwager“ durch den Gesang „Die Büchse fällt, der Adler knallt!“ sich hervorgethan, genossen hatte, gab sich noch dem poetischen Empfinden auf der mond hellen Seefahrt hin. Das Glimmern des Mondscheines in den Wellen und in der Brandung, die sich vor dem Bug unseres Schiffes und an den Seiten schäumend aufwarf, war eben so reizvoll, als das Hinüberschauen nach der Küste, die vielfach, da wir in ihrer Nähe blieben, herüberglänzte oder sich in Leuchtfeuern ankündigte, unter denen ein Blinkfeuer unsere Aufmerksamkeit besonders fesselte.

Noch in der Nacht fuhr unser vortrefflich geleitetes Schiff durch eine Gruppe kleinerer Inseln landeinwärts und trat gegen Morgen in den Sognefjord ein. Dieser 200 Kilometer lange Fjord war das Großartigste, was wir auf dieser unvergeßlichen Nordlandsfahrt an dem wildromantischen Charakter dieser gigantischen Meeres Einschnitte bewundern sollten. Wir hatten nach all' dem Gesehenen geglaubt, nichts Besseres mehr schauen zu können, aber dieser Glaube wurde jetzt vernichtet, es war nach unseren reichen und mannigfaltigen Fjordfahrten doch noch eine Steigerung möglich, die Fahrt durch den Sognefjord und den sich anschließenden Nærøfjord sollte das Höchste und Erhabenste auf diesen Fahrten werden.

Im Allgemeinen waren die Bilder, die sich hier

erschlossen, den vorhergesehenen ähnlich, aber das Gebirge in der Voigtei Sogn ist noch gewaltiger, noch romantischer, noch wilder und noch eifriger. Infolgedessen sind auch die Gegensätze schroffer; denn im Innern des Sogneffjords und seiner Zweige breiten sich auch am Fuße der schneebedeckten Felsköpfe anmuthige Landschaftsbilder aus. Der Sogneffjord ist außerdem das Gebiet einer der schönsten nordischen Sagen. König und Königin der Sogn sind ja Frithjof und Ingebjörg gewesen, nachdem der Bauernsohn sich die Königstochter in heißem Ringen, mit wechselndem Glück, aber in nimmer versiegender heißer Liebe erstritten hatte. Noch wird die Stelle gezeigt, wo Frithjofs Hof gestanden haben soll, Framfås genannt, und gegenüber die Stätte, wo der Königspalast thronte, in dem Ingeborg aufwuchs. Hier breitet sich jetzt ein Ort und Seebad, Balestrand, aus. Welch' ein romantischer Rahmen für Liebe, Lust und Leid!

Wir passieren Wasserfälle und Gletscher in Fülle, und immer höher steigen die Felsen zu unseren Seiten auf und immer schmaler wird das Wasserbett, auf dem unser Riesenschiff fast lautlos dahingleitet, wir haben den Nærøffjord erreicht, der sich wie eine glänzende Schlange durch ein Gebirgsland hinwindet, das dicht am Wasser bis zu einer Höhe von 1600 bis 2000 Metern sich emporreckt. Oft glauben wir das Ende der Seefahrt erreicht zu haben, indem vor uns sich Felsenwände aufthürmen, wie zur Seite, aber immer wieder erschließen sich neue Wendungen, neue Seebilder, neue scheinbar ringsum abgeschlossene Felsenkessel.

Es war am Sonntag, den 18. Juli, der dritte Sonntag an Bord auf dieser Fahrt. Wie immer, war der Tag eröffnet worden mit dem Choral „Das ist der Tag des Herrn!“ Und fürwahr, es war ein Tag des Herrn, ein Tag des Lobes für Gottes gewaltige Schöpfung! Der Herr Pfarrer, der seit Odde, wo ihn und seine Gattin der Anblick der „Auguste Victoria“ verlockte, sich der Fahrt nach dem Nordcap und nach Spitzbergen anzuschließen, worüber auch ein für die Nachzügler günstiger Vertrag erzielt wurde, in Reih' und Glied der Passagiere stand, wollte diesen Sonntag in heimisch-gewohnter Weise feiern und hielt mit gern erteilter Erlaubniß des Capitäns einen Schiffsgottesdienst auf dem Achterdecke ab. Eine kleine Gemeinde versammelte sich dazu; die Mehrzahl der Passagiere wollte von dem, was zu sehen war, nichts verlieren, wobei viele dachten oder sagten: „Wenn ich das schaue, denke ich auch meines Gottes, dankbar, daß er es mich sehen ließ!“ In diesem Geiste war denn auch natürlich die Predigt gehalten, indem sie die Herrlichkeiten der Schöpfung pries und unserem dankbaren Empfinden Ausdruck gab. Der improvisirte Schiffsprediger trug, was ihm mein Herz entgegenschlagen ließ, das eiserne Kreuz am weißen Bande und die Kriegsgedenkmünze von 1870/71 und 1866 in kleiner Ausgabe auf der Brust und sprach kernig und warm, wie man es von einem Feldprediger gerne hört. Die Andacht gebot zudem schon die Umgebung, man hätte sich keinen schöneren Dom Gottes denken können. Die kleine Gemeinde war dem Prediger aufrichtig dankbar für diesen Schiffsgottesdienst im Sognefjord und verzieh es darum auch leicht,

daß der Geistliche nach der Predigt unter einem Hinweize auf die an Bord befindlichen Millionäre, bei denen das Geld erst bei einem Zwanzigmarkstück anfangte, weshalb auch solche und Hundermarkscheine genommen würden, für seine Gemeinde eine Hutcollecte hielt. Das Ergebnis von 82 Mark war der armen westphälischen Bergmannsgemeinde wohl zu gönnen, aber es war doch die Ansicht vorherrschend, daß eine Sammlung für arme der Schiffsbesatzung besser am Platze gewesen wäre; dann wären wohl Goldstücke und große Kassenscheine noch reichlicher geflossen.

Wieder glitt unser Schiff über die Wasserfläche eines schmalen Seestreifens dahin, waren die Felsenwände vor und hinter uns geschlossen. Da tauchte unter einer schwarzen Felswand ein norwegisches Dampfboot auf. Wir befanden uns vor der nur aus wenigen Häusern bestehenden Ortschaft und Dampferstation Dördall im Nöröfjord. Hier war dem großen Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie ein Ziel gesetzt; die Weiterbeförderung der Passagiere an das Ende des Fjords, nach Gudvangen, mußte er einem kleineren Kameraden überlassen, der sich denn auch sofort an unsere Seite legte, während ringsherum Ruderböte sich tummelten, in denen sich zumeist kleine Kinder befanden. Sie fischten die trockenen Semmeln, die soeben ins Wasser geworfen waren, wieder heraus. Mit Freuden wurden den Kindern nun bessere Bissen zugeworfen, frische Semmeln und Brod, Äpfel, Chocoladentafeln, Apfelsinen u. A. m. Als sich unter diesen auch eine Düte mit Traubenrosinen und Krachmandeln befunden hatte, bot sich ein reizendes Genrebild, wie Aeffchen

knabberten Jungs und Mädels an den Mandelschaalen herum. Ein anderes hübsches Genrebild lieferte unseren Amateurphotographen ein altes, ganz ergrautes Ehepaar, das allein in seinem Boote saß. Der Mann mit wetterhartem, ausdrucksvollem Gesicht, über welches Strähnen grauen Haares hinwegflatterten, schwenkte wieder und wieder den alten zerrissenen Strohhut; der alte Fischer und Seemann war sicherlich überglücklich, am Abend seines Lebens noch so einen stattlichen Doppelschraubenschneeldampfer zu sehen.

Nach dem Reiseprogramm verließen in Dördall die Passagiere das Schiff, um von Gudvangen aus zu Lande nach Bergen, über Stahlheim und Voßvangen zu reisen. Mein Bruder und ich wollten jedoch von der Landreise, die außer Stahlheim nichts Besonderes bietet, nichts wissen, wir wollten nur Stahlheim besuchen und auf unserem Schiffe die Fahrt nach Bergen zurücklegen und wir fanden dafür auch bei unserem Commandanten bereitwilligstes Entgegenkommen. Die „Auguste Victoria“ sollte, anstatt die Weiterfahrt anzutreten, vor Dördall bis zum Abend liegen bleiben und der norwegische Passagierdampfer uns um 8 Uhr von Gudvangen aus zurückbringen.

Nach dem Lunch brachen wir auf und landeten mit dem Norweger, auf dem es bei 2½ Hundert Passagieren etwas eng zuging, nach einer einstündigen hochinteressanten Fahrt durch enge Wasserstraßen bei der aus drei Hotels, einem Postamt und etwa 20 bis 30 anderen Häusern und Hütten bestehenden Ortschaft Gudvangen. Eine doppelte Wagenreihe Stolfjären und einige andere fuhr-

werke, vom Reisebureau Beyer bestellt, erwarteten uns am Strande, und sofort ging die Fahrt in der Landfortsetzung des Nærøfjords, im Nærødal (Thal) aufwärts. Es war unter hellem Sonnenscheine, während sich kein Lüftchen rührte, heiß in dieser Schlucht, und der Staub war in der langen Wagenreihe fast unerträglich. Trotzdem hatten wir noch Auge genug für die Großartigkeit des Gebirgscharakters. Aus ihm tritt am Ende der anderthalbstündigen Fahrt rechter Hand als besonders auffällig und beachtenswerth eine kugelförmig abgerundete Bergkuppe, die 1100 Meter hohe Jordalsnut, hervor. Bald danach steigt die Stahlheimflev empor. Auf etwa zweidrittel Höhe thront das Hotel Stahlheim in wahrlich zauberhaft schöner Lage. Aber schwer war das Hinaufkommen. Im Sonnenbrande, ohne schattenspendenden Baum und Strauch, führte uns ein dreiviertelstündiger Zickzackweg hinauf. Der Bruder Seemann und der Invaliden hatten dem Kutscher den geforderten besonderen Lohn für das Hinauffahren bewilligt, als aber die Aufahrt beginnen sollte, erklärte der Stoltjärre-Führer, nach polizeilicher Vorschrift dürfe nur immer eine Person im Wagen sitzen, wir müßten abwechseln. Wir wechselten also und kamen beide schweißbedeckt und wie gesottene Krebse oben an, aber wir hatten ja pustende, nach Athem ringende und mit nassen Tüchern wischende Leidensgefährten in Hülle und Fülle um uns. Es bedurfte einiger Zeit, ehe wir uns erholten und von der Veranda des stattlichen hölzernen Hotels aus, das schon mehrmals den deutschen Kaiser und sein Gefolge als Gäste bewirtheten durfte, den weiten Ausblick in das

Närödal bewundernd genießen konnten. Zu beiden Seiten stürzten zwei große Wasserfälle in die Tiefe hinab, der zur linken Hand in fast gerader Linie und auf der ganzen sichtbar, während der Wasserfall zur rechten sich mehrmals in tiefe schwarze Abgründe versenkt, um aus diesen heraus desto wilder und schäumender den Weiterweg, das Thal zu suchen, in welchem sich beide Fälle zu einem im Felsengewölbe dahinschießenden Bache vereinigen. Weithin läßt sich der Silberstreifen im grünen Thale verfolgen, während der Höhenblick über kahle und starre Felsen, Spitzen und Kuppen, Schnee- und Eisfelder schweift. Eine Biegung des Thales schließt das Bild zur Seeseite hin ab, was das Gefühl der Abgeschlossenheit und Einsamkeit in diesem riesigen Thalkessel erweckt.

Im Hotel Stahlheim war es allerdings zur Zeit nicht einsam, in ihm und um dasselbe wimmelte es wie in einem Ameisenhaufen oder auch wie auf einem Schlachtfelde. Die Opfer der Sieger waren jedoch nur alle Gefäße, die trinkbare Flüssigkeiten enthielten. Auf dem Rasenbeete vor dem Hotel lagerten sich bunte Gruppen, und ein württembergischer Hauptmann, der mit seinem Frauchen die höchsten Höhen im Geschwindschritt zu nehmen pflegte, ließ sich von dem Franzosen Rhamjes Feuer für eine Friedenscigarre geben. Auch die Goldstreifen zweier Uniformen bligten aus dem bunten Treiben hervor; denn ein norwegischer Schiffscapitän und einer seiner Officiere hielten mit ihren Damen hier Rast auf einer Landtour.

Nachdem die beiden Brüder sich einigermaßen von der Strapaze des Aufstieges erholt hatten, traten sie die

Rückfahrt nach Gudvangen an. Mehr als bei der Herfahrt konnten wir jetzt, nicht im Staube einer langen Wagenreihe fahrend, alle Schönheiten des Nærøds bewundern, besonders die hoch von den schroffen Felsklanten herniederfallenden Wasserscheider, in denen sich die Sonne spiegelte und in deren abspritzendem Schaum sich kleine Regenbogen wiegen.

Es war 6 Uhr, als wir Gudvangen erreichten und uns in dem der Landungsbrücke zunächst liegenden Hotel häuslich niederließen. An Bord zurück konnten wir noch nicht gehen, der norwegische Dampfer war zu 8 Uhr bestellt, und die Gelegenheit, mit unserer Schiffsbarkasse zurückzukehren, in welcher Herr Capitän Kaempff an Land gewesen war, um telephonisch Kohlen in Bergen zu bestellen, war verpaßt worden. Aber es war auch recht nett und anheimelnd in dem sauberen Gasthause, in welchem wir mit Speise und Trank vortrefflich bedient wurden. Es war das einzige Diner, das wir innerhalb drei Wochen nicht an Bord einnahmen, und die Abwechselung, die norwegische Zubereitungsart, die kalte Vorpeise, die Anchovis und Sardinen schmeckten vortrefflich. Das Kommen und Gehen von Touristen, die Unterhaltung mit einem gut deutsch sprechenden Norweger, das Schreiben von Postkarten ließen die übrige Wartezeit schnell verstreichen. Der norwegische Dampfer, noch ein akademisches, aber von unserem Capitän für etwaige Nachzügler befohlenes Viertel zugehend, stieß 8 $\frac{1}{4}$ Uhr von der Landungsbrücke ab und brachte uns in einer Stunde durch die Windungen des Nærøfjords zur „Auguste Victoria“ zurück. Wir Brüder waren aber nicht mehr

die einzigen Passagiere dieser Art, unserem Beispiele, von Stahlheim zurückzukehren, waren gegen vierzig andere Passagiere gefolgt, von denen viele sogar die für die Landreise mit Uebernachten vorausgezahlten Beträge im Stiche gelassen hatten. Diese Getreuen des Schiffes, das sich mit einer behutsamen, meisterhaften Tellerdrehung aus der Enge des Fjords zur Weiterfahrt frei machte, sollten von den Landreisenden arg beneidet werden.

Zwei Kaisertage in Bergen.

Wie oft hatten wir auf unserer Nordlandsfahrt das Thema erörtert, ob es uns wohl vergönnt sein würde, Seiner Majestät Nacht „Hohenzollern“ zu treffen! Das Kaiserschiff war am 5. Juli von Kiel zu einem Besuche der norwegischen Fjorde abgegangen, und die Möglichkeit, ihm auf unserer jetzigen Rückfahrt zu begegnen, war nicht ausgeschlossen. Wir dachten zumeist dabei an eine Begegnung auf hoher See oder in einem Fjord und hofften darauf, daß Seine Majestät dem großen Hamburger Schiffe, das den Namen Ihrer Majestät der Kaiserin trägt, zu Liebe etwas näher zu ihm herüberhalten, wie unser Commandant sicherlich nicht versäumt haben würde, seinen Passagieren den deutschen Kaiser an Bord der „Hohenzollern“ möglichst nahe zu zeigen. Selbst die Hoffnung wurde gehegt, daß der kaiserliche Schiffsherr ein Boot aussetzen lassen würde, um der „Auguste Victoria“ einen Besuch abzustatten.

In Maraaß hatten wir norwegische Zeitungen studirt. Sie sind dem Deutschen, der das Plattdeutsche kennt, zu

lesen nicht schwer. Wie Dal und Naes leicht zu verstehen sind, wie wir an den Firmenschildern Skomaker und Boghandel als Schuhmacher und Buchhandel erkannten, so waren auch die Zeitungsätze mit einigem Nachdenken zu enträthseln. Da hatten wir denn zum ersten Male von dem tödtlichen Sturze des Lieutenants v. Hahnke und dem Unfalle des Kaisers, der Verletzung seines Auges durch ein Tauende gelesen. Da diese Verletzung schlimmer dargestellt wurde, als sie in Wirklichkeit gewesen ist, wurde von uns Deutschen die Versicherung eines norwegischen Touristen, daß für das Auge des Kaisers gar keine Gefahr vorliege und er seine Nordlandsfahrt ruhig fortsetzen werde, mit großer Freude begrüßt. Ob wir ihn sehen werden? Nach einer Zeitungsnotiz wollte Seine Majestät in diesen Tagen nach Gudvangen fahren. Es wurde gerechnet und wieder gerechnet, ob und wo die Fahrzeit uns wohl zusammenführen könnte. Ich erörterte die Möglichkeit eines Zusammentreffens mit dem Commandanten unseres Schiffes und einem der norwegischen Lootsen, aber Beide setzten kein Zutrauen in einen Zufall. Herr Capitän Kaempff sagte: „Die Wahrscheinlichkeit, daß wir die „Hohenzollern“ treffen, steht 1 zu 100. Der Kaiser fährt nach keinem festen Reiseplane, was darüber verlautet, ist unzuverlässig, er fährt und verweilt, wie es ihm zur Stunde gefällt, und bei der Menge der Fjords, der Inseln und Fahrstraßen ist es sehr unwahrscheinlich, daß wir in derselben Straße zur selben Stunde fahren sollten. Ich bitte Sie, sprechen Sie mit den Passagieren nicht darüber, erwecken Sie keine Hoffnungen, auf welche eine Enttäuschung als das wahrscheinlichste folgen wird.“

Sollte ich etwas zur Erfüllung der Wünsche beitragen können, na, da können Sie sich auf mich verlassen, da wird gemacht, was gemacht werden kann." — Die Fahrt von Maraak nach Gudvangen war nach dieser Richtung hin ergebnislos gewesen, wir gaben die Hoffnung auf.

Die Fjordfahrt des 18. Juli fesselte uns am Abend bis über Mitternacht hinaus an Deck. Am Morgen des folgenden Tages hörte ich in der Coje, daß ein Steward rief: „Alle an Deck und in Uniform!“ Bald darauf hörte ich die Schiffscapelle, dann raffelte der Anker in den Grund. Ich wußte, wir waren vor Bergen angekommen, und glaubte, der Capitän habe, da die Zahl der Passagiere an Bord so klein war, die Stewards an Deck befohlen, um bei der Einfahrt in Bergen das Schiff nicht gar zu leer erscheinen zu lassen. Bergen zu sehen, war keine Eile, sollte doch hier unser Aufenthalt zwei Tage dauern. Ahnungslos betrat ich nach 8 Uhr das Promenadendeck. Da rief mir von oben unser Capitän zu: „Aber, Herr Hofrath, da haben Sie schön etwas ver säumt!“ — „Was denn?“ — „Sehen Sie sich um, dort die Hohenzollern!“ Und da lag sie wirklich, nahe hinter uns auf unsrer Steuerbordseite, das deutsche Kaiserschiff, die große, schlanke, weiße Nacht, das Seemannsheim Kaiser Wilhelms II. Und dieser hatte, als die „Auguste Victoria“ einlief, der Einfahrt von der Commandobrücke der „Hohenzollern“ zugeschaut. Das hatten wir, mit mir mein Bruder und die meisten anderen Passagiere, ver säumt. Schändlich! Aber was wird nun werden? Bleibt die „Hohenzollern“ noch oder geht sie bald in See? Wird vielleicht der Kaiser an Bord der „Auguste Victoria“

kommen? Herr Capitän Kaempff meinte dies verneinen zu müssen, der Kaiser habe ein verletztes Auge und werde sich mit diesem nirgends sehen lassen. Um aber ein Lebenszeichen an die „Hohenzollern“ zu geben und dort anfragen zu lassen, was wohl deren nächste Bestimmung sei, sandte der Capitän den Unterzahlmeister hinüber und ließ durch diesen dem Commandanten der „Hohenzollern“, dem Capitän zur See Freiherrn v. Bodenhausen, einige Schiffslisten überreichen.

Es war 10 Uhr geworden. Die „Hohenzollern“ und das Leben auf ihr, wie ihre Verbindung mit dem Lande nahmen unsere Aufmerksamkeit mehr in Anspruch, als das ganze übrige lebendige Hafenbild und der Anblick der köstlich gelegenen Stadt mit ihrer weiten Bergumrahmung. An der Schiffstreppe der „Hohenzollern“ lag wieder ein Boot, diesmal ein Ruderboot, keine Dampfbarfasse. Stramm hielten die Matrosen die Ruderferzengerade und gut ausgerichtet in die Höhe. Ein Herr in hellem Drellanzuge mit weißer Officiersmütze bestieg das Boot mit mehreren dunkelgekleideten Herren und setzte sich ans Steuer. Nichts Auffälliges daran. Da kommt vom Achterdeck der erste Officier vorgestürzt und ruft: „Herr Capitän, Seine Majestät der Kaiser kommt!“ — „Ach nicht doch,“ lautet die Erwiderung, „der Kaiser kommt nicht!“ — Aber der erste Officier hatte doch recht gehabt. Er schaute noch einmal scharf aus, wiederholte seine Meldung noch bestimmter, das Ruderboot machte in der Höhe unseres Achterdecks eine elegante Wendung, und nun erkannte auch ich deutlich in dem auf unsere Schiffstreppe zueilenden Boote unseres Kaisers Angesicht,

wenn auch das Schönste in diesem, die klaren, geistvollen blauen Augen durch eine blaue Brille, eine Staub- oder Tropenbrille, bedeckt waren. Außerlich ruhig, sagte Capitän Kaempff: „Na, da muß ich mir nur auch“ — der erste Officier hatte das schon besorgt — „meine weißen Handschuhe anziehen.“ Hinter dieser seemännischen Kaltblütigkeit aber wogte — ich wette darauf — in voller Gluth die stolzeste Freude über diese kaiserliche Auszeichnung der „Auguste Victoria“. In unerschütterlicher Ruhe stand auch unser Capitän inmitten der großen freudigen Aufregung, die sich ob des Nahens Seiner Majestät unter Passagieren und Schiffsbesatzung verbreitete, und gab seine auf den Empfang bezüglichen Befehle. Dabei trat er auf mich zu und sagte: „Eine kleine Ovation müssen wir dem Kaiser natürlich darbringen. Wenn er abfährt, muß ein kräftiges Hoch auf ihn ausgebracht werden und muß die Capelle spielen. Ich bin kein Redner, wie ich Ihnen schon auf Spitzbergen sagte. Daß Sie es sind, haben Sie dort gezeigt. Bitte, Herr Hofrath, halten Sie eine kleine Ansprache und bringen Sie das Hoch aus. Besprechen Sie sich mit dem ersten Officier und der Capelle.“ Ich hatte nur noch Zeit, ein „Wird gemacht“ dem Capitän zu erwidern; denn er eilte von dannen, um vom Promenadendeck an das Oberdeck hinabzusteigen und Seine Majestät dort an der Schiffstreppe zu empfangen. Herzlich begrüßte der Kaiser den Capitän, machte ihn mit seinen Begleitern, denen noch einige Herren in einer Dampfbarfasse folgten, bekannt und sprach den Wunsch aus, das Hamburger Prunkschiff, das bei seinem Stapellaufe Prinz Heinrich genau besichtigt habe, nun auch kennen zu

lernen. Darauf begann eine eingehende halbstündige Besichtigung des Schiffes. Zuerst ging es vom Promenadendeck in den oberen Salon, von dort durch das Treppenhause in den darunterliegenden Damen- oder Schreibsalon, von hier über das Promenadendeck und hinein in den Musik- und in den Rauchsalon, auch schaute der Kaiser in einzelne Cabinen, was übrigens bei mehreren Inhabern großen Schrecken verursachte. „Um's Himmelswillen,“ sprach eine Dame halblaut, „wenn er nur nicht in meine Cabine hineinschaut, da sieht es fürchterlich aus,“ und der vierte Officier des Schiffes, der eben nach gehaltener Ruhe aus seiner Cabine herausgekommen war, stürzte in fliegender Hast dorthin, um sie zu verschließen, da all' sein Zeug noch drunter und drüber läge. Nun, vor der Officierscabine, in welcher der eine zweite Officier noch mit seinen Brandwunden lag, wurde Halt gemacht, die Cabine des ersten Officiers wurde nur noch besichtigt.

Wir Passagiere folgten dem hohen Besuche und unserem führenden, erklärenden und Auskunft gebenden Capitän immer in nächster Nähe. Eine zehnjährige Amerikanerin kam dabei dem Kaiser einmal sehr nahe und unser Capitän Kaempff sagte: „Das kleine amerikanische Mädel drängt sich immer so an Eure Majestät heran, es wäre gewiß überglücklich, wenn es einmal die Hand des deutschen Kaisers bekäme.“ Und sofort trat der Kaiser auf das Kind zu, reichte ihm die Hand und sprach einige freundliche Worte auf Englisch zu ihm. Das Gesicht des knigenden Mädels strahlte; der deutsche Kaiser hatte ihm nicht nur die Hand gegeben, sondern es auch nice (niedlich) genannt. War das Kind daraufhin

stolz geworden! es schien in den nächsten Tagen ordentlich zu wachsen. Nach der Begrüßung des Mädchens durch den Kaiser raunte mir mein Bruder zu: „Hättest auch Deinen schwarzen Rock mit Ordensbändchen anlegen können!“ — Im Musiksalon betrachtete der Kaiser längere Zeit das dort in die Wanddecoration eingefügte Bild Allerhöchstseiner Gemahlin, das er für sehr gut erklärte. Die Gespräche, welche Seine Majestät mit unserem Capitän führte, waren zumeist seemannischer, fachwissenschaftlicher Art, sie betrafen die Einrichtung des Schiffes, seine Maschinenkraft, seine Doppelschrauben, seine Steuerung, seine Schnelligkeit. Der Kaiser und die ihn begleitenden Marineofficiere hörten dabei mit besonderem Interesse die über die Verlängerung des Schiffes um 60 Fuß von Herrn Capitän Kaempff gemachten Mittheilungen und die Erklärung, daß dadurch eine wesentliche Beeinträchtigung der Fahrtgeschwindigkeit nicht eingetreten wäre. Der Kaiser, den wir bei seinem Hin- und Herwandern von allen Seiten betrachten konnten, sah gut aus. Das Gesicht war leicht gebräunt. In dem Drellanzuge traten kräftige, muskulöse Körperformen hervor. Die Brille wurde augenscheinlich nur zur Schonung getragen, eine größere Verletzung in der Umgebung des Auges war nicht zu sehen.

Auf das Promenadendeck zurückgekehrt und wieder nach dem Vorderdeck schreitend, sagte der Kaiser zum Capitän: „Nun wollen wir in Ihre Kajüte gehen.“ Und darnach stieg der hohe Herr mit dem Capitän und dem Gefolge die steile Treppe empor. In der Kajüte wurde bei einem Glase Champagner, das Seine Majestät an-

zunehmen sich bereit erklärt hatte, während er die ausgezeichnete Besuchscigarre des Capitäns dankend annahm, aber meinte, er werde sie, da er so gutes Kraut sonst nicht zu rauchen pflege, in Muße in seiner Cajüte genießen, wonach auch die Cavaliere das edle Kraut von Gebrüder Voss-Havannah in ihre Brusttaschen steckten, vornehmlich über unsere Nordlandsreise, über das Nordcap und über Spitzbergen und über Wind und Wetter gesprochen. Dabei fragte der Kaiser: „Was halten Sie von Salb?“ Capitän Kaempff meinte, er möchte seine unmaßgebliche Meinung über diesen Wetterpropheten nicht äußern, aber die Neger auf Haiti schwörten auf ihn. Und der Seemann erzählte dem sich höchlichst darüber amüsirenden Kaiser, wie zufällig einmal auf Haiti ein Erdbeben, das Salb vorausgejagt, eingetroffen sei, wenn auch ohne irgendwelchen Schaden den von den Negern verlassenen Ortschaften und Häusern zu bringen, und seit diesem Erdbeben verehrten die Neger den Wettermacher Salb wie einen Heiligen oder einen Gott. Beim Verlassen der Cajüte, welche von ihm für recht gemüthlich erklärt wurde, ließ der Kaiser den Blick noch einmal prüfend über das ganze Schiff hinschweifen, wie von ihm auch beim Hinuntergehen das Treppenhaus und das Oberdeck noch einmal scharf gemustert wurde, worauf er dem Capitän seine Anerkennung für Alles, was er gesehen habe, aussprach. Dem Erbprinzen von Hohenlohe, der zu dieser Zeit nicht an Bord war, aber später seine Aufwartung auf der „Hohenzollern“ machte und von Seiner Majestät zum Eundt geladen wurde, hat der Kaiser noch das besondere Lob ausgesprochen, er habe sich sehr gefreut,

daß das Schiff nach einer so langen Reise und mit soviel Passagieren und Bedienung an Bord so vorzüglich aussähe und in allen Theilen die größte Sauberkeit zeige; der Capitän Kaempff müsse ein sehr tüchtiger Mann sein.

Als Seine Majestät unser Schiff verließ, hatten Passagiere, Stewards und dienstfreie Mannschaften mit der Schiffscapelle auf dem darüber liegenden Promenadendecke Aufstellung genommen, und als der Kaiser bis etwa zur Hälfte der Schiffstreppe gekommen war, begann ich, dicht an der Brüstung stehend, meine Ansprache. Sie kam aus treuem deutschen Herzen, berührte die innigen Beziehungen zwischen „Hohenzollern“ und „Auguste Victoria“, sprach Seiner Majestät innigsten Dank für den Besuch aus, betonte, daß dieser den Passagieren aller an Bord befindlichen Nationalitäten der köstlichste Abschluß der herrlichen Nordlandsfahrt sein würde, daß aber besonders wir Deutschen stolz darauf seien, unseren Kaiser an Bord dieses Schiffes zu sehen, und daß wir auch an dieser Stätte, im fremden Lande und Gewässer, Seine Majestät unserer unverbrüchlichen Liebe und Treue versicherten. Es stieg das Kaiserhoch dreimal kräftig, und dann spielte unsere Schiffscapelle „Heil dir im Siegerkranz!“ Und unter diesen Klängen fuhr der Kaiser, der bis zum Schlusse der Ansprache das Boot hatte halten lassen und, sichtlich auf das Freudigste durch diese improvisirte Huldigung überrascht, wiederholt dankend hinaufgegrüßt hatte, von dannen, zu seiner „Hohenzollern“ zurück. Auf der „Auguste Victoria“ aber herrschte große Begeisterung, besonders glücklich waren aber wohl Capitän Kaempff und ich über den kaiserlichen Besuch und die gut ver-

laufene Ovation. Wir beglückwünschten uns gegenseitig durch einen kräftigen Handschlag, und der Capitän, welcher, oben auf der Treppe stehend, dem Kaiser, der sich wieder an's Steuer gesetzt hatte, gerade ins Antlitz hatte schauen können, sagte dabei: „Na, da hat der Kaiser eine wirkliche Freude gehabt, Sie hätten ihn nur schmunzeln sehen sollen.“ Und wie priesen sich alle Passagiere, welche während des Kaiserbesuches an Bord gewesen waren, glücklich, daß sie die Seefahrt auf der „Auguste Victoria“ gewählt und nicht die Landreise von Stahlheim über Vogvangen nach Bergen vorgezogen hatten. Was werden die Landreisenden sagen, wenn sie hören, was sie versäumt haben! Voller Mitleid, das hie und da mit etwas Schadenfreude gemischt war, gedachten wir dieser abtrünnigen Fahrtgenossen. Und was machten sie auch alle für lange Gesichter, als sie nach und nach zu uns zurückkehrten und von uns erfuhren, was sich während der Zwischenzeit zugetragen hatte! Besonders unser Freund aus München, den wir einige Stunden nach dem Besuche an Land trafen, war gar zu unglücklich darüber, daß er gerade das hatte versäumen müssen. Scheußlich sei die Landreise gewesen, sagte er, heiß und staubig und nie als Tunnelfahrten, die er daheim genug habe, weshalb er früher aufgebrochen sei, als alle Anderen, um wieder auf die „Auguste Victoria“ zu gehen, und nun müsse er doch darum gekommen sein, einmal Kaiser Wilhelm II., den er um seiner Frische und Energie besonders schätze, von Angesicht zu Angesicht zu sehen. Wir trösteten, die „Hohenzollern“ läge noch im Hafen, vielleicht wäre der Kaiser noch bei einer anderen Gelegenheit zu sehen. Und

der wackere deutsche Bayer und der ihn begleitende Neffe eilten zum Hafen, um an Bord zu kommen.

Bergen ist eine schöne Stadt. Nicht nur, daß ihre Lage eine von der Natur bevorzugte ist, sie hat auch schöne Straßen, Plätze, Anlagen und viele Sehenswürdigkeiten. Zu diesen sind vornehmlich zu rechnen mehrere alte Holzkirchen und Museen. Das Sehenswertheste ist das Hansamuseum, dessen ganze Einrichtung streng im hanseatischen Stile gehalten ist und einen Einblick in das Wesen der Hanse und ihre Zeit gewährt, wie vielleicht an keiner anderen Stätte geboten wird. Eine Wanderung durch die alten Stadttheile des „norwegischen Hamburgs“, wie Bergen oft genannt wird, besonders durch die Hafenstraßen, ist auch sehr interessant und lehrreich. Der Handel der jetzt etwa 54 000 Einwohner zählenden Seestadt gipfelt auf dem Fischmarfte. Dort kann man die ganze große Bedeutung des norwegischen Fischhandels erkennen, der sich in Bergen concentrirt. Nach hier kommen die Großfischer von allen Inseln und Küsten Norwegens, um ihre Beute zu verkaufen oder noch nach alter Sitte für sie Frucht, Getreide, Colonialwaaren, Zeug, Tabak und Branntwein einzutauschen, und der Großkaufmann verfrachtet dann die Schiffsladungen, die zumeist nach Deutschland und den russischen Ostseeprovinzen gehen. Andere Ausfuhrartikel sind Thran, Theer, Nuß- und Brennholz und Felle von Eisbären, Rennthieren, Seehunden, Füchsen. Musiker und Musikfreunde werden in Bergen gern dem Friedhofe einen Besuch abstatten, auf welchem Ole Bornemann Bull begraben liegt, jener in Bergen geborene berühmte Violinvirtuose, der den Wechselfällen eines

Künstlerlebens, dem höchsten Glanze und Glücke und dem tiefsten Elende, in außergewöhnlicher Weise ausgesetzt gewesen ist, bis ihm ein ruhiger Lebensabend auf seiner Villa bei Bergen beschieden wurde. Wer die naturschöne Lage Bergens bewundern will, muß — Niemand versäume das! — im Osten der Stadt den Zickzackweg zum Fjeldvei und höher hinauf bis Floeifjeldet ansteigen oder besser hinauffahren, da sich diese Fahrt auf dem Rückwege über Bellevue gut mit einer Besichtigung der südlichen Stadttheile mit der Hauptstraße Kalfaret und den Wasserbecken Lungegaardsvand verbinden läßt. Diese Wasserbecken gleichen, in kleinerem Maßstabe, der Binnen- und Butenalter Hamburgs, wodurch auch hauptsächlich wohl die Bezeichnung „norwegisches Hamburg“ entstanden ist. Der vorerwähnte Zickzackweg, das Gasthaus Bellevue und vor Allem die Höhe Floeifjeldet gewähren köstliche Ueberblicke über die Stadt, den Hafen und den Fjord. Auf der letztgenannten Höhe liegt hinter einem riesigen nutzbringenden Wahrzeichen der Seefahrt, einer eisernen Wetterfahne, deren Windflügel eine Ruderstange bildet, die wohl von zehn Mann nicht gerührt werden könnte, ebenfalls ein Wirthshaus, ein schmuckes norwegisches Blockhaus mit sauberem Vorplaze und geräumigem Zimmer, in welchem ausgestopfte nordische Raubvögel die Heimath verkünden. Tief unten — die Höhe mißt nahe an 1000 Fuß — liegt die Stadt, links die schon erwähnten Wasserbecken, rechts der Handelshafen, der Vaagen, mit lebhaftem Verkehr, diesseits des Hafens das alte Festungswerk Bergenhüs, jenseits das Fredriksberg-Fort, dessen Fuß von den Fluthen des Puddefjords be-

spült wird, der großen, weiten, von Bergwänden umrahmten Bai, in welcher neben anderen größeren Schiffen, einem englischen und einem norwegischen Dampfer und der Nacht eines nordamerikanischen Millionärs unsere „Hohenzollern“ und unsere „Auguste Victoria“ vor Anker liegen. Im Fremdenbuche des Floeiffjeldet steht seit diesem Tage:

„Hohenzollern“ im Hafen von Bergen lag,
 „Auguste Victoria“ denselben Tag;
 Hurrah, der Kaiser, die Kaiserin!
 Wohl mir, daß ich ein Deutscher bin!

Die gleichzeitige Anwesenheit dieser beiden Schiffe vor Bergen beherrschte aber nicht nur unser, sondern das Empfinden der gesamten Einwohnerschaft. Die terrassenförmig vom Strande bis zu der vor Nord- und Ostwinden schützenden Rückendeckung aufsteigende Seestadt war reich mit Flaggen geschmückt, besonders mit norwegischen, deutschen und nordamerikanischen. Die Gruppen Matrosen, welche durch die Stadt zogen, um Aufträge zu erledigen und sich die Stadt anzuschauen, waren das Ziel freundlicher Aufmerksamkeiten, die Officiere, die zumeist am Lande in Civil gingen, wurden trotzdem als solche erkannt und mit Wohlwollen betrachtet, überhaupt Alles, was zum deutschen Kaiser und zum deutschen Volke gehörte, war hier — man fühlte es überall — wohlgekommen. Am Strande und an den Landungsbrücken, besonders an den Sukkerhusbrüggen, wo die Barkassen und Boote der beiden deutschen Schiffe anlegten, herrschte ein reges, festtägliches Treiben, das sich in vielen Segel- und Ruderbooten bis über unsere Ankerplätze hinaus fortsetzte.

Festlich war auch der heutige Lunch auf unserem Schiffe. Mein Bruder und ich waren sofort nach dem Besuche des Kaisers an Bord der „Auguste Victoria“ an Land gefahren; es drängte mich, diesen Besuch einer Berliner und meiner heimatlichen Zeitung zu melden, und vom Telegraphenamte aus fuhren und wanderten wir einige Stunden umher. Als wir das Schiff wieder betraten, bat mich der Capitän, sofort doch zu ihm in die Kajüte zu kommen, und hier zeigte er mir freudestrahlend eine Cabinetphotographie des Kaisers, welche ihm Seine Majestät durch einen Marineoffizier gesandt hatte und welche den Namenszug des Kaisers und links in der Ecke die werthvolle Inschrift „Bergen“ trug. Der Officier, Herr Capitänlieutenant Grumme, hatte auch den Auftrag gehabt, sich nach der Person des Redners zu erkundigen, der ja aber zu dieser Zeit nicht an Bord gewesen war. Ich beklagte das; denn vielleicht wäre es mir sonst geglückt, auch ein Bild von des Kaisers Majestät geschenkt zu erhalten, zu welcher Auszeichnung ich dem Capitän Kaempff von Herzen Glück wünschte. Selbstverständlich war Dieser in allerfrohester Laune. Zur Mittagstafel — pardon Lunch — hatte er den deutschen Consul in Bergen, Herrn Mohr, und den Hafenmeister der Stadt geladen und mehrere Passagiere, unter denen sich auch der Seemannsbruder und ich befanden, als Gäste an seinen Tisch gebeten. Natürlich wurde dabei in edelsten Sorten auf das Wohl des Kaisers und der Kaiserin getrunken. Das Mahl erfuhr eine Unterbrechung oder umrahmte vielmehr das Auslaufen der „Hohenzollern“, das unter fortgesetzten patriotischen Kundgebungen der Bewohner unseres Schiffes

stattfand. Es war zwei Uhr Nachmittags. Der Kaiser ging mit seiner Nacht in See, um, wie wir erfahren hatten, dem Herzoge Karl Theodor in Bayern, dem berühmten, menschenfreundlichen Augenarzte, welchen die in Tegernsee weilende und sich um die Verletzung ihres Gemahls sorgende Kaiserin gebeten hatte, das Auge des Kaisers genau zu untersuchen, bis Stavanger entgegenzufahren. Dort mußte der Bayernprinz auf dem ihm zur Verfügung gestellten Kriegsschiffe „Gefion“ eintreffen. Die Kaiserin hatte jedenfalls befürchtet, daß der Gemahl ihr, um sie nicht zu ängstigen, die volle Wahrheit über die Augenverletzung nicht gemeldet habe und vielleicht auch nicht melden werde, und deshalb zu dem Mittel gegriffen, die liebenswürdige Hülfe eines zuverlässigsten Prinzen zu erbitten, der nach dem Besuche der besorgten Gattin in Tegernsee persönlich die beste Auskunft geben konnte. Welch' reizendes Verhältniß überhaupt in dieser Beziehung zwischen dem wagemuthigen und sorgloseren Kaiser und seiner fürsorglichen Gemahlin besteht, erfuhren wir während der heutigen Mahlzeit noch durch eine Mittheilung des Consuls Mohr. Er hatte auf der „Hohenzollern“ eine Depesche an die Kaiserin in Tegernsee vom Grafen Eulenburg mit der Erklärung erhalten: „Ueber das Befinden des Kaisers muß ich telegraphiren; denn ihm glaubt darin die Kaiserin nicht!“ — Wir unterbrachen also unser Mahl und Alle, die an Bord waren, nahmen mit der Schiffscapelle, die patriotische Weisen spielen mußte, Aufstellung auf dem Achterdecke. Dem stolzen, schönen Kaiserschiffe, das, nachdem es seine Anker gelichtet hatte, in einer Entfernung von etwa 300 Metern an uns vorüberzog,

um langsam das freie Fahrwasser zu gewinnen, riefen und winkten wir, während ein Matrose unsere deutsche Flagge dippte, innige und begeisterte Abschiedsgrüße zu, Wünsche für das stolze Schiff und für den kaiserlichen Schiffsherrn und beider glückliche Heimkehr. Wir konnten ja nicht ahnen, daß wir im Golfe von Bergen auch noch einen zweiten Kaisertag haben sollten. Als die „Hohenzollern“, mehr Dampf ansetzend, den Pudeffjord verlassen hatte, kehrten wir zum frohen Mahle zurück und setzten die fröhliche Tafelrunde auf dem Promenadendecke beim Caffee und den schon erwähnten vorzüglichen Kaisercigarren fort. Es war ein wonniger Tag, die Luft so warm, so mild und weich, und, von unseren Triumphstühlen aus das weite, lebendige, bunte Hafenbild, die Stadt Bergen und die Gebirge ringsum in behaglicher Ruhe überschauend, fühlten wir uns überaus wohl. Und glücklich waren wir auch, in schönen Erinnerungen schwelgend und die herrliche Gegenwart genießend, als wir, nachdem wir am Nachmittage wieder einige Stunden an Land verbracht hatten, am späten Abende noch auf dem Capitänsdecke saßen. Viele norwegische Ruderboote umkreisten uns, auch Segler flogen hin und her, und wiederholt ertönten aus den treibenden Booten zu uns herauf norwegische Minne- und Seemannslieder.

Groß war unser frohes Erstaunen, als wir nach einer ruhigen Nacht am anderen Morgen das Deck betraten und in nächster Nähe wieder die „Hohenzollern“ liegen sahen und außerdem ein zweites, weißgestrichenes, deutsches Kriegsschiff, die „Gefion“. In der Nacht war das Kaiserschiff, nachdem Seine Majestät den Herzog Karl Theodor

in Bayern eingeholt und von der „Gefion“ als Gast auf die „Hohenzollern“ geführt hatte, wieder in den Puddefjord eingelaufen. Dem fürstlichen Arzte aus Tegernsee, dem auf der „Hohenzollern“, welche Ehre bis dahin noch keinem Manne zu theil geworden war, die Gemächer Ihrer Majestät der Kaiserin zur Verfügung gestellt waren, wollte der kaiserliche Schiffsherr doch noch etwas von den Naturschönheiten Norwegens zeigen, und der Besuch von Bergen war dazu wohl geeignet. Der Arzt hatte nichts zu thun und konnte sofort, nachdem er das Auge des Kaisers untersucht hatte, der Kaiserin die besten Nachrichten telegraphiren, aber der bayerische Prinz, dem die Jugendzeit entschwunden ist, mußte doch für die Mühe seiner weiten Reise einigermaßen entschädigt werden, wozu die Verleihung des Großkreuzes des hohenzollernschen Hausordens allein nicht genügte. Die „Hohenzollern“ war auf einige hundert Meter nordwestlich, die „Gefion“ südöstlich von uns zu Anker gegangen, so daß wir zwischen den beiden Kriegsschiffen lagen, und zwischen den drei deutschen Schiffen, welche die Seemacht des Deutschen Reiches im höchsten Grade achtungsgebietend vertraten, entspann sich während dieses zweiten Kaisertages ein lebhafter Wechselverkehr. An diesem Tage traf auch das Gros unserer Passagiere, welche über Land von Gudsvangen nach Bergen gereist waren, wieder auf der „Auguste Victoria“ ein, und diese Landreisenden waren eifrig bemüht, wenigstens etwas von dem Versäumten nachzuholen. Freilich den Kaiser selbst haben in der Nähe nur wenige Auserwählte zu sehen bekommen. Zu diesen gehörte die kleine österreichische Reisegeellschaft, welche sich der Freundschaft und

der Fürsprache des durchlauchtigsten Erbprinzen von Hohenzollern zu erfreuen hatte, und das Berliner Künstlerpaar Prasch. Frau Prasch erfreut sich als Schauspielerin hoher Werthschätzung beim Kaiserpaare, und Seine Majestät, unterrichtet, daß sich das Paar auf dem Hamburger Nordlandsfahrer befand, hatte Weisung gegeben, das Paar solle, sobald es in seiner Abwesenheit an Bord käme, dort bis zu seiner Heimkehr zurückgehalten werden, damit er es begrüßen könne. Das war Herrn Prasch mitgetheilt worden, als er zu Einkäufen in einem Laden in der Stadt weilte, und hui! ging's nun an Bord, um sich in tadellosen Gesellschaftsanzug zu werfen und mit der frohgemuthen Gemahlin und mit dem Gedanken: „Wie anders wirkt dies Zeichen auf mich ein!“ zur „Hohenzollern“ hinüberzufahren. Und als das Ehepaar glückstrahlend zurückkehrte, trug Frau Prasch an ihrem Hute das Band „Hohenzollern“, was der Kaiser selbst, wie dies bei solchen Schiffsbesuchen üblich ist, der Künstlerin zur Erinnerung an diesen überreicht hatte. Mit demselben Schmucke kehrten auch die beiden österreichischen Damen, die Reichsgräfin Auersberg und die Baronin Leitenberger zurück. Die österreichische Reisegesellschaft, aus diesen Damen und drei Herren bestehend, wurde durch eine Dampfbarke der „Hohenzollern“ abgeholt und zurückgebracht, und der Kaiser zeichnete die Westreicher ganz besonders aus. Er reichte jedem Mitgliede die Hand, unterhielt sich längere Zeit mit ihnen und führte sie selbst, erklärend und erläuternd, auf dem Schiffe herum. Die lieben Westreicher konnten nachdem gar nicht genug die Liebenswürdigkeit des deutschen Kaisers preisen, und

einer von ihnen, der Baron Schenk, hat diesen Gefühlen auch in mehreren heimischen Blättern begeisterten Ausdruck gegeben. Von ihm stammt auch wohl das Scherzwort des Kaisers, daß gegen Seefrankheit Pumpnickel, Champagner und Leibbinden das beste Mittel seien, welches Wort freilich der österreichische Reisekamerad für Ernst genommen hat.

Seine Majestät der Kaiser erwies aber allen Bewohnern der „Auguste Victoria“ große Freude und Auszeichnung. Am Morgen des zweiten Kaisertages in Bergen kam ein Officier der „Hohenzollern“ zu unserem Capitän, um ihm zu melden, daß Seine Majestät den Passagieren der „Auguste Victoria“ die Besichtigung des Kaiserschiffes gestatte. Der Besuch könne stattfinden, sobald der Kaiser mit dem Herzoge Karl Theodor das Schiff zu einem Landausfluge verlassen haben würde, und ein Wimpelzeichen im Vordermaste solle das Zeichen davon geben. Es müsse aber darauf gehalten werden, daß die Passagiere nur in Booten der „Auguste Victoria“ kämen, denn nur diesen, keinem anderen Boote, solle das Anlegen an die „Hohenzollern“ gestattet sein. Auf unserem Schiffe harrete man nun des angesagten Ausfluges des Kaisers und der Erlaubniß, die „Hohenzollern“ betreten zu dürfen. Auf unserem Achterdecke weilte hartnäckig eine große Schaar, um den Kaiser noch einmal oder zum ersten Male zu sehen. Es glückte dies, aber nur aus weiter Entfernung; das kaiserliche Ruderboot, in welchem man durch scharfe Gläser auch die schwächliche Gestalt des Gastes aus Tegernsee erkennen konnte, fuhr seewärts von der „Hohenzollern“ ab und stieß

auf dem kürzesten Wege zum Lande, um unter dem Fort Fredriksberg, das wahrscheinlich besichtigt werden sollte, anzulegen. Bald darauf ging auf dem Kaiserschiffe das Einladungssignal in die Höhe, und nun zischte Barkasse um Barkasse, bis auf den letzten Platz gefüllt, zur „Hohenzollern“ hinüber. Ein Bootsmann, eine frische, kräftige germanische Seemannserscheinung, überwachte das Anlegen der Boote an die schöne, bequeme Falltreppe. Zwei Passagiere unseres Schiffes, die in einem norwegischen Miethsboote vom Lande her gekommen waren, wurden zuerst zurückgewiesen, dann aber doch noch zugelassen, nachdem der Bootsmann von unserem Barkassenführer die Bestätigung erhalten hatte, daß die den Zutritt Begehrenden wirklich Passagiere der „Auguste Victoria“ wären. Dem ausgegebenen Befehle aber wurde dadurch Folge gegeben, daß das norwegische Boot nicht anlegen, aber dessen Fahrgäste in unsere Barkasse übersteigen durften. Auf Deck der „Hohenzollern“, auf welchem auch der stattliche Commandant, Capitän zur See Freiherr v. Bodenhäusen, mit mehreren Officieren weilte, welche bereitwilligst die Besichtigung des Schiffes unterstützten, wurden zunächst zur Führung kleiner Trupps der Besucher Matrosen commandirt, welche sich ihres Auftrages in gewandter Weise entledigten und auch gern Rede und Antwort standen über das allgemeine Leben an Bord.

Seiner Majestät Nacht „Hohenzollern“ ist oft schon beschrieben worden, diese Beschreibungen seien hier nicht wiederholt. Der Gesamteindruck, den man sofort beim Betreten des Decks empfängt, ist der der Vornehmheit und der untrennbar damit verbundenen peinlichsten Sauber-

keit. Die Vornehmheit ist einfach. Das fällt um so mehr ins Auge, wenn man von einem Privatschiffe kommt, wie die „Auguste Victoria“ ist. Beide Schiffe sind schön, sind großartig, beide sind Zierden der deutschen Kriegs- und Handelsmarine, beide Prachtwerke der Schiffsbaukunst, aber wie der schwarze Rumpf des Passagierschiffes sich äußerlich von dem weißen des Kaiserschiffes scharf unterscheidet, so thut dies auch die innere Einrichtung und Ausstattung. Weiß ist auch im Innern der Grundton der „Hohenzollern“, der nur durch einfachen, aber edlen, künstlerischen Zierrath etwas gehoben wird, während der deutsch-amerikanische Passagierdampfer, wie früher geschildert wurde, von Gold-, Farben- und Figurenreichtum strotzt. Der verschiedenen Bestimmung der beiden Schiffe entspricht auch die Raumeintheilung. Das Deck der „Hohenzollern“, auf welchem die lange Reihe der Passagiercabinen fehlt, erscheint frei und groß, und die weite Deckfläche muthet uns schon dadurch vornehm-wohnllich an, daß sie durchweg mit gelbem, braungeblütem Einoelium belegt ist. „Ja, wenn das nicht wäre, würden wir,“ meinte ein Matrose, „mit Scheuern gar nicht fertig.“ Die besondere Aufmerksamkeit der Beschauer fesselten auf diesem Decke die hochstehenden, leicht lenkbaren Schnellfeuer-Kanonen, die electrischen Scheinwerfer, die stehenden Fernrohre, welche jeder Matrose benutzen kann, der ebenfalls einfache, vornehme Speisesalon für etwa zwanzig Personen und die Signalvorrichtungen. Diese waren während unseres Besuches gerade in Thätigkeit, um sich mit einem an der Landungsstelle des kaiserlichen Ruderbootes stehenden Begleiter des Kaisers zu verständigen.

Die Signalarne flogen auf und ab und hin und her und machten nach jedem Saße den vorschriftsmäßigen Punkt, und ein Leibgendsarm des Kaisers, der in Mütze und braunem Flauschrocke steckte, signalisirte mit den Armen und der Mütze. Als die Unterredung zu Ende und ein Matrose von einer Dame gefragt wurde, was der Kaiser denn gewollt habe, lautete die Antwort des Spree-Atheners: „Bitte, mir hier abzuholen!“

Unter diesem Decke liegen die Kajütenräume des Kaisers, der Kaiserin, der Gäste und des Gefolges. Letztere beiden Kategorien decken sich in vielen Fällen; denn der Kaiser betrachtet die Herren, welche er zur Nordlandsfahrt beruft, wie einen Grafen Eulenburg, v. Hülsen, Kiderlen-Wächter, auch Adjutanten, Gelehrte, Maler u. s. w., als seine Gäste auf der „Hohenzollern“ und sich selbst als Wirth, der sich verpflichtet fühlt, den Gästen die Tage der Reise zu möglichst angenehmen zu machen und ihnen von den Schönheiten der Erde zu behaglichem Beschauen recht viel zu zeigen. Das Verkehren des Kaisers mit seinen Getreuesten, wie man diesen Kreis wohl nennen kann, ist ein ziemlich zwangloses, aber, da Hohlköpfe nicht darunter sind, auch ein geistig anregendes. Es wird geplaudert, gelesen, musicirt, gezeichnet und gedichtet, vor allen Dingen aber die Schönheiten der Natur in vollen Zügen genossen. Der Kaiser, vor dessen Zimmern auf schmaler Seitentreppe ein Matrose Posten vor Gewehr ist, hat, wie die Kaiserin, ganz behagliche Wohnräume, aber auch jeder Herr des Gefolges kann eine Cabine sein eigen nennen, in welcher es sich, wie einer der Herren, der uns die feinige bereitwilligst zeigte, mit Recht sagte,

schon einige Wochen aushalten läßt, und zur gemeinsamen Benutzung dienen Speisefalon, Lese- und Rauchzimmer. Hier, wie an den Treppenwänden, stößt man auf seemännische Neigungen des Kaisers, die sich in Zeichnungen, besonders in Abbildungen von Schiffen und Nachten befunden, und in seinem Schreibzimmer prunkten Ehrenpreise, welche der „Meteor“ zu nicht geringer Freude seines kaiserlichen Herrn errungen hat. Daß der Kaiser mit ganzer Seele Seemann ist, wurde uns von Officieren, Unterofficieren und Mannschaften bestätigt. Ein besonders intelligenter Matrose plauderte darüber: „Der Kaiser kennt fast Alles und weiß fast Alles und gebraucht häufig seltene, rein seemännische Ausdrücke, so daß wir oft ganz erstaunt darüber sind. Er fragt aber auch nach Allem und forscht unermüdlich, und wenn ihm wirklich einmal noch etwas Unbekanntes aufstoßen sollte, läßt er nicht Ruhe, bis auch dies ihm bekannt geworden ist.“ — „Und wie zeigt sich Seine Majestät sonst, z. B. gegen Sie? ist er sehr streng? ist er gefürchtet?“ fragte ein Deutsch-Amerikaner. Die Antwort lautete: „Wir sind ausgesuchte Leute, faule Jungens giebt's bei uns nicht, und wer seine Pflicht erfüllt, braucht den Kaiser nicht zu fürchten. Das Ding furcht giebt's überhaupt hier nicht, wir ehren nur, wir lieben unseren Kaiser. Er ist gerecht und wohlwollend und verkehrt unter uns recht gemüthlich, ja er nimmt auch etwas an, unsere Erklärungen und Gegenreden über dies und jenes. Da war z. B. die Geschichte mit dem Rauchsegel. Als die Schlinge gelöst und das Tau dem Kaiser in das Auge gefahren war, gab es unter den Officieren und dem Gefolge großes Leben, der

Kaiser selbst machte aber nicht viel daraus. Er fragte uns nur, wie das hätte geschehen können, und als wir ihm erklärten, daß sich das Loslösen des Rauchsegels gar nicht anders bewerkstelligen ließe und wie es nur ein unglücklicher Zufall gewesen sei, daß gerade Majestät darunter gestanden und gerade ihr das Tau in das Gesicht gefallen wäre, gab sich der Kaiser schnell zufrieden.“ Dagegen erzählte ein Deckofficier, wie dem Kaiser der an demselben Tage erfolgte Tod des Lieutenants v. Hahnke nahe gegangen sei. Der Unglücksfall habe ihn tief betroffen, in innigster Theilnahme habe er des Vaters des Verunglückten gedacht und ihm den Todesfall in liebevollster Fürsorge mittheilen lassen. Schon der Entwurf zu einem Denkmal für den Verunglückten liege auf dem Pulte des Kaisers, der gar zu gern den Leichnam geborgen und in Berlin beigesetzt sehen möchte. So hörten wir noch viel Rühmens über den Kaiser, wir Deutschen sahen dabei stolz auf Amerikaner und Engländer. Als wir das Schiff verlassen wollten, sahen wir im Speisesalon die königliche Tafel decken; es fehlte dabei nicht an schönen silbernen Tafelaufsätzen und auch nicht an Blumen. Ueber Proviant und Küche, die auch nicht so luxuriös ist, als auf der „Auguste Victoria“, erfuhren wir bei dieser Gelegenheit, daß, wo nur immer Verbindung zu schaffen ist, eine Zufuhr frischen Fleisches und anderer Beköstigungen aus Deutschland erfolgt, wie heute von Potsdam 46 Centner als Eilgut eingegangen waren. Bestellungen solcher Art kann auch der Telegraph vermitteln, welcher in erster Linie der Erledigung von Regierungsgeschäften dient. Just, als wir uns von der „Hohen-

zollern" dankend verabschiedeten, wurde auf dem Vorderdecke die große, schwere Kabelrolle aufgewunden und in ein Boot niedergelassen, um das Kaiserschiff mit dem Telegraphenante in Bergen und damit auch mit dem deutschen Telegraphenetz zu verbinden. Für diesen Anschluß wird ein vereinbartes Pauschquantum aus der kaiserlichen Schatulle an die norwegische Telegraphenverwaltung gezahlt. Und als bald darauf der Kaiser mit dem Bayernherzog an Bord zurückkehrte, konnten die beiden hohen Herren mit der Kaiserin in Tegernsee Grüße austauschen und sich der fürstliche Arzt auch nach seinen dortigen Patienten erkundigen. Die Kaiserin wird über das ärztliche Gutachten jedenfalls hocherfreut gewesen sein.

Den Glanzpunkt des zweiten Kaisertages in Bergen bildete in doppelter Beziehung der Abend, der um Mitternacht auch die Abfahrt der „Auguste Victoria“ bringen sollte. Der Nachmittag sah noch viele Passagiere an Land zu Besichtigungen, Ausflügen und zu Einkäufen von Andenken und Geschenken für die Lieben daheim, aber zum Diner war fast Alles wieder an Bord, man wollte den Kaisertag möglichst in der Nähe der „Hohenzollern“ ausnützen. Und hier gab es denn auch viel Leben und Abwechslung, reiche Unterhaltung. Sie wuchsen, je mehr sich die Sonne den Bergspitzen zum Untergange näherte. Hin und her schossen Barkassen und Boote, Segler und Ruderer; und die Zahl der kleinen norwegischen Boote, welche mit Schaulustigen aus Bergen gefüllt waren, mochte gegen 8 Uhr Abends die Zahl 100 übersteigen. Da war es aber auch vorbei mit dem fecken Spiel eines Knaben, der allein in einem Boote ruderte,

sich in diesem auskleidete, gerade zwischen „Hohenzollern“ und „Auguste Victoria“ seine Schwimmkunst zeigte, wieder in das Boot kletterte, herumruderte und sich wieder kopf- über in die Meereswogen stürzte.

Als es zu dämmern begann, zeigte die „Hohenzollern“, während gleichzeitig ein kräftiges Hurrah von der „Gefion“ das Ende des dortigen unschönen Kohleneinnehmens begleitete, einen Theil ihrer electrischen Beleuchtung, bestehend in mehreren Lichtern auf dem Hauptmaste und im Tauwerke, und in einer langen Reihe, welche das Geländer der Schiffstreppe schmückte. Dabei strahlte schon, wie auch aus den Salons unseres Passagierschiffes, aus Fenstern und Schiffsluken der helle Glanz hinaus, über das Wasser und über den Torso der Boote hin. Hüben und drüben spielten die Schiffscapellen. Da wurde auf unserem Schiffe der Gesang „Deutschland, Deutschland über Alles“ angestimmt, und immer kräftiger, machtvoller, begeisterter wurde der Sang. Als er geendet, riefen tausend Stimmen aus den norwegischen Booten herauf „Bravo, bravo!“ Wir ließen die „Wacht am Rhein“ folgen, was noch größeren Beifall erntete, und dann spielte unsere Schiffscapelle die norwegische Volkshymne, was laute Dankesrufe zur Folge hatte. Deutsche und Norweger feierten unter den Lichtern der „Hohenzollern“ gewissermaßen ein patriotisches Verbrüderungsfest, Begeisterung und Beifall wechselseitig weckend. Die Stunden schwanden rasch dahin, und in der zwölften erfolgte der wahrhaft ergreifende Abschied der „Auguste Victoria“ von Bergen, von Norwegen und von der „Hohenzollern“.

Als der Anker um 11^{3/4} Uhr gelichtet war und das

Schiff sich langsam drehte und die Ausfahrt an dem Kaiserische vorbeisuchte, geschah dies unter einem großen, vom Achterdecke abgebrannten Feuerwerke. Raketen, Schwärmer, Leuchtkugeln durchblitzten die Nacht, Feuerbrände wurden von Matrosen gehalten, und in dies Flammen, Blitzen und Krachen mischten sich auf's Neue die vorerwähnten nationalen Klänge und „Heil dir im Siegerkranz“. In den Pausen aber ertönten wieder und immer wieder minutenlange Hoch- und Hurrahrufe. Die „Hohenzollern“ dippte ihre Kriegsflagge zum Scheidegrüße, und in stolzer, majestätischer Weise defilierte das den Namen der Kaiserin tragende Hamburger Prunkschiff vor dem Kaiserische. Diese lichtstrahlende, von dunkler See und von schwarzen Bergen umrahmte Mitternachtszene war von ebenso ergreifender Schönheit, wie die Begeisterung groß und tief. Erst als die Lichter der „Hohenzollern“ in der Nacht zu verschwinden begannen, verließen langsam die Passagiere der „Auguste Victoria“ ihre zumeist hoch und kühn gewählten Stellungen. Den Tag werden wir nie vergessen! lautete das allgemeine Urtheil, und auch Engländer und Amerikaner konnten sich der zwingenden Gewalt des hier befundeten deutschen Nationalgefühls nicht entziehen, wie viele von ihnen sogar unsere Lieder mitgesungen oder doch mitgesummt hatten. Noch einen Blick zurück, ehe das letzte Licht verschwunden war, noch ein Gruß Gott! der „Hohenzollern“ und ein Glück auf! glücklicher Heimkehr des Kaisers und dessen Kraft und Ausdauer im verantwortungsreichen Berufe, im Dienste des deutschen Vaterlandes!

Die Heimfahrt.

Unsere „Auguste Victoria“ lenkte den Bug, als sie aus dem der Stadt Bergen vorlagernden Inselbereiche in das freie Meer herausgetreten war, gen Süden, ihrem Ausgangspuncte, der Elbemündung, Cuxhaven und Hamburg zu. Es war eine gute, glückliche und schnelle Fahrt. Gegen 11 Uhr Vormittags entschwand unseren Augen die Küste Norwegens, zu der wir noch viele dankerfüllte Grüße hinübersandten, und nun hatten wir den letzten vollen Reisetag, den 21. Juli, noch als einen Tag freier Meeresfahrt vor uns, ringsum nur Wasser und Himmel. Und als wolle uns die Nordsee den Abschied von dem Meere, das Ende der herrlichen Nordlandsfahrt, die uns bis in das nördliche Eismeer und dort auf die Insel Spitzbergen geführt hatte, schwer machen, zeigte sie sich von ihrer besten Seite. Die weite Wasserfläche war von einer sanften Brise leicht gewellt, die Sonne glänzte auf dem Meere und blinkte in Regenbogenfarben in den Schaumkronen, zwischen denen hindurch sich Delphine

lustig tummelten. Und je weiter wir gen Süden kamen, um so mehr bedeckte sich auch das Seebild mit Schiffen. Unsere Einsamkeit war zu Ende. Wir passirten die großen, die südliche Hälfte der Nordsee durchschneidenden Handelsstraßen, auf denen Dampf- und Segelschiffe ihren verschiedenen Zielen zusteuern. Noch einmal gaben sich die Freunde einer solchen Meeresfahrt dem stillen Anschauen ihrer Schönheiten hin, und in dieser ruhigen Beschaulichkeit wurde der reichen Erlebnisse der ganzen Fahrt gedacht. Die Wehmuth des Scheidens vermischte sich aber in den Herzen der meisten Passagiere mit der Freude auf die Heimkehr. Die Sehnsucht nach den daheimgebliebenen Lieben hatte uns doch oft heftig ergriffen, zumal die Nachrichten von Hause nur spärlich fließen konnten, wie die zuletzt in Bergen erhaltenen nun schon wieder eine Woche alt waren. Diese Sehnsucht freilich empfanden jene beiden Ehepaare nicht, welche ohne Kinder und fast immer auf Reisen waren und jetzt sich schon wieder abmühten, was sie nach der Nordlandsfahrt beginnen sollten, wie am besten Zeit und Geld todzuschlagen sei. Nun, ich möchte nicht mit diesen tauschen, ich hatte Sehnsucht, große, nach Frau und Kindern, und mein lieber Bruder desgleichen. Zu den Beschäftigungen des letzten Tages gehörten die unvermeidlichen Reisepackereien, die Erledigung der Trinkgelderfrage, welche im Hinblick auf die Länge der Reise und die luxuriöse Verpflegung in etwas reichlichem Maße gelöst werden mußte, das letzte abschiednehmende Plaudern mit liebgewonnenen Fahrtgenossen, wobei Zukunftspläne unterfließen, die wahrscheinlich niemals zur Ausführung kommen, und das Abschließen des Reisetagebuches, welches

die meisten Passagiere geführt haben. Der Bearbeitung meiner Tagebuchnotizen will ich hier nach dem officiellen Schiffstagebuche nach Einiges von allgemeinem Interesse anfügen. Auf der Fahrt von Hamburg nach Spitzbergen hatte die „Auguste Victoria“, einschließlich natürlich der norwegischen Fjordfahrten, 2201, von Spitzbergen bis Cuxhaven 2320, zusammen also 4521 Seemeilen zurückgelegt, welche Zahl man mit der Elbefahrt Cuxhaven-Hamburg auf 4600 Meilen abrunden kann. Die längste Strecke ununterbrochener Fahrt war die von Trondhjem nach dem Nordcap mit 721 Meilen gewesen, während die von dort nach Spitzbergen 493 Meilen zählte. Von der Eismeer-Insel nach Tromsö waren 593 Meilen, von Digermulen nach Maraaß 526, von Hamburg nach Odde 465 und von Bergen nach Cuxhaven 426 Meilen zurückgelegt worden, während die kleinste Fahrstrecke, von Molde bis Naes, nur 22 Meilen betragen hatte. Mit voller Kraft, in welcher es der Dampfer auf 19—20 Knoten bringen kann, waren wir nicht gefahren, mit 9 und 8 Kesseln nur bei der Ausfahrt und zum Theil am 10. Juli auf der Fahrt nach Spitzbergen, sonst zumeist mit 6 Kesseln, auf engen Fjordfahrten auch nur mit 5, 4 und 3 Kesseln. Die höchste Geschwindigkeit waren 17,6 Knoten gewesen, die geringste 11, die Durchschnittsgeschwindigkeit 14 bis 15 Knoten. Das Wetter hatte das Schiffstagebuch — ein seltenes Glück — bis auf die vorerwähnten Nebeltage — als schön an allen übrigen Tagen und die See als ruhige, mäßige, leicht und bewegte See und nur auf der Fahrt Spitzbergen-Tromsö als grobe See bezeichnet. „Über sehr grob“, meinte eine Dame, die von der Seefrankheit

besonders liebevoll heimgesucht worden war. Der Wasserverbrauch auf dem Schiffe hatte während der dreiwöchentlichen Fahrt 300 Tonnen betragen, während die Ungeheuer von Maschinen 2527 Tonnen, das sind 50 540 Centner, Kohlen verspeist hatten. Mit 2417 Tonnen waren wir von Brunshäufen ausgerückt, in Bergen wurden noch 160 Tonnen eingenommen, und nur mit einem Rest von 50 Tonnen kehrte das Schiff heim. Das kostet allerdings Geld, und wenn man die starke Besatzung des Schiffes, die großartige Verpflegung, die Abnutzung des 7 Millionen Mark kostenden Dampfers mit in Betracht zieht, kann man es wohl glauben, daß die Gesellschaft trotz der hoch erscheinenden Passagepreise mit diesen Vergnügungsfahrten gerade kein glänzendes Geschäft macht.

Das letzte an Bord gehaltene feine Diner gestaltete sich zu einer schönen Abschiedsfeier. Ein Amerikaner ergriff zuerst das Wort, um in englischer Sprache die Anerkennung und den Dank der Passagiere der Hamburg-Amerika-Linie, der Verwaltung des Schiffes, den Officieren und vor Allem dem Kommandanten, Herrn Capitän Kaempff, auszusprechen. Bald darauf gedachte einer der österreichisch-ungarischen Reisegenossen, Baron v. Schenk-Siedercz, des würdigen Abschlusses dieser Nordlandsfahrt durch die Kaisertage in Bergen, rühmte dabei die Leutseligkeit, welche der deutsche Kaiser im Allgemeinen, besonders durch den Empfang der Oesterreicher auf der „Hohenzollern“ bewiesen hatte, und weihte sein Glas Seiner Majestät Kaiser Wilhelm II. Und daran knüpfte der Verfasser dieser Reiseplaudereien ein Gedenken an die hohe Dame, deren Namen das Schiff trage, mit welchem

Namen die ganzen Reiseerinnerungen untrennbar verbunden seien, an Ihre Majestät die Kaiserin Auguste Victoria. Schließlich toastete noch der Erbprinz von Hohenlohe-Schillingsfürst, nachdem diesem an Rang höchststehenden Passagier eine kleine Amerikanerin eine hübsche Huldigung dargebracht hatte, auf die Damen. Und während sich dies im oberen Speisesalon abspielte, wurde auch im unteren eine festliche Ansprache gehalten und zwar von dem redengewandten westphälischen Geistlichen. Nach der lustigen Hentfersmahlzeit gab es noch viel Leben auf Deck und in den Salons. Im Musiksalon sangen Duett der Erbprinz und der Baron Schenk, und im unteren Speisesalon wurde dem Componisten v. Bury eine Abschiedshuldigung bereitet, wobei der ihn feiernde Redner eingestehen mußte, daß der überreichte Lorbeerkrantz nicht frisch, sondern vom letzten Schmorbraten zusammen gelesen sei.

Als wir nach Mitternacht unsere Cabinen aufsuchten, ließ ich den Blick noch einmal auf das Meer hinaus schweifen, das heute schmeichelnd unser die Wasser kräftig und schnell durchfurchendes Schiff umspülte. Einsam und still war es da draußen, nur hin und wieder zeigten Lichter das Vorhandensein anderer Fahrzeuge. Die Unendlichkeit des Meeres, seine Tiefe und seine Kräfte und sein beständiges Wogen und Wallen fesselten wieder meine Sinne, und wehmüthig dachte ich: „Lebe wohl, morgen sehe ich dich nicht mehr, und wer weiß, wann jemals wieder!“

In der Nacht passirten wir Helgoland und in früher Morgenstunde erreichten wir, nachdem der Elbelootse an

Bord gekommen war, Cuxhaven, wo viele Amerikaner das Schiff verließen, um auf der „Columbia“, die unter Capitän Vogelgesang auch schon zwei Nordlandsfahrten ausgeführt hat, nach New-York zurückzukehren. Mit uns anderen Passagieren dampfte unser Schiff, die Fluth benutzend, stolz flußaufwärts. Ja, stolz! Denn wie wurde die „Auguste Victoria“ auf dieser Elbefahrt begrüßt! Das Erste, was unserem Capitän bei der Rückkehr in die heimischen Gewässer verkündet worden, war das Telegramm des Kaisers:

„Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, Hamburg. Bergen, 19. Juli. Soeben „Auguste Victoria“ inspicirt. Freue mich, aussprechen zu können, daß das Schiff in allen Theilen in mustergängiger Verfassung sich befindet. Der Capitän hat mir einen vorzüglichen Eindruck gemacht. Wilhelm. I. R.“

Dieses Lob hatte ganz Hamburg getroffen und seine Bevölkerung begeistert. Und da durch die Hamburger Zeitungen auch bekannt gegeben war, daß am Vormittage des 22. Juli die „Auguste Victoria“ von Cuxhaven bis Hamburg hinauffahren würde, hatten sich die seemannischen Uferbewohner angesammelt, die Heimkehr des vom Kaiser besuchten und belobten Schiffes zu begrüßen. Ueberall wehten Fahnen und Flaggen, alle Häuser des Strandes, Schlösser, Villen, Speicher, die Wohnstätten von Capitänen, Lootsen, Ewerbesitzern, Schiffen, Fischern und Arbeitern hatten diesen Schmuck angelegt, und überallher sandte man uns außerdem durch Tücherschwenken Willkommengrüße zu. Und wir erwiderten

natürlich mit gleichem Gruße. Es war, als solle wie im Triumphe die „Auguste Victoria“ in Hamburg einlaufen.

Unterdessen wurde auf dem Oberdeck unser Gepäc aufgebaut und von Zollbeamten, die schon in Cuxhaven mit Beamten der Hamburg-Amerika-Linie an Bord gekommen waren, in artigster und zuvorkommendster Weise untersucht. Die paar Mark Steuern wurden, wo sie gefordert werden mußten für die norwegischen Einkäufe, gerne gezahlt. Bei diesem Geschäfte traf mein Bruder einen alten Kameraden, mit dem er 1866 zur Marine einberufen war und zur Besatzung der „Niobe“ gehört hatte. „Ja, die Welt ist rund!“ sagte der nach einunddreißig Jahren hier wiedergefundene Kamerad.

Immer lebhafter wurde die Begrüßung unseres Dampfers, je höher uns Dampfkraft und Fluth hinauftrugen, und als wir erst an Blankenese, an Altona und an St. Pauli vorbeifuhren und Hamburg selbst erreicht hatten, wo Tausende an den verschiedenen Landungsbrücken standen, tönten aus dem Gewirre von Fahrzeugen aller Art, durch welche langsam und majestätisch unser Riesendampfer dahinzog, kräftige Hochrufe zu uns hinauf, während die Rufenden jubelnd die Mützen schwenkten. Vorbei an Seemannshaus und Seewarte, bis in das Freihafengebiet, um den Passagieren jede weitere Zollbelästigung zu sparen, dampfte unsere „Auguste Victoria“, und vor dem Kaiserhöft half ein Bugspirdampfer das große Schiff herumdrehen, so daß der Bug, von dem aus der Anker vor 10½ Uhr in den Grund rasselte, gegen die Fluth lag. Und schon legte auch zur Seite ein Elbdampfer an, um Passagiere und Gepäc

Bord gekommen war, Cuxhaven, wo viele Amerikaner das Schiff verließen, um auf der „Columbia“, die unter Capitän Vogelgesang auch schon zwei Nordlandsfahrten ausgeführt hat, nach New-York zurückzukehren. Mit uns anderen Passagieren dampfte unser Schiff, die Fluth benutzend, stolz flußaufwärts. Ja, stolz! Denn wie wurde die „Auguste Victoria“ auf dieser Elbefahrt begrüßt! Das Erste, was unserem Capitän bei der Rückkehr in die heimischen Gewässer verkündet worden, war das Telegramm des Kaisers:

„Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, Hamburg. Bergen, 19. Juli. Soeben „Auguste Victoria“ inspicirt. Freue mich, aussprechen zu können, daß das Schiff in allen Theilen in mustergängiger Verfassung sich befindet. Der Capitän hat mir einen vorzüglichen Eindruck gemacht. Wilhelm. I. R.“

Dieses Lob hatte ganz Hamburg getroffen und seine Bevölkerung begeistert. Und da durch die Hamburger Zeitungen auch bekannt gegeben war, daß am Vormittage des 22. Juli die „Auguste Victoria“ von Cuxhaven bis Hamburg hinauffahren würde, hatten sich die seemannischen Uferbewohner angesammelt, die Heimkehr des vom Kaiser besuchten und belobten Schiffes zu begrüßen. Ueberall wehten Fahnen und Flaggen, alle Häuser des Strandes, Schlösser, Villen, Speicher, die Wohnstätten von Capitänen, Lootsen, Ewerbesitzern, Schiffen, Fischern und Arbeitern hatten diesen Schmuck angelegt, und überallher sandte man uns außerdem durch Tücherschwenken Willkommengrüße zu. Und wir erwiderten

natürlich mit gleichem Gruße. Es war, als solle wie im Triumphe die „Auguste Victoria“ in Hamburg einlaufen.

Unterdessen wurde auf dem Oberdeck unser Gepäc aufgebaut und von Zollbeamten, die schon in Cuxhaven mit Beamten der Hamburg-Amerika-Linie an Bord gekommen waren, in artigster und zuvorkommendster Weise untersucht. Die paar Mark Steuern wurden, wo sie gefordert werden mußten für die norwegischen Einkäufe, gerne gezahlt. Bei diesem Geschäfte traf mein Bruder einen alten Kameraden, mit dem er 1866 zur Marine einberufen war und zur Besatzung der „Niobe“ gehört hatte. „Ja, die Welt ist rund!“ sagte der nach einunddreißig Jahren hier wiedergefundene Kamerad.

Immer lebhafter wurde die Begrüßung unseres Dampfers, je höher uns Dampfkraft und Fluth hinauftrugen, und als wir erst an Blankenese, an Altona und an St. Pauli vorbeifuhren und Hamburg selbst erreicht hatten, wo Tausende an den verschiedenen Landungsbrücken standen, tönten aus dem Gewirre von Fahrzeugen aller Art, durch welche langsam und majestätisch unser Riesendampfer dahinzog, kräftige Hochrufe zu uns hinauf, während die Rufenden jubelnd die Mützen schwenkten. Vorbei an Seemannshaus und Seewarte, bis in das Freihafengebiet, um den Passagieren jede weitere Zollbelästigung zu sparen, dampfte unsere „Auguste Victoria“, und vor dem Kaiserhöft half ein Bugsierrampfer das große Schiff herumdrehen, so daß der Bug, von dem aus der Anker vor 10¹/₂ Uhr in den Grund rasselte, gegen die Fluth lag. Und schon legte auch zur Seite ein Elbdampfer an, um Passagiere und Gepäc

zur Wartehalle der Packetfahrt-Actien-Gesellschaft hinüberzubringen. Auch dieser Dampfer, wie unser großer, war in Flaggengala, ebenso die Landungsstelle. Noch einmal Abschiedsworte und Wünsche für die Zukunft und Hoffnung auf Wiedersehen und Händedruck überall. Dabei wurde u. A. ein blonder Erzpoussadeur, der viel mit einer Amerikanerin verkehrt hatte, von einem älteren Herrn gefragt: „Nun, festgemacht?“ — „Nein, nichts!“ lautete die Antwort. — „Hoffentlich zu Ihrem Glücke!“ — „Ich glaube selbst!“ Besonders herzlich verabschiedeten wir beiden Brüder uns von Capitän Kaempff und seinen Officieren. Und als sich das verbindende und trennende Wasser zwischen uns legte, brachte unser „Alpinist“ dem Kommandanten der „Auguste Victoria“ das letzte Hoch dar. Dieser stand oben auf der Kommandobrücke, und auf seinem manneskräftigen Antlitze thronten höchstes Glück und stolzeste Befriedigung.

Als wir von Bord stiegen, schien eine Naturforscher-versammlung angekommen zu sein; ein mächtiger Rennthierkopf eröffnete den Reigen aller möglichen Raritäten, welche die sich auf das Land ergießende Reisegeellschaft mit sich führte. Für Dienstleute und Droschken war ausgiebig gesorgt worden. Schnell wurde das Gepäck herausgesucht und die Wagen bestiegen, und noch von Fuhrwerk zu Fuhrwerk wurden freundliche Grüße ausgetauscht. Mein Bruder und ich fuhren zum Venloer Bahnhofe. Dort wurden die Koffer expedirt und nach Hause telegraphirt: „Wieder auf deutschem Boden. Morgen Vormittag dort!“ Dann hatten wir noch zwei Stunden Zeit bis zum nächsten Zuge. „Ein Glas Pilsener!“

war unser gemeinsamer Wunsch, und unser Taxameter fuhr uns in die Stadt, zum Café des Hôtel de l'Europe an der Alster. Wir tranken unser böhmisches Bier auf unsere glückliche Heimkehr und fragten uns, ob wir denn in der Zwischenzeit — genau vor drei Wochen zur selben Stunde hatten wir hier vor der Abfahrt gegessen — wirklich auf dem Nordcap und auf Spitzbergen gewesen seien. Da sahen wir aber schon die Wirklichkeit bestätigende Reisegefährten; von dem Alsterdamme herüber grüßte der Premierlieutenant A., an einen Nachbartisch setzte sich das junge hübsche Breslauer Ehepaar, dem das zahlende Mütterchen die Reise erleichterte, und jetzt hörten wir aus einem Hotelfenster das heisere Bellen des kleinen Lappenhundes, der uns an Bord viel Kurzweil bereitet hatte. Ja, wir sind wirklich „dort oben“ gewesen, und Zeit unseres Lebens, das der liebe Gott nicht so bald beenden möge, werden uns unvergeßlich bleiben die köstlichen Erinnerungen an diese große, glückliche, reichbegünstigte

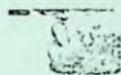
Nordlandsfahrt!





Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. (vormals J. F. Richter) in Hamburg.

Russisch Centralasien.



Reisebilder

aus Transkaspien, Buchara und Turkestan.



Von

Dr. Max Albrecht.

Mit 52 Abbildungen.

Preis M. 8.—. Elegant gebunden M. 10.—.

Das hübsch ausgestattete Buch schildert eine Reise, die der mit russischen Verhältnissen seit Jahren vertraute Verfasser in Gesellschaft seiner Frau durch die von Russland in dem letzten Jahrzehnt erworbenen Gebiete in Centralasien machte. Zwar haben wir über diese Länder von anderer Seite bereits recht gute Schilderungen, **bessere und eingehendere aber gewiss nicht.** Namentlich die Beschreibung der Transkaspischen Bahn und der von ihr durchschnittenen Landstriche, sowie das Kapitel über den Pamir sind gerade jetzt von besonderem Interesse, da hier die endlich doch nicht zu umgehende Auseinandersetzung zwischen Russland und England stattfinden muss.

Wie geschickt die russische Verwaltung die durch Waffengewalt unterworfenen Völkerschaften für sich zu gewinnen versteht, ersieht man aus diesem Buche.

(Illustrierte Zeitung. H. 2788. 1896.)

Verlagsanstalt und Druckerei A. G. (vormals J. F. Richter) in Hamburg.

Auf Schneeschuhen durch Grönland.

Von **Fridtjof Nansen.**

Autorisierte Uebersetzung von H. Mann.

2 Bände. Gr. 8°. Mit 159 Original-Abbildungen, einer Generalkarte von Grönland und drei kleineren Karten.

Preis eleg. geb. Mh. 12.50, eleg. geb. Mh. 15.—.



Nicht bloß eine Bereicherung der menschlichen Reisen hat der Norweger Fridtjof Nansen durch seine Durchquerung Grönlands der Gegenwart geschenkt, auch seine Schilderung derselben ist unübertrefflich an Klarheit und Reiz. (Nordwest.)

Was die Schilderung der zahlreichen Abenteuer und Episoden anlangt, so kann man nur sagen, dieselben sind überall fesselnd und lebendig vor Augen geführt. Aber auch die wissenschaftlichen Ergebnisse der Forschungsreise, welche man sehr hoch anschlagen muß, lassen in Bezug auf Verständlichkeit und Knappheit der Form nichts zu wünschen übrig. Die Abbildungen sind sehr deutlich und gut. Alles in allem können wir das unterhaltende, frisch geschriebene Buch warm empfehlen. (Nord und Süd.)

Selten haben wir eine interessantere Schilderung einer Forschungsreise in einer terra incognita, wie das Innere Grönlands ist, gelesen. Das Werk ist keineswegs mit gelehrtem Wust übermäßig ausgestattet, sondern so geschrieben, daß es jeder Laie mit größtem Genuß zu lesen im Stande ist. — Das Werk ist in jeder Hinsicht vorzüglich ausgestattet. (Der Tourist 1. 3. 1891.)

Das Nansensche Werk ist mit frischem, prächtigem Humor geschrieben und enthält eine Fülle von historischen, geographischen, ethnographischen und anderen Angaben. Die kurzen Mittheilungen daraus sollen nur Veranlassung geben, daß möglichst Viele durch eigenes Studium des Werkes sich den gleichen Genuß verschaffen, wie Schreiber dieses. (Naturwissensch. Wochenschr. 16. 3. 1891.)





