

Tagebuch über die Reise von Memel nach Liverpool und zurück mit dem Schiffe JULIE - Kapitän J. F. Maschke. Dauer der Reise: vom 28. Mai bis 29. August 1857

Die Ladung besteht aus Holz nach Liverpool. Es wurde unverwandt mit veränderlichem Wind und Wetter vom 16. bis zum 27. Mai geladen. Die Besatzung war gemustert, Proviant sowie alles zur Reise Erforderliche an Bord. Der Kapitän klarierte. Am 28. Mai war das Schiff klar um in See zu gehen. Es fehlte nur noch die Besatzung an Bord zu bringen und der Kapitän mit seinen Passagieren, nämlich Frau und Kind, letztere ist ein Mädchen von zwei Jahren. Morgens um sechs kam ein Lotse, ein Fischerboot sowie auch ein Lotsen-Hilfsboot an die Huck (Dange), holte die Mannschaft ab und brachten sie an Bord. Im Lotsenboot befand sich der Kapitän mit seinen Passagieren. Wir klärten das Verdeck auf, lichteten den Anker, setzten alle Segel und gingen mit einem in allen Stücken wohl versehenen Schiff in See. Es liegt 16 Fuß tief. Um zehn befanden wir uns außerhalb, stauten Anker und Kette. Die Boote mit ihren Mannschaften verließen das Schiff, grüßten mit dreimaligem Hurra. Wir antworteten und gaben den Flaggen-Salut. Um zwölf Uhr mittags hatten wir den Memeler Leuchtturm im Spiegel in Ost zu Süd.

Donnerstag, den 4. Juni, fuhr der Kapitän in unserem Mittelboot mit seiner Frau in Helsingör an Land. Wir labsalbtet tüchtig. Das Labsalben ist eine feine und interessante Arbeit. Auf einem Brett, dem sogenannten Bootsmannsstuhl, sitzend, wird man an den Pardunen, Stagen usw. aufgehisst samt einer Teerpütze, einem treuen Freund des Seemanns. Nun muss man alles stehende Tauwerk vermittelt einer Hand voll Werg tüchtig mit Teer einreiben, die Arbeit erfordert Geschick sowohl wie Übung.

Am 2. Juli passierten wir um Mitternacht den Feuerturm der Isle of Man. Mittags war es beinahe still. Da ein Jungmann sich schlecht gegen den Steuermann betragen hatte, so befand der Kapitän es für gut, den Leuten ihre Pflicht ins Gedächtnis zurückzurufen und ihnen die Musterrolle vorzulesen. Nachmittags wurde die preußische Adlerflagge auf der Besangaffel gehisst und alle Leute in die Kajüte beordert, wo der Kapitän denn die Musterrolle vorlas. Folgende Stelle entnehme ich dem Schiffsjournal:

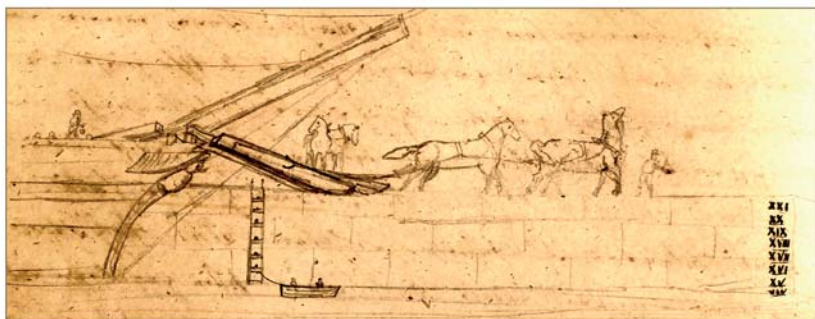
“Donnerstag, den 2. Juli: Unter heutigem Dato wurde die Musterrolle der Besatzung vorgelesen.” Nachmittags drei Uhr segelten wir mit schwacher südwestlicher Brise in Ansicht des Landes, peilten Point Levis in Südwest. Um acht Uhr abends preite uns ein Liverpooler Stiemboot; es wollte uns in Schlepptau nehmen. Der Kapitän akkordierte³², wir bekamen einen Lotsen,

³² *Übereinkommen, eine Vereinbarung treffen.*



und der Dampfer taute uns den Victoria Channel sowie den River Mersey hinauf. Morgens ankerten wir vor den Docks der Stadt, pumpten lenz und setzten die Wache bis acht Uhr vormittags auf. Um diese Zeit kamen die Offizianten an Bord und untersuchten das Schiff. Der Kapitän fuhr an Land und klarierte. Am 4. Juli lichteten wir unseren Anker und wurden in das Brunswick-Dock mit Hilfe eines Stiembootes verholt. Das Schiff wurde nach Anordnung des Dockmasters an der Löschstelle befestigt und wir machten alles fertig zum Löschen. Da das Schiff in zwölf Stunden sieben Zoll Wasser machte, so pumpten wir morgens und abends lenz.

Die Balken von der Deckslast werden über den Bug gelosst und gleich, so wie auch die Balken aus dem Raum, durch Pferde auf Land gezogen. Wir lossten am Dienstag, den 7. Juli, 90 Stück Balken von der Deckslast. Das Lossen wurde bis Sonnabend fortgesetzt.



Sonntag erhielt die Hälfte der Besatzung die Erlaubnis an Land zu gehen. Der Halbmann Th. Hoffstedt sollte vormittags an Land gehen und ich nachmittags, wenn derselbe an Bord kam. Da er jedoch bis zwei Uhr nicht da war, so konnte ich gehen. Hoffstedt kehrte nicht an Bord zurück, als schon die Wache aufgestellt war.

Montag war Th. Hoffstedt noch immer nicht an Bord. Wir stellten allerlei Vermutungen auf. Einer meinte, er wäre einem heimlichen Pressgange begegnet, ein anderer meinte, er wäre in ein Dock gefallen oder wegen Rauchens an einem Dock eingesteckt, ein Dritter äußerte, er könne sich verirrt oder Händel bekommen haben, vielleicht ist er auch auf irgend einem Schiffe zurückgehalten worden, denn Amerikaner lieben preußische und überhaupt Memeler Seeleute usw. Um halb zehn Uhr vormittags ging unser Kapitän an Land und machte bei der Police Office vom Verschwinden eines Mannes Anzeige. Der diensttuende Offizier (Offizier-Offizient-Polizist) sah die Gefangenenliste durch und sagte: "Yes captain, your boy is in the prison, police office III, 16", worauf denn der Kapitän nach police office III ging, nach dem 16. Gefangenen fragte und hier den Bescheid bekam, dass ein Seemann, auf den das Signalement passt, im Totenhaus liege. Er solle

nur mit zwei Zeugen hingehen und ihn besehen. Der Kapitän holte sich nun den Schiffszimmermann und mich und fuhr mit uns nach Princes Dock, in deren Nähe das Totenhaus ist. Der Hof ist ziemlich geräumig und mit einer hohen und starken Mauer umgeben. Außerhalb der Mauer steht ein großes eisernes Gefäß auf vier Füßen, das fortwährend frisches Wasser enthält, indem eine Fontäne in den einen Fuß geleitet ist, welche jedoch nur etwa zwei bis drei Zoll hoch sprudelt, und also das Becken stets mit frischem Wasser gefüllt hält; es dient zum Abwaschen der gefundenen Leichen.

Als wir ins Totenhaus traten, kam uns ein pestartiger Geruch entgegen, aber es half nichts, wir mussten hinein. Erstens, um nötigenfalls zu beschwören, dass es der Hoffstedt ist, und zweitens, weil uns ein großer Menschenstrom hinten nachkam, der uns hineindrängte, bestehend aus etwa 20 Herren, die alle Anverwandte hier suchten, und aus zwei Leichenbeschauern und einem Oberleichenbeschauer.

Im Totenhaus fanden wir denn auch richtig unseren Halbmann wieder. Er war der erste auf dem Tisch, sehr voll Blut und grässlich entsetzt. Die Sachen, die man bei ihm gefunden hatte, lagen neben ihm und bestanden aus zwei kurzen Kalkpfeifen. Ich wusste genau, dass er seine Geldbörse und etwas Tabak, und wenn ich nicht irre, auch ein Messer mitnahm, ehe er von Bord ging. Aber man soll es nicht gefunden haben. Die anderen Leichen erregten aber noch mehr Grauen. Zum Beispiel war eine Frau, oder meinetwegen auch Lady, aus dem Wasser gezogen worden. Sie hatte schwarzseidene Kleider an und die eine Hälfte ihres Kopfes war gänzlich zerschlagen und sah so schrecklich aus, dass ich, um nicht ohnmächtig zu werden - was eigentlich nicht die Sache der Seeleute ist - aus dem Totenhaus lief. Der Zimmermann lachte mich aus und erzählte, als wir später an Bord kamen während des Abendessens den Leuten von dieser Leiche und meinte, er möchte gerne so ein Stückchen vom Kopf haben, seinen Kaffee abzumachen und mehr dergleichen, was meinen Appetit gerade nicht sehr anregte. Als wir das Totenhaus verließen, sagte der Oberaufseher des Hauses, wir müssten jetzt aufs Gericht gehen und unser Zeugnis ablegen. Der Kapitän ging mit uns zu seinem Makler und in Gesellschaft desselben aufs Gericht.

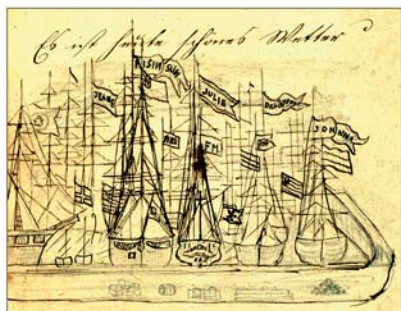
Hier saß auf einem erhöhten Sitz vor einem hohen Pult der Präsident in einem besonderen Verschlag oder Thronhimmel, und unter ihm ein anderer, der die ganze Sache führt. Zu jeder Seite sitzt ein Sekretär. Als wir hineinkamen, fanden wir zwei Offiziere und einen amerikanischen Steuermann als Zeugen. Sowie wir eintraten, entfernte sich ein Offizier und kam bald mit zwölf Geschworenen zurück. Unterdessen wurden im Stillen die Zeugen vernommen und alles zu Papier gebracht. Als sich die Gesellschaft gesetzt hatte, wurde ihr das ganze Geschreibsel vorgelesen. Der Inhalt ist: "Durch

Vernehmen des Steuermanns und für sich des Kapitäns Maschke und seiner beiden Leute stellt sich heraus, dass ein Seemann Th. Hoffstedt am Sonntag, den 12. Juli vormittags, etwa um halb zwölf, sein Schiff, Bark JULIE von Memel, mit Erlaubnis des Steuermanns verlassen hat, um mehrere große Schiffe in Augenschein zu nehmen. Darauf ist er an Bord der MONARCH OF THE SEA, eines großen Amerikaners, gegangen und, da die Decksluken geschlossen gewesen sind, durch die Ballastpforte auf das Zwischendeck gegangen, und weil es finster gewesen ist, durchs große Zwischendecksluk in den Raum auf einen Haufen Kohlen gefallen (Die Höhe vom Zwischendeck auf die Kohlen betrug 18 Fuß) und hat sich dabei das Genick gebrochen. Der Steuermann des Schiffes hat ihn, als er einigen Passagieren das Schiff zeigen wollte und die Luken aufmachte, unten gefunden und der Polizei übergeben. Man hat nichts bei ihm vorgefunden.“

Nun folgte das Signalement. Der Präsident legte den Geschworenen die Frage vor, ob Hoffstedt aus Unvorsichtigkeit hinabgefallen wäre oder mit Absicht, oder ob er vielleicht von jemanden anderem hinabgestoßen sein könnte. Nach einiger Beratung wurde der erste Fall angenommen und dem Kapitän erlaubt, Hoffstedt begraben zu lassen.

Nachmittag lossten wir größtenteils Stäbe, schwangen das Schiff so, dass es mit dem Heck an Land zu liegen kam. Sämtliche Sachen des Hoffstedt wurden im Beisein der Besatzung vom Kapitän und Steuermann aufgenommen und versiegelt.

Am Dienstag, den 14. Juli heißen wir Trauer (die Flaggen werden nicht bis



ganz oben gehisst). Mehrere Schiffe folgten unserem Beispiel, teils aus Höflichkeit, teils, weil sie dazu von unserem Kapitän und dem Dock-Superintendenten dazu aufgefordert worden waren. Hier warteten zwei Leichenwagen, welche äußerst elegant waren. Einen bestieg der Kapitän und in den anderen wurde die Leiche von Hoffstedt gelegt.

Die Leiche war eigens abgewaschen, mit einem weißen Pletthemd und einem Paar weißen Strümpfen, welche die Frau des Kapitäns hergab, angezogen und lag in einem gelb polierten Sarg oder Kasten, wie alle englischen Särge. Oben ist ein schwarzes Schild, worüber ein Jungmann sagte: “Na dat es, se hätte dem önn Assekuranz ängekofft”, und es sah auch beinahe so aus. Was oben stand, habe ich nicht gelesen. Auf jeder Seite des Totenwagens gingen vier Seeleute. Der Zug setzte sich langsam in Bewegung, und nach ungefähr einer Stunde kamen wir nach dem St. James

Cemetery. Hier wurde die Bare herausgenommen, mit einer preußischen Adlerflagge bedeckt, von vier Leuten in die Kapelle getragen und hier abgesetzt. Wir warteten ziemlich lange in der Kapelle und harhten der Dinge, die da kommen sollten.

Von Zeit zu Zeit kam ein Mensch und gab mit einer Glocke einen Schlag. Es war schon eine Viertelstunde vergangen, als ein anderer Sarg hereingebracht wurde, von etwa zehn Herren begleitet. Der Glöckner schlug zwei Schläge und wir wussten jetzt, was die Glocke geschlagen hatte. Es dauerte nicht lange, so kam ein Prediger in einen weißen Talar gehüllt herein und predigte. Der Glöckner stand hinter ihm und sprach manchmal dazwischen, mit einer fein näselnden Stimme. Wir verstanden von allem nichts. Wir waren froh, als der Prediger still war und die Kapelle verließ.

Beide Särge wurden jetzt wieder hinaus und jeder an das ihm bestimmte Grab getragen und versenkt. An jedem Grab wurde noch eine kurze Predigt gehalten. Das Begräbnis kostete beinahe 30 Reichstaler. Als wir den Kirchhof verließen, gab der Kapitän, der es gut mit uns meinte, fünf Schilling zum Begräbnis-Schmaus, damit wir etwas Bier trinken sollten. Die guten Leute genossen jedoch etwas über den Durst, zankten sich, wie sie an Bord kamen, und zwei prügeln sich und mussten von einem Offizier auseinandergebracht und beruhigt werden. Als wir an Bord kamen wurden die Flaggen vorgehisst und blieben so bis gegen Abend. Nachmittags löschten wir Stäbe und Splitt.

Am 17. Juli löschten wir Balken und Stäbe. Als wir heute zum Mittagessen kamen, fehlte einem Matrosen - Kuhbart - ein Überrock, den er sich anziehen wollte, weil er sehr schwitzig geworden war. Er fand ihn jedoch nicht. Er suchte und suchte und wir halfen ihm. Dabei bemerkte ein anderer Matrose, Riechert, dass sein Überrock auch ausgegangen war. Das machte uns ängstlich und alle suchten nach. Da stellte es sich denn heraus, dass dem Zimmermann Hoffmann ein Paar neue Duffelhosen, dem Matrosen Hecht ein Paar ebensolche, die er vom Jungmann Schmidt eingetauscht hatte, und mir mein bester Überrock, nur im Frühjahr umgewendet, und meine neuen Stiefel fehlten. Das war zu arg. Letztens sucht auch noch Schmidt nach und bemerkt, dass ihm ein Paar Stiefel fehlen. Alle unsere Vermutungen schlugen fehl, wir konnten uns nicht denken, wie das Zeug ausgewandert ist. Die anderen Leute, besonders der Koch, wunderten sich, dass ihnen nichts fehlt. Ich ärgerte mich, da sie gerade meinen besten Rock ausgesucht hatten und überhaupt der Dieb eine gute Auswahl getroffen hatte. Wahrscheinlich hat er viel Zeit gehabt. Ich sprach auch vom Umwenden meines Rockes und dass es vier Taler gekostet hat, worauf der Koch sagte, "Mienen Pischekert habb äck uck omwende loate un hatt em doch keiner genomme", als wenn der Dieb sich ans Umgekehrte halten soll.

Wir machten der Polizei davon Anzeige. Sonntag, den 19. Juli, hielten wir Feiertag. Der Jungmann A. Schmidt entfernte sich ohne Erlaubnis heimlich vom Schiff, mit ihm verschwand mein seidenes Halstuch. Es war zu vermuten, dass der Schmidt es mitgenommen; ebenso das andere Zeug wird er durch die Vorpforte einem Bekannten ins Boot gereicht haben. Am Montag war der A. Schmidt noch nicht zurückgekehrt, ist mithin als Deserteur zu betrachten. Der Kapitän machte beim Konsul und der Polizei davon Anzeige, um selben suchen zu lassen.

Vom 23. bis zum 29. Juli luden wir Salz und 35 Kisten Blei. Der Matrose Pfeiffer kam in Schiffsdienst. Derselbe war aus Danzig gebürtig, von einem Schiffe desertiert, hatte drei Jahre für England und Amerika gefahren und wollte jetzt in seine Heimat. Der Kapitän hatte ihn und einen anderen Danziger, der ebenso gehandelt hatte wie Pfeiffer, in Stelle der beiden fehlenden Leute für die Reise geheuert.

Freitag, den 31. Juli, luden wir weitere 84 Tonnen Salz. Der Danziger Matrose John Eggers trat in Schiffsdienst. Danach wurde die Ladung getrimmt, die Luken mit doppelten Persenningen geschalkt und alles befestigt nach Seemannsgebrauch. Der Kapitän klarierte. Wir verholten das Schiff und pumpten lenz.

Am 5. August verholten wir das Schiff ins Brunswick Basin und machten alles klar, um in See zu gehen. Um zehn Uhr vormittags bekamen wir einen Lotsen an Bord und wurden mit Hilfe eines Stiemers nach der See getaut. Die Anker wurden auf den Bug gesetzt, der Klüverbaum ausgeschoben und alles klar gemacht. Mittags waren wir im Victoria Channel, um zwei Uhr verließ der Lotse das Schiff. Wir setzten Segel.

Freitag, den 14. August loteten wir um acht Uhr abends: 26 Faden tief, Grund: Schlick.



Die Lotleine ist ein langes (100 - 150 Faden), nicht zu starkes Tau, welches



durch Knoten in Faden abgeteilt ist. 1 Knoten = 10 Faden, dann 1 Leder = 15 Faden, dann 2 Knoten = 20 Faden, dann wieder ein Leder = 30 Faden usw. Am Anfange der Leine ist ein Auge eingespleißt. Diese Leine wird jetzt von achtern aus nach vorne gemannt, so dass sie von allem frei hängt. In der Mitte des Schiffes fasst sie einer auf und schießt in langem Bogen sich mehrere Faden in die Hand und ebenso einer vorne. Ein anderer nimmt das Lot, das die Gestalt eines Zuckerhuts hat und befestigt es an der Leine. Das Lot ist ungefähr 50 - 60 Pfund schwer. Am oberen Ende ist ein Loch, in welches ein Strop (Tau ohne Ende) gespleißt ist. Durch dieses wird das Auge des Lottaues, übers Lot gestreift und wieder angezogen. Ist

alles in Ordnung, so wird, wenn der Wind zu stark ist, back gebrast, der Steuermann fasst achtern die Leine und ruft: "wary". Dann bringt der vordere Mann, indem er das Lot wirft, einen Vers, zum Beispiel: "Kabeljau und Flundre bargt seck von undre, Metscheps steit e Zieselbaur, achtern nimmt de Stiermann woar, reise fort in Gottesnamen." Sowie das Lot fällt, lässt der folgende Mann sein Tau los und ruft: "Nimm wahr!". Fühlt der Mann mittschiffs, dass das Tau steif wird, lässt auch er los und ruft: "Nimm wahr achtern!". Jetzt merkt der Steuermann auf und lässt die Leine so lange auslaufen, wie er merkt, dass das Lot noch zieht, worauf er anhält, ein paar Fuß rasch aufzieht und schnell wieder loslässt, damit das Lot auf dem Grund ordentlich aufstakt. Das Lot hat unten eine kleine Höhlung, welche mit einem Talg gefüllt ist; hieran setzt sich immer etwas vom Boden an und man kann ungefähr sehen, wie der Grund ist. Wo das Wasser flach ist, gebraucht man ein Handlot und Leine.

Am 16.8. bekamen wir Norwegen in Sicht. Nachmittags hatten wir die Holmen von Jütland in Sicht. Um sieben Uhr abends segelten wir in Ansicht der Holmen und wendeten das Schiff.

Freitag, den 21. August, hatten die beiden Matrosen Pfeiffer und Eggers die erste Wache und hielten die Pumpen im Gange. Wir anderen gingen zu Kojen. Ich schlief mit dem Jungmann K. Kutz in einer Kojen. Beide konnten wir nicht schlafen. Teils weil es für zwei in dem Loche sehr eng und sehr heiß war, und wir waren vom Pumpen sehr warm geworden. Teils lag so etwas Drückendes in unserem Gemüt, so eine Art Ahnung und wussten es uns nicht zu erklären. Es war etwa gegen zehn Uhr, als wir in einem recht festen Schlaf verfielen. Wir wurden jedoch bald durch den Ruf: "All Hands on Deck! Gewalt!" aufgestört. Hätte uns auch der ängstliche Ruf und das Wort Gewalt sowie das Schreien auf Deck nicht gesagt, dass ein Unglück im Anzug oder schon

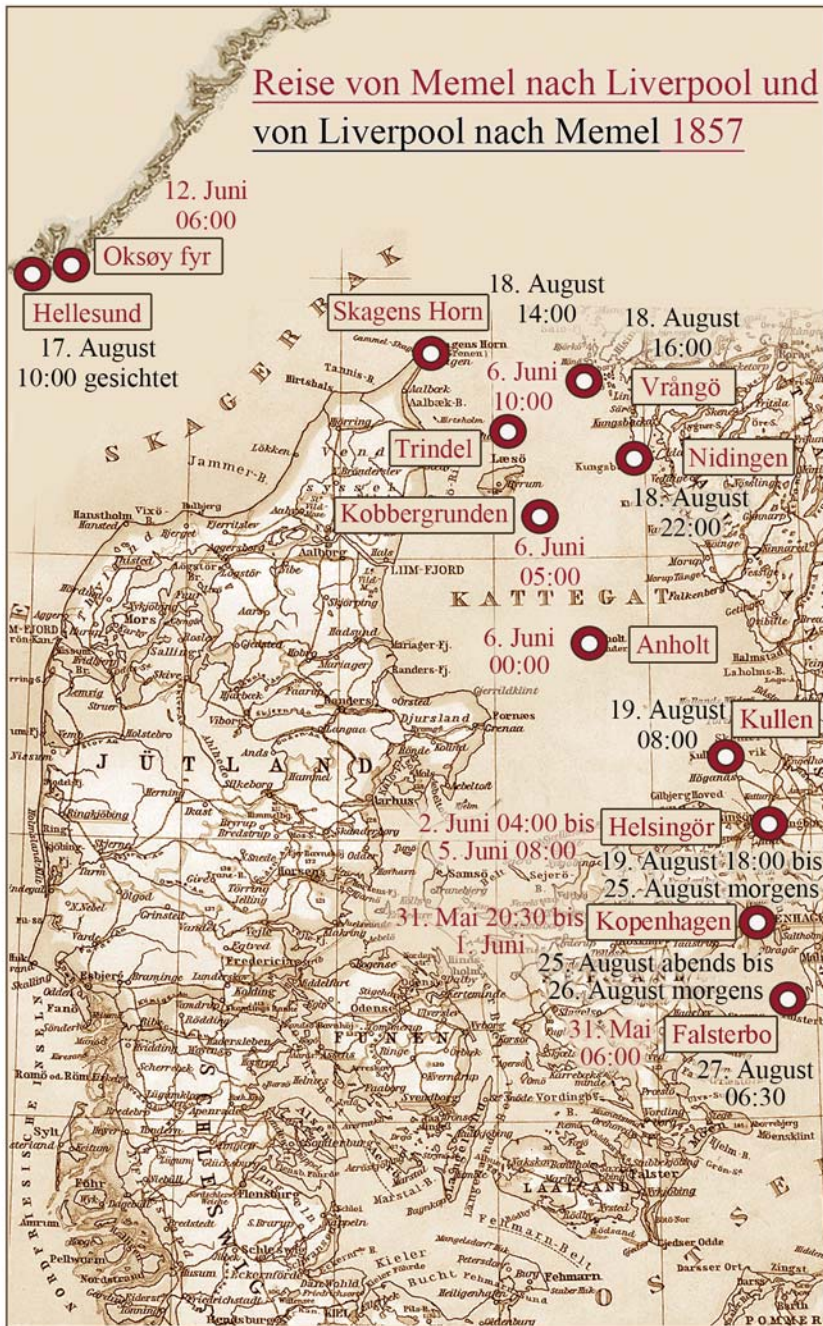
geschehen ist, wir ahnten es schon und liefen beinahe in Unterkleidern auf Deck. Ich war halb auf der Treppe, als das Schiff einen heftigen Stoß bekam, der mich taumeln machte. Vor und am Bug knarrte, krachte und brach es. Mir wurde nicht ganz wohl zu Mute und nur mit aller Anstrengung kam ich auf Deck, wo ich mich bald erholte. Vorm Bug - Bug gegen Bug - lag unser Schiff mit einem anderen Schiff, einer großen englischen Bark. Zuerst lief ich nach den Pumpen, fand hier jedoch schon zwei Mann mit dem Peilen derselben beschäftigt. Das Ansegeln schien nicht das Leck vergrößert zu haben. wäre dieses geschehen, so wären wir bald mit unserer Ladung Salz auf dem Grund des Meeres gewesen.

Die beiden Danziger Matrosen haben das Schiff ansegeln kommen gesehen mit Ober-, Unter- und Bramleesegeln auf, dasselbe änderte aber trotz allem Rufen der Matrosen seinen Kurs nicht, weshalb ein Zusammenstoß unvermeidlich und deshalb alle Mann aufgeporrt wurden (Der Jungmann und ich hatten das erste Mal nicht gehört). Wir büßten Klüverbaum, Gillionne, Pettingen, Backstage usw. ein. Das andere Schiff verlor Klüverbaum, Backrah und auch einiges an Tauwerk. Durch den Zusammenstoß der Schiffe hatte sich unser Anker gelöst und der Strom trieb beide Schiffe in das Kattgat ein. Zum Glück konnte jenes Schiff bald seinen Anker fallen lassen, sodass auch unser Anker bald hielt. Der englische Kapitän North hatte mit dem Sohn des Reeders, der auch an Bord war, den Geburtstag des Reeders gefeiert und auch den Leuten etwas davon zugute kommen lassen. Keiner hatte deshalb aufgepasst. Es war die Bark FRIENDS OF HULL. Wir setzten die Wache weiter und warteten den Tag ab.

Morgens um vier begannen wir das zerbrochene Baumgeschirr zu bergen. Das Bugsprit war aufgehoben. Wir befestigten selbes mit Ketten so gut als tunlich, reparierten die Wasserstaketten sowie das zum Klüverbaum gehörende Geschirr, brachten einen Reserveklüverbaum aus und trimmten alles nach Seegebrauch. Der Kapitän des englischen Schiffes kam bei uns an Bord, besah und taxierte den Schaden und einigte sich mit dem Kapitän. Er gab ihm eine Anweisung von 50 Pfund auf seinen Reeder in Hull.

Sonnabend, den 29. August, hielten wir auf Memel ab, bekamen einen Lotsen an Bord, machten die Anker fertig und setzten ein Signal, um Ordre zum Einsegeln zu erhalten, weil der Lotse uns nicht hineinlotsen wollte, da wir zu tief lagen. Der Lotsenkommandeur kam mit zehn Lotsen an Bord und wir segelten nach dessen Kommando in den Hafen von Memel und ankerten unweit der Dange. Ungefähr 14 Tage lossten wir am Salz. Danach verholten wir an den Rieckelschen Zimmerplatz zum Kalfatern. Wir holten Kiel, bekamen im Zwischendeck eiserne Knie, neues Gillionne usw. Am 5. Oktober fingen wir an unsere Ladung einzunehmen. Selbige bestand aus Balken und Stäben nach Hull.

Reise von Memel nach Liverpool und von Liverpool nach Memel 1857



Montag, den 12. Oktober, musterten wir. Unser Steuermann Philipp Siewke mit 36 Reichstaler pro Monat, der Zimmermann Heinrich Hoffmann mit 28 Reichstaler, die vier Matrosen Heinrich Maschke, Wilhelm Breitmann, Gustav Riechert und Katuszus mit 18 Reichstaler, die beiden Jungmänner Hinze und Hermann Skalweit mit 16 Reichstaler, die beiden Halbmänner Michel Bergmann und Wilhelm Scheel mit zwölf Reichstaler und der Kajütenwächter Peter Schröder mit acht Reichstaler für den Monat, der Koch Steinmeyer 18 Reichstaler. Es ist schönes und ziemlich warmes Wetter. Der Unterraum ist beinahe voll geladen. Vorigen Sonnabend bekamen wir Proviant an Bord, jedoch Fleisch noch nicht. Am 19. Oktober wurde unser Schiffszimmermann krank und der Kapitän heuerte einen anderen an (Zink).

Reise von Memel nach Hull 1857

Mittwoch, den 21. Oktober, kamen acht Lotsen und vier Fischer in zwei Booten an Bord unseres Schiffes und brachten uns in See, und am Mittwoch, den 4. November, bekamen wir das Land von Flamborough in Sicht. Wir steuerten West. Wir passierten mehrere Kolgerschiffe und Fischer, auch eine englische Ballastbrigg mit Kupferboden. Um elf Uhr vormittags bekamen wir einen Lotsen, welcher uns bis zu dem Feuerschiff HEBBLES, bei welchem die Bänke anfangen, brachte. Hier mussten wir einen anderen Lotsen nehmen, der uns nach Grimsby Reede brachte, wohin das Schiff auf Ordre bestimmt war. Donnerstag taute uns der Stiemer ELIZA nach Hull in die Old Victoria Docks. Abends acht Uhr machten wir das Schiff fest und setzten die Wache auf. Als wir schon schliefen, kamen die Steueroffizianten und besuchten unser Schiff. Sie nahmen uns beinahe allen Tabak und alle Zigarren weg. Jetzt durften wir keine Wache mehr gehen, was uns sehr angenehm war. Sonnabend, den 7. November, bekamen wir Ordre zu lossen und hatten bis zum 20. November Deck, Zwischendeck und Unterraum leer und nahmen dann Ballast ein.

Etwas über Hull:

Hull, eigentlich Kingston Upon Hull, ist eine blühende Handels- und Fabrikstadt in Yorkshire in England und liegt am Einfluss der Hull in den Humber. Sie ist eng gebaut, enthält 4560 Häuser und 27000 Einwohner. Unter mehreren schönen Gebäuden zeichnet sich besonders die 1312 erbaute Holy Trinity Church (Heilige Dreieinigkeitskirche) aus, welches eines der herrlichsten Denkmäler der Baukunst aus dem Mittelalter ist. Ferner besitzt Hull ein Theater, eine Börse und einen, durch die Bemühung William Spencer's angelegten, öffentlichen Garten. Außer diesem mehrere Hospitäler und eine Versorgungsanstalt für Schifferwitwen. Unter den Manufakturen sind