

www.e-rara.ch

Neue Reisebilder

Fels, J. G.

Chur, [1851]

Schweizerisches Institut für Kinder- und Jugendmedien SIKJM

Shelf Mark: KE FEL J 1851

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-13865>

Die Seereise.

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

Die Seereise.

Die Sonne war noch nicht aufgegangen, als die Luft vom Donner eines schweren Geschüzes erbebte und die Fenster an meinem Schlafzimmer erklinkten. Es war das Zeichen, daß die Passagiere sich zur Abfahrt versammeln sollten. Ich machte mich schnell bereit und eilte zum Hafen. Die Luft war etwas neblig und hatte dadurch ein geheimnißvolles Aussehen; Mastbaum an Mastbaum stieg wie ein entblätterter Wald aus den ungeheuern Schiffen empor, Fahnen und Wimpeln von allen Farben flatterten in der Luft. Ein prachtvoller Anblick für einen Fremden, der solch ein Gewimmel von großen und kleinen Schiffen nie gesehen hat. Hier eine amerikanische, dort eine englische Kauffahrteifregatte, dort eine deutsche oder eine schwedische Brigg, hier ein russischer oder deutscher Schooner, dort ein Wallfischfänger, hier ein Paketboot, dort ein abgetakeltes oder segelfertiges Schiff, hier ein Ostindienfahrer, dort ein Rutter; hier ein Haringsschiff, dort eine Yacht; jedes Schiff nach seiner Größe und Schwere, jedes in seiner schönsten Ordnung; ein Mastenwald, wo man, wie in einem Walde an den Blättern den Baum, so hier an den Wimpeln jedes Land, jede Nation unterscheiden kann.

Zwischen den hohen schwarzen Rümpfen der Schiffe wimmelte es von einer Menge kleiner Rähne und Boote; dazu schrien und lärmten die Matrosen und Packknechte und was sonst sich aus Neugier gesammelt hatte, daß man kaum zu bleiben wußte vor dem Geräusch und dem Gewirre. Schnell hatten wir auf einem Boote das Schiff erreicht, das uns in die weite grünlich schimmernde See hinaustragen sollte, und auf einer zierlichen Treppe, die an der Außenwand bis

zum Wasser herabhing, stiegen wir auf das Verdeck. Mit der größten Schnelligkeit brachten die Matrosen einem jeden sein Gepäck und ordneten es nach Wunsch und Willen; ein kühler Morgenwind hauchte in die Segel, die aufgehende aber noch in Nebel gehüllte Sonne setzte die Luft in eine leichte Bewegung.

Es war eine große schöne Kauffahrteifregatte von 120 Fuß Länge und 30 Fuß Breite. Sie hatte, wie jedes Seeschiff, drei Masten, von denen der Mittelmast der stärkste ist; der vordere wird Fockmast, der hintere Besanmast genannt. Der mittlere Mast war 80 Fuß hoch und die aufgesetzten Stangen betrugen ungefähr eben so viel, so daß das Ganze wohl die Höhe eines bedeutenden Kirchturms erreichte. Auf dem großen Maste wehte ein farbiger Wimpel, und am Hintermaste, am sogenannten Flaggenstocke, die Flagge von Hamburg mit seinen Thürmen. Außer den 3 genannten Masten, die in ungleicher Entfernung von einander aufgestellt sind, ragt am Vordertheile des Schiffes in ganz schiefer Richtung noch ein anderer langer Mast über das Wasser hinaus. Dieser wird das Bugspriet genannt und ist für das Schiff ungefähr dasselbe, was für den Vogel beim Fliegen der Schnabel ist; denn seine Bestimmung ist die Luft zu spalten, damit der nachfolgende Rumpf des Schiffes leichter durchdringen könne. Uebrigens trägt auch er seine Segel. Unter dem Bugspriet ist gewöhnlich in schöner vergoldeter Arbeit das Zeichen des Schiffes angebracht. Wir hatten einen Adler, der seine Flügel ausgebreitet hielt, als wollte er eben emporfliegen. Die Masten ruhen auf dem Schiffsfiele, das heißt auf dem untern Grunde des Schiffes, welcher aus den stärksten eichenen Balken zusammengesetzt ist. Sie werden oben noch verlängert, durch aufgesetzte Bäume, damit desto mehr Segel angebracht werden können. An den Masten quer über sind starke Baumstangen befestigt, welche man Raaien nennt. An ihnen hängen die Segel. Mehrere hundert dicke Taue, so heißen die Schiffseile, halten Masten und Segel zusammen, daß sie nicht aus ihrer Stellung weichen können, und kreuzen sich durcheinander, wie die Fäden eines Gewebes. Jedes der Taue ist auf dem Verdecke, meist an der Seite des Schiffes, an einem hölzernen Nagel oder Bolzen befestigt.

Das Verdeck ist gleichsam wie das flache Dach eines Hauses. Rund herum ist es mit einem starken Geländer eingefast. Vierzehn Kanonen blickten rings um unser Verdeck zu den Schießscharten hinaus. Beim Vordermaste war die Küche, die wie eine hölzerne Hütte ausah, inwendig aber ganz mit Blech beschlagen war, damit kein Feuer ausbrechen könne. Sie war ganz klein und doch konnte nöthigenfalls für 150 Personen das Essen geliefert werden. Weiter nach vorn befindet sich der sogenannte Werbe- oder Tummelbaum, um welchen die Ankerkette geschlungen ist. Der Anker wiegt gewöhnlich 25 bis 30 Centner, und jedes Schiff hat deren mehrere zu seiner Befestigung. Vor und hinter der Ankerwinde führen Oeffnungen zu den Schlafstellen der Matrosen hinab. Die Treppen sind durch ein kleines Treppenhaus gesichert, und können verschlossen werden. Zu beiden Seiten des Mittelmastes kommen die Ankerketten herauf, die um eine starke eiserne Sperre laufen. Vor und hinter dem Mittelmast sind zwei starke Oeffnungen, durch welche die Ladung des Schiffs hinabgelassen wird. Sie werden durch schwere hölzerne Deckel so fest verschlossen, daß kein Wasser hindurchdringen kann. Bei dem Besanmaste sind ähnliche Oeffnungen, über diese erheben sich große Rahmen, die auf allen 4 Seiten mit Fenstern versehen sind, um die große und kleine Kajüte mit Licht und Luft zu versehen, die Fenstergläser sind durch messingene Gitter vor dem Zerbrehen geschützt.

Außerdem sind zu anderweitiger Bestimmung noch mehrere andere große, dicke und runde Glascheiben mit messingnem Rande in die Decke des Schiffes eingeschraubt. Hinter dem Besanmaste sind das Steuerrad, durch welches das Steuerruder gelenkt wird, und die Compasse angebracht, die bei jeder Bewegung des Schiffes immer horizontal schweben, damit die Richtung der Magnetnadel nicht gehindert wird.

Vom Verdecke nun führen rechts und links Treppen in das Zwischen-deck hinab. Links hinter dem Besan kam man bei unserm Schiff in die große Kajüte. Sie war ganz mit fein polirtem Mahagonyholz getäfelt. Außer dem Lichte, das durch den großen Glasrahmen vom Verdecke hereinsiel, hatte sie noch an der Hinterwand des Schiffes

vier Fenster, die aber auf dem Meere meist mit Läden geschlossen bleiben müssen, weil die Wogen sie sonst zerschlagen würden. Die Wände der Kajüte waren mit Pistolen und Gewehren verziert, die so künstlich aufgehängt waren, daß sie allerlei Figuren bildeten.

Gerade unter dem Glasrahmen stand der Tisch. Er war mit einem kostbaren Teppich belegt und am Fußboden festgemacht, so daß er nicht gerückt werden konnte. Ueber dem Tische hing eine schön vergoldete Lampe; außerdem waren an passenden Stellen auch noch Thermometer und Barometer aufgehängt. Rechts und links führten auf jeder Seite drei Thüren zu den Schlafstellen und Bequemlichkeits-Gemächern der Passagiere. Die Thüren gehen gewöhnlich nicht in Angeln auf und zu, sondern werden seitwärts aus- und eingeschoben und laufen auf Rädchen in metallenen Rinnen.

Jede Schlafstelle bekommt durch eine von den oben erwähnten runden Glasscheiben des Verdecks ihr eigenes Licht. Die Betten können in die Wand eingeschlagen werden, so daß hinlänglicher Raum zum Ankleiden gewonnen wird. Jeder Reisende hat seine besondere Schlafstelle, und da stellt er denn unter das Bett seine Koffer und seine sonstigen kleinen Habseligkeiten.

Die zweite Kajüte ist meist eben so eingerichtet, wie die erste, nur nicht so kostbar. In der Mitte stand eine lange Tafel. Etwas vor derselben fiel durch den Glasrahmen das Licht herein. In den Schlafhütten dieser Kajüte wohnen der Kapitän, die Steuermänner und diejenigen Passagiere, welche ein geringeres Fahrgeld bezahlen.

Im Vordertheile ist in der Mitte die Kammer für Segel und Segeltuch, und rechts und links von ihr befinden sich kleine Speisekammern. Durch eine derselben führt eine Treppe hinab in den mittleren Raum, wo ein Theil der Ladung liegt.

Unter den Kajüten und den Kammern bei dem Fockmast ist der eigentliche Schiffsraum. Dori, ihn gehen die drei Masten bis auf den Kiel herab. Vor dem Fockmast ist der Steinkohlenvorrath für die Küche. Um den Mittelmast liegen die großen Ankertaue, vor und hinter demselben viele große Wasserfässer und ein bedeutender Theil der Ladung. Im hintern Theile beim Besanmast befindet

sich der Weinkeller, die Kammern für Mundvorräthe und in einem verschlossenen Winkel die Pulverkammer.

So weit das Schiff im Wasser geht, ist es außen mit kupfernen Platten beschlagen. Alles Holzwerk und alle Taue sind mit Theer bestrichen, wodurch sie vor Fäulniß gesichert werden.

Nach Verlauf einer Stunde war alles zur Abfahrt bereit; der Kapitän nahm seinen Hut ab und betete; die Matrosen und alle Anwesenden folgten seinem Beispiele.

Die Treppe an der Seite des Schiffes wurde abgenommen, die Boote aufgewunden und festgemacht.

Steuermann und Vootse traten an das Steuerrad. „Jungens, die Anker gelichtet“, ruft der Kapitän, der Steuermann wiederholte die Worte und der bärtige Vootsmann brummte der wachthaltenden Mannschaft zu: „Anker gelichtet!“

Der ernst blickende Kapitän setzt sich auf sein Bänkchen neben dem Anzeiger, einer kleinen Flagge an der Seite des Schiffes, nahe bei dem Ruderrade, um dem Steuermann jede auch die geringste Veränderung des Windes anzuzeigen. Alle harren seines Winkes; einige Matrosen stehen bei der Wand, dem Tauwerk, andere bei der Ankerspille, um die Ankerketten aufzuwinden und die Anker zu lichten. Der Vootsmann steht am Ankerkettenloch um zu sehen, ob die Kette sich ohne Hindernisse aufwinde, und nun beginnt das Schiffsvolk unter dem taktmäßigen Gesang zu rufen: „hi=i=i=i, he=e=e=e, ho=o=o=o, hü=ü=ü hüja!“ Und mit dem letzten Ruf strengt jeder alle Kräfte an, um die Ankerwinde hinter den Hacken zu drücken, dann beginnt dieser Ruf aufs Neue und so lange, bis sie den Anker aus dem Grunde emporgehoben; ein artiges Schauspiel, wobei man die Ordnung, die Flinkheit und Besonnenheit nicht genug bewundern kann. Sobald der am Bug stehende Steuermann ruft: „Anker steht!“ das will sagen, daß der Anker gerade vor i Bug, doch noch fest liegt, die übrigen Fäden der Kette bereits heraufgewunden sind, dann vernimmt man den Ruf des Kapitäns: „Marßegel!“ was Steuermann und Vootsmann im Echo wiederholen. Mit der Behendigkeit und Sicherheit einer Raze klimmen die Matrosen im Nu an der Strickleiter

empor und machen, mit dem Bauche auf den Raan liegend, die großen Segel los. Ein Schwindel erregender Anblick, wobei man jeden Augenblick bangt, einen dieser Wagehälse, die ohne Haft und Halt frei auf den Raan sich zu wiegen scheinen, in die See stürzen zu sehen.

Nun warten die jungen Matrosen in den Masten auf den Befehl, die Bramsegel los zu machen und die Bauchseile, welche die Mitte des Segels halten, aufzuziehen; die andern Matrosen sind Augenblicks wieder auf dem Deck und ziehen die Mastseile oder Schooten auf, darnach wird das Vormarssegel aufgehißt, und an Steuer- und Backbordseite stehen Steuer- und Bootsmann an den Brassen, Tauen, mittelst welchen man die Raan in die Richtung zieht, welche man wünscht. Ist das Segel nach Wunsch des Kapitäns ausgerollt, was der gleichmäßigen Bewegung wegen von den Arbeitenden mit Gesang geschieht, so ruft der Kapitän: „so recht!“ was Steuer- und Bootsmann jeder auf seiner Seite wiederholt; darauf heißt es: „haltet's Back- oder Steuerbordbraß an“ und darauf „festgemacht!“ „Festgemacht!“ ruft der Steuermann; „festgemacht!“ brummt der Bootsmann nach; und ebenso geht es hernach mit dem großen Mast- und den Kreuzsegeln am Obermaste.

Wenn diese Segel in Ordnung sind ruft der Kapitän: „Anker auf.“ Nun geht man mit aller Kraft und Anstrengung ans Werk, bis mit einem Male der Anker aus dem Grunde sich losrückt, was dann der am Bug stehende Steuermann sogleich ankündigt; darnach heißt es: „Steuermann, habt Acht aufs Ruder!“ — Backbord- und Steuerbord-Ruder! was bisweilen von dem Mann am Ruder wiederholt wird; „haltet die Brassen bei!“ worauf die Matrosen sich bei sämmtlichen Brassen an Steuer- oder Backbordseite in Bereitschaft stellen, um aufs Commando sie beizuhalten oder schießen zu lassen; hat das Schiff seine Wendung vollbracht, so ergeht der Befehl: „das Ruder gestellt!“ Haben die Segel Wind gefaßt, dann heißt es: „die Brassen fest!“ Und hat das Schiff den rechten Cours, dann hört man: „Recht so! Holt die Bramsegel bei und bergt den Anker!“ worauf der Bootsmann sich mit mehreren Matrosen an den Bug begibt, um den hängenden Anker heraufzuziehen. Die auf den Masten gebliebenen

jungen Matrosen knüpfen die Bramsegel los und ziehen die Bauchseile über; dann erst wird das Vorbramsegel, das große Bramsegel und das Kreuzbramsegel aufgerollt, nachdem man deren Seitentheile beigeholt und befestigt hat. Hierauf wird das Vorder-, das Klüver- und das Besansegel beigeholt. Letzgenannte werden wohl auch zuerst entbunden, je nachdem das Schiff wenden muß.

Unglaublich wüßt und wirr sieht es auf dem Verdeck aus, wenn nach Entbindung aller Segel das Tauwerk derselben noch in- und durcheinander an jeder Seite der Wand liegt und doch weiß der Matrose jedes Seilchen bei Namen zu finden und jedes in einen großen Ring gerollt auf den bestimmten Platz an seinen besondern eisernen Nagel an der sogenannten Wand zu hängen. Dies letztere ist die Aufgabe der jungen Matrosen, welche sie in weniger als fünf Minuten lösen. Hierauf wird das Verdeck rein geschauert und trocken geschwabbert, und nun erst kann man nach Lust und Behagen das stolzgezierte prachtvolle Schiff anstaunen, seine Segel zählen, deren kunstvolle Ordnung und Einrichtung würdigen, seinen schnellen Lauf und wie die zerschnittenen Wogen an ihm herauf schäumen, bewundern. Unser Schiff zählte vierzehn Segel und flog nun von dem schönsten Wetter und heiterm Himmel begünstigt, mit den jubelnden Reisenden und dem stillen Kapitän und Lootsen hinaus in die Nordsee.

Abends, als das Schiff sich bereits glücklich von den Sandbänken entfernt hatte, schloß der Wind urplötzlich von Süd-West nach West-Nord-West um. Die schwarze Wolkenbank, die im langsamen Wachsen bereits den halben Horizont überzogen hatte, flüchtete nun gewaltiger über den ganzen Himmel, dessen Sternensammen sie unter ihrem nassen Mantel zu erdrücken schien.

Die bis jetzt stille See murmelte hohl und hohler und flog und wirbelte im brüllenden West-Nord-West so trotzig und gewaltig, daß man die Segel doppelt einreffen und verkleinern mußte, Regengüsse vorstien aus den Wolken los; als junger Reisende wollte ich einmal die Natur in ihrem Siegesjubel über Menschenmacht bewundern, und trock dann, als ich gehörig durchnäßt war, unter Deck. Die Tische und Bänke sowie die Kisten und Koffern der Reisenden waren noch

nicht festgebunden und wurden nun bei dem Stampfen und Rocken des Schiffes hin und hergeschleudert, so daß sie Schädel und Schienbein mit malmenden Stößen bedrohten. Die jubelnden Reisegenossen lagen nun an der Seefrankheit leidend mit verzerrten, bleichen Zügen und aufs kläglichste stöhnend in ihren Hütten. Erst spät in der Nacht schliefen die ermüdeten Armen fast sämmtlich ein, der Schiffszimmermann hatte Risten und Rasten festgemacht und so fand auch ich die ersehnte Ruhe.

Als ich mich am Morgen aufs Deck begab, ging das Schiff blos unter vier Segeln; haushoch rollten die grünen Wogen der Nordsee heran und oft über das Schiff, wo sie schäumend und brausend das am Bug stehende Schiffsvolk bespülten, welches indessen lachte, sang, einander foppte und neckte; welch' ein Unterschied auf und unter dem Deck.

Von mehr als vierzig mit uns ausgelaufenen Schiffen kam uns Nachmittags nur eine Fregatte zu Gesichte und verlor sich gegen Abend wiederum. Bei dem Annähern dieses Schiffes konnte man erst deutlich wahrnehmen, wie häufig die eigene Hütte sich in die Wogen begraben und aus diesen wieder auftauchen mochte. Der Zuschauer muß sich entsetzen, wenn er von einem ihm nahe segelnden Schiffe bisweilen nur den äußersten Kiel, gleich einem Seeungeheuer, aus den Fluthen aufspringen, dann wiederum die höchste kleine Flagge wie einen Seevogel zwischen den Wellen spielen und flattern — entzücken muß es ihn, wenn er dann plötzlich wieder den ganzen hehren Bau siegesstolz über das tobende Element hinschweben sieht.

Zehn Tage lang dauerte die Fahrt bei unaufhörlichem Regenwind, bis man lavirend den Eingang des großen Canals bei Dover erreichte, während noch drei andere Schiffe wetteifernd der Meerenge zusteuerten. Nur mit Mühe kann man bei Gegenwind in den Canal hineinsegeln, weil die Einfahrt zwischen Dover und Calais sehr enge ist und an der französischen Küste eine große unsichtbare Sandbank hat, durch welche der Eingang noch mehr verengt wird, weshalb denn auch die Schiffe mehr die englische Küste halten, wiewohl auch diese nicht ohne gefährliche Vänke ist. Bei Tag kann man sich dem Lande ziemlich

nähern und bei Nacht werden die gefährlichen Stellen durch gut eingerichtete, stets wohl unterhaltene Leuchthürme angedeutet. In Städten und Dörfern an der Seeküste werden auch bei Nebelwetter während des Tages und des Nachts, wenn man das Feuer der Leuchthürme von ferne nicht sehen kann, die Glocken geläutet, um die Nähe des festen Landes anzudeuten.

Als am Abend gegen acht Uhr der Kapitän unter Deck kam, um nach Gewohnheit das Abendessen zu sich zu nehmen, ließen seine hartstrengen Züge nichts Gutes ahnen, so daß Niemand wagte, ihn anzusprechen und während des Mahles ein düsteres Schweigen waltete; als ich mich endlich ermutigte, ihn nach Wind und Wetter zu fragen: war seine Antwort: So, so, diese Nacht durch gilt's zu segeln oder zu ersaufen; wir kommen in den Engpaß zwischen Dover und Calais und der Wind ist schier ganz widrig, so daß wir laviren müssen; so lange die Segel halten gehts gut, sonst aber könnten wir auf den Bänken zertrümmert werden. Damit stand er lächelnd auf und eilte aufs Verdeck. Diese Rede war nicht geeignet, die Reisenden zu ermutigen und als bald darauf das Schiff gewaltig zu krachen und zu stampfen begann, so daß ein jeder genöthigt war, sich festzuhalten, glaubten Alle den Untergang des Schiffes nahe und jeder floh nach seiner Hütte, um Geld und Papiere in Sicherheit zu bringen.

Ich sprang aufs Verdeck, hörte aber, daß es keine Gefahr mehr habe; eine Fregatte war uns so nahe gekommen, daß ihr Klüverbaum sich in unser Tauwerk verwickelt hatte und dieß verursachte das Stoßen und Krachen des Schiffes. Gegen zehn Uhr wurden in aller Stille drei Nothsegel aus dem Segelkoi geholt und auf dem Verdeck bereit gehalten; eine glückliche Fürsorge des erfahrenen Kapitäns, denn gegen elf Uhr riß ein heftiger Windstoß das dreifach gereffte Vordermastsegel mitten entzwei, so daß alles Schiffsvolk daran mußte, dieses Segel abzunehmen und eines von den Nothsegeln aufzuziehen. Grauenhaft war das Geschrei der Matrosen, doch geschah, trotz der stockdunkeln Nacht, alles mit der größten Ordnung und Genauigkeit. Gegen zwölf Uhr Mitternachts sah man die beiden Feuer von South-Forthland, und um drei Uhr segelten wir an Dover vorüber, so daß

wir den Engpaß bald zurückgelegt hatten. Während der folgenden Tage passirten wir an den sieben Klippen von Blackhead und den berühmten englischen Kreidebergen vorüber, auf denen die Sonne, wenn sie zuweilen durch die Wolken brach, mit einem Glanze und einer Pracht schimmerte, die sich unmöglich beschreiben läßt. Am fünfzehnten Tage des Morgens begegneten wir einer amerikanischen Rauffahrteifregatte, welche so nahe kam, daß man durch das Sprachrohr sich mit ihr unterhalten konnte; sie segelte nach Hamburg und nahm unsern Lootsen an Bord. Der Wind wurde nun günstiger; am Abend erblickten wir die schönen Leuchthürme von Cap Lizard, dann die von Sorlings an der Spitze von Englands Küste, wornach wir an den Scilly Eilanden vorbei in das spanische Meer segelten und Europa lebwohl sagten. Endlich war das Schiff in voller See und unter und über ihm nichts als Himmel und Wasser; die Luft wehte süß erquickend, des Himmels Auge war heiter und blau und alle fühlten sich gestärkt, getröstet und erhoben. Am Ende der spanischen See, welches man an dem Wechsel der Farbe erkennt, gelangte man unvermerkt in den Oeean und fand zur allgemeinen Freude den gewünschten Passat. Bevor man in den guten Passat kommt besteht jeder Mast aus drei, nach diesem aus vier Mastbäumen, welche mit Strickleitern (man nennt sie Band) an der Seite befestigt sind. Mit der Ankunft des Schiffes in dem Striche des Passatwindes, wird seine Größe imposanter, seine Schönheit höher, da nicht blos die Masten verlängert, sondern auch an Back- und Steuer-Vordseite drei Leisegel angebracht werden und gewährt einen wahrhaft majestätischen Anblick.
