

in der Reservekoje. Wir taxieren Windstärke 10. Um 6.30 Uhr übernimmt mein Schiffer mit Patent die Wache. Ich lege mich mit Oelzeug in der Messe auf das Sofa, um nach dieser 6-Stunden-Wache zu schlafen. Der Wind heult, pfeift, krächzt über das Schiff, fängt sich, reißt, schlägt und nimmt, was nicht fest ist, weg. Um 9 Uhr vormittags werde ich wieder geweckt, komme achtern auf das Hochdeck und finde ein vollkommen verändertes Bild. Die Brecher haben das Schiff bereits von allem Ueberflüssigen befreit. Der Kohlenkasten, die Hundehütte, der Landsteg, Raumleiter usw. bereits über Bord gejagt. Es poltert und kracht und ächzt das Schiff in allen Fugen. Die Leute stehen an den Pumpen; der Koch in der Kombüse hat seine Tätigkeit eingestellt. Rasmus hat bei ihm aufgeräumt, muß auch längst an Deck, um zu helfen. Das Schonerssegel wird von einer Bö in Fetzen zerrissen wie ein Taschentuch. Alle Mann sind an Deck und erledigen mit äußerster Ruhe, Kaltblütigkeit und Geschick die von dem Wetter ihnen aufgezwungenen Arbeiten. Dauernd rollt die See über das ganze Mittelschiff. Der Verkehr von hinten nach vorn geht nur noch durch das kalte Nordseewasser. Nach einiger Zeit wilden Tobens der See beobachte ich vom Hochdeck aus die Situation, bis eine schwere See mir die gesamte Vorluke glatt rasiert. Verschußblaken, doppelte Persennings, die vor der Reise frisch geölt und geteert waren, fliegen mit lautem Krach weit über Steuerbord splitternd in die See. Die schweren Persenningstücher fliegen als Fetzen in der Luft herum.

Jetzt fängt es an: Der Bootsmann, der Schiffer und ich als Steuermann kommen zu der schwierigen Frage: „Was nun?“ Der Sturm hatte dauernd zugenommen, das Wasser, die Sturzseen gehen von nun an nicht mehr über das Schiff, sondern schlagen in die Vorluke ein und fangen an, das Vorschiff zu füllen. Was ereignet sich jetzt? Es kommt ein Wasserberg von 100 Tonnen wie ein Dampfhammerschlag an und schlägt auf die Lukenbohlen, um sich über das Schiff zu verteilen und zu anderen Teilen in den Schiffsraum hineinzufließen. Hier saugt sich die Ladung Bricks voll Wasser. Ein Pumpen am Achterschiff hat wenig Wert, da durch die Beschwerung des Schiffes vorn das Wasser sich nicht hinten an den Pumpen sammelt. Was bleibt zu tun übrig? Wir versuchen, eines der großen Leifeboote auszuschwingen, um für alle Fälle dieses Rettungswerk versucht zu haben.

Ich stehe hinten am Hochdeck und beobachte das Schiff vorn, bis ich zu der Ueberzeugung gekommen bin, das Schiff fängt an zu sinken. Ich rufe mir meinen Schiffer und meinen Bootsmann auf das Hochdeck und zwingt sie, meiner Beobachtung zu folgen, bis mir von beiden Seiten die Antwort kommt: „Wir sinken.“ Quittung! Das Rettungsboot auszuschwingen ist nach Lage der Dinge zur Unmöglichkeit geworden, das Boot wäre sofort an den Bordwänden des Schoners zerschellt. In jenen Gewässern ist dauernd ein bedeutender Verkehr. Wir taten also das Gegebene: Signal setzen: „C. N.“ Das heißt in der internationalen Verständigung: „Wir sinken.“ Dieses Signal sieht ein mehrere Meilen abwärts sich befindender Dampfer. Der Dampfer gibt SOS. Auf der „Anne-Marie“ müssen wir zusehen, wie der Sturm von Minute zu Minute zunimmt und die Brecher Stück für Stück wegnehmen und zerschlagen. Von der Kleidung der Mannschaft hält nur wenig stand. Trotzdem friert keiner, sondern