

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Ein Schiff im Eise

[urn:nbn:de:bsz:31-250681](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-250681)

Ein Schiff im Eise.

(Tafel 14.)

Der Mensch trotz, aus Gewinnsucht oder aus Forscherbegierde und Entdeckungstrieb, allen Klimaten; ihn schreckt weder die Gluthitze, welche unter dem Aequator die senkrecht herabfallenden Sonnenstrahlen verbreiten, noch die Kälte und das Eis der Polarmeere. Furchtlos wagt er sich in gebrechlichen Fahrzeugen auf das flüssige Element, er hat es gelernt Wind und Wellen zu beherrschen und diese zu seinen Zwecken zu benutzen, und je größer die Gefahren sind, welchen er sich aussetzt, um so mehr findet er Gelegenheit seinen Muth zu zeigen, seine Kaltblütigkeit zu erproben und seine Geduld und Ausdauer zu bewähren.

Der Seemann besonders kennt keine Furcht, ihn entmuthigt kein Unwetter und kein Sturm, er verachtet die Bequemlichkeit und das ganze Treiben aller, die kein Wasser unter den Füßen haben, und die nicht ein wenige Zoll dickes Brett von der Ewigkeit trennt, wie er sich ausdrückt. Er sieht stolz herab auf die „Landratten,“ und würde seine Beschäftigung für keine andere austauschen, es sei denn, er wäre alt geworden, und sein morscher Körper bedürfte der Ruhe. Aber auch dann trennt er sich nicht ganz vom Wasser, da es ihm Bedürfnis ist, täglich das Meer oder einen großen Flußhafen zu sehen; er besucht die einlaufenden Schiffe, betrachtet ihren Bau, und wirft einen prüfenden Blick auf die Mannschaft. Auf ein mühevolleres Treiben folgt, wenn der Seemann nicht eine Beute der Wellen oder fremder Klimate geworden ist, gewöhnlich ein ziemlich sorgenfreies Alter, und ein ächter Matrose sorgt dafür, daß seine Kinder schon in jungen Jahren auf das Wasser kommen, wie denn auch ein Mädchen „von ächtem Seemanns-

schrot“ die Bewerbungen einer Landratte abweisen wird, wenn auch Vater und Großvater, Brüder und Schwäger den Tod auf dem Meere gefunden haben. Bekannt ist, daß einst ein Handelsherr einen Matrosen fragte: „Aber fürchtest du Dich denn nicht, auf die See zu gehen? Alle deine Verwandten sind ja eines nassen Todes gestorben.“ Der Matrose antwortete: „Fürchten Sie sich denn nicht, in einem Federbette zu schlafen? Alle Ihre Verwandten sind ja eines weichen Todes gestorben.“

Alle Meere der Erde haben für den Schiffer ihre Gefahren, am gefährlichsten sind aber die nordischen Gewässer. In anderen Gegenden läßt sich mit einiger Gewißheit oder doch Wahrscheinlichkeit für bestimmte Jahreszeiten berechnen, welche Winde und Strömungen hier oder dort vorherrschen werden; man kann sich danach richten und einige Vorkehrungen treffen; die häufigen Windstillen unter dem Aequator, besonders zwischen Afrika und Amerika sind lästig und nicht selten, wegen der gewaltigen Hitze, die kaum durch leisen Windeshauch am Morgen und Abend gemildert wird, der Gesundheit nachtheilig; aber es drohet dem Schiffe doch keine Gefahr dabei; gegen die Tausans oder Donnerstürme in der chinesischen See kann man auf seiner Hut sein, die Korallenriffe im stillen Weltmeere und bei Neuhollland kann man gewöhnlich vermeiden. Aber wie gefährlich ist eine Fahrt im hohen Norden, zwischen dem trügerischen Eise, das oft alle Berechnungen und alle Vorsicht täuscht, die besten Hoffnungen zu Schanden macht, und das Schiff in einem Nu zertrümmert!

Am Pole, so vermuthen manche Naturkundige, lagern Eisberge, deren Kern so alt sei, wie die letzte Umgestaltung des Erdkörpers; diese Eismassen sind ewig, sie zergehen nie; nur im hohen Sommer, während die Sonne Monate lang am Himmel steht, vermindert sich ihr Umfang, aber doch nicht beträchtlich. Die schrägfallenden Strahlen haben nicht Kraft genug, diese kalten Massen zu schmelzen, sie können nur daran lecken. Was sie aber ihnen rauben, das ersetzt jeder folgende, gleichfalls Monate lang dauernde, Winter wieder, und so geht es in regelmäßiger Folge fort von Jahr zu Jahr.

Land und Meer nach den Polen zu sind unwirthlich; an den Küsten im Norden wohnen nur einzelne Eskimostämme in völliger Abgeschlossenheit von allen übrigen Erdbewohnern; das Meer ist stürmisch, die Luft rauh, kalt und feucht. Und doch werden diese Gegenden häufig von Schiffen besucht. Denn gerade in jenen Gewässern tummeln sich am liebsten die Walfische und Narwale, an den Küsten werden Walrosse und Seehunde geschlagen, und Thran und Felle, Zähne und Barteln sind für die Gewerbe Gegenstände des Bedürfnisses, und bilden gewinnreiche Handelszweige.

Wenn die Fahrzeuge, welche auf den Walfischfang aus den europäischen Seehäfen nach dem grönländischen Meere segeln, in höhere Breiten gelangen, so treffen sie bald auf schwimmende Eisberge, die nicht selten bis weit nach Süden hinabkommen, und erst in wärmeren Gegenden allmählig zerschmelzen. Sie werden von diesen mehr fluthenden Massen zuweilen so völlig umlagert, daß selbst vom Mastkorbe herab nirgends ein Ausgang aus denselben zu gewahren ist, und treiben dann Tage, ja Wochen lang in und mit denselben fort. Ist das Fahrzeug endlich aus dieser Gefangenschaft erlöst, und steuert der Schiffer muthig weiter, so wird er bald durch einen hellen Glanz am fernen Gesichtskreise überrascht. Er sieht das, was in der Seemannssprache Eisblink heißt. So genau und deutlich kann er aus beträchtlicher Weite denselben unterscheiden, daß er das Eis überschaut, als wäre es eine Landkarte, da das Zurückwerfen der Lichtstrahlen so stark ist, daß er die Gestalt und Größe aller Eisfelder, sowohl der kleineren wie der ausgedehnteren, innerhalb der Gränze des Horizontes bestimmen kann, und je nach dem dunklern oder weniger gelben Schein gleich bemerkt, was dichtes und was lockeres Treibeis ist. Jede Wasserader und jeder See sind im Eisblink durch tiefblaue Streifen oder Flecken bezeichnet. Zwischen diese Eisfelder muß das Schiff nicht selten hineinsteuern, es kann sie nicht umgehen,

sondern will das in ihnen befindliche offene Fahrwasser benutzen um weiter zu kommen und Wasserstrecken zu erreichen, die einen ergiebigen Fang versprechen. Solche Eismassen, die auf weite Strecken aneinander hängen, nennt man Eisfelder; kleinere, einzeln umherschwimmende Stücke Eisflarden, welche häufig das sogenannte Treibeis bilden. So lange das Schiff noch frei sich bewegen und nach Belieben steuern kann, wohin der Kapitän es lenken lassen will, befindet er sich in Segelweis; Landeis ist dicht am Ufer angefroren. Auf Feldern und Flarden wird oft Eis, das einzeln umher treibt, hinaufgeschoben, das sogenannte Packeis, welches auf demselben Höcker macht, die manchmal eine beträchtliche Höhe erreichen und die seltsamsten Gestalten bilden. Dagegen gibt es auch Eisfelder, die viele Meilen weit ganz eben sind, so daß sie den Schlitten kein Hinderniß darbieten, und man bequem Boote über sie hinwegziehen kann.

Geräth ein solches Eisfeld ins Treiben und stößt es mit seiner gewaltigen Wucht auf ein anderes, das noch fest sitzt, oder von einer entgegengesetzten Strömung herkommt, so wird dadurch ein Stoß bewirkt, von dessen Festigkeit man sich kaum einen Begriff machen kann. Der englische Kapitän Scoresby, ein muthiger Seemann, dem wir einige vortreffliche, auch ins Deutsche übersetzte Werke über den Walfischfang im nördlichen Polarmeere verdanken, war Zeuge eines solchen Zusammenpralls. Man denke sich, schreibt er, eine im schnellen Laufe plötzlich aufgehaltene Masse von Zehntausend Millionen Tonnen (jede zu zweitausend Pfund) an Gewicht. Das schwächere Eisfeld wird unter furchtbarem Getöse gänzlich zerstört. Zwanzig bis dreißig Fuß hohe Massen werden übereinander hingeshoben, andere plötzlich versenkt. Es liegt auf der Hand, daß auch das stärkste Fahrzeug dem Widerprall zweier Eisfelder eben so wenig zu widerstehen vermag, wie ein Blatt Papier eine Kugelfugel in ihrem Laufe aufhalten kann. — Kapitän Ross, der berühmte Entdecker schwebte einst in der drohendsten Gefahr auf diese Weise zertrümmert zu werden. Er lag im August 1818 im Eise, das plötzlich anfang, sich zu bewegen, und der Wind nahm an Stärke immer zu. Er wollte ein offenes Wasser benutzen, um zu entkommen, aber der Kanal war von schweren Stücken versperrt, und die Eisflarden drängten mit immer steigender Kraft gegen die Seiten seines Schiffes, dessen Stärke eine furchtbare Probe zu bestehen hatte; es krachte in allen seinen Fugen, die Balken im Raum sängen an, sich zu krümmen, und die eisernen Proviantbehälter geriethen aneinander. Es schien dem Andränge nicht länger mehr widerstehen zu

können, Alle glaubten, der letzte Augenblick sei gekommen, da plötzlich erhob es sich mehrere Fuß, und das Eis an seiner Seite brach und prallte auf die größere Masse zurück. Im schrecklichsten Augenblicke schien die Vorsehung dazwischen zu treten, die Gewalt des Eises erschöpfte sich, die beiden Felder wichen plötzlich, und das Schiff war gerettet. Nicht so glücklich ging es einem holländischen Walfischfahrer. Er wurde vom Eise umschlossen und fand keinen Ausweg. Seine Mannschaft arbeitete acht Tage lang, um in den Eisberg einen Hafen einzuschneiden, der dem Schiffe Sicherheit gewähren könnte. Diese Eisberge erreichen oft Thurmes Höhe; ja manche Seefahrer, und unter ihnen Cook, haben deren gesehen, die tausend Fuß Höhe und darüber hatten. Nun denke man sich diese Masse, da gewöhnlich nur der achte bis zwölfte Theil aus dem Wasser hervorragt, das übrige aber in der Tiefe schwimmt! Man sieht sie schon in einer Entfernung von zehn bis zwölf Meilen und weiter, und sie verbreiten besonders in südlicheren Gegenden eine fühlbare Kälte um sich her. Häufig haben sie eine Länge von ein Paar tausend Fuß und mehrer hundert Fuß Breite. Manche lassen sich erseigen, durch andere kann man mit einem Boote hindurchsegeln, weil sie Oeffnungen haben und Brücken gleichen, viele haben die Gestalt von Thürmen, Tischen, Häusern, Thiergestalten, und alle prangen, wenn die Sonne sie bescheint, in wunderbarem Farbenglanze. Stehen sie auf dem Grunde fest, so kann das Schiff sich hinter ihnen fest legen und benutzt sie, gleich einem Hafen, der vor Wind und Wetter sichert; aber dabei ist große Aufmerksamkeit nothwendig, indem sie zuweilen ihren Schwerpunkt verrücken, sich seitwärts wenden, oder wohl gar ihrer ganzen Länge nach spalten.

Jenes holländische Schiff lag also im Eise; vier Wochen lang war es von demselben umschlossen, dann brach die Masse; vier Tage lang schleppten die Matrosen es vorwärts; es gerieth in eine Menge von Treibeis, das sich zu einem Eisfelde zusammenstauete, und wurde von der grönländischen Küste ab, nach Island zu getrieben. Nachdem es länger als acht Wochen im Eise war, wurde es plötzlich Nachts von einem ungeheuren Berge zertrümmert, und viele am Bord waren im Augenblicke Leichen. Nur wenige vermochten sich auf ein anderes Schiff zu flüchten, welches bisher dieselben Nothe getheilt hatte.

Der Walfischfänger, stets von Gefahren umgeben, muß doppelt auf seiner Hut sein, wenn er sich im Treibeise befindet, das Wetter nebelig ist und Schnee fällt.

Dann kann er die Richtung, welche die Eisberge nehmen, nicht verfolgen, und nur mit Mühe denselben ausweichen. Er hält sich in solchen Tage gern an demselben Orte möglichst still, reißt die Segel ein, und legt, wenn er das Fahrzeug an einem Eisfelde oder Berge befestigt hat, die Aerte zurecht, um in jedem Augenblicke die Tauen kappen zu können. Einst ankerte Kapitän Scoresby an einem Eisfelde; zwei Berge kamen auf das Schiff zu; der eine schwamm vorüber, ohne Schaden anzurichten; der zweite stieß zuerst gegen das Steuer und zerquetschte es theilweise, dann ging er längs der Seite des Schiffes hin, und verursachte nur geringe Beschädigung. Wäre er zwei Fuß näher gekommen, so hätte er Alles zerdrückt. Bald nachher trieben von verschiedenen Seiten große Schollen heran, die das Fahrzeug einzuschließen droheten. Um dasselbe vor der Gefahr, ganz zertrümmert zu werden, einigermaßen zu schützen, wurde ein großes Stück Eis mit starken Tauen vor dem Schiffe befestigt, wo die Schollen zunächst erwartet wurden; diese Masse sollte den Stoß abhalten. Das war auch der Fall; aber plötzlich erneuerte sich der Druck des Eises, als eine Stockung in dem Treiben desselben stattfand; jene Schutzwehr wurde tief in das Eisfeld hineingedrückt, und ungeheure Blöcke wurden abgebrochen und aufgethürmt. Der Eisberg welcher vor dem Schiffe lag, fing an sich zu drehen und zurückzuweichen, erreichte dasselbe, bevor noch die Tauen losgemacht werden konnten, und presste es mit der linken Seite gegen das Eisfeld, an welchem es vor Anker lag. Es wurde auf eine breite Eiszunge, die von dem Eisfelde unter dem Wasser ausging, und eine schiefe Ebene bildete, förmlich hinaufgeschoben, bis das Eis unter dem Kiel zusammenstieß. Das Alles war das Werk weniger Augenblicke. Nun lag das Schiff auf dem Eisfelde, welches etwa eine halbe Stunde Wegs im Durchmesser hatte, vierzig Fuß dick war, und fünf Fuß über den Meeresspiegel hervorragte. Jener Berg hatte eine Höhe von zwanzig Fuß, und hing mit einer Masse von Feldern, die sich meilenweit erstreckten, zusammen. Die einzige freie Stelle war gerade hinter dem Schiffe, wo eine schmale Wasserader sich befand. Doch alle menschliche Anstrengung, das Fahrzeug aus einer solchen Lage herauszuarbeiten, wäre vergeblich gewesen; es saß auf der Eiszunge fest, wie eingekittet, man mußte jeden Augenblick besorgen, daß es plötzlich zertrümmert würde; zum allerwenigsten hielt man einen Schiffbruch für unvermeidlich. Der Sturm tobte, ein mit Schnee untermischter Regen fiel, alle Matrosen waren bis auf die Haut durchnäßt. Endlich entstand eine neue Bewegung im Eise, das Schiff krachte, der Berg bewegte sich, und

diese Bewegung rettete das Fahrzeug. Zwar stieß der gefährliche Nachbar gegen dasselbe an, allein er traf nur den Bug desselben, und zerschmetterte es nicht; aber wie ein Kugeln durch den Druck zwischen den Fingern fortgeschleudert wird, so wurde das Fahrzeug vom Eise herabgestoßen und flott gemacht, mit einer Schnelligkeit, als ob es vom Stapel liefe. Noch war indessen nicht alles gewonnen; fünf Minuten länger an dem Plage bleiben, wo es sich befand, hätte einen Schiffbruch unvermeidlich gemacht; alle Rettung hing von der Haltbarkeit eines dicken Taues ab, welches zum Werpen oder Fortziehen des Schiffes mit dem Wurfanker gebraucht wird. Es hielt, und so waren Fahrzeug und Bemannung gerettet. So viel hängt oft von der Treue und Gewissenhaftigkeit eines Arbeiters ab. Hätte der Seiler in Liverpool, welcher das Tau verfertigt, nachlässig gearbeitet, so wäre das Tau zerrissen, und der Vaffin, so hieß Scoresbys Schiff, mit Mann und Maus zu Grunde gegangen.

Nicht selten wird ein Fahrzeug so von Eisfeldern umschlossen, daß es nur eine Strecke von geringer Länge zum Beispiel eine Viertelstunde Wegs vom Rande desselben und von der offenen See getrennt ist. Eine solche Lage ist peinlich, aber nicht geradezu gefährlich. Dann muß die ganze Mannschaft ans Werk, damit man wieder flott wird. Ist das Eis so dick, daß es sich nicht mit Hacken und gewichtigen Hämmern zerschlagen läßt, so nimmt man seine Zuflucht zu Eissägen, welche sich am Bord befinden, sägt das Eis auf, zieht die Blöcke aus dem Wasser hervor, und hat man eine Strecke Wasser offen, so spannt sich alles, was Hände hat, an die Tauen und zieht das Schiff weiter. Die Arbeit hat ihre Schwierigkeiten, die Mühe ist groß, aber in der sichern Hoffnung, dem eisigen Kerker zu entkommen und freies Wasser zu gewinnen, sind Alle munter und guter Dinge und ziehen aus allen Kräften. Eine solche Scene ist hier auf unserer Tafel geschildert, und sie gewährt ein sehr deutliches Bild einer solchen Arbeit.

Die Beschiffung der nördlichen Meere hat, wie aus vorstehenden Schilderungen sich ergibt, große Mühseligkeiten und Gefahren, die nicht zu vermeiden sind. Allein der echte Seemann erträgt sie ruhig; er weiß, daß auch fröhliche Tage folgen, und mit der Hoffnung auf diese tröstet er sich. Der Wallfischfang zum Beispiel ist für ihn keine Beschwerde, sondern er betrachtet ihn als eine Lust, und ertönt von dem Boote, in welchem sich der Harpunierer befindet, der Ruf: Getroffen! so stürzen Alle aufs Verdeck und in die übrigen Boote. Je größer der Wallfisch ist und je ergiebiger der Fang,

um so größer fällt auch die Belohnung aus. An warmer Kleidung fehlt es nicht, an Vorräthen eben so wenig, und häufig genießt der Matrose herrliche Leckerbissen, die ihm der Bär liefert, dessen gefährlichster Feind er ist. Die Wildheit des Eisbären schreckt ihn nicht, er muß ihm seine Taugen, seine Keulen und sein warmes Fell liefern, und gelingt es ihm, Junge zu fangen, so werden diese auf den Schiffen behandelt, wie bei uns im Hause die Hunde, und erreichen sie das Alter in welchem sie anfangen bissig zu werden, so schlachtet man sie. Die Bärenkeulen schmecken wie die saftigsten Beefsteaks, das übrige Fleisch ist gesund und schmackhaft, nur die Leber schädlich und oft tödtlich; wohl das einzige Beispiel von einem giftigen Theile an einem Säugethier. Der Bär ist klug und rasch, um so gewandter muß der Matrose sein, wenn er sich der Beute bemächtigen will. Ein Bär sah einen Seehund auf dem Eise nahe an einem in demselben befindlichen Loch liegen. Um sich desselben zu bemächtigen, tauchte er unter, und schwamm nach dem Loch hin, durch welches der Seehund entfliehen mußte. Dieser sieht den Feind und stürzt ins Wasser; aber der Bär springt ihm nach und verzehrt ihn. Ein Kapitän wollte einen Bären fangen, ohne die Haut desselben zu verletzen, denn das Fell gibt, wenn man es mit den Haaren zurecht macht, ohne daß es aufgeschnitten wird, und man das Haar inwendig kehrt, ein warmes, weiches, sackähnliches Bett, und wird auch, besonders in Grönland, so gebraucht. Der Kapitän legte eine Schlinge in den Schnee, und in dieselbe ein Stück angebranntes Wallfischfett. Dieser roch der Bär, er kam und packte die Lockspeise mit seinem Rachen, da aber sein Fuß sich in demselben Augenblicke durch einen Ruck des Strickes in die Schlinge verwickelte, so schob er diese mit der anderen Tauge wieder ab, und trollte ganz gemächlich mit seiner Beute davon, und machte es bald nachher noch einmal so, und als man ihn zum Drittenmal endlich sicher zu haben glaubte, war er abermals klug genug, den Platz rund umher zu beschnobern, den Schnee wegzukragen, den Strick an die Seite zu schieben, und ganz ruhig seine Mahlzeit zu verzehren. Solche Vorfälle geben dann Stoff zum Lachen und zu Neckereien auf lange Zeit. Doch nehmen Abentheurer dieser Art manchmal auch eine gefährliche Wendung. So ging einst ein Kapitän mit seinem Wundarzte und Steuermann ans Land. Als er um einen Felsenvorsprung bog, überfiel ihn plötzlich ein Bär, und umfaßte ihn mit seinen Taugen. Er rief dem Wundarzte zu, das Gewehr abzurücken, was auch geschah. So glücklich war der Schuß, daß die Kugel dem Bären durch den Kopf ging.

Auch Festlichkeiten werden von den Wallfischjägern an gewissen Tagen veranstaltet, namentlich am ersten Mai zieren sie das Takelwerk mit bunten Bändern, und führen Tänze auf. Ihre harmlose Fröhlichkeit äuffert sich auf mancherlei Weise. Schon um Mitternacht werden die Glocken angeschlagen, Kränze aufgehängt, und neben diesen Sinnbildern der Fischerei ganz oben bringt man ein Bild an, welches den Neptun bedeuten soll, der ausserdem noch von einem Matrosen dargestellt wird, vor welchem Jedermann erscheinen muß, um vom Barbier im Gesichte mit weißen und schwarzen Strichen bezeichnet zu werden. Die Neulinge, welche zum erstenmal

die Fahrt machen, werden gehänselt, und mit einem Theerpinsel eingeseift, man treibt tollen Mummenschanz mancherlei Art, klettert, springt und singt, und ein heiteres Mahl macht den Beschluß. Auf solche Weise suchen die rauhen, kräftigen und derben Seeleute Unterbrechung in ihre einförmige Beschäftigung zu bringen. Und lehren sie endlich mit reicher Ladung, nach überstandenen Mühseligkeiten glücklich heim in den Hafen, so leben sie in Zübel, Saus und Braus, um, sobald das Frühjahr nahe, wieder in See zu gehen und sich ähnlichen Gefahren auszusetzen.

Ghrlieh währt am längsten.

(Eine wahre Geschichte.)

„Einen Daben in deinem Alter mag ich nicht in der Bettelei bestärken,“ sagte ein wohlgekleideter Herr zu einem Knaben von etwa zwölf Jahren, der ihn um ein Almosen bat. „Du bist schon groß und stark; Du solltest arbeiten.“

„Ich habe keine Arbeit.“

„Hättest Du Lust fleißig zu sein, wenn man Dir Beschäftigung gäbe?“

„Ja,“ antwortete der Knabe.

„Wer sind Deine Eltern?“

„Mein Vater ist todt, meine Mutter bettelt, und schickte mich auch zum Almosenfordern aus, aber wenn ich nicht Geld genug heim brachte, dann schlug sie mich unbarmherzig; darum bin ich weggelaufen.“

„Gehst also gar nicht mehr nach Hause? Und wo schläfst Du Nachts?“

„Wo ich Platz finde, unter einer Hecke, unter einem Thorwege, zuweilen auch auf einem Karren oder in einer Scheune.“

„Das ist ein trauriges Leben,“ sprach der Herr, „komm mit, ich wills mit Dir versuchen. Wie heißt Du?“

„Georg Macmahon.“

„Wenn Du Dich ordentlich hältst und brav beträgst, Macmahon, so wird es Dir wohl gehen, und Du sollst

es gut haben. Bedenke aber, daß aller Anfang schwer ist. Du erhältst zuerst nur geringen Lohn; zeigst Du jedoch Fleiß und guten Willen dann werde ich weiter für Dich sorgen.“

Der Mann, welcher dieses Zwiegespräch mit dem Bettelknaben führte, hieß Herriot und war Oberaufseher bei öffentlichen Arbeiten. Er gab dem Georg einen Hammer in die Hand und ließ ihn Steine klopfen, wofür er täglich eine Summe von etwa vier und zwanzig Kreuzern, und ausserdem eine Schlafstelle erhalten sollte. Georg ging frohen Muthes an seine Beschäftigung; die Steine waren nicht allzuhart, und die Sache ging ihm recht gut von der Hand. Es wurde ihm aber doch bald sauer, er war des Arbeitens nicht gewohnt, ließ daher auch manchmal den Hammer ruhen, und blickte sich um. Endlich legte er den Hammer zur Seite, und da eben einige Fremde des Wegs kamen, so sprach er sie um ein Almosen an, wofür er sich Brod kaufen wollte. Etwa vier Stunden lang mochte er bei dem Steinhaufen sein, als ein anderer Knabe, den er längst kannte, und der auch zum Betteln abgerichtet war, in seine Nähe kam. Er hieß Johann Reid, und seine Mutter war krank.

„Klopft Du hier Steine, Georg?“ fragte er seinen Gefährten.