



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Cleinow, George: Mit dem Kaiser auf Reisen : nach Briefen und
Tagebuchblättern von Teilnehmern erzählt

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Mit dem Kaiser auf Reisen

Nach Briefen und Tagebuchblättern von Teilnehmern erzählt
von George Kleinow in Berlin

(Copyright 1913 by Verlag der Grenzboten G. m. b. H. Berlin)

4. Zum Nordkap 1891

„Daß männlichem Ernst heiterer Frohsinn sich paart,
Ist norddeutscher Männer ureigenste Art.“

G. von Hülsen

Die dritte Nordlandsfahrt wurde am Morgen des 14. Juli 1891 von Leith aus angetreten, nachdem der Kaiser einen Besuch in London abgestattet hatte.

„Als auf der „Hohenzollern“ die Kaiserstandarte gehißt war,“ berichtet Herr von Riberlen, „wurde dieselbe von den beiden im Hafen liegenden deutschen Kriegsschiffen salutiert. Es waren dies S. M. Kreuzerfregatte „Prinzess Wilhelm“, Kommandant Voeters, bestimmt, die „Hohenzollern“ während der Nordlandsreise zu begleiten und das Schulschiff „Stosch“, Kommandant Kapitänleutnant Diederichsen. Nach dem Frühstück begab sich Se. Majestät an Bord des letzteren Schiffes und inspizierte die auf demselben befindlichen achtzig Seekadetten, welche verschiedene Exerzitionen ausführten. Nach Rückkehr des Kaisers lichtete die „Hohenzollern“ die Anker und fuhr zunächst nach der berühmten 2 $\frac{1}{2}$ Kilometer langen Eisenbahnbrücke über den Forth. Als die „Hohenzollern“ unter diesem gewaltigen Bauwerk mit seinem luftigen, weithin gespannten Bogen durchfuhr, passierte die Brücke gerade ein Eisenbahnzug, der von unten aus wie ein Kinderspielzeug aussah. Die herrlichen Ufer des Forth of Leith werden von prachtvollen Parks und Schlössern und Ruinen geziert. Dicht am Wasser steht u. a. in einem gewaltigen Park, der nach seinem Umfange bei uns schon ein hübsches Gut ausmachen würde, ein schloßartiges Gebäude, das der Besitzer des Parks, Lord Roseberry, als Dependenz seines weiter rückwärts liegenden Schlosses lediglich für etwaige Gäste hierher gestellt hat. Die Fahrt ging nun hinaus ins offene Meer direkt auf Bergen zu. Das Wetter war schön und klar, die See spiegelglatt. Se. Majestät ruhte sich von den Anstrengungen des Londoner Aufenthaltes aus und erzählte seinen Gästen mit hoher Befriedigung von dem Verlauf des Besuches in England und den dabei gewonnenen Eindrücken. Den ganzen Tag kamen nur wenige Schiffe in Sicht. Am Mittag wurde einmal gestoppt, um von einem Fischerboot frische Fische zu kaufen.

Am nächsten Morgen (15. Juli) gegen 3 Uhr früh erhob sich Wind, und eine starke Dünung aus Nordost brachte das Schiff in ziemlich lebhafte Bewegung. Gegen 2 Uhr nachmittags kam die norwegische Küste in Sicht, und die Bewegung des Schiffes wurde allmählich milder. Gegen 7 Uhr abends kam die „Hohenzollern“ in die Schären und damit in ruhiges Fahrwasser. Bei Kobbervik wurde ein dänisches Kriegsschiff passiert, welches die Kaiserstandarte salutierte. Die Fahrt ging nun durch den romantischen, teilweise sehr engen Haugefund. Lebhaft tauchten hier die Erinnerungen an die beiden vorhergehenden Nordlandreisen auf in der ersten hellen norwegischen Nacht. Das Wetter war außergewöhnlich günstig, die Beleuchtung prachtvoll und die Temperatur eine ungemein hohe. Um 10 Uhr abends wurde der 60. Breitengrad passiert, ein für die Seeoffiziere immer interessanter Moment, da erst von hier ab für den Seemann das eigentliche Ausland anfängt und daher die für dieses bestimmten Diäten bezahlt werden. Gegen 1 Uhr nachts (Morgen des 16. Juli) wurde Bergen erreicht, wo die „Hohenzollern“ vor Anker ging. Hier kamen die noch fehlenden Gäste Sr. Majestät an Bord, der Reisende Dr. Gießfeldt, welcher das ganze Programm für die Nordlandsreise auch dieses Jahr wieder entworfen hat und der bekannte und beliebte Marinemaler Dr. Hermann Salzmann. Früh traf der Kabinettskurier Leutnant Caspar ein, und Se. Majestät nahm im Laufe des Vormittags die Vorträge des Chefs des Militär- und Marinekabinetts sowie des Vertreters des Auswärtigen Amtes entgegen. Vor der Mittagsmahlzeit, welche an Bord stets um 1 Uhr stattfindet, unternahm Se. Majestät mit der Dampfmaschine der „Hohenzollern“ eine Rundfahrt im Hafen um die verschiedenen dort liegenden Yachten. Nachmittags arbeitete Se. Majestät noch längere Zeit für die abends abgehende Kurierexpedition. Um $1\frac{1}{2}$ Uhr begab sich Se. Majestät an Bord, um nach dem Landeinwärts, an wundervollem Aussichtspunkt gelegenen Landstz des Konsuls Mohr, eines der größten Getreidehändler Norwegens, zu fahren. Im Kreise der Familie des Konsuls verblieb Se. Majestät und ein Teil des Gefolges etwa dreiviertel Stunden, um dann an Bord der „Hohenzollern“ zurückzukehren. Bald nach Rückkehr Sr. Majestät ging die „Hohenzollern“, gefolgt von der „Prinzeß Wilhelm“ in See, um zunächst nach Torghatten zu fahren. In der Nacht verließ übrigens die „Prinzeß Wilhelm“ die „Hohenzollern“, da sie ihres größeren Tiefgangs wegen derselben nicht durch die Schären folgen konnte und ihren Weg außen herum durch das offene Meer nehmen mußte. Dies kam auch in der Folge bei weiterem Verlauf der Reise noch öfters vor. Den herrlichen Abend verbrachte Se. Majestät an Deck, sich ganz den Eindrücken der herrlichen Landschaft hingebend.

Am nächsten Morgen (17. Juli) wurde Kap Statlandet umschifft. Das Wetter war wieder auffallend warm und schwül, die Temperatur stieg bis auf 21 Grad C. Die Fahrt ging nun an den aus früheren Reisen bekannten Fjords vorüber, vorbei an Christiansund und an Trondjem fort. Es mußten

dabei verschiedene Male offene Meeresstellen passiert werden, welche von den zur Seekrankheit besonders neigenden Herren des Gefolges stets etwas gefürchtet sind. Dank dem stillen und ruhigen Wetter gingen die gefährlichen Stellen diesmal auch an den Schwächsten ohne Prüfung vorüber. Während der Fahrt kam nachmittags eine amerikanische Yacht in Sicht, welche längere Zeit der „Hohenzollern“ folgte. Das leichte, schlanke Fahrzeug mit Namen „Svetand“, an dessen Deck auch einige Damen sichtbar wurden, erregte durch ihre elegante Bauart die Aufmerksamkeit des Kaisers und aller an Bord befindlichen Seemänner. Auch wurden an demselben Nachmittag verschiedene Exerzitionen an Bord der „Hohenzollern“ vorgenommen, wie „Feuerlärm“ und „Schotten dicht“, was den „Badegästen“, die sich ein Nachmittagschläfchen gönnen wollen, immer ein Dorn im Auge ist. Der Abend wurde mit musikalischer Unterhaltung ausgefüllt, zu welcher außer den schon auf den früheren Reisen bewährten Grafen Eulenburg und Görz dieses Jahr auch die Flügeladjutanten von Zizewitz und Moltke mit Geige und Violoncell beitrugen.

Sonnabend, den 18., morgens $\frac{1}{2}$ 10 Uhr, ging die „Hohenzollern“ bei der Insel Torgen um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr vor Anker. Es wurde eine Partie nach dem auf der Insel sich erhebenden Berge Torghatten gemacht. Nach etwa dreiviertelstündigem Aufstieg auf erst sumpfigem und dann steinigem Terrain wurde der natürliche Tunnel erreicht, welcher auf etwa halber Höhe den Berg durchschneidet. Eine breite, ungefähr 20 Meter hohe Öffnung weitet sich in dem Fels, und erreicht an dem anderen Ausgang eine drei- bis vierfache Höhe, da der Boden, der mit grobem Geröll und kleinen Blöcken bedeckt ist, starke Steigung hat. Die Wände und die gerade Decke des Tunnels sind größtenteils glatt, teilweise wie vom Steinmeiß behauen. Wundervoll ist der Blick durch den Tunnel auf das Meer mit seinen Schären und Inselchen, das sich wie von einem riesigen Rahmen eingefasst präsentiert. Das Wetter war prachtvoll, die nördliche Sonne entwickelte eine fast südliche Kraft.

Um 12 Uhr wurde die Fahrt mit der „Hohenzollern“ fortgesetzt, deren Ziel zunächst Bodö war. Um 4 Uhr nachmittags kam die „Hohenzollern“ bei der Insel Alsten mit dem Berge der „Sieben Schwestern“, ein Höhenrücken mit sieben scharf abgegrenzten Felsvorsprüngen, vorbei. Zwischen 7 und 8 Uhr, gerade als der Kaiser mit den ihn begleitenden Herren bei Tische saß, wurde der Polarkreis passiert. Se. Majestät trank, als dies gemeldet wurde, den Herren ein Glas „Auf gute Reise und fröhliche Heimkehr“ zu. Bald darauf wurden die langgestreckten gewaltigen Eisfelder der Bergkette des Swartisee sichtbar. Zwischen 9 und 10 Uhr wurde das Kap Kunnen umschifft. Um 10 Uhr bot die Sonne einen prachtvollen Anblick, der Se. Majestät eine halbe Stunde lang an Deck gefesselt hielt und an einen Sonnenuntergang bei Beginn der ersten Nordlandreise im Kattegat erinnerte. Wie eine ungeheure, blutrote Bischofsmütze stand die Sonne auf dem den Horizont begrenzenden Meere, dann floß sie allmählich in immer neue Formen über,

halb war es ein Pilz, eine Fruchtschale und ähnliches, bis sie zuletzt die Form eines flachen Tellers annahm und dann ziemlich rasch vollständig verschwand. Noch lange verweilte Se. Majestät an Deck um die helle Sommernacht und die lauwarme balsamische Luft zu genießen. Erst als um 1 Uhr der Anker vor Bodö fiel, begab sich Se. Majestät auf kurze Zeit zur Ruhe, um bereits um 3 Uhr wieder an Deck zu erscheinen und sich zu dem geplanten Ausflug auf den Berg Lössaffen an Land zu begeben. Trotz der frühen Morgenstunde war ganz Bodö am Ufer versammelt und erwartete die Ankunft des Kaisers. Dieser fuhr mit einigen Herren des Gefolges im Kariol bis an den Fuß des Berges, während der größere Teil des Gefolges, die Offiziere der „Hohenzollern“ und „Prinzeß Wilhelm“ und die an Bord der letzteren befindlichen Seekabotten zu Fuß bereits voraufgegangen waren. Von dem etwa eine halbe Stunde von Bodö entfernten Fuß aus wurde der Gipfel des Berges in stetigem Aufstieg in anderthalb Stunden erreicht.“

Die Reise ging 1891 zum Nordkap, welches am 22. Juli erreicht wurde, hinauf. Kiderlen faßt seine Eindrücke in die knappen Worte zusammen: „Auf dem Nordkap war es scheußlich; einstündiges Gefragel um in so dichtem Nebel anzukommen, daß man kaum die Hand vor Augen sah!“

5. Die Nordlandfahrtgesellschaft

Die Reise von 1891 verlief insofern nicht ganz programmäßig, weil der Kaiser das Unglück hatte auszugleiten und sich die Kniekapselbänder zu zerren. Er war infolgedessen zum Liegen verurteilt und konnte keine Partien an Land unternehmen. Für die Gäste des Monarchen entstand hierdurch eine fatale Lage: der Kaiser drängte sie, sich in ihren Ausflügen und Vergnügen an Land nicht stören zu lassen, während sie selbst den gastfreien Schiffsherrn nicht recht der Langenweile preisgeben konnten! Es hieß also einen Ausweg zu finden.

Bei der großen Anzahl von geselligen Talenten, die mit an Bord waren, fand sich Befreiung aus der schwierigen Situation leichter, als man gehofft hatte und es ist wohl nicht übertrieben, wenn wir heute nach zweiundzwanzig Jahren rückschauend feststellen, daß die dritte Reise zwar nicht an äußeren Eindrücken die ergiebigste gewesen ist, wohl aber im Hinblick auf die engen Bande, die sie um die Fahrteilnehmer geschlungen hat. Um das Schmerzenslager des damals erst zweiunddreißigjährigen Kaisers bildete sich ein fröhlicher Kreis, einig in dem Bestreben, dem Kaiser Ersatz zu bieten für die verlorengegangenen Ausflüge und sonstigen Abwechslungen an Land. Wie die Aufgabe gelöst wurde, erzählt Kiderlen in einem Schreiben vom 28. Juli 1891 an seine Schwester Sarah von Lattre: „. . . Abends sind Zauber- und Theater Vorstellungen. Ich bin bereits in zwei Stücken aufgetreten, im ‚Gespenst um Mitternacht‘ als Kellner Kaleb und in ‚Othellos Erfolg‘ als Fräulein Gulalia Weizenkorn!!! In einem improvisierten Ringeltangel habe ich mit G . . . die fiameffischen Zwillinge gemacht; zusammengewachsen waren wir

mit einer großen Cervelatwurst. G . . . war der um ein Jahr ältere Zwillingbruder!!! So wird allerlei Unsinn gemacht; die Tage würden sonst zu lang . . .“

Einen zusammenhängenden Überblick über das Leben und Treiben an Bord der Hohenzollern und der harmlosen, gesunde Sinne verratenden Fröhlichkeit, mit der man sich vergnügte, gewinnt man aber aus den „Statuten der Nordlandsfahrtgesellschaft“.

„Die Nordlandsfahrtgesellschaft“, heißt der erste Paragraph, „ist eine Abendgesellschaft, die sich für gewöhnlich bis zur Mitternachtssonne ausdehnt.“ „Sie besteht aus allen denjenigen, welche sich an der Auffuchung der Mitternachtssonne beteiligt haben oder hierzu noch werden berufen werden“ erläutert der zweite und „Die Gesellschaft lebt teils von Erinnerungen, teils von Konserven“ endet der dritte.

Diese drei ersten Paragraphen des Statuts deuten schon darauf hin, daß diese Gesellschaft sich nicht zu wissenschaftlichen Forscherzwecken zusammengetan hat und wenn wir aus § 4 erfahren, daß für die „Frische der Konserven der Nordlandsfahrtgesellschaft Freiherr von Lyncker, für diejenigen der Erinnerungen der berühmte Reisende Dr. Süßfeldt verantwortlich“ ist, so können wir mit einiger Sicherheit darauf schließen, daß die Nordlandsfahrtgesellschaft eine fröhliche Tafelrunde ist, deren einziger Lebenszweck darin besteht, ihre Gesellschafter angenehm zu unterhalten.

An der Spitze der Nordlandsgesellschaft steht der „Allerdurchlauchtigste Fahrtenmeister“ Kaiser Wilhelm der Zweite. Ihre Teilnehmer werden in Oberfahrtgefelln und Bize-Oberfahrtgefelln geteilt. Jeder von diesen hat ein besonderes Amt zu verwalten, dessen Pflichten und Rechte gleichfalls statutarisch festgelegt sind.

Die wichtigten Paragraphen des Gesellschaftsstatuts lauten:

„Der berühmte Besteiger Süßfeldt besteigt an den Versammlungsabenden (aber nicht vor 11 Uhr) das Katheder, um Erinnerungen zum besten zu geben, deren Länge und Breite vorher durch den Navigationsoffizier der Gesellschaft Kapitän von Senden zu bestimmen ist.“

„Für die bildliche Festlegung (von Erlebnissen und Ereignissen. G. G.) steht der Gesellschaft die bewährte Niesenkraft des Schnellmalers, Momentphoto- und Reichsgrafen Em. zur Verfügung. Letzterem ist hierbei jeder irgend mögliche Vorschub zu leisten, namentlich ihm nichts Strauchelbares in den Weg zu legen;“ und § 12 fährt fort:

„Wenn Fahrtgefelln Graf Em. die Hauptmomente zur allgemeinen Zufriedenheit auf das Papier schmeißt, so verpflichtet sich die Gesellschaft zu folgenden Gegenleistungen: es soll nämlich dem Grafen Em. gestattet sein, an den Versammlungsabenden entweder eine Szene aus der Trauerdichtung „Gralsbüchsen“, oder ein Musikstück vorzutragen. Letzteres unter der Bedingung, daß er sich das hierzu nötige Instrument aus der Pianofortefabrik von Grüßon selbst besorgt.“

§ 13. Wer zu den Versammlungsabenden zu spät kommt, zahlt mindestens 50 Pfennige für die Schiffbrüchigen zu Händen des Navigationsoffiziers.

§ 14. Diese Strafe kann auf dem Gnadenwege in die — sofort vollstreckbare — Dueue-Reit-Bön umgewandelt werden. Hierbei wird für besonders schwere Nordlandsfahrtgesellen, wie z. B. die Gesellen von Lippe oder von Scholl, aus zwei Dueues ein Doppelpony hergestellt.

§ 15. Ausgenommen hiervon ist Onkel Herrmann (der Maler Salzman. G. Cl.), welcher ungestraft zu spät kommen darf, aber — nur als Musikenthusiast.

§ 16. Die rühmlichst bekannte Kalauer Firma Hülsen, Kessel, Räderlen und Kompagnie ist dafür verantwortlich, daß die verbrauchten Wiße monatlich durch neue ersetzt werden.

§ 16a. Dem Fahrtgesellen von Räderlen soll es, als Schriftwart, obliegen, über jede Sitzung der Gesellschaft ein Protokoll abzufassen, welches bei Beginn der nächstfolgenden Sitzung verlesen werden soll. Hierbei sollen ihm die beiden anderen Mitglieder der im § 16 genannten Firma unterstützen. Es soll jedoch vor Abfassung dieses Protokolls in wissenschaftlichen Fragen der Fahrtgeselle Dr. Paul Güßfeldt, in technischen und Besteckfragen der Navigationsoffizier gehört werden.

§ 16b. Im Falle der geistigen oder körperlichen Behinderung eines oder des anderen Mitgliedes dieser Protokollkommission liegt die Abfassung des Protokolls den noch verfügbaren Kommissionsmitgliedern ob.

§ 16c. Hierbei soll im Behinderungsfalle der Navigationsoffizier durch den Fahrtgesellen Göß, der Dr. Paul Güßfeldt durch den Fahrtgesellen Dr. Leuthold vertreten werden.

§ 17. Der augenblicklich zum allgemeinen Leidwesen sich in partibus aufhaltende Geisterseher, Schlangenbändiger und Hexenmeister Georg von Hülsen hat auf Befehl des Meisters dieser Gesellschaft jeden Fahrtgesellen, welcher die vorstehenden Statuten im allgemeinen oder gar im besonderen mißbilligt, verschwinden zu lassen.

§ 18. Wer sich sonst der Gesellschaft abhold zeigt, namentlich wer durch hartnäckiges Schweigen die Absicht zu erkennen gibt, sein Licht unter den Scheffel zu stellen, den soll eine exemplarische, durch Meisterspruch aus den §§ 13, 14 und 17 zu kombinierende Strafe treffen.

§ 19. Wenn ein der gerechten Strafe verfallener Fahrtgeselle durch hartnäckiges Trinken versucht, sich in den Zustand des sogenannten Milderungsgrundes zu versetzen, so soll dies eine Verschärfung der Strafe nach sich ziehen.

§ 20. Dagegen soll ein anhaltendes Wohlverhalten bei Gelegenheit der Nordlandsfahrten angemessene Belohnung finden, und soll ein dergestalt wohlverdienter Fahrtgeselle bei Torpedobootsfahrten mit obligater Fischfütterung in erster Linie berücksichtigt werden. Auch soll ein solches Verdienst durch leichte Rangerhöhungen und sonstigen flüchtigen Auszeichnungen anerkannt werden.

In welcher Weise die „leichten Auszeichnungen“ gedacht waren, davon gibt die nachstehende „Beförderungsliste“ Auskunft. Es wurden ernannt: die

Oberfahrtgesellen: Graf Waldersee, zum Punschwart; von Hahnke, zum Oberschlürfer und Oberkapellmeister in Es-dur; Graf Görz, Proteus, Sachverständiger in Unfallangelegenheiten und Sangesbruder; Graf Wedel, Sachverständiger in Etiquet- und sonstigen Angelegenheiten; Graf Gulenburg, Festbarde und Polariskalde; Dr. Leuthold, Eisculap I. Klasse; Dr. Gühfeldt, Sachverständiger in Berg- und Talangelegenheiten; von Senden, Navigationsoffizier unter beiden Wendekreisen, namentlich aber des Krebses, sowie bei sonstigen Festfahrten; von Arnim, Nebelhornist und Sachverständiger in Bojen-Unfallangelegenheiten; von Lyncker, Direktor der geistigen usw. Getränke und Sachverständiger im allgemeinen und besonderen; von Hülßen II., Seeschlangenbändiger, Eispoet und Nordstern I. Größe (in Anbetracht seiner besonderen Verdienste); ferner wurden befördert die Vize-Oberfahrtgesellen: von Lippe, zum Schlürfer und Sachverständigen in Froschangelegenheiten; von Kessel, Eischnurrer I. Klasse, Aeolus und Flaschenwart; von Riberlen, Luftbarde, Schriftwart und Wiegenfestlootse; von Bülow, Doktor der Seekrankheit und Dünungsmeister; Salzmann, Eisornel und Sachverständiger in Öl und Essig; von Scholl, Seeungeheuer; Truppel, Sachverständiger in Bordstreitigkeiten; Göß, Steuerrat und Sachverständiger in Frischwachsangelegenheiten; Dr. Schneider, Eisculap II. Klasse; von Hülßen I., Eisgorilla und Sachverständiger in Pistolenangelegenheiten; von Zikewitz, Eischnurrer II. Klasse, Sachverständiger in Mondscheinangelegenheiten und Singehold; Berger mit dem Charakter als Philonymph, gleichzeitig die Aussicht auf eine Nereide erteilt, für deren stündliche Ablösung das Seeungeheuer zu sorgen hat; Breusing, Cocktailor und Kapitän zur See mit der Bezeichnung „not yet“.

§ 21. Der Navigationsoffizier ist infolge seiner besonderen Stellung den Bestimmungen der §§ 1 bis 20 nur insoweit unterworfen, als dies im § 22 festgesetzt werden wird.

§ 22. Durch Meisterspruch wird aus der Mitte der Gesellschaft eine Kommission von drei Fahrtgesellen ernannt, welche die Ausführung dieser Statuten auf das strengste zu überwachen hat, und welcher auch der Navigationsoffizier untersteht, insofern es sich nicht um Besteckfragen handelt. Ob letzteres der Fall ist, darüber soll diese Kommission zu entscheiden haben.

§ 23. Wer trotz der in den §§ 1 bis 22 enthaltenen Verheißungen seinen Austritt wünscht, hat dies dem Portier anzuzeigen, welcher das weitere besorgen wird. Dem Fahrtgesellen von Scholl wird zu diesem Zweck für die Versammlungsabende der Charakter als Portier erteilt. Wenn jemand infolge augenblicklicher Indisposition auszutreten wünscht, so genügt eine Mitteilung an den Navigationsoffizier.

§ 24. Etwaige Anträge auf Zusätze zu den vorstehenden Statuten werden für gewöhnlich durch Kauschmiß des Antragstellers erledigt.

§ 25. Jeder Fahrtgeselle wird ein Patent seiner Charge erhalten, welches er zu den Versammlungsabenden mitzubringen und auf Verlangen vorzuzeigen hat. An den Versammlungsabenden wird jeder Fahrtgeselle nur nach seinem

Patent benannt. Zuwiderhandlungen gegen § 25 werden nach §§ 13 und 14 geahndet.

Schlußparagraph:

Im übrigen soll die Richtschnur für die Gesellschaft der alte Wahrspruch sein:

Wir wissen, was wir sind!
Wir bleiben, was wir waren!
Das erste Volk der Welt!
Der Schrecken der Barbaren!

* * *

Die „Statuten=Verletzung“ fand am 5. August 1891 vor Odde statt und bildete zugleich Höhepunkt und Abschluß der Reise. Georg von Hülßen aber gab der Stimmung, die die Gesellschaft beseelte, mit einem „Nordischen Rundgesang“ poetischen Ausdruck:

Heut sind wir geschlossen zum fröhlichen Kreis,
Gehorsam des Meisters Befehle.
Es schwingt sich empor zu urewigem Eis
Erfrischungsbedürftig die Seele! —
Wo hoch von den Klippen die Gletschermilch stürzt
Der Salzhauch die Bergluft, die köstliche, würzt
Kein dämmernder Abend die Freuden uns kürzt —
Dir „Nordland“ erklingen die Becher
Im Ringe frischfröhlicher Becher! —

Da webt um die Firnen lichtsonniger Schein,
Da rauschen die stahlblauen Bogen —
Da kommt wie ein Traum, in die Herzen hinein
Ein Gruß alter Zeiten gezogen! —
Die nämliche Welle umspült noch den Bug,
Die einstmals zu freiem, zu krieg'rischem Zug
Auf schäumendem Rücken den „Wikinger“ trug! —
„Den Alten“ erklingen die Becher
Im Ringe frischfröhlicher Becher! —

Nun füllet die Humpen mit Met und mit Wein
Und sorgt, daß die Brust sich Euch weitet —
Gedenket — es hat über unserem Verein
Der Aar seine Schwingen gebreitet!! —
Daß männlichem Ernst heittrer Frohsinn sich paart
Ist urdeutscher Männer ureigenste Art.
So war es vor Zeiten — so bleib es gewahrt
Im Ringe frischfröhlicher Becher!! —
Drauf klingen und springen die Becher! —