

Die Strandung des Hamburger Vollschiiffes "Schulau"

Kozian, Walter A.

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kozian, W. A. (2001). Die Strandung des Hamburger Vollschiiffes "Schulau". *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 24, 101-115.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52570-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DIE STRANDUNG DES HAMBURGER VOLLSCHIFFES »SCHULAU«

VON WALTER A. KOZIAN

Stets waren die Werften vom Auf und Ab der Weltwirtschaft abhängig. In den Jahren größerer und kleinerer Krisen mußten die Betriebe um jeden Auftrag kämpfen. Um zumindest den »Stamm« der gut ausgebildeten Belegschaft weiter beschäftigen zu können, waren sie oft gezwungen, Schiffe auf eigene Rechnung auf Stapel zu legen in der Hoffnung, während der Bauzeit einen Käufer zu finden. So schien es auch der niederländischen Werft des Herman Fredrik Groen van Waarder¹ in Amsterdam ergangen zu sein.

Auf dem Werftgelände »De Boot« legte F. F. Groen 1894 die VONDEL und 1897 die NICOLAAS WITSEN auf Stapel. Für die stählernen Vollschniffe fand sich kein Käufer, so daß Groen die Segler selbst in Fahrt setzte. Die VONDEL war nach dem niederländischen Dichter Joost von den Vondel (* 17. November 1587 in Köln, † 5. Februar 1679 in Amsterdam) benannt und lief am 17. November 1894, dem Geburtstag des Dichters, in Amsterdam vom Stapel. Es war ein kniffliger Stapellauf, denn die Helling lag an der schmalen Kattenburgervaart, und es bedurfte umfangreicher Vorbereitungen, damit der Neubau sich nicht mit dem Heck am gegenüberliegenden Ufer feststrammte.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1895 ging die VONDEL unter der Aufsicht von Kapitän J. H. Bart, der auch das Kommando über den Segler übernahm, ihrer Fertigstellung entgegen. Die VONDEL war unter spezieller Aufsicht von Lloyd's gebaut und zu 245,3 x 39,3 x 22,9 ft, 1597 BRT/1457 NRT vermessen. Die Poop war 41 Fuß, die Back 25 Fuß lang und der Balkenkiel 9 Inch tief. Das Vollschniff fuhr Unterraßen, doppelte Mars- und Bramsowie Royalraßen. Ein aufgemaltes Portenband gab ihm ein elegantes Aussehen. Die Back war eine Walrückenback, die Bauart des Hecks mit Schiffsname und Heckzier wich stark vom »elliptischen Seglerheck«, wie wir es von englischen und deutschen Werften kennen, ab.

Wohin die Kapitäne J. H. Bart und W. Catlender die VONDEL segelten, ist nicht mehr bekannt. Wir wissen nur von zwei Unglücksfällen, von denen die VONDEL betroffen war. Im Jahr 1900 verlor sie in einem schwerem Sturm alle Raßen und Stengen des Fock- und Großmastes. Nur die Untermasten blieben stehen. Die VONDEL mußte Falmouth als Nothafen anlaufen, wo sie nach umfangreichen Reparaturarbeiten nur noch als Baldheader, also ohne Royals, geriggert wurde. Eine Grundberührung an der Küste von Cornwall lief für das Vollschniff dagegen glimpflich ab.

Nach der VONDEL lief 1897 die »beinahe-Schwester« NICOLAAS WITSEN vom Stapel. Sie trug den Namen eines früheren Bürgermeisters von Amsterdam. Das Vollschniff war zu 244,3 x 39,4 x 22,9 ft, 1636 BRT/1565 NRT vermessen und zugleich der letzte Neubau eines Großseglers auf dieser Werft. Die Back war 24 Fuß lang, die Poop maß 41 Fuß und der Balkenkiel war 9 Inch tief. Die NICOLAAS WITSEN entwickelte sich unter Kapitän J. Wiebenga zu einem schnellen Segler, dem einige Reisen zwischen Europa und Australien unter 100 Tagen gelangen.



Abb. 1 Stählernes Vollschiff VONDEL.
(Archiv des Verfassers)



Abb. 2 Kapitän J. H. Bart inspiziert die in
Ausrüstung befindliche VONDEL. (Repro aus:
Edward P. de Groot: *De Glorietijd van het
Zeilship*. De Alk, Alkmaar 1989)

1905 verkaufte F. F. Groen beide Segler an die Hamburger Reederei von Eugen Cellier. Die NICOLAAS WITSEN wechselte am 27. Juni 1905 in Cardiff für 6550 Pfund den Besitzer, die VONDEL wurde am 5. September in Amsterdam für 5750 Pfund übernommen. Eugen Cellier war ursprünglich Schiffsmakler. Nach einem Zwischenspiel mit der hölzernen Bark COMMISSIONSRATH DIENSTBACH wurde er erst 1897 mit drei Seglern – der Bark OKEIA, der in SCHULAU umbenannten VONDEL und der BLANKENESE ex NICOLAAS WITSEN – erneut als Reeder tätig.

Als Kapitän der BLANKENESE kam mit F. E. Thomann ein treuer Mitarbeiter der Deutschen Seewarte an Bord.

Reise 1906–1908, Kapitän F. Thomann:

16.9.1906 Nordsee – 18.9. Lizard – 4.11. Äquator in 20.0° W (47 Tage) – 7.12. 50° S in 62° W (33 Tage) – 25.12. 50° S in 78° W (18 Tage) – 5.1.1907 an Iquique (11 Tage). Reisedauer Lizard – Iquique: 109 Tage.

12.1. 1907 ab Iquique – 15.1. Mollendo (3 Tage), 25.1. ab Mollendo – 5.2. Callao (11 Tage), 21.3. ab Callao – 7.4. 130° W in 11.2° S (17 Tage) – 7.5. 180° W in 22.6° S (30 Tage) – 19.5. Newcastle/NSW (11 Tage). Reisedauer Callao – Newcastle/NSW: 58 Tage.

29.6. ab Newcastle – 10.7. 180° O in 34.0° S (11 Tage) – 14.8. Taltal (36 Tage). Reisedauer Newcastle/NSW – Taltal: 47 Tage.

19.10. ab Taltal – 13.11. Diego Ramirez (25 Tage) – 16.12. Äquator in 29.0° W (33 Tage) – 15.1.1908 Lizard (30 Tage). Reisedauer Taltal – Lizard: 90 Tage.

Reise 1908–1909, Kapitän F. Thomann:

15.4.1908 Lizard – 14.5. Äquator in 24.2° W (29 Tage) – 13.6. 50° S in 64.0° W (30 Tage) – 4.7. 50° S in 79.6° W (21 Tage) – 15.7. an Talcahuana (11 Tage). Reisedauer Lizard – Talcahuana: 91 Tage.

6.11.1908 30° S 85° W – 30.11. Diego Ramirez (24 Tage) – 6.1.1909 Äquator in 26.6° W (37 Tage) – 7.2.1909 Lizard (32 Tage). Reisedauer 30° S 85° W – Lizard: 93 Tage.

Reise 1909–1910, Kapitän F. Thomann:

18.6.1909 50° N 1° O – 23.6. Lizard (5 Tage) – 22.7. Äquator in 25.9° W (29 Tage) – 23.8. 50° S in 61.8° W (32 Tage) – 2.9. 58° S 79° W (10 Tage) – 21.9. Montevideo (Nothafen) (19 Tage), 7.11. ab La Plata – 24.1.1910 Manta (78 Tage), 7.4. ab Bahia de Caraguez – 18.4. Guayaquil (11 Tage), 27.5. ab Guayaquil – 4.7. Mejillones (40 Tage), 7.8. ab Mejillones – 1.9. Diego Ramirez (25 Tage) – 5.10. Äquator in 30.5° W (34 Tage) – 14.11. Falmouth (40 Tage). Reisedauer Mejillones – Falmouth: 99 Tage.

In den Jahren 1913/14 hatte Kapitän August Behnert² das Kommando. Nach einer Reise von Newcastle/NSW nach Chanaral/Chile mit Kohlen wurde die BLANKENESE vom Ersten Weltkrieg überrascht und verblieb bis 1920 in dem chilenischen Hafen. Am 3. September 1918 wurde die BLANKENESE besichtigt und ihr ein guter Erhaltungszustand bescheinigt³, im November des selben Jahres lautete die Untersuchung für die BLANKENESE und die NEREUS, die sich im selben Hafen befand, auf »Sailing Vessels in good condition and seaworthy« (19. November 1918). Im Rahmen des Rückführungsprogrammes für Segelschiffe segelte die BLANKENESE am 14. Oktober 1920 von Caleta Coloso mit einer Ladung Salpeter

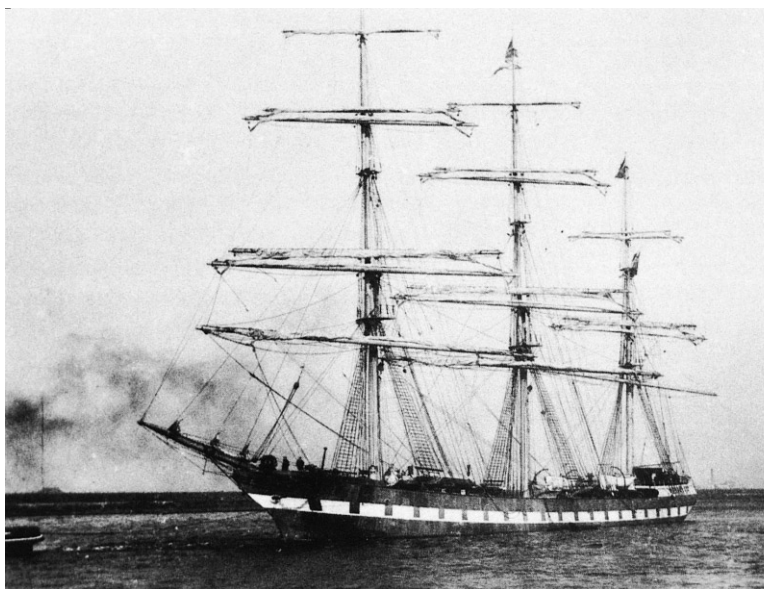


Abb. 3
NICOLAAS
WITSEN (*Repro-
aus: Edward P.
de Groot: De
Glorietijd van
het Zeilship. De
Alk, Alkmaar
1989*)

in 108 Tagen nach Falmouth. 1920 mußte die BLANKENESE an Italien abgeliefert werden. Ohne nochmals in Fahrt gesetzt zu werden, verblieb sie im Eigentum der italienischen Regierung und wurde 1924 abgewrackt.⁴

Auf der SCHULAU bezog H. Schoon die Kapitänskajüte.

Reise 1905–1907, Kapitän H. Schoon:

- 15.11.1905 Lizard – 8.12. Äquator in 30.0° W (23 Tage) – 5.1.1906 0° Lg in 36.8° S (28 Tage) – 25.1. Delago Bucht (20 Tage). Reisedauer Lizard – Delago Bucht: 71 Tage.
 22.3.1906 Durban – 16.4. 80° O in 41.0° S (25 Tage) – 4.5. Kap Borda (18 Tage). Reisedauer Durban – Kap Borda: 43 Tage.
 4.5. Kap Borda – 8.5. Newcastle/NSW (4 Tage), 6.9. ab Newcastle/NSW – 31.7. 180° O in 35.0° S (8 Tage) – 6.9. Tocopilla (38 Tage). Reisedauer Newcastle/NSW – Tocopilla: 46 Tage.
 31.10. Tocopilla – 25.11. 130° W in 25.2° S (25 Tage) – 17.12. 180° O in 26° S (22 Tage) – 27.12. Sydney (9 Tage). Reisedauer Tocopilla – Sydney: 56 Tage.
 2.8.1907 Sydney – 25.2. 180° O in 51.0° S (17 Tage) – 18.3. Diego Ramirez (22 Tage) – 30.4. Äquator in 26.0° W (43 Tage) – 5.6. 1907 Lizard (36 Tage). Reisedauer Sydney – Lizard: 118 Tage.

Nach dieser langen Reise übernahm Kapitän Chr. Johnen die Schiffsführung. Er hatte zuvor die eiserne Bark OKEIA der Reederei geführt.

Reise 1907, Kapitän Chr. Johnen:

- 7.8.1907 Lizard – 23.8. 25° N 19° W (16 Tage)



Abb. 4 SCHULAU ex VONDEL (Slg. Dr. Jürgen Meyer)

Reise 1910, Kapitän Chr. Johnen:

Am 9. Juni 1910 versegelte die SCHULAU mit einer Ladung Stückgut mit Bestimmung nach Callao und Antofagasta. An Bord befanden sich Kapitän Johnen, drei Offiziere und 17 Mann. Bis zum La Plata verlief die Reise ereignislos. Doch vor Kap Hoorn wurde die SCHULAU im Sturm teilweise entmastet und ging anschließend, ohne Verlust an Menschenleben, verloren.

Am 2. November 1910 trat das Seeamt in Hamburg zusammen um das *Verlassen des Vollschiffes* SCHULAU zu untersuchen. Der Vorsitzende, Landrichter Dr. O. Hasche hatte als sachverständige Beisitzer Kapitän Bahlke, den Reeder Holtzapfel sowie die Kapitäne von Kaufmann und Molzen um sich versammelt. Das Protokoll führte der Kanzlist W. Korn, das Reich war durch Vize-Admiral z.S. Freiherr von Bodenhusen vertreten.

Nach mündlicher Verhandlung gab das Seeamt folgenden Spruch ab:

Das Hamburger Vollschiiff SCHULAU ist am 27. August 1910 bei Cap Horn von der Besatzung in schwer beschädigtem Zustande verlassen und nachher gesunken und völlig verloren gegangen. Das Verlassen des Schiffes war unter dem obwaltenden Verhältnissen gerechtfertigt, um die Mannschaft zu retten, wenn auch für die Rettung des Schiffes vielleicht noch etwas hätte geschehen können.

Ein Verschulden an dem Verlust des Schiffes ist der Schiffsleitung nicht beizumessen.

Tatbestand: Das Hamburger Vollschiiff SCHULAU, Unterscheidungssignal RNTG, war im Jahre 1895 zu Amsterdam aus Stahl erbaut, 1596,57 Registertons brutto, 1456,77 Register-tons netto groß, stand im Eigentum der Handelsfirma Eug^e Cellier zu Hamburg und wurde geführt von Kapitän Chr. Johnen, Inhaber eines Befähigungszeugnisses zum Schiffer auf großer Fahrt, ausgestellt zu Bremen, am 1. März 1901.

Das Schiff hatte am 9. Juni 1910 Antwerpen verlassen mit der Bestimmung nach Antofagasta und Callao. Die Ladung bestand aus Stückgut. Die Besatzung bestand außer dem Kapitän aus 3 Offizieren und 17 Mann.

Am 7. August war man in der Nähe des La Plata Flusses und hatte von hier ab mit sehr unbeständigem, vielfach stürmischem Wetter zu kämpfen. Am 17. August nachmittags wurde Staten Island umsegelt und am 18. August herrschte heftiger Sturm aus S. W., so daß die Segel bis auf Sturmsegel festgemacht werden mußten. Während der nächsten Tage arbeitete das Schiff in der hohen See außergewöhnlich heftig und stoßweise, und nahm schwere Seen über Deck und Luken. Am 22. August, früh 4 Uhr, bei hartem Sturm, Windstärke 10, fand man sämtliche Pardunen und Stagen im Vortopp lose, und entdeckte bei näherer Untersuchung, daß die Backen am Fockmast, auf welchen die Marsstenge ruht, an beiden Seiten gebrochen waren, wodurch der ganze Vortopp um zirka 15 Zentimeter gesackt war. Der Schaden wurde bei abflauendem Winde nach Kräften repariert. Am 23. August wurde der Schiffsort durch astronomische Beobachtung auf 56° 15' S und 65° 37' W gefunden. Nachmittags nahmen Sturm und See wieder sehr zu, das Schiff stampfte und schlingerte äußerst stark. Am nächsten Morgen, den 24. August, 9½ Uhr, brach das Eselsaupt des Fockmastes. Während man versuchte, mittels Ketten die Stenge am Mast zu laschen, ging der Vortopp über Bord und gleichzeitig brach der Untermast zirka 6 Fuß über Deck halb durch, die Fock- und beide Marsrahen fielen längsschiff und wurden zwischen Fockwant und Reeling festgeklemmt, während die Marsstenge festgekeilt im Rack an Backbord längsseits des Schiffes auf und nieder hing und bei dem heftigen Schlingern stark gegen die Schiffswand stieß. Die stürzenden Rahen hatten den Backbordanker losgeschlagen, und das Vordeck, die Deckstützen und Verschanzung eingedrückt, so daß auch die dort befestigten Großstengestag und Großstag ihren Halt verloren und dadurch dem Großstopp die Befestigung nach vorn teilweise genommen wurde. Der Großmast wurde infolgedessen

nach hinten geneigt, Pardunen und Unterwanten wurden bedenklich lose und der Großmast schlingerte stark nach beiden Seiten. Die eisernen Rahen über Bord zu werfen, erwies sich als unausführbar, jedoch gelang es nach 29 stündiger schwerer Arbeit die außenbords hängende Stenge von dem sie haltenden Rack loszumeißeln. Inzwischen wurde konstatiert, daß das Schiff, wenn auch nicht viel, Wasser machte; um Mittag am 24. August wurden 7 Zoll gepeilt, nachmittags 8 Zoll, abends um 6 Uhr 9 Zoll, die Pumpen wurden angestellt, hatten aber wenig Erfolg, da sie nur schweres Cementwasser förderten und ihre Handhabung mit den größten Schwierigkeiten verbunden war, indem die Mannschaft bei den schweren ständig überkommenden Seen sich nur mit Mühe bei den Pumpen halten konnte.

Da mit dem schwer havarierten Schiff die Fortsetzung der Reise um Cap Horn ausgeschlossen war, wurde im Schiffsrat beschlossen, einen Nothafen einzulaufen und als solcher Port Stanley oder Montevideo gewählt, da der Wind aus S. W. wehte. Am 25. August mittags wurde der Schiffsort nach Besteck auf $57^{\circ} 13' S$ und $68^{\circ} 4' W$ berechnet, am 26. August auf $57^{\circ} 4' S$ und $67^{\circ} 31' W$. Bei dem äußerst heftigen Schlingern und Stoßen des Schiffes, das dem Steuer kaum gehorchte, erwartete man jeden Augenblick, daß der Großmast ebenfalls über Bord fallen werde, da die Pardunen und Wanten trotz der Laschings immer loser wurden. Der Wind flaute dann ab und ging durch Süd nach S. O. und O. herum, wodurch es unmöglich wurde, den Kurs um Staten Island zu nehmen. Der Kapitän beabsichtigte nun, eventuell die Reise doch nach Valparaiso wieder aufzunehmen, jedoch weigerte sich die Mannschaft mit dem Bemerkten, das Schiff sie doch unrettbar verloren und in dem jetzt herrschenden verhältnismäßig ruhigen Wetter sei wenigstens noch Aussicht, ihr Leben zu retten. Es wurde abermals Schiffsrat gehalten und beschlossen, das Schiff zu verlassen. Die Boote wurden klar gemacht und mit Proviant ausgerüstet, und am nächsten Morgen ausgesetzt und hinter das Heck gefiert. man peilte um 8 Uhr Cap Horn W. S. W. $\frac{1}{2}$ W. und Barnewell Island N. W. $\frac{3}{4}$ W., abends 7 Uhr war man zirka 5 Meilen nördlich von Waller Point auf New Island.

Die Segel wurden aufgegeit und man ließ das Schiff treiben. Um 10 Uhr ließ der Kapitän

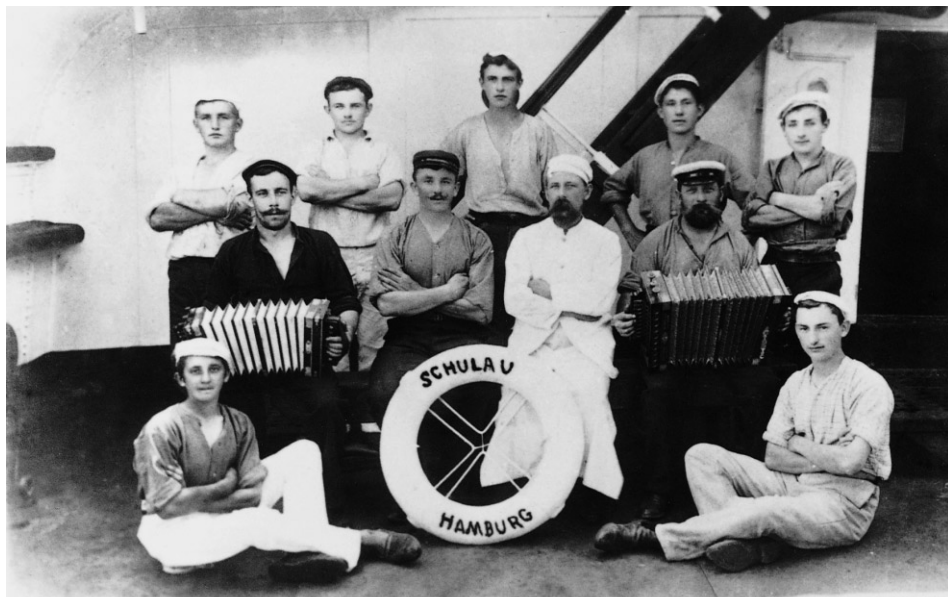


Abb. 5 Besatzung der SCHULAU. (Slg. Dr. Jürgen Meyer)

die Offiziere und die Mannschaft in die Boote steigen und abstoßen mit der Weisung, in den Beagle Kanal einzulaufen und zu versuchen, die Missionsstation Ushuwaia zu erreichen. Der Kapitän selbst blieb an Bord, entschlossen mit dem Schiffe unterzugeben, das in kurzer Frist auf die Felsen an der Südküste von Feuerland laufen mußte. Gegen Morgen sprang jedoch der Wind nach N. W. um und das Schiff trieb wieder weiter von der Küste ab. Gegen Mittag erblickte der Kapitän im Osten die Masten eines Dampfschiffes, welches sich ihm näherte. Es war der argentinische Regierungsdampfer PIEDRABUENA⁵, der in jener Gegend kreuzte, um nach etwaigen Schiffbrüchigen Umschau zu halten, was aber dem Kapitän Johnen natürlich nicht bekannt gewesen war. Der Kommandant kam an Bord der SCHULAU und nahm das Schiff ins Schlepptau, um es nach einem geschützten Ankerplatz zu bringen. da der Wind aber stetig zunahm, ließ der Kommandant abends 9 Uhr die Schlepptrasse wieder slippen, nachdem er die an Bord der SCHULAU gesandten Leute und den Kapitän Johnen wieder hatte herunterholen lassen, und dampfte in östlicher Richtung zurück, um am nächsten Tage die Küste nach den Booten mit der Mannschaft der SCHULAU abzuschauen. Am Morgen des 29. August bekam man die SCHULAU wieder in Sicht, dicht unter den Felsen von New Island. Der Kommandant wollte sie nicht wieder in Schlepp nehmen und Kapitän Johnen ging daher mit 6 Mann von der PIEDRABUENA wieder an Bord seines Schiffes und brachte es auf 16 Faden Wasser zu Anker. Er konstatierte, daß es mittlerweile so tief gesunken war, daß sich die Ladelinie gut 4 Zoll unter Wasser befand. Nach Rückkehr auf die PIEDRABUENA wurde dann nach den Booten gesucht, die um 5 Uhr nachmittags mit der vollen Mannschaft nahe bei Haberton im Beagle Kanal glücklich gefunden wurden. Am nächsten Tage fuhr die PIEDRABUENA nach Ushuwaia, wo Kapitän Johnen Gelegenheit fand, an das deutsche Konsulat in Punta Arenas zu telegraphieren. Der von hier zur Hilfeleistung ausgesandte Dampfer AMADEO nahm Kapitän Johnen an Bord und fuhr nach dem Ankerplatz der SCHULAU, fand jedoch das Schiff bereits vertrieben und gesunken. Die auf der AMADEO befindlichen Sachverständigen erklärten, daß unter den obwaltenden Verhältnissen an irgend welche Rettung oder Bergung von Schiff und Ladung nicht zu denken war. Man fuhr daher nach Punta Arenas zurück und landete dort am 8. September.

Gründe: In ursächlichem Zusammenhang mit dem nachherigen Totalverlust des Schiffes steht der Bruch des Fockmastes. Nach der Bekundung des Kapitäns befand sich das Schiff bei Antritt der Reise von Antwerpen am 9. Juli 1910 in tadellosem, seetüchtigem Zustand und insbesondere die Takelage in bester Ordnung. Die Havarie ist daher lediglich auf das besonders ungünstige Wetter zurückzuführen. Wobei vielleicht die Art der Ladung, meist Cement und Eisenteile, eine Rolle gespielt haben mag, indem durch sie das heftige Stampfen und Stoßen, zu dem das Schiff obnehin neigte, noch vergrößert wurde. Schon vom 7. August ab herrschten vielfach Stürme mit Windstärken bis zu 11, denen das Schiff, in Verbindung mit der sehr hoch gehenden See, auf die Dauer nicht gewachsen war. Am 24. August brach der Fockmast, was zur Folge hatte, daß auch Groß- und Kreuzmast allmählich nachgaben und über Bord zu gehen drohten. An diesem Unfall ist niemandem ein Verschulden beizumessen und es fragt sich nur, ob das Schiff sich schließlich in einem solchen Zustande befunden hat, daß es verlassen und aufgegeben werden mußte.

Der zu Punta-Arenas am 9. September 1910 zusammengetretene chilenische Seegerichtshof hat dem Kapitän Johnen den schweren Vorwurf gemacht, daß der Verlust des Schiffes durch vorzeitiges Verlassen verschuldet, daß eine unmittelbare Gefahr nicht vorhanden, das Verlassen des Schiffes daher nicht gerechtfertigt gewesen sei, und daher die Verantwortlichkeit für den Untergang auf den Kapitän falle.

Das Seeamt hat auf Grund der heutigen Verhandlung sich dieser Ansicht nicht anschließen können. Der Bruch des Fockmastes war in so unglücklicher Weise erfolgt, daß die schweren eisernen Rahen sich auf dem Deck festgeklemmt hatten und nicht entfernt

werden konnten, daß die Stagen des Groß- und Kreuzmastes dadurch in Mitleidenschaft gezogen wurden, und daß auch der Verlust dieser beiden Masten zu befürchten war. Es ist anzuerkennen, daß die gesamte Mannschaft in angestrengtester Arbeit sich bemüht hat, den Schaden zu reparieren, jedoch ist zu berücksichtigen, daß sie zum Teil aus wenig geschulten Matrosen bestand, von denen einige überhaupt noch nicht auf Segelschiffen gefahren hatten, ein Teil auch durch Verletzungen arbeitsunfähig geworden war. So konnte sie nur wenig ausrichten, und der Erfolg ihrer Mühe war nur gering. Das Schiff war leck gesprungen, wenn auch nicht in erheblicher Weise, so daß ein Versinken kaum zu befürchten war. Es war aber auch durch die erlittenen Havarien fast steuerlos und manövrierunfähig geworden, die beiden stehen gebliebenen Masten drohten ebenfalls zu fallen und hätten dabei zweifellos die auf Deck stehenden Rettungsboote unbrauchbar gemacht, wodurch der Besatzung die Mittel genommen wären, sich in Sicherheit zu bringen. Es ist ferner zu berücksichtigen, daß nach übereinstimmendem Urteil der ganzen Besatzung das Schiff in seinem derzeitigen Zustand einen nochmaligen Sturm nicht überstehen konnte, und daß in jenen vollkommen entlegenen vom Verkehr abgeschnittenen Gewässern auf fremde Hülfe absolut nicht zu rechnen war.

Wenn der Kapitän und seine drei Offiziere mit der übrigen Besatzung einstimmig zu der Überzeugung gelangen, daß das Schiff nicht zu retten war, so ist zu erwägen, daß erfahrene, besonnenen Männer an Ort und Stelle, angesichts der obwaltenden Wetterverhältnisse und des Zustandes des Schiffes, ihre Lage richtig zu beurteilen verstanden und es ist daher zu billigen, daß sie den Entschluß faßten, wenigstens das Leben der Leute zu retten, so lange dies überhaupt noch möglich war, das Schiff aber seinem Schicksal zu überlassen. Das Seeamt hat daher das Verlassen des Schiffes für gerechtfertigt erachtet, wobei anzuerkennen ist, daß der Kapitän ohne zwingende Gründe an Bord geblieben ist, um das seiner Obhut anvertraute Gut bis zum letzten Augenblick zu behalten und gegebenenfalls mit ihm unterzugehen.

Der chilenische Gerichtshof hat sich ferner dahin ausgesprochen, daß der Kapitän hätte versuchen müssen, einen Ankerplatz aufzufinden und vor dem Verlassen es hätte verankern müssen.

In der Tat ist die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, daß das Schiff vor dem einen noch vorhandenen Anker und 150 Faden Kette sich hätte halten können und dann später vielleicht geborgen worden wäre. Aber aus der Unterlassung dieser Maßregel ist dem Kapitän ein Vorwurf nicht zu machen. Er hat mit seinen Offizieren dies wohl in Erwägung gezogen und ist zu der Überzeugung gelangt, daß es nutzlos war, indem der Anker in der Wassertiefe und bei dem schweren Wetter nicht halten könnte. Wie die Sache schließlich ausgefallen wäre, läßt sich nicht sagen. Als ein Glücksfall ist es anzusehen, daß der Wind sich später drehte, das Schiff wieder von den Felsen abtrieb und am nächsten Tage von der PIEDRABUENA aufgefunden und der Kapitän gerettet wurde. Die Versuche der PIEDRABUENA, die SCHULAU zu bergen, haben ja auch keinen Erfolg gehabt.

Ein Verschulden an dem Verlust des Schiffes ist der Schiffsleitung demnach auch nicht beizumessen.⁶

Im Dezember, als die Aufregungen der Seeamtsverhandlung vorbei war, schrieb Kapitän Johnen eine Bericht über »Zufluchtsstellen für Schiffbrüchige in der Umgebung von Kap Horn«, der im Märzheft der Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie des Jahres 1911 veröffentlicht wurde:

Zum Nutzen der Kap Horn umsegelnden Kollegen gestatte ich mir, die Erfahrungen, die ich infolge des Schiffbruches der SCHULAU gesammelt, der Deutschen Seewarte zur weiteren Veröffentlichung zu übergeben, da die Angaben der Segelhandbücher über die in jener Gegend vorhandenen Missionsstationen nicht mehr zutreffend sind.

Seeamt Hamburg.

142. 983

Verkündet
in öffentlicher Sitzung
am 2. November 1910.
gez. W. Korn
als Protokollführer.



Auszug

Si.

In
seeamtlichen Untersuchungssachen
betreffend
das Verlassen des Vollschiffes

» S c h u l a u »

hat das Seeamt in seiner am 2. November 1910 abgehaltenen öffentlichen Sitzung, an welcher teilgenommen haben:

1. als Vorsitzender: Landrichter Dr. O. Hasche;
2. als Beisitzer:
 - a. Kapitän Bahlke,
 - b. Reeder Holtzapfel,
 - c. Kapitän von Kaufmann,
 - d. Kapitän Molzen;
3. als Protokollführer: Kanzlist Korn;
4. als Reichskommissar: Vize-Admiral z.D. Freiherr
von Bodenhausen,

nach mündlicher Verhandlung der Sache folgenden Spruch abgegeben:

Das Hamburger Vollschiff Schulau ist am 27. August 1910 bei Cap Horn von der Besatzung in schwer beschädigtem Zustande verlassen und nachher gesunken und völlig verloren gegangen. Das Verlassen des Schiffes war unter den obwaltenden Verhältnissen gerechtfertigt, um die

Abb. 6 »In seeamtlichen Untersuchungssachen betreffend das Verlassen des Vollschiffes SCHULAU«. (Staatsarchiv Hamburg)

Es sei vorweg bemerkt, daß SCHULAU bei schwerem Wetter südlich von Diego Ramirez teilweise entmastet wurde. Mein erster Entschluß infolge dieses Unfalles war der, hinter Staten Island zu laufen, um dort in ruhigerem Wasser notdürftig zu reparieren. Dieses wurde mir jedoch unmöglich gemacht, weil dort Ostwind einsetzte und das Schiff nur geringe Manövrierfähigkeit besaß. Da das Schiff auch leck war, so entschloß ich mich, unter die Küste von Feuerland zu laufen, um wenigstens die Mannschaft mit Sicherheit bergen zu können, indem ich versuchen wollte, eine der in den Segelanweisungen erwähnten Missionsstationen zu erreichen. Die Rettung der Mannschaft ist gelungen, das Schiff strandete jedoch zuletzt an der Küste von New Island.

Von den angeführten Missionsstationen befindet sich keine mehr an den angegebenen Stellen, weder auf Tekenika, deren Missionare vor ungefähr Jahresfrist ausgewandert sind nach der Ostküste von Patagonien, noch in Succes Bay, noch in Ushuwaia. Auch befindet sich auf Staten Island nur ein menschliches Wesen, und zwar ein Wächter für dort am Strande liegende Maschinenteile. Es sollte ein Boot mit Schiffbrüchigen nie versuchen, dort landen zu wollen, da die Küste überall steil abfällt und nirgends Schutz bietet. Dieses ist mir auch von Kapitän Schellhaas, der sein Schiff dort im letzten Jahre verloren hat, bestätigt worden. Ein Meteorologe, der auf der meteorologischen Station auf New Year Island tätig war, belehrte mich, daß selbst eine Landung auf dieser von 28 Personen bewohnten Insel nur bei gutem Wetter möglich sei, weil auch diese Insel überall steil abfällt. Wenig bekannt dürfte es sein, daß sich dort seit kurzer Zeit eine Funksprechstelle befindet, die, wie mir gesagt wurde, noch im Laufe des Jahres 1910 als öffentliche Schiffsmeldestation eingerichtet wird, so daß dort passierende Schiffe nach Buenos Aires gemeldet werden können.

Im Süden oder Westen von Kap Horn havarierte Schiffe, die ruhiges Wasser aufsuchen wollen, um die entstandenen Schäden selbst auszubessern, möchte ich empfehlen, in den Beagle-Kanal zu laufen, anstatt hinter Staten Island. Bei vielen der bei Kap Horn liegenden Inseln, mit Ausnahmen der am südlichsten gelegenen, sind gute natürliche Häfen vorhanden, in denen im Notfalle ein Schiff zu Anker gebracht werden kann. Boote mit schiffbrüchiger Mannschaft sollten, ohne sich länger bei den anderen Inseln aufzuhalten, unter allen Umständen versuchen, den Beagle-Kanal und so die Südküste von Feuerland zu erreichen, welches wohl in den meisten Fällen ohne Schwierigkeiten bewerkstelligt werden kann. Dort wird man in nicht zu langer Zeit einen der dort verkehrenden kleinen Dampfer antreffen, die der chilenischen und der argentinischen Regierung gehören.

Sollte es nötig sein, auf einer der Inseln Rast machen zu müssen, so sei erwähnt, daß fast sämtliche Inseln, wenn auch einige derselben nur von einem einzigen Menschen bewohnt sind. Alle diese Bewohner treiben Schafzucht, und ihre Ansiedelung wird etwa alle zwei Monate von einem der erwähnten kleinen Dampfer angelaufen, um Schaffelle abzuholen und den dort lebenden Personen Proviant zu bringen. Die südlich vom Beagle-Kanal liegenden Inseln gehören zu Chile, und die dort verkehrenden Fahrzeuge sind in Punta Arenas beheimatet. Die argentinische Regierung hat ein kleines Marine-Fahrzeug im Süden stationiert, das durchschnittlich alle 1½ Monate die Rundfahrt Magellan-Straße, New Year Island, Le Maire-Straße, Beagle Kanal bis zum westlichen Ausgang, dann um die Brecknock-Halbinsel wieder in die Magellan-Straße, macht. Von diesem Dampfer, der PIEDRA BENNA heißt und von einem höheren argentinischen Marineoffizier befehligt wird, wurden auch ich und die Boote, die sich bis Haberton hingearbeitet haben, aufgenommen. Dieser Dampfer sucht auf seiner Rundfahrt jedesmal nach Schiffbrüchigen, und er hat in den letzten 1½ Jahren vier Schiffsmannschaften gerettet, darunter drei von deutschen Schiffen.

Meine Boote hielten sich meiner Anweisung gemäß immer unter der Küste von Feuerland, und flüchteten abends oder bei stürmischem Wetter in kleine sichere Buchten. Hier wurden die Boote sicher vertäut, ein aus Bootssegeln gemachtes Zelt aufgeschlagen und

Feuer gemacht. So verblieben wir dort, bis das Wetter es gestattete, weiter zu fahren. Es wurden wohl einige Indianer gesehen, doch erschienen dieselben harmlos, denn sie flüchteten in ihren Kanuen über den Beagle-Kanal.

Ein sehr geschützter Naturhafen befindet sich an der Nordseite von Picton Island, der den Namen Banner Cove führt. Dieser südöstlich von Haberton gelegenen Hafen bietet für Schiffe, Boote und Mannschaften hinreichend Schutz. Hat man Schußwaffen zur Verfügung, so ist ein längeres Verweilen dort möglich, da an Wasser und Tieren kein Mangel ist. In dieser Bucht fand sich, als ich auf der Suche nach meinen Booten und der Mannschaft war, welche SCHULAU vor mir verlassen hatten, auf einem Felsen folgende Inschrift: Dig below. We are going to Spaniar harbour. 24th March 1854. Herr Bridges in Haberton, der Sohn des dort früher ansässigen Missionars, erklärte mir, als wir mit der PIEDRA BENNA dort anlegten, um Ochsen für Ushuwaia an Bord zu nehmen, daß jene Inschrift von einem Freunde seines Vaters herrühre, der dort in Begleitung eines schiffbrüchigen Kapitäns von den Indianern verfolgt wurde. Dieser habe jene Nachricht auf Papier geschrieben und bei dem erwähnten Felsen vergraben. Die Skelette der beiden Verfolgten sind später in Spaniard Harbour gefunden worden.

In der Nähe der Westspitze von Picton Island befindet sich an der Südseite der Insel eine geschützte Stelle, die Stone Harbour genannt wird. Hier ist ein größeres Gehöft und der Platz wird daher ebenfalls von Dampfern besucht.

Herr Bridges in Haberton besitzt meilenweite Ländereien und betreibt mit Hilfe von Indianern, die in seinem Dienst stehen, ausgedehnten Viehandel. Er erklärte mir, daß die Anzahl sämtlicher auf Feuerland ansässigen Indianer nur noch ungefähr 225 Köpfe betrage, und daß sie infolge von Schwindsucht im Aussterben seien. Die von mir angetroffenen sprachen ein gebrochenes Spanisch, waren sehr naiv und verbargen vor allen Dingen ihre Weiber. Herr Bridges besitzt außer einigen Kuttern auch eine kleine Dampfbarkasse, die er schiffbrüchigen zur Verfügung stellt, falls dieselben nicht vorziehen, bei ihm zu bleiben, bis der nächste Dampfer dort anläuft.

In Ushuwaia befindet sich, wie schon erwähnt, keine Missionsstation mehr, aber es stehen dort noch die Kapelle und Gebäude auf einer vorspringenden Huk. Die Einwohnerzahl von Ushuwaia beträgt ungefähr 700, darunter viele Militärgefangene und Verbrecher aus Argentinien, die in zwei Gefängnissen untergebracht sind.⁸ Seit Mitte des Jahres 1909 ist dort ebenfalls eine Funkspruchstation vorhanden, die mit Punta Arenas, Dungeness und New Year Island in Verbindung steht. Ushuwaia wird öfter auch von größeren Dampfern besucht. Unter den dort Ansässigen befindet sich auch eine Deutscher, der die Stellung eines Polizeikommissars einnimmt.

Auf New Island wohnt nur ein Mensch. Erwähnen möchte ich, daß diese Insel in den Seekarten um 5 Sm zu westlich angegeben ist. Dieses habe ich nach genauen Peilungen festgestellt und es ist mir auch vom Kommandanten der PIEDRA BENNA bestätigt worden.

In Anbetracht der rauhen Witterungsverhältnisse, die meistens in dieser Gegend angetroffen werden, wäre es für Schiffbrüchige von großem Vorteil, wenn sie besser darüber unterrichtet wären, als sie es gewöhnlich sind, wie es hier am besten und leichtesten möglich ist, sich in Sicherheit zu bringen. Ebenso wie es mir unbekannt war, daß in dortiger Gegend Hilfe zu erhalten ist und mit der Aufnahme durch einen Dampfer gerechnet werden kann, wird es bei den meisten, wenn nicht gar allen, das Kap Horn umfahrenden Kapitänen der Fall sein. Eine Berichtigung der Segelhandbücher durch Bekanntgabe der angeführten Erlebnisse und Tatsachen würde vorkommenden Falls bei Schiffbrüchen oder Havarien von großen Nutzen und wesentlicher Erleichterung sein.

Zum Schlusse möchte ich noch erwähnen, daß auch einer von den der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft gehörenden, unter argentinischer Flagge

fabrenden Dampfern, die mit drahtloser Telegraphie ausgerüstet sind, alle 3 bis 4 Monate hier vorbeikommt, der ebenfalls zwischen den Inseln und im Beagle-Kanal Ausschau nach Schiffbrüchigen hält. Sollte man nach einer der Inseln verschlagen werden, so suche man die Stellen auf, die Graswuchs aufweisen, man wird sicher dann auch eine Schäferei antreffen.⁹

Quellen- und Literaturverzeichnis:

Deutsche Seewarte. Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern. Versch. Jahrgänge.

Groot, Edward P. de: De Glorietijd van het Zeilschip. De Alk, Alkmaar 1989.

Handbuch für die Deutsche Handelsmarine. Versch. Ausgaben.

Johnen, Chr.: Zufluchtsstellen für Schiffbrüchige in der Umgebung von Kap Horn. In: Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie. 39. Jg. 1911. S. 146-148.

Kozian, Walter A.: Segelschiffsreisen 1901-1910. Spezialregister zu der von der Deutschen Seewarte herausgegebenen Publikationsreihe »Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern«. Wien 1996.

Kresse, Walter: Hamburger Segelschiffe 1889-1914. Hamburg 1974.

Lloyd's Register. Report showing particulars of German and Austrian mercantile vessels in German, Austrian and neutral ports. London 1919.

Lloyd's Register. Versch. Jahrgänge.

Meyer, Jürgen: Hamburgs Segelschiffe 1795-1945. Norderstedt 1971. S.130f.

Seeamt Hamburg: »In seeamtlichen Untersuchungssachen betreffend das Verlassen des Vollschiiffes SCHULAU«, 2. November 1910. In: Staatsarchiv Hamburg 373-51 Seeamt I, A 1910, Band 2.

Smit, L., und Hacquebord, H.: Nederlandse Zeilschepen 1880-1922. Alkmaar o.J., S. 9.

Anmerkungen:

1 De Groot bezeichnet in seinem Buch »De Glorietijd van Het Zeilschip« die Werft stets als »H. F. Groen«, bei Lloyd's ist sie stets als »F. F. Groen« eingetragen.

2 Nach dem Handbuch für die Deutsche Handelsmarine hieß der Kapitän A. Bohnert.

3 In »good condition« (Report showing particulars ..., S. 25).

4 Lloyd's Wreck Returns.

5 Bei Johnen: PIEDRA BENNA.

6 Seeamtsverhandlung.

7 Kapitän Albert Schellhas verlor die POLYMNIA am 10. März 1907 durch Strandung auf der Bayly Isle bei Kap Hoorn.

8 Heute befindet sich hier ein Schiffahrtsmuseum.

9 Annalen, März 1911.

The stranding of the full-rigged ship SCHULAU of Hamburg

Summary

Shipyards have always been at the mercy of the rise and fall of the world economy. In the years of crisis – whether large or small – they have to fight for every order. In order to keep at least the "cadres" of their well-trained personnel employed, they have often been forced to lay ships on the stocks at their own expense in the hope of finding a buyer during the construction period. Such, apparently, was the fate of the Dutch shipyard of Herman Fredrik Groen van Waarder in Amsterdam.

On the shipyard premises designated "De Boot," F.F. Groen laid the VONDEL on the stocks in 1894, the NICOLAAS WITSEN in 1897. No buyer was found for either of the two

steel full-rigged ships, so Groen put them into operation himself. The VONDEL had been named after the Dutch writer Joost von den Vondel, while the NICOLAAS WITSEN was the namesake of a former burgomaster of Amsterdam. In 1905 F.F. Groen sold both vessels to the Hamburg shipping company of Eugen Cellier. The VONDEL was renamed SCHULAU, while the NICOLAAS WITSEN became the BLANKENESE. The latter sailed primarily to the Chilean nitrate ports, was surprised by the First World War while stopping in Chanaral, Chile and remained there until 1920. On October 14, 1920, the BLANKENESE sailed from Caleta Coloso to Falmouth with a shipment of nitrate and subsequently had to be handed over to Italy. No longer in operation after that, she was scrapped in 1924.

The SCHULAU also served in the transport of nitrate. On June 9, 1910 she sailed under Captain Chr. Johnen of Antwerp for Callao and Antofagasta with a shipment of piece goods. The voyage was uneventful as far as La Plata. Off Cape Horn, however, the SCHULAU was partially dismantled and subsequently lost, fortunately without loss of life. On November 2, 1910, the Maritime Court of Hamburg convened to investigate the “abandonment of the full-rigged ship SCHULAU” and arrived at the following ruling: *The full-rigged ship SCHULAU of Hamburg was abandoned by the ship's company on August 27, 1910 near Cape Horn in badly damaged condition; she later sank and was entirely lost. Under the prevailing circumstances, the abandonment of the ship was justified in order to save the crew, although it might have been possible to undertaken additional measures to save the ship. No fault can be ascribed to the ship's officers for the loss of the ship. Grounds: There exists a causal relationship between the breakage of the foremast and the later total loss of the ship. According to the testimony of the captain, the ship was in perfect seaworthy condition upon her departure from Antwerp on July 9, 1910; the rigging, in particular, was in the best working order. The damage is therefore to be attributed solely to the especially unfavourable weather. It is to be pointed out, however, that the shipment, consisting primarily of cement and iron components, may have played a role by further increasing the violent pounding and crashing to which the ship was prone anyway. Already from August 7 on, storms with wind velocities of up to 11 prevailed, with which – in connection with the extremely high running sea – the ship could not cope in the long run. On August 24 the foremast broke, causing the main and mizzen masts to gradually give way and threaten to go over board. No fault can be ascribed to any person for this accident and the only question is whether the ship was in such bad condition in the end that it had to be abandoned and given up. ...*

In December, when the excitement of the Maritime Court proceedings had died down, Captain Johnen wrote a report on “Places of Refuge for Castaways in the Vicinity of Cape Horn” which appeared in the March issue of the 1911 *Annale der Hydrographie und Maritimen Meteorologie*: *For the benefit of all colleagues of mine who round Cape Horn I hereby take the liberty of submitting the experiences I gathered in consequence of the shipwreck of the SCHULAU to the German Hydrographic Office for further publication, as the information provided in sailing manuals concerning the mission stations in that region is no longer applicable. ...*

It is not known whether the experiences of Captain Johnen were of any benefit to other shipmasters who underwent similar situations.

Le naufrage du trois-mâts SCHULAU de Hambourg

Résumé

Les chantiers navals furent toujours dépendants des hauts et des bas de l'économie mondiale. Durant les années de crises plus importantes ou moins graves, les entreprises devaient se disputer chaque contrat. Afin de continuer à occuper au moins le «noyau» des employés faisant preuve d'une solide formation, elles étaient souvent obligées de mettre un navire en chantier à leurs propres frais, dans l'espoir de trouver un acheteur durant les travaux. C'est ce qui se passa également sur le chantier naval de Herman Fredrik Groen van Waarder à Amsterdam.

Sur le chantier naval «De Boot», F.F. Groen mit en chantier successivement en 1894 et 1897 le VONDEL et le NICOLAAS WITSEN. Aucun acheteur ne se manifesta pour les trois-mâts en acier, si bien que Groen les mit lui-même en service. Le VONDEL était nommé d'après le poète néerlandais Joost von den Vondel, quant au NICOLAAS WITSEN, il avait pour parrain un ancien maire d'Amsterdam. En 1905, F.F. Groen vendit les deux voiliers à la compagnie d'armement Eugen Cellier de Hambourg. Le VONDEL fut rebaptisé SCHULAU, et le NICOLAAS WITSEN, BLANKENESE. Ce navire voyageait principalement en direction des ports chiliens de salpêtre, il fut surpris par la Première Guerre mondiale dans le port de Chanaral/Chili et dut y rester jusqu'en 1920. Le 14 octobre 1920, le BLANKENESE fit route de Caleta Coloso avec une cargaison de salpêtre en direction de Falmouth et dut ensuite être livré à l'Italie. Sans avoir repris la mer, il fut désarmé en 1924.

Le SCHULAU fut également employé pour le convoiement du salpêtre. Le 9 juin 1910, il faisait voile sous les ordres du capitaine Chr. Johnen d'Anvers, avec une cargaison de marchandises destinées à Callao et Antofagasta. Jusqu'à La Plata, le voyage se déroula sans incidents. Cependant, devant le cap Horn, au cours d'une tempête, le SCHULAU fut en partie démâté avant de sombrer, sans pertes humaines. Le 2 novembre 1910, le tribunal maritime se réunit afin d'examiner «l'abandon du trois-mâts Schulau» et rendit le verdict suivant : *Le 27 août 1910 devant le Cap Horn, gravement avarié, le trois-mâts de Hambourg SCHULAU fut abandonné par l'équipage, avant de sombrer et d'être totalement englouti. Compte tenu de la situation, l'abandon du navire était justifié afin de sauver l'équipage, même si pour la sauvegarde du navire, autre chose aurait encore pu être tenté. La direction du navire ne peut être impliquée dans la perte de celui-ci. Pour les raisons suivantes : c'est la fracture du mât de beaupré qui est à l'origine primaire de la perte totale du navire qui s'ensuivit. D'après le capitaine, au départ d'Anvers, le 9 juillet 1910, le navire se trouvait en parfait état, capable de tenir la mer, et la voilure en particulier était en parfaite condition. L'avarie est de ce fait uniquement due à l'exceptionnel mauvais temps. Cependant, peut-être que le genre de la cargaison, principalement du ciment et des pièces en fer, a pu jouer un rôle en amplifiant le tangage et les coups auxquels le navire était déjà livré. À partir du 7 août déjà, de nombreuses tempêtes faisaient rage, avec un vent atteignant jusqu'à force 11, le navire n'y était pas adapté à la longue, si on ajoute à cela de très hautes vagues. Le 24 août, le mât de beaupré se brisa, ce qui eut pour effet que le grand mât et le mât d'artimon commencèrent à céder et menacèrent de passer par-dessus bord. Personne n'est coupable de cet accident, et seule se pose la question de savoir si le navire se trouvait dans un état tel qu'il eût dû être quitté et abandonné. (...)*

En décembre, lorsque les émois de l'audience furent calmés, le capitaine Johnen

rédigea un rapport sur les «Lieux de refuge pour les naufragés dans la région du Cap Horn», qui parut dans le cahier du mois de mars des Annales de l'Hydrographie et de la Météorologie maritime de l'année 1911 : *Aux fins de mes collègues contournant le Cap Horn, je me permets de remettre à l'observatoire maritime la somme des expériences que j'ai faites à la suite du naufrage du SCHULAU, afin qu'elles soient publiées, les données des manuels de marine à voile ne correspondant plus aux stations de missions présentes dans cette région. (...)*

Que les expériences du capitaine Johnen aient réellement servi à d'autres commandants de bord acculés à la même situation n'a pu être déterminé.