

Katastrophenwinter vor Kap Hoorn im Jahre 1905

Kozian, Walter A.

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kozian, W. A. (1997). Katastrophenwinter vor Kap Hoorn im Jahre 1905. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 20, 129-168.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52621-3>

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.

SEESCHIFFFAHRT

KATASTROPHENWINTER VOR KAP HOORN IM JAHRE 1905

VON WALTER A. KOZIAN

Kap Hoorn war immer ein Prüfstein der Segelschifffahrt. In manchen Jahren nahmen die Wettererscheinungen derart extreme Formen an, daß man mit Recht von Katastrophen sprechen kann. Der Kap Hoorn-Winter des Jahres 1905 war so ein Fall. Er entwickelte sich zum Katastrophenwinter, verloren doch in diesen Wintermonaten mehr als 30 Segler den Kampf gegen die Hoorn. Sie mußten abdrehen und die Falklands, Montevideo oder gar Rio de Janeiro als Nothafen anlaufen. Port Stanley auf den Falkland Inseln wurde, wenn möglich, gemieden. Denn hier waren aufgrund der geographisch günstigen Nähe zu Kap Hoorn die verlangten Reparaturkosten unverschämt hoch. Daher versuchten die Schiffe sich wenn irgend möglich nach Montevideo zu schleppen. Andere Segler, die es geschafft hatten, Kap Hoorn zu umrunden, waren gezwungen, den nächstbesten chilenischen Hafen anzulaufen, um hier die nötigen Reparaturen vornehmen zu lassen. Manche Kapitäne gaben den Kampf auf, machten kehrt und segelten um das Kap der Guten Hoffnung, wobei einige Kapstadt zur Ergänzung der Vorräte oder ebenfalls zur Reparatur des Schiffes anliefen, durch den Indischen und Stillen Ozean ihrem Ziel entgegen.

Über die Zahl der Segler, die 1905 Kap Hoorn rundeten, gehen die Angaben der verschiedenen Autoren und Statistiken auseinander. Alan Villiers berichtet von etwa 400 Seglern – davon 200 unter deutscher Flagge – die den Weg um Kap Hoorn wählten.¹ Robin Knox-Johnston kam auf die Zahl von 130 Seglern, welche in den Monaten Mai bis Juli von Europa Richtung Kap Hoorn versegelten, und zwar 62 englische, 34 französische, 27 deutsche, 4 italienische, 2 norwegische, 1 russisches und 1 dänisches Schiff. Vier Segler wurden wrack und 22 liefen einen Nothafen an.² Für das Jahr 1905 errechnete Schott in der Geographie des Atlantischen Ozeans 144 Kap Hoorn-Umrundungen deutscher Segler. Jürgen Meyer schreibt in seinem Buch »Hamburgs Segelschiffe«, daß 1905 92 Großsegler 550 000 Tonnen Salpeter im Werte von 111 Mill. Mark zur Elbe brachten, was 184 Kap Horn-Umsegelungen voraussetzte.

Es waren aber mehr als fünf Schiffe, die spurlos in der Wasserwüste der Drake-Straße verschwanden, mindestens fünf Segler mußten auf See von der Besatzung aufgegeben werden oder strandeten bei der Anseglung eines Nothafens infolge verminderter Manövrierfähigkeit aus Mangel an arbeitsfähigen Mannschaften. Sie alle mußten als Totalverlust abgeschrieben werden. Viele erreichten nur mühevoll einen Nothafen, wo sie, wenn sie Glück hatten, wieder instandgesetzt wurden. Andere mußten wegen zu hoher Reparaturkosten als »konstruktiver Verlust« aus der Fahrt genommen werden. Sie, von Kap Hoorn nachträglich besiegt, beendeten ihre Tage als Hulk, schwimmendes Lagerhaus oder Wellenbrecher. Viele Segler hielten die See und schlugen sich eine Ewigkeit mit den Stürmen vor Kap Hoorn herum. Einen einsamen Negativrekord stellte das deutsche Vollschiiff SUSANNA mit 99



Vollschiff SUSANNA.
Sammlung Walter
A. Kozian

Tagen auf.³ Kap Hoorn hatte sich in diesen letzten Tagen der Segelschiffahrt endgültig *zum Schreckgespenst von Lloyd's Underwriters*⁴ entwickelt. (Abseits davon und von der Geschichtsschreibung unbeachtet, rundeten viele Rahsegler in diesen Monaten problemlos die Hoorn.)

Die Ursache dieser traurigen Bilanz der gescheiterten Kap Hoorn-Umsegelungen im Winter des Jahres 1905 waren die Weststürme in den Monaten Juni bis Oktober, die den Fortgang der westwärts segelnden Schiffe bei der Umrundung des Kaps stark behinderten. Eine fast stetige Kette tiefer barometrischer Minima, die tief im Süden entlang zogen, verhinderten das Passieren der Schiffe an der für sie günstigen, polaren Seite der Depressionen. Die Segler wären zu weit südlich und damit in die Drift der Eisberge geraten. Zusätzlich hinderte der meist stetige Westwind die Segler an der Ausführung großer Schlagbuge, und stand der Wind einmal günstig, konnte diese Gelegenheit wegen der hohen Windstärken und der gewaltigen Seen kaum ausgenutzt werden. Außerdem waren viele Schiffe nicht mehr voll manövrierfähig. Sie hatten in den Stürmen eine große Anzahl Segel verloren und ihre Mannschaften waren durch Überanstrengung, Erfrierungen und Unglücksfälle dezimiert worden. Allein im September 1905, dem schlimmsten Monat dieses Winters, zogen 16 Sturmtiefs südlich von Kap Hoorn vorbei. Noch dazu traten die Stürme in diesem September doppelt so häufig oder doppelt so lange auf wie im langjährigen Durchschnitt. Die nach San Francisco gehenden Segelschiffe trafen im weiteren Verlauf der Reise auf günstige Winde, so daß sie, im Gegensatz zu den nach chilenischen Häfen bestimmten Schiffen, einige Tage gut machen konnten.

Den heimreisenden Seglern hingegen kam die Wetterlage sehr zustatten, und die Deutsche Seewarte errechnete für diese Schiffe acht Tage als durchschnittlichen Zeitraum, den sie benötigten, um von 45° S-Br. im Stillen Ozean auf die gleiche Breite im Atlantischen Ozean zu gelangen.

Natürlich war der Winter des Jahres 1905 nicht der einzige, der der Segelschiffahrt so zu schaffen machte. 1859, 1885, 1895 sowie 1906 und 1907 war die Wetterlage und ihre Auswirkung auf die Schifffahrt ähnlich. Im Jahr 1885, so berichtete die englische Fachzeitschrift *Fairplay*, mußten sich die um Kap Hoorn gehenden Segler ebenfalls mit einer stürmischen Wetterlage auseinandersetzen, was zu extrem langen Reisen, aber zu keinem einzigen Total-

verlust führte. Betroffen waren damals fünf englische, zwei deutsche – APOLLO und THALASSA (I) – und ein französischer Segler (GLANEUSE). Es waren kleine, mit Ausnahme der hölzernen GAMMA aus Eisen gebaute Barken, die in der Kap Hoorn-Fahrt nach einem Salpeterhafen eingesetzt waren. Mit 193 Tagen von Sunderland (16. Mai) bis Antofagasto (16. Oktober) hatte die APOLLO (1158 BRT) der Elsfl ether Reederei Adolph Schiff die längste Reise zu verzeichnen. Ihr folgten: LIMACHE (799 BRT) ab dem Tyne: 21. Mai, an Valparaiso: 12. Oktober, 144 Tage; BEECHDALE (792 BRT) ab Sunderland: 16. Mai, an Antofagasta: 16. Oktober, 145 Tage; ENID (496 BRT) ab Liverpool: 19. Mai, an Valparaiso: 12. Oktober, 146 Tage; GLANEUSE (482 BRT) ab Tyne: 17. Mai, an Valparaiso: 15. Oktober 148 Tage; FONTENAYE (695 BRT) ab Tyne: 14. Mai, an Valparaiso: 12. Oktober, 151 Tage; GAMMA (556 BRT) ab Tyne: 12. April, an Tocopilla: 15. September, 153 Tage, und die THALASSA (I) (778 BRT) der Hamburger Reederei Wachsmuth & Krogmann ab Tyne: 20. Mai, an Iquique: 29. Oktober, 159 Tage.

Über den Winter 1905 war in Fairplay zu lesen: *viele, nach Chile bestimmte Segler verzeichneten eine abnormal lange Reise: EDMUND 155 Tage, HILSTON 143 Tage, BRITISH ISLES 140 Tage, BEN LEE 139 Tage und CAVALIERE CIAMPA 135 Tage, alle von Port Talbot ausgehend. Während die CAIRNSMORE von Liverpool in 138 Tagen nach Talcahuano segelte. Und etliche Segler liefen zu einer Zeit, als sie eigentlich in Chile eintreffen sollten, die Falkland Inseln oder Monte Video als Nothafen an. Zwei Segler, die M. E. WATSON von Cardiff 5. Juni nach Antofagasto und die SUSANNA von Port Talbot 10. Juni nach Iquique sind noch nicht in ihren Bestimmungshäfen eingetroffen.*⁵ [...] *Es ist zu hoffen, schloß der Redakteur seinen Bericht mit Blick auf das glimpflich verlaufene Jahr 1885, daß das gleiche von den jetzigen [Seglern] zu berichten sein wird.*

1905 mußten sich die Rahsegler wie in den Jahrhunderten zuvor, abgeschnitten von der restlichen Welt, ohne Funktelegraphie und ohne zuverlässige Wettervorhersage ihren Weg erkämpfen. Die Männer vor und hinter dem Mast waren einsamer als die Astronauten sechs Jahrzehnte später auf dem Flug zum Mond. Diese konnten sich wenigstens mit einem Funkspruch »Houston wir haben ein Problem« von der Bodenstation Rat oder zumindest moralische Unterstützung holen. Die Blauwassermänner blieben auf sich selbst gestellt. Segel bergen und bei jeder sich bietenden Gelegenheit wieder setzen, das war die lebensnotwendige Vorgabe. Ohne Rücksicht auf die Tageszeit oder die Befindlichkeit der Mannschaft, die für etwa 65 Mark Monatssteuer⁶ mehr als einmal ihr Leben riskierte. Mit diesem Heuersatz hatten es die Matrosen noch gut getroffen, denn, so schreibt Scholz, *für das gesamte Personal der Segelschiffe, mit Ausnahme der Matrosen, hat in den 33 Jahren von 1870-1903 eine Abnahme des Einkommens stattgefunden, und auch für letztere beträgt das Hinaufrücken der oberen Grenze des Lohnes ganze 8,3%.*⁷ Den Männern, die bei diesen niedrigen Löhnen, ohne Anspruch auf Urlaub, Krankengeld oder gar Pension und bei geringen Lebensmittelrationen, welche meist noch von schlechter Qualität waren⁸, 12 Stunden und mehr, und das sieben Tage in der Woche, schufteten mußten, kann die damalige Auffassung der deutschen Regierung nur wie Hohn in den Ohren geklungen haben: *Die gesetzliche Einführung eines Maximalarbeitstages beeinträchtigt die Freiheit des Individuums und schädigt das Erwerbsleben. Die Festsetzung des Zehnstudentages würde massenhaft Landarbeiter in die Stadt locken und die Arbeitslosen vermehren.*

Das Jahr 1905 war von sozialen Konflikten, auch um den hier angesprochenen Maximalarbeitstag, und Kriegen (Russland-Japan) geprägt. Am 27. Mai unterlag die russische Flotte in der Seeschlacht von Tsushima den Japanern, am 27. Juni meuterte die Besatzung des Panzerkreuzers FÜRST POTECHKIN, und am 13. August stimmte die norwegische Bevölkerung für die Trennung von Schweden. Die Uraufführung von Franz Lehárs Operette »Die lustige Witwe« am 30. Dezember in Wien verhalf dem Komponisten zu ungeahnter Popu-

Tabelle 1

Totalverluste von britischen und deutschen Seglern

Monat	Jahr	britische	deutsche
Februar	1905	11	1
April		14	1
Mai		10	3
Juni		14	3
Juli		14	1
August		9	1
September		10	3
Oktober		9	1
November		19	3
Dezember		13	–
Januar	1906	31	1
Februar		22	1
März		15	4
April		17	1
Mai		16	–
Juni		13	–
August		11	2
September		10	4
Oktober		17	1

aus: Hansa

Tabelle 2

Jahr	Segler
1896	781
1897	752
1898	819
1899	666
1900	552
1901	538
1902	571
1903	596
1904	463
1905	501

aus: Hansa

Tabelle 3

Seeschäden an Segelschiffen in den Jahren 1904–1906 nach Unterlagen des Germanischen Lloyd

	Total 1904	Besch. 1904	Total 1905	Besch. 1905	Total 1906	Besch. 1906
Januar	51	190	53	218	71	243
Februar	59	202	45	175	52	151
März	70	188	45	188	48	215
April	39	169	51	188	59	138
Mai	38	171	45	129	48	116
Juni	41	135	54	121	46	106
Juli	41	111	47	127	?	?
August	32	163	32	147	36	130
September	38	164	45	170	45	165
Oktober	41	201	55	266	69	188
November	66	246	67	257	?	?
Dezember	59	198	34	157	?	?

aus: Hansa

larität. Den Nobelpreis erhielten Robert Koch, Phillip Lenard und Adolf von Baeyer. Der Friedenspreis ging an Bertha von Suttner. Geboren wurden Menschen, die in unterschiedlichster Weise das 20. Jahrhundert prägen sollten: der deutsche Jurist und Widerstandskämpfer Berthold Graf Schenk von Stauffenberg und der Architekt des »Führers«, Albert Speer. Die Zunft der Schriftsteller erhielt Nachwuchs durch Jean-Paul Sartre und Elias Canetti. Dag Hammarskjöld, der spätere UN-Generalsekretär, erblickte am 29. Juli das Licht der Welt. Für das weite Feld der Unterhaltung stehen Lale Andersen, Henry Fonda, Bob Hope, Greta Garbo und Peter Kreuder.

Es verstarben der deutsche Anatom und Zellforscher Walter Flemming und Jules Verne, der in seinen Romanen so manche technische Entwicklung vorweggenommen hat. Hermann Anschütz-Kaempfe erfand den Kreiselkompaß, und die deutschen Werften richteten sich auf den Bau von Dampfturbinen ein, eine Antriebsart, die der Dampfmaschine bald starke Konkurrenz machte.

Die Besatzungen der Schwerwettersegler hatten andere Sorgen. Sie mußten ihr Schiff in den Zielhafen bringen. Alles andere zählte nicht. Oft genug unterlagen sie den Naturgewalten. Dann war es traurige Pflicht von Lloyd's, den entsprechenden Eintrag zu machen: »Abandoned at Sea, foundered«, oder, besonders tragisch, wenn von Schiff und Mannschaft kein Lebenszeichen mehr kam: »missing«. ⁹ Wie es den Schiffen und ihren Besatzungen vor Kap Hoorn ergangen war, läßt sich nur anhand einzelner Schicksale darstellen, denn die Statistiken berücksichtigten nicht die Fahrtgebiete. So konnte ein gutes Jahr vor Kap Hoorn durch mehr Unfälle in anderen Gebieten durchaus konterkariert werden. Zum Beispiel lag 1905 der Verlust an Menschenleben auf englischen Segelschiffen unter dem statistischen Mittel der letzten zehn Jahre, wenn auch etwas höher als in den Jahren 1902, 1903 und 1904. Todesfälle durch Krankheiten waren auch in absoluten Zahlen rückläufig. Insgesamt verloren 5450 englische Segelschiffsleute in den zehn Jahren bis 1905 ihr Leben. Das war ein Jahresdurchschnitt von 545 Mann bei einer durchschnittlichen Beschäftigungsrate von 43 230 Mann. Bei den Dampfschiffen war die jährliche Verlustrate mit 867 bei 181 187 Beschäftigten nicht ganz so erschreckend hoch.

Die Aussagekraft der Statistik bleibt gering, da mit der Abnahme der Segelschiffe sich auch die Besatzungen von 56 095 englischen Seeleuten im Jahr 1896 auf 32 466 im Jahr 1905 verringert haben. ¹⁰ Die Situation der arbeitenden Bevölkerung in Landstellung war auch nicht viel besser. *Noch 1905 waren die Arbeiter im Durchschnitt mit 37 invalide und mit 41 Lebensjahren waren sie tot.* ¹¹ Trotz aller Tragik für das einzelne Schicksal fällt der Kap Hoorn-Winter des Jahres 1905 kaum ins Gewicht. Nach einer Statistik von Lloyd's wurde die in Tabelle 2 dargestellte Zahl von Seglern als Totalverluste (einschließlich der kondemnierten) gemeldet. Die hier ersichtliche Abnahme der Verluste läßt sich mit dem schwindenden Segelschiffsbestand erklären, denn in Prozenten ausgedrückt betrug der Verlust an Segelschiffen in der Periode 1896 bis 1900 5,17%, von 1901 bis 1905 noch 4,57% und 1906 wieder 5,58%. Auf die Tonnage umgerechnet waren dies 1896 bis 1900 4,7%, von 1901 bis 1905 4,43% und 1906 5,4% der gesamten Seglertonnage. ¹² Das Bureau Veritas registrierte allein für den November 1905 72 verlorene Segelschiffe, und zwar 24 durch Strandung, 3 durch Kollision und 1 durch Feuer. Desweiteren sanken 3, wurden 5 aufgegeben, 32 kondemniert, und 4 Schiffe sind verschollen. ¹³

Totalverluste

Im Winter 1905 waren die DEUDRAETH CASTLE, die GARSDALE, die SIXTUS, die KIRKHILL und die BIDSTON HILL als Totalverluste abzuschreiben.

DEUDRAETH CASTLE

Eine, die es 1905 besonders schwer traf, war die eiserne Bark DEUDRAETH CASTLE (1824 BRT, 268.6 x 38.2 x 23.3 ft). Ursprünglich 1886 als STANMORE bei Harland & Wolff in Belfast für die White Star-Linie gebaut, war sie an eine Gruppe von Anteilseignern in North Wales verkauft worden. Diese Ein-Schiff Reederei der in Liverpool registrierten Bark firmierte unter der Bezeichnung »Deudraeth Castle Ship Co. Ld.«. Korrespondentreeeder war R. Thomas & Co. Am 8. April 1905 verließ die DEUDRAETH CASTLE unter Captain John Jones aus North Wales, der die Bark seit 1896 führte, mit einer Ladung Kohle Newcastle on Tyne. Carrizal in Chile war das Ziel.

Zwei bis zweieinhalb Monate später stand die Bark vor Kap Hoorn, als Captain Jones entdeckte, daß sich die Kohle erhitzt hatte. Also mußte er zurück nach Montevideo versiegeln, die Kohle entladen, abkühlen lassen und wieder in den Raum schütten. Der zweite Anlauf, westwärts rund Kap Hoorn zu gelangen, blieb gegen die andauernden Stürme ebenfalls erfolglos. Die Kap Hoorn-Seen schlugen der DEUDRAETH CASTLE zwei Boote weg und beschädigten Teile der Decksrüstung. Sie verlor etliche Segel und Teile des laufenden Gutes. Als dann noch das Rack einer Marsrah brach, faßte Captain Jones den Entschluß, Port Stanley anzulaufen, wo der Segler am 16. September in leckem Zustand eintraf.¹⁴ Nach einer kostspieligen Reparatur rannte die Bark erneut gegen die Stürme an. Vergebens! Wieder erhitzte sich die Kohle, und erneut traten Schäden im Rigg auf. *In der 35. Nacht, in der 3000 Bö wurden die beiden Vormarsrahen beschädigt, ihre schweren eisernen Racks verbogen sich, so daß die Untermarsrah sich nicht mehr brassen und die Obermarsrah sich nicht mehr heißen ließ. Gleichzeitig arbeitete sich das Rack los, welches die Fockrah, ein Eisenrohr von großer Stärke, fast 90 Fuß lang, trug. Die Rah kam von oben und durchschlug das Holzdeck*, berichtet Alan Villiers.¹⁵ Das Schiff machte Wasser und war durch den beschädigten Fockmast nicht mehr manövrierfähig. Vom 21. Oktober bis zum 25. Oktober versuchte die Besatzung verzweifelt, das Schiff soweit instandzusetzen, um erneut zu den Falklands zurücklaufen zu können. Als alle Bemühungen erfolglos blieben, beschloß Captain Jones, den Segler aufzugeben. Am 5. Dezember auf 57° S 75° W¹⁶ wurde das letzte noch intakte Rettungsboot verproviantiert und ausgesetzt. Gerade rechtzeitig kam die auf der Ausreise befindliche Bark PASS OF KILLIECRANKIE (Capt. Samuel Vint) in Sichtweite, sah das gesetzte Notsignal und nahm die Schiffbrüchigen auf. Das Untersuchungsgericht, welches Anfang 1906 in Talcahuano zusammentrat, stellte einstimmig fest, *daß der Kapitän, die Offiziere und die Besatzung von jedem Tadel frei seien*. Am nächsten Tag wurde die verlassene DEUDRAETH CASTLE von dem mit einer Ladung Zement nach Valparaiso bestimmten Vollschiff SCOTTISH ISLES gesichtet. Doch Captain Barney Stone hatte selbst alle Hände voll zu tun, um sein Schiff, nachdem er Montevideo als Nothafen angelaufen hatte, beim zweiten Versuch sicher um die Hoorn zu bringen und konnte nicht noch an eine Bergung denken. Obwohl Captain Jones vor Verlassen des Schiffes alle Lukendeckel hatte öffnen lassen, er wollte ein rasches Sinken sicherstellen, schwamm die DEUDRAETH CASTLE unbeeindruckt weiter. Im Spätsommer 1905/06 ging der Steuermann des deutschen Vollschiffes ALICE¹⁷ bei ihr an Bord. Sein Bericht über den wracken, aber noch schwimmfähigen Segler und die Position (54°S 57°W) wurde von Lloyd's veröffentlicht.¹⁸

GARSDALE

Die von South Shields nach Portland/Oregon bestimmte GARSDALE, Captain W. J. King, versiegelte am 22. Juni 1905 vom Tyne Dock. Die eiserne Bark GARSDALE war 1885 als FORT JAMES bei Workman, Clark & Co. in Belfast erbaut worden. Die Reise verlief zuerst ereignislos, bis die Bark am 7. September 1905 vor Kap Hoorn entmastet wurde. Durch die über Bord gegangene Takelage ihrer Stabilität beraubt, fing die GARSDALE so stark zu rollen an,

daß ihre Ladung aus Eisenbarren, Briketts und Kohle übergang und die Bordwand zu durchstoßen drohte. Mit gefährlicher Schlagseite und defekten Pumpen trieb das Schiff hilflos dahin. Zum Glück kam am 9. September das italienische Vollschiiff ASCENSIONE (ex MISTLEY HALL), Kapitän G. Tappani, in Sicht. Doch machte die hochgehende See vorerst eine Abbergung unmöglich. Der Italiener blieb die ganze Nacht auf »stand by«, doch als der Morgen kam, war der Havarist außer Sicht gekommen. Drei Tage danach kam das französische Vollschiiff BÉRANGÈRE der jetzt endgültig im Sinken begriffenen GARSDALE zu Hilfe. Capitaine Beaudouart ließ sofort ein Boot aussetzen, und trotz hochgehender See konnten in einer seemännischen Glanzleistung ein Offizier und 19 Mann aus dem lecken Beiboot der GARSDALE abgeborgen werden. Anschließend sprangen die restlichen vier Mann und Captain King von der Reling in das eiskalte Wasser, wo sie ebenfalls von ihren französischen Rettern aufgefischt wurden. Die Geretteten wurden von der BÉRANGÈRE freundlich aufgenommen, gut verpflegt und in Greenock an Land gesetzt.¹⁹

SIXTUS

Das Schwesterschiiff der DEUDRAETH CASTLE, die dänische Bark SIXTUS ex SWANMORE, gebaut 1886 bei Harland & Wolff, strandete am 27. Juli auf Volunteer Point, Ost-Falkland, und wurde total wrack. Kapitän Vilhelm Eriksen befand sich mit einer Ladung Koks und Kohle auf der Fahrt von Barry nach Valparaiso. Am 11. Oktober meldete die Neue Hamburger Börsenhalle: SIXTUS, *Stanley 14. August. Das Wrack dieser gestrandeten Bark ist jetzt vollständig verschwunden. Mehreres Wrackgut ist an Land gespült. Die Schiffsboote sowie die angetriebenen Gegenstände wurden für 32 Pfund 5s verkauft.* Unbeschädigte Beiboote waren auf den Falklands Mangelware und als Ersatz, wie für die BEACON ROCK, stets willkommen.

KIRKHILL

Bald darauf druckte die Neue Hamburger Börsenhalle die nächste Unglücksmeldung ab: KIRKHILL *London 3. Oktober von Newcastle o. T. nach San Francisco hat auf einen Felsen gestoßen und ist gesunken. Alle an Bord sind gerettet und in Stanley (F.I.) gelandet.* Die eiserne Bark KIRKHILL mit einer Ladung Koks im Bauch wurde ebenfalls von Kap Hoorn zurückgeschlagen. Als Captain J. Howell, der seit 1895 die Bark kommandierte, in Port Stanley Zuflucht suchen wollte, strandete der Segler auf Wolf Rock, nahe dem Leuchtturm und sank in kurzer Zeit. Zum Glück waren keine Verluste an Menschenleben zu beklagen. Die KIRKHILL war 1891 bei Alexander Stephen & Sons in Dundee als Baunummer 94 für den Liverpooler Reeder John Steel & Son vom Stapel gelaufen. Sie gehörte zu einer Reihe von Barken – GALENA, MAYHILL, ANNIE SPEER, MELITA –, bei denen das Baumaterial, Eisen und Stahl, miteinander kombiniert wurde.²⁰ Das Gerippe der Bark war aus Eisen, Decksbalken und Rumpfbelattung aus Stahl. Die KIRKHILL war zu 1540 BRT, 243.0 x 37.1 x 21.6 ft, vermessen und gehörte zum Zeitpunkt ihrer Strandung der Kirkhill Ship Co., die von J. Steele Son gemanagt wurde.

BIDSTON HILL

Auch die 1886 bei R. Royden für die Liverpooler Hill-Line gebaute BIDSTON HILL hatte mit Kap Hoorn kein Glück. Schon auf der Jungfernfahrt 1887 wurde das eiserne Vollschiiff (später wurde ihr Rigg auf Barktakelage reduziert) fast vollständig entmastet und konnte erst nach siebenmonatiger Reparaturpause in Port Stanley die Reise fortsetzen. 1905 sollte die BIDSTON HILL unter der Führung von Captain J. Kendall, der das Schiff soeben übernommen hatte, eine Ladung Zement von Hamburg nach San Francisco bringen. Die BIDSTON HILL verließ am 19. Mai den Hafen von Hamburg. Captain J. Kendall entschloß sich,

durch die Le Maire-Straße zu segeln, die gemäß den Segelanweisungen durchfahren werden sollte, weil der Segler dadurch ... 50 Sm oder rund 90 km weiter »luvwärts« steht, d. h. eine um so viel kürzere Fahrtstrecke in dem am Kap Horn alles beherrschenden Westwindgebiet zurückzulegen hat. Natürlich war die Durchsegelung der 14 sm breiten und, von Kap San Diego bis Kap Good Succes gerechnet, nur 18 sm langen Le Maire-Straße nicht ganz ungefährlich. Das »Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean« führt dazu aus: *Schon das Eintreten von Windstille bringt das Schiff immer in eine unsichere Lage, denn möglicherweise wird es von dem Strome, der nicht selten mit einer Geschwindigkeit von mehr als vier Knoten läuft und zeitweilig quer über das Fahrwasser setzt, dem Riffe bei Kap San Diego oder dem steilen Felsufer von Staaten-Land zugetrieben, und da man außer in der Good Success-Bucht keinen Ankergrund findet, ist man in solchem Falle der Strömung willenlos überlassen. Noch schlimmer ist man aber daran, wenn bald nachdem man die Straße durchsegelt hat, ein plötzlicher Sturm aus SSW hereinbricht der hier von sehr hohem und wildem See-gang und im Winter oft von dichtem Schneetreiben begleitet ist. Steht man dann nicht westlich genug, um die Rückfahrt durch die Straße offen zu haben, oder ist das Wetter zu dick, so ist man in Gefahr, auf Staaten-Land besetzt zu werden. Auch die Stromraselung in der Straße scheint unter Umständen gefährlich werden zu können.* Und genau das geschah mit der BIDSTON HILL. Am 31. Juli 1905 schief der leichte Wind ein, und die Strömung trieb die Bark unerbittlich auf Strand. Der Besatzung blieb nichts anderes übrig als die beiden Rettungsboote auszusetzen. Captain Kendall, der sich bei einem Sturz vom Deckshaus schwer verletzt hatte, wurde in das Steuerbord-Rettungsboot hinuntergefiert. Das Rettungsboot mit vier Apprentices, vier Voll- und einem Leichtmatrosen an Bord trieb langsam achteraus. Als das Boot hinter dem Heck vorbeikam, konnten noch der Erste Offizier und der Steuard hineinspringen. Der Zweite Offizier und die restliche Besatzung hatten mit dem Backbord-Rettungsboot kein Glück. Das Boot kam stark beschädigt zu Wasser, und die Männer wurden entweder von den fallenden Rahen und Masten erschlagen oder ertranken, da in diesem Augenblick das Schiff auf den Klippen von Cape Furneaux (Staaten-Land) aufsetzte. Alle Versuche von Captain Kendall, den Männern im beschädigten Rettungsboot zu helfen, schlugen fehl. Innerhalb kürzester Zeit war der Segler gesunken. Die Überlebenden, die sich auf den Strand gerettet hatten, wurden von einem argentinischen Dampfer aufgenommen.²¹

Vor Kap Hoorn

Unter den Schiffsführern gab es auch eine Anzahl unbeugsamer Kapitäne, die ihre Schiffe solange vor Kap Hoorn hielten, bis sie doch noch »die Ecke« nehmen konnten, ging es doch darum, den Ladehafen rechtzeitig zu erreichen, damit eine eventuell abgeschlossene Charter nicht verfiel, außerdem kostete das Anlaufen eines Nothafens viel Geld, und konnte besonders für die finanzschwachen Einschiffs-Reedereien das wirtschaftliche »Aus« bedeuten, was wiederum den Verlust des Arbeitsplatzes und den Gang des Schiffes zum Abwracker zur Folge haben konnte.

URANIA (II)

Kapitän J. Timme mit der URANIA (II), einer stählernen Viermastbark der Hamburger Reederei B. Wencke Söhne *brauchte von 50° S-Br. in 65° W-Lg. bis zu demselben Breitengrade in 81° W-Lg. 33 Tage, in welchen der Wind fast beständig zwischen WNW und WSW bei Stärke 10 bis 11 schwankte [...]. Der Kapitän versuchte erst in der Nähe des Landes nach Westen zu kommen und als dies nicht gelang, die polare Seite der Depression zu erreichen,*

Vollschiff ERATO im
Hamburger Hafen.
Sammlung Walter A.
Kozian



und gelangte schließlich am 27. IX bis südlich von 61° S-Br., ohne hier die ersehnten östlichen Winde zu finden. Erst am 3. Oktober holte der Wind über Süd nach Ost und blieb einige Zeit stetig, so daß das Schiff schnell nach Norden gelangen konnte.²² Die URANIA kam von Hamburg und ankerte nach 108 Tagen am 18. Oktober in Taltal, wie aus dem meteorologischen Tagebuch Nr. S. 6402 zu ersehen ist.

ERATO (II)

Auch B. Wenckes ERATO (II), die den 50. Breitengrad im Atlantik und im Pazifik jeweils am gleichen Tag wie die URANIA passierte, benötigte 33 Tage. Sie hatte mit Stürmen zwischen 9 und 11 Beaufort, vermischt mit Schnee und Hagel, zu kämpfen. Vier Mann des stählernen Vollschiffes wurden durch überkommene Seen schwer verletzt, drei weitere Besatzungsmitglieder durch die andauernde Kälte dienstunfähig. Am 28. September sank die Temperatur auf -10° , und es lagen 10 Mann der Besatzung an erfrorenen Händen und Füßen krank darnieder.²³ Trotzdem konnte Kapitän H. Kosmund die ERATO (II) nach 110 tägiger Reise ab Lizard, Ladehafen war Port Talbot, in den Hafen von Tocopilla segeln. Die bei C. Conell & Co. in Glasgow gebaute ERATO (II) war 1905 gerade 15 Jahre alt.



Das Bremer Vollschiif D.H. WÄTJEN in San Francisco. Archiv DSM

COPLEY

Der scharf gebaute dänische Klipper COPLEY, mit 1741 Registertonnen ein eher kleines Schiff, kreuzte 42 Tage südlich von Kap Hoorn. W. H. Potter & Son hatten im Jahr 1881 für Ismay, Imrie & Co. in Liverpool das eiserne Vollschiif vom Stapel gelassen. Jetzt befand sich die COPLEY im Besitz der Dänischen Reederei Actieselskab Fregatskibet Copleys Rederi des C. P. Holm, Heimathafen Nordby, Fanø.

D. H. WÄTJEN (III)

Das stählerne Vollschiif D. H. WÄTJEN (III) der Bremer Reederei D. H. Wätjen versiegelte am 29. Juni 1905 von Port Talbot mit Bestimmungshafen Pisagua. Von 37° S-Breite im Atlantik an, welche am 24. August auf 50° W geschnitten wurde, hatte das Vollschiif mit Stürmen der Stärke 8 bis 12 zu tun. Am 23. Oktober, nach einer Reisedauer von 116 Tagen, traf die D. H. WÄTJEN (III) in Pisagua ein. Die mittlere Dauer der Reisen von Lizard nach Pisagua lag bei 97,7 Tagen. Mit jeweils 72 Tagen hatten 1903 die HEBE und 1905 die HANS die kürzesten Reisen zu verzeichnen.²⁴ Die Rückreise mit einer Ladung Salpeter wurde am 31. Dezember von Caleta Buena aus angetreten. Die D. H. WÄTJEN (III) hatte die Bremer Reederei 1892 bei der Bremer Schiffbau AG in Vegesack geordert.

CELTIC MONARCH

Die englische CELTIC MONARCH, ein eisernes Vollschiif, welches nie durch rasche Reisen auf sich aufmerksam gemacht hatte, verbrachte gar 74 Tage vor Kap Hoorn²⁵ und hatte drei Tote zu beklagen. Sie segelte nach einer Gesamtreisedauer von 185 Tagen in den Hafen von San Francisco. Die CELTIC MONARCH war 1884 auf der Liverpooler Werft von T. Royden

& Sons vom Stapel gelaufen und sollte für die Anteilseigner der Einschiff-Reederei Celtic Monarch Ship Co. (R. Hughes Jones & Co.) noch gutes Geld verdienen.

SUSANNA

Mit 99 Tagen vor Kap Hoorn stellte das stählerne Vollschiiff SUSANNA der Reederei G.J.H.Siemers & Co. einen einsamen Negativrekord auf, der von keinem Segler mehr überboten wurde. Die SUSANNA war ein Produkt der bekannten Hamburger Werft Blohm & Voss. Sie lief 1892 vom Stapel und wurde von den Kapitänen D. Gerdau, W. Gerlitzky und Christian Theodor Jacob Schütt kommandiert. Als Kapitän Schütt die neue, 1904 bei William Hamilton & Co. gebaute Viermastbark KURT übernahm, folgte ihm auf der SUSANNA Kapitän Jürgens im Kommando nach. Christian Simons Jürgens wurde am 8. Oktober 1875 in Dunsum auf der Insel Föhr geboren. Er ging mit 15 Jahren zur See, diente auf Segelschiffen der Hamburger Reedereien F. Laeisz und Wachsmuth & Krogmann, machte sein Steuermannsexamen und wurde nach seiner Dienstzeit bei der Kaiserlichen Marine Dritter und Zweiter Steuermann auf Laeisz-Seglern. Nachdem er sein Kapitänspatent in der Tasche hatte, kam er als Erster Steuermann auf die SUSANNA.

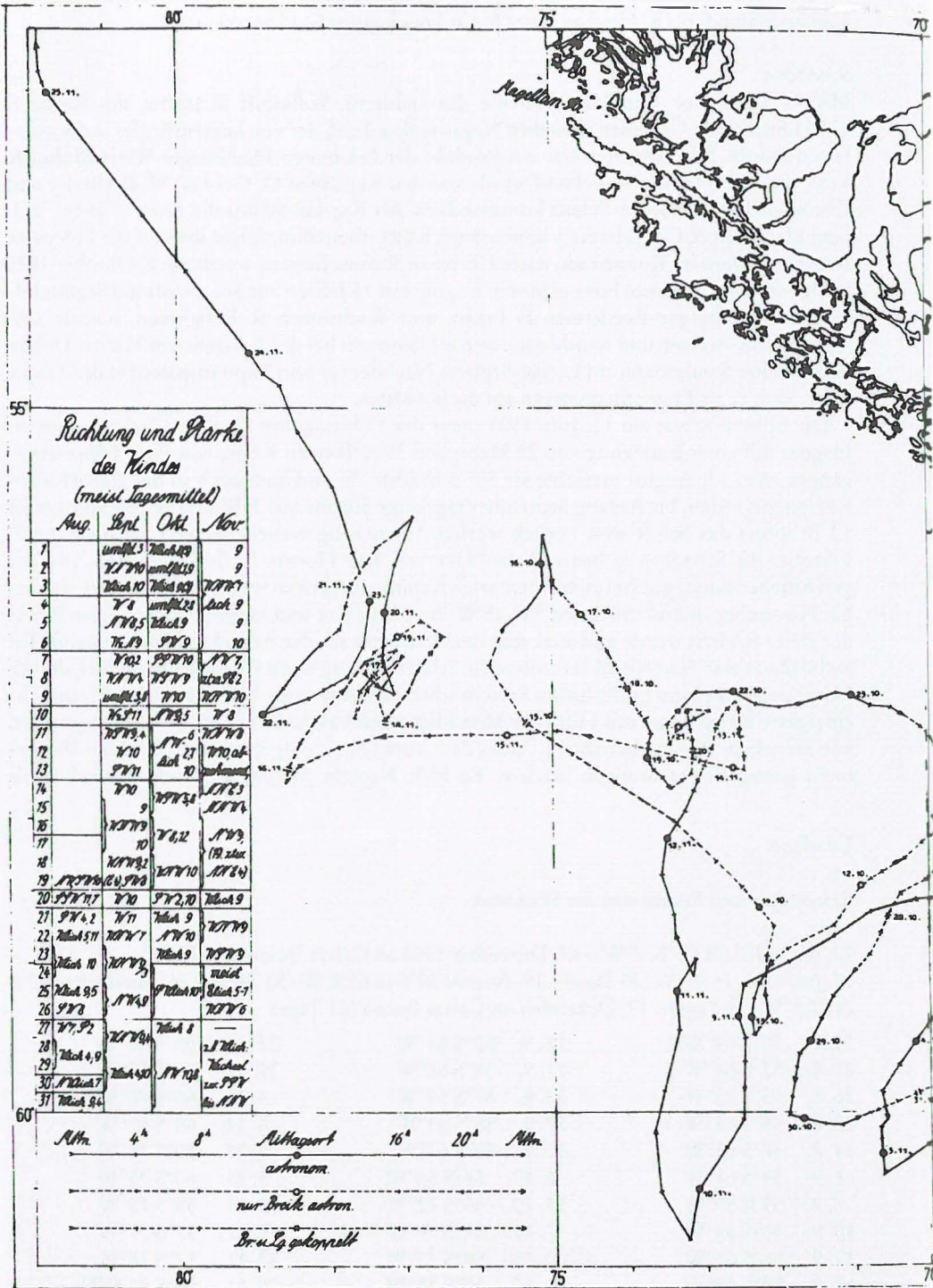
Die SUSANNA war am 11. Juni 1905 unter der Führung von Kapitän Christian Simons Jürgens mit einer Besatzung von 25 Mann und 3000 Tonnen Kohle von Port Talbot abgegangen. Am 19. August erreichte sie 50° S in 63,8° W und kam auch in der Kap Hoorn-Region gut voran, bis Anfang September tagelange Stürme aus NW und W mit Spitzen bis 12 Beaufort das Schiff weit zurück warfen. Hartnäckig weiterkruzend, gelangte am 7. Oktober die SUSANNA in bedrohliche Nähe von Kap Hoorn. In dem Bemühen, von der gefährlichen Küste gut frei zu bleiben, wich Kapitän Jürgens so weit nach Süden aus, daß am 10. November mit 60° 50'S und 73° 15'W der südlichste und zugleich entfernteste Punkt der Reise erreicht wurde und jetzt statt dem Land das aus der Antarktis herantreibende Eis zu fürchten war. Schon bald vermutete die Schiffsführung einen Chronometerfehler, der die Navigation zu einem gefährlichen Spiel machte. Leider war die Fähigkeit der Offiziere, ihr einziges Chronometer mit Hilfe der Mondstrecken²⁶ zu kontrollieren, *etwas eingetrostet*, wie Hermann Piening berichtete. Außerdem konnten sie aufgrund des schlechten Wetters nicht genug Beobachtungen machen. So hielt Kapitän Jürgens viel weiter westlich als

Tabelle 4

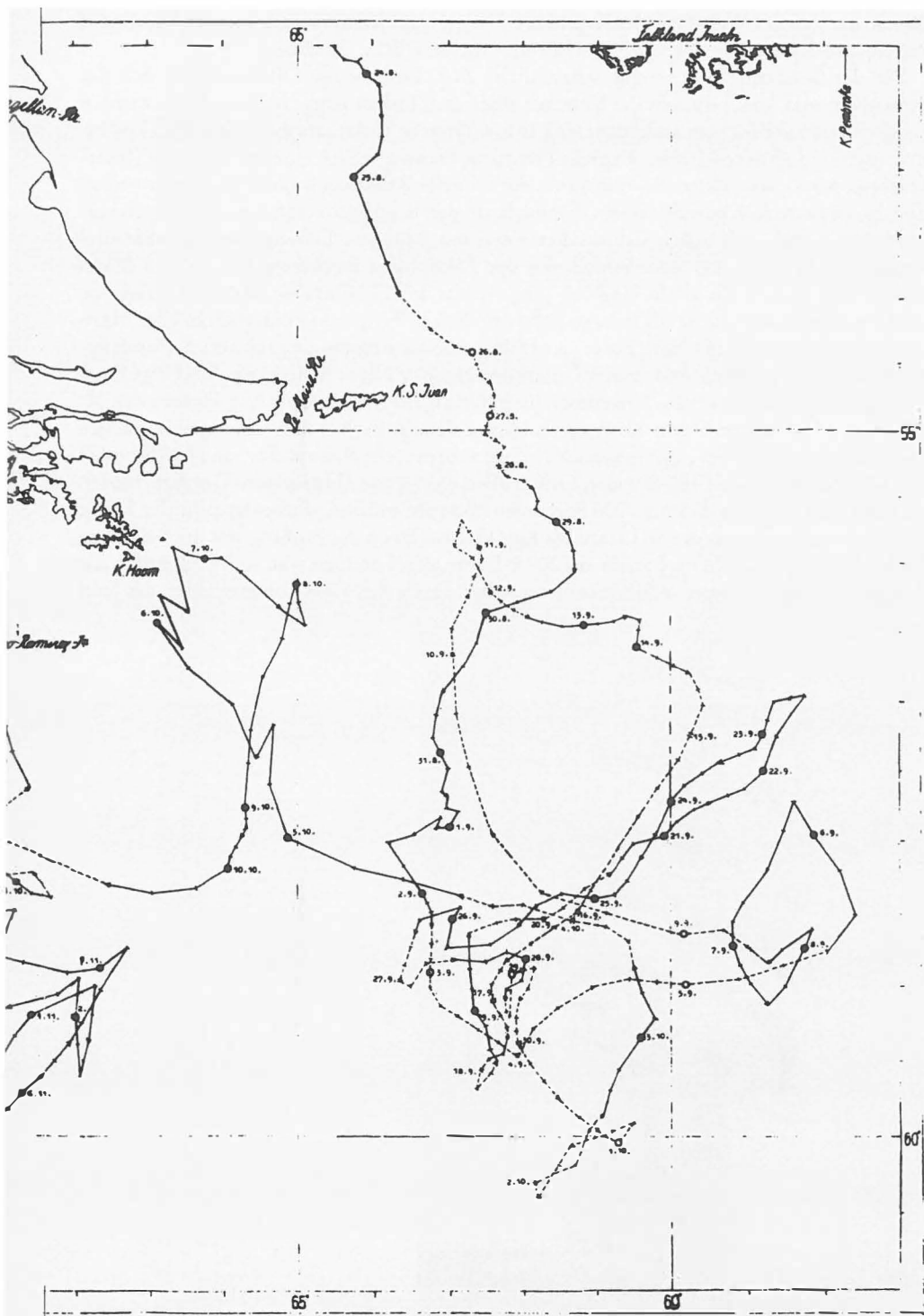
Reisedauer und Positionen der SUSANNA

12. Juni 1905 ab 50°N 7°W – 17. Dezember 1905 an Caleta Buena 188 Tage
 17. Juli Linie in 23°W (35 Tage) – 19. August 50°S in 63,8°W (33 Tage) – 26. November 50°S in 82,5°W (99 Tage) – 17. Dezember an Caleta Buena (21 Tage)

19. 8.	51°S 64°W	18. 9.	60°S 64°W	25. 10.	58°S 69°W
23. 8.	52°S 64°W	21. 9.	58°S 61°W	30. 10.	60°S 72°W
26. 8.	55°S 63°W	23. 9.	57°S 59°W	4. 11.	60°S 70°W
28. 8.	56°S 64°W	27. 9.	59°S 63°W	6. 11.	60°S 69°W
31. 8.	57°S 63°W	30. 9.	59°S 62°W	9. 11.	59°S 71°W
3. 9.	59°S 64°W	6. 10.	56°S 66°W	9. 11.	60°S 73°W
7. 9.	59°S 59°W	13. 10.	59°S 72°W	12. 11.	58°S 73°W
10. 9.	56°S 63°W	17. 10.	57°S 74°W	19. 11.	57°S 77°W
13. 9.	56°S 61°W	20. 10.	58°S 73°W	22. 11.	57°S 78°W
17. 9.	59°S 63°W	21. 10.	57°S 73°W	26. 11.	50°S 82,5°W



Treckkarte des stählernen Vollschißs SUSANNA um Kap Hoorn.



üblich, um von der Westküste der Kap Hoorn-Region auf jeden Fall gut frei zu bleiben und verlängerte dadurch die Kap Hoorn-Umrandung um etliche Wochen.

Für die Besatzung war es eine schreckliche Zeit. Der Zweite Offizier brach sich das Nasenbein und knackste sich die Knochen über dem linken Auge an, dem Koch wurden einige Rippen gebrochen, außerdem trug er noch innere Verletzungen davon. Den Leichtmatrosen und späteren Laeisz-Kapitän Hermann Piening wusch eine See unter die Reservespere, wo er, festgeklemmt, nur durch die schnelle Reaktion Kapitän Jürgens vor dem Tod durch Ertrinken bewahrt blieb. Piening hatte sich bei diesem Unfall an den Beinen verletzt. Nach und nach legten sich die Matrosen mit Brüchen, Erfrierungen, Skorbut und Typhus in die Koje, bis zum Schluß von der 25köpfigen Besatzung nur mehr 8 Mann arbeitsfähig waren. Zu allem Unglück ging bereits am 21. Oktober das Trinkwasser zu Ende, weiter sprang das Schiff leck, so daß es ab diesem Zeitpunkt zusätzlich zu aller Mühsal noch »pump-Schipp« hieß. Bei einem Halsemanöver richtete eine schwere See umfangreiche Schäden an Deck und in den Unterküften an. Zuletzt hatte es die SUSANNA doch noch geschafft, als sie am 26. November, nach 99tägigem Kreuzen vor Kap Hoorn, den 50. Breitengrad im Stillen Ozean überquerte. Hinter dem Vollschiff und seiner geschundenen Besatzung lagen 99 Tage, von denen an 80 Tagen stürmische Brise wehte, und 600 Stunden mit Windstärke 10 und 150 Stunden Orkan allen das Letzte abforderten. Um Kap Hoorn zu runden, hatte man diesmal 7200 Seemeilen absegeln müssen, dies entspricht der Länge des mittleren Seglerweges von Lizard bis Kap Hoorn. Doch die Prüfung war noch nicht zu Ende. Als die SUSANNA im Pazifik auf 20° S-Breite angekommen war, sollte eigentlich das Leuchtfeuer von Iquique in Sicht kommen, aber durch den Chronometerfehler, der jetzt



Vollschiff BRITISH ISLES.
Sammlung Walter A. Kozián

zur Gewißheit wurde, mußte die SUSANNA eine weitere Woche segeln, bis die Bergkette der Kordillieren ihnen die nahe Küste signalisierte. Am 17. Dezember, nach einer 189tägigen Reise ab Port Talbot, lief die SUSANNA in Caleta Buena, einem Salpeterhafen unmittelbar nördlich von Iquique, ein, wo die Kranken im Hospital versorgt wurden. Kapitän Jürgens konnte es sich als Verdienst anrechnen, daß niemand zu Tode kam oder schwer verletzt wurde.

Als die Deutsche Seewarte im Jahr 1907 in ihren »Annalen« eine Untersuchung mit dem Titel »Rund Kap Horn im September 1905« veröffentlichte, fehlte ein diesbezüglicher Reisebericht, denn die Seewarte hatte noch keine offizielle Kenntnis von den abenteuerlichen Vorfällen auf der SUSANNA. Das Schiff kehrte erst um die Jahreswende 1907/08, nachdem es vier Zwischenreisen absolviert hatte, nach Hamburg zurück. Und erst dann konnten die meteorologischen Tagebücher der Seewarte zur Auswertung übergeben werden.

BRITISH ISLES

Am selben Tag wie die SUSANNA verließ auch das englische Vollschiff BRITISH ISLES unter dem Kommando von Captain James Platt Barker und einer »mixed Crew« mit Ziel Pisagua den Hafen von Port Talbot. Die BRITISH ISLES hatte nicht viel mehr Glück als die SUSANNA, auch wenn ihre Reisezeit erheblich kürzer war. Es begann damit, daß Ende Juli ihre Kohleladung zu schwelen begann und nur mit Mühe gelöscht werden konnte. In der Kap Hoorn-Region setzten schwere Stürme, manche in Orkanstärke, dem Schiff zu. Die BRITISH ISLES vertrieb mit einer aufsässigen Mannschaft an Bord – sie hatte Captain Barker zur Umkehr aufgefordert, welches dieser, nach eigenen Angaben, in einem dramatischen Auftritt mit dem Revolver in der Hand ablehnte – bis in den »Eisbrei« auf 65° Südbreite. Nach langem Lavieren konnte sich das Schiff wieder freisegeln, um dann in einer schweren See alle vier Boote zu verlieren. Schließlich suchte Kapitän Barker doch Schutz hinter der Staaten-Insel, wo die Männer die Schäden in der Takelage notdürftig reparierten. Dann setzten Schiff und Mannschaft ihren Kampf gegen die Naturgewalten fort, bis sie nach 72 Tagen²⁷ die Hoorn umrundet hatten. Insgesamt forderte die Ausreise von der 29köpfigen Besatzung vier Todesopfer. Zwei Vollmatrosen ertranken, ein Engländer erlag seinen schweren Verletzungen, und in Pisagua starb noch ein schwedischer Seemann an der Ruhr. Dieser Blutzoll – in Barkers und Jones' Erinnerungen wird er noch größer angegeben – ist im Logbuch, dem »Death Log«²⁸ Kapitän Barkers, welches sich bis heute erhalten hat, verzeichnet. Am 28. Oktober traf die BRITISH ISLES 139 Tage, nachdem sie Port Talbot verlassen hatte, in Pisagua ein.

Nothafen auf den Falkland-Inseln

Port Stanley auf den Falkland-Inseln steuerten die BEACON ROCK, weiter die EMILIE, die M. E. WATSON – 5. Juni ab Cardiff nach Antofagasto, 167 Tage ab Cardiff – und die GUNFORD an. Auch die PARNASSOS setzte ihren Kurs auf Stanley ab, mußte aber vor der schwierigen Einfahrt kapitulieren und segelte nach Montevideo weiter.

BEACON ROCK

Am 31. Mai 1905 verließ die voll beladene BEACON ROCK (1917 BRT)²⁹ den Hafen von Liverpool. Captain J. Wilson, der dem seit 1894 amtierenden Captain R. Hughes in der Schiffsführung nachgefolgt war, hoffte, sein Ziel, den Hafen von Victoria in British Columbia, in etwa fünf Monaten zu erreichen, lag doch die mittlere Dauer der Ausreisen zwischen 140 und 145 Tagen. Aus heutiger Sicht schien Captain Wilson etwas zu optimistisch gewe-

sen zu sein, denn, wie Basil Lubbock schreibt, war keine der »Rocks« für ihre Geschwindigkeit berühmt geworden.

Das stählerne Vollschiiff BEACON ROCK³⁰ war 1892 als Baunummer 298 bei A. Rodger & Co. in Port Glasgow für James Cornfoots Glasgower »Rock Line« vom Stapel gelaufen. Cornfoot bereederte unter anderem die Vollschiiffe GANTOCK ROCK (ex MACLEOD), INCHAPE ROCK, CASTLE ROCK und RED ROCK.³¹ Die BEACON ROCK war zu 1917 BRT und 265.5 x 40.0 x 23.0 ft vermessen, hatte eine 28 Fuß lange Back und eine 37 Fuß lange Poop.

Bis zur Kap Hoorn-Region ging die Reise bei gutem Wetter problemlos vonstatten, bis die BEACON ROCK am 5. August 1905 erstmals in die Bahn der Weststürme, die in diesen Monaten um Kap Hoorn tobten, geriet. Am 11. August schrieb Captain Wilson in das Logbuch: *Wütender Sturm, berg hohe See, Schiff unter drei Untermarssegel und Unterstagesegel. Schiff rollt heftig und nimmt gefährlich viel Wasser über, welches dauernd das Deck überflutet. Um 6 Uhr morgens brach eine heftige See über die Poop, zerfetzte das Schauerkleid und verbog die Relingstützen an der Steuerbordseite. Um 10 Uhr 30 brach eine schwere See über das Vordeck, zertrümmerte den Schweinestall und einige Teile der Decksausrüstung und schwemmte die Trümmer über Bord. Der Bootsmann wurde durch Seeschlag schwer verletzt, den Steward brachte ebenfalls eine See zu Fall und er konnte nur bewußtlos geborgen werden.*³² Ab diesem Unglückstag löste ein Sturm den nächsten ab. Diese Stürme waren von eisiger Kälte und Schneeschauern begleitet, die aus der Takelage eine kompakte Masse aus Eis, Tauwerk und Blöcken machten. Die Besatzung litt unsäglich in der »freezing hell of the Hoorn«. Erfrierungen und Knochenbrüche waren an der Tagesordnung.

Im weiteren Verlauf der Reise drückte eine gigantische See die Backbordseite des stählerne Deckshauses ein, räumte die Kombüse aus und machte aus drei der vier Schiffsboote Kleinholz. Die Obermarssegel wurden aus den Lieken geblasen, und die schweren Schotenketten der Untermarssegel rissen. Mit diesen Beschädigungen und einer fast arbeitsunfähigen Besatzung sah sich Captain Wilson gezwungen, umzukehren und Port Stanley auf den Falkland Inseln anzusteuern. Am 10. September traf der havarierte Segler im Nothafen ein. Fünf Monate verbrachte die BEACON ROCK auf den Falklands, bis die Reparaturarbeiten beendet waren. Als Ersatz für die zerstörten Rettungsboote erhielt sie jene der gestrandeten KIRKHILL. Dann segelte sie erneut um Kap Hoorn, geriet zwar in die Eistrift, verbunden mit starkem Nebel, aber gute Winde brachten sie rasch in den Pazifik, und sie passierte nach guter Reise Cape Flattery. Elf Monate, einschließlich des Reparaturaufenthaltes, hatte die Ausreise gedauert.

EMILIE

Das eiserne Vollschiiff EMILIE ex BRITISH AMBASSADOR war ein alter Juteclipper von extrem scharfer Bauart, ein Meisterstück englischer Schiffbaukunst der frühen siebziger Jahre³³, und befand sich seit 1894 im Besitz der Bremer Reederei E. C. Schramm. Die EMILIE verließ am 15. Mai 1905 den River Tyne, passierte vier Tage später, am 19. Mai, Lizard und segelte hinaus in den Atlantik. Die BRITISH AMBASSADOR war 1873 bei Potter & Hodgkinson in Liverpool für die Liverpoolscher Reederei British Shipowners vom Stapel gelaufen. Im Jahr 1905 war das Ziel der EMILIE, welches Kapitän H. Wilms anzusteuern hatte, Portland/Oregon. Am 13. Juli umbrausten die EMILIE auf 58° S 68° W Stürme mit Windstärken bis zu 11 Beaufort. Am 2. August auf 57° S 71° W verzeichnete das meteorologische Tagebuch erneut 11 Beaufort. Die EMILIE erlitt in der Folge schwere Beschädigungen und lief am 10. September, nach einer 118tägigen Reise Port Williams auf den Falklands als Nothafen an.

Nach den nötigen Reparaturarbeiten konnte das Vollschiiff am 6. Januar 1906 erneut den Kampf mit Kap Hoorn aufnehmen. Am 8. Januar sichtete man auf 55° S 59° W einen Eisberg, und am 8. April, 92 Tage ab Port Williams, erreichte die EMILIE endlich den Hafen von



Die stählerne Bark PAUL ISENBERG. Archiv DSM

Portland. Die Gesamtreisedauer betrug 117 Tage. Die EMILIE wurde nach einem wechselvollen Schicksal erst 1928 als portugiesische DABEJA abgewrackt.

CAP HORN

Die stählerne Bark CAP HORN, 1896 als NITHSDALE bei Russell & Co. in Port Glasgow vom Stapel gelaufen, befand sich nur für diese Reise im Besitz der Hamburger Reederei August Bolten. Die CAP HORN, Kapitän F. Thomas, passierte am 22. Mai 1905 ausgehend Lizard und schnitt am 1. August auf 62,8° W den 50. Breitengrad im Atlantik. Trotz ihres symbolträchtigen Namens benötigte sie 51 Tage bis zum 50. Breitengrad im Pazifik. Am 28. September lief sie nach 129 Tagen ab Lizard, von den Stürmen schwer zerzaust, Talcahuano als Nothafen an.

PAUL ISENBERG

Die stählerne Bark PAUL ISENBERG der Bremer Reederei J. C. Pflüger & Co., Kapitän D. W. Janssen, passierte am 7. August Lizard und trat am 10. September in die Kap Hoorn-Region (50° S 65° W) ein. Stürme bis 12 Beaufort machten ihr derart zu schaffen, daß sie am 30. Oktober, 84 Tage ab Lizard, Port Stanley als Nothafen anlaufen mußte. Erst am 19. Februar 1906 konnte sie die Reise nach Honolulu fortsetzen. Die PAUL ISENBERG stammte aus Irland. Ab 1887 baute C. J. Bigger auf Foyle Shipyard in Londonderry eine Serie von 7 stählernen Barken in der Größenordnung von 1,241 tons, und 266 Fuß Länge. Der MAIDEN CITY (1887) folgten 1888 CUPICA und PAUL ISENBERG, 1889 CAMPHILL und COUNTY OF ANTRIM und 1891 SILVERSTREAM und CRAIGLANDS.³⁴

GUNFORD

Auch die 1892 bei Scott & Co. in Greenock erbaute Viermastbark GUNFORD hatte unter den extremen Wetterbedingungen und einer schwer regierbaren Mannschaft zu leiden. Sie

war am 16. Juni 1905 von Port Talbot nach Iquique abgegangen. Doch vor der Hoorn weigerte sich die Besatzung, die Reise fortzusetzen. Nach einem Bericht von Lloyd's traf der Viermaster im Oktober 1905 mit Ruderschaden und einer »aufsässigen Besatzung« auf den Falkland-Inseln ein. Captain Arthur W. E. Gomm, der Erste Offizier James Steward und der Zweite Geo. M. Stevenson waren ihrer nicht Herr geworden. Captain Gomm schrieb am 11. September 1905 auf 55° S 64° W folgendes in sein Logbuch: *In Anbetracht der feigen Art, in der sich die Crew benimmt, indem sie sich krank melden mit weiter keinen Beschwerden als kalten Händen und Füßen (zeitweise fehlen zehn Mann gleichzeitig), entschied ich mich, für eine Gerichtsverhandlung nach den Falklands abzulaufen. Ich fürchte auch, daß die paar Mann, die sich dem Schiff gegenüber loyal verhielten, bald am Ende sein würden.*³⁵ Am 16. Dezember verließ die GUNFORD wieder Stanley und traf am 25. Januar 1906 in Iquique ein. Knapp zwei Jahre später, am 13. Dezember 1907, strandete sie mit einer Ladung Patent fuel und Koks auf der Fahrt von Hamburg nach Santa Rosalia am Fogo Riff nahe Macao und ging total verloren.

Nothafen Montevideo und Rio de Janeiro

PARNASSOS

Auf dem Vollschiiff PARNASSOS der Hamburger Reederei B. Wencke Söhne, das sich auf der Reise von Port Talbot nach Iquique befand, waren am 6. September von der 25köpfigen Besatzung nur noch neun Mann dienstfähig. Kapitän A. Behnert setzte daher Kurs auf Port Stanley ab, um hier ärztliche Hilfe in Anspruch zu nehmen. Am 9. September signalisierte die PARNASSOS mit Pembroke Light, Port Stanley, und bat um die dringende Entsendung eines Arztes, da bereits sechs Besatzungsmitglieder an Beriberi verstorben waren.³⁶ Doch war bei dem schlechten Wetter die verbliebene Mannschaft nicht mehr in der Lage, den Segler in den Hafen zu bringen. So war man gezwungen, nach Montevideo auszuweichen, wo das Schiff am 24. September, 114 Tage nach der Abfahrt von Port Talbot, ankam. Das stählerne Vollschiiff war 1894 bei Russell & Co. in Port Glasgow für B. Wencke Söhne vom Stapel gelaufen. Die PARNASSOS gelangte 1906 in den Besitz der Rhederei Actiengesellschaft von 1896. Sie strandete am 18. April 1913 im Tau des Schleppers T. A. JOLLIFFE auf den Nordwestgründen von Terschelling und wurde total wrack.

PITLOCHRY

Der einzige Laeisz-Segler, der in diesem Winter schweren Schaden nahm, war die Viermastbark PITLOCHRY unter Kapitän Jessen. Carl Victor Jessen war ein erfahrener Kapitän, der vor der PITLOCHRY, die er 1902 übernahm, schon die Bark PIRAT und das Vollschiiff PALMYRA der Hamburger Reederei F. Laeisz geführt hatte. Die stählerne Bark PITLOCHRY versegelte am 26. Juni von Hamburg und passierte nach guter Reise am 23. August Staatenland. Dann war ihr Glück zu Ende. Am 3. September verlor sie im Orkan alle stehenden Sturmsegel. Als am 13. September die neu angeschlagenen Segel ebenfalls aus den Lieken flogen, war Kapitän Jessen gezwungen, wegen nicht mehr ausreichender Segel umzukehren und Montevideo anzulaufen. Doch bevor die PITLOCHRY den schützenden Hafen erreichte, mußte sie zwischen dem 24. und 25. September erneut einen vollen Orkan abwettern, bei dem Groß- und Fockmast sowie der Klüverbaum über Bord gingen und der Kreuztopp schwer beschädigt wurde. Am 6. Oktober ankerte die PITLOCHRY auf der Reede von Montevideo, nachdem Kapitän Jessen am Vortag die Hilfe des englischen Dampfers JUMNA in Anspruch genommen hatte, da seine Männer zu erschöpft waren, um das Schiff in den sicheren Hafen bringen zu können.³⁷ Monatelang blieb der Havarist in Montevideo liegen,

Tabelle 5

Einige Positionen der
PITLOCHRY ab dem
23. August 1905

23. August	53°S 65°W
25.	57°S 66°W
29.	59°S 67°W
3. September	59°S 69°W
5.	59°S 68°W
7.	59°S 65°W
8.	57°S 65°W
10.	57°S 66°W
12.	58°S 65°W
14.	57°S 64°W
15.	56°S 63°W
19.	52°S 53°W
25.	40°S 50°W

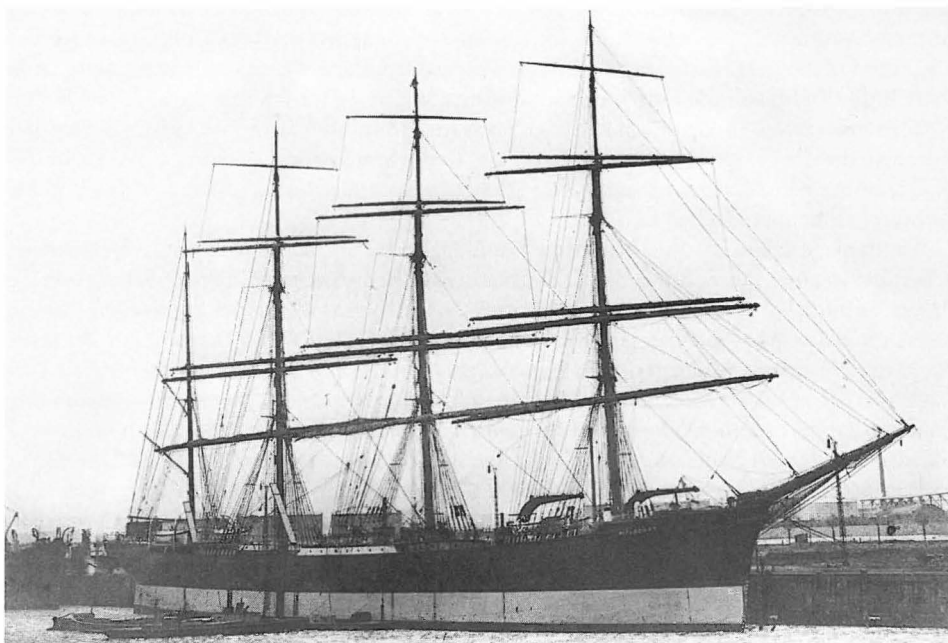
da zu allem Unglück der Dampfer mit den aus Deutschland gesandten Reservespielen verloren ging. Schließlich konnte die PITLOCHRY doch zur Westküste segeln und kehrte im Frühjahr 1907 mit einer Ladung Salpeter von Talcahuano nach Hamburg zurück. Vielleicht auch unter dem Eindruck dieser Pechsträne zog sich Kapitän Jessen von der Seefahrt zurück. Ein meteorologisches Tagebuch über die weitere Reise Montevideo–Westküste–Talcahuano–Hamburg hatte er nicht eingesandt.

Im Auszug aus dem meteorologischen Tagebuch³⁸ stellt sich der erste Teil der Ausreise folgendermaßen dar: Elbe ab 25.6. – Lizard 2.7. (7 Tage) – 15.9. 56°S 63°W (82 Tage) – 25.9. 40°S 50°W – 6.10. an Montevideo.

Der PITLOCHRY, 1894 bei A. Stephen & Sons in Dundee als Baunummer 96 vom Stapel gelaufen, standen noch einige Dienstjahre bevor. Am 28. November 1913 wurde sie unter Kapitän Heinrich Horn im Englischen Kanal von dem Liverpooler Dampfer BOULAMA gerammt. Obwohl sie rasch sank, konnten sich alle Besatzungsmitglieder retten. *Die Führung der PITLOCHRY trifft keine Schuld an dem Unfall*, stellte das Seeamt fest.

HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE

Auch das Schulschiff des Norddeutschen Lloyd, die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE wurde von den Kap Hoorn-Stürmen arg in Mitleidenschaft gezogen; allerdings ohne Verlust an Menschenleben. Die stählerne Viermastbark war am 30. Oktober 1894 als ALBERT RICK-



Viermastbark PITLOCHRY. Foto: Willi Holthusen. Archiv DSM



HERZOGIN SOPHIE
CHARLOTTE,
Schulschiff des Nord-
deutschen Lloyd.
Archiv DSM

MERS bei der Rickmers Werft in Geestemünde vom Stapel gelaufen. Sie war die erste Viermastbark, die Rickmers baute. 1899 kaufte der Norddeutsche Lloyd die ALBERT RICKMERS an, ließ sie zum frachtfahrenden Segelschulschiff umbauen und setzte sie als HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE wieder in Fahrt. Unter dem Kommando von Kapitän Emil Zander, der 1902 die Führung des Schiffes von seinem Vorgänger Georg Warneke übernommen hatte, verließ die Viermastbark mit einer Stammbesatzung und 51 Kadetten an Bord am 5. Juli 1905 Bremerhaven. Ihre gemischte Ladung war für Honolulu bestimmt. Anfang September durchsegelte die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE die Straße von Le Maire. Um 23 Uhr des 6. Dezember hatte Kapitän Zander die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE auf 57°S 67°W bei schwerem Sturm beidrehen müssen.

Was dann geschah, darüber berichtete Kapitän Zander in einer Chronologie der dramatischen Zerstörung des Schiffes durch die Naturgewalten: *Nachdem wir die Straße von Le Maire vormittags den 6. September 1905 bei steifem Nord-Westwind durchsegelt hatten, setzten wir den Kurs gut frei von Kap Hoorn. Im Laufe des Nachmittags nahm der seine Richtung ein wenig ändernde Wind zum Sturm (Windstärke 10) zu. Wir drehten 11 Uhr nachts das Schiff über Backbord-Halsen vor Untermarssegeln bei, um nicht näher an den niederen Luftdruck zu gelangen und bei dem zu erwartenden Ausschlagen des Windes nach SW den Wind in die Segel und das Schiff besser auf die See zu bekommen. Um 1 Uhr nachts sprang der Wind in schwerer Bö (Windstärke 12) nach West, die drei neuen Untermarssegel zerrissen bei dem gewaltigen Anprall gleichzeitig in Fetzen, die Großuntermarsrah brach in Rackklau ab und stürzte auf Großrah und Großstag, wo sie glücklicherweise in ihren Schootenketten hängen blieb und nach mehrstündiger schwerer Arbeit gelaicht werden konnte. Mittlerweile wütete der Sturm mit Orkanstärke andauernd weiter, eine Schneebö jagte die andere, und die gewaltig hohe, wilde See hielt das Vorschiff fast beständig unter Wasser. Der Wind war leider nicht bis SW, sondern nur bis West gesprungen, das Schiff lag somit trotz*

Sturmbesan und Sturmbesanstagegel, die ausgehalten hatten, meist dwars Sees und holte manchmal bis 30 Grad nach Backbord und 40 Grad nach Steuerbord über. Zur Berubigung der Wellen hatten wir andauernd Ölbeutel außenbords und brauchten außerdem Öl aus allen Klosett- und Badeleitungen. Gegen 8 Uhr vormittags ging während einer schweren Bö in folge besonders heftigen Überholens die Takelage teilweise über Bord. Zuerst brachen im Vortopp die Backbord-Royal- und Skysegel-Pardunen, die Vorbramstenge mit sämtlichen Rahen schlug nach Lee, und Rahen und Stenge zerbrachen hierbei in mehrere Stücke, die meist oben in der Takelage hängenblieben. Im Großstopp brachen anfänglich ebenfalls die Backbord-Royal- und Skysegel-Pardunen, Bramstenge und Rahen schlugen nach Lee über, und durch den gewaltigen Schlag zerissen die Schraubbolzen der Wantenschrauben an den Backbord-Stengepardunen, so daß auch die Großstenge, eben oberhalb des Mars abbrach und mit sämtlichen Rahen von oben kam. Durch den Fall des Großstopps wurde auch die durch das Kreuzroyalstag mit demselben verbundene Kreuzroyalstenge nebst Rah von oben gerissen, und zerschlugen die herabstürzenden Teile den Rackkran der Kreuzunterbramrah. Auch im Kreuztopp brach die Luv-Royalpardune.

Sofort wurden alle Mann an Deck beordert und auf Achterdeck in Sicherheit gebracht, damit niemand durch die herunterfallenden Stücke der Takelage erschlagen würde, und sofort wurde mit dem Laschen der Takelagereste begonnen. Die größte Gefahr für das Schiff bedeutete der Großstopp, der teilweise außenbords hing und beim Überholen des Schiffes mit furchtbarer Gewalt gegen die Schiffseite schlug, so daß diese jeden Augenblick leck springen konnte. Nach dreistündiger schwerer Arbeit waren Rahen und Maststücke im Großstopp vermittels Trossen provisorisch gelascht oder weggekappt, so daß das Schiff vorläufig nicht mehr leck gestoßen werden konnte. Während dieser Arbeit am Großstopp brachen andauernd Seen über das Vordeck, und die Leereling war meist unter Wasser, so daß mit beständiger Lebensgefahr gearbeitet werden mußte. Noch besonders erschwerend und lähmend wirkte hierbei die Temperatur des Wassers, die kaum plus 1 Grad Celsius betrug. Gegen 12 Uhr mittags hatten wir auch im Vortopp alles soweit gelascht und aufgeklart, daß die Vorrähen vierkant geholt werden konnten. Auch im Kreuztopp waren Rahen und Stenge einigermaßen gelascht worden. Das Wetter war mittlerweile etwas handiger geworden und die Böen seltener. Da der gelaschte Großstopp eine beständige Gefahr für das Schiff bedeutete, und die Vorrähen vorläufig nicht weiter gebrast werden konnten, so wurde im Schiffsrat beschlossen, einen Nothafen aufzusuchen.

Das Verhalten der Kadetten verdient alle Anerkennung. Nächst dem Willen eines Höheren, ist es der Ausdauer und kaltblütigen Todesverachtung, mit der alle Schiffsoffiziere, die Obermatrosen und die Kadettenmatrosen ihre Pflicht getan haben, zuzuschreiben, daß das Schiff vor großem Unheil bewahrt geblieben ist.³⁹

Am 18. September ankerte die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE auf der Reede von Montevideo. 75 Tage hatte die Reise bis zum Nothafen gedauert. Für den Norddeutschen Lloyd war es eine Selbstverständlichkeit, den havarierten Segler wieder instandzusetzen. Mit einem Dampfer kamen die Stengen des gerade in Bau befindlichen Fünfmasters R. C. RICKMERS nach Montevideo. Nach fünfmonatigen Reparaturarbeiten, am 24. Februar 1906, war die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE wieder seeklar. Erneut ging es um Kap Hoorn, wo am 21. März auf der pazifischen Seite (50° S 79° W) ein Sturm mit Windstärke 12 die neue Takelage einer Prüfung unterzog, die sie mit Bravour bestand. Am 20. Mai 1906, 85 Tage ab Montevideo, lief das Schulschiff in Honolulu ein.

PENRHYN CASTLE

Die kleine, 1890 bei Charles Hill im Albion Dockyard, Bristol als Baunummer 15 vom Stapel gelaufene Stahlbark PENRHYN CASTLE, 1367 tons, segelte von Europa nach Antofagasta,

als sie mit schlecht gestauter Ladung und schweren Schäden an Deck und in der Takelage ebenfalls nach Montevideo zurückkehren mußte.⁴⁰ Die Bark war mit ihrer Ladung aus Eisenbahnschienen, Zementfässern, Ankerketten, Ankern, Maschinenteilen und großen Schrauben zu steif. Sie schlingerte derart, daß schon im NO-Passat die Großbramstenge von oben kam. Es wurde eine neue Stenge aufgebracht, aber das Schiff war vor Kap Hoorn kaum zu handhaben. Nach einigen Wochen endloser Plackerei forderte die Mannschaft Captain A. E. Higgins auf, umzukehren und einen Nothafen anzulaufen. So kehrte man nach Montevideo zurück. Die Ladung wurde neu gestaut und das Rigg instandgesetzt. Nach einer guten Reise kam die PENRHYN CASTLE in 47 Tagen in Antofagasta an.

PENGWERN

Die PENGWERN lief ebenfalls Montevideo als Nothafen an. Captain Jones sollte das eiserne Vollschiß von Rotterdam nach Coquimbo segeln, als sich ihm die Naturgewalten entgegenstellten. Die PENGWERN stammte von den Helgen von Russell & Co., Greenock. Sie lief 1882 vom Stapel und war zu 1648 BRT und 256.1 x 38.2 x 22.7 ft vermessen.

SCOTTISH ISLES

Auch die SCOTTISH ISLES mußte in diesem Jahr notgedrungen in Montevideo einlaufen. Das 1883 bei T. Royden & Sons in Liverpool für W. H. Roos & Co. gebaute eiserne Vollschiß war beim Auslaufen im Tau seines Schleppers auf Grund geraten. Der Rumpf zeigte keine erkennbaren Schäden, was Captain Barney Stone veranlaßte, die Reise fortzusetzen. Doch in den schweren Kap Hoorn-Seen fingen die Plattenstöße zu »weinen« an. Zuerst schien es, als ob die Leckage mit der Schiffspumpe in Schach gehalten werden konnte. Die SCOTTISH ISLES segelte bis 60° Südbreite. In der nassen Hölle schlug eine schwere See in die Wohnräume der Aufbauten und ließ sie vollaufen. Auch die Kombüse hatte ihren Teil abbekommen. Doch das Schlimmste waren Lecks im Unterwasserschiff, die sich verstärkten, und Captain Stone war gezwungen, einen Nothafen anzulaufen. Port Stanley kam nicht in Frage, denn es verfügte über keinerlei Dockmöglichkeiten. So mußte die SCOTTISH ISLES bis Montevideo zurücksegeln. Im erneuten Anlauf benötigte das eiserne Vollschiß sechs Wochen, bis es endlich Cape Stiff umrundet hatte. 14 Tage später ankerte man in Valparaiso.

KILMALLIE, RIVER INDUS und FRANÇOIS

Auch weitere Segler wurden vorerst durch die Stürme vor Kap Hoorn zurückgeschlagen und liefen Montevideo an: die in Glasgow beheimatete Stahlbark KILMALLIE auf der Reise vom Tyne nach einem kalifornischen Hafen (152 Tage bis Nothafen), die eiserne Bark RIVER INDUS, die etwa 150 Tage von ihrem unbekannt gebliebenen Ausgangshafen bis Montevideo unterwegs war. Die FRANÇOIS der französischen Reederei Georges Ehrenberg brauchte ebenfalls 150 Tage bis Montevideo. Diese Bark des Typs C. A. war am 25. August 1900 bei Atel. & Chantiers de la Loire vom Stapel gelaufen. Sie transportierte Kohle, Salpeter und Getreide; auch Ballastreisen waren nichts Ungewöhnliches. Nach schnellen und langsamen Reisen – 1906 dauerte die Rückreise von San Francisco nach Queenstown 202 Tage – kam am 10. August 1915 ihr Ende. Mit einer Ladung Weizen auf der Heimreise von Portland/Oregon nach Queenstown wurde sie 60 Meilen südwestlich von Fastnet durch das deutsche U-Boot U-35 versenkt.⁴¹

SWANHILDA

Die stählerne Viermastbark SWANHILDA war vom Clyde nach Coquimbo bestimmt. Doch statt in den Salpeterhafen zu gelangen, lief sie Rio de Janeiro als Nothafen an, den sie 136 Tage ab dem Clyde erreichte.

Verschollen

Das wohl schlimmste Schicksal erlitten jene Segler, die seit damals verschollen sind. Niemand kennt ihren Untergangsort, kann sagen, ob es schnell gegangen ist oder Überlebende noch tagelang in den Booten gegen das unausweichliche Ende kämpften. Als »Posted missing« gemeldet sind das eiserne Vollschiiff *BAY OF BENGAL* auf der Ausreise von Cardiff nach Taltal und die heimkehrenden Segler *GLENBURN* von San Francisco nach Liverpool, *ALCINOUS* von Lobos d’Afuera nach Antwerpen und die *PRINCIPALITY*, Captain John Parry, von Junin nach Rotterdam.⁴²

Um Kap Hoffnung

Nachdem die französische *DUCHESS DE BERRY*, »das Schiff, das die Ecke nicht nehmen konnte«, sechs Wochen vergeblich vor der Hoorn gegen westliche Winde gekreuzt hatte, wählte ihr Kapitän den längeren, aber bei dieser Wetterlage erfolgversprechenderen Weg um das Kap der Guten Hoffnung. Am 2. November 1905, nach einer Gesamtreisedauer von 195 Tagen ab Swansea, ging das stählerne Vollschiiff, das sich auf seiner zweiten Ausreise befand, glücklich in San Francisco vor Anker. Die *DUCHESS DE BERRY* wurde 1902 bei Chantiers Maritimes du Sud-Quest in Bordeaux für die in Nantes beheimatete Reederei R. Guillon & Co. fertiggestellt. Während ihres kurzen Lebens war sie weder für R. Guillon noch für die Société d’Armement l’Océan in Nantes, an die sie 1904 verkauft wurde, ein Gewinn. Ihre Jungfernfahrt begann 1902 mit einer Ladung Kohle in Penarth, San Francisco war das Ziel. Aber sie schaffte es nicht, die Hoorn zu runden. Das stählerne Vollschiiff drehte Richtung Kap der Guten Hoffnung ab. Am 10. September 1902 lief die *DUCHESS DE BERRY* in die Tafelbucht ein – leck, unter Verlust eines Teils der Ladung, mit eingeschlagenem Schanzkleid und um drei Rettungsboote ärmer. Es dauerte einige Monate, bis sie ihre Reise nach Frisco fortsetzen konnte. Auf ihrer dritten und letzten Reise verließ sie am 12. Juli 1906 den Tyne, lief Cherbourg an und versegelte am 21. Juli nach Frisco. Doch am 19. Oktober war an der Ostküste von Staaten-Land ihre kurze Laufbahn zu Ende. Es war ein Nebeltag, als sie auf Penguin Rock, nahe St. Johns Bay strandete und wenig später sank. Zum Glück konnten sich Kapitän Gautier de Kerimoral und seine Besatzung retten.⁴³

Weitere Reisen rund Kap Hoorn

Zwei stählerne Barken der französischen Reederei Soc. Anon. des Voiliers Nantais hatten extrem lange Ausreisen nach San Francisco zu verzeichnen. Die 1898 bei Chantiers de la Loire in Nantes vom Stapel gelaufene *MAC MAHON* war 212 Tage von Swansea nach San Francisco unterwegs. Die *AMIRAL COURBET* segelte 195 lange Tage von Europa nach San Francisco. Die Segler unter dem »red duster«⁴⁴ waren ebenfalls nicht vom Glück begünstigt. Das stählerne Vollschiiff *WHITLIEBURN* kam so wie die *CELTIC MONARCH* nach 185 Tagen in Frisco an. Das statistische Mittel der Ausreisen nach der Stadt am Golden Gate lag bei 133,6 Tagen. Die *ALTAIR* schaffte es 1903 sogar in 98 Tagen, die längste für die Periode 1893–1904 ermittelte Reise dauerte 185 Tage, was von den vorgenannten Schiffen durchaus erreicht und von einigen noch übertroffen wurde.

Weiter noch als bis Kalifornien hatte es die englische Stahlbark *BRENDA*, die 1905 unter dem jungen Captain James S. Learmont mit 127 Tagen von Hamburg nach Honolulu eine gute Zeit heraussegelte.⁴⁵ Die mittlere Reisedauer ab Lizard lag damals bei 133,2 Tagen. Die zwei kürzesten Reisen der Jahre 1893 bis 1904 mit je 102 Tagen gehen auf das Konto des stählernen Vollschiiffes *MARIE HACKFELD* (Reisejahr 1899) der Bremer Reederei J. C. Pflüger und der *HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE* (Reisejahr 1904).⁴⁶

Für Segler, die nach einem Westküstenhafen bestimmt waren, hatte die Deutsche Seewarte aus den bis 1904 eingelangten meteorologischen Tagebüchern folgende Reisezeiten errechnet: Die mittlere Dauer der Ausreisen von Lizard nach Talcahuano lag bei 87,1 Tagen, für das etwas weiter nördlich gelegene Valparaiso interessanterweise nur bei 82,5 Tagen und für Iquique bei 88,5 Tagen. Als »rasche Reisen« von Lizard nach Valparaiso galten Zeiten unter 80 Tagen. Die Realität des Jahres 1905 bescherte den Kap Hoorn-Seglern sehr lange, aber auch etliche rasche Reisen.

Von einigen Seglern, die von Port Talbot zur Westküste segelten, ist der genaue Bestimmungshafen nicht bekannt geworden. Das in London beheimatete eiserne Vollschiff HILSTON segelte 143 Tage von Port Talbot nach einem Westküstenhafen, das stählerne Vollschiff BEN LEE war 139 Tage unterwegs, und das italienische Vollschiff CAVALIERE CIAMPA benötigte 135 Tage.

Die italienische GIUSEPPE D'ABUNDO gehörte zu den etwa 100 englischen »second hand Seglern«, die um die Jahrhundertwende von italienischen Reedern angekauft wurden. Kapitän C. Monti segelte sie in 185 Tagen vom Tyne nach Valparaiso. Die jetzt in Neapel beheimatete Stahlbark war 1885 als MARION CROSBIE bei A. McMillan & Son in Dumbar-ton vom Stapel gelaufen und wurde von Emanuele D'Abundo bereedert.



*Die englische Viermastbark
ARCHIBALD RUSSELL.
Sammlung Walter A. Kozian*

Das stählerne Vollschiiff CRAIGMORE von Thomsons, Dickie & Co. Glasgower »Maiden City Line« segelte in 165 Tagen von Cardiff nach Pisagua.

Die EDMUND, eine stählerne Viermastbark der Hamburger Reederei G. J. H. Siemers & Co. unter Kapitän E. Harmgard passierte am 25. Mai 1905 51° N 5° W, rundete im August/September Kap Hoorn und traf nach 154tägiger Reise in Iquique ein.

Wahrscheinlich das kleinste Schiff, welches 1905 um die Hoorn kam, war die zu 906 BRT vermessene Liverpooler Bark CAIRNSMORE. Captain E. Evans segelte sie von ihrem Heimathafen in 138 Tagen nach Talcahuano.

Das stählerne Vollschiiff PALMYRA kam von seinem Heimathafen Hamburg, segelte am 14. Juni aus dem Kanal in den Atlantik und traf am 7. Oktober in Valparaiso ein. Sie kam in der ersten Hälfte des September um Kap Hoorn, wo sich Kapitän E. Paulsen mit Stürmen bis 11 Beaufort konfrontiert sah, was die lange Reisezeit von 115 Tagen ausreichend erklärt.

Die stählerne Viermastbark WOGLINDE unter Kapitän J. Hansen verließ am 30. Mai Port Talbot, stand am 2. Juni auf 50° N 8° W, rundete im August bei Windstärken bis 12 Beaufort Kap Hoorn und lief nach 104tägiger Reise, am 11. September, in Valparaiso ein.

Als Englands letzter Neubau einer Viermastbark lief am 23. Januar 1905 die ARCHIBALD RUSSELL bei Scott's Shipbuilding and Engineering Co. in Greenock vom Stapel. Sie war nach einem Freund des Gründers der Reederei, Captain John Hardie, benannt und zu 2385 BRT und 291.4 x 43.2 x 24.1 ft vermessen. Die stählerne Viermastbark repräsentierte aber nicht den letzten Stand der technischen Entwicklung. Sie war ein Glattdecker ohne Brückendeck, mit dem englische und besonders deutsche Werften seit längerem ihre modernen Schwerwettersegler zu bauen pflegten. Auch die Unterteilung der Masten in Untermast mit Mars- und Bramstenge spiegelte die konservative Einstellung der Werft wieder. Trotzdem bekam die Glasgower Reederei J. Hardie & Co. ein ausgezeichnetes Schiff. Captain Charles Lowe kommandierte eine Besatzung von 32 Mann, einschließlich der sechs Offiziersanwärter. Die ARCHIBALD RUSSELL versiegelte am 21. März 1905 von Port Talbot und ankerte nach einer langen Reise von 103 Tagen, am 2. Juli, auf der Reede von Iquique. Die Jungfernfahrt der Viermastbark verlief, obwohl von Kap Hoorn verschont, alles andere als glücklich. Zwei Mann desertierten nach Ankunft des Schiffes, und einer starb im Hospital an Typhus. Unter der Mannschaft gärte es, und es kam fast zur Meuterei, als die Kohleladung von der Besatzung gelöscht werden sollte. Schließlich brachte Captain Lowe elf Seeleute von den britischen Konsul.

Kapitän F. Ahrens passierte mit der PARCHIM, einem Produkt der Werft Joh. C. Tecklenborg, am 29. März den Ausgang des Englischen Kanals und lief am 25. Juni nach 88tägiger Reise in Valparaiso ein. Die PAMELIA, ebenfalls ein stählernes Vollschiiff der Reederei F. Laeisz kam in der zweiten Hälfte des September um Kap Hoorn. Sie hatte Stürme bis 12 Beaufort abzuwettern, trotzdem schaffte Kapitän W. Reimers die Reise in 84 Tagen ab Lizard (am 24. Juli), ausgehend von Antwerpen, an Valparaiso am 16. Oktober.

Rasche Reisen

Um hier einer anderen Nation den Vortritt zu lassen, sei zuerst die stählerne Viermastbark DUNKERQUE (II) der französischen Reederei Antoine-Dominique Bordes et fils erwähnt, der mit 67 Tagen eine rasche Ausreise gelang. Die Reederei A. D. Bordes hatte den gleichen Qualitätsstandard wie F. Laeisz, und so war es kein Wunder, daß die DUNKERQUE (II), die am 17. Oktober 1905 den Kohlehafen Port Talbot verließ, bereits am 23. Dezember in Iquique einlief.⁴⁷

Rasche Reisen deutscher Segler nach Valparaiso, die auch eine schnelle Kap Hoorn-Umrandung mit einschlossen, sind in Tabelle 6 verzeichnet.

Tabelle 6

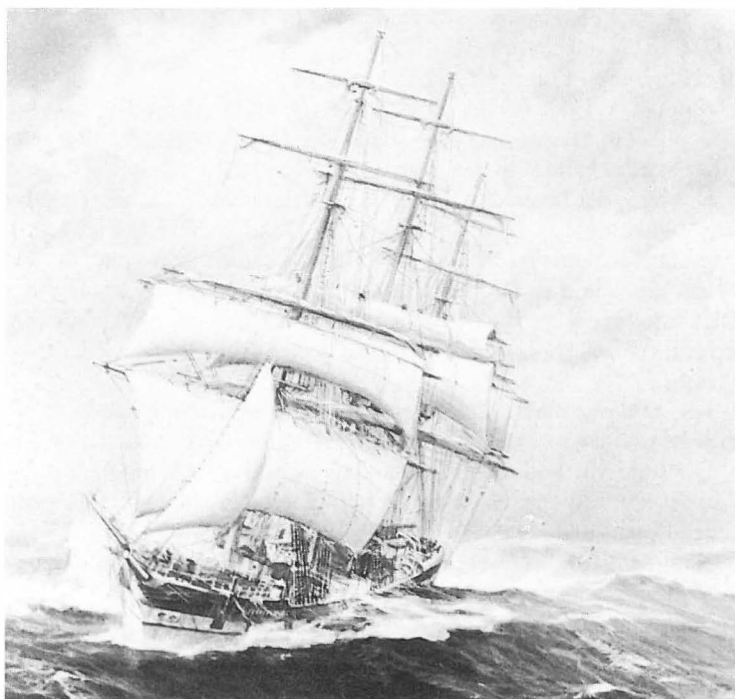
Rasche Reisen deutscher Segler von Lizard nach Valparaiso mit Umrundung von Kap Hoorn im Jahr 1905

Schiff	Rigg	Kapitän	50°S Atlantik	50°S Pazifik	Tage	Gesamtreisestrecke	Tage
PLUS	Bk	P. Petersen	15. 1.	28. 1.	13	Lizard-Valparaiso	72
POTOSI	5MBk	H. Nissen	4. 3.	13. 3.	9	Lizard-Valparaiso	59
WELLGUNDE	VS	P. Lorenzen	7. 4.	19. 4.	12	Lizard-Valparaiso	67
PAMPA	VS	W. Schröder	5. 4.	17. 4.	12	Lizard-Valparaiso	58
PANGANI	4MBk	J. Schmidt	31. 5.	13. 6.	13	Lizard-Valparaiso	64
PERA	VS	J. Frömcke	1. 9.	12. 9.	11	Lizard-Valparaiso	66
POSEN	VS	A. Schütt	21. 9.	5.10.	14	Lizard-Valparaiso	74
POTOSI	5MBk	H. Nissen	16.11.	29.11.	13	Lizard-Valparaiso	72
PETSCHILI	4MBk	A. Teschner	28.11.	10.12.	12	Lizard-Valparaiso	68
PAMIR	4MBk	M. Prützmann	25.12.	8.1.06	14	Lizard-Valparaiso	70



Viermastbark POSEN
bei Kap Hoorn.
Bundesarchiv

Vollschiff TERPSI-
CHORE. Sammlung
Walter A. Kozian



Das stählerne Vollschiff POSEN, welches seinen ursprünglichen Namen, PREUSSEN, an das neue Fünfmastvollschiff abgeben mußte, verließ unter der Führung von Kapitän Alfred Johann Schütt Hamburg, passierte am 1. August Lizard und ankerte am 4. Oktober vor Valparaiso. Die mit 74 Tagen rasche Ausreise führte die POSEN Ende September um Kap Hoorn, das sie in 14 Tagen umrundete.

Der Welt einziges Fünfmastvollschiff, die PREUSSEN, segelte in diesem Jahr zweimal, und zwar auf der sechsten und siebenten Reise nach Iquique. Der Fünfmaster hatte wegen seiner Größe keine ausgehende Ladung erhalten und steuerte daher direkt den Salpeterhafen Iquique an. Kapitän Boje Petersen passierte am 4. März Lizard und ankerte 79 Tage später, am 22. Mai, auf der Reede von Iquique. Auch im April, als die PREUSSEN die Hoorn rundete, wehten dort Stürme mit Spitzen bis 12 Beaufort. Aber der Schwerwettersegler ließ sich nicht beeindrucken und legte die Distanz 50 zu 50 in 16,2 Tagen zurück. Zwar war es für die PREUSSEN das zweitschlechteste Ergebnis ihrer Laufbahn, aber im Vergleich mit Seglern anderer Nationen eine gute Leistung.

Auf der zweiten Reise im Jahr 1905 passierte die PREUSSEN am 16. September Lizard, segelte im November in 10,75 Tagen vom 31. Oktober bis 11. November um die Hoorn und ankerte nach einer Gesamtreisedauer von 71 Tagen, am 22. November, erneut vor Iquique.

Rückreisen

Eine besonders weite Heimreise hatte 1905 das stählerne Vollschiff NEREIDE zu absolvieren. Kapitän G. Windhorst verließ am 29. Juni den Hafen von Vancouver und passierte nach 150tägiger Reise am 26. November den Meridian von Lizard.⁴⁸

Nach dem statistischen Durchschnitt lag die mittlere Dauer der Rückreisen von Iquique nach Lizard bei 92,8 Tagen. Die mögliche Bandbreite und die kaum vorhersagbare Dauer

von Segelschiffsreisen veranschaulichen die Fünfmastbark POTOSI mit 57 Tagen im Jahr 1903 und ein unbekannt gebliebener Segler, der mit 137 Tagen mehr als doppelt so lange wie die Hamburger Fünfmastbark unterwegs war.

Kapitän A. Dade segelte die eiserne Bark BILLE (II) ex WESTWARD HO in 107 Tagen von Tocopilla (ab 11. August) zum Kanal »for order« und holte sich einen Tag später von der Signalstation Falmouth den Bestimmungshafen.

Das nach der Muse des Tanzes benannte eiserne Vollschiiff TERPSICHORE (II) verließ am 10. August Iquique. Nach 104 Tagen, am 22. November, konnte Kapitän Georg Oellrich in Falmouth seine Ankunft melden. »Musen« kamen in diesem Jahr etliche um Kap Hoorn, neben der schon erwähnten TERPSICHORE die Muse der Liebesdichtung ERATO und die URANIA, welche für die Sternenkunde zuständig war. Alle gehörten der Hamburger Reederei B. Wencke Söhne, die viele ihrer Segler mit Namen aus der griechischen Mythologie versah.

Die stählerne Bark HELIOS unter der Führung von Kapitän C. A. H. Schönowitz schaffte die Heimreise von Caleta Coloso (ab 17. August) bis Nantes (an 23. November) in 98 Tagen.

Das stählerne Vollschiiff ALSTERKAMP ex FLOTOW, Kapitän J. Brüdgam, versiegelte am 24. August von Iquique, erreichte nach 93 Tagen, am 25. November, den Eingang des Englischen Kanals und befand sich am 29. November auf der Elbe (97 Tage).

Kapitän F. Ahrens trat mit der PARCHIM am 28. August von Pisagua die Heimreise an und erreichte nach 88 Tagen, am 24. November, den Kanal.

Die HEBE (II) ex VORTIGERN trat am 31. August von Caleta Buena aus die Heimreise nach dem Kanal »for order« an. Nach 85 Tagen, am 24. November, passierte Kapitän Wilhelm von Kaufmann mit seiner stählernen Viermastbark Bishop Rock.

Das Fünfmastvollschiiff PREUSSEN schaffte auch die Rückreise mit Bravour. Iquique (ab 31. Mai)–Lizard (an 17. August) in 81 Tagen war eine gute Zeit.

*

Abschließend bleibt die Frage, warum manche Segelschiffe, besonders die englischen, vor Kap Hoorn derart zu leiden hatten, andere aber gute und einige sogar rasche Reisen machten. Die Gründe sind vielfältig. Ausschlaggebend ist einmal die individuelle Wetterlage. Eine besonders harte Bö konnte da über Sieg oder Niederlage entscheiden. In diesem Zusammenhang kommt dem Erhaltungszustand des stehenden und laufenden Gutes eine besondere Bedeutung zu. Segler von Laeisz und Bordes hatten keine Probleme. Ihre Reedereien waren eingespielte Betriebe, die noch in die Zukunft planteten. Sie konnten sich eine sorgfältige Instandhaltung leisten und den Verlust, den eines ihrer Schiffe heraussegelte, durch den Gewinn bei einem anderen Segler ausgleichen, wobei in Frankreich noch die Prämiengesetze eine nicht unwesentliche Rolle spielten. Ganz anders kalkulierten die englischen Einschiff-Reedereien, für die jede einzelne verlustreiche Reise zum Zusammenbruch des Unternehmens führen konnte. Hier wurde in manchen Fällen kaputtgespart, nicht nur bei der Verpflegung, sondern auch bei der Instandhaltung, was natürlich nicht ohne Folgen für die Seetüchtigkeit blieb. Genauso konnte eine schlecht gestaute Ladung in Verbindung mit der extremen Wetterlage dem Schiff zum Verhängnis werden. Natürlich spielten auch Alter und Bauart der Segler, wo erneut Frankreich und Deutschland mit ihren Schwerwetterseglern die Nase vorne hatten, eine große Rolle. Letztendlich darf der menschliche Faktor nicht vergessen werden. Auch hier schnitt Englands Segelschiffahrt, die schon seit Jahren vom Niedergang gezeichnet war, schlechter ab. Die Qualität der Mannschaften hatte stark nachgelassen. Desertionen waren an der Tagesordnung, und so ging auf einer einzigen Reise oft ein Vielfaches der Besatzungsstärke an Männern über das Schiff. Letztendlich

Tabelle 7

Segelschiffe rund Kap Hoorn im Jahr 1905 (nach Becke)

Schiffsname	Nation	von	nach	Anzahl Tage	Anmerkungen
KILMALLIE	GB	Tyne	Kalifornien	152	bis Montevideo als Nothafen
RIVER INDUS	GB	?	?	ca. 150	bis Montevideo als Nothafen
FRANÇOIS	F	?	?	ca. 150	bis Montevideo als Nothafen
PARNASSOS	D	Port Talbot	Iquique	114	bis Montevideo als Nothafen
M.E. WATSON	GB	Cardiff	Antofagasta	167	bis Port Stanley als Nothafen
SWANHILDA	GB	Clyde	Coquimbo	136	bis Rio de Janeiro als Nothafen
MAC MAHON	F	Swansea	San Francisco	212	Gesamtreisedauer
AMIRAL COURBET	F	?	San Francisco	195	Gesamtreisedauer
WHITLIEBURN	GB	?	San Francisco	185	Gesamtreisedauer
CELTIC MONARCH	GB	?	San Francisco	185	Gesamtreisedauer
SUSANNA	D	Port Talbot	Iquique	190	Gesamtreisedauer
GIUSEPPE					
D'ABUNDO	I	Tyne	Valparaiso	185	Gesamtreisedauer
CRAIGMORE	GB	Cardiff	Pisagua	165	Gesamtreisedauer
ALSTERKAMP	D	Iquique	Hamburg	98	Gesamtreisedauer
BILLE	D	Tocopilla	Falmouth	108	Gesamtreisedauer
D.H. WÄTJEN	D	Port Talbot	Pisagua	116	Gesamtreisedauer
EMILIE	D	Shields	Portland Or.	117	bis Port Williams Falkland I.
ERATO	D	Port Talbot	Tocopilla	111	Gesamtreisedauer
HEBE	D	Caleta Buena	Kanal f. Order	85	bis Bishop Rock
HELIOS	D	Caleta Caloso	Nantes	98	Gesamtreisedauer
HERZOGIN SOPHIE					
CHARLOTTE	D	Bremerhaven	Honolulu	75	bis Montevideo als Nothafen
NEREIDE	D	Vancouver	London	151	bis Bishop Rock
PALMYRA	D	Hamburg	Valparaiso	115	Gesamtreisedauer
PAMELIA	D	Antwerpen	Valparaiso	85	Gesamtreisedauer
PARCHIM	D	Pisagua	Kanal f. Order	89	bis Beachy Head
PITLOCHRY	D	Hamburg	Talcahuano	103	bis Montevideo als Nothafen
POSEN	D	Hamburg	Valparaiso	87	Gesamtreisedauer
TERPSICHORE	D	Iquique	Falmouth	105	Gesamtreisedauer
URANIA	D	Hamburg	Taltal	108	Gesamtreisedauer
WOGLINDE	D	Port Talbot	Valparaiso	103	Gesamtreisedauer

muß nach den Aussagen von Alan Villiers⁵⁰, der noch viele Logbücher⁵¹ auswerten konnte, das Durchschnittsalter der englischen Kapitäne sehr hoch gewesen sein. Denn allein 1905 kamen 33 von ihnen zu Tode, von denen viele im hohen Alter an Bord ihrer Schiffe ihr Leben beendeten. Die, die den Übergang zum Dampfer versäumt hatten, mußten ihren Beruf bis zum Ende ausüben. Sie hatten keinen Pensionsanspruch und oft nicht einmal einen Wohnsitz an Land. Ihr Schiff war ihr einziges Zuhause. Hingegen standen viele der deutschen Kapitäne im besten Alter, bedienten sich der wissenschaftlichen Erkenntnisse der Deutschen Seewarte und sahen, zumindest 1905, in der Segelschiffahrt durchaus noch eine Zukunft.

Tabelle 8

Schiffe rund Kap Hoorn im Jahr 1885 (aus Lloyds Register 1885/86)

APOLLO	E Bk	1158	215.4x35.0x20.7	1884	W. Gray & Co.	A. Schiff	Elsfleth
BEECHDALE	E Bk	792	192.2x30.7x19.2	1877	W. H. Potter & Co.	E. E. Broomhall	Liverpool
ENID	E Bk	496	156.0x26.0x17.5	1862	M. Pearse & Co.	R. J. Swyny	Liverpool
FONTENAYE	E Bk	635	170.4x28.3x18.6	1864	G.S. Moore & Co.	G. L. Munro & Co.	London
GAMMA	H Bk	556	153.0x29.2x18.7	1865	Cox	Swansea Merchant Shipowners & Co.	Swansea
GLANEUSE	E Bk	482	160.0x27.3x16.3	1870	Frgs & Chantiers de la Meditq	A.D. Bordes et fils	Bordeaux
LIMACHE	E Bk	799	190.8x32.0x18.5	1885	W. Gray & Co.	»Limache« Ltd. (F. H. Vaughan)	Liverpool
THALASSA (I)	E Bk	647	160.0x29.0x19.5	1876	Reiherstieg	Wachsmuth & Krogmann	Hamburg

Schiffe rund Kap Hoorn im Jahr 1905 (aus Lloyds Register)

ALCINOUS	E VS	1662	259.0x38.2x23.3	1882	Barclay Curle & Co.	A. & J.H. Carmichael & Co.	Greenock
ALSTERKAMP ex FLOTOW	S VS	1860	267.6x40.0x23.0	1892	C. Connell & Co.	Act. Ges. Alster	Hamburg
AMIRAL COURBET	S Bk	2331	277.9x40.6x22.6	1900	Chant. Nantais de Const. Mar.	Soc. Anonyma des Voiliers Nantais	Nantes
ARCHIBALD RUSSELL	S 4MBk	2385	291.4x43.2x24.1	1905	Scott's Shipbuilding & E. Co.	J. Hardie & Co.	Glasgow
ARETHUSA	S VS	1781	267.2x39.5x23.0	1890	C. Connell & Co.	B. Wencke Söhne	Hamburg
ASCENSIONE ex MISTLEY HALL	E VS	1899	260.0x42.3x23.9	1874	Evans	E. Beralde	Genoa
BAY OF BENGAL	E VS	1595	260.3x39.3x23.1	1875	J. Elder & Co.	Beynon Shipping Co. Ld.	Newport Mon
BEACON ROCK	S VS	1917	265.5x40.0x23.0	1892	A. Rodger	J. Cornfoot & Co.	Glasgow
BEN LEE	S VS	2341	284.5x42.2x24.5	1893	Barclay, Curle & Co.	Watson Bros.	Glasgow
BÉRANGERE	S VS	2851	282.8x44.1x22.7	1902	Chant. & Atel. St. Nazaire	Soc. De Nav. du Sud-Quest	Bordeaux
BIDSTON HILL	E 4MBk	2519	301.6x42.1x24.7	1886	T. Royden & Sons	Sailing Ship Bidston Hill Co. Lim.	Liverpool
BILLE ex WESTWARD H●	E Bk	1254	225.5x34.9x20.9	1884	J. Laing	F.C. Bramslöw	Hamburg
BRENDA	S VS	2122	277.0x41.0x24.0	1891	Barclay, Curle & Co.	Brendasia Ship Co. Ld.	Liverpool
BRITISH ISLES	S VS	2461	308.9x43.9x24.8	1884	J. Reid & Co.	Ship Four Winds Co. Ld.	Liverpool
CAIRNSMORE	S Bk	906	199.1x32.8x20.3	1884	J. Reid & Co.	J. & J. Rae & Co.	Liverpool
CAP HORN ex NITHSDALE	S Bk	1638	246.0x37.5x22.5	1896	Russell & Co.	C.M. Matzen	Hamburg
CASTLE HOLME	E Bk	1042	213.9x34.5x20.7	1875	Bartram, Haswell & Co.	Hine Bros	Maryport
CAVALIERE CAMPA	S VS	1780	267.3x39.4x22.8	1889	G. Ansaldo	F.S. Ciampa e figli	Castelamare

CELTIC MONARCH	E	VS	2119	277.3x42.5x24.2	1884	T. Royden & Sons	Celtic Monarch Ship Co.	Liverpool
COPLEY	E	VS	1789	263.0x39.1x24.1	1881	W.H. Potter & Sons	Actielsk. Fregatsk. Copes Rederi	Nordby/Fanø
CRAIGMORE	S	Vs	2001	265.2x40.0x23.6	1895	A. Rodger & Co.	Sailing Ship Craigmore (Thomson, Dickie & Co.)	Glasgow
D.H. WÄTJEN	S	VS	2185	274.0x40.7x24.1	1892	Bremer Schiffbau Ges.	D.H. Wätjen & Co.	Bremen
DEUDRAETH CASTLE ex STANMORE	E	Bk	1824	268.6x38.2x23.3	1886	Harland & Wolff	Deudraeth Castle Ship Co. Ld. (R. Thomas & Co.)	Liverpool
DUCHESS DE BERRY	S	VS	2572	282.2x43.9x22.7	1902	Chant. Marit. de Bordeaux	R. Guillon	Nantes
DUNKERQUE	S	4MBk	3338	327.8x45.6x25.5	1897	Laporte & Co.	Ant. Dom. Bordes et fils	Dünkirchen
EDMUND ex WILHELM TELL	S	4MBk	3076	323.0x47.2x25.2	1891	Ramage & Ferguson	G.J.H. Siemers & Co.	Hamburg
EMILIE ex BRITISH AMBASSADOR	E	Vs	1835	262.0x41.9x23.8	1873	Potter & Hodgkinson	E.C. Schramm & Co.	Bremen
ERATO	S	VS	1757	267.5x40.0x23.0	1890	C. Connell & Co.	B. Wencke Söhne	Hamburg
FRANÇOIS	S	Bk	2212	279.1x40.2x22.7	1900	Atel. Chant. de la Loire	G. Ehrenberg	Le Havre
GARSDALE ex FORT JAMES	E	VS	1755	261.2x39.9x23.0	1885	Workman, Clark & Co.	Palace Shipping Co. Lim. (Macvicar, Marshall & Co.)	Liverpool
GIUSEPPE D'ABUNDO	S	Bk	1053	215.8x34.0x19.9	1885	A.M'Millan & Son	E.D. Abundo	Neapel
GLENBURN	E	VS	1546	248.3x37.2x23.1	1876	Barclay, Curle & Co.	R. Shankland & Co.	Greenock
GUNFORD	S	4MBk	2261	281.6x42.3x24.6	1892	Scott & Co.	Gunford Ship Co. (F. Briggs & Co.)	Glasgow
HEBE ex VORTIGERN	S	4MBk	2469	305.7x42.2x24.6	1891	R. Williamson & Son	B. Wencke Söhne	Hamburg
HELIOS	S	Bk	1295	225.3x36.7x20.4	1891	Flensburger Schiffbau Ges.	Wachsmuth & Krogmann	Hamburg
HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE ex ALBERT RICKMERS	S	4MBk	2581	276.3x43.1x25.4	1894	Rickmers Act. Ges.	Norddeutscher Lloyd	Bremen
HILSTON	E	VS	2085	278.1x40.0x24.4	1885	Russell & Co.	Beynon Shipping Co. (T. Beynon & Co.)	London
KILMALLIE	S	Bk	1634	245.8x37.6x22.7	1893	Russell & Co.	Kerr, Newton & Co.	Glasgow
KIRKHILL	E	Bk	1540	243.0x37.1x21.6	1891	A. Stephen & Sons	Kirkhill Ship Co. (J. Steel & Son)	Liverpool
M.E. WATSON	E	VS	1718	251.4x39.1x24.0	1883	Richardson, Duck & Co.	Sailing Ship M.E. Watson (Gracie, Beazley & Co.)	Liverpool
MAC MAHON	S	Bk	2297	275.5x40.2x22.6	1898	Atel. & Chant. de la Loire	Soc. Anon. des Voliers Nantais	Nantes
NEREIDE	S	VS	1805	248.6x37.7x23.9	1890	Bremer Schiffbau Ges.	Rhederei »Visurgis« Act. Ges.	Bremen
PALMYRA	S	VS	1779	261.2x38.5x22.6	1889	Blohm & Voss	F. Laeisz	Hamburg

PAMELIA	S	Bk	1438	244.5x38.120.8	1888	Blohm & Voss	F. Laeisz	Hamburg
PAMIR	S	4MBk	3020	316.0x46.0x26.2	1905	Blohm & Voss	F. Laeisz	Hamburg
PAMPA	S	VS	1777	259.5x40.0x22.2	1891	Act. Ges. Neptun	F. Laeisz	Hamburg
PANGANI	S	4MBk	3054	322.2x46.2x26.3	1903	Joh. C. Tecklenborg	F. Laeisz	Hamburg
PARCHIM	S	VS	1808	249.3x39.4x23.0	1889	Joh. C. Tecklenborg	F. Laeisz	Hamburg
PARNASSOS	S	Bk	1994	270.7x41.2x23.3	1894	Russell & Co.	B. Wencke Söhne	Hamburg
PASS OF KILLIECRANKIE	S	Bk	1746	252.6x39.1x22.5	1893	R. Duncan & Co.	Gibson & Clark	Glasgow
PAUL ISENBURG	S	Bk	1232	226.0x36.4x21.9	1888	C. J. Bigger	J. C. Pflüger & Co.	Bremen
PENGWERN	E	VS	1648	256.1x38.2x22.7	1882	Russell & Co.	Ship Pengwern Lim. (W. Thomas & Co.)	Liverpool
PENRHYN CASTLE	S	BK	1367	237.7x36.2x21.2	1890	C. Hill & Sons	Ship Penrhyn Castle Co. (R. Thomas & Co.)	London
PERA	S	VS	1890	256.6x39.6x22.3	1890	Joh. C. Tecklenborg	F. Laeisz	Hamburg
PETSCHILI	S	4MBk	3055	317.0x47.0x26.2	1903	Blohm & Voss	F. Laeisz	Hamburg
PITLOCHRY	S	4MBk	3088	319.5x45.2x26.5	1894	A. Stephen & Sons	F. Laeisz	Hamburg
PLUS	E	Bk	1254	226.6x36.0x20.6	1885	Blohm & Voss	F. Laeisz	Hamburg
POSEN ex PREUSSEN (I)	S	VS	1761	261.5x40.2x22.3	1891	Blohm & Voss	F. Laeisz	Hamburg
POTOSI	S	5MBk	4026	366.3x49.7x28.5	1895	Joh. C. Tecklenborg	F. Laeisz	Hamburg
PREUSSEN (II)	S	5MVS	5081	407.8x53.6x27.1	1902	Joh. C. Tecklenborg	F. Laeisz	Hamburg
PRINCIPALITY	E	4MBk	1757	258.5x39.6x23.1	1885	W.Doxford & Sons	Principality Ship Co. (W. Thomas & Co.)	Liverpool
RIVER INDUS	E	Bk	1056	214.1x34.8x21.2	1868	Dobie & Co.	R. Ferguson & Co.	Liverpool
SCOTTISH ISLES	E	VS	2046	269.0x41.6x24.3	1883	T. Royden & Sons	G. Windram & Co.	Liverpool
SIXTUS ex STANMORE	E	Bk	1817	268.6x38.2x23.3	1886	Harland & Wolff	Et Actielskab C.P. Holm	Nordby/Fanø
SUSANNA	S	VS	1975	165.0x42.0x25.0	1892	Blohm & Voss	G.J.H. Siemers	Hamburg
SWANHILDA	S	4MBk	2150	273.0x42.3x24.0	1890	A. McMillan & Son	Sailing Ship Swanhilda Co. (W. Lewis & Co.)	Glasgow
TERPSICHORE	E	VS	2025	269.0x41.5x24.3	1883	T. Royden & Son	B. Wencke Söhne	Hamburg
URANIA	S	4MBk	3265	330.0x47.0x27.0	1902	A. McMillan & Son.	B. Wencke Söhne	Hamburg
VILLE DE MULHOUSE	S	4MBk	3214	312.0x45.4x24.6	1899	F. & C. de la Médit.	Cie. des Voiliers Havrais	Le Havre
WHITLIEBURN	S	VS	2006	270.0x41.0x23.5	1894	C. Connell & Co.	M. Carswell (J. Thomson jun.)	Glasgow
WOGLINDE ex LADY WENTWORTH	S	4MBk	2650	295.7x45.6x25.7	1896	Scott & Co.	H. Fölsch	Hamburg

Anmerkungen:

- 1 Aus den spärlichen Statistiken schälen sich für die Jahre vor 1905 folgende Schiffsbewegungen heraus: Nach Gerhard Schott rundeten von 1883 bis 1892 jährlich zwischen 93 und 155 deutsche Segler (in beiden Richtungen) Kap Hoorn. Scholz schreibt, daß der Verkehr von Seglern im Jahr 1902 von Hamburg um Kap Hoorn 84 und nach Hamburg um Kap Hoorn 145 Einheiten betragen haben soll.
- 2 Knox-Johnston, S. 32.
- 3 Die Bark WIELAND (II) der Bremer Reederei D.H. Wätjen, Baujahr 1862 (600 NRT), soll auf ihrer ersten Reise unter Kapitän F.W. Windhorst 230 Tage bis Peru gebraucht haben, wobei sie vier Monate vor Kap Hoorn kreuzte.
- 4 Lubbock, Vol. I, S. 102.
- 5 FAIRPLAY, 1905, S. 715.
- 6 Durchschnittliche Heuer eines Vollmatrosen auf deutschen und englischen Seglern im Jahr 1903 nach Fitger, S. 119, und Scholz, S. 206–208.
- 7 Scholz, S. 207.
- 8 Besonders auf englischen Schiffen.
- 9 Abandoned at Sea = auf See aufgegeben, foundered = gesunken, missing = verschollen.
- 10 FAIRPLAY, 1906, S. 200–201, und 1907, S. 337–338.
- 11 Prof. Brakelmann von der Ruhruniversität Bochum beim »Europa-Gespräch« der Hans-Böckler-Stiftung in Duisburg. Abgedruckt in: Solidarität. Februar 1997, S. 8f.
- 12 FAIRPLAY, 1907, S. 348.
- 13 Neue Hamburgische Börsenhalle vom 29. 12. 1905.
- 14 Neue Hamburgische Börsenhalle, ebd.
- 15 Villiers, S. 34.
- 16 Lloyd's Wreck Returns.
- 17 Stählernes Vollschiß, erbaut 18912 bei Bremer Schiffbau Ges. in Vegesack, 2152 BRT, 275,3 x 39,4 x 24,0 ft.
- 18 Einen ausführlichen Bericht, der sich auf die Logbücher und Veröffentlichungen von Lloyd's stützt, gibt Alan Villiers in seinem Buch Kap Hoorn, S. 23–42.
- 19 Lubbock, Vol. I, S. 102; Villiers, S. 72; Villiers/Picard, S. 84.
- 20 Stephen of Linthouse.
- 21 Lubbock, Vol. I, S. 318–319.
- 22 Becke, S. 543.
- 23 Becke, S. 543–544.
- 24 Paulus, S. 47.
- 25 Kapitän Quick mit der EDWARD SEWALL kreuzte im Frühjahr 1914 67 Tage vor Kap Hoorn.
- 26 Nur fünf Jahre später sollte der Einhandweltumsegler Joshua Slocum seinen »Chronometer« – einen alten Küchenwecker – erfolgreich mit Hilfe der »Mondstrecken« kontrollieren!
- 27 71 Tage nach Jones.
- 28 Siehe Villiers.
- 29 Chaplin.
- 30 Die genauen Daten der hier erwähnten Segelschiffe sind in den Schiffslisten am Ende des Beitrages aufgeführt.
- 31 Lubbock, Vol. II, S. 217.
- 32 Chaplin, S. 233–234.
- 33 Höver, S. 360.
- 34 Anderson, S. 250.
- 35 Villiers, S. 74f.
- 36 Von den sechs Toten berichtete die Victoria Daily Times am Samstag, dem 5. Mai 1906. Dieser Bericht wurde in »Sea Breezes« abgedruckt. Da sich eine amtliche Bestätigung für die Todesfälle nicht finden ließ und der Zeitungsbericht auch in anderen Details fehlerhaft war, muß die Meldung mit Vorsicht betrachtet werden.
- 37 Die nächste Ausreise nach dieser schweren Havarie führte die PITLOCHRY, diesmal mit Kapitän Reimers am 13. März 1907 an Lizard vorbei.
- 38 In den tabellarischen Reiseberichten ist irrtümlich 1906 als Reisejahr angegeben.
- 39 Zander, S. 11–12.
- 40 Villiers, S. 73.
- 41 Kozian, Rahsegler Bd. II, S. 57ff.
- 42 Lubbock.
- 43 Villiers/Picard, S. 130.
- 44 Umgangssprachliche Bezeichnung für die Flagge der Englischen Handelsmarine.
- 45 Learmont, S. 117.

- 46 Paulus, S. 50.
 47 Lubbock. The Nitrate Clippers, S. 131. In Villiers/Picard wird eine Reisezeit von 63 Tagen genannt, wobei die Autoren einräumen: *It must have been »land-to-land«, not »port-to-port«: in which case it was also very good.*
 48 Mittlere Dauer der Heimreisen vom Puget Sound 137,1 Tage, längste 168 und die beiden kürzesten 103 bzw. 104 Tage.
 49 Weitere Segelschiffsreisen des Jahres 1905 sind in den tabellarischen Reiseberichten zu finden.
 50 Villiers.
 51 Gemeint sind hier die »Death Logs«.

Literatur:

- Anderson, Ernest B.: Sailing Ships of Ireland. Dublin 1951.
 Barker, James P.: The Log of a Limejuicer. New York 1936.
 Becke, v. d.: Rund Kap Hoorn im September 1905. In: Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie. XXXV Jg., 1907, Heft XII, S. 537–544.
 Blöss, Hans: Glanz und Schicksal der POTOSI und PREUSSEN. Kiel 1960.
 Burmester, Heinz: Segelschulschiffe rund Kap Horn. Oldenburg 1976.
 Carvel, John L.: Stephen of Linthouse 1750–1950. Glasgow [1950].
 Chaplin, W. R.: The Protraced Voyage of the BEACON ROCK. In: Sea Breezes No. 138, Vol. XIV, May, 1931, S. 233–234.
 Deutsche Seewarte: Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern. Verschiedene Jahrgänge.
 Fairplay. A weekly shipping journal. Jahrgänge 1905, 1906 und 1907.
 Fitger, E.: Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Leipzig 1902.
 Hamecher, Horst: Königin der See, Fünfmast-Vollschiff PREUSSEN. Hamburg 1969.
 Hill, John C. G.: Shipshape and Bristol Fashion. Liverpool (o.J.).
 Höver, Otto: Von der Galiot zum Fünfmaster. 1934. Repr. Norderstedt 1975.
 Jones, William H. S.: Sturmverweht. Die Saga des Vollschiffes BRITISH ISLES. Hamburg 1968.
 Kozian, Walter A.: Segelschiffsreisen 1901–1910. Spezialregister zu der von der Deutschen Seewarte herausgegebenen Publikationsreihe »Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern«. Wien 1996.
 Kozian, Walter A.: Rahsegler. Schiffe–Reisen–Menschen. Bd. II., Wien 1996.
 Learmont, James: Master in Sail. 1951.
 Lloyd's Register: Returns of ships totally lost, broken up, &c. Versch. Jahrgänge.
 Lloyd's Register of British and Foreign Ships. Versch. Jahrgänge.
 Lubbock, Basil: The last of the windjammers. Vol. I, 1927¹, Glasgow 1986², Vol. II, 1929¹, Glasgow 1990.
 Lubbock, Basil: The Nitrate Clippers. Glasgow 1932, 1966.
 Mowat, H. G.: Lonely Ships. Oxford 1995.
 Neue Hamburgische Börsenhalle. Jahrgang 1905.
 Oellrich, H.: Rasche Reisen deutscher Segler. In: Der Seewart 6. Jg. (1937), S. 151–161.
 Paulus, A.: Die Reisen deutscher Segelschiffe in den Jahren 1893–1904 und ihre mittlere Dauer. In: Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte. XXX. Jahrgang, Hamburg 1907.
 Quedens, Georg: Inseln der Seefahrer. Hamburg 1982.
 Knox-Johnston, Robin: Cape Horn. London 1994.
 Schmütsch, H.: Hundert Tage am Kap Hoorn. In: Der Albatros, Heft IV, 5. Jg. 1960.
 Scholz, William: Die Stellung der Segelschifffahrt zur Weltwirtschaft und Technik. Jena 1910.
 Schott, Gerhard: Geographie des Atlantischen Ozeans. Hamburg 1912.
 Schumacher, A.: Ein Vierteljahr Kampf um Kap Hoorn im südlichen Frühling 1905. Vollschiff SUSANNA von Hamburg, Kapitän Chr. Jürgens. In: Der Seewart. Band 24, Heft 5, 1963.
 Villiers, Alan und Picard, Henry: The Bounty Ships of France. New York 1972.
 Villiers, Alan: Kap Hoorn. Hamburg 1988.
 Wätjen, Hans: Weißes W im blauen Feld. Wolfsburg 1983.
 Zander, Emil: Unsere Schulschiffskadetten. In: Der Albatros. Heft 4, 1957.

A catastrophic winter in the Cape Horn region in 1905

Summary

Cape Horn was always a touchstone of navigation by sail. The Cape Horn winter of 1905 was a catastrophic one, causing more than thirty sailing ships to give up the battle and head for the Falklands, Montevideo or even Rio de Janeiro. Ships which had managed to round Cape Horn were forced to call at the next best Chilean port for repairs. Several captains changed their course altogether to sail around the Cape of Good Hope, many of them touching at Capetown to stock up on supplies or have repairs carried out before continuing on through the Indian and Pacific oceans towards their destinations.

The various sources disagree on the number of sailships to round Cape Horn in 1905. According to Alan Villiers, some 400 captains – 200 of them sailing under the German flag – chose the route around Cape Horn. Robin Knox-Johnston arrived at the figure 130 for the number of sailing ships leaving Europe for Cape Horn between May and July: sixty-two English, thirty-four French, twenty-seven German, four Italian, two Norwegian, one Russian and one Danish ship. Four sailships were wrecked and twenty-two called at ports of refuge. In the *Geographie des Atlantischen Ozeans*, Schott concludes that 144 German sailships rounded Cape Horn in 1905. In his book *Hamburgs Segelschiffe* Jürgen Meyer writes that in 1905 ninety-two large sailing vessels conveyed 550,000 tons of saltpetre – valued at 111 million Deutschmarks – to the Elbe, which would have required 184 passages around Cape Horn.

The number of ships to disappear without a trace in the watery wilderness of the Drake Passage was certainly more than five, and at least another five had to be abandoned by their crews or stranded – their manoeuvrability reduced since many of the crew members were unable to work – as they made for ports of refuge. Others, requiring costly repairs, were laid up as “constructive losses”. Some sailships held out at sea, struggling against the storms off Cape Horn for ages, the German full-rig ship *SUSANNA* setting a lonely record at ninety-nine days. During the same months and not far away, a large number of square-riggers passed Cape Horn without difficulty, un-noticed by historiography.

In September, 1905 alone, the worst month of that winter, sixteen cyclones passed south of Cape Horn. In addition, the September storms occurred twice as frequently or lasted twice as long as what had been the average for many preceding years. The sailing ships en route to San Francisco went on to meet with favourable winds and were thus able to make up much of the lost time, as opposed to the vessels bound for Chilean ports. For the homeward bound ships, the weather conditions were also quite favourable; the German hydrographic office calculated the average travelling time from 45° latitude south in the Pacific Ocean to the same latitude in the Atlantic at eight days.

The winter of 1905 was naturally not the only one to cause so many difficulties to sailing ships. In 1859, 1885, and 1895 as well as in 1906 and '07, the weather conditions and their effect on ship traffic were similar.

In the winter of 1905, the barks *DEUDRAETH CASTLE* and *GARSDALE* had to be abandoned at sea. The sister ship of the *DEUDRAETH CASTLE*, *SIXTUS*, the bark *KIRKHILL* and the full-rigged ship *BIDSTON HILL* ran aground. Among the ships' masters were a number of relentless men who kept their ships off Cape Horn until they were finally able to “take the corner.” It took the German sailships *URANIA (II)* and *ERATO (II)* thirty-three days each

to sail around the Horn; the Danish clipper *COPLEY* tacked for forty-two days south of the Cape and the English *CELTIC MONARCH* spent seventy-four days off its coast. Led by Captain Christian Simons Jürgens, the full-rigged steel vessel *SUSANNA* owned by G.J.H. Siemers & Co. achieved a negative record of ninety-nine days, never outdone by another sailing ship. The English *BRITISH ISLES* under Captain James Platt Barker was hardly more fortunate than the *SUSANNA* although it spent “only” seventy-two days off the Horn. Four men died on the *BRITISH ISLES*.

The full-rig ships *BEACON ROCK*, *EMILIE*, *M.E. WATSON* and the four-masted bark *GUNFORD* as well as the barks *CAP HORN* and *PAUL ISENBERG* called at Port Stanley on the Falkland Islands. The bark *PARNASSOS* had also shaped her course for Stanley but had to capitulate to the difficult entry and head for Montevideo. The *PARNASSOS* dragged herself to Montevideo, where the badly damaged Laeisz ship *PITLOCHRY* also appeared. Even the training ship of the Norddeutscher Lloyd, the *HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE*, was forced to turn back at Cape Horn and sought refuge in Montevideo for the repair of her severe damages. The barks *PENRHYN CASTLE*, *KILMALLIE*, *RIVER INDUS* and *FRANÇOIS* and the full-riggers *PENGWERN* and *SCOTTISH ISLES* completed the list of damaged vessels. The four-masted bark *SWANHILDA*, destined for Coquimbo, called at Rio de Janeiro as a port of refuge 136 days after leaving the Clyde.

The worst fates of all were probably suffered by the sailing ships which have never been heard of since. Nobody knows where they sank, whether it was all over very quickly or whether survivors spent hours or days in lifeboats, battling against an inescapable end. The ships registered as missing were the full-rigged iron *BAY OF BENGAL*, which disappeared on its way from Cardiff to Taltal and the homeward bound sailing ships *GLENBURN* (en route from San Francisco to Liverpool), *ALCINOUS* (Lobos d’Afuera to Antwerp) and *PRINCIPALITY*, Captain John Parry (Junin to Rotterdam). After the French *DUCHESS DE BERRY*, “the ship which failed to take the corner,” had tacked in vain off Cape Horn against westerly winds for six weeks, her captain decided to head around the Cape of Good Hope. This was a longer route but also a more promising one in view of the prevailing weather conditions. On November 2, 1905, 195 days following departure from Swansea, this steel full-rigger finally moored in San Francisco; it was her second journey. The French sailships *MAC MAHON* and *AMIRAL COURBET* both recorded extremely long travelling times to San Francisco, 212 and 195 days respectively. The English *WHITLIEBURN* and *CELTIC MONARCH* barely topped them with 185 days. Captain James S. Learmont, on the other hand, sailed his *BRENDA* from Hamburg to Honolulu in just 127 days.

The exact destination of many of the ships sailing from Port Talbot to the west coast has never been determined. The iron full-rigged ship *HILSTON* sailed 143 days from Port Talbot to a west-coast port, the steel full-rigger *BEN LEE* was en route for 139 days, it took the Italian full-rigged *CAVALIERE CIAMPA* 135 days and her compatriot *GIUSEPPE D’ABUNDO* 185 days to travel from Tyne to Valparaiso. The steel full-rigger *CRAIGMORE* sailed from Cardiff to Pisagua in 165 days, while the four-masted bark *EDMUND* rounded Cape Horn in August-September, arriving in Iquique after a 154-day journey. Probably the smallest ship to pass the Horn in 1905 was the Liverpool bark *CAIRNSMORE*, measured at 906 g.r.t. Captain E. Evans sailed her from her home port to Talcahuano in 138 days. It took the steel four-masted bark *WOGLINDE* 104 days to travel from Port Talbot to Valparaiso. England’s last newly constructed four-masted bark, the *ARCHIBALD RUSSELL*, dropped her anchor in the roads of Iquique following a long journey of 103 days. Two men deserted the ship after its arrival and one died of typhus in the hospital. There was unrest among the crew and a near-mutiny when the cargo of coal

was to be discharged. The German sailships *PARCHIM* and *PAMELIA* are known to have had good journeys to Valparaiso.

A number of ships travelled quite speedily: The French four-masted bark *DUNKERQUE* (II) made the journey from Port Talbot to Iquique in just 67 days. Also worth mentioning in this context are a few of the German sailing ships: The steel full-rigger *POSEN* ex *PREUSSEN* sailed from Lizard to Valparaiso in 74 days, and the five-masted full-rigged *PREUSSEN* journeyed from Lizard to Iquique twice in 1905, making the excellent times of 79 and 71 days respectively. The spectrum of return journeys was quite wide, and the average time required from Iquique to Lizard was 92.8 days. The five-masted bark *POTOSI* accomplished the trip in 57 days, the *TERPSICHORE* (II) in 104.

The question remains as to why many sailing ships, particularly the English ones, suffered such difficulties off Cape Horn while others had good, some even particularly fast, journeys. The reasons are quite diverse. The individual weather conditions were one determining factor. In a storm, the condition of the running and standing gear was of particular significance. Ships belonging to Laeisz and Bordes had no problems. Their companies were well-coordinated operations which planned into the future. They could afford to maintain their vessels carefully, and any losses caused by the misfortunate journey of one ship could be compensated for by profits gained on another ship. In France the premium laws played an important role. The English one-ship companies were in a completely different position; each loss-incurring voyage could lead to the collapse of the entire enterprise. Under such circumstances money was often saved in the wrong places.

In extremely bad weather conditions, poorly stowed cargo could lead to a ship's downfall. Naturally the age and construction of the ship also played a major role; in this respect France and Germany were again fortunate, as they disposed of ships built for rough weather. And finally, the human factor must not be ignored. England's sea-going tradition had long been on a downward trend; the quality of the crews had declined considerably. Desertion was so commonplace that the entire crew might change several times during a single voyage. According to Alan Villiers, who was able to interpret a large number of log books, the average age of the English captains must have been quite high. In 1905 alone, thirty-three of them met their ends, many dying as old men on board their ships. Those who failed to make the transition to the steamship had no claim to a pension, no residence on land – their ship was their only home – and no choice but to practice their profession until death. In contrast, many German captains were in their prime and had the scientific findings of the German hydrographic office at their disposal; in 1905 they still saw a future in navigation by sail.

Un hiver catastrophique devant le cap Horn en 1905

Résumé

Le cap Horn a toujours été la pierre d'achoppement de la navigation à voile. L'hiver du cap Horn en 1905 se révéla être un hiver catastrophique: plus de 30 marins perdirent le combat contre le cap Horn et durent rebrousser chemin, choisir les Falkland, Montevideo ou bien même Rio de Janeiro comme port de secours. D'autres marins, ayant réussi à contourner le cap furent forcés d'entrer dans le plus proche port chilien afin de procéder aux réparations nécessaires. Certains capitaines abandonnèrent, rebro-

ussèrent chemin et contournèrent le cap de Bonne Espérance, afin d'atteindre leur but par l'Océan indien ou le Pacifique, rejoignant toutefois le port du Cap pour se ravitailler ou effectuer aussi des réparations.

Les données des différents auteurs et statistiques concernant le nombre de voiliers qui auraient contourné le cap Horn en 1905 divergent. Alan Villiers rapporte qu'environ 400 voiliers – dont 200 sous pavillon allemand – choisirent la route du cap Horn. Robin Knox-Johnston compta au nombre de 130 les voiliers qui prirent la direction du cap depuis l'Europe, entre les mois de mai et juillet. Parmi eux, soixante-deux bateaux anglais, trente-quatre français, vingt-sept allemands, quatre italiens, deux norvégiens, un russe et un danois. Quatre voiliers coulèrent et vingt-deux durent rejoindre un port de secours. Pour l'année 1905, Schott calcula dans la Géographie de l'océan Atlantique que cent quarante-quatre voiliers allemands doublèrent le cap Horn. Jürgen Meyer écrit dans son livre «Les grands voiliers de Hambourg» qu'en 1905, quatre-vingt-douze grands voiliers transportèrent 550 000 tonnes de salpêtre d'une valeur de 111 milliards de marks vers l'Elbe, ce qui implique cent quatre-vingt-quatre passages du cap Horn.

Mais ce furent plus de cinq navires qui disparurent sans laisser de trace dans le désert maritime de la route de Drake. Cinq voiliers au moins durent être abandonnés par leur équipage ou s'échouèrent à l'entrée du port de secours en raison du manque d'hommes capables de travailler, ce qui réduisait ainsi les possibilités de manoeuvre. D'autres durent être retirés du trafic en raison de frais de réparation trop élevés, et considérés comme «perte constructive». Certains voiliers tinrent la mer et se battirent une éternité contre les tempêtes devant le cap Horn. Le navire à voiles carrées allemand, le *SUSANNA*, détint l'unique record négatif avec quatre-vingt-dix-neuf jours. Indépendamment de tout ceci, de nombreux voiliers à voiles carrées réussirent au cours de ces mois-là à contourner le cap Horn, sans pour autant entrer dans l'histoire.

Rien qu'en septembre 1905, le mois le plus terrible de cet hiver-là, seize cyclones passèrent au sud du cap Horn. De surcroît, ces tempêtes furent deux fois plus nombreuses ou durèrent deux fois plus longtemps qu'en moyenne depuis de longues années. Les voiliers se dirigeant vers San Francisco rencontrèrent des vents favorables durant le reste du voyage, ce qui leur permit de rattraper quelques jours, en comparaison des bateaux dont la destination était des ports chiliens.

Les voiliers qui rentraient, par contre, purent profiter d'une météo favorable, et l'observatoire maritime allemand calcula pour ces voiliers huit jours en moyenne pour atteindre le 45ème degré de latitude dans l'océan Atlantique depuis la même latitude dans l'océan Pacifique.

L'hiver 1905 ne fut pas, bien entendu, le seul à donner du fil à retordre à la marine à voile. Dans les années 1859, 1885, 1895 ainsi qu'en 1906 et 1907, la situation météorologique et ses conséquences pour la navigation furent semblables.

Les trois-mâts en fer *DEUDRAETH CASTLE* et *GARSDALE* durent être abandonnés en mer au cours de l'hiver 1905. Le *SIXTUS*, bateau jumeau du *DEUDRAETH CASTLE*, ainsi que le trois-mâts *KIRK HILL* et le *BIDSTON HILL*, à voiles carrées s'échouèrent. Parmi les conducteurs de navires se trouvaient un grand nombre de capitaines inflexibles qui gardaient leur bateau devant le cap Horn jusqu'à ce qu'ils arrivent enfin à tenir le cap. Les voiliers allemands *URANIA (II)* et *ERATO (II)* naviguèrent chacun trente-trois jours aux alentours du cap, tandis que le clipper danois *COPLEY* croisait pendant quarante-deux jours au sud du cap et le *CELTIC MONARCH*, un navire anglais, passa même soixante-quatorze jours devant le cap Horn. Le *SUSANNA*, un navire en acier à voiles carrées du chantier G.J.H. Siemers & Cie, ayant pour capitaine Christian Simons Jürgens, détint le

record négatif de quatre-vingt-dix-neuf jours, record qui ne fut jamais dépassé par aucun voilier. Le BRITISH ISLES anglais, avec pour capitaine James Platt Barker n'eût pas plus de chance que le SUSANNA, même s'il ne passa que soixante-douze jours devant le cap. Mais il avait quatre morts à déplorer.

Les navires à voiles carrées BEACON ROCK, EMILIE, M.E. WATSON et le quatre-mâts GUNFORD, ainsi que les trois-mâts CAP HORN et PAUL ISENBERG durent rejoindre le port de Stanley sur les îles Falkland. Le trois-mâts PARNASSOS tenta de rejoindre lui aussi le port de Stanley, mais il dut y renoncer en raison de l'entrée difficile et continua sa route vers Montevideo. Le PARNASSOS comme il a déjà été évoqué plus haut, se traîna jusqu'à Montevideo, ainsi que le voilier très avarié de Laiesz, le PITLOCHRY. Même le bateau-école de la Norddeutsche Lloyd, le HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE se vit forcé de rebrousser chemin devant le cap et dut faire escale dans le port de Montevideo pour y réparer ses lourdes avaries. Les trois-mâts PENRHYN CASTLE, KILMALLIE, RIVER INDUS, FRANÇOIS ainsi que les navires à voiles carrées PENGWERN et SCOTTISH ISLES complétèrent la liste des navires avariés. Le quatre-mâts barque SWANHILDA qui était parti de la Clyde et qui aurait dû rejoindre Coquimbo, se retrouva après cent trente-six jours dans le port de Rio de Janeiro.

Le sort le plus terrible fut dévolu aux voiliers qui ont disparu depuis lors. Personne ne connaît le lieu de leur naufrage, personne ne peut dire si cela s'est produit très vite ou bien si des rescapés se sont battus des jours durant contre l'inévitable. Egalement «posted missing», le voilier en fer à voiles carrées BAY OF BENGAL qui se trouvait en route depuis Cardiff pour Taltal, tout comme les voiliers suivants, chacun d'entre eux étant sur la route du retour: GLENBURN de San Francisco vers Liverpool, ALCINOUS de Lobos d'Afuera vers Anvers et le PRINCIPALITY, sous les ordres du capitaine John Parry, de Junin vers Rotterdam. Ayant croisé en vain durant six semaines devant le cap Horn, le capitaine du DUCHESSE DU BERRY, le bateau qui ne savait pas tenir le cap, se décida à choisir la route la plus longue mais aussi la plus sûre en raison des conditions météorologiques et passa par le cap de Bonne Espérance. Le 2 novembre 1905, après un voyage de 195 jours depuis Swansea, le navire en acier à voiles carrées, qui se trouvait à son deuxième voyage de retour, jeta l'ancre à San Francisco. Les deux navires français MAC MAHON et AMIRAL COURBET se profilèrent avec un voyage extrêmement long vers San Francisco, le premier de 212 jours et le second de 195 jours. Les anglais WHITLIEBURN et le CELTIC MONARCH ne s'en tirèrent guère mieux, avec une durée de 185 jours. Le capitaine James S. Learmont effectua avec son BRENDA une bonne traversée de 127 jours, depuis Hambourg vers Honolulu.

La destination précise de certains voiliers qui naviguèrent de Port Talbot vers la côte ouest n'est pas connue. Le navire en fer à voiles carrées HILSTON navigua 143 jours de Port Talbot vers un port de la côte ouest, le navire en acier à voiles carrées BEN LEE passa 139 jours en route, les navires italiens, le CAVALIERE CIAMPA, à voiles carrées et le GIUSEPPE D'ABUNDO nécessitèrent respectivement 135 et 185 jours de Tynes à Valparaiso. Le navire en acier à voiles carrées CRAIGMORE navigua pendant 165 de Cardiff à Pisagua, le quatre-mâts barque EDMUND contourna le cap Horn en août/septembre et arriva après 154 jours de voyage à Iquique. Le plus petit des navires à doubler le cap Horn en 1905 est probablement le trois-mâts barque CAIRNSMORE en provenance de Liverpool avec un tonnage brut de 906 tonneaux. Le capitaine E. Evans le conduisit en 138 jours de son port d'attache jusqu'à Talcahuano. Le navire en acier PALMYRA, venu de Hambourg, jeta l'ancre au bout de 115 jours à Valparaiso. L'ARCHIBALD RUSSELL, la dernière construction anglaise en tant que quatre-mâts, jeta l'ancre après un long voyage de 103 jours dans le chantier naval d'Iquique. Deux hommes d'équipage désertèrent à l'arrivée du navire et un mourût du typhus à l'hôpital. La tension

au sein de l'équipage était grande et une mutinerie se serait presque produite lorsqu'il dût décharger la cargaison de charbon. Des voiliers allemands PARCHIM et PAMELIA on connaît aussi de bonnes traversées.

Le quatre-mâts barque français DUNKERQUE (II) réussit des voyages rapides avec une traversée de 67 jours de Port Talbot vers Iquique. Parmi les grands voiliers allemands, il faut mentionner les navires suivants: le POSEN, ex PREUSSEN, navire en acier, à voiles carrées, avec 74 jours de Lizard à Valparaiso, le cinq-mâts à voiles carrées PREUSSEN navigua cette année-là deux fois vers Iquique. 79, 71 jours étaient les durées les plus performantes de Lizard à Iquique. Pour les retours, le spectre en est très varié. La durée moyenne du voyage de Iquique vers Lizard était d'environ 92,8 jours. Le cinq-mâts POTOSI nécessita 57 jours, le TERPSICHORE (II) 104.

En fin de compte reste la question, pourquoi certains grands voiliers, en particulier les anglais, souffrirent à ce point devant le cap Horn, tandis que d'autres effectuaient de bonnes, et même rapides, traversées. Les raisons en sont multiples. En premier lieu, la situation météorologique individuelle était déterminante. Par tempête, la sauvegarde du fret joue un rôle important. Les voiliers de Laeisz et Bordes n'avaient aucun problème. Leurs chantiers étaient des entreprises rôdées qui planifiait aussi le futur. Elles pouvaient se permettre une minutieuse conservation et les pertes, occasionnées par l'un de leurs voiliers, étaient rattrapées par les gains d'un autre navire. Encore qu'en France, la loi des primes jouait un rôle non négligeable. Par contre, en Angleterre, pour les chantiers avec un seul navire, chaque voyage avec pertes pouvait se solder par la fermeture de l'entreprise. Là, dans certains cas, on a parfois épargné à mort. Une cargaison mal arrimée conjuguée à des conditions météorologiques extrêmes pouvaient bien entendu être fatales à un navire. Naturellement, l'âge et le type de construction du voilier jouaient un grand rôle et à nouveau la France et l'Allemagne, avec leurs voiliers construits pour le gros temps avaient le vent en poupe. Le facteur humain, enfin, ne doit pas être oublié. Là aussi, la navigation à voile anglaise, dont le déclin s'amorçait déjà depuis plusieurs années, se profilait négativement. La qualité des équipages avait beaucoup baissé. Les désertions étaient à l'ordre du jour, et il n'était pas rare qu'au cours d'un même voyage, les effectifs en hommes d'équipage qui se succédaient sur le bateau soient multipliés. D'après les déclarations d'Alan Villers, qui put encore étudier de nombreux livres de bord, la moyenne d'âge des capitaines anglais était très élevée. Rien qu'en 1905, trente-trois d'entre eux trouvèrent la mort, pour bon nombre d'entre eux à un âge avancé, à bord de leur navire. Ceux qui n'avaient pas pris en compte les changements dus à l'introduction de la vapeur devaient faire leur métier jusqu'au bout, n'ayant aucun droit à une retraite et étant souvent sans domicile à terre, leur navire ayant été leur seul foyer. En comparaison, de nombreux capitaines allemands étaient à la fleur de l'âge et profitaient des connaissances scientifiques de l'observatoire maritime allemand, et voyaient encore dans la navigation à voile, en tous cas en 1905, un avenir.