

## Die letzten Segelschiffs-Reisen von der Westküste Nordamerikas

Burmester, Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Burmester, H. (1986). Die letzten Segelschiffs-Reisen von der Westküste Nordamerikas. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 9, 135-166. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55853-2>

### Nutzungsbedingungen:

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

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

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

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

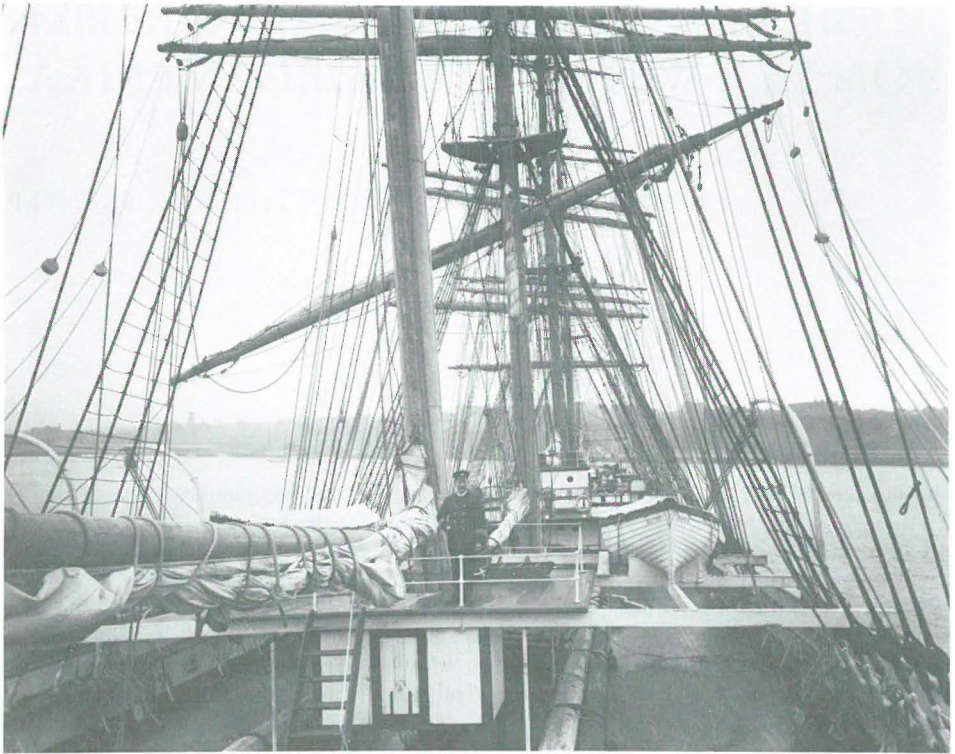
# DIE LETZTEN SEGELSCHIFFS-REISEN VON DER WESTKÜSTE NORDAMERIKAS

VON HEINZ BURMESTER

Vor hundert Jahren, als auf den Weltmeeren noch viele Windschiffe unterwegs waren, kam es auf den Segelschiffsrouten oft zu Wettsegelien der Schiffe auf gleichem Kurs. Die Kapitäne und oft auch die Mannschaften hatten den Ehrgeiz, den Mitseglern oder der Schifffahrtswelt zu zeigen, daß ihr Schiff oder sie selber besser segelten als die anderen. Bekannt sind die Bilder von den Wettfahrten der berühmten Teeklipper, die ihre hohe Zeit in den Jahren vor der Eröffnung des Suez Kanals hatten. Aber auch noch in den 20er und 30er Jahren unseres Jahrhunderts kam es zum Wettsegeln von Frachtschiffen, als jährlich zehn bis zwanzig der letzten Großsegler die kleinen Hafenplätze im australischen Spencer-Golf aufsuchten, um dort Weizen zu laden. Im Januar und Februar, gelegentlich noch im März, gingen diese Segler auf die Heimreise nach Europa und nahmen in der Regel den Weg um Kap Horn.

Die Angelsachsen sprachen damals vom »Grain Race« und schlossen Wetten ab, welcher Segler die schnellste Reise der Saison machen würde. Man interessierte sich in den meisten schiffahrtstreibenden Ländern aus nostalgischen Gründen für diese »Weizenrennen«, weil zu der Zeit die kommerzielle Segelschifffahrt am Ende ihrer langen Geschichte stand; als Transportmittel im internationalen Seeverkehr hatte sie nach dem Ersten Weltkrieg kaum noch eine Bedeutung.

Zu Beginn unseres Jahrhunderts, vor dem Ersten Weltkrieg, sah das noch anders aus. Zwar schrumpfte auch damals schon die Flotte der großen Rahsegler; aber in einigen Fahrtgebieten spielten sie noch eine wichtige Rolle für den Transport von Massengütern. Dazu gehörte auch die Westküste Nordamerikas, deren nördlichen Teil die Amerikaner »Pacific Northwest« nennen. Getreide und Holz holten die Segler von dort, weil die kohlefressenden Dampfer die langen Wege scheuten, die keine günstigen Bunkerplätze boten. Das Getreide von der Westküste Nordamerikas wurde zum größten Teil auf dem langen Weg um Kap Horn nach Europa gesegelt, bis die Eröffnung des Panama Kanals die geographische und ökonomische Situation veränderte. Der Kanal verkürzte den Seglerweg vom Pacific Northwest nach Europa um 6000 7000 Seemeilen, den Dampferweg nach der Ostküste Nordamerikas sogar um 8500 Seemeilen. Die Dampfer wurden durch die Wegverkürzung wesentlich stärker begünstigt als die Segler, so daß letztere den Kanal nur selten benutzten. Denn das Seegebiet westlich von Mittelamerika ist durch große Flautengebiete gekennzeichnet, deren Durchsegelung mühsam und zeitraubend war, und dazu kamen noch die Gebühren und Schleppkosten im Kanal, so daß die Dampfer in der Lage gewesen wären, die Segler kurzfristig von den amerikanischen Westküsten zu verdrängen. Es dauerte jedoch etwas länger, weil die Kanaleröffnung im August 1914 mit dem Kriegsausbruch zusammenfiel. Der Krieg hatte einen großen Tonnagebedarf zur Folge, der auch der Segelschifffahrt einen letzten Aufschwung brachte. Nur für die deutsche Schifffahrt war die Lage umgekehrt: Die große Fahrt endete mit dem Kriegsbeginn, die Schiffe versuchten, neutrale Häfen zu erreichen, und die vorher abgeschlossenen Frachtverträge wurden annulliert.



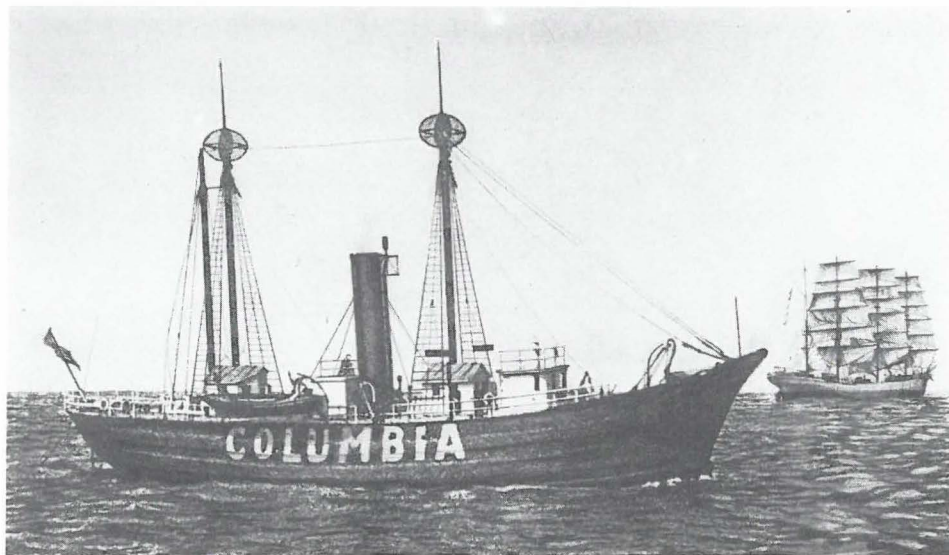
*Die Viermastbark SCHIFFBEK der Hamburger Reederei Knöhr & Burchard war oft an der Westküste Nordamerikas zu sehen. (Hester Collection im National Maritime Museum San Francisco)*

Da sich die deutsche Segelschiffsliteratur kaum mit den Reisen deutscher Segler vom »Pacific Northwest« der Amerikaner beschäftigt hat, soll hier ein wenig mehr von diesem Fahrtgebiet berichtet werden, wie es sich in den letzten Vorkriegsjahren für die großen Windschiffe darstellte.

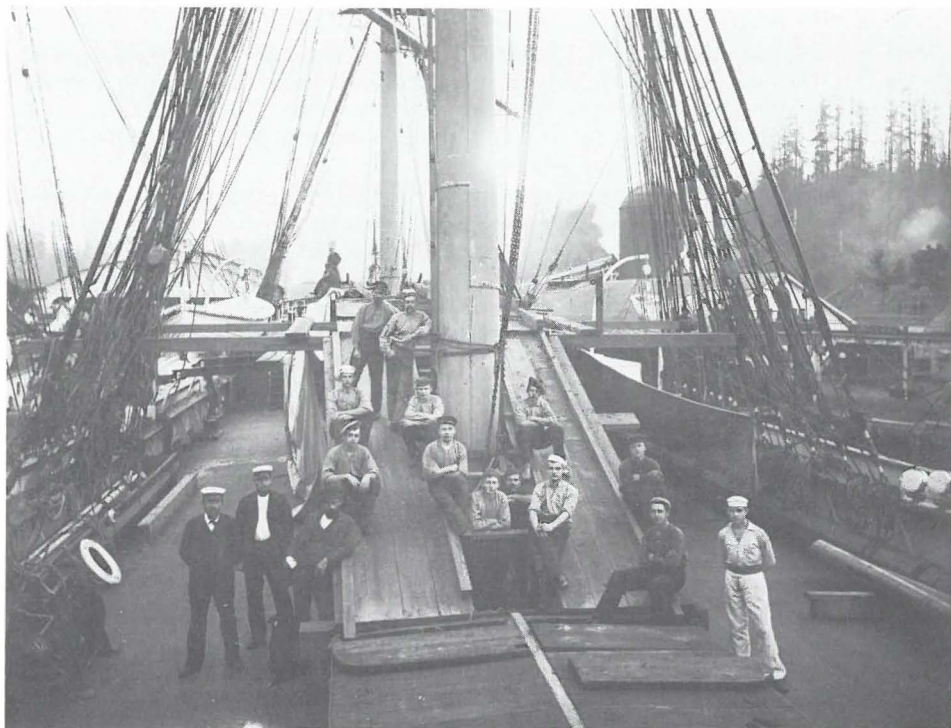
Die von den Seglern meist besuchten Häfen an der Westküste Nordamerikas waren San Francisco, Portland/Oregon am Columbia River (genauer gesagt liegt Portland mit seinem Hafen am Willamette River) und mehrere Plätze am weit verzweigten Puget Sound, den die Schiffe durch die Juan de Fuca Straße erreichen. In San Francisco luden die Segler meistens Gerste; in den nördlicher liegenden Häfen exportierte man hauptsächlich Weizen. Die Getreideverschiffung war (und ist) ein Saisongeschäft; es begann gleich nach der Ernte in den Monaten August/September, erreichte in den Wintermonaten seinen Höhepunkt, und die letzten Segler erhielten ihre Ladung im April/Mai.

Weniger saisonabhängig war die Ausfuhr von Holz aus den großen Wäldern der Westküste, das vor der Verladung von großen Sägemühlen zu Balken und Brettern geschnitten wurde. Die Großsegler verfrachteten das wertvolle Holz nach Europa, Südamerika, Australien und Südafrika. Die Inseln im Pazifik wurden von amerikanischen Schonern mit Holz beliefert, während der Holztransport entlang der Westküste schon vor 1914 von den sogenannten »Steamerschooners« besorgt wurde, unter denen man sich einen Spezialtyp von Küstendampfern vorstellen muß.

Die Getreide- und Holzfahrt nach Europa besorgten hauptsächlich französische, britische und deutsche Segler, auch einige norwegische und russische (finnische) Schiffe waren beteiligt



*So sah damals das Feuerschiff vor der Barre des Columbia River aus; in seiner Nähe erhielten die einkommenden Segler Schlepper und Lotsen. (Nach einem Photo aus der »Quarterdeck Review« des Columbia River Maritime Museums)*



*Laeisz Segler PARCHIM um die Jahrhundertwende beim Holzladen im Puget Sound. (Hester Collection im National Maritime Museum in San Francisco)*





*Die Hamburger Viermastbark WANDSBEK, die 1913/14 in 109 Tagen von Astoria nach Fal mouth segelte. (Slg. Dr. J. Meyer)*

und gelegentlich mal ein nordamerikanischer oder italienischer Segler. Zahlenmäßig dominierten die Franzosen mit ihrer großen subventionierten Seglerflotte, die in den Jahren 1899/1902 gebaut worden war. Die französischen Segelschiffe konzentrierten sich auf die Fahrt nach San Francisco, wo sie in der Statistik die absolute Mehrheit aufwiesen. Es waren Schiffe, die sich sehen lassen konnten und gut geführt wurden.

Um die Jahrhundertwende hatte gelegentlich auch mal ein Laeisz-Segler die Küste besucht, um im Puget Sound Holz zu laden. Die Seeleute schätzten die Häfen an der amerikanischen Westküste; sie boten ihnen wesentlich mehr als zum Beispiel die Ladeplätze an der öden Salpeterküste Chiles. Allerdings hatten die Kapitäne oft Ärger im »Pacific North west«, weil so viele Seeleute desertierten, verlockt von den professionellen »Crimps«, die eine raffinierte Art von Stellenvermittlung betrieben. Ersatzleute zu bekommen, war mit hohen Kosten verbunden, und meistens taugte der teure Ersatz nicht viel.

Die schiffahrtinteressierte Küstenbevölkerung verfolgte die Reisen der Windschiffe mit großem Interesse, und es wurden Wetten abgeschlossen über den Ausgang des Rennens, wenn Segler etwa gleichzeitig auf die Reise gingen. Dementsprechend waren auch die Schiffsfahrtsnachrichten in den Zeitungen der großen Häfen sehr ausführlich. Das meiste Getreide wurde vom Columbia River abgefahren. Da vor dem Fluß eine Barre lag, die im Winter oft durch Seegang oder Dünung unpassierbar war, mußten die Schiffe manchmal tagelang bei Astoria zu Anker liegen, »barbound«, wie es in den Schiffsfahrtsnachrichten hieß. Wenn sich die Situation endlich besserte, brachte der Schlepper einen Segler nach dem anderen über die Barre. Die Schleppfahrt seawärts dauerte 4 bis 5 Stunden, deshalb schaffte der Schlepper nur zwei Schiffe pro Tag. Zwei Abfahrten an einem Tag waren eine gute Voraussetzung für eine Wettfahrt beider Segler.

In dem Buch »Ocean Racers« von C. Fox Smith, das 1931 in England erschien, heißt es, das letzte Weizenrennen von der Pazifikküste habe am 6. Januar 1913 begonnen, als das britische Vollschiff BOADICEA und die Hamburger Viermastbark GOLDBEK am selben Tag den Columbia River verließen. Es wurde ein totes Rennen; denn beide Schiffe erreichten die Reede von Queenstown am 21. Mai, nach 135tägiger Reise. Die Daten stimmen, jedoch war es mitnichten



*Die Bark VINCENNES, 1900  
gebaut, war typisch für die sub-  
ventionierten französischen  
Segler, die häufig die Westküste  
Nordamerikas besuchten.  
(Slg. Harold D. Huycke)*

das letzte Weizenrennen vom Pacific Northwest; auch in der Saison 1913/14 gab es noch mehrere Abfahrten in kurzen Abständen, aus denen sich Wettfahrten entwickelten (s. S. 152).

Zu dem oben erwähnten Rennen GOLDBEK BOADICEA ist noch hinzuzufügen, daß GOLDBEK am 23. Mai Dungeness im Schlepp passierte und am 25. in Dünkirchen war, BOADICEA dagegen am 29. Mai in Antwerpen eintraf.

Wie das Rennen BOADICEA GOLDBEK im einzelnen verlaufen ist, läßt sich nicht sagen; denn von der Reise der BOADICEA liegt nur eine einzige Positionsmeldung vor: Ein britischer Dampfer hatte das Vollschiff am 16. April im Atlantik auf dem Äquator gesichtet, den die GOLDBEK erst eine Woche später erreichte. Aber letztere konnte ihren Rückstand bis Queenstown wieder aufholen. Geführt wurde die Hamburger Viermastbark von dem 35jährigen Kapitän Kaletsch aus Altona.

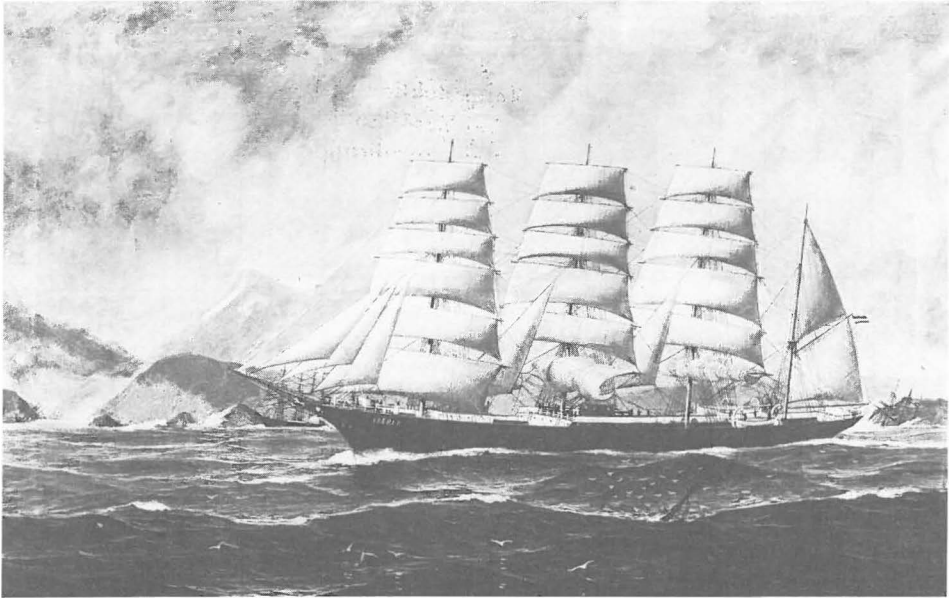
Als Kapitän Kaletsch am 6. Januar den Columbia River verließ und über die Barre geschleppt wurde, hat er wahrscheinlich an die Tragödie denken müssen, die sich auf seiner vorhergehenden Reise ereignet hatte. Damals verließ die GOLDBEK den Columbia River mit Holz beladen und wurde am 5. November seewärts geschleppt. Die See war ruhig, nur eine lange Dünung ließ das Schiff schlingern. Als man auf Geheiß des Lotsen mit dem Segelsetzen begann, fiel der 16jährige Schiffsjunge Max Schlick von der Deckslast über Bord. Man warf ihm zwei Rettungsringe nach



*Beladene Segelschiffe ankern auf Astoria Reede und warten auf eine bessere Gelegenheit zum Passieren der Barre vor dem Columbia River. (Slg. Carl F. List, Portland)*



*Heckradschlepper tauchen die Segelschiffe auf dem Columbia River. Auf dem 1912/13 aufgenommenen Photo sind im Hintergrund die Masten der Hamburger Viermastbark EGON zu sehen. (Photo Fred Klebingat)*



*Viermastbark ISEBEK bei Feuerland, gemalt von Henry Mohrmann.*

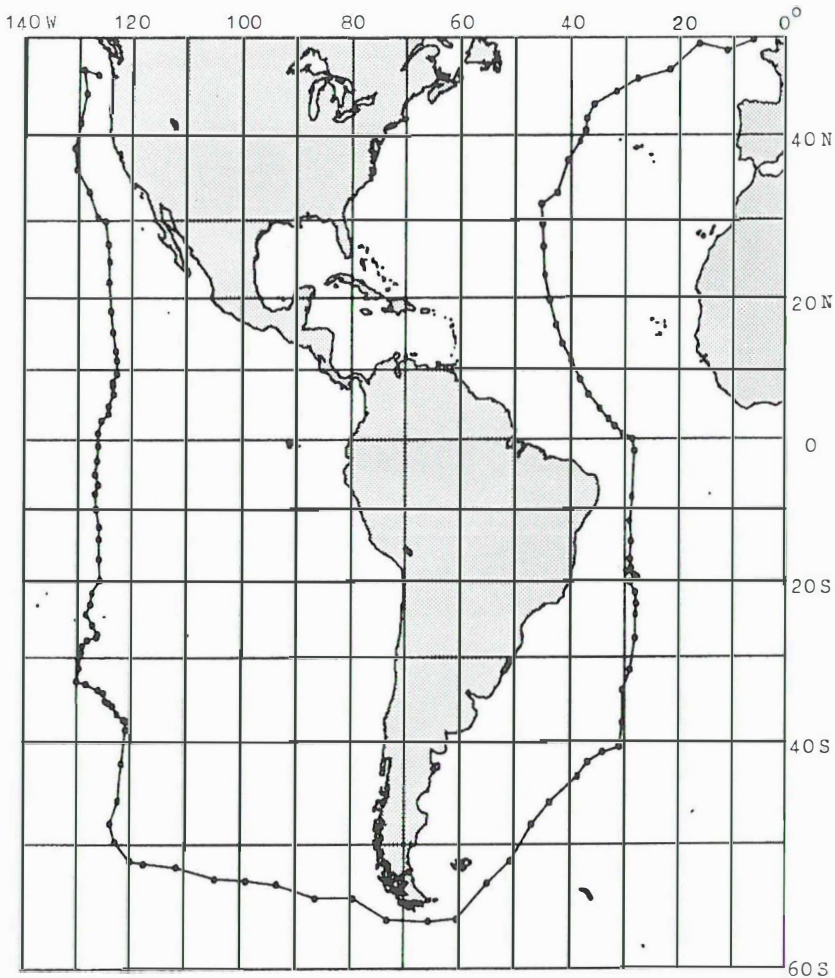
und sah, daß er einen zu fassen bekam und sich hineinhängte. Und nun begann das Trauerspiel: Es gelang der Schiffsleitung nicht, den mit einer 400 m langen Trosse tauenden Schlepper zu alarmieren, der die GOLDBEK mit 7 sm/h durch das Wasser zog, während ein starker Flutstrom einwärts setzte. Der Schlepperkapitän merkte nicht, daß auf der Back der GOLDBEK gerufen und gestikuliert wurde und schleppte weiter, auf der GOLDBEK aber wagte man nicht, bei soviel Fahrt ein Boot auszusetzen.

Der Kapitän hatte wohl den Gedanken, die Schlepptrasse zu schlippen und den Anker fallen zu lassen; aber der Lotse riet ab, weil das Schiff auf der Barre auf den eigenen Anker geraten könne. Und so geschah gar nichts, während der Junge im Rettungsring bald nicht mehr zu sehen war. Fünf Monate später stand der Kapitän in Hamburg vor dem Seeamt. Der Reichskommissar, ein hochrangiger Seeoffizier der Kaiserlichen Marine, sah die Situation klar und ungetrübt von Rücksichtnahmen: Er beantragte die Einziehung des Kapitänspatentes. Das Seeamt jedoch lehnte den Antrag ab, weil der Kapitän sich in einer Zwangslage befunden habe oder so ähnlich. Es wird dem Kapitän damals schwer gefallen sein, den obligaten Brief an die Eltern des Jungen in Chemnitz zu schreiben.

Als BOADICEA und GOLDBEK am 6. Januar auf die Reise gingen, konnte man die Viermastbark ISEBEK als ihren Schrittmacher bezeichnen. Sie wurde am 5. Januar rausgeschleppt, mittags um 12 Uhr hatte Kapitän Haß Lotse und Schlepper entlassen.

Es wehte ein leichter östlicher Wind, aus dem sich bis zum nächsten Tag ein steifer SSW entwickelte. Um Seeraum zu gewinnen, steuerte die ISEBEK westwärts und ging erst am 7. Januar auf südlichen Kurs, als der Wind stürmisch aus West und schließlich aus NW wehte. Das Wetter Tagebuch der ISEBEK ist noch erhalten, so daß wir über den Verlauf der Heimreise gut informiert sind. Auf dem langen Kurs nach Süden hielten ISEBEK und GOLDBEK Schritt miteinander, das heißt, daß auch noch im NO Passat die ISEBEK etwa 150 sm voraus lag, weil sie einen Tag früher gestartet war. GOLDBEK kreuzte die Linie am 31. Januar etwa 1½ Tage später als ISEBEK. Im SO Passat steuerte Kapitän Kaletsch nicht sehr hoch am Wind, so daß er bis 130° West geriet. Dadurch erreichte er aber am 10. Februar die gleiche Breite wie die ISEBEK, die auf 127½° W stand. Am Abend des nächsten Tages drehte GOLDBEK bei der Pitcairn Insel bei. Die Insulaner





*Reiseweg der Viermastbark ISEBEK vom 5. Januar – 11. Mai 1913.*

waren mit zwei Booten herausgekommen, um ihr Obst und Gemüse gegen Tabak, Seife, Nägel und dergleichen Bedarfsartikel zu tauschen. Am selben Tag passierte ISEBEK das unbewohnte Elisabeth Eiland, das etwa 100 sm ONO von Pitcairn liegt und 25 m hoch ist. Kapitän Haß benutzte die Gelegenheit, um durch Peilungen der kleinen Insel den Stand seines Chronometers zu kontrollieren.

Auf dem folgenden Reiseabschnitt hielt sich die ISEBEK weiterhin östlicher, während GOLDBEK sich bis 140° W abdrängen ließ, um so schnell wie möglich nach 40° S und in die »braven Westwinde« zu kommen. Am 5. März erreichten beide Schiffe 50° Südbreite, und GOLDBEK stand nur noch 2° westlicher als ihr Konkurrent. Beide Schiffe kreuzten den Meridian von Kap Horn am 15. März, wobei jetzt die GOLDBEK einen Vorsprung von etwa 50 sm hatte, den sie aber nicht lange halten konnte.

Einen Tag vor Kap Horn war auf der GOLDBEK der Schiffsjunge Menz beim Festmachen der Oberbramsegel abgestürzt und über Bord gefallen. Das Schiff lief zu der Zeit 11 sm/h vor einem steifen Westwind, der an Stärke zunahm. Unter diesen Umständen verzichtete Kapitän Kaletsch auf Rettungsmanöver, zumal der verunglückte Junge nicht zu sehen war.

Am 1. April, als die GOLDBEK auf 22 $\frac{1}{2}$ ° Südbreite stand, wurde an Bord die Führung des Wetter Journals eingestellt, und es ist nicht ersichtlich, warum das Schiff in den folgenden drei Wochen sehr stark zurückfiel. Vielleicht war es in ein Flautenloch der südlichen Roßbreiten geraten.

Die nächste Meldung über die GOLDBEK kam vom Hamburger Dampfer NITOKRIS, der am 25. April auf 2° N und 30° W mit der Viermastbark signalisiert hatte. Da die ISEBEK laut Tagebuch schon am 15. April 2° Nordbreite erreicht hatte, war GOLDBEK im Monat April 10 Tage achteraus gesackt. Gegen die ISEBEK konnte sie von diesem Zeitverlust nichts mehr aufholen. Erst 10 Tage, nachdem die ISEBEK den Ärmelkanal erreicht hatte, traf sie in ihrem Orderhafen Queenstown an der SO-Küste Irlands ein. ISEBEK hatte bis zum Kanaleingang 126 Tage gebraucht und lief gleich weiter nach ihrem Bestimmungshafen Hull, den sie wegen östlicher Winde erst am 21. Mai erreichte, demselben Tag, an dem GOLDBEK und BOADICEA ihre Anker vor Queenstown fallen ließen.

Für die Dauer der Segelschiffsreisen vom Columbia River nach dem Ärmelkanal hat die Deutsche Seewarte einen Mittelwert von 136 Tagen berechnet, und zwar aus den Reisen deutscher Segler im Zeitraum 1894 1908. Für Reisen von San Francisco brauchten die Schiffe durchschnittlich 4 Tage weniger und vom Puget Sound 3 Tage mehr.

Bei der Berechnung der Mittelwerte waren den Leuten auf der Seewarte auch deutliche jahreszeitliche Schwankungen aufgefallen. Am günstigsten waren demnach die Windverhältnisse für die Segler, die ihre Reisen in der Zeit vom Februar bis zum Mai antraten; sie brauchten im Durchschnitt nur 131 Tage von Astoria. Bei Reiseantritt von Juni bis September waren es 9 Tage mehr, von Oktober bis Januar 5 Tage. Der Seglerweg von Astoria um Kap Horn nach dem Ärmelkanal hatte eine Länge von rund 16 000 sm. Die meisten Segler legten diesen Weg in 4 bis 5 Monaten zurück, doch gab es auch Reisen, die noch einige Wochen länger dauerten oder entsprechend kürzer waren. Für schnelle Reisen waren 100 Tage eine magische Grenze, nur vor der Jahrhundertwende gelegentlich unterboten von den echten Klippern und auch von einigen wenigen der sogenannten »Mediumklipper«, die in den 1870er und 80er Jahren aus Eisen gebaut worden waren. Die schnellste Reise von Astoria machte nach englischen Quellen das britische Vollschiff MACHRIHANISH, das im Jahre 1892 mit einer Ladung Lachs in 91 Tagen brauchte.

Für deutsche Segler hatte die Seewarte vor der Jahrhundertwende eine 103tägige Reise der Viermastbark RENÉE RICKMERS als Bestleistung von Astoria registriert. 1889 war die Laeiszische Bark PLUS in 105 Tagen vom Puget Sound bis Tuskar gesegelt, das an der SO Ecke von Irland liegt. Und von San Francisco machte das Vollschiff SCHWARZENBEK vom 18. Februar bis zum 26. Mai 1900 eine 97tägige Reise nach Falmouth. Als absoluter Rekord von San Francisco gelten die 90 Tage, die 1891/92 die britische Viermastbark FALLS OF GARRY bis Queenstown gebraucht hat.

Bei den jährlich registrierten Weizenregatten von Astoria erzielte 1900 die britische Viermastbark CEDARBANK die Bestleistung mit 103 Tagen, als sie am 9. Dezember in Queenstown eintraf; zweitbestes Schiff war RICKMER RICKMERS mit 108 Tagen bis Falmouth.

Der Reeder Rickmers war über die schnelle Reise seines Vollschiffs RICKMER so erfreut, daß er dem Kapitän Baake am 12. November spontan einen Brief nach Falmouth schrieb, der hauptsächlich folgende Mitteilung enthielt: *Erfreut waren wir, Ihre glückliche Ankunft nach so schneller 107tägiger Reise in Falmouth zu erfahren, und Ihnen unser Herr P. Rickmers, wenn die Ladung gut herauskommt und Schiff etc. zu unserer Zufriedenheit ausfallen, eine Gratifikation von M. 100.– bewilligen.* ... Und dann folgte noch eine eigenhändige Nachschrift von Peter Rickmers: *Das haben Sie gut gemacht! Fahren Sie so fort!*

Am 3. Februar 1910 erreichte die Hamburger Viermastbark HEBE die Reede von Queenstown in 102 Tagen und hielt damit soweit ersichtlich nicht nur den Rekord der Saison, sondern auch den aller deutschen Segler, soweit ihre Reisen von Astoria bei der Seewarte registriert waren.

Für die Realitäten in den letzten Jahren vor dem Krieg spricht folgende Liste jener Weizensegler, die im Januar 1913 ihre Reisen vom Columbia River nach Europa antraten:

Flagge	Name	ab Astoria	Reisedauer	Ankunft in/bei
dt 4MB	ISEBEK	5 Jan	126 Tage	11 Mai Lizard pass.
br 4MB	HOUGOMONT	5 Jan	163 Tage	17 Jun Queenstown
dt 4MB	GOLDBEK	6 Jan	135 Tage	21 Mai Queenstown
br VS	BOADICEA	6 Jan	135 Tage	21 Mai Queenstown
fr BK	MARECHAL DE VILLARS	12 Jan	145 Tage	6 Jun Queenstown
dt VS	OSSA	19 Jan	143 Tage	11 Jun Queenstown
dt 4MB	ADELAIDE	19 Jan	150 Tage	18 Jun Queenstown
dt 4MB	LISBETH	23 Jan	134 Tage	6 Jun Falmouth
dt 4MB	BARMBEK	24 Jan	131 Tage	4 Jun Falmouth
fr BK	RENÉ	26 Jan	131 Tage	6 Jun Falmouth

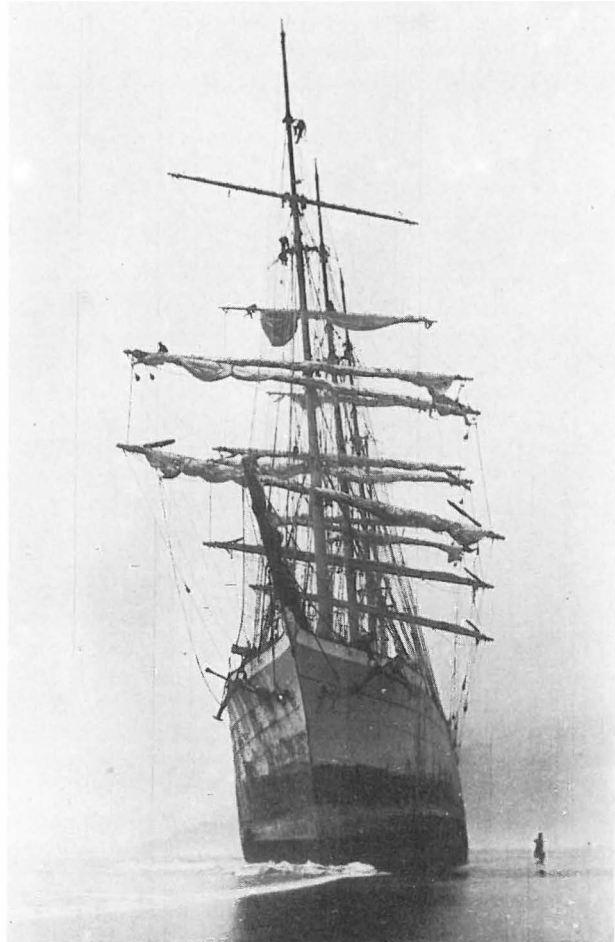
Aus der Reisedauer dieser zehn Schiffe ergibt sich ein Durchschnitt von 139 Tagen. In der vorstehenden Liste fällt die Viermastbark *BARMBEK* als guter Segler auf; sie überholte sowohl das Vollschiff *OSSA* als auch die Viermastbark *LISBETH*. *OSSA* war 5 Tage früher gestartet und wurde bereits im Pazifik an der Südgrenze des SO Passats eingeholt; bei Kap Horn hatte *BARMBEK* 4 Tage Vorsprung, der sich allerdings bis zur Linie wieder auf 2 Tage verringerte. Im Nordatlantik zeigte sich die Viermastbark erneut als das schnellere Schiff und erreichte den Orderhafen 7 Tage früher als die *OSSA*. Die Viermastbark *LISBETH*, die Astoria einen Tag vor der *BARMBEK* verlassen hatte, wurde von der *BARMBEK* nur knapp überholt. Erst 12 Wochen nach Abfahrt sichtete Kapitän Lühmann die *LISBETH* im Südatlantik auf 23° Breite.

Bei leichten Winden blieben die beiden Hamburger Viermaster vier Tage lang in Sichtkontakt, wie aus dem Tagebuch der *BARMBEK* hervorgeht. Bei der Ankunft in Falmouth hatte Kapitän Lühmann einen Vorsprung von knapp 2 Tagen herausgesegelt.

Aber die *BARMBEK* fand auch einen Gegner, der ihr mindestens ebenbürtig war. Am 1. Februar, 8 Tage nach Abfahrt der *BARMBEK*, wurde die britische Viermastbark *IVERNA* unter Führung eines Kapitäns mit Namen Hinrichs über die Barre geschleppt. Am 21. Mai, SW lich



Die kleine Viermastbark *COLONY* brauchte 1912/13 nur 112 Tage von Astoria nach Irland. (Slg. Richard M. Cookson)



*Die Hamburger Viermastbark  
MIMI strandete 1913 an der  
Oregon Küste.  
(Slg. Dr. J. Meyer)*

der Azoren, sichtete man von der BARMBEK aus die IVERNA, die somit 8 Tage aufgeholt hatte. Am selben Tag, an dem die BARMBEK Falmouth erreichte, ließ die IVERNA ihren Anker auf der Reede von Queenstown fallen, nach 123tägiger Reise. 6 Tage nach der IVERNA, am 7. Februar 1913, ging das Vollschiff OSTERBEK auf die Reise und brauchte 125 Tage bis zur Signalstation auf Kap Lizard am Eingang zur Falmouth Bay. Sie erfuhr dort, daß die Ladung in Limerick gelöscht werden sollte, und mußte noch weitere 6 Tage segeln, um den Hafen an der Westküste Irlands zu erreichen.

Um den Überblick über die Reisen in der Saison 1912/13 zu vervollständigen, folgen hier noch einige Passagen, die schon im Dezember 1912 begonnen wurden:

Flagge	Name	ab Astoria	Reisedauer	Ankunft in/bei
nor 4MB	VALERIE	7 Dez	139 Tage	25 Apr Dünkirchen
dt 4MB	JERSBEK	11 Dez	129 Tage	19 Apr Falmouth
dt 5MB	R. C. RICKMERS (mit Hilfsmaschine)	21 Dez	100 Tage	31 Mär Isle of Wight
br VS	RAVENHILL	21 Dez	171 Tage	10 Jun Queenstown
br 4MB	COLONY	26 Dez	112 Tage	17 Apr Queenstown





*Das französische Vollschiiff  
ALICE ging 1909 durch Stran-  
dung an der Oregon Küste ver-  
loren. (Slg. Harold D. Huycke)*

Von dem »Dampfsegler« R. C. RICKMERS abgesehen, machte die kleine Viermastbark COLONY die beste Reise dieser Gruppe; sie hatte nur 1750 BRT und war ein schnelles Schiff, wie fast alle kleinen Viermastbarken.

In der Saison 1912/13 sollte auch die Viermastbark MIMI des Hamburger Reeders H.H. Schmidt in Portland laden, jedoch ging das Schiff bei der Ansteuerung des Columbia River verloren. Von Valparaiso kommend, hatte Kapitän Westphal am 13. Februar 1913 die Küste mit unsicherem Besteck angesteuert und war abends 25 sm südlich der Einfahrt auf den Strand gelaufen. Eine Bergungsfirma, die auch die Besatzung der MIMI in Dienst nahm und täglich zwei oder drei Dollar pro Kopf zahlte, traf im März Vorbereitungen zum Abschleppen. Anfang April ließ sich das Schiff, das einen Teil seines Ballastes gelöscht hatte, bei Hochwasser bewegen und wurde in der Nacht zum 6. April flott. Kurz darauf legte es sich jedoch in der Brandung quer und kenterte, wobei 10 Mann der MIMI und 6 Bergungsleute ums Leben kamen. Die drei Offiziere hatten das Schiff vor dem entscheidenden Abschleppmanöver verlassen und wurden deshalb vom Seeamt wegen Pflichtverletzung gerügt. Die Küste nördlich und südlich der Mündung des Columbia River war für Segelschiffe sehr gefährlich, wenn der Wind »auflandig« wehte und stürmisch wurde. Dann machte die Brandung auf der Barre das Einlaufen unmöglich, und ein Kapitän brauchte schon sehr viel Geschick und Glück, wenn er sich unter solchen Umständen von der Leeküste freisegeln mußte. Man sprach vom »Graveyard of the Pacific«, nachdem im Januar 1902 bei einem schweren NW Sturm acht Schiffe südlich der Flußmündung gestrandet waren, darunter die französische Bark ERNEST-REYER auf ihrer Jungferreise. Im Januar 1909 strandete das französische Vollschiiff ALICE nördlich des Columbia River; es war mit Zement beladen und innerhalb von fünf Tagen völlig wrack, so daß man die Bergungsversuche aufgeben mußte. Die Besatzung hatte sich auf den Sandstrand retten können.

Die Reederei Knöhr & Burchard, die damals die meisten ihrer Segelschiffe in der Fahrt nach der Westküste Nordamerikas beschäftigte, schloß auch Charterverträge für Holzladungen ab, deren Verschiffung weniger saisonabhängig war. Am 11. September 1913 war ihre Viermastbark REINBEK mit 2500 M Fuß (Mille Fuß) Holz von Tacoma nach London abgegangen und gelangte am nächsten Tag bei Tatoosh in den offenen Ozean. Nach einer flotten Reise von 118 Tagen erreichte sie London am 8. Januar.

Nach Ankunft in London wurde sie im Tacoma Daily Ledger noch einmal anerkennend erwähnt, nicht nur wegen ihrer flotten Reise, sondern mehr noch wegen ihrer Bordkapelle »Jungs holt fast«, die mit ihren teils selbst gefertigten Instrumenten im Seamen's Institute aufgetreten war, anscheinend mit großem Erfolg. Die Zeitung sprach von einer der *most unique musical affairs* in der Geschichte des Seemannsheimes.

In demselben Artikel erwähnte die Zeitung auch eine im Seamen's Institute angebrachte Plakette, die an den tragischen Tod des deutschen Kapitäns Carl Tramborg von der Hamburger Bark CAP HORN erinnern sollte. Er war am 24. April 1906 in der Hafengebucht von Tacoma ertrunken, als er nachts, mit einem dicken Mantel bekleidet, aus dem Motorboot fiel, das die in der Bucht ankernden Schiffe als Verkehrsboot bediente. Die Zeitung schrieb, er sei nicht betrunken gewesen, und sie wußte auch, daß er viele Freunde an Land hatte und bei seiner Mannschaft beliebt war. Die Plakette war auf seinem Schiff angefertigt worden. Am Tag nach dem Unglück hatten alle Schiffe in Tacoma halbstock geflaggt, während seine Leute vergeblich nach der Leiche ihres Kapitäns suchten.

Die Rostocker Bark FRIEDA MAHN erhielt 1913 in Tacoma eine Holzladung, deren Volumen mit 1000 M Fuß angegeben wurde. Nach Hamburg bestimmt, verließ die kleine Bark Tacoma am 17. November. Unter Führung von Kapitän Niemann hielt sie sich gut im Vergleich zu ihren



*Die Besatzung des Vollschiiffs FLOTTBEK (mit Musik und Gin), aufgenommen in Tacoma um 1905. (Hester Collection im National Maritime Museum San Francisco)*

Mitseglern, die mit Getreideladungen unterwegs waren. FRIEDA MAHN erreichte Hamburg nach 134 Tagen am 31. März 1914. Nach Ankunft in Hamburg schrieb Kapitän Niemann einen Brief an seine Freunde in Tacoma und berichtete über seine Heimreise; die wichtigsten Daten veröffentlichte die Zeitung in Tacoma: Die Bark erreichte den offenen Ozean bei Tatoosh am Abend des 18. November, brauchte von dort 28 Tage bis zur Linie und 58 Tage bis Kap Horn, das am 15. Januar passiert wurde. Im Atlantik wurden die Reiseabschnitte bis zur Linie in 38 und weiter bis Lizard in 31 Tagen zurückgelegt, was dem Durchschnitt entsprach. Von der Juan-de-Fuca Straße bis zum Ärmelkanal ergab sich eine Reisedauer von 127 Tagen, eine gute Zeit für die kleine Bark.

Im Frühjahr 1913, als die meisten Segler noch unterwegs waren, wurden bereits viele Segler für den Weizen der nächsten Saison gechartert. Seit 1911 zeigten die internationalen Frachtmärkte eine feste Haltung zugunsten der Reeder, von der auch die Frachtraten der Segelschiffe profitierten. Im April/Mai 1913 wurden etliche Abschlüsse für Weizen vom Columbia River und Puget Sound nach dem »United Kingdom« zu Raten um 40 shilling pro Tonne gebucht. Als Höchstwert wurden 41 shilling 3 pence bekannt, die zum Beispiel für die Hamburger Viermastbark SCHÜRBEK für Abladung im November 1913 bewilligt wurden. Die SCHÜRBEK lud auf jener Reise 3845 long tons Weizen und erhielt dafür eine Bruttofracht von 7930 £, das waren mehr als 160 000 Goldmark. Solche Frachten waren natürlich attraktiv für die Segelschiffsreeder, so daß im Herbst und Winter 1913/14 eine stattliche Flotte großer Segler die Westküste Nordamerikas ansteuerte, um den Überschuß der Ernte nach Europa zu transportieren.

Zum Leidwesen der deutschen Reeder mußten sie ihre Segler in der Regel in Ballast nach dem Pacific Northwest schicken, weil es für die Häfen dort keine Seglerladungen mehr gab. Ausnahmen waren gelegentliche Kohleladungen von der Tyne und gemischte Ladungen von Antwerpen nach San Francisco. Sie wurden jedoch größtenteils von den französischen Seglern übernommen, die dann mit Gerste von San Francisco zurückkehrten.

Daß die deutschen Segler in Hamburg keine Ladungen nach der Westküste Nordamerikas bekamen, lag an dem leistungsfähigen Liniendienst der Kosmos Reederei, der bereits um 1900 eingerichtet worden war. Im Verein mit der Hapag unterhielt die Kosmos vor 1914 zwei wöchentliche Abfahrten nach San Francisco und vierwöchentliche nach den Häfen am Puget Sound. Und die Dampfer transportierten nicht nur Stückgüter, sondern nahmen auch Partien von Massengütern mit, wie Zement, Koks und Düngemittel, außerdem Eisen und Stahl. Die Liniendampfer bedienten viele Zwischenhäfen, so daß ihre Rundreisen von Hamburg bis Hamburg acht Monate dauerten.

Die deutschen Segler begannen ihre Ausreisen meistens mit Ladungen für Chile oder Peru, vielleicht auch für Australien, und nahmen dort Ballast für die Zwischenreise nach der Westküste Nordamerikas. Erfreulich für die deutschen Segelschiffsreeder waren schließlich die wachsenden Kokstransporte von Hamburg nach Santa Rosalia am Golf von Kalifornien; vom Juli 1913 bis Juni 1914 kamen 21 deutsche Großsegler in dem kleinen Hafenplatz an. Von dort konnten sie die nordamerikanischen Ladehäfen in 4-5 Wochen erreichen. Es blieben aber immer die Kosten und der Zeitverlust, die durch das Laden und Löschen von Ballast entstanden. Abgesehen von dem Dampfsegler R. C. RICKMERS hatten von den hier genannten deutschen Segelschiffen nur die OSSA und die THIELBEK Tanks für Wasserballast.

Zu Beginn des Jahres 1914 hieß es, der Panama-Kanal würde im April eröffnet. Die Zeitung in Tacoma befürchtete unter diesem Aspekt, daß Segelschiffe für die Saison 1914/15 keine Kornladungen mehr bekämen, weil das gesamte Exportgetreide von Dampfern durch den Panama-Kanal abgefahren würde. Für die Segler stünden allenfalls noch Holzladungen zur Verfügung, meinte die Zeitung.

Aber das war Schwarzmalerei, so kurzfristig erfolgte die Umstellung nicht, zumal der Krieg 1914/18 den Frachtenmarkt völlig veränderte. Viele Segelschiffsreeder versuchten schon sehr frühzeitig, Charterverträge für Weizen abzuschließen, solange sich ihre Schiffe noch in europäischen Gewässern befanden. Als eines der ersten Segelschiffe für die Saison 1914/15 wurde Ende März die große Viermastbark HELWIG VINNEN gechartert, die bis April 1913 den Namen PER

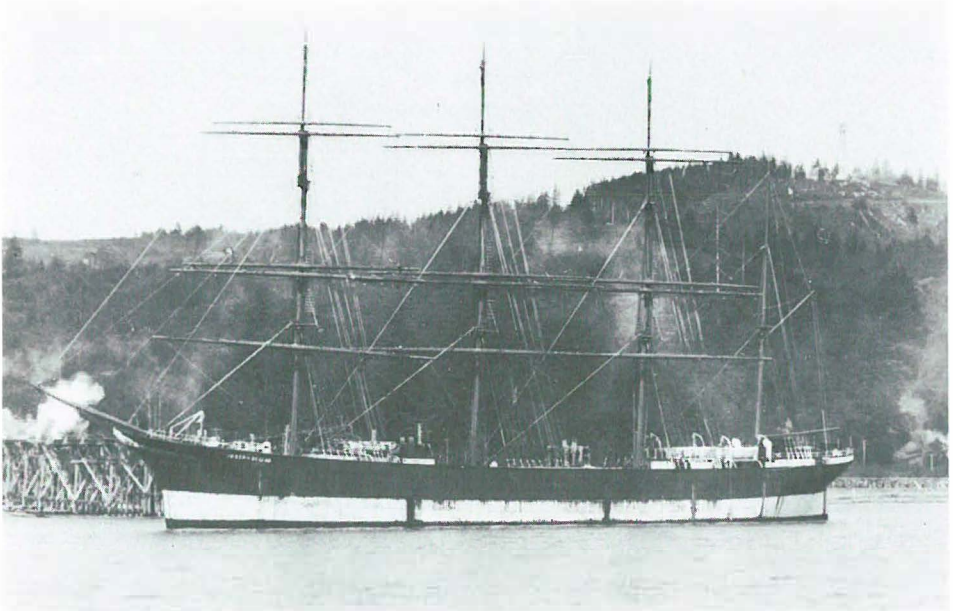




*Während der Getreidesaison im Hafen von Portland. (Slg. Fred Klebingat)*

SIMMON geführt hatte. Der Abschluß zu der Rate von 25/6 shilling kam zustande, als die Eröffnung des Kanals im April fraglich wurde. Als sie dann tatsächlich nicht erfolgte, meinten die Pessimisten, daß man den Kanal wohl nicht vor dem Januar 1915 befahren könne. Das kam den Segelschiffsreedern zugute; im April 1914 wurden Raten von 28–29 shilling geboten und zum Beispiel für die deutschen Segler WANDSBEK und KURT akzeptiert. Ende Juni 1914 hatte man für die bevorstehende Saison schon mehr als 70 Segler für Getreide gechartert; das waren in Erwartung einer Rekordernte mehr Segelschiffe, als in der abgelaufenen Saison auf die Reise nach Europa gegangen waren. Die Raten für die neue Saison hatten sich im Juni um 30 shilling eingependelt.





*SCHÜRBEK* hieß die Viermastbark bis 1920; hier liegt sie als JOSEPH DOLLAR vor Astoria, etwa Mitte der 1920er Jahre. (Slg. Harold D. Huycke)



Die ehemalige *SCHÜRBEK* wird als JOSEPH DOLLAR seewärts geschleppt. (Slg. Harold D. Huycke)



*Die französische Bark ERNEST LEGOUVÉ, gebaut 1902, segelte 1913/14 in 119 Tagen von Astoria nach Irland. Im April 1917 fiel das Schiff im Englischen Kanal dem uneingeschränkten U Boot Krieg zum Opfer. Die Bark wurde ohne Warnung torpediert; mit Zement beladen, sank sie so schnell, daß fast die gesamte Besatzung ertrank, obgleich sich das Schiff im Tau eines Schleppers befand. (Slg. Harold D. Huycke)*

Die Dampferkonkurrenz, die an der Verschiffung der Getreideernte des Jahres 1913 beteiligt war, hatte die Häfen am Puget Sound bevorzugt, wo durch die Kohlenförderung auf der Insel Vancouver die Bunkermöglichkeiten günstig waren. Für die Ernte 1914 charterten die Befrachter die ersten zwei Dampfer im Mai und brauchten ihnen auch nicht mehr als 31 und 31½ shilling zu bewilligen. Der Panama-Kanal wurde, den Pessimisten zum Trotz, doch schon am 15. August 1914 eröffnet. Er war jedoch in den ersten zwei Jahren gelegentlich durch Erdbeben gesperrt. Das erste Segelschiff durchfuhr den Kanal vom Atlantik her; es war eine alte amerikanische Bark namens SUCCESS, die in Charter der Regierung von Philadelphia nach San Francisco bestimmt war. Etwa fünf Wochen später folgte die große Viermastbark DIRIGO auf der Reise von Philadelphia nach Shimonoseki in Japan.

Bevor am 1. August 1914 der Krieg ausbrach, waren im Pacific Northwest alle Weizenschiffe der Saison 1913/14 abgefertigt, und die meisten von ihnen hatten auch ihre Bestimmungshäfen erreicht. Über die Weizenverschiffung von Portland/Oregon schrieb der Tacoma Daily Ledger am 4. Juli 1914 einen kleinen Artikel, aus dem hier folgendes in gekürzter Form wiedergegeben wird.

*Of 26 sailing vessels to arrive at United Kingdom from Portland, few have completed better than average of 125 days; WANDSBEK had 109 days, SCHÜRBEK was second with 111 days, ERNEST LEGOUVÉ had 119 days. THISTLEBANK had 156 days, the longest passage of the group, to Queenstown for order. In recent years there has been no near approach to record for quick pas*

sages made in the late 80ies by sailing ships. Record then was 89 days. (Gemeint ist wahrscheinlich die Reise der britischen Viermastbark FALLS OF GARRY, die 1891/92 von San Francisco nach Queenstown, von Hafen zu Hafen, 90 Tage unterwegs war, dabei aber vor der Bucht zwei Tage durch Nebel aufgehalten wurde.)

*In early days of shipping from Portland, passages were made [sometimes; Zusatz des Verfassers] in less than 100 days. Shippers believe this will be about the last year for sailing ships in grain trade from Pacific Northwest, on account of Canal is fully expected to be opened soon. Occasional sailing ship may take grain around Horn, but will be exception to the rule.*

Da die Weizensaison 1913/14 in den Häfen der Westküste Nordamerikas die letzte war, die noch unberührt von Krieg und Panamakanal ablief, soll sie hier etwas ausführlicher behandelt werden anhand der folgenden Auswahl von 20 Weizenseglern, die Portland zwischen September 1913 und Mai 1914 verließen. Die Gesamtzahl der Getreidesegler, die in der Saison 1913/14 von der Westküste Nordamerikas abgefertigt wurden, überstieg das halbe Hundert, ohne damit aus dem Rahmen zu fallen.

### Weizensegler vom Columbia River in der Saison 1913/14

Flagge	Name	ab Astoria	Tage	Ende der Reise	Löschhafen
dt 4MB	WANDSBEK	17 Sep	109	4 Jan Falmouth	Liverpool
fr BK	JEAN	18 Sep	132	28 Jan Falmouth	Ipswich
dt 4MB	THIELBEK	21 Okt	125	23 Feb Queenstown	Dublin
dt VS	HARVESTEHUDE	22 Okt	153	24 Mär Queenstown	Cork
dt 4MB	SCHÜRBEK	8 Nov	113	1 Mär Queenstown	Dublin
br BK	BIRKDALE	10 Nov	142	1 Apr Queenstown	Foynes
fr BK	ERNEST LEGOUVÉ	4 Dez	119	2 Apr Queenstown	Cork
dt 4MB	OROTAVA	7 Dez	132	18 Apr Queenstown	Cork
dt 4MB	WERNER VINNEN	15 Dez	140	4 Mai Queenstown	Limerick
br 4MB	THISTLEBANK	26 Dez	156	31 Mai Queenstown	Dublin
br 4MB	HINEMOA	14 Jan	133	27 Mai Falmouth	Belfast
fr BK	BRETAGNE	1 Feb	137	18 Jun Ipswich	Ipswich
bel VS	KASSAI	2 Feb	137	19 Jun Limerick	Limerick
dt VS	CHILE	6 Feb	132	18 Jun Falmouth	Limerick
dt 4MB	EILBEK	6 Feb	123	9 Jun Falmouth	Cork
br VS	LANGDALE	7 Feb	149	6 Jul Queenstown	Belfast
dt VS	TERPSICHORE	15 Feb	127	22 Jun Queenstown	Limerick
fr 4MB	CHAMPIGNY	8 Mär	120	6 Jul Ipswich	Ipswich
dt 4MB	BARMBEK	21 Apr	121	<b>20 Aug Brest, gekapert auf See</b>	
dt VS	OSSA	14 Mai	135	<b>26 Sep Falmouth, gekapert auf See</b>	

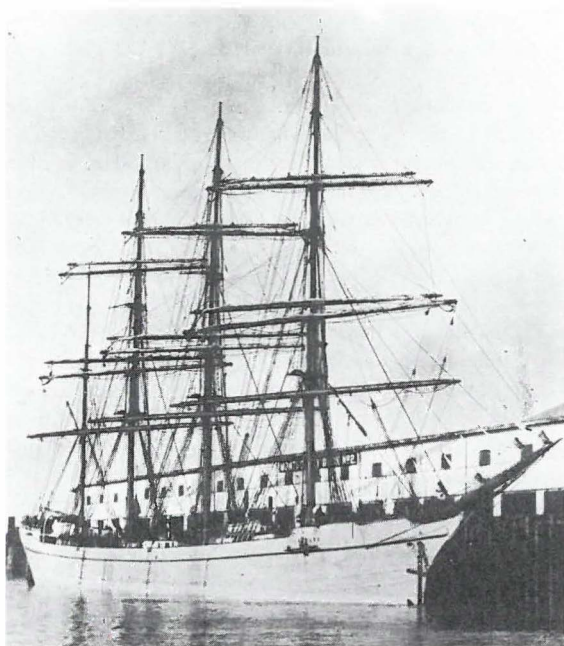
(Abkürzungen: bel = belgisch, br = britisch, dt = deutsch, fr = französisch)

Der Mittelwert für die Dauer der 20 Reisen beträgt 132 Tage. OROTAVA und WERNER VINNEN waren die größten der oben aufgelisteten Schiffe und konnten über 5000 t laden. Auch die Viermastbark CHAMPIGNY hatte mehr als 3000 BRT, konnte aber nur 3900 t laden; sie gehörte zu den vielen französischen »Prämienschiffen«, die mit großen Aufbauten konstruiert worden waren, weil der Brutto Raumgehalt subventioniert wurde. WERNER VINNEN führte die deutsche Flagge seit 1911; OROTAVA war von der Rhederei AG von 1896 erst im März 1913 in New York angekauft worden, schätzungsweise für 15000 £. Mit dem Kauf hatte die deutsche Reederei einen Kontrakt für eine Ladung Kistenpetroleum übernommen; der Name des Schiffes wurde von COMET in OROTAVA geändert, und schon im April 1913 verließ die große Viermast bark New York mit einer Ladung von etwa 129000 Kisten Petroleum, die nach Yokohama





*Die britische Viermastbark THISTLEBANK brauchte 1913/14 für die Reise von Astoria nach Irland 156 Tage. Als das Schiff 1915 unter norwegischer Flagge eine Weizenladung von Argentinien nach Großbritannien brachte, wurde es südlich von Irland von einem U-Boot versenkt. (National Maritime Museum Greenwich)*



*Die deutsche Viermastbark ORO TAVA 1913 im Hafen von Portland, Oregon. (Oregon Historical Society)*



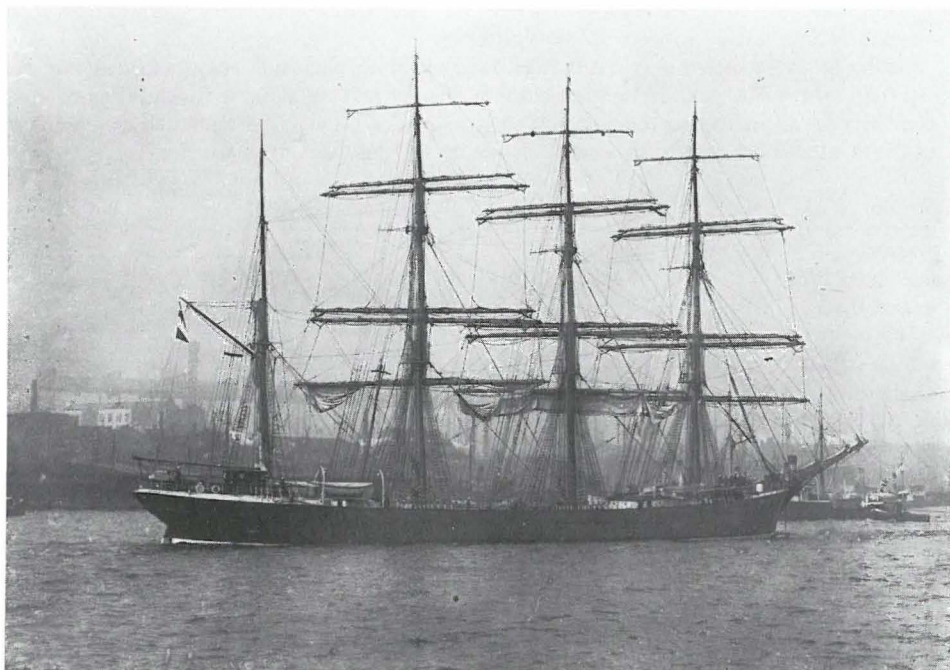


*Als WERNER VINNEN brachte diese Viermastbark 1913/14 rund 5000 t Weizen von Oregon nach Irland. Die Aufnahme wurde nach dem Krieg gemacht, als das Schiff BELLANDS hieß. (Slg. Alan Villiers)*

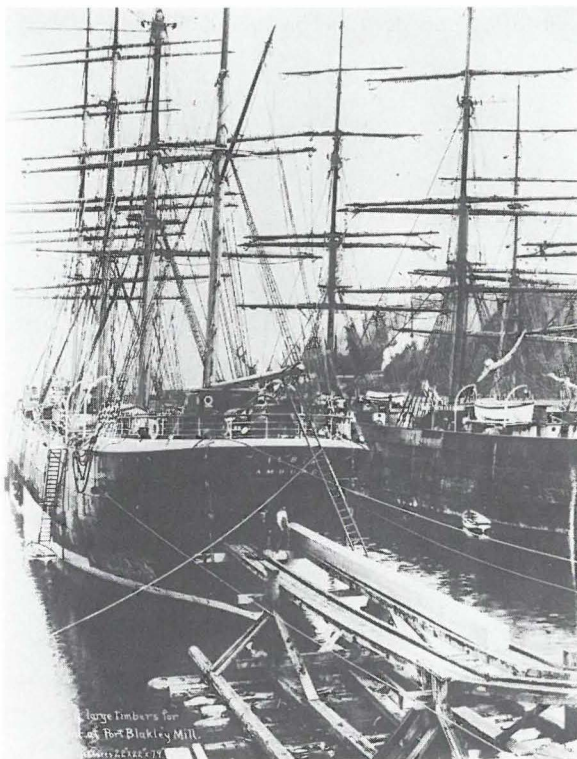
bestimmt waren. Während der Reise, die 124 Tage dauerte, schloß die Reederei für die Heimreise der OROTAVA einen Chartervertrag für Weizen von Portland, der allerdings nur noch 35 shilling brachte. Die Weizenladung, die das Schiff in Portland übernahm, wog 111 260 centals gleich 5050 metrische Tonnen und brachte das Schiff auf einen Tiefgang von 23'6". Nachdem die Weizenladung im irischen Hafen Cork gelöscht worden war, kam die OROTAVA im Juni 1914 zum ersten und zum letzten Mal in ihren Heimathafen Hamburg.

Von den Weizenseglern der Saison 1913/14 verdient auch die Viermastbark EILBEK besondere Erwähnung, wegen einer Rettungstat und wegen des Rennens mit dem Bremer Vollschiß CHILE. EILBEK war in Ballast von dem mexikanischen Hafenplatz Santa Rosalia in der Rekordzeit von 18 Tagen nach dem Columbia River versgelt und hatte unterwegs, am 2. Januar 1914, die schiffbrüchige Besatzung der britischen Bark BATTLE ABBEY an Bord genommen. Die Bark war auf der Reise von Australien nach Vancouver durch ihre Kohlenladung in Brand geraten; am 30. Dezember sah sich die Besatzung gezwungen, das brennende Schiff in ihren Booten zu verlassen. Die Leute waren froh, als drei Tage später bei SW Wind in Stärke 6/7 die EILBEK in Sicht kam. In Portland kümmerte sich der britische Konsul um die Schiffbrüchigen und erklärte, daß Kapitän Thode für die Rettung der Besatzung vom Board of Trade eine Belohnung in Form eines »silver service« erhalten würde. So war es in der Zeitung zu lesen, am 5. März 1914.

Seit dem 26. Januar lag die beladene EILBEK schon auf der Reede von Astoria und wartete auf eine Gelegenheit zum Passieren der Barre. Als sie am Vormittag des 6. Februar endlich in See geschleppt wurde, folgte ihr nachmittags das große Vollschiß CHILE, das auch schon 5 Tage auf der Reede gelegen hatte. Die CHILE wurde von Kapitän Denker geführt und hatte 3480 t Weizen geladen. Die Voraussetzungen für ein Rennen zwischen beiden Schiffen waren günstig; die



*Oben: Viermastbark EILBEK, den  
Hamburger Hafen verlassend.  
(Slg. Dr. J. Meyer)*



*Die Viermastbark EILBEK lädt  
Holz im Puget Sound.  
(Slg. Dr. J. Meyer)*

Tragfähigkeit der EILBEK war etwa um 300 t größer, dafür aber konnte sie als Viermastbark auch eine größere Segelfläche entfalten als das Vollschiff.

Von der EILBEK existiert noch das Wetter Tagebuch mit täglichen Positionsangaben; von der CHILE sind die wichtigsten Reisedaten bekannt, die der frühere Matrose Richard Pieper einer Trackkarte des Kapitäns entnehmen konnte. Die folgenden Daten lassen den wechselvollen Verlauf der Wettfahrt erkennen, die schließlich von der EILBEK gewonnen wurde:

Position	EILBEK	CHILE
ab Astoria	6 Feb	6 Feb
Linie im Pacific	4 Mär (122° W)	4 Mär (122° W)
Pitcairn Insel	–	14 Mär
Kap Horn	3 Apr	1 Apr
Linie im Atlantik	1 Mai (29° W)	3 Mai (29° W)
an Falmouth	9 Jun = 123 Tg.	18 Jun = 132 Tg.
an Löschhafen	Cork 22 Jun	Limerick 24 Jun

Wie man sieht, waren die beiden Schiffe bis zum Äquator im Atlantik immer nahe beieinander; das Rennen wurde erst im Nordatlantik entschieden. Aus den vorliegenden Quellen geht nicht hervor, daß die beiden Schiffe sich gegenseitig gesehen hätten.

Der Bericht des Matrosen Pieper erwähnt, daß Kapitän Denker die CHILE bei der Pitcairn Insel beidrehen ließ, als er zwei Boote herauskommen sah. Die Nachkommen der Meuterer von der BOUNTY waren friedliche Leute; sie brachten Obst und Souvenirs, um sie gegen die bereits genannten Bedarfsartikel zu tauschen. Bei Kap Horn wehte es sehr stürmisch, aber aus günstiger Richtung. Enttäuscht wurde die Besatzung der CHILE im Nordatlantik, weil der NO Passat flau und zu nördlich war, so daß die CHILE bis zum 45. Längengrad nach Westen gedrängt wurde und 46 Tage von der Linie bis Falmouth brauchte. Nach dem Löschen der Ladung in Limerick



*Das Bremer Vollschiff CHILE ankert im Januar 1914 auf dem Columbia River. (Oregon Historical Society)*



*Das Vollschiff CHILE unter Segeln; es hatte 1914 den Columbia River am selben Tag verlassen wie die Hamburger Viermastbark EILBEK.*  
(Slg. Dr. J. Meyer)



segelte die CHILE nach Cardiff, um für die nächste Reise Kohlen zu laden. Genau am 4. August traf sie dort ein und wurde prompt als Kriegsbeute beschlagnahmt.

Die EILBEK hatte die Linie im Atlantik nur zwei Tage früher gekreuzt als die CHILE, konnte aber ihren Vorsprung im Nordatlantik noch deutlich vergrößern, obgleich sie am 20. Mai bis nach 47° W geriet. Anscheinend war die EILBEK bei leichten Winden der CHILE überlegen. Nachdem die Viermastbark ihre Ladung in Cork gelöscht hatte, traf sie Mitte Juli in ihrem Heimathafen Hamburg ein.

Als die EILBEK noch im Südatlantik war, hatte sie am 24. April auf 20° Breite eine interessante Begegnung mit zwei Seglern, die ebenfalls von der Westküste Nordamerikas kamen. Es waren die französische Bark LA ROCHEFOUCAULD, die in Eureka Holz geladen hatte, und das britische Vollschiff PHILADELPHIA mit einer Weizenladung von Portland. Die Segler hatten Signalkontakt miteinander, und dadurch erfuhr Kapitän Thode, daß PHILADELPHIA 75 Tage in See war und LA ROCHEFOUCAULD 74 Tage, beides von San Francisco gerechnet. EILBEK war zwar von Astoria bereits 77 Tage in See, aber von der Höhe von San Francisco gerechnet war EILBEK erst 70 Tage unterwegs, also hatte sie gegen diese beiden Mitsegler 4 bis 5 Tage aufgeholt. Auch im weiteren Verlauf der Reise konnte die Viermastbark EILBEK beweisen, daß sie etwas schneller war als das britische Vollschiff und die französische Bark. Das Vollschiff erreichte Falmouth 6 Tage später als die EILBEK, und die Bark traf erst am 20. Juni in Belfast ein. Sie gehörte zu der ansehnlichen Flotte der französischen Subventionssegler aus den Jahren 1899–1902, ebenso wie die auf S. 139 abgebildete Bark VINCENNES, die auch von Eureka kam und Liverpool am 19. Juli erreichte.

Für die britische PHILADELPHIA hatte die Reise unglücklich begonnen; nachdem sie von Astoria in See gegangen war, geriet sie bald in schlechtes Wetter und verlor dabei zwei Oberbramstengen. Am 19. Januar lief das Schiff in San Francisco ein, angeblich mit einer meuterischen Mannschaft, die ihren Kapitän »in Eisen« gelegt hatte. Die Mannschaft behauptete, ihr Kapitän sei ein Trinker, mit dem sie nicht weiter segeln wolle. Das war eine heikle Geschichte, aber wohl nicht aus der Luft gegriffen; denn die Zeitung in Tacoma berichtete am 9. Februar, daß für die PHILADELPHIA ein neuer Kapitän namens George von England käme und daß die Mannschaft gerechtfertigt sei. Lloyd's of London meldete in vornehmer Zurückhaltung nur, daß das Vollschiff am 9. Februar seine Reise von San Francisco fortgesetzt habe. Ohne weitere Zwischenfälle ist die PHILADELPHIA am 27. Juni in Dublin eingetroffen und hat dort ihre Ladung gelöscht.



Die Viermastbark GOLDBEK, die im Jahr zuvor die Heimreise mit einer Weizenladung gleichzeitig mit dem britischen Vollschiiff BOADICEA und dem Reedereischiiff ISEBEK gemacht hatte, nahm 1914 in Tacoma eine Holzladung für London. Trotzdem wurde sie wieder in ein Weizenrennen hineingezogen; denn Kapitän Kaletsch erhielt eine Herausforderung von Kapitän Wallis, der mit seiner Viermastbark BARMBEK zur gleichen Zeit in Portland Weizen lud.

BARMBEK verließ Astoria am 21. April und war nach Ipswich bestimmt, während GOLDBEK drei Tage später in See ging, beladen mit schweren Balken für London. Wegen des späteren Starts und des längeren Wegs von der Juan de Fuca Straße war GOLDBEK mit einem Handicap von 5 6 Tagen belastet, die die BARMBEK ihr hätte vergüten müssen. Aber das Rennen, das die BARMBEK wahrscheinlich gewonnen hätte, kam nicht zum Abschluß, sondern wurde durch feindliche Seestreitkräfte vorzeitig beendet. Während beide Segler im Atlantik nordwärts strebten, brach der Krieg aus, ohne daß man es auf den Segelschiiffen erfuhr. Die BARMBEK hatte zuerst »Feindberührung«; sie wurde bei der Ansteuerung des Kanals von einem französischen Kriegsschiiff gestoppt und nach dem Kriegshafen Brest eingeschleppt. Es war der 20. August, als die Viermastbark auf der Reede zu Anker ging; ihre Laufbahn unter deutscher Flagge war damit beendet.

Die GOLDBEK lief am 10. September der Royal Navy in die Arme und wurde zunächst nach Falmouth beordert. 14 Tage später erreichte sie London unter britischer Führung. Im November tagte das Prisengericht und erklärte die GOLDBEK routinemäßig als Prise der Admiralty, die das Schiiff mit bestimmten Auflagen verkaufte. Unter norwegischer Flagge und dem Namen STEINSUND hat die Viermastbark den Krieg überlebt.

Im Ärmelkanal und seinen Ansteuerungsgebieten hatten die deutschen Handelsschiiffe ihre Bewegungsfreiheit mit dem Kriegsausbruch verloren. Das merkte man auch auf dem Vollschiiff OSSA, das als einer der letzten Weizensegler der Saison Astoria am 14. Mai verlassen hatte. Das Schiiff wurde in der Nähe von Lizard aufgebracht und gezwungen, Falmouth anzulaufen, wo es am 26. September eintraf. Mitte Oktober wurde die OSSA nach ihrem Bestimmungshafen Ipswich überführt, wo sie ihre aus Weizen und Gerste bestehende Ladung löschte. Nachdem das Prisengericht seine Formalitäten erledigt hatte, verkaufte die Admiralty das Vollschiiff an eine englische Firma, die es auf den Namen KINPURNEY taufte. 1917 wurde es von einem deutschen U Boot versenkt.

Außer der Viermastbark GOLDBEK wurden 1914 im Puget Sound noch drei weitere "BEK" Schiiffe mit Holz beladen, nämlich SCHWARZENBEK, SCHIFFBEK und STEINBEK. Das letztgenannte Vollschiiff war Anfang April zu der niedrigen Rate von 58/9 shilling je M-Fuß gechartert worden, während es im mexikanischen Hafen Santa Rosalia seine Koksladung löschte. Mitte Juli begann die STEINBEK in Bellingham mit der Übernahme der Holzladung. Der Kriegsausbruch hielt das Schiiff im Puget Sound fest, wo es später in amerikanischen Besitz überging und in ARAPAHOE umbenannt wurde.

Die SCHWARZENBEK erhielt ihre Holzladung im kanadischen Vancouver und ging am 10. Februar 1914 in See; sie erreichte ihren Bestimmungshafen Cardiff nach 146tägiger Reise am 6. Juli. Sie lag noch im Hafen, als der Krieg ausbrach, und wurde zusammen mit mehreren anderen deutschen Seglern in Cardiff beschlagnahmt und zur Prise erklärt. Die Viermastbark SCHIFFBEK hatte ihre Holzladung ebenfalls in Vancouver bekommen und lief am 10. Juni aus, nach Greenock in Schottland bestimmt. In der Kap-Horn Region verlor das Schiiff am 11. August einen englischen Matrosen, der nachts von der Vor Oberbramrah abstürzte; er schlug auf die Ver-schanzung und fiel über Bord, wahrscheinlich tödlich verletzt. Im weiteren Verlauf der Reise muß Kapitän Stebinger vom Kriegsausbruch durch ein anderes Schiiff Nachricht bekommen haben; denn er suchte Zuflucht innerhalb der portugiesischen Azoren Inseln und ankerte am 22. Oktober vor Ponta Delgada. Schiiff und Besatzung lagen dort unbehelligt, bis die Portugiesen im Februar 1916 auf einen britischen Wink alle deutschen Schiiffe in den portugiesischen Gewässern beschlagnahmten.

Zwei weitere Schiiffe der Reederei Knöhr & Burchard luden 1914 Holz in Prescott am Columbia River; die Ladungen waren für den Salpeterhafen Antofagasta in Chile bestimmt. Der Reeder



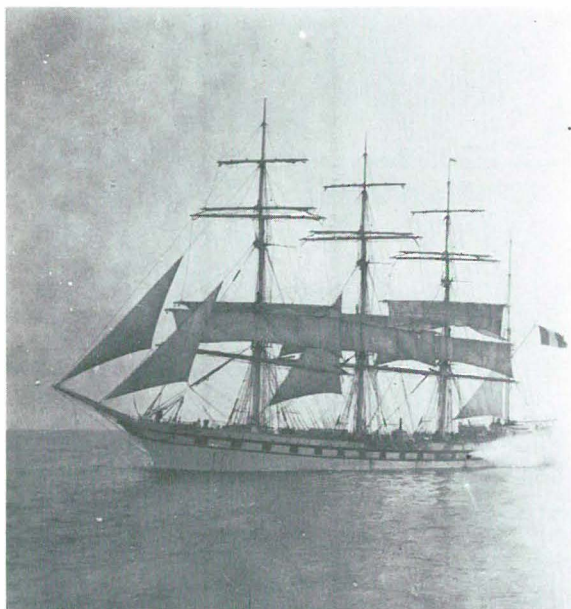
*Seeleute des Vollschiffs TARPENBEK, aufgenommen in Tacoma. Auch dieser Segler war von 1900 bis 1914 vornehmlich in der Fahrt nach der Westküste Nordamerikas beschäftigt. (Hester Collection im National Maritime Museum San Francisco)*

mag gehofft haben, er könne die beiden Schiffe von dort, ohne das leidige Ballastnehmen, mit Salpeterladungen auf die Heimreise schicken. Aber der Krieg vereitelte den Plan. Die beiden Segler verließen den Columbia River Mitte Mai im Abstand von einer Woche und erreichten Antofagasta am selben Tag, dem 21. Juli 1914. Die Bark OSTERBEK hatte dem Vollschiff TARPENBEK 7 Tage abgewonnen. Die Schiffe begannen gleich mit dem Löschen ihrer Holzladung, aber es dauerte dann sechs Jahre, bis sie 1920 die Heimreise mit Salpeterladungen antreten konnten.

Im Juli 1914, als in Europa die Kriegsgefahr nach der Ermordung des österreichischen Thronfolgerpaares immer drohender wurde, machte man sich im Pacific Northwest noch keine Sorgen. Die Charterung von Weizensegler für die Saison 1914/15 ging unverändert weiter, und es waren auch noch deutsche Segler gefragt. Am 25. Juli wurde die Viermastbark REINBEK zu einer Rate von 29/6 aus dem Markt genommen; das Schiff befand sich zu der Zeit noch auf der Ausreise von Hamburg nach dem mexikanischen Hafenplatz Santa Rosalia.

Als letzter deutscher Segler wurde Anfang August die Viermastbark HEBE für eine Weizenladung gechartert. Die Abladung sollte im Dezember oder Januar stattfinden; das Schiff war am 6. August im peruanischen Mollendo eingetroffen. Aber alle deutschen Segler mußten ihre Verträge später annullieren, weil sie wegen der britischen Seeherrschaft keine größeren Reisen mehr antreten konnten.

Als am 1. August der Krieg ausbrach, wirkte sich das auch an der Westküste Nordamerikas aus. Schiffe, die beladen und abfahrtsbereit waren, blieben zunächst in den Häfen liegen oder



*Die schicke Viermastbark ASNIÈRE lag 1914 bei Kriegsbruch in San Francisco und traf 1915 mit einer Getreideladung in England ein. Im Januar 1917 wurde sie vom Hilfskreuzer MÖWE versenkt. Ihr Schwester schiff CHAMPIGNY überlebte den Krieg und kam 1925 als FENNIA unter finnische Flagge. (Slg. Harold D. Huycke)*

bewegten sich nur innerhalb der 3 sm Zone, denn vor der Küste patrouillierte der deutsche Kreuzer LEIPZIG und angeblich auch die NÜRNBERG. Letztere war im Frühjahr 1914 an die mexikanische Westküste entsandt worden, wegen der revolutionären Wirren in Mexiko. Auch andere Seemächte hatten Kriegsschiffe zum Schutz ihrer Landsleute dorthin geschickt. Anfang Juli wurde die NÜRNBERG auf ihrer Station bei Mazatlan vom Kreuzer LEIPZIG abgelöst und machte Mitte Juli einen kurzen Besuch in San Francisco; danach sollte sie via Honolulu nach Samoa abgehen, das deutsches Schutzgebiet war. Im August zeigte die LEIPZIG ihre Flagge vor der Westküste, beobachtete den Verkehr, blieb aber friedlich und war ständig um ihre Kohlenversorgung bemüht. Mitte August wurde »die Küste« beunruhigt durch Meldungen, daß auch der Kreuzer NÜRNBERG wieder gesichtet worden sei, nachdem er Honolulu verlassen hatte. Der Segler COLONY meldete, er habe am 12. August 25 sm südlich der Farallones-Inseln mit der NÜRNBERG signalisiert. Die Farallones liegen 35 sm westlich von San Francisco. Ein Schlepperkapitän berichtete, er habe am selben Tag den Kreuzer so nahebei passiert, daß er das Namensschild NÜRNBERG am Heck habe lesen können.

Die Möglichkeit, daß zwei deutsche Kreuzer den Schiffsverkehr vor der Küste kontrollierten, veranlaßte viele Schiffe, in den Häfen zu bleiben. Der stockende Schiffsverkehr mißfiel den Amerikanern und veranlaßte die Schiffsmakler Balfour & Guthrie zu der Erklärung, daß in einem Monat die Briten die Seeherrschaft haben würden, so daß man den Weizen demnächst ohne Schwierigkeiten nach Großbritannien verschiffen könne. Die Schiffsmakler hatten halbwegs recht; vor den Westküsten Nord- und Südamerikas waren nach der Schlacht bei den Falkland-Inseln im Dezember keine deutschen Kriegsschiffe mehr zu befürchten. Aber rund um die britischen Inseln machten die deutschen Unterseeboote der alliierten Schifffahrt ab 1915 erhebliche Sorgen; außerdem gab es Hilfskreuzer, die den Handelsschiffsverkehr zeitweise störten.

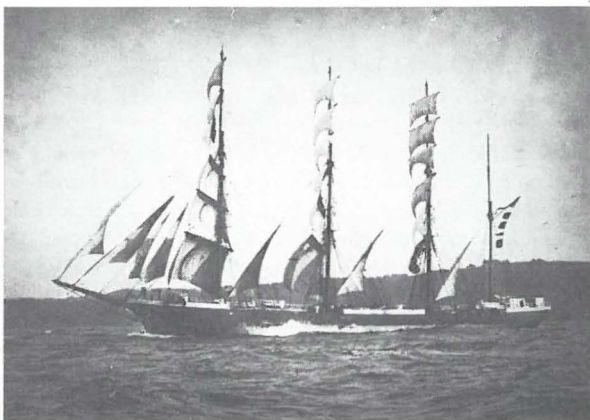
Wie schon gesagt, wurde die deutsche Schifffahrt nach und von Übersee durch den Krieg lahm gelegt. Sofern die deutschen Schiffe nicht in neutralen Häfen oder Gewässern lagen, wurden sie als Preisen beschlagnahmt. Im Dezember 1914 lagen in den neutralen US-amerikanischen und mexikanischen Häfen der Westküste folgende deutschen Segelschiffe, deren Besatzungen vergebens auf ein baldiges Ende des Krieges warteten:



In den USA			In Mexico		
Art	Name	Hafenplatz	Art	Name	Hafenplatz
VS	ARNOLDUS VINNEN	Clifton/Or.	4MB	HANS	Santa Rosalia
4MB	DALBEK	Portland/Or.	VS	HARVESTEHUDE	Santa Rosalia
4MB	KURT	Astoria/Or.	4MB	HELWIG VINNEN	Santa Rosalia
4MB	OTTAWA	San Francisco	VS	LASBEK	Guaymas
VS	STEINBEK	Puget Sound	4MB	OROTAVA	Santa Rosalia
			4MB	REINBEK	Santa Rosalia
			4MB	SCHÜRBEK	Santa Rosalia
			4MB	THIELBEK	Santa Rosalia
			4MB	WALKÜRE	Santa Rosalia
			4MB	WANDSBEK	Santa Rosalia
In Mexico					
4MB	ADOLF VINNEN	Santa Rosalia			
4MB	EGON	Santa Rosalia			

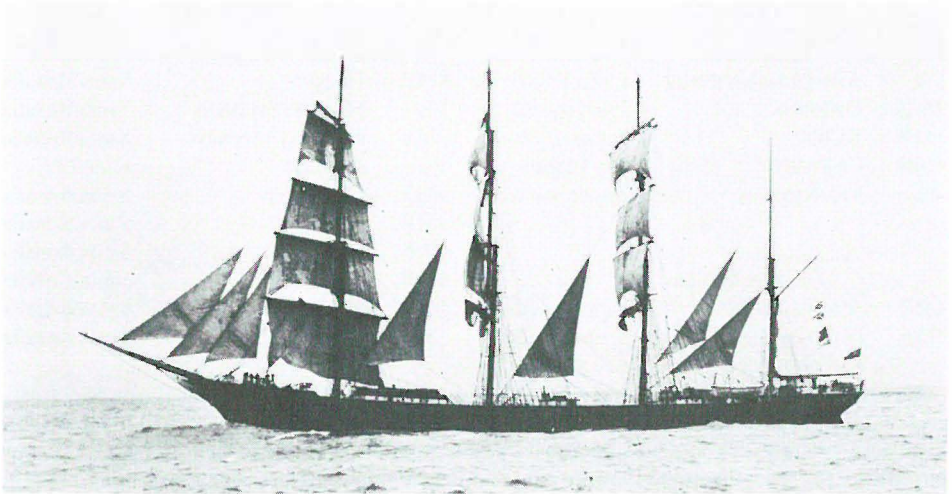
Im ersten Kriegsjahr 1914/15 war die Seglerflotte, die Getreide von der Westküste Nordamerikas nach Europa brachte, besonders groß. Das lag nicht nur an den Rekorderten im Westen der USA, sondern auch an einer gesteigerten Nachfrage in Europa; außerdem wurde viel Dampfer tonnage für kriegsbedingte Zwecke gebraucht. Die Frachtraten stiegen beträchtlich, so daß auch die Segelschiffsreeder mühelos Kriegsrisikoversicherungen und höhere Heuern zahlen konnten.

*Die amerikanische Viermast bark WILLIAM P. FRYE wurde am 28. Januar 1915 vom Hilfskreuzer PRINZ EITEL FRIEDRICH versenkt, weil ihre Getreideladung nach Großbritannien bestimmt war. (Slg. Harold D. Huycke)*



Da Schiffsmeldungen während des Krieges nicht veröffentlicht werden sollten, ist die genaue Zahl der Getreidesegler schwer festzustellen. Schätzungsweise gingen 7–8 Dutzend Segelschiffe auf die lange Reise und nahmen größtenteils den gewohnten Weg um Kap Horn. Mindestens 9 Segler dieser Getreideflotte erreichten ihre Bestimmungshäfen nicht, weil sie mit ihren Ladungen von deutschen Hilfskreuzern und U-Booten versenkt wurden. Auf Grund der Blockade wurden auch neutrale Schiffe versenkt, wenn ihre Ladung als »Bannware« galt. Das erklärt zum Beispiel die Versenkung der US-amerikanischen Viermastbark WILLIAM P. FRYE, die mit 5000 t Weizen von Seattle nach Queenstown bestimmt war. Sie war das erste amerikanische Schiff, das in jenem Krieg von der Kaiserlichen Marine versenkt wurde, und zwar vom Hilfskreuzer PRINZ EITEL FRIEDRICH am 27. Januar 1915 im Südatlantik. Zu den versenkten Schiffen gehörte auch das norwegische Vollschiff CAMBUSKENNETH, unterwegs von Portland nach Liverpool, das vor der irischen Küste am 29. Juni 1915 von U-39 gestellt wurde. Das U-Boot übernahm von dem Vollschiff sieben deutsche Seeleute, dabei den Ersten Steuermann und einen amerikanischen Leichtmatrosen. Auf diese Weise gelangten die Deutschen bald in ihre Heimat; andernfalls hät





*Die Viermastbark SPRINGBANK wurde 1915, von San Francisco kommend, als erstes Segelschiff vom Pazifik durch den Panama Kanal geschleppt. (National Maritime Museum Greenwich)*

ten sie vier Jahre im britischen Internierungslager verbringen müssen. Der junge Amerikaner wurde von der US Botschaft in Berlin in seine Heimat zurückbefördert, nachdem man ihn gehörig ausgefragt hatte.

Die wenigen Getreidesegler, die im ersten Kriegsjahr den Panama Kanal benutzten, waren nach nordischen Häfen bestimmt und nicht nach Großbritannien wie das Gros der Flotte. Die norwegische Viermastbark SPRINGBANK war der erste Segler, der den Kanal von der pazifischen Seite durchfuhr. Mit einer Ladung Hafer für Kopenhagen verließ sie San Francisco am 6. Februar im Schleppe des Küstendampfers GENERAL HUBBARD, der nach New Orleans bestimmt war. Via San Pedro brachte er die SPRINGBANK nach dem und durch den Kanal, täglich etwa 150 sm zurücklegend. Panama wurde am 7. März erreicht. Für die Kanaldurchfahrt hatte der Segler 2700 \$ an die Verwaltung zu zahlen. Am 10. März verließ SPRINGBANK Colon und segelte ohne besondere Ereignisse nach Kopenhagen.

Der SPRINGBANK folgten auf dem Weg via Panama die norwegische Bark JANNA und das amerikanische Vollschiff DUNSRYRE, die auch mit Getreide von San Francisco kamen. JANNA war nach Bergen bestimmt, und DUNSRYRE angeblich nach Stockholm. Die drei Segler brauchten für den neuen Weg:

4 MB	SPRINGBANK	114 Tage bis Kopenhagen,	Ankunft 31. Mai 1915
BK	JANNA	137 Tage bis Bergen,	Ankunft 19. Juli 1915
VS	DUNSRYRE	94 Tage bis Swinemünde,	Ankunft 20. Juli 1915

Die Dauer dieser drei Reisen läßt sich nicht ohne weiteres mit der mittleren Reisedauer auf dem Kap-Horn-Weg vergleichen, weil diese Reisen durch den Kanal durch besondere Ereignisse beeinflusst wurden. Von San Francisco bis zum Kanal, einer Strecke von 3250 sm auf dem kürzesten Weg, haben sich alle drei Schiffe schleppen lassen. So brauchte die DUNSRYRE nur 18 Tage für diese Strecke, für die 1920 die Viermastbark GOLDEN GATE ohne Schlepper 50 Tage benötigte. Den geringen Zeitgewinn, den der Kanal für Segelschiffsreisen vom Pacific Northwest bot, erkannte man auch auf der norwegischen MAFALDA, die 1922 vom Puget Sound bis Südengland via Panama nicht weniger als 144 Tage unterwegs war.

*In Seenot befindet sich hier das chilenische Vollschiiff CARELMAPU, das bei der Insel Vancouver auf »Lee gerwall« zu Anker liegt. Am nächsten Tag, dem 25. November 1915, lag das Schiff zerschlagen an der felsigen Küste, und 19 Seeleute hatten das Leben verloren. (Slg. Harold D. Huycke)*

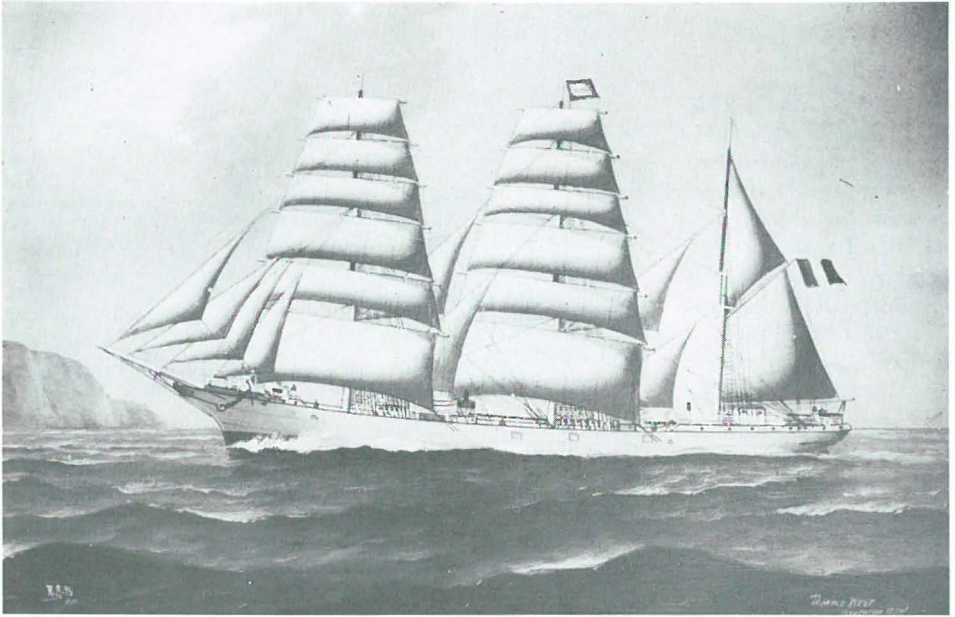


Die oben erwähnte JANNA verließ den Kanal am 30. März 1915 und geriet einen Monat später auf ein Riff vor der Küste Floridas. Sie wurde zwar schon am nächsten Tag abgeschleppt, aber verlor 14 Tage in Key West liegend. Nördlich von Schottland wurde sie schließlich noch 5 Tage durch die britische Blockade in Kirkwall festgehalten, bevor sie ihre Reise nach Bergen fortsetzen konnte.

Ganz anders verlief die Reise des amerikanischen Vollschiiffes DUNSYRE, das zunächst recht flott voran kam. Am 13. Juni wurde es NW lich der Azoren gesichtet und passierte am 9. Juli Skagen, anscheinend ohne vorherigen Aufenthalt durch die Royal Navy gehabt zu haben. In der Ostsee jedoch trat die Kaiserliche Marine in Erscheinung und brachte die DUNSYRE nach Swinemünde, wo sie vermutlich ihre Ladung löschte; denn nach Stockholm ist sie nicht mehr gekommen. Es sieht nach einem gelungenen Blockadebruch zu Gunsten Deutschlands aus, doch fehlen mir noch zuverlässige Unterlagen über diese Angelegenheit. Nach einer Meldung von Lloyd's of London ankerte das amerikanische Schiff am 4. September auf der Reede vor Helsingborg; danach hat es sein Heimatland wohlbehalten erreicht.

In einer alten amerikanischen Yacht Zeitschrift ist ein Lebenslauf des Vollschiiffes DUNSYRE abgedruckt, in dem auch die Ostseereise 1915 erwähnt wird; doch sind die Angaben darüber recht dürftig. Der Autor Roy Moyes, der die Reise vermutlich als Steuermann mitgemacht hat, schreibt nichts über den Abgangshafen und die Ladung, aber gibt Stockholm als Bestimmungshafen an. Er erwähnt die Fahrt durch den Panama Kanal und schreibt, daß man nördlich von Schottland nur einige Fischer getroffen habe. Auch in der Nordsee habe man keine Kriegsschiffe gesehen, so daß man die dänischen Gewässer ohne Belästigungen erreicht habe. Im Originaltext heißt es dann: *On entering the Baltic we were captured by the Germans and taken to Stettin. In the archives at Washington there is considerable diplomatic correspondence concerning the DUNSYRE. After three months in Germany the ship was released and sailed for New York. ...* – Soweit Capt. Moyes; das Geheimnis dieser ungewöhnlichen Reise hat er nicht gelüftet.

In der Saison 1915/16 waren alle Schiffe gezwungen, den Weg um Kap Horn zu nehmen; denn der Panama Kanal wurde wegen Erdstößen im Gaillard Einschnitt (früher Culebra Cut genannt) sieben Monate lang gesperrt und konnte erst ab April 1916 wieder benutzt werden. Von der Sperrung betroffen war unter anderen die große amerikanische Viermastbark DIRIGO, die im Oktober mit mindestens 4500 t Getreide vom Puget Sound nach Kalmar in Schweden geschickt wurde und notgedrungen um Kap Horn segelte. Sie hat ihren Bestimmungshafen nicht erreicht, aber das lag nicht am Panama Kanal und nicht an Kap Horn. Im März 1916 wurde sie nördlich von Schottland von der Royal Navy gestoppt und nach Lerwick auf den Shetland-Inseln eskortiert, wo sie am 20. März eintraf. Die Ladung der DIRIGO wurde als Bannware beschlagnahmt, da sie nach britischen Feststellungen nach Deutschland verbracht werden sollte. Zwei Schlepper brachten die Viermastbark im April via Kirkwall und Loch Eriboll nach Fleet-



*Die Bark BRETAGNE aus dem Jahre 1901 war eines der vielen französischen »Prämien-schiffe« und war oft an der Westküste Nordamerikas. Sie überlebte den Krieg und wurde 1922 an den Hamburger Reeder H.H. Schmidt verkauft, der ihr den Namen WILHELMINE gab. (Gemälde von R. A. Borstel, reproduziert von Capt. Gordon Chapman in NSW)*

*Kapitän Georg Windhorst führte die LISBETH 1926 auf ihrer letzten Reise nach der Westküste Nordamerikas. (Slg. H. Burmester)*



*Arbeitslose Großsegler in San Francisco Bay um 1930; im Vordergrund die ehemalige KURT der Reederei Siemers & Co. (Slg. Harold D. Huycke)*



wood, nördlich von Liverpool. Dort wurde die Ladung gelöscht, und gegen Ende des Jahres schleppte man das Schiff nach Liverpool; Anfang 1917 traf es in New York ein. Für die Amerikaner war die DIRIGO ein besonderes Schiff; denn sie war der erste große Segler, der mit britischer Hilfe in den USA 1894 aus Stahl gebaut worden war; sie wurde im Mai 1917 von einem U-Boot versenkt.

Die Getreidefahrt der Segelschiffe von der Westküste Nordamerikas nach Europa schrumpfte in den späteren Kriegsjahren, doch lassen sich darüber keine präzisen Angaben machen, weil mit der Verschärfung des U-Boot-Krieges auch die Geheimhaltung der Schifffahrtsnachrichten verschärft wurde. Da die Gewässer um die britischen Inseln durch die U-Boote besonders gefährdet waren und die Segelschiffe nicht in die geschützten Geleitzüge eingereiht werden konnten, zog man es vor, sie möglichst auf Reisen in weniger gefährdete Gebiete zu schicken. Infolgedessen verringerte sich die Zahl der Segelschiffsreisen nach Nordeuropa in den letzten beiden Kriegsjahren.

Nach der amerikanischen Kriegserklärung wurden die deutschen Schiffe in den USA Häfen beschlagnahmt und in Fahrt gebracht. Das galt auch für die Segelschiffe an der Westküste, die oben aufgeführt sind. Mexiko blieb neutral, so daß die 12 großen Segler, die im Golf von Kalifornien lagen, bis nach dem Kriegsende die deutsche Flagge führten. Erst nachdem der Versailler Vertrag in Kraft getreten war, verteilte die alliierte Reparationskommission die 12 Schiffe an die Siegermächte so, daß Frankreich 6, Italien 4 und Großbritannien 2 Segler erhielt. Die USA waren an der Verteilung der Beute nicht beteiligt; sie hatten auch den Versailler Vertrag nicht unterschrieben. Aber amerikanische Reeder kauften die Segler den neuen Eigentümern ab, als diese nichts mit ihnen anzufangen wußten.

Über die 12 deutschen Segelschiffe, die mit ihren Besatzungen sechs lange Jahre im mexikanischen Golf von Kalifornien lagen, erschien 1971 in den Vereinigten Staaten ein umfangreiches Buch unter dem Titel »To Santa Rosalia, further and back«. Es wurde von Captain Harold D. Huycke mit großer Sorgfalt und viel Verständnis für die seemännische Mentalität geschrieben. Wenn man den Teil I liest, der die Zeit von 1914 bis 1920 behandelt, bedauert man, daß wir kein Buch dieser Art in deutscher Sprache haben.

Nach dem Ende des Krieges dauerte es ungefähr zwei Jahre, bis in der Schifffahrt der Tonnagemangel und die Folgen der Kriegswirtschaft verschwunden waren, so daß auf den internationalen Frachtmärkten wieder der freie Wettbewerb regierte. Von San Francisco segelten in der Saison 1920/21 noch einmal ein Dutzend großer Frachtsegler mit Getreide nach England; elf von ihnen führten die französische Flagge. Aber die Reisen lohnten sich nicht mehr. Die Subventio



nierung der französischen Segelschiffe durch die sogenannten »Meilengelder« war schon 1914 ausgelaufen. Und die Frachten allein reichten nicht aus, um die Mehrkosten der sozialen Reformen zu decken, zu denen auf den französischen Seglern auch der Acht Stunden-Tag auf See gehörte. Deshalb wurde der größte Teil der immer noch ansehnlichen französischen Seglerflotte 1921/22 außer Dienst gestellt, um in den folgenden Jahren verkauft und verschrottet zu werden.

Die besondere Situation im Nachkriegsdeutschland mit den vielen arbeitslosen Seeleuten führte dazu, daß 1921/22 ein paar neue Reeder für billiges Geld ein paar Segler von den Alliierten zurückkauften. Drei dieser Schiffe sind in den zwanziger Jahren noch einmal an der Westküste Nordamerikas gewesen, um Weizen oder Holz zu laden. 1922 war es die Viermastbark HARALD, ex NIOBE, die in Portland/Oregon sehr freundlich empfangen wurde. Mit einer Ladung Weizen verließ sie den Columbia River am 30. November, nach Falmouth für Order bestimmt. Kapitän Coltzau segelte das Schiff von Astoria auf dem verwaisten Seglerweg südwärts nach Kap Horn und ließ den Panama Kanal links liegen. Die Reise verlief normal; HARALD erreichte Falmouth am 18. April, 139 Tage nach Abgang von Astoria. Am 27. April traf die Viermastbark in Dublin ein, wo die Ladung gelöscht wurde.

Das ehemalige Vollschiiff TARPENBEK, das nach dem Kriege den Namen TAMARA XII erhielt, war 1922 in San Francisco und ging am 7. August mit einer Getreideladung auf die Heimreise. Nach 138 Tagen lief sie am 23. Dezember nach Falmouth ein. 5 Tage später setzte sie die Reise nach Leith fort, Ankunft am 6. Januar 1923, Gesamtreisedauer 152 Tage.

Der letzte deutsche Frachtsegler, der nach dem Ersten Weltkrieg nochmals den Pacific Northwest aufsuchte, war die Viermastbark LISBETH, die wegen ihrer flotten Reisen einst der Stolz des Reeders H. H. Schmidt gewesen war. LISBETH kam 1926 in Ballast von Südastralien, wo sie keine Weizenladung mehr bekommen hatte, und lud nun am Columbia River Holz für Callao. Nach den üblichen Mannschaftsschwierigkeiten in Portland segelte Kapitän Windhorst das Schiff in 64 Tagen nach Callao. Anschließend segelte LISBETH wieder nach Australien und brachte 1927 ihre letzte Weizenladung von Sydney nach Irland. Danach wurde auch sie, inzwischen 36 Jahre alt, an die Abwrackwerft verkauft.

An der Westküste der USA gab es noch 1930 allerhand Rahsegler; aber die meisten von ihnen gammelten in den Häfen vor sich hin oder waren schon abgetakelt, um als Schlepplichter verwendet zu werden. Nur einige wenige segelten noch alljährlich im Sommer nach Alaska, wo sie als Wohn- und Arbeitsschiffe beim Lachsfang und seiner Verarbeitung gebraucht wurden.

Als Quellenmaterial wurden benutzt:

Der Albatros. Mitteilungsblatt der Cap Horniers; verschiedene Ausgaben.

Burmester, Heinz: Die Viermastbark LISBETH. Kauffahrt unter Segel bis ins 20. Jahrhundert. (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 15). Oldenburg 1982.

Entscheidungen des Seeamts Hamburg aus den Jahren 1912/14.

Höver, Otto: Von der Galiot zum Fünfmaster. Bremen 1934.

Huycke, Harold: To Santa Rosalia Further and Back. Newport News 1970.

Kresse, Walter: Hamburger Seeschiffe 1889-1945. Hamburg 1974.

Lloyd's Register; verschiedene Jahrgänge.

Lloyd's Weekly Index und Lloyd's Daily List.

Meteorologische Schiffstagebücher im Seewetteramt Hamburg.

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

Schiffahrtsnachrichten aus Tacoma Daily Ledger, Jahrgang 1914.

Schiffahrtszeitschrift HANSA, Hamburg; verschiedene Jahrgänge.

Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean. Hamburg 1910.

Segelhandbuch für den Stillen Ozean. Hamburg 1897.

Smith, C. Fox: Ocean Racers. London 1931.