

DIE GROSSEN EISTRIFTEN IM SÜDWESTLICHEN TEIL DES SÜD- ATLANTIKS UND VOR KAP HOORN

Von 1854 bis zum Niedergang der Segelschifffahrt

VON WALTER KOZIAN

Im April 1893 segelte die von Lyttelton kommende AETHELBERTH Ostnordost der Falklands gegen eine Eisinsel. Der Besanmast der Bark bekam einen Sprung, Besanbaum und Gaffel brachen, die Ruderhacke, die unter Wasser gegen das Eis stieß, wurde zwar beschädigt, hielt aber den weiteren Belastungen stand. Zum Glück für die Mannschaft und die Reeder, Gracie, Beazley & Co., welche erst kurz zuvor die Bereederung der AETHELBERTH übernommen hatten, konnte die kleine eiserne Bark ihre Reise fortsetzen und kam gut in Liverpool an. Es sah aber vorerst viel schlimmer aus, als der kurze Bericht vermuten läßt. Die 1876 bei R. Williamson & Son gebaute Bark hatte sich im Eisberg festgerammt, und die Mannschaft geriet, als große Eisbrocken auf das Deck stürzten, derart in Panik, daß sie in die Boote ging. Als der Segler aber von selbst freikam, kehrten die Männer an Bord zurück und setzten erleichtert ihre Reise fort.¹ Die AETHELBERTH wurde 1900 an die Hamburger Reederei J.E.A. Wimmer & Co. verkauft und ging 1905 durch Strandung total verloren.

Neben den vielen Gefahren, die Kap Hoorn für den Langreisesegler bereithielt, erhöhten Eistriften, die in manchen Jahren eine unabsehbare Zahl großer und kleiner Eisberge, Eisfelder und Schollen aus der Antarktis in den Südatlantik beförderten, zusätzlich das Risiko. Die Eistriften verlaufen allgemein in nordöstlicher Richtung, so daß angenommen werden kann, daß die bei Kap Hoorn und im Südatlantik auftretenden Eismassen von Graham-Land und den Süd-Shetland-Inseln, die Eistriften im Stillen Ozean hingegen ihren Ursprung bei Victoria-Land haben.² Verantwortlich für den Transport der bei Kap Hoorn, Staaten-Land, den Falkland-Inseln und manchmal bis zu Tristan da Cunha ziehenden Eistriften sind die Westwindtrift, der Falklandstrom und als ablenkende Kraft der Brasilienstrom. Bouvetstrom und Agulhasstrom spielen hier nur eine unwesentliche Rolle.³ Immer wieder stießen große Eismassen weit über die im Lauf der Jahre ermittelte »äußerste Treibeisgrenze« vor. So beobachtete man am 30 April 1894 auf der Brigg DOCHRA noch auf 26°30' S, 25°40' W ein 12 Fuß langes Eisstück!⁴

Wie viele Segelschiffe auf ihren Fahrten um Kap Hoorn den Eistriften zum Opfer fielen, läßt sich nur erahnen. Sie verschwanden einfach spurlos in den Weiten des südlichen Atlantiks. Nur ganz selten blieben Trümmer oder sogar ganze Wracks auf den ihnen zum Verhängnis gewordenen Eisbergen als stille Zeugen zurück. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts war die Eisgefahr für die westwärts gehenden Schiffe geringer als für die von West nach Ost fahrenden »Homeward-Bounder«, bis nach der Jahrhundertwende auch das Risiko für die »Outward-Bounder« merklich zunahm. *Ob das häufigere Erscheinen von Eis bei Kap Horn eine Folge besonderer meteorologischer oder geophysikalischer Vorgänge in der Antarktis, in den vereisten hohen Südbreiten, oder einfach eine Folge der häufigeren Reisen um Kap Horn und der sorgfältigeren Meldungen ...*⁵ war, darauf konnte auch die Deutsche Seewarte keine eindeutige Antwort geben.

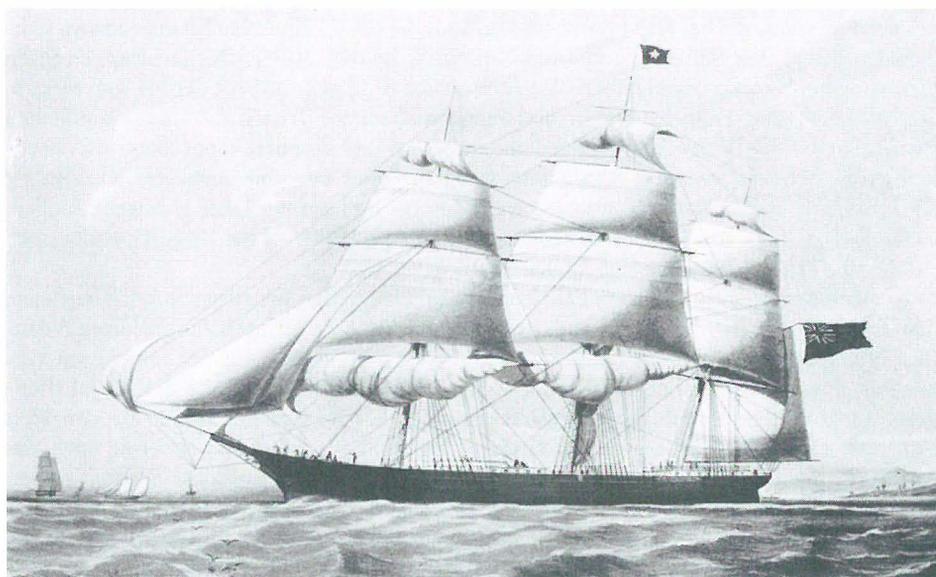
In den 30 Jahren von 1869 bis 1898 waren von den westwärts bestimmten Seglern nur in sechs Jahren (1878, 1879, 1883, 1887, 1890 und 1895) Eismeldungen abgegeben worden. Das änderte sich im darauffolgenden Jahrzehnt, wo zwischen 1899 und 1908 das Jahr 1906 als das stärkste Eisjahr bezeichnet werden muß und nur in den Jahren 1900 und 1901 überhaupt kein Eis gesichtet wurde.

In den 41 Jahren von 1868 bis 1908 zählte man 10 leichte, 10 mittlere und 9 schwere Eisjahre und nur 12 Jahre, in denen keine Eismeldungen bei der Deutschen Seewarte eingingen.

*Eine der unheimlichsten Gefahren, warnt das Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean, die den Schiffen auf der Rückreise vom Stillen Ozean drohen, ist die Begegnung mit Eis, auf die man sich gefaßt machen muß, solange man im Stillen Ozean südlich von etwa 50° S-Br. und im Südatlantischen Ozean südlich von etwa 40° S-Br. steht.*⁶

Über die wohl gewaltigste Eistrift des 19. Jahrhunderts schrieb der Abteilungsvorstand der Deutschen Seewarte, Professor Gerhard Schott: *Eine nach ihrer Massenhaftigkeit in den Annalen der Schifffahrt einzig dastehende Eistrift brachten die Jahre 1891, 1892 und 1893 besonders für den südwestlichen Teil des Südatlantischen Meeres. Vom Dezember 1891 ab erschienen im Kurse der von Kap Horn heimkehrenden Segelschiffe, also östlich von den Falkland-Inseln, große Eismassen, die bis April 1892 ständig zunahmen und dann in kolossaler Menge fast unverändert diese Gewässer bis Ende Januar 1894 besetzt hielten; man wird dabei anzunehmen haben, daß Nachschub die abtreibenden und vernichteten Massen ersetzt hat, so daß der Pack der Eisberge – nach Tausenden bezifferte sich die Zahl – die Position als solche behauptete und ein Durchkommen von Schiffen zumal in den Längen von 35° bis 30° W und unter 45° bis 40° S-Br. lange Zeit ausgeschlossen war. ...*⁷

Umfang und Höhe einzelner Eisberge konnten gewaltige Ausmaße annehmen. So beobachtete Kapitän Breckwoldt von der MARIANNA am 8. August 1892 auf 48,7° S, 42° W in einem ausgedehnten Eisfeld mehrere Eisinseln mit einer Länge von 8–10 sm und einer geschätzten Höhe von 200 m. Zu einem ähnlichen Ergebnis kam Kapitän Walsen von der INDUSTRIE, der im November 1893 die Höhe eines 5 sm langen Eisberges mit 137 m ver-



Klipper RED JACKET. (Aus: B. Lubbock: *The Colonial Clippers*)

maß.⁸ Wenn auch Höhenmeldungen von bis zu 457 m etwas übertrieben anmuten, so waren zumindest 300 m hohe Berge keine Seltenheit. Viele Kapitäne verglichen Form und Abmessungen der weißen Riesen mit jenen von Helgoland (1600 x 500 x 56 m).

Die Eisperiode 1854/55

Die erste in der Literatur⁹ erwähnte Eistrift in südlichen Breiten dauerte von Dezember 1854 bis April 1855.¹⁰ Ein ausgedehntes Feld, man schätzte es auf etwa 60 x 40 sm, war mit großen und kleinen Eisbergen bedeckt und bewegte sich zwischen 44° S, 28° W und 40° S, 2° W. Es lag also südwestlich von Tristan da Cunha und wurde besonders den nach Indien und Australien gehenden Seglern gefährlich. Aber auch die Route der um Kap Hoorn heimkehrenden Schiffe führte durch die westlichen Ausläufer dieses Eisfeldes.

Einer der unglücklichen Segler, der mit den Eismassen in Berührung kam, war der von der Golden Line gecharterte Klipper GUIDING STAR (Baujahr 1853). Der Auswanderersegler verließ mit 480 Personen an Bord am 9. Januar 1855 Liverpool in Richtung Melbourne. Aber bereits bei Tristan da Cunha nahm die Reise ein jähes Ende. Die GUIDING STAR geriet in das Eisfeld und ging mit Mann und Maus verloren.¹¹

Ebenfalls mit der Eistrift mußte sich der neue Extremklipper RED JACKET auseinandersetzen. Im Jahr 1853 erbaut, hatte die RED JACKET am 3. August 1854 mit Passagieren und Goldstaub im Werte von 200 000 Pfund die Heimreise von Melbourne nach Liverpool angetreten, rundete am 23. August Kap Hoorn und befand sich bei Tagesanbruch des darauffolgenden Tages mitten in den Eismassen. Die einzige Möglichkeit, ihnen zu entkommen, bot ein Kanal, durch den sie nur mit gesetzten Marssegeln, vor einer guten Brise mit 4 oder 5 Knoten dahinsagelte. Die Situation schien immer bedrohlicher zu werden, bis Captain Samuel Reid und sein zweiter Offizier, die seit den Morgenstunden von der Marsrah des Fockmastes Ausguck hielten, eisfreie See voraus entdeckten. Mit rascher Fahrt bahnte sich der Klipper durch kleinere Eisstücke den Weg ins freie Wasser. Insgesamt quälte sich der Klipper vier Tage durch die Eismassen, bis die Gefahr endgültig vorbei war.¹²

Ein australisches Passagierschiff, die von I.K. Brunel erbaute GREAT BRITAIN, hatte es besser getroffen. Sie dampfte im Dezember 1854 eine Strecke von 50 sm an diesem Eisfeld entlang, ohne Schaden zu nehmen.

Die MARLBOROUGH war am 19. März 1854 in Melbourne eingetroffen und versiegelte am 4. Juli mit 60 Passagieren und 72 000 Unzen Goldstaub an Bord zurück nach England. Nachdem sie vor Tasmanien nur knapp einer Kenterung entgangen war, rundete sie im August Kap Hoorn und wäre hier beinahe mit einem 525 Fuß hohen und 0,5 sm langen Eisberg kollidiert. Captain Allen Young hatte Mühe, den 1846 gebauten Passagiersegler aus den losen Eisstücken, welche den Berg umgaben, herauszuführen. Nach 83½ Tagen fand die Reise in London ein glückliches Ende.¹³

Vom Auftreten großer Eistriften erhielten die Seefahrtstreibenden erst nach Mitte des 19. Jahrhunderts genauere Kenntnis. Es war die Zeit, als der amerikanische Marineoffizier M. F. Maury seine ersten Segelanweisungen veröffentlichte, eine Arbeit, die von den neu gegründeten Seewarten fortgesetzt wurde. Auch die 1868 gegründete Norddeutsche Seewarte (ab 1872 Deutsche Seewarte) sammelte Meldungen über die Eisverhältnisse im Südatlantik und machte sie dem mit der Seefahrt befaßten Personenkreis zugänglich; in größerem Umfang aber erst, als die noch junge Seewarte genügend Kapitäne zur Mitarbeit gewinnen konnte und deutsche Segler öfter und bald auch regelmäßig um Kap Hoorn kamen. Waren von 1883 bis 1892 jährlich zwischen 93 und 155 Kap Hoorn-Umrundungen deutscher Segler (in beiden Richtungen) zu verzeichnen¹⁴, kamen 1905 etwa 400 Langreise-segler – davon 200 unter deutscher Flagge – um die Hoorn.

Blättert man heute in den über 120 Jahre alten »Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie«, wie die Deutsche Seewarte ihre wichtigste Publikation nannte, so läßt sich hinter den dürren Worten der Kapitänsberichte sehr wohl erahnen, welche Gefahr von den Eistriften mit ihren riesigen Eisbergen, Eisbarrieren und Eisfeldern ausging. Besonders für Segelschiffe, die durch ihren Antrieb weniger manövrierfähig als ihre unerbittlichen Konkurrenten, die Dampfer, waren und, was wesentlich schwerer wog, der Eisgefahr nicht ausweichen konnten, indem sie den Weg durch die Magellan-Straße nahmen. Nur die Erfahrung und der Spürsinn des Kapitäns, ein guter Ausguck (über den der Führer der Laeisz'schen Bark POTRIMPOS, Kapitän O. Schmidt, schrieb: *Ich bin zu der Ueberzeugung gekommen, daß man der Gefahr des Eises nur entgehen kann, wenn man es zu rechter Zeit gewahrt wird, also ausgucken! ausgucken!*) und die unermüdliche Öffentlichkeitsarbeit der Seewarte, die über Eistriften und ihre Häufigkeit bis in die ersten Jahrzehnte unseres Jahrhunderts publizierte, konnten ein Schiff vor Schaden bewahren.

Nach den bei Tristan da Cunha gesichteten Eismassen des Jahres 1854 waren bis 1862 für die *zwischen 40° und 67° W-Lg liegenden Meerestheile* rund 60 Eismeldungen bekannt geworden, von denen aber keine einzige aus dem Gebiet nördlich von 50° S und 50° W stammt, wie es in späteren Jahren fast regelmäßig der Fall war. Die Eismeldungen verteilten sich wie folgt:

- 1854 9 Meldungen, davon 4 im letzten Quartal,
- 1855 8 Meldungen, davon 3 im März und 5 im April,
- 1856 6 Meldungen, davon 3 im Dezember,
- 1857 3 Meldungen, davon 1 im September, 2 im Dezember,
- 1858 15 Meldungen, alle im ersten Quartal,
- 1859 4 Meldungen, alle im letzten Quartal,
- 1860 15 Meldungen, davon 11 im letzten Quartal.

Eistriften registrierte die Seewarte im September und Oktober 1868 südlich von Feuerland sowie östlich und westlich von Kap Hoorn zwischen 87° und 60° W. Durchgehend von September 1868 bis Anfang Februar 1870 befanden sich große Eismassen nordöstlich der Falkland-Inseln. Sie bewegten sich um 43° S, 37° W und erreichten ihre nördlichste Position in 40,3° S, 33° W.

Nach einer mehrjährigen Pause erschien die nächste Trift im Dezember 1874. Sie bedeckte bis zum Juli des nächsten Jahres vor allem die Gebiete Ostnordost der Falkland-Inseln in etwa 50° S und zwischen 50° und 40° W.

Eistrift von September 1878 bis April 1879

Von September 1878 bis Februar 1879 registrierten deutsche Segler eine *ungewöhnliche Häufigkeit des Eises in der Umgebung des Kap Horn und der Falkland-Inseln*.

Damit machte am 2. September 1878 die englische ZETA Bekanntschaft, die auf 55,9° S, 57,5° W in eine Umklammerung geriet, aus der sie sich erst nach drei Tagen befreien konnte. Die HELGE rundete am 9. Oktober heimgehend Kap Hoorn, sichtete am 10. erstmals Eis und kollidierte am 12. auf 54,7° S, 54° W mit den Eismassen, wobei sie sich den Steven beschädigte und das Wassersteg verlor. Kapitän Gundersen konnte erst aufatmen, als die HELGE sechs Tage später wieder in eisfreiem Wasser schwamm.

Am 15. Dezember 1878, auf 42°15' S, 57°19' W, vermeinte Kapitän Jork vom deutschen Segler GERHARD & ADOLPH, eine Insel entdeckt zu haben, *welche auf ihrer östlichen Seite die Form eines abgestumpften Kegels, auf der westlichen die eines steilen Felsens zeigte*. Als die GERHARD & ADOLPH, von Port Gallegos kommend, in Montevideo einlief, meldete

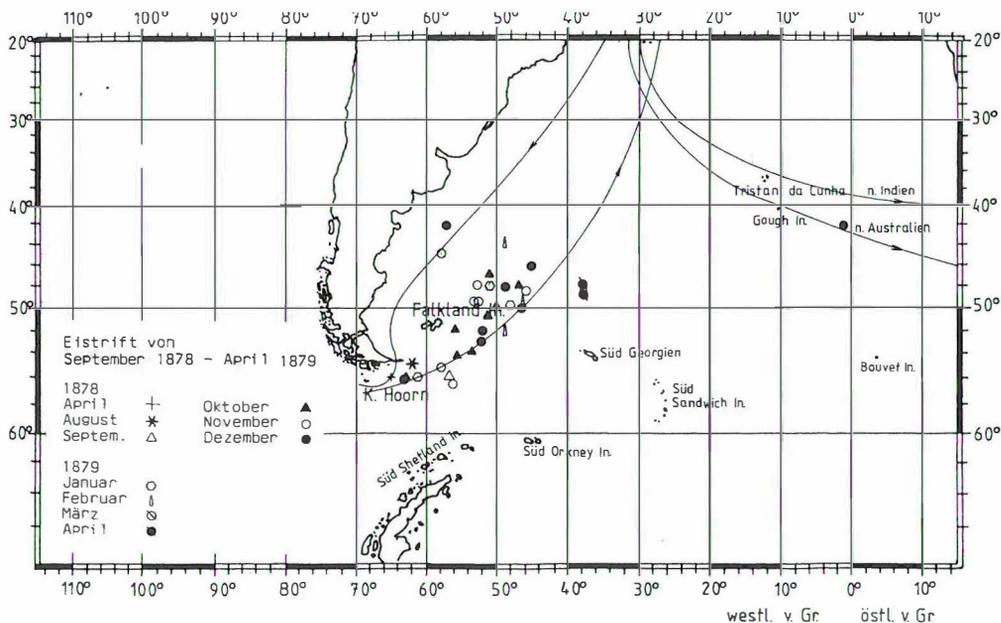
Kapitän Jork seine »Entdeckung« dem deutschen Konsul. Kapitän z. See Mac Lean, der mit S.M.S. PRINZ ADALBERT die Gegend rekognoszierte, kam zu dem Schluß, daß sein Kollege einer in dieser Gegend häufig zu beobachtenden Luftspiegelung erlegen sein müsse. Nachdem aber der Dampfer BLACK HAWK am 15. Dezember auf 43°30' S, 58°10' W einen großen Eisberg sichtete und Captain Nares mit H.M.S. ALERT auf der gleichen Route wahrscheinlich denselben Eisberg zu Gesicht bekam, sah die Seewarte die Sichtung eines Eisberges als wahrscheinlichste Erklärung an. Das Vollschißf IDA, Kapitän Hendorff, traf auf der Heimreise von Ecuador nach Queenstown am 22. Mai 1879, etwa 57 sm von Kap Hoorn entfernt, auf große Eisberge. Über einen davon äußerte sich Kapitän Hendorff fast literarisch: *Es war ein imposanter Anblick, bei Tagesanbruch diesen Eiskoloss aus dem Meere aufsteigen zu sehen. Er hatte etwas Ähnlichkeit mit einem Dome, ein grosser viereckiger Block mit steilen Wänden und scharfen Kanten mit einem flachen Dache und an dem einen Ende mit einem Thurm versehen. Die Höhe des letzteren war ungefähr 30 m, während die Höhe des Daches etwa 21 m, die Breite etwa 36 m betrug. Wenn die Sonne durch eine Wolke verdunkelt wurde, so schien er aus weissem Marmor gemeißelt zu sein; schien die Sonne aber hell, so blitzte und glänzte Alles, als wäre es ein mit Diamanten besäter Krystallpalast.* Diese Berge hatte man auch auf der deutschen Bark T.C. BERG beobachtet, welche, von Chile kommend, einen Tag vor der IDA um die Hoorn kam. Einen davon hielt ihr Kapitän anfänglich für Diego Ramirez, bevor er seinen Irrtum bemerkte. Zum Unterschied zu den vorgenannten Schiffen trafen weder die von Nicaragua nach Falmouth segelnde hölzerne Bark AEOLUS (Baujahr 1872, 430 BRT), Kapitän F. Reiners¹⁵, welche am 26. April, noch der Segler ARMIN, welcher am 11. Mai den Meridian von Kap Hoorn passierte, auf Eis.

Das 1866 gebaute hölzerne Vollschißf PARRAMATTA, Captain Goddard, verließ Sydney am 5. Februar 1879, umrundete Kap Hoorn und sah sich nördlich der Falkland-Inseln mit einer großen Anzahl von Eisbergen konfrontiert. Der Blackwall-Passagiersegler meisterte die Gefahr und erreichte, nachdem er in den Doldrums durch eine gewaltige Böe beinahe entmastet worden wäre, in der ausgezeichneten Zeit von 79 Tagen Plymouth.¹⁶

Nicht nur nach Ost, sondern auch nach West segelnde Schiffe waren mit der Eistrift konfrontiert. Ein unbekannt gebliebener englischer Segler wurde bei der Kollision mit den Eismassen so schwer beschädigt, daß er im sinkenden Zustand aufgegeben werden mußte.

Als der nautische Dienst der Seewarte die eingelangten Berichte ausgewertet hatte, ergab sich folgendes Bild: Die Trift bewegte sich östlich von Staaten-Land und Ost bis Ostnordost von den Falkland-Inseln. Sie ging hier nicht nördlicher als bis 46,6° S-Br in 45° W-Lg. In größerem Abstände von den Falkland-Inseln war das Eis häufiger, doch kam es in einzelnen Fällen ziemlich nahe an die Inseln heran, bis 54° W-Lg in 50° S-Br. Einzelne Berge trieben sogar zwischen den Falkland-Inseln und der patagonischen Küste und erreichten hier eine Position so nördlich als 42,8° S-Br in 58° W-Lg. Sehr massenhaftes Auftreten; östlich von Staaten-Land, 55° S-Br und 55° W-Lg, wurden an einem Tage etwa 400 Berge gesehen. Südlich von Feuerland kein Eis; der westlichste Berg in 63° W-Lg auf 56° S-Br.¹⁷ Ein noch weiter westlich treibender Berg wurde bereits im April 1878, also vor der eigentlichen Trift, von der eisernen Bark FRANK WILSON gesichtet. Auch auf der Indien-Australienroute waren Eisberge in den Seglerweg getrieben.

Das bekam das Hamburger Schiff DEUTSCHLAND, Kapitän A. Kühn, zu spüren. Am 7. Dezember 1878 südöstlich der Gough-Insel wurde ein Eisberg beobachtet, und auch am nächsten Tag, als die DEUTSCHLAND den Nullmeridian überschritten hatte, begleiteten Eisberge den Weg des Seglers. Die Seewarte vermutete, daß die Berge wahrscheinlich für den Untergang des Bremer Schiffes KAISER WILHELM verantwortlich waren. Kapitän G. Hauck, langjähriger Mitarbeiter der Seewarte, war mit der KAISER WILHELM am 5. November 1878 von Bremen nach Ostindien abgegangen und blieb seither verschollen.



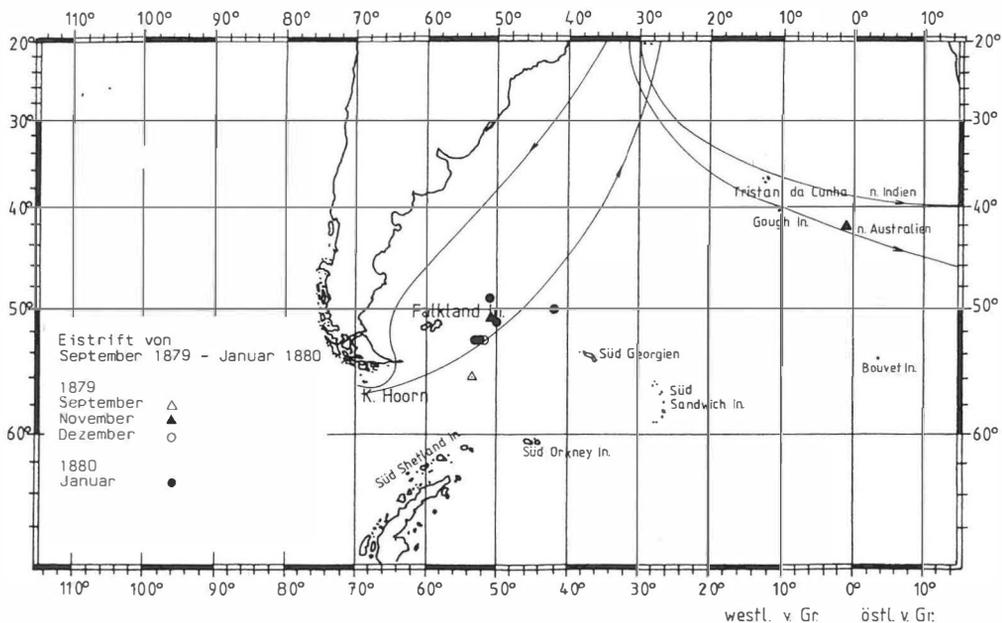
Eismeldungen im April und August 1878 und Eistrift von September 1878 bis April 1879

Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
9. April 1878	FRANK WILSON	56,4	65,3	2. Dez. 1878	PETER	52,3	52,0
20. August	BRIDE	55,4	61,8		GODEFFROY		
2. September	ZETA	55,9	57,5	2.	METEOR	48,0	49,3
	STAFFORD	130 sm		6.-12.	VIRGINIA	56,0	63,5
		östl. Falkland				bis	
4. Oktober	SATURNUS	50,5	50,0			46,6	44,9
16.	GEMMA	50,7	51,4	7.	DEUTSCHLAND	42°28'	1°17'
12.-18.	HELGE	54,7	54,0	15.	GERHARD	42°15'	57°19'
		bis			& ADOLPH		
		48,0	47,0	Ende Dezember	THALASSA	53-50,4	52-47
29.	FRANK WILSON	56,0	63,1				
		bis		25. Januar 1879	R.C. WYLIE	51,0	48,5
4. November		47,5	50,9	26.	LAMMERSHAGEN	56,2	61,7
3.	MARTHA	42,8	58,0	31.	LAMMERSHAGEN	49,8	48,8
13.	CERES	49,4	52,8	12. Februar	UNDINE	52,0	49,0
14.	CERES	48,8	52,5	14.	UNDINE	49,3	44,5
17.-20.	EUGEN	56,4	57,5	17.	SOPHIE HELENE	49,5	46,0
		bis		4. April	POLYNESIA	49,0	38,6
		49,5	45,8	8.	MARATHON	48,0	38,0
29.	PETER GODEFFROY	55,4	58,0	22. Mai	IDA	55°54'	66°50'

Eistrift von September 1879 bis Januar 1880

Im September 1879 kündigte sich eine neuerliche Trift an, die bis Januar 1880 die Schifffahrt in den Gebieten östlich von Staaten-Land und den Falkland-Inseln gefährdete. Die Trift selbst ging nördlich nicht über den 49. Breitengrad hinaus, wenn auch aus dem Gebiet südöstlich von Tristan da Cunha wieder eine einzelne Eismeldung bekannt wurde. Sie kam

von dem eisernen Vollschiiff *UNDINE* der Hamburger Reederei Wachsmuth & Krogmann, welches sich auf der Fahrt von Hamburg nach Singapore befand, als Kapitän Jacob Fre. List am 2. November 1879 auf $42,2^{\circ}$ S, $2,1^{\circ}$ W einen Eisberg sichtete. Dafür wurde aus den Meeresgebieten südlich von Feuerland kein Eis gemeldet.



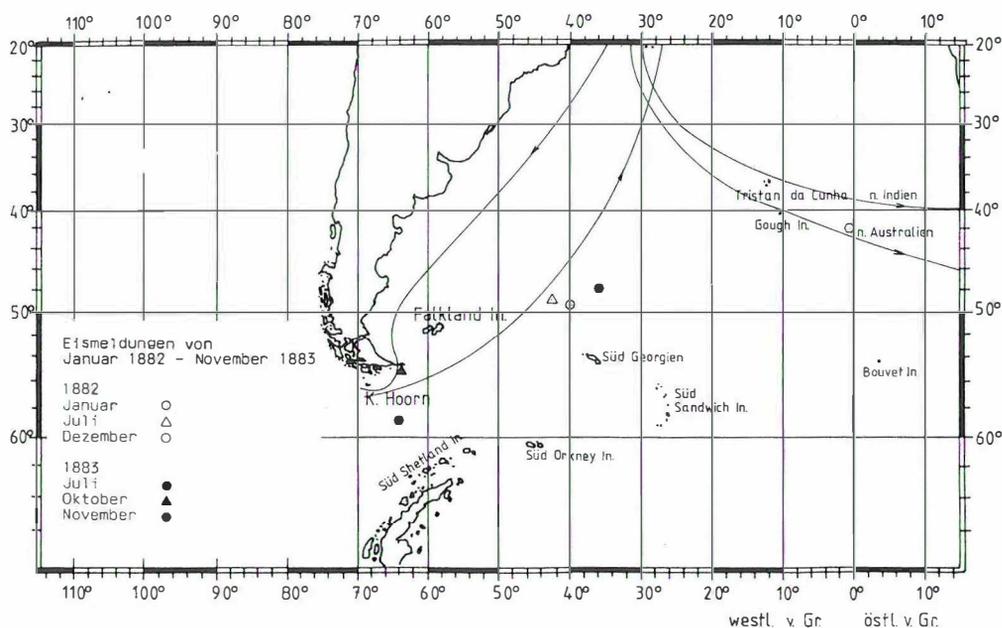
Eistrift von September 1879 bis Januar 1880

Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
21. Sept. 1879	EMANUEL	56,0	54,5	10. Januar 1880	PACIFIC	52°52'	52°53'
2. November	GENERAL	50°30'	50°20'	11.-14.	ALMA	53°09'	52°14'
	BRIALMONT					bis	
28.	UNDINE	42,2	2,1			50°18'	42°06'
24. Dezember	AEQUATOR	52°51'	52°14'	14.	PALLAS	51°14'	50°27'
				17.	IRIS	49°02'	51°14'

Die Elsfler Bark *EMANUEL*, die schon auf ihrer Ausreise im Indischen Ozean in die Nähe von Eisbergen geraten war, kam auf der Heimfahrt von Jaluit/Marshall-Inseln nach Europa Ost-südost von Staaten-Land erneut mit Eis in Kontakt. Kapitän Christians konnte froh sein, nur Stampfstock und Wasserstagen eingebüßt zu haben: *Nachdem das Kap Horn passiert war, trafen wir im Südatlantischen Ocean anhaltend aus hoch nördlicher Richtung wehende Winde, die uns daran hinderten, einen nördlichen Kurs einzuschlagen. Als Folge befanden wir uns am 21. September 1879 in 56° S-Br und $54,5^{\circ}$ W-Lg, hier liefen wir morgens um 3 Uhr gegen grosse Eisfelder ...*

Eismeldungen 1882 und Eistrift 1883

Eis wurde im Januar und Juli 1882 im weiten Abstand Ostnordost der Falkland-Inseln und im Dezember Ostsüdost von Tristan da Cunha (Segler ANTARES) beobachtet. Eine längere Eisperiode hingegen war von März bis November 1883 zu verzeichnen, obwohl die Sichtungsmeldungen äußerst spärlich blieben. Eine stammt aus dem meteorologischen Journal des hölzernen Dreimastschoners JOHANN HINRICH (Baujahr 1878, 423 BRT), auf der Reise von Pisagua nach Hamburg. Kapitän N. Meyer berichtete, daß, vorgewarnt durch die Abnahme der Wassertemperatur, tatsächlich am 29. Juli 1883 auf 58°49' S, 61°56' W Eis in Sicht kam. Das Eis war aber nicht bedeutend und seine Ausdehnung gering. Und auch Kapitän Robert Hilgendorf, der sich mit der hölzernen Bark PARNASS auf der Rückreise von Iquique nach Hamburg befand, sichtete nur an einem einzigen Tag, dem 3. November 1883, Eisberge, dann aber gleich elf.



Eis von Januar bis Dezember 1882

Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
6. Januar 1882	BERTHA	49°30'	40°00'
14. Juli	PATAGONIA	49°10'	42°33'
27. Dezember	ANTARES	42°37'	0°47'

Eistrift von März bis November 1883

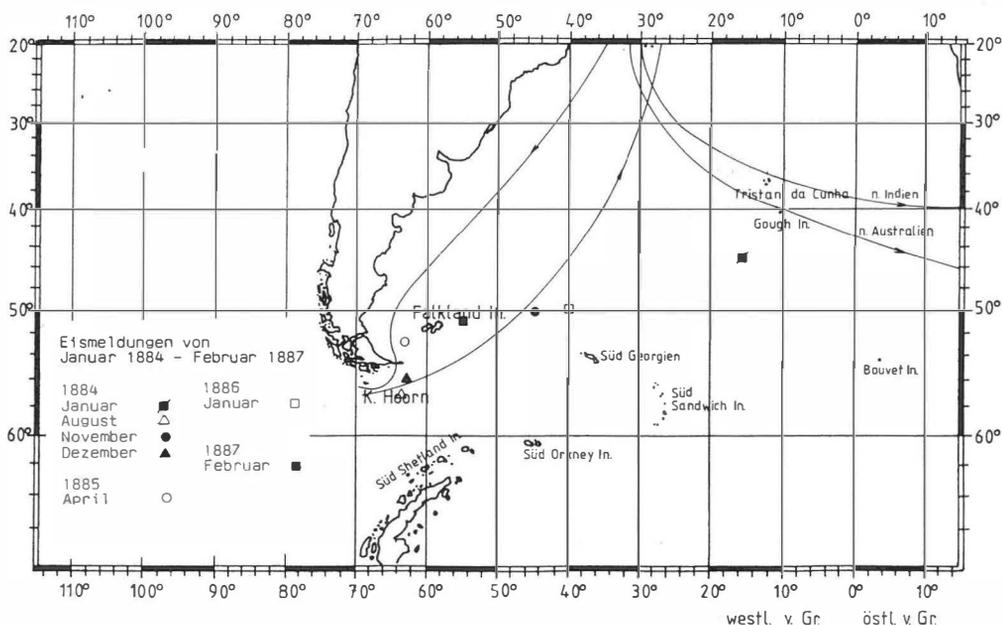
Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
29. Juli 1883	JOHANN HINRICH	58°49'	61°56'
14. Oktober	EUTERPE	55°35'	63°52'
3. November	PARNASS	48°27'	36°37'

Eismeldungen von Januar 1884 bis Februar 1887

Im Zeitraum vom Dezember 1883 bis Februar 1887 trieb nur wenig Eis von der Antarktis in den Seglerweg. Die Hauptrichtung verlief an Kap Hoorn vorbei und dann nordöstlich entlang des Weges der heimwärts segelnden Schiffe.

Am 9. August 1884 passierte die deutsche Brigg GEMMA auf der Fahrt von Malaga nach Guayaquil auf $57^{\circ}4' S$, $63^{\circ}59' W$ mehrere kleine Eisstücke, die aber, wie Kapitän H. Beenke vermutete, nicht aus der Antarktis herangetrieben waren, sondern aus den Buchten von Feuerland stammen dürften. Und auch die deutsche Bark CEDER, Kapitän H. Eckhoff, sichtete am 5. Dezember nur ein einziges großes Stück Treibeis auf $56^{\circ}22' S$, $62^{\circ}59' W$.

Am 17. April 1885 passierte Kapitän P. Breckwolft mit seiner Bark BALCARRY auf der Reise von Buenos Aires nach Valparaiso auf $52,5^{\circ} S$, $63,3^{\circ} W$ zwei ziemlich große Eisberge, was die Seewarte zu folgender Bemerkung veranlaßte: *Der angegebene Ort, der zwischen den Falkland-Inseln und der Nordostküste von Feuerland liegt, ist für Antreffen von Eis ein sehr ungewöhnlicher, was daraus hervorgeht, daß die von der Seewarte zusammengestellte und veröffentlichte lange Reihe von Berichten über Treibeis, welches in der Umgebung von Kap Horn und den Falkland-Inseln während der 16 Jahre 1868 bis einschließlich 1883 angetroffen wurde, aus jenem Meeresstriche keinen einzigen Fall aufführt. Ueberhaupt wird auf der westlich von den Falkland-Inseln hin führenden Ausreise nach Kap Horn nur sehr selten Eis gesichtet, und von den vielen Kapitänen diese Route, wenigstens soweit sie nördlich von Staatenland liegt, als völlig eisfrei angesehen.*

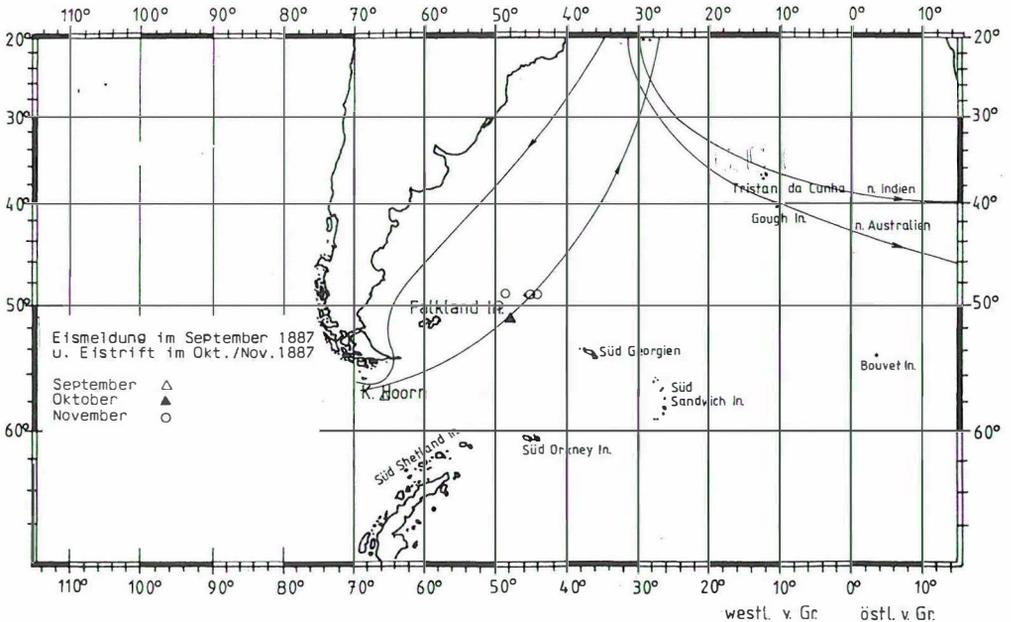


Eismeldungen der Jahre 1884 bis 1887

Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
24. Januar 1884	KATINKA	$45^{\circ}03'$	$15^{\circ}48'$	17 April 1885	BALCARRY	52,5	63,3
9. August	GEMMA	$57^{\circ}04'$	$63^{\circ}59'$	8. Jan. 1886	TERPSICHORE	49,9	40,0
15. November	PARSIFAL	$50^{\circ}08'$	$45^{\circ}24'$	19. Feb. 1887	PONCHO	$50^{\circ}48'$	$45^{\circ}36'$
5. Dezember	CEDER	$56^{\circ}22'$	$62^{\circ}59'$				

Eistrift von September bis November 1887

Nachdem sich im September ein großer Eisberg südlich von Kap Hoorn gezeigt hatte, war zwischen Oktober und November eine größere, aus mehr als 30 Bergen bestehende Eistrift östlich der Falkland-Inseln unterwegs, die aber bald von der Seglerroute verschwand.



Eismeldungen im September 1887 und Eistrift von Oktober bis November 1887

Datum	Schiff	S.Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S.Br.	W-Lg.
21. September	RICHARD WAGNER	57,6	66,2	18. November	POTRIMPOS	49,2	47,4
24. Oktober	SCHILLER	51,2	48,1	19.	PONCHO	49,2	46,2
3. November	PALMERSTON	49,9	49,3	19.	KEPLER	49,0	48,5

Eismeldungen von Oktober 1888 bis April 1891

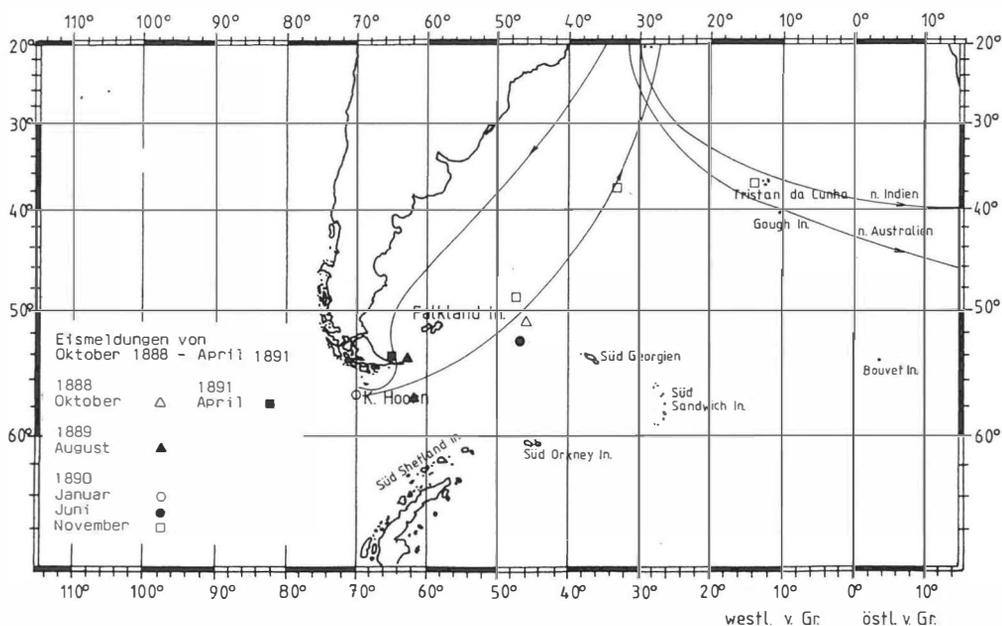
Der Süden blieb noch bis Juli 1891 weitgehend eisfrei. Nur im August 1889 wurden mehrere Berge bei Kap St. John (Staaten-Land) und im Januar 1890 ein Eisfeld südwestlich von Diego Ramirez gemeldet.

Um 4 Uhr morgens des 13. August 1889 stand die von Montevideo nach Iquique bestimmte deutsche Bark AMARANTH der Reederei D.H. Wätjen & Co. auf 57°30' S und 62°11' W. Kapitän H. Morisse notierte im meteorologischen Journal: *Bei starker südwestlicher Briesse und fast ganz bewölktem Himmel mit feinen Schneeböen auf Backbordhalsen bei dem Winde segelnd, sahen wir uns, nachdem wir bereits am vorhergegangenen Abend um 6 Uhr Packeis vor unserem Kurse angetroffen hatten, abermals von großen Eisfeldern und Schollen umgeben. Wir durchsegelten die Eismassen an ihrer schmalsten Stelle ...*

Diese Sichtungen wurden durch einige Einzelberichte ergänzt wie z.B. jenen der Bark MADELEINE RICKMERS, die am 29. November 1890 einen Eisberg westlich von Tristan da Cunha beobachtet hatte.

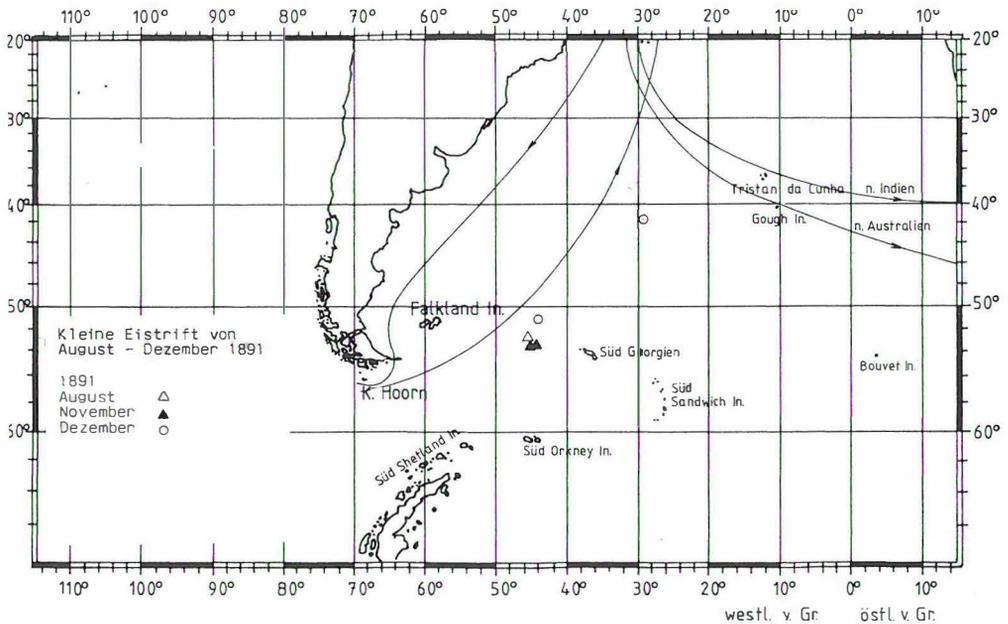
Kapitän C.J. Steincke segelte mit der Laeisz'schen Bark PLUS (1268 BRT) von Hamburg nach Talcahuano, als am 1. August 1889 um 4 Uhr nachmittags etwa 17 sm NOzO von Kap St. John (Staaten-Land) zwei große und drei kleine Eisberge auftauchten. Der Westwind war heftig und von Böen mit Schnee und Hagel begleitet. Die PLUS ließ sich aber von den paar Eisbergen nicht aufhalten und erreichte in 79 Tagen ab Lizard den Hafen von Talcahuano.

Im nächsten Jahr berichtete Kapitän W. Frerichs von der AEOLUS erneut über Eis bei Kap Hoorn. Diesmal befand sich die AEOLUS mit einer Ladung Steinnüsse auf der Rückreise von Manta (Ecuador) nach Hamburg, als am 21. Januar 1890 um 5 Uhr nachmittags auf $56^{\circ}46' S$, $70^{\circ}19' W$ ein Eisfeld in Sicht kam, dessen Ausdehnung wegen der unsichtigen Luft nicht festgestellt werden konnte. Am nächsten Tag kam Diego Ramirez in Sicht, und nach einer insgesamt 126tägigen Reise traf die kleine Bark wohlbehalten in Hamburg ein.



Eismeldungen von Oktober 1888 bis April 1891

Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
24. Okt. 1888	ROLAND	51	46	19. Nov. 1890	INDRA	48,7	47,5
1. Aug. 1889	PLUS	$54^{\circ}34'$	$63^{\circ}20'$	23.	THEODORE	37,0	33,6
13.	AMARANTH	$57^{\circ}30'$	$62^{\circ}11'$	29.	MADELEINE	36,8	13,5
21. Jan. 1890	AEOLUS	$56^{\circ}46'$	$70^{\circ}19'$		RICKMERS		
2. Juni	ATALANTA	53,3	47,5	14. April 1891	J.C. GLADE	54,3	65,0
3.	ATALANTA	52,7	47,6				



Kleine Eistrift von August bis Dezember 1891

Im Jahre 1891 gab es von August bis Dezember eine wenig umfangreiche, aber aus großen Bergen bestehende Trift.

Kleine Eistrift von August bis Dezember 1891 und Eismeldung Januar 1892

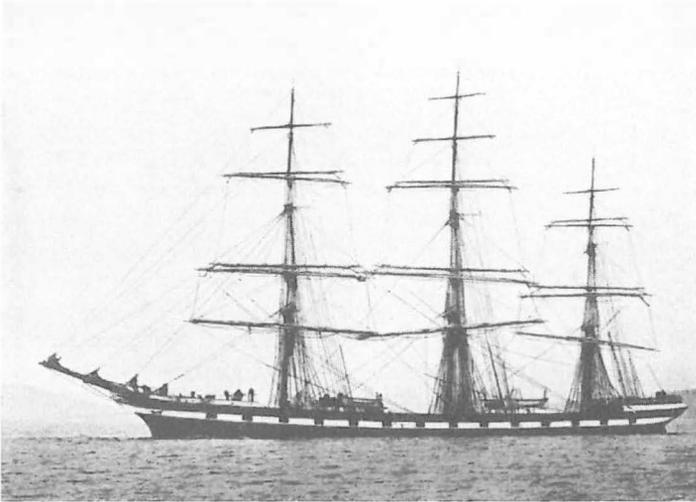
Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
10. Aug. 1891	BRILLIANT	52,7	46,0	31. Dezember	RAJPOOT	51,2	44,3
20. November	ARETHUSA	53,4	45,5	25. Januar 1892	FÜRST BISMARCK	57,9	60,7
20.	KEPLER	53,2	44,7				
1. Dezember	R.C. RICKMERS	41,8	29,5				

Die extremen Eisjahre 1892/93

Die drei großen Eistriften, welche von April 1892 bis Januar 1894 den Kap Hoorn-Fahrern schweren Schaden zufügten, waren die größten – in der damaligen Diktion »kolossalsten«-Triften, die je von der Seewarte registriert wurden. Sicher hat es schon früher ähnlich umfangreiche Triften gegeben, und wahrscheinlich hatten schon die amerikanischen Robbenschläger, die bereits am Beginn des 19. Jahrhunderts ständige Gäste der Antarktis waren, mit ihnen zu kämpfen. Nur kam es diesen Kapitänen nicht in den Sinn, ihre Logbücher einer wissenschaftlichen Auswertung zugänglich zu machen. Vielmehr hielten sie ihre Reisen aus kommerziellen Gründen möglichst geheim.

Die erste kolossale Eistrift: April bis Oktober 1892

Die Hauptmasse des Eises befand sich im April 1892 in ungefähr 45° S und 35° W, im Mai in 43,5° S und 34° W, im Juni in 43° S und 34° W, im Juli in 41,5° S und 32° W, im August in



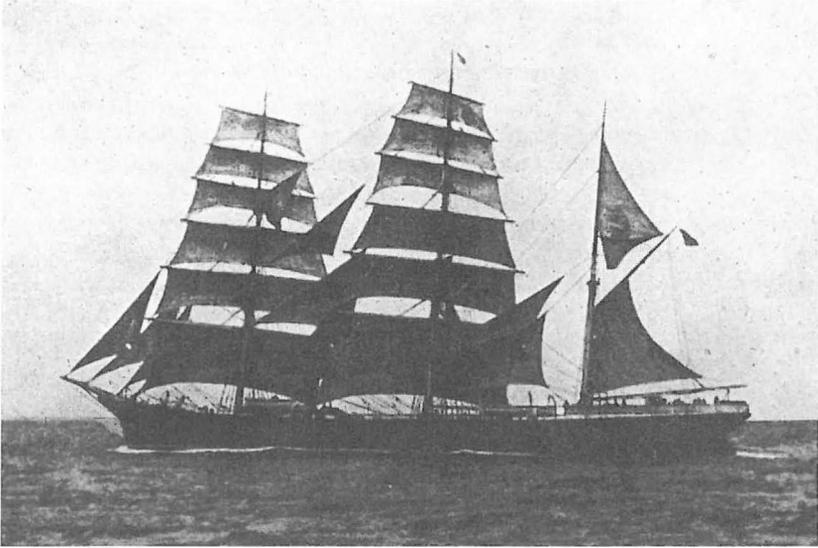
Klipper CROMDALE. (Aus: B. Lubbock: The Colonial Clippers)

41° S und 32° W, im September in 42° S und 32° W, im Oktober in 43° S und 31° W. Inzwischen, schrieb Ludwig Dinklage, *bat sich jedoch die Trift, die anfänglich eine kompakte, in Winkel- oder Hufeisenform gestellte Eismauer bildete, deren Scheitel erst nach NO, später mehr nach Ost gerichtet war und deren Schenkel eine Länge von über 70 sm hatten, mehr und mehr ausgebreitet, sowohl nach Norden, als besonders auch nach NO, wo sie vielleicht auch durch außerhalb der Schiffsroute her heraufgekommenes Eis vermehrt worden ist. Schon in der ersten Hälfte des August wurde auf dem ostwärts nach dem Indischen Ocean führenden Schiffswege ein vereinzelter Berg in 40° S-Br und 18° W-Lg angetroffen.*

Kapitän W. Frerichs mit der uns schon bekannten AEOLUS segelte auf seiner Reise von Punta Arenas nach Falmouth Anfang Oktober etwa 300 sm weit durch dichtes Eis. Woraus sich unschwer schließen läßt, daß jenes Eisfeld sowohl den heimkehrenden Kap Hoorn-Fahrern als auch den Seglern auf der Indien–Australien-Route gefährlich werden konnte. Wie vielen Schiffen das Eisgebiet zum Verhängnis geworden ist, blieb unbekannt. Sicher hätten einige dieser beklagenswerten Verluste vermieden werden können, wenn die Führer der Schiffe von den in den Zeitungen und in diesen Annalen veröffentlichten Berichten und Warnungen vor Antritt der Reise durch ihre Rheder in Kenntnis gesetzt worden wären, merkt Dinklage an, und führt weiter aus: *die von der Seewarte für die Segelfahrt von Kap Horn empfohlene Mittelroute [...] blieb demnach bis auf eine kurze, durch den Nordwestrand führende Strecke außerhalb des Eisgebietes, und dem ist es wohl zuzuschreiben, daß die mit dem Institut in Verbindung stehenden Schiffe, deren Führer den Anweisungen der Seewarte nach Möglichkeiten folgen, mit dem Eise nur verhältnismäßig wenig in Berührung kamen. Außerdem waren unter den Schiffen, welche, rund Kap Horn kommend, in Breiten der Eisregion in den fraglichen Monaten durchsegelten und der Seewarte ein meteorologisches Journal einlieferten. [...] nur 10, die wirklich Eis sichteten.*

Im April 1892 geriet der von Sydney heimwärts segelnde Wollklipper CROMDALE in die Umklammerung einer Eismasse, die *nur wenig östlich von der auf dem Rückwege rund Kap Horn eingehaltenen Segleroute treibt und für die hier fahrenden Schiffe eine große Gefahr bildet.* Die CROMDALE, ein Schwesterschiff der MOUNT STEWARD, war im Juni 1891 bei Barclay, Curle & Co., vom Stapel gelaufen. Die Eigner, Donaldson, Rose & Co., übergaben Captain Edgar H. Andrew, der sich schon als Offizier auf der DERWENT, die sein

Vater befehligte, qualifiziert hatte, das Kommando. Es zeugt vom Geschick und auch Glück Captain Andrew's, daß er den auf der Jungfernfahrt befindlichen Klipper aus den Eismassen unbeschädigt herausführen konnte. Nach seiner Heimkehr verfaßte er einen ausführlichen Bericht, der in der Zeitschrift »Nature«¹⁸ und den hier schon zitierten »Annalen« abgedruckt wurde: *Auf unserer Reise von Sydney passierten wir Kap Horn am 30. März, ohne Eis gesichtet zu haben. Am 1. April in 56° S-Br und 58,5° W-Lg fiel die Wassertemperatur, die sich bis dorthin auf ungefähr 6° gehalten hatte, auf 3°, den niedrigsten beobachteten Stand. Im Süden zeigte sich ein verdächtiges Blinken, doch wurde auch jetzt noch kein Eis gesehen. Am 6. April um 4 Uhr a.m. in 46° S-Br und 36° W-Lg wurde ein großer Berg recht voraus gemeldet; eben frühe genug, um demselben ausweichen zu können. Um 4 1/2 Uhr, beim ersten Tagesgrauen sahen wir deutlich noch mehrere luwwärts von uns. Der Wind war NW, und das Schiff steuerte NO mit etwa 9 Knoten Fahrt. Bei Tagwerden, um 5 Uhr 20 Minuten a.m., zeigte sich der ganze Horizont luwwärts als eine zusammenhängende Masse von kolossalen Eisbergen, hinter denen sich eine ununterbrochene Mauer aufthürmte, und auch in Lee waren viele Berge zu sehen. Ich ließ nun alle Mann an Deck rufen, und nachdem wir durch Segelkürzen die Fahrt auf 7 Knoten verringert hatten, stellte ich jeden auf seinen Posten und setzte den Kurs fort. Um 7 Uhr a.m. erschien auch an der Leeseite eine Eismauer, die sich von einem Strich von vorn bis 4 Striche achterlicher als d'wars erstreckte. Um 7 Uhr 30 hatten sich die beiden Mauern voraus vereinigt. Ich schickte den Obersteuermann nach oben, um nach einer Durchfahrt auszusehen, doch konnte derselbe von der Bramraa aus mit dem Fernrohr keine Unterbrechung in der Mauer entdecken. Da wir also gänzlich eingeschlossen und von Eisbergen umgeben waren, entschloß ich mich, das Schiff über den anderen Bug zu legen und zu versuchen, auf demselben Wege, den wir gekommen, aus der Eisbucht wieder herauszusegeln. Die Eisklippen boten jetzt einen großartigen Anblick dar, an beiden Seiten von uns stiegen sie zu einer Höhe von 100 m an, und ihre Kanten waren so scharf und glatt, als wären sie von einem Tischler behobelt worden. An den südlichen Bergen brach sich die See und zerstäubte in einer Wolke von Schaum. Wir wendeten um 7 Uhr 30 a.m. Wir hatten die größte Mühe, um von den in dichter Menge treibenden großen Eisstücken frei zu bleiben, und mehrfach mußten wir an einem Stücke hinschrapen, um dem nächsten auszuweichen. Wir setzten auf diese Weise die Fahrt fort bis 11 Uhr a.m., als zu meinem Schrecken der Wind westlich zu holen begann und mit jeder Böe mehr wegschralte. Wir näherten uns der südlichen Barriere mehr und kamen derselben zuletzt ganz nahe, so daß ich schon unsere rettungslose Strandung an dem Eise vor Augen sah; aber um 11 Uhr 30 a.m., als wir das Ende der Barriere nur noch eben unter Lee voraus hatten, sprang der Wind zu unserem Glück in einer heftigen Böe auf SW, wir brachten das Schiff herum, brausten die Raaen auf und liefen nach NW. Wir passirten jetzt dieselben Berge, welche wir bei Tagesanbruch gesehen hatten; der größte hatte eine Höhe von etwa 300 m und die Form eines Ambosses. Gegen 2 Uhr p.m. waren wir an der SW-Seite des nördlichen Armes der hufeisenförmigen Eismasse angelangt, die sich alsdann an unserer Leeseite in ununterbrochener Linie von 4 Strichen von vorn bis hinteraus, soweit man sehen konnte, erstreckte. Bemerkenswerth ist, daß mindestens 50 Berge in der Bai vollständig schwarz waren, was ich der verhältnismäßig hohen Temperatur des Wassers zuschreibe, die 10,6° C. betrug. Ich glaube auch, daß wenn an der Ostseite sich nur eine kleine Oeffnung befunden hätte, das Wasser zwischen den Barrieren nicht so dicht mit Eisbergen besetzt gewesen wäre, da in diesem Falle die westlichen Stürme dieselben hindurchgetrieben und getrennt haben würden. Ich habe unten im Süden oft Eis angetroffen, aber nie etwas, das auch nur den kleinen Bergen dieser Masse gleichgekommen wäre. Bezüglich der Wassertemperatur machte ich dieselbe Erfahrung wie vor drei Jahren auf einer Heimreise mit dem Schiffe DERWENT; als wir in einer halben Seemeile Entfernung von einem sehr*



Bark STRATHDON. (Aus: B. Lubbock: The Last of the Windjammers I)

großen Eisberge eine Pütze Wasser aufschlugen, fanden wir keine Veränderung der Temperatur. Schiffe, welche in der nächsten Zeit auf den Weg nach Osten um das Kap der Guten Hoffnung herum gehen, mögen gewarnt sein, da diese Eismasse bald jene Gegend erreichen muß.¹⁹

Auch Captain J.C.B. Jarvis, der Erfinder der Brasswinde, blieb von der Eistrift des Jahres 1892 nicht verschont. Auf der Heimreise von Iquique rammte er in der Nacht des 23. April 1892 mit seiner DUNTRUNE östlich der Falkland-Inseln einen Eisberg. Das eiserne, 1875 bei A. Stephen in Dundee vom Stapel gelaufene Vollschiß beschädigte sich den unteren Teil des Vorstevens. Die Bramstenge des Fockmastes brach, und zwei Boote wurden in Mitleidenschaft gezogen. Trotz vollgelaufener Vorpiek gab Captain Jarvis nicht auf. Statt die Falklands anzulaufen, setzte er die Takelage mit Bordmitteln selbst instand und segelte die DUNTRUNE mit Notrigg und gefluteter Vorpiek ohne weitere Zwischenfälle nach Dünkirchen, wo der Segler entladen und zur Reparatur nach Cardiff geschleppt wurde.

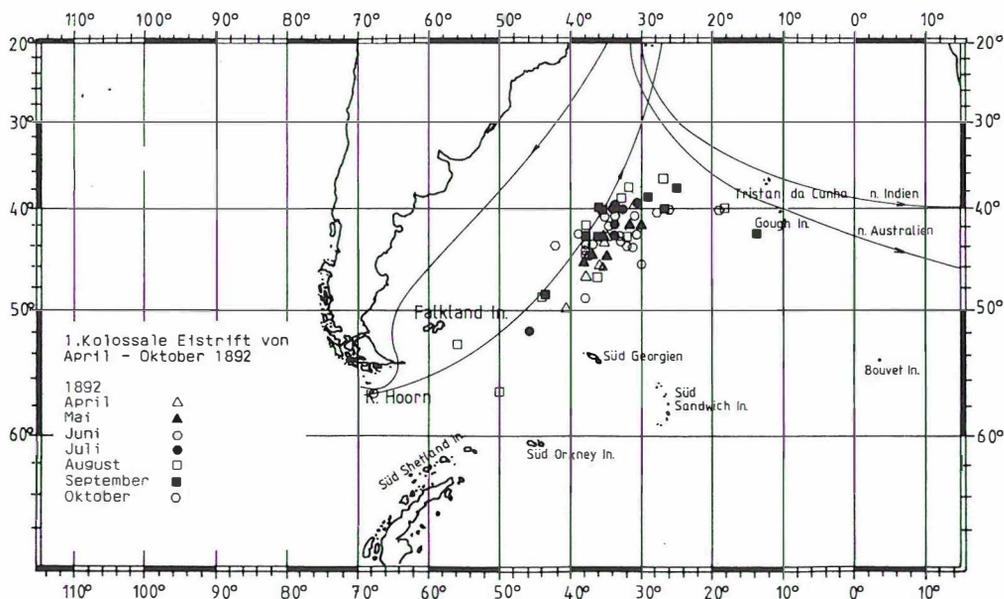
Mit der Eisbarriere, die schon der CROMDALE und der DUNTRUNE schwer zu schaffen gemacht hatte, kam noch ein weiterer Engländer, die STRATHDON (Baujahr 1885), in unliebsamen Kontakt. Wie Captain A.T. Wills berichtete, setzte am 16. Mai 1892 dichter Nebel ein: *Am 18. Mai auf 45° S-Br und 35° W-Lg erblickten wir, als es aufklärte, in jeder Richtung enorme Eisberge. Es wurde wieder nebelig und nur durch Hin- und Herkreuzen gelang es, das Schiff vor einer Kollision mit den Bergen zu bewahren. Ein immenser Eisberg von 1000 Fuß Höhe wurde nur so eben geklart. Am selben Nachmittag war das Schiff buchstäblich von ungeheuren Eisbergen eingeschlossen; die einzige sichtbare Öffnung schien kaum breit genug für das Schiff zu sein. Trotzdem gelang es uns, durchzukommen, wünschön die Eisberge zu beiden Seiten des Schiffes fast die Raaen berührten. Wir kamen darauf in klares Wasser, es hellte auf und wir erblickten ein großes Eisfeld, an welchem wir 20 Sm in südwestlicher Richtung entlang segelten. Während der Nacht wurde beigedreht. Am nächsten Tag, bei starkem NW-Wind, erblickten wir eine ungeheure Eisinsel von 800 bis 1000 Fuß Höhe, welche sich an unserer Leeseite so weit ausdehnte, wie das Auge reichte. Segelten 40 Sm an der Insel entlang, gingen dann über Stag, kamen in einen freien Raum und drehten für die Nacht bei. Am 20. Mai mit Tagesanbruch kamen wir vom Packeis und*

auch von der Eisinsel frei, obschon noch über 70 Eisberge in Sicht waren. Als es dunkelte, drehten wir wieder für die Nacht bei. Als am 21. Mai mit Tagesanbruch Segel gesetzt wurden, waren noch ca. 30 Eisberge in Sicht. Das letzte Eis wurde am 22. Mai auf 42° S-Br und 30° W-Lg passiert.

Am 28. Mai sichtete man auf der englischen INVERCARGILL über 100 Eisberge, von denen einer über 1 sm lang und etwa 90 m hoch war. Eingeschlossen wurde vom 11. bis 13. Juni der englische Segler NORTH, Captain Fish. Der eisernen Bark STANMORE (Baujahr 1886) zertrümmerten die knapp vorbeischarmenden Eismassen einige Boote. Tückisch waren mehrere große Eisstücke, sie trieben zwischen Wind und Wasser und waren nur an der darauf entstehenden Brandung zu erkennen, schrieb Captain Nickels in seinen Bericht.

Die von Iquique nach Hamburg bestimmte englische Bark GLADYS sah sich am 1. Juli 1892 auf 43° S, 34° W bei stürmischem Wetter vollständig von großen Eisbergen umgeben und mußte daher jede Nacht beidrehen. Am letzten Tag der unfreiwilligen Gefangenschaft glaubte man auf einem Eisberg in $39,5^{\circ}$ S, $31,8^{\circ}$ W Spuren von Menschen zu sehen. Ein begangener Pfad sowie ein Schutzdach waren zu erkennen, ferner glaubte man fünf Leichen an verschiedenen Stellen liegen zu sehen. Das schlechte Wetter und die hereinbrechende Nacht vereitelten weitere Nachforschungen.

Die von Iquique nach Hamburg segelnde ARGO wurde, nachdem Kap Horn am 14. August 1892 passiert worden war, durch anhaltende hoch nördliche Winde zu einem von der Mittelroute abweichenden östlichen Kurse genötigt, so daß 55° S-Br in $52,3^{\circ}$ W-Lg und 50° S-Br in $40,9^{\circ}$ W-Lg geschnitten wurde. Ich that dies ohne große Furcht vor Eis, da es ja im südlichen Winter war und nach meiner Meinung die Eisgefahr dann am kleinsten sein sollte. Die weitere Strecke blieb vorerst eisfrei, und Kapitän C. Ohlsen ließ den Segler mit stürmischem Nordwind ruhig nach Ost laufen, bis er am 28. August, bei noch immer stürmischem Wind aus WSW bis SW, eines besseren belehrt wurde. Als der Tag zu grauen begann, sahen wir uns zu unserer Überraschung gänzlich von Eisbergen umgeben. [...] Umkehren konnten wir nicht, denn bei dem Winde hätten wir beidrehen müssen und wären auf das Eis zugetrieben; es blieb uns nichts übrig, als auf gut Glück in dasselbe hineinzusteuern, hoffend, irgend wo einen Ausweg zu finden. [...] Grauenhaft war es anzu-



Erste kolossale Eistrift von April bis Oktober 1892

Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
6. April	CROMDALE	46,0	36,0	8. August	ORIANA	37,0	26,6
22.	NAUTILUS	46,1	35,7	8.	MARIANNA	53,4	55,8
25.	NAUTILUS	43,7	35,5	9.	WOODLARK	37,8	
23.	DUNTRUNE	47,0	38,0	August	PLEIAD	43,0	32,0
21.	VALDIVIA	49,8	40,6	August	LORD CAIRNS	49,0	44,0
24.	VALDIVIA	43,2	34,7	17.–19.	CROSSOWEN	42,0	38,0
27.	VALDIVIA	39,3	31,3	26.–30.	ARGO	47,1	36,3
18. Mai	STRATHDON	45,0	35,0			bis	
			bis			38,6	33,0
		42,0	30,0	30.	BAY OF NAPLES	57,0	50,0
20.–22.	NEOTSFIELD	45,5	38,3	Anfang Sept.	URANIA	43,0	36,0
			bis			bis	
		41,8	31,5			42,0	34,0
28.	INVERCARGILL	45,0	37,0	3.–8. Sept.	FLOTOW	39,2	29,27
			bis			bis	
		43,0	35,0			42,5	14,0
2. Juni	KILMORY	42,6	39,0	5.	QUEEN	37,8	24,8
2.	COUNTY OF	44,7	37,3		ELIZABETH		
	EDINBURGH			12.	ELISABETH	40,3	35,7
10.	EDEN HOLME	44,6	37,0	12./13.	PIRAT	43,2	38,4
11.	NORTH	44,4	36,9			bis	
11.	J.W. BURMEISTER	43,8	38,0			39,7	36,1
11.	PESTALOZZI	44,2	31,4	18.–21.	EVELYNE	42,8	38,9
			bis			bis	
		43,4	30,5			39,5	35,2
16.	CLAN GRANT	44,5	38,0	19. September	FERDINAND	39,4	35,1
17.	STANMORE	45,5	30,0		FISCHER		
18.	ROLAND	42,0	34,9	Ende Sept.	GALGATE	40,0	27,0
			bis	30.	ELLESMERE	49,0	44,0
		41,6	34,3	2.–5. Oktober	BANCO	44,2	32,2
18.–20.	ALICE	43,7	33,0		MOBILIARO	bis	
			bis			40,6	30,3
		41,0	31,0	4.–8.	AEOLUS	43°37'	33°39'
20.–24.	LADY	43,0	33,0			bis	
	PALMERSTON					40°26'	26°40'
20.	PARSEE	45,0	38,0	8.	CZAR	43,0	32,7
21.	SMIDT	41,3	34,7	9.	J.H. LÜBKEN	41°21'	34,0
28./29.	POLYNESIAN	44,0	38,0	14.–16.	SELENE	43,9	37,3
			bis			bis	
		41,0	35,4			41,1	34,8
29.	LINA	56,6	68,0	16.–19.	REGENT	40,8	28,9
1.–4. Juli	GLADYS	43,0	34,0		MURRAY	bis	
9.	AMPHITRITE	39,3	30,3			40,1	19,1
12.	J.C. JULIUS	39,6	34,0	17.–20.	MAGHILL	49,1	38,0
18.–25.	LADY CAIRNS	52,0	46,0			bis	
			bis			40,7	33,7
		40,0	34,0	18.	ANTIONE	44,0	42°30'
18./19.	PALMYRA	42,2	34,0	18./19.	NEPTUN	43°58'	36°44'
			bis			bis	
		40,0	32,6			40°49'	34°27'
30.	PAMELIA	42,5	34,3	20.	CONCORDIA	41,3	34,7
7.–11. August	EUPHRATES	37,6	31,5				
			bis				
		40,1	18,2				

sehen, wie die hohe See sich an der Luwseite der Berge brach und, von dem stürmischen Winde getrieben, bis zur Spitze an denselben hinaufrollte. Am 30. August verschwand auf 38,6° S, 33° W der letzte Eisberg achteraus. *Nie während meiner 34jährigen Fahrzeit habe ich so viel Eis angetroffen und würde das Vorkommen in so kolossalen Massen und in so niedrigen Breiten auch nicht für möglich gehalten haben.* Mit diesen Worten schloß Kapitän Ohlsen seinen Bericht.

Die im März 1892 bei C. Connel & Co. in Glasgow vom Stapel gelaufene FLOTOW verselgte am 23. August desselben Jahres vom La Plata nach Sydney und geriet Anfang September auf 39°2' S, 29°27' W in eine geradezu unheimliche Ansammlung von Eisbergen. Auf einer Strecke von etwa 350 sm bis 40°47' S, 22° O war die FLOTOW stets von 70 bis 80, manchmal auch von bis zu 200 Eisbergen umgeben. *Wären wir nachts, schreibt Kapitän J. Dethlefs, bei schlechtem, dickem Wetter in dieses Eis geraten, so hätte unser Schiff unbedingt zu Schaden kommen müssen, wenn es nicht seinen Untergang gefunden hätte; ...*

Auch Kapitän W. Frerichs erlebte die Eistrift hautnah. Seine AEOLUS befand sich auf der Rückreise von Puntarenas, Costarica, nach Falmouth, als sie am 4. Oktober 1892 auf 43°37' S, 33° 39' W in die Trift hineinsegelte. *Um 3 Uhr 37 Berge in Sicht; um 5 Uhr nachmittags zählten dieselben bereits nach Hunderten, von allen möglichen Größen und Gestalten, wie Thürme, Festungen, Zuckerhüte, Häuser etc.*

Die zweite kolossale Eistrift: Dezember 1892 bis Juni 1893

Ende Dezember 1892 erschien eine zweite, nicht weniger gewaltige Eistrift zwischen 53° S und 47° S, also bedeutend südlicher als die vorige. Es war der Nachschub, denn die erste Eistrift hatte sich zwar noch nicht gänzlich aufgelöst, war aber Ende Oktober aus der Seglerroute heraus nach Osten vertrieben. Die zweite Trift erstreckte sich auf weiten Flächen direkt über den mittleren Seglerweg und ließ sich kaum umgehen, wie viele Kapitäne bestätigen konnten, die mit ihren Schiffen hineingeraten waren.

Auf der eisernen Viermastbark DRUMCRAIG (von San Francisco nach Queenstown) erblickte man Ende Dezember unter anderem eine mit 25 bis 30 sm extrem lange Eisinsel. Der Ausguck glaubte an der Seite derselben die Masten eines Schiffes zu erkennen, doch waren die Sicht zu schlecht und die Entfernung zu groß, um Gewißheit zu erlangen.

Vom Eis eingeschlossen wurden am 3. Januar 1893 die REPUBLIC und am 7. die eiserne Viermastbark LUCIPARA.

Am 10. Januar kollidierte die englische Bark ARTHURSTONE um 2 Uhr nachts auf 49°30' S, 44° W mit einem Eisberg. Die eiserne Bark (Baujahr 1876) war mit einer Ladung Weizen von San Francisco nach Queenstown unterwegs, als ihr das eisige Ungetüm den Weg versperrte. Sie beschädigte sich den Bug, die Vorpiek lief voll, das Bugspriet wurde verbogen, und die Vorstenge samt den dazugehörenden Rahen ging über Bord. Vier Tage später passierte die von Auckland kommende FORFARSHIRE *eine unbekannte, anscheinend englische Bark von ungefähr 1000 Tonnen Größe, welcher die Vorstänge drei Fuß über dem Eselskopf und das Bugspriet stumpf abgebrochen waren. Das Schiff hatte den Schaden offenbar im Eise erhalten, das den ganzen Tag in großen Mengen in der Nähe war. Die Bark signalisierte nicht um Assistenz und machte unter kleinen Segeln, ungefähr 4 1/2 Knoten Fahrt, so daß die FORFARSHIRE ihre Reise fortsetzen konnte. Wahrscheinlich war es die ARTHURSTONE gewesen, die, etwas flügelahm, wieder Fahrt aufnahm.*

Der Januar des Jahres 1893 hatte es in sich. Die CANDIDA sichtete zwischen dem 10. und 12. einmal gleichzeitig *35 ungeheure Eisberge*, und die Bark STRACATHRO, von Portland, Oregon, nach Queenstown bestimmt, segelte am 11. auf 51°49' S, 45°15' W bei Nebel in eine hufeisenförmige Bucht der Eisbarriere, aus der sie, nachdem sich die Sicht glücklicherweise gebessert hatte, mit Mühe wieder frei kam.



CUTTY SARK unter Vollzeug. Druck nach einem Ölgemälde von Fred Haventon, 1937, im Sjöfartsmuseum Göteborg. (Archiv DSM)

Am 14. Januar bemerkte man an Bord der JOHN COOK ein großes Vollschiß unter allen Segeln, wie es in ein Feld von 50 großen Eisbergen hineinsegelte. Als am nächsten Morgen von dem Segler nichts mehr zu sehen war, mußte Kapitän Lillian annehmen, *daß dasselbe gegen einen Eisberg gerannt und gesunken ist.*

Ebenfalls im Januar passierte die von Melbourne nach London bestimmte eiserne Viermastbark LOCK TORRIDON eine Eisinsel, deren Länge Captain Robert Pattman mit 50 sm angab.

Einige Segler mußten, nachdem sie mit Eisbergen kollidiert waren, Rio de Janeiro als Nothafen anlaufen, so z.B. die französische Bark GALATHEE, die sich am 13. Januar beim Aufprall Bug und Takelage ruinierte, und die CASHMERE, die im Februar Bugspriet, Vorstengen, Segel, Ankerspill und einiges mehr eingebüßt hatte. Durchgehalten hatte die DUCHESSE ANNE, die am 25. Januar, etwa 120 sm Ostnordost von den Falkland-Inseln, in einen Eisberg hineingeseget war. *Das Schiff, aus Stahl gebaut, blieb dicht und kam glücklich aus dem Eise wieder heraus, doch war auf die Back eine erhebliche Eismasse herabgestürzt, darunter ein Stück von einem Kubikmeter Größe.*

Auch die legendäre CUTTY SARK wurde am 8. Februar 1893 auf 50° S, 47° W nach starkem Nebel vom Eis eingeschlossen. Ihr blieb gerade noch ein etwa 300 m breiter Kanal, durch den sie entkommen konnte.

Die LORD RANOCH sah sich bei Sonnenuntergang des 16. Februar vollständig von Eis umgeben (51°10' S, 49°20' W), und am nächsten Tag war es nicht anders. Als sich am Morgen des 18. Februar nach Norden eine Öffnung zeigte, hielt das Schiff darauf zu und segelte *zwischen zahlreichen Bergen von ungeheurer Größe und durch meilenweite Scholleneisfelder* hindurch. Ungefährlich war die Sache nicht, denn *einige Berge waren im Aufbrechen begriffen, andere überstürzten sich und erhielten alle möglichen Gestalten.* Ganz unbeschädigt ging die LORD RANOCH aus dieser Begegnung nicht hervor. *Die Vorraaen, die*



Viermastbark TEMPLEMORE. (Aus: B. Lubbock: *The Last of the Windjammers I*)

Großraa und endlich auch die Kreuzbramraa hakten am Eise fest, wobei wir leichten Schaden an der Takelung erhielten und eine Menge Eis auf Deck fiel.

Die Bark WESTBURY war vom 25. bis 27. Februar 1893 von Eis umgeben; die Schiffsführung glaubte einen raschen Ausweg entdeckt zu haben, der sich aber als langwieriges Hindurchtasten herausstellte: *Um 11 Uhr a. erblickten wir in der Eismauer im Norden eine schmale Oeffnung und jenseits derselben anscheinend offenes Wasser. Wir segelten darauf zu, mußten aber noch 7 Stunden lang durch schmale Kanäle zwischen Eisbergen und Schollen hindurch steuern, ehe wir hinaus gelangten.*

Die von Tacoma kommende TIMANDRA befand sich im März acht Tage in der Nähe von Eisbergen und verlor durch eine Kollision den Außenklüverbaum.

Da hatte es die TEMPLEMORE wesentlich schlechter getroffen. Mit einer Ladung Weizen im Bauch segelte sie von Wallaroo nach dem Englischen Kanal for order, als sie um Mitternacht des 2. März 1893 gegen einen Eisberg stieß. Ihre Beschädigungen waren derart schwerwiegend, daß sie auf 50° S, 51° W aufgegeben werden mußte. Die Mannschaft ging in die Boote, wurde zwei Tage später von der DUNBOYNE²⁰ aufgenommen und in Port William/Falkland-Inseln abgesetzt. Auf die glückliche Rettung fiel ein Schatten, denn zwei Mann waren beim Kentern des Bootes ertrunken.

Anfang März sah sich die Laeiszsche Bark PESTALOZZI vom Eis stark behindert. Kapitän Jensen mußte mehrmals wenden und halsen, um die Eisbarriere zu umsegeln. Am 9. März steckte sein Kollege O. Schmidt von der POTRIMPOS in derselben Trift. Ringsum waren Eisberge in Sicht, aber auch kleine Schollen machten das Vorwärtskommen zu einer gefährlichen Sache, wie Kapitän Schmidt berichtet: *Mit den vielen kleinen Schollen, die 1 bis 2 m über und 3 bis 4 m unter Wasser trieben, stießen wir oft zusammen, doch mit 8 Knoten Fahrt durchschnitt sie der Steven, und das Schiff blieb dicht. Wir hatten alle Boote klar gemacht und mit Proviant, Wasser, Segeln und sonst Nothwendigem versehen, denn wenn es dick und stürmisch geworden wäre, glaube ich nicht, daß wir uns hätten klaren können. Zurückkehren wäre ebenso gefährlich gewesen als Vorwärtsgehen.* Kapitän Schmidt hatte volles Vertrauen in die Schiffbaukunst von Blohm & Voss, bei der die stählerne Bark 1887 vom Stapel gelaufen war, und rauschte in Eisbrechermanier durch die Trift.

Vom 13. bis zum 18. März war das stählerne Vollschiff BRITISH ISLES zeitweise gänzlich vom Eis eingeschlossen. Die Lage wurde so gefährlich, daß die Mannschaft, als sie 200 sm weit durch Eis segelte, volle 72 Stunden ununterbrochen an Deck bleiben mußte.

Noch weitere Kollisionen waren im März zu verzeichnen: Die STRONSA passierte auf 51° S, 50° W ein großes, anscheinend durch Kollision mit einem Eisberg schwer beschädigtes Schiff. Der Segler hatte sein ganzes Vorgeschirr eingebüßt. Bevor die STRONSA jedoch zu Hilfe eilen konnte, kam eine englische Bark hinter den Eisbergen hervor und steuerte auf den Havaristen zu. Als man auf der STRONSA sah, daß Hilfe geleistet wurde, setzte man die Fahrt fort.

Ebenfalls im März kollidierte der Slomansegler FLOTOW auf 50° S, 49° W mit einem hohen Eisberg und erlitt schwere Schäden am Vorderschiff. Am 26. März wurde sie von der CYNISCA gesprochen, die so lange bei ihr blieb, bis die wichtigsten Reparaturen durchgeführt waren.

Die CAESAREA unter Kapitän A. Cords sah sich am 23. März um 5 Uhr morgens *plötzlich rundum von Eisbergen umgeben*. [...] *Die Berge zu zählen war nicht möglich, 250 etwa waren bestimmt zu unterscheiden, es mögen ihrer doppelt oder dreimal so viele gewesen sein. Ein großartiger Anblick war es, diese Eiskolosse jetzt am hellen lichten Tage zu sehen, aber ein unheimlicher Gedanke, daß wir, ohne es zu wissen, mit 10 Knoten Fahrt in diese Eismasse hineingelaufen waren.*

Im April 1893 kollidierte, wie eingangs beschrieben, die AETHELBERTH. Die DECHMONT sichtete am 26. Mai auf 46°47' S, 57°50' W drei Eisberge. Die Begegnung des von Swansea nach San Francisco segelnden Vollschiffes mit dem Eis war derart intensiv, daß sie sich die Masten aus dem Rumpf riß, denn ein anderer Segler berichtete über die DECHMONT als *unter Nothmasten gesprochen*.

Am 16. April rundete das von Port Augusta mit einer Ladung Weizen nach Queenstown bestimmte Vollschiff BRITISH MERCHANT, Captain Molony, Kap Hoorn und segelte am 24. April auf 47°43' S, 52°26' W in ein Eisfeld, aus dem es während der nächsten drei Tage gemeinsam mit der CITY OF MADRAS einen Ausweg suchte. Nach einer 104tägigen Reise ankerte die BRITISH MERCHANT vor Queenstown.

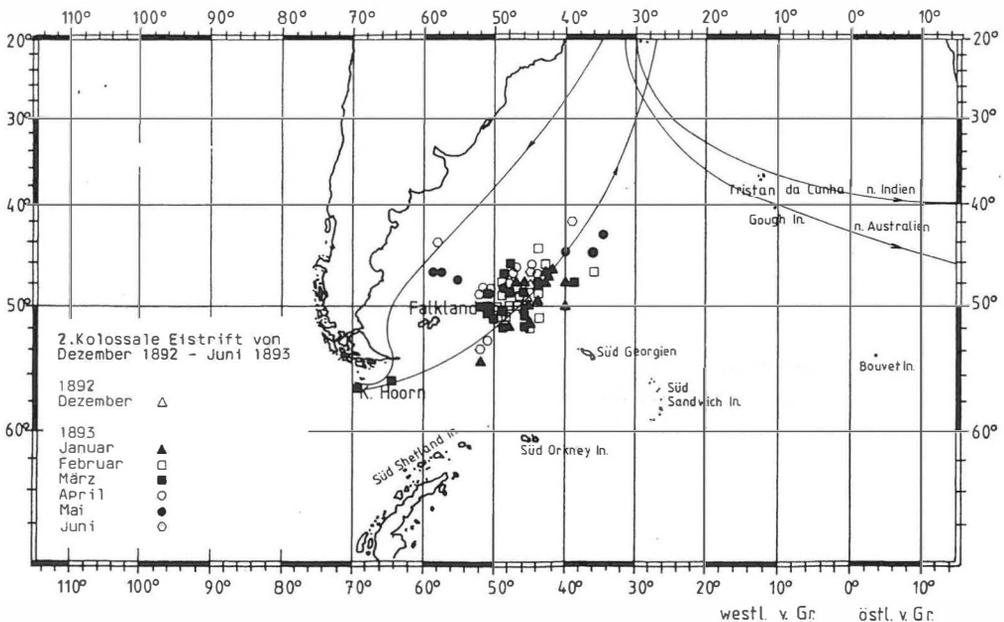
In der zweiten Hälfte des Jahres 1893 lief das Vollschiff WELLINGTON (Baujahr 1874) mit eingeschlagenem Bug und ohne Buggspriet, Vormars- und Großbramstenge in Rio de Janeiro ein. Der Gefrierfleischsegler hatte den weiten Weg von Neuseeland problemlos zurückgelegt, bis er am 22. Juni auf 54° S, 51° W mit einem Eisberg kollidierte. Die WELLINGTON war nicht nur schwer beschädigt worden, es war auch der Tod von zwei Matrosen zu beklagen. Herabfallende Eisbrocken hatten das Focksel eingedrückt und die darin befindlichen Männer erschlagen. Der Segler konnte sich bis zum 27. Juni frei vom umgebenden Eis halten, und Captain Cowan schaffte es sogar, einen so weit entfernten Nothafen anzulaufen.²¹

Weitere Schiffe, die 1892/93 in gefährlichen Kontakt mit dem Eis gerieten, war Messrs. Devitt & Moore's Blackwall-Passagiersegler HESPERUS (Baujahr 1873) unter Captain Barrett, das Viermastvollschiff COUNTY OF EDINBURGH, das Viermastvollschiff LIVERPOOL (I) der Reederei Price, W. + Co., das eiserne Vollschiff RODERICK DUH und die eiserne Viermastbark DRUMCRAIG sowie die Segler PARSEE, LOCK ECK, CURZON und das Vollschiff WASDALE (II), welches wie die vorher erwähnte STRACATHRO in eine hufeisenförmige Eisbucht segelte.

Zweite kolossale Eistrift von Dezember 1892 bis Juni 1893

Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
29. Dezember	FLORENCE	48°16'	45,0	17. Februar	NIAGARA	49	47
29./30. 1892	DRUMCRAIG	49°34'	45°55'	23.–26.	PISAGUA	52°19'	45°05'
		bis				bis	
3. Januar 1893	REPUBLIC	48°42'	45°11'			48°42'	44°38'
7.	LUCIPARA	47	42	25.–27.	WESTBURY	51°47'	48
10.	ARTHURSTONE	49°30'	44			bis	
10.–12.	CANDIDA	50	40			44°40'?	44
		bis		26.	KILBRANNAN	50°23'	49°50'
		48	40			bis	
11.	STRACATHO	51°49'	45°15'	26./27.	ETHEL	50	49°40'
13.	SAMANCO	50	45°30'	März?	TIMANDRA	50°29'	49
14.	FORFARSHIRE	48	46	2. März	PESTALOZZI	50°35'	49°53'
14.	JOHN COOK			2.	TEMPLEMORE	50	51
15./16.	BREIDABLINK	48°30'	44	2.	NORTHBROOK	50°30'	50°30'
		bis		3.	ANGLESEY	52	46
		47°30'	42°30'	3.	WYCHWOOD	51°11'	51°10'
15.	H.J. LIBBEY	50°25'	45°8'	März?	PERSIAN	50	49
Januar?	GRANDEE		43		EMPIRE	bis	
Januar?	KENILWORTH	48	47			49	48
Januar?	GALATHEE		Koll	8.–11.	CROCODILE	51	51
19.	LOCH	50°50'	46			bis	
	TORRIDON					49	47
23./24.	PLUS	48°15'	43°50'	9.	POTRIMPOS	Diego Ramirez	
		bis				bis	
		46°50'	42°55'			49°30'	48°34'
25.	DUCHESS ANNE			9.–11.	ENNERDALE	51	49
28.	CLAN	52	48			bis	
	MACLEOD					49,5	47,5
29.	INGRID	50°30'	46	10.–13.	CITY OF QUEBEC	50°30'	47°20'
		bis				bis	
		47	43			48	39
Februar	CASHMERE			11.	REINBEK	51°18'	51°01'
Februar	BALMORE	49	44	11.–16.	MARION INGLIS	51°28'	49°5'
12. Februar	SCOTTISH MOORS	51	44	12.–14.	SATURNUS	50°54'	50°41'
		bis				bis	
		46°55'	38			49°36'	51°5'
Februar	HURUNI	50	48	11.	ATALANTA	50°44'	47°48'
		bis				bis	
		48	49			49°19'	45°58'
Februar?	COLDNIGHAME	51	48°30'	12.–14.	CHILI	51	50
		bis				bis	
		46°25'	43			49	50
4.	LIBUSSA	49°13'	44°36'	13.–18.	BRITISH ISLES	51	48
8.	CUTTY SARK	50	47			bis	
8./9.	LINDORES	51	49			49	46
	ABBAY	bis		März?	STRONSA	51	50
		49	45	März?	FLOTOW	50	49
13.	LORD KINNAIRD	49°17'	46°31'	14.–16.	FREYA	52°13'	49°44'
14	LILLIAN MORRIS	51°10'	48			bis	
16.–18.	LORD RANOCH	51°10'	49°20'			49°39'	46°54'
		bis		14.–17.	ALDERGROVE	51°2'	50°10'
		49°13'	45°8'			bis	
						49°10'	46°36'

Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
15. März 1893	SENTA	51°32'	50°51'	27.–28.	HELIOS	49°58'	49°20'
		bis				bis	
		49°43'	48°22'			46°50'	46°30'
15.–16.	SENATOR	50	50	28.	HERMIONE	46°16'	44°53'
	PETERSEN			Mai?	DECHMONT		Koll.
23.–28.	CAESAREA	51°10'	46°17'	1. Mai	GERMANIA	50°10'	49°55'
		bis		3.–18.	ATLANTIC	47°45'	55°47'
		47°45'	49°2'			bis	
25. März–						44°51'	36°2'
3. April	TITANIA	56°32'	66°54'	19.	PAMELIA	43°21'	34°30'
		bis		20.	EMIN PASCHA	49°18'	50°46'
		46°14'	47°41'	26.	PALMYRA	44°48'	39°56'
25. März	SCHILLER	50°25'	51°22'	26.	DECHMONT	46°47'	57°50'
27./28.	CARNED	51	51	Mai	AFON ALAW	46°50'	59,0
	LLEWELLYN	bis		28.	NESAIA	48°38'	48°59'
		48	46	29.	PAMPA	48°2'	44°40'
28.	MAGNAT	47°50'	49°56'	28.–29.	LINA	51°28'	50°6'
30./31.	GLANE	50	52			bis	
		bis				49°10'	47°46'
		49	52	7. Juni	PLANET	48°17'	48°52'
April?	AETHELBERTH	51	50	10.	PLANET	42°7'	39°7'
6. April	RIVER GANGES	50	50	18.	D. TITANIA	44°15'	59°15'
7.	PLACILLA	48°33'	51°48'	19.	NYPHE	49°30'	52°22'
16.–18.	ARES	53	51	19.	KRIEMHILD	50°3'	53,0
		bis		19.	FONTENAYE	49°20'	51°20'
		48	46	19.	RUTHIN	48°22'	46°45'
24.	BEN VOIRLICH	47°12'	43°49'	20.	RUTHIN	47°5'	44°57'
26.	LOUISE	49°20'	46°16'	20.	MARTHA	48°23'	50°41'
27.	NECK	47°57'	47°40'	20.	DREHNA	46°45'	50°56'
		bis		22.–27.	WELLINGTON	54	51
		46°37'	47°9'			bis	
						48	48



Eismeldungen im Juli und August 1893

Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
6. Juli	CAPELLA	49°31'	50°04'	27. August	PIRAT	50°33'	50°28'

Die dritte kolossale Eistrift: September 1893 bis Januar 1894

Von September 1893 bis Januar 1894 machte eine dritte kolossale Eistrift der Schifffahrt zu schaffen. Erste Eisberge wurden Ostnordost der Falkland-Inseln gesichtet. Das Zentrum der Trift befand sich in der Umgebung von 44° S, 41,5° W. Sie ballte sich mehr oder weniger entlang des für die heimkehrenden Segler relevanten »mittleren Seglerweges«. Eis südlich von Feuerland wurde nicht angetroffen.

Am 8. September 1893 sichtete Kapitän L. Rubarth von der Bark WOOSUNG den Segler SAN JOAQUIN, den wir anfänglich für einen Dampfer hielten; beim Näherkommen erkannten wir jedoch, daß es ein in Kollision gewesenes Segelschiff war. Fock- und Großmast waren über Bord, und das ganze Vorgeschirr fehlte. Es war das amerikanische Schiff SAN JOAQUIN, von Japan nach Newport bestimmt und 102 Tage in See. Wir hatten dasselbe vor zwei Tagen angesprochen. Wir hielten auf das Schiff zu, um unsere Hilfe anzubieten, welche jedoch abgelehnt wurde. Als wir in die Nähe des Amerikaners gekommen waren, sahen wir eine ungeheure Eisinsel, deren Länge nach Schätzung 4 bis 6 Sm und deren Höhe 240 bis 300 m betrug. Wir verloren dieselbe erst aus Sicht, nachdem wir volle drei Stunden mit 7 Knoten Fahrt gesegelt waren. Mit dieser Eisinsel war der SAN JOAQUIN in Kollision gewesen, aber glücklicherweise dicht geblieben, da das Schiff ein hölzernes und sehr leicht beladen war. Der Schiffsort war querab von dem Eise 49° 33' S-Br. und 50° 42' W-Lg. Captain A.C. Larrabee ließ sich nicht unterkriegen. Seine Männer takelten ein Notrigger auf, und unbestätigten Zeitungsmeldungen zufolge lief er Barbados zu weiteren Reparaturen und zur Proviantergänzung an. Schließlich erreichte die SAN JOAQUIN, noch immer unter Notrigger segelnd, New York²², wo sie verkauft und zum Leichter abgetakelt wurde.

Die vom Dampfer zur Viermastbark umgebaute THEODOR der Bremer Reederei J.D. Bischoff rammte im September unweit von Kap Hoorn einen Eisberg. Die schweren Beschädigungen zwangen Kapitän R. Hamer, Montevideo als Nothafen anzulaufen, wo der Viermaster am 18. Oktober eintraf.

Auf der POTRIMPOS, welche im November ostwärts um Kap Hoorn segelte, wurde ab dem 80. Grad Westlänge jede Nacht stündlich die Wassertemperatur gemessen. Kapitän Schmidt kam zu dem Ergebnis, daß man bei einer Abnahme der Temperatur lange nicht immer auf die Nähe von Eis schließen kann und daß man deshalb kaum berechtigt ist, daraufhin Segel zu kürzen. Und er kam, wie schon erwähnt, zu dem Schluß, daß nur ein erstklassiger Ausguck das Schiff vor Schaden bewahren könne.

Nicht vor Schaden konnte der Ausguck der ST. CATHARINE sein Schiff bewahren. Die amerikanische Bark rammte am 30. November auf 44° S, 40° W einen Eisberg, verlor natürlich ihr Bugspruit, ihren »Antikollisionssporn«, wie es Alan Villiers so treffend formulierte, und beschädigte sich den Vorsteven. Das Kollisionsschott hielt, und einige Zeit später lief sie Barbados an.

Auffallend ist, daß bei diesen drei großen Eistriften fast ausschließlich englische Segelschiffe in Kollisionen mit Eisbergen verwickelt waren. Warum deutsche Schiffe – von Seglern anderer Nationalitäten sind der Seewarte so gut wie keine Meldungen bekannt geworden – fast unbehelligt aus dieser Prüfung hervorgegangen sind, läßt sich heute nicht mehr feststellen. Sicher war es mit ein Verdienst der Seewarte und ihrer Mitarbeiter, die bei der Erstellung der Segelhandbücher alle Erfahrungen und Informationen verarbeiteten.

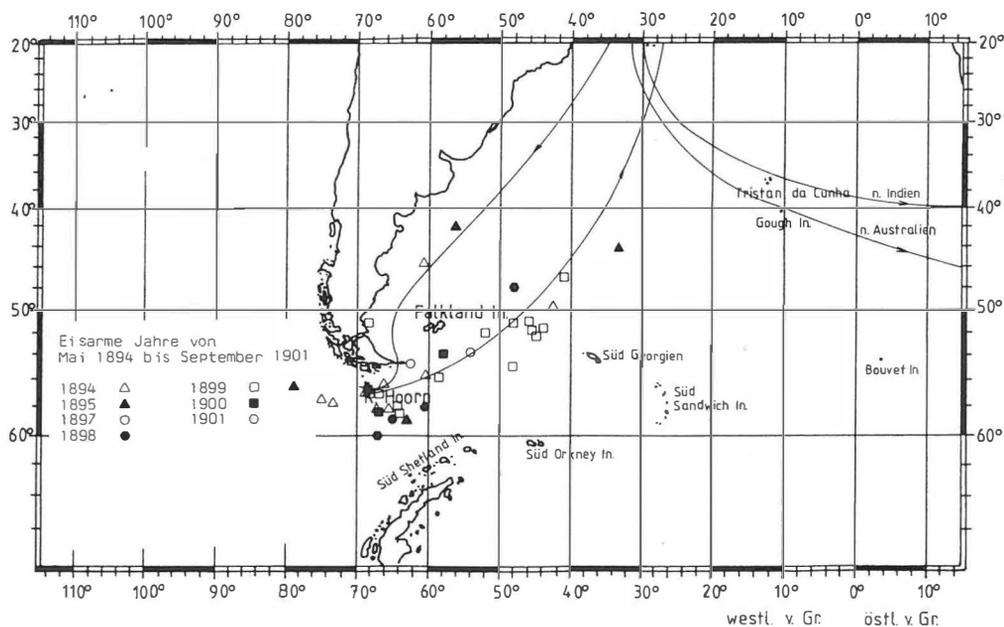
Dritte kolossale Eistrift von September 1893 bis Januar 1894

Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
8. September	WOOSUNG	49°33'	50°42'	21.	INDUSTRIE	55°19'	62°46'
13.	PARCHIM	38°14'	34°51'	26.	INDUSTRIE	50°23'	54°28'
September?	THEODOR	Koll.		28.	ALDEBARAN	44°14'	45°39'
28.	THALIA	44	38	28.	TALavera	43°44'	41°43'
1. Oktober	MIMI	48°7'	47°50'	30.	ST. CATHARINE	44	40
4.	IRIS	47°52'	46°37'	3. Dezember	INDUSTRIE	43°54'	41°24'
23.	SUSANNA	47°4'	44°5'	3.	MEDEA	44	43
28.	NAJADE	46	46°42'	4.	KIRKCUDE- BRIGHTSHIRE	43°19'	39°18'
2. November	THEKLA	47°26'	46°54'	16.	UNDINE	42°48'	41°39'
4.	URANIA	52°15'	47°47'	24.	LILLIAN MORRIS	43	40
7.	URANIA	44°52'	41°2'	25.	T.F. OAKES	42°45'	36°2'
7.	PROMPT	44°38'	42°6'	25.	ATALANTA	44°26'	42°50'
16.	PISAGUA	48°41'	47°13'	31.	C.H. WÄTJEN	44°4'	38°48'
18.	PISAGUA	43°59'	42°48'	16. Januar 1894	MONTROSA	53°22'	47°43'
17.	GALENA	48°38'	46°45'	16.–22.	FULWOOD	45	43
20.	POTRIMPOS	44°45'	42°28'				bis
20.	STERNA	45°36'	42°25'				40°20'
26.	PLUS	44°26'	41°44'				36°10'
				17.	SCOTISH DALES	42°40'	35°30'

Eisarme Jahre von Mai 1894 bis September 1901

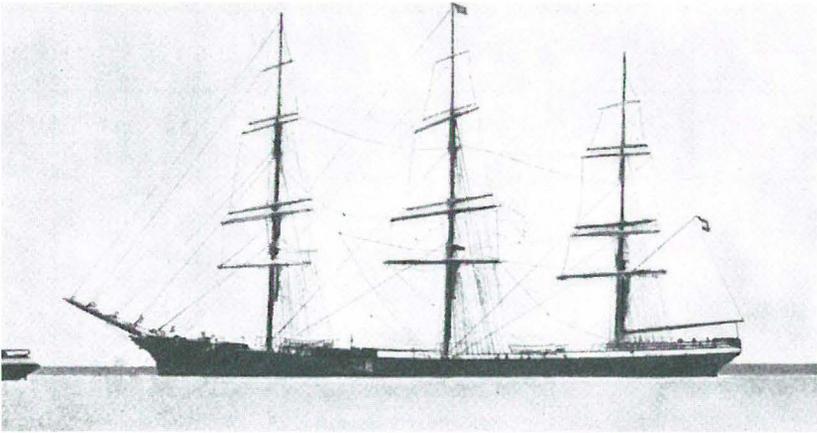
Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
21. Mai 1894	POTRIMPOS	56°24'	66°20'	7. Januar 1899	CELTIC CHIEF	51	46
3. Juni	GARNET	45°45'	60°45'	24.	ROWENA	57°10'	68°6'
10.	HELICON	49°36'	42°26'	26.	ROWENA	57°10'	67°6'
21. August	ANTIGONE	57°11'	68°44'	26.	GERMANIA	51°17'	68°13'
15. September	NEREIDE	58°10'	65°48'	28.	ANNIE SPEER	58	64°20'
7. Oktober	PALMYRA	57°27'	75°8'	30.	ROWENA	55°55'	58°30'
10.	LIKA	57°49'	73°34'	5. Februar	GIFFORD	55°5'	48°15'
10. November	ZETA	170sm südw. D. Ram		5.	BELFORD	51°32'	44
18.	SENATOR	59°3'	70°2'	6.	GIFFORD	52°10'	44°51'
	VERSMANN			6.	NEREUS	52	45°30'
20. Dezember	PIRAT	58°25'	67°11'	7.	AMAZON	47	41
27.	D. GOTHIE	55°48'	60°22'	8. April	MELPOMENE	58°30'	64
29. Januar 1895	IRON DUKE	46°11'	31°20'	1. September	BEN CRUACHAN	52	52
19. August	MORESBY	58°40'	62°47'	7.	LOCH CARRON	51	48
18. Oktober	C.H. WÄTJEN	57,4	80	5. April 1900	LOCH ETIVE	54	59
21.	OLIVER	42°17'	56°17'	14. Juli	MEINWEN	56°54'	68°20'
7. Aug. 1897	CLYDEBANK	bei Kap St. John		2. August	ADOLF	58°36'	66°53'
17. November	CELTIC BARD	53°52'	54°20'	20. Jan. 1901	MAQUARIE	48	48
17. Aug. 1898	MORVEN	58	60°30'	11. März	SELKIRKSHIRE	57	68
12. September	AFON ALAW	59	65	7. September	DOWN HILL	60	67

det. Erst im August 1902 nahmen die Sichtungen wieder zu, und es zeichnete sich eine neuerliche Eistrift ab, die bis zum Oktober 1903 dauerte. Zum Glück für die noch immer rege Segelschiffahrt fiel sie gegenüber jener der Jahre 1892/93 bedeutend schwächer aus. Aus den eingereichten Wetterjournals ließ sich ganz gut die Zugrichtung und Geschwindigkeit der Eismassen ablesen, was der Seewarte für ihre Statistik zugute kam. 1902 wurde Eis vorwiegend bei Kap Hoorn sowohl von aus- als auch heimgehenden Seglern gemeldet. Später kamen die Berichte nur von ostwärts gehenden Schiffen, und zuletzt war das Eis in den Osten und Norden der Falkland-Inseln getrieben.



Anfang Oktober stand das auf der Ausreise nach Chile befindliche stählerne Vollschiß PAMPA vor Kap Hoorn. Dem Entgegenkommen der Reederei F. Laeisz, deren Kapitäne stets eifrige Mitarbeiter der Seewarte waren, war es zu verdanken, daß die Seewarte bereits 1903 einen vorläufigen Bericht von Kapitän Carl Martin Prützmann in ihren »Annalen« unter der Rubrik »Kleinere Mitteilungen« veröffentlichen konnte. Prützmann, von seinem Reeder als besonders tüchtiger Kapitän geschätzt, wurde mit den in seinem Bericht geschilderten extremen Wetterverhältnissen gut fertig. *Was das Wetter anlangt, so hat selbst mit Berücksichtigung des Umstandes, daß man am Kap Horn jeder Zeit schlechtes Wetter zu erwarten hat, das Schiff PAMPA doch ganz außergewöhnlich schweres, stürmisches und ungünstiges Wetter angetroffen, so daß die Reise von 50° S-Br. im Südatlantischen Ozean nach 50° S-Br. im südlichen Stillen Ozean 30 Tage beansprucht hat [...].* Auf der PAMPA sichtete man durchgehend vom 2. bis zum 3. Oktober 1902 Treibeis und Eisberge. *Es wird wichtig sein, folgerte die Seewarte aus diesem Bericht, darauf acht zu geben, ob in der nächsten Zeit auch für die Gewässer im Osten von den Falkland-Inseln Eis gemeldet und damit wiederum ein allgemeines Vorrücken der Treibeisgrenze wahrscheinlich wird; bleibt Treibeis in dieser vom Eis besonders bevorzugten Gegend aus, so kann man annehmen, daß die Eismassen, in welche PAMPA geraten ist, ein vereinzelt Vorkommnis darstellen, veranlaßt vielleicht durch schwere S-Stürme, die zum Beginn des südlichen Sommers das losgebrochene Eis nach Norden bis nahe an Kap Horn geführt haben.*

Aufgrund dieses vorläufigen Berichtes war die Entwicklung der Eissituation noch nicht vorhersehbar. In der Rückschau aber trat es dann klar zu Tage. Es waren die Vorboten der Eistrift 1902/03 gewesen. Kapitän Schmidt mit der UNDINE sichtete am 26. August 1902 auf 58°36' S, 66°48' W zwei große Eisberge und viele kleine Eisschollen, die das Schiff umgaben. Am nächsten Tag ergab die Mittagsposition 58°40' S, 67°45' W. Der Eintrag ins Wetterjournal lautete: *Um 9 Uhr V kamen 2 große, Diego Ramirez ähnliche Eisberge in Sicht. Als 14 Sm nach Westen zurückgelegt waren, kamen große Eisfelder in Sicht; es wurde deshalb nordostwärts gehalst. Um 5 Uhr N trat Nebel ein; bald darauf wurde das Eis immer dichter und erreichte wohl 3 oder 4 m Dicke. Nach 11 Uhr N nahm das Eis wieder*

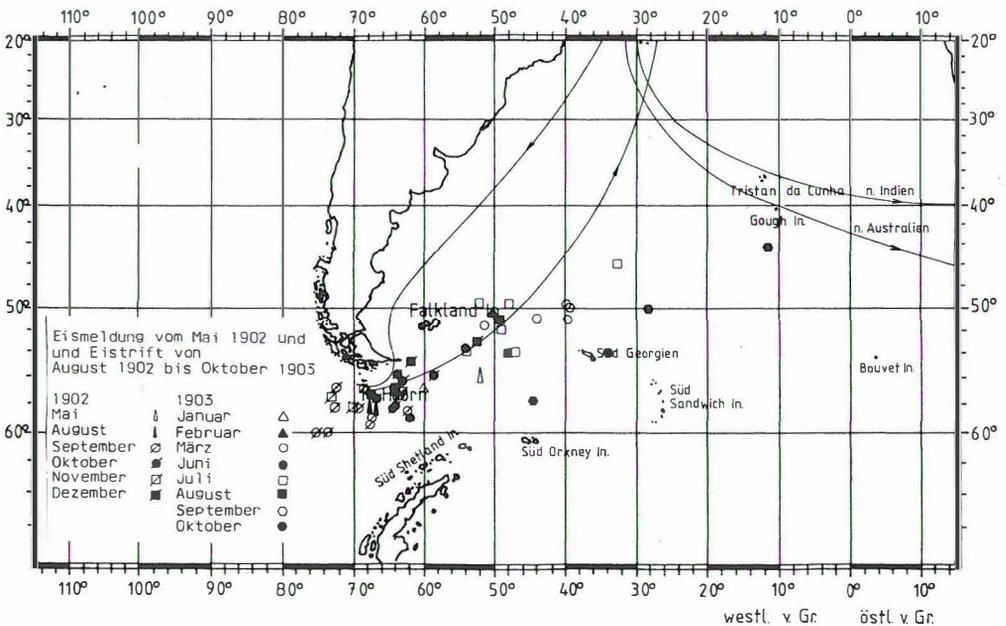


Vollschiff PAMPA. (Aus: B. Lubbock: *The Nitrate Clippers*)

ab, es wurden, da es inzwischen schön sternklar geworden war, mehr Segel gesetzt. Bald darauf erreichte das Schiff die scharf gezeichnete Nordgrenze des Eisfeldes. Das Mittagsbesteck ergab am 28. August $58^{\circ} 20' \text{ S-Br.}$, $67^{\circ} 51' \text{ W-Lg.}$

Kapitän Schoemaker von der Bremer Viermastbark SEEFAHRER berichtete über seine Begegnung mit dem Eis auf $53^{\circ} 44' \text{ S}$, $54^{\circ} 17' \text{ W}$: Am 28. VI. [1903] *sichteten wir im Osten eine Eisinsel, die wir in 4 Sm Abstand passierten, nachdem wir 22 Sm zurückgelegt hatten. Sie war nach jeder Richtung etwa 7 bis 9 Sm breit und hatte eine sehr unregelmäßige Form. Über einen etwa $1\frac{1}{2}$ Sm langen niedrigen Ausläufer im Südosten brach sich die See mit furchtbarer Gewalt. Die höchsten Teile des Eisberges waren klar wie Glas, das übrige war schmutzig und mit Schnee bedeckt. ...*

Wie es mit der Eistrift abseits des normalen Seglerweges aussah, davon berichtete Kapitän Eduard Parow vom Hamburger Vollschiff ASTER. Die ASTER befand sich im



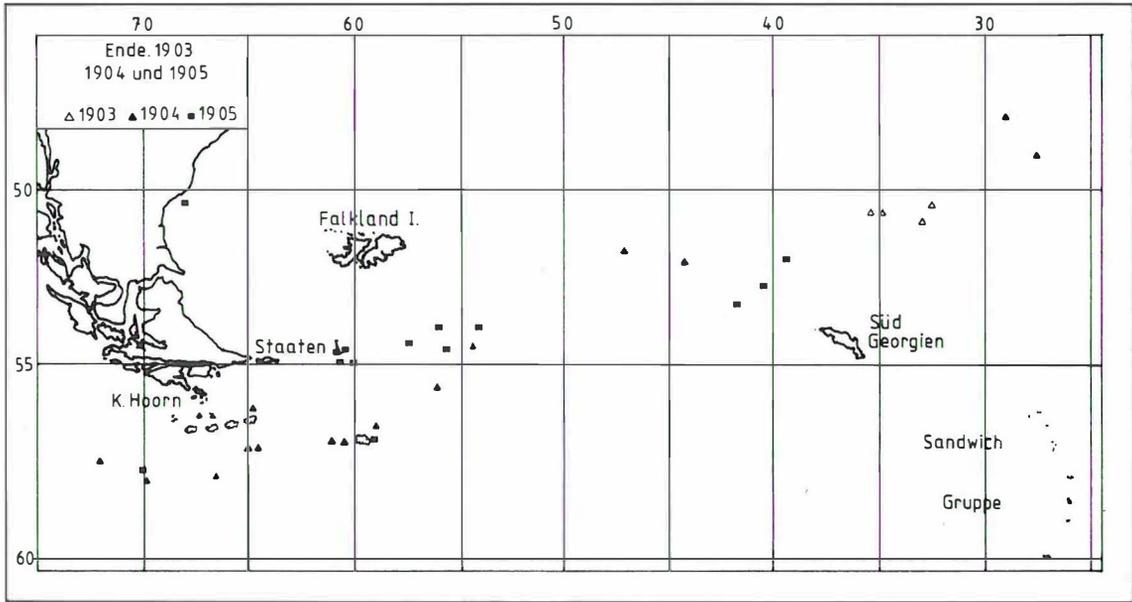
Eismeldung von Mai 1902 und Eistrift von August 1902 bis Oktober 1903

Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S-Br.	W-Lg.
Anf. Mai 1902	DS ALSTERNIXE	52	56	20.	DS BALDUR	58°50'	67°31'
26.–28. Aug.	DS UNDINE	58°36'	66°48'	22.	DS PHILA- DELPHIA	56	58°5'
		bis		18. November	DS PINDOS	57°31'	73°10'
29. Aug.–		58°20'	67°51'	23.	DS POTOSI	58°9'	69°52'
2. September	DS HENRIETTE	58°37'	64°15'	1. Dezember	DS KLIO	56°48'	64°12'
		bis		5.	BriS ROUTEN- BURN	53	52,5
3. September	FrS ANNE			29.	DS OCEANA	54°36'	61°55'
	DE BRETAGNE	Kap Hoorn		3. Jan. 1903	BriS BEN AVON	57	60
13.	DS SUSANNE	59°34'	67°55'	11. Februar	DS ANTUCO	50°24'	49°42'
13. Sept.–				22. März	FrS FRANÇOIS COPPE	51°1'	39°50'
21. Oktober	DS BALDUR	57°19'	63°0'	26.	DS ASTER	51°36'	51°36'
		bis		20. Juni	BriS CROWN	59	62
14. September	DS SCHÜRBEK	58°50'	67°30'		OF SCOTLAND		
14.–17.	DS OKEIA	58°32'	68°7'	28. Juni–	DS SEEFAHRER	53°44'	54°17'
		bis		3. Juli		bis	
		58°13'	72°33'			46°0'	32°30'
15.	DS PREUSSEN	56°46'	72°30'	1. Juli	BriS RAVENS- WOOD	54	54
17.	DS SCHÜRBEK	59°51'	75	16.	DS VICTORIA	49°31'	52°4'
18.	DS SUSANNE	59°48'	73°35'	26.	DS POTOSI	49°30'	47°58'
20.	BriS ANFLESEY	Kap Hoorn		Juli	BriS ARRAN- MORE	52	49
September	BriS SOKOTA	Kap Hoorn				bis	
	BriS GODIVA	bei Kap Hoorn				54	47
3./4. Oktober	DS PAMPA	58°26'	64°36'	7. August	DS NECK	50°44'	49°10'
		bis		10.	BriS TORRIDON	54	48
		57°32'	66°45'	1.–3. Sept.	NoS CATHA- RINA	50°52'	43°47'
10.	DS ANAKONDA	55°45'	63°46'			bis	
13.	BriS SIERRA					49°42'	38°59'
	COLONNA	58°13'	64°15'	3.	BriS KYLEMORE	49°27'	42°53'
13./14.	DS ANAKONDA	57°0'	64°6'	8. Oktober	DS ASTER	57°40'	44°15'
		bis		13.	DS ASTER	54	33°59'
		56°24'	63°22'	16.	DS ASTER	50	28
14.	DS KALLIOPE	56°43'	63°54'	23.	DS ASTER	44°20'	11°30'
14.	BriS SIERRA						
	COLONNA	58°27'	64°4'				
18.	BriS SIERRA						
	COLONNA	57°20'	67°43'				

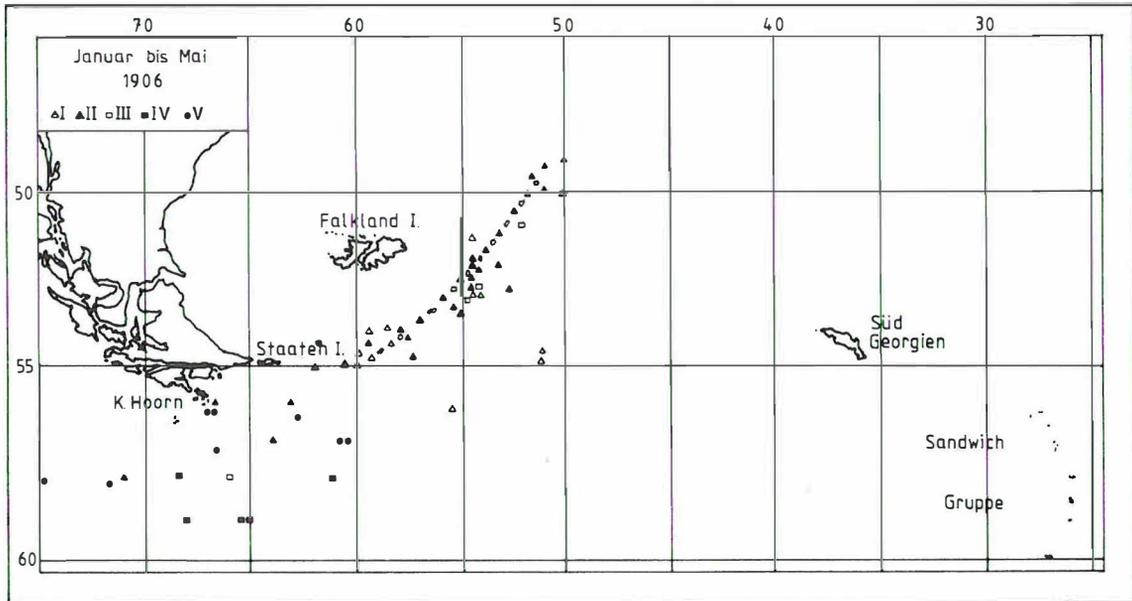
DS = deutsche Segler FrS = französische Segler
 BriS = englische Segler ItS = italienische Segler
 NoS = norwegische Segler

Oktober 1903 auf der Reise von Caleta Buena nach Durban (Südafrika), als sie nach Kap Hoorn durch nördliche Winde auf einen außerordentlich südlichen Kurs gedrängt wurde, der sie östlich von Süd-Georgien vorbeiführte.

Über das angetroffene Eis ist im Bericht an die Seewarte zu lesen: *Am 8. X. auf 57° 40' S-Br. 44° 15' W-Lg. gerieten wir in Eismassen, die hauptsächlich aus Tafelbergen, größeren oder kleineren Stücken bestanden und uns nicht wenig zu schaffen machten. Am 13. X. auf 54° S-Br. 33° 59' W-Lg. waren wir von unheimlich vielem, dichtem Eis umgeben. Im Süden schien eine feste Eismauer zu stehen, und auf dem freien Wasser bildete sich feines Jungeis, das wir durchbrachen. Erst am 16. X. 50° S-Br. 28° W-Lg. kamen wir wieder aus den Eismassen heraus und sahen dann nur am 23. X. auf 44° 20' S-Br. 11° 30' W-Lg. nochmals einen Eisberg.* 70 Tage nach der Abfahrt aus Chile traf der Segler in Durban ein. Da die

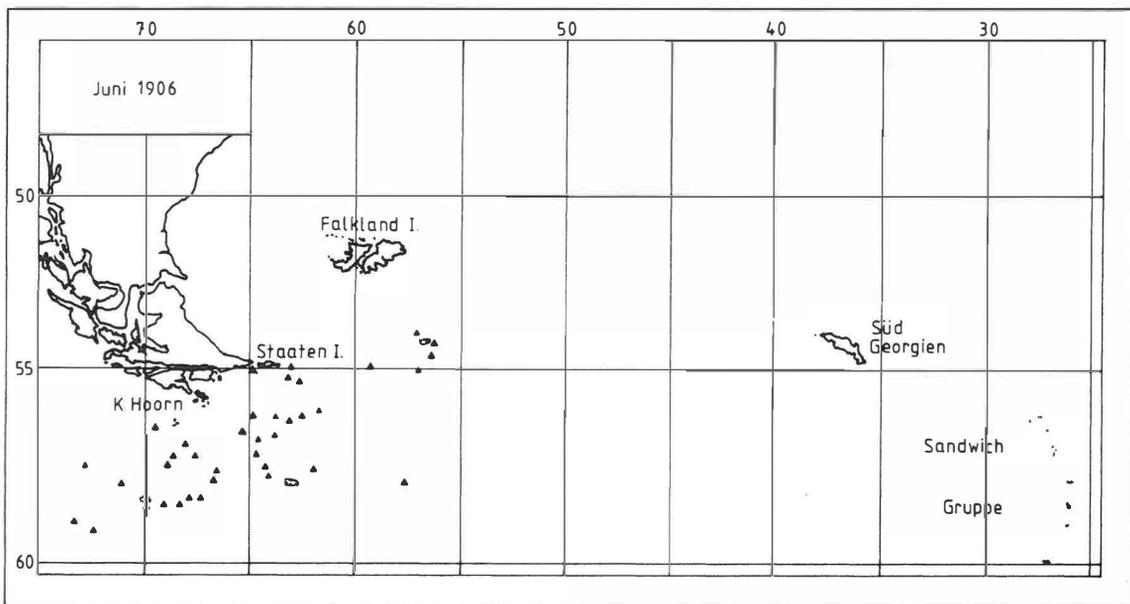


△ ▲ ■ Eisberge ○ Packeistriften 1904

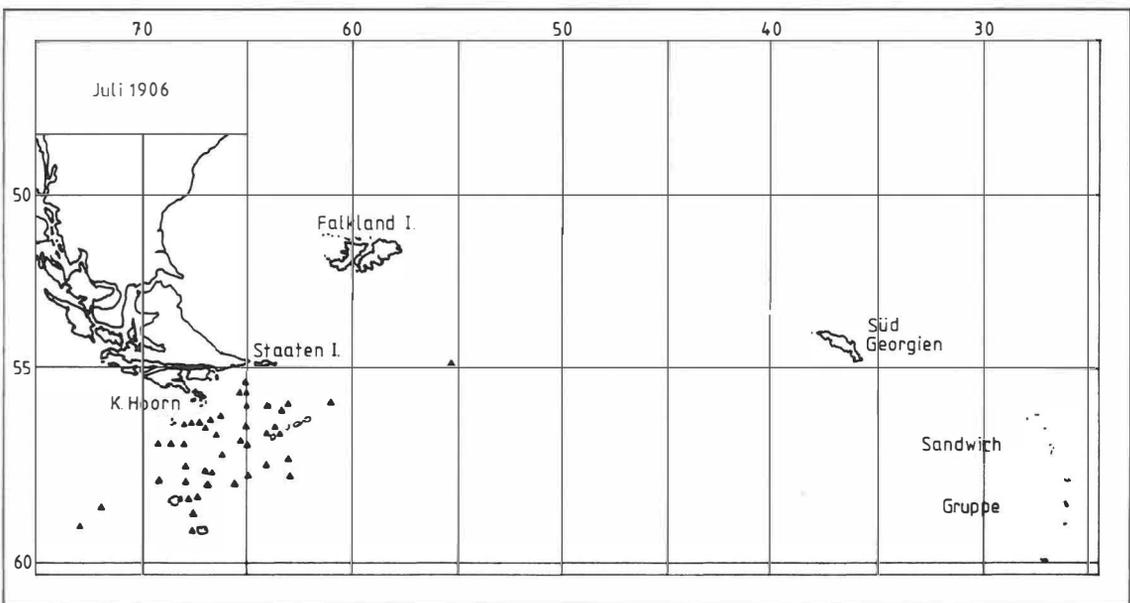


△ ▲ ■ ● Eisberge ○ Packeistriften

Relation Caleta Buena–Durban nicht zu den bevorzugten Fahrtgebieten deutscher Segler zählte, sind von 1893 bis 1904 nur die Fahrt der ASTER und im nächsten Jahr jene der OBOTRITA bekannt geworden. Die OBOTRITA benötigte nur 65 Tage, was nach den Unterlagen der Deutschen Seewarte die kürzeste Reise seit 1870 gewesen war.²³



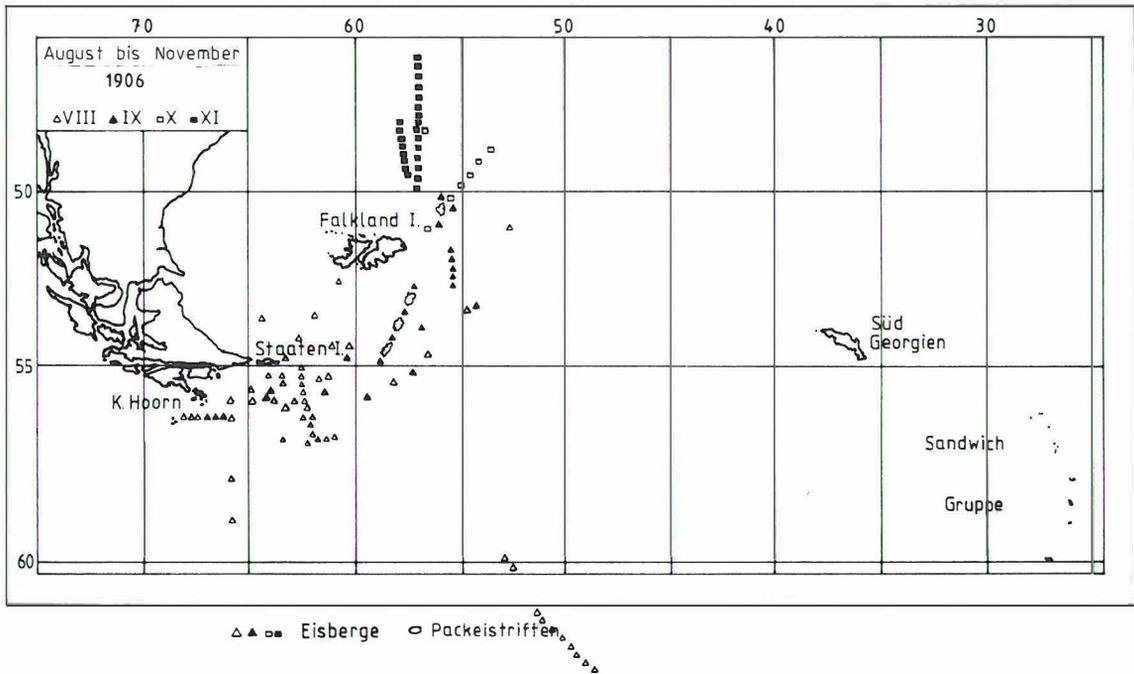
▲ Eisberge ◻ Packeistriften



▲ Eisberge ◻ Packeistriften

Eisjahre 1906 und 1908

Unter den vielen Eismeldungen, die 1906 bei den britischen Behörden eintrafen, befand sich auch jene der stählernen Viermastbark FINGAL, die berichtete, daß vor Kap Hoorn und



Staaten-Land so viel Eis (mit entsprechend tiefen Lufttemperaturen) gewesen sei, daß *unser laufendes Gut steifgefroren war* ... Die Viermastbark CROWN OF INDIA und der Segler BANKBURN hatten ungefähr das gleiche erlebt. Dem Vollschiiff LEYLAND BROTHERS²⁴ erging es noch viel schlimmer. Nicht nur vor Kap Hoorn, ihre gesamte Reise von Antwerpen nach San Francisco (Anfang April bis 4. November 1906) verlief derart unglücklich, daß sie letztendlich 213 Tage unterwegs gewesen war. INVERCLYDE, CUMBERMERE und NAIAD sowie die P-Liner POSEN und PERSIMMON mußten um oder durch die Eismassen segeln. Die CLAN MACPHERSON meldete Wrackstücke auf einem Eisberg, ohne nähere Angaben über den verunglückten Segler machen zu können. Die norwegische Bark SMEROE kämpfte noch nördlich der Falkland-Inseln mit Eis. Irgendwo im oder auf dem Eis verschwand auch die erst 1902 vom Stapel gelaufene Viermastbark ORMSARY, die am 13. September 1906 von Caleta Coloso nach Antwerpen abgegangen war.²⁵

Kapitän W.P. Skau vom deutschen Segler ANAKONDA, einer eisernen Bark der Reederei Eduard Holtzapfel, sichtete am 2. August 1906 auf 54°6' S, 64°12' W einen Eisberg, nachdem um 8 Uhr morgens die Wassertemperatur rasch auf 0° Celsius gefallen war. *Bald darauf wurde ›Land voraus‹ gemeldet, es war aber ein Eisberg, der fast wie Helgoland aussah. Wir sahen darauf nichts wieder, berichtete Kapitän Skau, bis 6h 30 min abends ein Schiff an St.-B. gemeldet wurde. Was wir sahen glich selbst durch das Glas so sehr einem Schiffe ohne Seitenlichter, daß ich Flackerfeuer zeigen ließ; als aber der Mond aufgegangen war, stellte sich heraus, daß wir wieder einen Eisberg sahen. Von nun an segelten wir bis zum nächsten Mittage fortwährend zwischen Eisbergen. ...*

Die ostwärts segelnde Viermastbark MNEME²⁶ hatte im August 1906 mit beträchtlichen Eismassen zu kämpfen. Am Abend des 17. entging sie nur knapp der Kollision mit einem 40 m² großen Stück und geriet in den späten Abend- und Nachtstunden immer mehr in die Trift. *Im Bewußtsein der uns drohenden Gefahr ließ ich das Schiff so manövrierfähig wie*

möglich machen. Fortwährend passierten wir Eisstücke, denen wir rechtzeitig ausweichen konnten, da das Schiff wenig Fahrt machte und dem Ruder vorzüglich gehorchte. Das unheildrohende Getöse hielt immer an, ohne daß wir die Richtung aus der es kam, ausmachen konnten, es schien von allen Seiten zu kommen. Da sichtete ich um 11^{1/2} h N. eine hohe dunkle Wand voraus, an deren Fuß weiße Streifen, wohl Brandung, kamen und schwanden. Wir hielten sofort ab und merkten dabei, daß das allgemeine Geräusch von dem an den vielen Eisstücken brandenden Wasser herrührte, dazwischen klang es oft als fielen gewaltige Massen aus großer Höhe ins Wasser. Als das Schiff abgefallen war, und wir meinten von der Wand abzuschneiden, kamen mehrere große Eisstücke und 3 Berge vor dem Bug in Sicht, wir glitten aber in aller größter Nähe unter entsprechenden Ruder- und Rahenmanövern glücklich durch diesen Wirrwarr. Es war eine wunderbare Rettung; die Nacht war nicht nur dunkel und mondlos, es war auch dick von Regen und Schnee und das Deck war äußerst schlüpfrig. Um das Schicksal nicht noch mehr herauszufordern, fand es Kapitän Peter Petersen ratsam innerhalb der Falkland-Inseln nach Norden zu gehen.

Auf dem Vollschiff OSTARA ex PENDEEN sichtete Kapitän H. Schütt einen Eisberg, ohne – im Gegensatz zu Kapitän Skau – eine entsprechende Veränderung der Wassertemperatur beobachtet zu haben. Erst beim nächsten Eisberg, der sechs Stunden später auftauchte, konnten abnehmende Temperaturen gemessen werden. Die OSTARA stand am 19. August 1906 auf 56°3' S, 64°43' W.²⁷

Weitere Eissichtungen machten am 19. August Kapitän Oellrich vom eisernen Vollschiff TERPSICHORE (II) der Reederei B. Wencke Söhne und Kapitän Friedrich Külsen von der Hamburger Viermastbark HANS (Baujahr 1904). Am 5. September auf etwa 56° S, 64° W – die HANS befand sich gerade auf der Rückfahrt von ihrer dritten Westküstenreise – sichtete der Ausguck bei stürmischem WSW mit Regen und Schnee zwei Eisberge, und sechs weitere kamen am Nachmittag des nächsten Tages in Sicht, nachdem sich die Viermastbark auf 55,3° S-Br. und 59,8° W-Lg. vorgearbeitet hatte. *Es war ein unheimliches Segeln*, berichtete Kapitän Külsen, *während der ganzen folgenden Nacht wurde Eis gesehen, dabei liefen wir vor hartem WSW-Sturm und gewaltiger See zeitweise 11 Kn., und in den Schneeböen konnte man zuweilen nicht 100 m weit sehen. Als es um 5 Uhr Nachmittag am 6. September einmal etwas abklarte, sahen wir zu beiden Seiten achteraus Eisberge, zwischen denen durch wir im Schneetreiben gerade etwa 1 Sm breite Durchfahrt getroffen hatten. Das letzte Eis sahen wir am 8. September 1 Uhr Vormittag auf 52,1° S-Br. und 53,8° O-Lg.*²⁸

Eine der letzten Meldungen stammt vom Vollschiff POSEN, wo man vom 22. bis 26. September 1906 von 55°37' S, 61°35' W bis 49°30' S, 53°26' W ständig Eisstücke, Eisberge und Eisseln in Sicht hatte.²⁹

Ebenfalls 1906 war die nach Frisco bestimmte britische MONKBARNs im tiefen Winter südlich von Kap Hoorn von einem Eisfeld eingeschlossen worden. Als das stählerne Vollschiff nach 63 Tagen wieder freikam, war ihr alter Schiffsführer, Captain Charles Robinson, gestorben, und viele Besatzungsmitglieder waren mehr tot als lebendig.³⁰ Als die MONKBARNs abermals mit den eisigen Wächtern bei Kap Hoorn in Kontakt kam, schrieb man Mai 1918. Die MONKBARNs befand sich auf der Rückreise von Melbourne mit einer mixed crew, die teilweise gegen Captain Donaldson und seine Offiziere meuterte. Während die Meuterer angesichts eines bedrohlichen Eisberges die Rettungsboote stürmten, hatte der Erste Offizier alle Hände voll zu tun, mit dem loyalen Rest der Mannschaft den Segler frei vom Eis zu halten. Captain Donaldson beschloß, Kurs auf Rio de Janeiro abzusetzen. Mit dem Signal *the crew has mutinied and threatened to kill the Captain* segelte sie am 25. Juni 1918 in den Hafen von Rio.³¹

Eisopfer Ende 1907

Um die Jahreswende 1907/08 segelte die stählerne FALKLANDBANK in ihr Verderben. Das Vollschiiff war am 9. November 1907 in Port Talbot mit einer Ladung Kohle für Valparaiso ankerauf gegangen, wurde am 18. Dezember auf 30°56' S, 46°10' W letztmalig gesichtet, um dann spurlos zu verschwinden. Während der dreitägigen Seeamtsverhandlung, die im Sommer 1909 stattfand und bei der gleich mehrere Seeunfälle behandelt wurden, kam man zu dem Schluß, daß sie mit einem Eisberg kollidiert sein müsse, da sie seetüchtig, mit gut gestauter Ladung und ausreichender Besatzung England verlassen hatte.³² Bei der gleichen Verhandlung wurde auch versucht, den Verlust des Vollschiiffes TOXTETH aufzuklären. Sie war am 2. März 1909³³ von Port Talbot aus mit einer Ladung Kohlen nach Tocopilla in See gegangen und ist seither verschollen. Auch hier nahm man eine Kollision mit einem Eisberg in der Nähe von Kap Hoorn als wahrscheinlichste Unglücksursache an.

Auch zwei nach der Jahrhundertwende vom Stapel gelaufene französische Dreimaster blieben mit einiger Sicherheit 1907 vor Kap Hoorn. Es waren dies das stählerne Vollschiiff DANIEL unter Kapitän David, mit einer Ladung Holz auf der Reise von Bellingham/Wash. nach Delago Bay, und die stählerne Bark HAUTOT unter Kapitän Guerin, von Neu Kaledonien nach Clyde bestimmt. Eine Meldung besagt, daß der Kapitän der französischen Bark CHATEAU D'IF mit einiger Wahrscheinlichkeit glaubte, die ihm bekannte DANIEL gesichtet zu haben, wie sie vom Eis eingeschlossen, ohne jedes Lebenszeichen, dahintrieb. Jedenfalls wurden später die Trümmer ihrer Holzladung zwischen Diego Ramirez und Staaten-Land gesichtet.

Eistrift von August bis September 1908

Im August und September 1908 lag eine gewaltige Eistrift nordöstlich der Falkland-Inseln, aber schon im Juli hatte man von der stählernen Bark INVERMAY aus 94 große Eisberge gezählt, und die kleine Bark ORELLANA war 250 Meilen weit durch Eis gefahren. Die stählerne Viermastbark AUSTRASIA hatte auf einer Strecke von 93 Meilen zu beiden Seiten Eis, die französische Bark FRANÇOISE D'AMBOISE passierte 141 Eisberge, die eiserne Bark DEE berichtete von 100 Eisbergen, und die CARNARVON BAY kollidierte auf 50° S, 45° W im Nebel mit einem der weißen Riesen. Sie verlor ihr Bugspriet und die Fockrah und drückte sich den Vorsteven ein.³⁴

Von der eigentlichen Eistrift des Jahres 1908 liegen uns Berichte aus den Monaten August und September vor, als die Trift nordöstlich der Falklands lag. So brummte der Viermaster WOGLINDE der Hamburger Reederei H. Fölsch & Co. am 18. September in einen Eisberg, der ungefähr doppelt so hoch wie ihre Masten war. Der Eisriese befand sich auf 50,5° S 49,5° W. Mit eingedrücktem Vordersteven und schweren Beschädigungen in der Takelage mußte die WOGLINDE zur Reparatur nach Rio de Janeiro zurück. Dieser Berg war Teil der Trift, welche die WOGLINDE 11 Tage hindurch gefangenhielt und aus der sie sich erst nach Aufkommen eines Südweststurmes befreien konnte.

Ebenso erging es dem zur Bark zurückgestutzten Italiener COGNATI ex BEN VOIRLICH, der vierkant in einen Eisberg hineingesegelt war, dann aber abprallte. Auch er zerquetschte sich den Bug, verbog sich das Bugspriet, ohne daß aber die Takelage noch weiter in Mitleidenschaft gezogen wurde. Die COGNATI lief Montevideo als Nothafen an.³⁵

An Bord des Hamburger Vollschiiffes SEEROSE sichtete man auf der Ausreise nach Chile am 8. Februar 1908 auf 34°17' S 49°21' W eine große Eisscholle, die etwa 15 m lang und 1,3 m hoch war. *Ich war ganz erstaunt*, schrieb Kapitän Julius Mahn in seinem Bericht an

die Deutsche Seewarte, *hier schon Eis zu treffen; ein Irrtum ist indessen ausgeschlossen, es wurde von der ganzen an Deck befindlichen Mannschaft gesehen.* Die Seewarte bezeichnete es als *ein ungewöhnlich weit nach Norden vertriebenes Stück Eis.*³⁶ Mit den großen Eismassen bekam es die stählerne SEEROSE zu tun, als sie, voll abgeladen mit Salpeter, auf der Heimreise von Iquique am 10. August weiter nach Norden lief. Innerhalb von 12 Stunden wurde die 100 sm breite Trift durchsegelt. Kapitän Mahn notierte: *Befanden uns nun in 51°33' S und 51°8' W, als wir den ersten Eisberg an B-B. voraus sichtigten, wie eine große Eisscholle, deren Ränder 200 Fuß steil aus dem Wasser ragten, oben ganz flach und eben, etwa 1000 Fuß lang, luwärtwärts flog die Brandung hoch am Berg empor, was bei dem fahlen Mondschein ein fürchterlicher Anblick war ...*

Kapitän H. Bettaque war mit der Viermastbark ALSTER am 14. August von Pisagua abgegangen und hatte am 10. September nach einer 25tägigen Reise Kap Hoorn passiert. Über die vom 16. bis 19. September angetroffenen Eisberge und Eisfelder berichtete Kapitän Bettaque folgendes: *Die Sichtweite der verschiedenen Berge war bei Tag als auch bei Nacht sehr verschieden, so war ein Berg, welcher nachts schon längere Zeit in Sicht war und nahe bei passiert wurde, nach Passieren desselben plötzlich nicht mehr zu sehen. Auch bei Tag konnten Eismassen, welche schon lange und ganz klar zu sehen waren, nur mit Mühe wiedergefunden werden, wenn sich ihre Beleuchtung verändert hatte, und konnte wegen der sehr großen Kollisionsgefahr immer nur mit handigen Segeln und unter schärfsten Ausguck gefahren werden.*

Das VollschiFF ALSTERTHAL passierte, von Iquique kommend, am 19. Tag ihrer Heimfahrt Kap Hoorn. Kapitän W. Hellmich sah sich durch die vorherrschenden Winde östlich des mittleren Seglerweges gedrängt. Am Nachmittag des 17. September 1908 waren auf 51°3' S, 48°3' W die ersten Eisberge zu sehen. Ihre Zahl nahm weiter zu, bis die ALSTERTHAL am 19. September im Abstand von 2 bis 4 sm ein etwa 35 bis 40 sm langes, kompaktes Eisfeld entdeckte und daran entlangsegelte. In der Nähe des Feldes war die Brandung und das Donnern des herabstürzenden Eises zu hören. Am 20. September trieben noch einige Eisberge in Sichtweite des VollschiFFes, aber am nächsten Tag war der Atlantik endgültig frei, und es war Zeit, das Resümee zu ziehen: *Die ganze Anzahl der gesichteten größeren Berge mochte wohl dicht an 60 bis 70 betragen. Die größten hiervon waren wohl an 150 bis 200 Fuß hoch und hatten einen Durchmesser von $\frac{1}{8}$ bis $\frac{1}{3}$ Sm. Die Form war sehr verschieden, einige waren platt, andere spitz, andere wieder in verschiedenen Spitzen und sogar einer in der Form eines Schwimmdocks, wo das Wasser in der Mitte durchspülte.* Die ALSTERTHAL hatte während dieser Tage die französische Viermastbark VALPARAISO als Mitsegler gehabt.

Eine der letzten Eismeldungen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg stammt von der Hamburger Viermastbark OPHELIA, Kapitän H. Timm, die am 6. Juli 1914 auf 59°10' S, 65°30' W durch ein aus Scholleneis bestehendes Eisfeld segelte. Sie wurde nach ihrer Ankunft in Chile interniert und kehrte erst Jahre nach Kriegsende nach Europa zurück, wo sie an die Franzosen abgeliefert und nach kurzer Aufliegezeit 1923 abgewrackt wurde.

Mit dem abnehmenden Segelschiffsverkehr in dieser einsamen Weltgegend gelangten auch weniger Eismeldungen an die Hydrographischen Institute, die inzwischen ihre Publikationen weitgehend auf den Bedarf der Maschinenschiffe ausgerichtet hatten.

Interessant verlief die Reise des Kapitäns Gustav Burmeister, der mit der Viermastbark TAMARA XV am 10. März 1922 von Hamburg nach Süd-Georgien versegelt war, um eine Ladung Waltran nach Europa zu holen. Im Südatlantik herrschte Winter, und die Temperaturen auf Süd-Georgien lagen bei 20 bis 25 Grad Celsius unter Null. Am 15. Juli verließ der Segler mit 13 500 Faß Tran, 400 tons Guano in Säcken und 35 tons Walbarten den Hafen von Grytviken nach Plymouth for order. *Für uns kamen jetzt gefahrvolle Tage, vor allen*



Viermastbark PEKING. (Foto: Archiv DSM)

Dingen hieß es, scharf Ausguck nach Eisbergen zu halten, erinnerte sich Kapitän Burmeister. Erst am dritten Tag abends sichteten wir die ersten treibenden Eisberge von gewaltigen Ausmaßen. Im Laufe der Nacht mehrten sich die Eisberge, und so kam es, daß wir uns am vierten Tage mitten in einer riesigen Eistrift befanden. Es herrschte Windstärke 7 bis 8, und wir segelten in rascher Fahrt mit raumem Winde. Nicht weniger als rund 300 gewaltige Eisberge und viele kleine Eisblöcke umgaben uns ringsumher. Es war ein großes Glück für uns, daß wir dieses gewaltige Eisfeld am Tage passierten; in der Nacht wären wir unrettbar verloren gewesen. [...] Durchschnittlich hatten die Berge eine Höhe von über 100 m und über 1000 m Länge. Am 14. September 1922 lief die TAMARA XV glücklich in Plymouth ein.³⁷

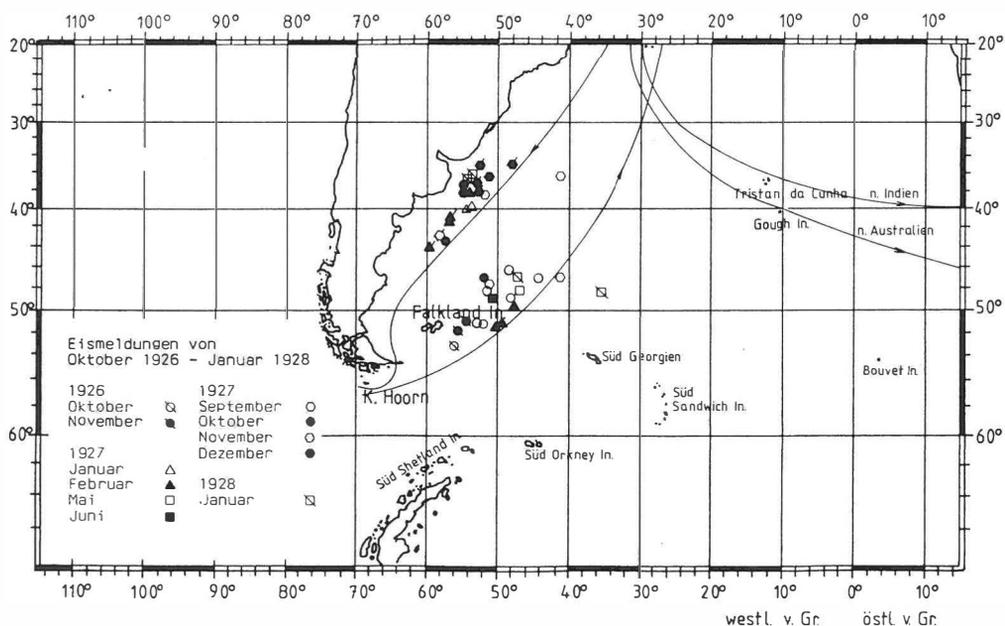
Das Eisvorkommen im Südatlantischen Ozean während der Jahre 1926 bis 1928

Von Ende 1926 bis Anfang 1928 befanden sich *ungeheure Mengen von Eisbergen und Treibeis* zwischen dem ausgehenden mittleren Seglerweg und dem Festland sowie entlang der Route für heimkehrende Segler. Diese beiden Felder trieben in einem Gebiet östlich von 60° W, zwischen 57° S und 32° S. Ungewöhnlich war, vergleicht man sie mit allen vorhergehenden Triften, die extreme Ausdehnung nach Westen, also unter Land, und jene nach Norden bis über die Breite von Tristan da Cunha (37°6' S) hinaus, auf 35°18' S (Dampfer ATTO).

Im dritten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts waren nur mehr wenige Segler in der Kap Hoorn-Fahrt tätig. Etwas Salpeter aus Chile – durch die sich stetig ausweitende Kunstdüngerzeugung war die Einfuhr nach Europa stark rückläufig – und Getreide aus Australien, das waren die letzten Frachten. Die meisten dieser Schiffe wurden von F. Laeisz bereedert, der Rest stammte aus Eriksons Second hand-Flotte. Die P-Liner hatten es gut. Sie verfüg-

Eismeldungen der Jahre 1926 bis 1928

Datum	Schiff	S.Br.	W-Lg.	Datum	Schiff	S.Br.	W-Lg.
17. Okt. 1926	PRIWALL	53	56	7.	PAMIR	38,5	52
17. November	PINNAS	51°40'	55°40'	17.–23.	PADUA	47°45'	50°45'
		50°47'	54°30'			bis	
9. Jan. 1927	PAMIR	39°56'	53°53'			36°30'	41°30'
10.	PAMIR	40°09'	54°37'	30. Okt.–			
3. Februar	PADUA	51°35'	50°10'	3. November	WINTERHUDE	47	52
3.	PADUA	51°13'	49°31'			bis	
4.	PADUA	49°45'	47°51'			36°48'	41°30'
6.	D. ALRICH	38°26'	54°02'	3. Dezember	D. PLANET	38°29'	55°01'
7.	D. ALRICH	41°31'	56°58'	6.	MS. WERNER		
8.	D. ALRICH	44°18'	59°56'		VINNEN	35°10'	48°15'
22.	D. PLANET	41°10'	56°40'	8.	PASSAT	36°28'	51°13'
1. Mai	PAMIR	48°14'	47°10'	10.	PASSAT	39	55
19. Juni	PASSAT	49	50°26'	21.	D. SCHWARZ-	37°27'	53°08'
12. September	PARMA	51°16'	52°08'		WALD	und	
12.	OLDENBURG	51°15'	53°15'			38°02'	53°40'
13.	OLDENBURG	48°28'	51°30'	31.	D. ATTO	35°18'	52°30'
13.	PARMA	48°42'	48°22'	1. Jan. 1928	D. ATTO	36°13'	53°43'
14.	PARMA	46°46'	44°37'			und	
14.	OLDENBURG	46°22'	48°32'			36°58'	54°28'
4. Oktober	PEKING	43°36'	57°45'	1.–8.	ELFRIEDA	46°52'	47°11'
9.	D. TURPIN	37°27'	55°09'			bis	
4. November	D. AMASIS	43°15'	58°05'			38°29'	35°21'



ten bereits über einfache Funkstationen und konnten Eismeldungen von benachbarten Schiffen oder den Falkland-Inseln aufnehmen und sich so auf die Situation besser einstellen. Eriksons Schiffe segelten so wie alle Seefahrer vor Marconi's Erfindung, ohne Funktelegraphie, abgeschnitten von jeder Nachricht. Denn der kleine Mann von den Åland-

Inseln mußte an allen Ecken und Enden sparen, um seine Schiffe gewinnbringend in Fahrt halten zu können.

Zweimal segelte die PAMIR unter Kapitän Carl Martin Brockhöfft im Jahr 1927 nach Talcahuano, und beide Male sichtete sie Eis. Am 9. Januar auf 39°56' S, 53°53' W (es war die 14. Reise der stählernen Viermastbark) kamen mehrere Eisberge im Abstand von etwa 8 sm in Sicht, und auf der 15. Reise, am 7. November, wurde die PAMIR auf 38,5° S, 52° W derart von Eis bedrängt, daß Kapitän Brockhöfft über Stag gehen mußte.

Im November 1927 zählte man auf der Bark WINTERHUDE während ihrer Heimreise auf einer durchsegelten Strecke von etwa 850 sm nicht weniger als 117 Eisberge, und zwar im Gebiet von 47° S bis 37° S und 52° W bis 41° W. Mit derselben Eistrift hatte etwas später die Viermastbark PADUA unter Kapitän Carl Schuberg zu tun.³⁸

Neben der PADUA, die im November bis zu 140 Berge zählte, traf es noch ihre ältere »near sister«, die PEKING. Schon auf der Ausreise nach Chile wurden am 4. Oktober 1927 auf etwa 43°36' S, 57°45' W mehrere Eisberge beobachtet, von denen der größte 280 m lang, 120 m hoch und 200 m breit war. Die PEKING hatte am 3. Dezember Mejillones verlassen und am 28. Dezember Kap Hoorn passiert. Arnulf Schüpfer erinnert sich: *Am 2. Januar 1928 auf 46° S, 46° W wurden morgens um 5 Uhr zwei riesige Eisberge gesichtet, mittags kamen drei weitere in Sicht und später noch ein besonders großer Tafelberg. Kapitän Piening ließ auch von der Vorroyal-Rah ausguck halten. Am nächsten Morgen um 4 Uhr sah man einen weiteren Eisriesen an Steuerbord, während an Backbord eine mitsegelnde Bark auftauchte. Es war die ELFRIEDA aus Hamburg, mit der man Signale wechselte; sie hatte am 14. November Iquique verlassen. Am 4. Januar kam die Bark achteraus aus Sicht, dafür tauchten weitere Eisberge auf. Auch am nächsten Tag wurden Eisberge gesichtet. Ganz schlimm wurde es am 6. Januar. Um 3 Uhr morgens machte man die ersten großen Berge aus, mit dem Hellwerden wurden es immer mehr. Um 8 Uhr zählte man etwa 60 Berge ringsherum. Mittags war die PEKING von einer dichten Kette von etwa 200 großen Eisbergen umgeben. An Bord wurden alle Arbeiten eingestellt; es hieß »stand by« für beide Wachen. Am 7. oder 8. Januar war der Spuk vorbei; der PEKING war nichts passiert.*

Eines der letzten Opfer dieses Naturphänomens war wahrscheinlich das deutsche Segelschulschiff ADMIRAL KARPFANGER. Die Viermastbark unter der Führung von Kapitän Reinhold Walker und mit weiteren 59 Besatzungsmitgliedern an Bord gab auf der Heimreise von Port Germein/Australien nach Europa am 1. März 1938 mit 51° S 172° W ihre letzte Positionsmeldung per Funk durch. Sie hielt noch bis zum 12. März Kontakt mit Radio Norddeich, dann verschwand sie spurlos. In der Seeamtsverhandlung ergab die Beweisaufnahme, daß der Segler *am oder nach dem 12. März 1938 innerhalb eines Seegebietes zwischen dem 50. und 60. Grad südlicher Breite und zwischen dem 115. Grad westlicher Länge und Kap Hoorn untergegangen* ist. Auch die wenigen Wrackteile – ein Rettungsring, ein Fensterrahmen u. ä. –, die bei Kap Hoorn angeschwemmt wurden, konnten nichts zur Ermittlung der wahren Unglücksursache beitragen. So ist es durchaus denkbar, daß die ADMIRAL KARPFANGER mit einem Eisberg kollidierte und anschließend äußerst rasch sank.³⁹ Wie zur Bestätigung sichteten britische Dampfer im fraglichen Gebiet mehrere Eisberge, und die Viermastbark MOSHULU machte sogar noch Anfang Juni 1938 westlich von Kap Hoorn einen Eisberg aus.

Heute, da keine Segelfrachter mehr die Ozeane queren, die Kap Hoorn-Route für Maschinenschiffe relativ uninteressant ist und die moderne Ortungstechnik Eisberge rechtzeitig erkennen läßt, haben die großen Eistriften ihren Schrecken verloren. Sie sind nur mehr eine historische Randnotiz im letzten Kapitel der transozeanischen Segelschiffahrt.

Anmerkungen:

- 1 Annalen etc. 1893, S. 308, und Lubbock: Windjammers, Vol. I, S. 109f.
- 2 Annalen etc. 1892, S. 221. Alle nicht durch Endnoten bezeichneten Zitate stammen aus den »Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie«. Für weitere Angaben siehe Quellenverzeichnis.
- 3 Schott, Gerhard: Geographie, S. 142f.
- 4 Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean, S. 44.
- 5 Ebd., S. 389.
- 6 Ebd., S. 488.
- 7 Schott, Gerhard; Geographie, S. 145.
- 8 Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean, S. 491.
- 9 Lubbock, Spurling/Lubbock, Carse.
- 10 Nach anderen Quellen: Dezember 1853 bis April 1854.
- 11 In Windjammers, Vol. I, S. 110 gibt Lubbock die Untergangsstelle in der Kap Hoorn-Region an. Nach seinem später erschienenen Werk »Colonial Clippers«, S. 35, soll der Untergang auf 44° S, 25° W stattgefunden haben. Nach Annalen etc. 1892, S. 221 bei Tristan da Cunha. Dem schließt sich auch der »Dictionary of Desasters at Sea« an.
- 12 Lubbock, Basil: The Colonial Clippers, S. 57f; Howe/Matthews: American Clipper Ships, S. 512f.
- 13 Spurling, Jack/Lubbock, Basil: Sail – The Romance, Vol. II., S. 32f., und Lubbock, Basil: The Colonial Clippers, S. 42.
- 14 Schott, Gerhard: Die Verkehrswege der transozeanischen Segelschiffahrt.
- 15 Karting, Herbert: Lühring-Werft, Bd. I., S. 44.
- 16 Spurling, Jack/Lubbock, Basil: Sail – The Romance, S. 20f.
- 17 Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean, S. 834.
- 18 Nature, Vol. 46.
- 19 Annalen etc. 1892, S. 223f.; Spurling, Jack/Lubbock, Basil: The Best of Sail, S. 121f.
- 20 Es könnte sich um das 1888 bei der Shipbuilding Company in Whitehaven gebaute eiserne Vollschiff DUNBOYNE handeln. Die DUNBOYNE fuhr von 1888 bis 1908 für die Dubliner Reederei Charles E. Martin & Co. vorwiegend in der Australfahrt, wurde 1915 schwedisches Segelschulschiff G.D. KENNEDY und erhielt 1923 den Namen AF CHAPMAN. Heute liegt es als Herbergs- und Museumsschiff in Stockholm.
- 21 Annalen etc. 1893, S. 431, und Lubbock, Basil: The Colonial Clippers, S. 317ff. und 322ff.
- 22 Die unterschiedlichen Angaben über den Bestimmungshafen, Newport oder New York, ließen sich nicht aufklären.
- 23 Paulus, A.: Die Reisen deutscher Segelschiffe, S. 64.
- 24 Über die abenteuerliche Reise siehe Walker, David: Champion of Sail, S. 113f.
- 25 Villiers, Alan: Kap Hoorn, S. 85; Lubbock, Basil: The Last of the Windjammers, Vol. I.
- 26 Die MNEME wurde 1907 von F. Laeisz angekauft und als POMMERN in der Salpeterfahrt eingesetzt. 1924 erwarb sie Gustaf Erikson. Heute liegt die POMMERN als Museumsschiff vor dem Ålands Sjöfartsmuseum.
- 27 Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean, S. 500.
- 28 Ebd.
- 29 Ebd.
- 30 Lubbock, Basil: The Last of the Windjammers, Vol. II, S. 268; Villiers, Alan: Kap Hoorn, S. 108.
- 31 Course, A.G.: The Wheel's Kick and the Wind's Song, S. 211.
- 32 Nautical Magazine, 1909, S. 409.
- 33 Dieses Datum gibt das Nautical Magazine an, Walker und Lubbock nennen hingegen das Jahr 1908.
- 34 Lubbock, Basil: The Last of the Windjammers, Vol. I, S. 111.
- 35 Villiers, Alan: Kap Hoorn, S. 86.
- 36 Ebd.
- 37 Burmeister, Gustav: Mit der TAMARA XV nach Südgeorgien. In: Der Albatros, 2. Heft, 1982, S. 39-45.
- 38 Römer, E.A.: Kap Hoorn, S. 239.
- 39 Dictionary of Desasters at Sea. Siehe auch: Burmester, Heinz: Segelschulschiffe rund Kap Horn, und Simonsen, Gerhard: Reise ohne Wiederkehr.

Quellen- und Literaturverzeichnis:

- Kaiserliche Marine/Deutsche Seewarte: Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie. Zeitschrift für Seefahrt- und Meereskunde. Berlin.
 1879 Aufsuchung einer vermeintlichen Insel (Eisberg) bei der Ostküste von Patagonien, S. 163.

- 1879 Haltermann, Her.: Eisverhältnisse im südwestlichen Theile des Südatlantischen Oceans für 1878–1879, S. 388ff.
- 1879 Weitere Berichte über das Vorkommen von Eis im Südatlantischen Ozeane, S. 664ff.
- 1879 Deutsche Seewarte: Erneutes Antreffen von Eis in der Nähe des Kap Horn, S. 602.
- 1880 Weitere Berichte über das Vorkommen von Eis im Indischen und Südatlantischen Ocean, S. 116ff.
- 1880 Weitere Berichte über das Antreffen von Eis im Südatlantischen Ocean, S. 172f., 219f., 334f.
- 1882 Eisberge im Südatlantischen Ocean, S. 263f.
- 1882 Eis im südöstlichen Theile des Südatlantischen Oceans, S. 590.
- 1883 Eis im südwestlichen Theil des Indischen und des Südatlantischen Oceans, S. 61.
- 1883 Eis bei Kap Horn, S. 750f.
- 1884 Eis im Südatlantischen Ocean, S. 181.
- 1884 Eis bei Kap Horn, S. 244.
- 1886 Eis bei Kap Horn, S. 37.
- 1886 Eis im südwestlichen Theil des Südatlantischen Oceans, S. 416.
- 1889 Berichte über das Antreffen von Eis im Südatlantischen Ocean, nördlich von Kap Horn, S. 127f.
- 1889 Eis im Südatlantischen Ocean, S. 359.
- 1892 Treibeis in südlichen Breiten vom Dezember 1889 bis zum Mai 1892, S. 221ff.
- 1892 Frerichs, W.: Fahrten an der Küste von Ecuador, S. 217f.
- 1892 Eis bei Kap Horn, S. 181f.
- 1893 Dinklage, L.E.: Treibeis in südlichen Breiten, S. 41ff., 154ff., 264ff., 427ff.
- 1894 Dinklage, L.E.: Treibeis in südlichen Breiten, S. 131ff.
- 1896 Treibeis in südlichen Breiten, S. 14ff.
- 1898 Treibeis in höheren südlichen Breiten, S. 219f.
- 1899 Dinklage, L.E.: Treibeis in südlichen Breiten, S. 398ff.
- 1900 Dinklage, L.E.: Treibeis in südlichen Breiten, S. 125f.
- 1902 Dinklage, L.E.: Eistrifen in südlichen Breiten in den letzten 20 Jahren, S. 76ff.
- 1903 Eis im Süden von Kap Horn, S. 23f.
- 1904 Treibeis in südlichen Breiten, S. 221ff.
- 1907 Treibeis in südlichen Breiten, S. 5ff.
- 1909 Treibeis im Südatlantischen Ozean, S. 34ff.
- 1915 Eisfelder südlich von Kap Horn, S. 44.
- 1928 Eisberge und Navigation bei den Falkland-Inseln, S. 32f.
- 1928 Ein »Rekord«-Eisjahr des Südatlantischen Ozeans? S. 75ff.
- 1928 Ungewöhnlich viel Treibeis im Süden vom Kap der Guten Hoffnung Anfang 1928, S. 401.

Carse, Robert: *The Twilight of Sailing Ships*. New York 1965.

Course, A.G.: *The Wheel's Kick and the Wind's Song*. New York 1968.

Clark, Arthur: *The Clipper Ship Era*. 2. Aufl. Riverside 1970.

Deutsche Seewarte: *Segelhandbuch für den Stillen Ozean*. Hamburg 1897. Reprint 1993.

Deutsche Seewarte: *Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean*. 3. Aufl. Hamburg 1910. Reprint 1992.

Furrer, Hans Jörg: *Die Vier- und Fünfmast-Rahsegler der Welt*. Herford 1984.

Karting, Herbert: *Geschichte der Lühring-Werft in Hammelwarden und der dort gebauten Segelschiffe*. Band I. und II. Bremen 1993.

Lubbock, Basil: *The Last of the Windjammers*. Vol. I. Glasgow 1927. Reprint 1986.

Lubbock, Basil: *The Last of the Windjammers*. Vol. II. Glasgow 1929. Reprint 1990.

Lubbock, Basil: *The Colonial Clippers*. Glasgow 1948. Reprint 1975.

Lubbock, Basil: *The Nitrate Clippers*. Glasgow 1932. Reprint 1976.

Meyer, Jürgen: *Hamburgs Segelschiffe 1795–1945*. Norderstedt 1971.

Pattman, Robert: *Obituary*. In: *The Nautical Magazine*, 1912.

Paulus, A.: *Die Reisen deutscher Segelschiffe in den Jahren 1893–1904 und ihre mittlere Dauer*. In: *Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte*, XXX. Jg., 1907.

Prager, Hans Georg: *F. Laeisz*. Herford 1974.

Römer, Ernst: *Das Eisvorkommen im Südatlantischen Ozean während der Jahre 1926 bis 1928*. In: *Der Pilote* 1931, Heft 41.

Römer, Ernst: *Kap Hoorn*. Mitteilungen zu seiner Geschichte und seiner Überlieferung. In: *Der Seewart*, Band 20, Heft 6, 1959, S. 236–245.

Scholz, William: *Die Stellung der Segelschiffahrt zur Weltwirtschaft*. Probleme der Weltwirtschaft, I. (= Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel). Jena 1910.

Schott, Gerhard: *Geographie des Atlantischen Ozeans*. Hamburg 1912.

- Schumacher, A.: Ein Vierteljahr Kampf um Kap Hoorn im südlichen Frühling 1905. Vollschiiff SUSANNA von Hamburg, Kapitän Chr. Jürgens. In: *der Seewart*, Band 24, Heft 5, 1963.
- Simonsen, Gerhard: *Reise ohne Wiederkehr.* (= Schiff und Zeit spezial, Heft 3) Herford 1991.
- Spurling, Jack; Lubbock, Basil: *The Best of Sail.* Cambridge 1975.
- Spurling, Jack; Lubbock, Basil: *Sail – The Romance of the Clipper Ships.* Reprint London 1972.
- Villiers, Alan: *Kap Hoorn.* Hamburg 1988.
- Villiers, Alan; Picard, Henry: *The Bounty Ships of France.* New York 1972.
- Walker, David: *Champion of Sail. R.W. Leyland and his Shipping Line.* London 1986.

The great ice drifts in the southwestern area of the South Atlantic and off Cape Horn from 1854 until the decline of navigation by sail

Summary

During the period in question, large ice drifts transported incalculable numbers of icebergs, ice fields and ice floes from the Antarctica into the South Atlantic, confronting long-journeying sailing ships on the Cape Horn route with considerable danger. As is still the case today, the ice drifts generally tended in a northeasterly direction. Thus it can be assumed that the ice masses occuring near Cape Horn and in the South Atlantic originated in Graham Land and the South Shetland Islands, while those found in the Pacific will have come from Victoria Land. The masses drifting to Cape Horn, Isla de los Estados, the Falkland Islands and occasionally as far as the Tristan da Cunha Group are transported by the West Wind Drift and Falkland Current, diverted by the Brazil Current. The Bouvet and Agulhas Currents have little influence here. The great ice masses repeatedly reached points beyond the "outermost drift ice boundary" calculated in the course of the years, to continue on in the direction of the equator.

The number of sailing ships which fell victim to the ice drifts while rounding Cape Horn can only be surmised; they simply disappeared without a trace in the expanses of the South Atlantic. Until the end of the 1900s the dangers presented by ice were less serious for westward-bound ships than for the "homeward-bounders" travelling from West to East. Following the turn of the century, however, the risk for "onward-bounders" increased significantly. Whether the ice drifts actually grew in might or whether the more frequent and more detailed reports led to this impression, could never be ascertained by the German Hydrographic Office. In the forty-one years between 1868 and 1908, ten light, ten medium and nine heavy ice years were counted, and only twelve years in which no reports of ice were submitted to the German Hydrographic Office. "One of the most terrible dangers threatening ships on their return from the Pacific Ocean," the pilot book for the Atlantic Ocean warns, "is the encounter with ice, to be expected south of the 50th parallel (approx.) in the Pacific and south of the 40th parallel (approx.) in the South Atlantic."

Following the ice drift of 1854–55, thought to be the first ever recorded, the increasing numbers of sailing ships rounding Cape Horn were frequently confronted

with drifts of varying sizes or with single icebergs. Then from 1892–94, a colossal ice drift crossed the path of the sailships in three stages. Several sailing ships collided with the icebergs and could be counted lucky if they survived with heavy damage to the bow and the foregear. The reports on those which vanished forever in the ice masses are hardly of investigative value. The English suffered particularly badly in the ice-plagued waters; their captains apparently sailed courses that led more frequently through drifts than did the sailing instructions of the German Hydrographic Office. Thus, among others, Capt. Jarvis' *DUNTRUNE*, also the *STANMORE*, *ARTHURSTONE* and *LORD RANOCH* as well as the French *GALATHEE* and *CASHMERE* all collided with icebergs. The crew of the *AETHELBERTH* panicked after a collision and took to their lifeboats. It was only after the ship detached itself from the iceberg it had rammed that the men returned to it and continued their journey. The *TEMPLEMORE*, on the other hand, had to be abandoned for good. Of the German sailing ships, the *FLOTOW* is to be mentioned here, and in the third phase of the drift the American *SAN JOAQUIN* lost a large proportion of its rigging.

In the 20th century ice drifts continued to cross the courses of the Cape Horn ships. 1906 and 1908 were recorded as particularly heavy ice years. In 1908–09 both the *FALKLANDBANK* and the *TOXTETH* fell prey to ice, or so it was assumed during the subsequent Maritime Board proceedings. For the most part the German sailing ships were spared greater damages by sea. Their captains sent detailed ice reports to the German Hydrographic Office, which gratefully welcomed the information and partially incorporated it in the third and final edition of the "Pilot Book for the Atlantic Ocean."

From the end of 1926 until the beginning of 1928, the last of the large sailing ships were once again confronted with "tremendous masses of icebergs and ice drifts." Reports of this period originated above all on the P-Liners *PADUA*, *PAMIR*, *PASSAT*, *PEKING*, *PINNAS*, *PRIWALL* and the ships of Gustav Erikson's fleet. The fate of the training sailship *ADMIRAL KARPFANGER* in connection with the ice in early 1938 was never clearly determined by the Maritime Board proceedings. Collision with an iceberg, however, is thought to be the most likely cause of accident.

Today freight sailing ships no longer cross the oceans. The Cape Horn route is relatively insignificant for engine-powered ships and icebergs can be spotted in plenty of time by modern navigation technology ... The large ice drifts are no longer a menace, but only a marginal note in the final chapter of the history of transoceanic sailing.