

*HOCHSEESCHIFFFAHRT*

## KAPITÄN MEYER UND DIE GODEFFROYSCHE BARK ELISABETH AUF IHREN LETZTEN SÜDSEE-REISEN

VON HEINZ BURMESTER

### *Joachim Meyer*

Der Name ist recht häufig, und auch Kapitäne namens Meyer haben nicht selten deutsche Schiffe geführt. Hier soll von einem Joachim Meyer erzählt werden, der am 22. September 1819 in Övelgönne vor den Toren Hamburgs geboren wurde. Sein Vater war der Lotse Hinrich Meyer, seine Mutter eine geborene Bähr, mit Vornamen Marie Sophie. Am 20. Oktober wurde Joachim getauft, als Taufpaten sind Joachim Meyer, Hinrich Röhrs und Hinrich Bähr im Register der Christianskirche zu Ottensen genannt. Diese präzisen Angaben sind nötig, weil drei Jahre vorher, am 2. November 1816, ein anderer Joachim Meyer in Övelgönne geboren wurde, dessen Vater ebenfalls Lotse war. Sucht man heute den Lebensweg des einen zu verfolgen, so kommt einem der andere leicht in die Quere. Um es klarzustellen: Hier soll nur von dem 1819 geborenen Joachim Meyer die Rede sein, dessen Seemannsleben zunächst erfolgreich verlief, aber traurig endete.

Daß er nach See zu ging, als er die Schule verließ, war damals bei einem in Övelgönne geborenen Lotsensohn nicht weiter verwunderlich. Seine Fahrzeit vor dem Mast hat Joachim Meyer in den 1830er Jahren absolviert. Im Hamburger Staatsarchiv ist zu erfahren, daß er am 24. Juli 1841 in Hamburg die Steuermannsprüfung bestanden und das Steuermannspatent erhalten hat. Eine besondere Kapitänsprüfung gab es damals noch nicht; mit dem Steuermannspatent konnte man ein Schiff führen, sobald man genügende Erfahrungen gesammelt hatte und das Vertrauen eines Reeders oder ein eigenes Schiff besaß.

Am 7. Juli 1943 erhielt Joachim Meyer das hamburgische Bürgerrecht, nachdem er von Övelgönne nach St. Pauli verzogen war. Ein solcher Umzug bedeutete damals eine Umsiedlung aus dem Königreich Dänemark in die Freie und Hansestadt Hamburg. Im Hamburger Adreßbuch taucht der Steuermann Joachim Meyer zuerst 1844 auf, wohnhaft »Bei den Thranbrennereien«. 1851 bezeichnete ihn das Adreßbuch erstmalig als Schiffskapitän; wahrscheinlich erhielt er sein erstes Kommando 1849, im Alter von knapp 30 Jahren. Der 31jährige Kapitän Meyer heiratete im Mai 1851 ein zehn Jahre jüngerer Mädchen; nach dem kirchlichen Copulations-Register handelte es sich um die Jungfrau Emma Johanna Carolina Klein, die am 13. November 1829 in der Vorstadt St. Pauli geboren worden war.

Im »Archiv der Navigationsschule Nr. 11«, das sich – leider im beschädigten Zustand – im Hamburger Staatsarchiv befindet, ist über die Steuermannsprüfung Joachim Meyers folgendes zu lesen:

Am 24. Juli 1841 ist von den obrigkeitlich bestellten Examinatoren ein Examen in der STEUERMANNSKUNDE gehalten worden, und ist Joachim Meyer, alt 22 Jahre, gebürtig aus Övelgönne, welcher 6 Jahre zur See gefahren, über folgende Gegenstände befragt und versteht derselbe

1. Das Manövrieren des Schiffes in allen seinen Theilen, sowie überhaupt die Pflichten des Steuermannes, namentlich auch in Beziehung auf die Annahme und Ablieferung der Ladung und was dazu gehört, insbesondere auch die bei dem Stauen zu beachtenden Regeln und die Führung des Journals: GUT
2. Das Einsegeln in die Elbe: (unleserlich)
3. Die nautische Geographie: GUT
4. Arithmetik: (unleserlich)
5. Geometrie: (unleserlich)
6. Trigonometrie: GUT
7. Geographische und astronomische Vorkenntnisse: (unleserlich)
8. Hülfswerkzeuge des Steuermannes und deren Gebrauch: ZIEMLICH GUT
9. Das Segeln nach Plan-Karten: GUT
10. Das Segeln nach runden Karten: GUT
11. Nautisch-astronomische Werkzeuge und deren Correction: GUT
12. Bestimmung der Breite durch astronomische Messungen: GUT
13. Bestimmung des Azimuthes der Sonne, wahre Zeit und Länge durch astronomische Messungen: ZIEMLICH GUT
14. Verbesserung der gemeinen Schiffsrechnung durch astronomische Berechnungen: (unleserlich)

Weshalb wir ihn als Steuermann zweiter Classe tüchtig erachten.

So geschehen Hamburg, den 24. Juli 1841

Zur Beglaubigung  
(Unterschrift)

Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß Joachim Meyer schon als Steuermann auf Schiffen der Firma Johan Cesar Godeffroy & Sohn gefahren hatte und von den Godeffroys auch zum Kapitän ernannt wurde. Es lassen sich jedoch kaum noch alle Schiffe feststellen, die er geführt hat, weil es zu seiner Zeit bei der Reederei Godeffroy fünf Kapitäne namens Meyer gab, und alle fünf hatten mindestens einen Vornamen, der mit dem Buchstaben »J« begann. Zwei von ihnen, nämlich Johann Meyer und Johann Hinrich Otto Meyer, konnten als ältere Brüder Joachim Meyers identifiziert werden.

## *Die Godeffroys*

Die Familie Godeffroy stammte aus La Rochelle in Frankreich. Sie war dort im 17. Jahrhundert ihres protestantischen Glaubens wegen in Bedrängnis geraten, und 1685 emigrierte César Godeffroy nach Berlin, wo der Große Kurfürst den Hugenotten Asyl gewährte. Sein Enkel kam 1737 nach Hamburg und wurde hier Mitglied der calvanistischen Gemeinde. Sein Sohn Johan Cesar Godeffroy, 1742 in Hamburg geboren, erwarb 1769 das Großbürgerrecht; er gilt als Begründer der Handelsfirma, die 1766 ihre Tätigkeit aufnahm. Mit der Ausfuhr von schlesischem Leinen hat die Firma in den ersten Jahrzehnten gute Geschäfte gemacht, so daß der Firmenchef schon 1786 bei Blankenese Grundbesitz für einen Landsitz erwerben konnte. Die napoleonischen Wirren und die französische Besetzung Hamburgs brachten das Geschäft völ-

lig zum Erliegen. Danach aber waren die Godeffroys gleich wieder rege und schickten schon bald eigene Schiffe bis nach Westindien.

Nachdem 1837 der 24jährige Johan Cesar Godeffroy (der dritte Johan Cesar in der Folge der in Hamburg eingebürgerten Godeffroys) Teilhaber seines Vaters geworden war, vergrößerte das Handelshaus seinen Reedereibetrieb und bezog zunächst ganz Mittelamerika ein, später segelten die Schiffe auch nach den Westküsten Süd- und Nordamerikas und vor allem nach Australien. Um die Mitte des Jahrhunderts besaßen die Godeffroys die größte Reederei Hamburgs, deren Chef einem seiner Supercargos bei dessen Einschiffung gesagt haben soll, er möge dafür sorgen, »daß es an Bord stets noble hergehe, wie es sich für ein Godeffroysches Schiff eigne«. Obwohl immer noch Kaufmannsreeder, die eigene Waren auf eigenen Schiffen beförderten, waren die Godeffroys zu dieser Zeit mehr noch an Frachtgeschäften und auch an der Beförderung von Auswanderern beteiligt. Der Ausbau der Flotte wurde von der Reihstiegsverfertigung gefördert, die man 1849 gekauft hatte.

Die schnell wachsende Flotte und die fernen Fahrtgebiete machten die Firma Godeffroy attraktiv für junge Steuerleute, wie zum Beispiel unseren Joachim Meyer. Waren sie ehrgeizig und tüchtig, so boten sich ihnen gute Aufstiegschancen. Im Jahre 1855 bestand die Flotte der Firma »Johan Cesar Godeffroy & Sohn« aus 30 Segelschiffen mit 5811 Commerzlasten, was einer Tragfähigkeit von etwa 17 000 t entsprach.



*Der Reeder Johan Cesar Godeffroy, 1813–1885. (Aus C. Bischoff: Amalie Dietrich)*

1855 segelte die Godeffroysche Schonerbrigg STINTFANG von Valparaiso nach den Samoa-Inseln und ankerte am 15. Mai vor Apia, dem Haupthafen der Insel Upolu. Als Supercargo war August Unshelm an Bord, der anscheinend das besondere Vertrauen der Firmenleitung genoß. Er hielt die Augen und Ohren offen, besuchte in den folgenden Monaten auch andere Inseln und kam im Mai 1856 wieder nach Apia. Dieses Mal schrieb er dem Chef in Hamburg sehr positiv über die Geschäftsaussichten in der Südsee, falls die Firma zunächst in Apia eine Niederlassung gründen würde. Das geschah 1857, und der mit weitreichenden Vollmachten ausgestattete Unshelm leitete den Betrieb zielstrebig und erfolgreich. Das Geschäft ließ sich gut an und konnte bald auf andere Inseln ausgedehnt werden. In der Folgezeit wurde die Südsee das wichtigste Tätigkeitsfeld der Godeffroys. Sie richteten weitere Niederlassungen ein und begannen in den 1860er Jahren, eigene Plantagen anzulegen. In ihren Plantagen pflanzten sie Baumwolle und zwischen den Reihen der Baumwollstauden junge Kokospalmen; eine Anordnung, die in der Südsee als »Samoa Pattern« bekannt und viel nachgeahmt wurde. Der Vorteil lag darin, daß die Baumwolle schon nach kurzer Zeit Erträge brachte, während die jungen Palmen 8–10 Jahre heranwachsen mußten, bevor sie Früchte trugen.

Baumwolle war in den 1860er Jahren infolge des amerikanischen Bürgerkrieges zur Mangelware geworden und erzielte damals hohe Preise. Die Kokosnüsse wurden an Ort und Stelle zu Kopra aufgearbeitet, die man nach Europa verschiffte, hauptsächlich nach Marseille, Liverpool und Hamburg. In den 1870er Jahren stieg der Koprapreis auf den europäischen Märkten zeitweise bis auf 450 Mark je Tonne, ging aber in den 80er Jahren wieder zurück. Aus Kopra gewinnt man Öl, das zur Herstellung von Speisefetten geeignet ist; die Rückstände werden dem Vieh als Ölkuchen serviert.

Der Mangel an Arbeitskräften war für die Plantagen auf den Samoa-Inseln ein besonderes Problem; denn die Samoaner waren der strammen Lohnarbeit abhold. Wohl wollten sie mit den Weißen Handel treiben, aber sie wollten nicht für sie arbeiten. Als »träge und unzuverlässig« wurden sie oft bezeichnet, während andere Beobachter sie ein »stolzes Herrenvolk« nannten. Das klingt sehr unterschiedlich; aber für den Plantagenbesitzer kam es auf dasselbe hinaus: Er mußte sich dringend um andere Arbeitskräfte bemühen.

Die Godeffroys haben sich Jahr für Jahr Arbeiter von den Gilbert-Inseln und gelegentlich auch mal von den Karolinen besorgt, aufgrund von Verträgen, die eine mehrjährige Arbeit auf Samoa und die anschließende Rückführung in die Heimat vorsahen. Im Jahre 1875 waren es nicht weniger als 280 »Gastarbeiter«, die von den Gilbert-Inseln nach Samoa gebracht wurden. 30 Jahre später, als West-Samoa deutsche Kolonie war und statt der Godeffroys viele andere Plantagenbesitzer nach Arbeitern verlangten, wurden – trotz starker Bedenken der Kolonialverwaltung – Kulitransporte von China nach Samoa geleitet.

Unshelm, der den gesamten Godeffroy-Betrieb von Apia aus leitete und dort auch hamburgischer Konsul war, kam 1864 in einem Orkan ums Leben. Sein Nachfolger wurde Theodor Weber, ein noch sehr junger Mann, dem jedoch außergewöhnliche Fähigkeiten auf unternehmerischem Gebiet nachgesagt wurden. Sein Tatendrang führte zu einer weiteren Ausdehnung des Godeffroyschen Südsee-Geschäftes, das sich schließlich auf ein Netz von 50 Faktoreien und Agenturen stützen konnte. Die Konkurrenz war über diese Expansion nicht erfreut; ein englischer Autor nannte das Haus Godeffroy den »Nimmersatt der Südsee«, englisch »Graballs of the Pacific«. In Deutschland dagegen hießen die Godeffroys die »Könige der Südsee«, und ihre Erfolge förderten in Deutschland die Wünsche nach Kolonialbesitz.

Aber die Bäume wuchsen nicht in den Himmel, auch nicht die Godeffroyschen Kokospalmen. Eine finanzielle Krise führte 1880 zur Liquidation der Firma J.C. Godeffroy & Sohn, die am 1. Dezember 1879 ihre Zahlungen hatte einstellen müssen. Die Londoner Firma Baring Brothers war nicht bereit, weitere Kredite zu gewähren, und die Reichsregierung in Berlin, in letzter Minute um Hilfe gebeten, lehnte es ab, die renommierte Firma zu retten. Ein Teil des Geschäfts und ein halbes Dutzend kleiner Segler, die den Zubringerdienst zwischen den Inseln besorgten, waren an die »Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südsee-Inseln«

übergegangen, eine Aktiengesellschaft, die von den Godeffroys bereits 1878 gegründet worden war, in der Hoffnung, durch den Verkauf von Aktien zu flüssigen Mitteln zu kommen. Der Plan ging nicht auf, die Godeffroys bekamen nur kurzfristige Kredite aus London, für die sie einen Teil der Aktien verpfänden mußten. Zusammen mit der Firma Robertson & HERNHEIM brachte die Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft 1887 ihren Besitz auf den Marshall-Inseln in die neue »Jaluit-Gesellschaft« ein, eine Aktiengesellschaft mit staatlichen Privilegien, die sich zu einem sehr ertragreichen Unternehmen entwickelte.

Ein anderer Ableger des Hauses Godeffroy war die »Société Commerciale de l'Océanie«, die sich im Bereich der französischen Südsee-Inseln betätigte. Sie war 1877 gegründet worden, um gegen Flaggendiskriminierungen in diesem Gebiet besser gewappnet zu sein. Die Aktiengesellschaft existierte 1914 noch, doch segelte seit 1893 keines ihrer Schiffe mehr unter der deutschen Flagge.

Bevor das Haus Godeffroy 1879 seine Zahlungen einstellen mußte, hatte es viel Kapital in Grundbesitz und Plantagen in der Südsee investiert, aber auch andernorts in Unternehmungen anderer Art festgelegt. Als weitere Ursachen für die finanzielle Krise werden jedoch auch eine »fast fürstliche« Haushaltsführung und das von Johan Cesar Godeffroy dem Jüngeren (1813–1885) gepflegte Mäzenatentum genannt. Dazu gehörte auch die Einrichtung eines Godeffroy-Museums, für das zum Beispiel die Naturforscherin Amalie Dietrich in Australien und auf den Südsee-Inseln Pflanzen und Tiere gesammelt und präpariert hat. Sie war 1863 im Auftrag von J. C. Godeffroy mit dem Vollschiff LA ROCHELLE nach Queensland gesegelt und kehrte erst 1873 mit der SUSANNE GODEFFROY von Apia nach Hamburg zurück.

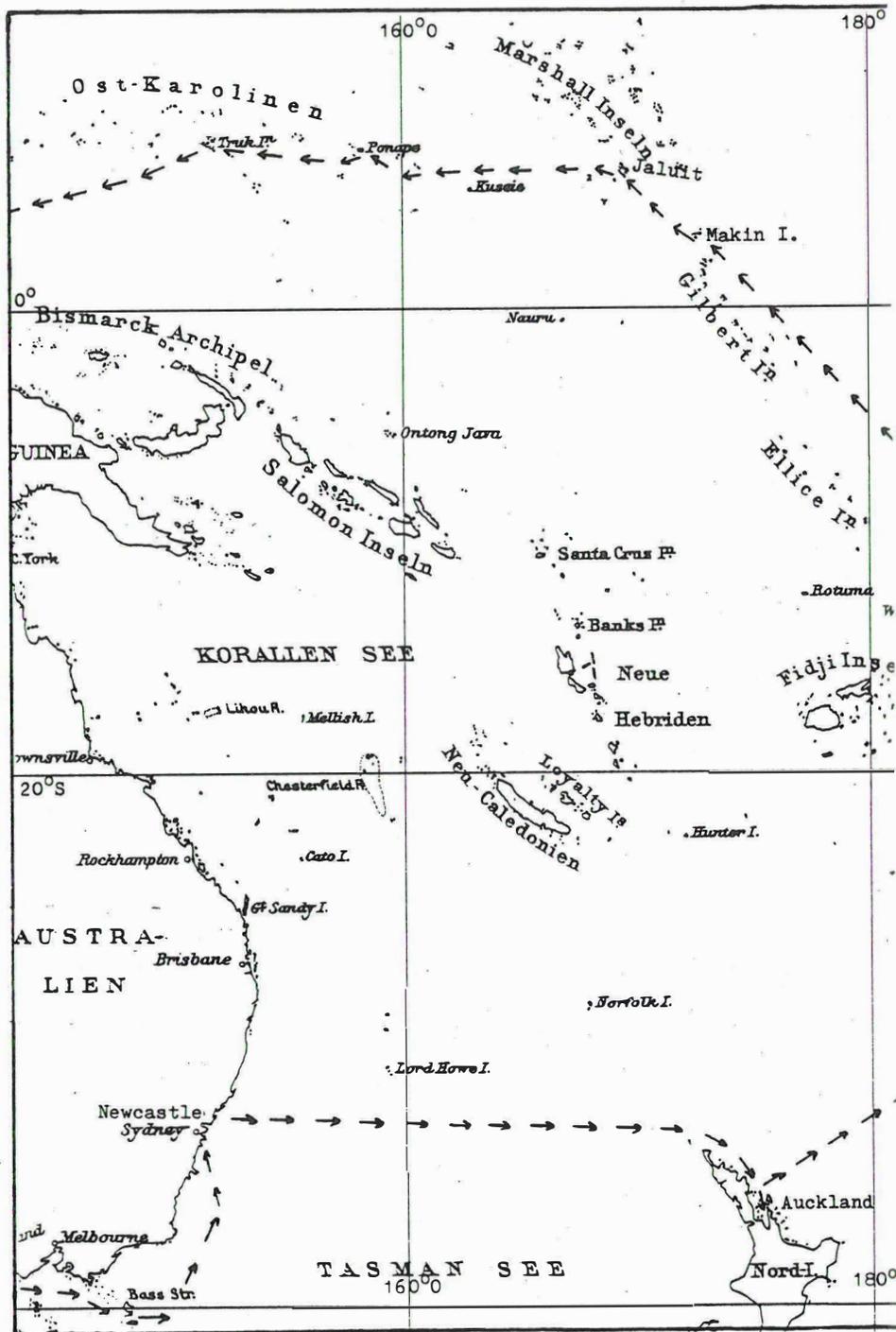
## *Die Südsee*

Das Gebiet der Südsee, das unser Kapitän Meyer im Dienste der Firma Godeffroy viele Jahre lang befuhr, umfaßt den mittleren Teil des Pazifischen Ozeans, in dem weit verstreut die großen Gruppen kleiner Inseln liegen, die man auch unter dem Namen »Ozeanien« zusammenfaßt. Die Bezeichnung »Südsee«, zuerst von dem spanischen Entdecker Balboa geprägt, als er die Landenge von Panama überquert hatte und das Meer in südlicher Richtung liegen sah, wurde anfangs für den gesamten Ozean gebraucht, wandelte aber im Laufe der Jahrhunderte ihre Bedeutung, als sich für den gesamten Ozean der Name »Pazifik« einbürgerte. Die Beschränkung auf die tropische Inselwelt hat dem Wort Südsee im Laufe der Zeit einen romantischen Zauber verliehen, den manche Menschen mit der Vorstellung von einem Paradies verbinden. Ob das berechtigt ist, soll hier nicht erörtert werden; aber man darf nicht glauben, daß die Kolonisierung im 19. Jahrhundert in paradiesischer Friedlichkeit verlaufen sei.

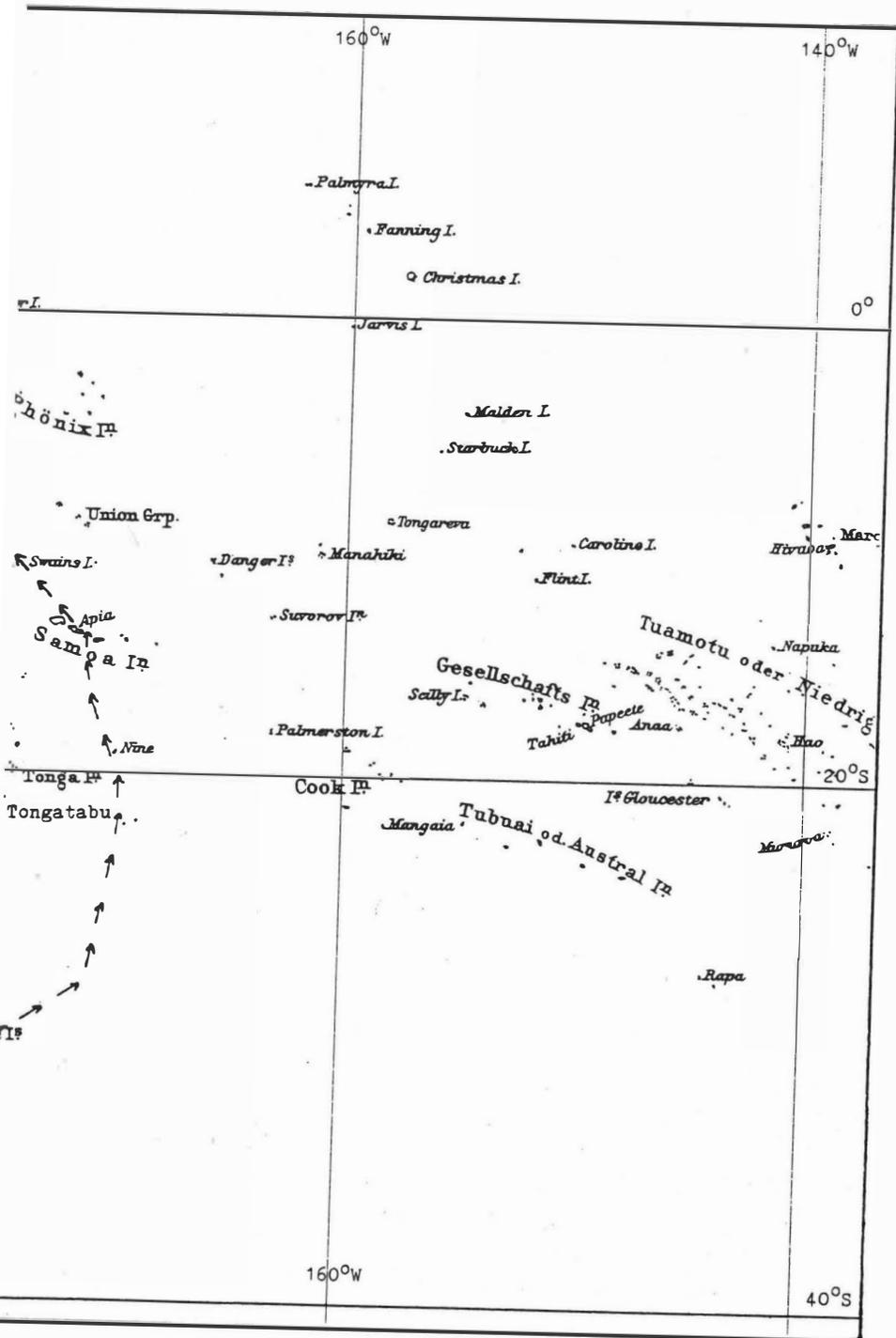
Der wirtschaftliche Expansionsdrang der Europäer und Nordamerikaner führte im vorigen Jahrhundert zunächst zu vermehrten Kontakten zwischen Weißen und Südsee-Insulanern. Die Walfänger machten allmählich den gesamten Ozean zu ihrem Jagdgebiet und benutzten die Südsee-Inseln als Stützpunkte; man nahm dort Frischproviand und Wasser, und die Mannschaften hatten Gelegenheit zur Freizeitgestaltung.

Wichtiger noch als die Walfänger, deren Besuche auf den Inseln zwischen 1840 und 1860 ihr Maximum erreichten, waren die Händler, die sich auf den Inseln einfanden und besonders an den Produkten der Kokospalmen und an den Perlmuscheln interessiert waren. Um jedoch handeln zu können, mußten die Händler bei den bedürfnislosen Insulanern zunächst Wünsche wecken. Man lehrte sie den Gebrauch von Werkzeugen aus Eisen und lieferte ihnen Nägel mit Köpfen, man gewöhnte sie allmählich an Baumwollkleidung und man machte sie mit den Genußmitteln des weißen Mannes bekannt. Das ging so weit, daß einige Handelsfirmen regelrechte »Raucherschulen« einrichteten, auf denen die Lernmittel in Form von Pfeifen und Tabak gratis geliefert wurden.

Als der Mangel an Arbeitskräften auf den Plantagen die von den Handelsfirmen und Planta-



Die Südsee und der Weg der Bark ELISABETH auf Kapitän Meyers letzter Reise 1878/1879.



genbesitzern angestrebte wirtschaftliche Entwicklung zu hemmen drohte, holte man sich die nötigen Menschen von anderen Inselgruppen. Dabei entwickelte sich das schmutzige Geschäft der »Blackbirders«, die mit kleineren Segelschiffen auf Menschenraub gingen. Sie wurden von den Insulanern gefürchtet und gehaßt, so daß es gelegentlich zu Racheakten kam. Mit großer Empörung sprach man auf den Inseln über das Blutbad auf dem Segler CARL, in dessen Laderaum im Juli 1871 rund 70 Eingeborene getötet oder verwundet worden waren. Der Schiffsname CARL machte mir Sorgen, als ich die Geschichte zum ersten Mal las. Aber die Sorgen waren unbegründet; CARL war kein deutsches Schiff.

In vielen Fällen wurden die Eingeborenen angeworben, um sich für drei oder fünf Jahre zur Arbeit auf anderen Inseln oder in der australischen Kolonie Queensland zu verpflichten. Die Methoden bei diesem »Labour Trade« waren oft rücksichtslos und machten die Eingeborenen nahezu rechtlos; man sprach von »illegal recruiting«.

Auf den deutschen Seglern, die Arbeitskräfte zwischen den Inseln transportierten, war das Wort »küstern« für diese Tätigkeit im Gebrauch. Ob es sich dabei um legale oder illegale Transporte handelte, ist schwer zu sagen; denn in der Südsee war im 19. Jahrhundert noch nicht alles gesetzlich geregelt. Das erste Gesetz gegen Unmenschlichkeiten auf dem Arbeitsmarkt der Südsee wurde 1872 in London als »Pacific Islanders Protection Act« erlassen. Obgleich es nur gegen britische Untertanen anwendbar war, trug es dazu bei, den »Labour Trade« in der Südsee ganz allmählich in geordnete Bahnen zu lenken.

In den Jahren, in denen die Firma J.C. Godeffroy & Sohn in der Südsee tätig war, gab es dort noch keinen deutschen Kolonialbesitz, wenn man von dem Grundbesitz der deutschen Handelshäuser absieht. Lediglich drei Kohlenstationen hatte die Kaiserliche Marine zwischen 1876 und 1879 eingerichtet, damit die deutschen Kanonenboote, die dort ab und zu »ihre Flagge zeigten« und Vermessungsarbeiten durchführten, ihre Bunker auffüllen konnten. Das Deutsche Reich proklamierte seine ersten Schutzgebiete in der Südsee – und auch in Afrika – erst 1884/85, nachdem der alternde Bismarck seinen Widerstand gegen den Erwerb von Kolonien aufgegeben hatte.

Andere Mächte hatten früher zugegriffen: Die östlichen Gesellschaftsinseln einschließlich Tahiti waren schon um 1840 französisches Protektorat geworden. Großbritannien, das 1840 Neuseeland zur Kolonie erklärt hatte, annektierte die Fidschi-Inseln im Jahre 1874. Auf manchen anderen Inseln und Inselgruppen schalteten und walteten in den 1870er Jahren noch einheimische Häuptlinge oder Herrscher nach eigenem Ermessen, doch waren zu der Zeit schon überall in der Südsee europäische und nordamerikanische Handelsfirmen tätig, und natürlich auch Missionare.

In den Jahren, in denen Kapitän Meyer seine letzten Reisen mit der Bark ELISABETH machte, spielte in der Südsee die Handelstätigkeit der Deutschen – ohne staatliche Hilfe – eine dominierende Rolle, an der die Firma Godeffroy einen wesentlichen Anteil hatte. In »The Journal of Pacific History« schrieb J.W. Davidson im Jahre 1973: »German commerce would never again be as generally predominant in the Pacific Islands as at the end of the 1870s. One by one the props upon that predominance had rested were knocked away.«

Auf den Samoa-Inseln waren die Verhältnisse kompliziert; es waren da nicht nur die Godeffroys und andere deutsche Firmen tätig, auch Engländer und Nordamerikaner verfolgten auf den Inseln wirtschaftliche Interessen. Deshalb hatten sich die drei Mächte geeinigt, daß ihre Konsuln die einheimischen Herrscher kontrollieren sollten, um geordnete Verhältnisse aufrechtzuhalten. Das war schwierig, weil sich die verschiedenen Stämme der Samoaner nicht miteinander vertrugen und gelegentlich auch der eine oder andere Konsul diese Streitigkeiten zu nutzen suchte. Manchmal kam es zu bürgerkriegsähnlichen Zuständen, so daß die Konsuln gezwungen waren, ihre Regierungen um Schutz durch Kriegsschiffe zu bitten. 1872 zeigte die Dampfkorvette NYMPHE zum ersten Mal die deutsche Kriegsflagge bei den Samoa-Inseln.

Die Karolinen, nördlich des Äquators gelegen, waren schon im 17. Jahrhundert spanischer Kolonialbesitz gewesen, doch hatten sich die Spanier lange Zeit nicht mehr um die Inseln ge-

kümmert. Deutsch-britische Verhandlungen im April 1885 anerkannten die Karolinen als zur deutschen Interessensphäre gehörig; denn beide Vertragspartner betrachteten die Inseln als »herrenlos«. Im August 1885 erschien das deutsche Kanonenboot *ILTIS* vor der großen Karolineninsel Yap, um sie unter deutschen Schutz zu stellen; am 24. August wurde die deutsche Flagge geheißt. Die Aktion rief in Spanien große Entrüstung hervor, und in Berlin sah man ein, daß es so nicht ging. Bismarck, der diplomatisch nicht unerfahren war, bestand jedoch auf einem Schiedsspruch, den der Papst fällen sollte. Wie nicht anders zu erwarten, bestätigte Leo XIII. die älteren spanischen Rechte. Die Spanier freuten sich darüber und räumten den Deutschen gern die Niederlassungsfreiheit auf den Karolinen ein; außerdem gestatteten sie dem Deutschen Reich die Anlage einer Marinestation. Erst 1899, 14 Jahre später, konnte Deutschland die Karolinen und die Marianen für 25 Millionen Peseten käuflich erwerben; ausgenommen nur die Insel Guam, die die Vereinigten Staaten 1898 als Kriegsbeute von Spanien gewonnen hatten.

Als das 20. Jahrhundert begann, standen alle Südsee-Inseln unter der Herrschaft oder dem Schutz der Kolonialmächte, deren Zivilisation die Lebensweise der Eingeborenen stark veränderte. Viele von ihnen wurden von den Krankheiten der Weißen hinweggerafft, da den Insularen die Abwehrkräfte fehlten. Die Bevölkerungsverluste, die dadurch auf manchen Inseln entstanden, sind inzwischen durch die Einwanderung aus asiatischen Ländern mehr als wettgemacht worden.

### *Kapitän Meyer verliert das VollschiFF VICTORIA*

Nach diesen Abschweifungen zurück zu unserem Kapitän Meyer, der viele Reisen in die Südsee gemacht hat, so daß ihm die Inselwelt wohl vertraut war. Er kannte die Gefahren der Südsee und die dort herrschenden »Usancen«; er galt als tüchtiger Kapitän, und seine Reeder hatten Vertrauen zu ihm. Sieben Jahre, von 1866 bis 1873, führte er das VollschiFF *VICTORIA*, das zu den besten Schiffen der Godeffroy-Flotte zählte. Im März 1869 wetterte er mit diesem Schiff einen schweren Südsee-Orkan zwischen den Tonga- und den Cook-Inseln ab, ohne daß Schiff und Mannschaft ernstlichen Schaden nahmen. Im selben Jahr machte er die Reise von Apia nach dem Englischen Kanal via Kap Horn in 91 Tagen, und das war wesentlich besser als der Mittelwert von 117 Tagen, den die Deutsche Seewarte errechnet hatte. Zwei Jahre später brauchte Kapitän Meyer für die gleiche Reise nur 82 Tage; letzteres ist die beste Zeit für diese Strecke, die von der Deutschen Seewarte bis 1896 registriert wurde.

Die Rundreise, die Kapitän Meyer 1868/69 machte, hatte mit der Beförderung von 150 Auswanderern von Hamburg nach Adelaide begonnen. Über die Reise berichtete der Kapitän ausführlich an die »Norddeutsche Seewarte« und brachte aufgrund seiner vielen Erfahrungen in den hohen südlichen Breiten gute Ratschläge zu Papier, die später von der Seewarte zum Nutzen anderer Schiffsführer veröffentlicht wurden. Die *VICTORIA* hatte auf jener Reise die Strecke vom Englischen Kanal bis Port Adelaide in nur 75 Tagen zurückgelegt. Im südlichen Indischen Ozean wurde sie zwischen den Breitenparallelen von 48° und 50<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° Süd ostwärts gesteuert, wo es nicht nur sehr stürmisch war, sondern auch viel Nebel gab, so daß treibende Eisberge für die Schiffsleitung zum Alptraum wurden.

Kapitän Meyers Leben hatte um 1870/71 den Zenit erreicht; in seinem Seemannsberuf war er erfolgreich und angesehen, daheim in Hamburg wuchs eine stattliche Kinderschar unter der Obhut seiner Frau heran. Doch plötzlich schlug das Schicksal zu: Am 11. Oktober 1872 starb seine Frau im Alter von 42 Jahren und hinterließ sieben unmündige Kinder. Da Kapitän Meyer 1871/72 mit seinem Schiff von November bis Januar in Hamburg gewesen war, liegt die Vermutung nahe, daß seine Frau im Kindbett gestorben ist. Erst sechs Wochen später, als die *VICTORIA* Ende November in Hamburg eintraf, erhielt Kapitän Meyer die traurige Nachricht vom Tode seiner Frau. Er konnte nur noch das Grab besuchen und mußte sich um die Unterbrin-

gung seiner sieben Kinder kümmern. Kummer und Sorgen begleiteten ihn, als er im Januar 1873 mit seinem Vollschiff VICTORIA die nächste Reise nach der Südsee antrat.

Auf der Heimreise von Apia, genau ein Jahr nach dem Tode seiner Ehefrau, wurde Kapitän Meyer von dem nächsten Schicksalsschlag getroffen. Am 10. Oktober 1873 strandete die VICTORIA bei Boulogne an der französischen Kanalküste und war schon am nächsten Tag ein vollständiges Wrack. Von der Ladung des Schiffes wurden nur 156 Ballen Baumwolle geborgen; die übrigen Ballen und die gesamte Kopra wurden fortgeschwemmt. Glücklicherweise konnte die Besatzung vollzählig gerettet werden.

Ohne sein Schiff nach Hamburg zu kommen, muß Kapitän Meyer schwer bedrückt haben. Wie mag ihn sein Chef im Comptoir am Alten Wandrahm empfangen haben? Es ist heute nicht mehr festzustellen, wie es zu der Strandung kam; die Zeitungen meldeten nur die nackten Tatsachen. Amtliche Untersuchungen von Seeunfällen gab es zu der Zeit noch nicht im Deutschen Reich; ein entsprechendes Gesetz wurde erst 1877 erlassen. Anscheinend haben die Godeffroys ihrem langgedienten Kapitän, der damals 54 Jahre alt war, kein schweres Verschulden an dem Verlust der VICTORIA angelastet. Jedenfalls haben sie den unglücklichen Mann nicht fallenlassen, sondern ihm 1875 ihre fast neue Bark ELISABETH anvertraut. Er hat sie noch vier Jahre führen können, bis der Tod ihn zwang, dem Steuermann das Kommando zu überlassen.

### *Kapitän Meyer übernimmt die Bark ELISABETH*

Die Bark ELISABETH war 1872/73 in Västervik an der Ostküste Schwedens aus Eichen- und Föhrenholz gebaut worden und hatte beim Stapellauf den Namen OSCAR II. erhalten, nach dem schwedischen König, der 1872 den Thron bestiegen hatte. Im Frühjahr 1873 übernahm die Firma Godeffroy die Bark von der Werft und ließ sie nach Hamburg segeln. Dort erhielt sie im Mai den Namen ELISABETH und wurde nach den deutschen Bestimmungen vermessen, siehe den Meßbrief auf S. 75. ELISABETHs Raumgehalt betrug brutto 583 und netto 554 Registertonnen. Eine Vorstellung vom Aussehen der Bark ELISABETH vermittelt das in Bremerhaven liegende Museumsschiff SEUTE DEERN, das ihr in Rumpf und Rigg ähnlich sieht, wenn es auch ein wenig größer ist und rund 150 t = 20 % mehr laden konnte. Die normale Besatzung der ELISABETH war 16 bis 17 Mann stark, den Kapitän eingerechnet. Eine Mannschaftsliste vom März 1874 zeigt folgende Zusammensetzung: 2 Steuerleute, 4 Matrosen, 3 Jungen sowie je einen Koch, Zimmermann, Segelmacher, Leichtmatrosen, Küper, Kajütsjungen und Volontär. Ob der Volontär Seemann oder Südseekaufmann werden wollte, ist aus der Mannschaftsliste nicht zu ersehen.

Als Neubau wurde die ELISABETH von einem Kapitän namens Wiencke geführt, der mit der Bark zwei Reisen nach der Südsee und zurück machte. Die erste endete in Hamburg, die zweite in Marseille, wo das Schiff Ende April 1875 eintraf. Am 1. Mai übernahm Kapitän Joachim Meyer das Kommando. Innerhalb von einer Woche wurde die Kopra-Ladung gelöscht; dann holte man die Bark ins Schwimmdock, um die Kupferhaut ihres Rumpfes ausbessern zu lassen. 21 Zimmerleute gingen an die Arbeit; der Kapitän drängte, um sobald wie möglich wieder auslaufen zu können. Die Mannschaft wurde zum Teil erneuert; zwei Südsee-Insulanern, die man für die Heimreise nach Marseille gebraucht hatte, war gekündigt worden. Im Journal hieß das: »Beide Natives wurden die Monat aufgesagt.« Man fragt sich, was die beiden wohl in Marseille gemacht haben.

In Ballast nach Sydney bestimmt, verließ die ELISABETH den Hafen am 12. Mai. Nach Ankunft in Sydney wurde gemischte Ladung für die Tonga- und Samoa-Inseln gesammelt. Zum Schluß kamen 25 Pferde und 25 Hammel an Bord; wahrscheinlich wurden sie an Deck in rasch gezimmerten Boxen untergebracht. Am Morgen des 18. November 1875 ging Kapitän Meyer in See, nach Tongatabu bestimmt, dem südlichsten Atoll der Tonga-Inseln. Nach Ankunft

Formular A.  
(Für Segelschiffe mit Deck.)

# Deutsches Reich.



*N<sup>o</sup> 126*

## Schiffs-Messbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, dass das Segelschiff, mit Namen *Elisabeth* und mit dem Unterscheidungs-Signal *R.D.N.F.*, unter *deutscher* Flagge, welches seinen Heimathshafen in *Hamburg* hat und vom Schiffer *Joh. Mindeke* geführt wird, auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt Seite 270) nach dem **vollständigen Verfahren** vermessen worden ist.

Das Schiff ist von *C. F. Friedell & Pons* zu *Westerwilde* im Jahre *1873* erbaut worden. Das Hauptbaumaterial besteht aus *Holz*. Ueber dem Vermessungs-Deck befindet sich *kein* Deck. Auf dem obersten Deck sind *zwei* Aufbauten angebracht. Die Form des Hecks ist *platt*. Der äussere Schiffsboden ist *mit gelbem Metallbeschlagen*. Das Schiff hat *drei* Masten und ist als *Bark* getakelt.

Die **Länge** des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Buggsprit bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck beträgt . . . . . *46,06* Meter.

Die **grösste Breite** des Schiffes zwischen den Aussenflächen der Ansenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer beträgt . . . . . *9,20* „

Die **Tiefe** des Schiffsraumes zwischen der Oberkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Binnenbords-Bekleidung neben dem Kiel im mittelsten Querschnitt beträgt . . . . . *5,21* „

dort brachte man zuerst die Pferde an Land, die die Seereise über eine Distanz von mehr als 2000 sm gut überstanden hatten. In den folgenden Tagen wurde die für Tongatabu bestimmte Ladung gelöscht.

Am 8. Dezember wehte der Wind stürmisch über die Reede von Tongatabu. Um mit seinem Schiff nicht ins Treiben zu geraten, ließ Kapitän Meyer den zweiten Anker fallen und machte eine starke Trosse auf dem Hamburger Vollschiff LAMMERSHAGEN fest. Das eiserne Vollschiff, das der Sloman-Reederei gehörte, hatte Auswanderer nach Neuseeland gebracht, bevor es in der Südsee Kopra lud. Die Ladeplätze der Tonga-Inseln wurden von vielen deutschen Segelschiffen angelaufen, die dort vor allem Kopra übernahmen.

Die Firma Godeffroy hatte schon 1869 mit der einflußreichen Mission der Methodisten-Kirche (Tongan Wesleyan Mission) vereinbart, daß die Missionare den Insulanern empfehlen sollten, ihre Produkte an die Hamburger Firma zu verkaufen, die dadurch eine Art Monopolstellung für die Ausfuhr der Tonga-Inseln erhielt. Jedenfalls war die Tonga-Gruppe in den 1870er Jahren der wichtigste und zuverlässigste Kopralieferant der Firma Godeffroy.

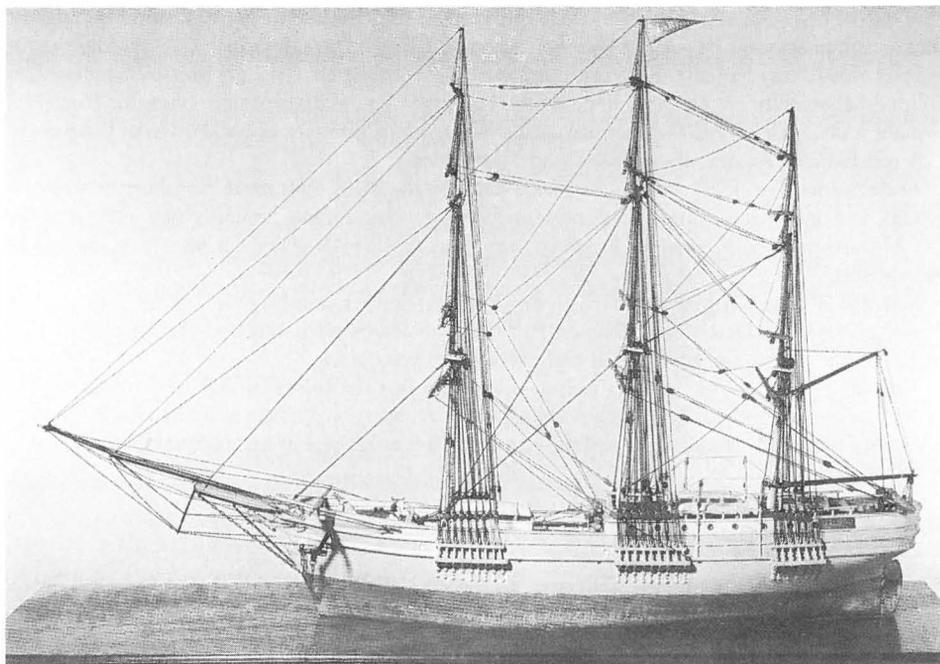
Der einheimische Herrscher auf den Tonga-Inseln, König George Tupou I., der von 1845 bis 1893 regierte, war den Deutschen wohlgesonnen. Er schloß 1876 mit dem Kommandanten der deutschen Dampfkorvette HERTHA einen Freundschaftsvertrag, der dem Deutschen Reich unter anderem gestattete, auf der Insel Vavau eine Kohlenstation einzurichten.

Von König George I. hat die auf S. 69 erwähnte Naturforscherin Amalie Dietrich in einem ihrer Briefe berichtet, nachdem sie im Januar 1872 mit dem Schoner UPOLU vor Tongatabu eingetroffen war und den König zusammen mit dem Kapitän besucht hatte. Sie schilderte den König als einen Mann in den sechziger Jahren, mit sehr heller Haut, der den deutschen Kaiser als seinen Freund bezeichnete; mit Stolz zeigte er den »Roten Adlerorden«, den ihm sein »Freund« verliehen hatte. Amalie Dietrich erfuhr außerdem, daß der Tonga-König 1838, als er nur Häuptling einer Insel war und Tahofa-nao hieß, von den Wesleyanischen Missionaren getauft wurde und bei der Gelegenheit den Namen George erhielt. Als König habe er viel erreicht, schrieb Amalie Dietrich, auf Tongatabu und besonders in der Hauptstadt Nukualofa sähe alles sehr ordentlich aus. Dagegen berichtete der Kommandant der deutschen Korvette HERTHA, als er Tongatabu 18 Jahre später besuchte, von einigen Mängeln an den Schiffahrtseinrichtungen und Seezeichen. Nachdem die ELISABETH im Dezember 1875 in Tongatabu eine Teilladung Kopra in Säcken erhalten hatte, segelte sie nach dem 600 sm entfernten Apia und war eine Woche unterwegs. Außer zwei Pferden waren noch die Hammel an Bord, von denen jedoch nur 18 Stück Apia erreichten, insgesamt 7 waren seit der Abfahrt von Sydney verendet. Nach dem Löschen der Restladung lud die ELISABETH auch in Apia Kopra, die zum Teil vom Godeffroy-Schoner SAMOA übernommen wurde. Ende Januar ging es dann wieder nach den Tonga-Inseln, um die Ladung zu »kompletieren«. Mit insgesamt 1 326 607 Pfund Kopra an Bord trat die ELISABETH schließlich die Rückreise nach Marseille an. Kapitän Meyer nahm den Weg um Kap Horn und brauchte 106 Tage bis Gibraltar, 10 Tage später war die ELISABETH in Marseille.

### *Mit der ELISABETH nach Tahiti und zurück*

Etwa einen Monat lang lag die Bark in Marseille, das für sie den Heimathafen ersetzen mußte. Die Ladung wurde gelöscht, es wurden 120 t Ballast genommen, und dann wurde im Dock wieder der Kupferbeschlag ausgebessert. Proviant kam an Bord, dazu 15 t Trinkwasser und 12 t Kohle. Die Besatzung wurde ergänzt; das Schiff ging mit insgesamt 16 Mann auf die Reise, den Kapitän eingerechnet.

Die ELISABETH sollte dieses Mal von Marseille direkt nach Tahiti segeln; als Ladung erhielt sie lediglich 400 Kisten Likör, den wohl die Franzosen auf Tahiti trinken sollten. Als die Bark Ende Juli aus dem Hafen geschleppt wurde, betrug ihr Tiefgang nur 10' 2" vorn und 11' 3" achtern.



*Das Godeffroysche Vollschiff LA ROCHELLE. 738 NRT, mit dem der Reeder 1863 die Naturforscherin Amalie Dietrich nach Australien schickte. (Museum für Hamburgische Geschichte)*

So leicht beladen, lief das Schiff gut; im Journal sind nicht selten Etmale von über 200 sm vermerkt, das Maximum waren 234 sm. Der in Marseille angemusterte Koch Scharp erwies sich als völlig »unfähig im Kochen« und wurde zwei Wochen nach Abfahrt zum Decksjungen degradiert, ein Matrose aus Königsberg zum Kochen kommandiert. Im Südatlantik auf 40° Breite fiel beim Festmachen der leichten Segel der norwegische Schiffsjunge Thorn Bendsen vom Außenklüverbaum über Bord. Der Wind wehte zu der Zeit mit zunehmender Stärke aus SSO, und Regenböen behinderten die Sicht. Kapitän Meyer wendete das Schiff und segelte zurück, aber man fand weder den Jungen noch die Rettungsboje.

Im Indischen Ozean wählte Kapitän Meyer den Weg ziemlich weit südlich, blieb aber nördlich der Kerguelen. Auf 47° Breite geriet ELISABETH südlich von Australien in schwere westliche Stürme; man lenzte vor Untermarssegeln und Fock. Bei dem anhaltend stürmischen Wetter verlor die Bark einen Teil ihres Kupferbeschlages. Regen und Nebel südlich von Neuseeland veranlaßten Kapitän Meyer am 30. Oktober zum Beidrehen, weil er sich in der Nähe der Snare Rocks wähnte. Am nächsten Tag sah man die Klippen in 6 sm Abstand. Der 180. Längengrad wurde in der Breite von 47° geschnitten. Kapitän Meyer steuerte noch weiter ostwärts bis etwa 150° W, dann erst ging er auf nördlichen Kurs. Im Journal ist vermerkt, daß man am 25. November die einsame Insel Oparo sichtete, die auf 28° S und 144° W liegt und heute Rapa genannt wird; nicht zu verwechseln mit Rapu-Nui, dem polynesischen Namen der Oster-Insel.

Es wurde Dezember, bevor die ELISABETH die Reede von Papeete erreichte, 135 Tage nach Abfahrt von Marseille. Gleich nach Ankunft bemühte sich der Kapitän um die Reparatur des Kupferbeschlages. Eile tat not im Hinblick auf die gefürchteten Teredowürmer, die in den tropischen Gewässern leben und sich gern in die ungeschützten Planken eines hölzernen Schiffes bohren. Etwa 200 neue Kupferplatten waren anzubringen; unter Wasser brauchte man Tau-

cher dafür, oberhalb der Wasserlinie des noch leeren Schiffes machte es der Zimmermann. Ende Dezember war die Reparatur beendet, so daß die ELISABETH ab Januar 1877 als Lagerschiff auf der Reede von Papeete zur Verfügung stand, eine Aufgabe, die sie 9 Monate lang erfüllen sollte. Während dieser Zeit sammelte sie die Ladungen von Südseeschönern verschiedener Nationalität und gab sie bei Gelegenheit an heimreisende Schiffe ab; es handelte sich hauptsächlich um Guano, Kopra, Baumwolle und Perlschalen.

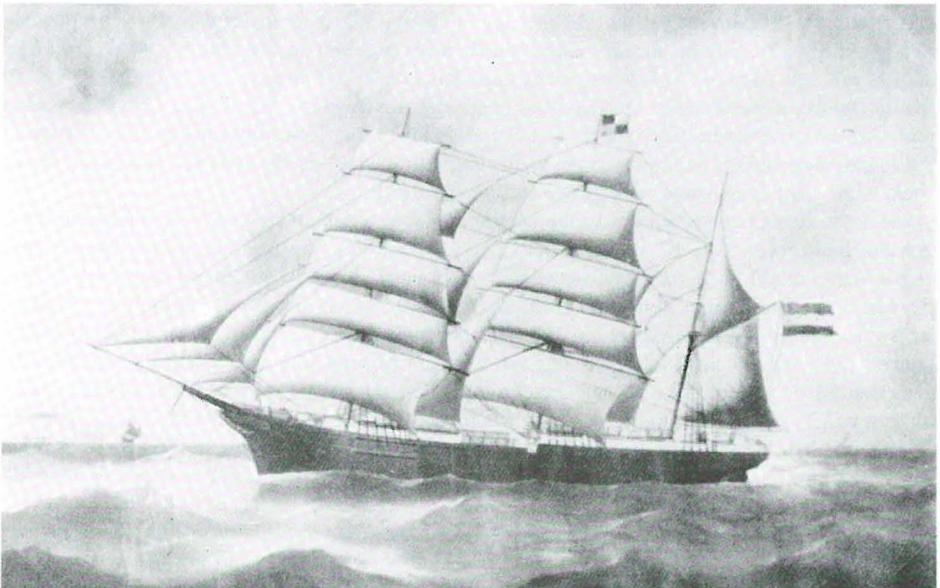
Ende September 1877 wurde die ELISABETH für die Heimreise nach Hamburg seeklar gemacht, mit einer gemischten Ladung von Südseeprodukten, die sie auf einen Tiefgang von 14' 3" vorn und 15' 5" achtern brachte; damit war die Tragfähigkeit des Schiffes nicht restlos ausgenutzt.

Vor der Abfahrt entließ der Kapitän den Zweiten Steuermann Engelke aus nicht genannten Gründen und musterte den Matrosen P. Möller als Zweiten. Letzterer hatte das Glück, auf der nächsten Reise der ELISABETH noch weiter zu avancieren.

Kapitän Meyer nahm, wie bei Reisen von Tahiti fast selbstverständlich, den Weg um Kap Horn, das sein Schiff 35 Tage nach Abfahrt passierte. Weitere 62 Tage brauchte die ELISABETH bis zum Englischen Kanal, und Anfang Januar 1878 erreichte sie ihren Heimathafen Hamburg.

### *Mit Auswanderern nach Australien*

Nachdem die Kopralladung gelöscht war, wurde die ELISABETH gründlich überholt und für die Aufnahme von Auswanderern hergerichtet. Die Bark sollte, bevor sie wieder in die Südsee ging, eine Ladung von Zwischendeckspassagieren in Südaustralien absetzen. Es wurden also im Zwischendeck Kojen aufgestellt, während man in den Unterraum Mauersteine als Ballastladung staute. Schließlich wurden große Mengen Proviant angeliefert und eine erhebliche Zahl zusätzlicher Wasserfässer. Für den Bedarf der Besatzung war das Schiff normalerweise mit 14 Wasserfässern ausgerüstet.



*Die Bremer Bark EDUARD, 602 NRT, brachte 1878 gemeinsam mit der ELISABETH eine Transportgruppe von 437 Auswanderern nach Südaustralien. (Aus Szymanski: Deutsche Segelschiffe)*

Die Einwanderung nach Australien, dessen Provinzen damals den Status von selbstverwalteten Kolonien hatten, wurde von den Kolonialregierungen gefördert, indem sie die Passagekosten ganz oder teilweise übernahmen. Damit verbunden waren Bedingungen nicht nur für die Auswahl der Einwanderer, sondern auch für ihre Unterbringung und Betreuung auf dem Schiff. Zuständig war in diesem Fall der »Agent-General«, der die Kolonialregierung von Südaustralien in London vertrat. Seine Richtlinien mußten von den Reedern und Expedienten sorgfältig beachtet werden. Die Reederei J.C. Godeffroy & Sohn, die viel Erfahrung mit der Beförderung von Auswanderern hatte, bediente sich des Hamburger Expedienten August Bolten Wm. Miller's Nachfolger, einer angesehenen Firma, die noch heute im Schiffsmaklergeschäft tätig ist.

Bis zum Februar 1978 hatte August Bolten mehr als 400 Auswanderer für Südaustralien geworben, die er nicht alle auf der Bark ELISABETH unterbringen konnte, so daß er zusätzlich die Bremer Bark EDUARD chartern mußte. Beide Segler verließen Hamburg am 26. Februar, ELISABETH mit 234 und EDUARD mit 203 Passagieren. Die Fahrgäste der ELISABETH kamen aus allen Teilen Deutschlands; sehr viele stammten aus Pommern und Posen, einige hatten polnische Namen. 90 Kinder unter 10 Jahren gehörten zu den Passagieren der ELISABETH, und 11 von ihnen waren weniger als ein Jahr alt. In der Gesamtzahl von 234 Passagieren sind die Kinder mitgezählt.

ELISABETH verließ den Hamburger Hafen morgens um acht Uhr im Tau des Schleppers M. PÖPELAU, die Bark EDUARD folgte kurz danach mit dem Schlepper MAGNAT. Das Wetter war an jenem Februarmorgen regnerisch mit frischem SW-Wind. Nachmittags ankerte ELISABETH bei Otterndorf, ging abends nochmal ankerauf, mußte aber um 23 Uhr bei Cuxhaven den Anker wieder fallenlassen. EDUARD war ebenfalls zu Anker gegangen; bei dem westlichen Wind konnte man nicht in See gehen.

Am nächsten Morgen hatte der Wind nach SSW zurückgedreht; Kapitän Meyer nutzte die Chance und ließ sich von seinem Schlepper seewärts tauen. Um 10<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr setzte er den Lotsen bei der Lotsengalot ab, und um 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr passierte die ELISABETH das äußerste Leuchtschiff. Bei trüber Luft und SSW-Wind begann die lange Reise, von der Kapitän Meyer nicht zurückkommen sollte.

Die Bark EDUARD ging erst einen Tag später in See und segelte nördlich um Schottland. Durch den längeren Weg verlor das Bremer Schiff etliche Tage, die es bis Australien nicht wieder aufholen konnte. ELISABETH gewann das Rennen mit 7 Tagen Vorsprung. Doch konnte sich Kapitän Meyer dieses Erfolgs nicht freuen, weil auf seinem Schiff die vielen Kinder im Zwischendeck von einer Masernepidemie heimgesucht wurden, die zu Todesfällen führte und zur Quarantäne im Ankerhafenschiff.

Am 12. März hatte die ELISABETH den offenen Atlantik bei Lizard Head erreicht, und aus dem Journal geht hervor, daß alle Passagiere gesund waren, und das Schiff »erwünscht dicht«. Zwei Monate später stand die Bark weit südlich des Kaps der Guten Hoffnung, und auch an diesem Tag vermerkt das Journal wie üblich: »Alle Passagiere wohl«. Kapitän Meyer ließ sein Schiff zwischen 44° und 45° Südbreite nach Osten steuern. Es war Winterzeit auf der Südhalbkugel; das rauhe Wetter und die Nässe an Bord machten den Passagieren zu schaffen. Unter den Kindern brachen die Masern aus, gegen die der Schiffsarzt unter den gegebenen Umständen ziemlich machtlos war. Das erste Kind starb am 24. Mai; Kapitän Meyer schrieb ins Journal: »Gestern den 24ten Mai 1878 abends um elfeinhalb Uhr auf 43° 50' S, 68° 52' O starb Johanna Wilhelmine Krepel, geboren am 6. Juli 1877. Die Eltern August Krepel (Arbeiter aus Koppenow) und Caroline, geb. Janeke, evangelischer Confession, sind Passagiere am Schiff. Der Arzt war beim Sterben zugegen und zeigte es mir an.« Der Arzt fügte der Eintragung hinzu: »Ich sah das Kind vor und nach dem Tode, es starb an Bronchitis capillare und Masern.«

Und so ging es in den nächsten drei Wochen weiter; es starben noch fünf Kinder, alle weniger als zwei Jahre alt. Im Sterberegister des Schiffsjournals wird die Reihe der gestorbenen Kinder unterbrochen durch die Eintragung, daß der Schiffsmann Joseph Buchholz, 18 Jahre

alt, am 7. Juni beim Reffen des Groß-Obermarssegels über Bord fiel und nicht wiedergefunden wurde, obgleich der Kapitän ein Boot hatte aussetzen lassen. Im Journal ist vermerkt, daß der Vater des jungen Mannes Kaufmann inurtscheid bei Aachen war. Während dieser traurigen Wochen im südlichen Indischen Ozean wurden auf der ELISABETH zwei lebende und ein totes Kind geboren.

Am 11. Juni ankerte die ELISABETH auf der Reede von Port Adelaide, 104 Tage nach dem Verlassen der Elbe, was einer durchschnittlichen Reisedauer entsprach. Wie Kapitän Meyer befürchtet hatte, erhielt sein Schiff keine Verkehrserlaubnis mit dem Land. Am nächsten Tag wurde offiziell die Quarantäne erklärt; acht kranke Kinder und der Schiffsarzt wurden auf die schwimmende Quarantänestation verbracht. Am selben Abend starb noch ein Kind auf der ELISABETH, dessen Leiche am folgenden Tag im Meer versenkt wurde. Am 15. Juni brachte man weitere kranke Kinder mit ihren Müttern auf das Quarantäneschiff.

Zwei Wochen verlor die ELISABETH durch die Quarantäne. Während dieser Zeit traf am 18. Juni die Bark EDUARD ein und konnte ihre Passagiere ohne Verzögerung landen. ELISABETHs Freigabe wurde von der Quarantäne-Commission erst am 26. Juni beschlossen. Am nächsten Tag verholte die Bark in den Hafen und machte am Pier fest. Die Passagiere wurden zum größten Teil am Sonnabend, dem 29. Juni, mitsamt ihrem Gepäck gelandet. Wegen der Todesfälle und der Quarantäne war es insgesamt eine schlechte Reise gewesen, bedrückend besonders für Kapitän Meyer, der ja letztendlich für alles verantwortlich zeichnete, obgleich er seemännisch nichts vesäumt hatte.

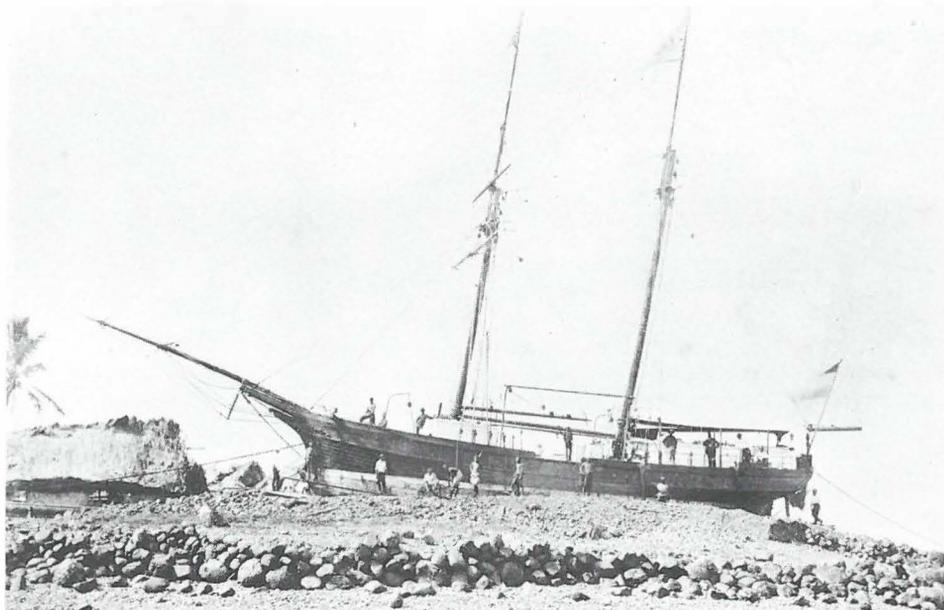
Die vorstehenden Angaben über die Auswanderer auf der ELISABETH sind dem Journal des Schiffes entnommen. Die Archive in Adelaide lieferten dazu noch folgende Informationen: Die Behörden in Adelaide erwarteten die Ankunft der Bark nicht vor dem 28. Mai, das heißt, sie rechneten mit einer Reisedauer von mindestens 11 Wochen vom Englischen Kanal ab.

Wie schon gesagt, wurde die Einwanderung nach Australien von der Kolonialverwaltung gefördert. Die ELISABETH betreffend, geht aus dem Amtsblatt für Südaustralien hervor, daß »Free Passages« für 174½ Personen abgerechnet wurden, wobei Kinder unter 12 Jahren als »halbe Personen« und Säuglinge gar nicht gezählt wurden. Ferner waren auf der ELISABETH vier »Colonial Assisted Passage Holders«, die vermutlich nur einen Zuschuß zum Passagepreis erhielten, und fünf Zwischendeckspassagiere, die ihre Passage selbst bezahlt hatten, schätzungsweise etwa 300 Mark pro Kopf. Sie reisten im Familienverband mit und hatten wahrscheinlich das Höchstalter von 50 Jahren überschritten, so daß die Kolonialverwaltung kein Interesse mehr an ihnen hatte.

In Adelaide wurde in der Zeitung bekanntgegeben, daß Interessenten die Einwanderer von der ELISABETH an Bord oder im »Immigration Office« für ein Arbeitsverhältnis dinge könnten. Ausgenommen waren die ledigen Frauen und Mädchen, die sehr gesucht waren; sie wurden ausschließlich von dem »Servants' Home« in der Fleet Street vermittelt, in dem man sie zunächst unterbrachte. Man sieht daraus, daß die Verwaltung um geordnete Verhältnisse bemüht war. Eine Zeitungsnotiz besagte, daß einige ledige Männer, die mit der ELISABETH gekommen waren, bereits Arbeit für 2½ shillings pro Tag angenommen hätten. Das entsprach etwa 60 bis 70 Mark im Monat; wahrscheinlich handelte es sich um Farmarbeit mit freier Station. Einige Ehepaare von der ELISABETH hatten sich gemeinsam für den doppelten Betrag verdungen.

## *Nochmal in die Südsee*

Nach der Landung der Passagiere lief der Schiffsbetrieb auf der ELISABETH wieder in normalen Bahnen. Die Mannschaft gab die gebrochene Fockrah an Deck, und der Zimmermann machte eine neue. Die überzähligen Wasserfässer, die man wegen der vielen Passagiere gebraucht hat-



*Ein Hamburger Südseeschoner der 1870er Jahre, Rabschoner LEVUKA, 76 NRT, von Wachsmuth & Krogmann. (Slg. Dr. Jürgen Meyer)*

te, wurden an Land gegeben, ebenso der überschüssige Proviant. Von der Bark EDUARD übernahm Kapitän Meyer noch einige Fässer Mehl und Brot, bevor das Bremer Schiff am 12. Juli nach Tahiti auslief.

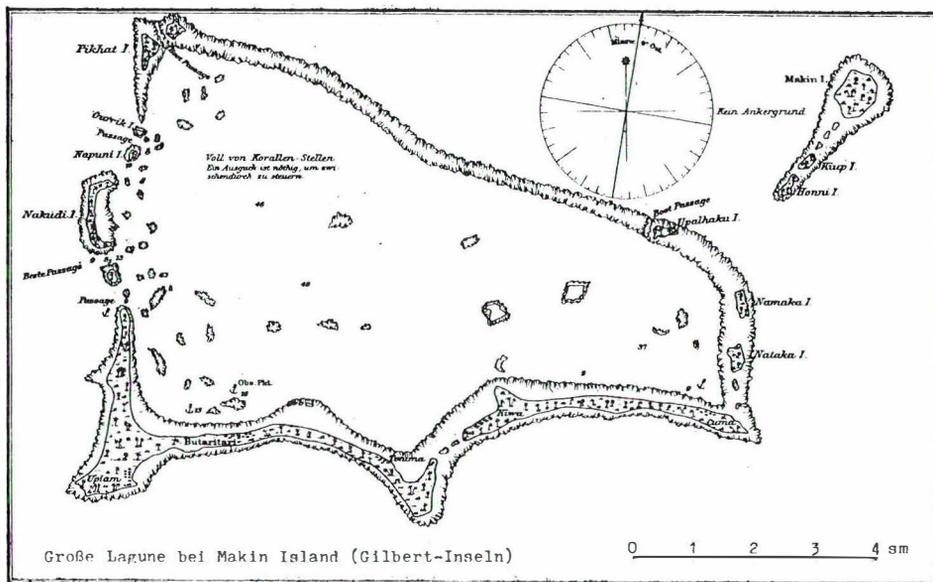
ELISABETH nahm als Ladung für Sydney 1000 Sack Weizen, 500 Sack Mehl und 37 Kisten Stückgut an Bord. Im Journal ist festgehalten, daß in Adelaide zwei Jungmänner desertierten und der Koch abgemustert wurde. Für einen Matrosen namens Rasmussen, den Kapitän Meyer in Adelaide anheuerte, mußte er eine Monatssteuer von fünf Pfund Sterling bewilligen; das war wesentlich mehr als Matrosen in europäischen Häfen kosteten.

Am 13. Juli wurde ELISABETH segelfertig auf Adelaide-Reede geschleppt, mußte jedoch noch eine Woche wegen widriger Winde auf der Reede liegenbleiben. Dann aber ging es flott nach Sydney, wo die Ladung von Adelaide in wenigen Tagen gelöscht wurde.

Es folgten drei Wochen Wartezeit in Sydney, währenddessen die Mannschaft am Schiff arbeitete. Ende August löschte man die Mauersteine, die noch als Ballastladung im Schiff lagen, und nahm stattdessen 127 tons Kohle an Bord, damit das Schiff nicht kenterte.

In Sydney mußte Kapitän Meyer seinen erfahrenen Ersten Steuermann Olesen abgeben, weil der die Führung des Schoners UPOLU übernehmen sollte. Als Ersatz rückte der Zweite Steuermann P. Möller zum Ersten auf, und der Segelmacher wurde zum Zweiten befördert. Für den alternden Kapitän bedeutete dieser Wechsel zusätzliche Belastungen, besonders auf See, weil der Segelmacher im Wachdienst unerfahren war.

Die UPOLU, auf der Steuermann Olesen Kapitän wurde, war einer der Godeffroyschen Schoner, die als Zubringer im Verkehr zwischen den Inseln gebraucht wurden. Kopra von den kleinen Inseln nach den Ladeplätzen der größeren Schiffe zu bringen, war ihre Hauptaufgabe; daneben dienten sie der Versorgung der firmeneigenen Außenstationen mit allem, was die Leute brauchten. Anfang 1878 besaßen J.C. Godeffroy & Sohn noch ein gutes halbes Dutzend solcher Schoner von 100 bis 200 t Tragfähigkeit; sie alle wurden im April jenes Jahres auf die Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft (s.S. XX) übertragen, ohne daß sich an ih-



Große Lagune bei Makin Island (Gilbert Inseln). (Aus: Annalen der Hydrographie 1888)

rer Verwendung etwas änderte. Die Schoner waren teilweise mit Insulanern bemannt, doch Kapitän und Steuermann, oft auch ein oder zwei Matrosen, waren Deutsche. Allerdings hatten die Kapitäne manchmal kein vollgütiges Schifferpatent, sondern nur ein Zeugnis vom deutschen Konsul in Apia, das besagte, daß der von zwei Kapitänen geprüfte Inhaber fähig wäre, kleine Schiffe in den Südseeegewässern zu führen.

ELISABETH war für eine Kohlenladung von Newcastle NSW nach Auckland gechartert und wurde Anfang September nach dem nur 67 sm entfernten Ladehafen gesegelt oder geschleppt. Dort nahm sie in wenigen Tagen 768 t Kohle, 24 t Koks und 19 Sack Knochenmehl an Bord. Mit knapp 800 t Ladung war ihre Tragfähigkeit voll ausgenutzt. Zum Schluß kamen noch zwei Ehepaare als Passagiere an Bord, denen Kapitän Meyer, was das Wetter anbetraf, eine recht abwechslungsreiche Überfahrt bieten konnte. Insgesamt gesehen waren aber die Winde nicht ungünstig, so daß die ELISABETH Auckland in 13 Tagen erreichte. Am 27. September, einen Tag nach der Ankunft, wurde sie an die Pier geholt.

Vier Wochen lag die Bark in Auckland, löschte ihre Ladung und nahm 172 t Steinballast an Bord. Nachdem in Adelaide schon zwei Jungmänner desertiert waren, vermerkt das Journal in Auckland das Entweichen des Kajütsjungen H. Burmester.

Ende Oktober setzte die ELISABETH ihre Reise nach Apia fort. Außer dem Ballast und 14 Kolli Maschinenteilen hatte Kapitän Meyer noch 50 Schafe an Bord genommen; letztere wahrscheinlich auf eigene Rechnung, wie das bei Viehtransporten in der Südsee üblich war. Der Kapitän, der dann auch für das Futter der Tiere sorgen mußte, war als Viehhändler auf eigene Rechnung besonders bemüht, die Tiere lebend ans Ziel zu bringen. Bei Abgang von Auckland betrug der mittlere Tiefgang der ELISABETH nur  $9\frac{1}{2}$  Fuß. Die Zeitung in Auckland wußte nicht nur, daß die Bark nach Apia bestimmt war, sondern schrieb noch dazu: »We understand she will be loaded by Messrs. Godeffroy and Son with Island produce for Hamburg.« Demnach war die Firma Godeffroy auch in Neuseeland nicht unbekannt.

Apia bedeutete für die ELISABETH den Wendepunkt, an dem die Heimreise begann. Sie sollte an mehreren Ladeplätzen in der nördlichen Südsee Kopra laden, nachdem sie in Apia nur einige Stückgüter und 370 Holzplanken übernommen hatte.

Nach zweiwöchigem Aufenthalt verließ Kapitän Meyer die Reede von Apia und segelte nach Makin Island, der nördlichsten der Gilbert-Inseln. In der Lagune von Makin Island vor Anker liegend, lud die ELISABETH 224 615 Pfund Kopra, die zum Teil vom Land in Booten kam, zum Teil aber direkt vom Schoner UPOLU übernommen wurde.

Die Gilbert-Inseln und ihre Bewohner waren zu der Zeit noch unabhängig. Erst 1885 wurde die Inselgruppe durch ein zwischenstaatliches Abkommen als britische Interessensphäre anerkannt; 1892 wurde sie dem britischen Kolonialreich einverleibt.

In zwei Tagen versegelte die ELISABETH von Makin Island nach dem Jaluit-Atoll in der Marshall-Gruppe, wo sie am Neujahrstag des Jahres 1879 zu Anker ging.

Die Marshall-Inseln sind allesamt sehr niedrig und von Korallenriffen eingefaßt. Das Jaluit-Atoll wird von etwa 50 Inseln gebildet und hat einen größten Durchmesser von ungefähr 30 sm. Nicht lange bevor die ELISABETH Jaluit erreichte, war Seiner Majestät Kanonenboot ARIADNE dort gewesen. Der Kommandant des deutschen Kriegsschiffes hatte mit dem Häuptling von Jaluit einen Freundschaftsvertrag abgeschlossen und die Einrichtung einer Kohlenstation vereinbart. 1885, also sieben Jahre später, wurden die Marshall-Inseln deutsches Schutzgebiet. Die feierliche Flaggenhissung fand im Oktober statt, als das Kanonenboot NAUTILUS in der Lagune von Jaluit lag; sein Kommandant hatte mit den Häuptlingen die Schutzverträge abgeschlossen. Der Kaiserliche Kommissar traf erst im Februar 1886 auf Jaluit ein.

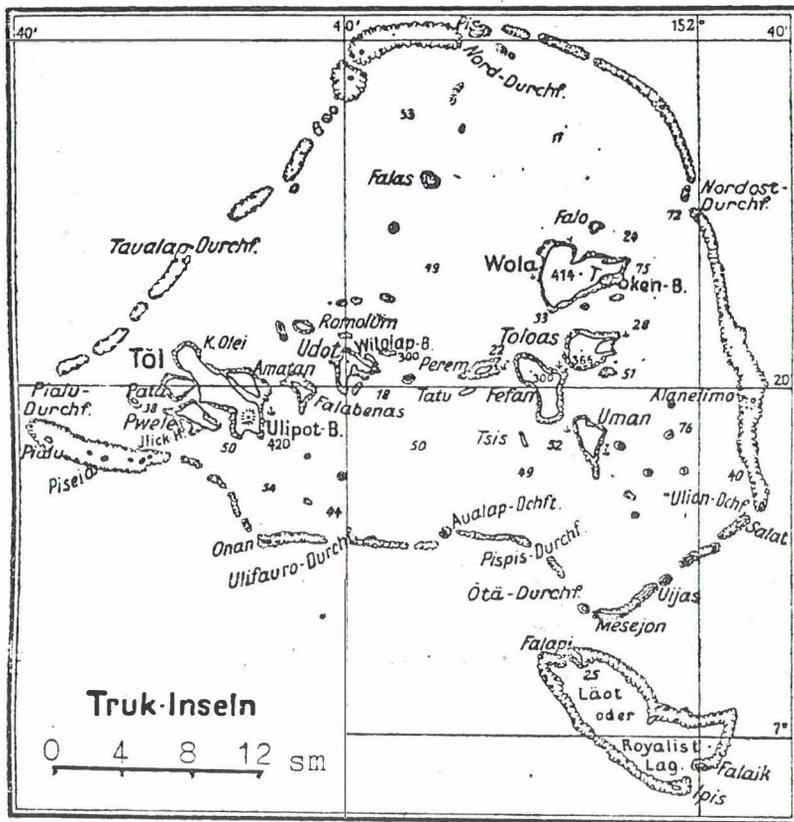
ELISABETH lag 1879 mehr als zwei Monate in der Lagune von Jaluit; denn die Kopra wurde nur kleckerweise angeliefert, vom Land und direkt vom Godeffroy-Schoner OLOSEGA. Im Journal ist vermerkt, daß während dieser Zeit Ballast gelöscht wurde, aber wahrscheinlich nicht die gesamte Menge. Geladen wurden 582 570 Pfund Kopra. Während die ELISABETH vor Jaluit lag, erkrankten mehrere Mannschaftsmitglieder, doch waren bei der Abfahrt alle wieder arbeitsfähig. Vielleicht waren die Erkrankungen durch schlechtes Trinkwasser verursacht worden. Proviant und Trinkwasser waren auf den Marshall-Inseln knapp und von mangelhafter Qualität; jede Lieferung bedurfte der Zustimmung der Häuptlinge. Im nautischen »Südsee-Handbuch« des Reichs-Marineamtes hieß es noch im Jahre 1913: »Die Häuptlinge haben immer noch große Macht.«

Von Jaluit segelte Kapitän Meyer mit dem Passat westwärts nach den Karolinen-Inseln, auf die immer noch die Spanier Besitzansprüche erhoben, obgleich von ihrer Herrschaft nicht viel mehr nachgeblieben war als ein paar verfallene Befestigungsanlagen. Einige Inseln der Karolinen haben felsigen Untergrund aus Basaltgestein und eine beträchtlich Höhe; die meisten aber sind niedrig und korallinisch. Die Hauptinsel Ponape ist mehr als 800 m hoch und hat einen Durchmesser von 16 sm.

Kapitän Meyer steuerte Ponape an, um Proviant zu kaufen. Als am 16. März der Lotse längsseit kam, schickte er ihn an Land, damit er bei der Godeffroy-Agentur den Proviant bestellen möge. ELISABETH blieb unter Segel und »stand vor der Küste an und ab«. Am nächsten Morgen sandte der Kapitän ein Boot mit vier Mann an Land. Es kam nachmittags zurück und brachte Proviant und »Erfrischungen«, aber nicht genug. Deshalb fuhr das Boot am nächsten Morgen erneut an die Küste und kehrte am Nachmittag des 19. März vollbeladen zurück. Nachdem alles an Bord geschafft und das Boot aufgeheißt war, segelte die ELISABETH weiter nach ihrem Ladeplatz bei den Truk-Inseln, den sie mit dem östlichen Passatwind in knapp 3 Tagen erreichte.

Die 20 Truk-Inseln oder -Inselchen gehören zu den West-Karolinen; sie sind hoch und felsig und werden von einem großen Gürtelriff umschlossen. ELISABETH erreichte die so gebildete Lagune am Mittag des 22. März durch die Südpassage. Es wurde 18 Uhr, bis die Bark am richtigen Platz vor Anker lag. In den ersten Tagen wurden dort die Stückgüter gelöscht, die man von den Inseln mitgebracht hatte; dann begannen die Ladungsarbeiten. Ein Teil der Kopra kam auch hier direkt vom Schoner, und zwar war es die TONGATABU.

Am 1. April wurden im Journal die ersten Krankheitsfälle unter der Mannschaft vermerkt; die Leute hatten Durchfall, und man führte das auf schlechtes Trinkwasser zurück. Die Krank-



Die Truk-Inseln. (Aus: Deutsches Kolonial-Lexikon)

heit griff um sich, zeitweise waren fünf Mann gleichzeitig krank. Trotzdem wurden die Ladungsarbeiten fortgesetzt, insgesamt lud die ELISABETH in der Lagune von Truk 487 987 Pfund Kopra und 36 597 Pfund Nüsse.\* Damit war die Bark vollbeladen; es waren 1 331 769 Pfund Kopra und Nüsse an Bord. In der Annahme, daß es sich um englische Pfunde handelte, betrug das Gesamtgewicht der Ladung ungefähr 600 t.

Obleich die Truk-Inseln aufgrund ihrer geographischen Situation für Schiffer und Händler durchaus attraktiv gewesen wären, hatten die Weißen die Inselgruppe bislang gemieden, so daß die Ankunft der ELISABETH im Jahre 1879 ein seltenes Ereignis war. Das mangelnde Interesse der Weißen an den Truk-Inseln war nicht nur durch das schlechte Trinkwasser bedingt, sondern auch durch den angeblichen Fremdenhaß der Eingeborenen. Tatsächlich aber lagen die Truk-Insulaner ständig im Streit untereinander, Insel gegen Insel, Dorf gegen Dorf, und die Fremden, die gelegentlich auftauchten, wurden unweigerlich in diese Kämpfe hineingezogen. Mr. Francis X. Hezel, der Direktor des mikronesischen Seminars auf Truk, hat 1973 in einer historischen Arbeit berichtet, daß 1838 und 1844 weiße Schiffsbesatzungen von großen Horden Eingeborener angegriffen worden seien, so daß sie sich mit Schußwaffen verteidigen mußten. Beide Male gab es Tote auf Seiten der Insulaner, und die Weißen hielten sich danach lange Zeit fern von Truk, auch die Missionare.

\* Im Journal steht »Carosja-Nüsse«, wahrscheinlich sind Steinnüsse gemeint, die im Englischen »corozonuts« genannt werden.

*Kapitän Meyers Reisen mit der Bark ELISABETH 1875–1879*

Jahr	Datum	Position	Reisedauer	Bemerkungen	
1875	12 Mai	ab Marseille an Sydney	?	in Ballast	
	18 Nov	ab Sydney		teilweise beladen	
	4 Dez	an Tongatabu	16 Tage		
	22 Dez	ab Tongatabu		teilweise beladen	
	29 Dez	an Apia	7 Tage		
1876	22 Jan	ab Apia		teilweise beladen	
	31 Jan	an Tonga	9 Tage		
	1 Mär	ab Tonga		voll Kopra	
	15 Jun	an Gibraltar	106 Tage		
	16 Jun	ab Gibraltar			
	25 Jun	an Marseilles	9 Tage		
1876	26 Jul	ab Marseilles		Ballast und Likör	
	6 Aug	Gibraltar p.			
	8 Dez	an Papeete	135 Tage		
1877	26 Sep	ab Papeete		gemischte Ladung	
	31 Okt	Kap Horn p.			
1878	1 Jan	Lizard p.			
	7 Jan	an Hamburg	103 Tage		
1878	26 Feb	ab Hamburg		234 Auswanderer	
	12 Mär	Lizard p.			
	11 Jun	an Port Adelaide	105 Tage	Quarantäne	
	20 Jul	ab Port Adelaide		teilweise beladen	
	28 Jul	an Sydney	8 Tage		
	12 Sep	ab Newcastle NSW		voll Kohle und Koks	
	26 Sep	an Auckland	14 Tage		
	28 Okt	ab Auckland		Ballast und Schafe	
	15 Nov	an Apia	18 Tage		
	29 Nov	ab Apia		Ballast und Stückgüter	
	14 Dez	an Makin Island	15 Tage	Kopra geladen	
	30 Dez	ab Makin Island			
	1879	1 Jan	an Jaluit	2 Tage	Kopra geladen
		10 Mär	ab Jaluit		
	16–19 Mär	bei Ponape		Proviand genommen	
	22 Mär	an Truk-Inseln	12 Tage		
	19 Apr	ab Truk-Inseln		voll Kopra und Nüsse	
	20 Mai	Ombay Straße p.		Kapitän gestorben	
	6 Jul	Kap Hoffnung p.			
	21–22 Jul	St. Helena			
	31 Aug	an Queenstown	134 Tage		
	2 Sep	an Liverpool		Löschen und Laden	
	20 Sep	ab Liverpool		geführt von Kapt.	
	3 Okt	an Hamburg	13 Tage	J.H.O. Meyer	

Erst 1874 hatte sich ein Weißer namens August Hartmann als selbständiger Händler auf einer der Inseln niedergelassen; seitdem war ab und zu ein Handelsschoner in die Lagune gekommen. 1879, im selben Jahr, als die ELISABETH ihre Ladung in der Lagune kompletterte, traf der erste Missionar ein und ließ sich auf der Insel Uman nieder, deren Häuptling ihm und seiner Ehefrau Schutz angeboten hatte. Gebracht wurde das Ehepaar von dem amerikanischen Missionschiff MORNING STAR (III), einer Brigantine, die von Boston ausgesandt worden war und für ihre Aktivitäten in Ozeanien Honolulu als Stützpunkt benutzte.

August Hartmann, der damals vermutlich die Ladung für die ELISABETH besorgt hatte, wurde etliche Jahre später in den Kämpfen der Eingeborenen getötet. Ebenso erging es einem amerikanischen Händler, der sich 1884 auf der Insel Truk eingerichtet hatte, die auch Fenfa genannt wurde. Die Kämpfe der Insulaner wurden in den 80er und 90er Jahren noch heftiger, weil skrupellose Händler ihnen Feuerwaffen lieferten. Befriedet wurden die Truk-Inseln erst, nachdem die Karolinen 1899 deutsches Schutzgebiet geworden waren. Der kleine Kreuzer CONDOR erschien 1904 in der Truk-Lagune und forderte die Ablieferung aller Waffen. Bei dieser Aktion wurden mehr als 400 Gewehre und 2500 Schuß Munition eingesammelt.

### *Kapitän Meyers letzte Reise*

Mit der Bestimmung nach Queenstown für Order ging Kapitän Meyer am 19. April 1879 unter Segel. Immer noch waren vier oder fünf Mann der Besatzung krank, Dysenterie wird es jetzt im Journal genannt. Glücklicherweise besserte sich der Gesundheitszustand der Mannschaft allmählich, und drei Wochen nach Abfahrt von Truk waren alle Mann gesund. Möglicherweise aber ging es dem Kapitän nicht gut, ohne daß er sich etwas anmerken ließ.

Für die Heimreise von den Karolinen empfahlen die »Sailing Directions« den Weg um das Kap der Guten Hoffnung; das hieß aber, daß der Indonesische Archipel zu durchsegeln war, in dem unzuverlässige Winde und starke Strömungen die Navigation der Segelschiffe erschwerten. Kapitän Meyer nahm den Weg durch die Djilolo-Straße, östlich von Halmahera. Er traf dort viele Windstillen und sehr schwache SO-Winde, so daß die Durchsteuerung etliche Tage in Anspruch nahm. Am 10. Mai vermerkte Kapitän Meyer im Journal, daß nach guten Observationen die Lage einiger Inseln in der Djilolo-Straße nicht mit der Darstellung in der Seekarte übereinstimme.

Auch die weitere Fahrt durch den Archipel ging quälend langsam vonstatten und strapazierte die Nerven des Kapitäns. Erst am 20. Mai, 31 Tage nach Abgang von Truk, durchsegelte die ELISABETH die Ombay-Straße, die an der NW-Seite von Timor entlang in den Indischen Ozean führt.

Am folgenden Tag, als der freie Ozean endlich erreicht war, schrieb der Steuermann ins Journal, daß der Kapitän ernstlich krank sei. Während die ELISABETH auf dem üblichen Weg durch den Indischen Ozean gut vorankam, siechte ihr Kapitän dahin. Der Verlauf der Krankheit und das Ende sind am besten aus den Journaleintragungen des Steuermanns zu erkennen:

21. Mai:

»Der Führer J. Meyer erkrankte an der Dysenterie infolge Erkältung und dem Trinkwasser. Es wurde ihm Medicin verabreicht wie in dem Doctorbuch verzeichnet ist, und pflegten ihn nach besten Kräften.«

23. Mai:

»Der Kapitän fühlt sich durch den häufigen Stuhlgang sehr angegriffen.«

1. Juni:

»Der Kapitän krank, die vorgeschriebenen Medikamente werden pünktlich von dem Kranken genommen.«

(An diesem Tag ist ELISABETH 43 Tage in See, steht mittags auf 15° 23' S, 99° 44' O; es weht Passatwind aus OSO.)

8. Juni:

»Der Kapitän wird schwächer, obwohl er selbst sagt, daß er sich wohl befindet.«

12. Juni:

»Der Kapitän ist völlig appetitlos.«

14. Juni:

»Einzelvorkommende Geistesabwesenheit des Kapitäns.«

16. Juni:

»Öftere Geistesabwesenheit des Kapitäns.«

18. Juni:

»Zustand des Kapitäns sehr bedenklich.«

Am 21. Juni morgens in der Frühe starb Kapitän Meyer; damit ging die Führung des Schiffes an den Ersten Steuermann über, der diese Tatsache durch folgende Journaleintragung bekräftigte:

»Der 1ste Steuermann P. Möller übernimmt nach dem Ableben des Cap. J. Meyer die Führung des Barkschiffes ELISABETH.«

Bemerkenswert ist, daß P. Möller erst 21 Monate vorher vom Matrosen zum Zweiten Steuermann aufgerückt war, und erst 10 Monate, bevor er die Führung des Schiffes übernehmen mußte, Erster Steuermann geworden war. Zu solchen Entscheidungen waren die unmittelbar Beteiligten damals gezwungen, weil die Nachrichten- und Verkehrsverbindungen viel zu langsam waren, um dem Reeder die Regelung solcher Angelegenheiten zu überlassen.

Im Sterberegister des Schiffsjournals ist unter Nr. 8 folgendes eingetragen:

»Heute den 21. Juni 1879 um fünf Uhr morgens starb der Führer des Barkschiffes ELISABETH, Capt. Joachim Meyer, an Dysenterie in 27° 31' S, und 47° 56' O, geb. am 22. September 1819 zu Ovelgönne, im Alter von 59 Jahren und 9 Monaten. Der Wohnort war St. Pauli bei Hamburg, Confession unbekannt, war Wittwer. Der 2te Steuermann war beim Sterben zugegen und zeigte es mir an.«

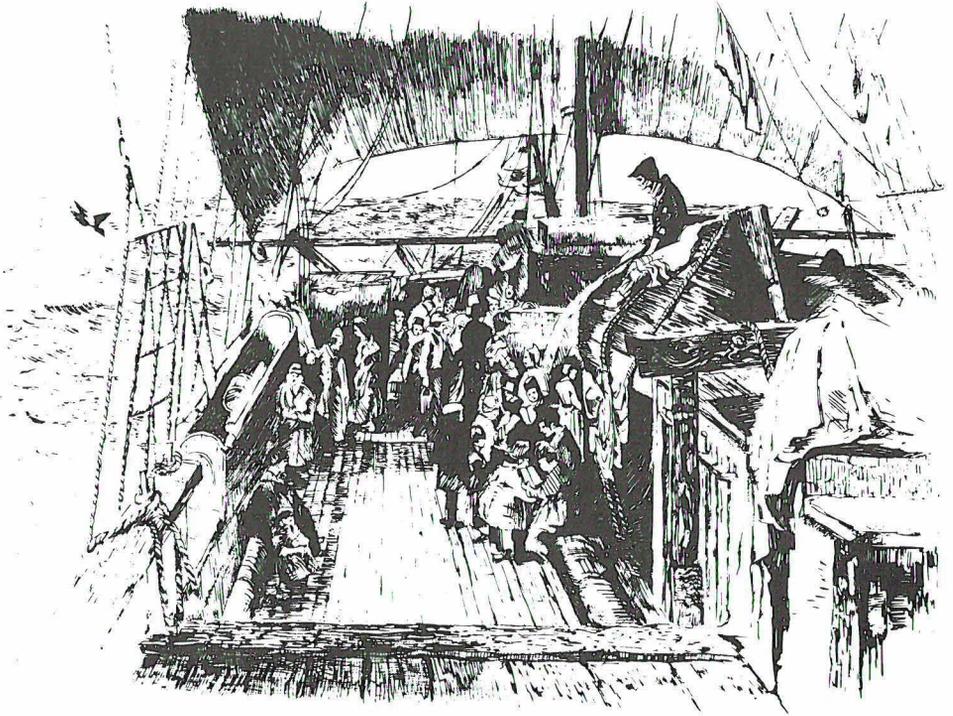
Unterschrieben ist diese Eintragung vom Ersten Steuermann P. Möller, vom Zweiten Steuermann Koch und vom Schiffszimmermann Bruun. Über die Bestattung auf See findet sich im Journal keine Eintragung; man hielt die Prozedur wohl für selbstverständlich in der gegebenen Situation und hat sie ohne große Feierlichkeit vollzogen.

### *Nach dem Tod Kapitän Meyers*

Unter dem Kommando des Steuermanns setzte die ELISABETH ihre Heimreise fort. Bei Annäherung an das Kap der Guten Hoffnung mußte die Bark tagelang schwere Stürme aus westlicher Richtung abwettern. »Das Schiff arbeitet furchtbar« schrieb der Steuermann ins Journal und war besorgt, weil das Schiff nach den Stürmen bedeutend mehr Wasser machte als vorher. Auf jeder Wache ließ er lenz pumpen, weil der Wasserstand in den Bilgen pro Stunde um mindestens einen Zoll zunahm. Am 6. Juli wurde das Kap der Guten Hoffnung passiert, 47 Tage nach der Durchsteuerung der Ombay-Straße.

Am 21. Juli ankerte die ELISABETH vor St. Helena, weil der Vorrat an Trinkwasser nur noch für 8 bis 10 Tage ausreichte. Man nahm 8 t Wasser und einigen Frischproviand an Bord. Der Matrose Rasmussen wurde krankheitshalber in St. Helena zurückgelassen; statt seiner wurde ein Matrose mit englischem Namen angemustert. Am 22. Juli setzte die ELISABETH die Reise fort, die bis Queenstown ohne besondere Ereignisse verlief.

Die Bark ging am 31. August auf der Reede von Queenstown zu Anker, wo der Steuermann Möller die Order vorfand, die Ladung in Liverpool zu löschen. Er machte die Fahrt dorthin mit Lotsen- und Schlepperhilfe und traf am 3. September im King's Dock in Liverpool ein. P. Möller bemühte sich auch im Hafen, den Anforderungen, die an einen Kapitän gestellt werden, gerecht zu werden. Der größte Teil der Ladung wurde in Liverpool gelöscht. Die



*Deckszene auf einem Auswanderersegler.*

Steinnüsse mußten vor dem Löschen in Säcke gefüllt werden. Als Ladung für Hamburg kamen in Liverpool einige Stückgüter, Caustic Soda und Salz an Bord. Vom Reeder geschickt, traf am 17. September Kapitän Johann Hinrich Otto Meyer in Liverpool ein. Er war ein älterer Bruder des verstorbenen Kapitäns und sollte die ELISABETH von Liverpool nach Hamburg bringen.

Unter Führung dieses Kapitäns Meyer verließ die ELISABETH Liverpool am 20. September, passierte die Straße von Dover eine Woche später und nahm am 2. Oktober morgens bei Helgoland einen Lotsen für die Elbe. Nachmittags nahm der Kapitän in der Elbmündung den Schlepper ROLAND an, der die ELISABETH frühmorgens am 3. Oktober in den Hamburger Hafen brachte. Damit endete die Rundreise der Bark, die vor 1½ Jahren, am 26. Februar 1878, begonnen hatte. Kapitän Joachim Meyer war es nicht vergönnt gewesen, sein letztes Schiff selber heimzubringen. Er war »in den Sielen« gestorben, noch keine 60 Jahre alt; ein Schicksal, wie es für einen Segelschiffkapitän in damaliger Zeit nicht ganz ungewöhnlich war.

Als die ELISABETH im Oktober 1879 nach Hamburg zurückkehrte, ging die seit mehr als hundert Jahren bestehende Firma J.C. Godeffroy & Sohn auch ihrem Ende entgegen. Zwar lebten die beiden Tochterfirmen, die die Godeffroys 1877/78 als Aktiengesellschaften gegründet hatten, aber das Stammhaus war in finanziellen Nöten und mußte am 1. Dezember 1879 die Zahlungen einstellen. Die Bark ELISABETH ging kurz zuvor nochmal auf eine große Reise, auf der sie von Kapitän Kessel geführt wurde. Vielleicht hatten die Reeder auf einen weiteren Auswanderertransport nach Südastralien gehofft, aber es wurde nichts draus; anscheinend war die Kolonialverwaltung nicht mehr bereit, die Passagekosten zu übernehmen. Als die Bark am 16. November Hamburg mit der Bestimmung nach Adelaide verließ, waren nur 14 Passagiere an Bord, die nicht von der Hamburger Auswandererbehörde erfaßt wurden. Sie bezahlten die Passage aus eigener Tasche. Der Reeder schrieb ihretwegen an den in London resi-

dierenden Agent-General für Südastralien, um für 12 Personen Landzuweisungen zu beantragen.

Die ELISABETH erreichte Port Adelaide am 26. Februar 1880, 101 Tage nach dem Verlassen der Elbe. Im März versiegelte sie von Adelaide nach Sydney und erhielt dort eine Ladung für London. Am 18. Mai trat Kapitän Kessal die Rückreise an; er nahm den Weg nördlich von Neuseeland und brauchte 54 Tage bis Kap Horn, was keine Glanzleistung war. Die gesamte Reise bis London dauerte 120 Tage, und das entsprach ungefähr dem Mittelwert. Anfang Oktober kehrte die ELISABETH von London nach Hamburg zurück; es war ihre letzte Fahrt unter der deutschen Flagge.

Am 27. Oktober 1880 wurde die ELISABETH an den Norweger John Torjusen verkauft, der sie unter ihrem bisherigen Namen in Kragerö registrieren ließ. Der neue Eigner beschäftigte die Bark in der weltweiten Trampfahrt. Sie verließ Hamburg am 24. November mit einer Ladung Salz für Baltimore, lief aber zunächst ihren neuen Heimathafen an und traf erst im Mai in Baltimore ein. In den folgenden Jahren sah man die ELISABETH in den Reishäfen Moulmein und Rangoon, sie war in Vera Cruz und lud Pitchpine-Holz in Pensacola. 1884 segelte sie in 40 Tagen von Cardiff nach Bahia, im folgenden Jahr in 28 Tagen von New York nach Kopenhagen, wahrscheinlich mit einer Petroleumladung. Und so ging es weiter; die ELISABETH tauchte immer wieder in anderen Häfen auf und wurde in keinem Fahrtgebiet heimisch.

1890 gab es einen Eigentümerwechsel, der Norweger G.M. Henriksen kaufte die Bark und ihr Heimathafen wurde Risör; sonst aber änderte sich nichts. Das Ende der ELISABETH kam 1892 nach 19 Jahren rastloser Tätigkeit. Am 16. April hatte die Bark Sydney mit einer Ladung Ölschiefer für Rotterdam verlassen und strandete 12 Tage später auf dem Lehu-Riff vor der NO-Küste Australiens. Wie kam sie dahin? Der Kapitän sagte, wegen des schlechten Wetters und der östlichen Stürme habe er den Weg durch die Torres-Straße nehmen wollen. Die zehnköpfige Besatzung verließ das Wrack am 7. Mai in einem kleinen Boot und auf einem selbstgebauten Floß; 16 Tage später erreichten sie das Claremont-Insel-Feuerschiff. So hat Kapitän Henriksen die Geschichte einem Zeitungsreporter in Townsville erzählt. Aber das alles hat nichts mehr mit Kapitän Meyer und den Godeffroys zu tun.

Als Quellenmaterial wurden benutzt:

Archivmaterial aus dem Hamburger Staatsarchiv, darunter die Schiffsjournale der Bark ELISABETH 1875–1879.

Bischoff, Charitas: Amalie Dietrich. Berlin.

Boelcke, Willi A.: So kam das Meer zu uns. Frankfurt 1981.

Deutsche Seewarte: Segelhandbuch für den Stillen Ozean. Hamburg 1897, sowie weitere Veröffentlichungen der Seewarte über Segelschiffsreisen.

Hertz, Richard: Das Hamburger Seehandelshaus J.C. Godeffroy und Sohn 1766–1879. Hamburg 1922.

Kirchenregister zu Ottensen und St. Pauli (Auszüge dankenswerterweise besorgt von Herrn Henry Krey aus Altona-Neumühlen).

Kresse, Walter: Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888. Hamburg 1969.

Kresse, Walter: Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824–1888. Hamburg 1974.

Pacific Historical Review, Vol. XXX, No. 1. USA 1961.

Schiffahrtsnachrichten in Tageszeitungen aus Hamburg, Adelaide und Auckland.

The Journal of Pacific History, Vol. 8. Canberra 1973.