

EINE KOHLEGASEXPLOSION AUF DER ERSTEN REISE

Die Lebensläufe der Hamburger Viermastbarken HANS und KURT

VON WALTER KOZIAN

Zwei Verhandlungen des Hamburger Seeamtes waren nötig, um die Vorgänge rund um die Kohlegasexplosion auf der Hamburger Viermastbark HANS aufzuklären. Der Fall war so komplex, daß sich das Seeamt auch am 29. April 1905 (Samstag), dem zweiten Verhandlungstag, zu keiner Entscheidung durchringen konnte. Erst in der übernächsten Woche (Montag, 8. Mai), gab das Seeamt seinen Spruch ab:

Am 15. Mai 1904 hat sich auf der Viermastbark HANS auf ihrer ersten Reise in der Kohlenladung eine Explosion ereignet, durch welche das Schiff so schwere Schäden erlitt, daß es Falmouth als Nothafen anlaufen mußte.

Die wesentliche Ursache der Explosion sieht das Seeamt darin, daß schon einige Tage nach Antritt der Reise alle Luken und Ventilatoren geschlossen worden sind, um in Befolgung der damals geltenden Vorschriften zur Benutzung des Verfahrens der deutschen Feuerlösch-Gesellschaft in Bremen (System Gronwald) Kohlensäure in die Laderäume zu pumpen.

Auf welche Weise sich die hierdurch in den Laderäumen sich ansammelnden und durch die geringen Mengen eingelassener Kohlensäure nicht genügend immunisierten Gase entzündet haben, ist nicht mit Sicherheit festzustellen gewesen.

Es ist anzunehmen, daß Gase in den Pumpensood eingedrungen und sich dort an der von dem zweiten Offizier hinabgelassenen und wohl nicht richtig verschlossenen Davy'schen Sicherheitslampe oder an der neben der Ventilatoröffnung an Deck hingestellten offenen Raumlampe entzündet haben.

Das Verfahren nach dem System Gronwald scheint nach den dem Seeamte vorliegenden Gutachten an sich bei richtiger Handhabung ein geeignetes Mittel zur Bekämpfung von Schiffsbränden darzustellen.

Die Art und Weise, wie es im vorliegenden Falle angewendet worden ist, bedeutete aber eine Gefährdung des Schiffes und ist als ursächlich für den Unfall anzusehen.

Da die Schiffsleitung sich im wesentlichen an die Instruktionen der Feuerlösch-Gesellschaft gehalten hat, trifft sie ein erheblicher Vorwurf nicht. Es ist nur insofern gefehlt worden, als nicht nach Abschluß der Ventilation täglich die Räume auf Gasgehalt untersucht sind und als gestattet worden ist, den an den Laderaum angrenzenden und nicht luftdicht von demselben abgeschlossenen Proviantraum mit offener Lampe zu betreten. Ein Zusammenhang dieser Verstöße gegen die Instruktionen der Gesellschaft beziehungsweise gegen den § 66 der Unfallverhütungsvorschriften mit dem Unfall ist aber nicht nachzuweisen.

Nachdem die zur Zeit des Unfalls geltenden Vorschriften der Feuerlösch-Gesellschaft jetzt dahin abgeändert sind, daß mit dem Verfahren erst dann zu beginnen ist, wenn die Temperaturmessungen eine gegenwärtige Gefahr anzeigen und nachdem auch die Seebereifungsgenossenschaft die Ausstattung deutscher Fahrzeuge mit diesem System nur unter der Bedingung zugelassen hat, daß bis zum Eintritt einer Feuersgefahr die Bestimmungen der

Unfallverhütungsvorschriften über Oberflächenventilation strikt zu befolgen sind, kann angenommen werden, daß der Wiederholung eines ähnlichen Unfalls durch falsche Anwendung dieses Verfahrens vorgebeugt ist.

Es ist aber darauf hinzuweisen, daß auch bei dem Gebrauche der Davy'schen Sicherheitslampe Vorsicht zu üben ist.

Beredert wurde die HANS von dem 1811 gegründeten Hamburger Handelsunternehmen G.J.H. Siemers & Co. Für Siemers fuhren anfangs nur einige Dampfer. Erst im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts begann Siemers, sich an der Einfuhr von chilenischem Salpeter zu beteiligen, zuerst mit gecharterten Schiffen, bis es 1892 zur Gründung einer eigenen Segelschiffsreederei kam. Insgesamt fuhren unter der Hausflagge von Siemers – Halbmond und halber Stern auf rotem Grund – acht Segelschiffe, die Vollschiffe SUSANNA und THEKLA (1), welche 1892 als Schwesterschiffe bei Blohm & Voss vom Stapel liefen, und die Viermastbarken EDMUND, THEKLA (2), HANS, KURT, HERBERT und EGON. Die SUSANNA, das sei hier erwähnt, ging in die Annalen der Segelschiffahrt ein, als sie 1905 unter Kapitän Christian Jürgens 99 Tage für die Umrundung des Kap Hoorn benötigte.

1903 schrieb Siemers den Bau zweier Viermastbarken vom Drei-Insel-Typ aus, einem Schiffstyp, der nach den Erfahrungen des Reeders und bestätigt durch die Erfolge von F. Laeisz und A.-D. Bordes einen wirtschaftlichen Erfolg versprach.

Der Bauauftrag ging an William Hamilton & Co. im schottischen Port Glasgow, der sie unter der Baunummer 179 (HANS) und 171 (KURT) in seine Bücher nahm. Entsprechend den Wünschen des Auftraggebers entstanden gleichzeitig zwei Schwesterschiffe, die alle Konstruktionsmerkmale der deutschen Salpetersegler, wie Mittschiffshaus, deutscher Besan usw., aufwiesen. Die Stärken der Schiffsverbände lagen über den vom Germanischen Lloyd geforderten Dimensionen, denn, das hatte Siemers deutlich gemacht, an Kosten sollte nicht gespart werden.

Die Aufsicht für den Germanischen Lloyd, der die beiden Schiffe zu klassifizieren hatte, übernahm der Besichtigter, Consulting Engineer Alexander Craig aus Glasgow. Zusätzlich hatte der deutsche Eigner die Kapitäne Opitz und Gerdau als seine Vertrauenspersonen an den River Clyde entsandt.

Im April 1904 liefen die beiden Viermastbarken kurz nacheinander vom Stapel. Zuvor hatte sie Mrs. T.W. Hamilton nach den Vornamen zweier Mitglieder der Familie Siemers HANS und KURT getauft. Als Stapellaufdatum des zweiten Schiffes, der KURT, wird der 20. April 1904 angegeben, jenes der HANS läßt sich nicht mehr feststellen. Für die 35 885 Pfund Sterling, die Siemers pro Schiff an den schottischen Schiffbauer zu zahlen hatte, erhielt er zwei moderne Viermastbarken vom Drei-Insel-Typ mit einer 9,75 m langen Back, einem 19,81 m langen Brückenhaus, von dem aus das Schiff gesteuert wurde, und einer kurzen Poop von 6,09 m Länge. Laufbrücken sorgten für eine sichere Verbindung zwischen den drei Aufbauten. Die stählernen Rumpfe waren mit an- und abliegenden Plattengängen beplankt und mit seitlichen Schlingerkielen, einer bei Segelschiffen eher unüblichen Maßnahme, ausgerüstet. Das Längen-Breiten-Verhältnis betrug bei der HANS 7,2 und bei der KURT 7,1 (zum Vergleich: das der PAMIR betrug 6,74 und das der PASSAT 6,8). Die Volligkeitsgrade waren in derselben Reihenfolge: 0,65; 0,65; 0,69; 0,67. Den Zugang zum Laderaum, der von einem stählernen Zwischendeck durchzogen war, bildeten vier Ladeluken, die mit ihren Abmessungen von 2,43 x 2,68 m Luke I; 4,26 x 6,64 m Luke II und III; 3,04 x 3,96 m Luke IV für heutige Verhältnisse mehr als bescheiden anmuten. Für die Bedienung der Segel standen an kraftsparenden Maschinen sechs Fall- und drei Jarvis-Brasswischen zur Verfügung, und zur Erleichterung des Lade- und Löschbetriebes hatte die Werft zwei Motorwischen mit 6 PS bzw. 10 PS installiert. Das für die Siemers-Segler so charakteristische Pfortenband betonte den Deckssprung und gab den Seglern ein elegantes Aussehen.



Abb. 1 Viermastbark HANS, unbeladen. (Slg. The University, Glasgow)

Als Bugzierde mußte eine Krulle mit Wappenschild reichen, denn die Zeit der Galionsfiguren und Trailboards war schon vorbei.

	HANS		KURT	
	ft	m	ft	m
Länge zw. P.P	335,5	102,26	335,5	102,26
Breite	46,9	14,29	46,9	14,29
Raumtiefe	26,5	8,07	26,6	8,10
Seitenhöhe	28,0	8,53	28,2	8,59
BRT	3102		3116	
NRT	2880		2911	
Back	32,0	9,75	32,0	9,75
Brückenhaus	65,0	19,81	65,0	19,81
Poop	20,0	6,09	20,0	6,09
Schlingerkiel	96,0	29,26	96,0	29,26
Kartenhaus	8,0 x 8,8 ft 3,62 x 4,14 m		8,0 x 8,8 ft 3,62 x 4,14 m	
Bugsprit	69,0	21,03	69,0	21,03
Fock-, Groß-, Kreuzmast	198,0	60,35	198,0	60,35
Besanimast	153,5	46,78	153,5	46,78
Unterrahen	95,5	29,10	95,5	29,10

Kapitän Jürgen Friedrich Külsen

Mit dem Kommando über die HANS betraute Siemers den am 28. Juni 1867 in Großenbrode, Ostholstein, geborenen Jürgen Friedrich Külsen. Külsen, der als 14-jähriger zur See gegangen war, erhielt am 23. Februar 1894 sein Befähigungszeugnis zum Schiffer auf Großer Fahrt und wurde mit 28 Jahren Führer der für B. Wencke Söhne segelnden Viermastbark HERA¹, bevor er zu Siemers wechselte.

Kapitän Külsen überwachte die letzten Arbeiten auf der HANS und segelte sie anschließend nach Port Talbot, wo der Viermaster für seine Jungfernfahrt mit großen, ungesiebten Dampfkohlen beladen wurde. 4972 Tonnen, davon 10 t für den Schiffsgebrauch, hatte die North Navigation Steam Co. angeliefert.

Külsen war sich der Gefährlichkeit von Kohleladungen, die durch Übergehen, Selbstentzündung oder Explosion Schiff und Mannschaft ein jähes Ende bereiten konnten, wohl bewußt. Er ließ die Kohlen, entsprechend den Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft so stauen, daß sie in der Mitte des Schiffes bis an die Luken reichten, während vorn und achtern Raum freibleib. Außerdem wurde unter dem Haupt- und dem Zwischendeck mittschiffs je ein Längsschott errichtet, welches jeweils 7 Fuß (2,13 m) in die Ladung hineinreichte. Das war wesentlich tiefer als die SBG vorschrieb. Der Beitrag der Reederei zum gefahrlosen Ladungstransport war die Installation eines Grönwald'schen Feuerlöschsystems, welches kurz zuvor auf den Markt gekommen war.

Da der Segler nur über ein vorderes Kollisionsschott und sonst keine weiteren Abteilungen verfügte, mußten einige bauliche Maßnahmen vorgenommen werden. Um den Reservesege- bzw. Proviautraum von der Ladung zu trennen, zog man achtern im Zwischendeck ein hölzernes Schott ein. Es bestand aus 1½ zölligen Planken, deren Stöße mit Werg ausgestopft und mit aufgenageltem Segeltuch überdeckt wurden. Den Pumpenraum, in dem sich auch die beiden Frischwassertanks befanden, versuchte man durch eine Holzverschalung gegenüber dem Laderaum luftdicht zu verschließen. Die Planken wurden ebenfalls kalfatert und mit Segeltuch bedeckt. Trotz des großen Aufwandes war das Ergebnis nicht zufriedenstellend. *Diese Ausführung*, schrieb Ingenieur Möller², *ist jedoch über den guten Willen nicht hinausgegangen, es fand eine freie Luftverbindung zwischen Laderaum und Pumpraum statt.*

Am 28. April 1904 versegelte die HANS *bei nicht schlechtem Wetter* nach Iquique. Luken und Ventilatoren blieben in den ersten Tagen offen, um die unbedingt nötige und von der SBG vorgeschriebene Oberflächenventilation zu gewährleisten; noch dazu, wo gerade diese Kohle besonders gashaltig war. Im weiteren Verlauf der Reise wich Kapitän Külsen von der langgeübten Praxis ab und ließ am 4. Mai gemäß den Instruktionen der Deutschen Feuerlösch-Gesellschaft m.b.H. die Luken und Ventilationsöffnungen verschließen. Anschließend wurden zur Verhütung der Feuer- und Explosionsgefahr 10 Flaschen Kohlenensäure in die Ladung gelassen. Damit sollten die Kohlegase »immunisiert« und eine Explosion unmöglich gemacht werden. Die ab 6. Mai durchgeführten Temperaturmessungen zeigten keinen nennenswerten Temperaturanstieg. Am 7., 10. und 13. Mai wurden die Räume mittels der Davy'schen Sicherheitslampe auf das eventuelle Vorhandensein von Kohlegasen überprüft. Glücklicherweise zeigte sich nie der charakteristische Lichtkegel. Vielmehr verlöschte die Lampe einige Male, was nach den Angaben der Feuerlösch-Gesellschaft auf eine ausreichende Konzentration der Kohlenensäure in den Laderäumen hinwies. Mit diesen Prüfungsergebnissen und auf die Instruktionen der Gesellschaft gestützt, währte sich die Schiffsleitung vor Brand- und Explosionsgefahr in Sicherheit.

Am 15. Mai 1904 stand die HANS auf 28° 48' N, 18° 31' W in Sichtweite der Kanareninsel Palma, als um 17 Uhr der Zweite Offizier Voßberg gemeinsam mit dem Bootsmann Chri-

stensen die Frischwassertanks peilen wollte. Vor dem Abstieg ließ der Zweite Offizier zuerst die Davy'sche Sicherheitslampe durch einen Ventilator hinunter, weniger um explosive Gase aufzuspüren – vor denen währte man sich ja sicher –, sondern vielmehr um zu prüfen, ob sich nicht eine für den Menschen gefährliche Konzentration von Kohlensäuregasen angesammelt hätte. Zweimal ging die Lampe im Ventilator aus, mußte an Deck geholt und mittels eines Streichholzes neu angezündet werden. Beim dritten Aufholen der Lampe, diesmal in brennendem Zustand, ereignete sich, als sich die Lampe noch im Ventilator befand, eine *sehr heftige Explosion*. Die aus dem Ventilator herausschlagende Flamme versengte den Bart des Bootsmannes, der Zweite Offizier kam mit dem bloßen Schrecken davon. Für das Schiff lief die Explosion nicht so glimpflich ab. Luke IV flog in die Luft, und Flammen mit glühenden Kohlenstücken schleuderten bis zur Mastspitze empor, wo sie einige Segel in Brand setzten, die Luken II und III wurden nur teilweise abgesprengt. Relativ rasch konnten die brennenden Segel und die glühenden Kohlenstücke in der Luke gelöscht werden. Bevor sich die Schiffsleitung einen Überblick über das Ausmaß der Schäden verschaffen konnte, machte die Besatzung die Boote klar, um das Schiff im Notfall rasch verlassen zu können, denn Kapitän Külzen erinnerte sich noch gut, was seinem ehemaligen Reedereikollegen, Kapitän Kaufmann von der *EUTERPE*³, passiert war. Die für B. Wencke's Söhne segelnde Viermastbark hatte am 6. September 1902 mit 3159 tons Kohlen Port Talbot verlassen, als am 8. September eine Kohलगasexplosion ihrer Reise nach Pisagua ein vorzeitiges und endgültiges Ende setzte. Innerhalb von 20 Minuten war das Schiff gesunken, und sechs Mann der Besatzung hatten ihr Leben eingebüßt.

Die *HANS* dagegen war, wie eine erste Bestandsaufnahme ergab, in einer glücklicheren Lage. Zwar hatte sich das Hinterdeck hochgewölbt und dabei Laufbrücke und Kompaßstand zerschmettert, die Bootsbarange waren stark deformiert worden, und beide Frischwassertanks leckten derart, daß der Backbordtank augenblicklich leerlief und im Steuerbordtank nur ein magerer Rest von 5 Fuß zurückblieb. Aber wie durch ein Wunder war der Schiffskörper dicht geblieben, und mit dem verbliebenen Rest an Frischwasser würde man noch einige Zeit auskommen. Nach gemeinsamem Schiffsrat beschloß Kapitän Külzen, in Richtung Kanal zurückzusegeln und einen Nothafen anzulaufen.

Am 31. Mai traf die *HANS* wohlbehalten in Falmouth ein. Entgegenkommenderweise verzichtete der Verein der Hamburger Assekuradeure auf die langwierige Ausschreibung eines Reparaturauftrages. Siemers konnte sofort die Bauwerft mit der Instandsetzung beauftragen und dadurch weiteren Verzögerungen und Kosten entgehen. Bei Wm. Hamilton & Co. war man nicht wenig erstaunt, den Segler nach so kurzer Zeit und dann in einem derart verwüsteten Zustand zurückzubekommen. Die *HANS* ging im Schlepp von Falmouth nach dem James-Watt-Dock in Greenock, wo unter der Leitung von Ingenieur W. Möller umgehend mit den umfangreichen Reparaturarbeiten begonnen wurde.

Dem fachkundigen Auge des Schiffbauers wurde das Ausmaß der Zerstörungen erst so richtig deutlich. Das Hinterdeck hatte sich mindestens um 14 Zoll hochgewölbt und die Decksbalken dementsprechend verbogen. Dadurch waren etliche Schanzkleidstützen geknickt, Teile der Nagelbänke zersplittert, neun Balkenknie gebrochen, und die geworfenen Decksbalken hatten die Seitenwände eingezogen, so daß das Schiff in diesem Bereich schmaler geworden war. Die Raumstützen hatten sich von den Zwischendecksbalken losgerissen und hingen frei an den Oberdecksbalken.

Achtern waren das Poopschott und das Poopdeck deformiert sowie das auf der Poop befindliche Gangspill aus der Lagerung verschoben. Schaden war auch an dem unter der Poop befindlichen Rudergeschirr entstanden, und der kleine Lukendeckel, den die Explosion hochschleuderte, hatte die hölzernen Trennwände und einige Einrichtungsgegenstände der dort befindlichen Kammern beschädigt.

Die Explosion hatte die Keile aller Mastkragen nach oben gedrückt, und durch das sich nach oben hochwölbende Hinterdeck war, in Verbindung mit dem hier besonders fest sitzenden Mastkragen, der Besanmast angehoben worden. Unter dem enormen Zug des nach oben drängenden Mastes brachen sogar einige Stage.

Die eisernen Bootsbarringe waren derart verbogen, daß Ing. Möller den Vorschlag machte, in Zukunft *die Rettungsboote in zwei Gruppen zur Hälfte vorne und zur anderen Hälfte hinten, an Deck aufzustellen, um bei einer ähnlichen Katastrophe nicht möglicherweise alle Boote auf einmal zu verlieren.*

Im Gegensatz zum Hinterdeck hob sich das darunter befindliche Zwischendeck nur um $2\frac{3}{4}$ Zoll. Dafür war das achtern im Zwischendeck so mühsam aufgebaute Holzschott durch die Explosion *in alle Richtungen verstreut* worden. Der Inhalt der hinter dem Schott gelagerten und jetzt zertrümmerten Fleischfässer gelangte durch den Explosionsssog zum Teil nach vorn bis Spant 44!

Die unter der Poop befindlichen Brottanks waren allseitig eingedrückt, das gußeiserne Gehäuse der Bilgenpumpe gebrochen, die Frischwasserpumpe unbrauchbar und die Frischwassertanks, wie schon erwähnt, so schwer beschädigt, daß sie zur Reparatur an Land gebracht werden mußten.

Zu Beginn der Arbeiten zog der Werftkran Besan- und Kreuzmast aus dem Schiff. Beim Wiedereinsetzen erneuerte man das stehende Gut des Besanmastes, welches so stark ge-
reckt worden war, daß eine Weiterverwendung nicht in Frage kam.

Teilweise erneuert wurde der Winkel, welcher den Scheegang mit der Decksstringerplatte verband. Um die Arbeiten ausführen zu können, mußten in diesem Bereich die Rüsteisen gelöst und anschließend neu vernietet werden.

Als besonders knifflig erwies sich der Einbau der neuen Oberdecksbalken. Für jeden verbogenen Decksbalken wurde zur Ermittlung seiner ursprünglichen Länge eine Holzschablone angefertigt. Die neuen Decksbalken mußten, um sie für den Einbau in das jetzt schmalere Schiff zu verkürzen, in der Horizontalen kreisförmig gebogen werden. Nach Einbau aller Balken zog man sie gerade, wodurch sich die Schiffsseiten wieder auf ihre eigentliche Breite hinausschoben. Die Zwischendecksbalken, welche weniger stark deformiert waren, konnten an Land ausgerichtet und erneut eingebaut werden. Selbstverständlich erneuerte man das Holzdeck und baute die bei der Reparatur entfernten Decksaus-
rüstungsgegenstände, wie Poller, Klampen, Ventilatoren usw., neu auf.

Nachdem man für die Besichtigung des Schiffsbodens im Bereich der hinteren Räume – er wurde übrigens in unbeschädigtem Zustand vorgefunden – und im Lauf der Reparaturarbeiten nach und nach beträchtliche Teile der Kohlenladung entfernt hatte, waren noch 2030 t an Bord geblieben. Diese wurden neu getrimmt, und nach der abschließenden Dockung konnte die HANS am 2. September 1904 erneut zu ihrer Jungfernfahrt auslaufen.

Kapitän Külsen segelte die Viermastbark ohne weitere Zwischenfälle in 91 Tagen nach Iquique und kehrte mit einer Ladung Salpeter Anfang 1905 nach Hamburg zurück, wo er sich vor dem Seeamt wegen des schon fast ein Jahr zurückliegenden Unfalles verantworten mußte.

Die Untersuchung des Seeamtes

Das Seeamt hatte zu untersuchen, warum es am 15. Mai 1904 zu dieser Explosion gekommen war und ob diese nicht zu vermeiden gewesen wäre, beziehungsweise ob jemand, und wenn ja, wer dafür verantwortlich war. Von zentraler Bedeutung war die Frage, warum Kapitän Külsen am 4. Mai von der bewährten und durch die SBG vorgeschriebenen Ober-

flächenventilation abgegangen ist. Dabei stellte sich schnell heraus, daß die Feuerlöschanlage System Grönwald gemäß den neuen Instruktionen der Deutschen Feuerlösch-Gesellschaft als Feuer- und Explosionsverhütungsanlage eingesetzt werden sollte: *Die Instruktionen [der Feuerlöschgesellschaft] begannen ferner mit der Vorschrift, daß bei der Handhabung dieser Feuerverhütungsanlage alle Luken und Ventilatoren zu schließen seien. Auch sei darauf zu achten, daß auch die Löcher in den Masten gut zugestopft seien, ebenso die Öffnung am oberen Ende des Mastes. Nach Einlassen der ersten 10 Flaschen richte sich das Hineinlassen von Kohlensäure nach der Raumtemperatur und den vorhandenen Kohlendgasen.* Genauso hatte Kapitän Külsen gehandelt. Er befahl am 4. Mai den Verschlusszustand und ließ von den 60 Flaschen (zu je 20 kg) flüssiger Kohlensäure, gemäß den Anweisungen der Gesellschaft, sechs Flaschen in die Leitung »Kielschwein«, zwei Flaschen in die Leitung »Zwischendeck« und zwei Flaschen in die Leitung »Unterm Zwischendeck« leiten. Die weiteren Maßnahmen, Temperaturmessung und Prüfung mit der Davy'schen Sicherheitslampe, zeigten keine Gefährdung des Schiffes, bis es zu der eingangs beschriebenen Explosion kam.

Die Feuerlösch-Gesellschaft war bemüht gewesen, mit ihren neuen Instruktionen das Feuerlöschsystem »Grönwald« prophylaktisch auch als »Feuerverhütungssystem« einzusetzen. Dazu mußten einerseits die Oberflächenventilation unterbrochen, andererseits die Schiffsräume gasdicht gemacht werden, um die eingelassene Kohlensäure am Entweichen zu hindern. Leider stellten weder die hölzernen Wände um den Pumpensod noch das achtern aufgerichtete Holzschott eine wirklich gasdichte Absperrung dar. Außerdem bemängelten die für das Seeamt tätigen Gutachter, daß gar nicht genügend Kohlensäure mitgeführt wurde. Professor Schilling erachtete für einen Segler von der Größe der HANS mindestens 106 Flaschen und Professor Dr. Höpke 212 Flaschen als Mindestmenge für notwendig. Wenn auch die Wissenschaft mit ihren Gutachten weit auseinanderlag, so war doch klar, daß die mitgeführten 60 Flaschen, von denen überhaupt nur 10 in den Raum gelassen wurden, völlig ungenügend waren.

In ihrer Stellungnahme vor dem Seeamt ließ die Feuerlösch-Gesellschaft anklingen, daß die der HANS zum Verhängnis gewordenen Instruktionen in dem Bestreben entstanden waren, *die ursprünglichen Vorschriften zu verkürzen. In den ursprünglichen Vorschriften sei ausdrücklich gesagt worden, daß die Feuerlöschanlage erst dann in Funktion zu treten habe, wenn ein Feuer im Schiffe festgestellt sei und es sei der Gegensatz, in welchem sich die abgekürzten Instruktionen zu der ursprünglichen Fassung und zu § 63 der Unfallverhütungsvorschriften befanden, der Gesellschaft erst später zum Bewußtsein gekommen.*

Der eklatante und gefährliche Widerspruch zwischen ihren eigenen Vorschriften und jenen der SBG war der Feuerlösch-Gesellschaft zwar schon im Dezember 1903 aufgefallen, und sie hatte auch ihren Monteur in Barry davon benachrichtigt, trotzdem wurde Kapitän Külsen im April 1904 noch mit den falschen Vorschriften vertraut gemacht.

Der Reichskommissar hat die Ursache des Unfalls darin gefunden, daß sich in dem Schiffsraum angesammelte Gase an einem Lichte entzündet hätten. Wie die Zündung der Explosion erfolgte, konnte nicht zweifelsfrei geklärt werden. *Es kann sein, folgte das Seeamt, daß die Sicherheitslampe, welche in dem Ventilator hinabgelassen wurde, nicht ordentlich verschlossen gewesen ist und es mag auch sein, daß die aus dem Ventilator ausströmenden Kohlendgase sich an einem Streichholz oder der neben dem Ventilator von dem Bootsmann hingestellten offenen Lampe entzündet haben.*

Das Seeamt ortete nur eine geringe Fahrlässigkeit der Schiffsführung, wies aber darauf hin, daß in Zukunft die Oberflächenventilation unbedingt beizubehalten und nur bei unmittelbarer Feuergefahr das Feuerlöschsystem in Betrieb zu nehmen sei. Weiter solle die Davy'sche Sicherheitslampe verbessert und die Schiffsbesatzung auf deren richtige Hand-

habung geschult werden. In der Zwischenzeit hatte die Deutsche Feuerlösch-Gesellschaft ihre Instruktionen revidiert und klargestellt, *daß das System überhaupt nicht zur Anwendung kommt, solange die Temperaturmessungen eine Gefahr in einem bestimmten Raume nicht ergeben und auch die Seeberufsgenossenschaft hat in ihrer Sitzung vom 16. Februar 1905 beschlossen: »Auf Grund des von Professor Häpke erstatteten Gutachtens die Ausstattung deutscher Fahrzeuge mit einem der Systeme »Grönwald« und »Clayton« zuzulassen, hierbei aber unter allen Umständen zu verlangen, daß, solange nicht eine Feuergefahr als vorhanden oder unmittelbar bevorstehend anzunehmen ist, die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften, betreffend Steinkohlenladungen, insbesondere die auf Schaffung einer guten Oberflächenventilation hinzielenden Vorschriften strikte befolgt werden.«*

Viermastbark HANS 1904–1914

Das Seeamt hatte Kapitän Külsen sein Patent und die Reederei das Kommando über die HANS belassen. Sie sollten es nicht bereuen. Külsen führte den Viermaster auf insgesamt $10\frac{1}{2}$ Rundreisen, bis der Erste Weltkrieg der deutschen Seeschifffahrt vorerst ein jähes Ende bereitere. Die HANS brachte neun Ladungen walisischer Kohle von den am Bristol-Kanal gelegenen Kohlehäfen zur Westküste Südamerikas und kehrte mit 10 Salpeterladungen, die fast ausschließlich in Hamburg gelöscht wurden, zurück. Während der vierten Rundreise segelte die HANS zweimal über den Pazifik, um Kohle aus den Revieren um Newcastle N.S.W. nach Chile zu bringen, und während der achten Reise, 1911/12, stand nochmals eine Zwischenreise auf der »Kohlenroute« auf dem Programm. G.J.H. Siemers & Co. beteiligten sich auch an der Belieferung der Kupferhütte in Santa Rosalia und schickten die HANS zweimal mit einer Ladung Koks und »patent fuel« nach dem Golf von Kalifornien.

1. Reise 1904–1905: Ab Port Talbot 28.4. (Kohle) – 15.5. auf $28^{\circ}48'N$, $18^{\circ}31'W$ Kohlegasexplosion – 31.5. an Falmouth (Nothafen).

Ab Port Glasgow (?) 2.9.1904 – 9.9. $47^{\circ}N$, $8^{\circ}W$ – 9.12. (91 Tage) an Iquique (entladen) ab – an Caleta Buena 5.1.1905 (Salpeter) – 21.3. $11^{\circ}N$, $39^{\circ}W$ (75 Tage) – an Hamburg (entladen).

2. Reise 1905–1906: Ab Hamburg (in Ballast) – an Port Talbot ab 3.6. (Kohle) – 4.6. $50^{\circ}N$, $6^{\circ}W$ (1 Tag) – 15.8. (74 Tage ab Port Talbot) (73 Tage ab Position) Pisagua (entladen) ab (Ballast) – an Caleta Buena 17.10. (Salpeter) – 4.1.1906 Lizard (79 Tage ab Caleta Buena) – 7.1. (82 Tage) Hamburg.

Von der Rückreise aus Chile im Jahr 1906 ist zu berichten, daß die HANS nach dem Passieren von Kap Hoorn in eine starke Eisdrift geriet, die dem Segler leicht zum Verhängnis hätte werden können. Am 5. September, auf etwa $56^{\circ}S$ und $64^{\circ}W$, sichtete der Ausguck bei stürmischem WSW mit Regen und Schnee zwei Eisberge, und sechs nahe beieinander treibende, große Berge kamen am Nachmittag des nächsten Tages in Sicht, nachdem sich die Viermastbark auf $55,3^{\circ}S$ und $59,8^{\circ}W$ 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 $52,1^{\circ}S$ -Br. und $53,8^{\circ}O$ -Lg.⁴*

3. Reise 1906: Ab Hamburg (Ballast) – an (?) ab (Kohle) – 31.3. 50°N, 6°W – 10.6. (71 Tage) Iquique (entladen) ab (Ballast) – an Junin ab 8.8. (Salpeter) – Eisdrift bei Kap Hoorn – 14.11. (98 Tage ab Junin) Lizard – 17.11. (101 Tage) Nordsee – an Hamburg.

4. Reise 1907–1909: Ab Hamburg (Ballast) – an Port Talbot ab (Kohle) – 22.3. 50°N, 7°W – 13.4. (22 Tage) Äquator – 16.5. (33 Tage) 50°S Atlantik – 5.6. (20 Tage) 50°S Pazifik – 19.6. (14/89 Tage) Iquique ab 21.8. (Ballast) – 19.10. (58 Tage) Newcastle N.S.W. ab 11.1.1908 (Kohle) – 12.2. (33 Tage) 47°S, 92°W – an (?) ab (Ballast) – an Newcastle N.S.W. ab (Kohle) – an Tocopilla 5.11. (Salpeter) – 7.12. (32 Tage) Diego Ramirez – 8.1.1909 (32 Tage) Äquator – 5.2. (28/92 Tage) Lizard – 14.2. Hamburg (101 Tage) entladen.
Zum Vergleich: 5 MBk POTOSI an Tocopilla 28.10. 1908 – Lizard 23.12. (56 Tage) – Cuxhaven 2.1. (66 Tage).

5. Reise 1909–1910: Ab Hamburg (Ballast) – an (?) ab (Kohle) – 10.5. 50°N, 7°W – 5.6. (26 Tage) Äquator – 4.7. (29 Tage) 50°S Atlantik – 28.7. (24 Tage) 50°S Pazifik – an (16/95 Tage) Caleta Coloso (entladen) ab (Ballast) – an Tocopilla 21.10. (Salpeter) – 12.11. (22 Tage) Diego Ramirez – 11.12. (29 Tage) Äquator – 12.1.1910 (32/83 Tage) Lizard – 16.1. Hamburg (87 Tage) (entladen).

Auf ihrer sechsten Ausreise, im Februar 1910, geriet die HANS während der Fahrt nach Penarth in einen schweren Nordweststurm. Die Trosse des belgischen Schleppers PRESIDENT DE LEUW brach, und HANS strandete auf Terschelling. Nach 14tägigen Bemühungen konnte der Havarist wieder flott gemacht und zur Reparatur nach Antwerpen geschleppt werden. Nachdem die Schäden behoben waren, nahm die HANS, etwas verspätet, in Penarth eine Ladung Kohlen über. Sie versiegelte am 28. April 1910 vom Bristol-Kanal und ankerte nach einer von der Seewarte als »rasch« eingestuften Reise von nur 71 Tagen ab Lundy Island am 8. Juli 1910 auf der Reede von Valparaiso.

6. Reise 1910: Ab Hamburg im Februar (Ballast) – Strandung auf Terschelling – an Amsterdam ab – an Penarth 28.4. (Kohle) – 29.4. Lundy Island⁵ – 22.5. Äquator (23 Tage) –

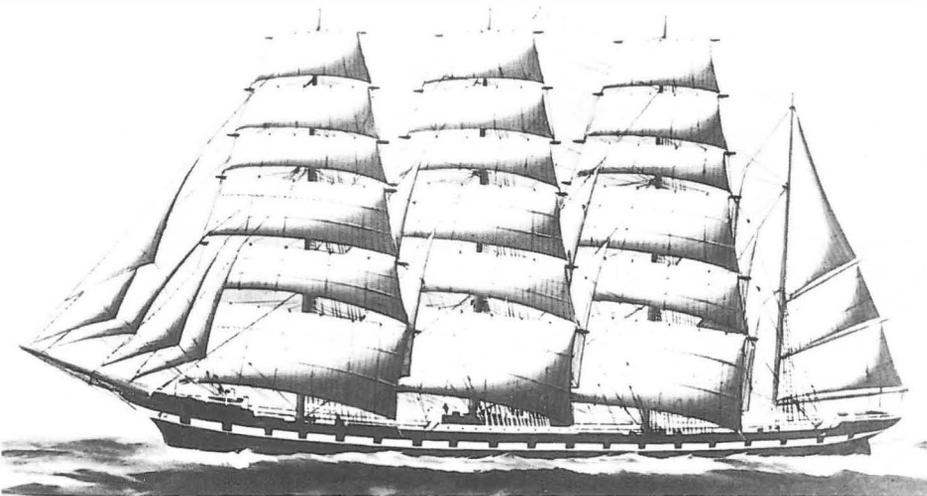


Abb. 2 Viermastbark HANS unter vollem Zeug. (Slg. Dr. Jürgen Meyer)

18.6. 50°S Atlantik (27 Tage) – 28.6. 50° S Pazifik (10 Tage) – 9.7. (11/71 Tage ab Lundy Island)⁶ – Valparaiso (entladen) 11.7. – 19.7. (8 Tage) Taltal 21.8. – 25.8. (4 Tage) Tocopilla 4.9. (Salpeter) – 24.9. (20 Tage) Diego Ramirez – 16.10. (22 Tage) Äquator – 19.11. (34/76 Tage) Lizard – Elbe (83 Tage) – an Hamburg (84 Tage) (entladen).

Nicht genug, daß die HANS auf ihrer Jungfernfahrt nur knapp einer Katastrophe entgangen war, sich im Jahr 1906 zwischen Kap Hoorn und den Falklands mit der gefährlichen Eisdrift herumschlagen mußte und 1910 strandete, kam der Segler 1911 erneut in Bedrängnis, die er nur dank der ausgezeichneten Seemannschaft von Kapitän Külsen überstand.

Die Viermastbark lag am 22. Juni 1911 im Hafen von Iquique, als die Besatzung um 23 Uhr 10 ein ziemlich starkes Erdbeben zu spüren bekam. Kapitän Külsen berichtete der Deutschen Seewarte über die nachfolgenden Ereignisse: *5 Minuten später setzte plötzlich ein orkanartiger Sturm aus NO bis ONO ein, der in wenigen Sekunden sämtliche Schiffe von ihren Murings riß und durcheinander trieb. Das Barometer zeigte 28.63" engl., das Thermometer in freier Luft 30,5 °C.*

Die Luft mit Staub und Sand vermengt, war erstickend heiß und dermaßen unsichtig, daß das eigene Ankerlicht kaum zu sehen war. HANS, der sich im Treiben quer zur Windrichtung legte, hatte 1800 Tons Ballast im Bodenraum, holte aber trotzdem durch den ungeheuren Winddruck auf Schiff, Topp und Takel 17'1/2° nach Steuerbord über, ein Zeichen der Gewalt des herrschenden Sturmes, welcher von mir auf Stärke 11 bis 12 geschätzt wurde.

Das Schiff, vor beiden Ankern mit je 90 Faden Kette, geriet in unmittelbare Strandungsgefahr, indem es bis auf keine 10 m Entfernung von den um Iquique lagernden Klippen getrieben war. Durch Segelmanöver und Hilfe des chilenischen Kriegsschiffes ESMERALDA, welches unser Schiff beständig durch Scheinwerfer beleuchtete, so daß ich alle Anordnungen selbst übersehen konnte, gelang es mir, das Schiff vor der sicheren Strandung und Totalverlust zu bewahren.

Um 2 Uhr 15 Vormittag flaute es dann plötzlich ab, die Luft wurde klarer und kühler, das Barometer stieg schnell auf 28.98" engl., der Wind drehte durch Süd auf SW bei leichter Brise.

Am nächsten Tag regnete es dauernd heftig, das Schiff ist mit Sand und Staub bedeckt, selbst in den Laderäumen liegt fingerdicker roter Staub.

Der Hafen bietet jetzt einen traurigen Anblick, die Tagelagen der Schiffe hängen zerbrochen herunter, teilweise liegen ganze Masten über Bord.

Das französische Schiff MADELAINE⁷ und das italienische Schiff FRANCESCO CIAMPA sind total verloren, gegen 100 Fahrzeuge und Leichter sind gesunken oder gestrandet, von fünf Wasserleichtern ist einer unversehrt geblieben. Es wird wohl lange Zeit in Anspruch nehmen, ehe Iquique sich von diesem Schrecken erholt hat.⁸

7. Reise 1910–1911: Ab Hamburg (Ballast) – an (?) ab 1911 (Kohle) – an (Juni) Iquique ab – an Tocopilla ab (Salpeter) – an Hamburg.

8. Reise 1911–1912: Ab Hamburg (5000 tons Koks und »patent fuel«) – an Santa Rosalia ab (Ballast) – an Newcastle N.S.W. ab 1912 (Kohle) – an (?) ab (Salpeter) – an (111 Tage) Hamburg.

9. Reise 1912–1913: Ab Hamburg (Ballast) – an (?) ab (Kohle) – an Tocopilla ab (Salpeter) – 1913 (88 Tage) an Antwerpen.

10. Reise 1913: Ab Antwerpen – an (?) ab (Kohle) – an Tocopilla ab – an Taltal ab (Salpeter) – an (86 Tage) Antwerpen ab (Ballast) – an Hamburg.

Zum Vergleich: 4MBk PAMIR ab Iquique 26.8. – an Schelde Reede 30.11. – (96 Tage).

Abb. 3 Kapitän Jürgen Friedrich Külsen von der HANS (rechts) und Kapitän Christoph Theodor Jacob Schütt von der KURT (links). (Slg. Dr. Jürgen Meyer)



Zu ihrer elften und zugleich letzten Reise unter deutscher Flagge versegelte HANS im März 1914 aus dem Hamburger Hafen. Im Schlepp ging es elbabwärts, aber schon am nächsten Tag mußte Kapitän Külsen vor Helgoland den Schlepper entlassen, da er den Segler gegen den starken westlichen Wind nicht voranbringen konnte. Diesmal war der Wettergott der HANS nicht wohlgesonnen, erst zwölf Tage später stand sie vor der Straße von Dover. Wegen stürmischer Westwinde lag die HANS vier Tage vor Deal zu Anker. Als der Wind etwas schwächer wurde, nahm ein englischer Schlepper die Viermastbark auf den Haken und taute sie bis zur Isle of Wight. Am 24. März passierte man endlich Lizard und segelte hinaus in den Atlantik, querte am 25. April die Linie und fuhr am 3. Juni, nachdem zwei Tage zuvor Staaten Insel in Sicht gekommen war, durch die Straße von Le Maire. HANS passierte am 1. Juli den Äquator im Pazifik und ankerte am 26. Juli 1914, 144 Tage nach dem Abgang aus der Elbe und 124 Tage ab Lizard, in Santa Rosalia, wo sie durch den Kriegsausbruch für Jahre festgehalten wurde.

11. Reise 1914: Ab Hamburg 11.3. (5000 tons Koks und »patent fuel«) – Juli 1914 (124 Tage ab Lizard, 144 Tage ab Elbe) Santa Rosalia.

Die KURT unter den Kapitänen Christoph Theodor Jacob Schütt⁹ und Wilhelm Tönissen

Erster Führer der KURT wurde der 1873 in Darßer Ort auf der Halbinsel Zingst geborene Kapitän Christoph Schütt, der ab dem Jahr 1899 zuerst als Erster Offizier und dann als Kapitän des ebenfalls für Siemers segelnden Vollschiiffes SUSANNA die nötigen Erfahrungen zur Führung eines Rahseglers erworben hatte. Der »hardcase sailor« Schütt, stets um schnelle Reisen und kurze Ladezeiten bemüht, ließ oft die gebotene Vorsicht außer acht, indem er meist weniger Ballast übernahm als für die Stabilität des Schiffes grundsätzlich nötig war. Doch das Glück blieb ihm treu, und Schütt blieb immer, wie sich Captain Fred Klebingat erinnerte, *ahead of the game*.¹⁰ Im Dezember 1908 übergab Kapitän Schütt das Kommando an seinen Ersten Offizier Tönissen und wechselte auf den Dampfer BÜRGERMEISTER HACHMANN, den er bis 1921 befehligte. Kapitän des Dampfers EDMUND SIEMERS blieb Christoph Schütt bis 1923, als er nach Rückkehr von seiner letzten Reise in Hamburg an einem Magenleiden verstarb.

Die KURT war im selben Fahrtgebiet wie ihre Schwester tätig und brachte es bis zu Kriegsbeginn auf insgesamt 9½ Rundreisen.

1. **Reise 1904:** Ab Port Glasgow (Ballast) – an Barry 1.5. (Kohle) – an (?) (entladen) ab – an (?) ab (Salpeter) – Ende 1904 an Hamburg (entladen).
2. **Reise 1905–1906:** Ab Hamburg (Ballast) – an Port Talbot ab 17.4. (Kohle) – 18.4.1905 (1 Tag) 50°N, 7°W – 17.7. (91 Tage) Iquique (entladen) ab – an Caleta Buena 27.9. (Salpeter) – 27.12. (91 Tage) 40°N, 25°W – Januar 1906 Hamburg.
3. **Reise 1906:** Ab Hamburg (Ballast) – an Port Talbot ab (Kohle) – 19.3. 47°N, 12°W – 11.6. (84 Tage) Iquique (Ballast) ab – an Junin ab 30.7. (Salpeter) – 23.10. (85 Tage) Lizard – 24.10. (86 Tage) Isle of Wight – an Hamburg (entladen).
4. **Reise 1907–1908:** Ab Hamburg (Ballast) – an Port Talbot ab 2.2. (Kohle) – 6.2. (4 Tage) 45°N, 13°W – 22.2. (16 Tage) Äquator – 17.3. (23 Tage) 50°S Atlantik – 8.4. (22 Tage) 50°S Pazifik – 22.4. (14/79 Tage ab Port Talbot) Tocopilla 3.6. (Ballast) – 2.8. (59 Tage) Newcastle N.S.W. 31.8. (Kohle) – 7.10. (38 Tage) Valparaiso ab (Ballast) – an Iquique 6.12. (Ballast) – 8.2.1908 (63 Tage) Newcastle N.S.W. 8.3. (Kohle) – 26.4. (60 Tage) Caleta Buena 9.6. (Ballast) – 3.7. (24 Tage) Tocopilla 12.7. (48 984 Sack Salpeter) – 5.8. (24 Tage) Kap Hoorn – 1.9. (51 Tage) Äquator – 7.10. (81 Tage) Lizard – 9.10. Dungeness – 10.10. E. Goodwin – 11.10. Terschelling – 12.10. (92 Tage) Hamburg (entladen).

Im Spätherbst 1908 wurde Wilhelm Tönissen auf Empfehlung seines Kapitäns Schütt zum neuen Führer der KURT ernannt. Der 1881 auf Amrum geborene Tönissen war mit seinen 27 Lebensjahren jüngster Kapitän der Reederei geworden. Seine Seefahrtszeit begann 1896 unter Kapitän Jessen auf der Bark PIRAT, daran schlossen sich Reisen auf der Viermastbark PLACILLA und der Bark PLANET an. Nach dem Steuermannsexamen fuhr Tönissen zuerst als Dritter und dann als Zweiter Offizier auf dem Vollschiiff PARNASSOS, und nach einigen Monaten Fahrtzeit auf dem Dampfer PELLWORM besuchte er die Flensburger Navigationsschule, wo er sein Kapitänspatent erwarb. Als Erster Steuermann auf der Laeisz'schen Viermastbark PISAGUA lag Tönissen gleichzeitig mit HANS und KURT in Iquique. Sein Wunsch, auf einem der beiden Segler anmustern zu können, ging 1906 in Erfüllung, und schon nach zwei Reisen rückte er zum Kapitän der KURT auf. Tönissen war ein *crack Captain of a crack ship*¹¹, ein Treiber, der weder sich, noch Schiff und Mannschaft schonte.

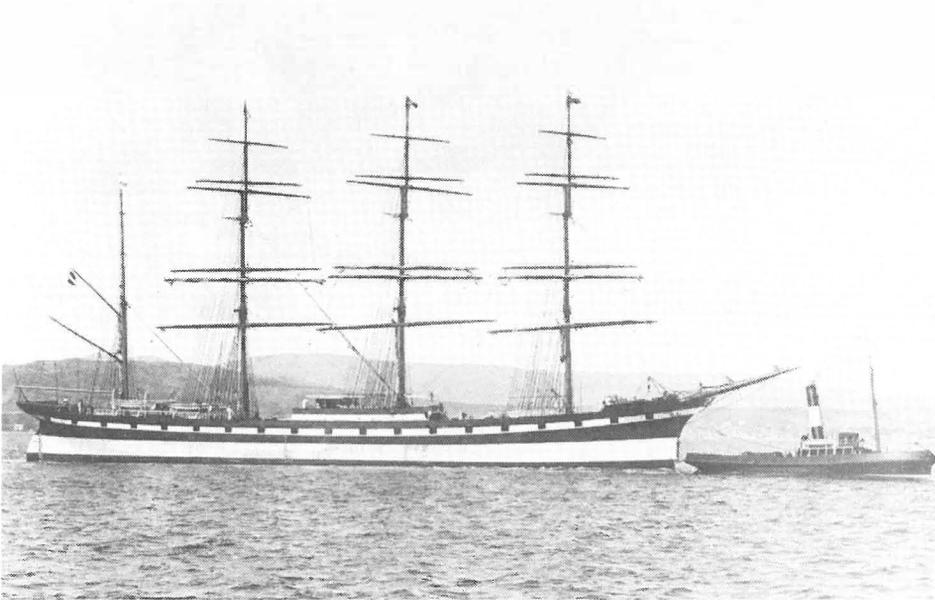


Abb. 4 Viermastbark KURT. (Slg. Hans-Joachim Gersdorf)

Im Gegensatz zur vorhergehenden Westküstenreise machte die KURT auf ihrer fünften Fahrt nur eine einzige Zwischenreise nach Newcastle N.S.W. Auf der Rückfahrt von dem australischen Kohlehafen ankerte die KURT nach nur 31 Tagen in Valparaiso. Ein Dampfer, der zur gleichen Zeit abgegangen war, traf erst drei Tage nach der Viermastbark ein, Tönissen, der die KURT mehr »unter als über dem Wasser« gesegelt hatte, erhielt von seinem Reeder für diese außergewöhnliche Leistung eine Prämie in der Höhe von 5000 Mark ausbezahlt.

Den absoluten Rekord halten seit dem Jahr 1896 die englischen Viermaster WENDUR und LOCH TORRIDON¹², die in der Zeit vom 1. bis 29. Januar, also in nur 29 Tagen, die Distanz durchsegelten, wobei die LOCH TORRIDON sechs Stunden nach der WENDUR in Valparaiso vor Anker ging. Schnellster deutscher Segler war nach den Aufzeichnungen der Deutschen Seewarte im Zeitraum 1893 bis 1904 die Hamburger Viermastbark WANDSBEK gewesen, die Kapitän Julius Tadsen im Jahr 1903 innerhalb von 36 Tagen von Newcastle nach Valparaiso segelte.

5. Reise 1908–1910: Ab Hamburg (Koks und »patent fuel«) – 3.12. Lizard – 28.12. (25 Tage) Äquator – 23.1.1909 (26 Tage) 50°S Atlantik – 10.2. (18 Tage) 50°S Pazifik – 10.3. (28 Tage) Äquator im Pazifik – 19.3. (9 Tage) 110°W, 9°N – 5.4. (17/123 Tage) Santa Rosalia 16.5. (Ballast) – 11.7. (55 Tage) Newcastle N.S.W. 10.8. (Kohle) – 18.8. 180. Längengrad – 10.9. (31 Tage) Valparaiso 10.10. (Ballast) – 15.10. (5 Tage) Tocopilla 11.11. (Salpeter) – 5.12. (24 Tage) Diego Ramirez – 5.1.1910 (31 Tage) Äquator – 27.1. (22/77 Tage) Lizard – 27.1. (77 Tage) Falmouth – 28.1. Beachy Head – 30.1. Helgoland – 30.1. (81 Tage) Hamburg (entladen).

Die rasche Ausreise des Jahres 1910 begann am 8. Mai in Port Talbot. KURT führte sich in dieser Saison zusammen mit der HANS gut in die Reihe der schnellen Segler ein, indem sie

in nur 78 Tagen ab dem Meridian von Lizard auf der Reede von Valparaiso vor Anker ging. Die Reisedauer betrug bei den elf schnellsten Schiffen: PAMPA (66), POTOSI (67), POMMERN (70), HANS (71), PERSIMMON (72), PIRNA (75), PARCHIM (78), PEIHO (78), KURT (78), PARCHIM (79), PANGANI (79).

Kaum hatte die Heimreise von Tocopilla begonnen, wurde die KURT vor der chilenischen Küste von einem Seebeben überrascht. Im Bericht der Deutschen Seewarte liest sich das so: *Der Viermaster KURT Kapitän W. Tönissen befand sich auf der Reise von Tocopilla nach Hamburg als am 4. Oktober 1910 auf 21°23' S-Br., 72°52' W-Lg. um 5 Uhr 20 Minuten ein heftiges Seebeben beobachtet wurde. Es wehte zur Zeit eine flaue südöstliche Brise bei ruhiger See und vollständig klarem Himmel. Der Barometerstand 763,5 mm, Temperatur der Luft 17,0 °C des Wassers 15,2 °C. Irgendwelche Veränderungen wurden nicht bemerkt.*¹³

6. Reise 1910: Ab Hamburg 6.3. (Ballast) – an Port Talbot 8.5. (Kohle) – 30.5. (22 Tage) Äquator – 27.6. (28 Tage) 50°S Atlantik – 11.7. (14 Tage) 50°S Pazifik – 25.7. (14/78 Tage ab Lizard) Valparaiso ab (Ballast) – an Tocopilla 1.10. (Salpeter) – 30.10. (29 Tage) Diego Ramirez – 25.11. (26 Tage) Äquator – 20.12. (25/80 Tage) Lizard – 23.12. (83 Tage) Hamburg (entladen).

KURT's siebente Rundreise führte die Viermastbark am 25. März 1911 von Cardiff nach Valparaiso. Mit 68 Tagen, die sie ab Lizard-Länge unterwegs gewesen war, hatte sie den »Flying P-Linern« erfolgreich Konkurrenz gemacht, war es doch 1911 die schnellste Ausreise eines deutschen Seglers nach Valparaiso. Mit drei Tagen Abstand folgten PONAPE und PEIHO (je 71 Tage), und dann, fast im Tagesrhythmus, die restlichen Salpetersegler: PAMPA (72), PANGANI (73), PAMIR (74), PIRNA (75), PEKING (76), POMMERN (78), PAMPA (78), PETSCHILI (79). Eine gute Leistung waren auch jene 12 Tage, welche KURT in der Kap Hoorn-Region verbrachte. Sie blieb damit knapp unter dem Mittel von 12,8 Tagen, welches Kapitän Römer für die Fahrten der Laeisz'schen Viermaster in den Jahren 1904–1914 errechnet hatte. Segler anderer Reedereien brauchten aus den verschiedensten Gründen länger für die Umrundung von Cape Stiff, wie die Hoorn gerne von den Engländern bezeichnet wurde.

7. Reise 1911: Ab Hamburg 6.2. (Ballast) – 8.3. (30 Tage) Cardiff 25.3. (Kohle) – 15.4. (21 Tage) Äquator – 13.5. (28 Tage) 50°S Atlantik – 25.5. (12 Tage) 50°S Pazifik – 1.6. (7/68 Tage ab Lizard) Valparaiso for orders – 10.6. entladen in Mejillones 25.6. – 26.6. Tocopilla 22.7. (Salpeter) – 22.10. (92 Tage) Hamburg (entladen).

Die Ausreise Ende 1911 nahm im Heimathafen Hamburg ihren Anfang. Mit Koks und »patent fuel« und zusätzlichen 800 Tonnen Ballast unter der Ladung versiegelte die KURT am 25. November nach Santa Rosalia. Von den 20 Schiffen, die 1911 von Hamburg nach Santa Rosalia abgingen, gelang der KURT mit 116 Tagen ab Elbe und 110 Tagen ab Lizard die schnellste Reise. Der Reisedurchschnitt der 19 Segler – die englische ST. MIRREN segelte um Afrika und Australien und wurde deswegen von der Berechnung ausgeschlossen – betrug 146 Tage. Die längste Reise dieses Jahres ist für die Viermastbark SCHIFFBEK der Reederei Knöhr & Burchard Nfl. mit 177 Tagen ab Elbe und 157 Tagen ab Lizard verzeichnet. Von Santa Rosalia segelte die KURT in Ballast nach Newcastle und mit einer Ladung Kohle nach Chile. Anfang März 1913 lag sie mit ihrer Salpeterladung wieder im Hamburger Hafen.

8. **Reise 1911–1913:** Ab Hamburg 25.11. (Koks und »patent fuel«) – 28.11. E. Goodwin – 29.11. S. Foreland – 30.11. Beachy Head – 1.12. (6 Tage) Start Point – 13.12. Tenerife – 2.1.1912 (38 Tage) Äquator – 31.1. (68 Tage) Kap Hoorn – 11.3. Kap San Lucas – 20.3. (115 Tage) (Nach Burmester 116 Tage ab Elbe bzw. 110 ab Lizard) Santa Rosalia 28.4. (Ballast) – 9.6. 180. Längengrad – 23.6. (56 Tage) Newcastle N.S.W. 12.8. (Kohle) – 19.8. 180. Längengrad – 4.10. (53 Tage) Antofagasto 2.11. (Ballast) – 5.11. Tocopilla 26.11. (Salpeter) – 22.12. (26 Tage) Diego Ramirez – 7.2.1913 (73 Tage) Äquator – 6.3. (100 Tage) Beachy Head – 7.3. Terschelling – 8.3. (102 Tage) Hamburg (entladen).
9. **Reise 1913–1914:** Ab Hamburg 27.3. (Ballast) – 3.4. Barry 16.5. (Kohle) – 31.7. (76 Tage) Iquique 14.10. (Salpeter) – 7.1.1914 (87 Tage) Hamburg (entladen).

Am 12. Februar 1914 verließ die KURT mit einer sehr jungen Besatzung den Hamburger Hafen. Das Durchschnittsalter der Männer lag unter 21 Jahren, ausgenommen ein 60jähriger Matrose und der »Alte«, der in diesem so schicksalsträchtigen Jahr seinen 33. Geburtstag beging. Kapitän Tönissen segelte durch die Le Maire-Straße, passierte Kap Hoorn in Sichtweite und traf am 12. Juni 1914, 120 Tage ab Elbe, bzw. 111 Tage ab Lizard, in Santa Rosalia ein. Nachdem KURT ihre Koksladung gelöscht hatte, versiegelte der Viermaster kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges in 38 Tagen nach Astoria/Oregon, um Weizen für Europa zu laden. Doch mit Kriegsbeginn war an eine Rückreise nicht mehr zu denken, die KURT blieb im sicheren Hafen der vorerst noch neutralen USA.

10. **Reise 1914:** Ab Hamburg 12.2. (Kohle und »patent fuel«) – 12.6. (130 Tage) Santa Rosalia 4.8. (Ballast) – 11.9. (38 Tage) Astoria (Reise wegen Kriegsausbruch unterbrochen).

Die beiden Viermastbarken im Ersten Weltkrieg

Bis zum Ersten Weltkrieg hatten die beiden Viermaster ihrem Reeder einen guten Gewinn gebracht. Junge und ehrgeizige Kapitäne machten schnelle Reisen, und G.J.H. Siemers & Co. war es gelungen, stets ausreichende Ladungsmengen zu verschiffen und die Anzahl der unproduktiven Ballastreisen gering zu halten.

Die HANS blieb mit elf anderen deutschen Seglern¹⁴ – insgesamt zehn Viermastbarken und zwei Vollschniffen – untätig in Santa Rosalia bzw. in Guaymas (Vollschniff LASBEK) liegen. Mexiko blieb zwar neutral, aber mit der langen Kriegsdauer und besonders nach Kriegseintritt der USA 1917 verschlechterte sich die Lage der Segelschiffsbesatzungen.

Nach dem für Deutschland verlorenen Krieg sollten die Schiffe laut den Bestimmungen des Versailler Vertrages als Reparationsleistung an die Siegermächte abgeliefert werden. Sogar ein Aufteilungsschlüssel – Frankreich (6), Italien (4) und Großbritannien (2) – war für die im Golf von Kalifornien liegenden Segler festgelegt worden, als durch den Niedergang der Frachtraten im Jahr 1920 die beteiligten Staaten jedes Interesse an den Schiffen verloren. In dieser Situation sprang der US-amerikanische Reeder Robert Dollar (1844–1932) ein und kaufte neun der zehn Viermastbarken, einschließlich der HANS, für seine Reederei an.

Kapitän Külsen wurde, wie alle deutschen Besatzungsmitglieder, Ende 1920/Anfang 1921 nach Deutschland repatriert. Bei Siemers tat er noch einige Jahre als Inspektor Dienst, trat anschließend in den Ruhestand und verstarb bereits am 8. Februar 1927.

Auch für die KURT bedeutete der Weltkrieg das Ende ihrer bisherigen Laufbahn als Salpetersegler. Sie blieb in Portland und wurde, als die USA in den Krieg eintraten, am 16. April 1917 beschlagnahmt. Die Besatzung war schon in alle Winde zerstreut, und Kapitän

Tönissen, »den letzten Mann an Bord«, internierten die Behörden bis Kriegsende in Fort Oglethorpe/Georgia.

1920 kehrte Kapitän Tönissen auf dem Dampfer DRESDEN nach Deutschland zurück. Seiner vielversprechenden Karriere als Segelschiffskapitän hatte der Krieg ein vorzeitiges Ende gesetzt. In den wenigen Jahren, die ihm noch vergönnt waren, wirkte Wilhelm Tönissen auf Amrum als Vertreter der HAPAG und Direktor der Amrumer Inselbahn. Er verstarb 1929, gerade 48jährig, während einer Geschäftsreise.

Die letzten Jahre der HANS

Im Februar 1921 schleppte man die in MARY DOLLAR umbenannte HANS von Santa Rosalia nach San Francisco, dem Firmensitz von Robert Dollar. Dollar plante, seine Neuerwerbung unter Ausnutzung der nach Kriegsende boomenden Frachtraten in der Holzfahrt nach China einzusetzen, besonders da Captain P.A. McDonald nach eingehender Besichtigung dem Segler einen durchaus guten Erhaltungszustand attestiert hatte. Bevor die MARY DOLLAR jedoch auf große Fahrt gehen konnte, brach der Frachtenmarkt für Holz zusammen. Der Viermaster blieb weiterhin beschäftigungslos liegen, wurde einige Monate später nach Oakland geschleppt und als letzter Segler der Dollar-Flotte im Januar 1935 für 3500 Dollar an Captain Charles A. Watts verkauft.

Auf der Überführungsfahrt nach Los Angeles geriet die MARY DOLLAR in einen schweren Sturm, die Schlepptrasse brach, und nur der ausgezeichneten Seemannschaft von Captain Watts war es zu verdanken, daß die Viermastbark nicht strandete. Der neue Eigner scheiterte ebenfalls an den wirtschaftlichen Gegebenheiten des Frachtenmarktes und mußte die MARY DOLLAR noch im selben Jahr an eine Betriebsgesellschaft von Spielkasinos verkaufen. Abgetakelt und mit einem langen Deckshaus versehen, fristete sie als Kasinoschiff TANGO ein eher unrühmliches Dasein.

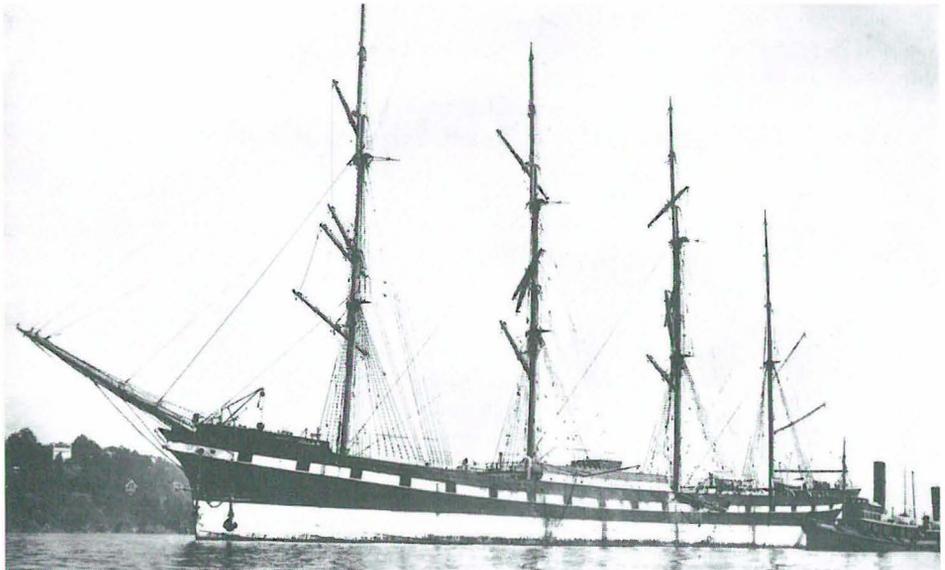


Abb. 5 MARY DOLLAR ex HANS. (Slg. Dr. Jürgen Meyer)

Als mit Beginn des Zweiten Weltkrieges der Schiffsraum knapp wurde, erinnerte man sich wieder des alten Seglers. Eine eigens zur Wiederinfahrtsetzung aufgelegter Schiffe gegründete Firma, die Transatlantic Navigation Co., erwarb im August 1941 die TANGO und ließ sie zur Sechsmastbarkentine umbauen. Unter dem Kommando von Captain Gundersen versiegelte sie im Frühjahr 1942 von Astoria rund Kap Hoorn nach Kapstadt. Voll abgeladen mit Schnittholz brauchte die TANGO 103 Tage, was in Anbetracht einer neuen Mannschaft und der völlig anderen Takelage durchaus zufriedenstellend war. Wirtschaftlich ließ sich der Segler auch in Kriegszeiten nicht betreiben, und so blieb nichts anderes übrig, als die TANGO, nachdem sie noch ein oder zwei Reisen zur Ostküste Südamerikas unternommen hatte, im Februar 1943 an den portugiesischen Reeder Julio Ribeiro Campos zu verkaufen, der sie unter dem Namen CIDADE DO PORTO in der Baumwollfahrt von Moçambique nach Portugal beschäftigen wollte. Es blieb bei der Absicht. Fast ein Jahr lag die CIDADE DO PORTO im Hafen von Lourenço Marques, bis sie am 24. August 1945 mit einer Ladung Kohle nochmals in Fahrt kam. Auf dieser Reise hatte das Glück den alternen Segler endgültig verlassen. Mit Sturmschäden mußte er im September nach Durban eingeschleppt werden, ging nach dreimonatigen Reparaturarbeiten wieder in See, um direkt in den nächsten Sturm zu segeln. Arg zerzaust gelangte die Sechsmastbarkentine im Schlepp nach Kapstadt, von wo sie Monate später, am 7. April 1946, nach Lobito zum Entladen geschleppt wurde. Als die CIDADE DO PORTO am 20. September, von Lobito kommend, in Lissabon eintraf, war ihre letzte Reise zu Ende. Nach langer Liegezeit in irgendeinem Hafenwinkel wurde sie am 8. April 1948 an Teofilo Carvalho Duarte versteigert, der den Segler nach 44 Dienstjahren abwrackte.

KURT unter US-Flagge

Der Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg führte zur Beschlagnahme aller in amerikanischen Hoheitsgewässern befindlichen deutschen Schiffe, darunter auch der KURT, die man Anfang Juni 1917 zu Ehren des berühmten Paketschiffes in DREADNOUGHT¹⁵ umbenannte und mit dem neuen Heimathafen Portland/Oregon am Heck dem U.S. Shipping Board unterstellte. Bald entdeckte die Behörde, daß einige der für die beschlagnahmten Schiffe ausgewählten Namen bereits in den amerikanischen Registern existierten, so daß man gezwungen war, eine weitere Namensänderung vorzunehmen. Der amtierende Sekretär des U.S. Shipping Board trat mit der Bitte um Umbenennung aller ehemals deutschen Schiffe an die Gattin des amtierenden Präsidenten heran. Mrs. Woodrow Wilson unterzog sich dieser Aufgabe mit großem Ernst und wählte letztendlich indianische Namen aus. Aus der DREADNOUGHT ex KURT wurde am 18. September die MOSHULU.

Auf ihrer ersten Reise für das U.S. Shipping Board sollte die MOSHULU eine Ladung Holz nach Chile bringen. Als aber bekannt wurde, daß die MOSHULU in Chile interniert würde, ließ man die Reisepläne fallen, schaffte die Ladung wieder von Bord und versetzte den designierten Kapitän Frank O. Parker auf die segelfertige RED JACKET.¹⁶

U.S. Shipping Board, Reisen und Kapitäne

Captain Richard Lancaster

Im Herbst 1917 segelte die MOSHULU mit einer neuen Holzladung nach Australien. Master next God war der 58jährige, im irischen Whitegate, Grafschaft Cork, geborene Richard Lancaster, der seit 1883 ausschließlich hölzerne Segler, die Bark CANADA, die Barkentine

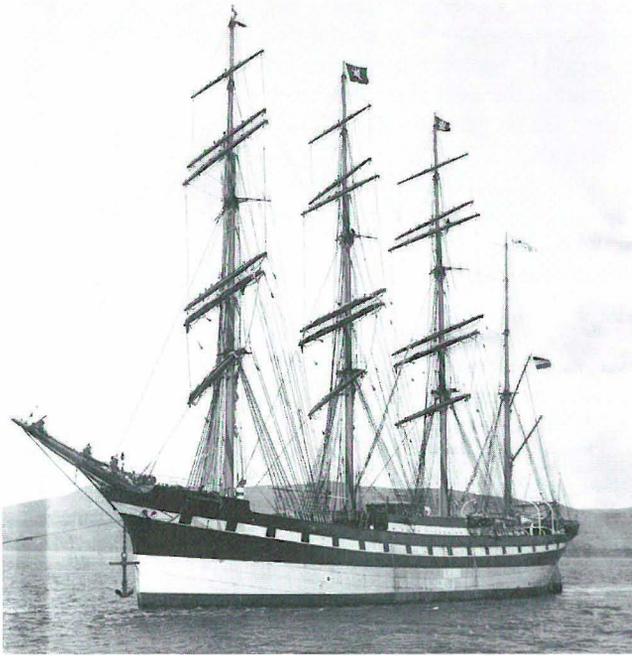


Abb. 6 Die unbeladene KURT ragt hoch aus dem Wasser. (Slg. The University, Glasgow)

TIDAL WAVE, den Medium Klipper DASHING WAVE und den kleinen Viermastschoner W.J. PATTERSON geführt hatte. Eine gute und segelschiffserfahrene Besatzung war in Kriegszeiten nicht zu bekommen, und die »mixed crew«, welche man schließlich anheuern konnte, zeigte sich bereits auf der Ausreise wenig »kooperativ«. Während der Heimreise versuchten sogar einige Matrosen, die MOSHULU einem in Höhe des Äquators stehenden deutschen Hilfskreuzer zuzuführen. Der aufkommende Sturm und Captain Lancaster vereitelten die Pläne der »Agenten«. MOSHULU kehrte wohlbehalten nach San Francisco zurück, wo fünf Besatzungsmitglieder – ein Amerikaner, ein Norweger und drei Russen – der Tätigkeit für eine feindliche Macht (Deutschland) beschuldigt und verhaftet wurden.

1. Reise 1917–1918: Portland 2.9. (Holz) – an San Francisco (Holz) 5.10. – an Melbourne ab – an Sydney ab 1918 (Chromerz und Wolle) – 20.5. San Francisco.

Die zweite Reise führte die MOSHULU in ein für sie bisher unbekanntes Fahrtgebiet – die Inselwelt der Philippinen. Auf der Rückreise machte sie mit 50 Tagen ab Manila und 46 Tagen ab Olangapo ihre beste Passage unter US-Flagge, was in Schifffahrtskreisen an der Westküste mit Befriedigung registriert wurde; schließlich war Captain T.D. Mosher mit der Bark MONTAUK (ex MATADOR) 92 Tage ab Manila unterwegs gewesen!

2. Reise 1918–1919: Ab San Francisco 9.7. (Gasolin, Holz, Stahl) – an Manila 22.2.1919 (Hanf, Zucker) – 26.2. Olangapo (Subic Bay) – 13.4. (46 Tage) San Francisco.

Captain Frank O. Parker

In San Francisco löste der 62jährige Frank O. Parker Captain Lancaster in der Schiffführung ab. Parker, 1857 in einem Leuchtturm an der Küste von Maine geboren, ging 1869



Abb. 7 Die KURT unter der deutschen Flagge. (Slg. Dr. Jürgen Meyer)

zur See, segelte auf verschiedenen Down Eastern und erhielt mit der Bark OREGON sein erstes selbständiges Kommando. Nach acht erfolgreichen Jahren wechselte er auf die Bark ST. JAMES. Ihr folgten die Barkentine ARCHER, zwei Reisen mit der stählernen Viermastbark RED JACKET und ein kurzes Intermezzo auf dem französischen Viermastschoner CAPITAN BUCHON. Nach dem Kommando über die MOSHULU fuhr Parker weiterhin zur See. Eines seiner letzten Schiffe war Robert Dollars Viermastbark JOHN ENA.¹⁷ Captain Frank O. Parker starb 80jährig am 9. Juli 1939.

Seine erste Ausreise und zugleich die dritte der MOSHULU unter der Flagge des U.S. Shipping Board bewältigte Parker von San Francisco bis Manila in kurzen 45 Tagen. Im Jahr zuvor hatte die STAR OF POLAND mit 72 Tagen bis Manila erheblich länger gebraucht, und selbst im Vergleich mit den Windhunden der Meere, den Klippern, war Parkers Leistung beachtlich. An schnellen Reisen sind bekannt: Im Jahr 1854 WINGED ARROW mit 36 Tagen, ebenfalls 36 Tage sind 1856 für die FEARLESS verzeichnet, die WESTWARD HO schaffte es 1853 in 40 Tagen, die FLYING FISH benötigte im selben Jahr 41 Tage, und die GALATEA ankerte 1862 nach einer Reise von 43 Tagen in Manila.

3. Reise 1919–1920: Ab San Francisco 22.5. (Gasoline und Stahl) – 6.7. (45 Tage) Manila ab (Kokosnußöl, Ölkuchen und 2500 Kisten mit Handelsgütern) – an Hongkong (im Trockendock) ab 1920 – 3.3.1920 San Francisco.

Unter der Flagge der Moshulu Navigation Company

In den USA zeichnete sich eine ähnliche Entwicklung wie in den anderen Schifffahrtsländern ab. Die Dampfer verdrängten die Segler, deren Frachtraten bald um 20% unter jenen der Dampfschiffe lagen, aus ihren letzten Fahrtgebieten, so daß das U.S. Shipping Board mehr als froh war, als sich für den Segler ein Käufer anbot, die Moshulu Navigation Co. Am 13. Mai 1920, die MOSHULU befand sich auf ihrer vierten Ausreise, war der Kaufvertrag

unterschriftsreif. Leider mußte Captain Parker, als er nach 71tägiger Reise in Melbourne vor Anker ging, die betrübliche Feststellung machen, daß die Reederei keinerlei finanzielle Vorsorge getroffen hatte. Die Company befand sich in ernsthaften Schwierigkeiten wirtschaftlicher Art und schien den Segler mehr oder minder vergessen zu haben. Parker, ganz in der Tradition der alten Handelsschiffskapitäne, ließ sich nicht entmutigen. *Acting as his own agent* kümmerte er sich selbst um eine neue Ladung, die sich in Form von Getreide für Sydney anbot.

Drei Schlepper tauten dann die mit 500 tons Getreide als Stiffening beladene MOSHULU von Melbourne nach dem vier Kilometer entfernten Vorhafen Port Melbourne, als eine schwere Bö einfiel. Der enorme Winddruck auf die Takelage vereitelte alle Bemühungen der Schlepper; die Grundberührung in der Two Fold Bay war unausweichlich. Wie die anschließende Dockung bestätigte, war in erster Linie das Ruder beschädigt; der Rumpf selbst blieb unversehrt. In Melbourne vervollständigte die MOSHULU ihre Getreideladung und segelte in 2½ Tagen entlang der Ostküste Australiens nach Sydney. In Ballast wurde sie von Sydney nach Newcastle N.S.W., einem für unseren Square Rigger nicht unbekanntem Hafen, geschleppt. Von Newcastle versiegelte MOSHULU mit einer Ladung Kohle nach Manila und kehrte von den Philippinen mit einer Kopraladung nach Frisco zurück.

4. bzw. 1. Reise 1920–1921: Ab San Francisco 29.4. (Ballast, im Schlepp) – an Eureka ab (Holz, im Schlepp) – an San Francisco (Vervollständigung der Holzladung) 2.5. – 13.5. während Ausreise an Moshulu Navigation Co. verkauft und Reise fortgesetzt – 11.7. (71 Tage) Melbourne 15.7. (500 tons Getreide als »stiffening«) – an Port Melbourne ab (Getreide) – an Sydney ab (Ballast) – an Newcastle N.S.W. 13.11. (Kohle) – 10.1.1921 Manila 3.5. (Kopra) – 5.7. (64 Tage) San Francisco.

Einen Monat nach Ankunft, die Moshulu Navigation Co. war in der Zwischenzeit zahlungsunfähig geworden, fand die MOSHULU am 4. August 1921 in der Charles Nelson Company einen neuen Besitzer.

In Fahrt für Charles Nelson Co.

Captain Peter John Riber Mathieson

Die Reederei Charles Nelson Co., die eine große Anzahl hölzerner Segler besaß, setzte die MOSHULU vorerst nicht in Fahrt, ließ sie aber während der langen, bis zum Juni 1922 dauernden Liegezeit teilweise umbauen. Als neuer Captain kam Peter John Riber Mathieson an Bord, der 1871 im norwegischen Arendal das Licht der Welt erblickt hatte und seit 1888 zur See gefahren war. Bis zu seinem Kommando auf der MOSHULU, welche er als *höchste Vollendung der stählernen Rahsegler*¹⁸ in Erinnerung behielt, führte Captain Mathieson den eisernen Klipper ANTIÖPE¹⁹, die Viermastbark CARRABIN²⁰, den hölzernen Fünfmast-Auxiliar-Schoner GERALDINE WOLVIN, die hölzerne Viermastbarkentine AURORA, den hölzernen Viermast-Auxiliar-Schoner LA MERCED, den hölzernen Dreimastschoner WILLIAM H. SMITH und einen der Nelsonschen Schlepper. Nach weiteren Seefahrtsjahren übernahm Mathieson den Posten eines Wachmannes auf dem in New York aufliegenden Dampfer WASHINGTON, bis er sich 1937 auf Staten Island zur Ruhe setzte und seine Memoiren verfaßte. Während des Zweiten Weltkrieges wurde er reaktiviert, kommandierte in der Folge die Dampfer WILLIAM MACLAY und JOSEPH E. WING und setzte sich nach Kriegsende in Vancouver endgültig zur Ruhe.



Abb. 8 *Arbeitslose Großsegler in San Francisco Bay, um 1926. Im Vordergrund die MOSHULU, die ehemalige KURT. (Slg. Harold D. Huycke)*

Captain Mathieson segelte die MOSHULU um die ganze Welt, von der amerikanischen Westküste rund Kap Hoorn nach den afrikanischen Häfen Kapstadt und Port Elizabeth, und kehrte südlich von Australien und Neuseeland durch das Inselgewirr der Gambier, Tuamotus und Marquesas Inseln nach Port Angeles zurück.

1. Reise 1922–1923: Ab San Francisco 13.6. (Ballast) – 21.6. Mukilteo ab (Ballast) – an Everett 12.8. (Holz) – 9.11. (89 Tage) Kapstadt (Teilladung gelöscht) 24.12. – 2.1.1923 (9 Tage) Port Elizabeth 2.2. (Ballast) – Mangarewa (Gambier Inseln) – Tuamotus – Marquesas – 13.5. Cape Flattery – 14.5. (101 Tage) Port Angeles.

Captain Louis C. Hanson

Anschließend übergab Mathieson das Kommando an Captain Louis C. Hanson, der die MOSHULU für zwei Küstenreisen befehligte.

2. Reise 1923: Ab Port Angeles (Holz) 18.7. – 19.7. Umatilla – 24.7. Piedras Blancas – 28.7. Pt. Vicente – 29.7. (11 Tage) San Pedro – 31.7. Wilmington (entladen) – San Pedro 9.9. (Ballast) – 11.9. Anacapa Insel – 13.9. (4 Tage) San Francisco.

3. Reise 1923–1924: Ab San Francisco 15.9. (Ballast) – 21.9. (6 Tage) Port Angeles 11.11. (Holz) – 29.11. Anacapa Island – 30.11. (19 Tage) San Pedro 2.1.1924 (Ballast) – 3.1. Anacapa Island – 5.1. Pt. Sur – 5.1. (3 Tage) San Francisco.

Captain P.A. McDonald

Der Verfall der Frachtraten zwang die MOSHULU ab 1924 wieder zur Untätigkeit. Bis sich die Frachtraten 1927 langsam erholten, lag sie im Hafen von San Francisco auf. Am 24. April 1927 führte sie Captain P.A. McDonald zu ihrer letzten Fahrt unter amerikani-

scher Flagge aus dem Hafen von San Francisco. Die Reiseroute führte die MOSHULU vorbei an den Unions-, Norfolk- und Lord Howe-Inseln und durch die Bass-Straße nach Port Melbourne. Zurück segelte sie vom Australischen Geelong an den Snares- und Henderson-Inseln vorbei nach Port Angeles.

4. Reise 1927–1928: Ab San Francisco 24.4. (Ballast) – 28.4. (4 Tage) Astoria (Ballast) 29.4. – 29.4. Longview 8.6. (Holz) – 8.6. Astoria (Holz) 12.6. – 16.7. Fakaofu Island, Union Group – 21.7. 180. Längengrad – 29.7. Norfolk Island – 25.8. Lord Howe Island – 5.9. Eingang Bass-Straße – 7.9. Cape Shank – 9.9. (89 Tage) Port Melbourne 15.9. – 15.9. Melbourne (entladen) 27.10. – 27.10. Geelong 14.11. (Ballast) – 21.11. Snares Island – 23.11. 180. Längengrad – 20.12. Henderson Island – 30.12. Äquator – 24.1.1928 in Schlepp vor Kap Flattery – 25.1. Vancouver Island – 28.1. (74 Tage) Port Angeles for orders 8.2. (Ballast im Schlepp) – 9.2. Lake Union (aufgelegt).

Anfang 1928 wurde die MOSHULU im Lake Union aufgelegt, und ein Liegeplatz im Süßwasser bedeutete, wie McDonald zu recht befürchtete, lange Zeit der Untätigkeit. Captain McDonald blieb mit Frau und Tochter an Bord. Sorgsam konservierte er in den nächsten sieben Jahren das Schiff, stets in der Hoffnung, daß sich für den alten Segler noch eine Beschäftigung finden würde.

Am 29. Mai 1931 mußte die MOSHULU nochmals verlegt werden, sonst wäre sie durch einen Brückenbau am Eingang des Lake Union endgültig von der See abgeschnitten worden. Ihr neuer Liegeplatz war Winslow auf Bainbridge Island vor Seattle.

1931: Ab Lake Union 29.5. (Ballast, im Schlepp) – 29.5. Winslow (aufgelegt).

Captain P.A. McDonald, dem die MOSHULU so ans Herz gewachsen war, konnte auf eine langjährige Praxis an Bord von Rahseglern zurückblicken. Seine Lehrjahre vor dem Mast verbrachte McDonald in den Jahren von 1896 bis 1905 auf britischen und aus Nova Scotia stammenden Seglern. Ab 1905 fuhr er als Zweiter Offizier auf den hölzernen Vollschiffen WILLIAM H. MACY, CHARLES E. MOODY, HENRY FAILING und WILLIAM H. SMITH. 1908 wechselte er auf verschiedene Schoner und Barkentinen, z. B. den Fünfmastschoner CRESCENT, und von 1909 bis 1910 auf die Viermastbarkentine LAHAINA. Mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges kehrte McDonald zu den Rahseglern zurück, kam als Offizier auf die stählerne Viermastbark FLYING CLOUD²¹, die er 1917/1918 als Kapitän führte. Nach Verkauf der MUSCOOTA ex FLYING CLOUD an private Eigner kommandierte McDonald den kleinen hölzernen Dreimastschoner CORONA, die hölzerne Viermastbarkentine JANE L. STANFORD, 1921 das ehemals britische Vollschiff DUNSYRE, welches wie die MOSHULU bei Wm. Hamilton vom Stapel gelaufen war, und von 1922 bis 1926 die stählerne Viermastbark WILLIAM DOLLAR²².

MOSHULU in der Weizenfahrt

Nach der siebenjährigen Liegezeit schien das Schicksal der MOSHULU besiegelt, wenn nicht gleichsam, als deus ex machina, ein Reeder von den fernen Åland-Inseln auf den Plan getreten wäre. Kapitän Gustaf Erikson war der letzte Schiffseigner, der mit Hilfe seines untrüglichen Geschäftssinnes, seiner berühmten-berühmten Sparsamkeit und begünstigt durch lokale Umstände noch eine große Flotte von Rahseglern gewinnbringend in Fahrt halten konnte.

Stets auf der Suche nach guten Gebrauchtseglern, sandte Erikson Anfang 1935 Kapitän Gunnar Boman nach Seattle, der die MOSHULU besichtigte und mit ihrem Erhaltungszustand durchaus zufrieden war. Erikson machte sich Bomans Eigenschaft zunutze, aus alten, abgefahrenen Seglern wieder gute Schiffe zu machen, wie er es bei der OSTROBOTNIA und GRACE HARWAR bewiesen hatte. Die technische Seite des Kaufes wickelten Eriksons englische Agenten, H. Clarkson & Co., ab, und am 14. März wechselte die MOSHULU für 12 000 \$, den Preis einer *rum runner's launch*, wie Colton nicht ohne Bitterkeit anmerkte, den Besitzer.

Es war dies die letzte Viermastbark und der letzte Großsegler überhaupt, den Gustaf Erikson in seine Flotte einreihen konnte. Erikson hatte das Vollschiiff GRACE HARWAR, welches schon in die Jahre gekommen war, Anfang 1935 an den Abwracker verkauft und mit dem Erlös und dem Gewinn, den der Segler in den letzten Jahren erwirtschaftet hatte, den Ankauf des neuen »second hand«-Seglers finanziert. Kapitän Boman, der letzte Kommandant der GRACE HARWAR, war im Auftrag seines Reeders direkt von der Abwrackwerft nach den USA gefahren. Die MOSHULU verließ am 20. April 1935 ihren Liegeplatz in Winslow und wurde über Port Townsend in die Yarrow Yard nach Victoria (British Columbia) geschleppt, wo sie, überwacht von Kapitän Boman und unter tatkräftiger Unterstützung durch 13 finnische Besatzungsmitglieder, die Boman mitgebracht hatte, einer Generalüberholung unterzogen wurde. Fast das gesamte stehende und laufende Gut mußte erneuert werden. Außerdem kaufte Erikson alle alten, aber noch brauchbaren Segel der aufliegenden STAR OF ENGLAND²³ an. Abschließend wurde die MOSHULU von Lloyds besichtigt und erneut in der höchsten Klasse – 100 A1 – klassifiziert.

Sjökapten Gunnar Bertil Algot Boman

Boman erblickte am 21. Oktober 1900 in Saltvik auf den Åland-Inseln das Licht der Welt. Sein Vater war Kapitän und Schiffseigner, der eine Frau und insgesamt sechs Kinder zu versorgen hatte. Als Zehnjähriger fuhr Gunnar auf der kleinen Sloop seines Vaters, der ALKAVA. Der Tod des Vaters im Jahr 1911 stürzte die Familie in finanzielle Schwierigkeiten. Es reichte für Gunnar Boman gerade zum Besuch der Volksschule, bis im Dezember 1919 seine eigentliche Seemannslaufbahn auf Eriksons Viermastbark LAWHILL begann, die in den folgenden zwei Jahren in der australischen Weizenfahrt eingesetzt war. Am 10. Mai 1922 musterte Boman in London ab und erwarb während der Jahre 1922/23 (Untersteueremann) und 1923/24 (Obersteueremann) die nautischen Patente.

Seine erste Stellung als Zweiter Offizier bekleidete Boman auf Hugo Lundqvists kleiner Bark THEKLA²⁴, die der Reeder 1922 angekauft hatte und seither vorwiegend in der Holzfahrt zwischen den baltischen Häfen und Großbritannien beschäftigte. Es wurden aber auch Reisen nach Frankreich, zu den Westindischen Inseln und ins Mittelmeer unternommen. Boman, der bis zum 27. August 1927 auf der THEKLA blieb, war am 18. August 1925 zum Ersten Offizier befördert worden.

Nochmals besuchte Boman die Navigationsschule und schloß sie am 10. Mai 1928 mit dem Kapitänspatent ab. Gustaf Erikson übertrug ihm am 29. Mai 1928 das Kommando über den hölzernen Dreimastschoner OSTROBOTNIA, den der junge Kapitän bis zum 25. Oktober 1929 auf zwölf Reisen kommandierte. Urlaub kannte Boman nicht. Schon am 28. Oktober 1929 übernahm er das Vollschiiff GRACE HARWAR²⁵, das nach dieser Reise wegen Ladungsmangel vorerst aufgelegt werden mußte. Unterdessen kommandierte Boman die hölzerne Viermastbarkentine BALTIC, bis die GRACE HARWAR wieder in Fahrt kam. Mit ihr brachte Boman vom 20. April 1931 bis zum 11. September 1934 drei Ladungen australischen Weizen nach Europa.

Sjökapten Gunnar Boman hatte also genug Rahseglererfahrung aufzuweisen, als er die in Ballast fahrende MOSHULU in guten 76 Tagen von Amerika nach Port Lincoln in den Spencer Golf segelte. Ein ungewohntes Schiff, bedeutend größer als Bomans vorhergehende Schiffe, und noch dazu eine kleine, kaum segelschiffserfahrene Besatzung machten dem Kapitän etwas zu schaffen. In Port Victoria lud die MOSHULU 58 366 Säcke mit insgesamt 4852 long tons Weizen und ging am 17. Februar 1936 mit dem Ziel Queenstown for orders anker auf. 112 Tage²⁶ nach ihrer Abfahrt aus Australien, am 8. Juni, traf sie in Queenstown ein, von wo sie ein Schlepper nach dem eigentlichen Löschhafen Cork taute.

1. Reise 1935–1936: Ab Victoria B.C. 28.9. (Ballast) – 29.9. Kap Flattery – 180. Längengrad – 28.10. Äquator – 26.11. Lord Howe Inseln – 13.12. (76 Tage) Port Lincoln ab – 23.12. Port Victoria 17.2.1936 (Weizen: 58 366 Säcke, insg. 4852 long tons) – 180. Längengrad – 21.3. (35 Tage) Kap Hoorn – 1.5. (42 Tage) Äquator – 4.5. 4°31'N, 29°43'W – 7.6. (36/110 Tage) Queenstown for orders ab (im Schlepp) – 9.6. Cork (entladen) 11.7. (Ballast) – 16.7. 0-Meridian – 30.7. (19 Tage) Nystad.

Von den 17 Seglern, die in der Saison 1936 eine Ladung Weizen nach Europa brachten, lag die HERZOGIN CECILIE mit 86 Tagen an der Spitze, die MOSHULU im Mittelfeld, und die ABRAHAM RYDBERG bildete mit 130 Tagen das Schlußlicht.

Weizenrennen 1936

Tage	Schiff	Tage	Schiff
86	HERZOGIN CECILIE	115	PONAPE
87	PASSAT	115	VIKING
94	POMMERN	115 (120)	KILLORAN
98	PAMIR	117	PARMA
107	L'AVENIR	117	C.B. PEDERSEN
108	ARCHIBALD RUSSEL	118	WINTERHUDE
108	OLIVEBANK	118	LAWHILL
112 (113)	MOSHULU	130	ABRAHAM
113	PENANG		R DBERG

2. Reise 1936–1937: Ab Nystad 6.10. (Ballast) – 12.10. Kopenhagen 21.10. (Ballast) – 0-Meridian – 16.11. 43°51'N, 16°45'W – 5.12. Äquator – 0-Meridian – 3.1.1937 Kap Hoffnung – 28.1. (99 Tage) Port Victoria 31.1. – 1.2. Adelaide Outer Roads 9.2. – 9.2. Port Adelaide 3.3. (Weizen) – 180. Längengrad – 9.4. Kap Hoorn – 12.5. Äquator – 13.6. (102 Tage) Queenstown for orders 22.6. – 26.6. Birkenhead 13.7. (Ballast) – 0-Meridian – 23.7. Skagen – 22.8. (40 Tage) Trångsund.

Für die dritte Ausreise konnte die MOSHULU eine ausgehende Fracht von 2 318 580 board feet Holz nach Lourenço Marques, Portugiesisch Ostafrika, verschiffen. Ausgehende Ladungen für die Weizensegler waren damals nicht mehr selbstverständlich. Das Schnittholz, welches ausschließlichs im Laderaum, über dem im Schiff verbliebenen Ballast gestaut wurde, machte die dritte Reise für Erikson zu einem weit über den Erwartungen liegenden finanziellen Erfolg. Dabei wäre die MOSHULU auf der Ausreise beinahe entmastet

worden. Lediglich das in Amerika neu geschorene stehende Gut verhinderte die Katastrophe, die MOSHULU verlor »nur« 13 Segel und entging damit nochmals dem Schicksal vieler havariierter Segler, wegen Reparaturunwürdigkeit ihre Tage in irgendeinem Hafen als Hulk beschließen zu müssen.

Kapitän Bomans letzte Rahseglerreise war zu Ende. Als die MOSHULU in Belfast ankerte, ging Gunnar Boman von Bord und zog sich vom aktiven Dienst zurück. Als Direktor des Ålands Sjöfartsmuseums, eine Stellung, die er von 1956 bis zu seinem endgültigen Ruhestand im Jahr 1972 bekleidete, blieb er der Seefahrt weiter verbunden.

3. Reise 1937–1938: Ab Trångsund 13.9. (Holz) – 27.9. (14 Tage) Kopenhagen 1.10. – 3.10. Skagen – 0-Meridian – 7.10. Nord von Schottland – 7.11. Äquator – 0-Meridian – 4.12. Kap Hoffnung – 16.12. (76 Tage) Lourenço Marques 28.1.1938 (Ballast) – 8.3. (37 Tage) Port Victoria 25.4. (Weizen) – 180. Längengrad – 9.5. Eis bei 53°S (Kap Hoorn) – 13.7. Äquator – 21.7. 10°5'N, 27°58'W – 23.8. (120 Tage) Queenstown for orders 26.8. – 3.9. Belfast (entladen).

Sjökapten Mikael Vitalis Sjögren

Der am 23. September 1902 in Lumparland, Åland-Inseln, geborene Mikael V. Sjögren machte im Jahr 1918 seine erste Segelreise. 1926 erwarb er das Untersteuermannspatent, 1928 das Obersteuermannspatent und 1932 das Kapitänspatent. Bevor er die ARCHIBALD RUSSEL übernahm, die er von 1933 bis 1938 kommandierte, fuhr »Big Mike«, wie er aufgrund seines Körperbaus genannt wurde, als Offizier auf verschiedenen Seglern, unter anderem auf der Bark PENANG. Im Anschluß an die beiden Reisen mit der MOSHULU führte Sjögren verschiedene Dampf- und Motorschiffe (SWEDEN [1942–47], REX [1947–55], YVONNE, ALCOR und YVETTE) und setzte sich 1970, nach 52 Jahren erfolgreicher Seefahrt, zur Ruhe. Kapitän M.V. Sjögren verstarb am 20. November 1975. M.V. Sjögrens älterer Bruder, Karl Johannes Gerhard Sjögren, das sei hier noch kurz erwähnt, stand ebenfalls in Eriksons Diensten und kommandierte während seiner langen Laufbahn unter anderem die Segler ARCHIBALD RUSSEL, PAMIR und PASSAT.

Kapitän Sjögren löste Kapitän Boman in Belfast ab. Mit 1500 Tonnen, grobem, dunklem Kies als Ballast und einer Besatzung von 28 Mann, einschließlich des Kapitäns, ging die MOSHULU am 18. Oktober 1938 von Belfast aus unter Segel. Unter der Besatzung befand sich auch ein noch nicht 19jähriger Apprentice, der Engländer Eric Newby. 20 Jahre später veröffentlichte Newby seine Erlebnisse an Bord der MOSHULU unter dem Titel »Das letzte Weizenrennen« und schuf damit ein Buch, welches heute zu den Klassikern der Segelschiffsliteratur zählt.

Port Lincoln for orders war der australische Bestimmungshafen, den der Viermaster nach 82 Tagen erreichte. Anfang 1939 hatten sich vor den Weizenhäfen des Spencer Golfs zwei Barken und elf Viermastbarken, also insgesamt 13 Rahsegler eingefunden. Von Mitte Februar bis Anfang April – Nachzügler war die Bark KILLORAN mit Abfahrtsdatum 13. Juli – lichteten die voll abgeladenen Segler ihre Anker und versegelten von Port Victoria, Port Lincoln und Port Germein nach Falmouth oder Queenstown for orders. Von jenen, die den Weg um Kap Hoorn wählten, wurde die MOSHULU mit 91 Tagen unangefochtener Sieger des Weizenrennens 1939, welches als letztes Weizenrennen in die Geschichte der Segelschiffahrt einging und der MOSHULU einen würdigen Abschluß ihrer Karriere als frachtfahrender Blauwassersegler bescherte.

4. Reise: 1938–1939: Ab Belfast 18.10. (Ballast) – Kap Hoffnung – 8.1.1939 (82 Tage) Port

Lincoln – an (85 Tage) Port Victoria 11.3. (Weizen) – 180. Längengrad – 10.4. Kap Hoorn – 5.5. Äquator – 26.5. 39°9'N, 40°52'W – 10.6. (91 Tage) Queenstown for orders – an Glasgow 27.7. (Ballast) – 0-Meridian – 11.8. (15 Tage) Göteborg.

Weizenrennen vom Spencer Golf nach Europa im Jahr 1939

Tage	Segler	Kap Hoorn	Kapitän	ab Spencer Golf	an Kanal		
91	4MBk MOSHULU	ja	M. Sjögren	P. Victoria	11.3.	Queenstown	10.6.
93	4MBk PADUA	ja	R. Wendt	P. Lincoln	3.4.	Fastnet	5.7.
96	4MBk PAMIR	ja	V. Björkfelt	P. Victoria	8.3.	Falmouth	12.6.
98	4MBk PASSAT	ja	L. Lindvall	P. Lincoln	9.3.	Lizard	15.6.
107	4MBk KOMMODORE JOHNSON	?	G. Clausen	P. Lincoln	26.3.	Queenstown	11.7.
115	4MBk ABRAHAM RYDBERG	G. Hoffn.	Malmberg	P. Germein	18.2.	Lizard	15.6.
117	4MBk POMMERN	ja	K. Broman	P. Victoria	20.3.	Falmouth	15.7.
119	4MBk OLIVEBANK	ja	C. Granith	P. Victoria	20.3.	Queenstown	17.7.
119	4MBk VIKING	ja	U. Mörn	P. Victoria	16.2.	Lizard	15.6.
121	4MBk ARCHIBALD RUSSEL	ja	P. Sommarlund	P. Germein	3.4.	Falmouth	2.8.
134	Bk WINTERHUDE	ja	G. Holm	P. Germein	22.3.	Falmouth	3.8.
139	Bk KILLORAN	G. Hoffn.	A. Leman	P. Lincoln	13.7.	Queenstown	29.11.
140	4MBk LAWHILL	ja	A. Söderlund	P. Lincoln	15.3.	Falmouth	2.8.

Anmerkung: KOMMODORE JOHNSON Viermastbark mit Hilfsmotor

Die MOSHULU löschte in Glasgow ihre Weizenladung und versiegelte nach Göteborg (27. Juli – 11. August 1939), um die fällige Erneuerung ihrer Klasse durchzuführen. In ihren Heimathafen Mariehamn kehrte sie nicht mehr zurück, genausowenig wie nach Australien, denn mit Beginn des Zweiten Weltkrieges war die Verschiffung australischen Weizens schlagartig zu Ende.

In der Rückschau konnte Gustaf Erikson mit den Leistungen seiner MOSHULU zufrieden sein. Betrachtet man die Statistik aller Weizenrennen (siehe nachstehende Tabelle), so lag die MOSHULU mit ihrem aus vier Rückreisen errechneten Durchschnitt von 106 Tagen auf einem guten dritten Platz hinter PASSAT und PAMIR. Die HERZOGIN CECILIE, Eriksons heimliches Flaggschiff, kam erst auf Platz vier. Einschränkend muß freilich angemerkt werden, daß die geringe Anzahl von Australienreisen der MOSHULU nur einen bedingten Vergleich zuläßt.

Am 7. Oktober 1939, der Zweite Weltkrieg hatte im Monat zuvor begonnen, versiegelte die MOSHULU in 55 Tagen nach Buenos Aires, von wo sie am 26. Januar 1940 mit einer für Dänemark bestimmten Ladung Weizen die Rückreise antrat. Bei ihrer Ankunft in Europa waren Norwegen und Dänemark von der deutschen Wehrmacht besetzt worden, und Kapitän Sjögrens Überlegungen, einen Hafen im neutralen Schweden anzulaufen, mußten wegen der zahlreichen Minenfelder unausgeführt bleiben. Schließlich wurde die MOSHULU von der Deutschen Kriegsmarine aufgebracht und nach Kristiansand zum Entlöschern der Ladung dirigiert, und das trotz des massiven Protestes des Kapitäns, daß die Ladung ja für Dänemark bestimmt sei. Von den Deutschen als Prise beschlagnahmt, blieb die MOSHULU vorerst in Kristiansand liegen. Kapitän Sjögren und seine Besatzung, die nichts mehr für ihr Schiff tun konnten, traten die Heimreise nach den Åland-Inseln an.

5. Reise 1939–1940: Ab Göteborg 7.10. (Ballast) – 1.12. (55 Tage) Buenos Aires 26.1.1940 (Weizen) – 0-Meridian – 10.4. (75 Tage) Farsund ab – 22.5. Kristiansand (entladen, Ballast aufgenommen) – / 23.3.1942 von Deutschland gechartert.

Durchschnittliche Reisedauer vom Spencer Golf
nach Falmouth bzw. Queenstown²⁷

Segler	Ø Tage	Anzahl Reisen	Zeitraum
PASSAT	99	7	1933–39
PAMIR	102	7	1932–39
MOSHULU	106	4	1936–39
HERZOGIN CECILIE	107	11	1926–36
POMMERN	108	11	1929–39
L'AVENIR	113	5	1933–37
PONAPE	114	7	1929–36
ARCHIBALD RUSSEL	115	14	1925–39
VIKING	116	9	1931–39
PENANG	121	10	1928–37
OLIVEBANK	121	13	1924–39
LAWHILL	121	14	1921–39
KILLORAN	125	10	1927–39
GRACE HARWAR	127	8	1921–36
WINTERHUDE	133	8	1932–39

Für das Jahr 1941 wurde noch Gustav Holm (1. Juli 1888–24. Dezember 1956), Kapitän so berühmter Erikson-Segler wie GRACE HARWAR (1934), PESTALOZZI (1935–36) und WINTERHUDE (1936–39), als Kommandant der MOSHULU erwähnt. Über seine Tätigkeit ist aber nichts Näheres bekannt.

Am 6. November 1942 schleppte man die MOSHULU nach Horten. Man takelte sie ab und lagerte das Rigg in einem Schuppen, wo es bei einem Bombenangriff vernichtet wurde. Der Rumpf wurde zu den Lofoten und anschließend nach Kirkenes verbracht, um in einem deutschen U-Boot Stützpunkt als Depotschiff Verwendung zu finden. MOSHULU überlebte den Krieg und befand sich zwischen Mai und Juni 1945 in Narvik.

Ruhelose Jahre

Am 18. September 1947 wurde die MOSHULU in der Bucht von Bogen von einem heftigen Sturm auf Strand gesetzt, bekam schwere Schlagseite, konnte aber von den Bergungsschiffen TRAUST und ULLER abgehoben und im Mai 1948 nach Narvik geschleppt werden. Miss Giske Jacobsen aus Narvik kaufte im Februar 1948 die MOSHULU für 2 000 000 Finnmark, in der Absicht, den ehemaligen Großsegler zu einem Motorschiff umbauen zu lassen. Das Projekt gelangte nicht zur Ausführung, vielleicht weil der Nachkriegsmangel an Schiffsraum vorbei war. Noch im selben Jahr wurde Trygve Sommerfelt neuer Besitzer, der die MOSHULU am 27. Oktober 1948 nach Stockholm schleppen ließ und als OPLAG (norwegischer Ausdruck für »aufgelegt«) während der nächsten vier Jahre gewinnbringend als Getreidespeicher einsetzte.

Im Sommer 1952 trat der deutsche Reeder Heinz Schliewen, der bereits die PAMIR und die PASSAT vom Abwracker angekauft hatte und zu Segelschulschiffen hatte umbauen lassen, auf den Plan, erwarb die OPLAG ex MOSHULU und ließ sie nach Hamburg bringen. Mit der wenig später eintretenden Zahlungsunfähigkeit Schliewens zerschlugen sich auch seine

hochfliegenden und – wie wir heute wissen – wenig realistischen Pläne, eine ganze Flotte frachtfahrender Segelschiffe für die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses in Fahrt zu setzen.

Wieder stand die MOSHULU, Schliwen hatte ihr diesen Namen zurückgegeben, zur Disposition. Wahrscheinlich wurde sie während der nächsten Jahre in Schweden als Getreidespeicher eingesetzt, bis sie 1961 von der Finnischen Regierung angekauft und ebenfalls als Getreidespeicher in der Bucht von Nådendal verankert wurde. Hier sah der Amerikaner Ray Wallace die tief abgeladene MOSHULU und war sofort von ihren anmutigen Linien begeistert. Wallace, den David Tallichet Jahre zuvor ausgesandt hatte, um einen Segler für ein geplantes Restaurantschiff zu finden, hielt Rücksprache mit seinem damaligen Auftraggeber und erwarb die MOSHULU für 25 000 Pfund.

Auf einer kleinen holländischen Werft erhielt die MOSHULU ein neues Rigg, welches als »show Rigg« entsprechend schwächer dimensioniert wurde. Anschließend wurde sie 1972 von FAIR PLAY 5 nach New York geschleppt. Der Plan, sie vor dem South Street Seaport Museum zu verankern, zerschlug sich, und die MOSHULU kam 1974 nach Pier 55 Süd in Philadelphia, um nach längeren Umbauten ab 1976 als Restaurant- und Museumsschiff der Penn's Landing Corporation – den musealen Teil betreute der aus Hamburg gebürtige Kapitän Paul Berner – die Besucher anzulocken. Auch wenn die großen Fenster, die man für das Restaurant in die Bordwand geschnitten hatte, den Gesamteindruck erheblich beeinträchtigten, wurde sie ein Publikumsliebling.

1989 zerstörte ein Feuer das Restaurant, ließ aber glücklicherweise das Schiff unbeschädigt. Seit 1992 liegt die nunmehr fast neunzigjährige Viermastbark mit abgeschnittenen Stengen in Camden am Pier der ehemaligen New York Ship Company und wartet auf ihre Instandsetzung, um vielleicht doch noch als Museumsschiff erhalten zu bleiben.

Anmerkungen:

- 1 Stählerne Viermastbark HERA ex RICHARD WAGNER; 2094 BRT, Bj. 1886.
- 2 Möller, Ing. W.: Havarie des deutschen Seglers HANS...
- 3 Eiserne Viermastbark EUTERPE; 2129 BRT, Bj. 1884.
- 4 Annalen der Hydrographie 1906.
- 5 Am Eingang des Bristol-Kanals gelegen.
- 6 Ausreise laut Oellrich: Rasche Reisen.
- 7 Stählerne Viermastbark MADELAINE I; 3011 BRT, Bj. 1896, Reederei A.-D. Bordes.
- 8 Annalen der Hydrographie 1912, S. 505f.
- 9 Christoph Schütt (nicht Christian Schütt, wie vielfach in der Literatur angegeben). Mitteilung von Dr. Jürgen Meyer.
- 10 Klebingat, Fred: The Redoubtable Captain Schütt – Master of the KURT. In: Sea History, Spring 1992.
- 11 Colton, Ferrell J.: Windjammers Significant.
- 12 Lubbock, Basil: The Last of the Windjammers. Vol. I, S. 317. Eisernes Viermastvollschiff WENDUR; 2046 BRT, Bj. 1884, und eiserne Viermastbark LOCH TORRIDON; 2081 BRT, Bj. 1881.
- 13 Annalen der Hydrographie 1911.
- 14 Insgesamt waren dies nach Heinz Burmester: 4MBk ADOLF VINNEN, 4MBk EGON, 4MBk HANS, VSch HARVESTEHUDE, 4MBk HELWIG VINNEN, VSch LASBEK (in Guaymas), 4MBk OROTAVA, 4MBk REINBEK, 4MBk SCHÜRBEK, 4MBk THIELBEK, 4MBk WALKÜRE und 4MBk WANDSBEK.
- 15 Paketsegler DREADNOUGHT; Bj. 1853, Captain Samuel Samuels.
- 16 Stählerne Viermastbark MONONGAHELA ex RED JACKET ex DALBEK ex BALASORE; 2724 BRT, Bj. 1892.
- 17 Stählerne Viermastbark JOHN ENA; 2842 BRT, Bj. 1892.
- 18 Gibbs: Pacific Square Riggers, S. 149.
- 19 Eisernes Vollschiff (Klipper) ANTOIPE; Bj. 1866.
- 20 Stählerne Viermastbark CARRABIN ex SUSANNE VINNEN ex ALSTERUFER ex NORTH STAR; 2761 BRT, Bj. 1892.

- 21 Stählerne Viermastbark (ursprünglich Viermastvollschiff) MUSCOOTA ex FLYING CLOUD ex MUSCOOTA ex OTTAWA ex BERTHA ex BUCKINGHAM; 2668 BRT, Bj. 1888.
- 22 Stählerne Viermastbark WILLIAM DOLLAR ex WALKÜRE ex ALSTERBERG; 3239 BRT, Bj. 1902.
- 23 STAR OF ENGLAND ex ABBY PALMER ex BLAIRMORE.
- 24 Eiserne Bark THEKLA ex GLENFARG; 898 BRT, Bj. 1881.
- 25 Stählernes Vollschiff GRACE HARWAR; 1816 BRT, Bj. 1889.
- 26 Kapitän H. Oellrich, Mitarbeiter der Deutschen Seewarte, hat etwas abweichende Reisedaten überliefert: ab Port Victoria 15.2.36 – Kap Hoorn 21.3. – Äquator 2.5. – an 7.6.36 Queenstown = 113 Tage.
- 27 Kähre, Georg: The last Tall Ships, S. 171.

Literatur:

- Bericht aus den USA: Gebürtiger Hamburger Kapitän auf MOSHULU. In: Der Albatros, Heft 3, 1986, S. 85f.
- Burmester, Heinz: Die letzten Segelschiffs-Reisen von der Westküste Nordamerikas. In: DSA 9, 1986.
- Ders.: Segelschiffsreisen nach Santa Rosalia. In: DSA 10, 1987.
- Colton, Ferrell J.: Windjammers Significant. Flagstaff 1954.
- Cutler, Carl C.: Greyhounds of the Sea. 1930. 3. Aufl. Annapolis 1984.
- Darch, Malcolm: Modelling Maritime History. Newton Abbot 1988.
- Deutsche Seewarte: Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie. Berlin, versch. Jahrgänge.
- Deutsche Seewarte: Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern. Berlin 1904–1911.
- Engvig, Olaf T.: The Mighty MOSHULU: in Extremis in 1947. In: Sea History, Summer 1992.
- Finlands Sjökapten. Helsingfors 1960.
- Furrer, Hans Jörg: Die Vier- und Fünfmast-Rahsegler der Welt. Herford 1984.
- Germanischer Lloyd: Vorschriften für die Klassifikation, Bau und Ausrüstung von flußeisernen Seeschiffen. Rostock 1910.
- Gibbs, Jim: Pacific Square-Riggers. Seattle 1969.
- Kähre, Georg: The last Tall Ships. London 1978.
- Klebingat, Fred: The Redoubtable Captain Schütt – Master of the KURT. In: Sea History, Spring 1992.
- Kortum, Karl: The Mighty MOSHULU: A Short History. In: Sea History, Winter 1991–92, Spring 1992.
- Lubbock, Basil: The Last of the Windjammers. Vol. I. Glasgow 1927. Reprint 1986.
- Meyer, Jürgen: Hamburgs Segelschiffe 1795–1945. Norderstedt 1971.
- Mitteilung von Frau Anita Pensar, Bibliothekarin der »Stiftelsen Ålands Sjöfartsmuseum«.
- Möller, Ing. W.: Havarie des deutschen Seglers HANS infolge Explosion von Kohlegasen. In: Schiffbau – Zeitschrift für die gesamte Industrie auf Schiffbautechnischen Gebieten, 1905.
- Newby, Eric: Das letzte Weizenrennen. Bielefeld 1968.
- Oellrich, Heinrich: Rasche Reisen deutscher Segler. In: Der Seewart, 6, 1937.
- Paulus, A.: Die Reisen deutscher Segelschiffe in den Jahren 1893–1904 und ihre mittlere Dauer. In: Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte, XXX. Jahrgang, 1907.
- Quedens, Georg: Inseln der Seefahrer. Hamburg 1982.
- Randier, Jean: Grands Voiliers Français. Mailand 1986.
- Reichsamt des Innern (Hrsg.): Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs. 16. Bd., Heft 4. Hamburg 1906.
- Rotermund, Wilhelm: Die Ladung. Hamburg 1924.
- Schäuffelen, Otmar: Die letzten großen Segelschiffe. 7. Aufl. Bielefeld 1990.
- Schrötter, Kapitän A. von: Die Gefahren der Kohlenladungen. Hamburg o. J.
- Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft für die außerhalb der kleinen Küstenfahrt verkehrenden Segelschiffe. Ausgabe 1909.
- Villiers, Alan: Rund Kap Hoorn. Wiesbaden 1966.

A coal-gas explosion on the first journey. The histories of “Hans” and “Kurt”, two four-masted barks of Hamburg

Summary

On April 29 and May 8, 1905 the Hamburg Maritime Board investigated the circumstances leading to the coal-gas explosion on the four-masted bark HANS of Hamburg. The Board did not hold the ship's officers responsible for the accident as the latter had adhered for the most part to the regulations prescribed by the manufacturer of the fire-fighting equipment. During the proceedings it was revealed that this company had endeavoured to sell its fire-extinguishing system as a “fire-prevention system”, one factor leading to the accident. The fact that the commonly practiced accident-prevention regulations had not been observed closely enough was another point of criticism. Finally the Board recommended that more care be exercised in using the Davy lamp.

Like her sister ship KURT and other well-known three- and four-masters, the HANS travelled under the flag of the commercial enterprise G.J.H. Siemers of Hamburg, founded in 1881.

In 1903 Siemers commissioned the Scottish shipyard William Hamilton & Co. to build two four-masted barks of the three-island type. Both sailers left the slips in April, 1904. Their tonnage was measured at 3102 gr.t. / 2880 nt.t. (HANS) and 3116 gr.t. / 2911 nt.t. (KURT) and both were fitted with lateral bilge keels as a special feature. The HANS was put under the command of Captain Jürgen Friedrich Külsen. She took on her first cargo, consisting of unscreened steam coal, at port Talbot. Captain Külsen, aware of the dangerous nature of the load, took all the necessary safety precautions and the shipping company had a “Grönwald Fire-Extinguishing System” installed.

On May 15, 1904, at the position 28° 48' N, 18° 31' W, the HANS' second officer undertook to estimate the contents of the fresh water tanks with the help of the boat-swain. Before descending themselves, they lowered the Davy lamp into the hold several times, causing the above-mentioned explosion. Fortunately no lives were lost but the ship was damaged so badly that she had to call at Falmouth as a port of refuge. Extensive repairs were carried out at Wm. Hamilton's and Külsen subsequently sailed the HANS to Iquique in ninety-one days.

By the beginning of World War I Captain Külsen had taken the HANS on a total of 10½ round trips. She had carried nine loads of Welsh coal to the west coast of South America and on her return journeys, usually ending in Hamburg, ten cargoes of salpeter. The ship had called at Santa Rosalia twice and taken coal from Newcastle, N.S.W. to Chile on three intermediate journeys.

On a return journey in 1906 the HANS was caught in a heavy ice drift near Cape Horn. In February of 1910 she ran aground on Terschelling during a violent northwester and on June 22, 1911 she was moored in the port of Iquique when a major earthquake took place in the vicinity. Taken unawares by the outbreak of the First World War, the HANS was detained in Santa Rosalia for several years.

The KURT travelled the same trade routes as her sister ship and had completed 9½ round trips by the beginning of the war. Her captains were Christoph T. J. Schütt and Wilhelm Tönissen. When the war started she was moored in Astoria, USA.

Until that time the operation of the two ships had been quite profitable. Their young, ambitious captains had always travelled quickly and G.J.H. Siemers & Co. had continually managed to ship sufficient loads and keep the number of unproductive ballast journeys at a minimum.

Following the war the HANS was destined to be turned over to the allies, but when carriage rates dropped in 1920 they lost all interest in the ship. Thus she came into the ownership of the American Robert Dollar who aimed to put her back into operation as the MARY DOLLAR; the collapse of the freight market, however, foiled his plans. Captain Charles A. Watts bought the sailer next, but she brought him no more luck than she had the others. And so the former HANS led an inglorious existence as the gambling ship TANGO until ship tonnage was once again in demand at the beginning of World War II.

The Transatlantic Navigation Co. purchased the TANGO in 1941 and had her converted into a six-masted barkentine. Under the command of Captain Gunderson she sailed from Astoria around Cape Horn to Cape Town in the spring of 1942. Even in times of war, however, the sailship could not be operated at a profit and so, following another one or two journeys to the east coast of South America, the TANGO was sold to the Portuguese Julio Ribeiro Campos in February, 1943. He intended to put her to work transporting cotton under the name CIDADE DO PORTO, but his plans were never realized. The CIDADE DO PORTO was moored in the harbour of Lorenço Marques for nearly a year before finally putting to sea once again on August 24, 1945 with a cargo of coal. She was so heavily tormented by storms that it was necessary for her to stop for repairs in Durban and Cape Town. When the CIDADE DO PORTO reached Lisbon via Lobito on September 20, 1946, her final journey had ended. In 1948, after forty-four years of service, the sailer was auctioned off to Teofilo Carvalho Duarte to be scrapped.

When the U.S.A. entered the war in 1917, an embargo was laid on the KURT and she was renamed, first as the DREADNOUGHT and then, since another ship had already been thus christened, as the MOSHULU. Under the authority of the U.S. Shipping Board the ship's journeys took her to Australia, the Philippines and Hong Kong. Her captains were Richard Lancaster and Frank O. Parker. She was sold to the Moshulu Navigation Co. in May, 1917 and to the Charles Nelsen Co. in 1921, following a journey to Australia and Manila. Under the command of Captains Peter John Riber Mathieson, Louis C. Hanson and P.A. McDonald she made two voyages around the world as well as two coastal journeys before being laid up in Winslow in 1931.

Following a lay time of seven years the Aalandic shipowner Gustaf Erikson bought the MOSHULU and put Captain Gunnar Bertil Algot Boman in charge of her. She underwent a complete overhaul and took off for Australia in 1935. On February 17, 1936, her hold loaded with wheat, she embarked on the return trip to Queenstown "for orders." Boman was replaced by Mikael Vitalis Sjögren and the MOSHULU continued to carry Australian wheat for four further journeys. Completing the trip in ninety-one days, she was the uncontested winner of the Wheat Race of 1939, known to posterity as "the last Wheat Race" through the book by Eric Newby.

In October, 1939 – World War II had already begun – the MOSHULU attempted to carry a cargo of wheat from Buenos Aires to Denmark. She was requisitioned by the Germans and put up in Kristiansand. She survived the war as a hulk and in September, 1947 ran ashore in the Bay of Bogen during a heavy storm. After being salvaged she was used as a granary in Stockholm under the name of OPLAG.

In 1952 the German shipowner Heinz Schliewen purchased her with the intention of converting her into a cargo-carrying training sailship like the two four-masters PAMIR

and *PASSAT*. As Schliewen went bankrupt soon afterwards, these plans were never carried out. The *MOSHULU* continued to serve as a granary in Sweden and Finland until she was bought by the American Ray Wallace. She was fitted with a new, somewhat smaller rigging in Holland and then towed to the U.S.A. in 1972. After a great deal of discussion she finally cast anchor in Philadelphia to function as a restaurant and museum ship. When a fire destroyed the restaurant in 1989, the ship was fortunately not damaged. Presently the eighty-eight-year-old four-masted bark is moored at the pier in Camden, her topmasts cut off, awaiting a complete overhaul as well as possible further service and preservation as a museum ship.