

Auf der 'Herzogin Sophie Charlotte' 1903/04

Burmester, Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Burmester, H. (1981). Auf der 'Herzogin Sophie Charlotte' 1903/04. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 4, 71-92. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49610-1>

Nutzungsbedingungen:

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

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

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

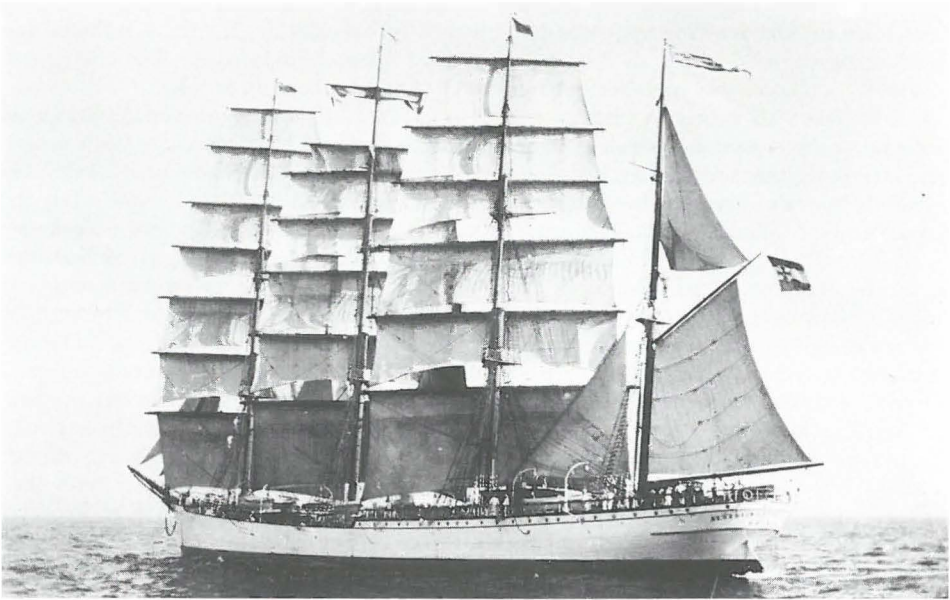
By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

AUF DER HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE 1903/04

VON HEINZ BURMESTER

Die Viermastbark HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE war das erste Segelschulschiff unter der deutschen Handelsflagge. Der Norddeutsche Lloyd hatte sie im April 1900 als »Cadettenschulschiff« in Dienst gestellt, um für seine schnell wachsende Flotte einen qualitativ zureichenden Nachwuchs an nautischen Schiffsoffizieren heranzubilden. Schon 1898, nachdem die Reederei in der Passagierfahrt auf dem Nordatlantik eine führende Rolle und das »Blaue Band« errungen hatte, machte sich Generaldirektor Dr. Wiegand Gedanken über die Heranbildung von geeigneten Schiffsoffizieren und Kapitänen. Unter Mitwirkung des Bremer Seefahrtsschuldirektors Dr. Schilling und des see-erfahrenen Erbgroßherzogs Friedrich August von Oldenburg wurde in der Folgezeit der Plan für eine dreijährige praktische und theoretische Ausbildung auf einem ladungsfahrenden Segelschulschiff entworfen.

Bis dahin kannte man in der deutschen Handelsschiffahrt nur den Ausbildungsweg, der durch das Mannschaftslogis führte; der Norddeutsche Lloyd aber wollte seinen Nachwuchs von Anfang an von der Mannschaft getrennt halten, war jedoch an die gesetzlichen Vorschriften gebunden, die für den Erwerb des Steuermanns- und Kapitänspatentes eine vierjährige Fahrzeit »vor dem Mast« forderten, von der mindestens ein Jahr als Vollmatrose auf einem Rahsegler abgedient werden mußte. Die Pläne des Lloyd sahen deshalb eine dreijährige Aus-



HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE unter Segel. (Foto: Slg. Jack Churchouse, Neuseeland)

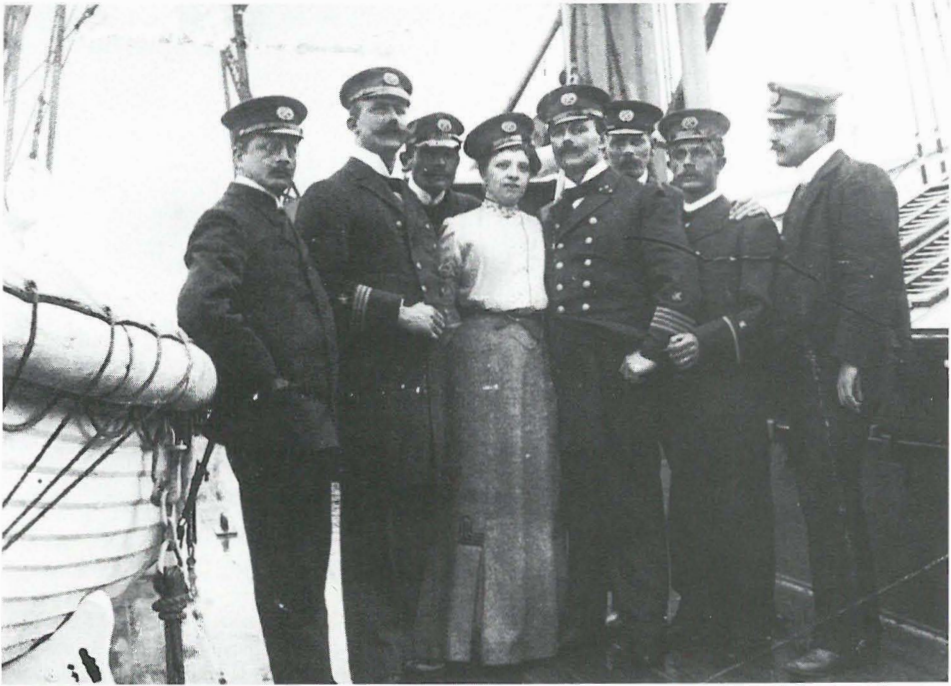
bildung auf einem ladungstragenden Segelschulschiff vor, das ausschließlich von Offiziersanwärtern bedient werden sollte. Daran anschließend sollten die jungen Seeleute noch ein Jahr in der gehobenen Stellung eines Obermatrosen auf einem Lloyd-Dampfer oder auch weiter auf dem Schulschiff fahren, um alle Bedingungen für den Besuch der Seefahrtsschule zu erfüllen. Durch Unterricht auf dem Schulschiff sollte eine Verkürzung des Steuermannslehrganges erreicht werden.

Diese Pläne setzte der Lloyd im Jahre 1900 in die Tat um. Er kaufte die fünf Jahre alte Viermastbark ALBERT RICKMERS, die bislang erfolgreich in der Fahrt nach dem Fernen Osten beschäftigt gewesen war, benannte sie in HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE um und ließ sie für den Schulschiffbetrieb herrichten. Die Poop wurde bis mittschiffs verlängert, um Raum für rund 60 Kadetten zu schaffen; die Wohnräume erhielten Dampfheizung; die Zahl der Boote und Trinkwassertanks wurde vermehrt. Unverändert blieb die hohe Takelage des Schiffes, das im Vor- und Großtopp über den Royals die seltenen Skysegel führte.

Für die erste Reise 1900/01 kamen 45 Zöglinge an Bord, die der Lloyd aus einer sehr großen Zahl von Bewerbern hatte auswählen können. Die Jungen hatten mindestens die »mittlere Reife« und kamen aus gutsituierten Elternhäusern; denn für die dreijährige Ausbildung waren pro Jahr 1000 Mark zu zahlen, und das war damals kein Pappenstiel. Dazu kamen noch 300–400 Mark für die seemännische Ausrüstung, zu der außer Ölzeug und Seestiefeln auch Arbeitszeug und Ausgehuniform gehörten. Da die Zöglinge Anfänger waren, brauchte das Schulschiff für die ersten Reisen noch eine seemännische Stammbesatzung.

Auf der Reise 1903/04, von der hier berichtet werden soll, hatte das Schulschiff keine Berufsmatrosen mehr; die Decksmannschaft bestand ausschließlich aus Offiziersanwärtern. Auch Kapitän Warneke, den der Lloyd als erfahrenen Segelschiffsführer beim Kauf des Schiffes mit übernommen hatte, wurde nicht mehr gebraucht. Er kehrte 1903 zur Rickmers-Reederei zurück, nachdem er das Kommando dem 34jährigen Emil Zander übergeben hatte. Dieser war auf den Passagierdampfern des Lloyd aufgestiegen, hatte aber auch schon als Erster Offizier auf der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE gefahren. Er war Reserveoffizier der Kaiserlichen Marine und entsprach in jeder Beziehung den Vorstellungen, die sich die Reedereidirektion und das von ihr berufene Komitee von einem vorbildlichen Schulschiffskapitän machten. Dem Komitee gehörten neben mehreren Lloyd-Direktoren auch leitende Männer anderer Bremer Reedereien an. Dr. Schilling war geschäftsführender Vorsitzender des Komitees, während der Großherzog von Oldenburg als Protektor der Lloyd-Schulschiffe fungierte. Die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE war nach der Tochter des Großherzogs benannt worden.

Im Mai/Juni 1903 wurde die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE in Bremerhaven für ihre vierte große Reise ausgerüstet und beladen. Das Schiff war an die Firma H. Hackfeld & Co. verchartert, um eine gemischte Ladung von Bremerhaven und dem schottischen Hafen Leith nach Honolulu zu transportieren. Im Juni kam die neue Besatzung an Bord, die einschließlich des Kapitäns aus 86 Mann bestand, darunter 63 Offiziersanwärter. 18 Kadetten waren Neulinge, die ihre erste Reise machen sollten; sie hatten also den Status von Schiffsjungen. 39 Kadetten hatten den Rang von Leichtmatrosen; es war der 1902 eingestellte Jahrgang, der bereits eine einjährige Seefahrtszeit hinter sich hatte, entweder auf der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE oder auf der HERZOGIN CECILIE, die der Lloyd im Jahr zuvor als zweites Schulschiff in Dienst gestellt hatte. Der Jahrgang 1901, nach zweijähriger Ausbildung im Matrosenrang stehend, war auf der CHARLOTTE nicht vertreten, er war geschlossen auf die CECILIE versetzt worden. Dr. Schilling hatte diese Einteilung aus unterrichtstechnischen Gründen durchgesetzt, obgleich dadurch die CHARLOTTE wesentlich schwächer besetzt war, was von Kapitän Zander bedauert wurde. Als handfeste Seeleute hatte er lediglich sechs Obermatrosen an Bord, ehemalige Kadetten des Jahrgangs 1900, die man überredet hatte, nach Abschluß ihrer dreijährigen Ausbildung noch ein Jahr auf der CHARLOTTE zu bleiben. Sie erhielten Heuer, und man hatte ihnen gesagt, daß sie an Bord die Stellung von »Hülfs-offizieren« einnehmen würden. Aber damit war es nicht weit her, weil sie auf See für die fehlenden Matrosen in die Bresche springen mußten.



Die Achtergäste, ganz links Dr. Möller, ganz rechts Dr. Lorenz, in der Mitte Frau Zander, Tochter des Elsflether Navigationslehrers Köster. (Foto: Dr. J. Möller)

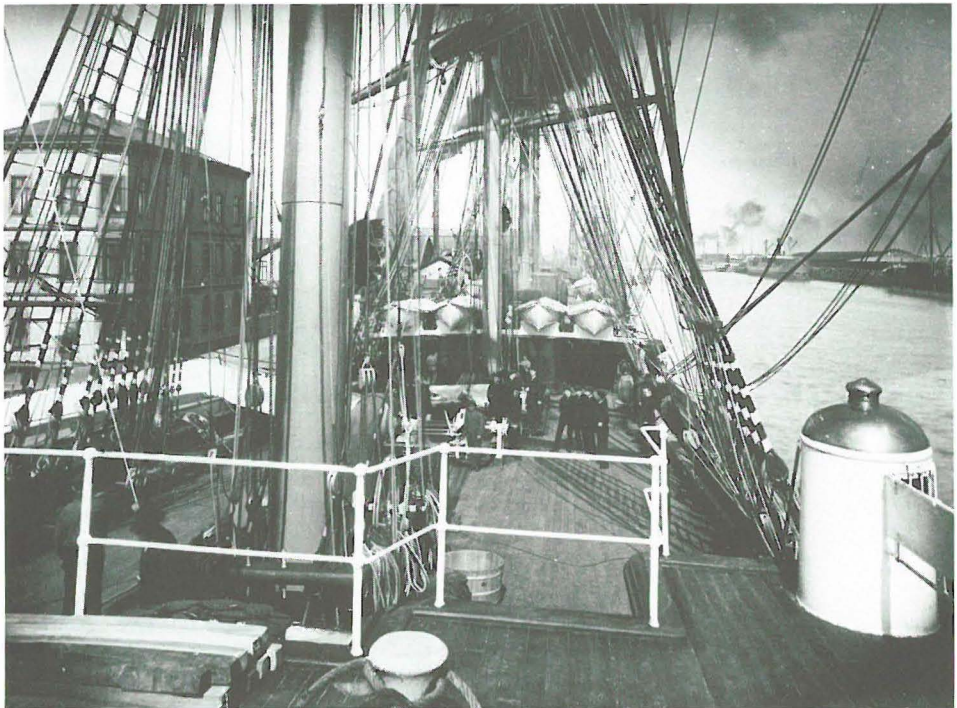


Kapitän Zander in seinem Kap-Horn-Kostüm. (Foto: Dr. J. Möller)

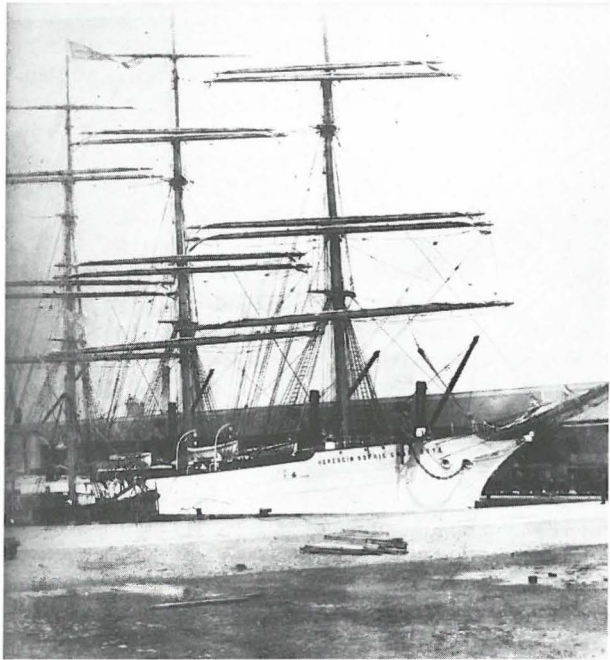
Zu der 23 Mann starken Stammbesatzung gehörten außer dem Kapitän vier Schiffsoffiziere, zwei Navigationslehrer und ein Arzt, Oberkoch, Koch, Kochsmaat, Bäcker, Schlachter, ein Erster Steward, zwei Aufwärter für die Messe und zwei Aufwärter für die Kadetten, ferner je ein Bootsmann, Zimmermann, Segelmacher, Schmied und Schiffsjunge. Die Besatzungsliste ließ der Norddeutsche Lloyd drucken, ähnlich wie die Passagierlisten auf seinen großen Schnelldampfern. Bei den Kadetten wurde nicht nur der Name angegeben, sondern auch der Stand des Vaters, so daß die soziale Herkunft erkennbar war. Es würde zu weit führen, hier die gesamte Liste wiederzugeben, als Beispiel sollen die Angaben über die sechs Obermatrosen genügen:

Name	Stand des Vaters oder Name der Mutter	Wohnort
Gotthardt, Alois	Grubenbesitzer	Zeil a. M.
Koch, Theodor	Kaufmann	Königsberg i. P.
Martin, Robert	Frau Wwe. Martin	Leipzig-Gohlis
Petri, Woldemar	Baurat	Detmold
von Schnehen, Georg	Gutsbesitzer	Holte b/Geestemünde
Werner, Friedrich	Hotelbesitzer	Seebad Ahlbeck

Georg von Schnehen war fünf Jahre später wieder auf der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE zu finden, inzwischen zum Zweiten Offizier avanciert. Von den ehemaligen Obermatrosen Koch und Martin weiß man, daß sie im Ersten Weltkrieg gefallen sind; einer in Deutsch-Ostafrika, der andere auf einem Hilfskreuzer.



Das Hauptdeck der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE. (Foto: Slg. Altonaer Museum)



HERZOGIN SOPHIE
CHARLOTTE in Leith 1903,
links vorn der Lloyd-Schlepper
RETTER. (Foto: Dr. J. Möller)

Die folgende Schilderung der Reise 1903/04 fußt zu einem großen Teil auf dem ausführlichen Tagebuch, das der Erste Navigationslehrer, Dr. Johannes Möller, während der Reise geführt hat. Dr. Möller war Lehrer und später Direktor an der Großherzoglich Oldenburgischen Navigationsschule in Elsfleth. Er machte zum ersten Mal – im Alter von 36 Jahren – eine so große Seereise und war sehr beeindruckt von allem, was er auf dieser Reise sah und erlebte.



Etwa zur Hälfte beladen, verläßt das Schulschiff Bremerhaven am 25. Juni 1903. Bei herrlichem Sommerwetter wird die CHARLOTTE mittags durch die Schleuse bugsiiert, auf der viele Angehörige und Schaulustige stehen und dem strahlend weißen Schiff zuwinken. Der lloyd-eigene Bergungsdampfer RETTER gibt der CHARLOTTE seine Trosse, um sie mit seinen 750 PS nach Leith zu schleppen. Zur Unterstützung des Schleppers werden auf der CHARLOTTE Segel gesetzt, sobald der Rotersand-Leuchtturm passiert ist. Bei ruhigem Wetter verläuft die Fahrt über die Nordsee ohne besondere Ereignisse; zeitweise läuft der Schleppzug 9 Knoten und erreicht den Firth of Forth schon am 27. Juni. Nachmittags macht das Schiff im Hafen von Leith fest, um seine Ladung in den folgenden zwei Wochen zu vervollständigen.

Dr. Möller, der Erste Navigationslehrer, benutzt seine Freizeit im Hafen, um Land und Leute kennenzulernen, und notiert in seinem Tagebuch alles, was ihm an den Briten auffällt oder mißfällt. Er wundert sich über die vielen Radfahrer beiderlei Geschlechts, die er in den Straßen von Leith und Edinburgh sieht, und ist erstaunt, daß fast alle Fahrräder »Freilauf« haben. Und er schreibt in sein Tagebuch, daß die Kinder in Großbritannien systematisch zum Chauvinismus erzogen würden, und fügt hinzu: »Leider fängt der (Chauvinismus) bei uns in Deutschland ja auch an, großgezogen zu werden.« Bei seinen Landausflügen wird Dr. Möller oft von dem Zweiten Navigationslehrer begleitet, einem jungen Schiffsoffizier des Lloyd, der an Bord die Uniform eines Dritten Offiziers trägt. Er ist der Sohn eines Studiendirektors und hat anscheinend eine pädagogische Begabung geerbt. Wegen seiner Stiefmutter ist er als 14-jähriger Junge »nach See zu« gegangen.

Konsul Pflüger, der mit der Firma Hackfeld & Co. in Honolulu liiert ist, kommt von London zu einem Besuch des Schulschiffs nach Leith. Er nimmt an einem großen Ausflug teil, den die Schiffsleitung mit den Kadetten veranstaltet; es geht mit Pferdewagen landeinwärts. Auf einer besonderen Kutsche wird die Bordkapelle mitsamt ihren Instrumenten verladen, obgleich sie noch wenig geübt ist. Höhepunkt des Ausflugs ist – zumindest für Dr. Möller – die Besichtigung der großen Brücke über den Firth of Forth. Der Brückeningenieur erläutert den Besuchern die eigenartige Statik dieses technischen Wunderwerks. Ein Kadett des zweiten Jahrgangs wird in Leith auf eigenen Wunsch entlassen und reist zu seiner alleinstehenden Mutter nach Hannover zurück.

Die Besatzung der CHARLOTTE ist erstaunt über die Sportbegeisterung der Schotten, die durch ein in Irland stattfindendes Autorennen ganz aus dem Häuschen geraten. Der Erste Offizier erhält mitten in der Nacht einen Eilbrief vom Agenten des Schiffes, der ihm mitteilt, daß ein deutscher Fahrer das Rennen gewonnen habe. Am nächsten Tag kommen viele Schotten aufs Schiff, um zu dem Sieg zu gratulieren, und sind ihrerseits erstaunt über die Gleichgültigkeit, mit der die deutschen Seeleute die Siegesnachricht aufnehmen.

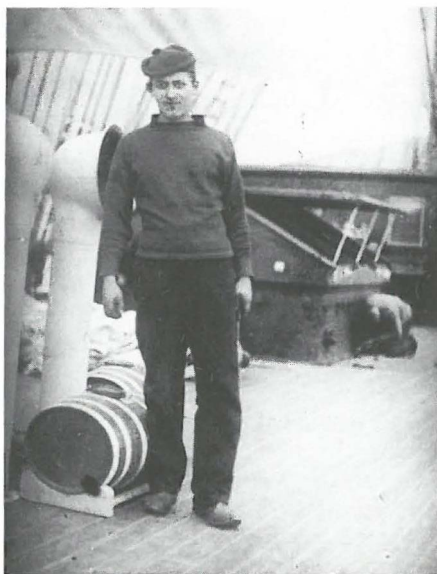
Am Sonnabend, dem 11. Juli, ist die Beladung beendet, und das Schiff wird auf die Reede geschleppt. Zu dem Stückgut und den Eisenbahnschienen, die die CHARLOTTE in Bremerhaven geladen hatte, sind Ammoniak, Schamottsteine, Roheisen, Bleicheimer und andere Stückgüter hinzugekommen. Rund 3000 t wiegt die Ladung insgesamt, damit ist die Tragfähigkeit der CHARLOTTE zu etwa 90% ausgenutzt. Der Lloyd pflegte seine Schulschiffe damals nicht bis an die äußerste Grenze zu beladen.

Am Abend des 14. Juli bringt ein Schlepper das Schulschiff aus dem Firth of Forth. Der Wind weht aus nördlicher Richtung; Kapitän Zander läßt das Schiff am Wind ostwärts laufen, weil er den Weg »nord um Schottland« nehmen will, trotz des nördlichen Windes. Und er hat Glück, am nächsten Tag raumt der Wind und er kann einen nördlichen Kurs steuern. Dr. Möller fühlt sich infolge der Bewegungen des Schiffes unbehaglich, aber »die prachtvolle Lahmannsche Leibbinde« verleiht ihm ein wohlthuendes Gefühl der Sicherheit.

In der Nacht zum 16. Juli passiert CHARLOTTE Fair Isle zwischen den Orkney- und Shetland-Inseln. Für die Signalstation auf der Insel werden Lloyd-Signale abgebrannt, damit die Reederei eine Nachricht erhält. Mittags läuft das Schiff mit einer Fahrt von 12 Knoten westwärts; die Stimmung an Bord ist gut, wie immer, wenn es flott voran geht. Am selben Tag beginnen die beiden Lehrer mit dem Unterricht, für den die Zeiten von 9.15–11.20 Uhr und von 14.00–15.30 Uhr festgelegt worden sind. Außer Mathematik und Navigation werden Deutsch und Englisch sowie Geographie und Geschichte unterrichtet. In den beiden letztgenannten Fächern behandelt Dr. Möller zunächst das Thema Groß-Britannien, um die Eindrücke zu nutzen, die die Kadetten in Leith bekommen haben. Der Schiffsarzt Dr. Lorenz hat nicht viel zu tun und sorgt für Unterhaltung in der Messe; Dr. Möller nennt ihn einen »schnurrigen Kauz«.

Am 18. Juli ist Washtag, dafür fällt der Unterricht aus. Dr. Möller, der sehr musikalisch ist, spielt statt dessen auf seiner Geige, wobei ihn Dr. Lorenz auf dem Harmonium begleitet. Der Geiger freut sich zunächst über die Begleitung, ist dann aber entsetzt, als der Doktor nach der klassischen Musik einen Gassenhauer auf dem Harmonium herunterleiert, womit er sich in der Meinung Dr. Möllers zum »Bierphilister« abqualifiziert. Der Arzt dagegen hält Dr. Möller für ungebildet, weil er nicht Karten spielen kann. Abends um 20 Uhr müssen einige Kadetten, die gegen die Disziplin verstoßen haben, an Deck »Strafe stehen«, und zwar eine Stunde lang mit ihrer Hängematte im Arm. Das ist die übliche Disziplinarmaßnahme auf den Lloyd-Schulschiffen, die Dr. Möller jedoch als beschämend empfindet. Die Aufrechterhaltung der notwendigen Disziplin, also der Ordnung und Sauberkeit, und die »Verhältnismäßigkeit der angewandten Mittel« haben zu allen Zeiten Probleme verursacht.

Die CHARLOTTE wird von NW-lichen Winden begünstigt und macht guten Fortgang; schon am 20. Juli kreuzt sie den Breitengrad von 50° N in 13° W. Die Biscaya durchsegelt das Schiff mit westlichem Wind, der gerade noch rechtzeitig so weit raumt, daß sich die CHAR-



Der Kadett König, Sohn des Bürgermeisters von Norden. (Foto: Dr. J. Möller)

LOTTE ohne Kreuzschlag von der spanischen Küste freisegeln kann. Der Kapitän setzt den Kurs auf Madeira, in der Hoffnung, dort vielleicht Briefe loswerden zu können. An Bord spielt sich die Routine ein. An jedem Sonntag morgen »mustert« der Kapitän die Kadetten. Danach werden Bücher der Bordbibliothek ausgegeben, die von den Kadetten eifrig gelesen werden. Dreimal wöchentlich von 16.30–18.00 Uhr übt Dr. Möller mit der Blaskapelle, für die ihm 14 Kadetten zur Verfügung stehen. Die Kapelle ist kein Privatvergnügen, sondern eine Institution der Lloydschulschiffe, für deren Funktionieren die Reederei bei der Besetzung des Schiffes die Voraussetzungen schafft. Am Sonntag, dem 26. Juli, gibt es das erste »Gartenkonzert« an Deck; das Schiff erreicht an diesem Tag den NO-Passat auf 37° N. Am nächsten Tag werden die Segel ausgewechselt, die älteste Garnitur wird an den Rahen »angeschlagen«.

Von einem starken Passat getrieben, nähert sich die CHARLOTTE am 28. Mai Madeira. Mittags kommt die Insel in Sicht, in graue Dunstschleier gehüllt. Ein Hamburg-Süd-Dampfer, auf Gegenkurs heftig stampfend, wird in drei Seemeilen Abstand passiert. Dr. Möller notiert in seinem Tagebuch, daß der Dampfer »in flegelhafter Weise nicht seine Flagge zeigt«. Es fällt auf, daß der Tagebuchschreiber bei der Erwähnung Hamburger Schiffe nicht gerade zimperlich bei der Wahl seiner Worte ist. Die Hamburg-Amerika Linie, damals der große Kontrahent des Norddeutschen Lloyd, erhält zum Beispiel das Attribut »als sehr wenig nobel bekannt«. Kapitän Zander bittet die Signalstation auf Madeira durch Flaggensignal um Meldung an seine Reederei. Er segelt nicht auf die Reede von Funchal, wo er Briefe hätte abgeben können, weil sich dort, im Schutz der Insel, ein großes Flautengebiet dehnt. Lieber will er den starken Passat nutzen, denn seine erste Reise soll möglichst auch eine rasche Reise werden.

Am nächsten Tag schon segelt das Schulschiff zwischen den Kanarischen Inseln hindurch; Palma bleibt an Steuerbord, Ferro an Backbord. Abends, in Lee der Inseln, frischt der Passat stürmisch auf, die Skysegel müssen geborgen werden. Mächtig rauscht und rollt die See, das Schiff läuft 13 Knoten, wohl die Höchstgeschwindigkeit der CHARLOTTE in beladenem Zustand. In den folgenden Tagen wird der Passat flauer und das Wetter wärmer, unter Deck sind die Temperaturen unangenehm hoch. Die Kadetten tragen nur noch Wollhemd, Hose und Schuhe. Dr. Möller beneidet sie, denn die Schiffsetikette zwingt ihn wie alle Schiffsoffiziere, im Dienst und an Deck in »full dress« zu erscheinen.

Auf dem Schulschiff essen der Arzt und die beiden Navigationslehrer gemeinsam mit den Offizieren in der Messe, während der Kapitän allein im Salon speist. Sonntags lädt er gelegent-

lich zwei oder drei Messemittglieder zum Essen in den Salon ein. Bei besonderen Gelegenheiten, zum Beispiel wenn ein Messemittglied Geburtstag hat, läßt sich auch der Kapitän in die Messe einladen.

Am 3. August segelt das Schulschiff zwischen den Kapverdischen Inseln hindurch, von denen wegen diesiger Luft aber nicht viel zu sehen ist. Am nächsten Tag geht dem NO-Passat der Atem völlig aus, zwischen 13° und 14° Nordbreite treibt das Schiff in der Mallung und ist nicht steuerfähig. Die Hitze unter Deck ist unerträglich und führt beim Nachmittags-Unterricht zu »bedenklichen Schlafneigungen der Kadetten«. Am Morgen des 6. August setzt auf 12 1/2° N der SW-Monsun ein, der in den Sommermonaten in einem breiten Gürtel zwischen NO- und SO-Passat weht. Die CHARLOTTE erhält den Monsun aus rein westlicher Richtung, so daß sie nicht von ihrem gewollten Kurs abgedrängt wird. Diese erfreuliche Tatsache veranlaßt Kapitän Zander, für die Achtergäste einen Frühschoppen zu spendieren. Zwei Tage später wartet der Monsun mit heftigen Regenflagen auf, deren erste noch offene Bullaugen findet und die Sofas in den Kammern an der Luvseite völlig durchnäßt, darunter auch das von Dr. Möller. Er notiert: »Die Stewards, die wir mithaben, denken in ihrer Dummheit, Stupidität und Faulheit, in welchen drei Eigenschaft sie Grandioses leisten, nicht daran, rechtzeitig die Bullaugen auf der Wetterseite zu dichten.« Während des ganzen Tages gibt es viele Böen und heftige Regengüsse. Um das Regenwasser aufzufangen, werden große Segel ausgespannt; man braucht es zur Ergänzung des Waschwasservorrats. Nachmittags sichtet man eine nordwärts steuernde Bark in etwa fünf Seemeilen Abstand. Am nächsten Morgen trifft man eine mitsegelnde Bark, die die weißblaurote russische Flagge zeigt. Beim Signalisieren mit diesem Schiff kann sich der Arzt nützlich machen, weil er in seiner vielen Freizeit das Signalbuch eingehend studiert hat. Der südliche Wind zwingt beide Schiffe zum Kreuzen. CHARLOTTE geht oft über Stag, um die Richtungsänderungen des Windes auszunutzen, und jedesmal schließt sich der Russe an, der wahrscheinlich ein Finnländer ist. Aber er sackt langsam achteraus und kommt um 17 Uhr aus Sicht.

Sonntag, den 9. August, werden wieder drei Obermatrosen zum Essen in die Messe gebeten. Dr. Möller entbehrt an Bord die gute Musik, die ihm die Bordkapelle nicht geben kann. Er schreibt Noten für vierstimmigen Gesang, den er mit einem Quartett einüben will. Die sangesfreudigen Kadetten sind ganz bei der Sache; mit großem Eifer singen sie nachher »Ach wie ist's möglich dann« und andere schöne Lieder. In den folgenden Tagen kommt die CHARLOTTE bei schwachen Winden zwischen Süd und SSO nur langsam weiter. Mit Schrubbern an langen Stangen läßt der Kapitän das Schiff außenbords im Bereich der Wasserlinie von dem fahrt-hemmenden Algenbewuchs reinigen. Am 13. August setzt sich auf 3° N endlich der langersehnte SO-Passat durch.

Am nächsten Tag findet die Äquatortaufe mit allem Drum und Dran statt; der Unterricht muß ausfallen. Einige Neulinge werden »sehr hart« getauft; es sind vornehmlich die unbeliebten. Dr. Möller wird als Täufling besonders schonend behandelt. Taufscheine in gedruckter Ausführung wurden dem Schiff von der Reederei mitgegeben. Abends feiert man die Taufe im Kadettenraum, es wird eine »solenne Kneipe« daraus.

Der SO-Passat bringt die CHARLOTTE in flotter Fahrt bis 13° S, dann wird er flau und unzuverlässig. Am 22. August treibt das Schiff bei glühender Hitze in absoluter Stille, in wenigen Seemeilen Abstand treibt eine Schonerbrigg. Die Stimmung an Bord ist schlecht, weil man nicht von der Stelle kommt. Zu allem Überfluß rutschen die beiden Doctores auf dem frisch geteerten Deck aus und ziehen sich schmerzliche Prellungen und Verstauchungen zu. Auf 22° Südbreite läßt der Kapitän wieder die Segel wechseln; zugunsten dieser Arbeit muß der Unterricht ausfallen.

Die Segel wurden nicht zu früh gewechselt; denn schon drei Tage später muß das Schiff am 29. August den ersten schweren Pampero abwettern, der nach den Worten des Kapitäns »nicht von Papp« ist. Spät abends, als der Sturm abflaute und die Obermarssegel gesetzt werden sollen, stürzt der Leichtmatrosen-Kadett Max Kickler von der Kreuz-Obermarsrah an Deck. Der dumpfe Aufprall schreckt die Achtergäste aus ihren Kammern hoch. Man findet

den Verunglückten mit zerschmettertem Schädel, Gehirnteile sind aus Nase und Ohren ausgetreten, er war sofort tot. Am nächsten Vormittag wird er nach Seemannsbrauch bestattet. Die Zeremonie ist einfach und kurz, nach den Worten des Kapitäns wird das Vaterunser gebetet. Der Leichnam, in Segeltuch eingenäht und gehörig beschwert, fällt klatschend ins Wasser. Die Kameraden sehen noch einige Bläschen aufsteigen, verstohlen wischt sich der eine oder andere eine Träne weg. Die Stimmung nachher ist gedrückt, aber man spricht nicht mehr über das Unglück. Max Kickler war der einzige Sohn seiner Eltern, die in Wilhelmshaven lebten.

Am 1. und 4. September muß das Schiff zwei weitere sehr schwere Stürme bestehen, die mit Windstärke 11 aus West und WSW wehen. Das Schiff liegt beigedreht in einer gewaltigen Sturmsee; der Unterricht muß ausfallen. Als es vorbei ist, vertraut Dr. Möller seinem Tagebuch an: »Nicht für 10 000 Taler möchte ich noch einmal so Schreckliches erleben, wo ich glaubte, den sicheren Untergang vor Augen zu haben.« Nach dem dritten Sturm feiert man abends in der Messe die überstandenen Gefahren mit Bier, Gesang und Zitherspiel.

Aufgrund der Erfahrungen, die man während der schweren Stürme mit der Mannschaft machte, will der Kapitän in Bremen darauf dringen, daß bei der Besetzung der beiden Schulschiffe anders verfahren wird, das heißt, daß nicht die CECILIE alle Matrosenkadetten und die CHARLOTTE gar keine bekommt. Kapitän Zander sieht nicht ein, warum die CECILIE so viel stärker besetzt sein soll. Sie sei zwar etwas größer als die CHARLOTTE, sagt er, aber sie sei als Schulschiff so gebaut worden, daß sie von weniger geschulten Kräften bedient werden könne.

Seit den Stürmen vor dem La Plata ist die Mannschaft in zwei Wachen eingeteilt, und das bedeutet, daß kein Unterricht stattfindet. Dr. Möller hat infolgedessen mehr Zeit für seine naturwissenschaftlichen Beobachtungen sowie auch zum Zeichnen und Malen. Außerdem bereitet er sich für einen Vortrag über Maria Stuart vor, die »Queen Mary« der Schotten, von der er in Leith so viel gehört hat.

Am Sonntag, dem 6. September, steht die CHARLOTTE auf 36° S, 49° W. Ein leichter SO-Wind, schönes Wetter und das Barometer lassen darauf schließen, daß SW-lich vom Schiff ein Hochdruckgebiet liegt. Der Kapitän erklärt seinen Offizieren, daß man in der Nähe eines Hochs besorgt sein müsse, nicht in das Kerngebiet mit seinen anhaltenden Flauten zu geraten. Man dürfe deshalb nur Kurse steuern, bei denen der Wind etwas achterlicher als quer einkommt.

Sonntags veranstaltet der Kapitän gelegentlich Schießwettbewerbe. Geschossen wird auf Flaschen, die an den Rahmcken aufgehängt sind. Die beiden Navigationslehrer erweisen sich als gute Schützen. Außer dem Kapitän sind der Erste Navigationslehrer und der Erste Offizier Reserveoffiziere. Letzterer benimmt sich recht überheblich gegenüber den jüngeren Offizieren, die es nicht sind. Böse Zungen an Bord behaupten, der Erste sei Reserveoffizier nur wegen seines Bartes geworden, der dem des Kaisers sehr ähnlich sieht. Dr. Möller vertraut seinem Tagebuch an, daß der Erste Offizier für seine Dienststellung nicht die geeignete Persönlichkeit sei, obgleich er von einem »feurigen jugendlichen Eifer« beseelt ist. Ihm fehle jedoch der Blick für das Wesentliche, und er habe einige Eigenschaften, die zu ständigen Spannungen in der Messe führten. Darunter habe besonders der »brave Zwote«, Herr Hashagen, zu leiden, weil der Erste ihn oft beim Kapitän anschwärze. Dr. Möller meint, der Lloyd müsse auch die Offiziere für das Schulschiff sorgfältiger auswählen. Für Kapitän Zander findet er nur gute Worte und schreibt unter anderem, er sei »immer und an allen Orten der wirkliche durch und durch anständige Gentleman«. Tatsächlich war Kapitän Zander nicht nur ein Gentleman und guter Seemann, sondern er besaß auch andere glänzende Eigenschaften, die ihm beim Lloyd trotz vieler Neider eine sehr erfolgreiche Laufbahn sicherten.

Mit Erstaunen liest man in Dr. Möllers Tagebuch unter dem 9. September: »Unter den Kadetten kommen leider immer wieder Fälle von In-Disziplin, ja Gehorsamsverweigerung vor. Es rächt sich, daß man nach der vorigen Reise die damaligen Rädelführer nicht entlassen hat. Die Jünglinge betrachten den Dienst noch gar zu jungenhaft, sie haben zum Teil noch gar keine Vorstellung von dem, was sie sich durch ihre Renitenz einbrocken können und sie fühlen sich so sicher im Sattel, daß sie widerspenstig werden. Hoffentlich gelingt es dem Kapitän

noch, die Burschen zur Vernunft zu bringen, bevor er genötigt ist, ein Exempel zu statuieren. Es muß ihnen noch einmal nachdrücklich ins Gewissen geredet und vor Augen geführt werden, daß sie sich der Meuterei schuldig machen, wenn sich solche Szenen wiederholen. Dann aber haben sie Gefängnis und Verlust des Einjährigen-Scheins zu erwarten.« Dr. Möller schreibt weiter, der Kapitän würde fünf oder sechs Mann sofort nach Hause schicken, falls das Schiff jetzt einen Hafen anlief, der regelmäßig von Lloyd-Dampfern besucht wird. »Es handelt sich um einige wenige Rädelsführer, das Gros ist gut«, heißt es abschließend in dem Tagebuch.

Als die CHARLOTTE 50° Südbreite und damit die Kap-Horn-Region erreicht, muß sie in der Nacht vom 15. zum 16. September einen Sturm abwettern, der mit 11 Windstärken aus Westen weht. Am nächsten Abend wird gehalst; der Kapitän legt das Schiff mit kleinen Segeln auf NNW-Kurs, in der Hoffnung, am folgenden Tag die Le-Maire-Straße durchsegeln zu können. In der Ferne sieht man eine SO-wärts steuernde Bark, die den weniger riskanten Weg um die Staaten-Insel herum nehmen will. Um Mitternacht halst die CHARLOTTE erneut und steuert mit NW-Wind die Straße an. Am nächsten Vormittag kommen die schneebedeckten Gipfel Feuerlands in Sicht. Um 15 Uhr segelt das Schulschiff mit idealem NW-Wind in die 18 Seemeilen lange Straße ein und ist nach zwei Stunden glücklich hindurch. »Nach Durchfahren der Straße bekamen Mannschaften und Offiziere einen heißen Grog auf Schiffskosten, der bei der Kälte sehr wohlthat«, hat Dr. Möller notiert.

Am 18. September segelt das Schiff auf der Höhe von Kap Horn mit starkem WNW-Wind auf Backbordbug SW-wärts. Es läuft eine hohe Dünung von vorn, das Hauptdeck wird ständig überflutet, vier Mann stehen am Ruder. Abends gibt es wieder einen Grog. Zwei Tage später weht der Wind immer noch aus WNW, das Schiff steht bereits auf 59° S, und der Wind will immer noch nicht nach SW ausschließen. Am Tag vorher traf man eine ostwärts steuernde Bark, die nur Untermarssegel führte, obgleich sie viel mehr Zeug hätte tragen können. Eine mitsegelnde Viermastbark sichtet man am Nachmittag des 20. September am Osthorizont. Am selben Abend noch springt der Wind endlich nach SSW herum, CHARLOTTE geht auf den anderen Bug und donnert mit 12 Knoten Fahrt in Richtung WNW. Nachts schneit es, aber am nächsten Tag weht der Wind zur allgemeinen Freude aus OSO. Eine mitsegelnde Bark wird langsam überholt.

In der Messe gibt es wieder Krach; der Arzt und der Erste Offizier geraten aneinander. Dr. Möller meint, beim Ersten Offizier Anzeichen von Größenwahn zu erkennen. Am 22. September weht der Wind aus nördlicher Richtung, die Sicht ist schlecht. Wegen der Eisberg-Gefahr werden alle großen Segel festgemacht. Später dreht der Wind auf WNW und CHARLOTTE steuert Nord. Der nächste Tag bringt die Begegnung mit einer französischen Bark, mit der die CHARLOTTE Signale tauscht. Der Franzose ist nach Valparaiso bestimmt, nach seiner Ankunft dort hat er die CHARLOTTE »gemeldet«, wie das damals üblich war. Dr. Möller preist das französische Schiff wegen seines guten Aussehens; es ist mit einem »Pfortenband« bemalt und in altmodischer Weise mit Bugspriet plus Klüverbaum getakelt. Nachmittags weht der Wind wieder aus SO, und man freut sich. Die Beheizung der Wohnräume muß wegen Kesselreinigung unterbrochen werden, so daß die Temperatur in den Kammern auf 3° C sinkt.

Am 24. September steht die CHARLOTTE auf 54° S, 81° W und läuft bei südlichem Wind mit 12 bis 13 Knoten Fahrt wärmeren Gebieten entgegen. Dr. Möller hat wegen des Geburtstages seiner Frau ein Festessen beim Oberkoch bestellt. Der »Chef« kann ausgezeichnet kochen, ist aber oft zu bequem dazu. Dann gibt es Klagen über Klagen im Mannschaftslogis und in der Messe. Nur der Kapitän bekommt stets vorzügliche Mahlzeiten. In der folgenden Nacht dreht der Wind und wächst schnell und völlig unerwartet auf Stärke 10/11 an. Zwei Klüver fliegen weg. Bis die Bram- und Obermarssegel geborgen sind, liegt das Schiff zum Kentern. Es nimmt schwere Seen über Deck, obgleich Öl zur Beruhigung der Wellen gebraucht wird.

Um 17 Uhr am 25. September kreuzt die CHARLOTTE den 50. Breitengrad und hat damit die Umsegelung des Kap Horn in nur 10 Tagen vollendet. Nach Dr. Möllers Empfinden war

die Fahrt um Kap Horn schlimm, aber nicht so schlimm wie die drei schweren Stürme auf der Höhe des La Plata. Der Erste Offizier erklärt nach dem Runden »der Horn«, die CHARLOTTE habe auf der ganzen Reise noch kein schlechtes Wetter gehabt.

Nachdem das Kap umsegelt ist, muß sich der Kapitän mit seinen sechs Obermatrosen befassen, die nicht mehr spüren. Man hatte ihnen in Bremen »Raupen in den Kopf gesetzt«, als man ihnen sagte, sie würden die Funktion von Hilfsoffizieren haben. Sie mußten bei Kap Horn Matrosendienste leisten und fühlten sich dadurch zurückgesetzt. »Andererseits haben sie sich nicht entblödet, mit der Mannschaft und den jüngsten Kadetten in ganz ungehöriger Weise zu fraternisieren, so daß die Disziplin an Bord arg gefährdet schien«, steht in Dr. Möllers Tagebuch. Der Kapitän sieht sich genötigt, sie als Unteroffiziere abzusetzen und sie als Matrosen zu behandeln. Er spielt mit dem Gedanken, sie von San Francisco mit einem Lloyd-Dampfer nach Hause zu schicken. (Es war geplant, daß die CHARLOTTE in San Francisco für die Heimreise laden sollte, aber es wurde nichts daraus.) Dr. Möller führt die Disziplinlosigkeit einiger Offiziersanwärter auf Versäumnisse unter dem Kommando von Kapitän Warneke zurück und wirft der Reederei vor, daß sie die Offiziere nicht mit genügender Sorgfalt ausgewählt habe. Im weiteren Verlauf der Reise haben sich die Obermatrosen eines Besseren besonnen und ihre Vergehen durch gute Führung wettgemacht. Der Kapitän hat sie deshalb auf der Heimreise wieder zu Obermatrosen gemacht, aber nicht wieder in die Funktion von Wachältesten eingesetzt. Als Toppgäste waren sie gut zu gebrauchen.

Auch nördlich des 50. Breitengrades hat die CHARLOTTE zunächst noch mit schlechtem Wetter zu tun. Erst auf 43° S, 79° W werden die Kadetten wieder in drei Wachen eingeteilt, so daß der Unterricht nach vierwöchiger Pause fortgesetzt werden kann. CHARLOTTE'S Kurs verläuft parallel der chilenischen Küste bis in die Nähe der Juan-Fernandez-Inseln, wo man den SO-Passat erreicht, so daß man von dort die Hawaii-Inseln auf geradem Weg ansteuern kann. An Bord beginnt das große Rostklopfen und Malen, damit sich das Schiff in Honolulu sehen lassen kann. Auch außenbords wird der weiße Anstrich erneuert. Dr. Möller vermerkt in seinem Tagebuch die auffallende Leere in den durchsegelten Gebieten des Stillen Ozeans. Es gibt keine Begegnungen mehr mit anderen Schiffen, und auch Vögel und Fische sind selten zu sehen, nachdem man das Gebiet der Humboldt-Strömung verlassen hat. Dafür aber entschädigen die wundervollen Farben des Wassers, des Himmels und der Wolken.

In der Äquatorialzone zeigen sich wieder mehr Vögel, darunter die besonders schönen Tropikvögel. Es gelingt dem Kapitän, einen zu schießen, so daß er an Deck fällt. Er wird abgebalgt und soll präpariert werden. Vier Wochen vorher hatte der Kapitän einen Albatros geschossen, den er mit dem Rettungsboot an Bord holen ließ.

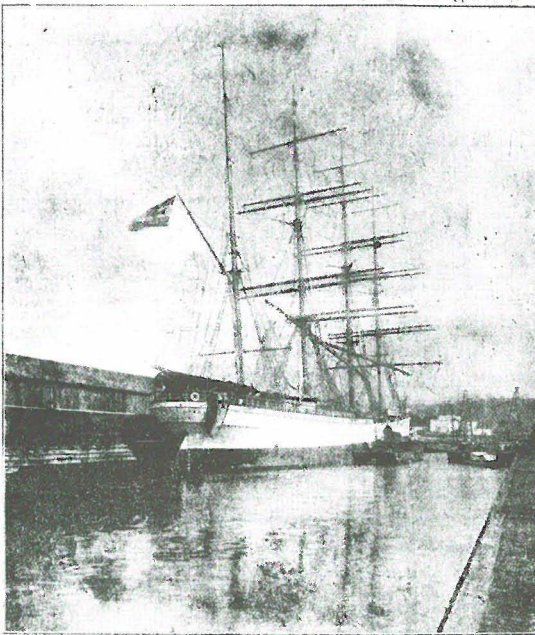
Am 21. Oktober kreuzt CHARLOTTE den Äquator in 120° Westlänge. Zwei Tage später gerät das Schiff in die Mallung und erreicht den NO-Passat erst am 30. Oktober auf 13° N. Mit der Annäherung an Honolulu steigt die Stimmung an Bord; auch in der Messe herrscht jetzt Eintracht. Allerdings wächst die Unzufriedenheit über das Essen, zum Teil bedingt durch das Fehlen jeder Art Frischproviant. Erst nach wochenlangem Bemühen erreichen Dr. Möller und Dr. Lorenz bei dem proviantverwaltenden Dritten Offizier schließlich, daß »die ewigen Erbsen- und Bohnensuppen« wenigstens in durchgerührtem Zustand auf den Tisch kommen. Der Gesundheitszustand der Kadetten ist sehr gut, sie zeigen »eine prächtige Körperentwicklung« und machen auch im Unterricht – von wenigen Ausnahmen abgesehen – ihren Lehrern viel Freude.

Mit der Annäherung an Honolulu müssen sich die Kadetten um ihre Ausgehuniformen kümmern, sie bedürfen der Lüftung und Reinigung. Die Kadetten des jüngsten Jahrgangs tragen beim Landgang einen »Colani«, das ist ein blaues Jackett mit zwei Reihen goldener Knöpfe. Die älteren Kadetten besitzen eine »Paradejacke« wie die Maate der Kriegsmarine, eng und kurz geschnitten, und auch an den Ärmeln mit goldenen Knöpfen besetzt. Alle Kadetten tragen zur Ausgehuniform weiße Hemden mit hohen Kragen und schwarze Querschleifen. Kapitän und Offiziere des Schulschiffs besitzen zu ihrer Uniform einen »langen Rock«, der nur bei feierlichen Anlässen angelegt wird.

Einige Tage vor Ankunft in Honolulu gibt es noch ein »unangenehmes Vorkommnis«, als ein Kadett aufmuckt und dem Vierten Offizier den Gehorsam verweigert. Es handelt sich um irgendwelche Reinigungsarbeiten, die der Kadett nicht ausführen will. Dr. Möller führt solche Fälle von Insubordination darauf zurück, daß der frühere Kapitän Warneke und die Lloyd-Direktion die Fälle schwerer Unbotmäßigkeit auf der vorhergehenden Reise nur als Dummenjungenstreiche behandelt hätten. Ein weiterer Fehler der Direktion sei, daß sie in ihrem Schulschiff-Prospekt verspreche, die Kadetten von »niedrigen« Arbeiten freizuhalten, was jedoch praktisch nicht möglich sei, weil man nicht einen ganzen Stab von Dienern mitnehmen könne. Kapitän Zander hat in diesem Fall den rebellierenden Kadetten »entlassen«; er muß aus dem Kadettenraum ausziehen und soll von Honolulu oder San Francisco nach Hause geschickt werden. Da er aber in der Folgezeit tätige Reue zeigt und inständig bittet, wieder als Kadett aufgenommen zu werden, wird er zu sechsstündigem »Hängemattenstehen« begnadigt.

Bereits ungeduldig erwartet, kommt am 7. November morgens die Insel Hawaii in 60 Seemeilen Abstand in Sicht. Ihre mehr als 4000 m hohen Berge machen einen gewaltigen Eindruck auf die Seeleute, die die Sandwich-Inseln zum ersten Mal sehen. Wegen des NO-Passats nimmt der Kapitän den Weg östlich von Hawaii und steuert Honolulu dann von NO her an, zwischen den Inseln Molokai und Oahu hindurch. Abends um 23 Uhr dreht Kapitän Zander die CHARLOTTE vor Diamond Head mit kleinen Segeln bei. Am nächsten Morgen wird sie von dem Schlepper FEARLESS in den Hafen bugsiert und macht an der Hackfeld Wharf fest, wo sie bereits von einer großen Menschenmenge erwartet wird. Während des Einlaufens gibt die Bordkapelle ihr Bestes. Die amerikanische Nationalhymne wird gespielt, dann auch die Marseillaise und »God Save the King« für die im Hafen liegenden französischen und britischen Dampfer.

NEWS OF THE WATERFRONT



THE GERMAN TRAINING SHIP PRINZESSIN SOPHIE CHARLOTTE.

*Auf der Titelseite des
»Pacific Commercial Advertiser«,
18. November 1903.*



Ausflug mit der Eisenbahn auf Oahu, in der Mitte mit Strohhut Dr. Möller, rechts davon Kapitän Zander. (Foto: Slg. Dr. J. Möller)

Die CHARLOTTE hatte die Reise von Leith in 118 Tagen gemacht, von Hafen zu Hafen, und das war eine sehr gute Zeit. Erst 8 Tage nach dem Schulschiff traf die kleine Elsfl ether Bark SOLIDE in Honolulu ein, die Leith bereits zwei Monate vor der CHARLOTTE verlassen hatte. Sie konnte sich nicht mit dem Schulschiff messen und hatte wohl auch weniger Glück mit dem Wetter gehabt, so daß sie wegen Wassermangels einen chilenischen Hafen hatte anlaufen müssen.

Die CHARLOTTE erregte in Honolulu viel Aufsehen. Fast täglich brachte der »Pacific Commercial Advertiser« Artikel oder Notizen, die sich mit dem Schulschiff oder seiner Besatzung beschäftigten, dazu auch zahlreiche Photos. Die Reporter lobten das blitzblanke Aussehen des Schiffes und waren erstaunt über die straffe Disziplin an Bord, die der an Bord von Kriegsschiffen nicht nachstand.

Honolulu hatte damals etwa 45 000 Einwohner und darunter viele Deutsche, die ihr Deutschtum nicht unter den Scheffel stellten. Es gab viele Einladungen für die Offiziere und/oder die Kadetten. Konsul Isenberg kümmerte sich in vorbildlicher Weise um das Schulschiff. In der kleinen Lutherischen Kirche fand ein Gottesdienst für die Besatzung statt, und Pastor Felmy sprach von der Liebe zur Heimat. Frau Pflüger und ihr Sohn bewirteten den Kapitän und die Offiziere auf ihrem Landsitz »Tantalus«. Im Tagebuch ist zu lesen, daß Dr. Lorenz, der Schiffsarzt, Fräulein Pflüger heftig poussiert habe, allerdings ohne Erfolg – wie konnte es auf Tantalus auch anders sein. Ein besonderes Erlebnis für die Kadetten war ein Ausflug mit einem Sonderzug der Inselbahn zur Besichtigung von Zuckerplantagen der Oahu Company, die mit der Firma Hackfeld & Co. eng verbunden war.

Zwei Tage vor Abfahrt des Schulschiffs revanchierte man sich für alle Einladungen durch eine große Abschiedsparty auf der CHARLOTTE. Es gab zu essen und zu trinken, die Kadetten unterhielten die Gäste durch die Vorführung einer Äquatortaufe, und es wurde zum Tanz aufgespielt, wobei hawaiianische Musiker mit der Kadettenkapelle wetteiferten. Kapitän Zander mit seinem rheinischen Temperament erwies sich als ein ausgezeichnete r Gastgeber.

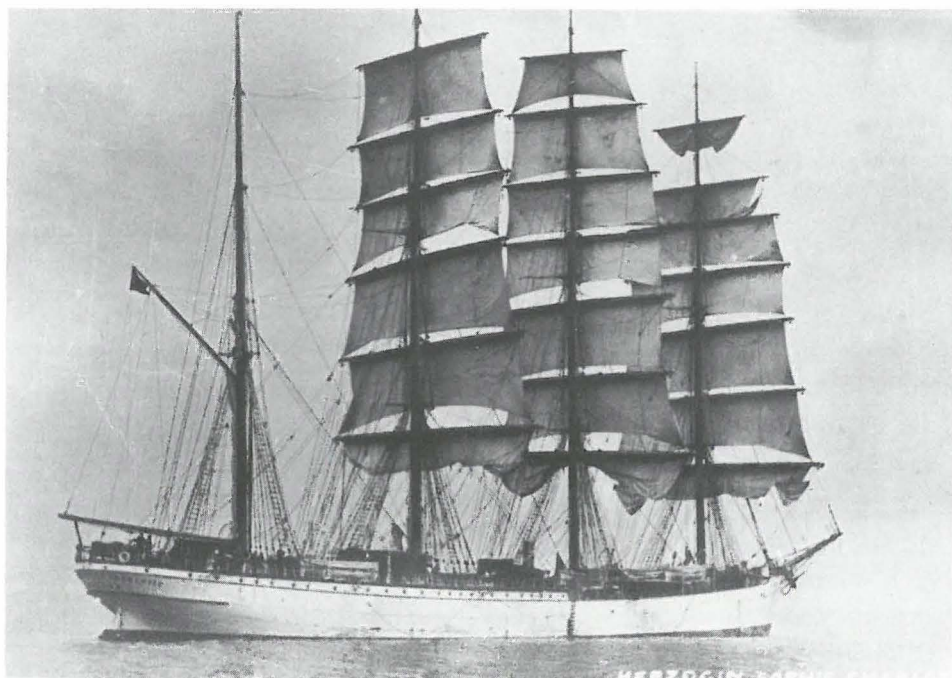
Die CHARLOTTE brauchte nur zwei Wochen, um ihre Ladung in Honolulu zu löschen; für die Arbeit standen Schauerleute in genügender Zahl zur Verfügung. Der Kapitän erhielt Order, in Ballast nach Australien zu segeln, um dort Weizen für Europa zu laden. Außer den 1150 t Wasserballast, die CHARLOTTE in ihren Ballasttanks fassen konnte, nahm sie zusätzlich 250 t Steinballast in ihren Laderaum. Vor der Abfahrt des Schiffes von Honolulu machten sich zwei Mann der Stammbesatzung aus dem Staube; erst verschwand ein Kadetten-Aufwäscher und am letzten Tag noch der Kochsmaat Max Herzog.

CHARLOTTE'S Abfahrt von Honolulu am Nachmittag des 25. November ist wieder ein Ereignis, das viele Schaulustige anzieht. Die letzten Gäste bringt der Schlepper an Land, nachdem er das Schulschiff aus dem Hafen getaut hat. Ein schwacher Wind treibt die CHARLOTTE langsam seewärts. Am nächsten Morgen um 4 Uhr – das Schiff ist etwa 20 Seemeilen von Honolulu entfernt – läßt Kapitän Zander eine Gig zu Wasser bringen und schickt den Dritten Offizier mit sieben Kadetten noch einmal nach Honolulu zurück. Er soll nach Briefen fragen, die der am Abend vorher eingetroffene Postdampfer mitgebracht haben könnte, und soll nochmal nach dem verschwundenen Kochsmaaten Ausschau halten. Nach sieben Stunden angestrengten Ruderns erreicht die Gig den Hafen. Im Hackfeld-Kontor ist man baß erstaunt, als der Dritte Offizier gegen Mittag in die Tür tritt und nach der Post fragt. Tatsächlich sind noch einige Briefe gekommen, aber von dem Kochsmaaten gibt es keine Spur. Nach getaner Arbeit stärkt sich die Bootsbesatzung in Noltes Restaurant, wo ihnen gratis eine Puter-Mahlzeit serviert wird. Unterdes besorgt Konsul Isenberg einen kleinen Schlepper, der die Gig nachmittags zur CHARLOTTE zurückbringt.

Das Schulschiff ist nach »Sydney Heads für Order« bestimmt, das heißt, es wird von der Signalstelle vor dem Hafen von Sydney erfahren, welchen australischen Hafen es anlaufen soll. Die Fahrt von Honolulu nach Australien führt zwischen den Südsee-Inseln hindurch und wird durch die Passate begünstigt. Mit 1400 t Ballast im Unterraum und weiteren 100 t Trinkwasser ist das Schiff recht steif und rollt deshalb heftig in der Dünung. Die Skysegelrahen hat der Kapitän an Deck geben lassen. Da manche der kleinen Inseln und Atolle noch ungenau kartiert sind, ist neben einer sorgfältigen Navigation auch ein scharfer Ausguck vonnöten. Als man den Leichtmatrosen-Kadetten Roderbourg während seines nächtlichen Ausgucktörns schlafend auf der Back findet, erklärt der Kapitän, das Maß sei voll; denn Roderbourg war der Rädel Führer der renitenten Kadetten. Es gibt eine Journaleintragung, und Roderbourg wird von Australien nach Hause geschickt.

Am 6. Dezember schneidet CHARLOTTE den Äquator in 172° W, am 10. Dezember kreuzt sie den 180. Längengrad, die Datumsgrenze also, was zur Folge hat, daß es an Bord keinen 11. Dezember gibt. Acht Tage später gibt es einen Streit zwischen dem Schiffsarzt und dem Kapitän; ein vom Arzt wochenlang gehegter Groll bricht aus. Dr. Lorenz erklärt den Proviant für schlecht und ungenießbar, der Kapitän droht mit dem amtlichen Nachweis des Gegenteils. Schließlich erklärt sich der Kapitän bereit, den Arzt in Australien abzumustern, falls dieser in der Lage ist, für Ersatz zu sorgen. Dr. Möller notiert auf diesem Reiseabschnitt über die Verpflegung, daß das Brot kaum genießbar sei, weil das Mehl bitter geworden sei, und daß dem Schinken der lange Aufenthalt in den Tropen auch nicht bekommen sei. Die Besatzung wird hauptsächlich mit Konserven verpflegt, deren sie überdrüssig ist.

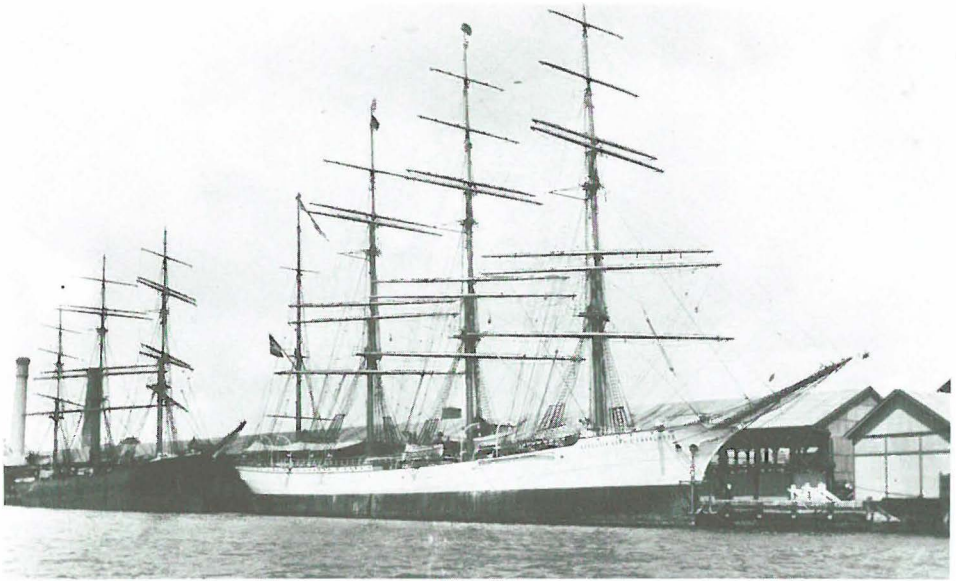
Weihnachten wird auf See gefeiert, während das Schiff gut vorankommt. Am Sonntag, dem 27. Dezember, sieht man frühmorgens die australische Küste und stellt fest, daß eine starke Strömung das Schiff nach Süden versetzt hat. CHARLOTTE muß einige Seemeilen nordwärts aufkreuzen, um mit der Signalstelle auf Sydney Heads in Verbindung zu kommen. Mittags kann man das Signal entziffern: »Warten Sie draußen auf Order!«. Der Kapitän ist ärgerlich, daß die Agentur nicht rechtzeitig für Order gesorgt hat; es gefällt ihm nicht, daß er bei einem fast stürmischen Nord- bis NO-Wind vor Sydney hin und her kreuzen muß. Ein Trost sind nur die neuen Zeitungen, die der CHARLOTTE von einem kleinen Segelboot gebracht werden. In dem Boot sitzen zwei Schlachter, die auf einen größeren Auftrag von der CHARLOTTE hoffen und dafür acht Seemeilen seewärts gesegelt sind. »Kolossal smart«, notiert Dr. Möller.



HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE *unter Segel*. (Foto: Slg. Neil Cormack, Australien)



HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE *am Pier in Walleroo, 1. Januar 1908*. (Foto: Slg. Neil Cormack, Australien)



HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE in Sydney, Weihnachten 1910. (Foto: Slg. Jack Churchouse, Neuseeland)

Am nächsten Tag bringt ein Schlepper die Order, daß CHARLOTTE nach Melbourne weitersegeln soll. Leider ist der Wind dafür jetzt weit weniger günstig als am Tag zuvor. In der Nähe von Wilson's Promontory wird die CHARLOTTE am Neujahrstag von einem heftigen Gewittersturm überrascht. Einige Segel gehen verloren, und nur mit Hilfe seiner großen Besatzung kann der Kapitän das Schiff vor größerem Unheil bewahren.

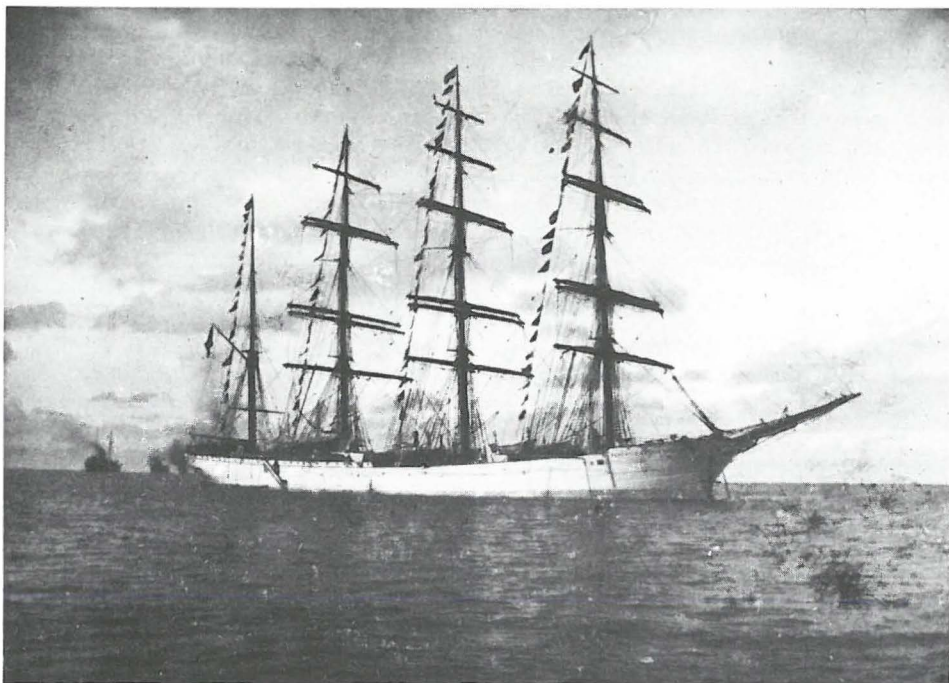
Am Morgen des 2. Januar steht die CHARLOTTE vor Port Phillip, der großen, fast geschlossenen Bucht, an deren innerem Ende Melbourne liegt. Mit einem Lotsen an Bord kreuzt sie mit 14 Schlägen durch die enge Einfahrt und geht um 9 Uhr zu Anker, um auf einen Schlepper zu warten. Es wird 23 Uhr, bis sie den Ankerplatz in Hobson's Bay erreicht, wo die Abfertigung durch die Quarantäne- und Zollbeamten erfolgt. Dr. Möller nennt diese australischen Beamten »liederliche Leute«. In der Nachbarschaft der CHARLOTTE liegt die Elsflether Bark APOLLO, beladen und »bereit zur Abfahrt nach der Heimat hin«, wie es in einem alten Seemannslied heißt. Am 4. Januar macht die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE am Pier in Williamstown fest, wo sie eine Ladung Weizen in Säcken erhalten soll, die nach Hull in England bestimmt ist.

Von Williamstown konnte man mit der Bahn nach Melbourne fahren, für einen Shilling hin und zurück. Die beiden Navigationslehrer taten es fast täglich, um die prächtige Hauptstadt des Staates Victoria kennenzulernen. Dabei benutzten sie gern das Haus des Deutschen Clubs als Anlaufstation; sie konnten dort gut und preiswert essen, und es lagen deutsche Zeitungen und Zeitschriften aus. Im großen Saal hing ein Bismarckbild von Anton von Werner, das der Club vor Jahren schon für 12 000 Mark gekauft hatte. Jetzt ging es ihm finanziell nicht mehr so gut, trotzdem ließ er es sich nicht nehmen, einen großen Ball für die Offiziere und Kadetten des Schulschiffs zu veranstalten. Natürlich brachten die Clubmitglieder ihre Töchter mit, von denen jedoch viele nur noch kümmerlich deutsch sprachen. Dr. Möller stellte fest, daß die Assimilierung der Deutschen in Australien viel weiter fortgeschritten war als auf den Hawaii-Inseln. Ein Australier erklärte Dr. Möller im Laufe eines Gesprächs, die Briten sollten nach seiner Meinung das deutsche Erziehungs- und Ausbildungssystem übernehmen, dann sei es bald vorbei mit der Vorherrschaft des »Made in Germany«.

Dr. Lorenz, der Schiffsarzt, musterte in Melbourne ab, statt seiner kam Dr. Heimann an Bord, ein Berliner, der vor drei Monaten nach Australien gekommen war, um eine Praxis zu übernehmen oder aufzubauen. Er wollte jetzt mit der CHARLOTTE nach England fahren, um von dort nach Australien zurückzukehren. Außer dem Kadetten Roderbourg, der von Melbourne mit Schimpf nach Hause geschickt wurde, musterte der Kadett Kluge im Einvernehmen mit der Schiffsleitung ab; es heißt, er habe später studiert, ähnlich wie der Kadett Kuhl, aus dem später ein bekannter Seerechtler wurde. Der einzige Schiffsjunge der CHARLOTTE, der kein Kadett war, desertierte in Melbourne. Als »Porter« wurde in Melbourne der Schiffsjunge Brode angemustert, um den in Honolulu desertierten Kadetten-Aufwärter zu ersetzen.

Am 17. Januar wurde das Schulschiff wieder in Hobson's Bay zu Anker gebracht und lag dort noch, als am 23. Januar der neue Gouverneur von Australien auf dem Kreuzer ROYAL GOVERNOR eintraf. Zu seinen Ehren flaggte das Schulschiff über die Toppen und begrüßte den Kreuzer mit Blasmusik, als er in der Nähe zu Anker ging. Die Ladung der CHARLOTTE bestand aus 28 683 Sack Weizen im Gewicht von etwa 3100 t. Ein Photo zeigt, daß Kapitän Zander sein Schiff für die Heimreise in der üblichen Weise ins Gatt getrimmt hatte. Er war entschlossen, die vorherrschenden westlichen Winde für die Fahrt um Kap Horn zu nutzen.

Am 24. Januar morgens um 2 Uhr wird auf der CHARLOTTE der Anker gelichtet. Der Schlepper EAGLE bringt das Schiff aus Port Phillip und wird um 10 Uhr entlassen. Um 23 Uhr wird Cape Otway am Westausgang der Bass-Straße passiert. Es weht ein frischer WNW-Wind, der das Schiff schnell nach Süden und Südosten vorantreibt. Am 27. Januar steht es bereits auf 46° S, 149° O. An diesem Tag ist Kaisers Geburtstag, und es herrscht »Kaiserwetter«, wie man damals sagte. Um 10 Uhr läßt der Kapitän die Besatzung antreten und bringt das »Kaiser-Hoch« aus. Mittags gibt es ein Festessen, das die Achtergäste gemeinsam im Salon einnehmen.



Segelfertig auf Melbourne-Reede am 23. Januar 1904. (Foto: Dr. J. Möller)

Auf das Kaiserwetter folgt vom 28. bis 30. Januar ein schwerer Sturm aus dem SW-Quadranten, der Stärke 11 erreicht. Es läuft eine gewaltige, wilde See, das Krängungspendel schwingt über 45° hinaus, Hauptdeck und Kombüse sind ständig unter Wasser, aber auch das erhöhte Poopdeck wird überwaschen. Drei Kadetten geraten in die Gefahr, über Bord gespült zu werden; glücklicherweise fangen die Wanten sie auf. Wasser dringt auch in den Kadettenraum, weil die Schotttüren nicht dichthalten. Der Kapitän will trotz allem nicht beidrehen; er nutzt den Sturm nach besten Kräften, so daß die CHARLOTTE schon am 31. Januar südlich von Neuseeland steht. Es ist Sonntag, aber für die Mannschaft gibt es viel zu tun. Die Sturmschäden sind zu beseitigen, und die Ladung muß getrimmt werden, eine Arbeit, die auch noch am Montag fortgesetzt wird. Weil sich das Schiff als sehr rank gezeigt hat, läßt der Kapitän Weizensäcke vom Zwischendeck in den Unterraum stauen, wo die Ladung inzwischen nachgeschickt ist. 20 t Weizen werden von Backbord nach Steuerbord getrimmt, um die während des Sturms entstandene Backbord-Schlagseite aufzuheben. Und schließlich läßt der Kapitän noch Weizensäcke von vorn nach achtern tragen, um das Schiff noch mehr ins Gatt zu trimmen, damit es vor dem Wind besser steuert.

Kapitän Zander ist entschlossen, auf etwa 56° Südbreite ostwärts zu laufen, obgleich so weit südlich die Gefahr durch Eisberge größer ist als auf dem Weg, der bis 120° W nördlich von 50° S verläuft, und der von vielen Kapitänen bevorzugt wird. Aber der südliche Weg ist rund 500 Seemeilen kürzer, und Kapitän Zander hofft, daß er sich in den kurzen Nächten des südlichen Sommers von den Eisbergen »frei sehen« kann. Auch das 1897 herausgegebene Segelhandbuch für den Stillen Ozean empfiehlt für die Sommermonate den südlichen Weg; aber diese Empfehlung war immer umstritten.

Am 2. Februar verzeichnet das Logbuch ein Etmaal von 310 Seemeilen, die größte Tagesdistanz, die das Schulschiff auf dieser Reise erzielt. Am 3. Februar wird der 180° Längengrad in 54° S geschnitten. Zwei Tage später sieht man den ersten Eisberg auf $55,6^\circ$ S, $169,5^\circ$ W bei verhältnismäßig gutem Wetter. Dr. Möller kann an diesem Tag nach längerer Zeit wieder mit der Kapelle üben. Sie spielt miserabel und braucht die Übung dringend, weil der Kapitän am 8. Februar Geburtstag hat. Am Nachmittag des 8. Februar wird es neblig und bleibt so bis zum nächsten Morgen. Wegen der Eisgefahr wird der Vierte Offizier zum Ausgucken auf die Back beordert. Am 10. Februar werden wieder zwei Eisberge gesichtet, große Brocken von 40 bis 50 m Höhe. Einer ist nur 2 bis 3 Seemeilen entfernt. Die Offiziere machen ernste Gesichter wegen der Eisgefahr. Die Heizung wird vorübergehend abgestellt, weil der Kessel gereinigt werden muß. Damit es in den Kammern nicht zu kalt wird, läßt man den ganzen Tag die Petroleumlampen brennen; abends gibt es Glühwein. Am 11. Februar steht das Schiff mittags auf 56° S, 134° W. Sowohl vormittags wie nachmittags werden mehrere Eisberge passiert. Die Situation ist ungemütlich; denn vormittags wird die Sicht durch Schneetreiben behindert und nachmittags frischt der Wind stürmisch auf. Nachts von 22 bis 3 Uhr läßt der Kapitän das Schiff wegen der Eisgefahr beidrehen. Dr. Möller hat von den gesichteten Eisbergen Aquarellskizzen gefertigt, die sehr realistisch wirken.

Am 13. Februar werden auf etwa 120° W zum letzten Mal Eisberge gesichtet. In den nächsten Tagen steigt die Temperatur auf $6-7^\circ$ C. Die Winde wehen nach wie vor aus dem westlichen Halbkreis und bringen CHARLOTTE schnell voran. Am 17. Februar feiert Dr. Möller seinen 37. Geburtstag. Morgens bringt ihm die Kapelle ein Ständchen und ist bemüht, es besonders gut zu machen, weil Dr. Möller es besonders gut mit ihnen meint, wie sie sagen. Auch sonst haben sich die Kadetten zu Ehren des Ersten Navigationslehrers noch allerhand ausgedacht. Auf der Rückseite der schön gemalten Glückwunschadresse liest man:

»Nur wenigen gelingt es beim Regieren,
der streng Regierten Lieb' nicht zu verlieren«.

Mittags gibt es in der Messe ein Festessen, an dem der Kapitän teilnimmt. Dr. Möller freut sich ganz besonders über das gute Essen, denn das übliche Salzfleisch, auf der CHARLOTTE »DRESDENER Schweinelenden« genannt, ist für ihn ungenießbar. In seinem Tagebuch ist zu lesen: »Besonders grauenhaft war mir immer das Fleisch, das vor Jahren schon der Dampfer

DRESDEN an Bord gehabt, von diesem an die BARBAROSSA abgegeben und von der BARBAROSSA in Melbourne wieder uns überlassen wurde.«

In der Nacht vom 20. zum 21. Februar treibt ein heftiger Sturm die CHARLOTTE in den Atlantischen Ozean. Wegen der schweren See wird Öl geträufelt und die Bucht einer langen Trosse nachgeschleppt. Das Schiff läuft 13 Knoten. Gegen 4 Uhr morgens wird Kap Horn passiert, ohne daß man es sieht. Drei Stunden später läuft eine schwere See über das Achterdeck und dann noch in das Kombüsen-Skylight hinein; das Frühstück ist hin. Von Melbourne bis Kap Horn hat die CHARLOTTE nach landläufiger Rechnung 28 Tage gebraucht. Dr. Möller hat es genauer berechnet; unter Berücksichtigung des zweimal erlebten Tages an der Datums-grenze kam er auf 28^d 8^h vom Loswerfen des Schleppers und auf 27^d 19^h von Cape Otway. Auf jeden Fall ist es zu der Zeit die schnellste Reise eines deutschen Seglers von Australien nach Kap Horn. Übrigens, die Bark APOLLO, die Melbourne 17 Tage vor der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE verlassen hat, erreicht Kap Horn erst 8 Tage später als das Schulschiff.

Nach dem Passieren von Kap Horn treiben günstige Winde die CHARLOTTE mit Etmalen von mehr als 200 Seemeilen, bis sie auf 43° S, 37° W in eine große Flaute gerät. Am 1. März kommt auf 36° S bereits SO-licher Wind durch, zwar noch nicht der SO-Passat, aber doch eine erfreuliche Überraschung, denn zwischen 40° und 20° Südbreite verlieren die heimkehrenden Segler oft viel Zeit durch Flaute oder nördliche Winde. Man darf jetzt auf eine schnelle Reise hoffen, und Kapitän Zander liegt sehr viel daran. Es ist seine erste Reise als Kapitän, da möchte er gern zeigen, was er kann, besonders den alten Kapitänen, die den jungen Schnelldampfer-Offizier nicht für voll nehmen. Am 1. März überholt CHARLOTTE das kleine Vollschiff G. W. WOLFF aus Belfast in nur 100 m Abstand. Kapitän Zander läßt die Kadetten zu Ehren der Briten »God save the King« blasen, dann folgt das Preußenlied. Das Vollschiff ist von Pacasmayo in Peru nach Barbados bestimmt und seit 44 Tagen in See.

In den nächsten Tagen fühlt sich Dr. Möller nicht wohl. Das Essen, das mit zunehmender Reisedauer schlechter wird, widert ihn an. Er ißt fast gar nichts mehr und leidet unter den Gerüchen, die aus dem Proviantraum in die Wohnräume unter der Poop steigen. Er erklärt die Fahrt auf einem Segelschiff für »eine Strafe, die ungefähr zwischen Zuchthaus und Rädern steht«. Dieses krasse Urteil, das er viele Jahre später durch eine Randbemerkung in seinem Tagebuch relativiert hat, hängt mit seiner Sensibilität zusammen. Das enge Zusammenleben an Bord bedrückt ihn viel mehr als die Seeleute, die es gewohnt sind. Eine Zeitlang geht er täglich eine halbe Stunde früher zum Essen, um dem Ersten Offizier aus dem Wege zu gehen. Seinem Tagebuch vertraut er an: »Das Benehmen des Ersten Offiziers wird immer taktloser, lauter, lärmender, selbstgefälliger, eitler, brutaler, unkameradschaftlicher und unfeiner.«

Am 6. März passiert CHARLOTTE die Insel Trinidad in 10 Seemeilen Abstand und gelangt am selben Tag in den richtigen SO-Passat. Am 13. März kreuzt sie den Äquator, nur 21^d 2^h nach dem Passieren von Kap Horn. Auch das ist für diese Jahreszeit eine Bestleistung, verglichen mit den von der Deutschen Seewarte registrierten Reisen deutscher Segelschiffe. In der Nähe des Äquators taucht in Luv die französische Viermastbark MADELEINE auf, die ebenfalls mit dem leichten östlichen Wind nordwärts steuert. Beide Schiffe halten Schritt miteinander und kommen sich langsam näher, weil die MADELEINE etwas »voller« steuert. MADELEINE signalisiert, daß sie, von Iquique in Chile kommend, 52 Tage in See sei. Kapitän Zander bittet den Franzosen durch Flaggensignal, etwas näher zu kommen, er habe eine Überraschung. Als die MADELEINE bis auf zwei Schiffslängen heran ist, schmettert die Kadettenkapelle die Mar-seillaise über das Wasser, als Einleitung für ein einstündiges Konzert, das auch mit der Mar-seillaise abgeschlossen wird. Der französische Kapitän bedankt sich artig. Vier Tage lang bleiben die beiden Viermastbarken in Sicht voneinander, den leichten Wind mit großer Aufmerksamkeit nutzend. Als der NO-Passat etwas frischer wird, sackt die MADELEINE zurück und verschwindet am Abend des 17. März aus der Sicht der CHARLOTTE. Nach Angabe von Dr. Möller hat MADELEINE den Englischen Kanal vier Tage nach der CHARLOTTE erreicht.

Am 19. März wird auf dem Schulschiff ein Schwein geschlachtet, was den Speisezettel für einige wenige Tage aufbessert. Beim Durchsegeln des NO-Passats sichtet man an verschiede-

nen Tagen einzelne mitlaufende Segler, meistens ist das Schulschiff das schnellere. Der Passat ist auf 29° N zu Ende, hernach erschweren nördliche Winde das Weiterkommen. Am 27. März wird wieder das Zweiwachensystem eingeführt; der Kapitän versucht alles, um die Chance einer Rekordreise nicht zu verlieren. Aber schon am nächsten Tag zwingt ihn ein stürmischer NO, das Schiff mit kleinen Segeln auf NW-Kurs zu legen; das ist ärgerlich. Am 1. April kommt der langersehnte Südwind durch, der mit allen Segeln genutzt wird. Als er am nächsten Tag in einer harten Böe ganz plötzlich nach Norden dreht, gerät die CHARLOTTE in eine kritische Lage. Sie muß hart abfallen und stampft nun mit viel zu viel Segeln in eine hohe südliche Dünung hinein, und das mit Luken, die zum Lüften der Ladung geöffnet sind. Zwei Kadetten, die auf dem Klüverbaum zu tun haben, verlieren den Halt, werden aber durch einen Klüver aufgefangen. In solchen Situationen ist das Glück fast immer mit Kapitän Zander im Bunde, auch dieses Mal geht alles klar.

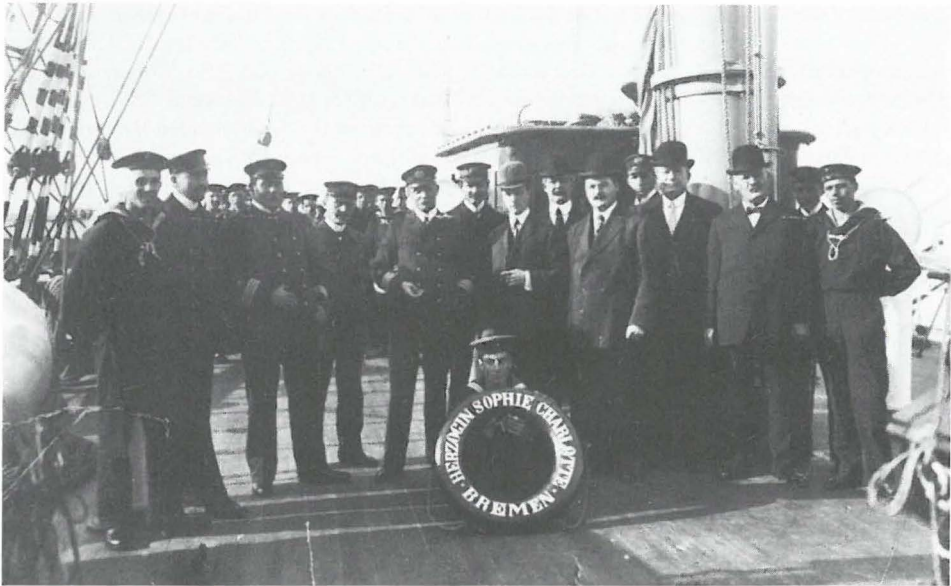
Am Ostersonntag, dem 3. April, steht die CHARLOTTE auf 44° N, 28° W und hat nun endlich den Wind, der sie in Richtung England treibt. Trotzdem ist die Stimmung an Bord schlecht; es gibt Differenzen zwischen den Kadetten und dem Kapitän, die Dr. Möller letztendlich auf das Ungeschick des Ersten Offiziers zurückführt. Die Folge ist, daß die Kadettenkapelle ihre Tätigkeit einstellt; die Musiker treten sozusagen in den Streik. Dr. Möller gerät durch den Zwist zwischen Schiffsleitung und Kadetten in eine schwierige Lage, denn seine Ansicht ist: »Wenn es in einem Erziehungsinstitut, das eine größere Anzahl normaler junger Leute enthält, zu schweren Mißhelligkeiten zwischen Erziehern und Erzogenen kommt, so ist allemal der Erzieher schuld daran.«

Am 6. April wird die Thomsonsche Lotmaschine klargemacht, um die Gründe vor dem Kanal anloten zu können. Als es am 8. April dunkel wird, kommt das Leuchtfeuer von Bishop Rock in Sicht, in der folgenden Nacht wird Lizard Head passiert, um 9 Uhr morgens am 9. April ist die Klippe Eddystone mit ihrem hohen Leuchtturm querab. Abends bietet sich ein englischer Schlepper vergeblich an. Er wirft ein Bündel neuer Zeitungen herüber und erhält dafür Cognac und Zigarren. Aus den Zeitungen erfährt man auf der CHARLOTTE, daß zwischen Rußland und Japan ein Krieg ausgebrochen ist. Mit 12 Knoten Fahrt läuft die CHARLOTTE am nächsten Vormittag in die Straße von Dover ein, in der es von Schleppern und Lotsenschonern wimmelt. Es gibt ein Gespräch mit dem Hamburger Schlepper ALBATROS, der aber kein Angebot macht. CHARLOTTE segelt durch die Downs nordwärts, in denen wegen des westlichen Windes viele Segelschiffe zu Anker liegen.

Östlich von der Themse-Mündung kommt nachmittags der englische Schlepper OCEANA längsseit und bietet sich an, CHARLOTTE für 90 £ nach Hull zu schleppen. Kapitän Zander bietet 30 £, darauf englisches Hohngelächter. »Seventy and our own rope«, lautet das nächste Angebot des Engländers, aber Kapitän Zander erhöht nur auf 35 £, worauf der Engländer enttäuscht von dannen fährt. Kapitän Zander hat keine gute Meinung von Schlepperkapitänen, seitdem er im Juni 1900 die große Feuersbrunst an der Lloydpier in Hoboken erlebt hat, bei der fast 300 Menschen ums Leben kamen.

CHARLOTTE versucht bei dem westlichen Wind dicht unter der Küste nordwärts zu laufen. Innerhalb der Sände vor Yarmouth gerät sie nachts arg in die Klemme, als der Wind schrallt. Sie muß wenden, aber die Wendung versagt, und es wird kritisch. Im letzten Augenblick gelingt es dem Kapitän, das Schiff doch noch auf den anderen Bug zu bringen und südwärts aus der Falle herauszusegeln. Nun aber gerät das Schiff weit nach Osten in die offene Nordsee. Hull erscheint vorerst unerreichbar, und an Bord ist die Enttäuschung groß; denn jetzt ist weit und breit kein Schlepper zu sehen. Der Schiffsarzt schlägt allen Ernstes vor, ein Boot an Land zu schicken, das einen Schlepper rufen soll. Daß die Bootsbesatzung zwei Tage rudern müßte, ficht ihn nicht an.

Glücklicherweise dreht der Wind in der Nacht zum 12. April auf SO, und CHARLOTTE ist schneller in der Humber-Mündung, als man dachte. Um 16 Uhr am 12. April ankert sie auf der Reede von Grimsby, nach 79tägiger Reise von Melbourne, die beste Reise eines deutschen Seglers von Australien. Kapitän Zander spendiert eine Flasche Sekt.



In Astoria 1908, zwischen Kpt. Gluud und dem 1. Offz. Bremer der Navigationslehrer Otto Steppes, der spätere Direktor der Hamburger Seefahrtsschule. (Foto: Slg. Columbia River Maritime Museum, Astoria)

Am nächsten Tag bringen zwei kleine Schlepper die CHARLOTTE mit der Tide flußaufwärts nach Hull. Als sie das Schiff vor der Schleuse gegen den starken Flutstrom aufdrehen, treibt es gegen zwei Ankerlieger und bricht sich an dem einen den Klüverbaum glatt ab. Diese Havarie am Ende der so glücklich verlaufenen Heimreise ist ärgerlich für Kapitän Zander. Aber er trägt es mit Fassung, daß sein stolzes Schiff so arg verstümmelt in das Albert Dock einlaufen muß. Immerhin hätte es noch schlimmer werden können.

Auch in Hull fand das deutsche Schulschiff Beachtung. Zweimal brachte der Daily Mail einen längeren Artikel über das Schiff und den Schulbetrieb, auch der abgebrochene Klüverbaum wurde gebührend erwähnt. An zwei Sonntagen gab Kapitän Zander das Schiff zur Besichtigung frei. Insgesamt kamen Tausende von Besuchern an Bord. Sie wurden gebeten, als Eintritt einen Obolus in beliebiger Höhe zu zahlen, der für die notleidende deutsch-evangelische Kirche in Hull bestimmt war. 18 £ kamen zusammen. Die Kadettenkapelle hatte ihre Zurückhaltung vorübergehend aufgegeben und spielte an Deck Choräle, Märsche und Nationalhymnen.

Der Klüverbaum wurde an Land repariert und dann wieder eingesetzt. Sobald die Weizenladung gelöscht war, lud das Schulschiff 2500 t Kohle für Bremerhaven. Die Kohlen wurden in zwei Tagen ins Schiff geschüttet, alle vier Minuten ein Waggon. Die technischen Einrichtungen der Engländer imponierten Dr. Möller sehr, obgleich er sonst manches an den englischen Verhältnissen auszusetzen hatte. Vor allem mißfielen ihm die Armut und das Elend, die rings um das Hafengebiet in Erscheinung traten. In seinem Tagebuch ist von »dem entsetzlichen Unsegen übergroßer Industrie« die Rede.

Am 5. Mai verläßt das Schulschiff den Hafen von Hull, am nächsten Tag den Humber, um mit seiner Kohleladung nach Bremerhaven zu segeln. An Bord befinden sich als Passagiere Dr. Lamb, ein älterer Arzt aus Hull, und sein jüngerer Freund Mr. Prynne, ein reicher Sportmann, der der Form halber als Kochsmaat angemustert worden ist. Mit günstigen Winden erreicht die CHARLOTTE schon am 8. Mai, einem Sonntag, die Wesermündung. Auf der Außenweser wird sie vom Lloyd-Dampfer HOHENZOLLERN überholt, der von einer Mittelmeerreise

heimkehrt. Zur Begrüßung des Schulschiffs spielt seine Kapelle das Deutschlandlied, aber vom Schulschiff tönt nichts zurück, die Musikkadetten maulen noch immer. Um 17 Uhr ankert das Schulschiff auf der Reede von Bremerhaven, nach einer Reise von 10½ Monaten, auf der 38 000 Seemeilen zurückgelegt wurden. In der Messe gibt es zum Abschluß der Reise einen vergnügten Abend mit Ananasbowle, an dem auch der Kapitän und die beiden Passagiere teilnehmen. Zum Bedauern der Besatzung muß das Schiff noch ein paar Tage auf der Reede liegenbleiben, weil sich der Großherzog von Oldenburg mit seiner Tochter Sophie Charlotte für den 12. Mai zu einer Besichtigung angesagt hat. Erst danach wird die Viermastbark durch die Schleuse in den Hafen geholt.

Anmerkung:

Der vorstehende Bericht beruht zum größten Teil auf dem ausführlichen Tagebuch, das der Navigationslehrer Dr. Johannes Möller während der Reise des Schulschiffs geführt hat. Zur Person des Tagebuchschreibers soll hier angemerkt werden, daß er aus einem alten thüringischen Pastoren- und Gelehrtengeschlecht stammte. Am 17. Februar 1867 geboren, kam Johannes Möller fünf Jahre später nach Kiel, wo er an der Förde in enger Berührung mit Wasser, Booten und Schiffen aufwuchs. Sein Vater war Theologe und lehrte in Kiel Kirchengeschichte. Seine Mutter hatte er als Fünfjähriger verloren; die Erziehung durch einen liebevollen Vater und eine korrekte Stiefmutter prägten ihn und führten dazu, daß er in seinem späteren Leben viel über Erziehungsfragen nachdachte. Vielseitige Begabungen, auch auf den Gebieten der Musik und Malerei, erschwerten ihm die Berufswahl. Er wandte sich schließlich dem Studium der Mathematik und Astronomie zu und war anschließend mehrere Jahre als Astronom auf der Sternwarte Bothkamp bei Kiel tätig. An die Navigationsschule in Elsfleth ging Dr. Möller zu einer Zeit, als die Entwicklung der astronomischen Navigation noch im Fluß war. Für die akademischen Lehrkräfte an den Seefahrtsschulen war es damals üblich, daß sie auf längere Seereisen geschickt wurden. So machte Dr. Möller als Erster Navigationslehrer die einjährige Reise des Lloyd-Schulschiffs mit und brachte seine Eindrücke auf rund 500 Tagebuchseiten zu Papier. Dr. Möller war ein langes Leben beschieden; bevor er am 5. Juni 1957 in Husum starb, hat er noch oft in seinem Reisetagebuch gelesen und gelegentlich durch Randbemerkungen frühere Auffassungen revidiert.

Außer dem Tagebuch wurden vom Autor folgende Quellen benutzt:

Hansa, Schiffsfahrtszeitschrift, (Hamburg) 1898–1903.

Pacific Commercial Advertiser, Tageszeitung, (Honolulu) Oktober/November 1903.

Argus, Tageszeitung, (Melbourne) Januar 1904.

Deutsche Seewarte: Tabellarische Reiseberichte. Berlin 1905.

Heinz Burmester: Segelschulschiffe rund Kap Horn. Oldenburg 1976.

Heinz Burmester: Die »Herzoginnen« in Honolulu. In: Der Albatros 1979.