

### J.C.B Jarvis: Kapitän und Erfinder

Kozian, Walter

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kozian, W. (1995). J.C.B Jarvis: Kapitän und Erfinder. *Deutsches Schiffsarchiv*, 18, 15-24. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52584-3>

#### 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.

# SEESCHIFFFAHRT

## J. C. B. JARVIS KAPITÄN UND ERFINDER

VON WALTER KOZIAN

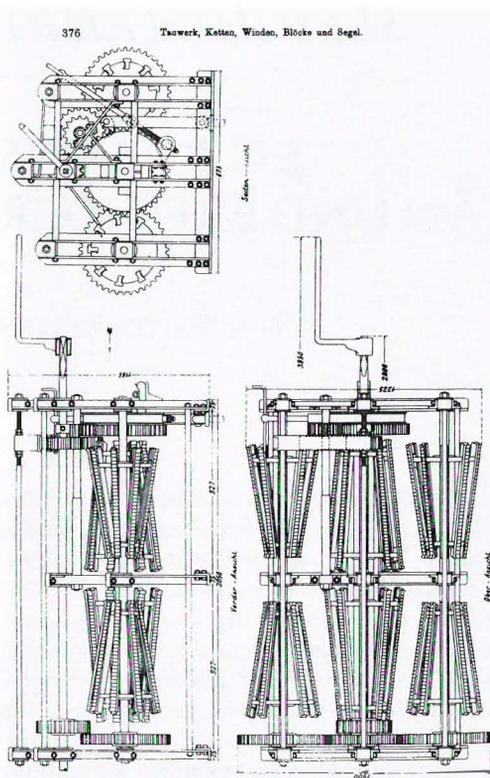
Es ist schon paradox, daß ausgerechnet ein schottischer Kapitän die Arbeitsbedingungen deutscher Segelschiffsbesatzungen maßgeblich verbesserte, mit Erfindungen, die seinen Landsleuten nicht mehr zugute kommen konnten. Die Rede ist von dem *well known Dundee shipmaster*<sup>1</sup> Captain John Charles Barron Jarvis, der mit seinen entscheidenden Verbesserungen in der Bedienung der Rahen und Segel in die Geschichte der Seefahrt einging.

Jarvis unterschied sich wohltuend von den meisten seiner Kollegen, welche Unzulänglichkeiten bei der Handhabung der Takelage einfach als vielleicht ärgerliche, aber unabwendbare Begleiterscheinung im Betrieb eines Rahseglers hinnahmen. Jarvis sah nicht zu, wie seine Schiffe durch umständliche Wende- und Halsemanöver kostbare Zeit verloren, wie unnötig Tauwerk verschlissen wurde und wie seine Männer, besonders während der Braßmanöver bei schwerem Wetter, an Leib und Leben bedroht waren. Ihm war bewußt, daß der Segler nur dann konkurrenzfähig bleiben konnte, wenn es gelang, die laufenden Kosten drastisch zu senken. Dazu schrieb Jarvis: *Vor 20 Jahren konnte der Dampfer nicht mit dem Langreisesegler konkurrieren, heute trifft man ihn in jedem Hafen, unabhängig von der Distanz.*

*In den letzten Jahren wurde der Dampfer stetig weiterentwickelt, während die Segelschiffe unverändert blieben. Die Verbesserungen an den Dampfschiffen senkten ihre laufenden Kosten rapide. Können die Segler nicht im selben Ausmaß verbessert werden, oder sind sie so perfekt, daß keine weiteren Verbesserungen möglich sind?*, fragte Jarvis und gab gleich selbst die Antwort: *Der Schreiber wagt es zu behaupten, daß noch keineswegs die letzte Perfektion erreicht ist und möchte hier einige Verbesserungen nennen, die zwar in der Praxis bereits erprobt, aber noch nicht generell eingeführt sind. Es bedarf wohl mehr als dieser Verbesserungen um die Segler weiter in Fahrt zu halten, aber jeder Schritt in die richtige Richtung wird den Tag hinauszögern wo der Segler endgültig unterliegt.*

Kaum Kapitän geworden, fing Jarvis an, das Rigg der von ihm geführten Schiffe nach seinen Vorstellungen, die er sich in jahrelanger Praxis und Beobachtung gebildet hatte, zu verbessern. Bis dato waren die Schoten der Rahsegel stets zur Mitte aufgegeit worden, was zu einer unschönen und schwer zu beherrschenden Menge an Segeltuch in der Rahmitte führte. Jarvis hingegen geite seine Rahsegel zu den Nocken auf, und siehe da, es ging leichter, schneller und war weniger gefährlich.

Auch den langen, bis auf das Deck heruntergeführten Schotenketten sagte er den Kampf an. Er beließ die Ketten nur dort, wo sie unbedingt nötig waren, nämlich im Bereich zwischen Schothorn und Nockenscheiben und ein kurzes Stück darüber hinaus, und ersetzte



Konstruktionszeichnung einer Jarvis-Braßwinde, aus Middendorf: *Bemastung und Takelung der Schiffe.*

rechnerisch untermauerte, wog nicht allzu schwer. Man reduzierte auch ohne Einsatz der Braßwinden die Mannschaftsärken und bürdete einfach den kleineren Besatzungen das Mehr an Arbeit und Risiko auf.<sup>6</sup>

Trotz der ablehnenden Haltung, welche die britischen Reeder gegenüber der Jarvis-Braßwinde einnahmen, gelangte sie nicht nur auf den von Captain Jarvis kommandierten Seglern – beginnend mit der *DUNTRUNE* – zur Aufstellung. Als weitere Beispiele seien hier die Vollschiffe *CROMARTYSHIRE* (Werft: Russel & Co.; Bj. 1879; 1462 tons) und *LARGO LAW* (Werft: Napier; Shanks, Bell; Bj. 1881; 1587 BRT), die Bark *AMULREE* und die stählernen Viermastbarken *THISTLEBANK* (Werft: Russel & Co.; Bj. 1891; 2430 BRT) und *KINROSS-SHIRE* (Werft: Russel & Co.; Bj. 1893; 2299 BRT) genannt.

Ein finanzieller Erfolg für den Erfinder wurde die Braßwinde nicht. Wie Alan Villiers, der Jarvis noch persönlich gekannt hatte, berichtet, teilte Jarvis das Schicksal vieler Erfinder; wegen eines juristischen Fehlers konnte er keine Lizenzgebühren lukrieren.

Im Gegensatz zu ihren britischen Kollegen standen die deutschen Reeder, allen voran F. Laeisz, dem Neuen aufgeschlossen gegenüber. Ihre Segler fanden in der transozeanischen Fahrt, vor allem in der Salpeterfahrt, noch ausreichend Beschäftigung, und als genau rechnende Kaufleute erkannten sie, daß sich die Kosten einer Jarvis-Braßwinde, die sich in etwa auf die Jahresheuer eines Matrosen belief, bald amortisieren würden.<sup>7</sup>

Laeisz stellte schon 1897 auf dem Vollschiff *PREUSSEN*<sup>8</sup> (Werft: Blohm & Voss; Bj. 1891;

den Rest durch lehnigen Stahldraht. Etliche kleinere, aber in der Summe nicht weniger wichtige Verbesserungen gingen ebenfalls auf sein Konto.

Als seine wichtigste Erfindung<sup>2</sup> muß die Jarvis-Braßwinde<sup>3</sup> genannt werden, die mit drei Paar konischer Trommeln versehen war und mit deren Hilfe drei Rahen eines Mastes – Unterrah, Untermars- und Obermarsrah – gleichzeitig gebraßt werden konnten.<sup>4</sup>

Aber all diese bahnbrechenden Neuerungen kamen für die britischen Seeleute zu spät. Fünf Jahre nachdem Captain Jarvis seine *Improved Means for Bracing the Yards in Square-Rigged Ships* am 26. September 1890 beim British Patent Office hatte patentieren lassen, ging die Zahl von Neubauten englischer Segelschiffe schlagartig zurück.<sup>5</sup> Die Segelschiffahrt befand sich in einem unaufhaltsamen Niedergang. Die Reeder hatten Mühe, wenigstens noch einen bescheidenen Gewinn aus ihren Schiffen herauszuholen, und waren daher kaum geneigt, noch größere Investitionen zu tätigen. Selbst das Argument der Personalsparnis, welches Jarvis gern zu Gunsten seiner Erfindung ins Treffen führte und auch

1761 BRT) probeweise eine Braßwinde auf, dem bald weitere Schiffe der Laeisz'schen Flotte folgten, bis die Braßwinden auf jedem Segler zur Standardausrüstung gehörten.

Über die guten Erfahrungen mit den Jarvis-Braßwinden äußerte sich der nautische Inspektor von Laeisz gegenüber dem deutschen Hersteller, der Hamburger Firma F.C.W. Wetzel<sup>9</sup>, mit lobenden Worten<sup>10</sup>:

*Herrn F.C.W. Wetzel, hier.*

*Wunsch gemäss bescheinige ich Ihnen gern, dass die auf mehreren Schiffen der Rhederei F. Laeisz befindlichen Jarvis Patent Brasswinden nach den Mitteilungen der betreffenden Capitaine sich vorzüglich bewähren.*

*Dieselben bedeuten eine grosse Erleichterung bei der Führung des Schiffes und Ersparnis an Tauwerk. Der Anschaffungswert derselben macht sich schnell bezahlt.*

*Die Schiffe obiger Firma werden thunlichst alle mit den Winden ausgerüstet werden.*

*Hamburg, April 1899*

*Hochachtend*

*Paul Opitz*

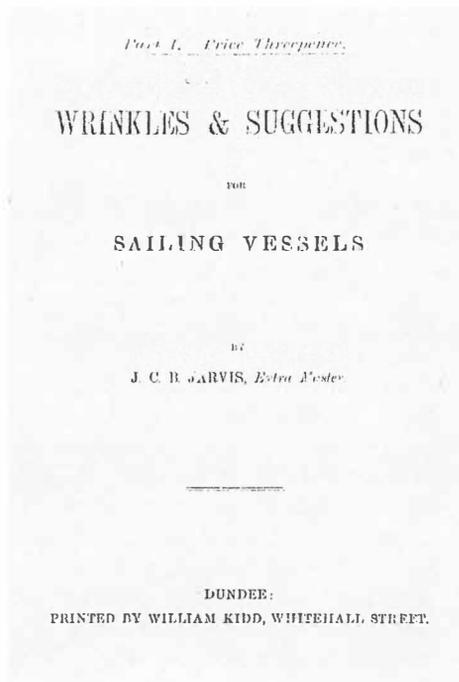
*Inspector*

Nachweislich hatte auch die Rhederei-Actien-Gesellschaft von 1896 auf ihrem stählernen Vollschiff PARNASSOS (Werft: Russel & Co.; Bj. 1891; 1994 BRT) mit Jarvis-Braßwinden experimentiert, und man kann davon ausgehen, daß ein Großteil der ab dem ausgehenden 19. Jahrhundert gebauten deutschen Tiefwassersegler mit diesen Braßwinden ausgerüstet waren. Um nicht nur Laeisz als Beispiel zu zitieren, sei noch auf die Vollschiffe CHILE und PERU verwiesen, die 1893 bzw. 1894 von der Bremer Schiffbaugesellschaft an Tidemann & Co. abgeliefert wurden.<sup>11</sup>

Sogar Ankäufe aus dem Ausland, wie z.B. die Viermastbark LISBETH, wurden nach Übernahme durch die deutschen Reeder – bei der LISBETH ex PEDRAGON CASTLE (Werft: Williamson, R. & Son.; Bj. 1891; 2510 BRT) war es H.H. Schmidt – mit dieser arbeitssparenden Vorrichtung versehen.<sup>12</sup> Somit waren Deutschlands Rahseglerbesatzungen als unmittelbar Betroffene und die Reeder, welche Betriebskosten sparten, die eigentlichen Nutznießer der Jarvis'schen Erfindung geworden.

Wer diesen schottischen Schiffsführer persönlich kennenlernte, der sah sich einem schlanken, gut über sechs Fuß großen Mann mit milden Augen und einer sanften Stimme – bei gewöhnlicher Unterhaltung; an Bord konnte er genug Lärm machen!<sup>13</sup> gegenüber.

John Charles Barron Jarvis wurde am 5. August 1857 als ältester von drei Söhnen<sup>14</sup> des Captain David Jarvis im schottischen Glasgow geboren. Vater Jarvis war Segelschiffsführer und wurde aufgrund seiner technischen Begabung, die er, nebst der



*Titelblatt von Jarvis' kleiner Broschüre: Wrinkles & Suggestions for Sailing Vessels.*

N<sup>o</sup> 15,267

A.D. 1890

*Jarvis' British Patent  
auf »Improved Means  
for Bracing the Yards in  
Square-Rigged Ships«.*

Date of Application, 26th Sept., 1890

Complete Specification Left, 26th June, 1891—Accepted, 1st Aug., 1891

PROVISIONAL SPECIFICATION.

Improved Means for Bracing the Yards in Square-rigged Ships.

I, JOHN CHARLES GARRON JARVIS of Albert Villa Albert Street, Tayport,  
Fife, Scotland Shipmaster do hereby declare the nature of this invention to be as  
follows:—

stattlichen Körpergröße, seinem Sohn weitervererbte, Marine-Superintendent der berühmten Werft Alexander Stephen & Sons.

Mit zwölf Jahren schlug der junge Jarvis die Seemannslaufbahn ein, man schrieb Herbst 1869, und was lag näher, als auf dem Schiff seines Vaters, der kleinen Bark GRECIAN (erbaut 1867 in Dundee), als »Boy« anzumustern. Von Dundee aus segelte die zu 273 tons vermessene Bark unter der Flagge von Greig & Co. in der Nordatlantikfahrt. Später wechselte Jarvis auf das ebenfalls in Dundee beheimatete eiserne Vollschiiff PREMIER<sup>15</sup> (erbaut 1865 in Dundee; 486 tons) und folgte 1872 seinem Vater auf die EARL DALHOUSIE, als dieser das Kommando über den hölzernen Auswanderersegler bekam.

Auf diesem 1862 in Dundee gebauten Vollschiiff von 1047 tons – es gehörte Stephen & Sons und war ebenfalls in Dundee registriert – arbeitete sich der junge Jarvis während acht Jahren die Karriereleiter empor. Eine Reise als Dritter, zwei Reisen als Zweiter, eine Reise als Erster und in den Jahren 1880–1882 drei Reisen als Kapitän waren die Stationen. Am 1. September 1880 wurde Jarvis im Alter von 23 Jahren, nachdem er das Kapitänspatent erhalten hatte, Master der EARL DALHOUSIE. Er verließ sie erst Ende 1882, als das Schiff nach Deutschland verkauft wurde.

Anfang 1883 segelte Captain Jarvis die eiserne Bark CICERO (Bj. 1861, in Liverpool, 1130 tons) mit 368 Auswanderern von Plymouth nach Port Adelaide/Australien. Wie es seinen menschlichen Qualitäten entsprach, führte Jarvis auch mit der CICERO ein glückliches Schiff. Er regte die Herausgabe einer Zeitung »The Cicero Correspondent« an, die wöchentlich in einer Auflage von 12 handgeschriebenen Exemplaren erschien, und tat auch sonst alles, um die Passagiere während der 91tägigen Reise bei Laune und Gesundheit zu erhalten. Die Daten der Ausreise sind uns erhalten geblieben: 11. Januar 1883 ab Plymouth – 24 Uhr Lizard – 12. Februar Äquator in 30° W – 14. März Meridian vom Kap der Guten Hoffnung in 46° S – 12. April 19 Uhr zu Anker bei Adelaide Semaphor (Reisedauer 91 Tage, 13.765 sm).<sup>16</sup>

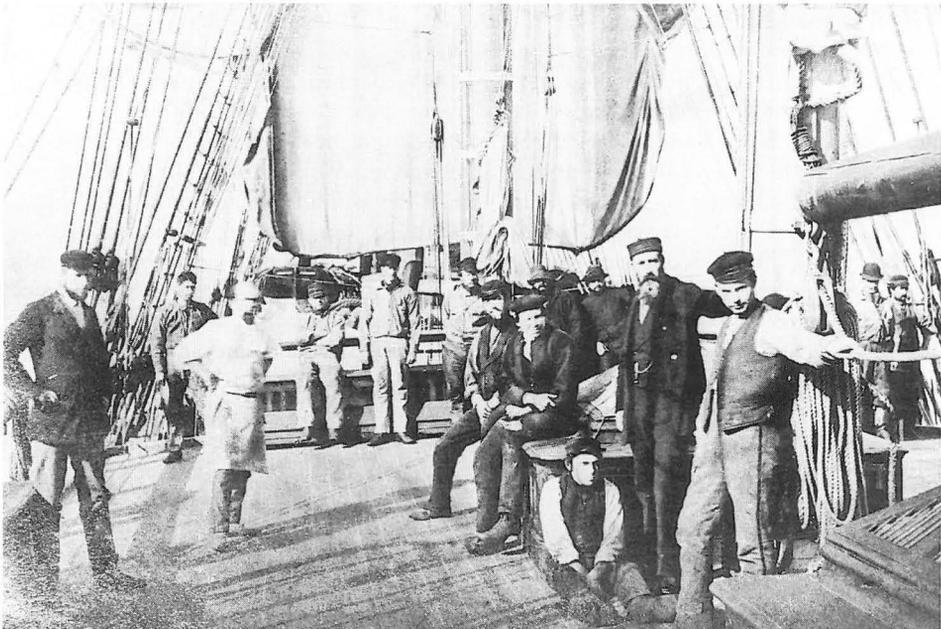
Jarvis' Schiffs- und Menschenführung unterschied sich wohlthuend von der üblichen Art. Er suchte sich seine Offiziere genau aus, duldet keine Leuteschinder unter seinen Offizieren und sorgte stets für qualitativ hochwertigen Proviant. Weiterhin ließ er, wenn nötig, einen Ofen ins Logis stellen, damit die Männer ihre Kleidung trocknen konnten, und versorgte regelmäßig bei schwerem Wetter die Mitternachtswache mit Kaffee. Die Disziplin litt nicht darunter, auch wenn jene Matrosen, die schon mehrere Reisen unter Jarvis gemacht hatten, die neuen Apprentices dahingehend aufklärten, daß sie gar nicht wußten, was »zur See fahren« bedeute, Jarvis Schiffe wären »nur« ein schwimmendes Zuhause. Jarvis war sich einfach bewußt, daß eine gesunde und hoch motivierte Mannschaft mit zu den wichtigsten Voraussetzungen zählte, um einen Segler rasch und sicher an sein Ziel zu bringen.

Den Aufenthalt in Australien nutzte Jarvis, um am 21. Juli 1883 in Newcastle N.S.W. ein Mädchen namens Mary Baxter zu heiraten. Einige Tage später versiegelte er nach San Fran-

cisco (vielleicht mit einer Ladung Kohle), um dort das Kommando über Alex. Stephens neuestes Schiff, die stählernde Viermastbark *EARL OF DALHOUSIE* zu übernehmen. Sie war in den nächsten Jahren in der Australfahrt beschäftigt oder brachte Arbeiter von den Azoren nach Honolulu.

Am 12. Mai 1885 widerfuhr der *EARL OF DALHOUSIE* ein ernstliches Mißgeschick, als sie ein Schlepper quer durch die Bucht von San Francisco nach Oakland tauen sollte. Jarvis hatte, um seinem Reeder Kosten zu ersparen, einfach keinen Ballast eingenommen, sondern die meisten Rahen an Deck gegeben und noch zusätzlich sechs Marsrahen über die Seiten gehängt. Mit diesen Maßnahmen glaubte er, den Schwerpunkt tief genug gelegt zu haben. Es war ein Starkwindtag, und als der Schlepper versuchte, den Bug des Seglers heranzuziehen, um ihn in Fahrtrichtung zu bekommen, kenterte das Schiff. In der Seeamtsverhandlung, die wenige Tage später im Britischen Konsulat abgehalten wurde, befand man Jarvis schuldig, durch seine fahrlässigen Maßnahmen den Unfall verschuldet zu haben. Die Entscheidung, ihm für sechs Monate das Kapitänspatent zu entziehen, ihm aber jenes als Erster Offizier zu belassen, wurde unter der Nummer 2572 zu den Akten genommen.<sup>17</sup> Jarvis nutzte die Zeit. Innerhalb von drei Monaten hatte er den Segler wieder gehoben und für wenig Geld in Eigenregie neu aufgeriggt. Als Jarvis hörte, welche Preise die örtlichen Crimps für eine neue Mannschaft forderten, segelte er die *EARL OF DALHOUSIE* nur mit seinen Offizieren, Unteroffizieren und Apprentices – insgesamt waren das 12 Mann – nach Iquique, wo gute Mannschaften für unvergleichlich weniger Geld zu bekommen waren. Mit einer Ladung Salpeter und der in Chile ergänzten Mannschaft kehrte Jarvis nach England zurück.

Was an Leistungswillen und Können in diesem schottischen Kapitän steckte, zeigte Jarvis einmal mehr am 4. Juli 1891, als ihm das Board of Trade das Zertifikat zum »Extra



*John Charles Barron Jarvis in jungen Jahren an Bord der EARL DALHOUSIE (ganz links). Sein Vater, Captain David Jarvis, ist der große Mann beim Mast (vierter von rechts). (Slg. R.M. Cookson)*

Master« ausstellte. Einige Monate zuvor hatte Jarvis die 1875 vom Stapel gelaufene DUNTRUNE übernommen. Für die nächsten sechs Jahre führte Jarvis den bei Alexander Stephens & Sons gebauten und von David Bruce' »Dundee Clipper Line« bereederten Passagierklipper in der weltweiten Fahrt. Auf eben der DUNTRUNE probierte Jarvis auch seine Braßwinde und viele andere Verbesserungen erstmals aus. Seine Maßnahmen führten in der Folge zu einer jährlichen Einsparung an Betriebskosten von mindestens 350 Pfund und einer Reduktion der Besatzungszahl von 28 auf 22 Mann. Nach Ansicht von Captain Jarvis war sein Schiff jetzt im Verhältnis besser bemannt als zuvor mit mehr Männern, dafür aber mit der »alten« Takelage.

Zur ersten Reise versegelte Jarvis im September 1891 mit einer Ladung Kohle – das Auswanderergeschäft war für Segelschiffe bereits zum Erliegen gekommen – vom Tyne nach Valparaiso. Doch auch Captain Jarvis blieb von den Tücken der Kohleladungen nicht verschont. Auf der Höhe des Rio de la Plata hatte sich die Ladung soweit erhitzt, daß Jarvis gezwungen war, 500 tons über Bord zu werfen, um den größten Teil zu retten. Die Fahrt westwärts zum Kap Hoorn entwickelte sich zu einem Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen dem eisernen Vollschiff BRITISH EMPIRE und der DUNTRUNE, welches letztere mit 20 Minuten Vorsprung gewann.

Auf der Heimfahrt von Iquique rammte die DUNTRUNE am 23. April 1892 östlich der Falklands (47° S, 38° W) einen Eisberg.<sup>18</sup> Die Vorpiek lief voll, die Marsstenge des Fockmastes brach, und zwei Boote wurden beschädigt. Doch Captain Jarvis gab nicht auf. Er wußte, daß auf den Falklands seine Landsleute auf den Havaristen warteten, um ihm mit horrenden Reparaturrechnungen das Geld seines Reeders aus der Tasche zu ziehen. Jarvis aber setzte seine Takelage so gut es ging mit Bordmitteln selbst instand und segelte die DUNTRUNE mit Notrigg und gefluteter Vorpiek ohne weitere Zwischenfälle nach Dünkirchen.

Nach gründlicher Reparatur in Cardiff versegelte die DUNTRUNE mit einer Ladung Kohle nach Colombo, von dort in Ballast nach Newcastle N.S.W., um Kohle für Valparaiso zu laden, und kehrte von Chile mit einer Ladung Manganerz nach Liverpool zurück. Es war eine der üblichen Rundreisen, wie sie damals von vielen Limejuicern absolviert wurden. Die beiden nächsten Reisen verbrachte die DUNTRUNE in der Australfahrt, zuerst mit gemischter Ladung von Liverpool nach Sydney und mit Wolle zurück nach London und beim zweiten Mal in der respektablen Zeit von 76 Tagen von Gravesand nach Melbourne.

Captain Jarvis' letzte Ausreise mit der DUNTRUNE war mit 106 Tagen zugleich die schnellste je bekannt gewordene Ausreise von der Themse nach dem Columbia River. Mit einer Ladung Weizen segelte der Klipper in 121 Tagen von Portland/Oreg. heimwärts nach Cork. Als Jarvis im Löschhafen eintraf, schrieb man das Jahr 1896. David Bruce war im Begriff, seine Seglerflotte zu verkaufen, und Jarvis mußte sich um eine neue Beschäftigung umschauen.

Für seine hervorragende Menschenführung und seinen ausgeprägten Sinn für Seemannschaft und Navigation bot sich eine Lehrtätigkeit geradezu an. Gemeinsam mit Captain A. Wood leitete Jarvis bis 1899 die »Government Navigation School« in der Dock Street von Dundee, wo unter Aufsicht des »Department of Science and Art« Mathematik, Navigation und Nautische Astronomie gelehrt wurde.

Jarvis nächster und zugleich vorletzter Segler war die Viermastbark LAWHILL, die er im Herbst 1899 nach dem Ankauf durch die Standard Oil Co. in Shields übernahm und bis 1911 kommandierte. Im Jahr 1900 wurde die »lucky« LAWHILL an die Anglo-American Oil Company, New York, verkauft, der Jarvis bis zu seiner Pensionierung treu blieb. Er führte den Viermaster in der Ölfahrt zwischen den USA und dem Fernen Osten. Jarvis muß es auf der LAWHILL besonders gut gefallen haben, sah er sich doch vom Geist einer verwandten

*Capt. John Charles  
Barron Jarvis und Frau  
zur Zeit ihrer Hochzeit  
1883 in Newcastle NSW.  
(Slg. R.M. Cookson)*



Seele umgeben. Ein nicht minder experimentierfreudiger Captain, der Amerikaner R.B. Forbes, hatte nämlich 1841 die Marsstenge hinter dem Untermast befestigt und ähnlich dem »Forbes-Rigg« war die LAWHILL getakelt.<sup>19</sup>

Die 1892 in Dundee bei W.B. Thompson & Co. erbaute LAWHILL war weit entfernt vom Typ des Schnellseglers, machte aber unter Captain Jarvis einige bemerkenswert rasche Reisen. Im Jahr 1905 lieferten sich die LAWHILL und die stählerne Viermastbark ECLIPSE (Bj. 1902, A. Rodger & Co., 3090 BRT, Reeder ebenfalls AAOC) ein Rennen nach Hongkong. 95 Tage nach ihrer Abreise von New York brachte Captain McBryde die ECLIPSE vor Anjer zu Anker, wo noch in der gleichen Nacht die LAWHILL eintraf. Den letzten Reiseabschnitt legten beide Segler gemeinsam zurück. Nach 115 Tagen ab New York ankerte die ECLIPSE bei Sonnenuntergang vor Hongkong. Die LAWHILL kam etwas später und mußte den neuen Tag abwarten, um endgültig ankern zu können. Somit war sie einen Tag hinter ihrer Rivalin geblieben. Als die LAWHILL im Frühjahr 1911 an die Liverpoolsche Firma George Windram & Co. verkauft wurde, wechselte Jarvis am 14. April 1911 auf die in New York liegende ALCIDES (2702 BRT; Bj. 1892), welche sein letztes Segelkommando werden sollte. Die stählerne Viermastbark stammte von den Helgen der Grangemouth Dockyard & Co. und segelte seit 1900<sup>20</sup> für die Anglo-American Oil Company. An Reisen sind noch bekannt: 24. April 1911 ab New York – 11. September 1911 an Yokohama – 140 Tage; 14. November 1911 ab Kobe – 26. März 1911 an New York – 133 Tage.

Nach dem Verkauf der *ALCIDES* am 23. April 1912 nach Norwegen war Jarvis' Segelschiffszeit zu Ende. Nach einem kurzen Intermezzo auf einem Texaco-Tanker kehrte er zu Standard Oil zurück. Von 1915 bis 1916 befehligte er den Tankdampfer *MUSKOGEE* ex *TRITON* (1459 BRT) und die *GLENPOOL* ex *HAGEN* (5459 BRT).

Am 18. August 1919 erhielt er vom State Department of Commerce sein Kapitänspatent für Dampfer jeder Größe. Es war jenes Jahr, in dem er sich zur Ruhe setzte. Um 1921 wohnte er in Tayport (Fife), zog 1929 nach New York und verstarb, im 78. Lebensjahr stehend, am 10. September 1935 in Bay Shore, New York. J.C.B. Jarvis, dessen Frau fünf Jahre zuvor verstorben war, hinterließ zwei Söhne und vier Töchter.

Gerne danke ich meinem Freund Richard M. Cookson, der viele Details aus dem Leben Captain Jarvis' beisteuerte. Weiterhin danke ich für die gewährte Unterstützung Frau J.M. Wraight vom Maritime Information Center, Greenwich, und Frau F.M. Foster von der City of Dundee Library.

#### Anmerkungen:

- 1 Lloyd's List vom 14. September 1935.
- 2 Seine Verbesserungen hat Captain Jarvis in einer kleinen Broschüre unter dem Titel »Wrinkles & Suggestions for Sailing Vessels« zusammengefaßt. Die Broschüre erschien zwischen 1896 und 1899 bei William Kidd in Dundee und kostete drei Pence.
- 3 Mehr über die Braßwinde und ihren Vorläufer siehe: Kozian, Walter: Die Brasswinde (Brasswindsch) – Ein schiffbautechnisches Detail. In: Das Logbuch, 30. Jg. 1994, Heft 1.
- 4 Die einige Jahrzehnte zuvor von Cunningham entwickelte Braßwinde wirkte nur auf eine einzige Rah und hatte sich deswegen und wegen technischer Mängel nicht durchgesetzt.
- 5 Ein dramatischer Einbruch in die Neubautätigkeit von stählernen Seglern wurde für die Jahre 1893 und 1895 registriert. Sie sackte von ca. 250000 NRT auf unter 50000 NRT ab, eine Marke, die nie mehr überschritten werden sollte. (Quelle: Gardiner, S. 62, Figure 3/3).
- 6 Wie dies besonders bei den Klein- und Kleinstreedereien um die Jahrhundertwende gehandhabt wurde, hat Alan Villiers in seinem Buch »Kap Hoorn« ausführlich beschrieben.
- 7 Burmester, Heinz: Die Viermastbark *LISBETH*. Oldenburg 1982, S. 54ff.
- 8 Später in *POSEN* umbenannt, um den Namen für das neue Fünfmastvollschiff frei zu machen.
- 9 Später Wetzel & Freytag.
- 10 Wetzel, F.C.W.: Prospektfragment. Hamburg um 1899.
- 11 Reinemuth und Höver.
- 12 H. Burmester (wie Anm. 7), S. 56.
- 13 Villiers, Alan: Auf blauen Tiefen.
- 14 Alle Söhne folgten »dem Ruf der See«.
- 15 Diese Station seines Lebens konnte nicht durch weitere Quellen bestätigt werden.
- 16 Burmester, Heinz; The Cicero Correspondent. In: Der Albatros 1983, Heft 1, S. 4–9.
- 17 Nach Angaben seines Sohnes David B. Jarvis soll der Patentzug widerrufen worden sein. Richard M. Cookson war es nicht möglich, für diese Behauptung einen dokumentarischen Beleg zu finden. Im Lloyd's Captains' Registers ist der Eintrag *Cert. suspended 6 months from 19.5.85; – B. of T. Enquiry No. 2572* zu finden, aber kein Widerruf, den man ja sicher nachgetragen hätte.
- 18 Annalen etc. 1892, S. 224.
- 19 Es bleibt anzumerken, daß dies nur eine Teil von Forbes' Erfindung war, welche von Captain F. Howes 1853 weiter verbessert wurde. (Siehe Clark, S. 236, Fußnote 1).
- 20 Nach Cookson: 1902.

#### Quellen und Literatur:

- Burmester, Heinz: die Viermastbark *LISBETH*. (= Schriften des DSM 15). Oldenburg 1982.  
 Burmester, Heinz: The Cicero Correspondent. In: Der Albatros 1983, Heft 1, S. 4–9.  
 Clark, Arthur H.: The Clipper Ship Era. New York 1911.  
 EARL OF DALHOUSIE: Naval Court No. 2572 vom 16.–19. Mai 1885.  
 Furrer, Hans Jörg: Die Vier- und Fünfmast-Rahsegler der Welt. Herford 1984.  
 Gardiner, Robert Ed.: Sail's Last Century. The Merchant Sailing Ship 1830–1930. London 1993.  
 Höver, Otto: Von der Galiot zum Fünfmaster. Bremen 1934. Repr. 1974.  
 Jarvis, John C.B.: Patentschrift B.P. No. 15.267, A.D. 1890.

- Jarvis, John C.B.: Wrinkles & Suggestions for Sailing Vessels. Dundee o.J. (1896–99?).
- Kozian, Walter: Die Brasswinde (Brasswisch) – Ein schiffbautechnisches Detail. In: Das Logbuch. 30. Jg., 1994, Heft 1.
- Lloyd's Captains' Registers: Guildhall Mss. 1867–71.
- Lubbock, Basil: The Coolie Ships and Oil Sailers. Glasgow 1955, Repr. 1981.
- Mitteilungen von Richard M. Cookson, Staffordshire, an den Autor.
- Obituary: Captain J.C.B. Jarvis. In: Lloyd's List, September 1935.
- Obituary: Captain J.C.B. Jarvis. In: The Dundee Courier and Advertiser vom 12. September 1935.
- Reinemuth, Rolf: Die schnelle KATHRIN. Bremen 1984.
- Spurling, Jack & Lubbock, Basil: Sail – The Romance of the Clipper Ships. Vol. II. Repr. London 1972. New York 1933.
- Treibeis in südlichen Breiten vom Dezember 1889 bis zum Mai 1892. In: Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, XX. Jg., 1892.
- Villiers, Alan: Auf blauen Tiefen. Hamburg 1955.
- Villiers, Alan: Kap Hoorn. Hamburg 1988.
- Wetzel, F.G.W.: Prospektfragment. Hamburg um 1899.

## J. C. B. Jarvis – Captain and Inventor

### Summary

It is certainly a paradox that a Scottish captain should have improved the working conditions for German sailing crews with an invention which ensured its maker, Captain John Charles Barron Jarvis, a lasting place in maritime history.

When his ships lost valuable time with awkward tacking and wearing manœuvres, when ropes wore out unnecessarily, when the life and safety of his crew were threatened, particularly during bracing manœuvres undertaken in violent weather, Jarvis was not one to sit back and watch. He knew that sailing ships could only remain competitive if running expenses were drastically reduced.

As a captain, Jarvis improved the rigging of the ships under his command. He brailed in his square sails to the yardarms and retained the sheet chains only to the extent absolutely necessary, i.e. in the area between the clew and the yardarm disks and a bit beyond, replacing the rest with ductile steel wire. He also takes credit for numerous smaller improvements which, seen as a whole, were none the less significant.

The Jarvis Brace Winch must be referred to as his most important invention. It was fitted with three pairs of conical drums, making it possible to brace three yards on one mast simultaneously – the lower yard, the lower topsail yard and the upper topsail yard. On September 26, 1890 Jarvis received British Patent No. 15,267 for his device.

English shipowners of the time were having great difficulties earning even modest profits on their ships and were thus hardly inclined to make major investments. The brace winch was nevertheless installed not only on several English ships but especially on German ones. Shipowners realised that the cost of one Jarvis Brace Winch, approximately equivalent to a year's wages for one sailor, would soon be amortized.

In 1897 a brace winch was installed on one of the vessels belonging to the German F. Laeisz – the full-rig ship *PREUSSEN* on a trial basis. The same measure was taken on one Laeisz ship after the other and before long the brace winch was standard equipment on every member of the fleet. Many other German shipowners followed suit: Whether newly constructed ships or used ships bought from England, all were fitted with the brace winch.

John Charles Barron Jarvis was born on August 5, 1857 in Glasgow the eldest of Captain David Jarvis' three sons. At the age of twelve Jarvis took up his seaman's career, signing on to his father's bark the *GRECIAN* as a "boy" in Autumn, 1869. Later Jarvis changed to the *PREMIER* and in 1872 followed his father onto the *EARL DALHOUSIE*.

On this vessel the young Jarvis continued to work his way up the career ladder for eight years. His efforts were crowned when, on September 1, 1880, at the age of twenty-three and in fresh possession of the captain's certificate, Jarvis became the master of the *EARL DALHOUSIE*. As a captain he was known for choosing his officers with great care; he tolerated no slave drivers and consistently saw to the well-being of his crews without forfeiting discipline.

In 1883 Captain Jarvis sailed the emigrant ship *CICERO* from Plymouth to Port Adelaide, Australia. During his stay in that country, on July 21, 1883, he married a young lady by the name of Mary Baxter in Newcastle, N. S. W. A few days later he sailed on to San Francisco to take command of the new four-masted bark *EARL OF DALHOUSIE*.

The *EARL OF DALHOUSIE* capsized while in tow in the San Francisco Bay on May 12, 1885. Jarvis had taken on no ballast, but had put most of the yards on deck. In the Maritime Board proceedings he was found guilty of causing the accident by negligence and his master's certificate was withdrawn for six months. Within three months Jarvis lifted the ship and re-rigged it.

Jarvis became an "Extra Master" on July 4, 1891. A few months earlier he had taken over the passenger clipper *DUNTRUNE*, of which he was in command for the following six years on voyages worldwide. It was on this vessel that he first tested his brace winch.

From 1896 to 1899, along with Captain A. Wood, Jarvis directed the "Government Navigation School". He returned to sea as master of the four-masted bark *LAWHILL*, transporting oil between the USA and the Far East from 1899 to 1911. The *LAWHILL* was sold in the spring of 1911, and on April 14th of that year Jarvis took charge of the four-masted steel bark *ALCIDES*. With the sale of the *ALCIDES* to Norway on April 23, 1912, Jarvis' sailing years were over.

From 1915 to 1916 he commanded the tanker *MUSKOGEE*, ex *TRITON* and the *GLENPOOL*, ex *HAGEN*, both steamships, and he retired from service in 1919. On September 10, 1935, at the age of seventy-eight, Captain J. C. B. Jarvis died in Bay Shore, New York leaving two sons and four daughters.