

## HOCHSEESCHIFFFAHRT

# DIE HAMBURGER BARK LIVINGSTONE UND IHRE FAHRTEN AN DER CHINA-KÜSTE

VON HEINZ BURMESTER

### *Die Reeder und ihr neues Schiff*

Bei dem Namen LIVINGSTONE könnte man an ein Schiff englischer oder amerikanischer Herkunft denken; aber das wäre ein Irrtum, denn unsere Bark wurde in Kiel für die Hamburger Reederei A. J. Hertz Söhne gebaut. Beim Stapellauf im Jahre 1874 hatten die Reeder das Schiff nach dem Engländer David Livingstone benannt, der durch seine abenteuerlichen Entdeckungsreisen ins Innere Afrikas weltweiten Ruhm erlangt hatte und im Jahr zuvor gestorben war. Auch die Handelsgesellschaft A. J. Hertz hatte enge Beziehungen zu Afrika gehabt; um die Jahrhundertmitte waren ihre Schiffe vor allem in der Afrikafahrt tätig gewesen und hatten dort unter anderem mit Kaurimuscheln gehandelt, und zwar mit den blauen Muscheln, die man an den Stränden von Ostafrika in großen Mengen finden konnte. Sie wurden in Westafrika als bare Münze anerkannt, allerdings etwas geringer bewertet als die weißen Kaurimuscheln, die von den Malediven stammten. Die Hertzschen Schiffe holten die blauen Muscheln von Zanzibar und tauschten sie in Westafrika gegen Golddublonen oder Palmöl, ein lukratives Geschäft. Den Spürsinn für derartige Geschäfte verdankte Adolph Jacob Hertz wohl seinem Vater, der in Hamburg ein angesehenes Bankhaus geführt hatte.

Das Geschäft mit den Kaurimuscheln florierte nur wenige Jahre, weil es sich auf die Dauer nicht geheimhalten ließ. In der Folgezeit suchte und fand Adolph Hertz aufgrund seiner wirtschaftsgeographischen Studien andere einträgliche Fahrtgebiete für seine Segler. Dabei stellte er die Weichen neu: Er gab die für die Kaufmannsreederei typischen Warengeschäfte auf und wandte sich zielstrebig dem Frachtgeschäft zu.

Als der Seniorchef 1866 nach Jahren schwerer Krankheit starb und seine beiden Söhne Adolph Ferdinand und John Emil die Reederei fortführten, lag das Schwergewicht der Tätigkeit im Fernen Osten, wo die chinesische Küstenfahrt und die Reisfahrt nach Europa gute Gewinne brachten.

Bis zum Jahre 1874 wuchs die Flotte der beiden Hertz-Söhne auf 21 Segelschiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von etwa 12 000 t. Damit stand die Reederei A. J. Hertz Söhne für kurze Zeit an der Spitze der Hamburger Segelschiffsreedereien. Das Wachstum der Flotte war gefördert worden durch die Devise des Chefs: »Wenn ich einen guten Mann habe, baue ich ihm ein Schiff«.

Die Kontorflagge, die die Hertzschen Schiffe im Großstopp führten, zeigte auf weißem Grund das rot-weiße Hamburger Wappen, eingefaßt von einem blauen Streifen in Herzform. An der



*Die Werft von A. Conradi & Sohn in Kiel im Jahre 1871. — Links im Bild die Schunergaleasß TONI (Kiel), rechts die Bark ANNA (Rostock). (Foto: Altonaer Museum in Hamburg)*

Gaffel der Schiffe wehte seit 1868 nicht mehr die Hamburger Flagge, sondern die schwarz-weiß-rote Flagge des Norddeutschen Bundes, die 1871 die Flagge des Deutschen Reiches wurde.

Den Bauauftrag für die Bark LIVINGSTONE hatten die Hertz-Söhne 1873 der Werft von A. Conradi & Sohn in Kiel erteilt, die auf eine mehr als dreißigjährige Erfahrung im Bau hölzerner Segler zurückblicken konnte. Die Kieler Werften standen in gutem Ruf und hatten viele hölzerne Segler für Hamburger Rechnung gebaut. Der Bauvertrag für die LIVINGSTONE sah erstklassiges Material und beste Bauausführung vor, denn das Reedereigeschäft florierte zu der Zeit, und die Gebrüder Hertz brauchten nicht zu knausern. Sie ließen das Schiff beim jungen Germanischen Lloyd klassifizieren.

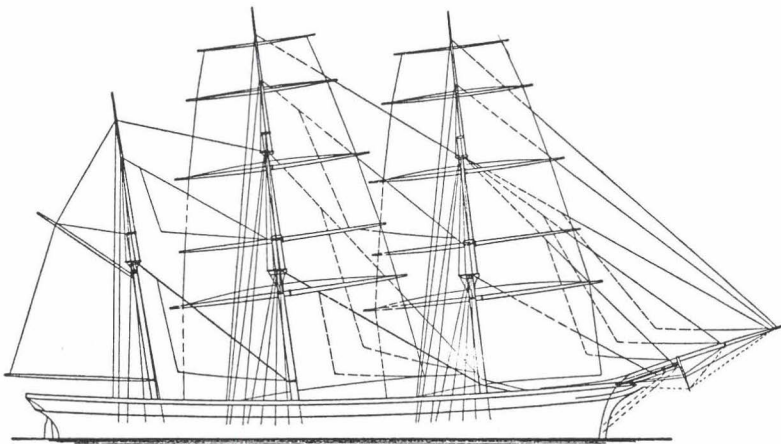
Der Rumpf der LIVINGSTONE wurde aus Eichenholz gezimmert, für den Kiel und die Steven hatte man Buche genommen. Und das Schiff wurde »kupferfest« gebaut, das heißt, daß im Unterwasserschiff nur Bolzen und Nieten aus einer Kupferlegierung verwendet werden durften. Da die Bark für die Große Fahrt bestimmt war und sich voraussichtlich viel in tropischen Gewässern aufhalten würde, erhielt das Unterwasserschiff einen Kupferbeschlag, der den hölzernen Rumpf gegen den gefürchteten Teredo-Wurm schützen sollte und dabei den Vorteil hatte, den fahrthemmenden Bewuchs mit Muscheln und Algen zu verhindern oder stark zu mindern. Die sogenannte Kupferhaut der LIVINGSTONE bestand nicht aus reinem Kupferblech, sondern aus Muntzmetall, einer schmiegbaren Legierung, die ähnlich dem »Yellow Metal« hauptsächlich aus Kupfer und Zink bestand. Das Mischungsrezept stammte von dem Chemiker Muntz, der 55% Kupfer, 40% Zink und 5% Eisen oder Blei empfohlen hatte. In der Praxis gab es Bleche, deren Kupferanteil noch etwas niedriger war.

Die amtliche Vermessung der LIVINGSTONE wurde nach den seit 1873 geltenden reichseinheitlichen Vorschriften in metrischen Maßen vorgenommen. Es ergaben sich die Länge zu 44,63 m, die größte Breite zu 9,59 m und die Raumtiefe zu 5,26 m. Der Raumgehalt wurde im Meßbrief sowohl in Kubikmetern wie auch in den international gebräuchlichen Registertonnen angegeben; eine Registertonne = 100 Kubikfuß entspricht 2,8317 m<sup>3</sup>. LIVINGSTONES Brutto-Raumgehalt betrug 549 Registertonnen, davon entfielen 47 RT auf das erhöhte Halbdeck achtern, 19 RT auf das große Deckshaus und 14 RT auf das »Deckshaus nach vorn«. Als Netto-Raumgehalt hatte das Königliche Schiffsvermessungsamt 531 RT errechnet. Die Heckform der LIVINGSTONE wurde im Meßbrief als »plattrund« bezeichnet, das heißt, das leicht gerundete Heck hatte einen flachen Spiegel. Der Bug war durch einen ausfallenden Steven gekennzeichnet, der kein Galion trug. Die Breite des Rumpfes war etwa 1,0 m geringer als die oben angegebene größte Breite, die einschließlich der Rüsten gemessen wurde.

Für die Tragfähigkeit des Schiffes findet sich eine hamburgische Angabe von 266 Commerzlasten à 6000 Pfund. Aus Logbucheintragungen geht hervor, daß die Bark für kurze Fahrten — mit wenig Proviant und Ausrüstung an Bord — bis zu 750 t Ladung nehmen konnte. Die maximale Beladung brachte die LIVINGSTONE im Seewasser auf einen Tiefgang von 16 1/2 Fuß, was etwa 5,0 m entspricht. Das Deplacement des vollbeladenen Schiffes, das gleich dem Gewicht von Schiff plus Ladung ist, betrug schätzungsweise 1200 t, was einem Deplacementskoeffizienten zwischen 0,66 und 0,69 entsprechen würde.

Im amtlichen *Handbuch für die deutsche Handelsmarine* wurde LIVINGSTONES Besatzungsstärke mit 15 Mann angegeben, den Kapitän eingerechnet. Die Bark kam später mit 14 Mann aus, und schließlich ging es sogar mit 13 oder 12 Mann; aber zu der Zeit gehörte sie nicht mehr der Reederei Hertz. Bei einer Besatzung von 15 Mann kamen auf einen Mann nur 50 t Tragfähigkeit, und das war zu wenig im Vergleich zu den großen Seglern aus Stahl, die gegen Ende des Jahrhunderts 140 t pro Mann trugen, die Fünfmaster noch mehr.

Die LIVINGSTONE war als Bark mit doppelten Marssegeln, einfachen Bramsegeln und Royals getakelt, hinzu kamen je drei Stagesegel an den drei Masten sowie der Besan und das Gaffeltopsegel. Dem Brauch ihrer Zeit entsprechend, konnte die LIVINGSTONE zusätzlich »Leeseegel« setzen, die bei raumem Wind die Rahsegelfläche vergrößerten. Unsere Bark besaß Bram-, Ober- und



Eine Bark vom Typ der LIVINGSTONE. (ANGOSTURA, gebaut 1870 in Lübeck.) (Aus: Hans Szymanski: *Deutsche Segelschiffe*)

## Deutsches Reich.



## Schiffs-Messbrief.

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

Das Schiff ist von *C. Bonradi & Sohn* . . . . .  
 zu *Kiel* . . . . . im Jahre 18 *74* erbaut worden. Das Haupt-  
 baumaterial besteht aus *Eichenholz* . . . . . Ueber dem Vermessungs-Deck  
 befindet sich *kein* Deck. Auf dem obersten Deck sind *drei* Aufbauten  
 angebracht. Die Form des Heckes ist *plattrand*. Der äussere Schiffsboden ist *mit*  
*Deck* . . . . . Das Schiff hat *2* Masten und ist als *Barck*  
 getakelt.

Die **Länge** des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens  
 unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem  
 obersten festen Deck beträgt . . . . . *14,62* Meter.

Die **grösste Breite** des Schiffes zwischen den Aussenflächen der  
 Aussenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer beträgt . . . . . *9,59*

Die **Tiefe** des Schiffsraumes zwischen der Oberkante des obersten festen  
 Decks und der Oberkante der Binnenbords-Bekleidung neben dem Kiel im  
 mittelsten Querschnitt beträgt . . . . . *5,26*

Die Grösse der Schiffsräume beträgt im Einzelnen:

	Kubikmeter.	Britische Register-Tons.	
a) Raum unter dem Vermessungs-Deck . . . . .	1326,1	468,11	
b) Räume über der Vermessungs-Deck . . . . .	<sup>Zwischendeck-Raum</sup> in Halbbodenraum . . . . .	134,3	47,41
	<sup>Hütte</sup> Deckhaus . . . . .	54,5	19,24
	<sup>Boots</sup> in Deckhaus nach vorne . . . . .	40,3	14,23
	<sup>sonstige Aufbauten</sup>		
<b>Der Brutto-Raumgehalt</b> des Schiffes beträgt somit . . . . .	<b>1555,2</b>	<b>548,99</b>	
Hiervon gehen ab die Logisräume der Schiffsmannschaft, welche sich in den Deckhäusern befinden . . . . .	51,2	18,11	
Mithin beträgt der <b>Netto-Raumgehalt</b> des Schiffes . . . . .	<b>1503,9</b>	<b>530,88</b>	

in Worten: Eintausendfünfhundertunddrei 9/10 Kubikmeter  
gleich zweihundert und dreißig 33/100 britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu Kiel  
am 26 ten August 18 74 beendete Vermessung wird dieser Messbrief ausgefertigt.

Kiel, den 14 ten September 18 74.



Königliche Regierung  
Abtheilung des Innern

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

Unterleesegel und brauchte dazu ausfahrbare »Leesegelspiere« auf den Obermars- und den Unterrahen (siehe Zeichnung).

In Ermangelung eines Segelrisses der LIVINGSTONE können die Abmessungen ihrer Takelage nur geschätzt werden, an Hand der Segelrisse ähnlicher Barken. Ohne die Leesegel wird LIVINGSTONES Segelfläche etwa 1000 m<sup>2</sup> groß gewesen sein. Den Großmast muß man sich ungefähr 34 m hoch vorstellen, von der Wasserlinie gerechnet. Die Unterrahen waren ungefähr 18 m lang, die Royalrahen 9 m. Der kurze Bugspriet wurde von einem langen Klüverbaum um etwa 9 m überragt. Die Werft von A. Conradi & Sohn hatte bereits 1871 die hölzerne Bark ANNA mit eisernen Untermasten gebaut; vielleicht waren auch LIVINGSTONES Fock- und Großmast aus Eisen. Der Besanmast dagegen wird wohl aus Holz gewesen sein, um unerwünschte Kompaßablenkungen zu vermeiden.

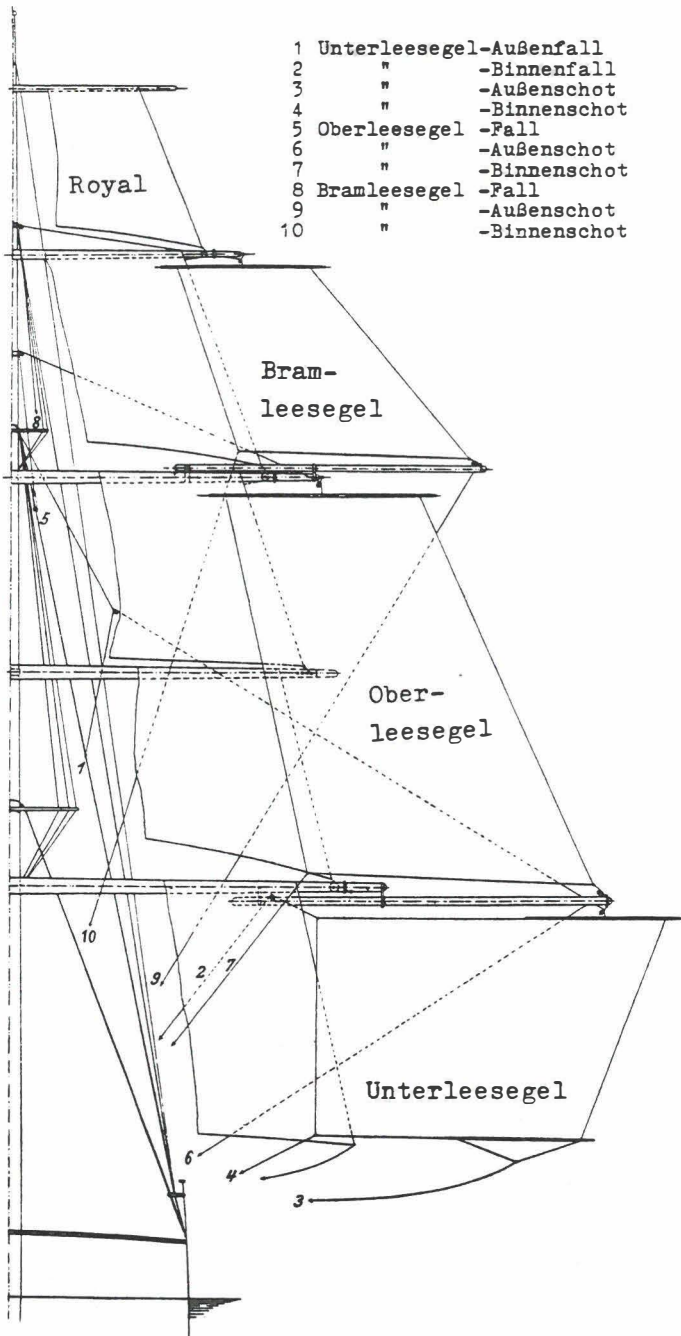
### *Die Reisen der LIVINGSTONE in den Jahren 1874/84*

Am 23. Oktober 1874 trat die LIVINGSTONE ihre Jungferreise an; sie verließ die Kieler Förde mit einem frischen Westwind und steuerte durch den Großen Belt nordwärts. Eine Zeitungsnote besagte, daß sie nach Hongkong bestimmt sei. Das war nur bedingt richtig; denn zunächst segelte sie nach Cardiff, um dort Kohle für Hongkong zu laden. Die Führung ihres neuen Schiffes hatten die Reeder Jan Popp anvertraut, der schon seit 20 Jahren als Kapitän in ihren Diensten stand. Die Fahrt von Kiel nach Cardiff erforderte 23 Tage und war zu dieser Jahreszeit wohl recht beschwerlich gewesen. Am 12. Dezember ging es weiter nach Hongkong. Irgendwann auf der Ausreise, vielleicht schon in Cardiff, hat Kapitän Wilhelm Maack das Kommando der LIVINGSTONE übernommen, der seit 15 Jahren als Kapitän für die Reederei Hertz fuhr. Lloyd's List verzeichnet im Februar 1875 einen kurzen Aufenthalt des Schiffes in Table Bay, für den kein Grund angegeben wird.

Am 15. Mai 1875 traf die LIVINGSTONE in Hongkong ein und stellte sich damit in dem Hafen vor, der in den 1880er Jahren für Schiff und Besatzung oft den Heimathafen ersetzen mußte. Die Gebrüder Hertz hatten die Bark in der Absicht bauen lassen, sie vornehmlich in der ostasiatischen Küstenfahrt zu beschäftigen. Bereits seit der Mitte des 19. Jahrhunderts hatten sich viele Hamburger Schiffe dort betätigt und dabei gut verdient; im Jahre 1864 waren nicht weniger als 85 hamburgische Segler mit mehr als 30 000 t Tragfähigkeit an diesem Geschäft beteiligt. Die Hamburger stellten das Gros der deutschen Segler in Fernost; aber es waren auch Schiffe aus Bremen, Oldenburg und Schleswig-Holstein in dieser Küstenfahrt vertreten, in der die schwarz-weiß-rote Flagge des Norddeutschen Bundes 1869 den dritten Platz einnahm. Später, als die Dampfer in Fernost erschienen, hatten die Segler einen schweren Stand, und bis zum Ende der 1870er Jahre schrumpfte die Zahl der hamburgischen Segler in der chinesischen Küstenfahrt auf etwa 30 Schiffe zusammen, für die jedoch ab 1880 noch einige gute Jahre kommen sollten.

Als die LIVINGSTONE im Mai 1875 in Hongkong eintraf, litten die Seglerfrachten in Ostasien unter einem Überangebot von Schiffsraum. Zwar machte unsere Bark im Sommer 1875 noch eine Rundreise Hongkong — Nordchina — Hongkong, doch war der Ertrag dieses Unternehmens wenig befriedigend. Die LIVINGSTONE hatte auf dieser Reise in Newchwang geladen, das in der Mandschurei am Fluß Liao-Ho liegt. Die Stadt, deren Name heutzutage meistens in der Transkription »Niuzhuang« zu lesen ist, liegt etwa 30 sm oberhalb der Flußmündung und war dazumal ein wichtiger Umschlagplatz für Sojabohnen und Sojaöl.

Am 30. Juni 1875, eine Woche nachdem die LIVINGSTONE in Newchwang eingetroffen war, erschien auch Seiner Majestät Aviso ARIADNE auf dem Fluß, um die deutsche Flagge zu zeigen und damit den deutschen Seeleuten das Gefühl zu geben, daß sie auch im Fernen Osten unter dem Schutz des Reiches stünden. Capitän zur See Kühne, der Kommandant der ARIADNE, berichtete nach Berlin über den lebhaften Schiffsverkehr nach Newchwang und betonte, daß der deutsche Anteil an diesem Schiffsverkehr größer sei, als der aller anderen fremden Flaggen zusammenge-



*Anordnung der Leeseegel auf einer Bark. (Nach Middendorf: Bemastung und Takelung der Schiffe)*

rechnet. Im Jahre 1874 war Newchwang von 101 deutschen Segelschiffen besucht worden, die dort 35 400 t Ladung umgeschlagen hatten.

In dem Bericht hieß es weiter, daß Newchwang zu der Zeit etwa 40 000 Einwohner zählte, die fast alle in Lehmhütten wohnten, so daß die Stadt einen ziemlich trostlosen Eindruck machte. Ausländer konnten sich nur in Yin-koa niederlassen, dem Außenhafen von Newchwang, der näher der Flußmündung liegt und als Umschlagplatz an Bedeutung gewann, als die Größe der Seeschiffe zunahm.

Nachdem die LIVINGSTONE aus dem Norden Chinas zurückgekehrt war, wurde sie für eine Reise über den Stillen Ozean ausgerüstet und verließ Hongkong am 19. Oktober 1875 mit einer Ladung für Callao. Für ein Segelschiff eine besonders weite Reise, weil es — im Norden oder Süden — die Zone der vorherrschenden Westwinde aufsuchen mußte. Die LIVINGSTONE, die Hongkong mit dem Einsetzen des NO-Monsuns verließ, nahm wahrscheinlich den Weg südwärts durch die Sundastraße in den Indischen Ozean und dann westlich und südlich um Australien herum. Sie brauchte 100 Tage bis Callao, und das war keine schlechte Zeit in Anbetracht des langen Weges. In jenen Jahren wurden auch Kulis nach Callao verschifft, doch nahm man dafür die ehemaligen Yankeeklipper, die unter peruanischer Flagge segelten und die Reise von Hongkong nach Callao in etwa 80 Tagen machten.

Nach dreiwöchigem Aufenthalt in Callao versiegelte unsere Bark in 24 Tagen nach der peruanischen Salpeterküste, wo in Iquique Schiffsraum gesucht wurde. Mit einer vollen Salpeterladung verließ sie Iquique noch im April 1876 und traf am 4. August in Falmouth ein. Dort erhielt sie die Order, die Ladung nach Hamburg zu bringen, und so sah man denn die LIVINGSTONE am 21. August 1876 zum ersten Mal in ihrem Heimathafen.

In den folgenden drei Jahren erschien die LIVINGSTONE nur einmal kurzfristig an der chinesischen Küste; ihre Reeder versuchten, sie anderwärts nutzbringend zu verchartern, weil in Ostasien nichts zu verdienen war. Die Eröffnung des Suezkanals und die Einrichtung von Bunkerstationen an den Schifffahrtswegen hatten die Dampfer begünstigt und den Segelschiffen in Fernost einen schweren Schlag versetzt. In den Aufzeichnungen des Reeders John Hertz ist über die Jahre 1876/78 zu lesen, daß das Geschäft völlig danieder lag, daß die Küstenfrachten in China Verluste brachten, und daß die Retourfrachten von China auch ungenügend und meistens verlustbringend waren. Besonders hart betroffen von dieser Entwicklung waren die berühmten Teeklipper, die für den Teetransport von China nach England gebaut worden waren; sie mußten sich nun anderweitig ihr Brot verdienen, mit gestutzten Schwingen und reduzierter Mannschaft.

LIVINGSTONES Reisen in den Jahren 1877/79 haben in Lloyd's List folgende Spuren hinterlassen:

Im Oktober 1876 hatte die Bark in Newcastle on Tyne eine Ladung Kohle für Singapore angenommen, wo sie am 14. März 1877 eintraf. Von dort ging es via Bangkok nach Hongkong. Da sich zu annehmbaren Raten keine Charter in der chinesischen Küstenfahrt finden ließ, schickte man das Schiff von Amoy mit einer Zuckerladung auf die Heimreise nach Europa. Die Reise begann am 12. Juli, mitten im SW-Monsun, und zog sich in die Länge. Nach 108 Tagen in See mußte die Bark St. Helena anlaufen, um Wasser und Proviant zu ergänzen. In Falmouth erhielt die LIVINGSTONE Order, ihre Ladung nach London zu bringen, und traf am 28. Dezember auf der Themse ein, 169 Tage nach Abgang von Amoy. Im Januar 1878, als sie in Ballast von London nach Hamburg segelte, verlor sie vor der holländischen Küste einen Mann über Bord.

LIVINGSTONES nächste große Reise führte nach Hinterindien. Sie verließ die Elbe am 7. April 1878 mit Ladung für Penang und Singapore und traf im August in Penang ein. Im September löschte sie ihre Ladung in Singapore. Dann segelte sie in 15 Tagen nach Bangkok und brachte von dort eine Ladung Reis nach Singapore, Ankunft am 15. November. Ende Dezember verließ die Bark Singapore und segelte in 18 Tagen nach Rangoon, um dort Reis für Hamburg zu laden. Sie erreichte ihren Heimathafen am 24. Juni 1879 nach 137tägiger Reise. Die LIVINGSTONE gehörte nicht zu den schnellen Seglern — mehr als 10 sm/h waren aus der Bark nicht herauszuholen —; aber sie machte auch keine der überlangen Reisen, die manch einen Segler als »überfällig« in die Schifffahrtsnachrichten brachten.



Im Staatsarchiv Hamburg gibt es eine Journalkladde der LIVINGSTONE, der man Informationen über die Reise von Rangoon nach Hamburg entnehmen kann. Die Bark verließ die Irawadi-Mündung am 10. Februar unter Führung ihres Kapitäns P. E. W. Maack. Sechs Tage später durchsegelte sie den Zehn-Grad-Kanal zwischen den Andamanen und Nikobaren. In den folgenden Wochen kam sie mit leichten Winden nur langsam voran. Ein Orkan überfiel die LIVINGSTONE Ende März, als sie ungefähr 500 sm südlich von Mauritius stand. Sie trieb vor Topp und Takel und nahm so viel Wasser an Deck, daß man um die Lukenverschlüsse fürchten mußte. Stürmische westliche Winde hielten die Bark beim Kap der Guten Hoffnung auf. Am 3. Mai wurde St. Helena in großem Abstand passiert.

An jedem Sonnabend ist im Journal vermerkt: »Reinigten das Schiff nebst Volkslogis, die Mannschaft ist gesund.« Die LIVINGSTONE hatte gegenüber anderen hölzernen Seglern den Vorzug, daß sie für ihren Trinkwasservorrat einen eisernen Tank besaß. Einmal wöchentlich wurde für den laufenden Bedarf ein großes Holzfaß aus dem Tank gefüllt.

SW-lich der Azoren trieb die LIVINGSTONE Anfang Juni tagelang in Windstille. Als sie am 19. Juni mit SW-lichen Winden den Englischen Kanal erreichte, war sie 129 Tage in See. Kanal und Nordsee wurden rasch durchlaufen; am Abend des 23. Juni ankerte man oberhalb von Cuxhaven bei der Groden-Bake. Am nächsten Tag wurde die LIVINGSTONE vom Schlepper HERKULES elb-aufwärts getaut.

Wegen der anhaltenden Depression auf dem fernöstlichen Frachtenmarkt hatten die Gebrüder Hertz viele ihrer älteren Segler verkauft, so daß die Flotte, als das Jahr 1880 begann, nur noch aus acht Segelschiffen bestand. Der Konjunkturaufschwung dieses Jahres ermutigte sie aber, bei Blohm & Voss einen Dampfer bauen zu lassen, dem zwei Jahre später noch einer folgte. Die Abmessungen der Dampfer waren auf die chinesische Küstenfahrt zugeschnitten. Sie liefen 8 bis 9 Knoten und trugen ungefähr 1500 t, so daß die Transportleistung eines Dampfers mindestens viermal so groß war wie die der Bark LIVINGSTONE. Als Besatzung brauchten die Dampfer je 24 Mann, zu vergleichen mit 14 Mann auf unserer Bark.

Kapitän Maack wurde im Herbst 1879 von Kapitän Hermann Steffens abgelöst, der zuvor fünf Jahre lang die Bark CONDOR der Reederei Hertz geführt hatte. Er war mit der CONDOR die meiste Zeit in Ostasien gewesen und sollte nun seine Erfahrungen auf der größeren LIVINGSTONE nutzen, die nach Hongkong befrachtet war und anschließend »an der Küste« bleiben sollte.

Kapitän Steffens ließ an Bord ein »Meteorologisches Tagebuch« für die Deutsche Seewarte führen, das ausführliche Angaben über den Verlauf der Ausreise nach Hongkong enthält. Danach verließ die Bark die Elbe am 17. September 1879 und erreichte 13 Tage später den offenen Atlantik bei Lizard Head. Von dort brauchte sie 32 Tage bis zum Äquator, stand Anfang Dezember weit südlich des Kaps der Guten Hoffnung, um die »braven Westwinde« zu nutzen, und durchsegelte den Indischen Ozean in gut einem Monat, was dem statistischen Mittelwert entsprach. Weniger den Segelanweisungen als seinen eigenen Erfahrungen folgend, wählte Kapitän Steffens den Weg durch die Ombay-Straße, die an der NW-Seite der Insel Timor entlang führt. Nach der Durchsegelung des indonesischen Archipels steuerte der Kapitän östlich der Philippinen nordwärts und erreichte seinen Bestimmungshafen Hongkong nach 136tägiger Reise am 31. Januar 1880. Es war eine gute Leistung für einen kleinen Segler, aber ein Frachtdampfer, der nur 9 Knoten lief, brauchte nicht mehr als 48 Tage, vorausgesetzt, er benutzte den Suezkanal.

Die Bark blieb über ein Jahr in der chinesischen Küstenfahrt und kehrte erst im August 1881 wieder nach Hamburg zurück, nachdem sie einen Teil der von Hongkong mitgebrachten Ladung in London gelöscht hatte. Nach zweimonatiger Liegezeit in Hamburg ging sie am 2. November auf die nächste Reise nach Hongkong, mit einer gemischten Ladung, für die die Firma Knöhr & Burchard gesorgt hatte. Dieses Mal dauerte die Fahrt 146 Tage, von Hamburg gerechnet, und 135 Tage vom Ausgang des Ärmelkanals. Kapitän Steffens hatte aber die Genugtuung, das Bremer Vollschiff HENRY überholt zu haben, das etwa zur gleichen Zeit von Cardiff auf die Reise gegangen war und 148 Tage vom Ausgang des Bristolkanals bis Hongkong brauchte. Beide Schiffe hatten sich ein spannendes Rennen geliefert. 5 Tage Vorsprung, die das Vollschiff HENRY auf 50° Nordbreite hatte, schrumpften bis zum Äquator auf 2 Tage, und im Südatlantik übernahm die LI-

VINGSTONE die Führung. Im Indischen Ozean holte HENRY wieder auf und stand bereits am 21. Februar in Sichtweite der Insel Bali, während LIVINGSTONE erst drei Tage später die Insel Sumba in Sicht bekam. Aber das Glück und die Erfahrung halfen Kapitän Steffens bei der Durchseglung des Inselmeeres. Er wählte wieder den Weg durch die Ombay-Straße und erreichte den Stillen Ozean östlich von Halmahera 4 Tage früher als sein Konkurrent, der den Weg durch die Alas-Straße genommen hatte. LIVINGSTONE erreichte Hongkong am 28. März 1882, HENRY erst am 5. April.

Dieses Mal blieb die LIVINGSTONE mehr als 1½ Jahre in der ostasiatischen Küstenfahrt. Vom Geschäftlichen gesehen war es eine gute Zeit. In den Aufzeichnungen, die der Reeder John Hertz hinterlassen hat, kann man lesen, daß die sechs Segler, die der Reederei noch verblieben waren, im Jahr 1881 »recht schön verdient haben«. Auch in den Jahren 1882 und 1883 waren die Hertz'schen Segler gut beschäftigt; der neue Dampfer übrigens auch. Im Dezember 1883 nahm die LIVINGSTONE in Iloilo auf den Philippinen eine Ladung Zucker und brachte sie nach Liverpool.

Am 2. Mai traf die Bark in Hamburg ein, in Ballast von Liverpool kommend, mit 14 Mann Besatzung und einem Tiefgang von 3,6 m. Im Heimathafen wurde sie für eine weitere Reise nach Hongkong instandgesetzt und erhielt eine gemischte Ladung, für die die Maklerfirma G. & J. E. Pinckernelle in der Admiralitätsstraße die Formalitäten der Abfertigung erledigte. Frühmorgens am 17. Juni 1884 verließ die LIVINGSTONE den Hamburger Hafen. Die Reise nahm einen normalen Verlauf, fünf Wochen nach der Abfahrt stand die Bark auf 9° N, 24° W und wurde dort von einem anderen Schiff »gesprachen«, das in seinem nächsten Hafen eine entsprechende Meldung für Lloyd's in London abgab. Am 31. Oktober, nach 136tägiger Reise, kam die LIVINGSTONE in Hongkong an und blieb nach dem Löschen ihrer Ladung »an der Küste«.

### *Fahrten im Südchinesischen Meer*

Aus den Jahren 1885/86 ist ein Schiffsjournal der LIVINGSTONE erhalten, das uns ein anschauliches Bild von den Aktivitäten der kleinen Segelschiffe in diesem fernen Fahrtgebiet vermittelt. Die britische Kronkolonie Hongkong mit ihrem vorzüglichen Hafen diente der LIVINGSTONE als Basis für ihre Fahrten zwischen Siam im Süden und der Mandschurei im Norden. In Hongkong wurden die meisten Ladungen umgeschlagen, und in Hongkong wurden die Charterverträge abgeschlossen, meistens für eine Rundreise, während für Dampfer Zeitcharterverträge üblich waren. Wenn nötig, konnte die Mannschaft in Hongkong ergänzt werden, und wenn es Schwierigkeiten gab, stand das Kaiserliche Konsulat des Deutschen Reiches mit Rat und Tat zur Verfügung.

Die Eintragungen in dem genannten Journal begannen am Sonntag, den 22. März 1885, als das Schiff mit 75 t Ballast im Laderaum in der großen Hafengebucht von Hongkong zu Anker lag. Zuvor hatte die Bark eine Reise nach Indochina gemacht, von der sie im Februar nach Hongkong zurückgekehrt war. Im Journal ist am 22. März erwähnt, daß dieser Tag als erster Liegetag des neuen Chartervertrages zu zählen sei; aber man findet keinen Hinweis, daß dieser Tag auch »Kaisers Geburtstag« war, obgleich der alte Kaiser — der Erste Wilhelm — nicht nur in Preußen, sondern auch in Hamburg geachtet und beliebt war. Vermutlich hat sich der Brauch, an Kaisers Geburtstag über die Toppen zu flaggen, auf den Handelsschiffen erst unter Kaiser Wilhelm II. allgemein eingebürgert.

Der Frachtvertrag sah für die LIVINGSTONE eine Reise nach Bangkok vor, der Hauptstadt Thailands, das damals Siam genannt wurde. Die Beladung begann am 23. März. Chinesen stauten die Ladung im Raum des Schiffes, während die Mannschaft die Segel anschlug und die Royalrahen aufbrachte, welch letztere man aus Stabilitätsgründen an Deck genommen hatte. Das Auf- und Abbringen der beiden Royalrahen war für die Mannschaft eine Routinearbeit, die keine Schwierigkeiten machte; die Rahe waren etwa 9 m lang und wogen kaum zwei Zentner.

Die Ladung für Bangkok wurde bis zum 30. März übergenommen. Obgleich die 75 t Ballast im Raum geblieben waren, betrug der mittlere Tiefgang des segelfertigen Schiffes nur 12'6", das

heißt, die LIVINGSTONE hatte ihre Tragfähigkeit nur zur Hälfte genutzt. 5 t Trinkwasser hatte man genommen, und am letzten Tag wurden auch der Proviant und sonstige Ausrüstung an Bord geliefert. Die Mannschaft war vollzählig, nachdem der Matrose Adolph Kopp aus dem Hospital wieder an Bord gekommen war. Sein Name erscheint häufiger im Journal, sein Verhältnis zur Schiffsleitung war anscheinend gespannt.

Am Morgen des 31. März begann die Mannschaft, die Anker zu hieven. Um 9 Uhr nahm ein »Steamer« die Schlepptrasse und taute die LIVINGSTONE seewärts bis Green Island. Mittags waren alle Segel gesetzt, mit einem leichten OSO-Wind steuerte die Bark SSW-Kurs. Mäßige SO-liche Winde brachten sie in den ersten Tagen noch ganz gut voran, dann aber folgten einige Tage mit flauen südlichen Winden, die Kreuzschläge nötig machten und den täglichen Fortgang auf weniger als 50 sm reduzierten. Am 7. April raumte der Wind wieder, so daß die Bark mit Hilfe ihrer Leeseegel Geschwindigkeiten von 5 bis 6 Knoten erreichte. Die sogenannten Leeseegel wurden bei den meist schwachen Winden viel gebraucht, oft an beiden Seiten, in Luv und Lee. Voraussetzung war jedoch, daß der Wind achterlicher als quer einkam. Im Journal ist zu lesen, daß man auf 11° N, 110° O einer Brigg begegnete, die auf Gegenkurs lag. Am 11. April passierte unsere Bark bei leichtem Ostwind Pulo Oby. Damit war der Golf von Thailand erreicht, und man konnte auf NW-lichen Kurs gehen.

Der Wind wehte an den folgenden Tagen schwach aus SW und kündigte bereits den Sommermonsun an. Am Abend des 15. April nahm die LIVINGSTONE einen Lotsen für die Mündung des Menang-Flusses und erreichte am nächsten Vormittag, nach zweimaligem Ankeren in der Nacht, den zugewiesenen Ankerplatz unweit von Bangkok. 16 Tage hatte die Fahrt gedauert; sie ging über eine Distanz von 1460 sm, wenn man der Berechnung den kürzesten Weg zugrunde legt, den sogenannten »Dampferweg«.

Auf dem Ankerplatz wurden die Sonnensegel ausgeholt, der Klüverbaum eingeholt und in den nächsten Tagen die Ladung gelöscht. Dann verholte man — ohne fremde Hilfe — an eine primitive Ladebrücke. Der Ebbstrom trieb das Schiff in die Nähe der Brücke; dort ließ man zunächst einen Buganker fallen, brachte dann den großen Warpanker mit der »Pferdeleine« nach achtern aus und machte schließlich Trossen am Land fest. Pferdeleine oder »Peerlien« nannte man an Bord die stärkste und längste Hanftrosse.

Am 24. April um die Mittagszeit ging eine schwere Gewitterböe über das Schiff hinweg, so daß die Sonnensegel schleunigst geborgen werden mußten. Morgens hatte man begonnen, Teakholz zu laden, während gleichzeitig der Ballast gelöscht wurde. Um das lange Holz besser in den Unterraum bringen zu können, öffnete man am nächsten Tag die Bugpforte. Acht Tage dauerte die Beladung an der Brücke; während dieser Zeit wurde der Klüverbaum wieder ausgebracht, dann die Bugpforte eingesetzt und gehörig gedichtet. Das Journal verzeichnet die Abmusterung des Matrosen Marius Matzen, ohne daß dafür Gründe angegeben wurden.

Die LIVINGSTONE war erst halb beladen, als sie am 3. Mai zusammen mit dem Dreimastschooner LOUISE über die Barre geschleppt wurde. Am nächsten Tag versiegelte sie bei umlaufenden Winden, Gewittern und starken Regengüssen nach Ko-si-chang, wo die Beladung aus Leichtern fortgesetzt wurde. Schließlich hatte unsere Bark eine sehr gemischte Ladung an Bord, die sich aus Teakholz, Reis, Rosenholz, Sampanholz, Mangravobork und einigen Stückgütern zusammensetzte und das Schiff auf einen Tiefgang von 14'8" vorn und 15'2" achtern brachte. Kapitän Steffens ließ die Bark immer so beladen, daß sie etwa einen halben Fuß »im Gatt« lag.

Nach Hongkong bestimmt, ging die LIVINGSTONE am 8. Mai mit Tagesanbruch ankerauf. Sie mußte zunächst gegen leichte südliche Winde kreuzen. Es war die Zeit des SW-Monsuns, der auch an den folgenden Tagen aus hochsüdlicher Richtung wehte, mit Windstärken von 2 bis 3 Beaufort. LIVINGSTONE kam nur langsam voran; man mußte sich mit Etmalen von 40 bis 70 sm begnügen, bis das Schiff bei Pulo Oby auf östlichen Kurs gehen konnte. Im weiteren Verlauf der Reise verzeichnet das Journal zumeist SW-liche Winde in Stärke 3 bis 4, mit denen die Bark täglich 100 bis 120 sm schaffte. Man traf auf 19° N einen englischen Postdampfer und hielt das Ergebnis im Journal fest. Der Lotse für Hongkong kam außerhalb der vorgelagerten Inseln am Abend des 23. Mai an Bord, und am nächsten Tag, dem Pfingstsonnabend, ging die LIVINGSTONE

morgens um 6.30 Uhr in der großen Hafenbucht an der Kowloon-Seite zu Anker. 15 Tage hatte die Fahrt gedauert, die von den damaligen Dampfern schon in weniger als 7 Tagen gemacht wurde. Für die Rundreise Hongkong — Bangkok — Hongkong hatte man fast acht Wochen benötigt.

Die Reisedauer der Segelschiffe in der ostasiatischen Küstenfahrt war von den Monsunwinden abhängig, die ihre vorherrschende Richtung halbjährlich ändern. Im Winter dominieren frische nördliche und NO-liche Winde, im Sommer kommt der Wind vorwiegend aus dem südlichen Halbkreis; aber meistens weniger stark. In der Regel machten die Segler, die von Hongkong aus operierten, eine Fahrt mit, die andere gegen den Monsun. Nur selten hatten sie das Glück, daß sie eine Rundreise um die Zeit des Monsunwechsels so machen konnten, daß Hin- und Rückfahrt von den vorherrschenden Winden begünstigt wurden. Bei der Fahrt gegen den Monsun waren die Segler europäischer Bauart den chinesischen Dschunken deutlich überlegen.

Die LIVINGSTONE löschte ihre Ladung in Hongkong und begann am 1. Juni mit der Ballastübernahme. Man nahm 75 t Steine und 125 t Sandballast an Bord, dazu kam schließlich noch ein bißchen Ladung. Dann wurden Proviant und sonstige Ausrüstung angeliefert, 6 t Trinkwasser wurden genommen und 2 t Steinkohle für die Kombüse, so daß der mittlere Tiefgang des segelfertigen Schiffes 11'7" betrug. Um die Mannschaft zu vervollständigen, hatte der Kapitän den Leichtmatrosen Thomas Godbasen angemustert, über dessen Nationalität das Journal nichts sagt.

Aus verschiedenen Journaleintragungen geht hervor, daß auf der LIVINGSTONE nur der Koch und der Junge Chinesen waren, die übrige Mannschaft jedoch aus Deutschen oder anderen Europäern bestand. Das verdient erwähnt zu werden, weil auf anderen deutschen Seglern, die sehr lange »an der Küste« fuhren, chinesische Mannschaften angemustert wurden. Außer dem Kapitän und dem Steuermann war dann meistens nur noch der Zimmermann ein Deutscher.

LIVINGSTONES nächste Reise führte nach Indochina, nach Qui Nhon, einem Hafenplatz im damaligen Kaiserreich Annam, das 1884 eine französische »Schutzherrschaft« anerkannt hatte. Am 10. Juni ging unsere Bark in Hongkong ankerauf und ließ sich bis Green Island schleppen, wo sie auf 4 Faden Wassertiefe wieder zu Anker ging, weil es an Wind mangelte. Nachmittags kam eine leichte westliche Brise durch, die Kapitän Steffens veranlaßte, unter Segel zu gehen. Der Lotse blieb noch bis zum nächsten Morgen an Bord. Ein auffrischender südlicher Wind mit Regen empfing die LIVINGSTONE, sobald sie frei von den vorgelagerten Inseln war, und zwang zu mühseligem Kreuzen. Am 13. Juni wurde das Wetter freundlicher, aber der Wind blieb südlich. Gegen den Monsun stand der LIVINGSTONE eine zeitraubende Fahrt bevor. Manchmal ist im Journal vermerkt, daß die leichten Segel festgemacht wurden, womit die Royals und die Royaltagsegel gemeint waren. Gelegentlich mußten auch der Außenklüver, die Bramtagsegel und das Gaffeltoppsegel geborgen werden. Bei Annäherung an die Küste von Annam wurde der Wind flau, aber es traten Gewitter auf. Am Mittag des 24. Juni ankerte die LIVINGSTONE vor der Barre von Qui Nhon. 14 Tage hatte sie gebraucht, für eine Distanz von 600 sm, auf geradem Weg gemessen. Am nächsten Tag holte man das Schiff über die Barre und brachte es im Hafen zu Anker.

Einige Segel wurden abgeschlagen und die Royalrahen an Deck gegeben. Dann mußte der Ballast aus dem Schiff, während bereits die erste Ladung übernommen wurde. Die gesamte Ladung bestand aus Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl. Während der Liegezeit im Hafen erkrankte der Segelmacher-Matrose Lierhold an Durchfall; es wurden »die vorgeschriebenen Mittel angewandt«, wie der Steuermann Christiansen im Journal vermerkte. Da die Wassertiefen auf der Barre für die voll beladene LIVINGSTONE zu gering waren, holte man sie am 11. Juli aus dem Hafen, um die Beladung außerhalb der Barre fortzusetzen. Beim Warpen über die Barre ging ein Warpanker mit Leine verloren, jedoch wurde das Geschirr nach zwei Tagen wiedergefunden und geborgen.

Kurz vor der Abfahrt am 15. Juli kamen noch 23 chinesische Deckspassagiere an Bord. Solche Passagiere hatten keinen Anspruch auf Kost und Logis von Seiten der Schiffsleitung. In der Regel wurden sie vom Charterer mit Proviant versorgt, und an Deck mußten sie sehen, wo sie abblieben, wenn ihnen der Kapitän nicht gestattete, es sich in den Booten »gemütlich« zu machen.

Bei leichten Winden, zumeist aus südlichen Richtungen, kam die LIVINGSTONE ganz gut voran; von den Leesegeeln wurde viel Gebrauch gemacht. Der Segelmacher erkrankte auf See nochmals an Durchfall, der wieder »mit den vorgeschriebenen Mitteln« bekämpft wurde. Bei der Ansteuerung von Hongkong geriet die LIVINGSTONE in eine völlige Flaute. Da sie nicht mehr steuerfähig war, ließ Kapitän Steffens den Anker fallen. Nachmittags kam ein Schlepper und taute die Bark in den Hafen von Hongkong. Die Rückfahrt von Qui Nhon hatte nur 7 Tage gedauert.

Die Navigation im Südchinesischen Meer barg für einen Segler jener Zeit viele Gefahren, wenn auch die nüchternen Eintragungen im Journal der LIVINGSTONE davon nichts erkennen lassen. Die Seekarten waren noch unzuverlässig; die Positionen mancher Untiefen waren ungenau eingetragen, außerdem mußte man mit unbekanntenen Klippen rechnen, die in den Karten noch gar nicht vermerkt waren. Erschwert wurde die Schiffsführung durch starke und oft unberechenbare Strömungen, und die Monsunwinde waren (und sind) viel weniger beständig, als ihre Darstellung in Karten und Büchern vermuten läßt. Da die Möglichkeiten zur Bestimmung des Schiffsortes damals wesentlich primitiver als heute waren, galt die Navigation im Fernen Osten als ein schwieriges Handwerk, manche bezeichneten sie sogar als eine Kunst. Ganz gleich ob Handwerk oder Kunst, Kapitän Steffens wußte anscheinend immer, »wo es lang geht«, nicht nur im Südchinesischen Meer, auch weiter im Norden im Ostchinesischen und im Gelben Meer. Die deutschen Kapitäne waren im Fernen Osten auf die Seekarten der britischen Admiralität angewiesen; daneben brauchten sie als See- und Küstenhandbuch den mehrbändigen *China Sea Directory*. Die Schiffe der Reederei Hertz hatten außerdem die *Segelanweisung für die Fahrt in den chinesischen Gewässern* an Bord, eine Druckschrift, die 1868 im Hertz-Kontor aufgrund der Kapitänsberichte zusammengestellt worden war. Ein amtliches deutsches Segelhandbuch mit Ratschlägen auch für Reisen nach dem Fernen Osten wurde erst 1892 von der Deutschen Seewarte herausgebracht.

Auch die nächste Reise der LIVINGSTONE führte nach Qui Nhon, wo sie dieses Mal Salz für Hongkong laden sollte. Im Chartervertrag war für die Ladung eine Pauschalfracht von 2 200 Dollars vereinbart. Das waren jedoch keine US-Dollars, sondern mexikanische Silberdollars. Sie wurden in Mexico geprägt, mit einem Feinsilbergehalt von 24,4 Gramm, und dienten den Europäern in Ostasien als Rechnungseinheit im Handel und Verkehr. In den 1880er Jahren schwankte der internationale Preis für 1 Gramm Feinsilber um 13 bis 14 Pfennige, so daß der Gegenwert für einen mexikanischen Dollar etwa 3,2 bis 3,4 Goldmark betrug.

Für die Fahrt von Hongkong nach Qui Nhon nahm die LIVINGSTONE wieder 75 t Steine und 8 Boote voll Sand als Ballast, nachdem im Laderaum Ballastschotten gebaut worden waren. Am 2. August, einem Sonntag, taute ein »Steamer« die Bark aus der Hafengebucht, dann segelte sie unter »Mitleitung« des Lotsen zwischen den vorgelagerten Inseln hindurch. Nachdem der Lotse von Bord gegangen war, setzte man »die Anker auf die Bug«.

Am nächsten Tag wehte der Wind steif bis stürmisch aus WSW. Man machte kleine Segel; die Obermarssegel und das Großsegel wurden festgemacht, das Großstenge-Stagesegel flog in Fetzen davon. Statt einmal am Tag mußte man das Schiff zweimal lenz pumpen. Die nächsten Tage brachten besseres Wetter und SO-liche Winde, die für guten Fortgang sorgten. Am 9. August wurden die Anker vom Bug »abgesetzt« und die Ketten an Deck geholt. Tags darauf kam die Küste in Sicht, und abends ankerte man vor der Barre von Qui Nhon, 8 Tage nach Abgang von Hongkong.

Frühmorgens am nächsten Tag wurden die Schaluppe und die Gig ausgesetzt, der Anker gelichtet und die Segel gesetzt. Aber der Wind, mit dem man über die Barre segeln wollte, ließ lange auf sich warten. Erst gegen 10 Uhr kam ein schwacher SO-Wind durch, der die Bark über die Barre und in den Hafen schob. Nachdem das Schiff auf 8 m Wassertiefe zu Anker gebracht worden war, holte die Mannschaft die Sonnensegel aus und machte das Schiff bereit zum Löschen und Laden. Der Ballast mußte von der Mannschaft ins Großboot gelöscht und an Land gebracht werden. Für die Übernahme der Salzladung wurden 20 Annamiten angenommen.

Nachdem die Bark im Hafen bis zu einem Tiefgang von 14' 6'' beladen worden war, sollte die Besatzung sie am 27. August bei Windstille mit Hilfe eines leichten Ankers über die Barre warpen, was jedoch nicht gelang. Am nächsten Tag schaffte man es mit einem leichten östlichen

Wind. Außerhalb der Barre wurde die Beladung fortgesetzt, bis ungefähr 650 Tons Salz im Schiff waren. Zu guter Letzt kamen noch neun chinesische Passagiere. In der Nacht zum 2. September nutzte Kapitän Steffens eine leichte NW-Brise, um von der Küste frei zu kommen.

Auf der Fahrt nach Hongkong war der Wind in den ersten Tagen flau aus wechselnden Richtungen, dann drehte er auf West und wurde frischer, so daß die LIVINGSTONE während einer vierstündigen Wache 28 sm zurücklegen konnte. Am 8. September stand die Bark nur noch 75 sm SSW-lich von Hongkong. Da es abends jedoch »dick von Regen« wurde, bei unbeständigem und stark böigem Wind, entschloß sich der Kapitän zum Beidrehen vor Untermarssegeln, während Fock und Großsegel in den Geitauen und Gordings hingen, um schnell beigesetzt werden zu können. Durch das Beidrehen ging ein Tag verloren, so daß die Fahrt von Qui Nhon bis Hongkong dieses Mal 9 Tage dauerte.

### *Von Hongkong nach der Mandschurei und zurück*

Die folgende Reise der LIVINGSTONE führte von Hongkong nordwärts bis in den nördlichsten Zipfel des Gelben Meeres, Bestimmungshafen war Newchwang (Niuzhuang) am Fluß Liao-Ho, wo unsere Bark bereits bekannt war. Dort sollte sie für Hongkong und/oder Whampoa laden. Im Chartervertrag war eine Frachtrate von 26 Cents je Pikul vereinbart worden. Der Pikul war eine chinesische Gewichtseinheit, die etwa 60,5 kg entsprach, so daß 16<sup>1/2</sup> Pikul ungefähr eine Tonne wogen. Ein Frachtsatz von 26 Cents je Pikul brachte also 4,3 mexikanische Dollars für die Tonne, und das waren ungefähr 14 Goldmark.

Als die Bark Hongkong am Sonntag, dem 27. September, verließ, war vom SW-Monsun nichts mehr zu merken, vielmehr mußte unser Schiff in den ersten vier Tagen gegen NO-liche Winde aufkreuzen. Kapitän Steffens entschied sich für den Weg östlich von Formosa, jetzt Taiwan genannt, und passierte das Südende der Insel in der Nacht zum 4. Oktober.

Östlich von Taiwan war der Wind flau, aber die Meeresströmung setzte nordwärts und half ein wenig mit. Im Ostchinesischen Meer, wo die Bark etwa auf 124° Ostlänge nordwärts steuerte, war der Fortgang auch nicht befriedigend. Das Gelbe Meer stellte sich am 14. Oktober mit einem steifen Nordwind vor. Abends ließ der Kapitän kleine Segel machen; auf der Nachtwache von 0—4 Uhr führte die Bark nur noch »volle Vock, Untermarssegel, gerefftes Großsegel, volles Großmarssegel und Unterstagesegel«.

Am Mittag des 15. Oktober verzeichnet das Journal ein Etmal von nur 48 sm, und bis Newchwang waren es immer noch 500 sm, so daß die LIVINGSTONE ihren Bestimmungshafen erst am 23. Oktober erreichte.

Auf der Fahrt nach Nordchina während des winterlichen NO-Monsuns hatten es die Segler oft mit stürmischen nördlichen Winden zu tun, die den kleinen Schiffen schwer zu schaffen machten. Deshalb hieß es in den englischen Segelanweisungen für diese Fahrt zu Recht: *A sailing vessel should be in good condition for meeting rough weather and for carrying sail.* Die LIVINGSTONE entsprach diesen Anforderungen.

Im Golf von Liaotung, dem nördlichen Zipfel des Gelben Meeres, war die Navigation schwierig, weil die niedrigen Ufer ohne natürliche Landmarken waren und nicht selten unsichtiges Wetter herrschte. Im April 1883 war die Hamburger Bark FRANCES AMANDA auf der Fahrt nach Newchwang bei der Ansteuerung der Flußmündung gestrandet und völlig wrack geworden.

Newchwang und sein Außenhafen Yin-koa, heute Yingkou transkribiert, wurden bereits anfangs erwähnt. Yin-koa entwickelte sich damals zum Seehafen von Newchwang und wurde von den Schiffen benutzt, die Newchwang wegen ihrer Größe nicht mehr erreichen konnten. Der Schiffsverkehr war zur Zeit der LIVINGSTONE sehr lebhaft und lange Zeit eine Domäne der deutschen Segler. Das Deutsche Reich hatte in Yinkoa ein Kaiserliches Konsulat errichtet, das hauptsächlich den Interessen der deutschen Schifffahrt diente.

1881 besuchte Seiner Majestät Kanonenboot WOLF die Mündung des Liao-Ho, und sein Kommandant berichtete über die Schifffahrtsverhältnisse wie folgt: Vor der Mündung des Flusses, der

auch Yin-River genannt wurde, lag eine Barre, auf der die Wassertiefen bei Hochwasser nicht mehr als  $4\frac{1}{2}$ — $6\frac{1}{2}$  m betragen, je nachdem, ob Nipp- oder Springtide war. Um die Ansteuerung der Flußmündung zu erleichtern, lag außerhalb der Barre ein kleines Feuerschiff mit der Aufschrift »Newchwang«. Das in die Flußmündung führende Fahrwasser war durch Tonnen und Baken verhältnismäßig gut bezeichnet.

In der Nähe des Feuerschiffs hielt sich ein chinesischer Lotsenschoner auf. Segler ohne Schleppehilfe hatten als Lotsgeld 4 Tael für jeden Fuß ihres Tiefgangs zu zahlen. Der Haikwan-Tael, nach dem die chinesischen Zoll- und Schiffsbehörden rechneten, enthielt 38 Gramm Silber, die damals einen Wert von rund 5 Goldmark hatten. Demnach mußten für die beladene LIVINGSTONE mehr als 300 Mark Lotsgeld bezahlt werden, und das war damals eine ganze Menge Geld.

Vom 20. September an brachten die Chinesen die Sojabohnen der neuen Ernte auf ihren »Sampans« flußabwärts nach Newchwang und Yin-koa, wo sie in die Seeschiffe umgeladen wurden. Die Winter waren kalt dort oben in der Mandschurei; die Schifffahrt auf dem Liao-Ho wurde in der Regel Ende November eiseshalber eingestellt und konnte nicht vor Ende März wieder aufgenommen werden.

Die LIVINGSTONE blieb bis zum 1. November in Newchwang und ging 3 Tage später tiefbeladen über die Barre in See. Der aus nördlicher Richtung wehende Wintermonsun war mit unserer Bark im Bunde und trieb sie in 3 Tagen bis zur NO-Huk der Schantung-Halbinsel. Nach zwei Tagen mit südlichen Winden, die nicht sehr förderlich waren, ging es mit steifen, gelegentlich auch stürmischen Winden wieder flott voran. In einer stürmischen Nacht mit heftigem Regen lenzte die Bark vor den Untermarssegeln und dem gerefften Groß-Obermarssegel; es lief eine hohe See, die das Deck beständig mit Wasser füllte.

Aus dem Journal geht ferner hervor, daß das Schiff in diesen Tagen ein stolzes Etmal von 189 sm erreichte und in einer vierstündigen Wache 38 sm zurücklegte. Für die LIVINGSTONE waren das außergewöhnliche Leistungen. Kapitän Steffens schien sein Schiff forscher zu segeln als sonst, vielleicht gab es einen Mitsegler, dem er »es zeigen wollte«. Da war zum Beispiel die Blankeneser Barkentine HELENE, ein fast neues Schiff von 426 NRT, das von Kapitän Behrmann geführt wurde. Die HELENE hatte zur selben Zeit wie die LIVINGSTONE den gleichen Frachtvertrag abgeschlossen, sie hatte die Reise von Hongkong 6 Tage nach der LIVINGSTONE angetreten und war ihr seitdem auf den Fersen geblieben.

Am 13. und 14. November durchsegelte unsere Bark die Formosa-Straße. Dabei nutzte man die Gelegenheit, durch terrestrische Peilungen den Chronometerstand zu kontrollieren, und fand einen Fehler von 16 Sekunden. Das Chronometer verlor jeden Tag 3 Sekunden, ein Wert, der sich noch im Rahmen des Üblichen hielt. Am 15. November frühmorgens kam vor Hongkong der chinesische Lotse an Bord, und um 11 Uhr ankerte die LIVINGSTONE im Hafen von Hongkong. Die Fahrt von Newchwang hatte 14 Tage gedauert; die Distanz beträgt auf dem kürzesten Weg rund 1500 sm. Kapitän Steffens konnte mit der Leistung zufrieden sein. Sein Konkurrent Hinrich Behrmann traf mit der HELENE erst 12 Tage später ein und hatte für die Rundreise 6 Tage mehr gebraucht als Kapitän Steffens.

In Hongkong löschte die LIVINGSTONE nur 300 Sack ihrer Ladung, die im übrigen für Kanton bestimmt war und auf der Reede von Whampoa gelöscht werden sollte. Ein Schlepper brachte die Bark in zweitägiger Fahrt den Kanton-Fluß aufwärts, dessen breiter Mündungstrichter bis Whampoa mehr einer Meeresbucht denn einem Fluß gleicht. Während der Liegezeit vor Whampoa ersetzte man den chinesischen Koch durch einen anderen. Ob der das Chop Suey besser zu bereiten verstand als sein Vorgänger, ist nicht im Journal vermerkt.

### *Die letzten Fahrten in Fernost bis zum Verkauf*

Am 12. Dezember lag die LIVINGSTONE wieder in Hongkong. Man traf an Bord die letzten Vorbereitungen für eine Ballastreise nach Annam, wo das Schiff Kohle laden sollte. Um die Mannschaft zu ergänzen, wurden ein Segelmacher namens West, ein Leichtmatrose Roberts sowie ein

chinesischer Koch und Junge angemustert. Im Journal ist außerdem vermerkt, daß der Zimmermann und die Matrosen Kopp und Behrens wieder gesund und im Dienst waren, als die LIVINGSTONE am 14. Dezember frühmorgens ankerauf ging. Ein leichter NO-Wind schob die Bark aus dem Hafen. Draußen wurde der NO-liche Wind frischer und ließ auf eine flotte Überfahrt hoffen. Ziel war der Hafen Touron, der heute unter dem Namen Da Nang bekannt ist. Die Distanz von Hongkong nach Touron/Da Nang beträgt rund 500 sm; sie wurden von unserer Bark dank dem frischen NO-Monsun in 3 Tagen abgesegelt.

Als sich die LIVINGSTONE am 17. Dezember morgens um 4 Uhr der Küste näherte, sah sich Kapitän Steffens wegen »dicker, regnigter Luft« gezwungen, sein Schiff beizudrehen. Vormittags um 11 Uhr klarte es ab, so daß er mit einem frischen NW-Wind in die Touron Bay einsegeln konnte; um 13 Uhr fiel der Anker auf der Reede. Dort blieb die Bark drei Wochen liegen, um eine Ladung Kohle aus Booten zu übernehmen.

Das Laden und Löschen erfolgte auf der LIVINGSTONE ohne maschinelle Hilfe; es standen nur Taljen (Flaschenzüge) und Handwinden zur Verfügung. Nicht selten trugen die Kulis die Ladung auf dem Buckel an Bord und bewegten sich dabei in einem zügigen Zuckertrab.

Am 24. Dezember wurde ins Journal geschrieben: »Reinigten Deck, verrichteten Schiffsarbeiten, ludeten Steinkohlen.« Unter dem 25. Dezember ist zu lesen: »Feierten Weihnachten«. Am Zweiten Weihnachtstag wurden schon wieder Kohlen geladen, aber die Mannschaft feierte noch und brauchte nur das Deck zu waschen und das Schiff lenz zu pumpen.

Als die Besatzung der LIVINGSTONE in Touron das neue Jahr 1886 begrüßte, zogen die Reeder in Hamburg, im Kontor an den Raboisen, eine traurige Bilanz. Schon mit dem Geschäftsverlauf im Jahre 1884 waren sie nicht zufrieden gewesen, obgleich ihre »sechs Segler in, von und nach China immer beschäftigt waren und keine Havarien hatten«. Über das folgende Jahr berichtete John Hertz ziemlich mutlos: »1885 sind beide Steamer leidlich in Monatsfracht beschäftigt gewesen, aber mit der Segelschiffsreederei nimmt es mehr und mehr ein Ende. Anfang des Jahres haben wir die retournierten Barken HANSA und BONITO zu Spottpreisen verkauft und beabsichtigen, allmählich die uns verbleibenden vier hölzernen Segelschiffe zu verkaufen. . . . Unser schönes Rhedereigeschäft schläft ein.« Im Jahr 1886 besserte sich nichts, nur die beiden Dampfer fuhrten ihre Unkosten und eine kleine Abschreibung ein. Die Bark HYDRA geriet in einen Taifun und wurde schwer beschädigt. Gegen Ende des Jahres wurde die Bark ESMERALDA verkauft, ein Schiff von mehr als 1000 t Tragfähigkeit, das einen Erlös von 42000 Mark einbrachte. John Hertz sprach wehmütig von »der schönen Bark ESMERALDA«, sie war 1875 von Ulrichs in Bremerhaven gebaut worden.

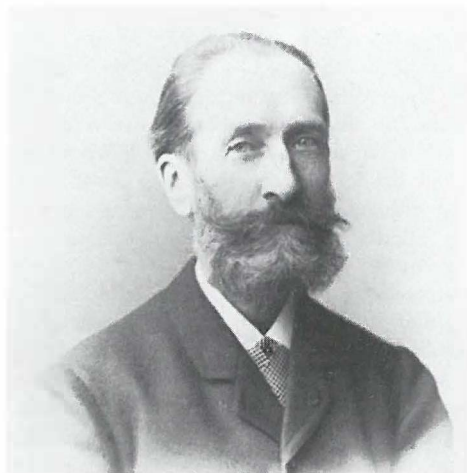
Die trostlose Lage der Segelschiffahrt in Fernost, wie sie von John Hertz geschildert wurde, fand ihre Bestätigung in der Hafenstatistik von Hongkong: Dort zählte man 1886 nur noch 288 Ankünfte und Abgänge von Segelschiffen; der Anteil der Segler war auf 6,7% des Hafenverkehrs gesunken.

Die LIVINGSTONE blieb 1886 noch im Stillen Ozean, und Kapitän Steffens war weiterhin bemüht, die Interessen der Reeder nach besten Kräften wahrzunehmen. Mit 734 Tons Kohle hatte er sein Schiff in Touron auf einen mittleren Tiefgang von 16' 6'' abgeladen. Am 9. und 10. Januar versuchte er mehrmals vergeblich, in See zu gehen. Jedes Mal mußte er den Anker wieder fallen lassen, weil der Wind einschlof. Dazu lief eine hohe Dünung aus NO in die Bucht; »das Schiff schlengelt heftig«, steht im Journal. Am nächsten Tag kam das Schiff endlich frei von der Küste.

Draußen wehte der Wind frisch aus NO, so daß der Bark und ihrer Besatzung eine mühselige Kreuzerei abverlangt wurde. Das schwerbeladene Schiff machte viel Wasser; mindestens zweimal täglich mußte gepumpt werden. Es gab Tage, da wurde sogar auf jeder Wache gepumpt, und jedes Mal waren es fast 10 Zoll, die gelenzt werden mußten. Hatte die Fahrt nach Touron nur 3 Tage gedauert, so brauchte man für die Rückfahrt volle 13 Tage. Am Sonntag, dem 24. Januar, traf die Bark in Hongkong ein und setzte nach dreistündigem Aufenthalt die Fahrt nach Whampoa fort, das im Journal der LIVINGSTONE in der Schreibweise »Whampoo« erscheint.

Der Steamer HUNG MA schleppte die Bark den Kanton-Fluß aufwärts, wobei ein chinesischer Revierlotse den Kapitän beriet. Nachts ging man zu Anker und schleppte am nächsten Morgen





*Die beiden »A. J. Hertz Söhne«, die die LIVINGSTONE bauen ließen und bis 1887 bereederten.*

*Adolf Ferdinand Hertz  
24. 8. 1831—24. 4. 1902*

*Johann (John) Emil Hertz  
4. 12. 1833—11. 2. 1902*

weiter. Am Abend des 25. Januar erreichte man Whampoa und vermutete auf der Reede vorschriftsmäßig mit beiden Ankern und je 30 Faden Kette.

Einige Tage später gab es Schwierigkeiten mit dem Matrosen Kopp, der bereits mehrmals wegen krankheitsbedingter Ausfälle im Journal erwähnt worden war. Diesmal schrieb der Steuermann Christiansen folgendes ins Journal: »Nachmittags gab der erste Steuermann dem Matrosen Adolph Kopp, infolge einer impertinenten Antwort, einen Schlag an den Ohren. Genannter setzte sich zur Wehr; wie ich, der Steuermann, seine Nase bluten sah, hieß ich ihn ins Logis gehen.« Am nächsten Tag ist im Journal zu lesen: »Der Matrose Adolph Kopp weigerte die Arbeit und verlangte nach dem deutschen Konsul zu gehen, was ihm auch vom Captain gestattet wurde.« Während der nächsten 14 Tage steht nichts vom Matrosen Kopp im Journal, erst am 15. Februar trug der Steuermann ein: »Der Matrose Adolph Kopp außer Dienst, selbstverschuldet krank.« Zwei Tage später wurde er abgemustert, ohne weitere Angaben. Anscheinend war der Matrose ernsthaft krank und galt infolgedessen als hilfsbedürftiger Seemann; in solchen Fällen hatte das deutsche Konsulat für die Heimbeförderung zu sorgen. Durch ein Reichsgesetz von 1872 waren alle deutschen Schiffe zur Mitnahme von hilfsbedürftigen Seeleuten verpflichtet.

Das Löschen der Kohlenladung auf Whampoa-Reede ging nur langsam vonstatten. Am 10. Februar wurden als »Stiffening« 40 t Steinballast übernommen und am 13. Februar die letzten Kohlen gelöscht. Dann wurde der Laderaum gewaschen, anschließend das Schiff lenz gepumpt. Da das leere Schiff hoch aus dem Wasser ragte, nutzte man die Gelegenheit, um den Kupferbeschlag zu scheuern, soweit man ihn erreichen konnte.

Laut Chartervertrag sollte die LIVINGSTONE die nächste Reise wieder nach dem Norden Chinas machen, mit Ladung für Chefoo und Newchwang und Rückladung von Newchwang. Es war eine Frachtrate von 27 Cents je Pikul vereinbart; die Ladetage begannen am 18. Februar zu zählen. Die erste Ladung wurde zwei Tage später auf Whampoa-Reede angeliefert. Chinesische Kulis besorgten das Stauen der Ladung. Mit einem Tiefgang von etwa 10 Fuß trat die Bark am 25. Februar die Schlepffahrt nach Hongkong an, um die Beladung dort fortzusetzen. Abends geriet sie unterhalb der Chinese Forts an Grund. Man brachte einen Warpanker mit »Pferdeleine« aus und versuchte morgens um 4 Uhr, zur Hochwasserzeit, das Schiff vom Grunde freizuhieven, was jedoch nicht gelang. Glücklicherweise war es windstill, und die Pumpen peilten lenz. Kapitän Stef-

fens ließ nun die Schaluppe zu Wasser bringen und 14 t Ballast über Bord werfen. Der große Warpanker wurde ausgefahren, und mit seiner Hilfe gelang es mittags um 13 Uhr, die Bark wieder flott zu machen. Ob der Schlepper zum Festkommen oder zum Abbringen der Bark etwas beigetragen hatte, ist aus dem Journal nicht zu ersehen.

Am Sonnabend, dem 27. Februar, traf die LIVINGSTONE in Hongkong ein. Dort wurden der Segelmacher und der chinesische Koch mitsamt dem Jungen entlassen. In den folgenden Tagen erhielt das Schiff weitere Ladung. Die Mannschaft brachte die Bram- und Royalrahen wieder auf und schlug die Segel an. Am 5. März war die Ladung vollständig an Bord; sie bestand aus Alteisen, Zündhölzern und sonstigen Stückgütern und war von Chinesen sachgemäß gestaut worden. Der mittlere Tiefgang betrug 15' 5". Außer einem chinesischen Koch und Jungen wurden die Matrosen Jan Kranz und Wilhelm Holzhauer kurz vor Abfahrt angemustert.

Unter dem 6. März ist im Journal vermerkt: »Reinigten Deck, pumpten lenz von 8 Zoll, machten die Luken mit drei Persenningen sorgfältig dicht, setzten die Schaluppe ein und machten alles in seefähigem Zustande.« Am 7. März, wieder an einem Sonntag, ging die LIVINGSTONE in See und traf draußen einen starken NO-Wind an, den man, auf Steuerbord-Bug segelnd, so gut wie möglich nutzte. Der Jahreszeit entsprechend blieb der Wind weiterhin konträr; die Bark brauchte eine Woche, bis sie das Südende von Formosa runden konnte, um östlich der Insel nordwärts zu segeln.

Am 19. März, auf 29° N, 125° O, drehte der Wind von Ost auf Nord und erreichte Windstärke 7, so daß die leichten Segel festgemacht werden mußten. Vier Tage später verzeichnet das Journal Windstärke 8 aus nördlicher Richtung; man reffte die Obermarssegel und das Großsegel, es gab viel Wasser an Deck. Wie schon erwähnt, kann der winterliche NO-Monsun, so gut wie Nord und NW weht, sehr knuffig sein; dafür aber brauchten die Segelschiffsleute in dieser Jahreszeit keine Taifune zu befürchten.

Am Nachmittag des 27. März peilte Schantung-Feuerturm in SW, so daß die LIVINGSTONE endlich auf WNW-lichen Kurs gehen konnte. Aber es wurde flau, und erst am 29. März gegen Mittag erreichte unsere Bark den Ankerplatz in Chefoo Bay. 22 Tage hatte die Fahrt gedauert; die Distanz auf dem Dampferweg betrug 1260 sm, so daß die vergleichbare Durchschnittsgeschwindigkeit der LIVINGSTONE nur 2,4 Knoten betragen hatte. Vom 30. März bis zum 6. April wurde die für Chefoo bestimmte Ladung gelöscht. Ein stürmischer NO-Wind, der am 4. April über die Reede wehte, bedeutete Gefahr für die LIVINGSTONE. Man ließ den zweiten Anker fallen; mit 60 Faden Kette auf dem Steuerbord- und 30 Faden auf dem Backbord-Anker hielt sich das Schiff auf dem Ankerplatz, auf dem die Wassertiefe 7 bis 8 m betrug. Ein halbes Jahr später, im Oktober 1886, lag die Hamburger Bark HAMMONIA auf Chefoo-Reede zu Anker und hatte weniger Glück, als der Wind aus nördlicher Richtung stürmisch wurde. Nach dem Bruch einer der beiden Ankerketten trieb das Schiff auf flaches Wasser, bevor ein dritter Anker zum Tragen gebracht werden konnte. Durch ständige Grundstöße ging die HAMMONIA langsam aber sicher zugrunde. Ihr Kapitän beklagte sich nachher, daß zwei deutsche Dampfer und drei deutsche Kriegsschiffe, die zu der Zeit auf der Reede lagen, ihm keine wirksame Hilfe gebracht hätten.

Am Morgen des 7. April setzte die LIVINGSTONE ihre Reise nach Newchwang fort. Leichte östliche und mäßige südliche Winde begünstigten die Fahrt, so daß die Bark schon nach 48 Stunden vor der Mündung des Liao-Ho eintraf und einen Lotsen nehmen konnte. Um das Auflaufen der Flut abzuwarten, mußte man bis zum Nachmittag außerhalb der Barre ankern. Während der Nacht ankerte man innerhalb der Flußmündung im sogenannten »Deep Hole«. An den folgenden beiden Tagen segelte die LIVINGSTONE nach Lotsenanweisung mit Hilfe des Flutstroms flußaufwärts. Um 16 Uhr am 11. April erreichte die Bark den Hafen von Newchwang und vermurte dort mit beiden Ankern, wie es die Vorschrift befahl. Das vorliegende Journal der LIVINGSTONE endet am 13. April, als man mit dem Löschen der Restladung begann.

Zieht man eine Bilanz für ein Jahr Küstenfahrt der LIVINGSTONE, vom 1. April 1885 bis 31. März 1886, so findet man, daß das Schiff insgesamt 218 Tage in den Häfen verbracht hat, das sind 60% der Gesamtzeit. Die von der Bark auf See und auf dem Revier zurückgelegte Distanz errechnet sich zu 10360 sm, wenn man die Entfernungen auf den Dampferwegen zugrunde legt. Daraus

ergibt sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 3 Knoten. Diese Zahlen machen deutlich, daß die Segler an der China-Küste der Konkurrenz der Dampfer nicht mehr gewachsen waren; letztere imponierten damals mit Reisegeschwindigkeiten von 8 bis 9 Knoten, und sie fanden auch in Fernost Bunkerplätze in genügender Zahl.

Die LIVINGSTONE blieb noch bis zum Ende des Jahres 1886 im Stillen Ozean. Während sie im Mai auf Whampoa-Reede die Ladung von Newchwang löschte, wurde sie für eine Reise von Hongkong nach Honolulu und zurück verchartert und schied damit aus der eigentlichen Küstenfahrt aus. Die Rundreise dauerte fast vier Monate und brachte eine Pauschalfracht von 5000 mexikanischen Dollars. 53 Tage erforderte die Fahrt nach Honolulu, und die Rückfahrt nach Hongkong nahm weitere 42 Tage in Anspruch.

Nach Ankunft in Hongkong am 5. Oktober blieb die LIVINGSTONE dort liegen, bis sich im November eine Charter für eine gemischte Ladung nach Hamburg fand, für die eine Pauschalfracht von 650 Pfund Sterling vereinbart wurde. Zur gleichen Zeit etwa schrieb die Maklerfirma Melchers & Co. in Hongkong über die chinesische Küstenfahrt im besten Kaufmannsdeutsch: »Segler bleiben gänzlich vernachlässigt und sind Abschlüsse gering und zu ruinösen Raten.«

Am 18. Dezember verließ die LIVINGSTONE Hongkong mit einem förderlichen NO-Monsun im Rücken und segelte in 130 Tagen um das Kap der Guten Hoffnung nach Hause. Die Hamburger Hafenstatistik verzeichnet ihre Ankunft am 27. April 1887, nach fast dreijähriger Abwesenheit von ihrem Heimathafen.

Mit der Ankunft in Hamburg hatte die LIVINGSTONE ihre letzte Reise für die Gebrüder Hertz beendet. Die Bark wurde schon im Juni verkauft, und Kapitän Steffens mußte sich nach einem neuen Dienstherrn umsehen. Da er gut beleumundet war, konnte er 1888 einen Kapitänkontrakt mit dem Hamburger Reeder C. M. D. Jörgensen abschließen, der ihm die Führung des eisernen Vollschiffes DIAMANT übertrug. Der Reeder Jörgensen war mit der Firma Robert M. Sloman eng liiert.

In der ostasiatischen Küstenfahrt ging es mit den Segelschiffen weiter bergab; im Jahre 1888 waren die Hamburger dort nur noch mit neun Seglern vertreten. Jedoch behaupteten die deutschen Reeder ihre Position in diesem Fahrtgebiet, indem sie Dampfer dorthin schickten, die anscheinend ganz gut zurecht kamen. In den 1890er Jahren waren bis zu 45 deutsche Dampfer in der chinesischen Küstenfahrt beschäftigt. Aber die Gebrüder Hertz waren älter geworden und hatten ihren unternehmerischen Schwung verloren. Adolph Hertz war als Senator der Freien und Hansestadt stark beansprucht, während John Hertz' Gesundheit zu wünschen übrig ließ. So verkauften die Brüder 1888 auch ihre beiden Dampfer und stellten das Reedereigeschäft ein. 1892 wurde die Firma im Handelsregister gelöscht.

Die LIVINGSTONE war im Juni 1887 von einer Partnereederei gekauft worden, die von einem Dutzend Anteilseignern gebildet wurde. Korrespondentreeder war der Blankeneser Wilken Stehr, der  $\frac{3}{4}$ s Anteile besaß. Unter Führung des Kapitäns Friedrich Asmus, der  $\frac{7}{4}$ s Anteile erworben hatte, verließ die LIVINGSTONE den Hamburger Hafen am 21. Juli 1887 mit einer gemischten Ladung für Sydney, Newcastle NSW und Samoa. Von Hamburg bis Sydney brauchte die kleine Bark volle 133 Tage, worüber die beiden Passagiere sicher nicht entzückt waren. In der für Sydney bestimmten Ladung waren laut Manifest elf Klaviere und zwei Kisten mit Akkordeons, außerdem Nähmaschinen, landwirtschaftliche Maschinen und andere Industrieprodukte, aber auch alkoholische Getränke verschiedener Art und 200 t Steinsalz.

Am 24. Dezember setzte die LIVINGSTONE von Newcastle NSW die Reise nach Apia fort; sie hatte noch die Restladung von Hamburg an Bord und einen der beiden Passagiere.

Nach Rückkehr aus der Südsee machte die Bark noch zwei große Reisen nach der Westküste Süd- und Mittelamerikas, die sie zwangen, das stürmische Kap Horn von Ost nach West zu umsegeln; das brave Schiff bestand auch diese Prüfung. Rückladungen von der Westküste nahm die LIVINGSTONE beide Male, 1889 und 1890, in Hafenplätzen Nicaraguas; höchstwahrscheinlich waren es Holzladungen. Vermutlich aber waren diese Reisen nicht sehr ertragreich; denn im April 1891 verkaufte Wilken Stehr die LIVINGSTONE für 42000 Mark an eine sechsköpfige Reedergemeinschaft in Malmö, deren Haupt- oder Korrespondentreeder Sigurd Hedberg hieß.

Die Bark behielt ihren Namen und blieb in der Großen Fahrt, doch hat sie die China-Küste und auch das Kap Horn nicht wieder gesehen. Der Reeder Hedberg beschäftigte die LIVINGSTONE in der atlantischen Fahrt; in Westindien war sie häufig zu sehen, aber auch an den Ostküsten Nord- und Südamerikas. 1897 wurde das Ziel noch einmal weiter gesteckt; die Bark brachte eine Holzladung von Schweden um das Kap der Guten Hoffnung nach SO-Afrika und segelte anschließend in 68 Tagen von Delagoa-Bay nach Brunswick in Georgia/USA.

LIVINGSTONES Ende kam überraschend im Sommer 1898, als sie von Brunswick nach Bristol unterwegs war. Als »Naval Stores« war ihre Ladung deklariert und bestand hauptsächlich aus Harz und Terpentin. Am 15. Juni, 14 Tage nach Abgang von Brunswick, wurde sie schwer leck nach Savannah eingeschleppt. Nachdem die Ladung gelöscht war, stellten die Sachverständigen fest, daß das ganze Gerippe aus den Fugen geraten war; die Decksbalken von den Spanten gerissen, die Stützen weg, alle Knie hatten sich begeben. Über die Ursache der schweren Schäden ist aus den damaligen Berichten nichts zu entnehmen; man kann sich verschiedene Möglichkeiten vorstellen, wobei auch der kurz zuvor ausgebrochene Krieg zwischen Spanien und den USA eine Rolle gespielt haben mag. Die Reparaturkosten wurden auf 14000 Dollar geschätzt und überstiegen den Wert des Schiffes beträchtlich; deshalb wurde die LIVINGSTONE kondemniert und für 650 Dollar verkauft. Der Käufer wollte das Schiff als Leichter verwenden.

Die Zeit der kleinen hölzernen Barken ging zu Ende; ihre Rentabilität reichte nicht mehr aus, um größere Investitionen zu rechtfertigen. In ihren traditionellen Fahrtgebieten waren Schiffe wie die LIVINGSTONE kaum noch gefragt, und auf den langen Routen, auf denen man noch Segelschiffe für den Transport von Massengütern brauchte, waren sie wegen ihrer geringen Größe nicht mehr konkurrenzfähig.

Folgendes Quellenmaterial wurde benutzt:

Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie sowie andere Veröffentlichungen der Deutschen Seewarte über Segelschiffsreisen.

Auskünfte von Statens Sjöhistoriska Museum Stockholm und von Sjökapten Bertil C. Petersson in Malmö.

Gespräche mit Notar a. D. Hans W. Hertz, dem Enkel des Reeders Adolph Ferdinand Hertz.

Wilhelm Hertz: Adolph Jacob Hertz. Manuskriptdruck 1867.

Journalkladde der LIVINGSTONE aus dem Jahre 1879 (im Hamburger Staatsarchiv).

Journal der LIVINGSTONE 1885/86 (im Besitz von Dr. H. Prassler in Wedel/Holstein).

Walter Kresse: Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824—1888. Hamburg 1973.

Otto Matthies: Hamburgs Reederei 1814—1914. Hamburg 1924.

F. L. Middendorf: Bemastung und Taklung der Schiffe. 1903; Nachdruck 1977.

Register des Germanischen Lloyd.

Schiffahrtsarchivalien im Hamburger Staatsarchiv.

Schiffsmeldungen in alten Tageszeitungen und im Archiv des Lloyd's of London.

Hans Szymanski: Deutsche Segelschiffe. Berlin 1934.