

# »WIE DU NOCH HEITER, BAR DER FINSTERN SORGEN, DAS GLÜCK ERWARTET VON DEM NÄCHSTEN MORGEN«<sup>1</sup>

Der Unfalltod des Kadetten Werner Bolm in Sydney im Jahre 1907

VON KLAUS-PETER KIEDEL

Vor zwei Jahren erwarb das Deutsche Schifffahrtsmuseum in einem Hamburger Antiquariat ein Konvolut persönlicher Papiere aus dem Nachlaß einer zuletzt in Hamburg ansässigen Familie Bolm. Es handelt sich um Korrespondenzen, Dokumente und Fotografien, die überwiegend Bezug nehmen auf die Seefahrtszeit und den frühen Unfalltod des Schiffs-Kadetten Werner Bolm im Jahre 1907. Das Konvolut wird im Archiv des DSM unter der Signatur III 1 X 12 m aufbewahrt. Soweit nicht anders vermerkt, beruht die folgende Schilderung auf den Aussagen der in dem Nachlaß überlieferten Quellen.

## *Die Familie Bolm*

Am 29. November 1886 erschienen – laut Geburtsurkunde – in der Wohnung des Standesbeamten in Thiede, einem kleinen Dorf bei Braunschweig, der Malermeister Christoph Carl Robert Bolm und seine Ehefrau Sophie Georgine Alwine. Sie zeigten an, daß ihnen vier Tage zuvor ein Sohn geboren worden war, der die Vornamen Herbert Franz Werner erhalten habe.

Außer der genannten Geburtsurkunde beinhaltet der Nachlaß keine weiteren amtlichen Dokumente, die Aufschluß über die Lebensumstände der Familie Bolm geben könnten. Doch es gibt andere Zeugnisse, die belegen, daß der Malermeister Robert Bolm sich offensichtlich nicht nur in seinem Handwerksberuf betätigte, sondern auch als Poet an die Öffentlichkeit trat. So findet sich ein handschriftliches Manuskript aus der Hand des Dichters, das aus dem Jahre 1913 stammt und überschwenglich den *Einzug unseres hohen Herzogpaares in Braunschweig, am 3. Nobr. 1913* feiert. Dieses Ereignis war möglich geworden durch die Aussöhnung zwischen Welfen und Hohenzollern, die es dem mit der Kaisertochter Victoria Luise verheirateten hannoverschen Prinzen Ernst August erlaubte, nach langjähriger Verwaltung des Herzogtums durch Regenten, 1913 wieder den braunschweigischen Thron zu besetzen. In der ersten von insgesamt fünf Strophen des Gedichtes, in dem Robert Bolm den Vorgang würdigte, hieß es:

*Horch! klingt es nicht wie Sturmesbrausen?  
Trifft nicht der Glockenklang mein Ohr?  
Naht sich der Winter schon mit Grausen?*

*Steht Unglück, Brandgefahr bevor?  
O töricht Herz wie magst du fragen,  
Brunonia's Stunde hat geschlagen;  
Dein »junges Herzogpaar« zieht ein,  
Geh hin und stimme jubelnd ein.*

Brachte Robert Bolm dem *jungen Herzogpaar* alle denkbare Verehrung entgegen, so hatte er für die in seiner unmittelbaren Nachbarschaft lebenden Menschen offensichtlich eher Spott über. Als jedenfalls in den dreißiger Jahren die Braunschweiger Tages-Zeitung über den reimenden Malermeister, dessen auf dem nächsten *Deutschen Abend* der Ortsgruppe der NSDAP gedacht werden sollte, berichtete, bemerkte sie: ... *mit der Zeit war es ihm direkt ein inneres Bedürfnis geworden, über die Schwächen seiner lieben Nachbarn in Reimereien zu witzeln und zu spötteln.* Robert Bolm hätte sich schließlich so unbeliebt gemacht, daß ihm immer weniger Aufträge für Malerarbeiten übertragen worden wären.



*Robert Bolm.*

Schließlich sei er (nach Braunschweig) umgezogen, um sich als selbständiger Handwerker einen neuen Kundenkreis zu erschließen: ... *seitdem hat man von ihm nichts wieder gehört, daß er dichtete.*

Aus den zahlreichen Korrespondenzen in dem Nachlaß geht zur Geschichte der Familie weiter hervor, daß das Ehepaar Bolm neben dem Sohn Werner noch eine Tochter und zwei weitere Söhne hatte, von denen der eine Apotheker geworden war und der andere als junger Mann eine Zeitlang wie sein Bruder Werner zur See fuhr. Daß dem einen Sohn ein Studium und dem anderen eine Ausbildung als Kadett auf einem Schiffschiff ermöglicht werden konnte, läßt darauf schließen, daß die Spottverse Robert Bolms seinem Erfolg als Unternehmer in finanzieller Hinsicht letztlich wohl doch nicht ernsthaft geschadet haben.

### *Werner Bolm wird Schulschiff-Kadett*

Welche Beweggründe Werner Bolm veranlaßt haben mögen, die Berufslaufbahn eines Schiffsoffiziers einzuschlagen, geht aus den hinterlassenen Papieren nicht hervor. Immerhin legen die Schilderungen in seinen Briefen von Bord die Vermutung nahe, daß ihn eine gewisse Abenteuerlust beseelte. Vielleicht hatte auch der »Seegedanke«, die kaiserzeitliche Propaganda für eine mächtige Marine und bedeutende Handelsschiffsflotte, ein übriges getan. Das früheste erhaltene Dokument, das auf die Berufswahl Werner Bolms Bezug nimmt, ist jedenfalls ein Formscheiben vom *Central-Bureau* des Norddeutschen Lloyd in Bremen, in dem die Reederei den Eltern im Jahre 1905 mitteilte, *dass Ihr Sohn seitens der Kommission unserer Kadettenschulschiffe als Kadett für den jetzigen Jahrgang angenommen worden ist ...* Mit gleichem Schreiben hatte der Lloyd ein nicht mehr erhaltenes *Verzeichnis der erforderlichen seemännischen Ausrüstung* zugeschickt. Dabei war es vorge-

schrieben, den überwiegenden Teil zum Selbstkostenpreis von der Reederei zu beziehen, wofür etwa 350 Mark bezahlt werden mußten. Weitere *1000 Mark Vergütung für das erste Jahr ... sowie 100 Mark an Taschengeld und zur Bestreitung von kleineren Ausgaben, insgesamt also 1450 Mark* waren mithin an den Lloyd zu überweisen. Ferner mußten der Geburtsschein des Sohnes sowie seitens des Vaters eine schriftliche und beglaubigte *Erlaubnis zur Seefahrt* für den noch minderjährigen angehenden Kadetten erteilt werden. Schließlich wurde noch eine Bescheinigung verlangt, in der die Ersatz-Kommission des Heimatortes den *Ausstand* bestätigte, Werner Bolm also von der Einberufung zum Wehrdienst vorläufig zurückstellte. Am 16. Mai 1905 teilte der Lloyd dem *Rentner Rob. Bolm* mit, daß die verlangte Summe von 1450 Mark eingegangen sei.

Vermutlich wenige Tage später meldete sich die Reederei mit einem weiteren (undatierten) Schreiben, in dem es hieß:

*Mit Gegenwärtigem teilen wir Ihnen mit, das wir beschlossen haben, Ihren Sohn auf unserem Kadettenschulschiff »Herzogin Sophie Charlotte« als Kadett einzustellen. Wir ersuchen Sie daher, denselben zu veranlassen, sich am Freitag, den 30. Juni, Vormittags zwischen 10 und 11 Uhr auf unserem Heuerbureau in Bremerhaven (Agentur des Norddeutschen Lloyd, Lloydstrasse) zum Dienstantritt zu melden. Zu seiner Einführung kann derselbe dieses Schreiben benutzen ...*

*Die »Herzogin Sophie Charlotte« ist für die jetzige Reise direkt nach Honolulu bestimmt.*

*Wir machen bei dieser Gelegenheit noch besonders darauf aufmerksam, dass die Mitnahme von Getränken und Proviant seitens der Kadetten nicht gestattet ist ...*

Einem undatierten Brieffragment aus der Hand Werner Bolms ist zu entnehmen, daß die Anmusterung wie vorgesehen vollzogen wurde und das Schiff am Montag, dem 10. Juli, den Hafen von Bremerhaven verließ: *Die Musikkapelle spielte Abschiedslieder (»Muß I denn z. Städtelein hinaus« »Heil dir im Siegerkranz« u. 3 mir nicht bekannte Stücke.) Am Kaiserhafen standen viele Leute zum Abschied, die junge Damenwelt war namentlich stark vertreten ...* Es folgten noch einige Liegetage auf der Reede vor Bremerhaven, dann begann die große Reise.

Am 12. Juli schrieb der Norddeutsche Lloyd noch einmal an Robert Bolm und informierte ihn, daß sich der Preis für von der Reederei gestellte Ausrüstung und Bücher auf insgesamt 360,65 Mark belaufe. Die Differenz gegenüber der Kalkulation in Höhe von 10,65 Mark möge bitte beglichen werden.

In diesem Zusammenhang ist es interessant, einen Blick in die gedruckten Besatzungslisten der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE für die Jahre 1905 und 1906 zu werfen, in denen Werner Bolm zur Mannschaft des Schiffes gehörte. Denn von den Obermatrosen und Kadetten sind neben den Namen auch der Stand des Vaters beziehungsweise des Vormundes oder der Name der Mutter und der Herkunftsort verzeichnet. Wie bei den hohen Gebühren und den Kosten für die Ausrüstung nicht anders zu vermuten, stand die Ausbildung als Kadett auf einem Segelschulschiff im Regelfalle nur den Söhnen betuchter Eltern offen. Als Berufe der Väter erscheinen denn auch in den Besatzungslisten vor allem Kaufleute, Hotelbesitzer, Pastöre, höhere Beamte, Ärzte, Apotheker, Lehrer, Fabrikanten, Kapitäne oder Anwälte.

## *Das Schiff und die Reisen*

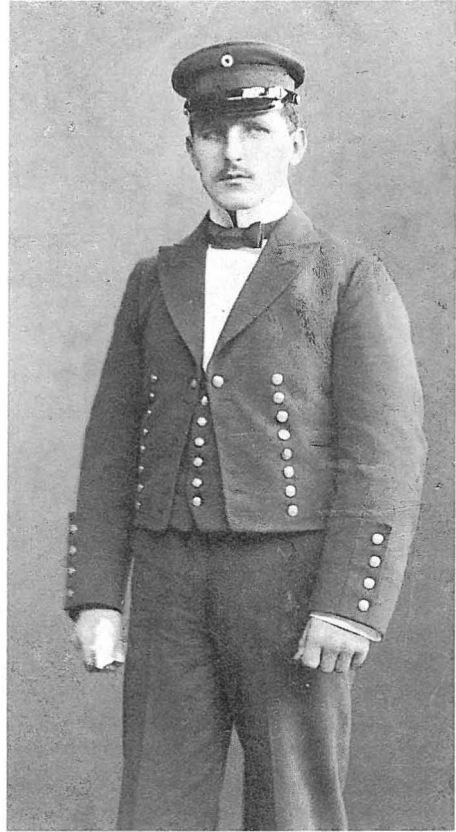
Um die Jahrhundertwende befanden sich der Norddeutsche Lloyd wie auch viele andere deutsche Reedereien auf einem kräftigen Expansionskurs. Gut ausgebildetes Führungspersonal



*NDL-Schulschiff HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE. (DSM-Fotoarchiv)*

sonal war auf den immer größeren, schnelleren und wertvolleren Dampfern, mit zum Teil Hunderten und Tausenden von Passagieren an Bord, eine Voraussetzung für deren möglichst reibungslosen Betrieb. Vor diesem Hintergrund entschloß sich der Norddeutsche Lloyd, zwei eigene Viermastbarken als Schulschiffe für die Ausbildung von Offiziersnachwuchs in Fahrt zu setzen.<sup>2</sup> Am 10. April 1900 wurden die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE und am 25. Juni 1902 die HERZOGIN CECILIE auf ihre ersten Ausbildungsreisen geschickt. Zeitgleich konstituierte sich in Berlin der Deutsche Schulschiff-Verein. Daß man als Schulschiffe nicht Dampfer, sondern Segler wählte, hing unter anderem damit zusammen, daß die Ausbildung an Bord eines maschinengebrienen Schiffes von Beginn an auf eine Spezialisierung im Bereich Maschine oder Deck ausgerichtet war und nicht alle Zweige des Schiffsbetriebes erfaßte. Außerdem erwartete man von der Fahrnszeit auf Segelschiffen auch eine positive charakterliche Prägung der jungen Leute, insbesondere eine Erziehung zu verantwortungsbewußtem Handeln. Vor diesem gedanklichen Hintergrund setzte man für den Erwerb eines Patentbeschlusses voraus, daß sich die zuvor abzuleistende, mindestens vierjährige Seefahrtszeit zum überwiegenden Teil auf den Planken eines Seglers abgespielt haben mußte. Erst in den zwanziger Jahren wurde diese Vorschrift in ihrem zeitlichen Umfang reduziert, doch blieb es immerhin noch bei 20 Monaten Segelschiffahrtszeit. Nebenbei sorgte diese Regelung auch dafür, daß den Segelschiffsreedern stets in reichem Maße gering bezahltes oder sogar Ausbildungsgebühren entrichtendes Personal zuflöß. So blieb die Schifffahrt unter Segeln in Deutschland wesentlich länger wirtschaftlich als in anderen europäischen Ländern. Voraussetzung für die Teilnahme an der insgesamt dreijährigen Fahrnszeit als Kadett auf den »Eliteschiffen« des Norddeutschen Lloyd war eine höhere Schulbildung, vergleichbar der heutigen »Mittleren Reife«.

Die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE war nicht als Schulschiff gebaut worden, sondern 1894 als reiner Frachtsegler unter dem Namen ALBERT RICKMERS für die Rickmers Rhederei in Bremen vom Stapel gelaufen. 1900 kaufte der Norddeutsche Lloyd das Schiff an und ließ es zum frachtfahrenden Kadettenschulschiff umbauen. Als Werner Bolm 1905 an Bord der SOPHIE kam, bestand das Führungspersonal aus einem Kapitän, vier Offizieren, zwei Navigationslehrern, einem Schiffsarzt, einem Oberkoch und einem Ersten Steward. Auf den unteren Stufen der Hierarchie folgten der Bootsmann und Zimmermann, zwei Segelmacher, ein Schiffsjunge, ein Koch, ein Bäcker, ein Schlachter und Aufwäscher, ein Lampenwärter und Aufwäscher, ein Proviantlagermeister, zwei Aufwärter und ein Donkeyman.<sup>3</sup> Als Obermatrosen wurden die sechs Kadetten des Jahrgangs 1902 an Bord geführt. Aus dem Jahrgang 1903 befanden sich 17, aus dem Jahrgang 1904 18 und aus dem Jahrgang 1905 16 Kadetten auf dem Schiff. Mit insgesamt 80 Personen verließ die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE also im Juli 1905 die Weser zur Reise nach Honolulu.



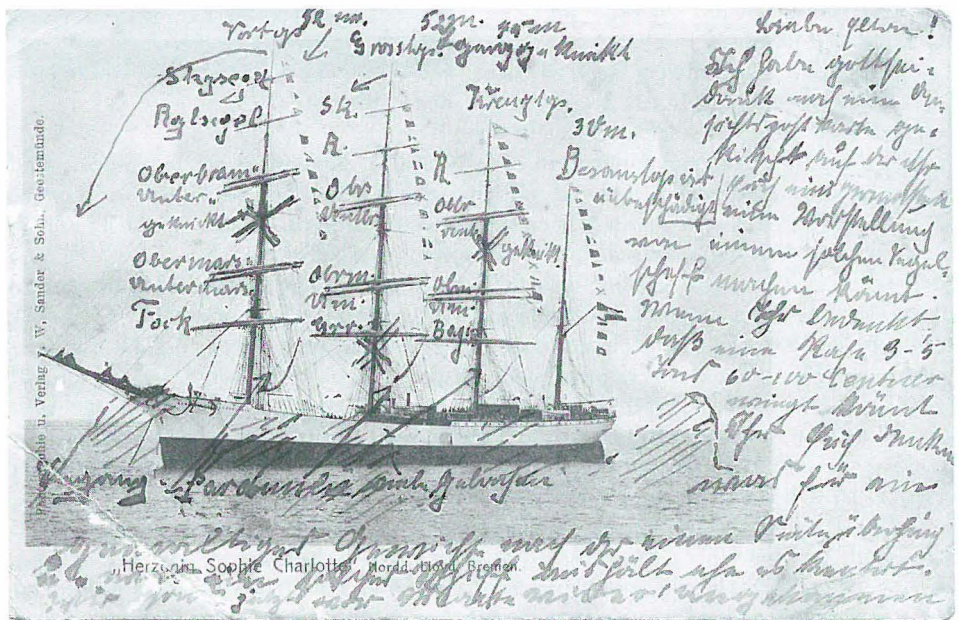
Kadett Werner Bolm.

Es sollte eine sehr schwere Reise werden. Der Winter 1905 ging für das Seegebiet bei Kap Horn als einer der sturmreichsten in die meteorologischen Aufzeichnungen ein. Am 6. und 7. September setzten Stürme und schweren Seen dem Schulschiff hier so sehr zu, daß ein großer Teil der Rahen und Stengen samt Takelage an den sehr hohen Masten der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE brach und an Deck stürzte. Nur dem umsichtigen und tapferen Verhalten von Schiffsführung und Mannschaft war es zu verdanken, daß die Bark trotz der schweren Schäden den Sturm überstand und Montevideo als Nothafen zur Reparatur anlaufen konnte. Die Ereignisse rund um diese Reise sind vielfach beschrieben worden, und auch Werner Bolm hat in Briefen an seine Eltern darüber berichtet. Nicht vor dem Februar 1906 konnte das Schulschiff seine Reise fortsetzen, nachdem ein Dampfer neue Stengen aus Bremerhaven angeliefert hatte. Am 20. Mai 1906 wurde Honolulu erreicht, die Ladung gelöscht und in Ballast die Rückreise in den Heimathafen angetreten. Am 5. Oktober, 15 Monate nach Antritt der ersten Reise, sah Werner Bolm die Weser wieder.

Knapp sechs Wochen später, am 15. November 1906, hieß es wieder Anker auf für das Schulschiff, um mit einer Ladung Superphosphat nach Neuseeland zu segeln. Einen Tag zuvor hatte das Schiff bereits vom Hafen auf die Weser verholt und Werner Bolm eine letzte Karte von Deutschland aus an seine Eltern geschrieben: *In einer halben Stunde geht es in See, bleibt alle gesund und feiert fröhliche Weihnachten u. ein fröhliches neues Jahr, ich wünsche Euch dies von Herzen.* Nach zumeist flotter Fahrt erreichte die HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE am 9. Februar 1907 Auckland, löschte die Ladung und versiegelte in Ballast



Offiziere und Kadetten an Bord der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE. (DSM-Archiv III A 107 GL)



Auf dieser Postkarte mit einer Aufnahme der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE berichtete Werner Bolm seinen Eltern von den schweren Beschädigungen des Schiffes durch den Sturm bei Kap Horn und der Fahrt zum Nothafen Montevideo.

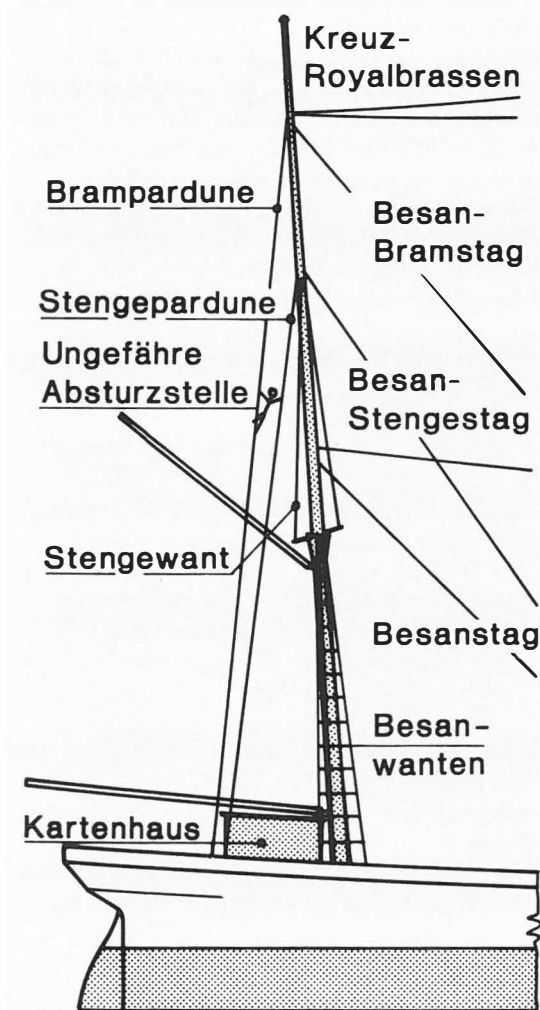
nach Sydney. Am 18. März machte das Schiff dort fest. Bis zum 20. April wurde als Rückfracht für Europa Wolle in Ballen und Weizen in Säcken geladen. Doch für Werner Bolm sollte es keine Heimreise mehr geben: Am 25. März fiel er einem tödlichen Unfall zum Opfer.

## Der Unfall

*Ich hielt mich als Kadett der Wache am Fallreep auf und hörte, dass der Obermatrose Bärlein dem Kadetten Leichtmatrosen Bolm den Befehl gab, eine Flaggenleine im Besahnstop zu scheeren. Ich beobachtete Bolm beim Hinaufklettern im Besahnmast und sah, wie derselbe vom Stenge-Want nach der Brampardune überging, an derselben hinaufkletterte bis etwa zur Höhe der Kreuzroyalbrassen-Leitblöcke, dann wieder an der Brampardune herunterkam und versuchte, sich wieder nach den Stenge-Pardunen herüber zu schwingen.*

*Bolm hatte hierbei die Brampardune mit der rechten, die Stenge-Pardune mit der linken Hand zu fassen und die Beine noch um die Brampardune geschlungen; nun wollte er sich nach der Stengepardune hinüberschwingen, konnte sich aber, als er die Beine losliess, mit den Händen nicht mehr halten und stürzte von oben auf das Deck des Kartenhauses. Ich sah Bolm auf dem Kartenhaus liegend und meldete dann sofort den Unglücksfall dem I. Offizier, der sich in seinem Zimmer befand.*

Diese Schilderung des Sturzes von Werner Bolm aus dem Besahnmast der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE, vom Kadetten Matrose W. Schmidt in Anwesenheit des Kapitäns zu Protokoll gegeben, wurde, soweit die eigenen Beobachtungen reichten, von dem Obermatrosen K. Bärlein und dem I. Offizier H. Dau bestätigt. Letzterer fügte in seiner Stellungnahme noch hinzu: Ich hielt Bolm unter allen Umständen für geeignet, die Arbeit auszuführen. Was nachzuvollziehen ist, da zum Zeitpunkt des Unfalles Werner Bolm ein sturmerprobter Segelschiffskadett im bereits zweiten Ausbildungsjahr war und das Schiff ja friedlich im Hafen von



Sydney dümpelte. Nähere Vermutungen, warum Werner Bolm aus dem Mast gestürzt war, sind weder von den Augenzeugen oder der Schiffsleitung überliefert noch von Seiten der beiden Ärzte, die kurz nach dem Unfall herbeigeeilt waren, aber nur noch den Tod des Kadetten feststellen konnten.

Unglücksfälle dieser Art sind vielfach aus der Segelschiffszeit überliefert. Auch die Schulschiffe waren wiederholt davon betroffen. Ursache konnten sowohl eigenes Verschulden wie Unachtsamkeit, Übermut oder Trunkenheit sein, aber auch äußere Einflüsse; vor allem heftige Bewegungen des Schiffes in schwerem Wetter oder das Brechen einer Leine. Die erhaltenen Berichte zum Todessturz Werner Bolms bringen nur die Fassungslosigkeit über das Geschehen zum Ausdruck.

### *Die Benachrichtigung der Familie*

Am 27. März 1907 – zwei Tage nach dem Unfall – setzte der Norddeutsche Lloyd mit folgendem Brief die Eltern vom Tode ihres Sohnes in Kenntnis:

*Wir erhielten heute aus Sydney ein Telegramm, von welchem wir Ihnen schweren Herzens Mitteilung machen müssen. Wie aus der Depesche hervorgeht, hat ihr Sohn, der Kadett Bolm, einen Absturz aus dem Besahnmast erlitten, der seinen sofortigen Tod zur Folge hatte. Wir sind durch diesen überaus betrübenden Unfall auf das schmerzlichste berührt und bitten Sie, sich zu dem schweren Verlust unserer wärmsten und aufrichtigsten Teilnahme versichert zu halten. Sobald uns nähere Nachricht, die wir allerdings wohl erst brieflich erwarten können, zugeht, werden wir Ihnen unverzüglich davon Kenntnis geben. Unser Bedauern über dieses traurige Ereignis ist um so größer, als Ihr Sohn seiner ganzen Veranlagung nach zu den besten Hoffnungen hinsichtlich seiner weiteren Entwicklung berechnete ...*

Einige Zeit später erhielten die Eltern Werner Bolms dann auch zwei Schreiben von Bord der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE aus Sydney. In dem ersten, vom 26. März 1907 datierten, wandte sich Kapitän Zander an die Hinterbliebenen:

*Es ist mir sehr traurige Pflicht, Ihnen mitteilen zu müssen, daß Ihr Sohn Werner ein Opfer seines Berufes geworden ist.*

*Gestern Nachmittag wurde ihr Sohn mit dem Einscheeren einer Flaggeleine beauftragt, einer Arbeit, die sonst auf See unter irgendwelchen Umständen gemacht wird und hier im sicheren Hafen bei fest am Quai liegenden Schiffe mußte ihn das Verhängnis ereilen; er stürzte aus dem Besahnmast aus einer beträchtlichen Höhe an Deck und war sofort tot.*

*Die weiteren Einzelheiten habe ich dem Norddeutschen Lloyd in Bremen mitgeteilt.*

*Wir betrauern in Ihrem dahingeshiedenen Sohne einen stets pflichtgetreuen, munteren und tüchtigen Seemann und Kameraden und empfinden mit Ihnen Ihren unersetzlichen, schweren Verlust ...*

Der zweite Brief aus Sydney, datiert vom 28. März 1907, ist unterzeichnet von dem Kadetten H. Bauer, der im Namen der Kameraden Ihres lieben Sohnes des II. Jahrgangs der »H.S.Ch.« an die Eltern Werner Bolms geschrieben hatte. Noch ganz unter dem Eindruck des Unglücks hieß es darin unter anderem:

*... Wir sind noch tief erschüttert von dem traurigen Ereignis und können uns nur schwer in den Gedanken finden, daß ein treuer Kamerad so plötzlich aus unseren Reihen geschieden ist.*

*Gerade wir, die wir ja tagtäglich von demselben harten Schicksal bedroht sind, können wohl am besten den herben Schmerz der Eltern verstehen und bemessen, und auch am besten mit den Eltern fühlen.*



*Wir haben unsern lieben Freund Werner mit aller Freundesliebe und mit treuester Kameradschaftlicher Gesinnung zur Ruhe gebettet und werden ihm diese auch übers Grab hinaus bewahren.*

*Keiner von uns wird verfehlen, so oft ihn später der Weg nach Sydney führt, an das uns jetzt so traurige Erinnerung knüpft, beim Grab des Freundes in liebevollem Gedenken zu weilen und ihm frische Blumen auf die letzte Ruhestätte zu legen ...*

Ein Telegramm vom 1. August 1907 belegt, daß nach der Rückkehr der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE der Obermatrose Troch den Eltern Werner Bolms einen Kondolenzbesuch abstattete. Diese werden die Anteilnahme von Kapitän und Mannschaft am Tode Ihres Sohnes sicherlich zu schätzen gewußt haben, doch geht aus weiterer in dem Nachlaß erhaltener Korrespondenz auch hervor, daß die Unmöglichkeit, das Grab Ihres Sohnes zu besuchen und zu pflegen, die Bewältigung der Trauer besonders schwer gemacht hat.

### *Rückführung der Effekten*

Unmittelbar nach dem Tode Werner Bolms war eine von Kapitän Zander unterzeichnete Liste der an Bord befindlichen Hinterlassenschaft des Verstorbenen niedergeschrieben worden. Diese Liste ist aus heutiger Sicht eine interessante Quelle für die Beantwortung der Frage, was alles ein Kadett eines Segelschiffes um die Jahrhundertwende an Ausrüstung und persönlichem Besitz mit sich führte. Sie soll daher hier ungekürzt wiedergegeben werden:



*Bestattung des Kadetten Werner Bolm in Sydney.*

<i>Effekten des am Montag, den 25. März 1907 verunglückten Kadetten Werner Bolm</i>			
<i>Baumwollene Hemden</i>	4	<i>Landgangsstiefel</i>	2
<i>Baumwollene Hosen</i>	4	<i>Segeltuchschuhe</i>	1
<i>Wollene Hemden</i>	3	<i>Blechsachtel mit Briefsachen</i>	
<i>Wollene Hosen</i>	3	<i>Cigarrenkiste mit Seife</i>	
<i>Helle baumwoll. Hemden</i>	1	<i>1 Kleiderbürste</i>	
<i>Helle baumwoll. Hosen</i>	2	<i>1 Haarbürste</i>	
<i>Leinen-Hemden</i>	5	<i>2 Kämme</i>	
<i>Blauer Troyer<sup>4</sup></i>	1	<i>1 Spiegel</i>	
<i>Lloydhemden</i>	2	<i>1 Tintenlöscher</i>	
<i>Blaue Tuchhosen</i>	3	<i>1 Cigarren-Etui</i>	
<i>Blaue Arbeitsmützen</i>	3	<i>1 Pfeife</i>	
<i>Sturmmütze</i>	1	<i>Schachtel mit Visitenkarten</i>	
<i>Blauer Shawl<sup>5</sup></i>	1	<i>1 Rasiermesser</i>	
<i>Tropenhelm</i>	1	<i>Rasiernapf mit Seife u Quast</i>	
<i>Wollene Strümpfe</i>	8 (1)	<i>Kiste mit 9 Cigarren</i>	
<i>Helle baumwoll. Strümpfe</i>	3 (1)	<i>1 Notizbuch</i>	
<i>Schwarze Strümpfe</i>	1	<i>1 Notenheft</i>	
<i>Blaue Arbeitsjumper<sup>6</sup></i>	4	<i>Otto Reuters Couplet's<sup>9</sup></i>	
<i>Blaue Arbeitshosen</i>	4	<i>4 Kladden</i>	
<i>Weisse Arbeitsjumper</i>	4	<i>2 Lineale</i>	
<i>Weisse Arbeitshosen</i>	4	<i>2 Dreiecke</i>	
<i>Weisse Arbeitsmützen</i>	4	<i>1 Gesangbuch</i>	
<i>Taschentücher bunt</i>	6	<i>Plate I. Engl. Lehrbuch<sup>10</sup></i>	
<i>Taschentücher weiss</i>	3	<i>Plate II. Engl. Lehrbuch</i>	
<i>Handtücher</i>	5	<i>Bermphol-Lesebuch<sup>11</sup></i>	
<i>Kopfkissenbezüge</i>	2	<i>Fulst und Meldau<sup>12</sup></i>	
<i>Exerzierkragen</i>	6	<i>Mühleisen<sup>13</sup></i>	
<i>Seidenes Tuch</i>	1	<i>Breusings Steuermannskunst<sup>14</sup></i>	
<i>Handschuhe bunt</i>	2	<i>Breusings Nautische Tafeln<sup>15</sup></i>	
<i>Handschuhe weiss</i>	2	<i>1 Kopfkissen</i>	
<i>Fausthandschuh</i>	1	<i>1 Seejacket</i>	
<i>Pulswärmer</i>	1	<i>2 wollene Decken</i>	
<i>Hosenträger</i>	1	<i>1 altes Uniformjacket</i>	
<i>Weisse Postenmütze (4 Bge)<sup>7</sup></i>		<i>1 alte Uniformweste</i>	
<i>Blaue Postenmütze (4 Bge)</i>	1	<i>2 Mäntel</i>	
<i>Schwarze Bindekravatten</i>	3	<i>3 Paar Seestiefel</i>	
<i>Mützenbänder</i>	1	<i>1 Pelerine<sup>16</sup></i>	
<i>Uniformskravatten</i>	1	<i>1 Ölhose<sup>17</sup></i>	
<i>Manschetten</i>	5 (1)	<i>1 Mandoline</i>	
<i>Kragen</i>	17	<i>An Wertsachen wurden gefunden:</i>	
<i>Weisse Uniformsmütze u. 3 Bge</i>		<i>1 silberne Cylinder-Remontoir-Uhr<sup>18</sup> mit</i>	
<i>Blaue Uniformsmütze u. 3 Bge</i>	1	<i>Goldrand</i>	
<i>Weisse Uniformshosen</i>	2	<i>1 Nickelkette mit Perlmuteinlage</i>	
<i>Uniformsjacket</i>	1	<i>1 rotes Portmonaie aus russischem Juchtenle-</i>	
<i>Uniformshose</i>	1	<i>der<sup>19</sup> und mit Monogramm »W«, enthaltend:</i>	
<i>Uniformsweste</i>	1	<i>27 sh 7 d (engl.) 40 Pf (deutsch) und 3 Cente-</i>	
<i>Vorhemden</i>	5	<i>simo (Uruguay), was dem deutschen</i>	
<i>Serviteurs<sup>8</sup></i>	4	<i>Konsulat in Sydney übergeben wurde.</i>	

Am 18. Juni 1907 leitete die Gepäckabteilung des Norddeutschen Lloyd die inzwischen mit dem Dampfer YORK aus Sydney eingetroffenen *Photographien & Kranzschleifen* vom Grabe Werner Bolms an die Eltern weiter. Erst am 3. März 1908, also fast ein Jahr nach dem tödlichen Unfall, teilte der Norddeutsche Lloyd den Eltern auf Nachfrage mit, daß man *in Anbetracht des Sie betroffenen schweren Verlustes gern bereit* sei, die Hälfte der von den Eltern entrichteten Ausbildungsgebühr in Höhe von 1000 Mark, also 500 Mark, zu erstatten. Darin enthalten sei auch bereits ein verbliebener Restbetrag des für den Sohn eingezahlten Taschengeldes.

Schließlich ist noch ein Schreiben des Lloyd erhalten, in dem *anliegend eine Photographie der Grabverzierung, wie wir dieselbe für das Grab Ihres Sohnes in Auftrag gegeben haben* zugeschiedt und die Überlassung eines Fotos des Grabes selbst angekündigt wurde.

Damit dürfte die Akte zur Seefahrtszeit und zum frühen Tod des Kadetten Werner Bolm bei der Reederei geschlossen worden sein. Wie lange noch der Verlust des Sohnes und Bruders seine Eltern und Geschwister schmerzte, können wir nur ahnen.

#### Anmerkungen:

- 1 Aus der zweiten Strophe eines unter der Überschrift *Grüsse aus der Heimat* veröffentlichten Gedichtes in der Bordzeitung *Weihnachten auf See – An Bord der »Herzogin Sophie Charlotte«* 1905.
- 2 Zur Geschichte der Segelschulschiffe des Norddeutschen Lloyd und der Hapag siehe: Heinz Burmester: *Segelschulschiffe rund Kap Horn. Die abenteuerlichen Lebenswege der Viermastbarken »Herzogin Cecilie«, »Herzogin Sophie Charlotte« und »L'Avenir«/ »Admiral Karpfanger«.* Oldenburg und Hamburg 1976.
- 3 Der Donkeyman war auf den moderneren Segelschiffen der verantwortliche Heizer für den Kessel (Donkey) zur Versorgung der Dampfwinden.
- 4 Ursprünglich: Unterhemd, hier wohl: Pullover.
- 5 Englische Schreibweise für: Schal.
- 6 Latzhose.
- 7 Das Kürzel »Bge.« steht für die (Stoff-) Bezüge, die separat gewaschen werden konnten und über die Mütze gezogen wurden.
- 8 Vorhemdchen, Chemisette.
- 9 Liederbuch.
- 10 Lehrbuch für die englische Sprache.
- 11 Otto Fulst (Hrsg.): *Bermphols englisches Lesebuch nebst Formenlehre und Wörterbuch für Navigationsschulen.* (Diverse Ausgaben)
- 12 O. Fulst und H. Meldau: *Nautische Aufgaben.* (Diverse Ausgaben)
- 13 Albrecht Mühleisen: *Handbuch der Seemannschaft.* Bremen 1893.
- 14 Arthur Breusing: *Steuermannskunst.* (Diverse Ausgaben)
- 15 Arthur Breusing: *Nautische Tafeln.* (Diverse Ausgaben)
- 16 Ärmelloser Regenmantel.
- 17 Wasserdichte Hose aus mit Ölfirnis oder Harzlösungen getränktem Baumwoll- oder Leinengewebe.
- 18 Taschenuhr mit Knopfauzug.
- 19 Wasserdichtes, feines russisches Leder.

## **The Accidental Death of Cadet Werner Bolm in Sydney in the Year 1907**

### **Summary**

In the archives of the German Maritime Museum, filed under Classification Number III 1 X 12 m, is a bundle of personal papers throwing light on the events connected with the accidental death in 1907 of the school ship cadet Werner Bolm. Two years earlier Bolm had been hired as an apprentice on board the four-masted bark HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE of the Norddeutscher Lloyd.

His first voyage took him to Honolulu and lasted from July, 1905 until October, 1906: Serious sea damage off Cape Horn had forced the ship to dock for an extended time in Montevideo. In mid-November, 1906 he set off on his second training voyage, this time to Australia. On March 25, 1907, in the port of Sydney, Cadet Bolm fell from the mizzenmast and was fatally injured. His superiors and comrades carried him to the grave in Sydney. Among the surviving papers are letters sent to Bolm's parents by the shipowner, the captain and the crew as well as a "list of effects", i.e. of Bolm's personal belongings. This enumeration provides a complete survey of the equipment of a school ship cadet around the turn of the century. The file closes with a letter from the shipowner notifying Bolm's parents that half of the fees paid for the second year of apprenticeship would be refunded.