

► ANDREAS GONDESEN

Die letzten Weizensegler 1921-1949

In den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen fand das letzte Kapitel der Fracht fahrenden Segelschiffe seinen Höhepunkt. Die Zahl der in diesem Zeitraum eingesetzten Segler wird sehr oft unterschätzt: Allein in der Weizenfahrt von Australien waren zwischen den beiden Weltkriegen noch 115 Großsegler beschäftigt, die zusammen über 330 Weltreisen unternahmen. Dabei sind die anderen Segelschiffsrouten, die es in den 1920er und 1930er Jahren noch gab, überhaupt nicht erfasst, wie z.B. die Salpeterfahrt von Chile nach Europa, die zweimal rund Kap Hoorn führte, oder der amerikanische Dreieckshandel mit Holz vom Puget Sound der kanadischen Westküste nach Australien, von dort mit Kohle an die Westküste Südamerikas und zurück zur nordamerikanischen Westküste mit Salpeter oder Guano. Auch die Fahrten der Alaska-Packers, die noch in den 1920er Jahren den Fisch aus Alaska nach San Francisco brachten, oder die so genannten Le Havre-Barken, die von der französischen Atlantik- bzw. Kanalküste in die Karibik segelten, und die Holztransporte in Nord- und Ostsee, die von finnischen oder schwedischen Häfen im Bottnischen Meerbusen an die Küsten des europäischen Kontinents führten, sind nicht in Zahlen erfasst, nicht zu vergessen die große Anzahl der Segelschiffe, die noch in der Küstenschifffahrt eingesetzt waren. Aber die Weizenfahrt von Australien war bei weitem die bedeutendste Segelroute. Sie hatte am längsten Bestand, und über diese Reisen wurde in der Öffentlichkeit sehr viel berichtet.

Massengut für Segelschiffe

Wir haben uns an ein unüberschaubares Angebot an Waren, vor allem an Nahrungsmitteln aus aller Welt, gewöhnt und damit an eine Verbesserung und Veränderung des Transportwesens. Die technischen Neuerungen auf diesem Gebiet haben wesentlich das Ende der Segelschifffahrt eingeläutet, denn die Segelschiffe konnten mit ihnen nicht Schritt halten. Die Möglichkeiten der Kühlung und des Einfrierens sowie andere technischer Maßnahmen machten es möglich, Nahrungsmittel auf See in frischem Zustand zu transportieren. Das Kühlaggregat, das mit Energie aus den Maschinen versorgt werden musste, war zu keiner Zeit an Bord eines der letzten kommerziell eingesetzten Windjammer verwendbar. Die Probleme mit der Kühlanlage konnten auch auf den Segelschiffen der 1930er Jahre, z.B. auf der Viermastbark ADMIRAL KARPFANGER nicht gelöst werden.¹ So blieben für die letzten Tiefwassersegler schon vor dem Ersten Weltkrieg nur noch Massengüter übrig, die ohne besondere Behandlung transportiert werden konnten.

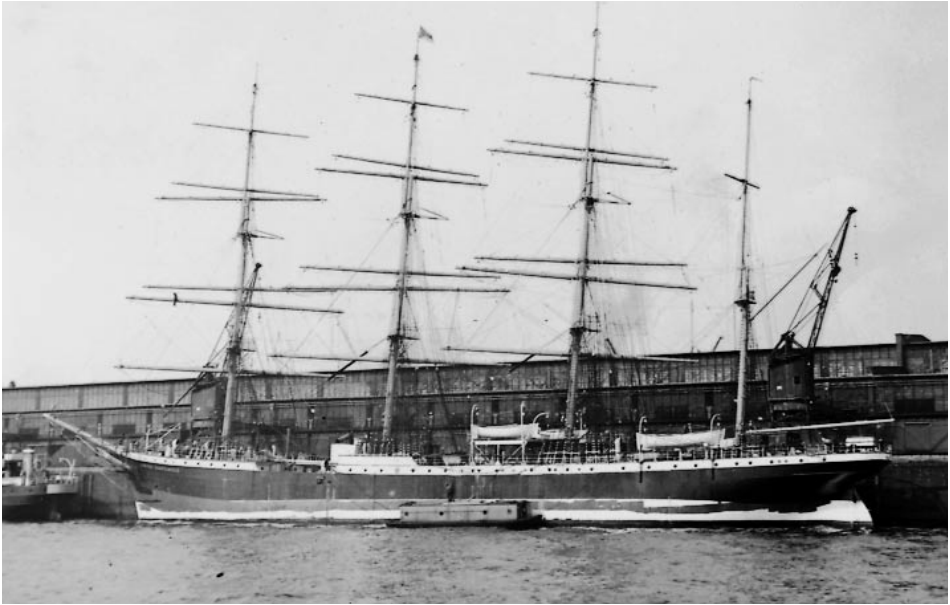


Abb. 1 Die Viermastbark ADMIRAL KARPFANGER. (Foto: Archiv DSM)

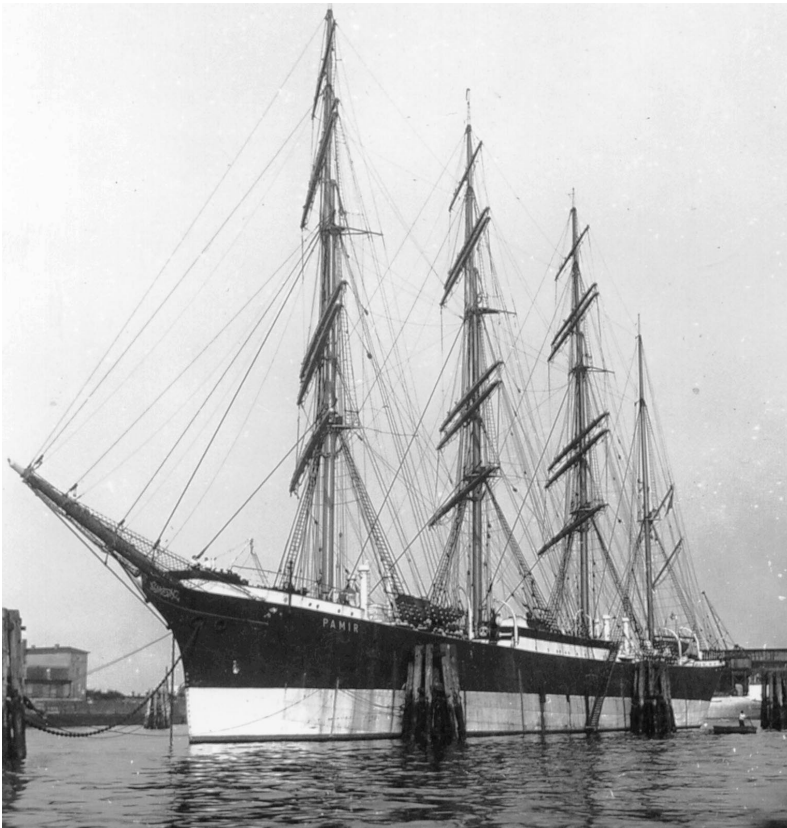


Abb. 2 Die Viermastbark PAMIR in Hamburg an den Pfählen. Aufnahme aus den 1950er Jahren. (Foto: Sammlung Gondesen)

Für die Windjammer waren dies Jute, Petroleum, Holz, Kohle, Wolle, Häute, Baumwolle, Erz, Maschinen, Guano und vor allem Salpeter. Aber auch diese Ladungen wurden mehr und mehr von Dampfern übernommen.

Den letzten Windjammern blieb in den 1920er und 1930er Jahren nur noch der Transport von südaustralischem Getreide. Es kostete einen Dampfer zu viel Zeit und Geld, die abgelegenen südaustralischen Häfen mit ihren veralteten Ladeeinrichtungen anzufahren. Überdies schmälerte die Ballastfahrt auf dem Hinweg zusätzlich den Gewinn. Wegen des fehlenden Importhandels mit den australischen Ladeplätzen war es für Windjammer rentabler als für Dampfer, in diesen Häfen zu laden. Auch durch Spekulationen, Kauf und Weiterverkauf der Weizenladungen vergrößerte sich manchmal der Gewinn während einer langen Segelschiffsreise. Außerdem fielen, solange der Großsegler unterwegs war, im Gegensatz zum Dampfer oder Motorschiff kaum große Lagerkosten an. Zwar wurden für Seglerladungen höhere Versicherungssummen gefordert, aber diese konnten durch die niedrigeren Betriebskosten ausgeglichen werden. Wind war immer noch billiger als Kohle für die Maschinen. Ladungen, deren Transport nicht zeitgebunden war und die an Bord keine besondere Behandlung nötig hatten und sich auch noch kostengünstig und leicht stauen ließen, waren für die Windjammer ideal. Diese Kombination traf jedoch nur auf wenige Rohstoffe zu, zum Beispiel auf Holz aus dem Ostseeraum, Salpeter aus Südamerika und Getreide aus Südaustralien.

Nach dem Ersten Weltkrieg war es den Windjammern kaum noch möglich, auf Trampfahrt zu gehen und die größeren Häfen der Welt – in der Hoffnung auf zufällige Ladungen – anzulaufen. Die Trampfahrten hatten schon seit langer Zeit die Dampfer übernommen. So mussten die letzten Windjammer im Voraus eine Order zur Übernahme einer Ladung haben. Im Übrigen blieb ihnen nur, in Ballast zu den abgelegenen Häfen im Süden zu segeln, deren regionaler Exporthandel noch nicht von Dampfern übernommen worden war.

Zu den Massengütern, die sie dort luden, gehörte auch Guano, eine der unangenehmsten Ladungen überhaupt. Die Übernahme des Guanos war bei Seeleuten ebenso unbeliebt wie der Transport. Guano ist ein Vogelekrement und wurde wie ein Mineral abgebaut. Er wurde von entlegenen Orten wie der Insel Lobos vor der peruanischen Küste oder den Seychellen im Indischen Ozean geholt. Es ist einleuchtend, dass für diese abgelegenen Orte keine Ladung für die Hinfahrt zu bekommen war. Gelegentlich konnte eine Ladung Holz aus Schweden oder Finnland nach Südafrika gebracht werden, um dann Guano von den Seychellen weiter nach Neuseeland zu transportieren. Die Übernahme von Guanoladungen konnte sehr langwierig und manchmal auch gefährlich sein, wie das Beispiel der Viermastbark OLIVEBANK 1928 zeigt:²

Die OLIVEBANK ankerte bei einer Wassertiefe von 12 Faden mit einer Kettenlänge von 65 Faden (1 Faden = 0,547 m). Danach wurden bis auf die Untermarssegel alle Segel abgeschlagen, denn die vom Guano aufsteigende Dämpfe und Stäube galten als Segel zerstörend. Während des Tages wurde mit allen Besatzungsmitgliedern begonnen, den Ballast zu löschen. Nur die Ankerwache blieb während der Nacht an Deck, um die Position des Schiffes kontinuierlich zu überprüfen. Aber als am nächsten Morgen die Schiffsführung an Deck kam, war die Insel nur noch am Horizont zu sehen. Der Ankerwache muss es wohl an der nötigen Aufmerksamkeit während der Nacht gefehlt haben. Der Anker hing senkrecht in der Klüse; man hatte vermutlich direkt an der Klippe geankert, und der Anker hatte nicht gehalten. Das Lösen des Ankers hatte niemand an Bord bemerkt. So lag die OLIVEBANK mit wenig Ballast und abgeschlagenen Segeln bei Flaute treibend im Indischen Ozean. Erst nach zwei Wochen gelang es der OLIVEBANK, wieder den Ankerplatz zu erreichen, um weiter beladen zu werden.

Der Guano wurde mit kleinen Seglern zum Großsegler gebracht, der auf Reede ankerte. Bei schlechtem Wetter musste die Beladung des Schiffes oft unterbrochen werden. So wurden z.B. auf Lobos die Säcke mit Guano mit dem bordeigenen Ladegeschrir an Bord genommen. Manchmal war es sogar üblich, dass der Guano vorher von der Besatzung selbst abgebaut werden

musste. Die Abkürzungswege, die ein Dampfer nehmen konnte, standen dem Windjammer nicht zur Verfügung, denn die niedrigen Frachtraten schlossen die Benutzung der Kanäle aus. Von den Guanohäfen auf den Seychellen kommend, konnten Windjammer den relativ nahen Suezkanal nicht nutzen und mussten Südafrika umrunden, um nach Europa zu segeln. Aber meistens war die Guanoladung für Neuseeland bestimmt, und von dort ging es dann weiter nach Südastralien, um Weizen zu laden.

In der Weizenfahrt von Australien traten nach dem Ersten Weltkrieg entscheidende Veränderungen ein. Segelten 1921 noch 68 Segelschiffe mit Weizen von Australien nach Europa, so waren es 1922 nur noch sieben.³ Ebenso sah es in der Salpeterfahrt nach Chile aus. Hier übernahmen die Dampfer bald den gesamten Transport des Salpeters, denn Dampfer hatten den Vorteil des kürzeren Weges durch den Panamakanal. Auch wirkte sich für die Windjammer negativ aus, dass Salpeter bald nur noch als Schüttgut verladen wurde, die Windjammer aber auf den Transport in Säcken angewiesen waren. Hinzu kam noch, dass die Düngemittelproduktion durch die Gewinnung von Stickstoff aus der Luft von der Salpeterimportation unabhängig wurde. So reduzierte sich der Bedarf an Salpeter kontinuierlich.

Unter Segeln zum Spencer Gulf

Der Spencer Gulf liegt an der Südküste Australiens in einer 1600 Seemeilen langen Bucht. Ihren Namen erhielt sie im Jahre 1802 von Kapitän Matthew Flinders von der HMS INVESTIGATOR, der den Spencer Gulf kartographierte. Dieses Seegebiet ist wegen plötzlich aufkommender Stürme berüchtigt, und die Namen an der Küste zeugen von den Problemen, die man bei seiner Erkundung hatte: Trockenes Kap, Kap der Katastrophen, Falsche Bucht, Bucht der Sorge, um nur einige zu nennen. Der Spencer Gulf ist 180 Seemeilen lang und erstreckt sich in nordöstlicher Richtung. Nur der südliche Teil war für die Großsegler sicher befahrbar, während in den Norden, z.B. nach Port Augusta, nur Fahrzeuge mit geringem Tiefgang einliefen.

Um Weihnachten eines jeden Jahres ist auf der Südhalbkugel Erntezeit. Zu diesem Zeitpunkt erreichten die letzten Fracht fahrenden Windjammer den Spencer Gulf. Die kleinen Häfen dort boten, wie schon erwähnt, kaum Möglichkeiten, Ladung zu erhalten. So hatten die Segelschiffe bei der Ankunft nur ihren Ballast zu löschen. Einige Segler besaßen zwar Tanks, in denen sie Wasserballast aufnehmen konnten, dennoch musste fast immer noch zusätzlich fester Ballast mitgeführt werden. Schon bei der Einfahrt in den Spencer Gulf wurde ein Teil des Ballastes, soweit man es verantworten konnte, von der Besatzung über Bord geschaufelt. Ein Rest musste aus Stabilitätsgründen an Bord zurückbehalten werden, bis das Schiff seinen endgültigen Ankerplatz erreicht hatte. Dort wurden zuerst ca. 500-1000 Tonnen Getreide geladen, um dann zu den Ballastgründen zu verholen und den verbleibenden Rest des Ballastes über Bord zu schaufeln. Danach ging es zurück an die Pier oder auf Reede, um das Laden fortzusetzen.

Manchmal wurde auf der langen Ausreise sogar eine Ladung Holz aus der Ostsee in das ostafrikanische Lourenço Marques (Maputo) oder Beira transportiert. Von dort ging es in Ballast weiter zum Spencer Gulf. Aber auch diese Holzladungen wurden durch die Dampferkonkurrenz immer seltener.

Laden am Spencer Gulf

An der Küste des Spencer Gulfs gab es nur wenige Siedlungen oder Dörfer, deren Seeseite für den Umschlag von Weizen eingerichtet war. Diese Orte besaßen meist lange hölzerne Ladepiers, und während der Ernte stapelten sich dort Berge von Säcken mit Weizen. Auf einigen dieser



Abb. 3 Der Spencer Gulf im Süden Australiens.

schmalen Piers befanden sich Gleise, um das Getreide mit Loren zu den Schiffen zu bringen. Wegen des großen Tidenubs vor der Küste hatten die Piers eine Länge von mehr als einem Kilometer. Nur an ihrem Ende hatte man genügend Wassertiefe, um gefahrlos zu laden. So konnten maximal zwei Großsegler gleichzeitig beladen werden, die anderen mussten auf Reede warten, bis wieder ein Platz zum Laden frei wurde. In den Ladehäfen Port Germein, Port Pirie, Port Lincoln, Port Augusta und Wallaroo konnten die Windjammer an einer solchen Ladepier festmachen, um den Weizen zu übernehmen. In den Häfen Port Broughton und Port Victoria hingegen konnten die Schiffe nur auf Reede ankern. Die Großsegler lagen dort weit vor der Küste, und das Getreide wurde mit Schonern und Küstenseglern, die teilweise nur 100 Tonnen Weizen laden konnten, zu den Schiffen transportiert. Diese kleinen Schoner und Küstensegler wurden von Farmarbeitern beladen, die das Getreide mittels Pferdewagen oder Eisenbahn von den großen Farmen aus dem Hinterland zu den Häfen brachten. Mit bordeigenem Ladegechirr wurden dann die Getreidesäcke von den kleinen Schiffen in die Laderäume der Großsegler verladen. Zu diesem Zweck hatte jeder Segler dampf- oder motorbetriebene Ladewinden an Bord.

Alle Segler in der Weizenfahrt nach Australien segelten mit dem Ziel Port Lincoln oder Port Victoria »for orders«. Dort erst erfuhren sie, an welchem Ort sie eine Weizenladung übernehmen konnten. Dort wurden auch alle nötigen Formalitäten der Zoll- und Gesundheitsbehörde erledigt, ehe es weiter zu den Ladehäfen ging. Im Jahre 1934 ankerten in Port Victoria einmal innerhalb von 24 Stunden zehn Großsegler. Das war sogar für den Spencer Gulf, in dem in den

1920er und 1930er Jahren die Windjammer jedes Jahr zu Silvester zum Hafengeburtstag gehörten, ein besonderes Ereignis.⁴

Vom Spencer Gulf »homeward bound« auf verschiedenen Routen

Vom Spencer Gulf aus hatten die Windjammer für die Heimreise nur die Wahl zwischen zwei Routen, die beide über ca. 15 000 Seemeilen nach Europa führten. Die Wetterbedingungen bestimmten meistens die Wahl der Route für die Heimreise. Man konnte ostwärts zwischen Tasmanien und Victoria hindurch segeln, oder auch südlich um Tasmanien herum, um von Neuseeland aus die klassische Segelschiffsrouten durch die Brüllenden Vierziger und Heulenden Fünfziger um Kap Hoorn zu nehmen. Als Alternative bot sich der Weg westwärts zum Kap Leeuwin. Von dort ging es quer über den Indischen Ozean und in der Höhe des Südlichen Wendekreises um das Kap der Guten Hoffnung in den Südatlantik. Dieser Kurs um Südafrika herum war ca. 1200 Seemeilen kürzer als der um Kap Hoorn, aber zeitraubender durch ungünstigere Winde, die während des südlichen Sommers im Indischen Ozean anzutreffen waren. Im Atlantik trafen sich die beiden Routen im Bereich der Schwachwindzonen des Äquators wieder.

Andere Segelschiffsrouten in der Getreidefahrt, wie z.B. von der Westküste Nordamerikas nach Europa, waren längst von Dampfern übernommen worden. Der Transport von argentinischem Getreide hatte für die Segelschiffahrt ebenfalls nur noch eine geringe Bedeutung. Die argentinischen Häfen besaßen bereits Anlagen, die das Getreide nur noch als Schüttgut verladen konnten, und das war für die Segler aus Sicherheitsgründen nicht akzeptabel.

Die Rückreise nach Europa

Da das Getreide keine saisonabhängige Fracht war, bestand für die Märkte kein Zeitdruck. Nachdem die Schiffe Australien verlassen hatten, wurden die Ladungen an der Börse angeboten und weiter verkauft, lange bevor der Segler den Orderhafen erreicht hatte, um dort zu erfahren, wo die Ladung gelöscht werden sollte. Eine lange Reise eines Windjammers konnte einem Spekulanten durchaus willkommen sein, indem er den Segler zum Instrument eines aussichtsreichen Glücksspiels machte. Der Erfolg solcher Spekulationen hing von den sich ständig ändernden Marktpreisen des Getreides ab. Die beste Spekulationsmöglichkeit bot sich, wenn die Beladung bei niedrigen Preisen vereinbart worden war. So waren die Chancen sehr gut, dass die Ladung während der Reisedauer an Wert gewann. Lud der Windjammer jedoch bei einem hohen Preis, war bei seiner Ankunft mit Verlusten zu rechnen.

Auf längeren Routen unterschied sich die Fahrtdauer von Seglern und Dampfern in den stürmischen Breiten mit starken Westwinden oft weniger als man annimmt. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8 Knoten erreichte im Herbst 1936 ein britischer Dampfer mit 5000 BRT und 652 PS von Port Lincoln mit Getreide die Insel Wight nach 53 Tagen. Mit 83 Tagen machte die Viermastbark PARMA 1933 unter Kapitän de Cloux die schnellste Heimfahrt, die ein Rahsegler in den 1920er und 1930er Jahren von Australien aus je absolviert hatte. Die PARMA segelte 14 555 Seemeilen, ca. 3500 Seemeilen mehr als der Dampfer, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7,5 Knoten.⁵

In der Weizenfahrt von Australien konnten sich die Segler nur alle zwölf Monate eine Weizenladung sichern, so dass das Beladen des Schiffes mit zeitaufwendigen Methoden im Spencer Gulf nebensächlich war. Heuer und Verpflegung der Besatzungen während des Ladens waren die hauptsächlichen Kosten, hinzu kamen die Hafengebühren, wobei die Segler wie Dampfer behandelt wurden.



Abb. 4 Die Viermastbark PARMA, in einen englischen Hafen einlaufend. (Foto: Sammlung Dr. Jürgen Meyer)

Im Januar oder Februar segelten die Schiffe aus dem Spencer Gulf. Wenn sie Europa zwischen April und Juni erreichten, trafen sie auf einen günstigen Markt. Die Ernte des vergangenen Jahres ging zur Neige, und der australische Weizen war sehr willkommen, um den Bedarf bis zur nächsten Ernte zu decken. Nach dem Löschen der Ladung segelten sie in Ballast in ihre Heimathäfen und wurden während der Sommermonate überholt. Erst im Spätherbst ging es dann wieder auf eine neue Reise nach Australien. Es kam vor, dass die Segler Europa erst sehr spät erreichten und eine Rückkehr in die Heimathäfen nicht mehr möglich war. Dann wurde die nächste Ausreise vom Löschhafen aus angetreten.

Für Dampfer hingegen war die Ladezeit ein großer wirtschaftlicher Faktor: die Unterhaltungskosten, Heuern, Hafengebühren und Brennstoff machten Laden und Löschen zu einer teuren Angelegenheit für die Reedereien. Zum Be- und Entladen der Dampfer wurden gerne landseitige fahrbare Kräne, Förderbänder und Saugheber genutzt, die gleichzeitig an mehreren Luken arbeiteten und den Ablauf erheblich beschleunigten, denn da für Dampfer die nächsten Ladungen bereits von den Reedereien terminlich festgelegt wurden, konnte schon eine kleine zeitliche Verzögerung zur Stornierung der vereinbarten Charterverträge führen.

Der Chartervertrag

Für den Seetransport von Getreide gab es eine vertragliche Grundlage⁶, einen Rahmenvertrag, die »Grain Charter Party Sail«. In diesem Vertrag wurden die Bedingungen zwischen dem Ladungseigner und dem Reeder des Segelschiffes für eine Frachtreise festgelegt. Der Rahmenvertrag wurde 1935 vom Verband australischer Getreidespediteure noch einmal verbessert. Darin verpflichteten sich die Ladungseigner, dem Segler spätestens 24 Stunden nach Ankunft in Australien Ladeanweisungen zu erteilen. Außerdem wurden im Vertrag verschiedene Orte erwähnt, wo der Windjammer laden konnte, später wurden darin auch untaugliche Häfen ausdrücklich ausgeschlossen. Zu diesen Häfen gehörten Smoky Bay, Streaky Bay, Turnby Bay und

Port Thevenard. In Turnby Bay gab es beispielsweise am Ende der Lademole eine Wassertiefe von nur 18 Fuß. So durfte die Viermastbark VIKING dort 1936 nur 1500 Tonnen Getreide laden und hatte dann weiter nach Wallaroo zu segeln, um dort die restliche Ladung zu übernehmen. Ein Segelschiff hatte nach diesem Vertrag an den Lade-, Anker- oder sonstigen Bestimmungsplatz heranzusegeln, soweit dies gefahrlos möglich war, um die Weizenladung aufzunehmen. Das Ladegewicht des Getreides, das im Vertrag angegeben war, galt nur annähernd, denn es wurde dem Kapitän erlaubt, sein Schiff möglichst vorteilhaft auszutrimmen. So war eine Differenz von zehn Prozent als Ober- und Untergrenze zulässig.

Vom Ladehafen aus hatte der Großsegler sich unverzüglich nach Queenstown, Falmouth oder Plymouth zu begeben, um dort Anweisung für den Löschhafen in irgendeinem Hafen in Europa einzuholen. Diese Häfen lagen meist in Großbritannien oder Irland und nur ganz selten auf dem Kontinent zwischen Bordeaux und Hamburg. Im Löschhafen musste das Schiff ungefährdet liegen können und stets flott sein, während die Ladung gelöscht wurde. Der neue Ladungseigentümer konnte verlangen, dass die in Säcken transportierte Ladung in den Laderäumen aufgeschnitten wurde, um das Getreide mittels eines Saughebers löschen zu können. Durch das Aufschneiden einiger der Jutesäcke in Australien ergaben sich manchmal zusätzliche Probleme, denn schon während des Ladens wurde eine Anzahl von Säcken, ca. 1% der Ladung, geöffnet, um Lücken in den Laderäumen zwischen den Säcken aufzufüllen. So wurde erreicht, dass die Weizenladung zu einer möglichst festen und nicht verrutschenden Masse gestaut wurde. Je mehr loses Getreide auf diese Weise verwendet wurde, desto leichter war die Arbeit für die Schauerleute, den Laderaum des Schiffes voll zu nutzen. Die Kehrseite war aber, dass der Reeder für jeden unnötigen Schaden an den Säcken haftete. So hatte der Erste Offizier dafür zu sorgen, dass nur so viele Säcke wie unbedingt nötig aufgeschlitzt wurden, denn die Frachtrate wurde nur für das gelieferte Nettogewicht, ohne Säcke also, gezahlt. Für eine Viermastbark mit ca. 50 000 Säcken an Bord, bei einem Bruttogewicht von ca. 5000 Tonnen, bedeuteten das für die Reederei etwa 50 Tonnen Weizen, die kostenfrei zu transportieren waren.

Man kalkulierte eine Liegezeit von 20 bis 25 Arbeitstagen. Für Verzögerungen in den Löschhäfen Englands oder Irlands waren sieben Tage vorgesehen. So blieben 18 Arbeitstage mit je 24 Arbeitsstunden für das Beladen des Schiffes. Bei einem Arbeitstag von acht Stunden konnte sich die Beladung des Schiffes elf Wochen hinziehen. Bei fünf Arbeitstagen pro Woche konnte die Beladung zwischen 50 und 60 Tagen dauern. In einem solchen Fall durften die Besitzer der Fracht das Schiff nicht länger als sieben Tage in seinem britischen Löschhafen aufhalten. Für den Fall, dass diese Zeit überschritten wurde, war ein Überliegegeld von 25 bis 30 Pfund pro Tag, je nach Tonnage des Schiffes, zu zahlen, das jedoch auf zehn Extratage begrenzt war. Der Reeder wurde mit fünf zusätzlichen Liegetagen belastet, falls er oder sein Broker vergessen hatten, den Ladungsbesitzer über das Abfahrtsdatum des Schiffes in Australien zu unterrichten. Es war aber üblich, dass diese Klausel von den Vertragsparteien gestrichen wurde. Es durfte keine andere Fracht ohne die Zustimmung des Frachteeigentümers befördert werden, und diesem war es erlaubt, die gesamte Ladung oder einen Teil davon weiter zu verchartern. Zusätzlich konnten die Ladungseigentümer verlangen, dass Zertifikate über den Zustand des Schiffes vorgelegt wurden. Ein Recht auf Rücktritt von der Charterung war nur für den Fall eingeplant, dass das Schiff seinen Beladungstermin in einem nicht seetüchtigen Zustand oder gar nicht erreichte. Alle Geldbeträge waren in englischen Pfund zu zahlen.

Die Frachtraten

Die Frachtgebühren unterlagen auch damals schon erheblichen Schwankungen. So hatte z.B. eine Missernte in den USA beträchtliche Auswirkungen auf den Marktpreis. Wenn zum Beispiel

Ernteschäden in Russland erwartet wurden und gleichzeitig die kanadischen Ernteerträge gering waren, wurde der australische Weizen für die Reeder besonders interessant. Stieg oder fiel die Frachtrate um einen Schilling pro Tonne, bedeutete das für einen Windjammer mit ca. 4000 Tonnen Tragfähigkeit ungefähr einen Unterschied von 200 Pfund an Bruttoeinnahmen. Für den finnischen Reeder Gustaf Erikson verringerten sich im Jahre 1936 z.B. die gesamten Frachterträge durch eine Änderung des Transportpreises von einem Schilling je Tonne um einen Betrag von 2500 bis 3000 Pfund. Ein kleinerer Segler, der einige tausend Tonnen weniger geladen hatte, aber fast ebenso hohe Kosten verursachte wie ein großer Viermaster, konnte bei einer Frachtrate von nur noch 25 Schilling pro Tonne nicht mehr rentabel gesegelt werden. Negativ wirkte sich zusätzlich aus, dass das englische Pfund aus der Goldbindung genommen und Anfang der 1930er Jahre schließlich auch noch abgewertet wurde.

Danach wurde in Finnland, das sich bis zu diesem Zeitpunkt an der englischen Währung orientierte, die Mark an die schwedische Krone gebunden, um sie so wieder zu stabilisieren. Die weitere Entwertung gegenüber dem britischen und dem australischen Pfund von ca. 16% war aber nötig, denn die Zahlung aller Gelder erfolgte in Pfund Sterling, während Alle an Bord in Finnmark bezahlt wurden, woraus allein sich bereits eine erhebliche Bedeutung für die Reederei Gustaf Erikson ergab.

Der Einbruch des Marktes im Jahre 1930 infolge schlechter Ernten weltweit führte zu einer Frachtrate von nur 16 Schilling 6 Pence, die für die schwedische Viermastbark C.B. PEDERSON in Melbourne akzeptiert werden musste. Auch die Viermastbark HERZOGIN CECILIE konnte nur eine Frachtrate von 22 Schilling 6 Pence vom Spencer Gulf erreichen. Weiter bot man z.B. der Bark PENANG eine ähnlich niedrige Frachtrate wie der C.B. PEDERSON an. Da die Reise der PENANG bei dieser geringen Frachtrate Verluste von mehreren Schillingen je Tonne gebracht hätte, verzichtete man auf die Charter und segelte wieder in Ballast von Australien zurück nach Europa. Die Viermastbark BEATRICE nahm in diesem Jahr ebenfalls keine Weizenladung über, sondern bekam Wolle aus Melbourne. Es war die letzte Ladung Wolle, die auf einem Segler nach Europa transportiert wurde.⁷

Zu dieser Zeit war mit den niedrigsten Frachtraten überhaupt die Talsohle erreicht, und schon 1931 stiegen sie wieder erheblich an. So erhielten viele Schiffe Frachtraten von 30 Schilling und mehr. 1932 war sogar ein Spitzenjahr. Die ARCHIBALD RUSSELL beförderte 3800 Tonnen Getreide für 33 Schilling 9 Pence pro Tonne, die HERZOGIN CECILIE 4250 Tonnen für 32 Schilling 6 Pence je Tonne. Im Jahre 1933 fielen die Frachtraten wieder auf 27 Schilling 6 Pence, und im folgenden Jahr kam es zu einem erneuten Rückgang von einem Schilling pro Tonne Weizen. 1934 fielen die Raten auf Werte zwischen 24 Schilling 9 Pence und 25 Schilling 6 Pence. Die Viermastbarken PAMIR und PONAPE sowie die Viermastbarkentine MOZART, die den Spencer Gulf erst sehr spät erreichten, mussten einen noch stärkeren Preisverfall hinnehmen. Sie bekamen nur noch 19 Schilling 6 Pence pro Tonne Getreide, und nur 19 Schilling hatte auch die PARMA zu akzeptieren. 1935 fiel die Frachtrate noch einmal um einen weiteren Schilling.

In dieser Situation hatte der Beschluss der argentinischen Getreidebehörde, im Dezember 1935 den Preis für Weizen und Leinsaat zu erhöhen, sofort Auswirkungen auf den Weizenmarkt in Australien. 35 Schiffe, nicht nur Windjammer, wurden innerhalb von vier Tagen beordert, Getreide aus Australien zu holen. Ihnen wurde eine Prämie von einem Sixpence pro Tonne für Weizenladungen zugesichert, die schon im Januar aufgenommen werden konnten. Die Weizencharter stieg für alle nach Europa gehenden Ladungen sprunghaft an. Zwar stieß die Charter der Dampfer auf größeres Interesse, aber auch 17 Windjammer erhielten eine Weizenladung. 14 dieser Schiffe trugen Gustaf Eriksons Flagge. Die Frachtrate für Segelschiffe betrug in diesem Jahr durchschnittlich 25 Schilling 6 Pence, die niedrigste 25 Schilling 3 Pence. Die höchste erzielte die Viermastbark MOSHULU – die letzte Neuerwerbung Gustaf Eriksons – mit 26 Schilling. Der Preis für australisches Getreide betrug etwa 6 Pfund 10 Schilling pro Tonne. Bei 4850

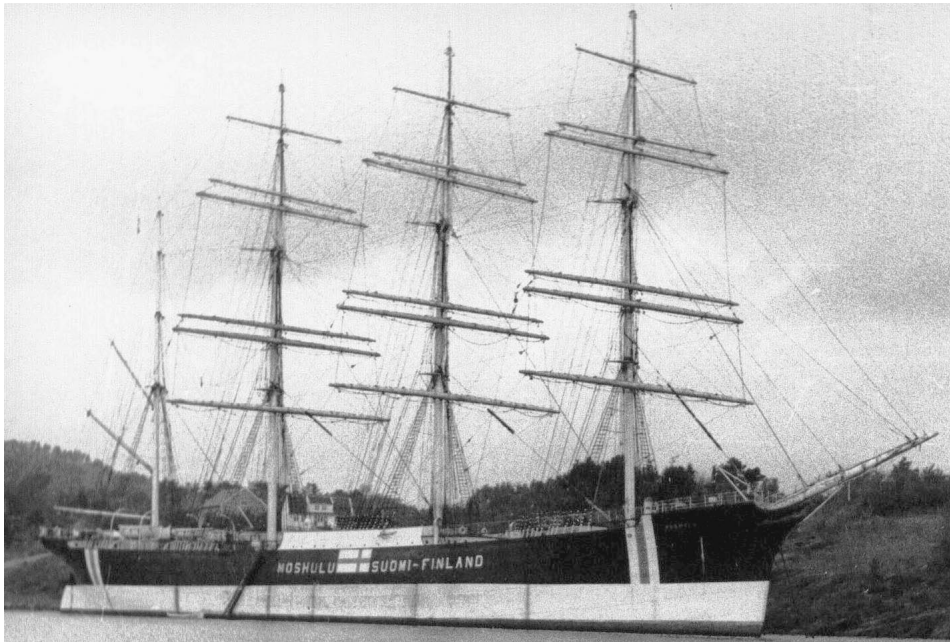


Abb. 5 Die Viermastbark MOSHULU während des Zweiten Weltkrieges. (Foto: Sammlung Dr. Jürgen Meyer)

Tonnen Weizen an Bord der MOSHULU hatte die Ladung einen Gesamtwert von mehr als 30 000 Pfund und brachte einen Frachterlös von 6000 Pfund.

Ein Dampfer, der in den größeren australischen Seehäfen eine Ladung übernahm, erzielte Frachtraten von 27 bis 28 Schilling pro Tonne bei 7000 bis 8000 Tonnen Gesamtladung. Der Preis für australischen Weizen stieg 1936 auf 8 Pfund 10 Schilling pro Tonne. Grund dafür war die Rückkehr Italiens in den Kreis der Getreide importierenden Länder. Im folgenden Jahr traten viele Windjammer die Ausreise in Ballast an. Sie hatten zwar alle noch keinen Chartervertrag, aber es bestanden bei ihrer Ankunft in Australien berechnete Hoffnungen, eine annehmbare Fracht zu bekommen. Dennoch lagen die Frachtraten 1936 um fast 8 Schilling pro Tonne niedriger als noch im Jahr 1932 und um ca. 15 Schilling niedriger als noch 1926. Von 1936 bis 1939 stiegen, vermutlich als Folge der zunehmend angespannten weltpolitischen Lage, die Frachtraten wieder kontinuierlich an.

Durch Schiffbruch und Verschrottung wurde die Weizenseglerflotte kleiner, und im Zweiten Weltkrieg kam die Getreidefahrt mit Segelschiffen fast zum Erliegen. Die PENANG machte allerdings noch 1940 eine Reise mit Weizen von Australien nach Europa, wurde jedoch vom deutschen U-Boot U 140 vor Irland versenkt. Auch die LAWHILL unternahm während des Zweiten Weltkrieges noch mehrere Reisen mit australischem Weizen nach Südafrika.⁸ Zum Ende des Zweiten Weltkrieges besaß die Reederei Gustaf Erikson noch sechs Großsegler: die Viermastbarken MOSHULU, ARCHIBALD RUSSELL und POMMERN waren aufgelegt, nur PAMIR, PASSAT und VIKING waren noch seetüchtig. Bis 1949 machte die PASSAT noch zwei Reisen mit Getreide von Australien nach Europa, VIKING und PAMIR unternahm jeweils eine Reise. Dabei waren die Kosten für die Unterhaltung bei den niedrigen Frachtraten jedoch viel zu hoch – die Handelsfahrt mit Segelschiffen musste endgültig aufgegeben werden.

Gewinnerwartungen der Weizensegler in den 1930er Jahren

In den 1930er Jahren konnten die Gewinnerwartungen der Weizensegler noch erfüllt werden. Eine Viermastbark mit einer Weizenladung aus Südaustralien für Europa und einer Frachtrate von 31 Schilling pro Tonne konnte bei einer Tragfähigkeit von 4800 Tonnen mit einer Einnahme von 7440 £ Sterling aus der Frachtrate rechnen. Die Ausgaben für die gesamte Reise, Ausreise und Heimreise, sollten 6000 £ nicht überschreiten, so kalkulierten die Eigner der Schiffe. Bei diesen Zahlen ergab sich ein kalkulierter Gewinn von 1440 £ pro Reise. Für 6000 £ musste das Schiff nach Australien segeln, in der Regel nur mit Ballast in den Laderäumen, der in Australien wieder über Bord kam. Es musste den Weizen in Säcken übernehmen und im Laderaum verstauen, zurück nach Europa segeln, den Weizen in Europa löschen und wieder Ballast übernehmen, um in die Heimathäfen zurückzusegeln. Die Mannschaft musste ausbezahlt, neue Segel angefertigt, Lotsen- und Hafengebühren entrichtet, Schleppdienste bezahlt und Proviant erneuert werden. Darüber hinaus mussten Farben und Tauwerk ersetzt bzw. aufgefüllt und die Agenten und Broker, Schauerleute sowie Hafenarbeiter bezahlt werden, nicht zu vergessen die Kosten für Reparaturen im Trockendock und das Erneuern der Vorräte. Auch die eigenen Büroangestellten wurden von diesem Betrag bezahlt.

Allerdings verwaltete Gustaf Erikson seine Reederei von seinem eigenen Büro aus meistens selbst. Die Liste der anfallenden Kosten sieht beängstigend aus. Für die Verpflegung des Seemanns rechnete man 1 Schilling und 3 Pence pro Tag, das war nicht sehr viel für die immer hungrigen Seeleute. Zusätzlich veranschlagte man die Heuerkosten für die Besatzung auf 100 £ pro Monat; bei einer geschätzten Reisedauer von neun Monaten waren dies 900 £ nur für die Besatzung. Verpflegung, Ausrüstung und Segeltuch etc. für eine Rundreise kann man mit 1000 £ veranschlagen, einschließlich des Trockendockaufenthalts in Europa vor der Ausreise. Wenn keine Reparaturen notwendig waren, schlug der Aufenthalt im Trockendock nicht sehr hoch zu



Abb. 6 Die Viermastbark PASSAT, noch in den Farben der Reederei F. Laeisz. (Foto: Sammlung Dr. Jürgen Meyer)

Buche. Die Kosten in Australien, wie Hafengebühren, Lotsen-, Ladegebühren etc., waren mit ca. 2200 Australischen Pfund zu berechnen. Das Australische Pfund hatte zur Zeit der Weizensegler einen Wert von 70% des Englischen Pfundes, nach dem abgerechnet wurde. So beliefen sich die Ausgaben in Australien auf 1540 £ Sterling. Hinzu kamen nach der Rückkehr die Ausgaben in Europa einschließlich Schlepp- und Lotsengebühren, das Löschen der Ladung und die Rückreise in die Heimathäfen, um auf die nächste Weizenernte zu warten. Diese Kosten wurden mit 2500 Pfund kalkuliert:⁹

Posten	Ausgaben	Einnahmen
Besatzung	900 £	
Ausrüstung, Segel, Proviant	1000 £	
Ausgaben in Australien	1540 £	
Ausgaben in Europa	2500 £	
Einnahmen aus Frachtraten		7440 £
<i>Summe</i>	5940 £	7440 £
Gewinn		1500 £

Um diesen Gewinn wirklich zu erreichen, war es nötig, dass es auf und an den Fahrzeugen kaum Unfälle und keine Verzögerungen gab, die zusätzliche Kosten verursachten. Den Gewinn zu erwirtschaften, war aber nicht so leicht, wie es sich hier liest, sonst hätte es sicherlich in den 1920er und 1930er Jahren noch mehr Segelschiffsreeder gegeben, die sich an der Weizenfahrt beteiligt hätten. Oft wurden die kalkulierten Gewinne nicht erreicht oder Verluste erwirtschaftet. Die Bewirtschaftung der letzten Segelschiffe setzte Mut und natürlich auch Glück voraus. Auch wurden die Segelschiffe, die fast alle schon um die Jahrhundertwende gebaut worden waren, immer reparaturanfälliger. Investitionen in den Neubau von Segelschiffen waren ausgeschlossen, und seetüchtige Segelschiffe gab es auf dem Weltmarkt kaum noch. Von den Schiffen, die jedes Jahr in der Weizenfahrt tätig waren, hatten etwa 10–15% mehr oder weniger ernsthafte Probleme, die dann den Gewinn schmälerten, entweder durch Schäden am Schiff, durch Kollision oder Sturm, aber auch durch überlange Reisezeiten.

Bei dieser Betrachtung der Wirtschaftlichkeit sind zusätzliche Einnahmen durch die Mitnahme von Passagieren für eine Rundreise oder nur für die Rückreise in die Heimathäfen gar nicht erfasst, weil mit diesen Einnahmen nicht fest kalkuliert werden konnte. Alle Schiffe segelten unversichert. Die Versicherungsprämien für betagte Segler waren von den schmalen Gewinnen nicht mehr zu bestreiten. Unter diesen Voraussetzungen war auch eine Wiederherstellung der 1932 entmasteten Viermastbark HOUGOMOUNT nicht mehr vertretbar. Daneben verursachten Währungsturbulenzen weitere Wertverluste und zusätzliche Probleme.

Ausbildung (apprenticeship) an Bord der Weizensegler

Zusätzliche Einnahmen erzielten die Reeder durch die Ausbildungsrichtlinien für angehende Schiffsoffiziere, die vorschrieben, dass jeder Seemann, der das Steuermannspatent erwerben wollte, 20 Monate Fahrzeit auf Segelschiffen nachzuweisen hatte. Dies machten sich die Reeder der letzten Weizensegler nach Australien zunutze und nahmen so genannte Apprentices (Anwärter) an Bord. Diese Neulinge mussten für ihre Ausbildung an Bord 50 £ pro Rundreise bezahlen. Als Heuer bekamen sie nur ca. 10 Schilling pro Monat.

Bei einer Reisedauer von ca. 9–10 Monaten waren die Ausbildungsgebühren höchst will-

kommen. Fast alle Windjammer, die an den Weizenfahrten teilnahmen, nahmen mehrere Apprentices auf. Es gab zwar Vorschriften für die Aufnahme eines Apprentice – so waren z.B. in Finnland separate Unterkünfte an Bord zur Verfügung zu stellen –, doch wurden diese nicht immer eingehalten.¹⁰ Die als Segelschulschiffe gebauten Viermastbarken VIKING, L'AVENIR und HERZOGIN CECILIE besaßen ebenso wie die »Drei-Insel-Schiffe« PAMIR, PASSAT und MOSHULU gute Voraussetzungen für die Aufnahme von Auszubildenden. Die meisten hatte wohl 1932 die ARCHIBALD RUSSELL an Bord, als sie mit einer Besatzung von 24 Mann im Matrosenlogis auslief. Von diesen erhielten nur vier die reguläre Heuer, alle anderen waren noch in der Ausbildung.¹¹

Die wirtschaftliche Krise hatte die großen Reedereien schwer getroffen, viele Schiffe wurden aufgelegt, und viele Seeleute und Schiffsoffiziere waren arbeitslos. Auch die Ausbildungsmöglichkeiten für Offiziere waren stark begrenzt worden. Als sich Anfang bis Mitte der 1930er Jahre die Situation wieder besserte und sich ein wachsender Bedarf an Schiffsoffizieren abzeichnete, waren die nötigen Ausbildungsplätze nicht mehr vorhanden. Segelschiffe, die zur Ausbildung geeignet waren, gab es kaum noch. In Deutschland hatte die Reederei F. Laeisz Anfang der 1930er Jahre bis auf zwei Segelschiffe alle Einheiten verkauft, und die Fracht fahrenden Ausbildungsschiffe des Norddeutschen Lloyd, die Barken BREMEN und OLDENBURG, wurden ebenfalls abgewrackt bzw. verkauft. Aber den Offiziersanwärtern wurde weiterhin Segelfahrt abgefordert. Von insgesamt 50 Monaten Seefahrtszeit vor dem Mast waren mindestens 20 Monate auf Segelschiffen zu leisten. Als Bonus galt die Segelfahrt als Vollmatrose bis zu sechs Monaten für die Berechnung der Gesamtfahrtzeit doppelt.

Außer den Küstenmotorseglern der Nord- und Ostsee standen bald nur noch die wenigen Segelschiffe der Weizenfahrt für die Ableistung der Segelfahrtzeit zur Verfügung: die drei deutschen Viermastbarken PRIWALL, PADUA und KOMMODORE JOHNSON und natürlich die Windjammer, die unter der Flagge Gustaf Eriksons segelten. In dieser Situation kaufte die Hapag 1937 die Viermastbark ADMIRAL KARPENGER, um sie als Schulschiff in Fahrt zu setzen, denn das Verbot der Reichsregierung, das Deutsche nicht mehr auf ausländischen Schiffen ausgebildet werden durften, hatte die Situation nicht verbessert.¹²

Passagiere an Bord

Gustaf Erikson hatte den Gewinn bringenden Nutzen der Mitnahme von Passagieren auf Segelschiffsreisen schnell erkannt. Segelschiffsreisen waren angesichts der nur noch selten zu erblickenden Windjammer bei enthusiastischen Segelschiffsromantikern wieder beliebt. Sie zogen ein spartanisches Leben an Bord eines Seglers dem angenehmen Luxus eines Passagierschiffes vor. Mehrere Schiffe der Weizenseglerflotte konnten optimale Quartiere für Passagiere zur Verfügung zu stellen. So boten die langen Poopdecks der VIKING, L'AVENIR und HERZOGIN CECILIE, aber auch die geräumigen Hochdecks der PASSAT, PAMIR und MOSHULU gute Unterkünfte für Passagiere. Die Barken PENANG, WINTERHUDE und KILLORAN konnten hingegen nur wenige Passagiere aufzunehmen. Geringe Unterbringungsmöglichkeiten für Passagiere boten auch Glattdecker wie die Viermastbarken POMMERN, ARCHIBALD RUSSELL, OLIVEBANK und HOUGOMOUNT. Trotzdem wurden 1933 auch auf der POMMERN Kabinen für Passagiere eingerichtet. Diese wurden offiziell als Besatzungsmitglieder des Schiffes angemustert, waren aber nicht verpflichtet, an der Bordroutine teilzunehmen, obwohl es ihnen auch nicht verboten wurde. Als Reisepreis wurden 10 Schilling pro Tag berechnet. Dabei durfte kein besonderer Luxus erwartet werden: So mussten die Passagiere in normalen Kammern, wie sie auch die Schiffsoffiziere nutzten, wohnen und erhielten die gleiche Verpflegung wie diese.

Eine Rundreise von Kopenhagen nach Australien mit einer Reisezeit von 90 bis 100 Tagen und einer Heimreise nach England von 100 bis 120 Tagen oder mehr konnte eine zusätzliche



Abb. 7 Die Viermastbark L'AVENIR während der Sommerkreuzfahrt 1933. (Foto: Sammlung Dr. Jürgen Meyer)

Einnahme von ca. 100 £ bedeuten.¹³ Dabei wurde mit einer Gesamtreisezeit von sieben Monaten einschließlich der Ladezeit in Australien gerechnet. Diese Gelder abzüglich der Kosten für Proviant und Sonstiges waren den Reedern höchst willkommen. Drei oder vier Passagiere verbesserten die Rentabilität eines Weizenseglers entscheidend. Viele Passagiere begnügten sich jedoch mit Kurzreisen von Mariehamn nach Kopenhagen oder sie fuhren von den englischen Löschhäfen zurück in die Heimathäfen der Schiffe. Für diese Mitfahrer wurden 12 Schilling 6 Pence pro Tag berechnet. War jedoch die Reise zum Zielhafen nur kurz, mussten als Minimum 12 £ gezahlt werden.

Eine besondere Form der Seetouristik fand 1933 auf der L'AVENIR statt.¹⁴ Nachdem sie ihre Weizenladung 1933 in Avenmouth gelöscht hatte und nach Mariehamn zurückgekehrt war, wurde sie für eine dreiwöchige Segelkreuzfahrt in der Ostsee ausgerüstet. Mit 70 Passagieren an Bord verließ sie am 30. Juli Mariehamn. Mit an Bord war eine Tanzkapelle, und im Zwischendeck sorgte ein Generator für die nötige Energie, damit unter anderem abends und nachts die Masten und Rahen angestrahlt werden konnten. Ein ständiger Begleiter während dieser Kreuzfahrt war Eriksons Schlepper JOHANNA, der mit Holz befeuert wurde, das jeweils abends aus dem Laderaum der L'AVENIR an Bord der JOHANNA umgeladen werden musste. Während dieser Kreuzfahrt wurden unter anderem Stockholm und Sandhamn angelaufen. Die Kosten für die Teilnehmer betragen 165 Schwedische Kronen in der 1. Klasse und 95 Schwedische Kronen in der 3. Klasse. Für die Unterhaltung sorgten das Tanzorchester sowie eine große Tanzfläche mit angeschlossener Bar. Der wirtschaftliche Erfolg hat sich jedoch offenbar in Grenzen gehalten, denn in den darauf folgenden Jahren gab es keine weiteren Kreuzfahrten dieser Art mehr.

Tagesablauf auf einem Weizensegler

Ganz anders als auf dieser Segelkreuzfahrt sah der Tagesablauf auf einer Reise der Weizensegler aus. Wenn sie Kap Hoorn umrundet hatten, segelten sie nach Norden zum Äquator. Man fühlte

meistens schon den positiven Einfluss des Südostpassats, auf den sich die gesamte Besatzung freute, denn dieser bedeutete den angenehmsten Teil der langen Reise.

Um Mitternacht schlug der Ausguck auf der Back acht Glasen – vier Doppelschläge an der Schiffsglocke, die vom Rudergänger beantwortet wurden. Es war Wachwechsel, und die aufziehende und abziehende Wache, mit Ausnahme von Ausguck und Rudergänger, wurden gemustert. Die abziehende Wache ging unter Deck, und die aufziehende Wache löste den Rudergänger und den Ausguck ab, der neue Wachhabende übernahm die Backbordwache. Als erstes übergab der Rudergänger den Kurs an seinen Ablöser, der diesen laut wiederholte, womit die Wache übergeben war.

Für eine Stunde hatte man nun Dienst am Ruder, um das Schiff auf Kurs zu halten – eine angenehme Arbeit in einer lauen und ruhigen Nacht. Die Steuerbordwache hatte seit 19.00 Uhr Dienst und konnte sich jetzt in die Kojen begeben. Schon vier Stunden später begann für sie die nächste Wache. Nach der Stunde am Ruder hatte man für eine Stunde die Aufgabe des Ausgucks auf der Back zu übernehmen. Der Ausguck wurde durch Rotation abgelöst. Die nächste Stunde hatte man die Aufgabe eines Läufers für den Wachhabenden. Nachdem die Stunde als Läufer beendet war, kehrte man zur Wache zurück. Bei Rotation von zehn Mann pro Wache dauerte es eine Weile bis zum Beginn des nächsten Törns als Rudergänger. Um 3.30 Uhr musste der Läufer die neue Wache wecken. Diese hatte bis 4.00 Uhr Zeit, an Deck zu kommen. Zum Wachwechsel um 4.00 Uhr wurde schließlich die Backbordwache abgelöst und konnte bis zum Frühstück um 7.30 Uhr schlafen. Die um 4.00 Uhr morgens aufgezoogene Steuerbordwache musste ab 6.00 Uhr bis zum Ende der Wache um 8.00 Uhr Instandhaltungsarbeiten am Schiff durchführen.

Die Backbordwache begann wieder um 8.00 Uhr und hatte Dienst bis 13.00 Uhr. Auch sie musste während dieser fünf Stunden Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten am Schiff fortsetzen. Die Handwerker, die keine Wache gingen, waren verantwortlich für die Frischwassertanks, deren Füllstand sie überprüften, ebenso die Wasserballasttanks und den Zustand der Bilge. Das war die Aufgabe des Zimmermanns, der erst danach in seine Werkstatt ging. Für die Wache an Deck gab es vielfältige Aufgaben: Das Wasser musste in die Tagestanks gepumpt, Kohlen für den Koch geholt, Schweineställe und Toiletten gereinigt sowie Positionslampen mit Brennstoff aufgefüllt und getrimmt werden, außerdem galt es, Rost zu klopfen, zu malen, das Deck zu scheuern und zu konservieren, die Teakhölzer an Bord zu ölen und

das »geliebte« Messing zu putzen. Auch das Rigg wurde ständig gewartet, die Fußpferde und Webeleinen und das gesamte laufende und stehende Gut überprüft, Blöcke ausgetauscht und Racks an den Rahen geschmiert. Zu jeder Zeit konnte der Wachhabende mit zwei Pfiffen die Arbeit unterbrechen und die gesamte Wache an die Brassens rufen, um die Segelstellung dem Wind anzupassen oder um mehr Segel zu setzen bzw. die Segelfläche zu reduzieren.

Bis 13.00 Uhr hatte die Backbordwache Dienst, dann wurde sie wieder von der Steuerbordwache abgelöst, die gerade vom Mittagessen kam. Die Backbordwache hatte nun bis 19.00 Uhr frei, konnte zu Mittag essen und sich dann eventuell schlafen legen. Einzelne arbeiteten, sofern das Wetter es zuließ, an Schiffmodellen, die sie mit Bordmitteln fertigten. Um 18.00 Uhr wurden die Instandhaltungsarbeiten der Steuerbordwache am Schiff eingestellt, denn um 19.00 Uhr

Uhrzeit	1. Tag					2. Tag						
	BB Wache		STB Wache			BB Wache		STB Wache				
	Wache	Arbeit	Frei	Wache	Arbeit	Frei	Wache	Arbeit	Frei			
0:00 Uhr												
1:00 Uhr												
2:00 Uhr												
3:00 Uhr												
4:00 Uhr												
5:00 Uhr												
6:00 Uhr												
7:00 Uhr												
8:00 Uhr												
9:00 Uhr												
10:00 Uhr												
11:00 Uhr												
12:00 Uhr												
13:00 Uhr												
14:00 Uhr												
15:00 Uhr												
16:00 Uhr												
17:00 Uhr												
18:00 Uhr												
19:00 Uhr												
20:00 Uhr												
21:00 Uhr												
22:00 Uhr												
23:00 Uhr												
Dienststunden	14	5	10	10	7	14	10	7	14	14	5	10

Abb. 8 Wacheinteilung auf einem Weizensegler. (Grafik des Autors nach Angaben aus W.L.A. Derby: The Tall Ships Pass. Newton Abbot 21970)

wurde sie wieder von der Backbordwache abgelöst. Es begann jetzt wieder ein Fünf-Stunden-Wachtörn bis Mitternacht.

Der skizzierte Ablauf eines Tages unter Segeln gibt vielleicht einen Eindruck über das Leben an Bord. Aber nur die angenehmeren Aspekte der Arbeit sind hier angesprochen worden, denn unter anderen Wetterbedingungen konnte es ganz anders sein. Es gab viele Tage auf den langen Seetörns nach oder von Australien, an denen es unmöglich war, Arbeiten am Schiff durchzuführen. Das Leben an Bord war grausam nass und bitter kalt. Wochenlang wurde die Kleidung nicht trocken, Verletzungen wie Schnitte und Entzündungen heilten nicht, und die schwere Arbeit an den Schoten und Brassens oder oben im Rigg auf den unter Umständen mit Eis bedeckten Rahen und dem oft auch noch gefrorenen Segeltuch machten die Arbeit unerträglich.

Zu den unbeliebtesten Arbeiten während der Ballastfahrt zählten das Entrosten und »Malen« des Laderaums und das Löschen des Ballastes, der meistens aus Steinen und Sand bestand. Er wurde mit bordeigenen Mitteln in Australien über Bord geschaufelt. In seinem Buch »Heavenly Hell« beschreibt Richard Sheridan, wie er als Apprentice auf einer Reise der LAWHILL über 230 Stunden im Laderaum verbrachte, um bei dem schwachen Licht einer Paraffinlampe die Bilge des Schiffes zu entrosten. Rost war das Schreckgespenst eines stählernen Windjammers. Weil der Rost nach kurzer Zeit wieder Einzug hielt, musste praktisch ständig Rost geklopft werden. Deshalb wurden, je nach Größe der Besatzung, oftmals einige der Matrosen aus den Wachen ausgegliedert und als so genannte Tagelöhner eingesetzt. Sie hatten während dieser Zeit nur Tagesdienst und überholten die Takelage des Schiffes.

Neben der Segelreserve hatte jeder Windjammer mindestens zwei komplette Segelsätze an Bord, einen neuen, noch widerstandsfähigen Satz, der in den Breiten mit starken Winden genutzt wurde, und einen Segelsatz für leichte Winde in den tropischen Regionen, der sehr abgenutzt und schon vielfach ausgebessert worden war. Der Segeltausch wurde mindestens zweimal auf jeder Ausreise nach Australien und auf jeder Heimreise von Australien durchgeführt. Diese Aufgabe wurde in zwei Gruppen durchgeführt, wobei die Segel jedes Mastes nacheinander ausgetauscht wurden. Es entwickelte sich mitunter ein Wettbewerb zwischen den beiden Gruppen, wer besser oder schneller war, die alten Segel abzuschlagen und durch neue zu ersetzen. Wenn die bordeigenen Dampfwinden benutzt wurden, war der Segeltausch innerhalb von zwei Tagen beendet. Standen aber nur die Gangspills zur Verfügung, dauerte es wesentlich länger, die Segel auszutauschen.

Für die gesamte Takelage, das stehende und das laufende Gut war der Erste Offizier verantwortlich. Er war selbst durch die Schule eines Windjammers gegangen und konnte so jede Arbeit auch selbst ausführen und dadurch richtig bewerten. Er war die rechte Hand des Kapitäns. Wenn der Dritte Offizier an Bord war, unterstand er dem Ersten Offizier und unterstützte ihn bei der Führung der Backbordwache. Dabei wurden viele unerfreuliche Aufgaben an den Dritten delegiert. Um einen Windjammer mit einer kleinen jungen Besatzung zu segeln, war es nötig, dass auch die Offiziere Arbeiten übernahmen und sich nicht nur auf das Anleiten und Delegieren beschränkten. Bei der Bedienung der Segel im Manöver oder auch im Sturm konnte sich ein Offizier durch aktive Mitarbeit als Führungspersönlichkeit bei der Besatzung Anerkennung verschaffen. Manchmal gab es keine Unterschiede zwischen den Besatzungsmitgliedern und der Schiffsführung, wenn schnell und zügig gehandelt werden musste. Trotzdem war es der Besatzung verboten, ohne Erlaubnis die Unterkünfte der Offiziere zu betreten. Diese Regel ging sogar so weit, dass jedes Besatzungsmitglied, das die Brücke oder das Poopdeck betrat, um z.B. den Rudergänger abzulösen oder andere Aufgaben zu übernehmen, die Leeseite benutzen musste; die Luvseite war dem Wachoffizier vorbehalten.

Auf Weizensegeln wurde das Deck mit einer Mischung aus Leinsamenöl und Terpentin gepflegt. Für einen kurzen Zeitraum sorgte diese Methode für eine akzeptable Decksfläche, aber das Deck wurde sehr dunkel. Das Poopdeck oder die Brücke wurden, nachdem das Öl ein-

gezogen war, oft noch mit dem »Holystone« und Sand gescheuert, um eine schöne Decksfläche zu bekommen. Der »Holystone« war ein hölzerner, in Leinen gebundener Block. Die schneeweiß gescheuerten Decks sind für die Weizensegler jedoch eher eine Fiktion denn Realität. Es war aber auf den Weizenseglern üblich, die Heimreise, sobald das Wetter es zuließ, für eine Überholung und Instandsetzung des gesamten Schiffes zu nutzen. Wenn die Schiffe dann nach ihrer Weltreise Mariehamn anliefen, wurde der Erfolg der Arbeit überprüft. Gustaf Erikson hatte die Angewohnheit, jedes seiner Schiffe bei der Ankunft persönlich zu inspizieren. Seinem kritischen Auge, das durch jahrelange Seemannschaft geübt war, entging nicht die kleinste Unregelmäßigkeit im Rigg und an Deck. Für einen Eigner, der seine Schiffe unversichert segeln ließ, war es sehr wichtig, dass seine Schiffe in einem bestmöglichen Zustand waren. Die Kapitäne und Offiziere waren dafür verantwortlich und hatten dafür zu sorgen, dass alles in bester Ordnung war. So verglich man die Schiffe, wenn sie in die Bucht von Falmouth oder Queens-town einliefen, oftmals mit Yachten.

Bezahlung der Besatzungen

Die Entlohnung auf den Weizenseglern von Gustaf Erikson war im Vergleich zu den Verdienstmöglichkeiten auf Schiffen anderer Nationen sehr gering. Das wurde in der Zeit der letzten Weizensegler immer mit dem niedrigen Lebensstandard auf den Ålandinseln begründet. Es gibt tatsächlich einen generellen Zusammenhang zwischen dem Lebensstandard eines Landes und dem seiner Schiffe. Nationen mit einem geringen Lebensniveau hielten länger an den Segelschiffen fest als Nationen mit einem höheren Lebensstandard, und so waren auch die Heuern an Bord von Nation zu Nation verschieden.

Ein Leichtmatrose erhielt auf den Schiffen Gustaf Eriksons 450 Finnmark pro Monat, ein Vollmatrose rund 100 Finnmark mehr. Die Handwerker, der Segelmacher, Schmied, Bootsmann und Zimmermann, erhielten ca. 900 Finnmark pro Monat. Das bestbezahlte Besatzungsmitglied war der Steward, der bei spendablen Passagieren sogar mehr verdienen konnte als der Erste Offizier. Den einsamsten Job an Bord hatte der Kapitän eines Weizenseglers. Er erhielt je nach Größe und Typ des Schiffes zwischen 3500 und 4500 Finnmark pro Monat. Zusätzliche Strapazen der Besatzungen an Bord der Weizensegler, zum Beispiel Kräfte zehrende ununterbrochene Arbeit bei Sturm, wurden nicht honoriert. Auf den Seglern wurde in der Regel nicht geheizt, es gab keine Elektrizität und meist auch keine Funkverbindungen.

Ein Zweiter Offizier konnte mit einem Gehalt von bis zu 1600 Finnmark pro Monat rechnen. Allerdings musste er, um Erster Offizier zu werden, noch einmal zwei Jahre zur See fahren, ehe er wieder die Navigationsschule besuchen konnte. Danach musste er mindestens ein Jahr als Erster Offizier zur See gefahren sein, um dann das Kapitänspatent ablegen zu können. Hier die Aufstellung der Bezahlung (in Finnmark pro Monat) auf den Schiffen von Gustaf Erikson:¹⁵

Kapitän:	3500–4500	Schmied:	900–1300
Erster Offizier:	1900–2100	Zimmermann:	900–1200
Zweiter Offizier:	1500–1600	Koch:	800–1200
Dritter Offizier:	1000–1100	Vollmatrose:	550– 650
Steward:	1700–2000	Leichtmatrose:	400– 500
Segelmacher:	900–1300	Schiffsjunge:	250– 350

Frauen als Besatzungsmitglieder

Auf den Weizenseglern der Zeit zwischen 1921 und 1949 waren Frauen als Besatzungsmitglieder sehr selten. Viele Seeleute glaubten, dass Frauen an Bord Unglück bringen würden. Doch wenn man die Geschichte der Seefahrt betrachtet, haben immer wieder Frauen auf Schiffen ihren »Mann« gestanden. So waren z.B. während der Seeschlachten von Abukir und Trafalgar Frauen in den beteiligten Flotten eingesetzt. Aber als reguläre Besatzungsmitglieder wollte man sie nicht akzeptieren. Als Jahre nach den Seeschlachten mehrere Frauen die General Service Medal beantragten, die alle männlichen Überlebenden der Seeschlachten selbstverständlich bekamen, bestritt die Admiralität zwar nicht die Anwesenheit der Frauen an Bord, verweigerte ihnen aber die Medaille.¹⁶ Man fürchtete zu viele Anträge und damit ein schlechtes Image der Flotte. Dennoch arbeiteten in der Küstenschiffahrt unter Segeln mitunter auch Frauen an Bord der Schoner, Galeassen und anderen Küstensegler. Aber weibliche Besatzungsmitglieder gaben immer wieder Anlass zur Diskussion unter den Mannschaften. Wenn Frauen auf Weizenseglern vorkamen, blieben sie meistens nur für eine Reise.

Ein Besatzungsmitglied, das hier eine Ausnahme darstellt, war Mimmi, mit richtigem Namen Wilhelmina Widbom aus Tenala in Südfinnland, die seit 1923 auf Schiffen unter der Flagge Gustaf Eriksons fuhr. Bekannt wurde Mimmi als Stewardess und Köchin auf der Viermastbark POMMERN. Sie erwarb sich schnell Anerkennung durch Zuverlässigkeit und Fleiß bei den anderen Besatzungsmitgliedern. Mimmi wurde im Jahre 1875 geboren und war oft die Älteste an Bord der Schiffe. Dadurch avancierte sie ab und zu zum Mutterersatz für die meist noch jugendlichen Schiffsjungen. Auch der Schiffsführung gegenüber nahm sie oft eine besondere Stellung ein. So wird berichtet, dass sie dem Kapitän sagte, er möge doch selbst kochen, wenn ihm das Essen nicht schmecken würde. Mimmi segelte nicht nur auf der Viermastbark POMMERN, sondern auch auf der Viermastbark HERZOGIN CECILIE sowie dem Vollschiff GRACE HARWAR und fuhr auf mehren Motorschiffen der Reederei Erikson. Sie muss sich sehr bewährt haben, denn



Abb. 9 Lena Ringbom-Lindén an Bord der VIKING. (Foto: Sammlung Mariella Lindén, Turku)

im Alter von fast 70 Jahren befand sie sich immer noch im Dienst der Reederei. Als die VIKING während des Zweiten Weltkrieges in Stockholm als Getreidespeicher eingesetzt wurde, bewachte Mimmi den Windjammer im Hafen von Stockholm. Sie umrundete achtmal Kap Hoorn und überlebte während des Zweiten Weltkrieges die Torpedierung ihres Schiffes.¹⁷

Als eine weitere Frau an Bord der letzten Weizensegler ist Lena Ringbom-Lindén zu erwähnen. Lena, 1914 in Åbo geboren, hatte schon immer davon geträumt, zur See zu fahren. So schrieb sie einen Brief an Gustaf Erikson, der von ihrem Schreiben so beeindruckt war, dass er entschied, ihr eine Chance zu geben. So stieg Lena am 1. Oktober 1931 in Kopenhagen auf der Viermastbark VIKING unter dem Kommando von Kapitän Ivar Hägerstrand ein. Die Besatzung der VIKING war zuerst sehr überrascht, dass ein weiblicher Anwärter auf der Reise nach Australien an Bord arbeiten und ausgebildet werden sollte. Es gab viele überhebliche Äußerungen innerhalb der männlichen Besatzung, die aber schon bald ihre Meinung grundlegend ändern musste. Lena bekam ihre eigene Kammer im Bereich der Schiffsoffiziere und nahm mit ihnen auch gemeinsam die Mahlzeiten ein – eine Regelung, die für die damalige Zeit den gängigen Moralvorstellungen angemessen war. Als ein Journalist sie bei der Rückkehr in England fragte, ob sie nicht wie andere Mädchen sein möchte, z.B. schöne Kleider tragen und tanzen gehen wollte, antwortete Lena: *Natürlich tue ich das, natürlich gehe ich tanzen, aber an Bord der VIKING möchte ich wie eine Frau behandelt werden, die jede Arbeit macht, die nötig ist.* Lena segelte nur eine Reise auf der VIKING, ehe sie dann, viel zu früh, 1965 im Alter von 51 Jahren verstarb.¹⁸

Eine weitere bekannt gewordene Anwärterin ist Jackie von der L'AVENIR. Nach den Erfahrungen, die man ein Jahr zuvor mit Lena auf der VIKING gemacht hatte, gab Gustaf Erikson wieder einem weiblichen Anwärter eine Chance. Jackie musterte auf der L'AVENIR an und bekam, wie ein Jahr zuvor Lena, ihre eigene Kabine in dem langen Poopdeck des Schiffes. Sie musste aber das doppelte Ausbildungsgeld bezahlen wie ihre männlichen Anwärter. Es ist nicht viel über Jackie berichtet worden, nur einen kurzen Tagebuchauszug, der auf CD-ROM in Mariehamn festgehalten wurde, möchte ich hier wiedergeben:

Es ist erstaunlich, wie schnell sich Geschwätz verbreitet. Wir hatten gerade geankert, als sich das Gerücht verbreitete, das ein weiblicher Apprentice an Bord der L'AVENIR war. Jackie an Bord der L'AVENIR sah auch noch nicht schlecht aus, es musste etwas mit ihr nicht in Ordnung sein, weshalb sonst ging sie zur See, und wie hat sie das geschafft. Und wie hat sie ihre Unschuld bewahrt, wenn sie sie noch hat, mit 30 Männern an



Abb. 10 Die Viermastbark VIKING. (Foto: Hans Hartz/Archiv DSM)

*Bord der L'AVENIR. Wir haben gehört, dass es niemandem gelungen ist, sich ihr zu nähern. Vielleicht wurde deshalb ihre Leistung herabgesetzt als wäre sie ein Feind. Sie drehte sich nicht einmal um, wenn die Wache nach dem Aufstehen sich über die Reling erleichterte. Es war für sie ganz normal, sie wurde nicht einmal rot im Gesicht. Das kann doch nicht normal sein?*¹⁹

Soweit der Tagebuchauszug. Es hat den Anschein, als seien die Matrosen mit ihr an Bord der L'AVENIR rüde und rücksichtslos umgegangen.

Ein weiteres weibliches Besatzungsmitglied war Anne Stanley aus Maidenhead. Sie wurde 1925 geboren und arbeitete während des Zweiten Weltkrieges in einer Flugzeugfabrik. Danach begann sie ein Studium am Queen Mary's College in London. Aber schon nach zwei Jahren brach sie das Studium ab und arbeitete in verschiedenen Berufen. Im Herbst 1948 besuchte sie die PASSAT in Avenmouth, die darauf wartete, ihre Weizenladung löschen zu können. Sofort stand für Anne fest, dass sie, wenn die PASSAT wieder auf ihre nächste Reise gehen würde, als Besatzungsmitglied an Bord sein wollte. In ihrem Tagebuch, abgedruckt in dem Buch »Women under Sail«, beschreibt sie die Schwierigkeiten, ihren Traum in die Tat umzusetzen. Zwar konnte sie, als der Steward abmusterte, dessen Tätigkeiten übernehmen, aber für eine Reise nach Australien wollte man Anne nicht als Steward anmustern. Es wurde ihr angeboten, für den Fall, dass Passagiere mitführen, als Mess-Girl an Bord bleiben. Sie hatte Glück und konnte bleiben. Dank ihrer Tagebuchaufzeichnungen gibt es heute eine lückenlose Dokumentation über ihre Tätigkeiten an Bord der PASSAT auf der Reise nach Australien. Anne segelte nicht mit der PASSAT zurück nach Europa, sondern blieb in Australien.²⁰

Auch der Fall von Jeanne Day, die sich als blinder Passagier an Bord der HERZOGIN CECILIE schlich und zurück nach Europa segelte, sorgte für sehr viel Aufsehen. Dieser Fall ist durch Allan Villiers' Buch »Falmouth for Orders« sehr gut dokumentiert, denn Villiers war auf dieser Reise ebenfalls an Bord der HERZOGIN CECILIE und hat ein Kapitel des Buches der Geschichte gewidmet, wie Jeanne Day an Bord der HERZOGIN CECILIE gelangte und sich dort versteckte. Sie war schon ein Jahr zuvor, 1927, einmal an Bord gewesen, als die HERZOGIN CECILIE ebenfalls in Port Lincoln lag, um das Schiff zu besichtigen. Als Kapitän de Cloux in Adelaide Proviant kaufen wollte, brachte er fünf oder sechs Lehrerinnen, die ihre freien Tage in Port Lincoln verbringen wollten, mit an Bord. Zu diesen Lehrerinnen gehörte auch Jeanne Day. Es wurde an Bord des Schiffes eine Tanzveranstaltung organisiert, und zu diesem Zeitpunkt fasste sie den Entschluss, einmal mit dem Schiff zu segeln. Sie kehrte aber zunächst wieder nach Adelaide zurück, um weiter als Lehrerin zu arbeiten.

Im nächsten Jahr, als die HERZOGIN CECILIE wieder in Port Lincoln war, besuchte sie erneut das Schiff. Diesmal gelang es ihr, bis zum Kapitän vorzudringen und ihn nach einer Möglichkeit zu fragen, auf dem Schiff mitzusegeln. Es wurde ihr jedoch gesagt, dass es keinen Platz für eine Frau auf einem Segelschiff gäbe, das Kap Hoorn umrunden würde. So war es für sie aussichtslos, legal an Bord der HERZOGIN CECILIE zu kommen. Als die HERZOGIN CECILIE am nächsten Tag von der Pier in Port Lincoln auf ihren Ankerplatz verholten sollte, versuchte sie, als Mann verkleidet doch noch an Bord der HERZOGIN CECILIE zu gelangen. Sie wurde aber schon auf der Gangway vom Ersten Offizier abgefangen, weil ein an der Pier angelnder Junge erkannt hatte, dass sie eine Frau war. So war ihr erster Versuch gescheitert, an Bord der HERZOGIN CECILIE zu gelangen. Sie musste umkehren, und die HERZOGIN CECILIE verholte zu ihrem Ankerplatz.

Jeanne Day versteckte sich am Abend und während der Nacht am Strand, in der Nähe der Fischerboote von Port Lincoln, ehe es ihr schließlich gelang, sich an Bord eines der Fischerboote zu verstecken, denn sie wusste, dass die Fischer nahe an der HERZOGIN CECILIE vorbeifuhren, um frühmorgens zu ihren Fanggründen zu fahren. Als der Fischer dann hinaus fuhr, gab sie sich zu erkennen und spielte einen finnischen Seemann, der es volltrunken nicht mehr zurück an Bord der HERZOGIN CECILIE geschafft hatte. Der Trick gelang, und der Fischer brachte sie an die Gang-

way der HERZOGIN CECILIE. Diesmal war niemand an Deck, und so konnte sich Jeanne Day im Laderaum zwischen den Hohlräumen der Weizensäcke verstecken, wo sie einschlief. Als sie wieder wach wurde, lag das Schiff immer noch vor Anker, so dass sie sich noch nicht zu erkennen geben konnte, denn sie wäre sofort zurück an Land gebracht worden. Also blieb sie so lange im Laderaum, bis sie sicher sein konnte, dass die HERZOGIN CECILIE weit genug auf See war, um nicht zurückgeschickt zu werden. Es muss ein sehr ungemütlicher Ort gewesen sein, in Dunkelheit, den staubigen Geruch des Getreides in der Nase, und die anwesenden Ratten in Sicht- oder zumindest Hörweite machten es nicht angenehmer.

Im Logbuch wurde festgehalten, dass einen Tag nach dem Auslaufen ein Fremder an Bord bemerkt wurde. Wegen des böigen Windes war es nicht möglich, Jeanne Day wieder an Land zu setzen, und keinem Dampfer konnte signalisiert werden, sie mitzunehmen. So blieb nichts anderes übrig, als sie an Bord zu behalten. Jeanne hatte ihr Ziel erreicht und segelte zurück nach Europa. Sie nahm an Bord nicht lange eine Sonderstellung ein und wurde als Stewardess eingesetzt, eine Arbeit, die sie gut erfüllte, denn sie hielt die Quartiere achtern so sauber, wie sie seit langem nicht mehr gewesen waren. Auch begann sie, Englisch zu unterrichten, um die Fremdsprachenkenntnisse der Besatzung zu verbessern. Und so war sie bald ein vollwertiges Mitglied der Besatzung.

Bei der Ankunft der HERZOGIN CECILIE in England erregte die Anwesenheit einer blinden Passagierin bei der Presse große Beachtung. Der Ansturm der Reporter, als die HERZOGIN CECILIE ihren Löschhafen erreichte, war außerordentlich. Als man in Cardiff festmachte, kamen die Gesundheitsbehörde und die Polizei an Bord, da davon ausgegangen wurde, dass die Frau schanghaiert worden wäre. So musste sie selbst den Sachverhalt aufklären. Zwei Ärztinnen wollten sich Jeanne Day ansehen, und als sie wieder an Deck kamen, wunderten sie sich, dass Jeanne drei Monate als einzige Frau unter dreißig Männern gelebt und keiner sie angerührt hatte. Mit ihrer ungewöhnlichen Reise auf der HERZOGIN CECILIE hat Jeanne Day sicherlich zu deren Ruhm beigetragen.²¹

Eine weitere Frau, über die ich hier kurz berichten will, ist Betty Jacobsen. Betty wurde in Norwegen geboren, ihr Vater war Kapitän auf seinem eigenen Schiff, und so verbrachte sie die ersten fünf Jahre ihres Lebens zusammen mit ihrem Bruder und ihrer Mutter an Bord des familieneigenen Schiffes. Danach zog die Familie nach Brooklyn in New York, wo Betty ihre norwegische Muttersprache verlernte. Im Alter von 17 Jahren schloss sie die High School ab und begann eine Arbeit als Stenographin. Durch eine schicksalhafte Begegnung mit dem Schriftsteller und Seemann Alan Villiers, dessen Manuskript seines Buches »Grain Race« sie bearbeitete, wurde in ihr das Interesse geweckt, selbst einmal auf einem der letzten Weizensegler zu segeln. Eines Tages im Büro fragte sie ihn halb scherzhaft, ob es nicht auch für sie möglich wäre mitzufahren. Er antwortete ihr: »Warum eigentlich nicht.« Aber sie musste erst noch ihre Eltern von ihrem Vorhaben überzeugen. Als sie das Thema bei ihnen ansprach, waren beide nicht begeistert von der Idee ihrer Tochter.

Zwei Monate später erhielt Alan Villiers, der zu diesem Zeitpunkt noch Anteilseigner an der PARMA war, einen Brief von Kapitän Ruben de Cloux, der unmittelbar von dem Auslaufen aus Kopenhagen abgeschickt worden war. In einem Satz erwähnte er, dass seine Tochter Ruby mit ihm an Bord sei. Betty sah ihre Chancen steigen, die Erlaubnis ihrer Eltern für die Fahrt doch noch zu bekommen, denn warum sollte sie, wenn eine weitere Frau an Bord war, die auch noch in ihrem Alter war, dann nicht mitfahren können. Aber es dauerte Wochen, ihre Eltern von ihrem Vorhaben zu überzeugen. Nur weil Kapitän de Cloux angekündigt hatte, eventuell um das Kap der Guten Hoffnung zurückzusegeln, willigten ihre Eltern schließlich ein. Betty Jacobsen verließ New York zusammen mit Alan Villiers und einem anderen jungen Amerikaner, der wie Betty als Apprentice auf der PARMA segeln wollte, und erreichte am 28. Februar 1933 via

Panamakanal und die Südseeinseln Australiens. An Bord der PARMA stellte sie sich Kapitän de Cloux vor, der ihr antwortete: *All right, you can be an apprentice then. But no women will ever be a sailor.* So musterte sie an und musste wie jeder Apprentice ihre 50 £ bezahlen, um mitfahren zu dürfen.

Über diese Reise an Bord der PARMA hat Betty Jacobsen ihr Buch »A Girl Before the Mast« geschrieben, in dem sie fast täglich das Leben an Bord der PARMA auf ihrer Heimreise nach England beschreibt. Die Heimreise ging dann doch um Kap Hoorn, so wie sie es sich immer gewünscht hatte. Sehr viel wird in ihrem Buch von den anderen Besatzungsmitgliedern berichtet, die behaupteten, dass Frauen an Bord Unglück brächten oder zumindest ein schnelles Fortkommen behinderten. Aber diese Vorurteile sollten durch die Heimreise der PARMA in diesem Jahr entkräftet werden, denn mit 83 Tagen auf See war es die schnellste Heimreise eines Weizenseglers in den 1920er und 1930er Jahren.

Betty wurde verboten, bei schwerem Wetter auf dem Hauptdeck zu arbeiten, und sie musste auf dem Poopdeck bleiben. Ihr Kommentar im Buch war nur: *Es ist nicht gefährlicher für mich, als es für die männlichen Besatzungsmitglieder ist, sich dort aufzuhalten.* In den Passatregionen wurde Betty zum »Tagelöhner« und musste somit keine Wache gehen. Sie wurde vielfach dem Segelmacher zugeteilt und verbrachte viel Zeit mit der Reparatur der Segel. Bis zum Löschhafen Hull blieb Betty an Bord, und als im Zielhafen Journalisten an Bord der PARMA kamen, gaben Betty und Ruby vor, kein Englisch sprechen zu können. Vom Löschhafen Hull kehrte Betty Jacobsen nach Brooklyn zurück und schrieb ihr Buch, das 1934 in New York erschienen ist.

Schnelle Reisen

Die Weizenfahrt unter Segeln von Australien nach Europa gab es natürlich auch schon vor dem Ersten Weltkrieg, nicht jedoch die so genannten Weizenrennen, das Wetteifern der Segler um die schnellste Reise. Je weniger Segelschiffe auf den Weltmeeren unterwegs waren, desto mehr wurde in der Öffentlichkeit über ihre Reisen berichtet. Die »Grain Races«, die Rennen der Veteranen unter Segeln, genossen eine große öffentliche Aufmerksamkeit und Bewunderung. Diese Rennen sind heute ebenso Teil der Schifffahrtsgeschichte wie die Rennen der berühmten englischen Wollklipper der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, an denen die Öffentlichkeit ebenfalls regen Anteil nahm, z.B. an den Reisen der CUTTY SARK.

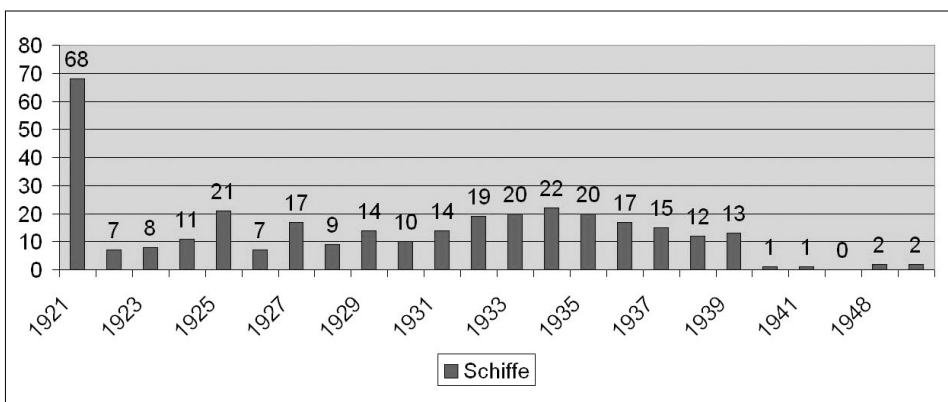


Abb. 11 Weizen aus Australien zwischen 1921 und 1949. (Grafik des Autors nach Angaben aus John Anderson: *The Grain Race*. Falkirk o.J.)

Die Periode der Weizenrennen und das öffentliche Interesse daran dauerten von 1928 bis 1939. Die schnellsten Heimreisen der Weizensegler in den Jahren 1921 bis 1949 sind hier aufgeführt:²²

Jahr	Schiff	Reisedauer	Ausgehend	Ankommend
1921	MARLBOROUGH HILL	91 Tage	Port Lincoln	Queenstown
1922	MILVERTON	90 Tage	Melbourne	London
1923	BEATRICE	88 Tage	Melbourne	London
1924	GREIF	110 Tage	Port Lincoln	Falmouth
1925	BEATRICE	102 Tage	Adelaide	Falmouth
1926	L'AVENIR	110 Tage	Geelong	Falmouth
1927	HERZOGIN CECILIE	98 Tage	Port Lincoln	Queenstown
1928	HERZOGIN CECILIE	96 Tage	Port Lincoln	Falmouth
1929	ARCHIBALD RUSSELL	93 Tage	Melbourne	Queenstown
1930	POMMERN	105 Tage	Wallaroo	Falmouth
1931	HERZOGIN CECILIE	93 Tage	Wallaroo	Falmouth
1932	PARMA	103 Tage	Port Broughton	Falmouth
	PAMIR	103 Tage	Wallaroo	Queenstown
1933	PARMA	83 Tage	Port Victoria	Falmouth
1934	PASSAT	107 Tage	Wallaroo	Lizard
1935	PRIWALL	91 Tage	Port Victoria	Queenstown
1936	HERZOGIN CECILIE	86 Tage	Port Lincoln	Falmouth
1937	POMMERN	94 Tage	Port Victoria	Falmouth
1938	PASSAT	98 Tage	Port Victoria	Falmouth
1939	MOSHULU	91 Tage	Port Victoria	Queenstown
1948	VIKING	139 Tage	Port Victoria	Falmouth
1949	PASSAT	110 Tage	Port Victoria	Falmouth

Die schnellen Heimreisen der mit einer Hilfsmaschine ausgerüsteten Viermastbark MAGDALENE VINNEN, die später in KOMMODORE JOHNSON umbenannt wurde, sowie der Fünfmastbark KØBENHAVN sind in obiger Liste nicht enthalten, da sie das Bild über die Windjammer ohne Hilfsmaschine verfälschen würden:

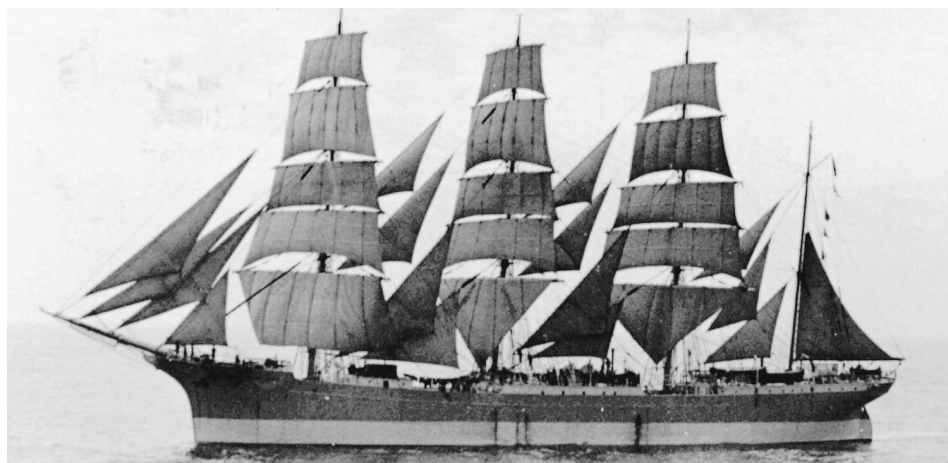


Abb. 12 Die ABRAHAM RYDBERG in Ballast. (Foto: Sammlung Dr. Jürgen Meyer)

Jahr	Schiff	Reisedauer	Ausgehend	Ankommend
1924	KØBENHAVN	90 Tage	Port Germein	Bordeaux
1931	MAGDALENE VINNEN	89 Tage	Port Victoria	Lizard
1934	MAGDALENE VINNEN	91 Tage	Port Victoria	Plymouth

Das Ende

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren nur noch wenige der 13 Windjammer, die noch 1939 Weizen aus Australien geholt hatten, einsatzbereit. Die deutschen Viermastbarken PADUA und KOMMODORE JOHNSON waren als Reparationsleistung an die UdSSR übergeben, die schwedische ABRAHAM RYDBERG 1944 zum Motorschiff umgebaut worden und segelte nicht mehr.²³

Von den Schiffen Gustaf Eriksons waren PAMIR und LAWHILL immer noch beschlagnahmt und segelten unter den Flaggen Neuseelands und Südafrikas. Schon während des Krieges hatte Erikson die OLIVEBANK durch eine deutsche Seemine in der Nordsee verloren, überdies wurden KILLORAN und PENANG von einem Hilfskreuzer bzw. einem U-Boot versenkt. Die Bark WINTERHUDE wurde 1944 an die Deutsche Marine verkauft und als Depotschiff genutzt. Auch die MOSHULU stand nicht mehr zur Verfügung: Sie war 1940 bei der Rückkehr aus Buenos Aires nach Norwegen von der Deutschen Marine beschlagnahmt, abgetakelt und als Truppenunterkunft genutzt worden. Ihre an Land gegebenen Masten und Rahen gingen durch Kriegseinwirkung verloren. Die ARCHIBALD RUSSELL lag abgetakelt in Hull und wurde, als Finnland auf deutscher Seite in den Zweiten Weltkrieg eintrat, beschlagnahmt.

So standen Gustaf Erikson nur noch die Viermastbarken VIKING, PASSAT und POMMERN zur Verfügung. Alle drei Schiffe hatten es noch vor Kriegsausbruch in den Heimathafen Mariehamn geschafft. Da an der POMMERN aber umfangreiche Reparaturen nötig waren, stand auch sie für eine weitere Reise nicht mehr zu Verfügung. Es blieben Gustaf Erikson nur noch die PASSAT und die VIKING für eine erneute Reise nach Australien. Aber erst 1947 gelang es beiden Schiffen wieder, nach Australien zu segeln, um Weizen zu holen. Nach ihrer Rückkehr wurde die VIKING in Antwerpen aufgelegt und ging auf keine weitere Reise. Sie wurde nach Göteborg verkauft, um dort als stationäres Schulschiff genutzt zu werden. Nur die PASSAT kehrte 1948 noch einmal nach Australien zurück und traf dort auf die PAMIR, die Gustaf Erikson kurz zuvor zurückerhalten hatte. Beide Schiffe luden zum letzten Mal Weizen in Australien und segelten 1949 um Kap Hoorn zurück nach Europa. Nach der Rückkehr wurden beide Schiffe als Getreidespeicher in Penarth aufgelegt. Die Heuern, der Wechsel zum Drei-Wachen-System und gestiegene Versicherungssummen hatten die nur gering angestiegenen Frachtraten so sehr geschmälert, dass es unmöglich war, die Segler weiter profitabel in Fahrt zu halten.²⁴ Sie wurden vom Lübecker Reeder Schliewen aufgekauft und zu Segelschulschiffen umgebaut.

Eine Renaissance der Weizenfahrten wurde zwar, als PAMIR und PASSAT auf ihre erste Ausreise nach Brasilien gingen, in Erwägung gezogen, und es gab Überlegungen, sie wieder nach Australien segeln zu lassen, um Weizen zu holen, aber es kam zu keiner weiteren Weizenfahrt. Damit war die PAMIR der letzte Weizensegler, der 1949 mit einer Ladung Weizen aus Australien Kap Hoorn umrundete.²⁵

Literatur:

- Adam 1998: Frank Adam: Herrscherin der Meere. Die britische Flotte zur Zeit Nelsons. Hamburg.
- Allen 1980: Oliver E. Allen: Die Windjammer. Amsterdam.
- Anderson o.J.: John Anderson: The Grain Race. Falkirk.
- Anderson 1948: John Anderson: Last Survivors in Sail. London.
- Apollonio 2000: Spencer Apollonio: The Last of the Cape Horners. Firsthand Accounts from the Final Days of the Commercial Tall Ships. Washington D.C.
- Brustat-Naval 1987: Fritz Brustat-Naval: Die Kap-Hoorn-Saga. Auf Segelschiffen am Ende der Welt. Frankfurt/M., Berlin.
- Brustat-Naval 1988: Fritz Brustat-Naval: Windjammer auf großer Fahrt. Die Welt der Segelschiffe, wie sie wirklich war. Frankfurt/M., Berlin.
- Burmester 1976: Heinz Burmester: Segelschulschiffe rund Kap Horn. Die abenteuerlichen Lebenswege der Viermastbarken HERZOGIN CECILIE, HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE und L'AVENIR/ADMIRAL KARPFANGER. Oldenburg, Hamburg.
- Burmester 1978: Heinz Burmester: Mit der PAMIR um Kap Horn. Die letzte Epoche der deutschen Frachtsegler. 2. Aufl. Oldenburg, Hamburg.
- Burmester 1981: Heinz Burmester: Drei schnelle Frachtsegler und ihre Zeit. Hamburg 1981.
- Colton 1954: J. Ferrell Colton: Windjammers Significant. An Account of the Finest Deepwater Square-Rigged Sailing Vessels ever constructed. Flagstaff (Ariz.).
- Churchouse 1978: Jack Churchouse: The PAMIR under the New Zealand Ensign. Wellington.
- Davidsson 1976: Jan Davidsson: BEATRICE. Världens sista stora järnseglare, ex ROUTENBURN, ex SVITHIOD, 1881-1932. Malmö.
- Davidsson 1995: Jan Davidsson: VIKING. Göteborg.
- Derby 1970: W.L.A. Derby: The Tall Ships Pass. The Story of the Last Years of Deepwater Square-Rigged Sail. 2nd edition. Newton Abbot.
- Domitzlaff 1960: Hans Domitzlaff: Die Viermastbark PASSAT. Der Lebensroman eines Tiefwasserseglers. Bielefeld, Berlin.
- Domitzlaff 1998: Hans Domitzlaff: Das große Buch der PASSAT. 2. Aufl. Hamburg.
- Dummer 2001: Karl-Otto Dummer: Viermastbark PAMIR. Die Geschichte eines legendären P-Liners, geschildert von einem Überlebenden des Untergangs. Hamburg.
- Edwards 1996: Kenneth Edwards, Roderick Anderson, Richard Cookson: The Four-Masted Barque LAWHILL. Anatomy of the Ship. London.
- Eriksson 1958: Pamela Eriksson: The Duchess. The Live and Death of the HERZOGIN CECILIE. London.
- Furrer 1984: Hans Jörg Furrer: Die Vier- und Fünfmast-Rahsegler der Welt. Herford.
- Gerdau 1978: Kurt Gerdau: Viermastbark PADUA. Ein ruhmreiches Schiff. Herford.
- Gerdau 1991: Kurt Gerdau: PASSAT. Legende eines Windjammers. Herford.
- Gibbs 1969: Jim Gibbs: Pacific Square-Riggers. Pictorial History of the Great Windships of Yesteryear. Seattle.
- Grabler 1987: Heino Grabler: »... begrüßt Euch unsere Viermastbark«. Mit der PAMIR 1952 nach Rio de Janeiro. Hamburg.
- Greenhill 1970: Basil Greenhill and Ann Giffard: Women under Sail. Letters and Journals concerning eight Women Travelling or Working in Sailing Vessels between 1829 and 1949. Newton Abbot.
- Greenhill 1986: Basil Greenhill and John Hackmann: The Grain Races. The Baltic Background. London.
- Greenhill 1993: Basil Greenhill und John Hackman: HERZOGIN CECILIE. Lebensgeschichte einer Viermastbark. Hamburg.
- Greve 1995: Uwe Greve: Viermastbark KOMMODORE JOHNSON. Geschichte eines Motorseglers. (= Schiffe, Menschen, Schicksale, H. 18). Berlin.
- Greve 1997: Uwe Greve und Otto Mielke: Segelschulschiff ADMIRAL KARPFANGER. Reise ohne Wiederkehr. (= Schiffe, Menschen, Schicksale, H. 49). Berlin.
- Greve 2001: Uwe Greve und Otto Mielke: Segelschulschiff HERZOGIN CECILIE. Ein typisches deutsches Seglerschicksal des 20. Jahrhunderts. (= Schiffe, Menschen, Schicksale, H. 88). Kiel.
- Grobecker 1982: Kurt Grobecker: PASSAT. Das abenteuerliche Leben eines Windjammers. Lübeck.
- Grönstrand 1978: Lars Grönstrand: Åländska skeppsporträtt i ord och bild. Mariehamn.
- Grönstrand 1981: Lars Grönstrand: The Finnish Deep-Water Sailers. Pori.
- Heinrich 1976: Rhoda Heinrich: Wide Sails and Wheat Stacks. A History of Port Victoria and the Hundred of Wauralte. Port Victoria.
- Jacobsen 1934: Betty Jacobsen: A Girl Before the Mast. New York.
- Jebens 1977: Helmut Jebens: PASSAT im Novembersturm. Bilder von der letzten großen Fahrt. 4. Aufl. Herford.
- Kähre 1978: Georg Kähre: The Last Tall ships. Gustaf Erikson and the Åland Sailing Fleets 1872-1947. London.
- Kühner 2002: Hanne Kühner (Hrsg.): PASSAT. Botschafterin des Friedens. Lübeck.
- Leffler 1986: Wilhelm Leffler: Schiffsjunge auf einem Getreidesegler. München.
- Lubbock 1963: Basil Lubbock: The Last of the Windjammers. Volume I. Glasgow.
- Lubbock 1970: Basil Lubbock: The Last of the Windjammers. Volume II. Glasgow.
- Meyer 1974: Jürgen Meyer: Hamburgs Segelschiffe 1795-1945. 2. Aufl. Norderstedt.
- Muncaster 1935: Claude Muncaster: Rolling round the Horn. London.
- Newby 1986: Eric Newby: Hölle vor dem Mast. Windjammer ohne Romantik. Bielefeld.
- Newby 1999: Eric Newby: Learning the Ropes. An Apprentice in the Last of the Windjammers. London.
- Örjans 2002: Jerker Örjans und Håkan Skogsjö: Viermastbark POMMERN. Mariehamn.
- Pearse 1934: Ronald Pearse: The Last of a Glorious Era. The Story of the Sailing Ships of the Last Generation and the Passing One. London.

- Prager 1979: Hans Georg Prager: F. Laeisz. Vom Frachtsegler zum Kühlschiff, Containerschiff und Bulk Carrier. 2. Aufl. Herford.
- Rogge-Ballehr 1987: Elisabeth Rogge-Ballehr: Schule der See. Viermastbark HERZOGIN CECILIE. Biographie eines berühmten Ausbildungsschiffes und Frachtseglers. Gräfelfing.
- Rothe 1995: Claus Rothe: Das Segelschulschiff KRUSENSTERN. Vom Hamburger P-Liner PADUA zum russischen Segelschulschiff. Berlin.
- Sheridan 1935: Richard Sheridan: Heavenly Hell. The Experiences of an Apprentice in a Four-Mast Barque (1933-1934). London.
- Simonsen 1991: Gerhard Simonsen: Reise ohne Wiederkehr. Die Geschichte des deutschen Segelschiffes ADMIRAL KARPFANGER. (= Schiff und Zeit Spezial, H. 3). Herford.
- Stark 2003: William F. Stark: Das letzte Mal ums Horn. Das Ende einer Legende, erzählt von einem, der dabei war. Hamburg.
- Svensson 1988: Björn O. Svensson: POMMERN. From Ocean Carrier to Museum Ship. Mariehamn.
- Thesleff 1951: Holger Thesleff: Farewell Windjammer. An Account of the last Circumnavigation of the Globe by a Sailing Ship and the last Grain Race from Australia to England. London, New York.
- Underhill 1956: Harold A. Underhill: Sail Training and Cadet Ships. Glasgow.
- Villiers 1929: Alan Villiers: Falmouth for Orders. The Story of the Last Clipper Ship Race around Cape Horn. New York.
- Villiers 1933a: Alan Villiers: The Sea in Ships. The Story of a Sailing Ship's Voyage round Cape Horn. New York.
- Villiers 1933b: Alan Villiers: Voyage of the PARMA. The great Grain Race of 1932. London.
- Villiers 1953: Alan Villiers: Rund Kap Horn. Die letzte Fahrt der GRACE HARWAR. Wiesbaden.
- Villiers 1988: Alan Villiers: Kap Hoorn. Hamburg.
- Wiese 1997: Eigel Wiese: PAMIR. Die Lebensgeschichte eines Segelschiffes. Hamburg.
- Willner 1991: Horst Willner: PAMIR. Ihr Untergang und die Irrtümer des Seemates. Herford.
- Windjammers 1998: The Last Windjammers. CD-ROM. Helsinki.

Anmerkungen:

- 1 Burmester 1976, S. 142.
- 2 Derby 1970, S. 68.
- 3 Anderson o.J., S. 2.
- 4 Heinrich 1976, S. 112.
- 5 Derby 1970, S. 74.
- 6 Rogge-Ballehr 1987, S. 229.
- 7 Davidsson 1976, S. 120.
- 8 Edwards 1996, S. 37.
- 9 Villiers 1933a, S. 4.
- 10 Derby 1970, S. 146.
- 11 Allen 1980, S. 153.
- 12 Derby 1970, S. 137.
- 13 Burmester 1976, S. 116.
- 14 Derby 1970, S. 132.
- 15 Kähre 1978, S. 141.
- 16 Adam 1998, S. 233.
- 17 ÖRJANS 2002, S. 85.
- 18 Windjammers 1998.
- 19 Ebd.
- 20 Greenhill 1970, S. 151.
- 21 Villiers 1929, S. 49.
- 22 Allen 1980, S. 156.
- 23 Underhill 1956, S. 108.
- 24 Greenhill 1986, S. 7.
- 25 Kühner 2002, S. 3; Grabler 1987, S. 106.

The Last Wheat Vessels, 1921-1949

Summary

The years between the two World Wars witnessed the last chapter in the history of large freight-carrying sailing ships. The last remaining cargo requiring transport by sailing ships was Australian grain destined for Europe. At the beginning of each year – and in high summer in the Antipodes – the last grain ships loaded their cargoes in the primitive harbours of Spencer Gulf in South Australia and transported the wheat around Cape Horn, usually to England.

Although several of them were referred to as "ports," the harbours in Spencer Gulf were little more than villages situated on the coast. The harbours plied by the grain ships were mostly located on the east coast of Spencer Gulf; only the order port of Port Lincoln lay on the west one. Modern harbour installations, as in Europe, did not yet exist there during the 1920s and 30s. The windjammers sometimes had to anchor at shipyards, where they were loaded using small schooners or ketches. In other harbours the windjammers had wooden loading piers at their disposal, but because of the large difference in the tides, these piers were likewise very long. Only at the end of these loading piers was the water deep enough for safe loading. Only two ships could be loaded at a time: The others had to wait at shipyards until a loading space became vacant.

After they had been fully loaded the windjammers from Spencer Gulf usually went back to Europe around Cape Horn to an order port, either Queenstown (today Cobh) in Ireland or Falmouth in England. There they were informed as to which port of discharge they should sail on to.

The market in England was favourable: Stocks from the last harvest were almost used up, and in May or June the Australian grain was very welcome for bridging the period until the next harvest. The voyages of the last large sailing ships in commercial use were described in detail by the English press, soon resulting in the term »Grain Racer« - applied to the ships that continually attracted attention because of their fast voyages.

The development of the freight rates in the 1920s and 30s were of great importance to the operation of the last cargo sailing ships. To improve the income situation, additional opportunities were provided for taking apprentices on board who then had to pay for their training. At that time it was still compulsory in many nations to provide proof of time spent at sea in order to qualify for nautical school. During the 1930s the grain ships still provided an opportunity to do these sea-hours. As a result, the ship owners always had a ready supply of cheap crew members. Wealthy passengers were also offered the opportunity of booking round trips or short voyages aboard the last freight-carrying sailing ships. This supplementary income greatly improved the economic situation.

The outbreak of World War II initially put an end to the grain shipping from Australia. Of the thirteen windjammers that had returned to Europe from Australia with grain in 1939, only very few were still operational. Some were lost through war damage, while others were unable to sail back to Australia because of their poor condition. Even though attempts were made to fetch grain from Australia after the war with the few ships that were still operational, such transports were no longer profitable. The grain voyages from Australia using freight-carrying sailing ships finally ended in 1949, with the four-masters PAMIR and PASSAT.

Les derniers grands voiliers à blé 1921-1949

Résumé

C'est au cours des années l'entre-deux-guerres du XX^e siècle que le dernier chapitre des grands voiliers de fret a connu son ultime heure de gloire. Le transport du blé australien vers l'Europe était la dernière cargaison encore concevable pour les voiliers au long cours. Au début de chaque année, qui correspondait à l'été sur l'hémisphère sud du globe, les derniers voiliers à blé chargeaient dans les ports primitifs du golfe de Spencer, au sud de l'Australie, et rapportaient leur cargaison de blé en Angleterre, après avoir contourné le cap Horn.

Les ports du golfe de Spencer, bien que portant très souvent l'appellation de «ports», n'étaient cependant que des villages côtiers. Les ports de chargement, dans lesquels les voiliers à grain faisaient escale, étaient situés en majeure partie sur la côte orientale du golfe de Spencer, seul celui de Port Lincoln se trouvait sur la côte occidentale. Dans les années 20 et 30, des installations portuaires modernes comme en Europe n'y existaient pas. Les grands voiliers devaient jeter l'ancre en rade et étaient chargés par des petites goélettes ou des ketchs. Dans d'autres ports, des débarcadères en bois se trouvaient à disposition des voiliers; ceux-ci, en raison des grandes différences entre les marées, étaient très longs, car c'était seulement à leur extrémité que la profondeur d'eau était suffisante pour pouvoir charger en toute sécurité. Seuls deux navires pouvaient être chargés simultanément, les autres devaient attendre leur tour jusqu'à ce qu'une place soit libérée.

Après le chargement, les voiliers au long cours sortaient du golfe de Spencer, contournaient le cap Horn et faisaient route vers les ports d'Europe, soit vers Queenstown (aujourd'hui Cobh) en Irlande, soit vers Falmouth en Angleterre. Là, ils apprenaient vers quelle destination finale ils devaient faire route pour rompre charge.

En Angleterre, le marché leur était favorable, les réserves de la dernière récolte étant presque épuisées, et en mai ou juin, dans l'attente de la nouvelle récolte, le blé australien était extrêmement bienvenu. La presse anglaise couvrait en détail les voyages des derniers grands voiliers employés dans la marine marchande, et c'est ainsi que le terme de «*grain racer*» vit le jour, désignant le voilier qui attirait l'attention par une traversée rapide dans la «course du grain».

L'augmentation des taux de fret dans les années 20 et 30 du XX^e siècle revêtait une grande importance dans l'exploitation des grands voiliers de commerce. Afin d'améliorer les revenus, furent en outre embarqués des «*apprentices*» (apprentis mousses), qui devaient alors acquitter le prix de leur formation. À cette époque, il était encore obligatoire dans de nombreux pays de justifier son temps de navigation afin de pouvoir être admis à l'école de la marine et dans les années 30, seuls les grands voiliers à grain en offraient encore l'opportunité.

Pour les armateurs, cela signifiait que des membres d'équipage à bon marché étaient ainsi toujours disponibles. De surcroît, il fut proposé à des passagers aisés d'effectuer des circuits ou de courtes croisières. Ces revenus supplémentaires améliorèrent la situation économique de façon décisive.

Le début de la Seconde Guerre mondiale mit fin une première fois à la course du blé australien. Des 13 grands voiliers qui rentrèrent encore en Europe avec du blé d'Australie en 1939, seuls quelques-uns étaient encore utilisables. Certains furent perdus du fait de la guerre, d'autres, en raison de leur état, ne pouvaient plus reprendre la route vers l'Australie. On tenta pourtant, à la fin de la guerre, de retourner chercher du blé en Australie avec les derniers voiliers restants qui étaient encore aptes à prendre la mer, mais les conditions générales ayant changé, ceux-ci n'étaient plus compétitifs. C'est en 1949, avec les quatre-mâts barques PAMIR et PASSAT, que la course du blé australien prit définitivement fin.