

► HAGEN ALLMELING

Das Journal der Hamburger Galiot MARY ANN 1834/35

1. Einleitung

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum ist im Besitz des Logbuches eines Hamburger Segelschiffes aus den Jahren 1834–1835. Hierbei handelt es sich um die zu der Zeit unter Hamburger Flagge fahrende MARY ANN der Reederei Wachsmuth & Krogmann, die im Berichtszeitraum des Logbuches zwei Reisen ins Mittelmeer und eine nach New York unternahm.

Die Transkription dieses einzigartigen Dokumentes der zivilen Seefahrt aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die von mir im Herbst 2005 durchgeführt wurde, war mehr als nur das bloße Übertragen von Buchstaben in eine heute lesbare Schrift. Diese Eintragungen, beginnend am 3. August 1834 und endend am 9. September 1835, sind für mich auch ein gutes Jahr ge- und erlebte Geschichte der Besatzung der MARY ANN und ein Beispiel dafür, wie in jener Zeit Seehandel betrieben und an Bord gelebt und gearbeitet wurde. Angeregt und unterstützt durch interessante Gespräche mit Frau Ursula Feldkamp und Herrn Rüdiger Bahr, beide Deutsches Schifffahrtsmuseum (DSM), wurden weitere Recherchen nach Hintergrundinformationen durchgeführt, die zum Teil Interessantes zutage brachten, weitere Fragen aufwarfen und zu spannenden Gesprächen unter anderem mit Herrn Horst Menzel, Hamburg, Herrn Dr. Albrecht Sauer, DSM, Herrn Prof. Dr. Peter Mesenburg, Universität Essen, und Herrn Dr. Günther Oestmann, Deutsches Museum, München, führten, die weitere Klarheiten brachten, aber natürlich ebenfalls neue Fragen entstehen ließen. Viele werden nie beantwortet werden, da die Hauptprotagonisten, Kapitän Jessen und die Besatzung der MARY ANN, sie aus verständlichen Gründen nicht mehr beantworten können.

2. Das Journal

Das Logbuch, als »Journal« bezeichnet, ist 335 mm hoch, 270 mm breit und 21 mm dick. Der Einband besteht aus ca. 1 mm starker Pappe, die außen braun-schwarz marmoriert ist. Der hintere Einband ist schon stark abgegriffen, die Marmorierung ist zu mehr als der Hälfte nicht mehr vorhanden. Der Rücken besteht aus dünnem, schwarz gefärbtem Leder, das an mehreren Stellen schon braun durchschimmert. Auf dem vorderen Einband ist ein ovales, an den Enden spitz zulaufendes Schild aus grauem Papier mit den Abmessungen 130 mm x 80 mm aufgeklebt. Darauf sind mit Tinte in lateinischer Schreibschrift der Name MARY ANN, darunter die Jahreszahlen 1834 und 1835, oberhalb des Namens mit Bleistift die Ziffer 312 eingetragen worden.

Zwischen den Deckeln befinden sich 84+14 Blätter, also 168+28 Seiten, die in Fadenheftung gebunden sind. Die ersten 168 Seiten haben dieselben Abmessungen wie der Einband und sind von blass-beiger Färbung. Im Anschluss sind noch einmal 28 Seiten von blass-türkiser Farbe mit den Abmessung 335 mm x 210 mm eingebunden.

Das Journal wurde im Hochformat geführt. Die Eintragungen sind mit Tinte gemacht worden, dem Schriftbild nach von mindestens zwei verschiedenen Personen, wahrscheinlich vom Kapitän und vom Steuermann. Die Tinte ist umbrafarbig und unterschiedlich stark verblichen, zum Teil sehr verschmiert, ebenfalls »zieren« viele Tintenkleckse die Seiten.

Auf der ersten Seite befinden sich rechts oben in lateinischer Schreibschrift der Name *Wilh. Bekstein*, darunter in deutscher die Bezeichnung *Schiffsmakler* und wiederum darunter, ebenfalls in lateinischer Schreibschrift, *in Hamburg*.

Die einzelnen Seiten bzw. auf See Doppelseiten sind in lateinischer Schreibschrift überschrieben mit *Journal an Bord des Hamburger Galiot Schiffs MARY ANN geführt durch Capt: H: Tho: Jessen, bestimmt von (Abgangshafen) nach (Bestimmungshafen), gehalten im (augenblickliches Seegebiet), Jahreszahl*. Dabei wurden verschiedene Schreibweisen für einzelne Begriffe gewählt: *Galiot, Galliot, Galiott; Galiot-Schiff*, mal getrennt mit oder ohne Trennungszeichen, mal zusammen geschrieben. Auch befindet sich das Journal mal an, ein anderes Mal auch am Bord, usw.

Die Eintragungen in den Häfen und auf den Revieren wurden über die ganze Breite einer Seite in deutscher Schreibschrift gehalten. Wochentage, Monatsnamen, Orts- und Personennamen, Windrichtungen sowie fremdsprachliche Begriffe wie z.B. *Equepage* (Besatzung) wurden allerdings in lateinischer Schrift ausgeführt.

Auf See ist für alle 24 Stunden eines Etmals eine Seite in tabellarischer Form gewählt worden, beginnend jeweils mit der Wache von 12.00-16.00 Uhr. Jede Tabelle hat neun Spalten und sieben Zeilen, unter der Kopfzeile eine Zeile pro Wache. Die einzelnen Wachen wurden, wiederum beginnend mit der Wache von 12.00-16.00 Uhr, wie folgt bezeichnet: *Nach;* *Platv;* *Platvot; oder Platvoot;*¹ *Erste; Hund; oder Hunde;* *Tag* und schließlich *Vorm.*. Wochentag und Datum wurden sinnvoller Weise am Anfang der Zeile für die Wache von 00.00-04.00 Uhr eingetragen.

Die einzelnen in der Kopfzeile benannten Spalten stehen für: Tag und Datum, Glasen (wie viele Glasen wurde ein bestimmter Kurs gelaufen), Bezeichnung der Wache, Distanz, gesteuerten Kurs, Abdrift, behandelten (oder beschickten?) Kurs, Windrichtung sowie Begebenheiten. Diese Zeile wurde in lateinischer Schrift ausgefüllt. Für die einzelnen Bezeichnungen der Spalten wurden unterschiedliche Varianten gewählt: *Datum, Dato* oder *dato*, *Curs, Cours* oder *Course*, mal groß, mal klein geschrieben.

Im Anschluss an die Vormittagswache folgen außerhalb der Tabelle Berechnungen über den rechtweisenden Kurs, die abgefahrene Länge und Breite sowie Angaben über die Länge der Etmale und über die observierte Breite. Abschließend sind nach Verlassen des Hafens und Reviers die Seiten fortlaufend nummeriert.

Die Eintragungen in den ersten acht Spalten sind durchweg in lateinischer Schrift ausgeführt, die der Spalte *Begebenheiten* dagegen, mit den schon genannten Ausnahmen, in deutscher Schreibschrift gemacht worden. Reichte der Platz dieser Spalte nicht aus, wurde die ganze Zeile, in der ersten (*Tag & Dato*) oder zweiten Spalte (*Gl*) beginnend, für die Eintragungen genutzt. Ebenso wurde verfahren, wenn aufgrund von Windstille kein Steuer im Schiff war.

In gleicher Weise wurden Angaben über Kurs, Distanz und Position am Ende der Seite außerhalb der Tabelle notiert: Himmelsrichtungen, Greenwich sowie Observation sind in lateinischer, alle anderen Angaben in deutscher Schrift festgehalten.

Interessant sind auch die Schreibweisen von Ortsnamen. Manchmal entsteht der Eindruck, dass der phonetische Klang gewählt wurde, oft auch für ein und denselben Ort in verschiedener Schreibweise. Der unterschiedlichen Handschrift nach könnte es daran gelegen haben, dass

Journal von Bonn zur Hamburger Expedition nach Nord-Amer.

Nachdem unser Schiff, am folgenden Tage, mit uns die St. Anna
 und die Passieren auf den See geleitet, so hat die Expedition nunmehr
 den 3. August d. J. angetreten, und ist nunmehr im Besitz der Elbe
 angekommen, wo wir uns an demselben Tage mit unserm Schiffe

am 3. August d. J. den 3. August d. J. um 11 Uhr früh auf dem Elbe
 angekommen, und sind nunmehr im Besitz der Elbe angekommen.
 Am 4. August d. J. um 11 Uhr früh auf dem Elbe angekommen, und
 sind nunmehr im Besitz der Elbe angekommen.

Donnerstag d. 4. August d. J. um 11 Uhr früh auf dem Elbe
 angekommen, und sind nunmehr im Besitz der Elbe angekommen.
 Am 5. August d. J. um 11 Uhr früh auf dem Elbe angekommen, und
 sind nunmehr im Besitz der Elbe angekommen.

Freitag d. 5. August d. J. um 11 Uhr früh auf dem Elbe
 angekommen, und sind nunmehr im Besitz der Elbe angekommen.
 Am 6. August d. J. um 11 Uhr früh auf dem Elbe angekommen, und
 sind nunmehr im Besitz der Elbe angekommen.

Samstag d. 6. August d. J. um 11 Uhr früh auf dem Elbe
 angekommen, und sind nunmehr im Besitz der Elbe angekommen.
 Am 7. August d. J. um 11 Uhr früh auf dem Elbe angekommen, und
 sind nunmehr im Besitz der Elbe angekommen.

Abb. 1 Erste Seite der ersten im Journal dokumentierten Reise von Hamburg nach Malaga. Festgehalten sind die Anmusterung, das Auslaufen aus Hamburg am 3. August 1834 sowie der Beginn der Reise auf der Elbe bis zum Passieren von Helgoland. (Foto: Archiv DSM)

Schiffer und Steuermann verschiedener Ansicht über die Orthographie waren. Es wurden auch heute nicht mehr gebräuchliche Ortsnamen benutzt, wie z.B. *Hoofden* für die Straße von Dover. Ebenso sind viele Begriffe heute nicht mehr gebräuchlich, auch nicht in der Seemannssprache. Doch dazu mehr an anderer Stelle.

Wegen der im Journal erscheinenden Abweichungen der Schriftbilder einiger Buchstaben von dem ab 1914/15 und verbindlich ab 1924 an preußischen Schulen eingeführten Normalalphabet für die deutsche und lateinische Schrift (Sütterlinschrift) benutze ich hier den Begriff »deutsche Schrift«. Zitate aus dem Journal der MARY ANN in deutscher Schreibschrift sind in magerer kursiver, solche in lateinischer Schreibschrift in halbfetter kursiver Schreibung wiedergegeben.

3. Die wirtschaftliche Situation

Die mit der Schifffahrt beschäftigten Kräfte sahen sich durch das Ende der Napoleonischen Kriege um die Früchte ihrer Arbeit und ihres Risikos, welches sie besonders durch Napoleons Kontinentalblockade und den Kaperkrieg getragen hatten, gebracht. Um den eigenen Bedarf an kriegswichtigen Gütern zu decken und die Verluste an eigenem Schiffsraum durch See- und Kaperkrieg zu kompensieren, hatte Großbritannien seine sonst so geheiligte Navigationsakte stillschweigend gelockert. Nun, nach Kriegsende, wurde sie wieder streng gehandhabt. Ebenso gingen die anderen großen Kolonialmächte vor, die unter dem Druck des Krieges ihre Häfen und die ihrer Kolonien auch für Schiffe fremder Flaggen geöffnet hatten: sie schlossen sie wieder. Walter Ried² gibt ein beredtes Beispiel für die Schifffahrt nach 1815. Der Bestand der Handelsflotte betrug demnach:

	<i>in Deutschland einschließlich Schleswig Holstein u. schwed. Pommern</i>	<i>in Großbritannien</i>
1800	570.000 tons	1.700.000 tons
1825	300.000 tons	2.400.000 tons

Auf der einen Seite stand ein Verlust von 47,4% an Tonnage, auf der anderen ein Anstieg um 41,2% des Vorkriegsbestandes.

Durften während des Krieges z.B. Hamburger Schiffe durchaus Brotgetreide in englische Häfen bringen, obwohl in Hamburg kein Getreide zum Export angebaut wurde, so war es nach Kriegsende damit vorbei, denn nach den Beschlüssen des Wiener Kongresses durfte England jedes Mitglied des Deutschen Bundes als selbstständigen Staat behandeln, setzte sich der Deutsche Bund doch aus 35 souveränen Fürstenstaaten sowie vier ebenfalls souveränen freien Städten, nämlich Hamburg, Bremen, Lübeck und Frankfurt am Main, zusammen. Jeder Einzelstaat, und somit auch Hamburg, das de jure auch ein souveräner Staat war, musste also, wollte es Handel mit solchen Mächten treiben, die die eigenen Flotten protektionierten, bilaterale Verträge abschließen.³ Folglich war es keinem Hamburger Schiff gestattet, Getreide aus Preußen in England anzulanden.⁴

Erst langsam vermochte sich die deutsche Schifffahrt, die nach dem Kriege zunächst nicht mehr existierte, unter diesen Bedingungen als nationale Küstenschifffahrt wieder zu erholen. Erst einmal mussten die traditionellen Fahrtgebiete zwischen St. Petersburg und Lissabon wieder aktiviert, neue Verbindungen geknüpft und neue Märkte, besonders in Übersee, erschlossen werden.⁵

Nach den vorliegenden Angaben bei Soetbeer⁶ aus den Jahren 1836-1838 begann sich der Handel zwischen Hamburg und Spanien sowie dem Mittelmeer langsam wieder zu entwickeln. Der spanische Bürgerkrieg von 1834-1839 (1. Karlistenkrieg) wird zwar die Ausfuhr nach Spa-

Journal an Bord des Hamburger Galleischiff. Mary Ann geführt durch Capt.

Tag & Datum	W. Punkte	Zeit d. Erw.	Temp d. Erw.	Wind	Beobachtetes ...
1. 10. 1834	1. 230	1. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
2. 11. 1834	2. 230	2. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
3. 12. 1834	3. 230	3. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
4. 13. 1834	4. 230	4. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
5. 14. 1834	5. 230	5. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
6. 15. 1834	6. 230	6. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
7. 16. 1834	7. 230	7. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
8. 17. 1834	8. 230	8. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
9. 18. 1834	9. 230	9. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
10. 19. 1834	10. 230	10. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
11. 20. 1834	11. 230	11. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
12. 21. 1834	12. 230	12. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
13. 22. 1834	13. 230	13. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
14. 23. 1834	14. 230	14. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
15. 24. 1834	15. 230	15. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
16. 25. 1834	16. 230	16. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
17. 26. 1834	17. 230	17. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
18. 27. 1834	18. 230	18. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
19. 28. 1834	19. 230	19. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
20. 29. 1834	20. 230	20. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
21. 30. 1834	21. 230	21. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken
22. 31. 1834	22. 230	22. 230	20	SW	Wind: Nordost, 1/2 Meile Wetter: klar, 1/2 Meile Luft: 20, Wasser: 16, Taupunkt: 16 keine Wolken

Montag 11. August

Opener von Senais: 500' Nord
 Senais von Mary Ann: 23'
 Opener von Senais: 500' Nord
 Senais von Mary Ann: 23'

Mit 16 Mann das 11 1/2 Meil geradlinig

Abgesen: 22 24'
 Senais: 34'
 Senais: 34'
 Senais: 34'

Abgesen: Ost 1/2 Meil 2 1/2 Meil
 Senais: 34'

Abgesen: Ost 1/2 Meil 2 1/2 Meil
 Senais: 34'

Abb. 2 Journalseite von Sonntag, den 10. August 1834, 12.00 Uhr, bis Montag, den 11. August, 12.00 Uhr. Die MARY ANN befindet sich zu diesem Zeitpunkt in der Nordsee auf Höhe der Themsemündung. Festgehalten sind ruhiges bis windstilles Wetter sowie das an anderem Ort noch erwähnte regelmäßige Loten, hier auf jeder Wache. (Foto: Archiv DSM)

nien nicht sehr gefördert haben, der Bedarf an spanischen Gütern wie Wein, Rosinen, Blei usw. war aber in den deutschen Teilstaaten durchaus vorhanden und wollte gedeckt werden. Erschwert wurde der Export deutscher Waren auf deutschen Schiffen nach Spanien durch die hohen Eingangszölle, die Soetbeer angibt: Wurde deutsche Butter auf einem spanischen Schiff eingeführt, so betrug der Einfuhrzoll pro Pfund 1,17 Real, wurde sie von einem ausländischen Schiff gelöscht, so betrug der Einfuhrzoll 2,17 Real pro Pfund.⁷

Lange Zeit war der Verkehr zwischen Hamburg und dem Mittelmeer, besonders mit Hamburger Schiffen, wegen der Seeräuberei (Hamburger Sklavenkasse), namentlich von algerischen Häfen aus, unbedeutend. Erst durch die Einnahme Algeriens durch Frankreich 1831 war die Piratengefahr gebannt und konnte sich langsam eine auch wirtschaftlich interessante Verbindung mit eigenen Schiffen von Hamburg aus ins Mittelmeer aufbauen.⁸

Während der uns betreffenden Zeit 1834/35 bestanden aber noch große Handelsbeschränkungen zwischen Hamburg und den einzelnen Mittelmeeranrainern, so dass sich aufgrund hoher Differenzzölle der Export von Hamburg nach Sizilien auf Hamburger Schiffen wirtschaftlich nicht lohnte. Dies wird denn auch der Grund dafür gewesen sein, warum die MARY ANN beide Ausreisen in Ballast machte. Erst durch bilaterale Verträge Hamburgs mit Österreich (1836), der Türkei und Griechenland (1839) verbesserte sich die Lage für die Hamburger Reeder etwas.⁹

4. Die Entwicklung der Galiot

Die MARY ANN wird in allen uns zur Verfügung stehenden Quellen, einschließlich des Journals, als Galiot bezeichnet. Lediglich Kresse¹⁰ bezeichnet sie als Kuf(f?). Nach Höver stammt die Bezeichnung Galiot von der Galeote, einer kleineren, von den Italienern und Spaniern verwendeten Galeerenart. Nach Goedel sind die Namen dieser schlank und scharf gebauten Ruderfahrzeuge den griechischen Bezeichnungen für Haifisch = galeos und für Schwertfisch = galeotes entlehnt.¹¹

Die Urmutter unseres nordeuropäischen Handelsseglers ist nach Höver ein im Jahre 1505 von der Schutterij, der Amsterdamer Landwehr, für den Wachdienst auf der Zuidersee gebautes Fahrzeug.¹² Die Amsterdamer hatten sich beim Bau dieses Schiffes vom Rat einiger spanischer Kaufleute leiten lassen. Nach Crone soll dieses Schiff einer Galeere ähnlich gesehen haben, aber mit Sicherheit wurde dieses Fahrzeug von den Amsterdamer den speziellen Bedingungen seines Einsatzgebietes, der Wattengewässer der Zuiderzee, angepasst. Wenn man davon ausgeht, dass die Galeote als kleinere Abart der Galeere ähnliche Linien wie diese hatte, und sich die Risse, besonders den Spantenriss der Furttenbach-Galeere von 1571 ansieht, erkennt man, dass sie auf rund zwei Drittel ihrer Länge mit einem vergleichsweise platten Boden ausgestattet war¹³ – ein Umstand, der den Verhältnissen in den Wattengewässern der Zuiderzee sehr entgegen kam (man bedenke nur die Möglichkeit des Trockenfallens). Auch war die Galeere kein Schiff, welches mit einem besonders ausgeprägten Kiel versehen war. Das war bei ihrem »Hauptantrieb« auch nicht nötig, denn beim Rudern war kaum mit einem großen Versatz nach Lee zu rechnen.

Nach Menzel ist die eigentliche Galiot erst im 17. Jahrhundert entstanden und war ein kleines rundgattiges Schiff mit Seitenschwertern. Menzel beruft sich dabei auf Witsen, der aber nur eine einfache Abbildung der Galiot zeigt. Danach wurde sie auf der gleichen Werft wie der Bojer gebaut, womit er wahrscheinlich zum Ausdruck bringen wollte, dass sich Galiot und Bojer in Bauweise und Konstruktion ähnelten. Bei den Galioten ist allerdings der Fall des Vorstevens größer, die Bögen sind runder, außerdem sind sie bei gleicher Länge breiter als die Bojer. Die Galioten hatten damals nur ein schwach gepiektes Unterwasserschiff, was die Seitenschwerter erklärt.¹⁴

Wie diese Fahrzeuge, die wir uns als relativ dickbauchig und plump und somit auch relativ schwerfällig und langsam vorstellen müssen, an einen Namen kamen, der von so eleganten und schnellen Schwimmern wie Haien und Schwertfischen herrührt, muss unbeantwortet bleiben. Aufgrund seiner Eigenschaften war der Typus der Galiot denn auch schnell Veränderungen unterworfen, und ihr Konstruktionsentwurf trat recht bald in Wechselbeziehung zu verschiedenen, den jeweiligen Zwecken angepassten Schwesterschiffstypen. Neben den reinen Handelsfahrern gab es auch schlankere und höher geriggte so genannte »Hardlöper«, also Schnellläufer-Galieten, die – z.B. von der VOC – gern zur Nachrichtenübermittlung benutzt wurden und sogar mit den Konvois jener VOC bis nach Hinterindien gesegelt sein sollen. Aber auch in der Wattenfischerei sollen die Hardlöper Verwendung gefunden haben. Eine anonyme Zeichnung im Amsterdamer Schiffahrtsmuseum¹⁵ zeigt eine Dreimastgaliot aus dem Jahre 1658. Es handelt sich um die ZUYLEN, die der Gouverneur von Batavia bauen ließ, um Kurierdienste zwischen den einzelnen Niederlassungen der VOC in Asien zu verrichten. Menzel beschreibt die ZUYLEN in seinem Buch ausgiebig und nennt auch die Abweichungen von den typischen Galieten der Zeit. So wies sie einige typische Merkmale der Fleute auf, wie den kleinen Spiegel und das Ruder, welches durch ein Hennegatt geführt und wahrscheinlich mit einem Kolderstock bewegt wurde. Die ZUYLEN wird auf dem Bild und in den Dokumenten der VOC allerdings ausdrücklich als Galiot bezeichnet.¹⁶

Ende des 17., Anfang des 18. Jahrhunderts setzten sich bei den Galieten im Bereich des Unterwasserschiffs einige Änderungen durch. Dadurch wurde der Einsatz von Seitenschwertern, die bei den Kuffen noch bis in das 19. Jahrhundert eine Selbstverständlichkeit waren, überflüssig. Die Galieten erhielten neben einem herausragenden Kiel und einem Totholz auch eine scharf ausgebildete Vor- und Achterpiek. Allerdings gibt es hier noch Klärungsbedarf. Höver¹⁷ behauptet

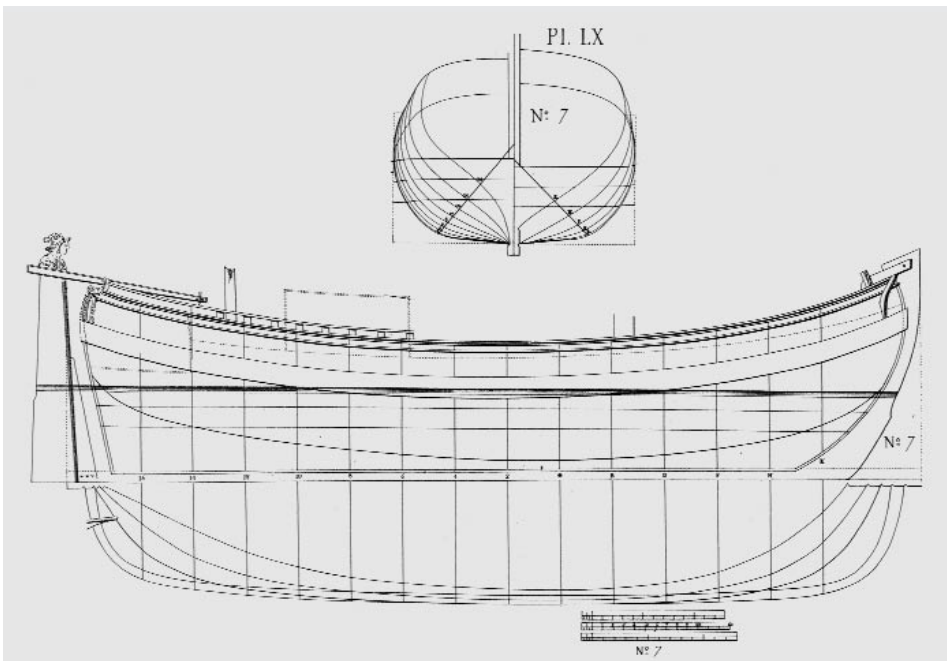


Abb. 3 Riss einer *Hardlöper-Galiot*. Gut zu erkennen ist der Luvklotz am unteren Vorsteven zur Vergrößerung des Lateralplanes. (Aus: Fredrik Henrik af Chapman: *Architectura Navalis Mercatoria*. Reprint der Ausgabe Stockholm 1768. Bielefeld 1984, Plan LX, Nr. 7)

tet, dass die Galioten nur eine Achterpiek besessen hätten, Menzel¹⁸ schreibt von einer *scharf ausgebildeten Achter- und Vorpiek*, und im Journal der MARY ANN ist nur von einer Achterpiek die Rede. Mit dieser Piek ist hier nicht der Raum vor dem Kollisionsschott oder hinter dem Stopfbuchenschott gemeint. Nach Rödning bezeichnet Piek *Die unterste und hinterste Abtheilung oder Raum, im Schiff dicht am Hintersteven, woselbst es sowohl unten als am Hintersteven scharf oder schmal wird.*¹⁹

Der Plan einer Hardlöper-Galiot in Chapmans »Architectura Navalis Mercatoria«²⁰ lässt ebenfalls gut die Linien der Unterwasserform dieser Schiffe erkennen, die vorne relativ breit ansetzen und nach achtern in einem ziemlich spitzen Winkel auslaufen, also einen sehr stromlinienförmigen Körper bilden. Das verdrängte Wasser wurde also gut nach achtern abgeführt und wirkte positiv auf das Ruder. Allerdings besaß die Galiot einen hohen Völligkeitsgrad im Hauptspant und einen relativ geringen Tiefgang selbst in abgeladenem Zustand, eine Tatsache, die ihr in den Wattengewässern der Nordsee und in den damals oft »verwilderten« und von Sänden übersäten Revieren sehr von Vorteil gewesen ist, sich aber beim Kreuzen und bei am Wind liegenden Kursen als sehr nachteilig herausstellte, denn es fehlte den Galioten an Lateralfläche im Unterwasserschiff gegen seitlichen Versatz nach Lee. Als Ersatz für die Seitenschwerter bekamen viele Galioten ein Vorstevenholz, das oft noch durch eine Aufklotzung, den so genannten Luvklotz, verlängert wurde, um die Lateralfläche zu vergrößern.²¹

Über die Beschaffenheit des Unterwasserschiffes der Galioten erfährt man weder bei Höver noch bei Szymanski oder Wiechers etwas. Nach der einschlägigen Fachliteratur und nach Menzel²² waren die Rümpfe der Seeschiffe im Unterwasserbereich gekupfert, die der Küstenfahrer oft mit Zinkblechen beschlagen. Laut Kapitän Axel Möller²³ lässt sich aus dem zweiten Journal der MARY ANN der Rückschluss ziehen, dass ihr Rumpf im unteren Bereich mit Kupferblech beschlagen war. Darüber trug das Schiff eine »Spiekerhaut«, also eine zweite zusätzlich aufgebraute dünne Beplankung, die mit großköpfigen Kupfernägeln gehalten wurde.²⁴

Das Verhältnis Länge zu Breite war bei den Galioten ziemlich gering, nach Höver²⁵ betrug es normalerweise mindestens 3:1 und überstieg selbst im äußersten Fall nie das Verhältnis 4,4:1. Im Falle der MARY ANN lag es – die Abmessungen in Kresses *Seeschiffsverzeichnis*²⁶ zugrunde gelegt – bei 3,7:1.

Ein weiteres besonderes Merkmal der Galiot war ebenso wie bei der Kuff das sogenannte *draai over Boord*, das Ruder, dessen Pinne oder Helmholz frei über dem Deck bewegt wurde. Die Pinne ragte sogar über die Reling, es gab also keinerlei Öffnung für Pinne oder Ruder. An ihrem Ende war in der Regel ein Scheibgatt mit meistens zwei Scheiben montiert, durch die eine Rudertalje geschoren wurde. Diese Talje hatte die Aufgabe, das Ruder »geschmeidiger« zu machen, also Seestöße abzufangen, damit die Pinne dem Rudergänger nicht aus der Hand gerissen wurde.²⁷

Bereits zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurden Galioten regelmäßig als Dreimaster mit Freiggatt-Takelung gebaut und in der »Großen Fahrt« eingesetzt, sogar im Robbenschlag der Grönlandfahrt und im Walfang. Im 19. Jahrhundert kamen alle gebräuchlichen Riggs hinzu, je nach Fahrtgebiet vom Vollschiiff bis zum Anderthalbmast-Rigg. Als Schiffe für die weltweite Fahrt wurden die großen Dreimastgalioten von Häfen in Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Deutschland und Skandinavien aus eingesetzt und von diesen Häfen aus nicht nur bereedert, sondern auch dort gebaut.²⁸

Man kann, wie Höver, mit Fug und Recht behaupten, dass die Galiot *eine meisterliche Leistung des Schiffbaus dar(stellt)*²⁹, wenn man sich zum einen ihre weite Verbreitung, zum anderen die Tatsache, dass sie sich in der Nord- und Ostsee bis in das vergangene Jahrhundert gehalten hat, vor Augen führt.

5. Die MARY ANN

5.1. Quellen zur MARY ANN

Die älteste uns bekannte Nachricht über die MARY ANN hat sich im Hamburger Staatsarchiv erhalten. Kapitän Heinz Burmester³⁰ zitiert eine Eintragung im *Documenten Protocol* der Hamburgischen Verwaltung vom 10. November 1828, die lautet:

Der ehrbare Johann Christian Bufe, Bürger und Schiffszimmermeister im Hamburgischen Amt Ritzebüttel, beeidigt, daß das Galiotschiff, MARY ANN genannt, von ihm und seinen Leuten in diesem Jahr auf seinem zu Cuxhaven im Ritzebütteler Amt belegenem Schiffszimmerwerft oder Stapel für eigene Rechnung von Kiel auf neu erbaut worden, auch demnächst im hiesigen Hafen völlig verfertigt worden sey, so daß es jetzt, nach Hamburger Maaße gerechnet, 84 Fuß 8 Zoll [24,25 m] lang von der Vorderkante Vordersteven bis zur Hinterkante Hintersteven, 22 Fuß 9 Zoll breit über den Berghölzern [Barghölzern], 9 Fuß 7¹/₂ Zoll [2,75 m] vom Kollschwien [Kielschwein] bis unterm niedrigsten Decksbalken geworden sey.

Wenn man besagte Raumbreite mit dem im Journal vom 27. September 1834 abgeladenen Tiefgang der MARY ANN vor dem Auslaufen aus Malaga vergleicht – vorne 9¹/₄ Fuß und achtern 9¹/₂ Fuß –, bleibt die Frage, wie viel Freibord das Schiff noch hatte. Der Fuß hatte damals in Hamburg 12 Zoll à 2,3875 cm, war also 28,65 cm lang; zwei Fuß ergaben eine Elle.³¹ Auf der zweiten im uns vorliegenden Journal dokumentierten Reise wurde die MARY ANN in Marseille sogar noch tiefer abgeladen, vorne und achtern um bis zu einen Fuß. Also lieber eine nasse Überfahrt riskieren, als auch nur ein Lot Fracht auf dem Kai stehen zu lassen?

Die MARY ANN war nach Kresse mit 51 Commerzlasten (CL) vermessen³², die Hamburger Commerzlast als Gewichtseinheit zu 6000 Pfund.³³ Es handelt sich bei diesem Pfund nicht um das metrische zu 500 Gramm, sondern um das alte Pfund zu 32 Lot à 15,144 Gramm, also 484,609 Gramm.³⁴ Daraus ergibt sich eine Bruttotragfähigkeit von 148,29 metrischen Tonnen.

5.2. Die Besegelung

Wenden wir uns nun dem Wichtigsten der MARY ANN zu, der »Antriebsmaschine«, einer »Zweizylinder-Windmaschine«: Am 6. August wurde dazu im Journal vermerkt: ... *und die Kragen an Masten, Pumpen & [unleserlich] befanden sich in bester Ordnung.* Das weist auf wenigstens zwei Masten hin. Natürlich werden an vielen Stellen die von der MARY ANN geführten Segel genannt, so dass sich daraus folgendes Bild für die Takelage ergibt: sie fuhr zwei Masten, von denen der Großmast mit Rah- und einem Gaffelsegel, der Besanmast dagegen nur mit einem Gaffel- und einem Gaffeltoppsegel getakelt war. Dazu kamen noch wenigstens drei Vorsegel.³⁵

5.2.1. Vorsegel und Vorgeschirr

Für die Vorsegel gibt es, wie sollte es anders sein, mehrere Möglichkeiten. Entweder wurden sie an Stagen oder speziellen Klüverleitern oder aber fliegend gefahren. Im Falle der Stagen zeigen die schon erwähnten Darstellungen von ähnlichen Schiffen aus dieser Zeit das bereits genannte Vorstag, das Vorstengestag, das Vorbramstag und auch ein Vorroyalstag.³⁶ Aufgrund der Größe der MARY ANN und der Art des Riggs (am Großstopp mit Royal) neige ich zu der Annahme, dass die Vorsegel an Stagen gefahren wurden.

An ihren Stagen oder Leitern waren die Vorsegel, der Zeit entsprechend, entweder mit Stagreitern befestigt oder wurden mit einer losen Leine angereiht. Wurde ein Vorsegel, wahrscheinlich der Klüver (Menzel spricht auch vom Jager³⁷, der im Journal der MARY ANN aber nicht

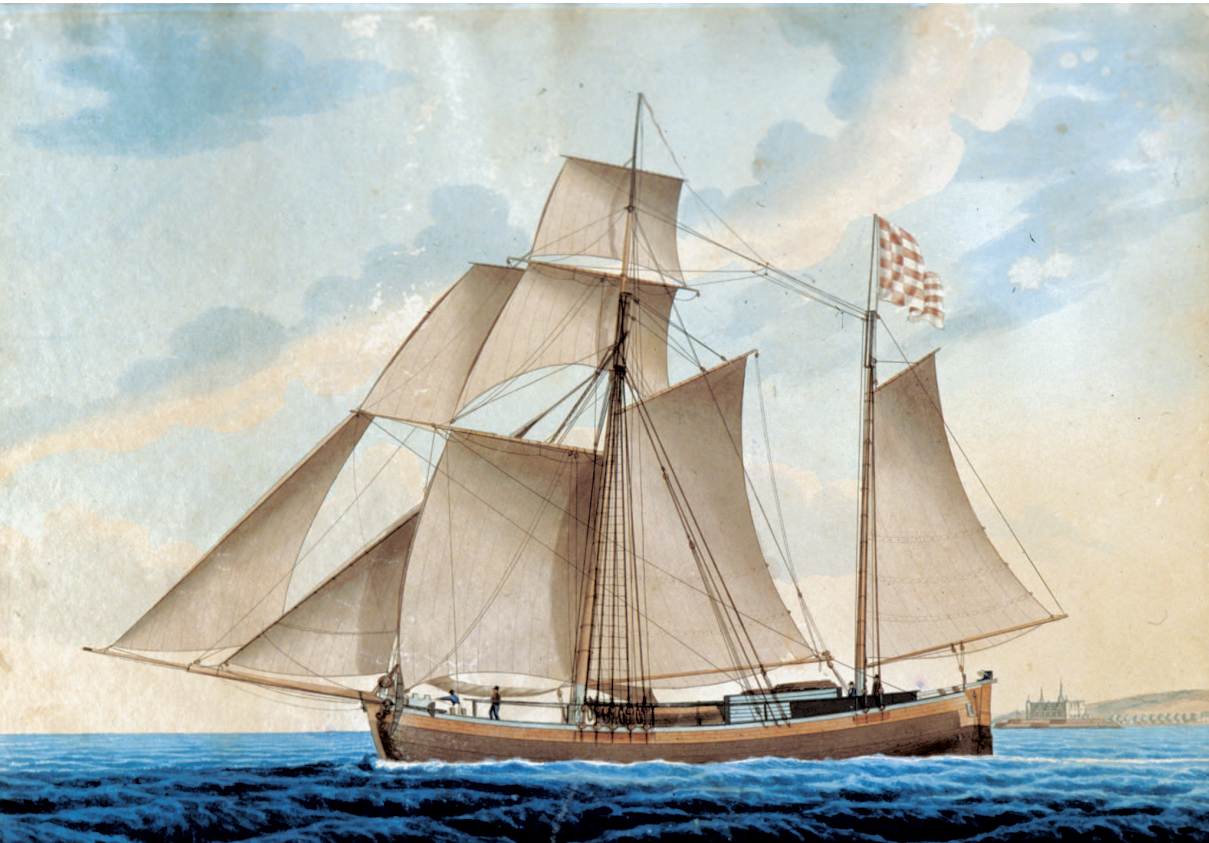


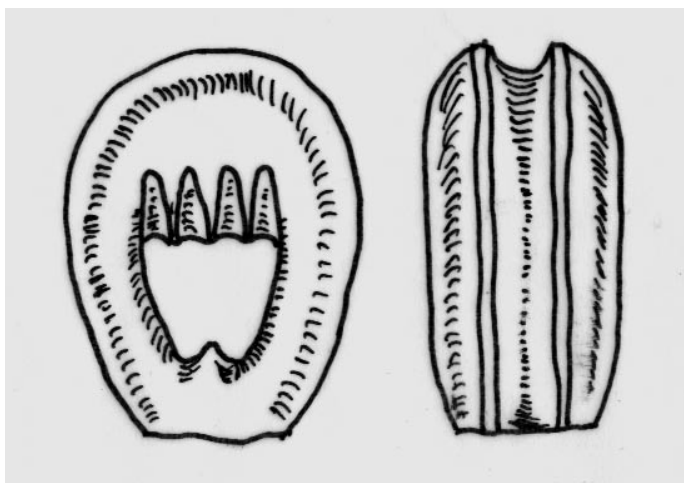
Abb. 4 Galiot ELISE von 1830. Das Schiff führt, obwohl in Brake beheimatet, die Bremische Flagge. Gut zu erkennen ist das *draai over Boord*, die frei über das Achterdeck laufende Pinne. Das Setzen von Klüver und Jager mit Ausholerringen, das Steifsetzen des Fockstages mit einem Taljereep und das fliegende Pardun mit Mantel und Takel sind ebenfalls deutlich erkennbar, wie auch das Deckshaus und das über der Luke gelaschte Beiboot. (Foto: Focke-Museum, Bremen)

erwähnt wird), fliegend gefahren, wurde zum Setzen das Nockhorn oder der Kopf an Deck in das Fall eingepickt, der Hals in den Ausholerring, Fall und Ausholer durchgeholt und die Leesot dichtgesetzt.

Im Journal wird zum ersten der *Klüber* oder *Klüver* genannt, am 25. Oktober 1834 wird auch von *die Klüvers* gesprochen. Ob mit letzteren der Klüver und die am 9. Februar 1835 erstmalig erwähnte Klüvock gemeint waren? Am 16. Januar 1835 wird erstmalig die *Stagvock* genannt. Beide, *Klüvock* und *Stagvock*, konnten laut Journal gereeft werden. Nach Ansicht Horst Menzels könnte damit ein und dasselbe Segel gemeint sein.³⁸ Das Aquarell der Galiot ELISE zeigt drei Vorsegel, das mittlere mit einem Reefband versehen. Die Stagfock ist festgemacht, so dass nicht erkennbar ist, ob sie ebenfalls mit Reefbändern ausgestattet war. Auf anderen Abbildungen von Galioten aus der gleichen Zeit ist dieses aber zweifelsohne der Fall.

Die Stagfock wurde am Vorstag gefahren, das auf der Mehrzahl der Abbildungen von Kuffen und Galioten aus der Zeit der MARY ANN mit einem Taljereep direkt am Vorsteven steif gesetzt wurde. Am unteren Ende des Vorstags wurde eine Juffer mit meistens fünf Löchern für das Reep eingebändselt, welches durch ebenfalls fünf Löcher am Vorsteven geführt wurde. Auf einigen

Abb. 5 Dodshoofd zum Steifsetzen mit einer Zurring. (Zeichnung: Hagen Allmeling)



dieser Darstellungen dagegen ist das Vorstag mit einer ganz normalen Zurring durch zwei in Augen eingespleißte Ringkauschen oder Dodshoofden steif gesetzt worden, eine am Ende des Vorstages, eine an einem Eisenband am oder über dem Bugspriet im Bereich des Vorstevens.

Das Bild der Galiot ELISE entspricht auch der Darstellung Horst Menzels³⁹, wonach nur Stagfock oder Rahfock gesetzt wurde, da die Schiffe nicht sehr hoch an den Wind gehen konnten. Auch das Aquarell der MATHILDE VON BREMEN und das Gemälde der ANNA AUGUSTE aus Bremen mit vier Vorsegeln zeigen das. Das Rahsegel hätte bei den relativ achterlich oder halb einfallenden Winden die Stagfock bekalmt. Dieser Praxis widerspricht allerdings das Journal der MARY ANN vom 17. Januar 1835. Während der Wache von 04.00-08.00 Uhr wurde die Stagfock, auf der Wache von 20.00-24.00 Uhr des gleichen Tages die Rahfock gesetzt, jedoch nirgends erwähnt, dass die Stagfock wieder festgemacht wurde, obwohl Veränderungen in der Segelführung sonst immer akribisch im Journal festgehalten wurden. Der Kurs lag zu dieser Zeit mit SW (225°) an, der Wind stand aus NzW (349°), kam also gut 2½ Strich achterlicher als querab. Das Rahsegel hat also die Stagfock, sollte diese zu dieser Zeit noch gestanden haben, wahrscheinlich nicht so bekalmt, dass sie nutzlos gewesen wäre.

Die Darstellungen zeigen in allen Fällen für die Stagfock nur eine Schot, deren Fußblock mittschiffs zu liegen scheint. Ob er dort fest eingeschäkelt war oder auf einem Leuwagen lief? Beides ist möglich. Für die anderen Vorsegel sind die Luv- und die Leeschot sehr deutlich auf den Abbildungen zu erkennen.

In den meisten Fällen, in denen das Fockstag mit einem Taljereep steif gesetzt wurde, zeigen die Darstellungen ein seitlich neben dem Vorsteven liegendes Bugspriet. Nach Menzel⁴⁰ wurde es, wenn es neben dem Steven gefahren wurde, grundsätzlich auf der Steuerbordseite gefahren. Dies geschah aus einem ganz einfachen und praktischen Grund: es blieb auf der Backbordseite des Vorschiffes mehr Platz zum Arbeiten, besonders beim Bergen der Stagfock. Da die meisten Seeleute Rechtshänder waren, konnten sie natürlich auf der Backbordseite des Vorschiffes die Stagfock besser bedienen und haben sich folglich beim Bergen und Setzen derselben auch dort aufgehalten. Es gibt aber auch Darstellungen, die das Bugspriet auf dem Vorsteven liegend zeigen. In beiden Fällen wurde es jedoch mit einer Zurring am Vorsteven befestigt, binnenbords wurde das Ende des Bugspriets in der Regel an eine Beting gebolzt.

Im Journal der MARY ANN ist für Freitag, den 6. März 1835, folgende Eintragung zu lesen: ... machten einen neuen Strop um die Bugsprieth fürs Vock Stag & c: Am nächsten Tag heißt es: Zurrten die Bugsprieth, setzten das Vockstag an ... Das Journal macht also wenigstens eine

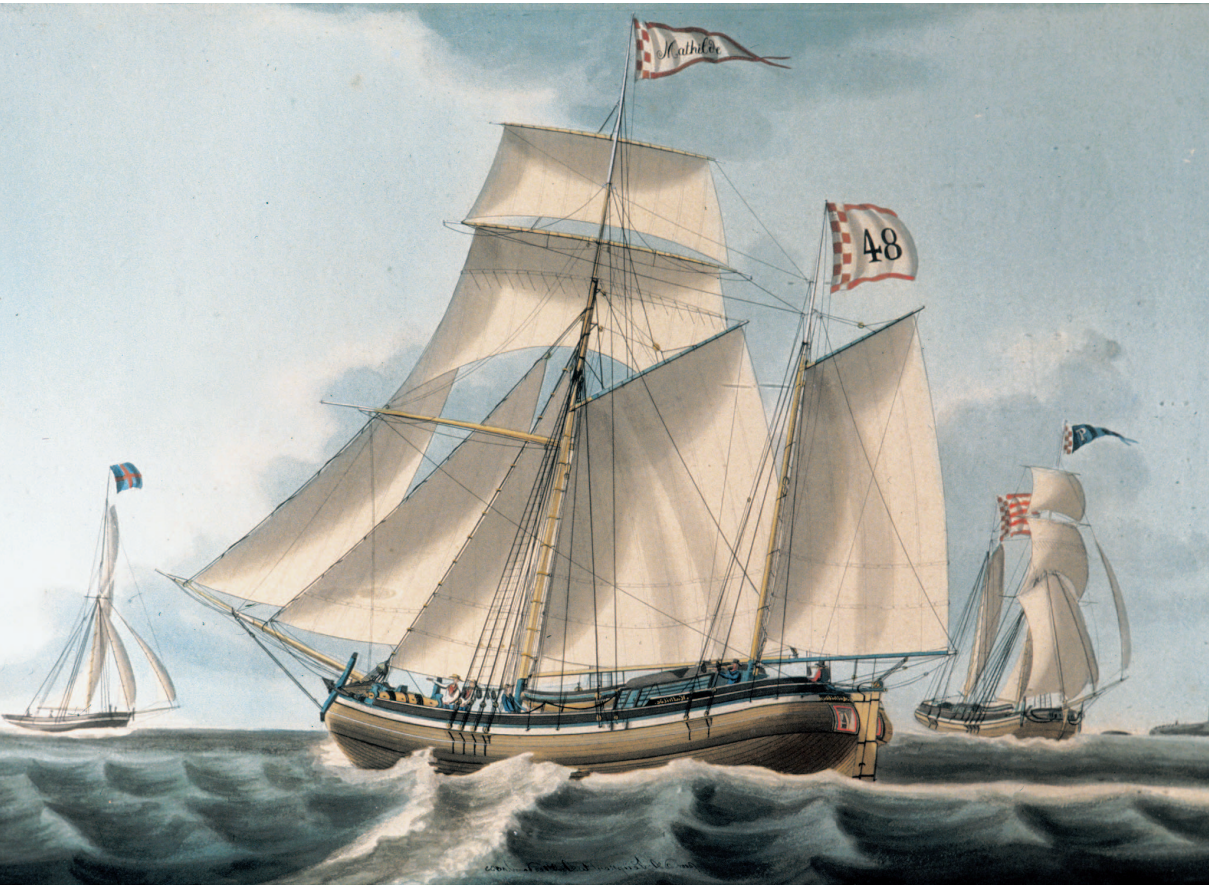


Abb. 6 Anderthalbmastgaliot MATHILDE VON BREMEN. Man erkennt die drei Vorsegel, die auf der MARY ANN Stagfock, Klüfock und Klüver genannt wurden, die ersten beiden mit Reefbahnen versehen. (Foto: Focke-Museum, Bremen)

klare Aussage: Das Bugspriet war am Steven mit einer Zurring befestigt und das Fockstag wahrscheinlich ebenso mit einer Zurring anstelle eines Taljereeps.

Für Schiffe von der Größe der MARY ANN wurden Bugspriet und Klüverbaum in der Regel aus einem Stück gefertigt. Sie wurden in den Häfen entweder binnenbords geholt oder ange-toppt. Wie die Verhältnisse im Falle der MARY ANN lagen, ist unklar. Am 6. August 1834 wurde jedenfalls laut Journal das Wasserstag angesetzt.⁴¹

5.2.2. Rahsegel

Wie schon zuvor erwähnt, war der Großmast sowohl rahgetakelt als auch mit einem Gaffelsegel, dem Großsegel, versehen; an den unteren drei Rahen wurden auch Leesegel gefahren. Im Journal werden aufsteigend als Rahsegel die *Vock*, das *Topsegel* (= Marssegel), das *Bramsegel* und das *Oberbramsegel* genannt. Vom 13. Februar 1835 an, auf der zweiten im Journal dokumentierten Ausreise, wird die Oberbram als *Reul*, also Royal, bezeichnet. Da mit dieser Reise auch eine neue Handschrift auftaucht, liegt die Vermutung nahe, dass sich ein neuer Steuer-

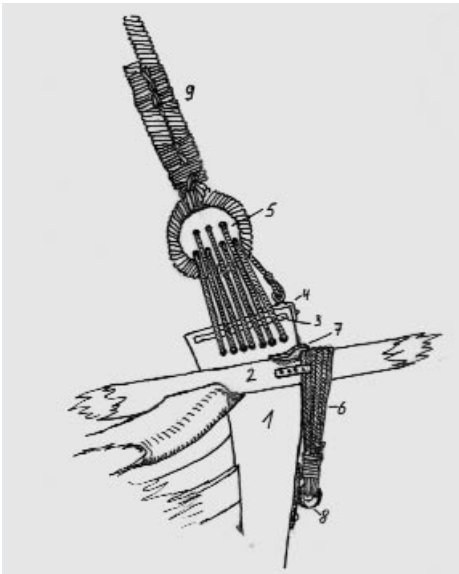


Abb. 7 Steifsetzen des Fockstages mit einem Talje-reep: (1) Vorsteven; (2) Bugspriet; (3) Stevenbacken; (4) Auge für die feste Part des Reeps; (5) Juffer (mit wenigstens fünf, meistens sieben Bohrungen für das Reep); (6) Bugsprietzurring; (7) Zurringklampen; (8) Zurringauge; (9) Fockstag.
(Zeichnung: Hagen Allmeling)

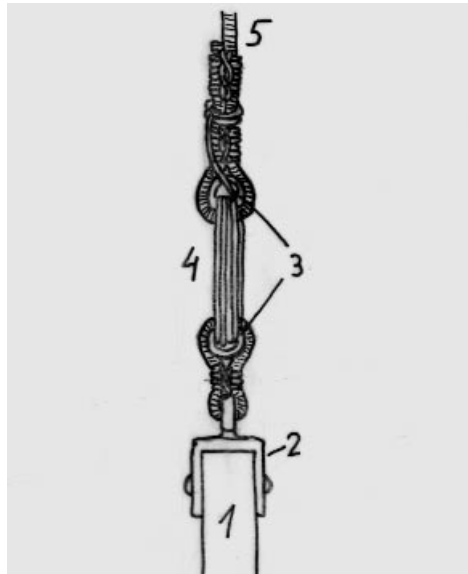


Abb. 8 Steifsetzen des Fockstages mit einer Zurring: (1) Vorsteven; (2) Stevenbeschlag mit Auge für die untere Kausch oder Dodshoofd; (3) Ringkauschen oder Dodshoofden; (4) Zurring; (5) Fockstag.
(Zeichnung: Hagen Allmeling)

mann an Bord befand. Dieser hat wohl diesen neuen Begriff, den er auf den großen Fregattschiffen oder gar auf englischen Schiffen kennengelernt hatte, auf der MARY ANN eingeführt.

Als Leeseegel werden im Journal *Unter-, Bram- und Oberleeseegel* genannt, also Leeseegel an der Fock-, der Mars- und der Bramrah. Interessant ist auf den meisten Abbildungen von Galioten mit ähnlichem Rigg, dass Leeseegelspiere nur an der Fockrah gefahren wurden. An den oberen Rahen wurde die Leeseegelrah einfach an das Ende der relativ langen Nock geheit. Die Leelieken (bzw. Binnenlieken) des Leeseegels wurden dann vor dem entsprechenden Rahsegel gefahren. Für das Bramleeseegel wurden die Schot und die Hals über die Rah des Marsleeseegels geführt, die des Marsleeseegels über die Fockleeseegelspiere.

Für das Rack der Fockrah gibt es auch in diesem Fall wieder verschiedene Möglichkeiten. Da aber einige Aussagen des Journals für eine bestimmte Variante sprechen, soll nur diese vorgestellt werden, zumal auch Horst Menzel ebenfalls der vorgestellten zugeneigt ist – Sicherheit gibt es natürlich nicht.

Im Journal wird für den 27. Oktober 1834 vermerkt, dass ein Reef in das Untersegel gebunden wurde. Die schon erwähnten Abbildungen zeigen bei Schiffen gleicher Art sehr oft, dass die Fock wenigstens ein Reefband besaß. Ebenso häufig ist deutlich die Gei zu erkennen, auf einigen Abbildungen auch Gordinge oder die Fockhals, auch die Beschlagzeisinge, alles deutliche Belege dafür, dass die Fock fest an der Rah angeschlagen war. Zusätzlich ist im Journal regelmäßig, bei starkem Wind auch mehrmals täglich, vermerkt, dass sie *sahen nach Scharfil* (nach Schamfielungen sahen).

Mit Blick auf die Größe und das Baujahr der MARY ANN bin ich mit Menzel⁴² der Ansicht, dass die Fockrah ein ganz normales Taurack führte, wie es auch auf den großen Seeschiffen der

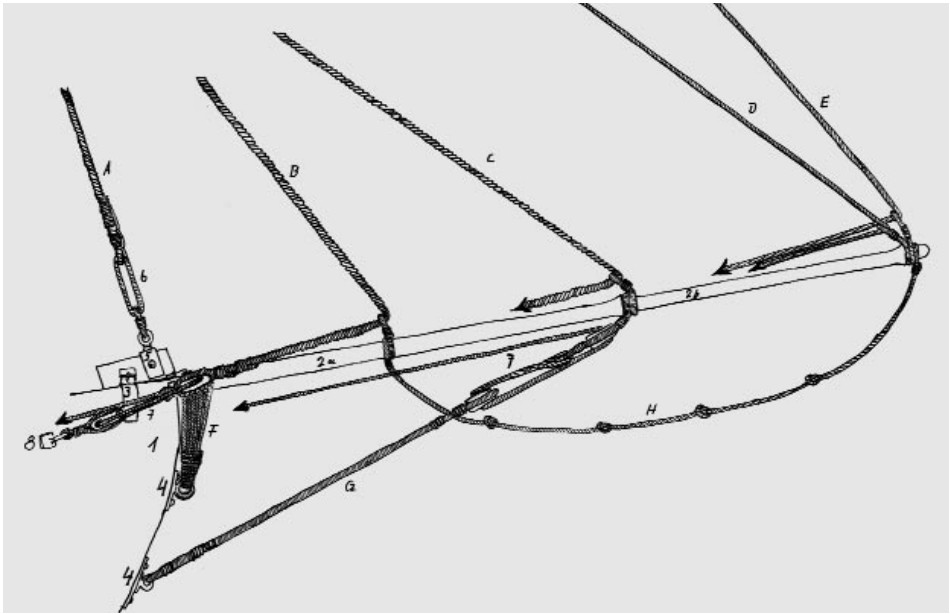


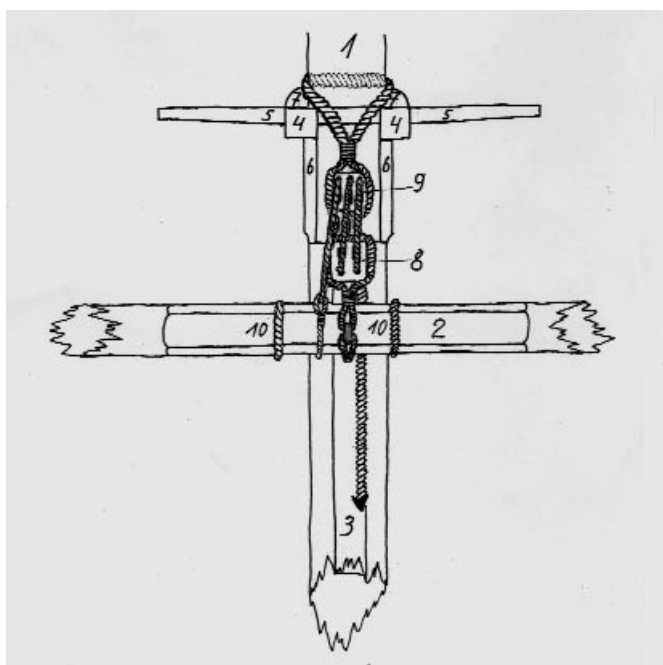
Abb. 9 Das vom Verfasser auf Basis der Angaben aus dem Journal rekonstruierte Vorgeschirr der MARY ANN: (A) Fockstag; (B) Klüverleiter (für die *Klüvock*); (C) Stengestag; (D) Bramstag; (E) Royalstag; (F) Bugsprietzurring; (G) Wasserstag; (H) Fußpeerd; (1) Vorsteven; (2a/2b) Bugspriet und Klüverbaum aus einem Stück; (3) Bugsprietbeschlag; (4) Augbolzen für Bugsprietzurring und Wasserstag; (5) Stevenbeschlag für die Fockstagszurring; (6) Fockstagszurring mit zwei Rundkauschen oder Dodshoofden; (7) Taljen zum Steifsetzen der Stage; (8) Augbolzen im Schanzkleid. (Zeichnung: Hagen Allmeling)

Zeit üblich war. Dabei hängt die Rah unterhalb der Mastbacken unter der Saling im Fall. Bei einem Schiff von der Größe der MARY ANN dürfte es sich wohl um ein einfaches Fall gehandelt haben. Dabei wurde der untere Fallblock in der Mitte der Rah angestroppt, der obere Fallblock hing in einem Hanger unter der Saling, der über die Flechting der Wanten gelegt wurde. Die Fallblöcke waren entweder zwei- oder dreischiebig.

Am Mast wurde die Rah durch das Taurack gehalten, welches aus einer oberen und einer unteren Part bestand. Beide Parten besaßen ein loses Ende, welches durch eine Leitkausch am Ende der gegensätzlichen Part geführt wurde. In dieses Ende wurde ein meist zweischiebiger Block eingebändselt, der nach oben führte und den unteren Block der Backbord- oder Steuerbord-Racktalje bildete. Der obere Block der Racktalje war an der jeweiligen Längssaling angeschlagen. Da Tauracks am Mast sehr schlecht rutschten, wurde in den meisten Fällen in der Mitte des Tauracks hinter dem Mast noch ein Niederholer angeschlagen, um das Fieren der Unterrah zu erleichtern.⁴³ Auf der Abbildung der Bremer Galiot LANDDROST VON MARSCHALK lässt sich ein solches Rack an der Fockrah deutlich erkennen.

Die Racks der drei oberen Rahen werden wahrscheinlich, der Zeit entsprechend, ebenfalls Tauracks gewesen sein, wobei hier ein gekledeter und oft auch mit einer Ledermanschette versehener Stropp um die Stenge geführt und an der Rah mit einer Zurring befestigt wurde.⁴⁴ Damit die Rah beim Segelsetzen und -bergen besser an der Stenge rutschte, wurde sie oft mit Fett gelabsalbt, eine sicherlich sehr unbeliebte Arbeit, die aber auch auf der MARY ANN, z.B. am 27. August 1834 in Malaga, ausgeführt wurde. Der Ausdruck »Stengenschmiere« für Margarine, in der Marine noch bis in die 80er Jahre des letzten Jahrhunderts geläufig, kommt wohl nicht von ungefähr!

Abb. 10 Fall der Fockrah:
 (1) Topp des Großmastes; (2)
 Fockrah; (3) Schalung vor dem
 Großmast; (4) Längssaling;
 (5) Quersaling; (6) Mast-
 backen; (7) Mastkälber; (8)
 unterer Fallblock; (9) oberer
 Fallblock; (10) Rack. Die Fall-
 blöcke waren in Grummets
 eingestropft, wobei der untere
 in zwei Grummets, einem
 kurzen für das obere Auge des
 Zurrings und einem längeren
 für das untere Auge, ein-
 gestropft wurde. (Zeichnung:
 Hagen Allmeling)



Diese Art der Ausführung der Racks war – neben der geringen Lateralfäche im eingetauchten Unterwasserschiff der Galioten – der Grund dafür, dass die MARY ANN nicht sehr hoch an den Wind gehen konnte, da die Rahen zu dicht am Mast bzw. an der Stenge hingen. Ein Auf-das-Want-Brassen, wie bei den großen Rahseglern siebenzig Jahre später, war auf der MARY ANN nicht möglich. Kapt. Jessen wird wahrscheinlich lieber die Rahsegel stehen und ziehen gelassen haben, um dadurch den einen oder anderen Knoten mehr zu laufen als mehr Höhe zu fahren.

Die Fallen der drei Oberrahen wurden wahrscheinlich mit einem Dreereep in der Mitte der Rah an dieser befestigt und entweder durch ein Scheibgatt in der Stenge (dies halte ich aus Gründen ihrer Stabilität für eher unwahrscheinlich) oder einen Block an Deck geführt worden sein, wo sie mit einer Talje dicht geholt wurden. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass auf einigen Darstellungen die Marsrah nicht oberhalb des Eselshauptes an der Stenge gefahren wurde, sondern am Stengefuß der langen Dopplung zwischen Saling und Eselshaupt. Menzel behauptet, dass diese Art, die Marsrah zu fahren, nicht ungewöhnlich gewesen sei.⁴⁵

Um 1820 kamen auf den großen Rahseglern die Jackstage an den Rahen auf, erst aus Naturfaser, ab etwa 1830 auch aus Drahttauwerk.⁴⁶ An ihnen wurden zum einen die Segel angeschlagen, zum anderen wurden an den Augen, die der Führung der Jackstage dienten, die Springpeerde (Peerdstander) eingespleißt. Zusätzlich waren die Jackstage – besonders die doppelten Jackstage auf den großen stählernen Rahseglern in der Endphase der Segelschiffahrt – natürlich auch eine sehr willkommene Möglichkeit für Jan Maat, sich auf der Rah festzuhalten, besonders bei schwerem Wetter, wenn sein Schiff kurz davor war, einen »Kopfstand« zu machen. Allein: auf den Galioten waren die Jackstage eher die Ausnahme. Zur Zeit der MARY ANN, so Menzel, gab es sie überhaupt nicht.⁴⁷ Welch hartes Los dies für Hein Seemann bedeuten konnte, werden wir noch an anderer Stelle erfahren.

Ansonsten werden die Rahsegel genauso getakelt gewesen sein, wie auf allen anderen Rahseglern der Zeit üblich. Lediglich für die damals auf den großen Schiffen noch sehr oft

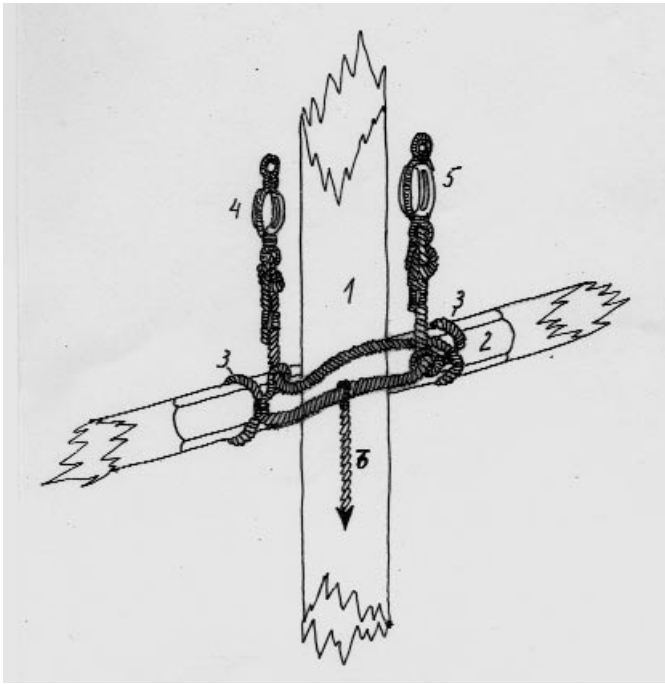


Abb. 11 Rack der Fockrah:
 (1) Großmast; (2) Fockrah;
 (3) Rackschlingen; (4) Rack,
 obere Part; (5) Rack, untere
 Part; (6) Rackniederholer.
 (Zeichnung Hagen Allmeling)

gebräuchlichen Bulins zum Vorholen des Luvlieks gab es keinerlei Anzeichen. Auch zeigen die Abbildungen aus der Zeit an den Rahen durchweg Fußpeerde und oft auch Nock- oder flämische Peerde, seltsamerweise aber ausnahmslos nur ein Springpeerd pro Seite, an der langen Unterrah ebenso wie an der kürzesten Oberrah.

5.2.3. Gaffelgroßsegel

Das letzte noch zu behandelnde Segel am Großmast ist das Großsegel, ein Gaffelsegel. Auf allen zur Verfügung stehenden Abbildungen aus der Zeit der MARY ANN wurde es zwischen Baum und Gaffel gefahren und war mit zwei bis drei Reefbändern versehen. Alle Darstellungen zeigen eine Gaffel mit Klau- und Piekfall. Gaffelsegel, die wie auf den großen Fregattschiffen oder Barken aufgegeit wurden, waren bei diesen relativ kleinen Schiffen wohl nicht üblich.

Die Klau des Baumes wird in der Regel auf einem Mastband als Auflieger gelegen haben und durch ein Rack aus einer Leine mit Klotjen gehalten worden sein. Der später sehr gebräuchliche Lümmelbeschlag kam erst rund zwanzig Jahre nach dem Bau der MARY ANN auf.⁴⁸ Die Gaffelklau hatte ebenfalls ein Rack aus einer Rackleine mit Klotjen.

Seit dem Ende des 18. Jahrhunderts hielt der Schnaumast Einzug in die Welt der Galioten. Die schon erwähnte Abbildung der LANDDROST VON MARSCHALK zeigt ihn ganz eindeutig am Großsegel. Er wurde unten auf der Klau des Großbaumes, oben zwischen den Längssalinen gelagert.⁴⁹ Erwähnt ist der Schnaumast im Journal der MARY ANN nicht, was natürlich nicht besagt, dass sie keinen hatte.

Das Kopf- oder Gaffelliek des Großsegels war fest an der Gaffel angeschlagen, entweder mit Beschlagzeisingen oder einer Reihleine. Das Fuß- oder Baumliek allerdings wurde immer lose gefahren. Das Schothorn konnte mit einer Streckertalje entsprechend der Segelstellung steif gesetzt oder gefiert werden. Interessant ist die Tatsache, dass fast alle Darstellungen zeigen, wie



Abb. 12 Galiot LANDDROST VON MARSCHALK aus Blumenthal, das damals zu Hannover gehörte. Die Flagge des Königreiches Hannover war der britischen sehr ähnlich. Sie unterschied sich lediglich durch das weiße Niedersachsenross in der Mitte des roten St.-Georg-Kreuzes. Allerdings handelt es sich hier um die Kriegsflagge. Gut zu erkennen ist der Schnaumast. Das Marssegel fährt mit seiner Rah an der langen Dopplung zwischen Saling und Eselshaupt, eine Variante, die laut Menzel nicht selten gewesen ist. Großsegel und Besansegel wurden an ihren Halshörnern aufgegeit, um die vor ihnen stehenden Segel nicht zu bekalmen. (Foto: Focke-Museum, Bremen)

das Halshorn am Mast aufgegeit werden konnte, wahrscheinlich, um bei achterlichen Winden die vor dem Großsegel stehenden Segel nicht zu bekalmen. Am Mast bzw. Schnaumast wurde das Mastliek des Großsegels entweder durch Ringe aus Holz oder Metall, durch ein laufendes Tau oder durch Tauschlingen, in beiden Fällen mit oder ohne Klotjes gehalten.

Die Dirk des Großbaumes wird auf allen Abbildungen an den Großmast geführt. Auf einigen sehr detaillierten Abbildungen wird die Gaffel ohne Geeren gezeigt.

5.2.4. Besan- und Besantoppsegel

Schlussendlich werden im Journal der MARY ANN der *Besahn* und ein Gaffeltoppsegel erwähnt. Für den Besan gilt das gleiche wie für das Großsegel, allerdings mit einer Ausnahme: Der Schnaumast wurde ausnahmslos am Großmast, nie am Besanmast gefahren.

Für das Gaffeltoppsegel gibt es im Journal keine Zuordnung zu einem Mast, aber dass es am Großmast gefahren wurde, schließe ich aus. Die Handhabung des Gaffeltoppsegels wäre doch bei den ebenfalls an der Großstenge geführten Rahsegeln sehr umständlich gewesen, so dass es sich mit Sicherheit um ein Besangaffeltoppsegel gehandelt hat; ob allerdings um ein fliegendes Toppsegel, welches an Deck an Fall, Hals und Schot angeschlagen und dann aufgeheißt wurde, oder um ein an der Besanstenge angeschlagenes, gibt das Journal ebenfalls nicht her.

5.2.5. Stehendes Gut

An stehendem Gut zeigen die schon genannten Abbildungen neben dem erwähnten Fockstag das Vorstengestag, das Bramvorstag (oder Klüverleiter?) und auch ein Vorroyalstag. Die Stagen und der Klüverleiter konnten auf dreierlei Art steif gesetzt werden: Entweder sie wurden mit Aushollerringen ausgeholt, durch Scheibgats im Bugspriet umgelenkt oder durch eiserne oder hölzerne Leitkauschen umgelenkt und in allen drei Fällen mit Taljen steif gesetzt. Wie dies auf der MARY ANN gehandhabt wurde, lässt sich dem Journal nicht genau entnehmen. Für den 20. November 1834 ist aber nach dem Auslaufen aus Hamburg im Journal notiert worden: ... *wo wir die Both einsetzten, & Stagen & Parduns an setzten ...*; es kommt also nur die zweite oder dritte Variante in Betracht. Im Falle der festen Pardunen ist damit wahrscheinlich das Scheren der Taljereeps und bei den im Falle der fliegenden Pardunen das Einpicken von Mantel und Fußblock des Takels in Ringbolzen auf der Reling (der obere Abschluss des Schanzkleides, heute allgemein als Schandeckel bekannt) und anschließendes Steifsetzen des Takels gemeint.

In allen drei Fällen zeigen aber die Abbildungen, dass die Stagen oder Ausholer mit Taljen steif gesetzt wurden. Diese Taljen sind auf allen Abbildungen relativ kurz und führen abwechselnd nach Back- und Steuerbord. Ein Block der Talje ist in der Regel am Schanzkleid befestigt, die holende Part wird durch das Schanzkleid geführt – zumindest ist dies auf den meisten Abbildungen so dargestellt. Es ist daher wohl sehr wahrscheinlich, dass die umgelenkten Stagen beziehungsweise die Ausholer hier auch die Aufgabe von Klüvergeien übernommen haben, auch wenn einige Abbildungen einen Stampfstock zeigen. Ein Vorgeschirr wie auf den großen Seeschiffen der Zeit gibt keine der Abbildungen her. Allerdings wird am 6. August 1834 im Journal vermerkt, dass das Wasserstag angesetzt wird.⁵⁰

Weiterhin werden an stehendem Gut am Großmast auf jeder Seite vier bis sechs Hoofdtaue, von denen in den meisten Fällen alle bis auf das letzte mit Webleinen zu Wanten ausgewebt sind, gefahren. Danach folgen ein bis zwei feste und in der Regel noch einmal genauso viele fliegende Pardunen, fliegende deshalb, um das Großsegel bei achterlichen Winden entsprechend offen fahren zu können. Die Hoofdtaue und die festen Pardunen wurden, der Zeit entsprechend, mit Taljereeps steif gesetzt, die fliegenden Pardunen waren auf den meisten Darstellungen mit Mantel und Takel ausgestattet.

Am Besanmast wurden zwei bis drei Hoofdtaue gefahren, die in den meisten Fällen nicht mit Webleinen versehen waren. Im Journal ist aber für den 24. März 1835, in Palermo liegend, vermerkt: *Weften beim besahns Wand*. Sollten die Besanwanten auf der MARY ANN mit Webleinen ausgestattet gewesen sein? Das wäre wiederum ein Hinweis darauf, dass das Toppsegel fest an der Besanstenge angeschlagen war. Wie am Großmast zeigen die meisten Darstellungen auch für den Besanmast ein bis zwei fliegende Pardunen, meistens mit Mantel und Takel versehen. Einige Abbildungen zeigen nur Hoofdtaue anstelle von Pardunen.

Außerdem führen alle Schiffe zwischen Besan- und Großmast noch einen oder zwei Stage. Schiffe mit einer festen Stenge zeigen die entsprechenden Abbildungen nur mit einem Genickstag, auf solchen mit einer losen Besanstenge wurde neben dem Genickstag auch noch ein Stengestag, der vom Besanstengetopp zum Eselshaupt des Großmastes führte, gefahren.

5.3. Decksrüstung

Auch hinsichtlich der sonstigen Decksrüstung der MARY ANN gibt das Journal nicht viel her. Wir wissen durch die Logbuchaufzeichnungen nur von mindestens zwei Luken, wenigstens zwei Pumpen, wahrscheinlich zwei Booten auf der ersten Reise, dagegen nur einem auf der zweiten Reise und außerdem von wenigstens zwei Ankern mit ihren Ketten und Trossen. Der Hinweis auf das Logis der Mannschaft ist nur zufällig durch eine Befehlsverweigerung eines Matrosen zustande gekommen.

5.3.1. Luken

Befassen wir uns zunächst mit den Luken. Aufgrund einer Eintragung vom 6. August 1834, also zu Beginn der ersten im Journal dokumentierten Reise, wissen wir, dass es wenigstens zwei seefest abzudichtende Luken und mindestens zwei Pumpen an Bord gab, denn unter diesem Datum heißt es im Journal u.a.: *Die Luken waren gehörig geschalkt*. Weder über ihre genaue Zahl, noch über die Dimension der Luken gibt es im Journal Auskünfte, ebenso wenig über ihre Form, ob sie glatte, spitzgiebelige oder runde Deckel hatten. Die meisten Risse von Galioten und Kuffen aus der Zeit der MARY ANN zeigen, falls mehr als eine Luke vorhanden war, eine größere zwischen Groß- und Besanmast und eine kleinere vor dem Großmast.⁵¹ Bei der letzteren kann es sich auch um die bei Menzel erwähnte »Kistluke« gehandelt haben. Diese führte zu einem Raum vor dem Großmast, in dem Ausrüstung, Ersatzmaterial, Kohle, Holz für den Kombüseherd usw. gelagert wurden. Durch die Kistluke konnte man auch in den Raum zur Kontrolle des Wasserstands gelangen.⁵² Allerdings wird man so eine Luke selbst für die Seefahrt nicht mit einer Persenning verschalkt haben, muss der Raum doch fast täglich betreten werden können.

Eine Bemerkung zum Schalken: Alle Zeichnungen aus der Zeit der MARY ANN, ebenso alle Modelle und ihre Abbildungen, zeigen keinerlei Indizien über die Art und Weise der Abdichtung der Lukendeckel für die Seereise. Das trifft auch für die großen Seeschiffe der Zeit zu.⁵³ Aus der Eintragung vom 27. September 1834 ergibt sich nur, dass die Luken auf der MARY ANN vor dem Auslaufen aus Malaga mit doppelten Persennungen abgedichtet wurden. So steht es auch für den 11. Mai 1835 vor dem Auslaufen aus Licata an der Südküste Siziliens im Journal – *Schalkten die Luken mit doppelte Persenninge* – und ebenso am Freitag, dem 3. Juli 1835, vor dem Auslaufen aus Marseille.

Eine Möglichkeit, wie dieses geschehen sein könnte, gibt uns Menzel.⁵⁴ Er zitiert dort den Bericht eines niederländischen Kapitäns, der um 1870 auf einer kleinen Veendammer Galiot fuhr. Unter anderem beschrieb er dort das Laden von Kohle in Cardiff sowie das anschließende Verschalken der Luken: *Kein Wunder, daß die Luken gut gesichert wurden. Über alle Nähte kam ein Streifen Segeltuch, mit Teer festgeklebt; danach eine Lage Teer über den gesamten Lukendeckel, dann doppelte Persenninge mit Schalklatten, an allen vier Seiten festgespiekert; endlich noch ein paar Schloßbäume von vorn bis achtern darüber, und danach waren die Luken so dicht, das kein Tropfen Wasser hindurch kam.*

Spiekern bedeutet, etwas mit Spiekernägeln festzunageln. Es waren dies meist aus Kupfer gefertigte großköpfige Nägel, die einen lang gezogenen, pyramidenförmigen Schaft besaßen. Als Schlossbäume wurden lange Balken bezeichnet, die nach dem Verschalken entweder quer oder längs zur Schiffsrichtung über die Lukendeckel gelegt und gesichert wurden, um sie zusätzlich vor Seeschlag zu schützen.

Das Sichern der Schalklatten mit Spiekernägeln ist sicherlich eine Möglichkeit. Doch wie mögen die Lukensülle nach dem dritten Hafen ausgesehen haben? Die Schalklatten werden auch nicht lange instand geblieben sein. Im Journal der MARY ANN ist nichts über erneuerte Lukensülle vermerkt, trotzdem besteht die Möglichkeit, dass die zitierte Methode auf ihr angewendet wurde.

Bei Rödning⁵⁵ heißt es unter den Stichworten *SCHALMEN*, *beschalmen*, *überschalmen* oder *schalken*: *Etwas mit Presenning oder getheertem Segeltuch gegen das Eindringen der Nässe verwahren, welches man dergestalt aufspikert, daß die Spiker nicht mit den Köpfen auf die Presenning selbst, sondern auf untergelegtes Holz zu liegen kommen. Besteht dies untergelegte Holz aus einzelnen kleinen Stücken, so heißen diese Knaben; sind es aber lange Leisten, welche die Presenning nach ihrer ganzen Länge andrücken, so heißen diese Leisten Schalmen oder Schalkleisten oder Presenningsleisten.*

Damit können wir als sicher annehmen, dass die geschilderte Methode zur Sicherung der Luken die damals auch auf der *MARY ANN* gängige war.

5.3.2. Pumpen

Über die Pumpen heißt es im Journal im Anschluss an die Eintragung des 6. August 1834 über die Lukenverschalkung: *Und die Kragen an Masten, Pumpen & [unleserlich] befinden sich in bester Ordnung.* Es werden also wenigstens zwei Pumpen an Bord gewesen sein. Diese Anzahl und Anordnung war sinnvoll, wenn, wie auf einigen Abbildungen zu erkennen, sich beide Pumpen achtern im Bereich des Besanmastes befanden, die eine vom Kiel etwas nach Backbord, die andere etwas nach Steuerbord versetzt.⁵⁶ Die Schiffe, und somit auch die *MARY ANN*, wurden, wie aus dem Journal hervorgeht, achterlastig – oder *steuerlastig*, wie es im Journal heißt – getrimmt. Sie lagen und gehorchten auch dem Ruder besser. Außerdem war auf diese Weise immer eine Pumpe die leewärtige, die somit im tiefsten Punkt der Bilge saugte, wenn das Schiff bei entsprechendem Wind nach Lee überlag, also »Lage schob«.

Zum Einsatz gekommen sind mit größter Wahrscheinlichkeit Holzpumpen, wovon es zwei Varianten gab. Bei beiden Modellen wird der Pumpenschaft ein aufgebohrter Baumstamm gewesen sein, in dem sich der von einem Gestänge auf und ab bewegende Kolben befand. Das Gestänge, so zeigen es die meisten zeitgenössischen Abbildungen, wurde von einem Schwengel bewegt, der an dem Pumpenzylinder an Deck gelagert war.

Im ersten Fall saß unten im Pumpenschaft ein (unteres) Saugventil, welches sich öffnete, wenn der Pumpenkolben nach oben bewegt wurde. Am Pumpenkolben selbst saß ein (oberes) Druckventil, welches sich öffnete, wenn sich der Pumpenkolben nach unten bewegte. Dabei wurde das (untere) Saugventil durch den Druckaufbau geschlossen, und durch das geöffnete Druckventil strömte das Wasser in den Pumpenschaft oberhalb des Kolbens. Wurde der Kolben wieder nach oben bewegt, schloss sich das (obere) Druckventil. Unterhalb des geschlossenen Ventils entstand ein Unterdruck, der das (untere) Saugventil öffnete und das Bilgenwasser ansaugte usw. Die Ventile bestanden auf Schiffen von der Größe der *MARY ANN* mit größter Wahrscheinlichkeit aus einfachen Holzklappen in einer Holzscheibe, die zur besseren Abdichtung mit einem weichen Lederlager versehen waren. Der Techniker erkennt eine selbst ansaugende Kolbenpumpe.⁵⁷

Am zweiten Modell bestand der »Kolben« aus einer Holzscheibe, die im Durchmesser wesentlich kleiner als der Pumpenschaft und am Pumpengestänge befestigt war. An dieser Holzscheibe befand sich ein Ledersack oder -eimer, der als Saug- und Druckventil in einem diente. Der Pumpenschaft war unten durch eine Klappe, die sich nur nach oben hin öffnete, verschlossen. Der Ledersack wurde bei der Abwärtsbewegung des Pumpengestänges in das Bilgenwasser gedrückt und füllte sich. Bei der Aufwärtsbewegung »dichtete« das Wassergewicht im Ledersack diesen zum Pumpenschaft hin ab, so dass sich unter ihm ein Unterdruck bildete. Durch die untere Klappe, auch eine Art Saugventil, strömte neues Bilgenwasser in den Pumpenschaft.⁵⁸ Diese »Kolbenpumpe« war bis zu einem gewissen Grad auch selbst ansaugend, wenn sich Wasser im Ledersack befand, aber wohl nicht so effektiv wie das erste Modell. Auf einem Schiff der Größe der *MARY ANN* und in einem Fahrtgebiet, welches für ihre Verhältnisse als

»Große Fahrt« bezeichnet werden kann, halte ich es für wahrscheinlicher, dass sie Pumpen der ersten Variante an Bord hatte, auch wenn Horst Menzel⁵⁹ eher der zweiten Variante zugeneigt ist.

Im Journal werden oft Formulierungen erwähnt wie *lens bey die Pumpen*, *befanden lens oder Befanden lens bey die Pumpe*. Es wäre nun interessant zu erfahren, was diese Eintragungen bedeuteten: Wurde gepumpt, bis die Pumpe lenz schlug, oder war das Schiff lenz, so dass die Pumpe kein Wasser förderte? Ich denke, dass man bei der Häufigkeit der Eintragungen, ganz besonders bei einem Holzschiff, davon ausgehen kann, dass jedes Mal, bevor eine solche Eintragung erfolgte, gepumpt wurde, bis die Pumpe lenz schlug. Denn dass ein hölzerner Segler über mehrere Tage trocken ist, halte ich für sehr unwahrscheinlich, so gut er auch gebaut und kalfatert sein mag.

5.3.3. Boote

Am 23. August 1834, die MARY ANN war gerade von Hamburg kommend in Malaga eingelaufen, wurde für den frühen Abend im Journal vermerkt: *setzten Schloop u Booth aus*. Ob mit *Schloop* eine Schaluppe, ein größeres Beiboot, und mit *Booth* etwa eine Kapitänsgig gemeint waren? Nach Röding⁶⁰ ist dies durchaus wahrscheinlich. Unter dem 28. April 1834 und dem 3. Juli 1835 wird, in Palermo bzw. Marseille liegend, notiert, dass das *große Both* auf Deck gesetzt wurde; über das Aussetzen eines oder mehrerer Boote gibt es in beiden Fällen keinen Eintrag. Für den 11. Mai 1835 in *Alicata* (wahrscheinlich Licata an der Süd-Küste Siziliens westlich des Golfo di Gela) wurde festgehalten: *zurten die Both*. Der Artikel »die« lässt wieder auf zwei Boote schließen, kann aber ebenso die eigenwillige Auslegung der damals noch nicht geregelten Grammatik gewesen sein. Es ist aber auch für diesen Hafen nichts über das Aussetzen eines oder mehrerer Boote im Journal eingetragen. Es ist zwar für die erste im Journal dokumentierte Reise die Anzahl der Boote mit zwei als sicher anzunehmen, für die zweite Reise würde ich jedoch nur von einem Boot ausgehen.

Dafür sprechen die Eintragungen in einem weiteren Journal der MARY ANN, von dem wir aus einem Artikel Kapitän Axel Möllers⁶¹ wissen. Dort ist unter dem 19. Oktober 1835 von einer *Schloop* und einen Tag später von einer *Schalup* die Rede. Am 24. November 1835 wird in diesem Journal noch einmal davon berichtet, dass im schweren Sturm die Backbordseite des *Großbootes* von einer schweren See zerschlagen wurde.⁶² Also ist auch in den Auszügen dieses Artikels nur von einem Boot die Rede, denn man wird wohl davon ausgehen können, dass mit Schaluppe und Großboot ein und dasselbe Boot gemeint war. Die unterschiedliche Bezeichnung wird sich wahrscheinlich durch die Eintragung seitens unterschiedlicher Personen (Kapitän und Steueremann) erklären lassen, dokumentiert durch unterschiedliche Handschriften wie im vorliegenden Journal.⁶³

Im Falle zweier mitgeführter Boote wurden diese, Darstellungen von Kuffen und Galioten aus der Zeit der MARY ANN folgend, ineinander gestellt und an Deck gelascht. Die schon mehrfach zitierte Abbildung der LANDDROST VON MARSCHALK zeigt allerdings ein kleines Boot, das an einer Leine geschleppt wird. Auch Horst Menzel weist darauf hin, dass es durchaus üblich gewesen sei, ein Beiboot im Schlepp zu haben.⁶⁴ Das halte ich aber für unwahrscheinlich, zumal die MARY ANN unterwegs oft mit schwerem Wetter zu kämpfen hatte, dem ein geschlepptes Boot sicherlich nicht lange standgehalten hätte, und im Journal ist von einem durch Sturm verloren gegangenen Boot nicht die Rede.

Wenn ein Boot auf Deck gesetzt wurde, dann wahrscheinlich, wie damals auf Schiffen von der Art der MARY ANN üblich, über oder auf der großen Luke zwischen Groß- und Besanmast in Bootsklappen und mit Zurrings an Decksaugen gelascht. Diese Bootsklappen befanden sich entweder, fest mit dem Deck verbolzt, vor und hinter der Luke oder wurden lose auf die

geschlossene und geschalkte Luke gesetzt und mit Zurrings an Decksaugen gesichert.⁶⁵ Sie dienten so zusätzlich auch noch als Schlossbäume. Auch das innere Beiboot wurde so gesichert.

In dem schon zitierten Artikel im »Albatros« heißt es über den 19. Oktober 1835: ... *sind drei hier angenommene Matrosen mit unserer Schloop, welche auf der Seite aufgeheißt war, wegelaufen*, ... Da das Original nicht vorliegt, würde ich die Eintragung so interpretieren, dass das Beiboot im Ladetakel an der Seite hing, um am nächsten Morgen in die Klampen gesetzt zu werden, Davits werden auf keiner Abbildung von Schiffen der Art und Größe der MARY ANN gezeigt. Als Ladebaum wird dabei der Großbaum gedient haben. Dazu wurden Schot- und Halshorn des Segels am Baum gelöst und die Gaffel auf die Seite gelegt, auf der der Baum nicht gebraucht wurde. Der Baum wurde angedirkt, die Bullentaljen wurden als Preventer angeschlagen und die Großschot wurde entweder selbst als Ladetakel genommen, oder es wurde ein besonderes Ladetakel angeschlagen. Diese Verfahrensweise sieht man auf vielen Abbildungen von Küstenseglern im Hafen. Wenn sie meistens auch aus späterer Zeit stammen, so glaube ich doch, dass man auch auf der MARY ANN auf diese Weise verfahren ist. Denn wie hätte sonst das Boot aus- und wieder an Deck gesetzt werden sollen? Mit »Manpower« alleine die Boote über das Schanzkleid zu wuchten, wäre wohl kaum möglich gewesen!

Auf den meisten Abbildungen scheint es, als säßen die Boote offen an Deck, also nicht mit einer Persenning als Spritzwasserschutz abgedeckt. Das mag daran liegen, dass die meisten Künstler die Schiffe nur unter Land oder im Hafen darstellten, als die Boote entweder noch nicht oder nicht mehr mit einer Persenning versehen waren.

Obwohl im Journal der MARY ANN das Abdecken der Boote nicht vermerkt wurde, denke ich, dass sie sehr wohl mit einer Persenning versehen wurden. Da diese Arbeit zum normalen Seeclarmachen gehörte, findet sie sich subsumiert in der Eintragung: *Zurten alles fest u in gehörigen Stande*.

5.3.4. Anker und Trossen

Des Weiteren war die MARY ANN mit wenigstens zwei Ankern ausgestattet. So wurde am 24. August 1834, nachdem das Schiff im Hafen von Malaga an seinen Liegeplatz zwischen zwei Bojen verholt hatte, im Journal vermerkt: ... *und vertäutens daselbst hinten und vorne mit beide schwersten Ankers jedes [unleserlich]: 40 Gld: Kette*. Und bereits am 6. August 1834 heißt es auf der Ausreise nach Verlassen der Elbe, dass die *Anker aufgesetzt* wurden, ebenso am 28. September: *Setzten die Ankers auf*. Am 22. Februar 1835 wird im Hafen von Palermo ein Plichtanker erwähnt, ebenso *unser Werg*, und am 8. April, gleichfalls in Palermo, noch einmal *unser schwerstes Werg*.

Galioten wie die MARY ANN, die mit ihrem flachen und zum Trockenfallen geeigneten Boden eigentlich reine Küsten- und Wattenfahrer waren, führten drei Anker⁶⁶, davon vorne zwei: den kleineren und etwas leichteren Taganker und den schwereren Plichtanker. Der Heckanker, der bei Wattenfahrern zum Trockenfallen benutzt wurde, damit bei auflaufend Wasser das Heck nicht weiter Richtung Land drehte, wurde nicht außenbords gefahren, sondern im Bereich des Achterschiffs in einem entsprechenden Lager, z.B. Achterkante Deckshaus, gelascht und bei Bedarf mit »Manpower« über das Schanzkleid gewuchtet.⁶⁷

Es war damals nach Aussage von Horst Menzel üblich, dass an dem einen der beiden Buganker eine Kette, an dem anderen, wahrscheinlich dem leichteren Taganker, eine Trosse angeschlagen war. Dies deckt sich auch mit der Eintragung vom 23. August 1834, in der es heißt: ... *setzten die Anker ab & holten Tau & Kette aufs Verdeck*. Dies widerspricht jedoch der schon zitierten Eintragung vom 24. August, an dem die MARY ANN mit beiden Ankern zwischen zwei Bojen vertäut liegt, an jedem Anker eine Kette. Allerdings wurde am 2. Mai 1835 eingetragen: *Machten hinten unsere Kette los & holten sie ein*. Dies bedeutet aber meiner Ansicht nach nicht, dass

es sich hier um den weiter oben beschriebenen Heckanker, ebenfalls mit einer Kette ausgerüstet, handelte. Ich denke vielmehr, dass hier einer der beiden Buganker gemeint war, dessen Kette, nachdem er gefallen war und das Schiff sich mit dem anderen Buganker nach voraus geholt hatte, geslipt und über das Heck geführt worden ist.

Die Ketten müssen wir uns ihrem Aussehen nach anders vorstellen als die Ankerketten späterer oder heutiger Zeit, denn Ketten mit Stegen kamen erst ab ca. 1840 in Gebrauch.⁶⁸ Um ein Verknoten der Kette zu verhindern, werden die einzelnen Kettenglieder im Verhältnis zu ihrer Stärke relativ lang und breit gewesen sein. Da die Galioten keinen Kettenkasten besaßen, sondern Kette und Ankertrosse während der Seereise wahrscheinlich in der Achterpiek gelagert wurden, werden sie vor dem Ankern längs des Decks gelegt worden sein.

Für die zweite im Journal dokumentierte Reise gibt es keinen direkten Hinweis darauf, was an den Anker angeschlagen war. Es wird am 22. Februar 1835 und am 9. April 1835 vom *Werg*, welches ausgebracht wurde, gesprochen, am Tag zuvor vom *schwersten Werg*. In diesem Zusammenhang ist am 22. Februar von einer zerbrochenen *Pertline* die Rede, in den anderen beiden Fällen von einem *Kegeltau*, *Kepeltau*, *Regeltau* oder *Repeltau* (die betreffenden Stellen sind im Journal verwischt).

Nach Menzel könnte mit *Werg* durchaus die Einheit von Anker mit Trosse oder Kette gemeint sein.⁶⁹ Ich bin aber der Ansicht, dass *Werg* durchaus eine verballhornte Form von »Warp« sein könnte, zumal in allen drei Fällen mit dem *Werg* genau das geschieht, was im Allgemeinen als »Warpen« bezeichnet wird: Die *MARY ANN* wurde mit oder an dem *Werg* in eine andere Position gezogen, also gewarpt. Des Weiteren bestärkt mich die Bezeichnung *Pertline* in dieser Annahme. Röding⁷⁰ schreibt in seinem Wörterbuch unter dem Stichwort *PFERDELIEN*: *Ein Kabelgeschlagenes Tau, welches etwas dünner ist als das gewöhnliche Kabeltau, dessen man sich vorzüglich zur Festmachung des Schiffs, auch zum Werpen und mannigfaltigen Hülfe bey der Arbeit mit dem Ankergeräth bedient.* Diese Bezeichnung taucht auch als *Peertleine*, *Pferdline* oder *Pferdlein* in dem ebenfalls von mir transkribierten Tagebuch des Danziger Kapitäns Johann Georg Kinder (1763-1824) auf und wird dort in ihrem Gebrauch als Warpleine oder Treidelleine beschrieben.⁷¹

Die Bezeichnung *Kegel-*, *Kepel-*, *Regel-* oder *Repeltau* ist mir unerklärlich, zumal weder in dem Wörterbuch von Kluge noch bei Goedel oder Röding eine in diese Richtung gehende Bezeichnung oder Erklärung zu finden ist – oder sollte es tatsächlich *Kegeltau* heißen und damit das Bojenreep einer kegelförmigen Ankerboje bezeichnet gewesen sein? Es wird zwar nirgends eine Ankerboje erwähnt, aber das bedeutet natürlich nicht, dass sich keine an Bord der *MARY ANN* befunden hat, denn »Pött un Pann« werden auch nicht erwähnt und waren doch an Bord. Zudem wurde damals in sehr vielen Häfen vor Anker gelöscht und geladen.

5.3.5. Deckshaus, Logis und Kajüte

Weiterhin zeigen alle Abbildungen von Galioten aus der Zeit und in der Art der *MARY ANN* ein Deckshaus, das allgemein als *Roof*⁷² bezeichnet wurde und in dem sich die Kombüse befand und der Steuermann sowie eventuell auch Koch und Zimmermann wohnten, so wahrscheinlich auch auf der *MARY ANN*. Dieses Deckshaus wird im Journal nicht erwähnt, obwohl es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch auf der *MARY ANN* eines gab. Es befand sich zwischen der großen Luke und dem Besanmast. Auf einigen Abbildungen läuft der Besanmast auch durch das Deckshaus. Mit seinem Kombüsenherd war es für die Mannschaft auf etlichen Schiffen oft der einzige warme Platz an Bord. Allerdings zeigt nur die Abbildung der Bremer Galiot *ANNA AUGUSTE* einen sogar rauchenden Abzug, ebenso ist ein rechteckiger Rauchabzug auf dem Foto aus dem Amsterdamer Schiffahrtsmuseum zu erkennen. Sollte auf den anderen Schiffen die geöffnete Kombüsentür als Rauchabzug gedient haben?

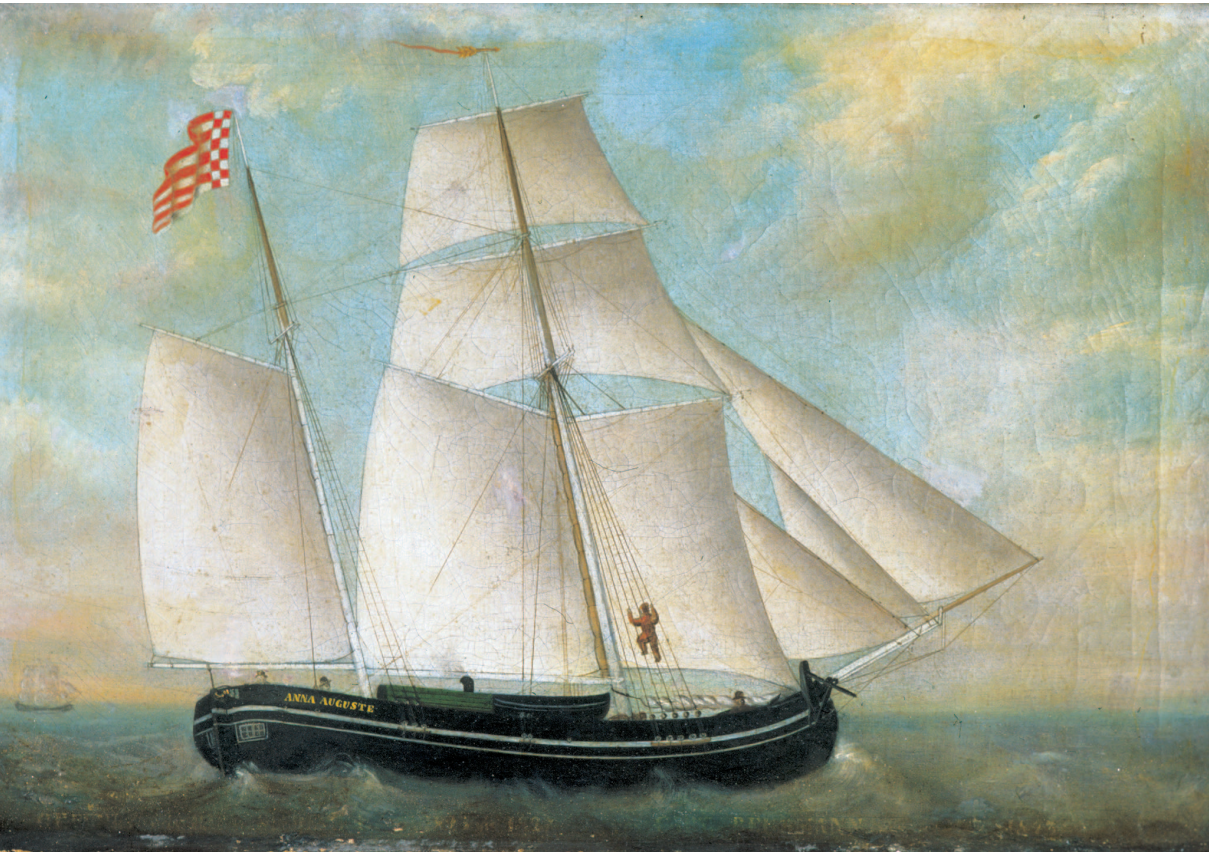


Abb. 13 Galiot ANNA AUGUSTE aus Bremen. Erkennbar ist der sich auf dem Deckshaus befindende Rauchabzug, wahrscheinlich für die Kombüse. Der Rauch ist ein sicheres Zeichen dafür, dass der »Smeerdrak« seiner Profession nachgeht. Der Besanmast ist mit einer losen Stenge und einer Saling ausgestattet. Auf der ANNA AUGUSTE wurde also ein Gaffeltoppsegel am Besanmast gefahren, wahrscheinlich fliegend, da kein aufgetichtetes Segel am Mast zu sehen ist. Ebenfalls scheint die ANNA AUGUSTE einen Schnaumast zu fahren. (Foto: Focke-Museum, Bremen)

Nach Menzels Buch war nicht auf allen Galioten ein Ofen im Logis vorhanden⁷³, welches sich vorne unter dem Deck befand und den Abbildungen zufolge entweder durch ein Schiebe- oder Klappluk mit Niedergang erreicht wurde – bei schwerem Wetter wohl ein sehr ungemütlicher und nasser Ort. Über die Einrichtung sowie das Leben im Logis konnte aufgrund der vielen möglichen Quellen nicht viel in Erfahrung gebracht werden. In der mir zur Verfügung stehenden Literatur setzen die Beschreibungen des Mannschaftslogis und des Lebens im Logis erst mit dem Ende des 19. Jahrhunderts an. Da das alltägliche Leben den meisten Tagebuch- und Briefschreibern aus der Zeit zu banal war, haben sie es kaum festgehalten. Es muss also noch eine Menge Literatur durchgearbeitet werden, um zwischen den Zeilen etwas über dieses Thema zu erfahren.

Walter Ried⁷⁴ schreibt, dass in diesem Deckshaus die Besatzung wohnte. Dies war auf der MARY ANN mit Sicherheit nicht der Fall, denn für den 9. März 1835 wird im Journal vermerkt, dass ein Matrose nach durchzechter Nacht in Palermo dem Steuermann den Gehorsam verweigerte und nach unten ins Logis anstatt an die Arbeit ging.



Abb. 14 Foto vom Achterdeck eines Modells einer Dreimastgaliot aus dem 18. Jahrhundert. Man erkennt deutlich die im Text beschriebene Anordnung der Pumpen beiderseits des Besanmastes sowie ihr Aussehen. Achterkante Deckshaus befindet sich das Kompasshäuschen, in dem sich auch Sanduhren befanden. Dass der Kompass vom Rudergänger nicht gesehen werden konnte, spielte keine Rolle. Er sollte keinen Kompasskurs steuern, sondern seinen Kurs nach dem Leelik des obersten stehenden Rahsegels. Über das Hüttendeck läuft die Ruderpinne mit ihren Taljen. (Foto: Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen)

Der Schiffer wohnte natürlich – wie sollte es auch anders sein – achtern in der Kajüte, bei Menzel »Achterunter« genannt.⁷⁵ Sie befand sich unter dem oft etwas erhöhten Kajütdeck, über dem die Pinne lief, und wurde ebenfalls durch ein Klapp- oder Schiebeluk erreicht. Dieses Luk befand sich in den meisten Fällen auf der »vornehmeren« Steuerbordseite.⁷⁶ Da der Schiffer es in seiner Kajüte mit Sicherheit gemütlich und »kommod« haben wollte, ist davon auszugehen, dass sich dort auch ein Ofen befand. Anzeichen dafür habe ich aber auf keiner zeitgenössischen Abbildung gefunden. Da ein Rauchabzug während der Seereise der Ruderpinne im Wege gewesen wäre, ist der Ofen mit Sicherheit nur im Hafen benutzt, der Rauchabzug zum Seeklarmachen abgenommen und die Öffnung im Deck mit einer Persenning oder ähnlichem seefest abgedichtet worden.

5.3.6. Spill

Spills auf Schiffen von Größe und Art der MARY ANN waren grundsätzlich und ausnahmslos Bratspills. Die Abbildungen zeigen in der Mehrzahl der Fälle vieleckige anstelle runder Spilltrommeln und – sofern überhaupt vorhanden – Spillköpfe.⁷⁷ Die vieleckige Form verhinderte –

ähnlich den Rippen an einem Gangspill – das Abrutschen von Leinen und Trossen an der Spilltrommel. Sie waren auf der Seite, auf der sich der Anker mit angeschäkelter Kette befand, zusätzlich mit eisernen Rippen versehen, um einen vorzeitigen Verschleiß der Spilltrommel zu verhindern.⁷⁸ Die Spilltrommel musste mühsam und schweißtreibend mit Handspaken, die veretzt in auf der Spilltrommel angebrachte Öffnungen gesteckt wurden, gedreht werden.⁷⁹

Über das Ruder ist schon im Abschnitt über die Entwicklung und die Besonderheiten der Galioten gesprochen worden, so dass hierzu an dieser Stelle nichts mehr gesagt werden muss.

5.3.7. Kompasshäuschen

Ein weiterer wichtiger Ausrüstungsgegenstand, der im Journal keine Erwähnung findet, ist der Kompass – und damit das Kompasshäuschen. Auch auf den einschlägigen Abbildungen, die hier schon mehrfach erwähnt wurden, ist kein Kompasshäuschen erkennbar. Lediglich auf dem Foto eines Modells einer Dreimastgaliot aus dem Niederländischen Schifffahrtsmuseum in Amsterdam steht Achterkante Deckshaus ein Kompasshäuschen. Aber es wird ein solches sicherlich auch auf der MARY ANN gegeben haben, denn trotz der uns abenteuerlich erscheinenden Navigation, mit der wir uns im nächsten Abschnitt noch genauer beschäftigen werden, ist ein Kompass an Bord gewesen, der an Deck gestanden haben muss. Allein die vielen Peilungen bei der Fahrt unter Land wären anders gar nicht möglich gewesen. Aus praktischen Gründen wird der Kompass im Bereich des Besanmastes gestanden haben, da sich Schiffer und Steuermann dort wahrscheinlich meistens aufhielten und so den Kurs für das Journal (und alles, was sich sonst noch auf und vor dem Schiff tat) am besten überwachen konnten. Der Rudergänger wird kaum nach dem Kompass, sondern nach dem Wind im Luv- oder Leelik des obersten stehenden Rahsegels gesteuert haben.

6. Navigation auf der MARY ANN

Schon während des Transkribierens kam mir der Gedanke, die Reise der MARY ANN wenigstens im Gebiet der Deutschen Bucht oder dem Englischen Kanal auf einer Seekarte darzustellen. Im Journal ist nämlich nicht nur der Mittagsort eingetragen, sondern auch für jede Wache der gesteuerte Kurs, die jeweilige Windrichtung und die gelaufene Geschwindigkeit.

6.1. Seemeile oder Landmeile?

Die erste Frage ergab sich aus einer Eintragung, mit der Kapitän Jessen für alle 24 Stunden einer Journalseite das Etmaal notierte. Er teilte jedes Mal die dort angegebenen Bogenminuten durch vier und nannte das Ergebnis *genaue Distanz*. Nun weiß jeder, dass eine Bogenminute der Entfernung von einer Seemeile entspricht. Wieso durch vier teilen? Die Lösung ergab sich, als die ersten Peilungen, die Kapitän Jessen in seinem Journal angab, in die Karte übertragen wurden. Die Entfernungen zu den gepeilten Objekten waren oft so gering, dass man dem zufällig an der entsprechenden Küste verweilenden Spaziergänger die Hand hätte schütteln können. Sie stimmten auch nicht mit den entsprechenden Angaben über die abgelaufene Distanz überein. Vervierfachte man aber die in der Peilung angegebene Distanz, so kam man der Sache schon wesentlich näher! Die Suche im Lexikon⁸⁰ unter dem Stichwort »Meile« brachte die Lösung: Kapitän Jessen gab als guter Hamburger Patriot alle Entfernungen und Distanzen in der Hamburger Landesmeile von 7,5325 km an! Sie entspricht der 4,067-fachen Länge einer Seemeile.

6.2. Die Wahl des »rechten Weges«

Auf beiden Ausreisen sowie auch auf der Heimreise von Malaga hielt sich Kapitän Jessen immer dicht unter der englischen Küste; sie war fast immer in Sichtweite. Dabei stellte ich, besonders für die zwei Ausreisen, fest, dass er im Kanal stellenweise für mich unerklärliche Kurse wählte. Er wollte mit seinem Schiff nach Westen durch den Kanal. Aber trotzdem wählte er häufiger nördliche oder östliche Kurse, anstatt – der Wind hätte es sehr wohl erlaubt – auf südwestlichen Kursen dem Ausgang des Kanals näher zu kommen. Die Erklärung von Dr. Albrecht Sauer⁸¹ war überraschend einfach: Zunächst einmal werden die Karten, die Kapitän Jessen an Bord mitführte, auf englischen Karten beruht haben oder sogar englische Karten gewesen sein. Darauf deutet auch die Angabe der Länge als östlich oder westlich von Greenwich hin. Auf französischen Karten lief der Nullmeridian zu der Zeit noch durch Paris. Die Angaben in englischen Karten waren für die englische Küste mit Sicherheit genauer und detaillierter als für die französische Küste, und wahrscheinlich scheute Kapitän Jessen die französische Küste, besonders im Bereich der Kanalinseln und der Bretagne, wegen der dort auftretenden Strömungen. Bei Flut drängen gewaltige Wassermassen in den Kanal und werden gegen die französische Küste gedrückt. Dadurch entstehen besonders im erwähnten Bereich starke Strömungen. Kapitän Jessen wusste, wie schwer es ist, sich mit einer Galiot, so einem »Dwarsdriewer«, der nicht sonderlich hoch an den Wind gehen konnte, von Legerwall freizusegeln.⁸² Doch wenn der Strom noch zusätzlich auf die Küste zu steht, ist dies aussichtslos. Schon darum hat er lieber darauf verzichtet, Westlänge gut zu machen und ist auf nördliche oder östliche Kurse gegangen, anstatt einen südwestlichen Kurs zu wählen, der ihn in die Nähe der gefürchteten französischen Küste gebracht hätte. Folglich kannte Kapitän Jessen sich deswegen an der englischen Küste besser aus als an der französischen und hat deswegen schon erstere bevorzugt. Er war möglicherweise auch schon vor den Reisen mit der MARY ANN oft nach England gefahren und kannte das Revier.⁸³

Aber nicht nur im Kanal, auch im Mittelmeer hielt sich Kapitän Jessen immer dicht unter oder in Sicht der Küste; einzige Ausnahmen hiervon sind der lange Schlag von der Straße von Gibraltar nach Sizilien und später die Strecke von Licata zur Südostecke Sardinien. Danach orientierte er sich längs der Küsten Sardinien und Korsikas nordwärts ins Ligurische Meer, um sich westwärts Richtung Marseille zu bewegen. Auch nach dem Auslaufen aus Marseille verfuhr Kapitän Jessen nach dem gleichen Grundsatz, sich immer dicht unter Land zu halten. Am 8. Juli 1835 benutzte er für das Cabo de la Nao eine englische Bezeichnung: *Cap St: Anthony* – ein Indiz für den englischen Ursprung seiner Karten? Ein wesentlicher Grund für seine Kurswahl im Mittelmeer könnte auch gewesen sein, dass er nur eine Karte in einem relativ großen Maßstab an Bord hatte, sozusagen einen »Übersegler«. Um sich einigermaßen orientieren zu können, hätte er sich auf Vertonungen verlassen, die er einem Handbuch über das Mittelmeer entnehmen konnte.

Richtig frei von Land hat sich Kapitän Jessen nur auf dem Weg vom Westausgang des Kanals bis in den Eingang zum Mittelmeer gehalten. Zwischen der MARY ANN und der Küste lagen im Durchschnitt immer ein bis zwei Etmale. Dies war aber mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit eine reine Vorsichtsmaßnahme, wusste Kapitän Jessen doch, dass er dort vorrangig mit westlichen Winden zu rechnen hatte. Und auf Legerwall wollte er nun ganz bestimmt nicht geraten.

6.3. Wind und Wetter

Da im Journal natürlich Windrichtung und -stärke angegeben wurden, habe ich auch diese Werte mit in die Karte übertragen. Dabei konnte ich feststellen, dass Kapitän Jessen mit der MARY ANN nie höher als 1½ bis maximal 2 Strich an den Wind ging. Zwei Gründe dafür sind schon genannt worden: Zum einen sind es die Form des Rumpfes und die geringe Lateralfäche

im Unterwasserschiff, die einer Kursstabilität beim Segeln mit raumen oder halben Winden entgegenstehen.⁸⁴ Im Journal ist oft ein Versatz nach Lee von bis zu 3 Strich eingetragen. Zum anderen sind die Racks der Rahen in ihrer Art nicht dafür geeignet, hart anzubrassen. Des Weiteren wäre es durchaus möglich, dass die MARY ANN immer leegjiger wurde, je höher man mit ihr an den Wind zu gehen versuchte. Der Winddruck auf die sich in ihrer Mehrzahl vor dem Segelschwerpunkt befindlichen Segel, also Vor- und Rahsegel, wirkte sich so unglücklich auf das Schiff aus, dass es immer von selbst abfiel und ständig gegengesteuert werden musste. Blicke aber immer noch die Frage, warum die Rahsegel nicht einfach festgemacht und nur mit Gaffel- und Stagesegeln an den Wind gegangen wurde. Zogen diese alleine nicht genug? Ich habe keine Antwort darauf.

Kapitän Jessens erste Eintragung in der Spalte *Begebenheiten* betraf immer die Stärke des Windes. Er machte die Angaben darüber aber nicht nach der uns bekannten Beaufort-Skala, sondern in einer wohl seinem eigenen Empfinden und seiner eigenen Erfahrung entsprechenden Einteilung. Dabei sprach er nicht nur von Wind, sondern meistens von *Kühlte*. Zwar hatte der englische Admiral Sir Francis Beaufort seine heute immer noch, wenn auch in Teilen verändert gültige Beaufortskala schon 1806 aufgestellt⁸⁵, aber zu der Zeit, in der wir uns mit dem vorliegenden Journal befinden, war sie noch nicht einmal in Großbritannien Allgemeingut. Warum also sollte sie von Kapitän Jessen bei der Beurteilung des Windes benutzt worden sein?

Nach Rödning⁸⁶ werden durch *das Wort Kühlte in der Seesprache die verschiedenen Grade oder Stärken des Windes* ausgedrückt. Die Stärken der einzelnen Kühlten unterteilt Rödning nach der Entfernung, die ein Schiff in etwa während einer Wache zurücklegt. Dabei unterscheidet er zwischen *kleiner oder schlaffer Kühlte, labbere Kühlte* (3-4 Meilen), *frischer Kühlte* (6-7 Meilen) und *steifer Kühlte* (8 Meilen). Zusätzlich nennt Rödning die *Bramsegelskühlte* und die *Marssegelskühlte*. Kapitän Jessen teilte die Kühlten aufsteigend in etwa wie folgt ein: *Ganz flau Kühlte, flau Kühlte, flau unbeständige Kühlte, ganz schwache Kühlte, schwache Kühlte, mäßige Kühlte, flau Bram- und Leesegekühlte, Bram-, Royal- und Leesegekühlte, Bram- und Leesegekühlte, frische Bram- und Leesegekühlte, Bramsegelkühlte, frische Bramsegelkühlte, steife, frische Kühlte und steife Kühlte*. Dazu kommen die *ungleiche Kühlte*, die *zunehmende Kühlte* und die *abnehmende Kühlte*. Schwachen Wind und Windstille bezeichnete Kapitän Jessen ebenfalls in dieser Art; er sprach dann von *Stille, Windstille* oder nannte sie *ganz flau und Windstill*. Aber auch die Bezeichnung *flau Brise* findet sich im Journal.

Auch den Wind teilt er aufsteigend ein: *Schwacher umlaufender Wind, mäßiger Wind, frischer Wind, lebhafter Wind, zunehmender lebhafter Wind, starker Wind, hart zunehmender Wind sowie sehr lebhafter/starker Wind*. Den Wind gibt es als umlaufenden sowie zu- und abnehmenden. Die Bezeichnung *schweres Wetter* kommt mehrfach im Journal vor, das Wort »Orkan« dagegen nicht, obwohl es zur Zeit Kapitän Jessens bekannt war. Der stärkste Wind, den er angibt, ist ein *schwerer Sturm*. In dem schon erwähnten Tagebuch des Danziger Kapitäns J. G. Kinder zum Beispiel taucht die Bezeichnung Orkan für einen besonders schweren Sturm mehrfach auf.⁸⁷ Also kann man wohl davon ausgehen, dass Kapitän Jessen auf den im Journal dokumentierten Reisen keinen so schweren Sturm erleben musste.

Über das schwere Wetter hinaus teilte er es wie folgt ein: *Stürmische Witterung, stürmisches Wetter, zunehmendes stürmisches Wetter, anhaltendes stürmisches Wetter, verhaltender Sturm, anhaltender Sturm, starker Sturm* und schließlich *schwerer Sturm*. Abschließend seien noch die *Böhigte Luft* und *Böhigtes Wetter* genannt, nur um die Verwirrung komplett zu machen, denn diese Vielzahl von Bezeichnungen des Windes mit ihren sicherlich vielen Überschneidungen machen es nicht gerade einfach, das Wetter und den Wind in seiner Stärke so abzuschätzen, dass sich aus den Angaben in Hinsicht auf die Segelführung sichere Aussagen machen ließen. Auch lassen sich mit diesen Bezeichnungen keine Vergleiche ziehen zu anderen Segelschiffen, seien sie aus der gleichen oder einer späteren Zeit, was Geschwindigkeit, Etmale oder Reisedauer angeht.

6.4. Wissenschaft oder Erfahrung?

Beim Versuch, die auf den einzelnen Wachen gesteuerten Kurse und Entfernungen in die Karten zu übertragen, stimmte mein Schnittpunkt nie mit der von Kapitän Jessen angegebenen Position überein. Der gekoppelte Ort lag immer nordöstlich von dem im Journal angegebenen Mittagsort. Selbst bei Einbeziehung der unter dem tabellarischen Teil des Journals angegebenen Missweisung kam ich nicht auf den von Kapitän Jessen angegebenen Mittagsort.

Zur Navigation bis zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gibt es nur sehr wenige schriftliche Quellen über die tägliche Bordpraxis. Fast alle Quellen, die uns heute etwas über die Navigation des ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts sagen, sind Lehrbücher und wissenschaftliche Abhandlungen zu navigatorischen Problemen. Beide wurden von Theoretikern, Mathematikern und Physikern, aber in der Regel nicht von Seeleuten verfasst. So könnte man durchaus zu der Erkenntnis kommen, dass das Mögliche auch das Alltägliche war.

Dem war aber überhaupt nicht so. Nicht alles, was die Wissenschaft über den Erdmagnetismus, die Astronomie oder die Gezeiten herausfand, gelangte auch zu den Praktikern an Bord.⁸⁸ Vieles konnte nicht zu den alten Schiffern durchdringen, weil sie bei ihrer Vorbildung gar nicht in der Lage waren, komplizierte theoretische Abhandlungen zu verstehen, hatten sie doch in ihren kleinen Dorfschulen nur etwas Rechnen und das Lesen der Bibel gelernt. Man bedenke: Als in Preußen durch Friedrich II. die allgemeine Schulpflicht eingeführt wurde, wurden die Dorfschulen mit ausgemusterten Unteroffizieren der Armee als Schulmeister bestückt.⁸⁹ Entsprechend war auch das Bildungsniveau der Schulabgänger. Nicht sehr viel anders wird es in den anderen Gebieten Deutschlands gewesen sein. Die Kinder wurden damals oft auf dem Hof oder in der Werkstatt der Eltern eingesetzt oder sogar auf andere Höfe oder Werkstätten gegeben.

So schrieb der Segelschiffkapitän Michael Külken (1819-1903) in seinen Lebenserinnerungen über seine Schulzeit: *Alle, so wie wir herangewachsen sind, mußten wir von 7 bis 8 Jahren an, alles im Hause, alle Arbeit mit verrichten, die Mädchen so gut wie die Jungen. Schule hatten wir sehr wenig.*⁹⁰ Jens Jacob Eschels (1757-1842) erwähnt in seiner »Lebensbeschreibung eines alten Seemannes«, dass er an Bord eines holländischen Westindienfahrers als Matrose fuhr. Dort unterrichtete er den Kapitän in der Steuermannskunst, *weil er nur selbst nothdürftig die Steuermannskunde gelernt.*⁹¹ Eschels war zu diesem Zeitpunkt 20 Jahre alt und hatte aus eigenem Antrieb im Selbststudium die *Schatkamer*, ein niederländisches Navigations-Lehrbuch, durchgearbeitet. Und auch er hatte lediglich im Winter die Schule besucht, im Sommer fuhr er als Schiffsjunge zur See.⁹²

Wichtig war für diese Schiffer die Erfahrung, die sie sich in langen Jahren auf See in den oft gleichen Fahrtgebieten angeeignet hatten. Sie konnten sehr gut auf die neuesten Forschungsergebnisse über die Gezeiten verzichten, um Hoch- und Niedrigwasser zu berechnen. Ihnen genügten Faustformeln und Hafentabellen, falls sie diese überhaupt benutzten. Aus Erfahrung wussten sie, wie in bestimmten Gebieten der Strom bei auf- oder ablaufend Wasser steht. Sie konnten oft schon an der Windsee erkennen, wie der Strom lief. Sie machten sich auch keine Gedanken über die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Ortsbestimmung auf See. Es hätte ihnen für die tägliche Praxis an Bord auch nichts geholfen. Denn wie hätten sie diese Verfahren anwenden sollen ohne die teuren Geräte, die sie dafür gebraucht hätten?⁹³

Hauptsächlich die oben genannte Erfahrung, gepaart mit einigen Grundkenntnissen der Navigation, hat den Reedern jahrhundertlang genügt, den Schiffern ihre Schiffe und Ladung anzuvertrauen. Erst recht spät, zu Beginn des 19. Jahrhunderts, hat man in den deutschen Küstenstaaten in Verordnungen festgelegt, welche Kenntnisse und Fertigkeiten Steuermann und Schiffer besitzen mussten. Diese wurden auch geprüft, und Prüfungen 1793 in Emden, 1811 in Preußen, 1826 in Hamburg, 1827 in Lübeck und 1828 in Bremen vorgeschrieben.⁹⁴ In Preußen waren die Patente in sechs Stufen unterteilt, je drei für Steuerleute und für Schiffer

nach Schiffsgröße und Fahrtgebiet. In Hamburg wurde man nach Ried für den Schulbesuch, der in beiden Fällen ein Jahr dauerte, nicht mehr vor dem 20. Lebensjahr zugelassen. Das Patent wurde, je nach Prüfungsergebnis, entweder für die Große oder für die europäische Fahrt erteilt. Vor dem Besuch der Schifferschule musste der angehende Schiffer zwei bis vier Jahre lang als Steuermann gefahren sein.⁹⁵

Wir wissen von Kapitän Jessen nur, dass er von 1834 bis 1839 die MARY ANN als Kapitän führte. Gehen wir davon aus, dass er seine Prüfung in Hamburg machte, so wird er mit dem »Handbuch der Schiffahrtskunde« in Berührung gekommen sein, dessen vollständiger Titel lautete: »Handbuch der Schiffahrtskunde zum Gebrauch für Navigationsschulen auch zum Selbstunterricht angehender Steuerleute. Mit einer Vollständigen Sammlung der unentbehrlichsten Seemannstafeln nebst 15 Kupfern und zwey Seecharten. Verfaßt von der Hamburgischen Gesellschaft zur Verbreitung der Mathematischen Kenntnisse«⁹⁶ – ein Titel, der Programm war. Nach diesem Buch sollte alles gelehrt werden, was zur damaligen Zeit Stand der Wissenschaft war und zum Teil auch heute noch Gültigkeit besitzt. Angehende Hamburger Schiffer und Steuerleute wurden ab 1826 in der astronomischen Navigation unterwiesen sowie in den Berechnungen der Zeit der Kulmination und des Sonnenauf- und Unterganges, also der Amplitude, wie sie auf der MARY ANN während der Reise von Marseille nach New York häufig angestellt worden ist. Dieses Handbuch war Lehrbuch für die angehenden Hamburger Steuerleute und Schiffer, und so wird auch jeder ein Exemplar besessen und, da das Buch teuer war, nach bestandener Schifferprüfung auch behalten haben. Somit war der Schiffer mit allen nautischen und mathematischen Tafeln versehen, die er für seine navigatorischen Zwecke brauchte.

Doch auch hier stellt sich die Frage nach der Differenz zwischen Theorie und Praxis. Inwieweit haben die angehenden Steuerleute und Kapitäne nur für die Prüfung gelernt? Haben sie nach bestandener Prüfung wieder genauso gearbeitet, wie sie es von Bord her gewohnt waren und wie sie es sich von ihren Schiffen abgesehen hatten?⁹⁷ Inwieweit Kapitän Jessen die *Berichtigung der Höhenwinkel wegen Refraction oder die Berichtigung der Winkel wegen scheinbarer Größe der Halbmesser* überhaupt interessierten, muss dahingestellt bleiben. Er hatte mit den Instrumenten auszukommen, die ihm zur Verfügung standen, und nicht mit denen, die ihm theoretisch hätten zur Verfügung stehen können.

6.5. Zeitmessung auf der MARY ANN

Auf der MARY ANN hat es mit ziemlicher Sicherheit keinen Chronometer gegeben⁹⁸, denn diese von einem Dorfschreiner aus Yorkshire entwickelte und von James Cook in ihrer Ganggenauigkeit bestätigte Präzisionsuhr wird zu teuer gewesen sein.⁹⁹ Gestützt wird diese These auch durch die schon erwähnten Lebenserinnerungen des Segelschiffkapitäns Michael Külken. In den Jahren 1837/38 fuhr Külken ebenfalls auf einer Galiot, der JOHANNA CATHARINA aus Bremen, mit 47 CL in der Größe etwa mit der MARY ANN zu vergleichen. Er schreibt dort unter anderem über das Jahr 1838: ... *Denn die Reise vorher hatte er [der Kapitän] mich schon gelehrt, dass ich mit Loggen und Steuern aufpassen konnte. Darum bekümmerte er sich nun auch gar nicht mehr, und nun auf dieser Reise, da wir immer schönes Wetter hatten, lehrte der Kapitän mich auch, dass ich des Mittags die Höhe der Sonne nehmen konnte und die Breite und die Länge auf der Logge berechnen konnte. Denn einen Chronometer hatten wir damals noch nicht.*¹⁰⁰

Es gab also zum Messen der Zeit auf der MARY ANN wahrscheinlich nur die Sanduhr, die für diesen Zweck in den Größen für 4, 2 und 1/2 Stunden erhältlich war. Auf der MARY ANN wird eine 1/2-stündige Sanduhr in Gebrauch gewesen sein, denn alle Zeiten für Peilungen, Wenden und Halsen, Ankermanöver usw. wurden entweder mit vollen oder halben Stunden im Journal eingetragen.¹⁰¹

Nach Angabe von Walter Ried wurde zur Ermittlung der genauen Tageszeit seit dem 17. Jahr-



Abb. 15 Drei Sanduhren oder *Sandläufer*, wie sie Eschels in seinen Erinnerungen nennt. Uhren dieser Art dürften sich auch auf der *MARY ANN* befunden haben. Die Abmessungen der Uhren (H x Ø), von links nach rechts: 11,5 x 6,5 cm, 19,5 x 9,3 cm, 13,3 x 6,8 cm. (Foto: Archiv DSM).

hundert der Sonnenring benutzt, mit dem aus der Sonnenhöhe die Tageszeit recht gut berechnet werden konnte. Nachts wurde dazu mit dem Nocturlabium der Nordstern im Verhältnis zum Großen oder Kleinen Bären beobachtet.¹⁰² Albrecht Sauer bemerkt dazu, es habe diese Geräte natürlich gegeben und sie mögen auch gelegentlich an Bord in Gebrauch gewesen sein, er kenne dafür aber keine deutsche Quelle.¹⁰³

Kapitän Jessen wird als verlässlichsten Zeitmesser wahrscheinlich eine Sanduhr besessen haben, eventuell noch eine zweite in seiner Kajüte, um die andere kontrollieren zu können, und vermutlich auch eine Taschenuhr, die aber wegen Gangungenauigkeiten durch Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit und ähnlichem nur von untergeordnetem Wert gewesen sein kann. So ist es beim Fehlen eines Chronometers auch nicht weiter verwunderlich, dass sich Kapitän Jessen in den 58 Tagen vom Passieren Gibraltars bis zum Treffen mit dem amerikanischen Schiff *ERIE* bei der Längenberechnung um 10°38' vertan hat.¹⁰⁴

6.6. Oktant oder Sextant?

Bis vor kurzem bin ich davon ausgegangen, dass sich Kapitän Jessen eines Sextanten bediente. Da diese Geräte fast ausschließlich Eigentum der Schiffer waren und dazu sehr teuer, war es möglicherweise ein altes ererbtes Stück von Vater oder Großvater mit allen durch langen Gebrauch bedingte Fehlerquellen. So erklärte ich mir den oben schon erwähnten Fehler in der Längenberechnung durch einen mitgenommenen Limbus oder eine leicht verbogene Alhidade.

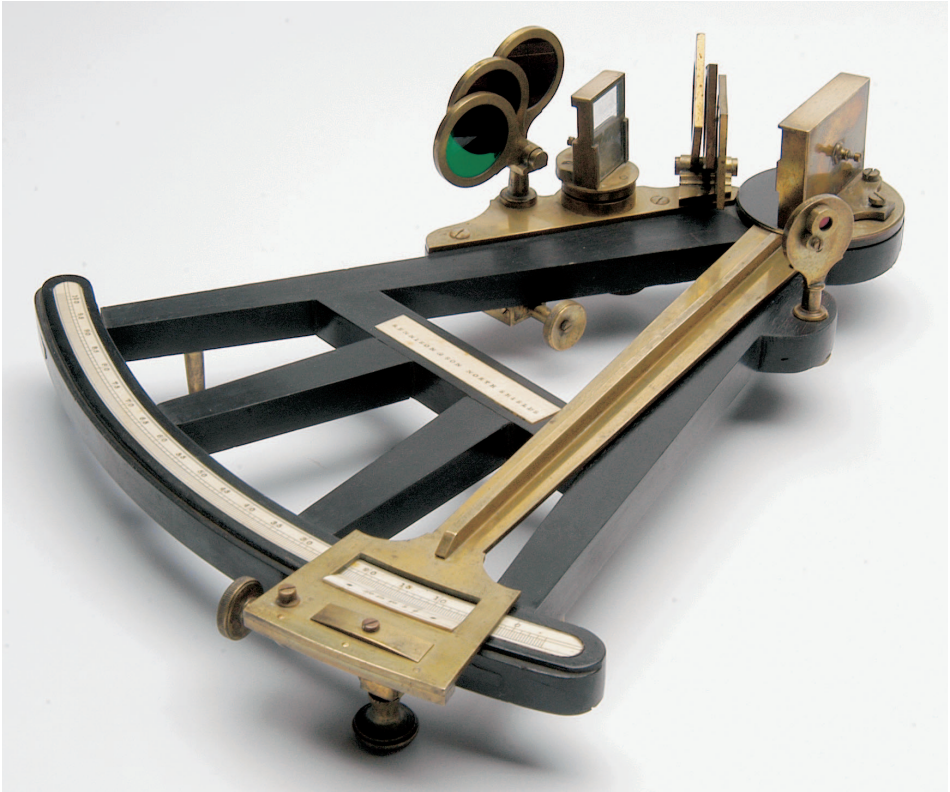


Abb. 16 Englischer zeitgenössischer Oktant, Material Ebenholz, Elfenbein und Messing, signiert: Crichton, London. Breite 26,5 cm, Länge der Alhidade 33 cm, Höhe bis zum Spiegel 8,7 cm, Materialstärke 1,8 cm. Ob es sich bei diesem Oktanten schon um einen *zierlicheren* handelt, wie Eschels die Oktanten jüngerer Datums in seinen Erinnerungen nennt? (Foto: Archiv DSM)

Wahrscheinlicher ist aber die Benutzung eines Oktanten. Einen Beleg dafür fand ich in der schon erwähnten Biographie von Jens Jacob Eschels.¹⁰⁵ Sein Großvater arbeitete als Webkammacher auf Föhr. Da er aber damit seine Familie nicht ernähren konnte, fertigte er nebenbei auch *Compassse, Octanten, Sandläufer oder Stundengläser*. Als Anmerkung zu den Oktanten seines Großvaters bemerkt Eschels: *Mein alter Octant, welchen ich noch aufbewahre, ist einer von seiner ersten Arbeit. Jetzt 1831 sind die Octanten zierlicher, doch dieses mein alter ist eben so gut die Poolhöhe zu messen.*¹⁰⁶

Der 1730 von dem Engländer John Hadley erfundene Spiegeloktant bestand aus witterungsbeständigem Ebenholz. Aber Holz arbeitet – eine weitere Fehlerquelle verglichen mit einem Sextanten aus Metall, der präziser funktionierte. Dennoch wurden noch 1831 neue Oktanten hergestellt.¹⁰⁷ In dem oben erwähnten »Handbuch der Schiffahrtskunde« von 1819 wird der Gebrauch von Oktanten noch gelehrt. Der Sextant ist 1757 ebenfalls von einem Briten, Kapitän John Campbell, aus dem Oktanten entwickelt worden.¹⁰⁸

6.7. Kompass

Das wichtigste Navigationsinstrument, das Kapitän Jessen nutzte, war wohl der Kompass. Zur Zeit der *MARY ANN* wird es ein Fluidkompass gewesen sein¹⁰⁹, der in einem Kompasshäuschen

an Deck im Bereich des Besanmastes gestanden haben dürfte. Auch in Bezug auf den Kompass gab es eine große Kluft zwischen Theorie und Praxis an Bord. So ist zur damaligen Zeit die Deviation durchaus schon bekannt gewesen, ebenso, dass Kompassnord durch Eisenteile in der Nähe des Kompasses Veränderungen unterworfen sein kann. Das Wissen um die Deviation wird in der Navigation der MARY ANN aber keine Rolle gespielt haben. Die Möglichkeit des Kompensierens von Kompassen bestand schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, für ein Schiff wie die MARY ANN wird das aber ebenfalls ohne Belang gewesen sein. Auch war es zu der Zeit noch ungewöhnlich und sehr selten, dass ein Kompass mit Ausgleichsstücken reguliert wurde.¹¹⁰

Der Magnetismus wurde noch wenig beachtet; als Beispiel dafür zwei Anekdoten: Über James Cook wurde kolportiert, dass er im Kompasshäuschen seine Schlüssel deponierte, damit er sie immer in Reichweite hatte. Aus dem gleichen Grunde solle Admiral Nelson im Kompasshäuschen seine Pistolen gelagert haben.¹¹¹ Kompassse wurden noch nicht in speziellen Werkstätten, sondern nebenbei von Handwerkern, die etwas mit der Schifffahrt zu tun hatten, hergestellt, vielleicht auch von einem Webkammacher.¹¹² Dabei wurde auf die Verzierung der Kompassrosen viel Wert gelegt. Für den damaligen Bordbetrieb waren diese Kompassse ausreichend, zeigten sie doch in etwa den magnetischen Nordpol an. Die Missweisung war bekannt, es gab dafür auch Tafeln, die seit Beginn des Jahrhunderts gedruckt und vertrieben wurden.¹¹³ Sofern sie nicht durch Amplituden, wie weiter oben erwähnt, berechnet wurde, wird man auch auf der MARY ANN auf diese Tafeln zurückgegriffen haben¹¹⁴, und so fand man seinen Weg auch ohne die Wissenschaft.¹¹⁵ Dies ist mit Sicherheit auch ein Grund, warum es nahezu unmöglich war, die Kompasskurse der Wachen aus dem Journal in die Karte zu übertragen: Ohne Deviationstabelle und entsprechende Beschiebung führten sie zu keinem Ziel. Einzig die Darstellung des gewählten Weges unter Berücksichtigung des Windes war möglich und hat in der Folge auch einige Ergebnisse gebracht.

6.8. Seekarten

Moderne Seekarten, die in ihrer Art und Darstellung den heutigen nahe kommen und auf genauen Vermessungen der entsprechenden Küsten- und Seegebiete beruhen, sind erst in den letzten beiden Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts entstanden. Hier sind die Briten als aufstrebende Seemacht an erster Stelle zu nennen. Die von Kapitän Jessen benutzten Karten waren vermutlich entweder britische Karten oder sie beruhten auf Karten der britischen Admiralität.¹¹⁶

Die Seekarten, die ein Schiffer zur Zeit der MARY ANN benutzte, waren in der Regel sein Eigentum.¹¹⁷ Und sie waren teuer. Seekarten wurden damals wie folgt hergestellt: Nach der kartographischen Aufnahme der entsprechenden Gebiete wurde die Zeichnung von Kupferstechern spiegelverkehrt in Kupfer gestochen. Diese Platten waren gleichzeitig die Druckstöcke und wurden im Tiefdruckverfahren vervielfältigt. Änderungen konnten bei diesem Verfahren relativ einfach in die Kupferplatte eingearbeitet werden, indem sie von der Rückseite her wieder ausgetrieben wurden und somit die Oberfläche geebnet wurde, in die dann die Änderung neu eingestochen werden konnte. Auf diese Weise konnte der Druckstock für ca. 5000 Drucke verwendet werden.¹¹⁸

Nun wird sich aber ein einfacher Handelsschiffskapitän nicht regelmäßig neue Karten gekauft haben. »Nachrichten für Seefahrer«, mit deren Hilfe er seine Karten regelmäßig selbst hätte berichtigen können, gab es noch nicht. Er wird sie solange wie möglich verwendet und die Berichtigungen vor Ort entweder nach eigener Anschauung oder nach den Karten anderer Kapitäne während der Liegezeit gemacht haben.¹¹⁹

Selbst wenn die Karten neueren Datums gewesen sein sollten, so ist nicht sicher, wie alt und überholt die zugrunde liegenden Daten waren, denn auch in der Küstenregion werden damals

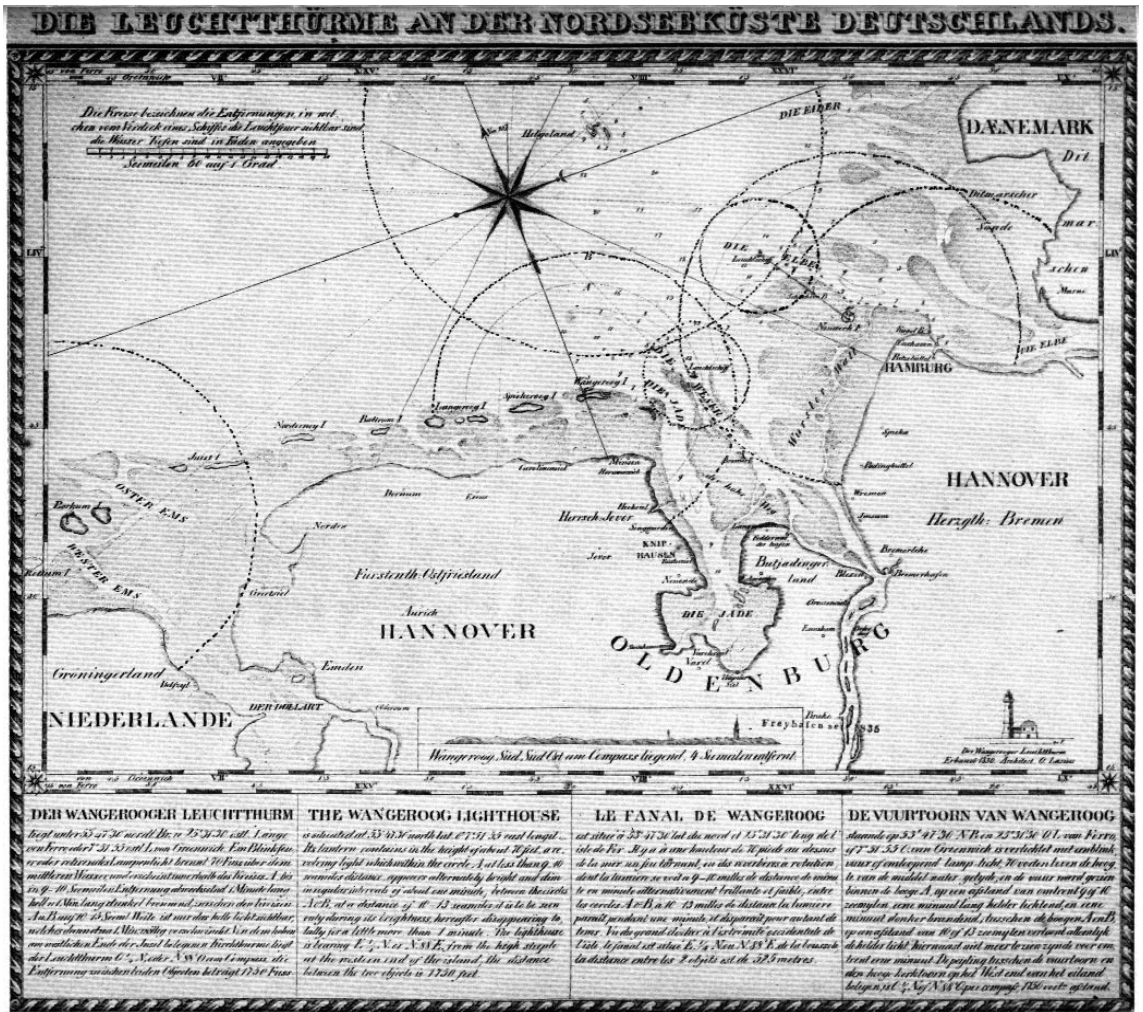


Abb. 17 Karte mit der Befuerung der südlichen Nordsee aus dem Jahre 1830. Die Länge ist als Ost von Greenwich und als Ost von Ferro angegeben! Ebenso interessant ist die Vertonung der Insel Wangerooig: *Wangerooig, Süd Süd Ost am Compass liegend, 4 Seemeilen entfernt.* Die Missweisung ist ebenfalls in die Karte eingezeichnet, nicht aber die jährliche Änderung. (Juist, Küstenarchiv, aus: A. W. Lang: Geschichte des Seezeichenwesens. Bonn 1965)

in für heutige Verhältnisse nur sehr langen Zeitabständen die Daten überprüft und korrigiert worden sein, zumal das Aufnehmen der Daten vor 170 Jahren sehr viel aufwendiger als heute war: Die Küstenlinie musste von Hand eingepilt, diese Peilungen dann besichtigt werden. Jede Wassertiefe musste von Hand gelotet, jede Lotung wiederum eingepilt werden. Bei der kartographischen Aufnahme der Regionen wurde mit dem Magnetkompass gearbeitet. Dieser war kompensiert, und Deviationstabellen werden mit herangezogen worden sein. Bei den Umrechnungen in rechtweisend Nord gab es aufgrund der vielen Daten und Peilungen sehr viele Möglichkeiten, Fehler in die Karte zu übertragen. Kapitän Jessen hat unter der Küste sehr oft loten lassen und die Lotspeise im Journal vermerkt – ein sicheres Indiz dafür, dass Erfahrungswerte über die Beschaffenheit des Grundes Kapitän Jessen zur Orientierung dienten.¹²⁰

Abb. 18 Traversbord oder Pinnkompass. Auf ihm wurden halbstündlich die gesteuerten Kurse und stündlich die gelogten Geschwindigkeiten mit den Holzspinnchen eingesteckt, um nach Wachwechsel ins Journal eingetragen zu werden. Material Holz, Abmessungen: 35,6 x 23,3 cm, Materialstärke 2 cm. (Foto: Archiv DSM)



6.9. Barometer

Schließlich sei noch kurz das Barometer erwähnt. Die Wirkungsweise des Barometers war seit der Mitte des 17. Jahrhunderts bekannt. Im ausgehenden 18. Jahrhundert wurden die Barometer langsam in der Schifffahrt eingeführt.¹²¹ Sie waren keine Navigationsinstrumente, aber halfen dem Schiffer – zusammen mit der Beobachtung der Wolken, des Himmels und des Windes –, Wetteränderungen frühzeitig zu erkennen und entsprechend zu handeln. Auf der MARY ANN gab es kein Barometer; die Barometerstände wären anderenfalls ins Journal eingetragen worden.

6.10. Koppelnavigation

Die Koppelnavigation spielte zur Zeit der MARY ANN eine wesentlich größere Rolle als in späterer Zeit.¹²² Es lässt sich fast behaupten, dass die astronomische Navigation nur dazu diente, den gekoppelten Ort zu überprüfen. Um möglichst genaue Daten für das Koppeln zu erhalten, wurde das Traversbord verwendet, auf welchem mit bunten Pinnchen alle halbe Stunde der gesteuerte Kurs und die geloggte Geschwindigkeit gesteckt wurden. Diese Daten konnten bei Wachwechsel oder auch seltener in das Journal übertragen und am nächsten Mittag für das Koppelbesteck benutzt werden. Hierbei musste natürlich sehr genau und gewissenhaft gearbeitet werden, dennoch gab es viele Fehlerquellen durch Strom- und Windversatz. Besonders bei unsichtigem Wetter, wenn keine Gestirne beobachtet werden konnten, war diese Art der Navigation die einzig mögliche.¹²³

7. Die Reederei Wachsmuth & Krogmann

Da der dritte Eigner der MARY ANN von 1831-1839 die Reederei Wachsmuth & Krogmann und die Galiot das erste Schiff dieser Reederei war, soll hier kurz die Geschichte des Unternehmens angerissen werden.¹²⁴

Die Reederei hat als eine der ältesten und langlebigsten Hamburger Reedereien von 1831-1939 Schiffe unter ihrer Flagge, einem blauen »W&K« in einem weißen, rot umrandeten Feld fahren lassen. Als Gründer der Firma gilt der 1775 in Hechthausen an der Oste geborene Johann Christian Wachsmuth. Nachdem er sich in Hamburg niedergelassen hatte, eröffnete er 1796 einen Krämerladen, der sich bald zu einem Großhandel mit Lebensmitteln entwickelte. Nach seinem Tode 1820 hinterließ er den Großhandel seinem Bruder sowie dem Prokuristen Hermann Christian Tobias Krogmann. Dieser war ebenfalls kein Hamburger, sondern stammte aus Winsen/Luhe, wo sein Vater ein blühendes Holzgeschäft betrieb. Durch dessen Tod und Kriegseinwirkungen im Napoleonischen Krieg verarmt, trat der 17-jährige H.C. Krogmann in die Hanseatische Legion ein, einen Freiwilligenverband, der sich hauptsächlich aus Bewohnern der Hansestädte rekrutierte und unter englischer Führung gegen die Franzosen kämpfte. Nach Ende der Napoleonischen Kriege 1815 als Feldwebel entlassen, trat er als Kommis (Handlungsgehilfe) in die Firma von J.C. Wachsmuth ein. Nach dessen Tod heiratete er in zweiter Ehe die Tochter seines ehemaligen Chefs und wurde nach dem Ausscheiden C.L.O. Wachsmuths, dem Bruder des Firmengründers, im Jahre 1855 Alleininhaber. Trotz des Namens Wachsmuth & Krogmann hat seitdem nie wieder ein Wachsmuth der Firma angehört.

Krogmann war es auch, der in das Reedereigeschäft einstieg, allerdings nicht ausschließlich. Es wurde auch eine Werft in Ovelgönne unterhalb Altonas betrieben, ebenso ein Dampferdienst nach Harburg. Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde von Krogmann auf einem Gelände am Köhlbrand mit Hilfe des im Hamburger Hafen reichlich anfallenden Baggerguts das Badegelände Kattwyk eingerichtet, das sich bald zu einem beliebten Freibad entwickelte.

Als erstes Schiff kaufte Krogmann 1831 die MARY ANN. Doch dabei blieb es nicht. Zu der im Journal abgehandelten Zeit besaß die Firma außerdem die schon 1818 gebaute und 1832 gekaufte Brigg ELISE von 54 CL sowie 1835 den im gleichen Jahr erbauten Schoner HECTOR. Insgesamt besaß die Firma Wachsmuth & Krogmann bis zum Ende des Ersten Weltkrieges 33 Segelschiffe, von der Galiot bis zum Fregattschiff, Schoner, Briggs, Barken und Vollschiffe, aus Holz, aus Eisen und aus Stahl, zwischen den zwei Weltkriegen jedoch nur noch einige Dampfer, die nicht mehr unter der eigenen Flagge fuhren, sondern unter der von A. Bolten als Korrespondenzreederei. Wachsmuth & Krogmann besteht noch heute unter gleichem Namen als Im- und Exportgeschäft in Hamburg.

8. Die Reisen im Journal

8.1. Reise Hamburg – Malaga – Hamburg

Das Journal beginnt mit folgender Eintragung: *Nachdem unser Schiff am untern Theil wie auch das Verdeck von Herr Schiffbaumeister Eubau bestens versehen, und der erforderliche Ballast eingenommen war, wurde am Sonabend, d: 2ten Aug: angemustert. Die ganze Equepage besteht aus 8 Personen.*

Es wird hier für Besatzung das französische Wort »Equipage« benutzt, ebenso in der Hamburger Musterrolle – ein Überbleibsel aus der Zeit der französischen Besatzung? In der Musterrolle¹²⁵, die uns erhalten ist, werden wie üblich nur die vom Schiffer gemusterten sieben Männer aufgeführt. Ein Widerspruch besteht allerdings: nach Artikel 3 der »Conditiones« der Musterrolle wird die Equipage vom Capitain entlassen. Also dürfte der Schiffer genauso wie heute rein rechtlich nicht mit zur Besatzung gehören, obwohl auch heute auf jeder offiziellen Besatzungsliste der Kapitän eines Schiffes mit aufgeführt wird.

Wir unterschriebene Schiffs-Officiere und Matrosen

bekennen durch Unterzeichnung dieses, uns verhäuret zu haben auf folgende Conditiones:

1. *Verbinden wir uns zu fahren mit dem Schiffe genannt MARY ANN, worauf für Capitain commandiert Hans Thomas Jeßen, von dieser Stadt Hamburg nach Malaga und von dort zu allen Zeiten weiter zu segeln, so wie die Odres und Frachten fallen, und hiernächst wieder anhero nach dieser Stadt, oder wo unser destiniertes Löschplatz seyn wird.*
2. *Geloben wir, auf Verlangen des Capitains, in 24 Stunden nach der Musterung an Bord zu seyn, dem Capitain, oder demjenigen, der durch Veränderung oder Sterbefall in seine Stelle kommen möchte, wie auch den Officieren zu gehorsam, und ihren Befehlen willig nachzukommen, uns jederzeit während der ganzen Reise nüchtern, ordentlich, friedfertig und wie ehrlichen Schiffs-Leuten gebühret, zu betragen, das Schiff selbst in Person zu laden, zu löschen, auch andere daran zu verrichtende Arbeit, und überhaupt alles, was zum Besten des Schiffes und der Ladung gereichen kann, unweigerlich zu thun, bei Verlust eines Monats Gage an den Wasser-Schout.*
3. *Bekennen wir von unseren bedungenen Monats-Geldern ein jeder zwey Monat allhier empfangen zu haben, und sollen diese Monats-Gelder vom Tage der Musterung an ihren Anfang nehmen, und wenn das Schiff auf der Rückreise hier im Hafen wieder zurückkömmt, und die Equipage vom Capitain entlassen wird, sich endigen.*
4. *Soll alle Nacht, so lange das Schiff hier vor der Stadt, oder zu Neumühlen liegt, die halbe Equipage, und darunter ein Ober-Officier, und wenn es nöthig ist, die ganze Equipage an Bord bleiben, auch soll des Abends nach 8 Uhr kein Feuer mehr in der Combis seyn, insgleichen kein Licht und keine Lampe brennen.*
5. *Soll niemand, er sey Officier oder Matrose, hier oder außerhalb des Landes ohne Erlaubnis des Capitains oder des ersten Officiers von Bord gehen, und noch viel weniger des Nachts am Lande bleiben, bey 6 Mark Strafe.*
6. *Soll niemand mehr Taback, als zu seinem eigenen Gebrauch, noch sonst contrebände Güter an Bord bringen. Sollte jemand dawider handeln, und Schiff und Gut darüber in Anspruch genommen werden, der soll mit schwerer, und nach Befinden, mit Leibes-Strafe belegt werden.*
7. *Soll Niemand außerhalb Landes einige Gelder von dem Capitain fordern, sondern so lange mit den auf die Hand empfangenen Monats-Geldern friedlich seyn, bis die Reise geendigt,*

- Schiff und Gut wohlbehalten vor die Stadt angekommen, völlig gelöscht, und das Schiff gereinigt und an einem bequemen Platz festgemacht worden, bey 6 Mark Strafe.*
8. *Soll Niemand außerhalb Landes seinen Abschied fordern, noch das Schiff treulos verlassen, bey Verlust seiner gesamten Gage und fernern Ahndung, wenn er ertappt wird.*
 9. *Soll Niemand seine Kiste, oder was er sonst an Bord hat, an Land bringen, als nach vorher geschehener Visitation von dem Capitain und Steuermann, bey Strafe von 2 Monat Gage.*
 10. *Sollen keine Jollenführer noch sonst jemand, der nichts am Schiff zu thun hat, ohne das Vorwissen des Capitains an Bord gelassen werden.*
 11. *Verpflichten wir uns, Schiff und Gut gegen alle Gewalt und Anfälle der Feinde nach Vermögen zu beschirmen, bey einem zu befürchtenden Schiffbruch ohne Consens des Capitains das Schiff und überhaupt den Capitain in keiner Noth zu verlassen, wie ehrliebenden Officieren und Matrosen gebühret. Wer hierwider handelt, soll nicht allein sein Lohn verlieren, sondern nach aller Strenge gestraft werden. Da aber jemand bey Vertheidigung des Schiffs und Guts beschädigt oder verwundet würde, der soll auf Kosten desselben curiert, und, wenn er dadurch sein Brod zu verdienen untüchtig gemacht worden, in hiesigen Armen-Häusern auf sein Begehren Zeitlebens verpfleget werden.*
 12. *Alles übrige, so hier nicht ausdrücklich benannt ist, soll nach dem Reglement des Wasser-Schouts, und nach der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk bestimmt, und die Uebertreter darnach und nach den hiesigen und gemeinen Rechten bestraft werden.*
 13. *Die verordneten Strafen sollen, laut Eines Ehrwürdigen Rathes allhier publizierten Reglements, an den Wasser-Schout Augustin Johann Meyer geliefert werden.*

Hamburg, Anno 1834, den 2ten August

Steuermann	Peter Ehlers	von Hamburg	Vorschuß	96 Mark (für 2 Monate)
Zimmermann	H. Stelsen	von Fyn		66 Mark
Koch	E. Ocken	von Hamburg		42 Mark
Matrose	Hinrich Repeki	von Assel		48 Mark
Matrose	Lars Jensen	von Langeland		48 Mark
Jungmann	J.F. Kiesbüy	von Flensburg		36 Mark
Junge	Adolf Kopp	von Tondern		15 Mark

In meiner Gegenwart

(gez.) Augustin Johann Meyer
Wasser-Schout

Diese Verordnung stammt aus dem Jahr 1766 und wurde 1786 leicht überarbeitet, war also bei der Anmusterung schon fast siebzig Jahre alt.¹²⁶ Wie sich unschwer erkennen lässt, hatte Jan Maat eigentlich nur Pflichten. Das einzige Recht, das ihm zuerkannte wurde, war ein Anspruch auf Versorgung im Armenhaus. Zu diesen Verordnungen passt die letzte Strophe eines sehr beliebten Soldatenliedes aus den letzten Jahren des 18. Jahrhunderts:

*Und ist die Dienstzeit um, wo wende ich mich hin,
 die Glieder sind zerschunden, die Gesundheit ist dahin.*

*Und endlich wird man sagen: Ein Vogel und kein Nest,
 geh, Alter, nimm den Bettelstab, bist auch Soldat gewest!*

Der Wasserschout hatte ähnliche Aufgaben wie heute die Seemannsämter. Der besagte Wasserschout Meyer hatte zwar 1833 versucht, die Musterrolle neu zu verfassen und der Zeit anzupassen, traf aber mit seinen Vorschlägen beim Hamburger Senat nur auf taube Ohren. Ebenso

wurde im Jahre 1847 mit einem kleinen Pamphlet, betitelt *Gutachten eines praktischen Seemannes über einen Entwurf zu einer neuen Muster=Rolle*, dieser der alten Musterrolle gegenübergestellt und kommentiert. Aber auch dieser Entwurf wurde abgelehnt.¹²⁷ Erst am 27. Dezember 1849, nach weiteren vorne schon angesprochenen Unruhen, wurde eine modernere Seemannsordnung für die Seeleute auf Hamburger Schiffen erlassen.¹²⁸

Über die Einteilung der Besatzung in Wachen schweigt das Journal, aber aus den schon erwähnten Lebenserinnerungen M. Külkens erfahren wir etwas darüber¹²⁹: *Von da an war mein alter Kapitän nun schön heraus und brauchte sich nun gar nicht mehr darum zu kümmern, denn der Steuermann mit 2 Mann hatte die eine Wache und ich und ein Leichtmatrose die andere Wache.*

Dass der Schiffer die eine und der Steuermann die andere Wache führte, lässt sich voraussetzen. Auf der MARY ANN wird die Einteilung der Wachen darum folgende gewesen sein: der Schiffer mit einem Matrosen und dem Jungen, der Steuermann mit dem anderen Matrosen und dem Jungmann. Zimmermann und Koch wären also »Tagelöhner« gewesen, gingen also keine Seewache. Beim Befehl »All Hands« mussten freilich auch sie ran.

Am 3. August, einem Sonntag, wird gegen 15.30 Uhr mit Hochwasser, nachdem der Lotse an Bord ist, der Anker gelichtet und die Reise beginnt. Im Journal steht darüber: *... jetzt lichten das Ancker und trieben mit dem Schiffe den Elbe unterwärts zudem um 8 Uhr Abends das Wasser schon bedeutend gefallen war, so hielt der Lootse für rathsam, um nicht auf dem Sande mit dem Schiff zu geraten, unterhalb Teufelsbrücke das Ancker fallen zu lassen ...*

Tags darauf wird bei Hellwerden und nordwestlichem Wind der Anker erneut gelichtet und sie lavieren (treiben) weiter mit dem Ebbstrom die Elbe seewärts hinunter, um gegen 09.30 Uhr vor Schulau erneut zu ankern. Nach Eintreten des Hochwassers um 16.00 Uhr gehen sie wieder ankerauf, und zum ersten Mal auf dieser Reise werden Segel gesetzt, bis sie um 22.00 Uhr wegen der eintretenden Flut unterhalb Stades erneut vor Anker gehen. Am nächsten Tag kämpft sich die MARY ANN bei westlichen Winden mit dem Ebbstrom weiter elbabwärts der See entgegen, bis sie um 21.00 Uhr unterhalb Cuxhavens wieder vor Anker geht.

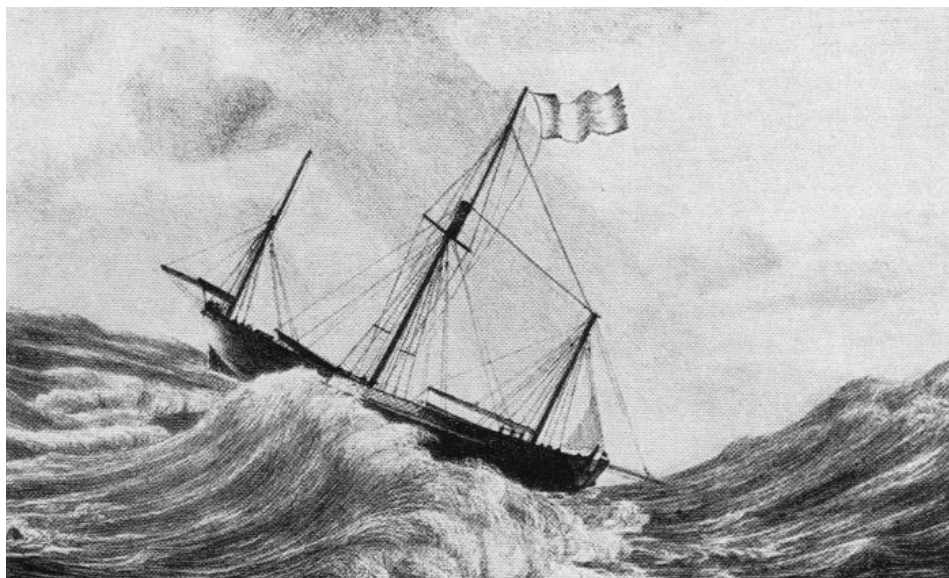


Abb. 19 Feuerschiff JAKOB HEINRICH auf der Elbe, Steindruck von 1827. Es war das *Kl. Leucht Schiff* oder das *innerste signal Schiff*. (Staatsarchiv Hamburg)

Es herrscht ein schwacher südsüdwestlicher Wind, laut Journal eine *flaue Bramsegels Kühlte*, als am nächsten Morgen um 03.00 Uhr, es ist Mittwoch, der 6. August, der Anker gelichtet und die Segel gesetzt werden. Um 05.30 Uhr wird das *innerste Signalschiff* passiert und der Lotse geht von Bord. Eine halbe Stunde später liegt das äußere Signalschiff querab, und um 09.00 Uhr kommt Helgoland in Sicht.

Jetzt setzten [wir] die Ancker auf, das Wasserstag an und räumten alle nicht gebrauchende Geräthschaft aus dem Wege. Die Luken waren gehörig geschalckt. Und die Kragen an Masten, Pumpen & [unleserlich] befinden sich der besten Ordnung. Wir peilten die Pumpen, und befanden nach Werfth: dichtes Schiff. Unser Schiff sackt Hinten 8 & Vorne 7¹/₂ Fuß tief, folglich ¹/₂ Fuß steuerlastig.

Gott gebe uns eine glückliche Reise!

Die Reise beginnt mit schlechtem und unsichtigem Wetter, laut Journal während der ersten zwei Wachen mit Regen und schweren Gewitterböen, aber anschließend wird es handiger, und die MARY ANN zieht auf westlichen Kursen mit 4¹/₂ bis 5¹/₂ Knoten ihre Bahn. Aber schon vier Tage später hängt sie in einer Flaute fest.

Erst in der Nacht vom 10. auf den 11. August kommt wieder etwas Wind auf, so dass mit durchschnittlich 2 bis 2¹/₂ Knoten weiter auf westlichen Kursen der Kanal angesteuert werden kann. Am 12. August wird um 12.00 Uhr schließlich *Dover Casteel* in einer Entfernung von ca. 1¹/₂ Meilen in WNW gepeilt. Hierbei handelt es sich mit Sicherheit um die oben erwähnte Hamburger Landmeile. Dover Castle ist also ungefähr 6 Seemeilen entfernt.

Nun wird die nächsten Tage mit durchschnittlich 4 bis 5 Knoten der Kanal durchpflügt, immer dicht unter der englischen Küste. Jeder Windhauch wird genutzt. Wenn auf der einen Wache die Leesegele stören, werden sie weggenommen, nur um sie auf der nächsten Wache wieder beizusetzen, weil sie jetzt wieder ziehen könnten. So steht für den 14. August bei der Wache von 16.00-20.00 Uhr unter *Begebenheiten* notiert: *Gegen Abend Frische Kühlte Bewölkter Himmel machen die Leesegele ein.* Und für die folgende: *Frische Kühlte und Bewölkte Luft, machen die Leesegele an ...* Bei diesen Wachstärken lässt sich wohl davon ausgehen, dass das Segelsetzen jedes Mal ein Alle-Mann-Manöver ist. Denn selbst wenn Steuermann oder Schiffer für die Dauer des Leesegelesetzens das Ruder übernahmen, waren zwei Mann zum Händeln der Leesegele zu wenig: Fall, Niederholer, Hals und Schot wollten bedient werden, außerdem das schwere Tuch. Dazu steht zu dem Zeitpunkt eine hohe See aus West; in der Biskaya muss es mächtig geweht haben.

Sonnabend, den 16., und Sonntag, den 17. August, werden traumhafte Geschwindigkeiten von 6, 7, ja sogar 8¹/₂ Knoten erreicht. Der Wind kommt aus Nordost, Kurs liegt WSW an, also lässt man das Schiff laufen. So geht es bis in die Nacht vom 19. auf den 20. August. Der Wind, der langsam nördlicher gedreht hat, lässt nach, wird umlaufend und unbeständig. Die Segel werden aber nicht gesetzt, um dann stehen zu bleiben. Also: Bramleesegele wegnehmen, Bramleesegele wieder beisetzen, Leesegele auf der Leeseite setzen, alle Leesegele wieder wegnehmen, Oberbramsegele (Royal) festmachen, Oberbramsegele und Leesegele wieder beisetzen, Oberbramsegele festmachen, Oberbramsegele setzen usw.

Ein gemütliches Segeln ist das auf der MARY ANN nicht, jeder noch so kleine Windhauch wird genutzt, und Kapitän Jessen hat nach den gegebenen Möglichkeiten alles aus dem Schiff herausgeholt, hat die MARY ANN, so lässt sich sagen, nach Malaga »geknüppelt«.

Am 14. August wird als letzte Landmarke um 7 Uhr morgens *Stand Poort*, wahrscheinlich Start Point südlich von Torbay, Nordost zu Nord in ca. 4¹/₂ Meilen, also in 18 Seemeilen Entfernung, gepeilt. Die nächste Landmarke kommt am 22. August mittags um 12 Uhr in Sicht, als man *Cap Spartel*, also Ras Ashaqâr auf marokkanischer Seite am Eingang der Straße von Gibraltar, in Südwest zu Süd ca. 12 Seemeilen ab peilt. Bereits 24 Stunden später, am Sonn-

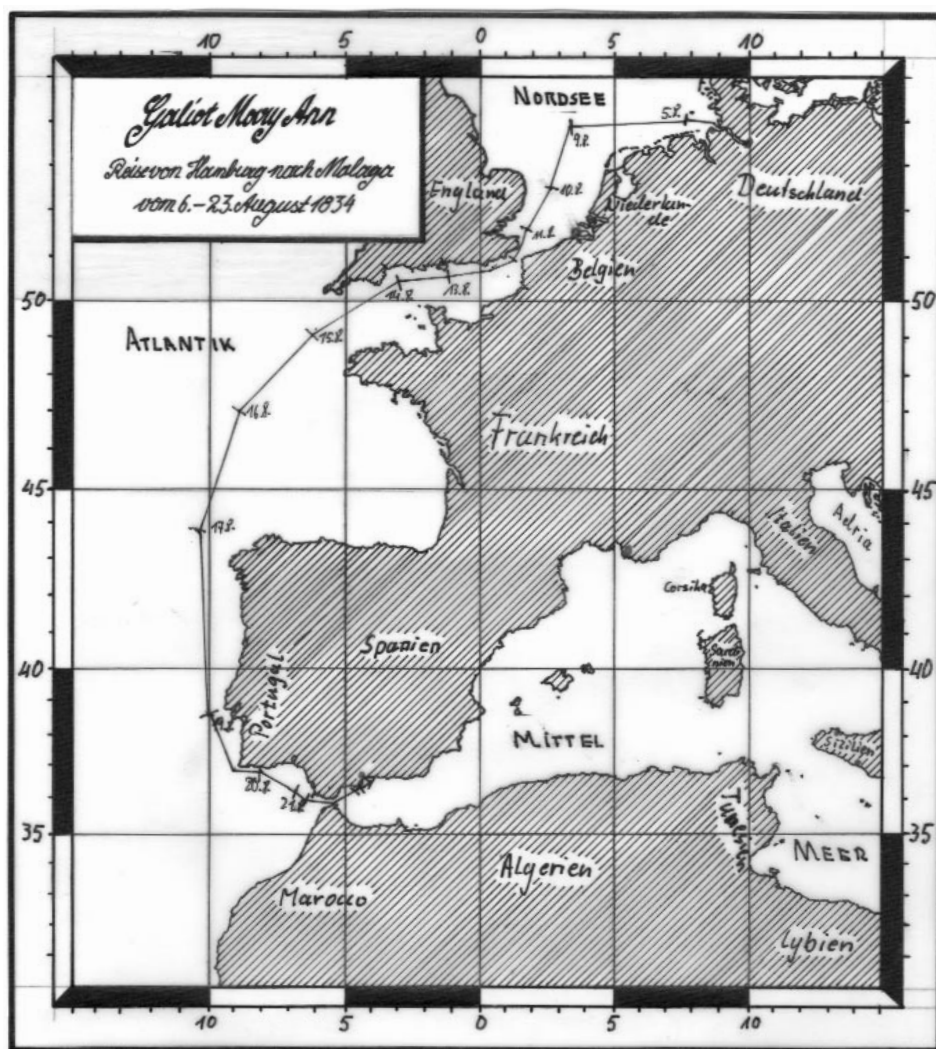


Abb. 20 Karte der Ausreise von Hamburg nach Malaga: Auslaufen Hamburg am Sonntag, dem 3. August 1834, um 15.30 Uhr, Anker Malaga am 23. August 1834 um 18.00 Uhr. (Zeichnung: Hagen Allmeling)

abend, dem 23. August, wird um 12 Uhr mittags *Fangerole*, wahrscheinlich Fuengirola südwestlich von Malaga, dem Zielhafen der MARY ANN, in Nordost ca. 8 Seemeilen ab gepeilt und das Schiff für das Einlaufen klar gemacht. Die Anker werden *abgesetzt*, also klar zum Fallen gemacht, Ankerkette und -trosse aus der Piek geholt und an die Anker angeschlagen. Um 16 Uhr kommt der *leucht Thurm* von Malaga in Sicht, und um 18 Uhr rauschen endlich die Anker in den Grund, die MARY ANN hat endlich ihr Ziel erreicht. Drei Wochen von Hamburg nach Malaga: für ein Schiff wie die MARY ANN sicherlich eine gute und schnelle Reise; es bleibt aber noch zu sehen, in welchen Zeiten vergleichbare Schiffe dieser Zeit die Strecke absegelten.

Vor Anker liegend, werden die Segel festgemacht und die schon erwähnte *Schloop* und das Boot ausgesetzt; *verrichtet unsere nöthige Schiffsarbeit*. Das Schiff wird also für das Löschen des Ballastes und für das Laden vorbereitet. Weiter ist für den Rest des Tages im Journal festge-

halten, dass gegen 19 Uhr *Platico* ist. Das spanische Wort *Platica* bedeutet Unterhaltung, religiöse Ansprache¹³⁰, also wird Kapitän Jessen wohl mit dem Hafenmeister gesprochen und seinen endgültigen Liegeplatz angewiesen bekommen haben. Der Lotse, der gegen 16 Uhr an Bord kommt, bestimmt einen Liegeplatz an der Boje. Die Ankerwache, ein Mann, zieht auf, und wahrscheinlich sind alle Augen sehnsüchtig auf Malagas Küste gerichtet.

Am nächsten Tag wird die *MARY ANN* an ihren endgültigen Liegeplatz verholt. Das Journal vermerkt dazu: *Verholten mit Hülfe des Lootzen das Schiff zwischen die Boje, und Vertäutens daselbst hinten und Vorn mit beide schwersten Ankers jedes* [unleserlich]: 40 Gld: Kette. Wahrscheinlich wurden dafür im Hafen von Malaga etliche Ankerplätze fest abgeteilt und mit Bojen markiert, eine für den Bug-, die andere für den Heckanker. So wurde zum einen verhindert, dass die Schiffe vor Anker hin- und herschwoiten, zum anderen, dass die Schiffe Ketten und Trossen übereinander warfen. Ich habe selbst erlebt, wie unerfreulich es sein kann, wenn beim Ankeraufgehen die Anker der anderen gleich mit gelichtet werden! Auch wird auf diese Weise ein hindernisfreies Fahrwasser zum inneren Hafen ermöglicht.

An den folgenden Tagen werden die Segel abgeschlagen, es wird im Rigg gearbeitet, das Schiff gereinigt und dem Jungen wahrscheinlich die Arbeit des Stengeschmierens befohlen. Freitag, den 29., und Sonnabend, den 30. August, wird schließlich der Ballast gelöscht. Ihn einfach am Ankerplatz über Bord zu schaufeln, war sicherlich verboten. Darum ist zu vermuten, dass er im Raum in Körbe oder ähnliches geschaufelt und mit dem Großbaum als Ladebaum in der schon erwähnten Manier in die Schuten gehievt wurde. Woraus der Ballast bestand, ob aus Sand, Kies oder Schotter, und wie er gegen Übergehen gesichert wurde, ist aus dem Journal nicht zu ersehen. Am folgenden Sonntag wird lediglich Reinschiff gemacht, danach Sonntag gehalten. Für andere Sonntage heißt es häufig: ... *hielten Feyertag*. Ob Jan Maat endlich an Land und sich an frischem Obst laben darf? Bekam er »Liberty«, wie es in zeitgenössischen Quellen heißt? Verdient hätte er es allemal!

Die nächsten Tage ist die Besatzung damit beschäftigt, den Raum von Ballastresten zu befreien und zu reinigen. Am Freitag, dem 5. September, wird die Proviantkammer geschrubbt. An den folgenden Tagen werden verschiedene Arbeiten an Bord verrichtet. Es wird ein umfassendes und mehrere Tage dauerndes Großeinschiff gemacht, das Rigg überholt, gelabsalbt und gemalt, auch außenbords wird die *MARY ANN* einer Schönheitskur unterzogen. Und Donnerstag, den 11. September, wird nach genau einem Monat auf See zum ersten Mal seit Hamburg neues Frischwasser an Bord genommen.

Interessant für die Liegezeit in Malaga sind zwei Dinge: für jeden Tag sind akribisch Wind und Wetter aufgezeichnet. Zwar ist der Segelschiffsmann wie kein anderer von ihnen abhängig, aber im Hafen? Es wird wohl aus alter Gewohnheit geschehen sein. Weiter gibt es für die gesamte Liegezeit von 30 Tagen in Malaga im Journal keine Eintragung, dass neuer oder wenigstens frischer Proviant, also Obst und Gemüse, an Bord genommen wurde.

Womit die Proviantkammer der *MARY ANN* gefüllt war, ist nicht zu erfahren, denn eine Speiserolle gab es für Hamburger Schiffe 1834/35 noch nicht.¹³¹ Es war lediglich vorgeschrieben, dass ausreichend Proviant für eine bestimmte Reise mitgenommen werden musste. Was »ausreichend« war, konnten Reeder und/oder Schiffer selbst bestimmen, auch die Art des mitgeführten Proviantes bestimmten sie. Da es keine Kühlräume für den Proviant gab, war eine Konservierung nur durch Räuchern, Trocknen und Pökeln möglich. Und was man an frischem Proviant mitnehmen konnte, diktierten die Jahreszeit und das »Verfallsdatum« frischer Lebensmittel. Die Hamburger Seemannsordnung von 1854 schrieb als Tages- beziehungsweise Wochenration folgendes an Proviant für einen Mann vor¹³²:

Pro Tag:

1 Pfund gesalzenes Rindfleisch oder $\frac{3}{4}$ Pfund [gesalzenes] Schweinefleisch oder $\frac{1}{2}$ Pfund geräucherten Speck oder $\frac{3}{4}$ Pfund Fisch (Fisch jedoch nicht mehr als zweimal die Woche), $\frac{3}{4}$ Pfund Gemüse, getrocknete Erbsen, Bohnen, Grütze, Graupen und Mehl zur Sättigung; letzteres mindestens zweimal die Woche, 1 Gallone Wasser.

Pro Woche:

7 Pfund hartes Weizenbrot [Schiffszwieback, »Beschütjes«],
1 Pfund Butter oder Schmalz oder Baumöl,
2 Lot Tee,
10 Lot Kaffee (wird kein Bier gegeben, dann 14 Lot Kaffee),
14 Lot Zucker,
 $\frac{1}{4}$ Flasche Essig.

Zusätzlich sollte bei der Ausreise pro Mann $\frac{1}{4}$ Oxhoft, etwa 50 Liter, Bier mitgenommen werden. In den Häfen, in denen Proviant zu bekommen war, musste mindestens zweimal wöchentlich frisches Fleisch oder frischer Fisch auf die Back kommen. Wäre frisches Gemüse nicht wesentlich wichtiger gewesen?

Es ist anzunehmen, dass es sich auch bei diesen Angaben um das alte Pfund zu 32 Lot à 15,144 g, also 484,609 g handelte.¹³³ Die Gallone hatte ein Volumen von ca. $4\frac{1}{2}$ Litern. Diese Wasserration erscheint auf den ersten Blick ziemlich groß, aber das meiste Wasser wurde für das Kochen beansprucht, das gepökelte Fleisch musste vor der Zubereitung erst einmal gewässert werden.

Sicher ist diese Spreiserolle 20 Jahre jünger als das Journal der MARY ANN, aber bei ihrer Erstellung waren die erwähnten Erfahrungen auch bei der Verproviantierung der MARY ANN ausschlaggebend. So ist einigermaßen sicher, dass sie ähnlichen Proviant an Bord hatte und die täglichen Rationen ähnlich waren. Dabei orientierten sich diese und die nachfolgenden Speiserollen immer nur an der Untergrenze des unbedingt Erforderlichen. Jedem Reeder stand es natürlich frei, seine Mannschaft besser zu versorgen.

Auch verglichen mit der »Mittagsspeisekarte« des Seglers JOHANNA LOUISA von Stralsund aus dem Jahre 1835 lässt sich mit einiger Sicherheit behaupten, dass sich die Speisefolge auf der MARY ANN nicht sonderlich von der Verpflegung auf dem Stralsunder Schiff unterschied¹³⁴:

Montag: $\frac{1}{2}$ Pfund Schweinefleisch**) und Grütze oder Graupen

Dienstag: 1 Pfund Rindfleisch*) und Erbsen

Mittwoch: $\frac{1}{2}$ Pfund Schweinefleisch**) und Grütze oder Graupen

Donnerstag: 1 Pfund Rindfleisch*) und Erbsen

Freitag: $\frac{1}{2}$ Pfund Schweinefleisch**) und Grütze oder Graupen

Sonntag: $\frac{1}{2}$ Pfund Schweinefleisch**) und Grütze oder Graupen

Sonntag: 1 Pfund Rindfleisch*) und Erbsen

*) oder $\frac{3}{4}$ Pfund Schweinefleisch oder $\frac{1}{2}$ Pfund Speck

**) Dem Schiffer steht es übrigens frei, drei Tage in der Woche statt Fleisch $\frac{1}{2}$ Pfund Stockfisch bei der Grütze zu geben.

Die Mittags- und Abendmahlzeit waren identisch. An »Erbsentagen« gab es Grütze oder Graupen zum Frühstück, an »Grütze- oder Graupentagen« gab es Erbsen zum Frühstück.

Nun mag es in Malaga nicht so üppig mit frischem Proviant ausgesehen haben, denn Spanien war zu der Zeit vom Bürgerkrieg zerrissen. Aber Kapitän Jessen machte im Journal keinerlei Mitteilungen über Einschränkungen irgendwelcher Art durch Kriegseinwirkungen. Möglich ist,

dass der Proviant und seine Verwaltung Sache des Steuermannes war, dass der Reeder, so kurz nach dem Beginn des Reedereigeschäftes, noch kein Geld für frischen Proviant gab.

Über seine Ausgaben für Proviant führte der Kapitän in einem gesonderten Abrechnungsheft Buch. Darin trug er auch die Kosten für Hafengebühren, Lotsgelder, Reparaturen und Neuanschaffungen ein. Im Journal hat Kapitän Jessen nur die im Hafen von der Besatzung verrichteten Arbeiten eingetragen, um dem Reeder Rechenschaft darüber abzugeben. Das Übernehmen von Frischwasser durch die Matrosen wurde deshalb im Journal vermerkt.

Der Schiffskoch war normalerweise ein Matrose, der seine Liebe zum Herd und seine Unlust zu harter Arbeit auf der Bramrah entdeckt hatte. Es genügte, wenn er angelernt war. Dies belegen auch Franz von Wahlde und Michael Külcken¹³⁵, der 1837 als Junge auf einer Bremer Galiot unter anderem deswegen angenommen wurde, weil er behauptete, dass er kochen könne, wenn es nur guten Proviant an Bord gäbe!

Am Montag, dem 22. September, beginnt die Besatzung, 175 Stück Blei an Bord zu nehmen. Über das Gewicht schweigt sich das Journal aus. Tags darauf wird nicht geladen, sondern noch einmal Wasser geholt und die Segel wieder angeschlagen. Für die nächsten drei Tage wird mit Hilfe eines Stauers weiter geladen. Freitag, den 26. September, kommt noch zusätzliche Hilfe an Bord.

Über die Art der weiteren Ladung erfahren wir nichts – erst später werden wir sehen, dass ein Teil der Ladung aus Rosinenkisten besteht –, doch kann man davon ausgehen, dass wenigstens ein Teil der Ladung auch aus Fässern mit spanischem Rotwein bestand. Die nächsten zwei Tage sollen hier als Journaleintragen für sich selbst sprechen:

***Sonabend d 27ten Sept.** Schwache Kühle mehrstens Stille lichteten des Morg: früh den hinten Vertäute Anker, u wahren den Tag über beschäftigt mit Luken u Raum, hatten mehr Mannschaft zu hülfe, holten Wasser & kriegten gegen 7 U Abens den letzten Rest der Ladung, an Bord, Setzten die Both ein un machten die Nacht über dass alles in segelfertigen Stande. Das Schiff lag nachdem alles an Bord wahr Vorn 9¹/₄ Fuß u Hinten gut 9¹/₂ Fuß Tif. Das Schiff [unleserlich] fest dicht und in guten Stande, die Luken Masten Dringen & c: mit doppelte Persenningen u Kragen wohl versehen, lüchteten wir*

***Sonntag d 28sten Sept.** Des Morgens ca. 3 Uhr die Anker, holten u Boksierten mit hülfe aus der Lage, gegen 5 Uhr schwache **Nördliche** Landbrise, setzten Segel und segelten in See, gegen 10 Uhr der Wind Stille, hatten kein Steuer im Schiff. Peylten des Mittags 12 Uhr den leucht Thurm von Malaga NW ^{m/w} ca. ¹/₂ Meile von uns. Setzten die Ankers auf Wasserstag an, und machten fast alles wie gebrauch gehörig fest. Befandden die Pumpe lens*

*Das Schiff ist hier nach [unleserlich] aufs Beste garniert
und die Ladung von einen Beeidigten Stauern Bestens
gestaut worden*

H. Tho. Jessen

In den nächsten Tagen schaukelt die MARY ANN bei widrigen Winden oder Flaute zwischen Malaga und Fuengirola herum. Am 1. Oktober kommt um 20 Uhr Malaga Feuer in NW¹/₂N ca. 16 Seemeilen ab wieder in Sicht. Die MARY ANN legt westliche Kurse an, so dass bereits um 8 Uhr morgens des folgenden Tages Gibraltar in Sicht kommt. Zum Mittag wird der Leuchtturm von Tarifa in WzN ca. 6 Seemeilen ab gepeilt – der Atlantik hat die MARY ANN wieder.

Nun geht es mit nordwestlichen Kursen bei südwestlichen Winden rund Spanien und Portugal mit viel Arbeit an den Segeln langsam Richtung Heimat. Mehrfach liegt das Schiff in einer Flaute. Kommt Wind auf, lässt Kapitän Jessen alles Tuch setzen, selbst nachts wird auf der MARY ANN nicht ein Quadratfuß Leinwand weggenommen. Die Geschwindigkeit beträgt meistens

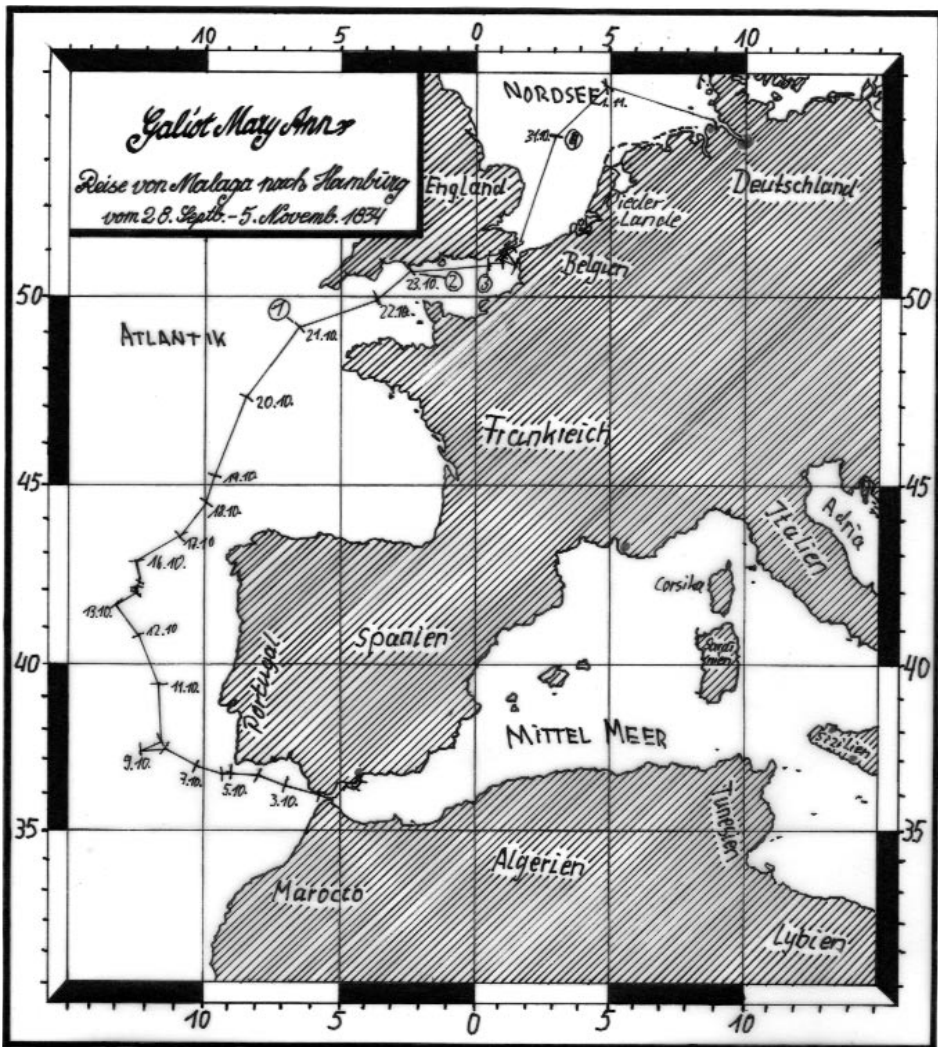


Abb. 21 Karte der Heimreise von Malaga nach Hamburg: Anker auf in Malaga am 28. September 1834, ankern vor Cuxhaven am 2. November 1834. (1) In einer heftigen Böe fliegt am 21. Oktober gegen 16.00 Uhr das Bramsegel weg, ein neues wird noch während der Wache von 20.00-24.00 Uhr untergeschlagen. (2) Am 23. Oktober wird in der Wache von 00.00-04.00 Uhr von einer schweren Sturzsee die Backbord-Reling weggeschlagen. (3) Nach Mitternacht am 24. Oktober wird von einer schweren Sturzsee die Kajüte geflutet. (4) Zwischen 16.00 und 20.00 Uhr wird am 31. Oktober durch eine schwere See das Backbord-Schanzkleid weggeschlagen. (Zeichnung: Hagen Allmeling)

zwischen 2 und – wenn es aufbrist – 5 Knoten. Das mag durchaus daran liegen, dass die MARY ANN tief abgeladen ist. Doch das bringt auch noch andere Probleme mit sich: Am 12. Oktober, einem Sonntag, stehen für die Wache von 04.00-08.00 Uhr als Begebenheiten im Journal vermerkt: *Steife Kühlte klaare Luft sahen nach Scharfielung. Die See lieg zieml hoch, u kam nicht wenig Seewasser aufs Verdeck.* Für die folgende Wache wird lapidar notiert: *Wie vorhin.* Die MARY ANN steht nun ca. 180 Seemeilen westlich von Porto. Das nasse Wetter dauert noch etwa acht weitere Stunden an, ehe es langsam wieder abflaut.

Mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 2-3 Knoten geht es auf nördlichen und östlichen Kursen unter ständigem Segelexerzieren weiter Richtung Biscaya. Doch am späten Abend des 14. Oktober brist es wieder heftig auf, das Schiff befindet sich jetzt auf der Höhe von Vigo, ca. 200 Seemeilen vom Land ab am Rande des Iberischen Beckens. Bei hohem Seegang kommt Wasser an Deck, bis am Abend des 17. Oktober der Wind nachlässt und nur noch von *flauer Kühlte* gesprochen wird; am nächsten Tag dann gar von *Windstille*.

Da dort durch das vorherige Wetter eine starke Altdünung gestanden haben muss, wird es auf der MARY ANN eine üble Schaukelei gegeben haben. Aber am Vormittag des 19. Oktober kommt der Wind zurück, und wieder werden alle Segel gesetzt, bis es in der Nacht wieder ungemütlich wird. Das Schiff läuft zwar wieder mit Nordostkurs bei südwestlichen Winden mit allem, was vertretbar ist, 6-7 Knoten, aber dafür steht auch am Montag, dem 20. Oktober, für die Zeit von 00.00-04.00 Uhr im Journal: *Steife Kühlte, sehr unbeständig mit starke Böhen und heftigen Regen, hoher Seegang, das Schiff arbeitet furchtbahr, befanden die Pumpe lens.*

Die MARY ANN befindet sich nun auf der Höhe von La Rochelle am westlichen Rand der Biscaya. Wieder werden je nach Wind Segel gesetzt und geborgen, ohne Rücksicht auf die Tageszeit. Der Schiffer will eine schnelle Reise machen, er knüppelt sein Schiff auf Biegen und Brechen. Am 21. Oktober gibt es folgende Eintragungen:

12.00-16.00 Uhr: *Lebhafter Wind & bewölkte Luft, mitunter Böhig, kriegte viel Seewasser über, Pumpen lens;*

16.00-20.00 Uhr: *Steife Kühlte mit starke Böhen, gegen 4 Uhr brach durch eine heftige Böh das Lik des Bramsegels, welches ehe wir es noch Bergen konnten gänßlich weg flog;*

20.00-24.00 Uhr: *Steife Kühlte, bewölkte Luft und hohe See, unser Schiff arbeitet heftig u nehm bedeutend Seewasser über;*

22. Oktober 1834, 00.00-04.00 Uhr: *Zunehmend an Wind mit starke Böhen & dick bewölkte Luft. Hatten das Verdeck beständig von Seewasser voll, banden wieder ein neues Bramsegel Unter die Rahe, setzten bey.*

Das Schiff arbeitet schwer, das Deck steht beständig unter Wasser, fortwährend waschen neue Seen über das Schanzkleid. Der Wind wird immer heftiger und ist sehr böig, die Nacht finster. Trotzdem schickt Kapitän Jessen seine Männer auf die Bramrah, ohne Jackstage, an denen sie sich hätten festhalten können, und lässt sie ein neues Segel anschlagen und setzen, mitten in der Nacht, todmüde, wahrscheinlich seit Tagen keinen trockenen Fetzen am Leibe, wegen des Wetters vielleicht auch seit Tagen schon ohne warme Mahlzeit. Doch sie müssen gehorchen. In dem später entstandenen Lied vom »Untofredenen Seemann«, heißt es passend:

*Doch Lüüd, bleeft vergnögt, hooft ju wavcker,
bald kaamt wie ook wedder an Land.*

*Denn geevt wie den näswiesen Racker
tom Affscheed noch eenmol de Hand!*

Wie als Belohnung für diese üble Plackerei rauscht die MARY ANN nun mit bis zu 8 Knoten auf nordöstlichen Kursen dicht unter der englischen Küste durch den Kanal. So geht es weiter, und immer wieder wird im Journal vermerkt, dass die MARY ANN heftig arbeitet und sehr viel Wasser übernimmt, dass Takelage und Segel durch das heftige Arbeiten sehr in Mitleidenschaft gezogen werden.

Am 23. Oktober heißt es für die Zeit von 00.00-04.00 Uhr im Journal: *Wie vorhin und nicht geringer [stürmischer Wind mit heftigen Böen] bekamen verschiedene gefährliche Seestürzungen über, und wurden Back Bord Reeling dadurch abgeschlagen & gesplittert. Lens.* Um 14 Uhr kommt die Insel Weiht (Isle of Wight) in Sicht, eine Stunde später wird Dunrose in NNO^{1/4}O ca. 8 Seemeilen ab gepeilt, die MARY ANN hält sich also wieder dicht unter der englischen Küste. Und für die Zeit von 16.00-20.00 Uhr des gleichen Tages ist notiert: *Wie vorhin [starker Wind*

mit Böen, schwerer Seegang, das Deck ständig von Sturmseen überspült], *Bemerkte, dass durch das schwere arbeiten des Schiffs einen ansehnlichen Teil Rosinkisten haten im Schiff loß gearbeitet hatten, es war keine Möglichkeit, diese wieder fest zu kriegen.* Die nächsten Wache trägt ein: *Die See lief sehr und kamen mehrere Seestürzungen über auch kam eine Menge Wasser in die Kajüte hin unter ...*

Um Mitternacht des 24. Oktober wird Beachy Head passiert, am nächsten Tag mittags das Leuchtfeuer von Dungeness. Immer noch weht es sehr stark, aber es hat soweit abgeflaut, dass allmählich die verschiedenen Reefs (*Reffs*) »ausgeschüttet« und immer mehr Segel beigesetzt werden können. In der Nacht vom 26. zum 27. Oktober passiert das Schiff die Enge von Dover, und am frühen Morgen um 3 Uhr kommt South Foreland in Sicht. Nach weiteren vier Stunden wird das *leucht Schiff auf der Süd Spitze* gepeilt. Der Wind hat mittlerweile nördlich gedreht, es besteht die Gefahr, dass die MARY ANN an der belgischen Küste auf Legerwall kommt. Und so steht für die Wache von 08.00-12.00 Uhr im Journal: *Steife Kühlte & bewölkt Luft um durch der schweren Strom und Wind nicht zwischen die flämsche Land zu gerathen und Schiff & Ladung zu sichern, hatten wir außerordentliche Segel bey, wodurch sowohl die Segel wie Take-lage bedeutend litt.* Man kann sich gut vorstellen, welche bangen Stunden Kapitän Jessen und seine Besatzung durchgestanden haben müssen, denn nichts ist schwerer, als sich mit einem Schiff solcher Bauart von Legerwall freizukreuzen!

Der Wind nimmt weiter zu, und für die Zeit von 16.00-20.00 Uhr steht im Journal: *Gegen Abend wehte es ein starker Sturm mit ganz dicke Luft u furchtbar hoher Seegang, wodurch das Schiff gänßlich von der Seite weggeschlagen wurde, und beständig Brecher über nahm, so sehen wir uns genöthigt, in kommender Nacht nicht zwischen die flamische Banken zu Treiben, die [unleserlich, wahrscheinlich Kanal, also SW-Kurs!] wieder ein zu Segeln, hilten also um Schiff und Ladung nicht in Gefahr zu setzen wie oben bemerkt um 5 U von dem Winde ab – die Pump: lens.*

Am 28. Oktober wird um 12 Uhr mittags South Foreland ein zweites Mal gepeilt in Nord zu Ost. Die nächsten Tage treibt die MARY ANN, mehr als dass sie segelt, westlich von Dover auf verschiedenen Kursen in der Enge herum. Erst am 30. Oktober wird Dover Castel erneut in NWzN gepeilt, laut Journal in einer Seemeile Abstand!

Kaum ist Dover passiert, nimmt der Wind zu, aber es weht aus dem richtigen Quadranten. So segelt das Schiff mit 7-8 Knoten auf nördlichen Kursen längs der belgischen und holländischen Küste Richtung Deutsche Bucht. Wieder müssen Segel festgemacht und Reefs eingesteckt werden, und wieder nimmt die MARY ANN sehr viel Wasser über. Am folgenden Tag wird für die Zeit von 16.00-20.00 Uhr im Journal notiert: *Starker Sturm, mit furchtbarer hoher Seegang meistens mit dem Winde liegend [beigedreht], wobey unsere B[ack] Bord Verschanßung gänßlich weggeschlagen wurde.* Ständig wird, selbst bei diesem extrem schlechten Wetter, gelotet; Kapitän Jessen braucht die Lotspeise, um sich zu orientieren.

Um 12 Uhr mittags des 1. November befindet sich das Schiff auf der Höhe von Vlieland, ca. 80 Seemeilen von der Küste ab, und nun geht es mit südöstlichem Kurs und 5-6 Knoten Richtung Elbe. Endlich, am 2. November 1834, fünf Wochen nach Ankeraufgehen in Malaga, morgens um 08.30 Uhr bekamen einen **Admiralitäts Loodsen** in der Nähe der Flügeltonne an Bord. Um 12.30 Uhr ist die Seereise zu Ende, der Anker fällt unterhalb Cuxhavens.

Als die MARY ANN um 15 Uhr die *Practise* [?] erhält, geht es wieder ankerauf und unter Segeln elbaufwärts, bis um 20 Uhr der Anker unterhalb der *Bösch* (Sandbank in der Elbmündung zwischen Freiburg und Brunsbüttel, heute nicht mehr vorhanden) wegen eintretender Ebbe noch einmal fallen muss. Am nächsten Morgen kommt um 5 Uhr ein Lotse an Bord, und mit einer *frischen Kühlte* aus Südwest geht die Galiot wieder unter Segel.

Die letzte Eintragung dieser Reise ist eine unleserliche Unterschrift mit dem Datum des 5. November 1834. Die MARY ANN wird an diesem Mittwoch, nach 37 Tagen von Malaga, endlich wieder in Hamburg angekommen sein.

8.2. Reise von Hamburg über Palermo, Licata und Marseille zur Ostküste der USA

Die Ruhezeit in Hamburg währt nur kurz, trotz nicht unerheblicher Reparaturen, denn nicht nur das Backbordschankkleid, auch das Rigg war während der letzten Reise sehr in Mitleidenschaft gezogen worden. U.a. wird *eine neue Bogspanth*, wahrscheinlich ein Bugspant, eingesetzt. Bereits am 20. November, also nur fünfzehn Tage nach der Ankunft, geht es wieder auf die Reise.

Von der Besatzung dieser Reise, die, wie wir aus den Überschriften der einzelnen Seiten im Journal wissen, nach Palermo führen soll, kennen wir – bis auf Kapitän Jessen – nur zwei Namen: den des Matrosen Wilhelm Schmidt und des Jungmannes Mathias Osterhammf. Mit einiger Sicherheit kann behauptet werden, dass wenigstens der Steuermann neu an Bord ist. Dafür spricht zum einen, dass im Journal eine neue Handschrift erscheint, zum anderen, dass das Oberbramsegel nun als *Reul*, also Royal bezeichnet wird.

Obwohl die MARY ANN schon am 20. November 1834 Hamburg verlässt, dauert es bis zum 12. Januar 1835, bis sie abends um 20 Uhr Helgoland in OzN, 6 Seemeilen ab, peilt und somit endlich die offene See erreicht. Dazwischen liegen Tage voller Dramatik, so dass das Journal hier hauptsächlich selbst sprechen soll:

Nachdem das Schiff in gehörigen Stande gemacht, eine neue Bogspanth eingelegt und bestens befestigt, haben den zum segeln erforderlichen Ballast, nemlich 5 Schuten¹³⁶ an Bord genommen & das Schiff gehörig bey die Marken beladen Vorne 8 u Hinten 8^{1/2} Fuß Tief.

Mittwoch d 19ten Novemb ist die Equipage angemustert, nemlich 8 Mann.

*Donnerstag d 20st. Novbr halten wir des Morgens früh mit hülf des Lotzen **H. Köser** aus den Hafen und gingen nach dem die Tauen in die Ankers gebunden u an die Bog gesetzt, um 8^u mit schwache Kühle aus **NOsten** unter Segel, und segelten die Elbe hinunter, mussten aber weil die Ebbe zu viel verlaufen um 12 Uhr bey **Teufelsbrück** vor Anker wo wir die Both einsetzten, & Stagen & Parduns an setzten u die Nacht über unsere Waßerfäßer füllten.*

Drei Tage später, am Sonntag, dem 23. November, wird morgens um 10 Uhr Cuxhaven erreicht. Weil entweder gar kein Wind weht oder aber gegenan, bleibt die MARY ANN vor Cuxhaven vor Anker.

Am Montag, dem 1. Dezember, wird es stürmisch. Im Journal lesen wir: *des Morgens schwache Kühle aus **Süd** gegen Mittag stark zunehmen[d], lichteten [unleserlich] den Anker und segelten im **Cuxhavener** Hafen, des Nachmittags starker Sturm aus **SSW a SWesten** mit ganz dick ver... [stopfte?] regnigte Luft.* Am nächsten Tag lässt der Wind zwar nach, er weht aber immer noch aus südwestlicher Richtung, also aus dem Kanal.

Drei Tage später, es ist der 4. Dezember, wird das schöne Wetter bei südwestlichen Winden zum Trocknen der Segel genutzt. Aber bis zum 18. Dezember bleibt es dabei: Der Wind kommt weiterhin gegenan, und seit zwei Wochen sitzt Kapitän Jessen nun in Cuxhaven fest.

Doch dann ist es endlich soweit: nachdem ein starker Nordoststurm sich abgeschwächt hat, versucht die MARY ANN, die offene See zu erreichen: *Wehte es noch sehr stark aus **NO a ONOsten** machten den [unleserlich] loß und holten nachdem das Schiff flot wurde, mit eine hülf's Schaluppe mit 4 Mann aus den Haven u Kahmen um 3 Uhr unter Segel und des Abens mit dunkel werden bey **Neuwerk** vor Anker, des Nachts der Wind mäßig aus **ONOsten** mit helle Luft.*

Aber schon am nächsten Tag kommt die Ernüchterung: *des morgens Frische Kühle aus **W a NWest** lichteten mit Tag werden die Anker u segelten wieder auf bis **Cuxhaven** gegen Mittag der Wind Sch[wach?] aus **NOsten**, gegen Abend der Wind stille, u bald nachher **Westlich**.*

Die nächsten zwei Tage werden wieder schlimm; für den 22. Dezember steht im Journal: *Starker Wind aus **NNWesten**. Mit dick bezogene Luft & heftige Böhen, holten das Plicht Tau aufs Verdeck u Verholten uns [unleserlich]. Des nachts fürchterlicher Sturm aus **NNWesten**, geben*

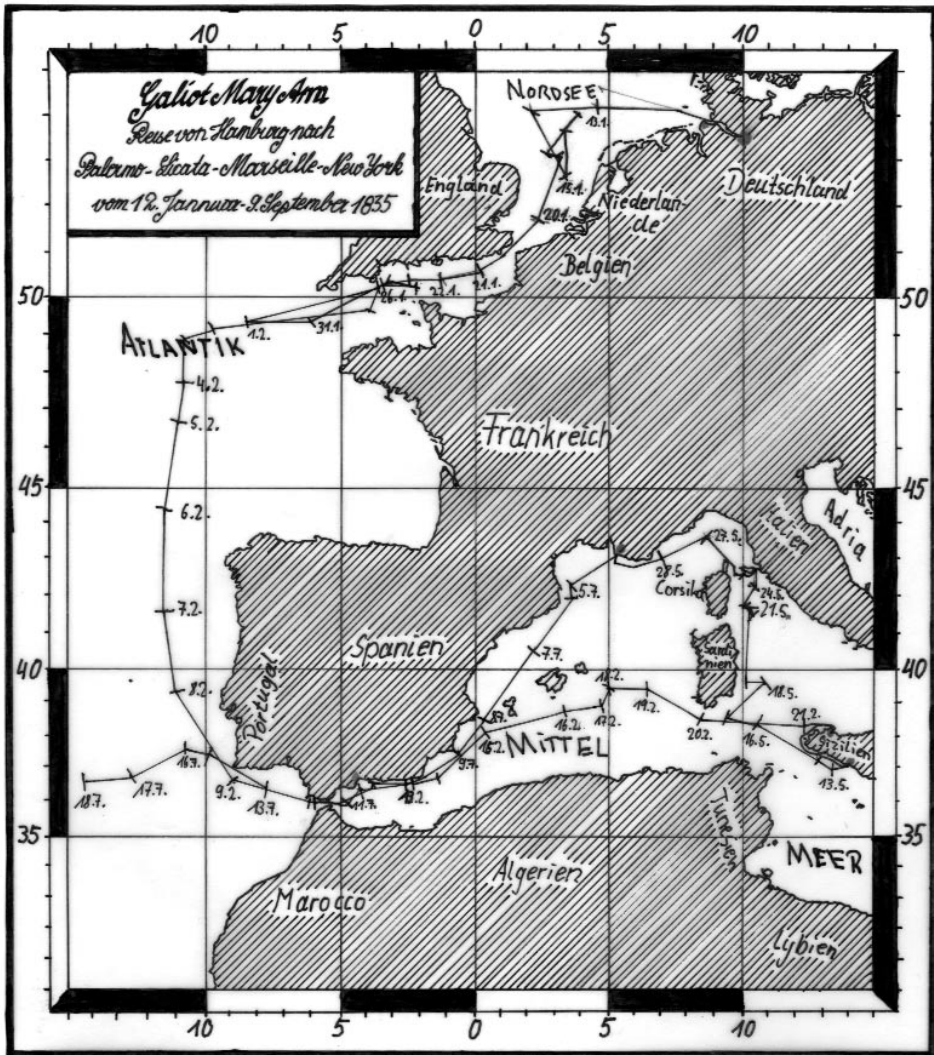


Abb. 22 Karte der zweiten im Journal dokumentierten Reise Hamburg – Mittelmeer – New York über Palermo, Licata, Marseille bis zum Passieren der Straße von Gibraltar. (Zeichnung: Hagen Allmeling)

die Anker die ganze Kette [unleserlich] führ das Schiff ganß furchtbahr Arbeit und beständig über den Bog [stampften?]. Am 23. Dezember wird im Journal notiert: Gegen 6 Uhr morgens der Wind etwas abnehmen, aber noch immer sehr Stürmische Luft, wenden mit der Ebbe um, zu [unleserlich] ein, & lichteten um 12 Uhr gegen die Fluth die Anker, u segelten für unse Sicherheit das Schiff die Elbe hinauf bis **Freyburg**, wo wir des Abens mit dunkel werden Ankerten.

Kapitän Jessen ist verstimmt, und am nächsten Tag, Heiligabend, segelt er bei Tagesanbruch mit nordnordwestlichem Wind die Elbe noch weiter hinauf bis Glückstadt. Dort bleibt er mit der MARY ANN über die Feiertage bis zum 29. Dezember. An diesem Montag geht er bei südwestlichen Winden und gutem Wetter morgens um 8 Uhr ankerauf und kreuzt die Elbe hinunter, bis er abends um 6 Uhr bei Altenbruch erneut vor Anker geht. Bei Tagesanbruch lichtet Kapitän Jessen den Anker und segelt bei immer noch südwestlichen Winden elbabwärts bis Cuxhaven.

Doch dort ist wieder Schluss: Vom Jahreswechsel bis Freitag, den 9. Januar 1835, wechselt das stürmische Südwestwetter mit Flauten ab. An diesem Freitag heißt es im Journal: *des Morgens frische Kühle aus **SSW**esten, gegen Mittag starker Wind aus **Awesten a WSW** mit ganz dick verstopfte regnigte Luft, geben die Anker cir 60 Fad: Boll [?], u machten das Plicht Tau fertig zum fallen des Nachts starker Sturm aus **W**esten gaben die Anker die ganze Kette Botto [?].* Auch am nächsten Tag herrscht noch Sturm über Cuxhaven, doch gegen Abend flaut es ab und entwickelt sich zu einer *Frischen Kühle*, allerdings wieder aus der falschen Richtung.

Aber am Montag, dem 12. Januar, 1835 geht es endlich los! Im Journal steht unter diesem Datum: *des Morgens schwache Kühle aus **S.a S.Osten** lichteten gegen 8 **Uhr** Morgens die Anker u gingen unter Segel, wahren cir 3 **Uhr** bey das Kl. Leucht Schiff, wo der Lootze von Bord ging, u wir den **Curs NWzW** die Elbe aus **Steuerten**, gegen Abend mäßige Kühle aus **Süd** Beobachteten um 8 **Uhr** das Feuer von **Helgoland OzN**^{m/w} nach Muthmaßung 1¹/₂ Ml. Entfernt Also tatsächlich 6 nautische Meilen. 53 lange und nervenaufreibende Tage hat sich Kapitän Jessen in Cuxhaven und auf der Elbe herumtreiben müssen.*

Gleich am ersten Tag werden Geschwindigkeiten von bis zu 9 Knoten geloggt. Zwar nimmt der Wind am 14. Januar ab, doch 4 Knoten zeigt die Logge immer noch. Aber der Wind hat es bald wieder in sich. Am 16. Januar heißt es für die Wache von 08.00-12.00 Uhr im Journal: *Es wehte ein starker Sturm mit ganz dik verstopfte regnigte Luft. Banden alle Refen in Topsegel gr Segel & Besahnsegel ...* Und auf der anschließenden Wache: *Es weht noch wie vorher, ein starker Sturm mit ganz dik regnigte Luft, hoher Seegang, wurdurch das Schiff furchtbahr arbeitete, und viel Wasser über nahm, lagen bey [beigedreht] führs dicht gerefte Top & groß Segel ...*

Am nächsten Morgen flaut der Wind etwas ab und es können mehr Segel beigesetzt werden, mit 3-4 Knoten geht es auf südwestlichen Kursen Richtung Kanal. Doch bereits am 19. Januar brist es wieder auf und wird stürmisch. Segel müssen festgemacht und Reefs eingesteckt werden. Das Schiff befindet sich im Bereich der Tiefen Rinne vor der Küste Norfolks und arbeitet sich auf südwestlichen Kursen mit bis zu 8 Knoten und viel Wasser an Deck durch die Hoofden.

Um 20 Uhr des 20. Januar wird South Foreland in WNW gepeilt, und bereits 14 Stunden später ist die MARY ANN durch die Enge von Dover. Beachy Head liegt ONO ca. 12 Seemeilen entfernt. Nun geht es mit durchschnittlich 3-4 Knoten auf nord- und südwestlichen Kursen, immer dicht unter der englischen Küste, durch den Kanal; gewohntes Terrain für Kapitän Jessen.

Start Point wird endlich am 26. Januar um 12 Uhr mittags in WzS, Abstand 20 Seemeilen, gepeilt, durch schwache und umlaufende Winde sowie den starken Strom kommt das Schiff aber nicht vom Fleck. So wird am 28. Januar um 12 Uhr mittags noch einmal Beachy Head, östlich von Start Point, in NNW¹/₂W gepeilt, die MARY ANN ist also wieder zurückgetrieben. Die nächsten Tage ändert sich nichts daran, erst am 30. Januar wird Start Point um 10.30 Uhr erneut südlich passiert, doch dafür nimmt nun auch der Wind wieder zu. Zwei Tage später heißt es im Journal wieder: *Anhaltender Sturm*. Aber mit nordwestlichen Kursen ist Kapitän Jessen die letzten Tage gut vorangekommen und segelt zügig aus dem Kanal heraus. Das Sturmtief zieht schnell durch, und bereits am nächsten Tag werden auf der Wache von 04.00-08.00 Uhr alle Reefs ausgeschüttet und die Vorsegel wieder beigesetzt. Während der nächsten Wache stehen alle Segel, und mit 5-6 Knoten segelt die MARY ANN durch die Biskaya.

In den nächsten Tagen nimmt der Wind weiter ab, zum Teil herrscht sogar Windstille, so dass keine Wache gegangen wird. Erst am 5. Februar kommt wieder Wind auf, und es geht mit 5-6 Knoten aus der Biskaya heraus in den Atlantik. Das Wetter ist durchweg gut, am 7. Februar befindet sich das Schiff des Mittags auf der Höhe von Porto etwa 120 Seemeilen vom Land ab. Abends und in der Nacht nimmt der Wind noch zu, es werden die Leeseegel gesetzt, und die MARY ANN läuft mit bis zu 9 Knoten längs der portugiesischen Küste.

Kap Sao Vincente wird am 9. Februar mittags passiert und mit OSO-Kurs die Straße von Gibraltar angesteuert. Doch der Wind ist seit dem vorangegangenen Abend wieder stürmisch: Die Fock wird festgemacht, Großsegel, Besan, Stagfock und Klüver werden ebenfalls gereeft, die anderen Segel sind schon am Vorabend festgemacht worden. Schon am nächsten Tag ist die Straße von Gibraltar passiert, und es werden, da der Wind wieder handiger wird, die Reefs ausgeschüttet und mehr Segel gesetzt, nachmittags sogar die Leeseegel. Die MARY ANN läuft nun auf Ostkurs mit westlichem Wind, ohne Großsegel und Besan, mit bis zu 8 Knoten »platt vor dem Laken« ins Mittelmeer.

Am 10. Februar wird um 15 Uhr Europe Point in NzO gepeilt, am 11. Februar steht die MARY ANN mittags schon bei Matril, ca. 45 Seemeilen östlich von Malaga. Doch das Wetter ist wieder schlecht, es ist stürmisch mit sehr schweren Böen. Während der Wache von 00.00-04.00 Uhr des 11. Februar ist das Großsegel in einer schweren Böe weggeflogen, am Vormittag wird ein neues angeschlagen. Für die folgende Wache steht im Journal vermerkt: *Stürmisch & Windstill mit aufziehende Luft u sehr hoher Seegang wodurch unser Schiff fast unglauubl: schwer arbeitete u sehr viel Wasser übernahm. lens.* Und für die nächste Wache: *Wie vorhin, Banden ein anderz großs. Unter und reefen die Seegel dicht, Takelage u Segel Litten außerordentl: u das Verdeck war fast Beständig mit Seewasser überschwemmt.* Ab Mittag ist es ganz windstill, nachmittags steht aber noch eine hohe Dünung, so dass die MARY ANN heftig arbeitet.

In der Nacht zum 12. Februar kommt wieder ein leichter Wind auf, und mit allen Segeln einschließlich der Leeseegel geht es auf östlichem Kurs Richtung Sizilien. Am 13. Februar wird um 12 Uhr mittags Cabo de Gata, die südöstlichste Spitze Spaniens, in NO^{1/4}O ca. 10 Seemeilen ab gepeilt. So geht es die nächsten Tage bei schönem Wetter und westlichen Winden unter allen Segeln mit durchschnittlich 3-4, manchmal sogar mit 7 Knoten Richtung Osten, bis am 21. Februar um 17 Uhr endlich Capo Gallo nordwestlich von Palermo in OSO mit einem Abstand von etwa 8 Seemeilen gepeilt wird. Der Wind nimmt nun stetig zu, und am 22. Februar steht für die Wache von 08.00-12.00 Uhr im Journal verzeichnet: *Schwerer Sturm & Bewölkte Luft, machten alle Segel fest Bloß lenzten for Topsegel & Klüvock, jedoch hatten die Untersegel gereeft.*

Das Einlaufen in Palermo war unter diesen Wetterbedingungen mit einigen Schwierigkeiten verbunden. Kapitän Jessen hat für die vorher zitierte Wache ins Journal geschrieben: *Anhaltender Sturm u heftige Stoßwinde von den Klippen herunter, um 1^{1/2} Uhr, wie wir Bereits die Mündung des Hafens erreicht hatten, Bekamen wir einen Lootsen auf der Seite jetzt setzten die Untersegel bey. Der Sturm war umlaufend zudem unser Schiff die Wendung 2 Mal versagte, so mussten das Anker auf einer gefährlichen Stelle fallen lassen. Nachdem die Segel Befestigt waren, Brachten unser Werg [Werp?] aus, Es gelang uns dadurch, das Schiff weiter von Lande abzubringen. Jedoch zerbrach die Pertline dabey.*

Auf der nächsten Seite geht es gleich oben weiter: *Um nun mit dem heftigen Sturm unser Schiff for Strandung zu sichern, Bekamen ein schweres Anker & Kabeltau von Land welches der Hafenmeister seine Leute uns Brachten [unleserlich] ließen wir unser Plichtanker fallen, über Nacht abnehmend stürmisch. Der Wind Nord & NNW u hoher Seegang.*

An den folgenden Tagen heißt es im Journal:

Montag d: 23: *Nach wie vor wehte es heftig, um 9 Uhr kommen 3 Schiffs=Chaloupen mit Mannschaft & Trossen Machten [unleserlich] Leuchthurm u holten uns bestens in den Hafen [eine Zeile unleserlich] Hafen zu erreichen. Jetzt vertäuten das Schiff u der Capt: ging nach dem Quarantainhause um den Gesundheitspaß abzugeben.*

Dienstag d: 24. *Der Wind östl & gutes Wetter. Um 11 Uhr mußten uns mit der ganzen Equepage am Quarantainhause zeigen Das Schiff wurde gereinigt u unsere sonstige nothwendige Arbeiten verrichtet. Am Nachmittage Bekamen einen Quarantainwächter an Bord. Um 8 Uhr setzten die Wache mit 1 Mann auf.*

Mitwoch d: 25 Feb' *Umlaufende Winde & gute Witterung. Trockneten Segel, reinigten das*

Schiff außen Bords u verrichteten sonstige nothwendige Schiffsarbeiten. lens Schiff.

Donnerstag. D: 26 Feb'. Wie vorhin. maleten das Schiff außen bords.

Freitag d: 27 Feb', D^e – maleten außen Bords.

Sonabend d: 28 Feb'. Frische Kühle von **NO**. wir maleten außen Bords und verrichteten sonstige nothwendige Schiffsarbeiten.

Sontag d: 1ten März. Der **Wind SW**. Feierten den Tag. Lens Schiff.

Montag: d: 2ten März. Schwache Kühle aus **Süd a SW**. mit bezogene Luft. Des Vormittags wahren mit der ganzen **Equipage** nach dem **Quarantainhause** um uns von dem **Doctor** besichtigen zu lassen.

Dienstag d 2ten März Umlaufende Winde mit regnigte Witterung. füllten des Morgens Wasser, gegen 9 Uhr war der **Capt.** mit 2 Mann nach dem **Quarantainhaus**, erhielten jetzt **Plateso** [den Liegeplatz angewiesen?], machten die Tauen los & verholten das Schiff auf Order des Havenmeisters nach dem uns angewiesenen Platz mit hülfe einer Jolle mit 2 Mann.

Aus einer späteren Journaleintragung vom 2. Mai ist herauszulesen, dass die **MARY ANN** auch an diesem Liegeplatz vorne und achtern, hier mit einer Kette, geankert hat. Interessant ist außerdem die Erwähnung der – wie wir es heute nennen würden – Hafengesundheitskontrolle. Weder für Malaga noch für Marseille ist darüber etwas erwähnt, ebenso wenig im Artikel Kapitän Möllers über die Ankunft in New York.

Die nächsten Tage lässt das Wetter sehr zu wünschen übrig. Die Witterung lässt eher an Hamburg denken. Es werden trotzdem die notwendigen Arbeiten verrichtet, und da die Segel nicht abgeschlagen wurden, wird jede Chance genutzt, sie zu trocknen.

Montag d 9ten März Westlicher Wind mit Böhige Luft. Arbeiteten in Takelage wie vorige Tage. Hatte der Matrose **Wilb: Schmidt** Erlaubnis gekriegt ans Land zu gehen, jedoch mit der Warnung, keinen Unfug (wie in **Cuxhaven**) zu machen u wieder zur rechten Zeit an Bord zu seyn. Unser **Wilb:** kam erst um 1¹/₂ Uhr des Nachts an Bord. Dessen Gesicht war nicht wenig ladiert, u die Nase hatte Bedeutend gelitten. (wahrschein. durch Schlägerey.) Er fing am häufigen Tage an, Händel mit dem Steuermann zu suchen. Zudem er von selbigen Beordert wurde eine Arbeit auf dem Verdecke zu verrichten aber stattdem hinunter ins **Logis** ging. ¹/₂ Stunde war jetzt gut verflossen und **Wilb:** war noch nicht auf dem Verdecke. Da rief der Steuermann ihn auf, und fragte ihn, wenn er nicht arbeiten, könne er es nur sagen und alsdann unten bleiben. Dieses war ihm zuviel gesagt. Und schimpfte darauf furchtbar, sowohl auf mich, als den Steuermann. und dass er sich weder von mich noch den Steuermann etwas sagen ließ. Sehr traurig war es wenn unser [unleserlich] dises ungestraft lassen wollten. Zu der Zukunft [Zeile unleserlich] indem dieser schon den Steuermann mit Prügel drohte.

Wegen einer verwischten Zeile wissen wird nicht, wie Kapitän Jessen die Verfehlung des Matrosen Wilhelm Schmidt sanktionierte. Kapitän Möller¹⁵⁷ berichtet anlässlich der Überfahrt von New York nach Rotterdam über die Arbeitsverweigerung des Matrosen Hans Jensen gegenüber dem Steuermann am 25. Oktober 1835, worauf er eine Züchtigung mit einem Seile Bekam. Rath¹³⁸ zitiert als einzigen Hinweis auf eine Strafandrohung den Artikel 2 der bereits wiedergegebenen Musterrolle.

Der Eintrag ins Journal war der erste Teil der Bestrafung. Er diente Kapitän Jessen später in Hamburg dazu, dem Wasserschout die Verfehlung von Wilhelm Schmidt anzuzeigen, damit er eine Monatssteuer als Strafe für die Gehorsams- und Arbeitsverweigerung einbehalten konnte. Welche Rechtsgrundlage Kapitän Jessen für die körperliche Züchtigung des Matrosen Hans Jensen herangezogen hat, ließ sich bislang nicht herausfinden. Lediglich im Artikel 6 der obigen Musterrolle wird eine *Leibes-Strafe* angedroht, aber nur für den Fall, dass ein Besatzungsmitglied das Schiff zum Schmuggeln benutzt und dem Schiff dadurch ein Schaden entsteht.

Die nächsten Tage und Wochen in Palermo verlaufen ruhig. Es werden die üblichen Arbeiten an Bord verrichtet, das Rigg wird überholt, gereinigt, gemalt, das Deck und die Stenge gelabsalbt und die Barghölzer geölt. Am 28. März werden die Segel abgeschlagen – Kapitän Jessen hat offenbar Schwierigkeiten, Ladung in Palermo zu bekommen, und richtet sich auf eine längere Liegezeit ein. Fast vier Wochen halten sie sich schon hier auf.

Mittw: d 8ten April Starker Sturm aus *Osten* mit ganß dicke regnigte Luft, gegen Mittag gab unser Anker nach, brachten aber gleich unser schwerstes Werg mit das neue Kegeltau aus u Wunden das Schiff so viel wie möglich frei von die hinterste Lage.

Ein Tag reiht sich an den anderen, es werden immer noch die üblichen Unterhaltungsarbeiten verrichtet, ohne dass Ladung übernommen wird.

Dienstag, den 21. April, werden die ersten Segel angeschlagen. An diesem Tag erfahren wir aus dem Journal zum ersten Mal vom Zimmermann: *wahr beschäftigt außen Bord zu Kalvatern*. Die restlichen Segel werden am 27. April angeschlagen, ebenfalls werden die Fässer mit Frischwasser aufgefüllt. Am darauf folgenden Tag werden das große Boot an Deck gesetzt sowie Pardunen und Stage angesetzt. Am 1. Mai ist das Schiff seeklar, die letzten Wasserfässer werden gefüllt.

Die Eintragung für den 2. Mai, einen Sonnabend, ist stellenweise unleserlich, doch lässt sich aus dem lesbaren Teil erkennen, dass Kapitän Jessen eine Ladung Schwefel von Alicata nach Marseille bekommen hat. Der Lotse kommt abends an Bord, will aber wegen Windstille nicht auslaufen. Deswegen wird erst am 3. Mai, einem Sonntag, um 4 Uhr der Anker gelichtet: *... & Lafierten aus den Haven, hatten eine Jolle mit 4 Mann zu Hülfe ...* Es kommt ein schwacher Wind aus südöstlicher Richtung auf, und die MARY ANN kann aus der Bucht kreuzen.

Mit Passieren des Kap Gallo um 2 Uhr nachmittags werden die Leesegele gesetzt und mit westlichen Kursen an der Küste Siziliens entlang gesegelt. Hinter Capo San Vito wird der Kurs südlicher abgesetzt und in der Nacht zum 5. Mai zwischen den Inseln Marettimo und Levanzo hindurch mit Südkurs weiter Sizilien umfahren. Am nächsten Tag hat Kapitän Jessen mittags *Gergente*, wahrscheinlich Agrigento, im Nordosten und abends um 19 Uhr die Reede von Licata erreicht.

Gleich am nächsten Tag beginnt die Besatzung mit dem Löschen des Ballasts. Noch während Kapitän Jessen von Bord geht, wird schon mit dem Laden des Schwefels begonnen. Zur Verstärkung sind dazu vier Mann von Land an Bord gekommen. Starker Wind aus Nordwesten und hoher Seegang verhindern am folgenden Tag, dass Ladung an Bord genommen werden kann. Trotzdem wird der Ballast weiter gelöscht. Da der Schwefel ganz offensichtlich mit *Böthe* (Leichtern?) zur MARY ANN gebracht wird, diese wegen des Seeganges aber nicht ans Schiff kommen können, dürfte das für die Ballastlichter auch zugetroffen haben. Also muss der Ballast direkt am Ankerplatz einfach über die Seite geschaufelt worden sein.

Doch in den nächsten Tagen wird weiter geladen, selbst am 10. Mai, einem Sonntag, im katholischen Königreich beider Sizilien! Die vier Hilfskräfte von Land werden viel Geld gekostet haben. Am Abend des 11. Mai ist der Rest der Schwefelladung an Bord; leider ist nicht zu erfahren, in welcher Form der Schwefel an Bord gekommen ist, ob in Fässern, in Säcken oder gar als lose Ladung. Die Luken werden mit doppelten Persenningen geschalkt, das Boot an Deck gesetzt und das Schiff seeklar gemacht. Die MARY ANN liegt, wie Kapitän Jessen schreibt, *bey die Marken, Vorn 10 u Hinten 10¹/₂ Fuß Tief*. Gegen 22 Uhr werden die Anker gelichtet, und mit schwachen nördlichen Winden segelt sich die MARY ANN von der Küste frei.

Warum Kapitän Jessen so lange in Palermo auf eine lohnende Fracht gewartet hat, ist aus dem Journal nicht ersichtlich. Auch aus der Literatur lassen sich keine Gründe dafür finden, weder bei Kresse noch bei Soetbeer, der allerdings darauf hinweist, dass Schiffe, die nicht unter einer *privilegierten* Flagge fuhrn, bei der Wareneinfuhr nach Frankreich hohe Abgaben zu entrichten hatten. Allerdings beziehen sich diese Abgaben lediglich auf Waren, die aus dem Flaggen-

staat des Schiffes nach Frankreich importiert wurden sowie auf Waren aus Frankreichs Kolonien.¹³⁹ Frankreich wollte die Schifffahrt unter der eigenen Flagge schützen.

War es für Kapitän Jessen zu dieser Jahreszeit generell schwer, eine Fracht auf Sizilien zu bekommen, da die Hauptausfuhrprodukte landwirtschaftliche Erzeugnisse waren, die noch nicht zur Verfügung standen?¹⁴⁰ Dass er von seinem Reeder direkt nach Sizilien bestimmt war, können wir als sicher annehmen, denn Palermo steht von Beginn der Reise an als Bestimmungshafen im Journal. Hat sich der weitere Verlauf der Reise aus dem Umstand ergeben, dass Kapitän Jessen keine andere Fracht bekommen konnte?

Ganze 75 Tage lag die MARY ANN in Palermo und Licata. Doch nun ist sie, tief abgeladen mit Schwefel, auf dem Weg nach Marseille. Der Wind ist sehr schwach bis still, weht meistens aus westlichen Richtungen. So kommt es, dass die MARY ANN um 12 Uhr mittags des 15. Mai die Isola di Pantelleria, auf halbem Wege zwischen Sizilien und Tunesien gelegen, in W^{1/2}S peilt. Abends kommt etwas mehr Wind auf, weht auch einmal aus einer günstigeren Ecke, so dass die MARY ANN mit bis zu 6^{1/2} Knoten auf nordwestlichen Kursen Richtung Sardinien laufen kann. Doch am Nachmittag des folgenden Tages flaut es ab, und mit nur 1-2 Knoten läuft das Schiff auf nord- und südwestlichen sowie nordöstlichen Kursen in das Tyrrhenische Meer.

Immer in Sicht der Küste Sardiniens und Korsikas hangelt sich Kapitän Jessen durch das Tyrrhenische Meer nach Norden, um am 24. Mai abends um 20 Uhr die Inseln Montecristo und Giglio, südlich von Elba gelegen, in Sicht zu bekommen. An diesem Tag steht für die Zeit von 08.00-12.00 Uhr durch acht der neun Spalten folgende Eintragung: *Der Jungmann Matthias Osterhammf zeigt an, dass er in Palermo durch Beyschlaf eines fremden Mädchens venerisch geworden sey.* Dies ist die damals gängige Formulierung für das Zuziehen einer Geschlechtskrankheit. *Venerisch*¹⁴¹ hat seinen Ursprung in Venus, der Göttin der Liebe.

Interessant sind die Therapievorschläge, die Dr. med. Heinrich Rohlf s in seiner *Gemeinfalichen Heilkunde für Schiffsoffiziere* aus dem Jahre 1856 gibt. Dort wird zum Behandeln von Bläschen, Pusteln und offenen Geschwüren Höllenstein, ein aus Silbernitrat AgNO₃ bestehendes Ätzmittel empfohlen. Bei ausbleibendem Erfolg sollten Sublimatpillen verabreicht werden. Sie bestehen aus Quecksilber-II-Chlorit, welches ebenfalls ätzend wirkt und sehr giftig ist. Des Weiteren wird als Abführmittel *Wundersalz*, also Glaubersalz empfohlen. Ebenso solle man mit Castorol für einen *offenen Leib* sorgen und die betroffenen Körperteile in warmem Kamillenteetee baden. Es empfehle sich auch, dass der Erkrankte das Bett hute, nicht schwer arbeite, sehr viel Wasser und Leinsamtee tränke und sich *nur halb satt* esse (Tripper); die Hungerdiat reiche schon alleine aus, dass die Krankheit abheile.¹⁴²

Es ist durchaus möglich, dass die im Leitfaden erwähnten Therapieformen auch damals schon bekannt waren. Fraglich ist aber, ob Kapitän Jessen davon wusste und die erwähnten »Arzneien« an Bord hatte. Laut Rath gab es erst ab 1849 in der schon erwähnten Hamburger Seemannsordnung eine sehr allgemein gehaltene Bestimmung, wonach *sich der Kapitän mit einer für die Zahl der Mannschaft genügenden Quantität von Medizin* zu versehen hatte.¹⁴³ Zu der uns interessierenden Zeit wurden von einigen Apothekern in Hafenstädten Medizinkisten mit einer recht umfangreichen Anzahl von Medikamenten und einer Anweisung zu ihrem Gebrauch angeboten, evtl. auch mit einer Grundausstattung an medizinischem Besteck, was aber 1834/35 in Hamburg nicht vorgeschrieben war.¹⁴⁴ Aus dem Journal geht nicht hervor, ob und wie der Jungmann behandelt wurde, was ein Hinweis auf eine Medizinkiste an Bord der MARY ANN hätte sein können. Sicherlich wird Kapitän Jessen während seiner Fahrzeit einige medizinische Grundkenntnisse erlangt haben, aber sie werden sich wohl hauptsächlich auf das im Bordbetrieb übliche beschränkt haben: Quetschungen, Prellungen, Bruche, Erkältungskrankheiten und bei längeren Seereisen Mangelkrankungen. Der Jungmann ist durch seine Erkrankung nicht als Hand ausgefallen, denn in Marseille wurde kein neuer Mann gemustert.



Abb. 23 Die Hafeneinfahrt von Marseille, wie sie sich wohl auch Kapitän Jessens Augen dargeboten hat. Kolorierter Kupferstich. (DSM)

Nach zwei Tagen hat sich die *MARY ANN* bei immer noch schwachen Winden weiter in Richtung Norden in das Ligurische Meer vorgearbeitet und segelt die nächsten Tage auf westlichen und nordwestlichen Kursen mit weiterhin 1-2 Knoten Richtung Marseille. Am 28. Mai brist es schließlich auf, und bei nordöstlichen Winden können endlich wieder alle verfügbaren Segel gesetzt und bis zu 6 Knoten geloggt werden. Mittags steht das Schiff etwa 30 Seemeilen südlich von Nizza mit einer hohen See. Nachmittags werden die Leeseegel festgemacht, abends die Fock und das Royal, in der Nacht auch das Bramsegel, in das Großsegel wird ein Reef gebunden. Am Morgen des nächsten Tages lässt der Wind nach, so dass das Reef wieder ausgeschüttet und das Bramsegel wieder beigesetzt werden kann. Gegen 11 Uhr mittags am 29. Mai kommen das Leuchfeuer von Plavier in Sicht und eine Stunde später der Lotse an Bord. Doch der Wind schläft nun ganz ein, obwohl die *MARY ANN* vor dem Hafen steht.

Wie sich das Einlaufen darstellt, lässt sich leider nicht ersehen, da die Eintragungen über das Einlaufen in Marseille bis auf einige Worte durch Verwaschen und Verschmieren völlig unleserlich geworden sind. Was sich entziffern lässt, ist das Ordern einer *Buksier Jolle*, dass auf Anordnung des Hafenmeisters an einen anderen Platz verholt werden muss und Ankerwache mit einem Mann gehalten wird.

Bis zum 10. Juni liegt die *MARY ANN* an ihrem Ankerplatz. Das Wetter ist durchwachsen mit viel Regen. Es werden die üblichen Arbeiten verrichtet und bei schönem Wetter die Segel getrocknet.

Am gleichen Tag noch macht die *MARY ANN* an der Kaje fest, um ihre Schwefelladung zu löschen, was aber erst am 13. Juni, einem Sonnabend, beginnt. Nach einer Woche ist vormittags der letzte Schwefel gelöscht, nachmittags der Raum gereinigt und abends das Schiff auf Anweisung des Hafenmeisters an die Nordseite des Hafens verholt. Mit Beginn der neuen Woche wird der Raum aufgeklart und zum Laden vorbereitet, *und machten des Nachmittags einen Anfang auf Newjork zu laden*. Die nächsten Tage herrscht stürmisches Wetter, trotzdem wird, wenn nicht geladen wird, außenbords gemalt.

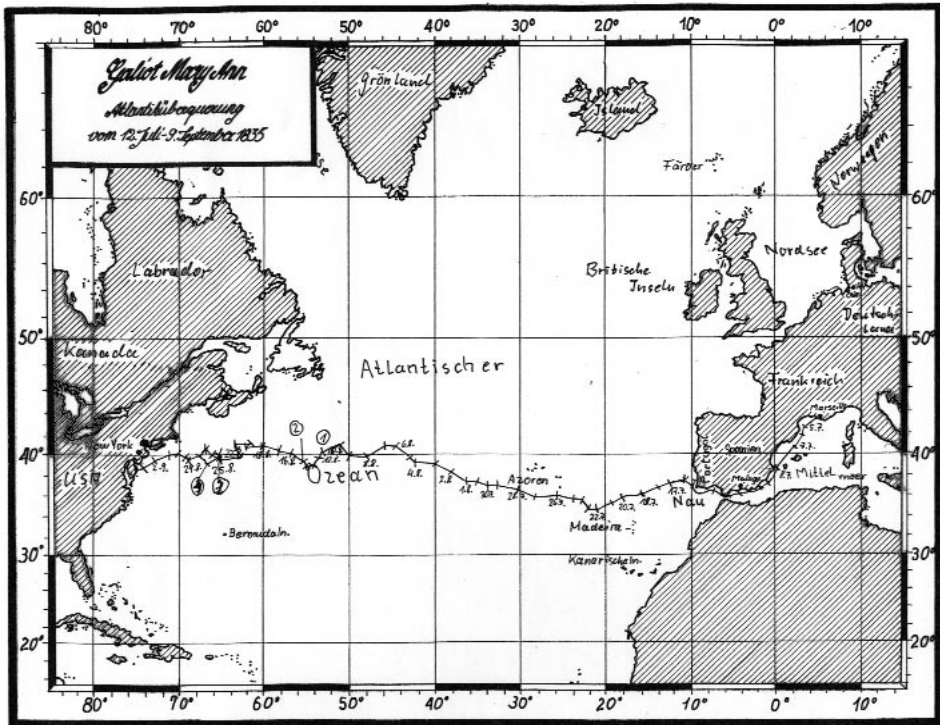


Abb. 24 Karte der Atlantiküberquerung der MARY ANN: (1) Treffen mit der englischen Bark MARY CATHRINA am 11. August 1835 gegen 16.00 Uhr. Das Schiff ist auf der Reise von Charleston nach Liverpool; (2) Treffen mit dem amerikanischen Schiff VESPER am 15. August 1835 um 15.00 Uhr. Heimathafen des Schiffes, bestimmt von Havanna nach Antwerpen, ist Newberry Port; (3) Treffen mit dem Schiff ERIE am 8. September 1835, 48 Stunden zuvor aus New Port ausgelaufen und bestimmt nach Westen Inseln & Süd See; Korrektur der Länge um $10^{\circ}38'$ nach Osten; (4) Ende des Journals am 9. September. (Zeichnung: Hagen Allmeling)

Eine interessante Eintragung wird am Freitag, dem 26. Juni, gemacht: *Starker Wind aus Westen u schönes Wetter, Bunden die noch fehlenden leichten Segels unter die Rahn, zurrten die Wasserfässer & c: Die Segel werden offenbar nicht abgeschlagen.*

Die folgenden Tage werden weiter Stückgut oder verschiedene Güter sowie Schwefel in Fässern geladen. Die letzten zwei Tage in Marseille sollen noch einmal aus dem Journal zitiert werden:

Freitag d 3ten July Westlicher Wind u schönes Wetter! gegen 10 Uhr Morgens kriegten die letzten noch an der Ladung fehlenden Fässer Schwefel über. Nachdem alles an Bord wahr lag das Schiff Hinten 10 u Vorn $9\frac{3}{4}$ Fuß tief, (die ganze an Bord befindliche Ladung ist bestens mit Holz unterschlagen u von einem beeydigten Stauer gestaut) Schalkten die Luken mit doppelte Persenninge, setzten das groß Both aufs Verdeck, Zurten alles fest u in gehörigen Stande. Befanden die Pumpe lens.

Sonabend d 4ten Des Morgens gegen 2 Uhr Kahm der Lotze an Bord, lüchteten jetzt die Anker, lösten die Segel trieben u Boksierten mit einer hülf's Jolle mit 6 Mann aus dem Haven gegen 7 Uhr ging der Lotze von Bord. wo wir unsern *Curs* setzten wie folgt. um 8 Uhr hatten die Insel *Tiboulen* in SSO m/w ca. 1 Ml von uns, des Nachmittags mit *Südlichen* Winde u ganz dick von Nebel, Steuerten WSW 3 Meil Dist: demnach u letzte Peylung, befanden wir uns des Mittags auf $43^{\circ}9'$ NBr u $5^{\circ}2'$ Länge Ost v Greenwich.

Die Liegezeit der MARY ANN in Marseille betrug knapp über einen Monat. Nachdem der Schwefel von Bord war, wurde schon am übernächsten Tag mit dem Laden begonnen; Kapitän Jessen hatte in Marseille offensichtlich mehr Glück, eine neue Fracht zu ergattern.

Damalige Kapitäne mussten nicht nur gute Seeleute, sondern ebenso auch gute und gewiefte Kaufleute sein, sich ihre Frachten selbst besorgen. Auch die Schiffer, die schon eine Art Linien-schiffahrt betrieben, mussten kaufmännisches Geschick beweisen. Ein beredtes Beispiel dafür sind die Lebenserinnerungen des Kapitäns Johann Fokken aus Westeraccumersiel, der als Kapitän auf Bremer und Hamburger Segelschiffen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Edelhölzer aus Mexiko holte. Zwar bekam er für jede Reise auch Anweisungen der Eigner, aber für die Beschaffung der Ladung, den Preis und die Güte war er als Kapitän selbst verantwortlich. Hier waren seine kaufmännischen Fähigkeiten gefordert¹⁴⁵, denn die Briefpost war die einzige Möglichkeit der Kommunikation. Die optische Telegraphie war in Preußen und Frankreich ausschließlich dem Militär vorbehalten. Dieser Umstand erzwang größere Freiheiten der Kapitäne in Handelssachen.

Tief abgeladen mit Stückgut, darunter Fässer mit Schwefel, macht sich die MARY ANN auf die Reise nach New York. Doch der südöstliche Wind lässt erst einmal zu wünschen übrig, ist flau. Bei schönem Wetter auf südwestlichen Kursen segelt die Galiot mit 2-3 Knoten durch den Golf von Lion. Bereits am 5. Juli 12 Uhr mittags wird Cabo Creus in NWzW mit einem Abstand von 12 Seemeilen gepeilt. 24 Stunden später steht *Cap: St: Sebastian* westlich in einem Abstand von 18 Seemeilen; laut der angegebenen Position muss es sich um Cabo Bagur am nördlichen Ende der Costa Brava gehandelt haben. Erst 20 Seemeilen nach Süden sind gutgemacht.

Nach weiteren zwölf Stunden kann das Schiff mit bis zu 7 Knoten auf südwestlichem Kurs längs der spanischen Küste gehen. Aber mit dem Wind kommt auch der Seegang: Die MARY ANN arbeitet schwer und nimmt, so tief, wie sie abgeladen ist, sehr viel Wasser über. Und auch die Arbeit kommt mit dem Wind. Am 9. Juli lässt der Wind nach, mit durchschnittlich 3-4 Knoten geht es stetig weiter nach Südwesten, und am 10. Juli wird um 12 Uhr mittags Cabo de Gata OzN in ca. 16 Meilen Abstand gepeilt. Auf westlichem Kurs segelt das Schiff Richtung Straße von Gibraltar. Am nächsten Tag wird um 20 Uhr Fuengirola NOzN gepeilt, am darauf folgenden Tag mittags 12 Uhr Ras Ashaqa in SW¹/₂S gepeilt. Bei Ostwind hat die MARY ANN die Straße von Gibraltar mit durchschnittlich 4-5 Knoten durchleitet und steht nun im Atlantik.

Die ersten Meilen werden bei frischen, dann flauen Winden aus Süd- und Nordost auf südwestlichen Kursen zurückgelegt. Kapitän Jessen nennt das Seegebiet *Spanische See und Nau*. Aber schon am nächsten Tag dreht der Wind über Ost erst auf Südwest, dann auf West. Kapitän Jessen geht auf nordnordwestliche Kurse bei durchschnittlich 2-3 Knoten, aber dafür ist das Wetter schön. Am 14. Juli wird um 20 Uhr Cabo de São Vicente in NO gepeilt.

Die nächsten Tage bleibt der Wind flau, es ist oft neblig und regnet. Trotzdem werden 4-5 Knoten erreicht. Am 18. Juli wird auf der Wache von 16.00-20.00 Uhr die erste Amplitude zur Kontrolle der Deviation, oder, wie es im Journal heißt, Missweisung, genommen und die nordwestliche Missweisung von 22° auf 25° korrigiert. Bereits am nächsten Tag wird zur selben Zeit eine neue Amplitude genommen – zur Kontrolle? Die Missweisung bleibt unverändert.

Am 21. Juli brist es morgens auf, und schwere Böen suchen die MARY ANN heim. Vormittags zerreißt beim Bergen der Klüver, und das Schiff steht ständig unter Wasser. Dafür läuft die MARY ANN aber auch bis zu 6 Knoten. Bereits in der folgenden Nacht flaut es wieder ab, es wird unbeständig, zum Teil sogar windstill. So zieht die MARY ANN wieder mit durchschnittlich 2-3, manchmal auch 4 Knoten bei nordöstlichen Winden auf nordwestlichen Kursen New York entgegen.

In diesem Zusammenhang soll darauf hingewiesen werden, dass sich die MARY ANN am 22. Juli mit 34°24' Nord auf ihrer südlichsten Position dieser Reise befand, also viel zu weit nörd-

lich, um in den Nordostpassat zu gelangen. Man mag sich wundern, warum Kapitän Jessen nicht zwei bis drei Tage weiter auf südlichen Kursen segelte, um den stetigen Nordostwind in die Segel zu kriegen und sich von ihm auf die andere Seite treiben zu lassen. Aber diese schönen Passat-Tage, wie sie aus der späteren Zeit der Großsegler bekannt sind, gab es zu jener Zeit noch nicht. Noch 20 Jahre später haben ihn die Seeleute eher zufällig genutzt. Es sollte noch bis 1854 dauern, ehe Matthew Fontaine Maury (1806-1873), ein wegen Seedienstuntauglichkeit ins Seekartendepot der US-Navy verbannter Leutnant, die Ergebnisse seiner Arbeit veröffentlichte. Er hatte in seinem Büro nicht nur Seekarten verwaltet, sondern alle ihm dort zur Verfügung stehenden Logbücher der US-Navy und bis 1854 mehr als eine Million Auskünfte über vorherrschende Winde und Meeresströmungen ausgewertet. Die Ergebnisse veröffentlichte er unter dem Titel »The Physical Geography of the Sea« zusammen mit seinen früheren »Wind and Current Charts of the North Atlantic«. Später folgten weitere und verbesserte Karten für alle Meere sowie seine »Sailing Directions to accompany the Wind and Current Charts«, die zum wichtigsten Führer für die Kapitäne der Segelschiffe wurden.¹⁴⁶

Aber Kapitän Jessen standen wohl noch keine Informationen über die Passatwinde zur Verfügung, obwohl selbst Eschels schon von ihnen wusste: *Weil wir vor Kapern bange waren, so hatte unser Capitain von seinen Rhedern Ordre, nördlich nach den azorischen Inseln, und dann weit westlich von Madeira hin nach dem Ost-Passatwinde zu segeln.*¹⁴⁷ Deshalb versuchte Kapitän Jessen, auf der kürzesten Route über den Atlantik zu segeln, und führte die MARY ANN nach dem 22. Juli wieder stetig gen Norden, um sich ab 6. August bis zum Ende des Journals im Bereich von 39° bis 40° Nord zu halten.

Trotz der nordwestlichen Kurse liegt die Mittagsposition von Tag zu Tag weiter südlich, so dass die MARY ANN am 26. Juli um 12 Uhr mittags südlich außer Sicht der Azoren steht. Das liegt zum einen am Kanarenstrom, der ihn mit 6-12 Seemeilen pro Tag nach Süden versetzt, zum anderen daran, dass Kapitän Jessen die Fehlweisung des Kompasses außer Acht lässt.

An den folgenden Tagen weht der Wind etwas stärker und es werden bis zu 5^{1/2} Knoten geloggt. Die Freude währt aber nicht lange, denn der nordöstliche Wind wird wieder flauer, unbeständig und dreht auf Südwest. Ein Nordwestkurs mit mehr als 3 Knoten ist nur selten möglich. Im Journal wird des Öfteren die Berechnung einer Amplitude zur Korrektur der Missweisung eingetragen, aber auch ohne diese Eintragungen wird die Missweisung verringert. So beträgt sie am 1. August noch 22°, am 2. August 19° und am 3. August nur noch 18°, ohne dass im Journal etwas von ihrer Korrektur vermerkt ist.

In der Nacht vom 2. auf den 3. August nimmt der südwestliche Wind wieder an Stärke zu, und es werden endlich wieder Geschwindigkeiten von 5-6 Knoten erreicht. Während der Wache von 16.00-20.00 Uhr begegnet die MARY ANN einer amerikanischen Bark: *Bramsegels = Kühllte & vermischte Luft um 6 Uhr parierte [!] uns ein Americanisches Barck Schiff genannt Dianetha von Boston kommend 28° 45 NdB & Lg: 4:40° 35'.*

Im Verlauf der nächsten Wache nimmt der Wind weiter zu, und das Bramsegel wird geborgen. Auch die folgenden Stunden weht es kräftig, dazu steht eine hohe See. Immer wieder wird nach *Scharfiel* gesehen. Aber schon am Vormittag des 4. August nimmt der Wind wieder ab, die Fahrt vermindert sich auf 2-3 Knoten, manchmal auch weniger. Der Kurs bleibt beständig nordwestlich, bis am 7. August in den frühen Morgenstunden der Wind wieder an Stärke zunimmt und Bramsegel und Klüver festgemacht werden müssen. Auf der Wache von 12.00-16.00 Uhr wird im Journal vermerkt: *frische Kühllte vermischt Luft u sehr hoher See von Vorne wodurch unser Schiff heftig stampfte, und in Menge Wasser übernahm. lens Schiff befanden zu jederzeit.* Auf der folgenden Wache wird die Missweisung auf 23° Nordwest korrigiert. Sie war an den vorherigen Tagen – ohne Berechnungsvermerk – auf 15° Nordwest verringert worden. Hier wird Kapitän Jessen wahrscheinlich, da er den Sonnenauf- und/oder -untergang nicht beobach-

ten konnte, keine Amplitude berechnet und sich der Tafeln aus dem »Handbuch der Schifffahrtskunde« bedient haben.¹⁴⁸

Der Wind wird sehr unbeständig und wechselt ständig in Stärke und Richtung, so dass die Besatzung viel Arbeit mit den Segeln hat. Kapitän Jessen lässt, wie wir wissen, keinen Windhauch ungenutzt, will sich aber natürlich die wertvollen Segel nicht aus den Lieken wehen lassen. Dafür werden bei diesen Windstärken, Kapitän Jessen spricht von *starker Kühlte* oder *frischer Kühlte*, auch Geschwindigkeiten von bis zu 7 Knoten erreicht.

Mit diesen in Richtung und Stärke unbeständigen Winden geht es mit 2, 3, 4, manchmal auch 5 Knoten weiter gen Westen, die Kurse wechseln von Nord über NzW bis Südwest; manchmal kann auch ein direkter Westkurs gesteuert werden. Am 11. August wird wieder ein Schiff angetroffen, diesmal eine englische Bark. Diese Begegnung ist wohl nachträglich im Journal unter die Beschickung eingetragen worden: *Um 4 Uhr Nachmittags prieten [preiten, also anrufen?] das engl. Barck Schiff. Mary Catharine Capt. Thomsohn von Charlston nach Liverpool bestimmt, dessen geg: Lg war s: [seiner?] z: [Zeit?] 52° 6' West von Greenwich.* Wie auch in späteren Zeiten gleichen die Kapitäne ihre Position, davon insbesondere die Länge, und die Chronometerstände ab.

In den nächsten zwei Tagen geht es mit südwestlichen Kursen, meistens schwachen Winden und Geschwindigkeiten von 2-3 Knoten weiter. Am 13. und 14. August ist der Wind ganz flau, fast schon windstill. In den Vormittagsstunden des nächsten Tages brist es wieder soweit auf, dass die MARY ANN nun mit bis zu 3 Knoten segeln kann. Da der Wind in dieser Zeit ziemlich stetig aus der gleichen Richtung weht und sich auch in seiner Stärke nicht sonderlich ändert, bleiben alle verfügbaren Segel unverändert stehen.

Am 15. August gibt es ein weiteres Treffen mit einem Schiff: Um 15 Uhr wird die MARY ANN von dem in Newberry Port beheimateten amerikanischen Schiff VESPER, aus Havanna kommend und nach Antwerpen bestimmt, angerufen.

Am 17. August nimmt der Wind schließlich an Stärke zu, wird sehr böig, und es baut sich eine hohe See auf. Da auch dieser Wind aus der richtigen Richtung weht, geht es trotz einiger festgemachter Segel mit 3-4 Knoten weiter Richtung New York. Aber am folgenden Morgen ist

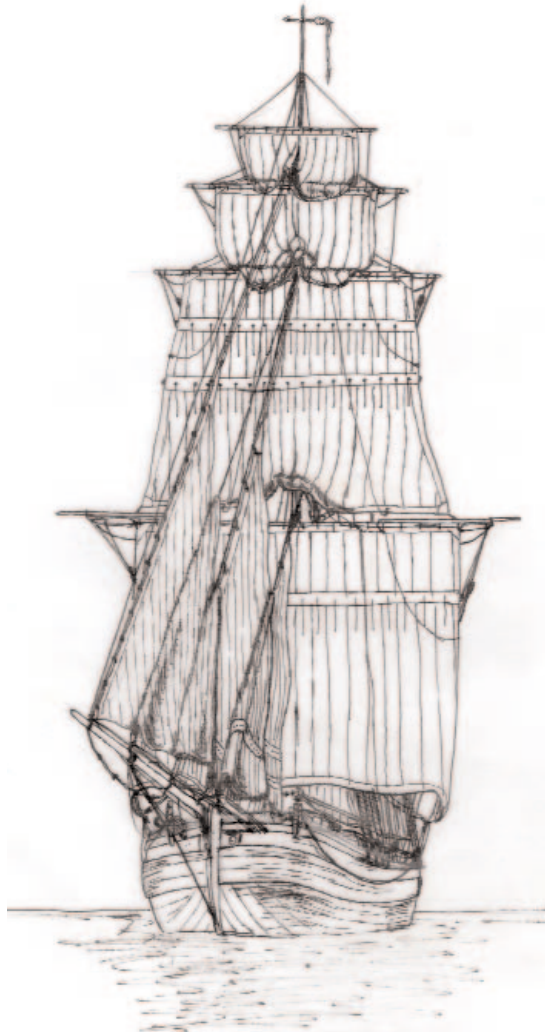


Abb. 25 *Windstille hatten keine Schiffswacht.* Die MARY ANN mit allen Rah- und Vorsegeln in der Flaute liegend. (Zeichnung: Hagen Allmeling)

dieses kurze Starkwind-Intermezzo vorbei, der Wind flaut ab, und am Nachmittag und Abend ist es ganz windstill; laut Journal wird keine Seewache gegangen.

In der Nacht zum 19. August nimmt der Wind wieder an Stärke zu, es werden 2-3 Knoten geloggt, und am 20. August werden morgens Klüver und Bramsegel festgemacht. Es steht eine hohe See aus West. Trotzdem kommt Kapitän Jessen mit $2\frac{1}{2}$ - $3\frac{1}{2}$ Knoten auf nordwestlichen Kursen weiter voran. Am 22. August frischt der Wind erneut auf, die See nimmt zu, und für die Wache von 16.00-20.00 Uhr steht im Journal: *Zunemend an Wind mit dicke Luft u starke Böhen. Klüver & Bramsegel fest. das Schiff arbeitet wie vorher sehr u nehm sehr viel Wasser über befanden die Pumpe lens.* Für die nächste Wache ist festgehalten: *Ungleiche Kühle, schwere Böhen & starkes Gewitter, machten die mehrsten Segel fest.* Für die erste Wache des 23. August: *Stürmisch Wetter dicke regnigte Luft u starkes Gewitter. gegen Morgen etwas abnehmend, setzten das gr: Segel u gerefte Topsegel wieder mit bey.*

Der Wind nimmt immer mehr an Stärke ab, und während der Wache von 20.00-24.00 Uhr notiert Kapitän Jessen im Journal: *Windstille und umlaufend, dicke regnigte Luft u starkes Blitzen das Schiff Schlangerte Durch der Hohen See furchtbar.* So beginnt auch der nächste Tag. Am Nachmittag nimmt der Wind wieder zu, so dass zwar Klüver und Bramsegel festgemacht werden müssen, aber trotzdem durchschnittlich 4-5 Knoten geloggt werden.

Für die Wache von 08.00-12.00 Uhr am 25. August heißt es im Journal: *Wie vorhin Banden das Tau ans Anker. lens.* Kapitän Jessen geht davon aus, dass er sich laut Journal auf einer Mittagsposition von $39^{\circ}43'$ Nord und $65^{\circ}29'$ West befindet. Demnach wäre er noch etwa 400 Seemeilen von der Küste entfernt. Warum macht er aber schon zwei Anker klar? Traut er seinen Positionen nicht? Wie im Kapitel über die Navigation beschrieben, beruhte sie damals u.a. auf Erfahrungen und Vermutungen. Auf der folgenden Wache wird ein neues Marssegel untergeschlagen. Das Journal gibt keine Auskunft über den Grund. Hatte das alte durch den Sturm und die Schlingerei in der Flaute zu sehr gelitten?

Flau geht es erst einmal weiter, bei nordwestlichen und südwestlichen Winden auf südwestlichen und nordwestlichen Kursen; in der Nacht vom 26. auf den 27. August aber werden südöstliche Kurse gelaufen! Der Wind ist an den folgenden Tagen, was seine Stärke angeht, sehr launisch, und so werden mal $3\frac{1}{2}$ Knoten, dann wieder nur $1\frac{1}{2}$ Knoten geloggt.

Am 1. September nachmittags baut sich eine hohe See aus Westen auf, die dem Schiff sehr zu schaffen macht, und in der Nacht vom 2. auf den 3. September nehmen Wind und Seegang wieder zu. Die leichten Segel, also wahrscheinlich Royal, Bramsegel und Klüver, werden festgemacht, ebenso der Besan. Für die Wache von 04.00-08.00 Uhr ist im Journal vermerkt: *Stürmisch Wetter und starke Böhen, hatten durch der hohen See das Verdeck beständig mit Stürzung bedekt u das Schiff arbeitet wie vorher fürchtbar. lens Schiff.*

Aber schon am Nachmittag des gleichen Tages nimmt der Wind soweit ab, dass auch wieder mehr Segel gesetzt werden können, und es geht mit den üblichen 2-3 Knoten auf westlichen oder südwestliche Kursen weiter auf die Küste zu, die die MARY ANN am 4. September nach der Mittagsposition von $38^{\circ}17'$ Nord und $75^{\circ}23'$ West doch schon längst in Sicht hätte haben müssen, denn auf dieser Position befände sich Jessen bereits auf den grünen Feldern von Salisbury. Ob sich Kapitän Jessen nun auch nicht mehr so sicher ist? Er lässt jedenfalls am Abend des gleichen Tages, immer noch bei Nordwestwind, auf einen nordöstlichen Kurs wenden, der bis 20 Uhr des 5. September beibehalten wird. Dann geht es mit südwestlichem Kurs weiter auf die Küste zu.

Ähnlich verfährt er auch am Abend des 6. September: Obwohl er mit dem südwestlichen Wind durchaus einen nordwestlichen Kurs hätte steuern können, der ihn weiter an die Küste gebracht hätte, lässt er mit Anbruch der Dunkelheit nach Südosten wenden, um am nächsten Morgen um 7 Uhr wieder auf einen nordwestlichen Kurs zu gehen.

Am Nachmittag des gleichen Tages, es ist der 7. September, nimmt der Wind wieder zu, im

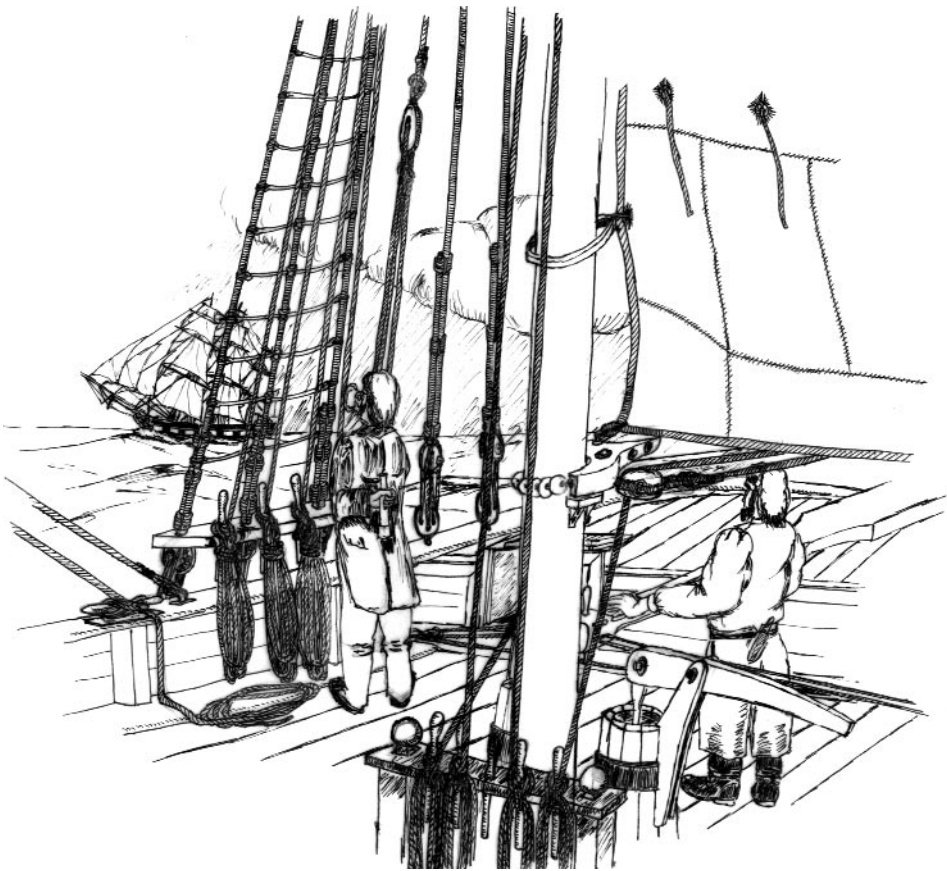


Abb. 26 »This is the Hamburg Galiot MARY ANN, bound from Marseilles to NewYork! What is your longitude?!«
Am 8. September trifft die MARY ANN auf das amerikanische Schiff ERIE. Kapitän Jessen muss dabei feststellen, dass er sich bei der Berechnung der Länge im Verlauf der Reise um über $10\frac{1}{2}^\circ$ verrechnet hat und somit über 600 Seemeilen weiter östlich steht als angenommen. (Zeichnung: Hagen Allmeling)

Journal ist für die Wache von 12.00-16.00 Uhr zu lesen: *Starke Kühle mit Böhen, u bezogen Luft. zunehmender Seegang Bramsegel fest.* Das Royal war schon festgemacht worden, oder wurde es gar nicht mehr gesetzt, weil die MARY ANN vermeintlich dicht unter Land war? Für die folgende Wache ist im Journal eingetragen: *Wie Vorhin u hohe See das Schiff arbeitete heftig u nehm viel Wasser über machten d. Klüver fest und banden 2 Refen im Besahn u Wendeten gegen Süden.*

Der neue Kurs ist wieder ein südöstlicher, und am Morgen des 8. September wird auf einen nordöstlichen Kurs gegangen, obwohl bei dem vorherrschenden Wind durchaus auch ein westlicher Kurs möglich gewesen wäre. Unter den Angaben über Position und »Beschickung« des Kurses ist auf der unteren Seite außerdem eingetragen: *Schiff Erie Capt. A. W. Danner nach Westen Inseln & Süd See Zufolge ewes [?] amerikan: Captⁿ, welcher 48 Stunden von New Port in See gewesen.* Des Weiteren ist unter der von Kapitän Jessen errechneten Länge von $76^\circ 08'$ West notiert: *wahre Lg: $65^\circ 30'$ West von Greenwich.* Kapitän Jessen hat sich also um gute $10\frac{1}{2}$ Grad bei der Länge vertan; über die Gründe ist im Abschnitt zur Navigation schon geschrieben worden. Er steht also immer noch etwa 2-3 Etmale von der Küste ab und lässt sofort

wieder auf Westkurs gehen mit $1\frac{1}{2}$ bis $2\frac{1}{4}$ Knoten bis Mitternacht. Darauf dreht der Wind nordwestlich, weswegen am 9. September ab 0 Uhr ein südwestlicher Kurs gesteuert wird.

Mit der Mittagsposition für den 9. September und der Beschickung für den Kurs endet das Journal. Die MARY ANN befindet sich nach dieser Position auf $39^{\circ}38'$ Nord und $66^{\circ}31'$ West, also immer noch gut 650 Seemeilen von ihrem Ziel entfernt.

Am 4. Juli war die MARY ANN aus Marseille ausgelaufen. Acht Tage später, am 12. Juli, befand sie sich im Atlantik, und weitere 59 Tage später war sie fast an der Ostküste Nordamerikas angekommen. Es wäre interessant, die Reise der MARY ANN im Verhältnis zu anderen Atlantiküberquerungen zu sehen, besonders von Schiffen ihrer Art, doch diesbezüglich sind noch weitere Recherchen erforderlich.

Wir wissen aus dem schon mehrfach zitierten Artikel Kapitän Möllers, dass die MARY ANN nicht nur wohlbehalten in New York angekommen ist, sondern auch den Weg zurück in die »Alte Welt« gefunden hat. Es wäre wünschenswert, wenn das Kapitän Möller zur Verfügung stehende und vielleicht noch weitere vorhandene Journale ihren Weg ins Deutsche Schiffahrtsmuseum finden würden, damit die Geschichte der MARY ANN weiter geschrieben werden kann.

8.3. Bewertung der Reisen

Eine Bewertung der in dem uns vorliegenden Journal dokumentierten Reisen ist leider nur mit großen Einschränkungen in Hinblick auf die Reisedauer bzw. die erzielten Reisegeschwindigkeiten möglich. Für eine weiterführende Betrachtung der Reisen unter wirtschaftlichen Aspekten fehlen die entsprechenden Unterlagen.

Bei Kapitän Jessen können wir, nach allem, was wir aus dem uns vorliegenden Journal wissen, davon ausgehen, dass er durchaus Willens war, schnelle Reisen zu machen. Er hat auch nachts Segel beisetzen lassen, wenn der Wind es gestattete. Zudem hat er abends keine Segel weggenommen, sondern sie bis zum letzten Moment stehen lassen. Und auch die Besatzung scheint durchaus ihre Qualitäten gehabt zu haben, denn in dem uns vorliegenden Journal sind, bis auf die des Matrosen Wilhelm Schmidt, keine Eintragungen über Arbeits- oder Gehorsamsverweigerungen verzeichnet.

Die Auswertung der Reisen der MARY ANN beruht ausschließlich auf den Angaben im uns vorliegenden Journal über den Zeitraum von 403 Tagen. Dabei war die MARY ANN 181 Tage und 19 Stunden in See und hat eine Entfernung von 16 549 Seemeilen zurückgelegt, wobei diese Summe mit Skepsis zu betrachten ist, denn bei ihrer Berechnung konnte ich mich nur auf die Angaben der Spalte »Distanz« stützen. Zwar ist unter dem tabellarischen Teil des Journals auf den meisten Seiten noch einmal eine *genr: Distz* angegeben, sie ist in ihrer Summe aber meistens geringer als die der Spalte *Distz.*, wohl die Strecke zwischen den einzelnen Mittagsorten und nicht der tatsächlich zurückgelegte Weg.

Daraus und aus der Gesamtseedauer der MARY ANN ergibt sich rein rechnerisch eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 3,79 Knoten. Da ein Vergleich mit anderen Schiffen der Zeit und möglichst gleicher Größe, Bauart und Takelage im Moment nicht möglich ist, sei hier noch folgendes gesagt: Um für die beiden im Journal festgehaltenen Ausreisen von Hamburg ins Mittelmeer eine Aussage machen zu können, wurde jeweils die Strecke von Helgoland bis Europe Point (Gibraltar) betrachtet. Auf der ersten Reise von Hamburg nach Malaga wurde auf dieser Strecke eine Distanz von 1717 Seemeilen in einer Zeit von 16 Tagen und 20 Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 4,25 Knoten zurückgelegt, auf der Ausreise von Hamburg nach Palermo auf der gleichen Strecke eine Distanz von 2658 Seemeilen in einer Zeit von 29 Tagen und 11 Stunden. Dies ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 3,76 Knoten. Auf der ersten Ausreise lag die MARY ANN vorne $7\frac{1}{2}$ und achtern 8 Fuß tief, auf der zweiten Ausreise

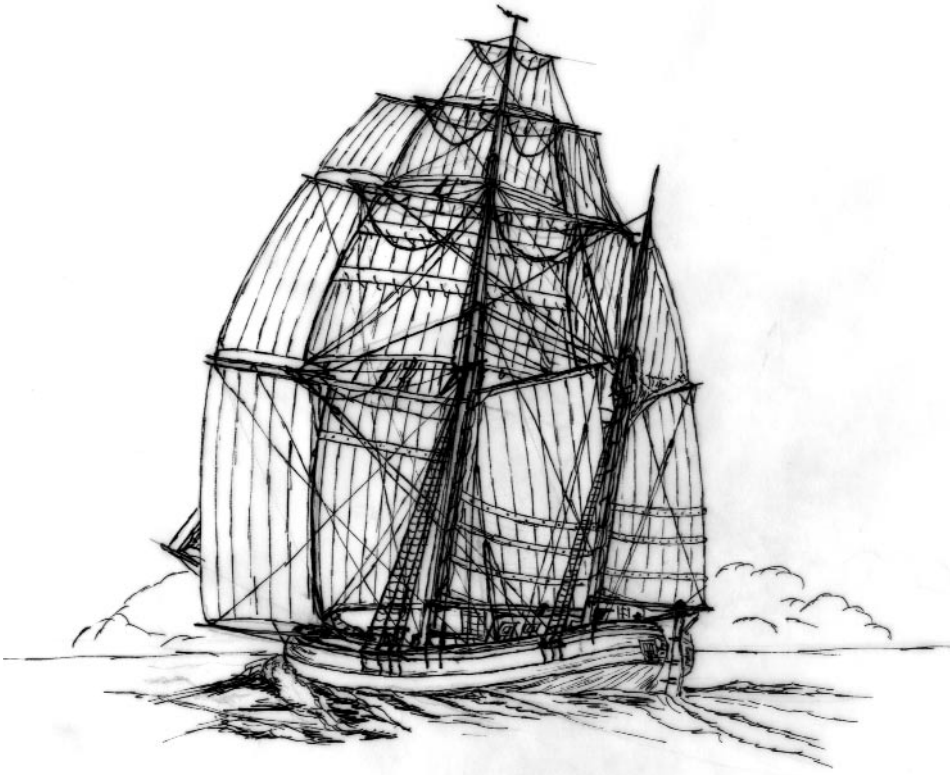


Abb. 27 ... hatten nur alle irgend mögl: dienende Segel bey ... Die MARY ANN mit allen dem Journal zu entnehmenden Segeln bei raumem Wind, lediglich die Vorsegel sind nicht zu sehen. (Zeichnung: Hagen Allmeling)

vorne und achtern jeweils $\frac{1}{2}$ Fuß tiefer. Der Geschwindigkeitsunterschied von einem halben Knoten mag durchaus auf den unterschiedlichen Tiefgängen beruhen, ist aber fast zu vernachlässigen, da er bei einer Länge von 1717 Seemeilen nur eine um weniger als drei Tage höhere Reisedauer bedeutet hätte. Die unterschiedliche Reisedauer ergibt sich durch die wetterbedingt 941 Seemeilen längere Strecke der zweiten Ausreise.

Auf der Rückreise von Malaga legte die MARY ANN bis Cuxhaven eine Distanz von 2646 Seemeilen in einer Zeit von 35 Tagen, 7 Stunden und 30 Minuten zurück, woraus sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 3,12 Knoten ergibt. Der Tiefgang betrug beim Auslaufen von Malaga auf dieser Reise vorn $9\frac{1}{4}$ und achtern $9\frac{1}{2}$ Fuß, also gut $1\frac{1}{2}$ Fuß mehr als auf der Ausreise. Es ist davon auszugehen, dass die um gut einen Knoten geringere Geschwindigkeit auf der Heimreise mehr mit dem Tiefgang als mit ungünstigem Wetter zu tun hatte.

Ähnlich verhält es sich auch auf den tief abgeladenen Reisen von Licata nach Marseille und von Marseille nach New York. Auf der Reise von Licata nach Marseille wurde in einer Zeit von 18 Tagen und 14 Stunden eine Distanz von 941 Seemeilen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 2,11 Knoten zurückgelegt, der Tiefgang betrug vorn 10 Fuß und achtern $10\frac{1}{2}$ Fuß! Auf der Reise von Marseille nach New York wurde bis zum Ende des Journals in einer Zeit von 69 Tagen und 5 Stunden eine Distanz von 4946 Seemeilen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 2,08 Knoten zurückgelegt, der Tiefgang auf dieser Reise betrug vorn $9\frac{3}{4}$ Fuß und achtern 10 Fuß, lag also einen halben Fuß tiefer als auf der Heimreise von Malaga.

Wolfgang Walter hat für die Großsegler der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Berechnungen über ihre Geschwindigkeit durchgeführt. Vergleicht man die von der MARY ANN erzielten Geschwindigkeiten mit den von Walter genannten, die zugegebenermaßen auf einer anderen Route unter anderen Bedingungen erzielt wurden, nämlich auf der Ausreise von Europa zur Westküste Südamerikas 1850, mit ca. 3,75 Knoten und auf der Heimreise mit knapp 4,5 Knoten)¹⁴⁹, so erkennt man, dass die auch als langsam bekannte Galiot gar nicht so schlecht abgeschnitten hat.

Auf der MARY ANN wurden als Spitzengeschwindigkeit auf der Reise von Hamburg nach Malaga in der Nacht vom 16. auf den 17. August 8¹/₂ Knoten geloggt. Am 13. Januar und am 8. Februar 1835, auf der Reise von Hamburg nach Palermo, wurden 8¹/₂ Knoten und am 22. Februar sogar 9¹/₂ Knoten geloggt. Wenn die Umstände entsprechend waren, konnte die MARY ANN also laufen.

9. Der Verbleib der MARY ANN

Ein Großteil der Lebensgeschichte des *Hamburger Galiot-Schiffs* MARY ANN ist uns von Walter Kresse¹⁵⁰ bekannt. Als ihre Geburtsurkunde können wir die von Kapitän Heinz Burmester zitierte Eintragung im *Documenten Protocol* sehen, die im Hamburger Staatsarchiv erhalten ist.

Aus Kresses oben angesprochenem Buch wissen wir, das die Firma J.C. Wachsmuth, ab 1841 Wachsmuth & Krogmann, als dritter Eigner die MARY ANN am 14. September 1831 von Jencquel in Hamburg gekauft hat. Erster Eigner war der Erbauer selbst, J.C. Bufe aus Cuxhaven, der die MARY ANN 1830 an Jencquel in Hamburg verkauft hatte.¹⁵¹ Kapitän war der von Jencquel übernommene Helgoländer Heickens (bis 1834), ehe das Schiff bis zum Verkauf am 17. Oktober 1839 von Kapitän Jessen geführt wurde.¹⁵²

Neuer Eigner der MARY ANN wurde die Reederei Iben. Sie ließ das Schiff bis zum Verkauf am 23. April 1844 unter Kapitän P. Janssen mehrere Reisen nach Rio Grande do Sul in Brasilien unternehmen.¹⁵³ Nach ihrem Verkauf an J.C. Pflugk in Hamburg wurde die MARY ANN in FRIEDRICH FRANZ umgetauft und von den Kapitänen P.B. Matzen (1844/45), J.T. Peters (1845/46) und A. Adam (1846-1853) geführt. Unter diesen Kapitänen machte sie Reisen nach Marseille, Tschesme in der Türkei, fuhr wieder nach Rio Grande do Sul, aber auch nach New Castle und schließlich in den Jahren 1850-53 nach Valparaiso und San Francisco.¹⁵⁴

Am 14. Oktober 1853 wurde die FRIEDRICH FRANZ von A.L.F. Wortmann gekauft. Das Schiff wurde nun von den Kapitänen G.F. Kayser, J.F. Goercke, D. Stehen, T. Truelsens und H.C. Kühl geführt. Unter deren Kommandos machte sie unter anderem Reisen nach Santos, Maracaibo, Genua und Archangelsk, verkehrte aber auch häufig in europäischen Gewässern und unternahm viele Reisen nach England und Schottland. 1861 wurde die FRIEDRICH FRANZ an einen Eigner namens Heiligenstadt in Geestemünde verkauft¹⁵⁵, wo sich ihre Spur verliert.

10. Schlussbetrachtung

Es ist nicht viel, was wir über die MARY ANN wissen. Sie war ein geduldiger Lastesel, der seine Ladung viele Jahre über die Weltmeere trug und nicht durch herausragende Leistungen seinen Weg in die Geschichtsbücher fand. Nur durch zwei Journale, von denen eines noch dazu verschollen zu sein scheint, und durch den Eintrag in das Hamburger *Documenten Protocol* wissen wir von ihrer Existenz.

Was zur Zeit der MARY ANN Standard auf Seeschiffen war, wurde mit dem verglichen, was Kapitän Jessen in seinem Journal festgehalten hat – mit positivem wie negativem Ergebnis –,

aber viele Fragen bleiben noch offen. Dazu gehören die nach dem Schiffbau auf kleinen Werften, wie der »Geburtswerft« Bufo in Cuxhaven, sowie nach weiteren Dokumenten, die den Lebensweg der MARY ANN erhellen würden. Zu diesen zählen z.B. Werftaufträge und -berichte, weitere Journale, Abrechnungsbücher, Musterprotokolle, Ladungslisten etc.

Von ganz besonderem Interesse wäre eine Klärung des Verbleibs des von Kapitän Axel Möller benutzten Journals. Ebenso gibt es auch zum Leben der Männer auf solch kleinen Schiffen, die trotzdem ihren Weg in die weite Welt fanden, noch viele Fragen: zu den Lebens- und Arbeitsumständen, zu den Bräuchen der Seeleute, ihren Riten, ihren Liedern ...

Eine weitere Frage, die zu beantworten lohnend wäre, ist die nach dem Leben des Kapitäns Jessen: Woher stammte er? Wie war sein Werdegang? Welche Tätigkeit übte er aus, nachdem er die MARY ANN abgegeben hatte? Für Nachricht und freundliche Hinweise, die zur Klärung all dieser Fragen beitragen könnten, wäre ich dankbar.

Literatur:

- Burmeister, Kapitän Heinz: Mehr von der Galiot MARY ANN. In: Der Albatros, Heft 1, 1981.
- Chapman, Fredrik Henrik af: *Architectura Navalis Mercatoria*. Reprint der Ausgabe Stockholm 1768, Bielefeld 1984.
- Eschels, Jens Jacob: Lebensbeschreibung eines alten Seemannes. Von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Herausgegeben von Albrecht Sauer. Hamburg 1995 (Neuaufgabe Hamburg 2006).
- Feldkamp, Ursula (Hrsg.): Rund Kap Hoorn. Mit Frachtseglern zur Westküste Amerikas. Bremen 2003.
- Fokken, Johann, und Wiechers, Karl-Heinz (Hrsg.): Aus der letzten großen Zeit der Segelschiffahrt. Bremen 1988.
- Gutachten eines practischen Seemannes über einen Entwurf zu einer neuen Muster=Rolle. Hamburg 1847.
- Hamburgische Gesellschaft zur Verbreitung der Mathematischen Kenntnisse: Handbuch der Schiffahrtskenntnisse. Hamburg 1819.
- Höver, Otto: Von der Galiot zum Fünfmaster. Reprint der Ausgabe Bremen 1934. Norderstedt 1975.
- Howard, Frank: Segel-Kriegsschiffe 1400-1860. München 1983.
- Jochmann, Werner, und Loose, Hans Dieter: Hamburg. Geschichte einer Stadt und ihrer Bewohner. Band 1. Hamburg 1982.
- Kinder, Johann Georg: Tagebuch 1777-1826. Dem DSM als Kopie zur Verfügung gestellt von Herrn Gottfried Kruse, Bielefeld.
- Kresse, Walter: Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824-1888. Hamburg 1969.
- Kresse, Walter: Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824-1888. Hamburg 1972.
- Külken, Michael (Hrsg.): ... und löschten unsere Passagiere. Lebenserinnerungen des Segelschiffkapitäns Michael Külken (1819-1903). Bremen 1999.
- MacGregor, David R.: Schnellsegler 1775-1875. Augsburg 1990.
- Menzel, Horst: Smakken, Kuffen, Galioten. Drei fast vergessene Schiffstypen des 18. und 19. Jahrhunderts. (= Schriften des DSM, Bd. 47). Hamburg 1997.
- Meyer, Jürgen: Hamburgs Segelschiffe 1795-1945. Hamburg 1999.
- Möller, Axel: Mit einer Galiot über den Nordatlantik. In: Der Albatros, Heft 3, 1980.
- Mondfeld, Wolfram zu, und Zimmermann, Werner: Die Furtenbach-Galeere. Herford 1985.
- Müller, Helmut M.: Schlaglichter der Deutschen Geschichte. Mannheim 1986.
- Rath, Jürgen: Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje. Hamburg 2004.
- Ried, Walter: Deutsche Segelschiffahrt seit 1470. München 1974.
- Rohlf's, Heinrich: Gemeinfaßliche Heilkunde für Schiffsoffiziere. Bremen 1856.
- Sauer, Albrecht: Zur Praxis der Gezeitenrechnung in der Frühen Neuzeit: »... the nature of a number of men is to dislyke all things not done by themselves«. In: DSA 17, 1994, S. 93-150.
- Soetbeer, Adolph: Ueber Hamburgs Handel. Erste Fortsetzung. Hamburg 1840.
- Soetbeer, Adolph: Hamburgs Handel. Hamburg 1842.
- Szymanski, Hans: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt. Lübeck 1929.
- Szymanski, Hans: Deutsche Segelschiffe. Reprint der Ausgabe Berlin 1934. Norderstedt, Hamburg 1972.
- Venohr, Wolfgang: Friedericus Rex. Friedrich der Große – Porträt einer Doppelnatur. Bergisch Gladbach 1985.
- Wahlde, Franz von: Ausgebüxt. Bordtagebuch eines Schiffsjungen 1884-1886. Herausgegeben von Uwe Schnall. 2. Aufl. Hamburg 1999.
- Whipple, A.B.C. (u.a.): Die Klipper. Die Seefahrer. (Time-Life-Reihe »Die Seefahrer«). Amsterdam 1981.
- Wiechers, Karl-Heinz: ... und fuhren weit übers Meer. Zur Geschichte der ostfriesischen Segelschiffahrt. Band 1. Norden 1984.

Nachschlagewerke:

Bertelsmann Universalexikon in 20 Bänden. Gütersloh 1990.

Goedel, Gustav: Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache. Kiel und Leipzig 1902.

Grospietsch, Hans-Dieter; Häfner, Ansgar; Keller, Gert: Lexikon der Weltgeschichte. Stuttgart 1980.

Klimpert, Richard: Lexikon der Münzen, Maße, Gewichte, Zählarten und Zeitgrößen aller Länder der Erde. Reprint der Ausgabe Berlin 1896. Graz 1972.

Kluge, Friedrich: Seemannssprache. Wortgeschichtliches Handbuch deutscher Schifferausdrücke älterer und neuerer Zeit. Reprint der Ausgabe 1911. Kassel 1973.

Röding, Johann Hinrich: Allgemeines Wörterbuch der Marine. Bände I-IV. Hamburg, Halle 1798.

Scharnow, Ulrich: Lexikon der Seefahrt. Berlin 1976.

Anmerkungen:

- 1 Siehe Röding, Band II, S. 501, und Kluge, S. 619. Nach Röding ist die Bezeichnung »Plattfuß« für die Wache von 16.00-20.00 Uhr durchaus bekannt, aber damals (1789) nicht mehr sehr gebräuchlich. Kluge verweist u.a. auf Vischer, der im Glossar zu »Robinson Crusoe« für die gleiche Wache den Namen »Platvoet« angibt. Woher die Bezeichnung stammt, ist laut Kluge nicht mehr nachvollziehbar.
- 2 Ried, S. 151.
- 3 Müller, S. 147.
- 4 Ried, S. 151.
- 5 Kresse 1972, S. 24.
- 6 Soetbeer 1840, Theil 2, S. 259ff.
- 7 Ebd.
- 8 Kresse 1972, S. 46; Ried, S. 119.
- 9 Soetbeer 1840, Theil 1, S. 160ff.
- 10 Kresse 1969, S. 110, 254, 260, 307.
- 11 Goedel, S. 159.
- 12 Höver, S. 52.
- 13 Mondfeld/Zimmermann 1985, Plan I.
- 14 Menzel, S. 103.
- 15 Ebd., Abb. Nr. 107 auf S. 101.
- 16 Ebd., S. 104f.
- 17 Höver, S. 58.
- 18 Menzel, S. 105.
- 19 Röding, Band II, S. 270. – Das Pendant am Bug wird hiernach interessanterweise »Hell« oder »Hölle« genannt.
- 20 Chapman, Plan LX, Nr. 7.
- 21 Höver, S. 60.
- 22 Menzel, S. 96.
- 23 Möller, S. 78.
- 24 Röding, Band II, S. 654.
- 25 Höver, S. 60.
- 26 Kresse 1969, S. 110, 254, 260, 307.
- 27 Menzel, S. 92.
- 28 Höver, S. 63ff.; Ried, S. 135ff.
- 29 Zitiert nach Menzel, S. 105.
- 30 Burmester, S. 19ff.
- 31 Klimpert, S. 397f.
- 32 Kresse 1969, S. 110, 254, 260, 307.
- 33 Schriftliche Mitteilung des Museums für Hamburgische Geschichte, Frau Ramona Dios Nieto, vom 8. September 2005.
- 34 Klimpert, S. 397f.
- 35 Zur Besegelung der Galioten siehe auch Höver, S. 70ff.
- 36 Menzel, Abbildungen S. 62, 65, 66, 90, 94.
- 37 Telefongespräch mit Herrn Horst Menzel am 9. Februar 2006.
- 38 Ebd.
- 39 Ebd.
- 40 Ebd.
- 41 Ebd.
- 42 Ebd.
- 43 Howard, S. 238ff. – Was für Kriegsschiffe galt, lässt sich, mit Ausnahme der Kettenschlingen, wohl auch für zivile Schiffe annehmen; Röding, Band II, S. 333-335, sowie Band IV, Tab. XCI, Fig. 534.
- 44 Röding, Band II, S. 333-335.

- 45 Telefongespräch mit Herrn Horst Menzel am 9. Februar 2006.
- 46 Howard, S. 238ff.
- 47 Telefongespräch mit Herrn Horst Menzel am 9. Februar 2006.
- 48 Zweites Telefongespräch mit Herrn Horst Menzel am 16. Februar 2006. – MacGregor, S. 120, zeigt die Abb. 108 eines großen Segelschiffes von 1845 oder 1848 mit einer eindeutigen Klau an Baum und Gaffel.
- 49 Menzel, S. 135.
- 50 Ebd., Abb. 63b, 67, 91, 96a, 98 und 106 sowie Telefonat am 9. Februar 2006.
- 51 Menzel, Abbildungen auf den S. 19, 40, 95, 99 und weitere.
- 52 Ebd., S. 111.
- 53 MacGregor, S. 76.
- 54 Menzel, S. 111.
- 55 Röding, Band II, S. 422f.
- 56 Menzel, S. 96.
- 57 Mondfeld 1977, S. 184.
- 58 Zweites Telefongespräch mit Herrn Horst Menzel am 16. Februar 2006.
- 59 Ebd.
- 60 Röding, Band II, S. 491.
- 61 Möller, S. 79.
- 62 Ebd., S. 80.
- 63 Röding, Band II, S. 491. – Das Kapitän Möller zur Verfügung stehende Journal steht dem Deutschen Schiffahrtsmuseum leider nicht zur Verfügung, sein Verbleib ließ sich nicht klären.
- 64 Zweites Telefongespräch mit Herrn Horst Menzel am 16. Februar 2006.
- 65 Röding, Band IX, Tab. XC, Fig. 531.
- 66 Zweites Telefongespräch mit Herrn Horst Menzel am 16. Februar 2006.
- 67 Ebd.
- 68 Howard, S. 235; Mondfeld 1977, S. 234.
- 69 Zweites Telefongespräch mit Herrn Horst Menzel am 16. Februar 2006.
- 70 Röding, Band II, S. 262.
- 71 Kinder, u.a. S. 185f.
- 72 Menzel, S. 85.
- 73 Ebd., S. 95.
- 74 Ried, S. 135.
- 75 Menzel, S. 95.
- 76 Ebd.
- 77 Menzel, Abb. 61, 68, 73, 75 und 102 (was hier für Kuffen gilt, ist auch für Galioten anzunehmen) sowie Abb. 111 und 115c.
- 78 Zweites Telefongespräch mit Herrn Horst Menzel am 16. Februar 2006.
- 79 Ebd.
- 80 Bertelsmann Universallexikon, Band 11, S. 333.
- 81 Gespräch mit Herrn Dr. Albrecht Sauer, DSM, am 28. Januar 2006.
- 82 Menzel, S. 74. – Auch hier gilt: Was auf Kuffen zutrifft, hat auch für Galioten Gültigkeit; siehe auch Höver, S. 60.
- 83 Gespräch mit Herrn Dr. Albrecht Sauer, DSM, am 28. Januar 2006.
- 84 Menzel (wie Anm. 82); vgl. auch Höver (wie Anm. 82).
- 85 Scharnow, S. 54.
- 86 Röding, Band I, S. 929.
- 87 Kinder, u.a. S. 235.
- 88 Gespräch mit Herrn Dr. Albrecht Sauer, DSM, am 28. Januar 2006.
- 89 Venohr, S. 343.
- 90 Külken, S. 11.
- 91 Eschels, S. 112.
- 92 Ebd., S. 58ff.
- 93 Gespräch mit Herrn Dr. Albrecht Sauer, DSM, am 28. Januar 2006.
- 94 Ried, S. 162f.
- 95 Ebd.
- 96 Telefongespräch mit Herrn PD Dr. Günther Oestmann, Deutsches Museum, München, im Februar 2006.
- 97 Gespräch mit Herrn Dr. Albrecht Sauer, DSM, am 28. Januar 2006.
- 98 Ebd.
- 99 Ried, S. 143.
- 100 Külken, S. 16.
- 101 Ried, S. 143.
- 102 Ebd.
- 103 Mitteilung von Dr. Albrecht Sauer, DSM, vom 28. Februar 2006.

- 104 Mitteilung von PD Dr. Günther Oestmann, Deutsches Museum, München, vom 25. Februar 2006.
105 Eschels, S. 22.
106 Ebd.
107 Ebd.
108 Ried, S. 143.
109 Gespräch mit Herrn Dr. Albrecht Sauer, DSM, am 28. Januar 2006.
110 Ebd.
111 Ebd.
112 Eschels, S. 22.
113 Gespräch mit Herrn Dr. Albrecht Sauer, DSM, am 28. Januar 2006.
114 Ebd.
115 Ebd.
116 Ried, S. 142f.
117 Gespräch mit Herrn Dr. Albrecht Sauer, DSM, am 28. Januar 2006.
118 Mitteilung von Prof. Dr.-Ing. Peter Mesenburg, Universität Duisburg-Essen, vom 20. Februar 2006.
119 Gespräch mit Herrn Dr. Albrecht Sauer, DSM, am 28. Januar 2006.
120 Ebd.
121 Ried, S. 143.
122 Külken, S. 16.
123 Ried, S. 143.
124 Meyer, S. 26-34.
125 Burmester, S. 19ff.
126 Rath, S. 78.
127 Ebd.
128 Ebd.
129 Külken, S. 16.
130 Langenscheidts Taschenwörterbuch der spanischen und deutschen Sprache. Berlin u.a. 1976, S. 369.
131 Rath, S. 229ff.
132 Ebd.
133 Müller, S. 147.
134 Rath, S. 253.
135 Külken, S. 15.
136 Diese Angabe sagt nichts über die Menge des übernommenen Ballastes aus, da die Schuten in ihrer Tragfähigkeit nicht genormt waren (Mitteilung des Museums für Hamburgische Geschichte, Frau Ramona Dios Nieto, vom 22. Februar 2006).
137 Möller, S. 79.
138 Rath, S. 126.
139 Soetbeer 1842, S. 149ff.
140 Ebd., S. 160ff.
141 Bertelsmann Universallexikon, Band 18, S. 331.
142 Rohlf's, S. 112-120.
143 Rath, S. 323.
144 Ebd.
145 Fokken, S. 60, 67, 71 und weitere.
146 Whipple, S. 41ff.
147 Eschels, S. 106.
148 Mitteilung von PD Dr. Günther Oestmann, Deutsches Museum, München, vom 25. Februar 2006 sowie Mitteilung von Dr. Albrecht Sauer, DSM, vom 28. Februar 2006.
149 Wolfgang Walter: Die Geschwindigkeit der Salpetersegler. In: Feldkamp, S. 76-91, hier S. 83f.
150 Kresse 1969.
151 Meyer, S. 26.
152 Kresse 1969, S. 260.
153 Ebd., S. 254.
154 Ebd., S. 110.
155 Ebd., S. 307.

The Logbook of the Hamburg Galiot MARY ANN, 1834/35: A Source on Civilian Navigation in the First Half of the Nineteenth Century

Summary

The logbook of the galiot MARY ANN, a vessel of the shipping company Wachsmuth & Krogmann, is in the possession of the German Maritime Museum. It describes two voyages taken by this ship from Hamburg to the Mediterranean in 1834-35. The first voyage returns to Hamburg, the second continues on from the Mediterranean to New York. Built by J.C. Bufe of Cuxhaven in 1828, the MARY ANN was the first ship to be purchased by Wachsmuth & Krogmann, her third owner.

Although the Napoleonic Wars came to an end in 1815, the economy recovered only very gradually. Great Britain reintroduced the protectionist trade laws which had been tacitly relaxed during the wars. According to the resolutions of the Congress of Vienna, England was permitted to treat every member of the German Confederation as an independent state: This confederation consisted of thirty-five sovereign principalities and four likewise sovereign free cities. According to sources from the years 1836-38, trade between Hamburg and Spain / the Mediterranean gradually began to develop. While the Spanish Civil War of 1834-1839 (First Carlist War) will not have encouraged export to Spain, the German constituent states had a distinct demand for Spanish goods such as wine, raisins, lead, etc. The export of German goods to Spain on German ships, on the other hand, was impeded by high entrance duties. During the period under discussion here (1834/35), however, there were still heavy trade restrictions between Hamburg and the various Mediterranean countries. Thus as a result of high marginal duties, export from Hamburg to the Mediterranean on vessels of Hamburg was not economically worthwhile.

With the help of Spanish merchants, the galiot had developed from galley-type vessels which were modified and adapted to suit the Dutch tidelands: The body plan of the Furttenbach galley of 1571 exhibits a relatively flat bottom throughout some two thirds of its length, making it highly suitable for the conditions of the Zuidersee mud-flats. The galiots known to us today – those which survived into the twentieth and twenty-first centuries – were not built until the seventeenth century. They were constructed as small round-sterned vessels with lee-boards later replaced by a stem post timber extended by a *Luvklotz* (a timber fastened to the forward edge of the stem below the waterline) in order to enlarge the lateral surface to prevent leeway. A further feature is the *draai over Boord*, the rudder, whose tiller was operated freely above the ship's rail and the deck. In addition to the usually two-masted galiots used primarily in merchant navigation along the coast, leaner, higher-rigged three-masters sailed in convoys of the Dutch East India Company as far as Indochina, and operated in mud-flat fishery, whaling and seal-hunting.

The following are considered the correct dimensions of the MARY ANN: Length 24.25 m, beam 6.51 m, depth of hold 2.75 m when carrying 51 *Commerzlasten* (CL), corresponding to a deadweight carrying capacity of 148.29 metric tons.

The sails presumably consisted of three headsails, partially furnished with reef-bands and running on stays, the main mast with a gaff sail in addition to four square sails: the fore sail, topsail, topgallant and topgallant royal. The first three were each accompanied by a studding sail. The mizzen mast carried only one gaff sail and one gaff topsail. The yards were not yet equipped with jackstays. The trusses did not permit the yards to be braced up sharp, or, accordingly, the vessel to be sailed close to the wind.

On deck there were at least two hatches of unknown size to be battened down; the battening method of that period has not been determined with certainty. In addition to two pumps, probably astern on either side of the keelson, there were also two boats lashed to the hatch on the first voyage, one on the second. The MARY ANN was furnished with two bower anchors. There was a windlass on the fore ship. In the deckhouse, where the galley was located, it is likely that the helmsman, the cook and the ship-wright had their quarters, the latter two being employed as day labourers. The crew space housed two sailors, the novice and the bluejacket, with Captain Jessen naturally astern in the cabin. Like his helmsman, he was in possession of a license, in keeping with the regulations meanwhile in effect widely, and was therefore familiar with the manuals and nautical tables. Nevertheless, he navigated with a compass, sand-glass and traverse board and checked his position with the octant. In the period in question, octants and compasses were frequently home-made and not produced by instrument makers. There was apparently no barometer on board the MARY ANN. The Beaufort scale was little known; Captain Jessen used a scale of his own based on the velocity of the wind.

The first journey went from Hamburg to Malaga. The outward voyage, unballasted for the abovementioned duty-related reasons, took twenty-one days, the homeward-bound run, with 175 pieces of lead and crates of raisins, thirty-seven days, following a thirty-day stay in Malaga.

Again unballasted, the second voyage of the MARY ANN went from Hamburg to Palermo with a seventy-eight-day stay. Here there is mention of one of the sailors refusing to follow orders, for reasons which are unfortunately not revealed. Moreover a quarantine guard paid a visit to distribute health passes. In Licata the vessel took on a load of sulphur for Marseille (thirty-six-day stay) before setting off for New York with sulphur in barrels and mixed cargo. Shortly before reaching the east coast of America, the position had to be corrected by 10.5° eastwards following an encounter with another vessel.

Here the logbook ends. It mentions nothing about the provisioning on either voyage. Regulations on provisioning did not go into effect until twenty years later.

Le journal de la galiote de Hambourg MARY ANN en 1834-1835. Une source sur la marine civile durant la première moitié du XIX^e siècle

Résumé

Le journal de navigation de la galiote MARY ANN, compagnie d'armement Wachsmuth & Krogmann, qui se trouve en possession du Musée allemand de la Marine, décrit deux voyages du navire au cours des années 1834-1835, depuis Hambourg jusqu'en Méditerranée. Le premier voyage ramena le navire à Hambourg, le second fut poursuivi en direction de New York. La MARY ANN était le premier navire de cette compagnie, construit à Cuxhaven par J.C. Bufe en 1828, la compagnie étant son troisième propriétaire.

La situation économique, bien que les guerres napoléoniennes aient pris fin en 1815, ne s'améliorait que de manière extrêmement lente. La Grande-Bretagne réintroduit les lois protectionnistes qui avaient été tacitement assouplies durant les guerres. Après les accords du Congrès de Vienne, l'Angleterre eut le droit de considérer chaque membre de la Confédération germanique comme un État indépendant, puisque celle-ci se composait de 35 États princiers souverains

et de quatre villes également libres et souveraines. D'après les données présentes des années 1836-1838, le commerce entre Hambourg et l'Espagne et la Méditerranée recommença doucement à se développer. La guerre civile espagnole (1833-1839, 1^{ère} guerre carliste) n'aura certainement pas favorisé l'exportation vers l'Espagne, la demande en marchandises espagnoles telles que le vin, les raisins secs, le plomb était cependant bien réelle dans les États confédérés allemands et n'aspirait qu'à être couverte. L'exportation de marchandises allemandes sur des navires allemands en direction de l'Espagne était rendue difficile par les droits de douane élevés. Durant la période 1834-1835 traitée ici, existaient encore de grandes restrictions commerciales entre Hambourg et les pays riverains de la Méditerranée, si bien qu'en raison des différences élevées de droits de douane, le commerce d'exportation entre Hambourg et la Méditerranée sur des navires de Hambourg ne s'avérait pas rentable.

La galiote, grâce à l'aide de commerçants espagnols qui apportèrent des modifications et des adaptations aux eaux peu profondes du Watt néerlandais, s'est transformée en un bâtiment semblable aux galères: le plan transversal de la galère de Furttentach, datant de 1571, possède sur environ 2/3 de sa longueur un fond plutôt plat, qui convient bien aux eaux du Zuidersee. Les galiotes, que nous connaissons aujourd'hui et qui firent leurs preuves jusqu'au XX^e siècle, sont apparues seulement au XVII^e siècle: des navires ronds avec des dérives latérales qui seront ultérieurement remplacées par un nez d'étrave, prolongé par un brion afin d'agrandir la surface latérale de la dérive. Une autre caractéristique est le draai over Boord, gouvernail dont la barre franche était manœuvrée librement par-dessus la lisse et le pont. Outre les galiotes, principalement utilisées dans le commerce effectué par cabotage et la plupart du temps à deux mâts, il en existait de plus élancées, à trois mâts, au gréement plus haut, qui naviguaient avec les convois de la V.O.C. néerlandaise jusqu'en Asie du sud-est et étaient employées dans la pêche dans le Watt, la pêche à la baleine et la chasse au phoque.

Les mesures de la MARY ANN, dont on peut être sûr, sont les suivantes: longueur 24,25 m; largeur 6,51 m; creux 2,75 m par 51 *Commerzlasten* (CL), ce qui correspond à 148,29 tonnes métriques. Le gréement était probablement constitué de la façon suivante: 3 focs qui étaient en partie agrémentés de bandes de ris et couraient sur les drailles; le grand mât possédait, outre une voile aurique, quatre voiles carrées: foc, hunier, perroquet, cacatois. Des vergues de bonnette accompagnaient les trois premières. Le mât d'artimon ne portait qu'une corne et une voile de flèche. Les vergues n'étaient pas encore équipées de filières d'envergure. Les racages ne permettaient ni de trop déborder au vent arrière, ni de trop remonter contre le vent.

Sur le pont se trouvaient au moins deux écouteilles, de taille inconnue, qui devaient être rendues étanches, la méthode employée à cet effet n'ayant pu être clairement prouvée. Outre deux pompes, probablement situées à l'arrière de chaque côté de la carlingue, se trouvaient au cours du premier voyage deux canots éclissés sur l'écouteille, au cours du second un seul canot. La MARY ANN était équipée de deux ancres à pattes articulées. Sur le pont avant se trouvait également le cabestan. Dans le rouf avec la cuisine étaient probablement hébergés le timonier, le cuisinier et le charpentier, les deux derniers étant des journaliers. Dans le logement habitaient deux matelots, le pilotin et le mousse, le capitaine Jessen étant bien entendu à l'arrière dans la cabine. Il possédait, comme son second, un brevet, qui entre-temps était devenu obligatoire partout, connaissait donc les manuels et les tables nautiques, mais il naviguait cependant avec le compas, le sablier et le renard de navigation et vérifiait sa position avec l'octant. À l'époque, octants et compas étaient souvent fabriqués à domicile, et non pas par des facteurs d'instruments. Il ne semble pas qu'il y ait eu un baromètre à bord de la MARY ANN. L'échelle de Beaufort était loin d'être répandue et le capitaine Jesse utilisait sa propre échelle basée sur la vitesse du vent.

Le premier voyage mena de Hambourg à Malaga. Pour les raisons de douane citées plus haut, le voyage aller en charge fut réalisé en 21 jours, le retour avec 175 caisses de plomb et de raisins secs en 37 jours, entre les deux furent comptés 30 jours de relâche à Malaga.

Le deuxième voyage mena la MARY ANN de nouveau en charge de Hambourg à Palerme, avec 78 jours de relâche. Il y sera fait mention d'un acte de désobéissance de la part d'un matelot, malheureusement, les conséquences n'en sont pas précisées, et de surcroît, d'un garde de quarantaine qui délivrera les livrets de santé. À Licata, une cargaison de soufre sera chargée pour Marseille (36 jours de relâche), avant que la MARY ANN s'en aille pour New York avec du soufre en tonneaux et des marchandises. Peu avant la côte est américaine, elle dut changer sa position de 10,5° est après une rencontre avec un autre navire.

C'est ici que prend fin le journal de navigation. Rien ne sera révélé sur le ravitaillement au cours des deux voyages. Ce n'est que 20 ans plus tard que des dispositions s'y rapportant seront établies.