

Heinz Burmester

## Lucie Woermann und die Salpetersegler

Stallings maritimes Jahrbuch 1975/76, pp. 28-47 (als Download bereitgestellt durch den Verlag Christian Blöss, verlag.cbloess.de)

Trotz intensiver Recherche beim bremischen Schiffahrtsmuseum (<http://www.dsm.museum/>), bei der VG-Wort (<http://www.vgwort.de/>) und beim früher zuständigen Lektor des Stalling-Verlags konnte kein Inhaber der Rechte an diesem Artikel ausfindig gemacht werden. Sollte dieser existieren und von dieser Veröffentlichung erfahren, dann bittet der Verlag um Kontaktaufnahme ([post@verlag.cbloess.de](mailto:post@verlag.cbloess.de)).

Mit den Salpeterseglern hatte die Lucie Woermann zunächst gar nichts zu tun. Sie wurde 1902 als Passagier- und Frachtschiff von Blohm & Voss gebaut, im Auftrag der Hamburger Woermann-Linie, die das Schiff für ihren Liniendienst nach Afrika brauchte. Mit einem Bruttoreaumgehalt von 4.630 Registertonnen, mit 112 m Länge und 14 m Breite war die Lucie Woermann kein großes Schiff. Sie verkehrte zwischen Hamburg und den westafrikanischen Hafenplätzen bis hinunter nach Kamerun. Mit ihrer Kolbendampfmaschine von 2.600 PSi lief sie 12,5 Knoten, damals eine achtbare Geschwindigkeit.

In drei Klassen konnte der Dampfer insgesamt 200 Fahrgäste befördern. Es waren hauptsächlich Kaufleute und Farmer, Offiziere der Schutztruppe und Kolonialbeamte, die nach den deutschen Kolonien Togo und Kamerun fuhren oder von dort zurückkehrten. Sie fühlten sich wohl an Bord denn Lucie Woermann war ein gemütliches Schiff.

Als 1914 der große Krieg ausbrach, hatte die Lucie Woermann gerade ihren Heimathafen Hamburg erreicht und machte sich während des Krieges in der Etappe nützlich. Am 29. März 1919 wurde sie an die Siegermächte abgeliefert. Der Shipping Controller übergab das Schiff der New Zealand Shipping Company zur Bereederung. Erst 1920 machte die Lucie Woermann von sich reden, als die Engländer sie einem Konsortium deutscher Segelschiffsreeder in Charter überließen. Die Reeder standen vor der Aufgabe, die vielen Segelschiffe, die seit 1914 in den chilenischen Häfen festlagen, wieder zu bemannen und nach Europa zu überführen, wo sie an die Siegermächte abzuliefern waren. Lucie Woermann sollte die Mannschaften für die Segelschiffe nach Chile bringen. So kam das Schiff noch einmal unter die deutsche Flagge und machte jene Reise, durch die es bekannt wurde.

Denn dieser Mannschaftstransport verlief nicht glatt und reibungslos. Mit den vielen hundert Menschen, die in Hamburg an Bord kamen, breitete sich an Bord der gleiche Zustand der Unordnung und Rebellion aus, der für das Land nach dem verlorenen Krieg kennzeichnend war und seine Ursache nicht nur in sozialen Spannungen hatte. Die Seeleute der älteren Generation kennen noch alle den Namen Lucie Woermann und verbinden damit nicht nur

den Gedanken an Meuterei und Desertion, sondern auch die Erinnerung an die Rückführung der deutschen Salpetersegler nach dem Ersten Weltkrieg. 47 große Segelschiffe lichteten 1.920 die Anker in den Salpeterhäfen und setzten noch einmal ihre ausgebleichten Segel für die lange Reise um Kap Horn, die für viele von ihnen die letzte sein sollte.

An der Gaffel wehte noch die alte schwarz-weiß-rote Flagge, aber an Bord herrschte ein anderer Geist als 1914. Ein Teil der mit der Lucie Woermann gekommenen Leute versuchte, den Geist der Auflehnung auf die Segelschiffe zu tragen, und hatte damit mehr oder weniger Erfolg. Die Männer an Bord wußten, daß sie am Ende dieser Reise die Flagge niederholen und das Schiff verlassen mußten; eine lange Arbeitslosigkeit stand ihnen bevor.

Vor dem Ersten Weltkrieg besaß Deutschland eine stattliche Flotte von rund 130 großen Rahseglern, die in Hamburg und Bremen beheimatet waren. Sie suchten Ladungen auf den wenigen Märkten, die den Segelschiffen verblieben waren. Es war der Transport von Massengütern auf langen Strecken, der noch einen bescheidenen Gewinn abwarf. Lange Strecken, das waren Reisen nach und von den Häfen im Stillen Ozean; denn der Panama-Kanal war noch nicht eröffnet. Kohle und Koks wurden nach der Westküste Amerikas gebracht, Getreide von Australien und der Westküste Nordamerikas geholt. Aber die stärkste Stütze des Frachtenmarktes für Segler war die Salpeterfahrt von Chile nach Europa.

Aus allen Richtungen steuerten die großen Segler die chilenische Küste an. Sie kamen von Süden um das Kap Horn, sie kamen von Westen von Australien und sie kamen von Norden aus amerikanischen Häfen. Alle diese Schiffe ankerten letztlich vor einem der acht oder zehn Ladeplätze an der öden Küste des nördlichen Chile. Dort luden sie auf offener Reede den Salpeter, der in der Wüste Atacama gewonnen wurde. Man brauchte ihn in Europa als Düngemittel und für die Herstellung von Schießpulver.

Als am 1. August 1914 der Krieg ausbrach, befand sich fast die Hälfte der deutschen Seglerflotte an der chilenischen Küste oder auf der Reise dorthin. Schließlich waren es 57 Segelschiffe, die in den chilenischen Häfen festlagen. Die Mehrzahl dieser Schiffe war bei Kriegsausbruch noch auf See und erreichte die chilenischen Häfen erst im Laufe der nächsten Monate. Ihre Besatzungen erfuhren meistens erst bei Ankunft im Hafen von dem welterschütternden Ereignis. So erging es beispielsweise den Männern des Vollschriffs Mimi, das am 13. August im südchilenischen Hafen Talcahuano eintraf. Als sie am 22. Juni von Australien auf die Reise gingen, schien die Welt noch in Ordnung; die serbischen Terroristen hatten ihre Bombe noch nicht geworfen.

Als letzte Segler trafen in Chile die Viermastbarken Leni und Onda ein, die beide nach 81tägiger Reise am 9. Okto-

ber vor Mejillones ankerten. Vom Bristol-Kanal kommend, hatten sie sich auf der 10.000 sm langen Strecke ein scharfes Rennen geliefert. Nach diesen bei den Schiffen hatte am 1. August noch die Viermastbark Werner Vinnen die Reise von Cardiff nach Antofagasta angetreten; sie wurde aber drei Wochen später von einem englischen Hilfskreuzer gestoppt und von einem Prisenkommando nach Freetown eingebracht.

Die Fünfmastbark Potosi verließ Hamburg am 4. Juli 1914 mit einer gemischten Ladung für Valparaiso. Ende August begegnete sie auf der Höhe der La-Plata-Mündung dem englischen Dampfer Newfield, der sich der internationalen Kameradschaft der Seeleute noch verbunden fühlte und ihr den Kriegsausbruch mitteilte. Kapitän Miethe setzte seine Reise unbehindert fort. Am 13. September traf die Potosi westlich von Kap Horn die Bremer Viermastbark Adolf Vinnen, die nach dem Golf von Kalifornien bestimmt war. Mit einem steifen SSW-Wind nordwärts steuernd, zog der Fünfmastler langsam an Adolf Vinnen vorbei. Dabei signalisierte Kapitän Miethe dem Bremer Schiff, was er von dem Engländer erfahren hatte. Auf beiden Schiffen wußte man nun, daß Krieg war. Man wußte aber nicht, daß zur gleichen Zeit der Kreuzer Dresden kaum 500 sm entfernt in einer einsamen Bucht bei Kap Horn von zwei deutschen Dampfern mit Kohle, Wasser und Proviant versorgt wurde, und daß weitere deutsche und englische Kreuzer sich dem Seegebiet vor der chilenischen Küste näherten.

Am 3. Oktober 1914 traf das Vollschiß Pinna als letzter deutscher Segler in Valparaiso ein. Der damalige Dritte Offizier Georg Anlauf erinnert sich noch heute daran. 21 Jahre alt, hatte er am 2. Juli 1914 seine Prüfung zum See-steuermann in Altona bestanden. Am nächsten Tag wollte er sich in Hamburg bei der Kosmos-Reederei bewerben, lief aber im Hause an der Trostbrücke dem Inspektor der Reederei Laeisz in die Arme, der ihm eine Stelle als Dritter Offizier mit 100 Mark Monatsheuer auf der Pinna anbot. Georg Anlauf sagte »ja«, besorgte sich am nächsten Tag eine auf zwei Jahre befristete Freistellung von der Wehrpflicht und fuhr nach Antwerpen.

Von dort ging er am 8. Juli mit der Pinna in See, die mit 3.000 t gemischter Ladung nach Valparaiso und Iquique bestimmt war. Nach wenigen Tagen schon war der Atlantik erreicht, über den die Pinna ihren einsamen Weg zog. Anfang August kreuzte das Schiff den Äquator, und die 23köpfige Besatzung wunderte sich, daß auch hier, wo Dampfer- und Seglerwege zusammentreffen, kein anderes Schiff zu sehen war. Erst einen Monat später, als man die Straße Le Maire durchsegelte, sah man eine mitlaufende französische Bark, mit der die Pinna die üblichen Flaggensignale tauschte. Anscheinend wußten auch die Franzosen noch nichts vom Krieg.

Zwei oder drei Tage später kamen in der Nähe von Kap Horn überraschend die Topplichter eines Dampfers in

Sicht. Die Morselampe des Dampfers fragte: »What ship«, und die Pinna gab mit der Klapplaterne ihren Namen und bat um Meldung an den Reeder. Dann begann der Dampfer wieder zu morsen. Bevor man aber auf der Pinna etwas entziffern konnte, verschwand er in einer Regenflage und ward nicht mehr gesehen. Erst in Valparaiso erfuhren die Pinna-Leute, daß sie mit einem Hamburg-Süd-Dampfer gemorst hatten, wahrscheinlich der Santa Isabel, die dem Kreuzer Dresden als Troßschiff diente.

Als sich die Pinna am Morgen des 3. Oktober der Bucht von Valparaiso nähert, wundert man sich über die vielen Schiffe auf der Reede. »Streik« meint Kapitän Oellrich, und sein junger Dritter Offizier schließt sich dieser Meinung an. Mit dem Lotsenboot kommt auch ein kleiner Schlepper der Pinna entgegen. Jemand auf dem Schlepper fragt den auf der Back stehenden Dritten Offizier, ob man ein englisches Geschwader gesehen habe. Der schüttelt den Kopf und wundert sich über die Frage. Wenig später erfährt er vom Kapitän, daß ein großer Krieg ausgebrochen ist; der Kapitän weiß es vom Lotsen. Bald kommt auch der Mann von Weber & Cia. und erzählt mehr. Kapitän Oellrich bleibt optimistisch und sagt zu seinen Leuten: »Laßt uns erstmal die Ladung rausschaffen; in vier Wochen sieht die Lage schon ganz anders aus.« Er hatte sich geirrt.

Nach der Ankunft der Pinna lagen vor Valparaiso 15 deutsche Segler und konnten die Reede vor 1920 nicht verlassen. Die meisten Schiffe waren schon entladen, hatten Ballast genommen und warteten. Beim Löschen der Ladung war auf der Viermastbark Petschili ein Leichtmatrose tödlich abgestürzt, als er die Fierjolle klarieren wollte. Man begrub ihn auf dem deutschen Friedhof. Er war der erste, aber nicht der einzige Seemann, dem seine Kameraden dort in den langen Kriegsjahren das letzte Geleit gaben.

Im Oktober und November 1914 sind die Seeleute in Valparaiso Zeugen wichtiger Ereignisse. Am 15. Oktober erscheinen die britischen Kreuzer Glasgow und Monmouth auf der Reede, um ihre meerbeherrschende Flagge zu zeigen. In den südchilenischen Häfen kursiert das Gerücht, daß ein britischer Flottenverband das Kreuzergeschwader des Grafen von Spee bei der Osterinsel zum Kampf stellen wolle. An der chilenischen Küste steigert sich die Spannung. Am 1. November treffen die deutschen und britischen Kreuzer etwa 250 sm südlich von Valparaiso bei Coronel aufeinander. Der deutsche Verband ist überlegen und versenkt die bei den britischen Kreuzer Monmouth und Good Hope. Mehr als zweitausend deutsche Seeleute in den chilenischen Häfen feiern diesen Sieg.

Zwei Tage nach der Schlacht bei Coronel ankern die Kreuzer Scharnhorst, Gneisenau und Nürnberg für knapp 24 Stunden auf der Reede von Valparaiso und werden von den deutschen Seeleuten freudig begrüßt. Viele melden

sich freiwillig; die Kreuzer nehmen, wen sie brauchen können, insgesamt 127 Mann. Zehn Tage später kommen auch die Kreuzer Leipzig und Dresden zu einem kurzen Besuch nach Valparaiso. Die Zahl von 127 Mann wird in der Veröffentlichung des Marinearchivs angegeben. Kapitän Volkert Meyer, damals Erster Offizier des Vollschiffs Pelikan, schrieb später, daß nach dem Kreuzerbesuch 300 Seeleute auf den Handelsschiffen gefehlt hätten. Viele hätten sich auf den Kreuzern versteckt, und die Schiffsboote, mit denen sie hinüberfahren, seien nachher herrenlos in der Bucht herumgetrieben.

Im Dezember 1914 kam die traurige Kunde von der Vernichtung des Kreuzergeschwaders bei den Falklandinseln. Und die Nachrichten aus Europa ließen erkennen, daß mit einem baldigen Kriegsende nicht zu rechnen war. Auf den Segelschiffen mußte man sich wohl oder übel auf eine längere Wartezeit einrichten. Die Segel wurden abgeschlagen und in der Segelkoje verstaut. Die oberen Rahen wurden an Deck gegeben. Das laufende Gut aus Tauwerk und Draht wurde ausgeschoren und unter Deck gebracht. Die Segelmacher schneiderten Sonnensegel, die nicht nur die Besatzung, sondern auch die hölzernen Decks und Aufbauten vor der sengenden Sonne schützen sollten.

Für die Seeleute an Bord wurde das Leben immer monotoner und langweiliger; manche hielten es nicht aus und versuchten fortzukommen. Die Kapitäne, anfangs bemüht, ihre Besatzungen vollzählig zu halten, waren später bereit, einzelne Leute abzumustern, oder doch beide Augen zuzudrücken, wenn sie »aussteigen« wollten. Manche Matrosen stiegen im Anfang des Krieges auf neutrale Schiffe über, weil sie hofften, durch ein neutrales europäisches Land nach Deutschland zu gelangen. Fast alle wurden in den europäischen Gewässern von der scharfen britischen Kontrolle entdeckt und von Bord geholt. Sie landeten dann meistens in dem großen Internierungslager Knockeloe auf der Isle of Man, wo man sie bis 1919 festhielt. Andere »Aussteiger« suchten sich irgendwelche Jobs in Chile oder heuerten auf amerikanischen Schiffen an. Im Oktober 1916 gingen sieben Seeleute mit der amerikanischen Viermastbark John Ena von Caleta Coloso nach Honolulu in See. Bis Anfang 1917 war die Westküste der Vereinigten Staaten ein begehrtes Ziel, das die deutschen Seeleute auf allen möglichen Wegen zu erreichen suchten. Mit dem amerikanischen Kriegseintritt wurde die Situation schwieriger; auch lateinamerikanische Länder erklärten uns den Krieg und sperrten die Deutschen ein. Chile blieb neutral, ebenso Mexico.

Auslandsdeutsche in Chile stellten den Seeleuten 1916 die alte hölzerne Bark Tinto für einen Durchbruch in die Heimat zur Verfügung. 28 Seeleute, zum großen Teil vom Lloyd-Schulschiff Herzogin Cecilie, gingen unter Führung von Kapitän Richarz am 29. November von einer Bucht im südlichen Chile aus in See. Das Schiff war nach Callao deklariert; aber es segelte um Kap Horn, nordwärts im Atlantik und bogelte sich nördlich von Schottland

durch die Kette der britischen Kreuzer. Am 31. März 1917 kam die Tinto im norwegischen Hafen Drontheim an; von dort gelangte die Besatzung nach Deutschland.

Der Postverkehr zwischen Deutschland und Chile war im Anfang des Krieges völlig unterbrochen; später kam er durch schwedische Vermittlung wieder in Gang. Aber die Zensur verursachte große und unregelmäßige Verzögerungen, die besonders den verheirateten Seeleuten und den Seemannsfrauen viel Kummer machten.

Die Leute, die an Bord blieben, wurden mit Konservierungsarbeiten beschäftigt, solange die Vorräte an Farbe, Öl und Teer reichten. Ob die Vorräte ergänzt werden konnten, hing von den finanziellen Möglichkeiten des Reeders ab. Unterhaltszahlungen des Deutschen Reiches sicherten den Proviantbedarf und die Heuvorschüsse, wenn die Reeder dazu nicht mehr in der Lage waren. Diese Gelder wurden vom Deutschen Generalkonsulat verteilt. Wo etwas verteilt wird, gibt es oft Probleme.

Ihrer Fürsorgepflicht für die Besatzungen konnten die Kapitäne immer nachkommen. Leute, die ihre Schiffe verlassen hatten, wurden wieder aufgenommen, wenn sie an Land nicht weiter wußten. Allerdings ging es auch an Bord recht dürftig zu. Um das Kombüsefeuer in Gange zu halten, mußten manche Schiffe ihr Stauholz und die Schweißplatten aus dem Laderaum verbrennen.

Das jahrelange Warten war für die Seeleute schwer zu ertragen, besonders in den Salpeterhäfen im nördlichen Chile, in denen mehr als die Hälfte der Segelschiffe lag. Diese Häfen waren nur Ladeplätze mit einer mehr oder weniger geschützten Reede vor einer kümmerlichen Ortschaft; die Landschaft ringsherum ohne jede Vegetation und der Himmel fast immer wolkenlos. Die seelische Belastung der Seeleute war dort groß. Bei einigen zeigten sich Verhaltensweisen, die einem Lager- oder Tropenkoller ähnelten.

Je mehr Schiffe in einem Hafen lagen, um so mehr Geselligkeit gab es. Vor Antofagasta lagen sieben Segelschiffe und weitere vier dicht nördlich davon in der Caleta Coloso. Zu den letzteren gehörte die Viermastbark Ophelia, deren Kapitän Timm auffiel, weil er sich im Gegensatz zu seinen weniger förmlichen Kollegen nur in tadelloser Uniform an Deck zeigte und auch in Uniform an Land fuhr. Sobald er in seine Gig stieg, ließ er am Heck die deutsche Flagge setzen. Erstaunlich war daß von seinem Schiff in den ersten Jahren keine Leute ausstiegen oder abmusterten. Anscheinend fühlte sich die Mannschaft wohl auf der Ophelia. Sie veranstaltete Konzerte und Theateraufführungen, zu denen auch die Leute von den anderen Schiffen kamen. Lauten und Gitarren wurden an Bord fabriziert, und der Kapitän baute ein sehr schönes Modell der Ophelia, das er später einem Bremer Museum zur Verfügung stellte. Der Bau von Buddelschiffen wurde auf vielen Seglern geübt, aber nicht jeder Seemann brach-

te die Geduld für solche Basteleien auf. Mancher widmete sich lieber dem Fischfang oder jagte Seelöwen mit der Harpune. Das Fischen mit Dynamit war ein besonderer Sport, der dem Kapitän des Vollschiiffs Peiho im Februar 1917 das Leben kostete.

Vor Iquique, weit im Norden Chiles, lagen sechs deutsche Viermastbarken, darunter die Laeisz-Schiffe Passat und Parma. Auch die Viermastbark Lisbeth lag dort, die sich unter ihrem Kapitän Jessen den Ruf eines Schnellseglers erworben hatte. Anfang 1914 war sie in 79 Tagen von Südaustralien nach Falmouth gesegelt. Kapitän Jessen war während des Krieges der Senior-Kapitän der Reederei Hans Hinrich Schmidt und regelte alle Angelegenheiten für die fünf in Chile liegenden Segler dieser Reederei.

Die älteren Kapitäne litten am meisten unter der Untätigkeit und dem hoffnungslosen Warten, verbunden für sie mit der Sorge um die Besatzung und dem Ärger über Streitigkeiten an Bord. Im September 1916 starb in Mejillones Kapitän Barenborg von der Viermastbark Leni. Er war seit Kriegsbeginn der achte Segelschiffskapitän, der in Chile beigesetzt werden mußte. Im Monat zuvor waren die Kapitäne der Segler Carl und Tarpenbek bei einem nächtlichen Bootsunfall vor Antofagasta ertrunken.

Nach dem amerikanischen Kriegseintritt ordnete die Reichsregierung an, daß die Schiffe für den Fall eines alliierten Zugriffs unbrauchbar zu machen seien. Auf den Dampfern zerstörte man wichtige Maschinenteile oder warf sie über Bord. Auf den Seglern sollten Takelage und Ruder unbrauchbar gemacht werden. Allerdings fiel es den Segelschiffsleuten schwer, das eigene Schiff zu beschädigen, so daß man es nicht allzu gründlich machte. In der Hauptsache verließ man sich auf das Dynamit, das an die Schiffe verteilt wurde. Damit sollte im Notfall durch eine Sprengung der Masten die ganze Takelage umgelegt werden; aber erst auf ein verabredetes Zeichen vom Land aus. Das Zeichen wurde nie gegeben, so daß die Segler vor größeren Schäden bewahrt blieben. Was man der Takelage oder dem Ruder angetan hatte, wurde 1920 mit Bordmitteln repariert.

Zu einer kleinen Sprengung, einer privaten sozusagen, kam es auf der Viermastbark Leni, auf der nach dem Tod des Kapitäns die Streitigkeiten zwischen den Offizieren noch zugenommen hatten. Einer von ihnen hatte sich entschlossen, reinen Tisch zu machen. Er befestigte nachts zwei kleine Sprengsätze an den Kammertüren seiner Kameraden, setzte die Luntten in Brand und eilte nach vorn. Es bumste zweimal kräftig, die Kammertüren wurden zerstört und das Deck über der Kajüte aufgebeult. Vom benachbarten Vollschiiff Rigel kam ein Boot und holte den Täter von der Ankerkette. Seine beiden Kameraden blieben unverletzt. Es fehlte ein Psychiater, der ein Gutachten hätte erstellen können. Man schickte den Sprengmeister nach Valparaiso zu Kapitän Langerhans auf Dampfer San-

ta Rita und hielt die Sache vor den chilenischen Behörden geheim.

An einem Tag im September 1918 hörten die Männer auf den vier Seglern in Caleta Coloso kräftige Detonationen von Antofagasta her und machten sich bereit, auch ihre Sprengladungen zu zünden. Aber das vereinbarte Signal kam nicht. Ein Offizier, den man zu Fuß nach Antofagasta schickte, kam mit der Nachricht zurück, daß man auf den deutschen Dampfern im Maschinenraum gesprengt hätte, und daß die Chilenen darüber sehr aufgebracht wären.

Der Vorfall zog die militärische Besetzung der deutschen Schiffe nach sich. Auf dem Vollschiiff Alexander Isenberg quartierte sich ein Unteroffizier mit vier Mann ein. Ein Leutnant kam an Bord und verlangte das Niederholen der deutschen Flagge. Kapitän Usinger verlegte sich aufs Verhandeln und erreichte, daß die Flagge erst zur üblichen Zeit bei Sonnenuntergang niedergeholt wurde. Am nächsten Tag kam ein Telegramm von der deutschen Botschaft, das von einem Mißverständnis sprach und besagte, daß die deutsche Flagge weiterhin zu führen sei.

Der Krieg ging zu Ende. Am 11. November 1918 gab es in Chile Extrablätter, und die Bevölkerung veranstaltete große Festumzüge mit Plakaten, die den Sieg der Freiheit feierten. Den deutschen Seeleuten tat man nichts. Aber sie mußten sich weiter in Geduld üben, und die militärische Bewachung ihrer Schiffe dauerte an. Die Herzogin Cecilie ließen die Chilenen am 15. November 1918 von der Guayacan-Bucht nach Coquimbo schleppen, um sie besser überwachen zu können. Sie befürchteten von der Besatzung des Schulschiffes patriotische Handlungen, die das Verhältnis Chiles zu den Siegermächten hätten belasten können. Schon zu Anfang des Krieges war das Schiff in den wahrscheinlich falschen Verdacht geraten, daß es dem deutschen Kreuzergeschwader Informationen gefunkt hätte. Ein Teil der Bevölkerung hatte sich damals feindselig gegen die Besatzung benommen, so daß die Kadetten eine Zeitlang nicht an Land gehen durften.

Der Mannschaftsbestand auf den Schiffen war bei Kriegsende recht unterschiedlich. Insgesamt stand für eine Rückführung der Segler kaum ein Drittel der nötigen Mannschaften zur Verfügung. Rund tausend Segelschiffsleute hatten im Laufe der Jahre ihre Schiffe verlassen und waren 1919 in alle Winde verstreut. Nur wenige waren schon wieder in der Heimat, manche waren mit dem Kreuzergeschwader bei den Falklandinseln geblieben, einige lagen in Chile begraben und viele lebten in Chile und anderen Ländern Amerikas. Manche blieben, wohin der Krieg sie verschlugen, und verdienten sich dort die nötigen Pesos oder Dollars. Einige leben noch heute hochbetagt in Amerika. Sie treffen sich manchmal im Square Rigger Club in San Francisco und erzählen von ihrer Jugend auf den deutschen Windjammern.

Die Segelschiffsreeder in Hamburg und Bremen schlossen sich 1919 zur Deutschen Segelschiffskontor GmbH zusammen. Kapitän Boye Petersen von der Reederei Laeisz reiste nach Chile, um die Rückführung der Segler vorzubereiten. Das Jahr 1919 verging, ohne daß die Seeleute wußten, was mit ihnen und ihren Schiffen werden sollte. Die Stimmung war gedrückt. Im Juli 1919 wurde Valparaiso von einem orkanartigen Nordsturm heimgesucht, der auch unter den Schiffen schwere Schäden anrichtete. Von den deutschen Schiffen strandeten zwei Segler und zwei Dampfer; elf deutsche Seeleute verloren ihr Leben. Im März 1920 verhandelte das Segelschiffskontor mit der Alliierten Kommission über die Rückführung der Segler. Am 15. April 1920 machte sich die kleine Bark Helios als erstes Schiff auf die Reise und brachte ihre Salpeterladung in 122 Tagen nach Danzig. Wegen seiner geringen Größe brauchte das Schiff nicht an die Siegermächte abgeliefert zu werden.

Die Entscheidung über die Rückführung der übrigen Schiffe ließ noch auf sich warten; erst am 9. Juni 1920 erhielten die Kapitäne den endgültigen Bescheid, daß die Schiffe mit einer Salpeterladung auf Rechnung ihrer Reeder nach Europa segeln sollten und nach dem Löschen dieser Ladung abzuliefern seien. Nun ging man mit Nachdruck an die Instandsetzung der Schiffe, wobei chilenische Hilfskräfte gute Dienste leisteten. In der Takelage gab es viel zu tun. Sorgen machte der Bewuchs des Schiffsbodens. Die Schiffe hatten unter Wasser einen Muschelpanzer angesetzt, der stellenweise mehr als 20 cm dick war. Um diese Seepocken abzukratzen, wurden Taucher zur Hilfe genommen.

Da die Klassenzertifikate längst abgelaufen waren, erhielten die Schiffe nach Besichtigung Seetüchtigkeitsatteste für eine Reise nach Europa, wobei in einigen Fällen Auflagen gemacht wurden. Zum Beispiel durfte das Vollschiß Alexander Isenberg nur bis zu 90% seiner Tragfähigkeit beladen werden, weil es viele gerissene Niete hatte, die mit Zementkästen abgedichtet wurden. Das Durchschnittsalter der rückzuführenden Schiffe betrug 25 Jahre; am ältesten war die Viermastbark Seefahrer mit 32 Jahren, am jüngsten das Zwillingsspaar Peking und Passat mit 9 Jahren.

In Hamburg bemühten sich inzwischen die Reeder, die fehlenden Mannschaften und Offiziere anzuheuern und auf den Weg nach Chile zu bringen. Es wurden fast tausend Mann gebraucht, aber so viele erfahrene Segelschiffsleute waren nicht zu finden. Man konnte deshalb nicht wählerisch sein; wer sagte, daß er steuern könne, wurde als Matrose angenommen. Viele dieser Leute hatten nie auf einem Segelschiff gefahren, manche waren überhaupt keine Seeleute.

Für die Beförderung nach Chile charterte man den eingangs beschriebenen Dampfer Lucie Woermann; außerdem bot sich die neuerbaute Viermastbark Priwall an, die

mit Ladung nach Valparaiso segeln sollte. Das Unternehmen, das in jener unruhigen Zeit besondere Schwierigkeiten bot, wurde nicht mit der gebotenen Sorgfalt geplant und vorbereitet. Beide Schiffe waren für den Transport so vieler Menschen wenig geeignet. Aber die Zeit drängte, und die Mittel waren beschränkt. Man überließ es den Kapitänen, mit den vorhersehbaren Schwierigkeiten »irgendwie« fertig zu werden.

Die angenommenen Seeleute erhielten eine Monatsheuer als Vorschuß und wurden in Hamburg für Lucie Woermann oder Priwall angemustert; die Verteilung auf die Segler sollte erst in Chile erfolgen. Bei der Anmusterung waren viele betrunken; es gab Radau, und die Polizei mußte einschreiten. Es zeigte sich schon jetzt, daß unter den Mannschaften linksradikale Aktivisten waren, die ihre Ziele mit Hilfe einer unzufriedenen Menge erreichen wollten, aber auch Gesindel, dem jede Art von Ordnung zuwider war, weil Ordnung an der rücksichtslosen Befriedigung eigener Wünsche hinderte.

Auf beiden Schiffen gab es auf See erhebliche Schwierigkeiten; die Kapitäne verloren zeitweise die Kontrolle über ihre angemusterten Passagiere. Mangel an Beschäftigung, primitive Unterbringung auf überfüllten Schiffen und utopische Wünsche, die von notorischen »Leuteaufhetzern« geschürt wurden, verursachten heftige Tumulte. Es wurden später über die Reise der Lucie Woermann tolle Geschichten erzählt, deren Wahrheitsgehalt nur schwer festzustellen war, weil eine objektive Darstellung fehlte; man hatte die Geschichte sozusagen unter den Teppich gekehrt.

Die ersten 200 Mann des Transports verließen Hamburg am 24. Juli 1920 mit der Viermastbark Priwall. Kaum ein Drittel dieser Leute hatte Segelschiffserfahrung. Von den übrigen hatten viele auch gar nicht die Absicht, die Segelschiffe zu bemannen. Sie wollten nur aus Deutschland heraus, wo noch Hunger und Arbeitslosigkeit herrschten. Einige suchten auch das Weite, weil sie Straftaten begangen hatten.

Neben der primitiven Unterbringung im Zwischendeck gaben die spartanische Verpflegung und die kleinen Wasserrationen Anlaß zu Protesten. Kapitän Jürs war in einer schwierigen Lage. Mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln konnte er weder die Mängel abstellen noch seine rabiaten Passagiere in Schach halten. Sie verlangten von ihm, daß er Montevideo anlaufe.

Am 24. September ankerte die Priwall vor Montevideo. Der Kapitän bat die deutsche Gesandtschaft um Unterstützung. Nach Verhandlungen mit der Reichsregierung in Berlin und den uruguayischen Behörden wurde den unzufriedenen Leuten freigestellt, das Schiff zu verlassen. 78 Mann stiegen aus. Danach verbesserten die an Bord befindlichen Zimmerleute die Einrichtungen im Zwischendeck; Proviant und Wasser wurden ergänzt, und am 10.

Oktober setzte die Priwall ihre Reise fort. Man umsegelte Kap Horn und erreichte Valparaiso ohne weitere Schwierigkeiten am 12. November.

Den weitaus größeren Teil des Mannschaftstransports übernahm der Dampfer Lucie Woermann. Von England kommend, war er am 2. August 1920 in Hamburg eingetroffen und wurde in kurzer Zeit für die Aufnahme der vielen Menschen hergerichtet. Das Kommando erhielt der 35jährige Kapitän Pohlig von der Reederei Laeisz. Ihm zur Seite stand der ältere Kapitän Bock als Transportleiter. Am Abfahrtstag kamen die Passagiere, etwa 700 Mann, in drei Schüben mit Fährdampfern an Bord. Viele waren betrunken, und einige kletterten gleich an der anderen Seite des Schiffes wieder von Bord. Die Organisationsleiter konnten nicht verhindern, daß einige Frauen mit an Bord gebracht wurden.

Die Abfahrt erfolgte am 15. August um 14 Uhr. Die ersten Schwierigkeiten hatte es schon beim Mittagessen gegeben, weil der Plan, die Leute in drei Schichten essen zu lassen, nicht praktikabel war. Kapitän Pohlig sagt in seinem Bericht, daß die Aufhetzung der Passagiere durch einige Agitatoren bereits auf der Elbe begann. Bei Blankenese wurde eine Frau auf die Brücke gebracht, die im Laderaum auf den Kohlen versteckt war. Der Kapitän bezeichnete sie als hysterisch und ließ sie in Cuxhaven an Land setzen; ihren Liebhaber konnte er nur mit Mühe am Überbordspringen hindern. Bei Cuxhaven gingen auch die beiden letzten Organisationsleiter an Land und ließen den Kapitän mit seinen Passagieren und Problemen allein.

Auf See wählten die Passagiere im Einvernehmen mit dem Kapitän und dem Transportleiter einen Vertrauensrat, an Bord die »Kommission« genannt. Als General-Obmann wählte die Kommission einen Mann namens Kruse. Er war ein redegewandter Mensch mit demagogischem Talent, der sofort gegen die Unterbringung und Verpflegung protestierte. Aus dem Bericht des Kapitäns geht hervor, daß Kruse nicht nur Unruhestifter war, sondern gelegentlich auch mit der Schiffsleitung zusammenarbeitete, ohne daß es jedoch zu einem Vertrauensverhältnis kam. Die Hoffnung des Kapitäns, daß die Kommission ihn bei der Aufrechterhaltung der Ordnung unterstützen würde, erfüllte sich nur in geringem Maße. Es zeigte sich, daß die Obleute oft mit den Wölfen heulten oder nicht genügend Autorität besaßen, um die Wölfe zur Ruhe zu bringen. Die gefährlichen Leuteaufhetzer waren Kriminelle, die für die Schiffsleitung kaum sichtbar wurden.

Die Kommission verlangte Einsicht in die Proviantlisten und Provianträume. Da das Schiff auch Proviant für die Segelschiffe an Bord hatte, war die Lage unübersichtlich. Der Kapitän sah sich gezwungen, die Rationen über die Sätze der Speiserolle zu erhöhen, weil die Radikalen ihn andernfalls zum Anlaufen eines englischen Hafens zwingen wollten. Die schlecht aufgestellten Kojen in den Laderäumen wurden umgebaut; die Arbeit verrichteten die

für die Segelschiffe bestimmten Zimmerleute. Für diese Zimmerleute findet der Kapitän anerkennende Worte. Sie bildeten ein Element der Ordnung und stellten sich schützend vor Kapitän und Transportleiter, wenn es turbulent wurde und tätliche Angriffe zu befürchten waren.

In der Nordsee melden sich bei der Schiffsleitung die ersten sechs Einschleicher, bis zum 21. August erhöht sich ihre Zahl auf zwölf. Einige dieser »blinden Passagiere« gehören später zu den lautesten Schreibern. Vier Tage nach Abfahrt bringt der Obmann Kruse ein 18jähriges Mädchen auf die Brücke und übergibt es dem Kapitän. Das Mädchen macht einen verwahrlosten Eindruck und hat die böse Syphilis. Der Kapitän läßt auf dem Bootsdeck einen Verschlag bauen, in den das Mädchen nachts eingeschlossen wird. Ein anderer Obmann meldet der Schiffsleitung, daß einige Passagiere Waffen besäßen. Daraufhin gibt der Kapitän Waffen an die zuverlässigen Offiziere und Ingenieure und stellt einen Verteidigungsplan auf, um die Brücke, den Maschinenraum und die Funkstation zu schützen. Ein Signal mit der Dampfpeife soll die Ordnungskräfte alarmieren.

Die Krankenziffer an Bord steigt ständig. Der Arzt hat es besonders mit Krätze und immer wieder mit venerischen Krankheiten zu tun. Der Kapitän notiert aber auch in seinem

Tagebuch, daß die besonnenen Elemente langsam die Oberhand gewinnen. Die Vorstellung, daß es auf dem Schiff tagtäglich Radau und Aufruhr gegeben habe, ist nicht zutreffend. Zuverlässige Reisetilnehmer erzählen, daß sie im Schönwettergebiet eine gute Zeit gehabt hätten. Es gab an Deck sportliche Wettkämpfe, mehrere Badebecken waren aufgestellt worden, auf Luke III wurden Boxkämpfe veranstaltet, eine Musikkapelle fand sich zusammen, und Solisten hämmerten von morgens bis abends auf dem Flügel und dem Piano in den Salons erster und zweiter Klasse herum.

Bei den Azoren sollte der Kapitän Order über die Reiseroute einholen. Am 22. August bekam das Schiff Funkkontakt mit Fayal, aber es lag keine Order vor. Weil der Kapitän mit seinen aufsässigen und desertionslüsternen Passagieren keinesfalls einen Hafen oder eine Reede anlaufen wollte, ging er auf langsame Fahrt und zeitweise auf Gegenkurs. Er fragte in Hamburg an, ob er nach Colon weiterlaufen solle, und meldete dabei »An Bord alles wohl«, was vielleicht eine kleine Über- oder Untertreibung war. Zwei Tage mußte der Kapitän auf das Telegramm warten, das ihn anwies, die Reise in Richtung Panama-Kanal fortzusetzen.

Nach dem Passieren der Azoren beschwerte sich die 18jährige Dame auf dem Bootsdeck beim Kapitän, daß sie die Einsamkeit nicht länger ertragen könne. Sie wollte wissen, warum sie eingesperrt würde und nicht die drei anderen Frauen, die sich in den Mannschaftsunterkünften

befänden. Am nächsten Morgen war sie aus dem Verschlag verschwunden. Zum Ärger des Kapitäns hatten die Wächter nicht aufgepaßt oder nicht aufpassen wollen. Man fand nur noch ihr Zeug und ihr Notizbuch mit einem Abschiedsbrief, in dem sie andeutete, daß sie wegen einer großen unglücklichen Liebe über Bord springen wolle. Drei Wochen später, als das Schiff vor Iquique ankerte, sah der Kapitän das Mädchen wieder an Deck erscheinen und war genötigt, sie erneut im Verschlag schlafen zu lassen.

Aber noch ist das Schiff nicht in Iquique. Nach zwei Wochen auf See werden die Köche gewechselt, damit die bis dahin Tätigen am Dolcefarniente teilnehmen können. Die neuen Köche fabrizieren ein ungenießbares Essen, das einen Aufstand zur Folge hat. Hunderte belagern die Kombüse, Proviant wird geplündert, die Kommission dankt ab. Die Lage normalisiert sich erst wieder, als einige Segelschiffsmatrosen das Kochen übernehmen.

Der Kapitän bemerkte in seinem Bericht, daß Promenadendecks und Salons völlig verdreckten. Es kamen auch Fälle von Sabotage vor; einmal wurde ein Mann ertappt, der Eßgeschirr in größeren Mengen durchs Bullauge warf. Im Laufe der Reise mußten Kohlen aus den Laderäumen getrimmt werden. Nach vielem Hin und Her machten es Freiwillige gegen Extrarationen. Der Kapitän rügt in seinem Bericht das Verhalten der Offiziere des Transports. Sie forderten Extrarationen für die Übernahme einiger Verwaltungsaufgaben und gaben damit den Mannschaften ein schlechtes Beispiel. Sie protestierten auch, als sie von ihrem reichlich bemessenen Raum einen Teil abgeben sollten, weil Mannschaften wegen des Kohletrimmens umquartiert werden mußten. Der Kapitän setzte sich über ihren Protest hinweg und ließ den Rauchsalon als Schlafsaal ausbauen.

22 Tage nach Abfahrt von Hamburg erreicht die Lucie Woermann Colon, wo der Kapitän das Schiff für die Kanalfahrt einklariert; außerdem muß er Frischproviant kaufen. Dabei stellt er fest, daß seine Geldmittel nicht ausreichen. Er sagt dem Kanalbeamten, daß die berühmte Reederei Laeisz für die Bezahlung aufkäme, und ist erschüttert, als der Beamte erwidert: »Never heard of that firm.« Die Beamten sind aber nicht unfreundlich, und man findet schließlich einen Modus für eine günstigere Gebührenrechnung.

Viele Passagiere wollen während der Kanalfahrt »aussteigen«. Sobald das Schiff im Kanal ist, packen sie ihre Sachen zusammen und binden sie an Schwimmwesten fest. Dann sammeln sie sich auf dem Achterdeck, um im Gattunsee über Bord zu springen. Und sie springen tatsächlich, trotz der Warnungen und Drohungen der Schiffsleitung. 48 Springer zählt der Kapitän; aber die Kanalpolizei bringt bis zum nächsten Tag schon 61 Deserteure zurück. Fünf weitere werden bei der Rückfahrt des Schiffes ange-dient.

Am 7. September darf das Schiff Balboa verlassen; der Kapitän drängt, um seinen Auftrag termingerecht zu erfüllen. Nach Abfahrt von Balboa versuchen die Leute, für den Dienst auf den Segelschiffen höhere Heuern als vereinbart durchzusetzen. Sie verlangen amerikanische Heuer, in Dollar ausbezahlt. Weder der Kapitän noch der Transportleiter sind in der Lage, darüber zu verhandeln. Es gibt Tumulte, die Leute drohen mit Gewalt, sie verweigern und behindern das Kohletrimmen aus den Laderäumen.

Beschwerden über verdorbene Butter erweisen sich als berechtigt. Der Kapitän stellt fest, daß 200 kg Butter und 150 kg Margarine ungenießbar sind. »Hätten wir guten Proviant mitgehabt, wären nicht halb soviel Schwierigkeiten entstanden«, notiert der Kapitän in seinem Tagebuch. Schlimm war das Gerücht, daß man in Hamburg guten Proviant gegen schlechten vertauscht hätte. Kapitän Pohlig sagt, in Hamburg sei Proviant wieder ausgeladen worden, der für die in Mexico liegenden Schiffe bestimmt war. Am 14. September wird nachts in den Proviantraum eingebrochen.

Am 15. September ankert Lucie Woermann zwecklos vor Arica, weil ein Telegramm, das sie von Balboa direkt nach Iquique beordern sollte, nicht abgeschickt wurde. Drei Mann desertieren in Arica. Am nächsten Tag ist das Schiff in Iquique, wo Kapitän Petersen an Bord kommt, um die Verteilung der Leute vorzunehmen. Aber die Leute sind rebellisch und verlangen jetzt englische Heuer. Unter Berufung auf § 74 der Seemannsordnung erklären sie den in Hamburg geschlossenen Heuervertrag für hinfällig, weil man ihnen verdorbenen Proviant verabreicht habe. Unterdessen schmuggeln einige Aktivisten Propaganda-material des Seemannsbundes, in deutscher und englischer Sprache gedruckt, auf die vor Iquique liegenden Schiffe. Sie benutzen dazu die Boote, mit denen die Segelschiffskapitäne zur Lucie Woermann gekommen sind. Kapitän Jessen holt drei Männer aus seiner Gig und fährt wütend zu seinem Schiff zurück.

Auf dem chilenischen Kreuzer Chacabuco ist man aufmerksam geworden und schickt einen Leutnant mit neun Mann auf Lucie Woermann, um die Verteilung der Propaganda-Broschüren zu unterbinden. Kapitän Pohlig erhält Order, näher beim Kreuzer zu ankern. Kurz darauf verlangt der Hafekommandant, daß Lucie Woermann die Reede bis 18 Uhr verlassen muß. Jeglicher Verkehr mit dem Land und den anderen Schiffen wird von den Chilenen unterbunden, die anscheinend fürchten, daß ihnen eine Revolution ins Land getragen werden könnte. Nur mit Mühe kann Kapitän Petersen den Hafekommandanten bewegen, die Frist bis zum Auslaufen um 24 Stunden zu verlängern. Am nächsten Tag wird die Frist um weitere drei Tage verlängert; die deutsche Botschaft in Santiago ist eingeschaltet.

Am 21. September kommt die Erlaubnis, daß Proviant und Schiffsbedarf auf die Segelschiffe umgeladen werden dürfen. Am 24. September führen die Verhandlungen über die Heuerforderungen zu einem Kompromiß; es werden beträchtliche Zulagen bewilligt, auszuzahlen in chilenischen Pesos. Durch die Streitigkeiten war mehr als eine Woche verlorengegangen. Jeder Tag kostete Geld, und zusätzliche Verluste entstanden, weil die Salpeterfrachten von Monat zu Monat fielen. Am 25. September werden die Leute unter Bewachung durch Polizeisoldaten mit aufgepflanztem Bajonett auf die Segelschiffe gebracht. Bis zum Abend sind alle Männer für die acht in Iquique und Pisagua liegenden Segler ausgeschifft. Da keine Gewalttätigkeiten vorkamen, wurde die Bewachung im Laufe des Tages »entschärft«.

Lucie Woermann läuft von Iquique nach Mejillones, dann weiter nach Caleta Coloso, Antofagasta, Taltal und Caldera, um überall die Leute für die dort liegenden Segler abzusetzen. Aus Protest gegen die Bewachung weigern sich die Leute in Caleta Coloso, Proviant und Ausrüstung umzuladen; die Chilenen aber weigern sich, ihre Bewachung abzuziehen. Schließlich gelingt es Kapitän Pohlig mit Hilfe des Obmanns Kruse, die Männer an die Arbeit zu bringen. Kruse, der den Kapitän manchmal fast zur Verzweiflung gebracht hatte, verabschiedet sich von ihm in Antofagasta mit vielen Worten, erzählt von seiner schlechten Jugend und beginnt schließlich zu weinen. Kapitän Pohlig nennt auch ihn einen hysterischen Menschen.

Von Caldera steuerte Lucie Woermann am 30. September wieder nordwärts und lief einige Häfen nochmals an. In Antofagasta sollten die Kapitäne von zwei Seglern abgelöst werden, aber sie sträubten sich zunächst. Sie hatten ihre physische und moralische Spannkraft verloren und waren für die Führung eines Segelschiffs nicht mehr geeignet. Im Oktober lag die Lucie Woermann in Caleta Buena, um Salpeter zu laden. Während dieser Zeit hatte es Kapitän Pohlig nicht nur mit Arbeitsverweigerungen auf seinem eigenen Schiff zu tun, er mußte auch als Vermittler auf den Seglern Pelikan und Seefahrer tätig werden. Er hatte inzwischen Erfahrungen gesammelt und war der geeignete Mann, um Streitigkeiten zwischen den alten Kapitänen und den neuen Leuten zu schlichten. überhaupt, es muß anerkannt werden, daß Kapitän Pohlig mit der Ablieferung der 700 Seeleute eine ungewöhnlich schwierige Aufgabe vollbrachte, eine Aufgabe, die ihm viel Nervenkraft abverlangte und viele Demütigungen einbrachte.

Am 28. Oktober trat die Lucie Woermann die Heimreise an, auf der sie außer der Salpeterladung rund 100 Passagiere beförderte, heimzuschaffende Seeleute, Deserteure und von Chile abgeschobene Deutsche. Die Fahrt ging wieder durch den Panama-Kanal, aber dieses Mal brachte die Kanalpolizei die Passagiere mit dem Zug über die Landenge, um sich das Einfangen von Deserteuren zu ersparen. Das Schiff lief Norfolk und Portland zum Bun-

kern an und traf am 9. Dezember in Gent ein, wo es seine Ladung löschte und die Passagiere ausschifft. Von Gent ging das Schiff nach Immingham und wurde dort am 23. Dezember den Engländern zurückgegeben. Inzwischen hatte die Alliierte Kommission das Schiff den Franzosen zugesprochen, die es 1921 unter dem Namen „Aviateur Roland Garros“ in Dienst stellten. 1931 wurde die ehemalige Lucie Woermann abgewrackt.

Von der Reise der Lucie Woermann ist Schlimmeres berichtet worden als vorstehend. In den Vereinigten Staaten erschien 1942 ein viel gelesenes Buch mit dem Titel »Out of the Night«, in dem ein deutscher Kommunist über seine Aktivitäten in der deutschen Schifffahrt unter dem Pseudonym Jan Valtin berichtet. Nach seinen Worten hat der Verfasser, der Richard Krebs hieß, die Reise der Lucie Woermann mitgemacht. Im Stillen Ozean, so schreibt Valtin, wollte eine Gruppe unter Führung von Kruse das Schiff in ihre Gewalt bringen und nach den Galapagos-Inseln fahren, um dort eine Sowjet-Republik zu gründen. Moskau sollte um Schutz und um die Lieferung von Material und Frauen gebeten werden. Manche Angaben Valtins über Einzelheiten der Reise sind jedoch wenig glaubhaft, einige sind nachweisbar falsch.

August HärteI, ein pensionierter Lotse, der die Reise der Lucie Woermann als Matrose mitgemacht hat, weiß nichts von einem Mord und einem Selbstmord, von denen Valtin berichtet. Er sagt aber, daß der Obmann Kruse wahrscheinlich Schlimmeres verhütet habe. »Wenn der nicht gewesen wäre, dann wären wir wohl nicht heil hingekommen«, schreibt er wörtlich. Kruse wird von ihm als ein großer, kräftiger Mann von etwa 35 bis 40 Jahren geschildert, der viel reden konnte, aber schlechtes Deutsch sprach, obgleich er die Schriften von Maximilian Harden gelesen hatte.

Bei der Ummusterung in Chile wollten sich die Leute des Mannschaftstransports natürlich ihr Segelschiff aussuchen und mit ihren Freunden, Kumpanen oder Komplizen zusammenbleiben. So kam es, daß einige Schiffe eine einzige Clique von Rabauken bekamen. Die Kapitäne, die sich ihre Leute aussuchen wollten, hatten nicht viel zu bestellen. Da sie den Krieg und die Revolution in Deutschland nicht miterlebt hatten, erschreckte sie die Begegnung mit dem, was sie für das »neue Deutschland« halten mußten, und das mit ihren Wertvorstellungen nicht in Einklang zu bringen war.

Einige Aktivisten von der Lucie Woermann, die nachher auf den Segelschiffen sehr aktiv bemüht waren, die Seemannsordnung außer Kraft zu setzen, gehörten dem Seemannsbund an, einer Organisation unter kommunistischem und syndikalistischem Einfluß, die damals ihre Mitglieder aus dem Heer der arbeitslosen Seeleute gewann. Der Seemannsbund war offen für Seeleute aller Dienstgrade und Berufsgruppen; sein Abzeichen zeigte zwei ineinandergreifende Hände. Er stand in Opposition



zu den traditionellen Gewerkschaften. Einige radikale Forderungen des Seemannsbundes waren geeignet, idealistische Schwärmer in Begeisterung zu versetzen. Zum Beispiel war der Seemannsbund nicht für die geplante Reform der Seemannsordnung, sondern für ihre völlige Abschaffung; er wollte sie durch »Anstandsregeln« ersetzen.

Ein Beispiel für den damaligen Anstand gibt der Bericht von Hans Blöß, dem Ersten Offizier des Vollschriffs Alexander Isenberg. Er hatte sich ans Fallreep begeben, um die von der Lucie Woermann kommenden neuen Leute zu begrüßen. Dort hörte er, wie der Wortführer seine Kumpel noch im Boot mit den Worten vergatterte: »Und daß mir da keiner guten Abend sagt!« Sie kamen dann das Fallreep herauf und gingen wortlos mit frechen oder scheelen Blicken an dem Mann vorbei, mit dem sie monatelang zusammen arbeiten sollten. Auch später hörten die Offiziere kein Grußwort von der Mannschaft, dafür aber um so öfter eine plattdeutsche Version des Götz-Zitats.

Auf Alexander Isenberg war die Situation besonders ungünstig, weil von der alten Decksmannschaft kein einziger nachgeblieben war. Andere Schiffe hatten noch einige Männer aus der Vorkriegszeit behalten, die bis dahin zuverlässig waren, jetzt allerdings in ihrem Solidaritätsgefühl hin- und hergerissen wurden. So war es zum Beispiel auf der Viermastbark Oceana. Als dieses Schiff sich Kap Horn näherte und das Wetter immer schlechter und schlechter wurde, merkten die alten Kameraden, daß die ganze Last auf ihren Schultern lag. Sie nahmen es dann selber in die Hand, den neuen Kameraden den richtigen Geist einzublasen.

Auf den einzelnen Schiffen entwickelten sich die Verhältnisse recht unterschiedlich. Auf einigen ging es friedlich zu, auf anderen ergaben sich Situationen, die durchaus den Tatbestand der Meuterei und Nötigung erfüllten. Auf fast allen Schiffen bestand die erste Aktion der neuen Mannschaft darin, daß sie einen Bord- oder Betriebsrat wählte, der dann nach achtern ging, um der Schiffsleitung seine Forderungen zu stellen. Dazu gehörte nicht nur der Achtstundentag auf See, sondern auch die Verweigerung der Anrede »Herr« für die Vorgesetzten. Auf der Viermastbark Peking soll Kapitän Oellrich daraufhin dem Bordrat gesagt haben, er wäre sogar bereit, die Matrosen mit »Baron« anzureden, wenn sie nur seine Befehle ausführten. Aber gerade damit haperte es.

Die Forderungen des Bordrates und ihre Wirkungen auf die Kapitäne können nur aufgrund der damals geltenden Normen und nicht aus heutiger Sicht beurteilt werden. Viel Streit entstand über die Arbeitszeit auf See, weil der Tarifvertrag vom 23. Oktober 1919 die Regelung für Zweiwachsenschiffe offengelassen hatte. Für die Mannschaft der Priwall hatte das Generalkonsulat in Montevideo in seiner Eigenschaft als Seemannsamt festgestellt, daß die Wachen nur in der Zeit von 7 bis 17 Uhr zum Arbeiten verpflichtet wären. Die Mannschaft hatte also täg-

lich innerhalb ihrer zwölfstündigen Wachzeit fünf Stunden Arbeitsdienst zu leisten.

Wie schon gesagt, waren die Kapitäne und die alten Offiziere über den neuen Ton entsetzt; die meisten schalteten auf weiche Welle und verfolgten nur das Ziel, Schiff und Ladung heil in den Bestimmungshafen zu bringen. Tatsächlich haben auch alle 47 Segler ihre Bestimmungshäfen erreicht. Die meisten hatten ungewöhnlich lange Reisen, was aber nur zum Teil auf unwillige Mannschaften zurückzuführen war. Negative Faktoren waren mehr noch der schlechte Zustand der Schiffe und ungünstige Großwetterlagen für diejenigen Segler, die ihre Reise im November/Dezember 1920 antraten. Auch die neue Priwall, die Mejillones am 19. Dezember verlassen hatte, war mit 121 Tagen bis Delfzijl reichlich lange unterwegs. Die längste Reise hatte das Vollschriff Marie mit 240 Tagen bis Venedig, allerdings mit einem Zwischenaufenthalt in Rio de Janeiro wegen eines Lecks. Die Herzogin Cecilie brauchte nur 86 Tage bis Ostende; sie war am 1. Oktober auf die Reise gegangen.

Von der Viermastbark Herbert wird berichtet, daß es an Bord friedlich zugeht, nachdem Kapitän Mohrschladt sich bereit erklärt hatte, die Wachen nur zwischen 8 und 16 Uhr arbeiten zu lassen. Schlimm aber waren die Zustände auf dem bereits erwähnten Vollschriff Alexander Isenberg, dessen Mannschaft mit der täglichen Arbeit nicht vor 10 Uhr zu beginnen pflegte und auch bei Segelmanövern äußerste Zurückhaltung übte. Nachts wurden grundsätzlich keine Manöver ausgeführt. Bei Kap Horn erlitt das Schiff viel Schaden in der Takelage, weil sich die Mannschaft vom Segelbergen drückte. Für ein dringendes Halsemanöver in der Nähe der Falklandinseln bekam der Kapitän die beiden Wachen nur mit einem vorgehaltenen Revolver an Deck. Als dem Schiff im Südatlantik die Pinna vorbeilief, sahen Kapitän und Offiziere ihr neidisch nach, nicht nur, weil sie einen Knoten mehr lief, sondern auch, weil man die Mannschaft der Pinna fleißig beim Malen sah.

Die Rädelsführer auf Alexander Isenberg machten beiden Offizieren den Vorschlag, den Kapitän zu entmachten, um das Schiff nach einem Hafen ihrer Wahl zu bringen. Die Offiziere lehnten das natürlich ab. Statt die Azoren für Order anzulaufen, segelte Kapitän Usinger weiter nach Falmouth, weil er von den englischen Behörden im Notfall mehr Unterstützung gegen eine meuternde Mannschaft erhoffte. Von Falmouth wurde das Schiff nach Antwerpen beordert. Bei der Schleppfahrt scheldeaufwärts war die Mannschaft nicht zu bewegen, das Schiff hafenkklar zu machen, bis schließlich der belgische Lotse mit einem zornigen »Gods verdomme« nach vorn ging und die Leute mit einem gewaltigen Donnerwetter aus dem Logis holte. Sobald das Schiff festgemacht war, erschien die belgische Kriminalpolizei, verlangte die sofortige Abreise der Mannschaft und sorgte für ihren Abtransport. Auch der geplagte Kapitän reiste nach Hause; er war auf der Reise magen- und darmkrank geworden. In Deutschland stellte

er Strafantrag gegen die Rädelsführer. Und verstand nachher nicht, warum sie nur kleine Geldstrafen erhielten.

So sah es auf den Segelschiffen nach dem verlorenen Krieg aus; die Rückführung dieser Flotte von 47 Seglern war kein stolzer Abgesang, sondern nur ein zeitgemäßer. Von den rückgeführten Schiffen wurden 45 abgeliefert, an England, Frankreich, Italien und Griechenland. Damit hatte die deutsche Segelschiffahrt als Wirtschaftszweig ihr Ende gefunden; was nachher noch kam, war nicht mehr viel. Der soziale Fortschritt im Verein mit der technischen Entwicklung ließ einen rentablen Betrieb von Segelschiffen nicht mehr zu.

Als Quellen wurden benutzt: Hans Blöss, Bürger der Ozeane und Meere; Harold D. Huycke, To Santa Rosalia Further and Back; Jürgen Meyer, Hamburgs Segelschiffe 1795-1945; Jan Valtin, Out of the Night; außerdem Informationen von Seeleuten, die damals auf den genannten Schiffen fuhren, und von Harold D. Huycke, Edmonds/Washington.