

Zwei Schwestern

BEETHOVEN und MOZART

Teil 2

Wie schon im ersten Teil beschrieben, wollte die Hamburger Reederei A.C. de Freitas & Co. mit den beiden Schwestern **Beethoven** und **Mozart** das Reedereigeschäft wieder aufnehmen. Wie die **Beethoven** wurde auch die **Mozart** bei Grangemouth & Greenock gebaut. Beide Schiffe wurden fast zeitgleich fertiggestellt. Obwohl beide Schiffe nach gleichen Plänen gebaut wurden, war die **Mozart** das kleinere der beiden Schiffe, sie war 7 Fuß kürzer und hatte 2 BRT weniger Rauminhalt.

Abmessungen der Mozart

Rauminhalt:	2003 BRT
Länge :	80 m
Breite:	12,22 m
Seitenhöhe:	7,37 m
Tragfähigkeit	3300 t
Segelfläche:	2343 m ²
Wasserballast:	805 t
Masthöhe:	54,25 m
Fockrah:	28,34 m
Oberbramrah:	16,30 m
Besatzung:	28 Mann

Die Einrichtungen der **Mozart** unterschieden sich nicht von denen der **Beethoven**. Auch sie war eingerichtet, 12 Kadetten aufzunehmen.

Die Reisen der Mozart.

Von Greenock kommend segelte die **Mozart**, wie auch ihre Schwester, nach Port Talbot, um walisische Kohle zu laden.

Unter Kapitän Otto Schmidt verließ sie am 19. April 1904 dem Bristolkanal, um die Ladung nach Callao zu bringen. Mit 89 Tagen war sie wesentlich schneller als die Reise der **Beethoven**.

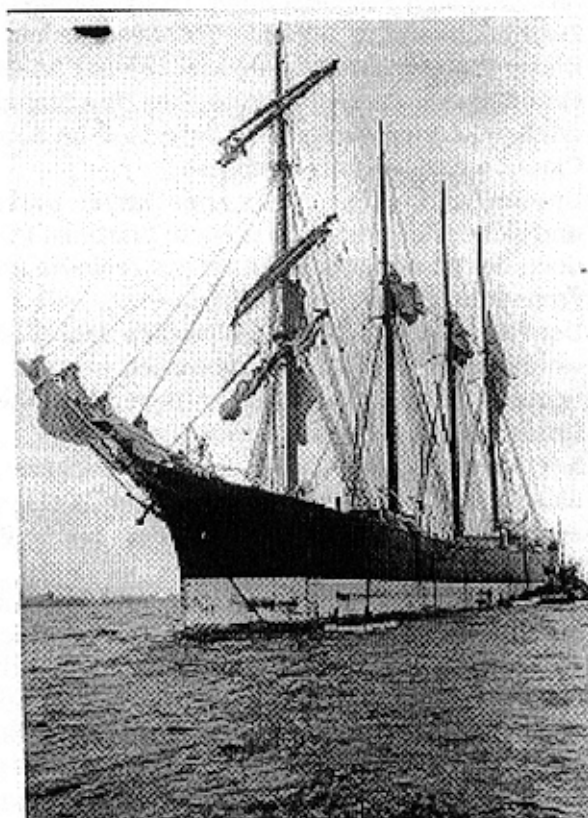


Bild 2: Die **Mozart** auf Reede von Falmouth

Weitere Reisen führte die **Mozart** 1905 wieder mit Kohle von Port Talbot nach Junin in Chile, und von dort weiter nach Iquique, um Salpeter für Deutschland zu laden. Nach dieser Heimreise übernahm der bisherige I. Offizier P. Justi das Kommando über die **Mozart**. Er sollte die **Mozart** bis zu ihrem Verkauf nach dem Tode des Reeders kommandieren.

Weitere Reisen der Mozart.

1907 Pisagua-	Sydney
1907 Sydney -	Iquique
1908 Iquique-	Newcastle NSW
1908 Newcastle-	Valparaiso
1908 Taltal -	Lizard
1909 Port Talbot-	Antofagasta
1909 Mejillones-	Zeebrügge
1910 Port Talbot-	Caleta Coloso
1910 Caleta Coloso-	Hamburg.

Nach dem Tode des Reeders zog man sich aus dem Reedereigeschäft zurück und verkaufte die **Mozart** 1911 für 150000 Mark an die Hamburger Reederei Schlüter & Maack.

Kapitän Weiermann übernahm das Kommando auf der **Mozart**, und sollte es bis zum 2. Januar 1921 behalten.

Zu ihrer längsten Reise lief die **Mozart** am 2. Mai 1914 von Hamburg nach Carrizal an der Chilinischen Küste aus, wo sie am 8. August ankerte. Weiter ging es nach Taltal, dort sollte Salpeter geladen werden.

Aber durch den Ausbruch des

1. Weltkrieges wurde sie zusammen mit anderen deutschen Seglern dort interniert. Sie konnte erst am 1. Oktober 1920, im Rahmen des Rückführungsprogramms der in Chile internierten Segler, mit einer Ladung Salpeter Taltal wieder verlassen. Nach einer 93 tägigen Reise traf sie am

2. Januar 1921 in Ostende ein. Nach dem Löschen der Ladung musste sie an die Franzosen abgeliefert werden. Nach dem Versailler Vertrag mussten alle deutschen Seeschiffe über 1600 BRT an die Siegermächte abgeliefert werden.

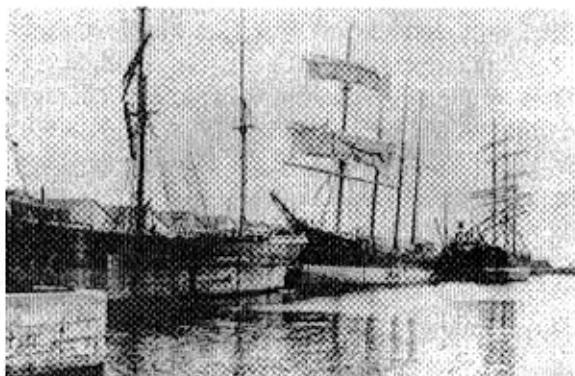


Bild 3: Winterhude, Mozart und Glückstadt in Ostende 1921

Hugo Lundqvist kauft die Mozart

Die französische Regierung hatte keine Verwendung für die **Mozart**, und war froh, dass sich zwei Reeder von den Alandinseln für die **Mozart** interessierten.

Hugo Lundqvist und Gustav Erikson, die stets auf der Suche nach guten, gebrauchten Seglern waren, verhandelten unter Einschaltung ihrer englischen Agenten Clarkson & CO mit den Franzosen über den Ankauf von **Mozart** und/oder **Herzogin Cecillie**,

die sich ebenfalls im Besitz Frankreichs befand.

Clarkson geriet mit der gleichzeitigen Vertretung zweier Parteien in einen Interessenkonflikt, und Erikson war wenig erfreut, als er merkte, dass er bei der **Herzogin Cecillie** einen Mitinteressenten hatte. Schließlich löste sich das Problem.

Lundqvist erwarb die **Mozart**, welche mit ihren Bugpforten leicht für die Holzfahrt hergerichtet werden konnte. Bei der **Herzogin Cecillie** standen vorerst fünf Querschotten dieser Ladungsart im Weg. Außerdem benötigte die **Mozart** im Vergleich mit einer gleich großen Bark, man sprach von 14 gegenüber 23-24 Mann, eine wesentliche geringere Besatzung. Dass sich die wenigen Männer in nie enden wollender Anstrengung mit den riesigen Gaffelsegeln abmühen mussten, stand auf einem anderen Blatt, denn die **Mozart** war nun ein Aländischer Schoner, - dieser unscharfe Begriff sei hier gestattet - welcher regelmäßig in großer Fahrt eingesetzt wurde. Angeblich war die **Mozart** unter Lundqvist's Leitung kommerziell sehr erfolgreich, für seinen Viermaster-Rigg aber auf jeden Fall zu groß und die Segelfläche dementsprechend unhandlich. Als Fünfmaster wäre die **Mozart** und natürlich auch die **Beethoven** gerade richtig getakelt gewesen. Im Vergleich: Die nur wenig größere U.S.-amerikanische **E.R. Sterling** 2577 BRT war sogar eine Sechsmastbarkentine

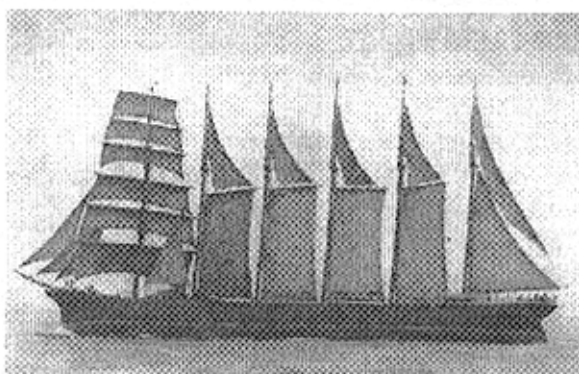


Bild 4: Sechsmastbarkentine E.R. Sterling

Die Überführung der **Mozart** von Ostende nach Bergen war „traumatisch“. Zwei Monate kämpften sich Kapitän H. Lundqvist und seine Männer mit leckenden Wasserballasttanks

nach Norden. Als Kapitäne sind für die **Mozart** Hugo Lundqvist, John Johanson, F.A.Fredriksson, Einar Marander, Paul Harlsson und Alfons Eriksson überliefert. Nicht zu vergessen Kapitän Paul Kähre, der die Viermastbarkentine nach 1921 kommandierte und während der langen Reisen die Dichter Byron und Shelly ins Schwedische überetzte. Hugo Lundqvist beschäftigte die **Mozart** mit wechselndem Erfolg überwiegend in der Holz- und Weizenfahrt. 1930 musste sie wegen der schlechten Frachtsituation in Ballast von Australien zurücksegeln.



Bild 5: **Mozart** bei leichtem Wetter. Man beachte die Unregelmäßigkeit der Ringe am Mast.

1933 segelte die **Mozart** vom Spencer Golf (ab Port Victoria 1.2.1933 – Kap Horn 9.3. – an Falmouth 25.5) rund Kap Horn in 113 Tagen nach Falmouth und blieb nur einen halben Tag über der mittleren Reisedauer. Die kürzeste Rückfahrt dieser Saison ist für die **Parma** mit 83 Tagen und die längste für die **Winterhude** mit 144 Tagen bekannt. Die nächsten beiden Weizenfahrten waren die letzten für die **Mozart**. Ausgehend passierte sie Lizard am 26. Oktober 1933 und traf 94 Tage später, am 29. Januar 1934 auf der Reede von Port Germain ein. Die Rückreise und das Weizenrennen in diesem Jahr entschied die **Passat** mit 107 Tagen für sich. Die **Mozart** verließ am 13. März 1934 Port Germain und traf nach

einer 122 tägigen Reise am 13. Juli 1934 vor Falmouth ein. Nachdem sie die Ladung in Hull gelöscht hatte, segelte sie zurück zu den Alandinseln, um in den Sommermonaten dort aufgelegt zu werden.

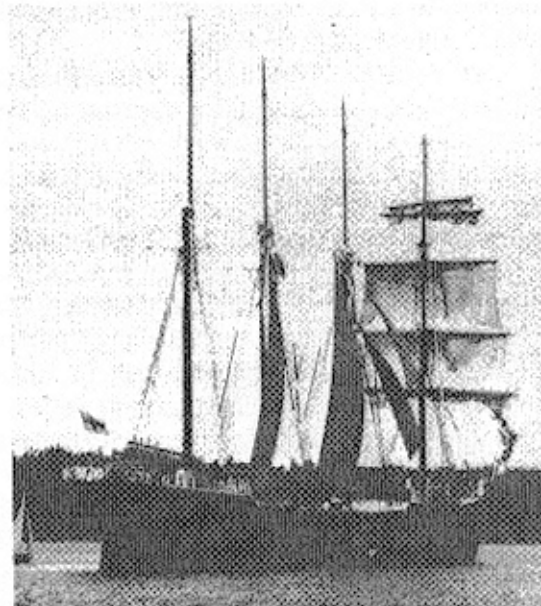


Bild 6: **Mozart** auslaufend aus Mariehamn

Sie hatte dann noch eine Ladung Holz nach London zu bringen und segelte dann in Ballast nach Australien, das sie am 23. Januar 1935 nach 118 Tagen erreichte.

In Port Lincoln wurde dann Weizen geladen zu einer Frachtrate von 19/ 6 Schilling pro Tonne. Die **Mozart** verließ Port Lincoln am 27. März 1935 und erreichte Falmouth am 15. Juli nach 110 Tagen. Nachdem sie die Ladung in Belfast gelöscht hatte, wurde sie im August trotz des guten schiffbau-technischen Erhaltungszustandes an Arnott & Young ins schottische Dalmur zum Abwacken verkauft und im darauffolgenden Monat abgebrochen. Nur die Galfionsfigur, sie war übrigens die letzte dieser Größe, die in England geschnitzt wurde, erinnert noch heute im Archiv des National Maritime Museum in London an die **Mozart**.

Andreas Gondesen

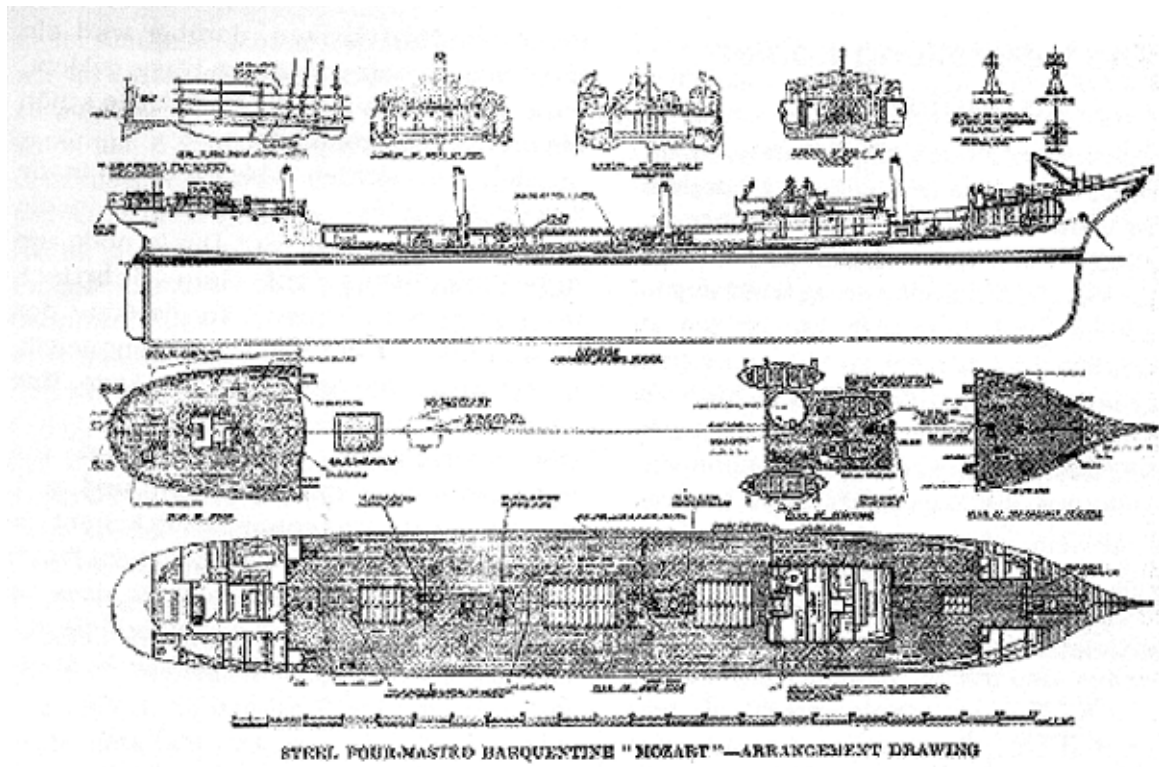


Bild 7: Deckplan der Mozart

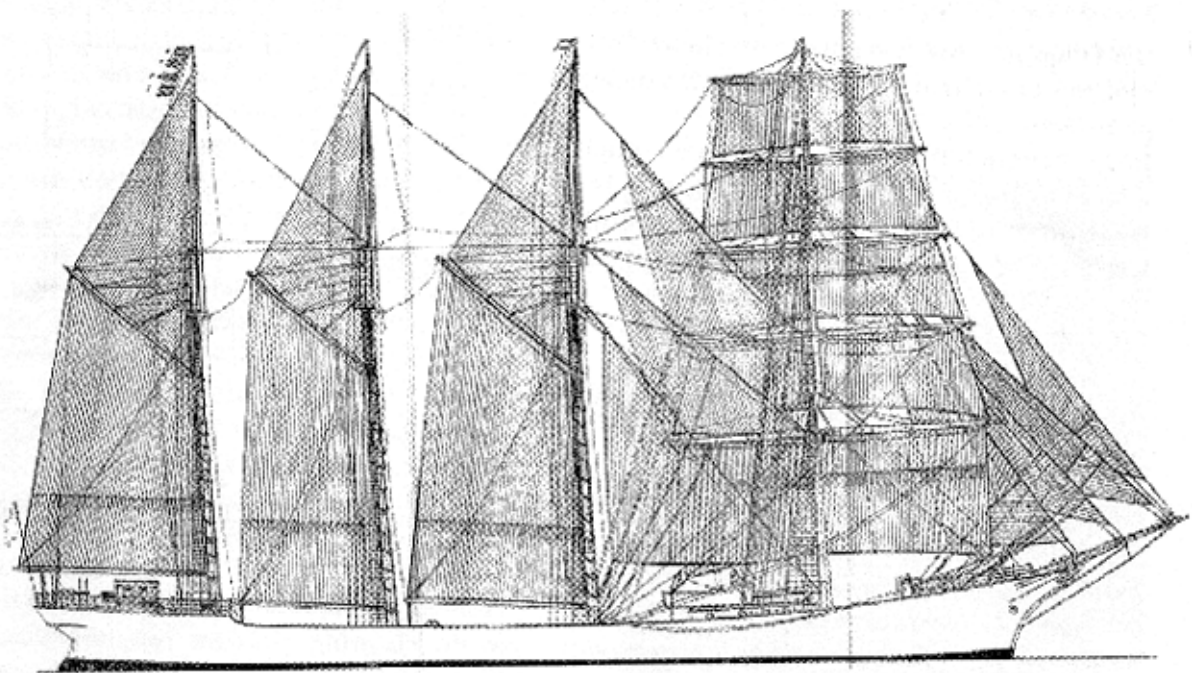


Bild 8: Segelriss der Mozart