

Die Bremer Viermastbark „Columbia“

Andreas Gondesen

Nachdem die Bremer Viermastbark „Columbia“ 1899 von der Bremer Reederei Tiedemann gekauft wurde, sollte sie nur wenige Jahre unter deutscher Flagge segeln bis sie als wirtschaftlicher Totalschaden aufgegeben werden musste. Dabei hatte die Viermastbark schon vor 1899 sechzehn Jahre erfolgreich die Weltmeere befahren und sollte noch weitere Jahre bis 1928 Frachten über alle Weltmeere transportieren.

Die „Columbia“ wurde 1883 auf der berühmten Werft Harland and Wolff von der Reederei T. Dixon & Son, der sogenannten „Lord Line“ in Belfast bestellt.

Das neue Schiff erhielt den Namen „Lord Wolseley“, den Namen des Herzogs von Wellington. In der Literatur wird die „Lord Wolseley“ oft als Viermastvollschiff beschrieben, aber sie wurde nur als Bark gebaut. Diese Diskrepanz ist wohl darin begründet, dass in der Definition zwischen Viermastvollschiff und Viermastbark zu diesem Zeitpunkt nicht klar unterschieden worden ist.

Unter der Reedereiflagge der Dixon Line war die „Lord Wolseley“ auf allen Weltmeeren zu finden. So segelte sie auf ihrer ersten Reise von Belfast nach Liverpool, weiter über New York nach Philadelphia. Dort übernahm sie eine Ladung mit Kisten Öl und brachte diese in den Fernen Osten, nach Kobe. Von dort segelte sie weiter nach San Francisco und von der Westküste Nordamerikas zurück nach Liverpool.

Leider lassen sich nicht mehr alle Reisen der „Lord Wolseley“ vollständig rekonstruieren, aber sie war oft zu Gast in den Häfen der amerikanischen Westküste und in den Häfen Australiens.

Während der 16 Jahre unter der Reedereiflagge Dixons wurde die „Lord Wolseley“ nur von zwei Kapitänen geführt; Kapitän Dunn führte die „Lord Wolseley“ nur die ersten zwei Jahre, dann übernahm Kapitän McVicker das Kommando bis das Schiff an die Bremer Reederei J. Tidemann & Co. verkauft wurde. Nun unter deutscher Flagge wurde die „Lord

Wolseley“ in „Columbia“ umgetauft und Kapitän H. Schütte übernahm das Kommando auf dem neuen Schiff der Reederei Tidemann.

Ob das neue Schiff der Reederei seinen Heimathafen Bremen jemals besucht hat, ist fraglich. Es ist eher anzunehmen, dass Kapitän Schütte sein neues Schiff direkt nachdem die Ladung der letzten Reise gelöscht war, übernahm und auf eine neue Reise ging.

Auf der ersten Reise unter deutscher Flagge segelte die „Columbia“ zuerst nach Tampa und dann weiter durch die Sunda Straße nach Yokohama. Von dort aus ging die Reise dann weiter nach San Francisco. Dort übernahm die „Columbia“ eine Ladung Getreide und verließ San Francisco am 15. Februar 1900 mit dem Ziel Falmouth of Orders. Am 2. März überquerte das Schiff den Äquator und nach 49 Tagen auf See umrundete die „Columbia“ am 4. April Kap Horn.

Schon am 30. April passierte sie den Äquator im Atlantik und erreichte am 8. Juni nach einer ausgezeichneten Reise von 113 Tagen ihren Orderhafen. Die Getreideladung sollte die „Columbia“ dann in Barry löschen, und von dort startete auch die nächste Reise weiterhin unter dem Kommando von Kapitän Schütte. Diese Reise führte sie von Barry nach Anjer und weiter nach Shanghai. Von dort ging es dann in Ballast über den Pazifik zum Puget Sound. Die „Columbia“ hatte eine Ladung Holz von Port Blakely auf Bainbridge Island nach London zu transportieren. Am 24. Mai 1901 machte sie an der Ladepier des Sägewerkes fest. Innerhalb der nächsten zwei Monate übernahm sie dort 2.020.507 Fuß Holz. Das waren weniger als sie in den späteren Jahren unter kanadischen oder amerikanischen Eignern laden sollte. Das ist wohl nur dadurch erklärbar, dass sie keine Decksladung übernahm, wie sie es später vielfach tat. Am 29. Juli segelte sie um Kap Horn zurück nach London, um dort die Holzladung zu löschen. In London übernahm nun Kapitän Schwarting

das Kommando über die „Columbia“. Die dritte Reise unter deutscher Flagge - es sollte ihre letzte sein - führte sie von London nach Philadelphia. Dort übernahm sie eine Ladung Kistenöl für Hyogo in Japan. Am 5. März 1902 verließ sie Europa und traf am 13. April nach 39 Tagen auf See in Philadelphia ein. Von dort segelte sie am 8. Juni 1902 mit einer vollen Ladung Kistenöl nach Japan. Sie segelte durch die Alas Straße zwischen Lombok und Sumbawa und erreichte Hyogo nach 201 Segeltagen.

Nachdem die Ladung Öl gelöscht war, übernahm sie Ballast und segelte am 27. Januar 1903 weiter über den winterlichen Nordpazifik zum Puget Sound, um dort eine neue Ladung für Europa zu übernehmen. Die Reise durch den Nordpazifik war sehr stürmisch und im März 1903 wurde sich dann total entmastet. Vom Dampfer „Hyades“ wurde sie dann nach Esquimalt BC in Kanada geschleppt und traf dort am 6. April 1903 ein.

Die „Columbia“ verlor durch diesen Unfall fast ihr gesamtes Rigg - bis auf den unteren Teil des Kreuz- und Besanmastes waren alle anderen Masten über dem Deck gebrochen. Nachdem das Schiff im Trockendock untersucht worden war, wurde entschieden, sie nicht wieder aufzurichten und sie als Hulk an die Victoria & Vancouver Stevedore Co. zu verkaufen. Sie erhielt jetzt wieder ihren ursprünglichen Namen „Lord Wolseley“ zurück. Damit endete die Zeit der „Columbia“ unter deutscher Flagge - sie transportierte nur 5 Ladungen für ihren deutschen Eigner und segelte dabei dreimal um den Erdball.

Für zwei Jahre blieb die „Lord Wolseley“ als mastenlose Hulk im Puget Sound liegen. Dann bildete sich im Frühjahr 1905 eine Gemeinschaft von Geschäftsleuten, um die „Lord Wolseley“ für 16.000 \$ zu kaufen. Im Mai wurde sie dann zur Moran Werft in Seattle geschleppt, um dort repariert und neu aufgeriggt zu werden. Man entschied sich für das Rigg einer Barkentine.

Das Schiff wurde als 6-Mast-Barkentine neu aufgeriggt. Es wurde immer berichtet, dass der nicht beschädigte Kreuzmast als neuer Fockmast genutzt wurde, aber die Fotos der entmasteten

„Columbia“ zeigen deutlich, dass der Kreuzmast bei der Entmastung ebenfalls stark beschädigt wurde. Was vom Rigg der havarierten „Columbia“ für die neue 6-Mast-Barkentine wieder verwendet wurde ist nicht mehr einwandfrei festzustellen. So erhielt das Schiff einen Fockmast mit doppelten Marsrahen und doppelten Bramrahen sowie eine Royalrah. Die Masten erhielten folgende englische Namen „fore, main, mizzen, jigger, driver, spanker“.

Es ist aber überliefert, dass der Fockmast als Stahlplatten gefertigt wurde, und die fünf Schratsegel tragenden Masten wurden aus Holz gefertigt. Das Schiff wurde dann in „Everett G. Griggs“, der als Manager für den Betrieb des Schiffes zuständig war, umbenannt. Nachdem die Umbauarbeiten auf der Werft abgeschlossen waren, übernahm Kapitän Georg Delano (manchmal auch 'DeLano' geschrieben) das Kommando. Das Schiff konnte wieder seine Klasse erneuern und wurde im Lloyds Register mit 2577 BRT und 2351 NRT angegeben; es wurde in Victoria BC registriert und trug somit die britische Flagge. Nachdem das Schiff die Werft verlassen hatte, wurde die „Everett G. Griggs“ nach Bellingham geschleppt, um dort eine Ladung Holz für Melbourne zu übernehmen. Als Besatzung waren nur noch 17 Mann nötig, um das Schiff zu segeln.

Am 23. Februar 1906 verließ die „Everett G. Griggs“ den Puget Sound und segelte in 60 Tagen nach Melbourne. Dort traf sie am 25. Mai 1906 ein. Nachdem die Ladung gelöscht war, segelte sie in Ballast nach Newcastle NSW und übernahm eine Ladung Kohle, die für Honolulu bestimmt war. Nachdem die „Everett G. Griggs“ am 6. September Newcastle verlassen hatte, traf sie nach 67 Tagen auf See in Honolulu ein. Nach dem Löschen der Ladung hatte man die Charter für eine Holzladung von Port Ludlow am Puget Sound für Callao vereinbart. Die Charter war befristet bis zum 1. Februar 1907 und so verließ die „Everett G. Griggs“ am 10. Dezember 1906 Honolulu und traf am 1. Februar 1907 am Cape Flattery ein und wurde dann zum Zielort geschleppt. Aber das Schiff hatte die befristete Charter um 12 Stunden

verpasst. So gab es keine Ladung für das Schiff und es musste zwei Monate warten bis wieder eine Ladungscharter abgeschlossen werden konnte.

Hier die nächsten Reisen der „Everett G. Griggs“:

1907	Chemainuse - Antofagasta
88 Tage	Holz
	Antofagasta - Newcastle
110 Tage	Ballast
1908	Newcastle - San Francisco
93 Tage	Kohle
	San Francisco - Falmouth
145 Tage	Getreide
1909	Falmouth - Grimsby
	Getreide
	Grimsby - Antwerpen
4 Tage	Ballast
	Antwerpen - San Francisco
166 Tage	Rohseisen
	San Francisco - Seattle
5 Tage	Schleppfahrt

Nach der Rückkehr aus Europa wurde die „Everett G. Griggs“ an Kapitän Edward Robert Sterling verkauft. Der Kaufpreis betrug 27.500 \$. Im Januar 1910 konnte er sein neues Schiff übernehmen und nach Winslow auf Bainbridge Island ins Trockendock bringen. Kapitän Sterling versuchte, die Lebensbedingungen auf seinem neuen Schiff zu verbessern und installierte eine Badewanne unter Back und einen Generator für elektrisches Licht im gesamten Schiff. Später sollte noch eine Telefonverbindung zwischen dem Mannschaftslogis und der Schiffsführung hinzukommen. Auch rüstete Kapitän Sterling sein neues Schiff mit einer Funkanlage aus, baute sein Schiff auch zu einem Heim für seine Familie aus. So gab es in der Achterkabine ein Piano sowie ein Grammophon. Und es ist überliefert, dass es regelmäßig Konzerte von Kapitän Sterling und seiner Familie für die Besatzung gab.

Die erste Reise unter dem neuen Eigner führte die „Everett G. Griggs“ - wie sie noch immer hieß - vom Puget Sound mit einer Ladung Holz rund Kap Horn nach Laurence Marques und von dort in Ballast nach Sidney und weiter nach Newcastle NSW, um mit einer Ladung Kohle weiter nach Talcahuano zu segeln. Von dort kehrte sie in Ballast zurück an die nordamerikanische Westküste.

Während dieser Rückreise kollidierte sie am 2. Januar 1912 im dichten Nebel mit dem Schoner „A.F.Coats“. Beide Schiffe erlitten ernste Schäden am Bug; die „Everett G. Griggs“ hatte Schäden an der Takelage des Fockmastes und ihr Bug war eingedrückt. Die Gallionsfigur ging bei dieser Kollision verloren und wurde nicht wieder ersetzt. Um die Schäden zu beheben, wurde das Schiff dann nach Seattle geschleppt und dort repariert. Hier die nächsten Reisen der „Everett G. Griggs“:

1912	Port Townsend - Seattle
	Schleppfahrt
	Seattle - Tacoma
	Schleppfahrt
	Tacoma - Port Blakely
	Schleppfahrt
	Port Blakely - Sydney
64 Tage	Holz
	Sydney - Newcastle NSW
	Ballast
	Newcastle - Callao
	Kohle
1913	Callao - Port Townsend
63 Tage	Ballast
	Port Townsend - Winslow
	Schleppfahrt
	Winslow - Tacoma
	Schleppfahrt
	Tacoma - Sydney
72 Tage	Holz
	Sydney - Newcastle
	Ballast
	Newcastle - Callao
85 Tage	Kohle
1914	Callao - Port Townsend
49 Tage	Ballast
	Port Townsend - Eagle Harbour
	Schleppfahrt

Kurz nach der Ankunft in Port Townsend brach in Europa der 1. Weltkrieg aus und die „Everett G. Griggs“ war immer noch ein Schiff, das unter englischer Flagge segelte. Somit war sie höchst gefährdet als britisches Schiff von den deutschen Kriegsschiffen und Hilfskreuzern im Pazifik aufgebracht zu werden. So wurde die „Everett G. Griggs“ in den USA registriert und konnte so die zu der Zeit noch neutrale amerikanische Flagge führen. Der neue Heimathafen war jetzt Blaine im Bundesstaat Washington.

Erst jetzt änderte Kapitän Sterling den Namen seines Schiffes in „E.R. Sterling“.

Während des 1. Weltkrieges segelte es zwischen Australien und den Westküsten Nord- und Südamerikas und hat durch die hohen Frachtraten gute Gewinne erwirtschaftet. Nach dem Ende des 1. Weltkrieges übernahm der Sohn von Kapitän Edward Robert Sterling, Raymond Sterling, das Kommando auf dem Schiff. Sein Vater kümmerte sich nur noch um neue Ladungen für das Schiff.

Zwischen 1919 und 1922 segelte sie zwischen Australien und Neuseeland. Es war Kapitän Sterling gelungen, mit New Zealand National Railways einen Vertrag abzuschließen für den Transport von Kohle nach Neuseeland und mit Holz zurück nach Australien. Als dieser Vertrag 1922 auslief, kehrte die „E. R. Sterling“ nach drei Jahren wieder zurück an die amerikanische Westküste, um wieder im Dreieckshandel zwischen der Westküste Nordamerikas, Australien und Chile zu segeln. Hier die Reisen während dieser Zeit:

1923	Sydney – Newcastle	Ballast
	Newcastle – Pago Pago	(44 Tage)
		Kohle
1924	Pago Pago – Newcastle	Ballast
	Newcastle – Mejillones	(80 Tage) Kohle
	Mejillones – Iquique	Ballast
	Iquique – Honolulu	Salpeter
1925	Honolulu – Port Townsend	(25 Tage) Ballast

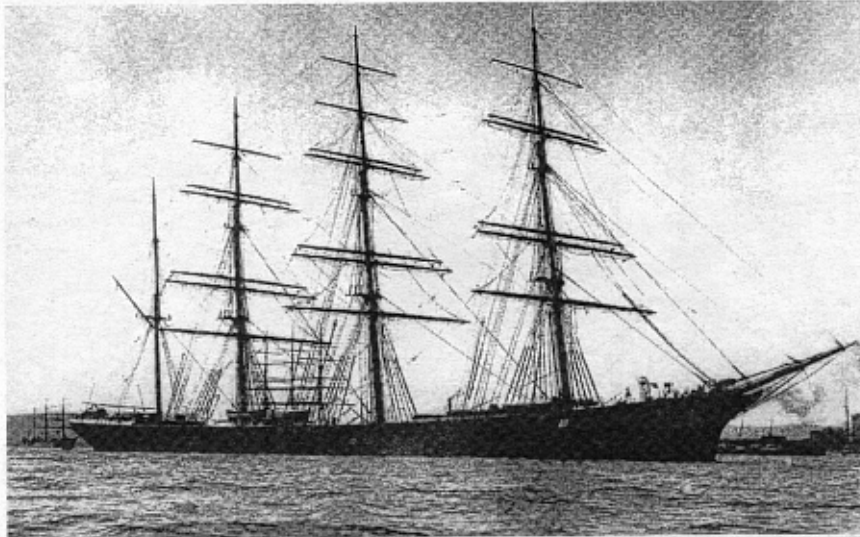
Als die „E.R. Sterling“ auf dieser Reise in der Nähe des Puget Sound war, orderte Kapitän Sterling über Funk einen Schlepper, der sie in den Puget Sound schleppen sollte. Der Schlepper „Douglas“ konnte sie aber bei der schlechten Sicht und der aufkommenden Dämmerung nicht finden. So verabredete man über Funk, dass die „E.R. Sterling“ mit ihrem Suchscheinwerfer direkt in den Himmel strahlen sollte. So konnte der Schlepper die Position der „E.R. Sterling“ feststellen und das Schiff auf den Haken nehmen, um es sicher in den

Puget Sound zu schleppen. Die nächste Reise der „E.R. Sterling“ führte sie wieder mit einer Holzladung nach Australien. Nach der Ankunft in Adelaide am 12. Januar 1926 wurde die „E.R. Sterling“ nachdem die Holzladung gelöscht war, aufgelegt.

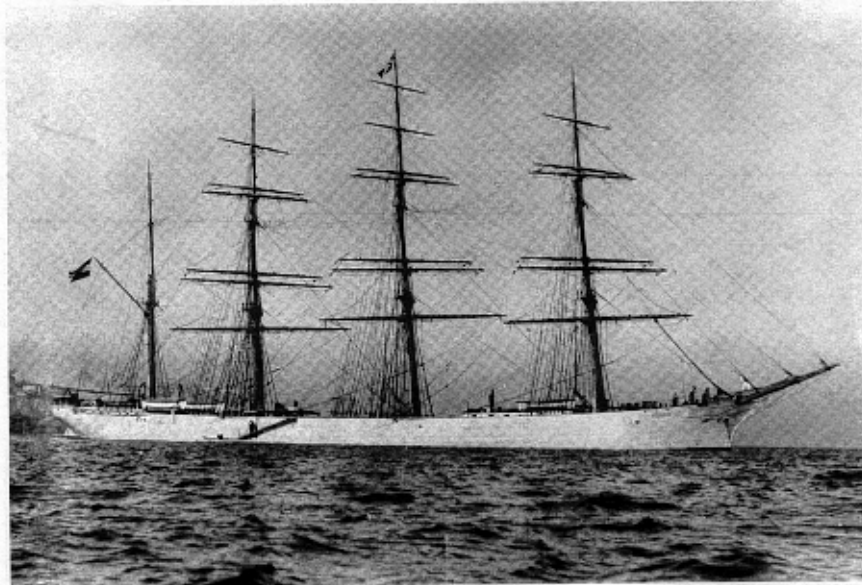
Sie sollte für über ein Jahr in Australien liegen bleiben, denn die Situation auf dem Frachtmarkt war sehr schwierig; es war vorerst keine akzeptable Ladung mehr zu bekommen. Erst 1927 gelang es, eine Weizenladung für England zu bekommen. So reihte sich dieses außergewöhnliche Schiff in die Flotte der Weizensegler von 1927 ein. Die „E. R. Sterling“ segelte ohne Vorkommnisse durch den Südpazifik und umrundete Kap Horn und setzte dann Kurs Nord in den Südatlantik. 600 Seemeilen nordöstlich der Falklandinseln wurde sie um 4 Uhr morgens von einer schweren Boe getroffen.

In dieser Bö ging der Großmast über Bord und nahm die Stenge des Kreuzmastes mit. Bei dieser Havarie wurde das vorderste Deckshaus sowie das Deck beschädigt. So entstanden Leckagen am Schiff, die mit Bordmitteln innerhalb von zwei Tagen behoben werden konnten. Nachdem die Leckagen behoben waren, segelte das havarierte Schiff weiter Richtung Norden. Nach 141 Tagen auf See, 200 Seemeilen westlich der Kap Verden, nahm der Wind wieder auf Sturmstärke zu. Die „E.R. Sterling“ segelte vor dem Wind mit Sturmsegel, als das Schiff aus dem Ruder lief und die Rahsegel back schlugen. Dabei brach der Fockmast mit den Rahen an der Bramstenge sowie der Untermast mit allen Rahen. Dabei wurde der Besan Topmast mitgerissen.

Man entschloss sich, das Schiff soweit möglich, aufzuräumen und dann Kurs auf St. Thomas zu nehmen in der Hoffnung, dort Hilfe zu bekommen. Es ist noch zu erwähnen, dass der 1. Offizier McKenzie beim Brechen des Fockmastes schwer verletzt wurde. Man brachte ihn in sein Quartier, dort erlag er dann zwei Stunden später seinen schweren Verletzungen. Nach der Ankunft in St. Thomas musste man feststellen, dass dort keine Hilfe für die Schäden am Schiff zu erhalten war. Aber der Eigner der Weizenladung organisierte einen Hochseeschlep-



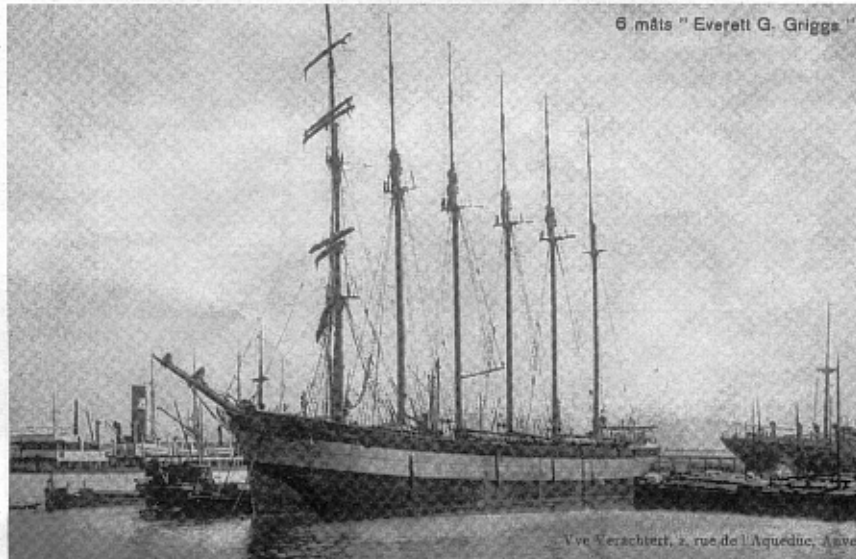
„Lord Wolseley“ in der Bucht von San Francisco. (Slg. H. Huycke)



„Columbia“ in der Bucht von San Francisco (Slg. Dr. J. Meyer)



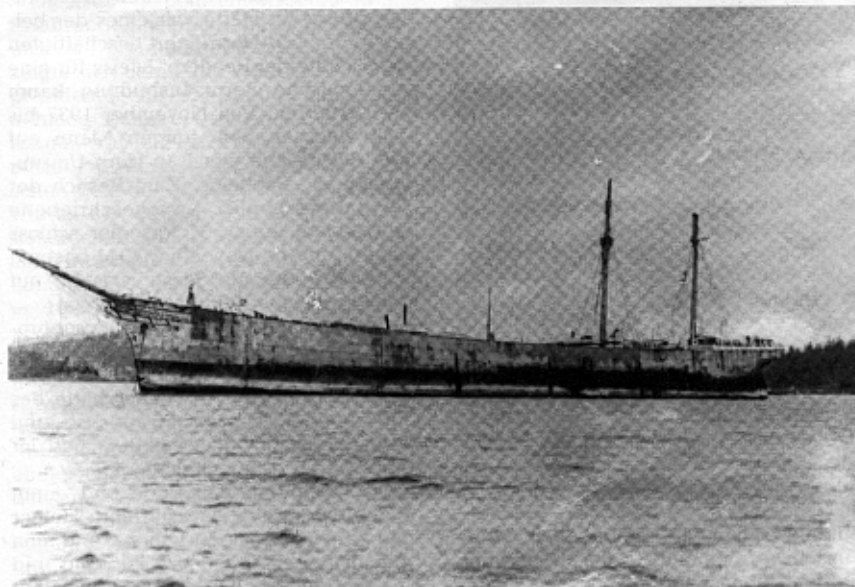
„E.R. Sterling“ unter Segeln. (Slg. Dr. J. Meyer)



„Everett O. Briggs“ 1909 in Antwerpen (Slg. Dr. J. Meyer)



Kapitän Schütte und die Mannschaft der „Columbia“ in San Francisco. (Slg. Dr. J. Meyer)



„Columbia“ 1903 entmastet. (Slg. Dr. J. Meyer)

per, der die „*E.R. Sterling*“ von St. Thomas nach England schleppen sollte.

Im Schlepp des holländischen Schleppers „*Indus*“ verließ die „*E.R. Sterling*“ am 15. Dezember 1927 St. Thomas. In Horta auf den Azoren musste wieder geankert werden, da die Kohlevorräte des Schleppers ergänzt werden mussten. Nach zwei Tagen ging die Reise Richtung England weiter. Als man Lizard erreicht hatte, erhielt man am 23. Januar 1928 auf Nachfrage per Funk London als Löschhafen mitgeteilt. Sie sollte am West India Dock in London die Weizenladung löschen. Am 31. Januar 1928 nach 286 auf See ankerte die „*E.R. Sterling*“ in der Themse bevor sie einen Tag später dann ins West India Dock verholen konnte.

Von den 46.246 Weizensäcken waren 12.892 Säcke durch den Wassereinbruch während der Havarie beschädigt worden und konnten nicht mehr verwendet werden. Ein Wiederaufriggen des Schiffes war immer unwahrscheinlicher geworden, denn nachdem das Schiff am 16. Februar 1928 vollständig gelöscht war, sah man den doch schon sehr stark vom Rost angegriffenen Rumpf des Schiffes.

Die Kosten für eine Wiederaufnahme überstiegen bei weitem den Wert des Schiffes. So entschloss sich Kapitän Sterling, das Schiff für 3.900 Pfund an die Charles Dorkin & Co. Abwrackwerft in Sunderland zu verkaufen. Damit endete die Geschichte des einzigartigen Schiffes in der Flotte der Weizensegler.