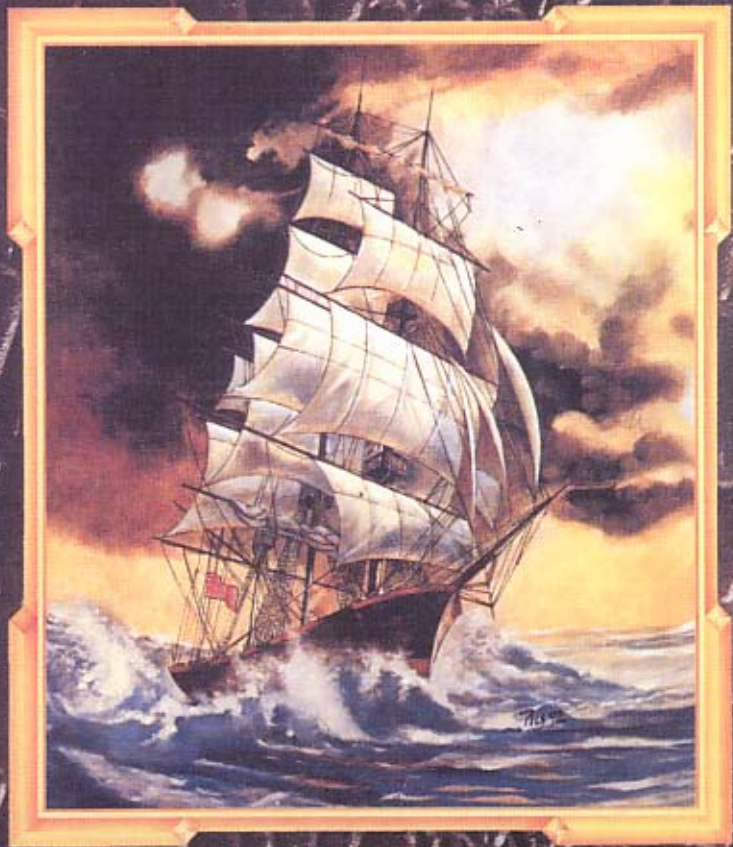




— 1869 —

Scanned

by

Thalion

Copyright 1992 by MAX DESIGN,

ACHTUNG: Das vorliegende Handbuch und die dazugehörige Software darf, auch auszugsweise, ohne die schriftliche Genehmigung von MAX DESIGN weder reproduziert, übertragen, verändert oder auf Datenträgern gespeichert werden, weder in mechanischer, elektronischer, magnetischer, optischer, chemischer oder manueller Form. Ausgenommen sind Sicherheitskopien für den persönlichen Gebrauch. MAX DESIGN übernimmt keine Garantie für die Vollständigkeit und Richtigkeit des Programms und des dazugehörenden Handbuchs, sowie keine Haftung für eventuell daraus entstehende Folgeschäden.

1869

Idee & Konzept

Wilfried Reiter, Albert Lasser und Martin Lasser

Programmierung

Albert Lasser und Wilfried Reiter

Grafik

Martin Lasser und Wilfried Reiter

Musik & Sound FX

Hannes Seifert

Handbuch

Recherche, Text, Grafik, Layout & Satz

Johann Schilcher & John Wood (JoWood)

Covermotiv & Packungsdesign

Robert Pils

Tester

Dieter Bernauer, Mario Grießer

Marion Landl, Max, Barbara Prügler

Einen besonderen Dank der Universität Salzburg für die freundliche Unterstützung

A historical map of the Southeastern United States and the Caribbean region. The map shows the coastline of Florida, Georgia, and the Carolinas. Major cities like St. Augustine, Savannah, and Charleston are labeled. The Gulf of Mexico is visible to the west, and the Caribbean Sea to the south. The word "VORWORT" is superimposed in large, bold, black letters across the center of the map.

VORWORT



Freunde des Segelsports waren wir eigentlich schon immer. Als wir aber vor rund zwei Jahren in einer unscheinbaren Buchhandlung in Salzburg eher zufällig ein Buch über die Klipper des 19. Jahrhunderts entdeckten, nahm uns die Eleganz der schnellen Segler und die Atmosphäre dieser unruhigen Zeit endgültig gefangen.

Als wir uns kurze Zeit später spontan entschlossen dieses Thema als Geschichte für eine Handelssimulation zu verwenden, begann die eigentliche Arbeit. Wir verbrachten ganze Wochen in Universitätsbibliotheken, besuchten Museen und sammelten alles nur erdenkliche Material über diese Zeit. Und je mehr wir über diese Zeit erfuhren, umso mehr Faszination übte sie auf jeden von uns aus. Im Zuge unserer Recherchen stießen wir immer wieder auf das Jahr 1869. Es ist das Jahr der Eröffnung des Suezkanals und gleichzeitig ein Wendepunkt in der Schifffahrtsgeschichte. 1869 sollte daher auch der Titel unserer Simulation sein!

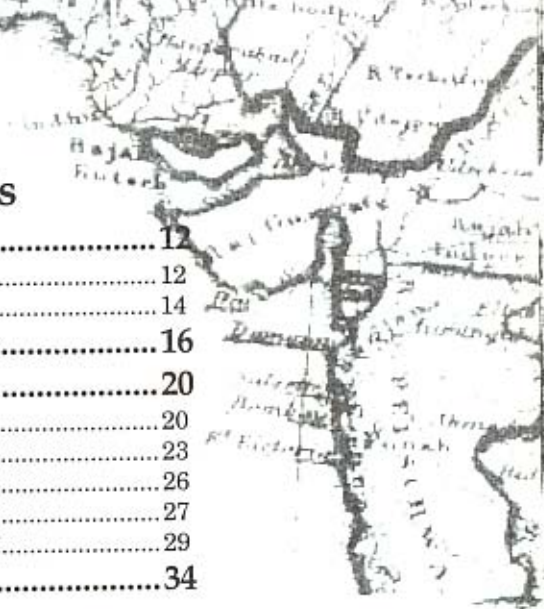
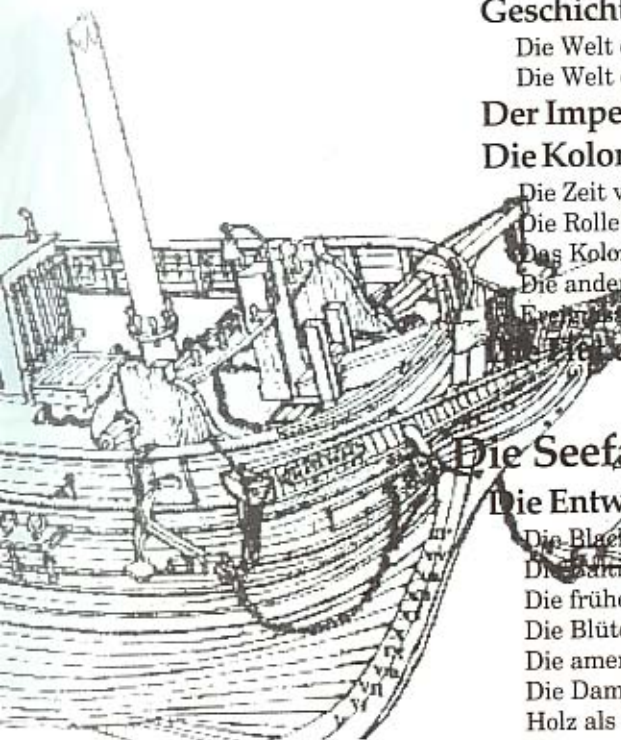
Die Zeit der Recherche und des Materialsammelns war vorbei. Nun begann die Sichtung und Ordnung des Materials, die ersten Überlegungen zu Spielablauf und Spielgestaltung, der Entwurf auf Papier und die Programmierung.

Unser beabsichtigtes Ziel war es von Beginn an, eine umfangreiche Geschichts- und Handelsimulation zu schaffen, die sich so exakt wie nur möglich an die historischen Vorgaben anlehnen sollte, ohne dabei aber trocken oder belehrend zu wirken. Und 1869 sollte auch grafisch gegenüber den bisher üblichen Handelssimulationen ein deutlicher Fortschritt sein.

Nach einem Entwicklungsaufwand von ungefähr drei Mannjahren blicken wir zurück auf eine interessante und manchmal auch hektische Zeit. Kaum eine Entwicklung vermochte uns in jener Weise zu fesseln, wie es 1869 tat. Wir hatten durch dieses Programm die Möglichkeit, Einblick in einen Abschnitt der Geschichte zu nehmen, und wir erlebten dabei eine abwechslungsreiche, von Krieg und Tod, aber auch von Prunk und Größe, gezeichnete Zeit.

1869 ist den stolzen Segelschiffen gewidmet, die im vorigen Jahrhundert die Meere befuhren, vor allem aber auch jenen zahllosen Männern, die oft unter tragischen Umständen, bei der Ausübung ihrer opferreichen und harten Arbeit auf den Weltmeeren ihr Leben lassen mußten.

MAX DESIGN



Die Welt des 19. Jahrhunderts

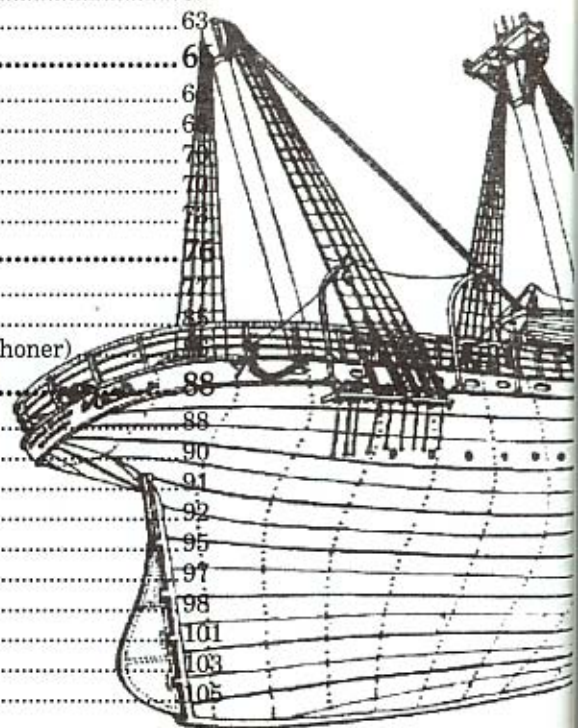
Geschichte von 1854 bis 1880	12
Die Welt der Politik	12
Die Welt der Wirtschaft	14
Der Imperialismus	16
Die Kolonialmächte	20
Die Zeit von 1800 bis 1882	20
Die Rolle des Britischen Empire	23
Das Kolonialreich Frankreichs	26
Die anderen Kolonialmächte	27
Ereignisse und Konflikte	29
Die Welt der Auswanderer	34

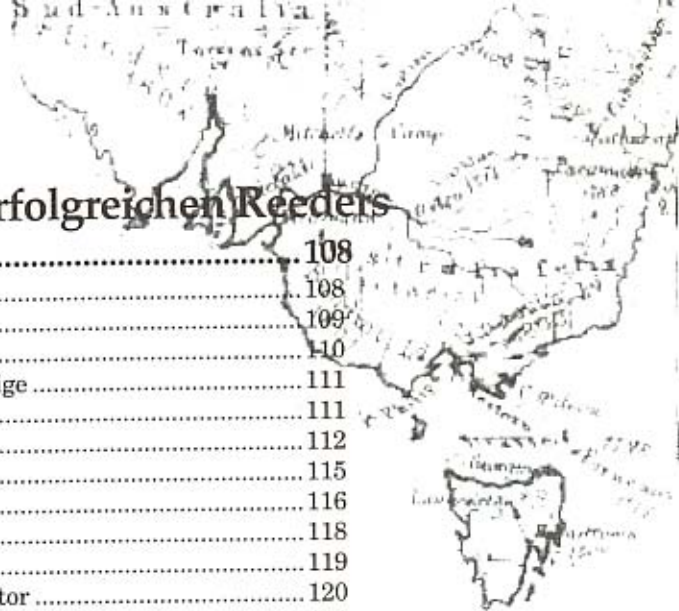
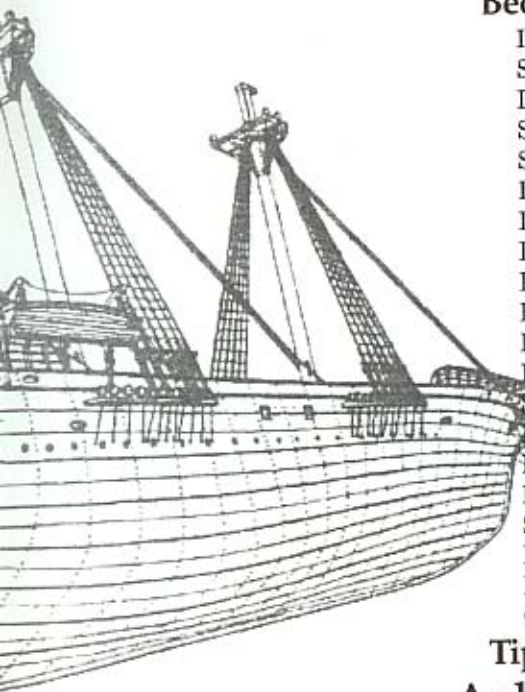
Die Seefahrt im 19. Jahrhundert

Die Entwicklung der Schifffahrt	42
Die Blackwall-Fregatten	43
Die Baltimore-Klipper	44
Die frühen Klipper	45
Die Blütezeit der Klipper	47
Die amerikanischen Schoner	52
Die Dampfschiffe	52
Holz als Baumaterial	54



Schiffe aus Eisen	57
Die Komposit-Klipper	61
Werften und Schiffsbauer	63
Schicksale berühmter Schiffe	6
Der Flug um Kap Horn	6
Das große Tee-Rennen	6
Die Thermopylae	7
Die letzte Zeugin, die Cutty Sark	7
Der unglückliche Riese	7
Grundbegriffe des Schiffsbaus	76
Takelungsarten	77
Stehendes Gut einer Viermastbark	85
Takelung von Dampfern (Dreimastrahschoner)	86
Das Leben an Bord	88
Die Arbeit auf Paketschiffen	88
Seebären an Land	90
Ein letzter Ankerplatz	91
Das Leben der Kapitäne	92
Reisen in der Luxusklasse	95
Lotse an Bord	97
Katastrophen auf See	98
Der Rettungsboot-Pionier	101
Der Pionier der Dampfschiffahrt	103
Das große Feuer	105





Das Handbuch des erfolgreichen Reeders

Bedienung von 1869	108
Installation von 1869	108
Spielstart	109
Die Schiffsversteigerung	110
Schnelleinstieg für Ungeduldige	111
Spielziele	111
Die Hauptkarte	112
Dialogbedienung	115
Die Werft	116
In der Taverne	118
Filialen und Hauptsitz	119
Einkauf und Verkauf im Kontor	120
Die Routenplanung	121
Schiffsstatus	124
Mannschaftsstatus	125
Historische Zusammenhänge	127
Die Bank	129
Steuervorschreibung	129
Die Bilanz	130
Die Rekordliste	131
Optionen (Laden und Speichern)	131
Tips und Tricks	132
Anhang	140

1869



DIE WELT DES 19TEN JAHRHUNDERTS

GESCHICHTE VON 1854 BIS 1880
DER IMPERIALISMUS
DIE KOLONIALMÄCHTE
DIE FLUT DER AUSWANDERER

Geschichte von 1854 bis 1880

Das 19. Jahrhundert war ein Zeitalter des Wandels und des Aufschwungs. Es stellt sich dar als eine Ära der politischen Reformen, die immer mehr Menschen Schritt für Schritt die Teilnahme am politischen Entscheidungsprozeß ermöglicht, und als eine Ära der Fortschrittsgläubigkeit. Auf der Schwelle zum Zeitalter der Industrie versprochen immer bessere Produktionsmethoden und verstärkter Handel eine strahlende Zukunft. Auch die Fortschritte der Naturwissenschaft trugen das ihre bei, indem immer neue Erkenntnisse den Menschen ein längeres und gesünderes Leben versprochen.

Die zunehmende Bedeutung neuer Rohstoffe wie Erdöl und Baumwolle, sowie die Entdeckung und verstärkte Förderung von Bodenschätzen gaben der Wirtschaft vor allem in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen gewaltigen Auftrieb.

↯ Abraham Lincoln, 16. Präsident der USA, 1865 von einem Anhänger der Südstaaten erschossen.



Die Welt der Politik

Die zweite Hälfte des Jahrhunderts war eine eher ruhige Zeit. Die meisten Kriege dauerten nicht lange und beschränkten sich auf überschaubare Regionen. Ein kurzer Überblick soll uns die wichtigsten politischen Ereignisse von 1854 bis 1880 näher bringen.

1854 ist der Krieg um die Krim zwischen Rußland und der Türkei noch in vollem Gange. Frankreich und Großbritannien treten auf der Seite der Türkei in den Krieg ein. Zwei Jahre später beendet der Pariser Frieden den Krimkrieg, das Schwarze Meer wird zur Neutralen Zone. Die Internationale Seerechtsdeklaration verbietet Kaperei und garantiert das Privateigentum im Seekrieg. Im selben Jahr wird der Buren-Freistaat Transvaal gegründet, die spätere Republik Südafrika. Wieder zwei Jahre später verliert die

Ostindien-Kompanie die Macht über Indien an Großbritannien, welches einen Vize-König in Indien einsetzt. Ansprüche an Gebiete um Südchina führen in den folgenden Jahren immer wieder zu Kriegen England und Frankreich gegen China. Ein langjähriges Spannungsfeld mit vielen geschlossenen und bald wieder gebrochenen Friedensverträgen ist geboren.

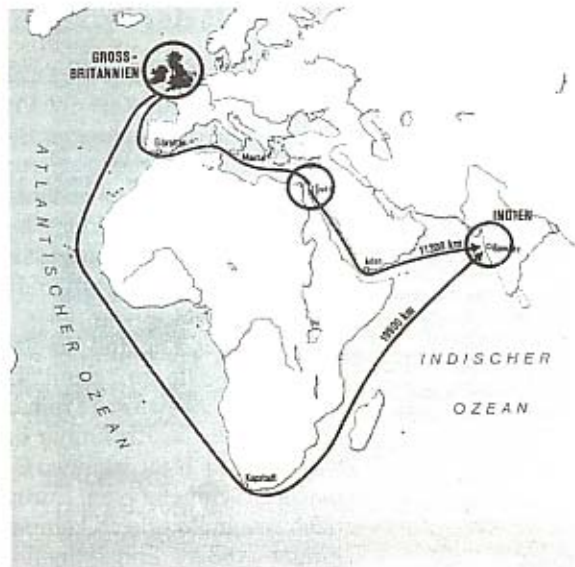
1860 wird Abraham Lincoln erster republikanischer Präsident der USA. Er tritt für die Abschaffung der Sklaverei ein, was vordergründig elf Südstaaten 1861 aus den USA austreten läßt. Die Bildung einer Konföderation ist das Zeichen für den Beginn des Krieges zwischen Nordstaaten und Südstaaten, dem Sezessionskrieg. Nach vier Jahren erbitterter Kämpfe gewinnen die Nordstaaten aufgrund ihrer technischen Überlegenheit den Bürgerkrieg.

1867 erwerben die USA für nur 7,2 Millionen Dollar Alaska von Rußland, und machen damit das beste Geschäft aller Zeiten. In Südafrika beginnt indessen eine Boom-Ära durch die Entdeckung von Diamantenfeldern im Oranje-Freistaat.

Die Eröffnung des Suezkanals 1869 markiert einen der wichtigsten Meilensteine der

Weltwirtschaft. Der Seeweg nach Asien verkürzt sich durch die neue Wasserstraße fast um die Hälfte. Die gefährvolle Fahrt um das Kap der guten Hoffnung fällt nun für die meisten Asienfahrer weg. Genauso wichtig ist für die USA die Eröffnung der Pazifikeisenbahn, die endlich die Westküste mit der Ostküste verbindet.

Der Seeweg nach Asien vor und nach der Eröffnung des Suezkanals. Durch den Suezkanal verkürzte sich die Fahrstrecke um fast die Hälfte, außerdem mußte das gefährliche Kap der guten Hoffnung nicht mehr umfahren werden.



Frankreich wird 1870 nach einem Krieg mit Preußen Republik, und ein Jahr später wird in Versailles das Deutsche Reich unter Kaiser Wilhelm von Preußen und Otto von Bismarck als Reichskanzler gegründet. Und 1879 kommt es zum Salpeterkrieg Chile gegen Bolivien und Peru, den Chile 1884 gewinnt.

Die Welt der Wirtschaft

Wirtschaftlich präsentiert sich die zweite Jahrhunderthälfte als Zeit der Prosperität und der technischen Umwälzungen. So erfährt der Eisenbahnbau einen enormen Aufschwung, was einen erhöhten Bedarf an Stahl zur Folge hat. Alle zehn Jahre verdoppelt sich die Länge des internationalen Eisenbahnnetzes.

1854 hebt England die letzten Schutzzölle auf, damit beginnt die große Ära des Freihandels. Durch die Eröffnung des Suez-Kanals 1869 gelangen Güter nun schneller von Europa nach Asien. Zeitgleich kommen immer größere und schnellere

Dampfschiffe in Gebrauch. Sie verdrängen in der Folge immer mehr die Segelschiffe.

Die Bedeutung neuer Rohstoffe, wie Erdöl und Baumwolle, nimmt stark zu. Besonders die Nachfrage nach Baumwolle ist in Europa durch den Produktionsausfall während des Sezessionskrieges unwahrscheinlich hoch. Goldfunde in Australien und Amerika, sowie die Diamantenfunde in Südafrika lösen wahre Booms aus und locken unzählige Europäer zu den Fundorten.

Verbesserungen in der Stahlerzeugung ermöglichen die Entfaltung des Fahrzeug- und Maschinenbaus. So ist punkto Ladevermögen

↓ Der Hafen von Nagasaki auf einer Lithographie von 1857. Erst nachdem die USA offen mit Krieg drohten, öffnete das bis dahin völlig isolierte Japan 1854 seine Grenzen für den Außenhandel.





Der Imperialismus

Imperialismus ist definiert als das Streben nach Weltgeltung und Weltmacht. Das heißt, ein imperialistischer Staat versucht so viele fremde Gebiete als nur möglich dem eigenen politischen und wirtschaftlichen Machtbereich anzugliedern. Beginnend um die Mitte der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts in Großbritannien, erfaßte der Imperialismus in der Folge alle Großmächte der Welt. Neben den traditionellen Kolonialmächten Großbritannien, Frankreich und Rußland erfaßte auch neue Staaten, wie USA, das Deutsche Reich, Belgien, Italien und Japan, das Streben nach imperialer Macht. Der Wettlauf um die Aufteilung der Welt dauerte bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs 1914.

Heute ist Imperialismus ein emotionaler und negativer Begriff. Für die damalige Zeit war er aber keineswegs negativ belastet. Er war die Utopie einer Großmacht mit Weltgeltung, wenn nicht sogar Weltbeherrschung. Die Politik des Imperialismus war daher auch immer von globaler, weltumspannender Art. Stark mit nationalem Prestigedenken verbunden führte dies zu einem übersteigerten Nationalismus. Die weiße Rasse und ihre Zivilisation wurde als überlegen angesehen. Diese Denkweise wurde besonders durch die damals sehr populäre Philosophie des

Sozialdarwinismus verstärkt und beeinflusst. Der Sozialdarwinismus beruhte auf dem Begriff der natürlichen Auslese. Mit seiner Hilfe wurden auch alle Übergriffe und brutale Gewalt gegenüber Eingeborenen und Völkern der Kolonien gerechtfertigt.

Die eigentlichen Beweggründe oder auslösenden Faktoren für den Imperialismus lassen sich heute nicht mehr schlüssig nachvollziehen. Noch 1852 beschrieb Benjamin Disraeli - der später zum Sprachrohr des britischen Imperialismus werden sollte - die englischen Kolonien als »Mühlsteine an unserem Hals«. Doch 1875 fragte der britische Minister Edward Forster: »Wer redet jetzt vom Aufgeben der Kolonien? Keine Forderung ist so populär wie die, unser Kolonialreich zu erhalten!« Mit diesem Stimmungsumschwung läßt sich leicht der Anbruch eines neuen Zeitalters erkennen. Eine sicher existierende Triebfeder waren Macht- und Prestigefragen als auch politisches Konkurrenzdenken. Viele Menschen sahen im Imperialismus aber auch die wichtige und ehrenvolle Mission, unterentwickelten Völkern europäische Kultur und Lebensweisen beizubringen. Vorwiegend dürften aber wirtschaftliche Interessen den Imperialismus begründet haben.

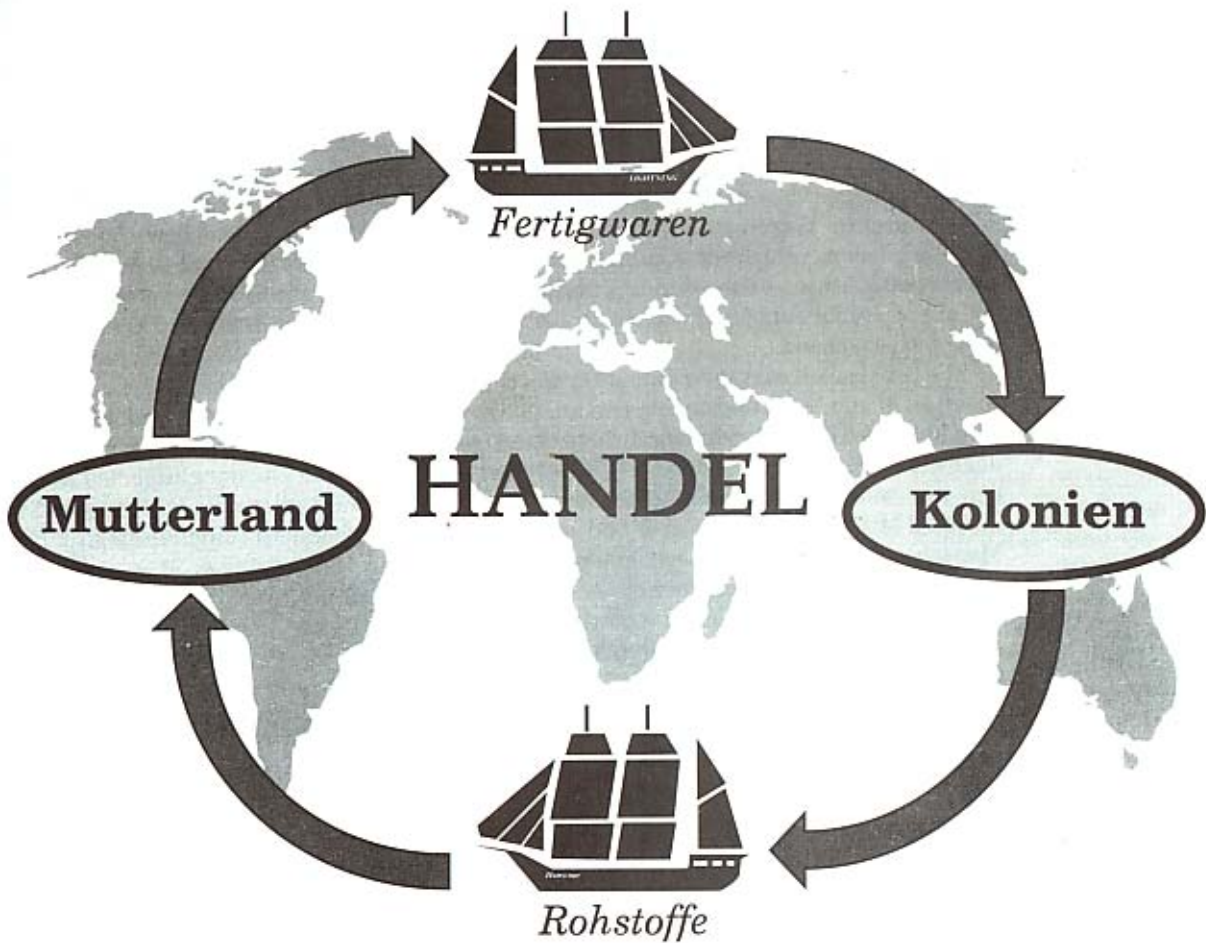
und Handelsflotten sowie genügend Kapital im Wettlauf nach Rohstoffquellen und Absatzmärkten mitmischen.

Durch die Aneignung und wirtschaftliche Ausbeutung fremder Gebiete erhöhten sich die politische Macht und der Reichtum der imperialistischen Staaten. Der Imperialismus bediente sich dabei aller Mittel, von der kaufmännischen Tätigkeit einzelner Kolonisten über vertraglich

geregelte Handelsbeziehungen bis zur gewaltsamen Unterdrückung der Eingeborenen.

Die Rohstoffe der Kolonien wurden ausgebeutet und ins Mutterland verschifft. Dort wurden sie von der heimischen Industrie zu Endprodukten verarbeitet und teilweise wieder in den Kolonien mit großem Gewinn verkauft. Ein für die Wirtschaft der Kolonialmächte äußerst gewinnträchtiger Kreislauf entstand.





Die Kolonialmächte

Bereits seit dem 16. Jahrhundert gab es in Europa verschiedene Kolonialisierungsepochen. Und damit auch immer Kolonialmächte. Waren in der Anfangszeit der Kolonialisierung noch Spanien und Portugal die führenden Mächte, so waren im 19. Jahrhundert vor allem Großbritannien, Frankreich und Rußland vorherrschend.

Die Blütezeit des Imperialismus begann zwischen 1870 und 1880, und endete erst knapp vor dem Ausbruch des 2. Weltkriegs. In bis dahin nie dagewesenem Ausmaß wurde die Welt unter den nur wenigen Kolonialmächten aufgeteilt. Zirka 72 Millionen km² und über 560 Millionen Menschen waren 1914 unter kolonialer Herrschaft. Das entsprach mehr als der Hälfte der gesamten Landoberfläche der Erde und nahezu einem Drittel der Weltbevölkerung.

Die Zeit von 1800 bis 1882

Nach der Unabhängigkeit von Lateinamerika wurden die europäischen Besitzungen in Übersee kleiner. Generell schrumpften die Kolonialreiche im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts. Ver-

schiedene Gründe ließen sogar eine neue Zunahme des Kolonialismus als nicht wahrscheinlich erscheinen. So wurde den staatlichen Handelsmonopolen aufgrund der Ablösung des Merkantilismus durch den Freihandel - vor allem in Amerika - die Grundlage entzogen. Durch die Schutzzollpolitik und weitere Handelspräferenzen war es bis dahin von Vorteil möglichst viele Kolonien, Handelsstationen und vor allem Häfen zu besitzen. Der beginnende Freihandel führte zum Abbau dieser Beschränkungen. Vor allem England öffnete seine Kolonien fremden Schiffen und Händlern. So trug England wesentlich zum Erfolg der Freihandelspolitik bei, noch be-

↯ Blick auf die Stadt
Sidney in Australien
um 1806



vores 1849 schließlich das Handelsmonopol zwischen Mutterland und Kolonien endgültig abschaffte. Bis dahin hatte sich der Freihandel auch bereits weitgehend durchgesetzt.

Auch die Neuordnung Europas nach dem Wiener Kongreß und die darauffolgende fünfzigjährige Friedensperiode verringerte den militärischen und strategischen Wert der vielen Besitzungen. Manche davon waren nur Faust-

pfänder oder diplomatische Tauschobjekte gewesen. Dank seiner übermächtigen Flotte konnte England beachtliche territoriale Besitzungen erwerben. So war England in der Lage, jedes überseeische Gebiet in Besitz zu nehmen und seine Ansprüche gegenüber anderen Mächten auch durchzusetzen. Da die Briten aber keine weitere Expansion anstrebten, blieb eine systematische Expansionspolitik in Europa aus. Nicht

eine anti-imperialistische Einstellung ließ England auf Expansion verzichten, sondern die mangelnden Aussichten auf damit verbundenen wirtschaftlichen Nutzen. Als Auswanderungsländer standen ohnehin Kanada und Australien, sowie die Vereinigten Staaten ausreichend zur Verfügung, und als führende Industriemacht war England auch nicht auf Kolonien als Absatzmärkte angewiesen.

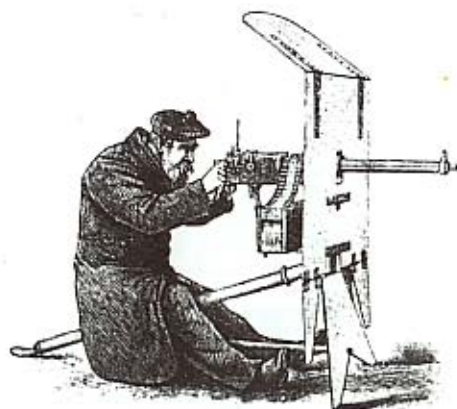
Die meisten europäischen Staaten waren gegenüber einem Neuerwerb von Kolonien

J. Stadtbild von San Francisco. Blick auf die Stockton Street und die Bucht. Photographie, 1856.



bis 1882 äußerst skeptisch. Man kann davon ausgehen, daß keine überseeische Neuerwerbung in dieser Zeit aufgrund einer bewußten Kolonial- oder Expansionspolitik annektiert wurde. Meist sprachen sich bestimmte Interessensgruppen in den Mutterländern oder Kolonien für eine Annexion neuer Gebiete aus. Lokale Interessen und der Wunsch nach Absicherung der Grenzen von Besitzungen waren die Hauptursachen für weitere Gebietserwerbungen. Die Anstöße dazu kamen oft aus den Kolonien selbst.

↯ Maxim-Maschinengewehr. Ein Geschenk des Erfinders Hiram Maxim an Stanley.



Die Industrialisierung von Europa und der große technische Fortschritt brachten eine rasante Ausweitung der Handelsbeziehungen in alle Welt. Besonders die Entwicklung der Dampfschiffe gab dem internationalen Handel enormen Auftrieb. Allerdings ließ gerade diese Entwicklung in der Folge eine Politik der Nichteinmischung immer weniger zu. Darüber hinaus verlagerte die rasche Entwicklung der europäischen Militärtechnik das Machtgefüge eindeutig zugunsten Europas. Kein nichteuropäisches Land - mit Ausnahme der Vereinigten Staaten - konnte einer europäischen Militärmacht auch nur nennenswerten Widerstand leisten. Ein kleines englisches Expeditionskorps konnte durch seine waffentechnische Überlegenheit und den effizienten Einsatz seiner Mittel das Riesenreich China in den Jahren von 1839 bis 1842 in die Knie zwingen. Auch die Eroberung Indiens ist auf die militärische technische Überlegenheit der Engländer zurückzuführen. Große Reiche fielen in sich zusammen, sobald sie mit der Übermacht Europas konfrontiert wurden. Diese Leichtigkeit des Erwerbs neuer Kolonien führte dann auch zur neuen verstärkten, und bis dahin in diesem Ausmaß nie dagewesenen, kolonialen Ausbreitung.

Die Rolle des Britischen Empires

Das britische Kolonialreich unterschied sich durch seine Größe und Vielfalt, sowie durch den Freihandel wesentlich von allen anderen Kolonialreichen. Auf seinem Höhepunkt um 1933 erstreckte sich das britische Empire über fast unvorstellbare 31,6 Millionen km² mit einer Bevölkerung von 502 Millionen. Das entsprach beinahe einem Viertel der Landoberfläche der Erde und nahezu einem Viertel der Menschheit. In 300 Jahren Kolonialpolitik hatten die Briten ein gewaltiges Reich errichtet. Jedes annektierte Gebiet, mit Ausnahme der Vereinigten Staaten, wurde im Reichsverband gehalten.

Indien bedeutete für die Engländer den Grundpfeiler des Empire. Die Sicherung und Beherrschung des Seeweges war daher die vordringlichste Aufgabe. Besonders der Suezkanal spielte dabei eine entscheidende Rolle. Die Eröffnung des Kanals 1869 war für die Geschichte des mo-

dernen Indiens und für den Handel mit Europa von grundlegender Bedeutung, stieg doch das Handelsvolumen in den Folgejahren um das Doppelte.

Dabei hatte Großbritannien erst gegen den Kanalbau opponiert, weil es dahinter einen feindlichen Schachzug der Franzosen vermutete. Ein Jahr nach der Eröffnung des Kanals lehnte die britische Regierung sogar noch den Erwerb ei-

nes von Ägypten angebotenen Aktienpakets ab. Die Wandlung der britischen Kanalpolitik demonstrierte der 1875 von Benjamin Disraeli - einem glühenden Vertreter des neuen Imperialismus - vollzogene Ankauf des Aktienpakets. Als weiterer demonstrativer Schritt zur Bekundung des Interesses an Indien und den Verbindungswegen galt die Proklamation von Königin Viktoria zur Kaiserin von Indien am 1. Jänner 1877. Durch das Interesse am Suezkanal verstrickte sich England immer mehr in die Angelegenheiten Ägyptens, das schließlich 1882 unter britische



↓ Benjamin Disraeli,
1804 bis 1881.
Konservativer
Premierminister
Englands 1868 und
1874 - 1880.

Aufsicht kam. Von strategisch ebenso großer Bedeutung für die Seewege-sicherung war der Erwerb Zyperns 1878.

Die Eroberung Indiens war allerdings ursprünglich nicht geplant, es sollten nur der britische Handel geschützt und erste Stützpunkte ausgebaut werden. Erst als sich die wirklich große Bedeutung des indischen Marktes abzeichnete, wurde auch das Interesse Englands an Indien entsprechend groß. Auch politisch war Indien für England sehr bedeutend. Obwohl ein armes Land, war Indien doch ein großes militärisches Reich. England setzte sich also sozusagen in ein bereits gemachtes Nest und wurde dadurch selbst zu einer der beiden großen Mächte des Ostens. Das britische Empire verfügte damit auf einen Schlag über zusätzliche 200 Millionen Einwohner. Keine andere europäische Kolonie hatte eine solche politische und wirtschaftliche Bedeutung.

Besonders die indische Armee vergrößerte die politische und militärische Macht Englands. Man muß sich vor Augen halten, daß England



zwar über die stärkste Seemacht verfügte, ansonsten aber mit einem stehenden Heer von nur 250.000 Mann - noch dazu aufgeteilt auf Garnisonen im ganzen Weltreich - militärisch unbedeutend war. Mit Hilfe der indischen Armee, die über 150.000 Mann und einer riesigen Mobilmachungsreserve verfügte, konnte sich England als größte Landmacht des Ostens etablieren. Darüber hinaus wurde die indische Armee vollständig von Indien selbst erhalten. Damit konnte

England in der Weltpolitik eine führende Rolle spielen, für die die englischen Steuerzahler niemals hätten aufkommen können. Nur so war es den Briten möglich, bei der Aufteilung Ost-Afrikas und Südasiens an erster Stelle mitzumischen.

So vielfältig und weit verstreut wie der Rest der Kolonien, war auch das Interesse Englands an diesen, und der Nutzen den es aus ihnen zog. Die Besitzungen im Mittelmeerraum waren strategisch wichtige Stützpunkte. Gibraltar, Malta und die Ionischen Inseln waren bereits vor 1815

↓ William Gladstone,
1809 bis 1898.
Mehrfacher liberaler
Premierminister
Englands in der Zeit
von 1868 bis 1898.
Befürworter des
Freihandels und
Gegner Disraelis.

erworben worden. Zypern und Ägypten kamen 1878 und 1882 hinzu, um den Seeweg nach Indien durch den Suezkanal völlig abzusichern.

In Afrika vollzog sich die Expansion bis 1880 nur sehr langsam. Erst in den letzten zwanzig Jahren des 19. Jahrhunderts beschleunigte sich dieser Prozeß durch den Wettlauf der Kolonialmächte. Erschienen die afrikanischen Kolonien anfangs noch wirtschaftlich bedeutungslos, so änderte sich dies durch die zunehmende Bedeutung ihrer Produkte für den Welthandel. Besonders die Diamanten- (1868/69) und Goldfunde

(1886) in Transvaal zogen die Engländer nach Afrika. So wurden die zum Freistaat Oranje gehörenden Diamantenfelder 1871 und Transvaal 1877 annektiert. Auf dem Höhepunkt des Imperialismus träumten die Engländer von einem »Afrika, britisch vom Kap bis Kairo«. Eine Eisenbahnlinie sollte auf britischem Gebiet ganz Afrika von Nord nach Süd durchqueren. Dieser Traum sollte allerdings für die Briten nie in Erfüllung gehen.

Im Laufe der Zeit änderte sich die Bedeutung vieler Kolonien. Vor allem die Inselkolonien waren ursprünglich aus rein strategischen Gründen annektiert worden. Durch die zunehmende Nachfrage nach ihren Produkten - wie Edelhölzer oder Reis - auf dem Weltmarkt erlangten sie aber auch wirtschaftlichen Nutzen. Viele Kolonien lieferten wertvolle Rohstoffe und verbesserten dadurch die britische Handelsbilanz. Die reicheren Kolonien waren auch gute Absatzmärkte für britische Waren. Aber viele Kolonien produzierten und verbrauchten nur wenig. Bei nur streng wirtschaftlichen Rentabilitätsüberlegungen hätten die Briten wohl auf viele ihrer Kolonien verzichtet.



↓ Britische Truppen
mit Maori-Hilfskräften auf dem
Vormarsch in
Neuseeland 1868.

Das Kolonialreich Frankreichs

Frankreichs Kolonialreich ähnelte von seiner Vielfalt und geographischen Verstreutheit her dem Englands. Es besaß aber keine Kolonien von der Bedeutung Indiens oder der britischen Dominions, wie Kanada und Australien. Auch Frankreich betrieb im 19. Jahrhundert bis nach 1871 keinen geplanten Kolonialismus. Lokale Interessen und Rechtsstreitigkeiten waren hauptsächliche Ursachen für Neuerwerbungen. Aber auch der Schutz von Missionsstationen und Handelsstützpunkten.

Ein wesentlicher Unterschied zu England bestand darin, daß Frankreich zu Beginn des 19. Jahrhunderts nur wenige Kolonien besaß, die zum Ausgangspunkt einer weiteren Expansion werden konnten. Auch war der französische Übersee-handel zu gering, um einen weiteren Erwerb von Kolonien sinnvoll erscheinen zu lassen. Für das französische Kolonialdenken waren wirtschaftliche Aspekte ausschlaggebend. Um interessant zu erscheinen, mußten Kolonien Gewinn für das Mutterland bringen. Weiters hielt Frankreich lange am Merkantilismus fest,

da es Großbritannien sowohl in der Industrie als auch in der Schifffahrt unterlegen war. Bis 1860 durften die Kolonien nur mit dem Mutterland und französischen Händlern Handel treiben. Da aber Frankreich eine Verbesserung seiner Beziehung zu Großbritannien suchte und einige Kolonien auf britische Waren angewiesen waren, führte es dann zeitweilig doch den Freihandel ein. 1860 wurden die Kolonialmärkte geöffnet und die Zölle gesenkt. 1861 wurde der Freihandel auch auf die Westindischen Inseln,

↓ Der König von Ashanti, Sir Osei Prempeh II. Ein Bild des höfischen Formalismus an den Höfen der westafrikanischen Königreiche.



1864 auf Guyana und Senegal, und 1867 auf Algerien ausgedehnt.

Im wesentlichen konzentrierte sich der französische Imperialismus auf die Erschließung Afrikas und die Eroberung Indochinas. Dabei ergaben sich oft Reibungspunkte mit den Briten. In Afrika war das erklärte Ziel ein geschlossenes Gebiet in Form eines West-Ost-Gürtels. Nach zahlreichen Kämpfen mit China konnten sich die Franzosen ihren Einfluß und den Besitz von Tongking, Annam und Laos sichern.

Nach 1871 wurde die französische Imperialpolitik stark von der Niederlage gegen Deutschland beeinflusst. Frankreich unterlag im Krieg gegen Deutschland von 1870 bis 1871. Nachdem die Franzosen dadurch die Vorrangstellung in Europa an das Deutsche Reich abgeben mußten, fürchteten sie eine außenpolitische Isolation. Um wieder als Weltmacht anerkannt zu werden, verstärkte Frankreich seine Bemühungen um neue Kolonien und eine damit verbundene Ausweitung der Machtsphäre wesentlich.

↓ Afrikanische
Sklavenhändler mit
ihrer »Ware«. Ein
Blick in die dunkle
Zeit des Menschen-
handels.



Die anderen Kolonialmächte

Die Kolonialgebiete aller anderen Länder waren gegenüber denen Englands und Frankreichs relativ klein und geographisch fest umrissen. Portugal, Deutschland und Belgien hatten ihren Schwerpunkt in Afrika. Die russischen Kolonien wiesen zwar eine beachtliche Größe auf, bildeten aber immer mit dem Mutterland eine geographische Einheit.

Hollands Kolonialreich erstreckte sich über Indonesien und einige kleinere Inseln in Westindien. Als einziges moderne Kolonialreich expandierte es in der Zeit

von 1815 bis 1945 nicht mehr, sondern begnügte sich mit der vollständigen Besetzung und Entwicklung der bereits vorhandenen Gebiete. Die Inselwelt Indonesiens war allerdings eine der wertvollsten europäischen Besitzungen überhaupt. Es war eine typische Plantagenkolonie und brachte mit Exportgütern wie Zucker, Tabak, Gummi, Kaffee, Kopras, Erdöl und Zinn erheblichen Gewinn. Die Kolonialregierung in Batavia hatte dabei ähnlich große Machtbefugnisse wie die Briten Kalkutta zugestanden.

Portugal gehörte zwar zu den Kolonialmächten der ersten Stunde, erwarb aber den Großteil

seiner Besitzungen erst nach 1884. Obwohl es ein armes und militärisch schwaches Land war, konnte es seine Kolonien doch am längsten halten. Bis 1884 war allerdings das portugiesische Kolonialreich vom Zerfall gekennzeichnet. Von 1580 bis 1822 verlor es eine Kolonie nach der anderen. Erst mit der kolonialen Aufteilung Afrikas zu Ende des 19. Jahrhunderts vergrößerte sich das Reich wieder entscheidend. Dabei verdankte es seine Gewinne der Rivalität der anderen Staaten. So wurden Portugal Gebiete wie Angola und Mozambique praktisch als Pufferzone gegen die britische Expansion zugesprochen.

Die portugiesische Kolonialpolitik konnte sich aber mit der anderer Staaten nicht messen, und brachte nicht den erhofften Gewinn.

Das belgische Kolonialreich bestand aus einem einzigen Gebiet, dem Kongo. Diese Kolonie war allerdings praktisch Privateigentum von König Leopold II. Durch geschickte Winkelzüge war es ihm gelungen, mit Hilfe getäuschter humanitärer Organisationen, den Kongo in seinen Besitz zu bringen. Er beutete dieses Gebiet auf unnachgiebige und drastische Weise aus, und rief damit zahlreiche Kri-

↓ Blick auf Stadt und
Hafen von Macao
um 1840.



tiker auf den Plan. Erst 1908 ging der Kongo schließlich in den Besitz des belgischen Staates über. Aufgrund der rigorosen Ausbeutung und zahlreicher Bodenschätze war diese Kolonie besonders einträglich.

Die Kolonialpolitik Deutschlands begann erst 1884 unter Bismarck. Die wenigen Kolonien waren ein Produkt der kolonialen Aufteilung und brachten nur geringen wirtschaftlichen Nutzen. Bereits 1919 endete für Deutschland wieder die kurze Ära des Kolonialismus.

Ereignisse und Konflikte

Eines der wichtigsten Ereignisse für den internationalen Handel war sicher die Aufhebung der Navigations Akte 1849. Dieses 1651 von England erlassene Gesetz besagte, daß britische Kolonien nur von englischen Schiffen angelaufen werden durften. Ebenso mußten alle Güter, egal ob für Import oder Export, immer über englische Häfen vertrieben werden. Dies auch, wenn die Güter für ein anderes Land bestimmt waren. Diese Form der Handelsbeschränkungen, verbunden mit meist hohen Schutzzöllen, wird als Mer-

kantilismus bezeichnet und wurde auch von anderen Staaten praktiziert. Der Freihandel als gegenteiliges offenes System wurde in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts allmählich von England und auch von den Vereinigten Staaten eingeführt. Mit dem Fall der Navigations Akte 1849 wurden also alle britischen Häfen für ausländische Händler und Schiffe geöffnet. Besonders durch die Größe des englischen Reiches und die vorrangige wirtschaftliche Stellung war dies

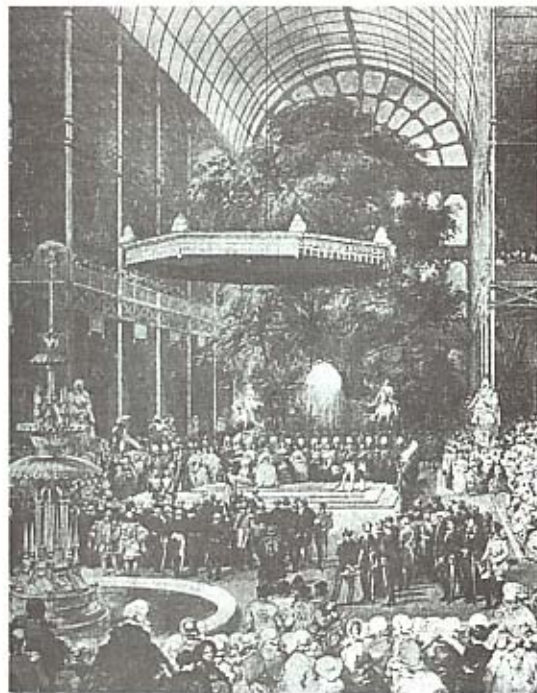
↓ Chitapangwa empfängt den bekanntesten Afrikaforscher und Missionar, David Livingstone.



↳ Königin Victoria eröffnet die erste Weltausstellung im Londoner Kristallpalast, 1851.

von enormer Bedeutung für den Handel. Ebenso groß war die Vorbildfunktion für andere Staaten, die sich nun nicht mehr wirklich gegen den Freihandel wehren konnten.

Im Jahr 1859 begann der Bau an einem Jahrhundertprojekt und Meilenstein der Schifffahrt. Nach den Plänen des Österreichers Negrelli und unter der Leitung des Franzosen Lesseps wurde in zehn Jahren der Suezkanal erbaut. Die Eröffnung im Jahr 1869 markiert einen der wichtigsten Wendepunkte des internationalen Handels. Der schleusenlose Kanal durchschneidet die Landenge von Suez zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer. Mit einer Länge von 173 km und 13,5 bis 14 Meter Tiefe verbindet er Suez und Port Said. Durch den Kanal verkürzte sich der Seeweg von Europa nach Asien fast um die Hälfte, außerdem fiel die gefährvolle und zeitraubende Route um das Kap der Guten Hoffnung für die Fernost-Fahrer weg. Besonders die britische Kolonialpolitik wurde durch den Suezkanal sehr stark beeinflusst. Zur Sicherung des Seewegs wurden zahlreiche Gebiete annektiert, letztendlich sogar 1882 Ägypten. Der Suezkanal blieb bis in die Neuzeit ein politischer Zankapfel, auch wenn er heutzutage seine größte Bedeutung verloren hat.



In der Folge nun eine kurze Auflistung der wichtigsten Ereignisse von 1853 bis 1884. Die Besetzung der Donaufürstentümer durch

⌞ Die »Drake Well« in Titusville, Pennsylvania. Sie war die erste Ölquelle in den Vereinigten Staaten von Amerika, 1859.



die Russen führt 1853 zum Beginn des Krimkriegs. Rußland kämpft gegen die Türkei, Frankreich und Großbritannien steigen an der Seite

der Türkei in den Krieg ein. 1854 erzwingt ein amerikanisches Flottengeschwader die Öffnung der japanischen Häfen. Im Folgejahr 1855 wird Alexander II. Zar von Rußland, und der berühmte Forschungsreisende und Missionar David Livingstone durchquert Afrika und entdeckt die Victoriafälle. Seine Reisen, und die anderer Forscher, erwecken in Europa großes Interesse an Afrika. Der Pariser Frieden beendet 1856 den Krimkrieg, Teile von Bessarabien kommen zur Türkei und das Schwarze Meer wird neutralisiert. Rußland verliert seine Vorherrschaft an Frankreich. In Afrika wird der Buren-Freistaat Transvaal gegründet. Ein Jahr später beginnen die Briten und Franzosen den Lorchakrieg gegen China und besetzen Kanton. 1858 wird nach Aufständen die Ostindische Kompanie aufgehoben und ein von England eingesetzter Vize-König übernimmt die Herrschaft über Indien. Aufgrund des Friedens von Tientsin muß China mehrere Häfen für europäische Schiffe öffnen. 1859 erobert Frankreich Saigon in Indochina, und Rußland unterwirft den Kaukasus. Die Erdölgewinnung beginnt in den USA und Rußland. Ein Jahr später besetzen England und Frankreich Peking, und zwingen China zur Ratifizierung des Vertrags von Tsientsin. Frankreich

↳ Zar Alexander II.
von Rußland, 1818
bis 1881. Russischer
Kaiser von 1855 bis
1881, durch ein
Bombenattentat
umgekommen.

und Großbritannien beschließen in einem Handelsvertrag den Abbau der Schutzzölle und die Einführung einer Meistbegünstigungsklausel. 1861 kommt es nach dem Austritt von elf Südstaaten und der Bildung einer Konföderation zum Ausbruch des Sezessionskriegs, dem Bürgerkrieg zwischen den Nordstaaten und Südstaaten. 1864 gewinnen die Nordstaaten aufgrund ihrer großen technischen und industriellen Überlegenheit. Die Sklaverei wird in den Vereinigten Staaten abgeschafft. 1866 kommt es zum Krieg Preußen mit Italien gegen Österreich und den Deutschen Bund. Nachdem Österreich verliert kommt es zum Ende des Deutschen Bundes, Österreich trennt sich von Deutschland, und Venedig kommt zu Italien. 1867 wird Kanada britisches Dominion. Maximilian, Erzherzog von Österreich und Kaiser von Mexiko seit 1864, wird nach dem Abzug der französischen Truppen vom ehemaligen Präsidenten Juárez gefangen genommen und hingerichtet. Mexiko wird wieder Republik unter Präsident Juárez. 1868 wird William Gladstone, Führer der Liberalen, britischer Premierminister. In Japan endet im selben Jahr die Herrschaft der Shogunen. Der neu eingesetzte Kaiser beginnt mit der Europäisierung Japans.

Ein einschneidendes Datum ist das Jahr 1870. In diesem Jahr kommt es zum Krieg zwischen Frankreich und Deutschland. Deutschland gewinnt den Krieg 1871 und besetzt Paris. In



Versailles wird das Deutsche Reich unter Reichskanzler Otto von Bismarck und Kaiser Wilhelm II. gegründet. Frankreich verliert durch diese Niederlage seine Vormachtstellung an das Deut-

↓ Fürst Otto von Bismarck, 1815 bis 1898. Ab 1871 erster Reichskanzler des von ihm gegründeten Deutschen Reichs. 1890 durch Kaiser Wilhelm II. entlassen.



sche Reich. Im selben Jahr wird die Neutralisierung des Schwarzen Meeres aufgehoben. Es kommt zur berühmten Begegnung von Stanley und Livingston in Ostafrika. 1874 wird der konservative Benjamin Disraeli britischer Ministerpräsident. Annam und Tonking werden französisches Protektorat. 1875 gibt es Krieg zwischen Ägypten und Abessinien, den Abessinien 1879 gewinnt. Königin Victoria von England wird 1876 zur Kaiserin von Indien proklamiert. Im folgenden Jahr kommt es wieder zum Krieg Rußland gegen die Türkei. Die Russen dringen bis Konstantinopel vor. Großbritannien annektiert den Freistaat Transvaal. 1878 werden die Balkanstaaten unabhängig. Die Türkei tritt Zypern an England ab. 1879 beginnt der Salpeterkrieg zwischen Bolivien und Peru gegen Chile, wobei Chile 1884 schließlich siegt. Ein Jahr vor dem Tod Disraelis wird William Gladstone zum zweiten Mal britischer Premier. Tunis wird französischer Besitz, und Italien beginnt die Eroberung von Eritrea. 1881 erobert Italien Somaliland und ein Jahr darauf wird Ägypten britisches Protektorat. 1884 werden die ersten deutschen Kolonien in Südwestafrika, Kamerun, Togo, Ostafrika, Neuguinea, dem Bismarck-Archipel und den Marshallinseln gegründet.

Die Flut der Auswanderer

Von 1846 bis 1855 segelten über zwei Millionen Menschen über den Atlantik nach Westen. Das war in dieser kurzen Zeit fast halb so viel wie in den siebzig Jahren von der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung bis 1845. Die meisten dieser Auswanderer waren verarmte Menschen ohne Bürgerrechte. Sie flüchteten vor politischen Umbrüchen und Hungersnöten, in der Hoffnung in ihrer neuen Heimat ein besseres, menschenwürdigeres Leben beginnen zu können. Aber auch Geschäftsleute und Touristen machten sich auf diese Reise.

Die Seereise sollte für die meisten Passagiere eine Zeit der harten Prüfungen und schwerer Not werden. Auf den Paketschiffen drängten sich derart viele Menschen, daß Unterernährung und Krankheiten zwangsläufig immer häufiger auftraten. Dieser Zustand besserte sich erst mit dem Aufkommen der Dampfschiffe, die ab der Mitte des 19. Jahrhunderts den Paketschiffen die Passagiere abwarben. Solange sich aber Auswanderer auf Paketschiffen drängten, war die Überfahrt für viele oft ein Wirklichkeit gewordener Alptraum.

Im Durchschnitt dauerte eine solche Reise 35 bis 40 Tage, oft aber auch doppelt so lange bei schlechtem Wetter. Dabei waren die Auswan-

der im Zwischendeck untergebracht, normalerweise bis zu 800 Menschen auf einem 1000 Tonnen Schiff. Das Zwischendeck muß man sich als einen dunklen, stinkenden und - bedingt durch die große Menschenmenge - Platzangst hervorrufenden Raum vorstellen. Der Boden war manchmal so tief im Laderaum eingezogen, daß Wasser durch die Bohlen drang. Ratten waren ein gewohnter Anblick und frische Luft kam nur durch die Luken hinein. Diese Luken waren allerdings bei schlechtem Wetter oft tagelang fest verschlossen, dementsprechend war

↙ Eine Fahrkarte aus dem Jahr 1851 für eine Fahrt im Zwischendeck der PRINCETON von Liverpool nach New York zum Preis von drei Pfund fünf Shilling - für manchen irischen Pächter ein halber Jahreslohn.



die Geruchsentwicklung. Verschärfend kamen die meist fehlenden oder nur unzureichend vorhandenen hygienischen Einrichtungen hinzu.

Die Zwischendeckspassagiere hatten auch nicht die Möglichkeit, im Schlaf die Unannehmlichkeiten des Tages zu vergessen. Bei 1,80 Meter langen, und in zwei oder drei Etagen übereinander aufgestellten Schlafkojen, war oft an Schlaf gar nicht zu denken. Die Kojen waren 45 Zentimeter breit oder auch 1,80 Meter breit, wobei dann oft mehr als vier Passagiere in einer Koj

Platz finden mußten. Da bei Sturm das Hauptdeck nicht betreten werden konnte, verschärfen sich die Zustände nochmals. Zu allem Überfluß war die Kleidung und das Bettzeug meistens durchnäßt, da die Luken nicht rechtzeitig bei Sturmbeginn geschlossen wurden und Wellen in das Zwischendeck schlugen. Meist trocknete alles bis Ende der Reise nicht mehr auf, blieb feucht und stank entsprechend.

Nachdem die Zustände in den Zwischendecks und die Lage der Passagiere durch verschiedene Untersuchungen an die Öffentlichkeit gedrungen waren, sah sich das Parlament veranlaßt, das Passagierschiffsgesetz von 1848 zu verabschieden. Für jeden Passagier war nun ein Mindestraum vorgeschrieben, Reeder und Kapitäne negierten allerdings dieses Gesetz aus wirtschaftlichen Überlegungen.

Gerade in einer Zeit als für zwischengeschlechtliche Beziehungen noch enge Grenzen gesetzt waren, gab es auf den meisten Auswandererschiffen nicht einmal getrennte Räume für Männer und Frauen. Es konnte auch vorkommen, daß unverheiratete Frauen oder Männer mit Ehepaaren gemeinsam in

↓ In einem Zwischendeck voll kranker Passagiere bricht eine Frau zusammen. Ein Holzschnitt in einer Ausgabe des „Harper's Weekly“ von 1869, der die Bedingungen auf Paketschiffen an den Pranger stellt.



Vierer-Kojen schlafen mußten. Was das besonders für die Frauen bedeutet haben mußte, kann man sich unschwer vorstellen.

Bei der auf engstem Raum zusammengedrängten Menschenmenge ließen sich Gestank und Dreck nicht vermeiden. So stellte ein kanadischer Regierungsinspektor bei der Untersuchung des Paketschiffs *LADY MACNAUGHTON* fest, daß die wenigen freien Räume im Zwischendeck »mit Schiffszwiebackresten, Knochen, Lumpen und jeglicher Art von Abfällen gefüllt waren, die faulten und voller Maden waren«. Ärger als der Schmutz wurde meist der Gestank empfunden, denn konnte man vor dem Schmutz wenigstens die Augen verschließen, so war der Gestank allgegenwärtig. Der Geruch des faulenden Holzes, früherer und neuer Ladungen vermengte sich mit den Ausdünstungen hunderter Menschen zu einem unerträglichen Gestank. Hermann Melville, der Autor von *Moby Dick*, erinnert sich an seine Zeit als Mannschaftsmitglied auf ei-

nem Transatlantikschiß: Wenn man eine Woche nach dem Auslaufen »den Kopf durch die Vorderluke steckte, so konnte man meinen, man halte ihn in eine plötzlich geöffnete Jauchegrube hinein«.

Aber nicht nur Gestank und Dreck machten den Zwischendeckspassagieren schwer zu schaffen. Für deren Gesundheit noch viel abträglicher war sicher die völlig unzureichende Kost, von der sie wochen- und monatelang leben mußten. Ein Reeder gab freimütig zu, daß diese Kost

↓ Auf den schlimmsten Schiffen mußten sich bis zu acht Personen eine Kojе im Zwischendeck teilen. Die Kojen waren zudem teilweise so niedrig, daß an Sitzen nicht zu denken war.



↓ Auf einigen besseren Schiffen wurden den Auswanderern Tische und Bänke geboten. So entspannt wie die Stimmung auf diesem Stich aus der „Illustrated London News“ dargestellt wurde, war sie wohl nur bei sehr ruhiger See.

»ausreicht, um nicht zu verhungern, aber nicht, um davon leben und gedeihen zu können«. Kein Wunder also, daß auf manchen Schiffen zehn Prozent und in schlechten Jahren sogar bis zu 16 Prozent der Auswanderer auf See starben. Die überlebenden Passagiere waren praktisch immer unterernährt, wenn sie endlich an Land gehen konnten.

Mußten am Beginn der Auswanderungswelle die Passagiere noch sämtliche Lebensmittel für den Eigenbedarf mit an Bord nehmen, so sollte ein Gesetz später Mindestrationen sichern, die den Auswanderern auf den Schiffen zugewiesen werden mußten. Allerdings fanden die Reeder und Kapitäne zahlreiche Wege, diese Vorschriften zu umgehen. Es war zum Beispiel üblich, den geforderten Proviant zwar beim Auslaufen an Bord zu haben, einen großen Teil davon aber nach dem Auslaufen wieder mit Hilfe von Begleitschiffen an Land zu senden. Es kam auch vor, daß Lebensmittel zu Wucher-



preisen an die Auswanderer verkauft wurden, anstatt sie wie vorgeschrieben kostenlos zu verteilen.

Eine weitere Schwierigkeit war die Zubereitung der Nahrung. Auf fast allen Schiffen reichten die Kochstellen bei weitem nicht für die große Zahl der Passagiere. Oft konnten sie bei schlechtem Wetter gar nicht benutzt werden. Aus einem zeitgenössischen Bericht ist zu entnehmen, daß nicht selten nur sechs Kochstellen auf 400 Passagiere kamen. Es tobte ein ständi-

ger Kampf um die Zubereitung der Mahlzeiten. Besonders alleinreisenden Frauen blieb oft gar nichts anderes übrig, als tagelang zu hungern. Manchmal kochten auch die Schiffsköche für die Auswanderer, allerdings nur gegen gute Bezahlung. Nur gegen entsprechende Bestechung erhielt man also mehrere Mahlzeiten am Tag. Ärmere Passagiere ohne die nötigen Finanzmittel mußten sich mit einer warmen Mahlzeit pro Tag oder auch nur alle zwei Tage zufrieden geben.

Ein ebenfalls großes Problem war die Versorgung mit Trinkwasser. Ein Gesetz schrieb vor, daß jeder erwachsene Passagier ein Recht auf drei Liter frisches Wasser täglich hatte. Viele Schiffe nahmen ihr Wasser aber aus den Flüssen auf, so daß das Wasser von vornherein nicht frisch war. Auch die Aufbewahrung in Fässern ließ zu wünschen übrig. Laut Gesetz mußte Wasser in eigens dafür vorgesehenen reinen Fässern aufbewahrt werden, in der Praxis wurden aber alle möglichen Fässer benutzt. Dadurch war das Wasser bei der Verteilung auch bereits meistens faulig und praktisch ungenießbar.

Die schlimmste Geißel für die Auswanderer waren aber Cholera, Pocken und Typhus. Auf

⚓ Diese Karikatur von 1833 zeigt Amerika als feindselige Wildnis und rät dem Auswanderer zum Schluß doch wieder umzukehren. Viele Auswanderer kehrten auch enttäuscht wieder zurück. 1850 trafen allein über 18.000 Rückwanderer in Liverpool ein.



manchen Schiffen nahmen sie so überhand, daß ein Kapitän festhielt: »Es ist ein Wunder, daß wirklich so viele die Reise überlebt haben.« Zwar wurden die Auswanderer vor Betreten der Schiffe untersucht, aber diese Untersuchungen waren mehr als oberflächlich und entsprechend nutzlos. Am meisten gefürchtet war Typhus. Diese Krankheit war überall, wo viele Menschen aufeinandertreffen verbreitet, und hieß daher auch »Gefängnisfieber« oder »Lagerfieber«. Als die Auswanderungswelle ihren Höhepunkt erreichte und die Zahl an Typhusfällen auf den Schiffen dramatisch anstieg, wurde sie »Schiffsfieber« genannt.

Trotz aller Erschwernisse hielt die Auswanderung über den Atlantik in das gelobte Land Amerika weiter unvermindert an. Auch war die Reise nicht zwangsläufig mit den schlimmsten Erlebnissen verbunden. Auf manchen Paketschiffen bildeten die Zwischendeckspassagiere Selbsthilfegruppen, um mit den Widerwärtigkeiten der Reise besser fertig werden zu können. Sie kümmerten sich so gut als möglich um die Kranken, versuchten sich gegen Diebstähle zu schützen und halfen alleinreisenden Frauen, sich gegen Übergriffe der Besatzung oder anderer Reisender zu wehren.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts überquerten im Durchschnitt eine Viertel Million Menschen den Atlantik, zu Spitzenzeiten bis zu einer halben Million. Die Paketschiffe transportierten anspruchsvolle Frachtgüter, von Eisenbahnschienen bis zu französischem Wein. Mit dem Aufkommen der Dampfschiffe im Linienverkehr über den Atlantik tauchten aber Schatten über den Paketschiffen auf. Überließen die Dampfschiffe das Auswanderergeschäft vorerst noch den Paketschiffen, so änderte sich das um 1850 schlagartig. Schon 1863 hatten die Dampfschiffe einen Anteil von 45 Prozent an der Auswanderungswelle, und 1866 machten bereits 81 Prozent der Auswanderer ihre Reise auf einem Dampfschiff.

Die Paketschiffe hielten sich noch eine Weile mit schweren Ladungen wie Getreide und Kohle über dem Wasser. Noch vor 1878 waren drei der fünf größten Linien stillgelegt - die Red-Star-, Blue-Swallowtail- und Dramatic-Linie. Die bahnbrechende Black-Ball-Linie stellte ihren Betrieb nach dem Sommer 1878 ein. Die hochseetüchtigen Paketschiffe wurden zu Geld gemacht. Am 18. Mai 1881 traf das letzte Paketschiff in New York ein. Es hatte den bezeichnenden Name NE PLUS ULTRA - »Nicht mehr weiter«.

1869

DIE SEEFAHRT IM 19TEN JAHRHUNDERT

DIE ENTWICKLUNG DER SCHIFFFAHRT
SCHICKSALE BERÜHMTER SCHIFFE
GRUNDBEGRIFFE DES SCHIFFSBAUS
DAS LEBEN AN BORD

Die Entwicklung der Schifffahrt

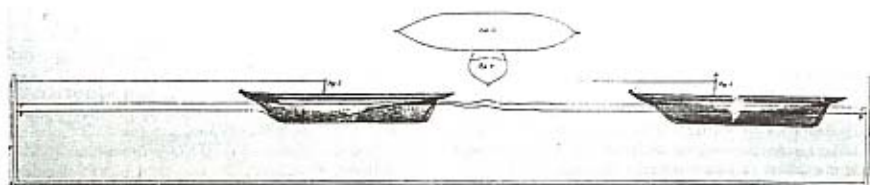
Es mag seltsam klingen, doch die Entwicklung der stolzen Klipper war kein alleiniges Produkt des 19. Jahrhunderts. Die schnellen Segler sind vielmehr das letzte Glied einer langen Entwicklungsgeschichte, die bereits in vorchristlicher Zeit begann. Die Verfahren der Klipper sind nicht die Schiffe der Phönizier, Ägypter oder Römer, sondern die schmalen und schnellen Boote der Wikinger. Viele Jahrhunderte des Schiffbaus führten letztendlich zu jener Perfektion, die die letzten und besten Segelschiffe erstehen ließ.

Bereits seit dem 17. Jahrhundert befaßte man sich nachweislich wissenschaftlich mit der Theorie der Konstruktion schneller Schiffe. Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts wurden sogar bereits Wassertank-Experimente mit verschiedenen Modellen durchgeführt. Und um 1840 beschäftigten sich die Brüder James und William Hall mit Modellversuchen in einem drei Meter langen Glastank. Dabei wurde auf die Wasseroberfläche eine drei Zentimeterstarke

Schicht von rot gefärbtem Terpentin geschüttet. Ein maßstabsgetreues Schiffsmodell wurde mittels eines Gewichts an einer über eine Rolle laufenden Leine durch das Wasser gezogen. Anhand der Bewegung des roten Terpentins konnte man Erkenntnisse über den Einfluß von Bug- und Rumpfformen gewinnen. Durch die Verwendung verschiedener Modelle bei gleichem Zuggewicht war es möglich, Leistungsvergleiche anzustellen. Heute werden Schleppversuche in Großanlagen voll computergestützt durchgeführt. Doch ist dies letztlich nur eine Perfektionierung der Versuchsmethode, die bereits vor 300 Jahren angewandt wurde.

Hier soll es nicht um die komplette Geschichte der Seefahrt, sondern nur um die Entwicklung im 19. Jahrhundert gehen, vor allem mit Hauptaugenmerk auf die schnellen Klipper und hochseetüchtigen Dampfschiffe.

↙ Eine Darstellung der Wassertankversuche von Hall & Sons aus dem Jahr 1846. Veröffentlicht als Werbung für den Aberdeen-Bug (rechtes Modell).



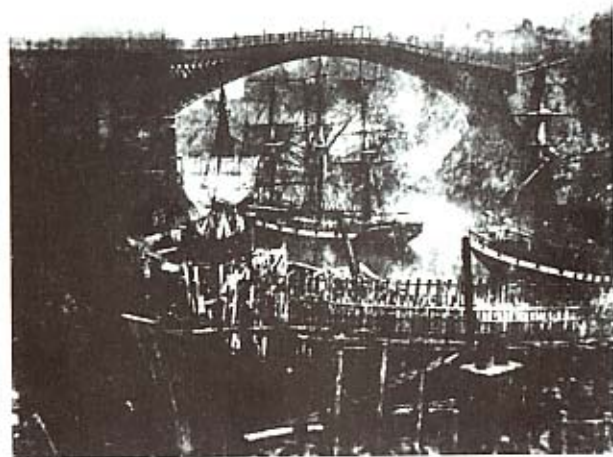
Die Blackwall-Fregatten

Mit dem Ende der Ostindien-Kompanie 1833 und dem Aufkommen der Dampfschiffe ergab sich die Notwendigkeit schnellere Schiffe zu bauen. Die bisher verwendeten Schiffe waren nunmehr einfach zu langsam geworden. Die Schiffsbauer waren gefordert umzudenken und ihre Entwürfe den Erfordernissen der Zeit anzupassen. Ein neuer, schnellerer Schiffstyp ent-

stand, die Blackwall-Fregatten. Namensgebend war die Blackwall-Werft von Green & Wigram. 1837 verließ die 818 tons große SERINGAPALAM als erstes Schiff des neuen Typs die Werft. Es hatte zwar noch fast das gleiche Längen-Breiten-Verhältnis wie die Ostindienfahrer, aber bereits deutlich schärfere Linien und nur mehr eine kleine Poop. Mit der 1842 vom Stapel gelaufenen 1200 tons großen PRINCE OF WALES wurde die neue Konstruktionsweise erstmals auch bei einem größeren Schiff angewandt.

Blackwall-Fregatten wurden auch an der Themse, im Norden Englands, in Sunderland und an der Tyne gebaut. Die zwei erfolgreichsten Schiffe wurden in den Jahren 1846 und 1848 auf der Werft T. & W. Smith an der Tyne gebaut. Es waren die MARLBOROUGH mit 1402 tons und 53 Metern Länge, sowie die BLenheim mit 1314 tons. Beide Schiffe hatten Glat decks ohne erhöhte Poop und Deckshaus.

Im Vergleich zu den Klippern waren die Blackwall-Fregatten noch schwer und wiesen sehr völlige Linien auf. Sie wurden zum Transport von Passagieren und Frachten nach Indien eingesetzt. Mit der Entdeckung von Gold in Australien und der



↓ Diese vor 1858 entstandene Photographie zeigt eine Werft am River Wear in Sunderland. Die Werften befanden sich meist auf einem flachen Landstreifen unterhalb des Steilufers.

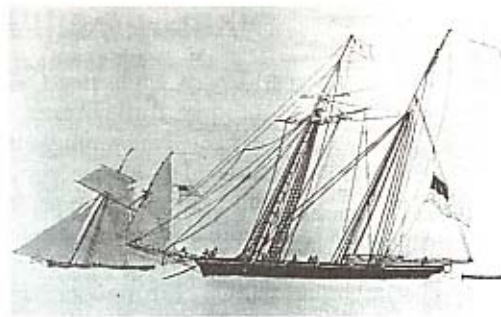
↓ Diese Zeichnung von 1830 zeigt einen nicht identifizierten Baltimore-Klipper. Sehr schön ist der starke Fall der Masten zu erkennen.

damit gestiegenen Nachfrage nach Passagierschiffen, begann man Blackwall-Fregatten auch speziell für den Fahrgastverkehr nach Australien zu bauen. Die ersten Klipper nahmen den Blackwall-Fregatten ihre Bedeutung für den schnellen Passagier- und Frachtverkehr. Sie wurden in der Folge vornehmlich für Truppentransporte und Frachten, bei denen es nicht so sehr auf Geschwindigkeit ankam, eingesetzt.

Die Baltimore-Klipper

Etwa zeitgleich mit den Blackwall-Fregatten hatten die Baltimore-Klipper ihre große Zeit. Diese an der Ostküste der Vereinigten Staaten gebauten Schoner galten im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts als die schnellsten Schiffe der Welt. Im Krieg zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien wurden sie daher bevorzugt als Kaper- und Blockadebrecher eingesetzt.

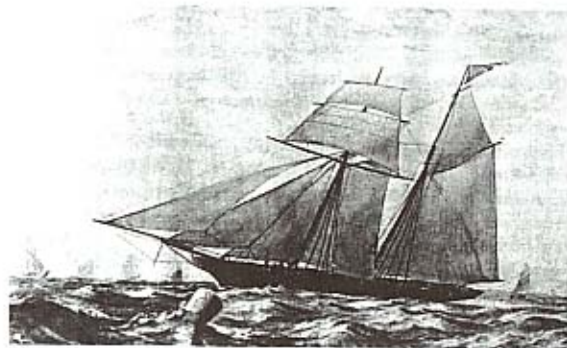
Ein typischer Kaperschoner hatte sehr scharfe Linien und einen langen Auslauf nach hinten. Das durchlaufende Deck war fast frei von Aufbauten. Aufgrund ihrer überlegenen Geschwindigkeit brachen sie gerne in britische Handelskonvois ein, plünderten und segelten ohne große Schwierigkeiten den Kriegsschiffen davon. Nur



bei ungünstigen Windverhältnissen konnten sie von Schiffen der britischen Marine aufgebracht werden.

Nach dem Krieg wurden die Baltimore-Klipper für den Sklavenhandel eingesetzt. Ab 1820 wurde der Sklavenhandel von den wichtigsten Staaten als illegal eingestuft und bekämpft. Vor allem britische Schiffe kreuzten vor den Küsten Afrikas. Sie hatten Befehl Sklavenschiffe aufzubringen, und auch das Recht sie zu beschlagnehmen. Daher waren die schnellen Baltimore-Klipper wie kein anderes Schiff dazu geeignet, die Rolle der nun zu langsam gewordenen Sklavenschiffe zu übernehmen. Sie waren dabei so erfolgreich, daß bis 1850 Schoner dieses Typs speziell für den Sklavenhandel gebaut wurden.

Vor allem die britische Marine unternahm große Anstrengungen, um den Baltimore-Klippern ebenbürtig zu werden. So wurden neue Schiffe gebaut, die zahlreiche Konstruktionsmerkmale der Baltimore-Klipper aufwiesen. Sie konnten in der Folge auch einige nennenswerte Erfolge verbuchen. Nachdem der Sklavenhandel ab 1850 unterbunden wurde, verloren die Baltimore-Klipper ihre Bedeutung. Als normale Handelsschiffe waren sie wegen ihrer nur beschränkten Ladefähigkeit ungeeignet.



Die frühen Klipper

Die Bezeichnung Klipper für schnellsegelnde Schiffe ist immer noch umstritten. Fälschlicherweise wird es oft als Bezeichnung für einen bestimmten Schiffstyp mißverstanden. Generell und etwas vereinfacht kann man davon ausgehen, daß sehr schnell segelnde Schiffe ab dem 19. Jahrhundert, unabhängig von Bauweise und Takelung, als Klipper bezeichnet werden können. Sie wurden primär auf möglichst hohe Geschwindigkeit gebaut, getakelt und gesegelt, wobei die Ladekapazität, die Betriebskosten, Komfort und Sicherheit zweitrangig waren.

Die Nachfrage nach Klippnern ergab sich aus der Möglichkeit mit schnellen Spezialtransporten enorme Gewinne einfahren zu können. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren dies vor allem der Opiumhandel und der Teehandel. Die erste Anlandung von Tee einer Saison brachte große Prämien, und die Importeure zahlten hohe Frachtsätze für die ersten Ladungen. Auch für die Goldfunde in Kalifornien und Australien um die Jahrhundertmitte wurden schnelle Schiffe gebraucht. Sie sollten Schürfer und Material schnellstmöglich zu den Fundorten bringen.

Die Klipper-Schiffe waren nicht eine völlig neue Entwicklung, sondern standen durchaus

↳ Ein Gemälde der *NON-SUCH*. Sie wurde drei Jahre nach der *SCOTTISH MAID* gebaut, und war dieser sehr ähnlich.

in einer Tradition der ständigen Vorwärtswicklung und Anpassung an Markterfordernisse des Schiffbaus. Vor allem die Gestalt des Schiffskörpers wurde verfeinert. Der amerikanische Schifffahrtshistoriker Howard I. Chapelle schrieb, daß »... auf dem Klipper-Schiff nicht eine Besonderheit eingebaut wurde, die vollkommen neu gewesen wäre«. So war es auch die Kombination und Verfeinerung bewährter Elemente mit Neuem, die diese Schiffe so schnell und erfolgreich werden ließ.

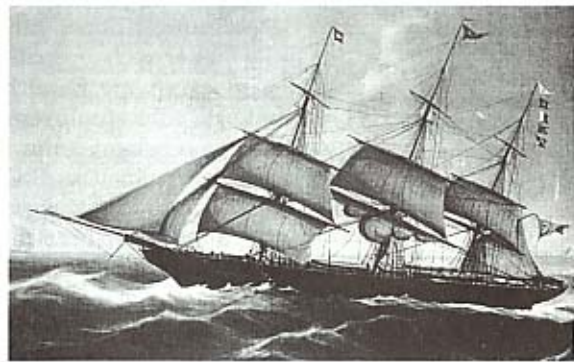
In der Zeit von 1840 bis 1850 hatten die amerikanischen Schiffsbauer gegenüber ihren europäischen Konkurrenten bei der Entwicklung schneller Segler die Nase vorn. In Amerika war es für die Klipper üblich, Goldsucher um Kap Hoorn nach Kalifornien zu bringen, mit Ballast über den Pazifik zu segeln, und mit Tee aus China wieder die Heimfahrt nach New York oder Boston anzutreten. Für diese Reise waren die schnellen Klipper besonders geeignet. Nach dem Fall der Navigations Akte 1849 wurden amerikanische Klipper auch im Teehandel mit England eingesetzt.

Die besten Schiffe wurden an der nordöstlichen Küste der Vereinigten Staaten gebaut. Sie waren meist vollständig aus Holz gebaut

und unter der Wasserlinie mit Kupferplatten beschlagen. Ein großer Teil dieser Schiffe besaß drei vollgetakelte Masten. Sie hatten vor allem bereits ein größeres Längen-Breiten-Verhältnis als die europäischen Schiffe zu dieser Zeit. Durch die große Nachfrage nach schnellen Schiffen und den guten Ruf der amerikanischen Schiffsbauer kam es dazu, daß viele britische Reeder Klipper aus den Vereinigten Staaten bestellten.

In Großbritannien führte die Neuordnung der Tonnagenvermessung von 1836 zu einem Überdenken der Schiffsbauweise. Man dachte über Möglichkeiten nach, durch entsprechende

↓ Die BONITA mit gereiften Sturmsegeln auf einem Gemälde von Arthur Smith. Sie war der REINDEER sehr ähnlich und unterschied sich in der Rumpfform sehr von den meisten Schiffen ihrer Zeit.



Konstruktion des Schiffskörpers die Besteuerung möglichst niedrig zu halten. James und William Hall von der Werft Alexander Hall & Sons in Aberdeen entwickelten einen Schiffstyp, der nach der neuen Vermessungsregel sogar eine Steuerersparnis brachte. Herausragendstes Merkmal war der sogenannte Aberdeen-Bug, ein extrem weit ausladender Vorsteven. Das erste Schiff dieser neuen Bauart war die 1839 gebaute SCOTTISH MAID. Nach und nach beeinflusste der sich bewährende Aberdeen-Bug auch die Bauweise anderer britischer Werften, und es entstanden zahlreiche kleinere, ausge-

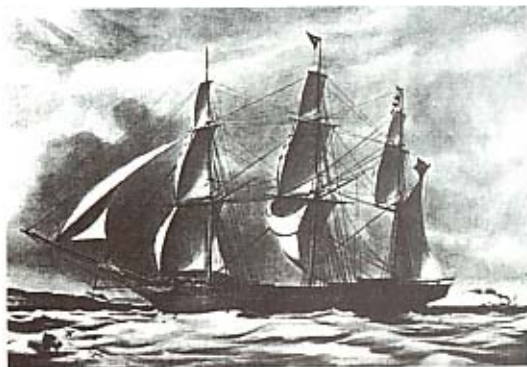
zeichnete Klipper. Als aber 1854 wieder ein neues System der Tonnagevermessung eingeführt wurde, verlor der Aberdeen-Bug an Bedeutung und wurde durch den weniger extremen Klipper-Bug verdrängt.

Die britischen Klipper um 1850 waren durchwegs kleiner als die amerikanischen. Aber sie waren die Vorstufe zur großen Zeit der englischen Schnellsegler des nächsten Vierteljahrhunderts.

Die Blütezeit der Klipper

Um 1850 entstand in allen Handelsbereichen das Bedürfnis nach möglichst kurzen Lieferzeiten. Schnelle Schiffe konnten also sehr hohe Frachtraten erzielen. Daraus resultierend ergab sich eine entsprechend große Nachfrage nach schnellen Klippern mit ausreichender Ladekapazität. Auch wenn in den meisten Publikationen der Höhepunkt der Klipper-Schiffe in der Zeit von 1860 bis 1870 gesehen wird, wurden doch von 1850 bis 1855 mehr extreme Klipper für die größte Zahl von Anwendungsbereichen gebaut, als es jemals wieder der Fall sein sollte. Besonders während des Krimkrieges gab es eine Rekordzahl von Schiffsneubauten, so wurden im

↓ Die SWORDFISH wurde 1845 von Joseph Cunard in Neubraunschweig erbaut. Die Abbildung ermöglicht einen Vergleich mit den Aberdeen-Klippern dieser Zeit.



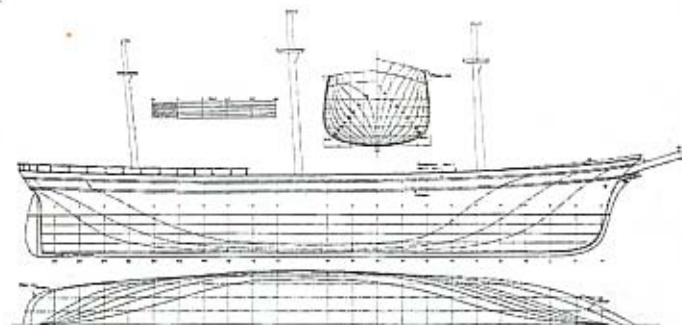
Jahr 1855 Dampf- und Segelschiffe mit einer Gesamttonnage von 323.200 tons gebaut. Davon entfiel aber nur ein geringer Prozentsatz auf Klipper-Schiffe. Gegen 1860 ging die Zahl der Klipperneubauten bereits stark zurück. Eine Ausnahme bildeten nur die Tee-Klipper.

Großen Einfluß auf die Entwicklung und Verbreitung extremer Klipper hatten vor allem in England die Goldfunde in Australien. Ein Brief von G. H. Heaton, Kapitän der THOMAS ARBUTHNOT, an seine Reeder, zeigt die Verhältnisse im Hafen von Sidney. Der Brief wurde am 10. September 1851 in der Times abgedruckt:

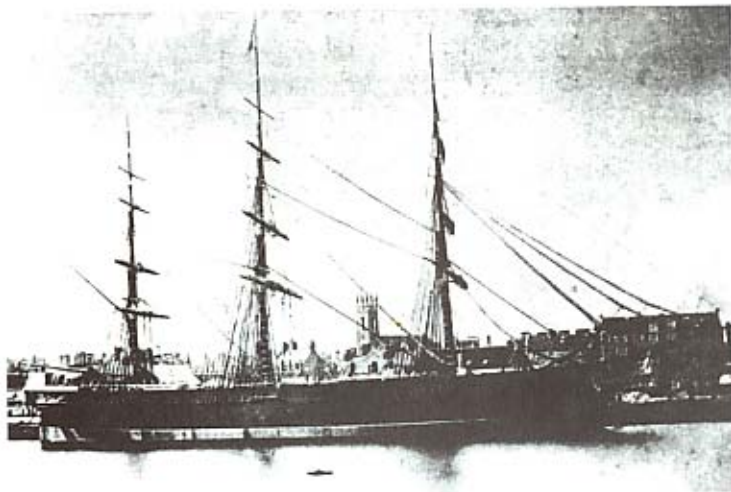
»Gentlemen - Wie ich vermute, kennen Sie die Gerüchte von der Entdeckung ausgedehnter Goldfelder in Neusüdwales, die eine derart plötzliche Umwälzung bewirkte, wie sie meiner Meinung nach nur irgendein Land heimsuchen kann. Die Kolonie ist vollständig gelähmt. Jeder Mann und jeder Junge, soweit er nur eine Schaufel halten kann, geht auf die Goldfelder, wenn er nicht

bereits dort ist. Viele Arbeitsstellen sind völlig verwaist. Die Folge ist, daß Schafe und Rinder ganz und gar sich selbst überlassen sind. Die Preise fast aller Lebensmittel sind gestiegen, in einigen Fällen um 200% und wenn man an die wegen des Arbeitskräftemangels stark zurückgehende nächste Getreideernte denkt, wird klar, daß der Lebensunterhalt für Mensch und Tier notgedrungen knapp und teuer werden wird. Zweifellos wird eine Auswanderungswelle aus allen Teilen Europas einsetzen, wenn sich die Nachricht erst einmal herumgesprochen hat.

⚓ Das 1.836 tons große Klipper-Vollschiff COMET schaffte eine Reise von Liverpool nach Hongkong in nur 83 Tagen und 21 Stunden. Sie wurde 1854 von William H. Webb gebaut.



⌄ Mit der 2.492 tons großen SCHOMBERG bewiesen die Brüder Hall aus Aberdeen, daß sie auch so große Klipper wie Donald McKay aus Boston zu bauen in der Lage waren. Die Photographie zeigt das mächtige Schiff fast fertig im Hafen von Aberdeen im Sommer 1855.



Wir haben australisches Gold im Wert von 800 Pfund an Bord, das erste, das aus der Kolonie verschifft wurde. Es wurde von vier Herren, geschäftsführenden Partnern verschiedener Handelshäuser in Sidney, an Ort und Stelle aufgekauft (tatsächlich grub man es vor ihren Augen aus). Es sind alles Klumpen aus fast purem Gold, von denen dem größten nur 2 Unzen an 4 Pfund fehlten. Als dies zum Schiff

gebracht wurde, lag in Bathurst noch viel Gold und wartete auf eine Militäreskorte, auf deren Bewilligung durch die Regierung man hoffte. Was wir an Bord haben, wurde von vier bis an die Zähne bewaffneten Herren heruntergebracht.

Ich hatte große Schwierigkeiten, aus Sidney fortzukommen. Obwohl ich die Heuer der Besatzung verdoppelte, verließen mich sechs oder sieben Leute, sobald die Sache bekannt wurde. In Voraussicht dessen, was sich wahrscheinlich ereignen würde, nahm ich einen Dampfer, der das Schiff

zu den 'Heads' hinausschleppte. Tag und Nacht postierte ich je einen bewaffneten Polizisten an jedem Ende des Schiffes. Trotzdem schafften es die Schwimmer, irgendwie von Bord zu kommen. All diese Maßnahmen verursachten hohe Ausgaben. Als ich in See ging, blieb die Lady Clarke in seeklarem Zustand zurück, ohne eine Menschenseele an Bord außer dem Kapitän. Ich glaube, er war gerade im Begriff, mit seiner

↓ Diese Seite:
Das eiserne Voll-
schiff GOLDEN
FLEECE beim
Einlaufen in den
Hafen von Le Havre.

Musterrolle in der Tasche sich auf den Weg nach Bathurst zu machen in der Annahme, er könne vielleicht einige Seeleute zur Rückkehr und zum Anmustern bewegen. Sie (das heißt, was noch in Sidney an Seeleuten geblieben war) forderten kalt-lächelnd 80 Pfund für die Heimreise und die Garantie, ihnen ein Schiff für die sofortige Rückkehr nach Sidney zu verschaffen. Ich bezahlte 5 und 6 Pfund pro Monat für das, was ich an Leuten benötigte.

Ihr sehr ergebener
(gez.) G. M. Heaton.«

↓ Nächste Seite oben:
Ein Linienschiff des
1.671 tons großen
Eisenvollschiffes
MERMERUS. Sie
wurde 1872 in
Glasgow von
Barclay, Curle & Co.
erbaut.

Eine riesige Auswanderungswelle nach Australien begann, und die Reeder witterten ihr Geschäft. In den folgenden Jahren wurden die extremsten Klipper gebaut, die je Englands Werften verließen. Diese Australien-Klipper mußten feine Linien für die Atlantikfahrt aufweisen, aber auch bei Sturm in den »Roaring Forties« noch Segel vertragen kön-



nen. Zu dieser Zeit tauchten auch die ersten eisernen Klipper auf. Das Längen-Breiten-Verhältnis wurde auf bis zu 7:1 gesteigert. Ebenso gerieten die Masten immer höher, bis zu zwei

Drittel der Schiffslänge. Sie waren üblicherweise vollrahgetakelt und boten bei drei Masten eine Segelfläche bis zu 3.000 Quadratmetern. Gegen Ende der sechziger Jahre tauchten auch vollgetakelte Schiffe mit bis zu fünf Masten, ja in Ausnahmefällen sogar sechs oder sieben Masten, auf. Ab 1860 waren die besten Schiffe meistens aus Eisen gebaut.

Das Ende der großen Zeit der Klipper begann mit der Eröffnung des Suez-Kanals. Durch den »dreckigen Graben«, wie er von den Seglern wenig liebevoll genannt wurde,

wurde die Ostroute auch für die Dampfschiffe rentabel. Ebensolche Folgen hatte die Eröffnung des Panamakanals. Obwohl es noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts dauern sollte,

↓ Nächste Seite unten:
Deckspläne und
Längsschnitt der
MERMERUS.

bis die Dampfschiffe die Segelschiffe überflügeln sollten, so war doch das Ende der Segelschiffahrt bereits abzusehen. Einen letzten Aufschwung erlebte der Segelschiffsbau Anfang der siebziger Jahre. Doch mit der rasanten Weiterentwicklung der Dampfschiffe konnten die Segelschiffe nicht mehr mithalten. Als einziger Klipper der großen Zeit blieb die berühmte CUTTY SARK erhalten. Sie kann heute noch als Relikt einer vergangenen Epoche in einem Trockendock in London besichtigt werden.

Die amerikanischen Schoner

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts kamen in Amerika immer mehr Dampfschiffe im Küstenhandel zum Einsatz. Die Segelschiffe wurden nun für den Transport von schweren und sperrigen Ladegütern, wie Getreide, Bauholz, Kohle, Baumwolle und diverse Baumaterialien verwendet. Daraus ergab sich eine erhöhte Nachfrage nach größeren Schonern, um diese Güter auch wirtschaftlich transportieren zu können. Bis 1870 wurden vorwiegend Dreimast-Schoner bis etwa 1.000 tons eingesetzt. Sie waren ihrer Konstruktion nach von den rahgetakelten amerikanischen Klippern beeinflusst. Da sie speziell für

besondere Routen und Ladungen entworfen wurden, die Baukosten und der Betrieb vergleichsweise niedrig waren und nur eine kleine Besatzung erforderlich war, konnten sie mit den Dampfschiffen durchaus konkurrieren.

Ab 1870 ging man dazu über, größere Schoner zu bauen. Am häufigsten waren Viermast-Schoner bis zu 1.500 tons. Sehr beliebt wurden aber auch Fünfmastschoner bis über 2.000 tons. Einige davon wurden sogar speziell für den Überseehandel gebaut. Diese Schoner wurden, bis auf wenige Ausnahmen, vollständig aus Holz gebaut.

Die Dampfschiffe

Dem kombinierten Dampfsegelschiff SAVANNAH gelang 1819 die erste Atlantiküberquerung unter Dampf. Allerdings hatte die Maschine aus Brennstoffmangel nur 88 Stunden gearbeitet. Der Ruhm der ersten Atlantiküberquerung nur mit Hilfe einer Dampfmaschine gebührt dem kleinen Dampfer SIRIUS. Nachdem er am 4. April 1838 von Cork ausgelaufen war, erreichte er am 22. April New York mit 40 Passagieren an Bord. Fast hätte er es aber nicht geschafft, da kurz vor der amerikanischen Küste der Kohlevorrat aus-

ging. So befahl der Kapitän die Inneneinrichtung und Teile der Takelage zu verheizen. Dies war auch nötig, denn nur wenige Stunden nach der SIRIUS traf bereits der Konkurrent, der Dampfer GREAT WESTERN ebenfalls in New York ein.

Der Existenzkampf Segelschiff gegen Dampfschiff dauerte praktisch bis zur Jahrhundertwende. Das Dampfschiff war zwar weitgehend von Wind und Wetter unabhängig, doch es gab auch noch zahlreiche Unzulänglichkeiten. Eines der größten Probleme war der enorme Brennstoffverbrauch. Durch die große Menge an mitzuführendem Brennmaterial waren bei den Dampfschiffen die Betriebskosten sehr viel höher als bei Segelschiffen. Erst die Eröffnung von

Suez-Kanal und Panamakanal egalisierte diesen Nachteil.

Der Antrieb durch Schaufelräder war eine weitere große Schwäche der Dampfschiffe. Durch den Verbrauch von Brennmaterial stieg das Schiff immer höher aus dem Wasser. Die Schaufelräder erreichten nicht mehr ihre optimale Eintauchtiefe und so verlor das Schiff zusehends an Leistung. Bei schwerer See tauchten die Schaufelräder ungleich ein, wodurch die Steuerfähigkeit des Schiffes stark beeinträchtigt wurde. Auch wurden die Schaufelräder oft durch schweren Wellenschlag schwer beschädigt. Es kam vor, daß ein Dampfschiff tagelang manövrierunfähig auf hoher See trieb.

Ein großer Fortschritt war die Einführung der Schiffsschraube. Mit ihrer Hilfe fielen die Nachteile der Schaufelräder weg. Aber auch bei dieser Neuerung gab es einige Hindernisse zu überwinden bis zur völligen Ausreifung.

Lange Zeit wurden die Dampfschiffe vorwiegend im Küstenhandel eingesetzt. Zwar gab es einige bekannte atlantikquerende Dampfschiffe, doch der größere Teil fuhr nur kurze Strecken nahe der Küste. Erst mit der Eröffnung von Suez-Kanal und Panamakanal schlug die große Stunde der Dampfschiffe. Sie

Der Dampfer BRITANNIA der Cunard-Steamship-Company verläßt den Hafen von Boston. Bereits 1840 eröffnete Cunard seine Transatlantiklinie mit Dampfschiffen.

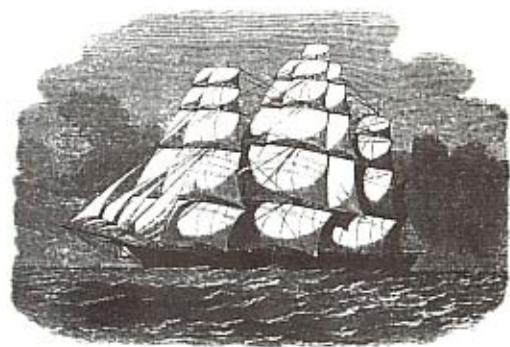


⚓ Der riesige Klipper
JAMES BAINES als
Truppentransporter
1857 auf dem Weg
nach Indien. Erbaut
wurde er von dem
Bostoner Schiffsbau-
er Donald McKay.

konnten nun auch endlich gewinnbringend im Osthandel und im Pendelverkehr Westküste und Ostküste der Vereinigten Staaten eingesetzt werden. Trotz allem entfielen aber von weltweit 18 Millionen Registertonnen im Jahr 1880 nur 3,5 Millionen auf Dampfschiffe. Die Verdrängung der Segelschiffe zeichnete sich zwar bereits ab, erfolgte aber erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts. 1900 war die Wende geschafft, es gab gegenüber 16.000 Dampfern mit mehr als 22 Millionen Bruttoregistertonnen weltweit nur mehr 12.000 Segelschiffe mit einer Gesamttonnage von 6,5 Millionen Bruttoregistertonnen. Die Dampfkraft hatte innerhalb eines Jahrhunderts die seit tausenden Jahren herrschenden Segelschiffe verdrängt.

Holz als Baumaterial

Über Jahrhunderte war Holz der im Schiffsbau übliche Werkstoff. Die Kunst der Holzbearbeitung für den Schiffsbau war in langer Tradition und Erfahrung perfektioniert worden. Eichenholz wurde für Schiffe als am geeignetsten angesehen. Für den Bau eines Schiffes waren riesige Holzmen gen erforderlich. Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde für eine Schiffstonne

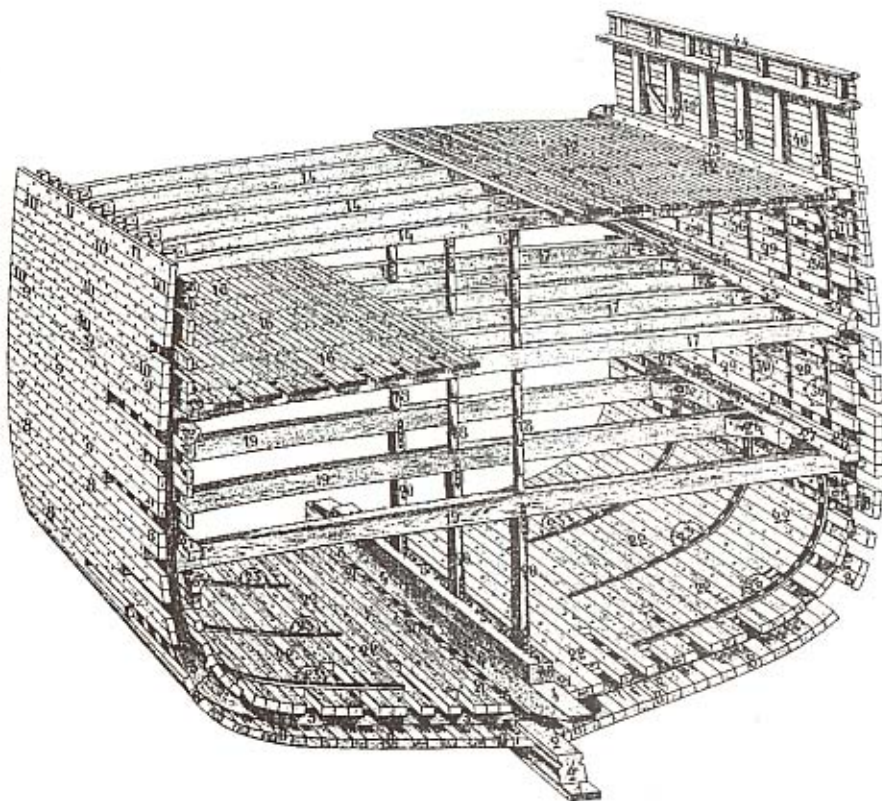


auch eine Tonne Holz verbraucht. Bei Kriegsschiffen steigerte sich der Holzbedarf nochmal um das Doppelte. Dabei ging aber durch die Bearbeitung die Hälfte des Holzes verloren. Vor allem in Großbritannien wurde im 19. Jahrhundert gutes Schiffsholz sehr teuer, die Wälder waren abgeholzt. So mußten die Briten Eiche aus Kanada oder der Adria importieren. Es ist daher nicht verwunderlich, daß Eisenschiffe gerade in England sehr rasch an Bedeutung gewannen.

Für große Schiffe waren massive Holzstärken erforderlich, um die nötige Festigkeit des Rumpfs zu erreichen. Je größer das Schiff wer-

↓ Schnitt durch einen hölzernen Rumpf:

1 Loskiel, 2 Kiel, 3 Spant / Inhölzer, 4 Kielschwein, 5 Oberkielschwein / Binnenkielschwein, 6 Wasserlauf, 7 Kielgang, 8 Bodenbeplankung, 9 Berghölzer, 10 Oberbeplankung, 11 Farbegang / Schergang, 12 Oberdeckbeplankung, 13 Oberdeckwassergang / Oberdeckleibholz, 14 Oberdecksbalken, 15 Oberdeckstützen, 16 Hauptdeck, 17 Hauptdecksbalken, 18 Hauptdeckstützen, 19 Raumbalken (für Orlopdeck), 20 Raumstützen, 21 Kielerwegergang, 22 Bodenwegerung, 23 Raumbalkenhängeknie, 24 Horizontalknie der Raumbalken, 25 Raumunterbalkweger, 26 Raumbalkweger, 27 Raumbalkenwassergang / Raumbalkenleibholz, 28 Raumbalkensetzweger, 29 Zwischendeckswegerung, 30 Hauptdecksbalkenhängeknie, 31 Hauptdeckunterbalkweger, 32 Hauptdeckbalkweger, 33 Hauptdeckwassergang / Hauptdeckleibholz, 34 Hauptdecksetzweger, 35 Horizontalknie der Hauptdecksbalken, 36 Oberdecksbalkenhängeknie, 37 Oberdeckunterbalkweger, 38 Oberdeckbalkweger, 39 Schanzkleidstützen, 40 Schanzkleidbeplankung, 41 Schanzkleidreling / Reling / Relingsleiste, 42 Oberschanzkleidstützen / Monkeyschanzkleidstützen, 43 Oberschanzkleidbeplankung / Monkeyschanzkleidbeplankung, 44 Oberschanzkleidreling / Monkeyreling.

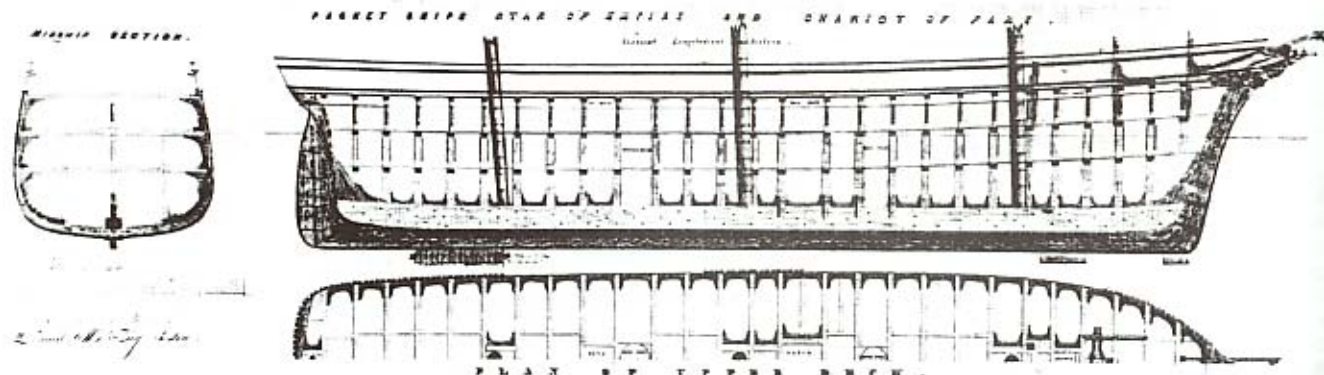


⌚ Große Holzschiffe benötigten eine sehr massive Konstruktion. Dieser Schnitt von Donald McKays 67 m langem und 2.050 tons großem Vollschiff CHARIOT OF FAME unterstreicht dies sehr eindrucksvoll.

den sollte, desto größer wurde auch der Wald von Raumstützen, Seitenkielschweinen und Hängenkien. Das Stauen der Ladung wurde dadurch zu einem erheblichen Problem. So ging man rasch dazu über, Eisen für Knie, Balken und Raumstützen zu verwenden. Durch die höhere Festigkeit des Materials konnte so Raum gespart werden. Diese Methode wurde vorwiegend in Großbritannien verwendet, die Amerikaner bauten ihre Schiffe fast ausschließlich aus Holz. Die amerikanischen Holzschiffe waren dabei um einen größer als die britischen. Während die

Engländer um die Mitte des Jahrhunderts nur wenige Holzschiffe über 1.000 tons bauten, liefen in Amerika so viele große Holzschiffe vom Stapel, daß ein Stapellauf eines 1.500 tons großen Schiffes kaum mehr Beachtung fand. Das größte und aufsehenerregendste in Amerika gebaute Holzschiff war die GREAT REPUBLIC. Ursprünglich sollte sie 4.555 tons messen, nach einem Brand kurz nach Fertigstellung wurde sie auf 3.357 tons zurückgebaut.

Viele englische Reeder kauften um 1850 zur Zeit des Booms Schiffe aus den Vereinigten

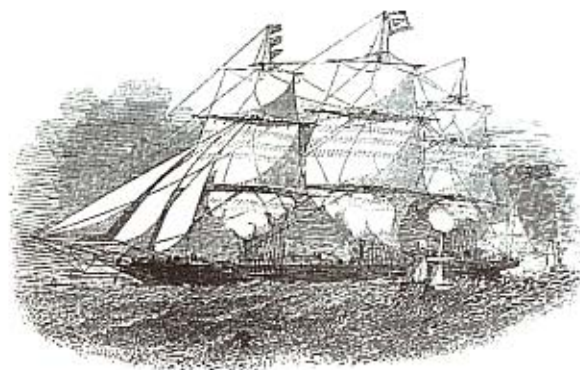


Staaten oder Kanada. Die englischen Werften hatten dadurch den Vorteil, daß sie sich gar nicht auf große Schiffe einrichteten, und ihre kleineren Schiffe auch in der nachfolgenden Depression immer noch gefragt waren.

Schiffe aus Eisen

Wie jede technische Neuerung brauchte auch Eisen einige Zeit, bis es sich als Material für den Schiffsbau durchsetzen konnte. Bereits bei den Holzschiffen wurde Eisen verwendet, hauptsächlich als Material für Stützen, Knie und Balken.

↳ Das prächtige eiserne VollschiFF GAUNTLET wurde 1853 von der Presse als der »vollkommenste aller jemals an der Clyde vom Stapel gelaufenen Klipper« gewürdigt.



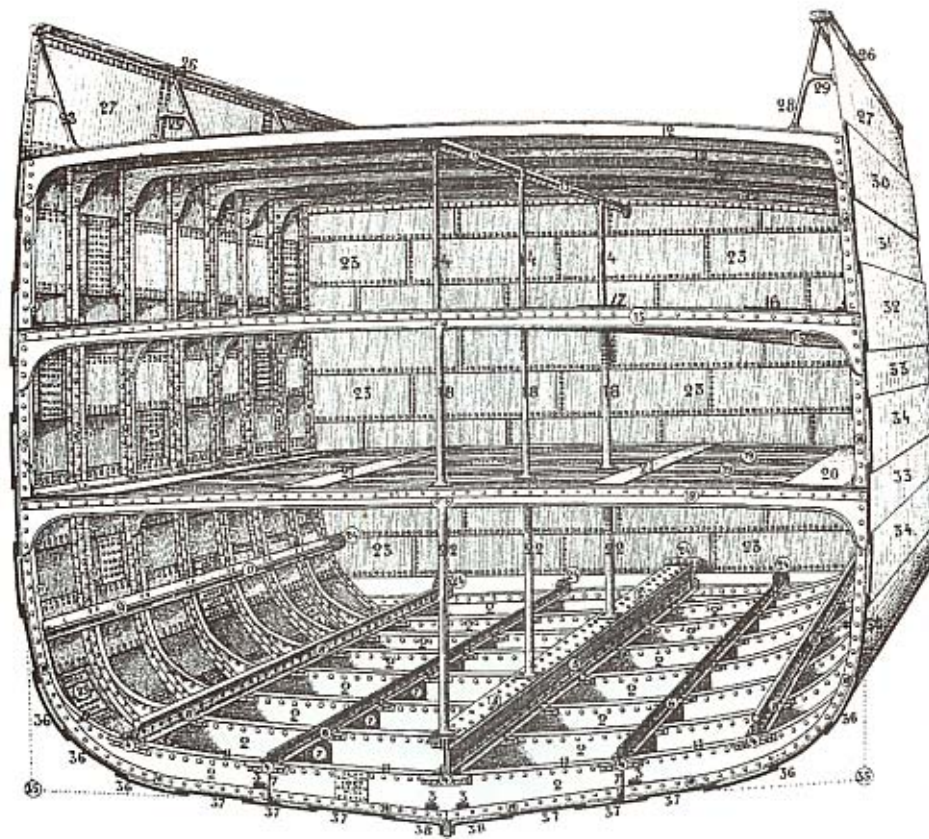
Gegenüber Eisenvollschiffen zeigten sich die meisten Reeder zu Beginn sehr skeptisch. Darüberhinaus erforderte die Fertigung aus Eisen ein Umdenken, traditionelle Holzschiffsbauer waren dafür nicht geeignet. So wurde die Kunst des Eisenschiffbaus vor allem von ehemaligen Maschinenbauern entwickelt.

Der Vormarsch der Eisenschiffe begann um 1850 langsam, aber unaufhaltsam. Immer mehr Reeder ließen sich von den Vorteilen dieser neuen Bauweise überzeugen. Der Schiffsbauer Alexander Stephen jr. beschrieb 1858 die wesentlichen Vorteile eines Eisenschiffes in fünf Punkten:

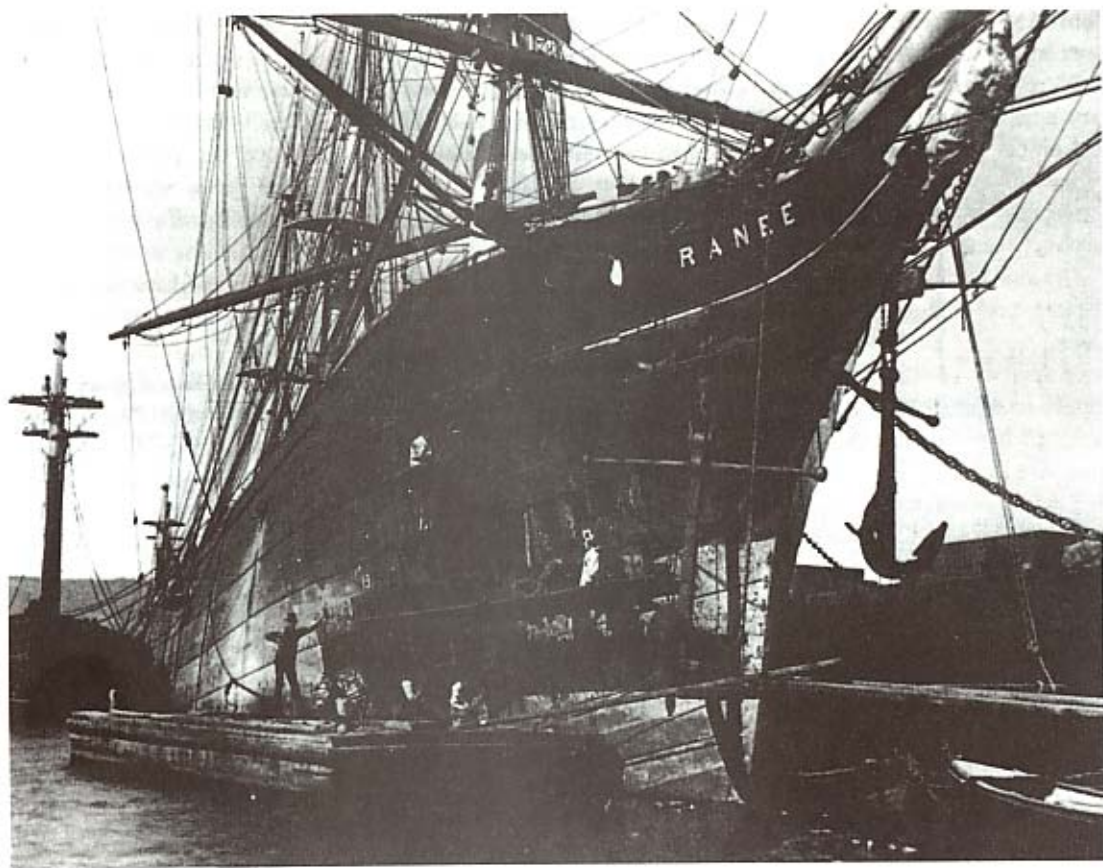
1. Anschaffungskosten zur Zeit niedriger als bei einem hölzernen Schiff der gleichen Klasse.
2. In vielen Fahrtbereichen besitzen Eisenschiffe den Vorzug, einen sichereren Transport zu gewährleisten.
3. Ladefähigkeit ist bei gleicher Tonnage wesentlich größer.
4. Haltbarkeit spricht außerordentlich zu ihren Gunsten.
5. Wirtschaftlichkeit in der Unterhaltung; keine langen Zimmermannsrechnungen durch Holzfäule.

⌋ Schnitt durch einen Eisenrumpf:

1 Kiel, 2 Bodenwrangen, 3 Wasserlaßlöcher, 4 Kurze Gegenwinkel, 5 Kielschwein, 6 Seitenkielschwein, 7 Interkostales oder eingeschobenes Seitenkielschwein, 8 Kimmkielschwein, 9 Kimmstringer, 10 Spannen, 11 Gegenspannen, 12 Oberdecksbalken, 13 Mittelstringer, 14 Oberdeckstützen, 15 Hauptdecksbalken, 16 Hauptdeckstringer, 17 Hauptdecksbalkenlängsband, 18 Hauptdeckstützen, 19 Unterdecksbalken, 20 Unterdeckstringer, 21 Unterdecksbalkenlängsband, 22 Raumstützen, 23 Schott, 24 Kragen / Bündel, 25 Stoßlaschen, 26 Reling / Relingsleiste / Handlauf, 27 Schanzkleidbeplattung, 28 Schanzkleidstützen, 29 Streben, 30 Oberdeckschergang, 31 Gang über Wasserlinie und Wetterdeck, 32 Hauptdeckschergang, 33 Seitenbeplattung (anliegende Gänge), 34 Seitenbeplattung (abliegende Gänge), 35 Kimm, 36 Kimmgänge, 37 Bodengänge / Bodenstraken, 38 Kielgänge.



⚓ Die 1.264 tons große
RANEE in einem
Dock in Neuseeland.
Einzelne Platten
wurden zur Ausbes-
serung entfernt.
Sehr schön sind die
Einzelheiten der
Eisenbeplattung zu
erkennen. Das Schiff
war 1864 in
Liverpool gebaut
worden.



Ein großer Vorteil war die erhöhte Lade-fähigkeit. Durch das Wegfallen der vielen Stützen und Balken, die bei einem Holzschiff für die Festigkeit nötig waren, blieb mehr Stauraum für Ladung. Außerdem war die Ladung leichter zu stauen als im Stützensgewirr eines Holzrumpfes. Ebenso waren die Wandstärken bei einem Holzschiff wesentlich größer. Schätzungen ergaben, daß gegenüber einem 500 tons Holzschiff ein gleichartiges Schiff aus Eisen 600 tons befördern konnte.

Ein weiteres wesentliches Argument zugunsten der Eisenschiffe war ihre Stabilität. Ein Rumpf aus Eisen konnte größeren Belastungen standhalten als ein Holzrumpf. Vor allem durch Unfälle mit Eisenschiffen wurde des öfteren ihre Haltbarkeit bewiesen und das Interesse der Öffentlichkeit und der Reeder auf sie gelenkt.

Aber auch Eisenschiffe hatten ihre Nachteile. So konnte Bilgewater im Laderaum Korrosion verursachen. Ein Belag

aus Portlandzement oder Asphalt sollte dies verhindern. Schwierigkeiten mit der Ventilation der Laderäume verdarben so manche Ladung in den frühen Jahren. Ein besonderes Problem war die Ablenkung des Kompasses durch die großen Eisenmassen des Rumpfes. Erst zahlreiche Bemühungen von Wissenschaftlern konnten dieses Problem lösen.

Ein besonders ärgerliches und hartnäckiges Problem war der Bodenbewuchs. Das Eisen des Rumpfes schien Seepocken geradezu anzuziehen. Oft wurden von im Dock liegenden Schiffen tonnenweise Seepocken vom Boden entfernt. Zu hoher Bewuchs konnte die Geschwindigkeit eines Schiffes um drei bis vier Knoten herabsetzen. Um dies zu vermeiden und um größeren Schäden vorzubeugen, sollte ein Eisenschiff einmal oder besser zweimal im Jahr eingedockt werden, um den Rumpf zu schrapen und mit Antifoulinganstrich zu versehen.

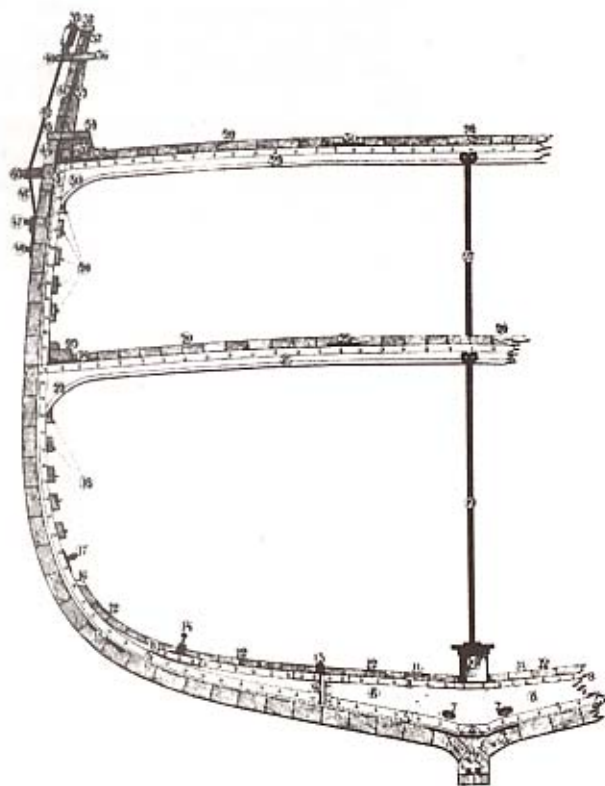


↯ Eine Vorderansicht des 1.447 tons großen eisernen Vollschriffs RODNEY auf einem Trockendock. Gut zu erkennen sind die einzelnen Gänge der Eisenbeplattung.

Durch die leichter zu erreichende Festigkeit des Rumpfes ergab sich die Möglichkeit, größere Schiffe zu bauen. Mit den Eisenschiffen vergrößerte sich das Längen-Breiten-Verhältnis bis auf 7:1. Eisen konnte zwar bei den Segelschiffen nie Holz als Material ablösen, bei den Dampfschiffen hatte es sich aber ab 1870 endgültig durchgesetzt.

Die Komposit-Klipper

Eine äußerst unangenehme Eigenheit der Eisenschiffe war, wie schon erwähnt, der Bewuchs des Rumpfes. Vor allem in tropischen Gewässern wurde die Eisenhaut arg in Mitleidenschaft gezogen. Bei Holzschiffen wurde ein derartiger Bewuchs durch einen Schutz aus Kupferplatten weitgehend vermieden. Ab 1840 wurde das Kupfer durch eine Legierung aus Kupfer und Zink ersetzt, die bis zu zehn Jahren frei von Bewuchs blieb. Eisenschiffe konnten aber nicht mit Kupfer beschlagen werden, da im Salzwasser eine galvanische Korrosion zwischen Eisen und Kupfer stattfindet. Diesen



↓ Ein Schnitt durch den Hauptspant eines Komposit-Schiffes. Die Hauptkonstruktion ist aus Eisen, nur für die Außenbeplankung und die Decksplanken wurde Holz verwendet. Die Außenbeplankung wurde noch mit einer Kupferschicht beschlagen.

Schwierigkeiten entsprangen die ersten Versuche mit einer Verbundkonstruktion, die die Vorteile beider Konstruktionsweisen vereinen sollte.

Welches Schiff das erste Komposit-Schiff war, läßt sich nicht mehr mit Sicherheit feststellen. Allgemein wird der 1839 in Indien fertiggestellte Dampfer ASSAM als erstes Komposit-Schiff bezeichnet. Im Laufe der Jahre gab es zahlreiche Patente auf diesem Gebiet. Jeder Schiffsbauer, der sich mit dem Bau von Komposit-Schiffen beschäftigte, hatte sein eigenes Rezept. Ein solches Schiff bestand vollkommen aus Eisen, nur die äußere Beplankung war aus Holz gefertigt. Die Holzplanen waren mit Kupfer oder Messing beschlagen. Der Balkenkiel wurde ebenfalls aus Holz hergestellt. Eine besondere Kunst war die Befestigung der Holzplanken mit Kupfernieten, die das Eisen nicht berühren durften.

Ab 1860 wurden viele hervorragende Schiffe in dieser

Bauweise gefertigt, wie die TAEPING, ARIEL, SO-BRAON, THERMOPYLAE oder die CUTTY SARK. 1861 bewilligte das Lloyds-Registerkomitee sogar eine höhere Klassifizierung für Komposit-Schiffe, was weiter zu ihrem guten Ruf beitrug. Sie waren exzellente Schiffe, aber mit einem Nachteil. Sie waren so teuer, daß sie sich nicht jeder Reeder leisten konnte. So blieben sie zwar vielbeachtete und vielgerühmte Schiffe, konnten aber weder Holzschiffe noch Eisenschiffe verdrängen.

↓ Die 60 m lange und 879 tons große TITANIA. Eines der hervorragenden Komposit-Schiffe aus der Werft Robert Steele & Co. in Greenock.



Werften und Schiffsbauer

Schiffsbauer und Werften waren im 19. Jahrhundert ebenso bekannt, wie heutzutage die zahlreichen Autohersteller. Ihre Produkte wurden beachtet und besprochen, vor allem die prestigeträchtigen Großprojekte waren in aller Munde. Vergessen darf man dabei aber nicht, daß der Haupterwerb für praktisch jede Werft der Bau von kleinen Schiffen weit unter 1.000 tons war. Auch wenn man heute nur mehr von den großen und den schnellen Seglern hört und liest, das tägliche Brot für jede Werft waren kleine, normale Schiffe für den Durchschnittsreeder.

Einer der bekanntesten Schiffsbauer seiner Zeit war Donald McKay. Seine Werft in Boston produzierte überdurchschnittlich viele berühmte und erfolgreiche Schiffe. McKay war nicht nur ein genialer Schiffsbauer, sondern führte auch als erster Arbeitsmaschinen auf seiner Werft ein, wie eine dampfbetriebene Kippsäge oder eine Drehbank. Diese Maschinen halfen ihm die Bauzeit zu verringern und seine Produktionszahlen enorm hoch zu halten. Seine Schiffe waren überall bekannt und geachtet, und wurden in alle Welt verkauft. Auf der McKay-Werft



wurde auch das größte vollständig aus Holz gebaute Schiff, die GREAT REPUBLIC, gebaut. Einige der bekanntesten Schiffe von Donald McKay

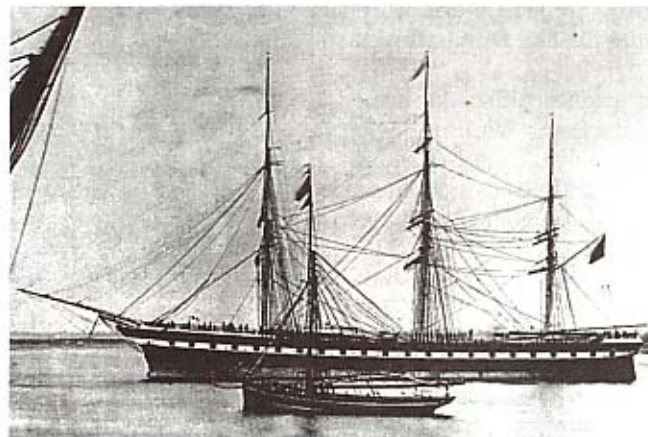
↓ Diese Photographie zeigt wahrscheinlich die 2.447 tons große CHAMPION OF THE SEAS 1854 auf der Bostoner Werft von Donald McKay. Aus dieser Werft gingen zahlreiche erstklassige, große Klipper hervor.

waren die STAG HOUND (1.534 tons), FLYING CLOUD (1.728 tons), FLYING FISH (1.505 tons), SOVEREIGN OF THE SEAS (2.421 tons), GREAT REPUBLIC (4.555 tons bzw. 3.357 tons), LIGHTNING (1.468 tons), JAMES BAINES (2.275 tons), CHAMPION OF THE SEAS (1.947 tons) und die DONALD MCKAY (2.408 tons).

Die berühmteste Werft Großbritanniens war Alexander Hall & Sons in Aberdeen. 1830 übernahmen die Brüder James und William Hall die Firma von ihrem Vater. Ihr Ruhm begann mit

dem Bau der SCOTTISH MAID im Jahr 1839. Sie war das erste Schiff mit dem beispielgebenden Aberdeen-Bug. Die neue Rumpfform sollte eine ganze Generation von Schnellseglern beeinflussen. Die Schiffe dieser Bauweise waren sehr schnell und brachten bei der neuen Tonnagenvermessungsregel seit 1836 steuerliche Vorteile. In zahlreichen Schleppversuchen mit maßstabgetreuen Modellen in großen Glastanks perfektionierten die Gebrüder Hall ihre neue Rumpfform. Die in traditionellem »Aberdeen-Grün«

gestrichenen Schiffe erfreuten sich großer Beliebtheit in der ganzen Welt. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gingen aus der Werft in Aberdeen auch einige der besten Eisensegler hervor. Bekannte Schiffe dieser Werft waren STORNOWAY (527 tons), CHRYSOLITE (440 tons), CAIRNGORM (939 tons), SCHOMBERG (2.284 tons), REINDEER (965 tons), SOBRAON (2.131 BRT) und die CALYPSO (1.061 BRT). Im Hafen von Galveston, Texas, kann heute noch das einzige erhaltene Segelschiff der Brüder Hall bewundert werden. Es ist die 1877 gebaute Eisenbark ELISSA mit 430 BRT. Dieses Schiff wurde für über eine



↳ Das in der Australienfahrt eingesetzte größte Komposit-Schiff der Welt, die 2.131 tons messende SOBRAON aus der Werft von Alexander Hall & Sons. Sie wurde 1866 fertiggestellt und befuhr bis 1941 (!) die See.

↓ Der 1855 bei Alexander Stephens & Sons gebaute eiserne Klipper WHITE EAGLE, ein Schwesterschiff der vielgerühmten STORM CLOUD.



Million Dollar grundüberholt und befährt seit 1982 wieder im Originalzustand die See.

Es würde leider zu weit führen, hier alle guten Schiffsbauer des 19. Jahrhunderts anzuführen. Nicht vergessen darf man aber die Werft Alexander Stephen & Sons in Schottland. Mit dem eisernen Vollschiiff STORM CLOUD lief dort 1854 ein Schiff vom Stapel, das alle Blicke zu recht auf sich zog. Es wurde auf eigenes Risiko der Werft nach den Plänen von Alexander Stephen erbaut. Da keine Rücksicht auf vorsichtige

oder konservative Reeder genommen werden mußte, unterschied es sich in seiner Form auffallend von anderen Schiffen. Mit einem langen, scharfen und konkaven Bug war es die praktische Umsetzung der Wellentheorie von Russell. 1855 stach das Schwesterschiff WHITE EAGLE in See.

Überaus bekannt war auch William Rennie als Schiffsbaumeister. Er war Mitinhaber der Werft Rennie, Johnson & Rankine in Liverpool. Dort wurden unter anderem die SAPHO (359 tons) und die FIERY CROSS (688 tons) gebaut, die einige Geschwindigkeitsrekorde aufstellten. Trotz der schnellen Klipper ging die Werft aber 1855 in Konkurs.

Einige der besten Klipper stammten aus der Werft von Robert Steele & Co. Diese speziell für die Chinafahrt gebauten Teeklipper machten einige der schnellsten Reisen von und nach China. Sie hatten den Vorzug, sowohl bei leichter Brise bereits schnell zu segeln als auch hart am Wind segeln zu können. Ein Tee-Rennen TAEPING gegen ARIEL, beide von Robert Steele gebaut, machte Geschichte. Die wohl besten Schiffe dieser Werft waren TAEPING (724 tons), ARIEL (853 tons), SIR LANCELOT (847 tons) und die TITANIA (880 tons), allesamt Komposit-Schiffe.

Schicksale berühmter Schiffe

Alle möglichen und unmöglichen Eigenschaften wurden Schiffen, und besonders Segelschiffen nachgesagt, aber nie wurde ein Schiff von Seeleuten als lebloser Gegenstand betrachtet. Vor allem um die stolzen Segelschiffe ranken sich viele Geschichten, manche davon wahr, andere wieder nur gut erfunden. Jedes Schiff hatte ein besonderes Schicksal, oft ein tragisches. Auch wenn die Schiffe selbst bereits seit langer Zeit verschwunden sind, ihre Geschichten und Schicksale leben weiter. Die Lebensläufe einiger bekannter Schiffe sollen hier nähergebracht werden.

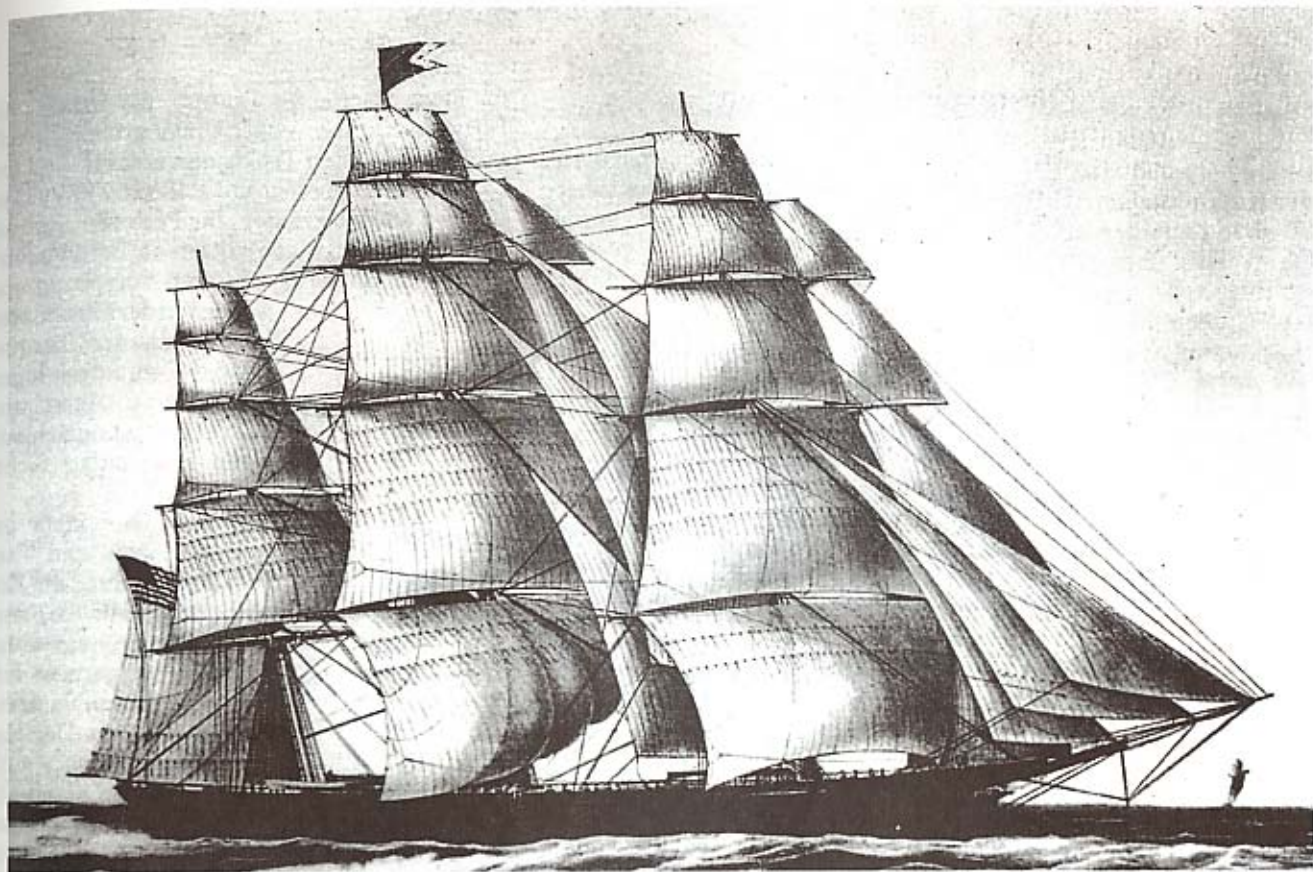
Der Flug um Kap Hoorn

Im Jahr 1848 alarmierte eine Meldung ganz Amerika: Gold in Kalifornien! Binnen kürzester Zeit erfaßte der Goldrausch ganz Amerika. Zahllose Menschen aller Bevölkerungsschichten der Ostküste träumten von schnellem Reichtum, der an der Westküste auf sie wartete. Als einziges Hindernis gab es da aber die Reise in den Westen. Da die Landreise nicht praktikabel war, blieb nur eine Seereise um Kap Hoorn. Im Zug des Goldrausches wurden zahllose Schiffe für den Transport von Menschen, Ausrüstung und

Proviand gebaut. Jede Fahrt versprach enormen Gewinn, und es war kein Wunder, daß die Werften den Aufträgen fast nicht mehr nachkommen konnten. Für eben diesen Zweck entstand auch 1851 auf der Werft von Donald McKay in Boston die 1.783 tons große FLYING CLOUD.

Am 2. Juni 1851 um 14 Uhr lief sie von New York unter Kapitän Josiah Perkins Creesy aus. Starke Stürme machten ihr schwer zu schaffen. Bei wieder schönem Wetter erreichte sie ein Etmaal - das ist die von Mittag bis Mittag zurückgelegte Tagesstrecke - von bis dahin sagenhaften 325 Seemeilen, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 18 Knoten. Kein Schiff war bis zu diesem Tag derart schnell gesegelt. In der absoluten und nicht mehr unterbotenen Rekordzeit von 89 Tagen und 21 Stunden lief sie unter vollen Segeln im Hafen von San Francisco ein. Da es die Goldgräber und zum Teil auch die Matrosen, die auch ihr Glück auf den Goldfeldern versuchen wollten, besonders eilig hatten, wurden nicht wie sonst üblich, die Segel bei der Einfahrt in den Hafen gerefft. Manche Übereilige sprangen sogar von Bord, um nur ja keine Zeit zu verlieren. Die FLYING CLOUD selbst überquerte den Pazifik, lud Tee in Kanton und kehrte als stolze Rekordhalterin nach New York zurück.

↳ Nächste Seite:
Die schnelle FLYING CLOUD unter vollen Segeln. Sie schaffte die Reise von New York nach San Francisco über Kap Hoorn in einer nie unterbotenen Rekordzeit.



Das große Tee-Rennen

Die Briten waren immer schon begeisterte Anhänger von Wetten. Diese Wettleidenschaft übertrug sich auch auf die Tee-Klipper und enorme Summen wurden auf bestimmte Schiffe gesetzt. Großzügige Prämien der Teehändler für die erste an Land gebrachte Ladung Tee einer neuen Saison - der dann übrigens besonders teuer verkauft wurde - spornten auch Kapitäne und Mannschaften an. So gab es jährlich regelrechte Tee-Rennen zwischen den schnellsten Schiffen. Das letzte, aber auch bekannteste Rennen fand 1866 statt. Es ging unter dem Namen »The Great Tea Race« in die Geschichte der Seefahrt ein.

Im Mai dieses Jahres lagen in Fu-Tschou 16 Klipper vor Anker. Fünf davon wurden als Favoriten für das bevorstehende Rennen gereiht, die viermalige Siege-

rin FIERY CROSS, die TAEPIING, die SERICA, die TAITSING und die ARIEL. Unter großer Hektik wurden die ersten Teekisten verstaут, und am 28. Mai stach die ARIEL mit 1,108.000 Pfund Tee an Bord als erste in See. Ihr Pech war, daß sie einen unzuverlässigen Lotsen an Bord genommen hatte. So verlor sie ihren Vorsprung und wurde von der FIERY CROSS überholt. Bei der Überquerung des Äquators lagen FIERY CROSS, ARIEL und TAEPIING bereits gleich auf, wenn auch außer Sichtweite.

Am 5. September erreichten ARIEL und TAEPIING fast gleichauf die Küste Süngenglands, die FIERY CROSS war bereits geschlagen. Bei Dungerness forderte die ARIEL als erste einen Lotsen an. Der Kapitän der TAEPIING wollte ihr den ersten Lotsen abfangen, und nur ein gewagtes Vor-den-Bug-laufen der ARIEL konnte dies

↓ Ein Werbeplakat eines Teeimporteurs von 1866, daß die Ankunft der Tee-Klipper anzeigt. Die Schiffe werden in der Reihenfolge ihres Eintreffens genannt.

GREAT RACE
TEA SHIPS,
WITH THE MOST
NEW SEASON'S TEAS.

PRICE OF TEAS REDUCED.

THE "Taeping," "Ariel," "Fiery Cross," and "Serica" have arrived, with others in close pursuit, with something like FORTY FIVE MILLION POUNDS of NEW TEA on board—half a year's consumption for the United Kingdom. This enormous weight coming suddenly into the London Dock, Shippers are compelled to sell at MUCH LOWER PRICES, in order to make sales.

We are thus enabled to make a Reduction of FOURTEEN in the pound.

4/0	less 14	=	3/8
3/8		=	3/4
3/4		=	3/0

And so on downwards.

We may add the above Ships have brought a few lots of most unusual tea quality.

Reduction takes place on Friday the 2nd inst.

IN WAREHOUSE, 10, FLEET STREET, LONDON, E.C. 4.
(In the City of London.)

BURTON & CO.,
 TEA MERCHANTS.

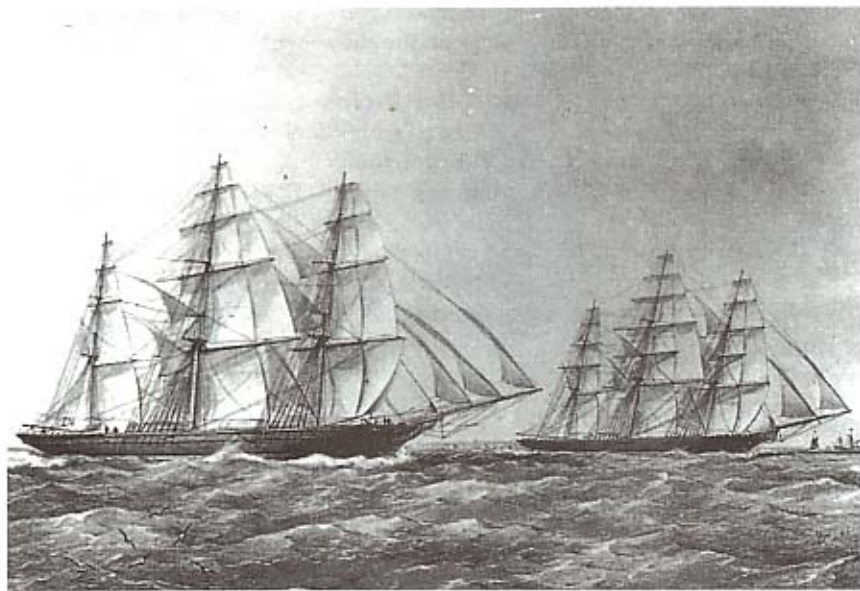
XXX

verhindern. Aber wieder hatte sie Pech, diesmal mit dem Schlepper, der sie die Themse hinaufziehen sollte. Hilflos mußte die Mannschaft zusehen, wie die TAEPING vorbeizog. Wenige Minuten vor der ARIEL erreichte sie das London Dock. Laut Reglement war das Rennen aber erst been-

det, wenn auch die letzte Teekiste an Land gebracht war. Die Spannung blieb.

In London war in der Zwischenzeit der Teepreis stark gesunken. So vereinbarten die Besitzer beider Schiffe, die Prämie zu teilen, bevor sie möglicherweise gestrichen wurde. Und obwohl

die ARIEL ihre Ladung als erste gelöscht hatte, wurde die TAEPING zur Sieger gekürt. In diesem Jahr wurden innerhalb weniger Tage über zehn Millionen Pfund Tee an Land gebracht. Die Preise verfielen dadurch so stark, daß nie wieder ein reguläres Tee-Rennen abgehalten wurde. Die Wettkämpfe bekannter Schiffe um die schnellste Heimreise gab es aber nach wie vor.



↓ Die China-Klipper ARIEL und TAEPING im Kampf um die erste Position beim letzten großen Tee-Rennen im Jahr 1866.

Die Thermopylae

Die THERMOPYLAE wurde von Bernard Waymouth konstruiert und in Aberdeen bei Walter Hood & Co. im Jahr 1868 gebaut. Sie war ein Komposit-Schiff mit einer Länge von 64 m und 947 tons. Als extremer Klipper erreichte sie ein Etmal von 348 Seemeilen, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 16 Knoten. Sie war als China-Klipper für die Teefahrt geplant.

↓ Diese Seite:
Die THERMOPYLAE als Bark 1895 in British Columbia. Die Photographie läßt den feinen Belauf des Achterschiffs erkennen.



↓ Nächste Seite:
Dieses Photo von 1890 zeigt die THERMOPYLAE mit etwas vernachlässigtem Rumpf und tief beladen in einem kanadischen Hafen.

Bei ihrer Jungfernfahrt brach sie auf sämtlichen Abschnitten alle Rekorde. Die Reise von Futschou nach London, die berühmte Tee-Rennstrecke, schaffte sie in 91 Tagen. Allerdings unterbot die STR

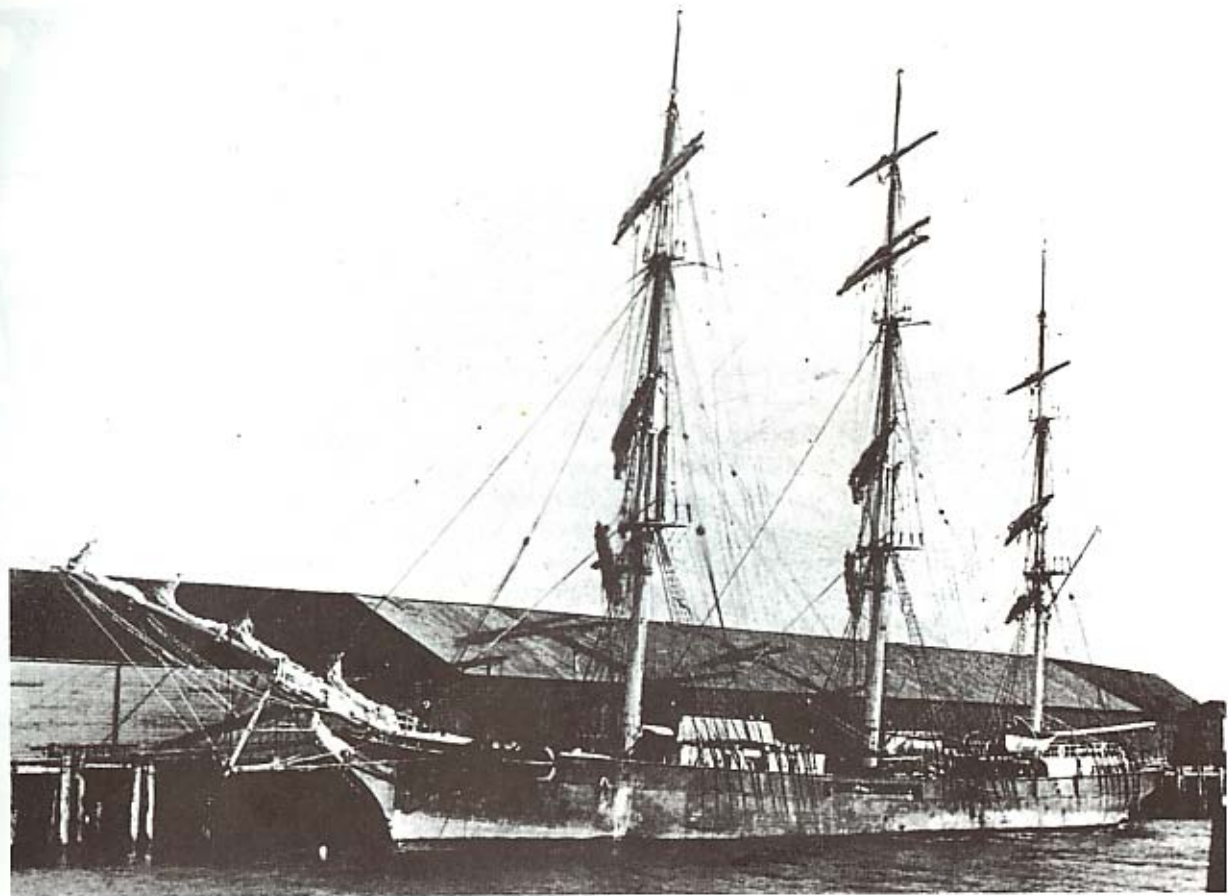
LANCELOT zwei Wochen später wieder diesen Wert. Ihre Reisen nach Australien schaffte sie gewöhnlich in 69 Tagen und auf ihren Teereisen hatte sie den hervorragenden Schnitt von 106,5 Tagen. Sie war damit ein typisches Beispiel der schönen und leistungsfähigen China-Klipper in Komposit-Bauweise.

1887 wurden ihre Masten gekürzt und 1892 wurde sie zu einer Bark umgetakelt. Nachdem sie noch als portugiesisches Schulschiff gedient hatte, versenkten sie die Portugiesen 1907 durch einen Torpedotreffer.

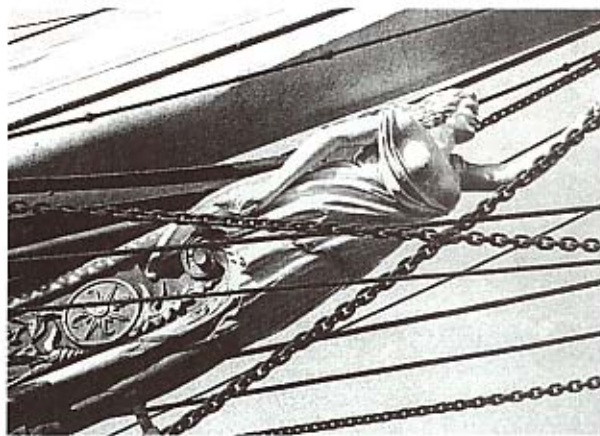
Die letzte Zeugin, die Cutty Sark

Der bekannteste Klipper heute ist mit Sicherheit die CUTTY SARK. Sie ist auch der einzige überlebende Klipper der großen Zeit, und kündigt in ihrem Trockendock in Greenwich von den guten Tagen der Segelschiffe. Diesem Überleben verdankt sie aber auch ihre Berühmtheit, denn als aktives Schiff brachte sie es nur zu einer Rekordleistung, der Fahrt von Sidney nach London in nur 79 Tagen.

Sie wurde 1869 als extremer Klipper mit einer Länge von 64 m und 921 tons gebaut. Gegen Ende des zweiten Klipper-Booms war sie



⚓ Linkes Bild:
Die Gallionsfigur der
CUTTY SARK. Sie
wurde nachge-
schnitzt, das
Aussehen des
Originals ist nicht
bekannt.



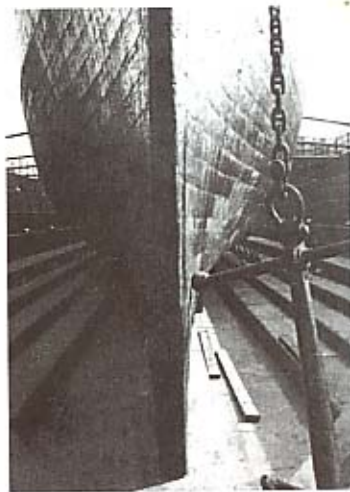
⚓ Rechtes Bild:
Die CUTTY SARK in
ihrem Trockenliege-
platz in Greenwich.
Sie ist die letzte
Überlebende der
China-Klipper.



eines der letzten voll auf Geschwindigkeit gebauten Schiffe. In der Chinafahrt konnte sie zwar nie besonders brillieren, aber ihre Australienreisen waren doch bemerkenswert schnell. Für ihre volle Leistung brauchte sie aber starken, stetigen Wind.

1895 wurde sie nach Portugal verkauft und in FERREIRA umgetauft. Kapitän Dowman kaufte sie 1922 und restaurierte die inzwischen veränderte

Take-
lung. 1954
kam sie wieder
unter ihrem
Namen CUTTY
SARK in ein ei-
genes Trocken-
dock in Green-
wich, und
wurde als ein-
ziger überle-
bender, extre-
mer Klipper
als nationales
Denkmal für
die staunende
Nachwelt kon-
serviert.



↓ Gut erkennbar ist
hier der scharfe Bug
der CUTTY SARK,
typisches Merkmal
eines extremen
China-Klippers.

Der unglückliche Riese

Der Dampfer GREAT EASTERN sollte die Welt beeindrucken. Vom berühmten Sir Isambard Kingdom Brunel konstruiert, war dieses Schiff seiner Zeit um über 40 Jahre voraus. Der Bau an diesem »Riesen der Meere« begann 1854. Seine Länge betrug sagenhafte 211 Meter. Es verfügte über zwei Schaufelräder mit 17 Metern Durchmesser und eine 7,3 Meter große Schiffsschraube am Heck. Fünf Schornsteine und sechs Masten mit einer Segelfläche von 5.400 m² bestimmten ihre Silhouette. Das Schiff sollte durch zehn wasserdichte Abteilungen und einen Doppelboden unsinkbar sein, und es ist auch tatsächlich, bei allen ihm widerfahrenen Unglücken nie gesunken. Die GREAT EASTERN hatte nur eines nicht, sie hatte kein Glück.

Das Unglück begann damit, daß eines Tages beim Bau ein Nieter und sein Lehrling verschwanden. Die Arbeiter glaubten, daß die beiden versehentlich im Doppelboden eingeschlossen worden waren, und die Niethämmer ihre Hilferufe übertönt hatten. Ihre Bitte den Boden nochmals aufreißen zu dürfen, wurde aber aus Kostengründen abgelehnt. Von da an war das Schiff vom Pech verfolgt. Der erste Stapellauf

dauerte drei Monate, alles mögliche passierte, bis der Gigant endlich in der Themse schwamm. Inzwischen war die erste Gesellschaft durch die gestiegenen Eisenpreise pleite gegangen, die zweite Gesellschaft wurde durch die Ausstattung ruiniert. Einen Tag vor dem Auslaufen brach Sir Brunel an Bord während einer Photositzung mit einem Schlaganfall zusammen. Er starb im Alter von 53 Jahren eine Woche später. Am selben Tag starben fünf Leute, als bei der Überführungsfahrt ein Schornstein explodierte. Zu allem Überfluß ertrank der Kapitän, nachdem sein Boot auf dem Weg zur Anlegebrücke gekentert war. Da ein solches Unglück kurz vor oder während der Jungfernfahrt als äußerst schlechtes Omen galt, haftete der GREAT EASTERN von nun an der Ruf eines Unglücksschiffes an. Die nunmehr bereits dritte Gesellschaft zog sich daraufhin zurück.

Der berühmte Reeder Sir Samuel Cunard übernahm nun das Schiff als neuer Eigner. Am 16. Juni 1860 ging die GREAT EASTERN endlich

auf ihre Jungfernfahrt, mit nur 38 zahlenden Passagieren bei einer Mannschaft von 418 Mann - wahrhaft kein gewinnbringendes Unternehmen. Allerdings wurde ihre Ankunft in New York von tausenden begeisterten Menschen gefeiert. Ein nun veranstalteter zweitägiger Aus-

flug ließ aber die Begeisterung rasch wieder verschwinden. Obwohl dafür enorme Preise verlangt wurden, gab es für die zweitausend Passagiere nur dreihundert Betten. Durch ein geplatzttes Rohr waren die Lebensmittel verdorben, und zu allem Überfluß kam die GREAT EASTERN durch einen Navigationsfehler weit vom Kurs ab.

Bei der Rückfahrt nach England rieß die Unglücksserie nicht ab. Eine Antriebswelle fiel aus, zwei Menschen ertranken, als sich die GREAT EASTERN in einer Trosse eines kleinen Schiffes verding, und als schlechten Abschluß rammte sie auch noch die BLENDHEIM. Vier Jahre lang befuhr sie den Nordatlantik, immer wieder in Unfälle verwickelt, die enorme Reparaturkosten verursachten.

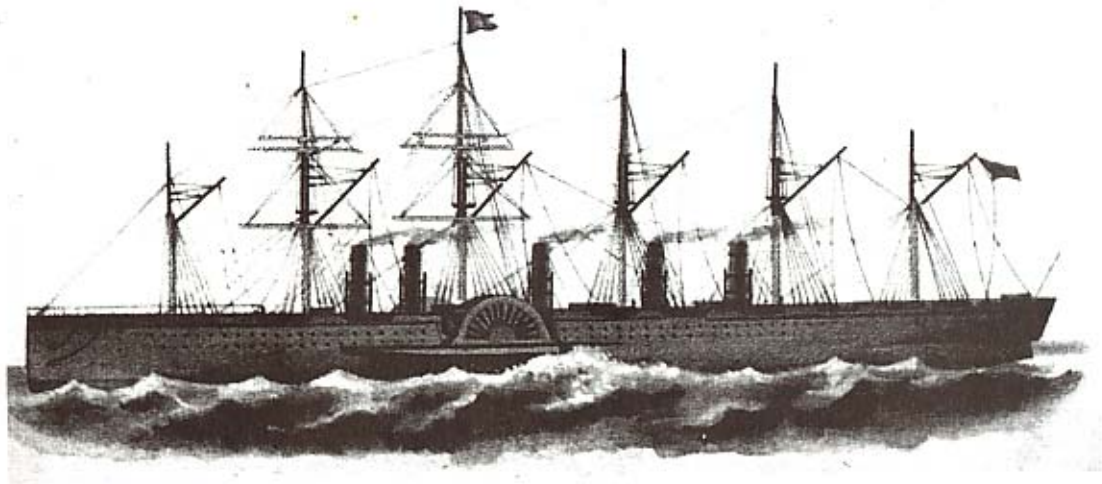


⚓ Eine Aufnahme von Sir Isambard Kingdom Brunel, dem genialen Konstrukteur von GREAT WESTERN, GREAT BRITAIN und GREAT EASTERN. Alle drei Schiffe waren ihrer Zeit weit voraus.

1864 schließlich gab auch Cunard auf und ließ das Schiff zu einem Spottpreis versteigern, der nicht einmal die letzten Reparaturkosten zur Hälfte deckte. Es wurde nun zum Kabelleger für erste Unterseekabel von Europa nach Amerika umgerüstet. Erstaunlich klaglos tat es dabei zehn Jahre Dienst. Als aber dann 1874 spezielle Kabelleger gebaut wurden, wurde sie wieder verkauft.

1888 wurde sie schließlich mit eigens dafür konstruierten Spezialwerkzeugen verschrottet. Zum Entsetzen der Arbeiter fand man im Doppelboden tatsächlich die Skelette des beim Bau verschwundenen Nieters und seines Lehrlings. Man war nun überzeugt, daß die Toten die Ursache für das stete Unglück der GREAT EASTERN waren. Erst 1899 sollte wieder ein derart großes Schiff gebaut werden.

↓ Die GREAT EASTERN war mehr als 40 Jahre lang das größte Schiff, das je gebaut wurde. Erst 1899 wurde ein größeres Schiff gebaut.



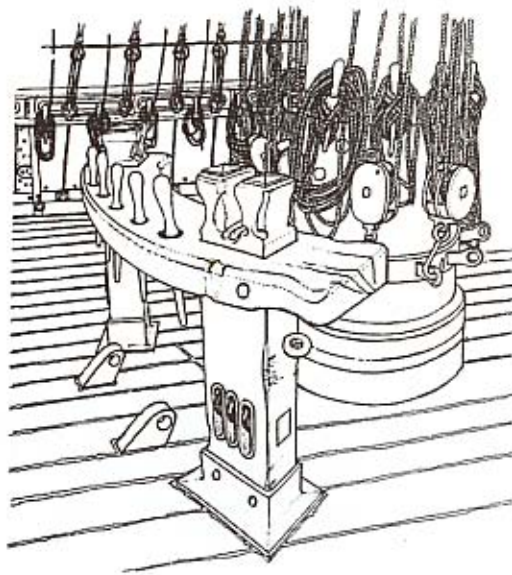
Grundbegriffe des Schiffsbaus

In Laie empfindet Segelschiffe oft als un-
aufgeräumt, ja völlig überladen mit nutz-
losen Seilen und undefinierbarem Tau-
werk. In Wirklichkeit herrschte gerade auf
Segelschiffen eine überaus strenge Ordnung.
Jedes noch so kleine Teil hatte seinen bestimm-
ten Platz, jeder Handgriff
wurde auf eine ganz be-
stimmte Weise ausgeführt.
Nur so war es möglich,
auch in der Nacht oder bei
schwerster See, lebens-
wichtige Manöver prak-
tisch blind durchzuführen.
Auch auf Schiffen mit zwei-
felhaften Mannschaften
herrschte Ordnung, da je-
der Seemann wußte, daß
von dieser Ordnung sein
Leben abhängen konnte.
Er mußte sich darauf ver-
lassen können, daß alles
auf seinem Platz war. So
wie er sich auch darauf
verließ, daß ein Tau, auf
dem er in schwindelerre-
gender Höhe über stürmi-

cher See balancierte, von seinem Vorgänger
ordnungsgemäß angebracht war. Es war für ihn
kein Problem, die unzähligen Elemente eines
Segelschiffs auf Anhieb zu erkennen und zu
benennen. Auch die nicht seefahrende Bevölke-
rung des 19. Jahrhunderts war durchaus in der

Lage, zwischen einer
Bark und einem Voll-
schiff zu unterschei-
den. Man erkannte
Segelschiffe ebenso,
wie heute fast jeder
die wichtigsten Autos
unterscheiden kann.

Für den, der nichts
über Funktion und
Namen der einzelnen
Elemente weiß, wirkt
ein Segelschiff freilich
verwirrend. Um etwas
Licht in diese Verwir-
rung zu bringen, wer-
den auf den folgenden
Seiten kurz die wich-
tigsten Schiffstypen,
Mast- und Segelarten
erläutert.

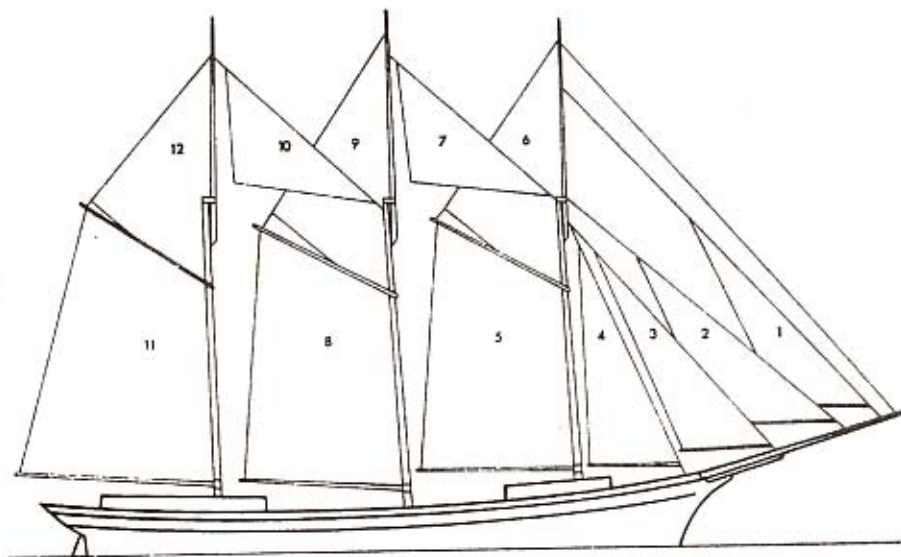


↓ Eine Darstellung der
Nagelbank der
berühmten CUTTY
SARK. In ähnlicher
Form waren diese
Nagelbänke auf
praktisch jedem
Segelschiff zu
finden.

TAKELUNGSARTEN

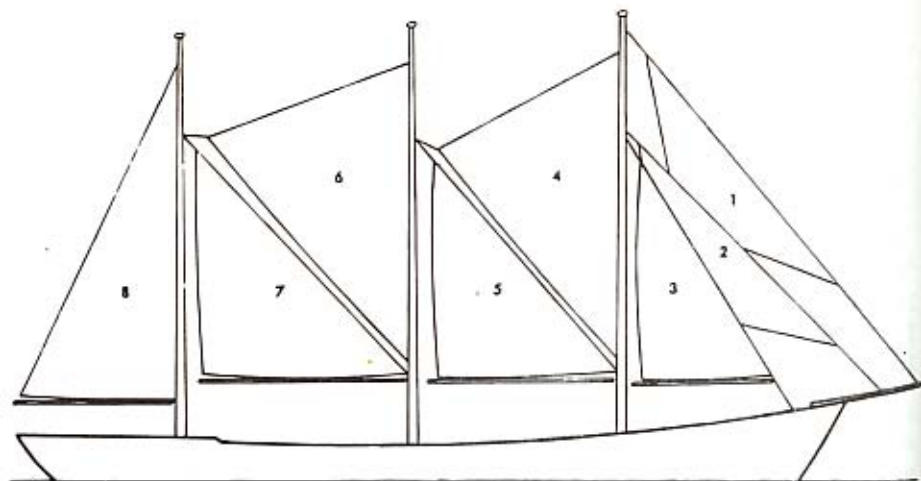
Schoner

- 1 Außenklüver
- 2 Klüver
- 3 Binnenklüver
- 4 Vor-Stagssegel
- 5 Schonersegel
- 6 Vor-Gaffeltoppsegel
- 7 Groß-Stengestagssegel
- 8 Großsegel
- 9 Groß-Gaffeltoppsegel
- 10 Besan-Stengestagssegel
- 11 Besansegel
- 12 Besan-Gaffeltoppsegel



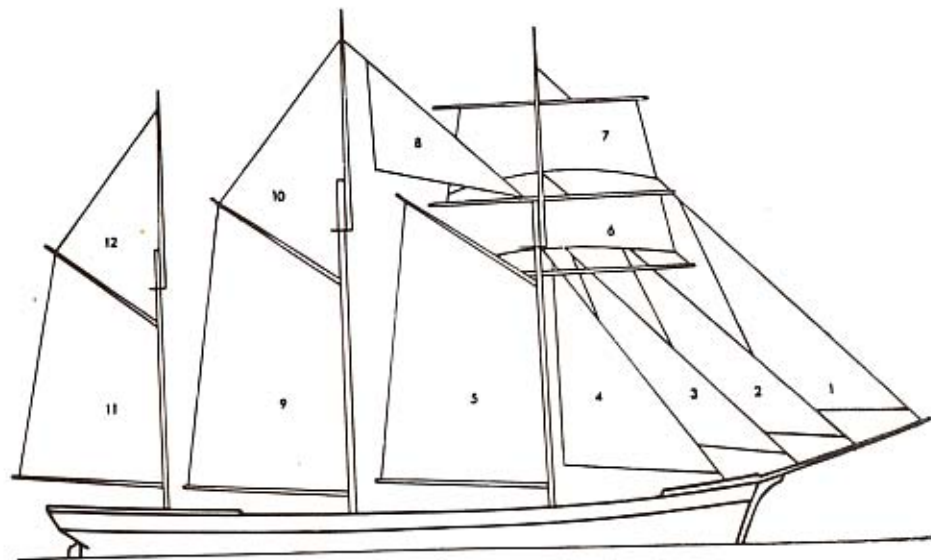
Stagsegelschoner

- 1 Außenklüver
- 2 Klüver
- 3 Vor-Stagsegel
- 4 Vor-Treisegel
- 5 Groß-Stagsegel
- 6 Groß-Treisegel
- 7 Besan-Stagsegel
- 8 Besansegel



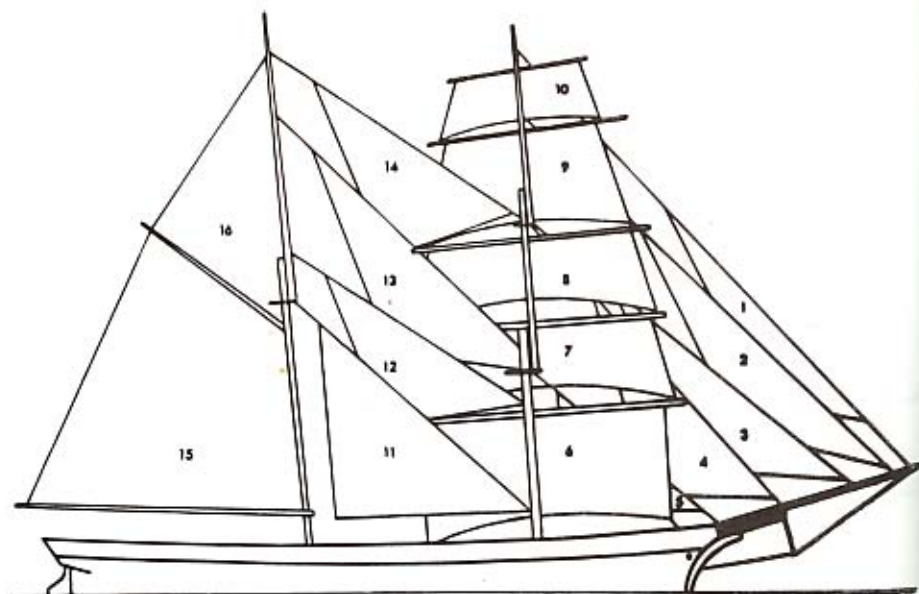
Toppsegelschoner

- 1 Außenklüver
- 2 Klüver
- 3 Binnenklüver
- 4 Vor-Stagssegel
- 5 Schonersegel
- 6 Vor-Marssegel
- 7 Vor-Bramsegel
- 8 Groß-Stengestagssegel
- 9 Großsegel
- 10 Groß-Gaffeltoppsegel
- 11 Besansegel
- 12 Besan-Gaffeltoppsegel



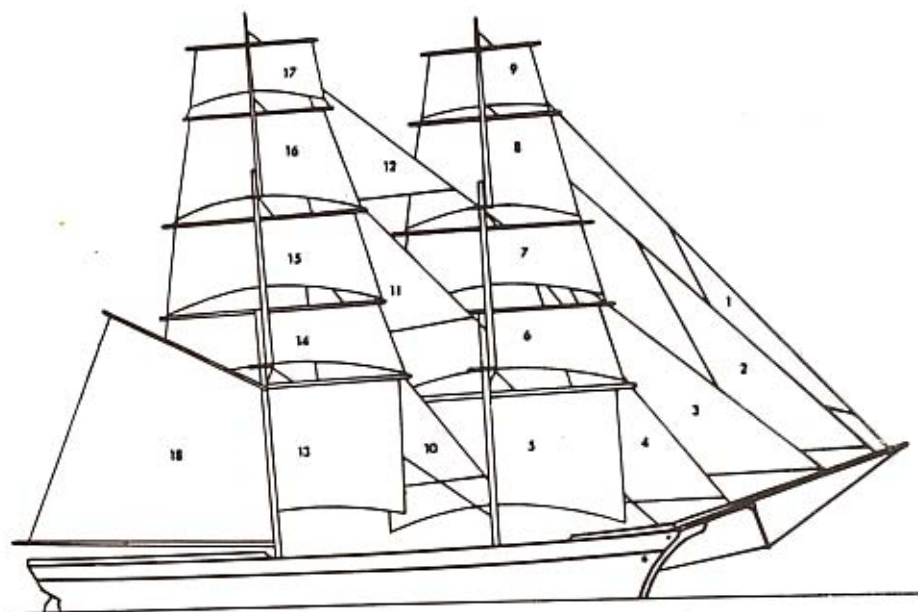
Brigantine

- 1 Flieger
- 2 Außenklüver
- 3 Klüver
- 4 Binnenklüver
- 5 Vor-Stagsegel
- 6 Focksegel
- 7 Vor-Untermarssegel
- 8 Vor-Obermarssegel
- 9 Vor-Bramsegel
- 10 Vor-Royal
- 11 Groß-Stagsegel
- 12 Groß-Mittelstagsegel
- 13 Groß-Stengestagsegel
- 14 Groß-Bramstagsegel
- 15 Großsegel
- 16 Groß-Gaffeltoppsegel



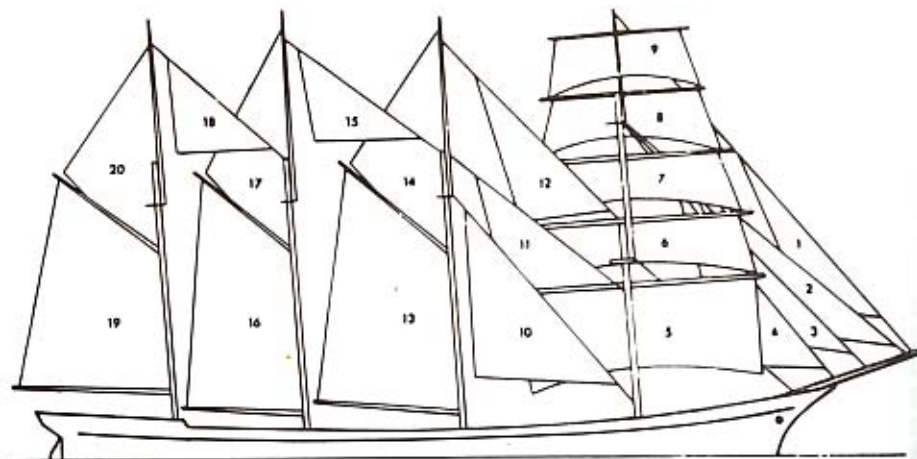
Brigg

- 1 Flieger
- 2 Außenklüver
- 3 Binnenklüver
- 4 Vor-Stengestagssegel
- 5 Focksegel
- 6 Vor-Untermarssegel
- 7 Vor-Obermarssegel
- 8 Vor-Bramsegel
- 9 Vor-Royal
- 10 Groß-Stengestagssegel
- 11 Groß-Bramstagssegel
- 12 Groß-Royalstagssegel
- 13 Großsegel
- 14 Groß-Untermarssegel
- 15 Groß-Obermarssegel
- 16 Groß-Bramsegel
- 17 Groß-Royal
- 18 Besansegel



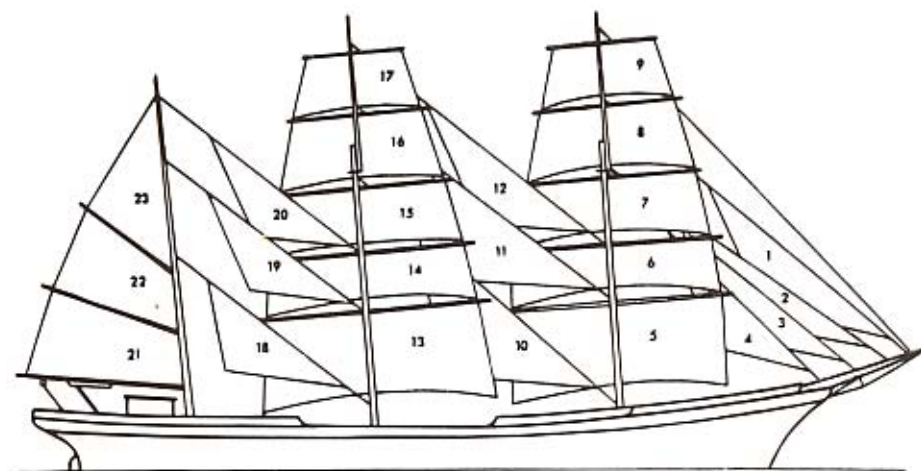
Barkentine

- 1 Flieger
- 2 Außenklüver
- 3 Binnenklüver
- 4 Vor-Stengestagssegel
- 5 Focksegel
- 6 Vor-Untermarssegel
- 7 Vor-Obermarssegel
- 8 Vor-Unterbramsegel
- 9 Vor-Oberbramsegel
- 10 Groß-Stagssegel
- 11 Groß-Stengestagssegel
- 12 Groß-Bramstagssegel
- 13 Großsegel
- 14 Groß-Gaffeltoppsegel
- 15 Kreuz-Stengestagssegel
- 16 Kreuzsegel
- 17 Kreuz-Gaffeltoppsegel
- 18 Besan-Stengestagssegel
- 19 Besansegel
- 20 Besan-Gaffeltoppsegel



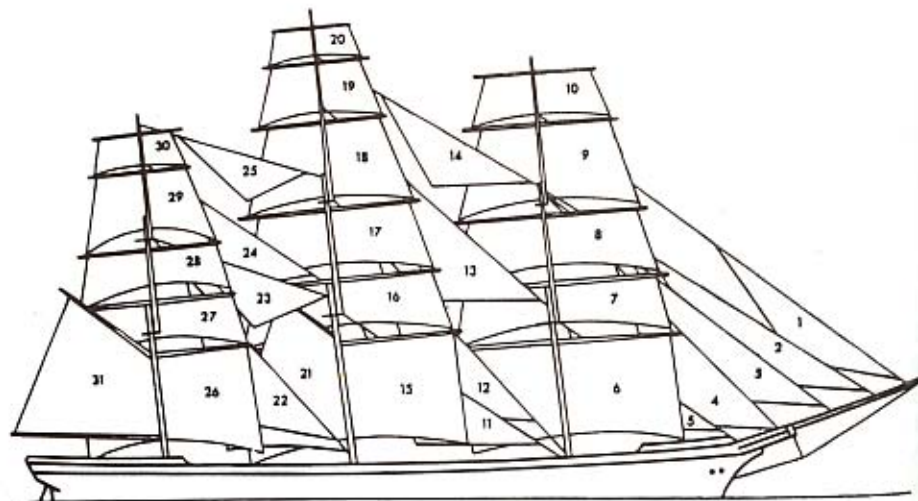
Bark

- 1 Außenklüver
- 2 Klüver
- 3 Binnenklüver
- 4 Vor-Stengestagssegel
- 5 Focksegel
- 6 Vor-Untermarssegel
- 7 Vor-Obermarssegel
- 8 Vor-Bramsegel
- 9 Vor-Royal
- 10 Groß-Stengestagssegel
- 11 Groß-Bramstagssegel
- 12 Groß-Royalstagssegel
- 13 Großsegel
- 14 Groß-Untermarssegel
- 15 Groß-Obermarssegel
- 16 Groß-Bramsegel
- 17 Groß-Royal
- 18 Besan-Stagssegel
- 19 Besan-Stengestagssegel
- 20 Besan-Bramstagssegel
- 21 Unterbesan
- 22 Oberbesan
- 23 Besantoppsegel



Vollschiff (Dreimastvollschiff)

- 1 Flieger
- 2 Außenklüver
- 3 Klüver
- 4 Binnenklüver
- 5 Vor-Stagsegel
- 6 Focksegel
- 7 Vor-Untermarssegel
- 8 Vor-Obermarssegel
- 9 Vor-Bramsegel
- 10 Vor-Royal
- 11 Groß-Stagsegel
- 12 Groß-Stengestagsegel
- 13 Groß-Bramstagsegel
- 14 Groß-Royalstagsegel
- 15 Großsegel
- 16 Groß-Untermarssegel
- 17 Groß-Obermarssegel
- 18 Groß-Bramstagsegel
- 19 Groß-Royal
- 20 Groß-Skysegel
- 21 Groß-Spencer
- 22 Kreuz-Stengestagsegel
- 23 Kreuz-Mittelstagsegel



- 24 Kreuz-Bramstagsegel
- 25 Kreuz-Royalstagsegel
- 26 Kreuzsegel
- 27 Kreuz-Untermarssegel

- 28 Kreuz-Obermarssegel
- 29 Kreuz-Bramsegel
- 30 Kreuz-Royal
- 31 Besansegel

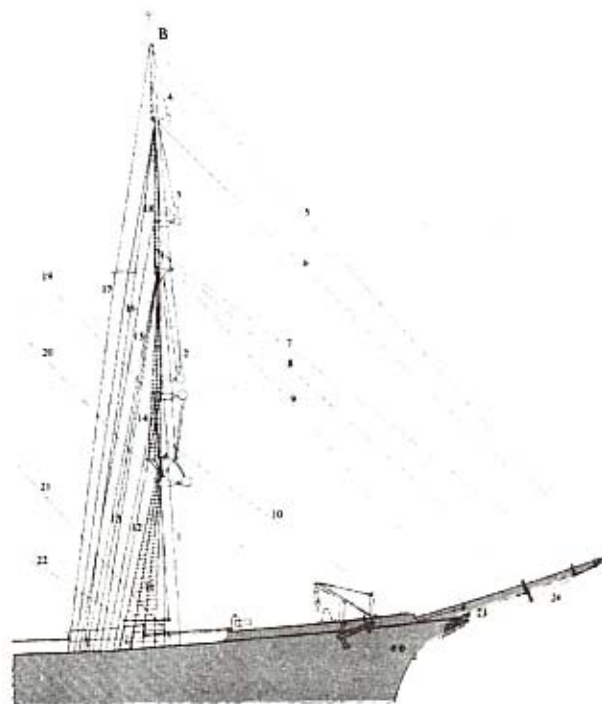
Stehendes Gut einer Viermastbark

A Besanmast:

- 1 Besan-Untermast
- 2 Besan-Marsstenge
- 3 Besan-Bramstenge
- 4 Besan-Bramstag
- 5 Besan-Stengestag
- 6 Besan-Stengewant
- 7 Besanstag
- 8 Besanwanten

B Fockmast:

- 1 Voruntermast, Fockmast
- 2 Vormarsstenge
- 3 Vorbramstenge
- 4 Vorroyalstenge
- 5 Vorroyalstag
- 6 Vorbramstag
- 7 Klüverleiter
- 8 Innenklüverleiter
- 9 Vorstengestag
- 10 Fockstag
- 11 Fockwanten
- 12 Focktoppardunen
- 13 Vorstengepardunen
- 14 Vorstengewanten
- 15 Vorstengetoppardunen

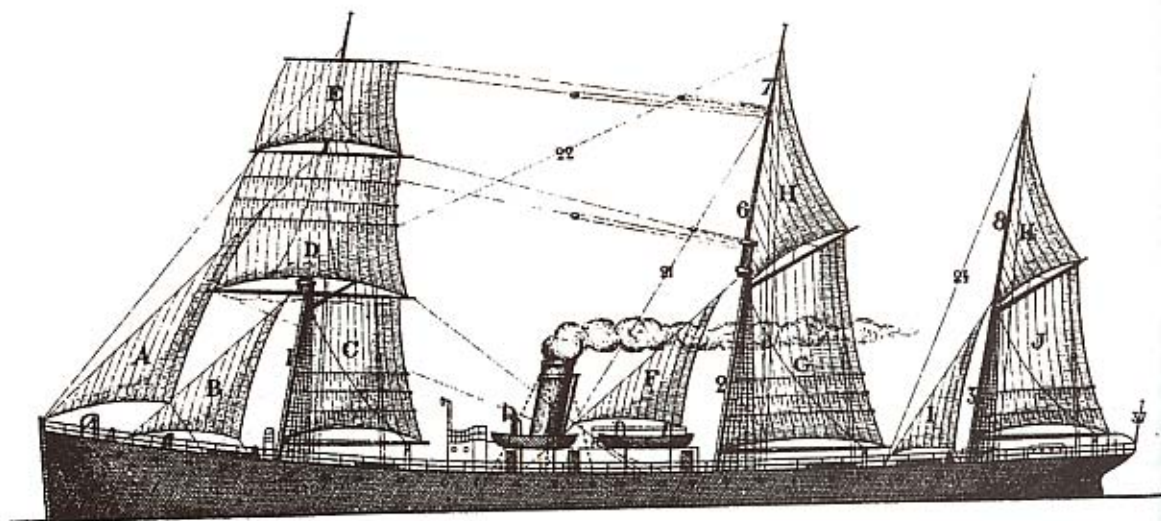


- 16 Vorbrampardunen
- 17 Vorroyalpardune
- 18 Vorbramstengewanten

- 19 Großroyalstag
- 20 Großbramstag
- 21 Großstengestag

- 22 Großstag
- 23 Wasserstag
- 24 Stampfstag

Takelung von Dampfern (Dreimastrahschoner)



A Vorstengestagssegel

B Stagfock

C Schonersegel

D Marssegel

E Bramsegel

F Groß-Stagssegel

G Groß-Segel

H Groß-Gaffeltoppsegel

I Besan-Stagssegel

J Besan

K Besan-Gaffeltoppsegel

1 Fockmast

2 Großmast

3 Besanmast

4 Vorstenge

5 Vorbramstenge

6 Großstenge

7 Großstenge

8 Besanstenge

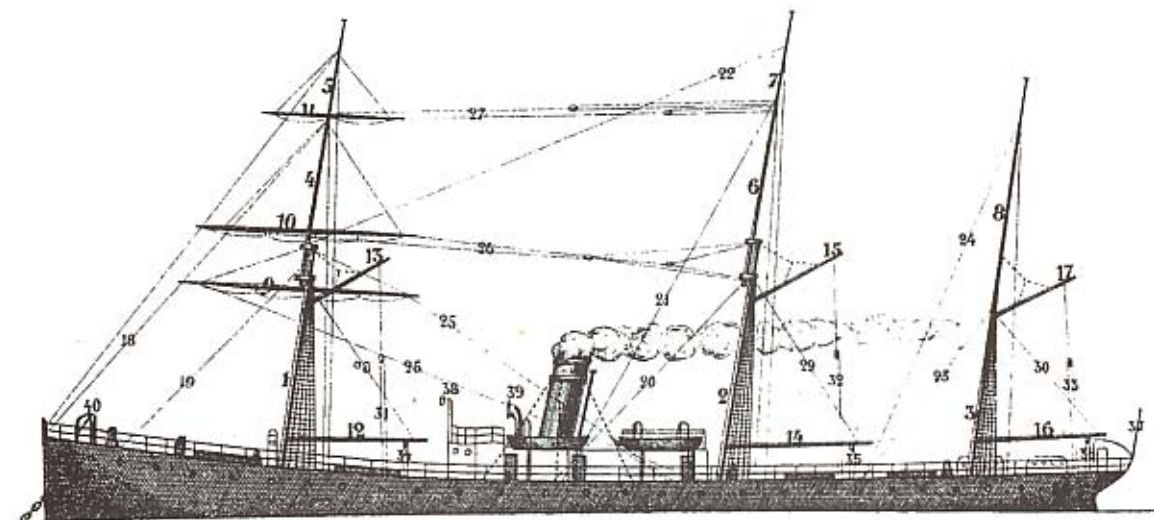
9 Fockkrah

10 Marsrah

11 Bramrah

12 Schonerbaum

13 Vorgaffel



14 Großbaum
 15 Großgaffel
 16 Besanbaum
 17 Besangaffel
 18 Vorstengestag
 19 Fockstag
 20 Großtag
 21 Großstengestag

22 Großbramstag
 23 Besanstag
 24 Besanstengestag
 25 Fockbrassen
 26 Marsbrassen
 27 Brambrassen
 28 Vordirk
 29 Großdirk

30 Besandirk
 31 Vor-Gaffelgeere
 32 Groß-Gaffelgeere
 33 Besan-Gaffelgeere
 34 Schonersegelschot
 35 Groß-Schot
 36 Besanschot
 37 Flaggenstock

Das Leben an Bord

Aus dem Leben an Bord eines Schiffes gäbe es sehr viel zu berichten. Auch wenn nicht sehr viele authentische zeitgenössische Berichte zur Verfügung stehen. Zudem sind die meisten Berichte der Zeit gemäß romantisch gefärbt, und übertreiben oder untertreiben die Gefahren und Freuden des Lebens an Bord. Man muß sich vor Augen halten, daß im 19. Jahrhundert der Schifffahrt und allem, was damit in Verbindung stand höchstes öffentliches Interesse galt. So wurde über den Bau eines neuen Schiffes in den Zeitungen berichtet, Abfahrtspläne wurden veröffentlicht, und die Taten und Leistungen berühmter Kapitäne oder Schiffe waren in aller Munde.

Die Arbeit auf Paketschiffen

Heute wird vielfach angenommen, daß der Beruf eines Seemannes keine Qualifikationen erforderte. Doch in Wirklichkeit war dieser Beruf ein sehr fordernder Lehrberuf, in dem man von der Picke auf lernen mußte. Besonders Kapitäne, die meist als einfache Matrosen ihre Laufbahn begannen, waren äußerst geachtete Personen.

Für die Arbeit auf Paketschiffen wurden harte Männer eines besonderen Schlags benötigt.

Sie mußten schwerste Arbeit auch bei schlechtem Wetter verrichten, schlechte Verpflegung und wenig Schlaf aushalten, und die oft rauhe Behandlung durch einen strengen Kapitän ertragen. Zwei bis drei Dutzend dieser Männer waren für die Führung eines Paketschiffs nötig. Die Mannschaft war dem Kapitän, dem Ersten Steuermann und dem Zweiten Steuermann untergeben. Außerdem gehörten ein Zimmermann, ein Koch, ein Bootsmann, einige Schiffsjungen und ein oder zwei Stewards zur Mannschaft. Ein tüchtiger See-

mann mußte in so manchem Handwerk beschlagen sein. Er mußte die Segel, Spieren und Taue handhaben, Haken und Ringe schmieden, sich bei Ausbesserungsarbeiten als Zimmer-



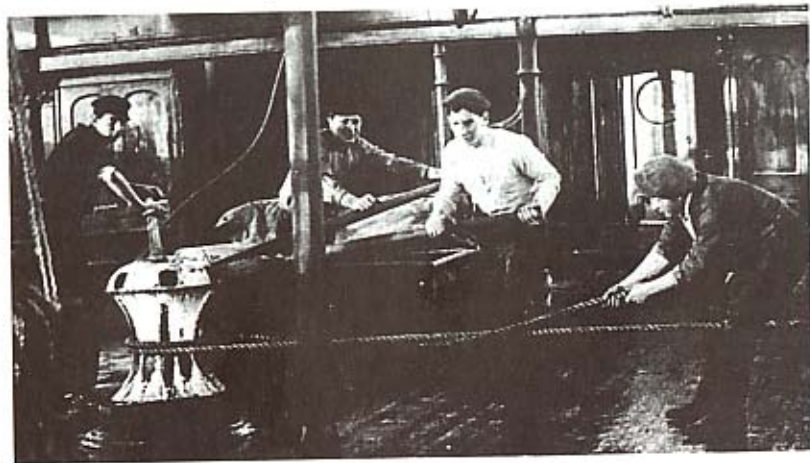
↓ Eine Gruppe von Unteroffizieren mit ihren typischen Handwerkszeugen. Zu sehen sind Zimmermann, Bootsmann, Segelmacher und Schmied.

mann oder Weber betätigen. Ihre Arbeit war also keinesfalls beschränkt auf Segel setzen und einholen.

Die Mannschaft war in zwei sich ablösende Wachen eingeteilt. Den Befehl hatte jeweils einer der zwei Steuermänner. Ein Matrose mußte ständig das Ruder besetzen. Bei stürmischer See waren oft zwei Leute notwendig, um das Ruder zu halten. Sie mußten dabei den über Bord schlagenden Wellen trotzen und gerieten man-

ches Mal in Gefahr über Bord gespült zu werden. Auch der Ausguck am Bug war ständig besetzt. Bei schönem Wetter eine angenehme Arbeit, bei schlechtem Wetter eine Höllenqual. Ein Teil der Mannschaft war andauernd mit Wartungsarbeiten beschäftigt. Den Rost vom Anker mit einem Hammer abzuschlagen war eine häufige Strafarbeit. Die eintönigste aller Arbeiten war aber das Deckschrubben. Jeden Tag begann diese Arbeit mit der Morgenwache um vier Uhr.

Es galt als Ehrensache alle Arbeiten anstandslos und ohne zu Murren auszuführen. Um die oft eintönige Arbeit zu erleichtern, sangen die Seeleute passende Lieder. Für jede Tätigkeit gab es einen rhythmischen Shantie, der im Rhythmus genau zur Arbeit passte und oft bereits über hundert Jahre alt war. Besonders beliebt und geachtet waren Seemänner, die es verstanden, in die Lied-



↯ Seemänner bei der Arbeit mit dem achternen Gangspill an Bord der AGDA.

texte die Eigenheiten der einzelnen Mannschaftsglieder einzubinden.

Alle vier Stunden wurden für gewöhnlich die Wachen abgelöst. In seiner Freizeit gab es für einen Matrosen kaum eine Abwechslung. Bei Sturm wurde die Erholungsphase oft abrupt durch den Ruf »Alle Mann« unterbrochen. Trotz der Mühen und Gefahren verdienten Matrosen auf Paketschiffen nur sehr wenig. Da sie ihre Heuer meist bereits am Zahltag für Alkohol und Frauen ausgaben, gelang es nur sehr wenigen für ihr Alter vorzusorgen. So endete ein Seemann auch meist als Penner in irgendeiner Hafenstadt.

Für einige wenige bestand die Möglichkeit vom Seemann zum Steuermann aufzusteigen. Die meisten Offiziere auf Paketschiffen waren früher einfache Matrosen. Dem zweiten Steuermann winkte der Aufstieg zum Ersten Steuermann. Gewöhnlich erfolgte die Ernennung mit ungefähr dreißig Jahren. Der Erste Steuermann war für die Ladung und Navigation zuständig. Er mußte darüberhinaus so viele Kenntnisse haben, um im Ernstfall den Kapitän eines Schiffes ersetzen zu können. Ungefähr jeder dritte Erste Steuermann konnte auf eine Stellung als Kapitän hoffen. Wer aber mit 35 Jahren noch

nicht Kapitän war, blieb Erster Steuermann und wurde normalerweise ein sehr strenger Vorgesetzter.

Seebären an Land

Nach oft Monaten harter Arbeit und Eingepferchtsein auf einem Schiff, waren die Seeleute gierig nach jeder Art von Vergnügen. Die Heuer für eine Fahrt ging fast immer an einem Tag für Alkohol und Prostituierte auf. Die Hafenstädte boten ausreichende Gelegenheiten zum Geldausgeben. Rund um den Hafen wimmelte es von Gasthäusern, billigen Theatern und Bordellen. Bereits auf dem Schiff wurden die Matrosen von Seelenverkäufern bedrängt, doch auf einem anderen - selbstverständlich viel besseren - Schiff anzuheuern.

Zahllose Kneipen luden zu gewaltigen Trinkgelagen ein. Die verschiedenen Vergnügungsorte überboten sich gegenseitig bei der Werbung um Seemänner. So wird von einem Etablissement in Liverpool berichtet, in dem die Gäste aus mit Lachgas gefüllten Behältern inhalieren konnten, um nach wenigen Atemzügen in eine höchst euphorische und freigebige Stimmung zu verfallen.

↓ Eine zeitgenössische Lithographie, veröffentlicht zum ersten Mal 1825 in London. Sie zeigt vom Grog aufgewärmte Seemänner beim Tanzen eines Hornpipes.



Zwischen all diesen Vergnügungsstätten befanden sich die Pfandleihen, leicht erkennbar an drei vergoldeten Kugeln neben der Tür. Hier wurde oft noch die letzte Hose versetzt, um das Geld für einen letzten Drink zu erhalten. Tätowierungssalons boten ebenfalls ihre Dienste an. Gerne ließen sich die Seemänner Oberkörper und Arme mit allen erdenklichen Bildern verziern. Besonders beliebt war ein großes Kreuz. Es sollte für ein christliches Begräbnis sorgen, falls die Leiche an einer heidnischen Küste angeschwemmt werden sollte.

Sobald das Geld zur Neige ging, fand das Vergnügen ein jähes Ende. Oft wurden die zah-

lungsunfähigen Seeleute von den Wirtsleuten an Seelenverkäufer übergeben. Wieder ausgeüchtert fand sich der Matrose auf einem fremden auslaufenden Schiff wieder. Der Wirt und der Seelenverkäufer erhielten dafür vom Kapitän ein Honorar, daß später vom Lohn des Seemanns abgezogen wurde.

Ein letzter Ankerplatz

Den meisten Seeleuten gelang es nicht, für ihr Alter vorzusorgen. Allzu locker saß der Geldbeutel meist bei Landaufenthalt, allzu verlockend waren Alkohol, Frauen und das rasche Vergnügen. Sie endeten als Penner in Hafenstädten und starben meist auf der Straße. Für 200 Seeleute bot sich ab 1833 mit dem Sailors' Snug Harbor, dem Schutzhafen für Seeleute, eine Chance auf einen angenehmen und gesicherten Ruhestand. Das Seemannsheim wurde auf Staten Island gegründet, und mit dem vom Schiffseigner John Randall hinterlassenen Vermögen finanziert. Es hatte die Aufgabe, sich um alte, bedürftige Seeleute anzunehmen.

»Sie haben mich aufgenommen, weil ich ein Krüppel war, und mich gewaschen und rasiert und mir ein Zimmer gegeben, das so sauber wie

die Kapitänskajüte auf einem Kriegsschiff war, und gesagt: Hier bist du für immer gut und sicher aufgehoben!« So schreibt ein Seemann, der in Snug Harbor Zuflucht fand, in seinen Memoiren.

Die mittellosen Seemänner wurden in bequemen Zimmern untergebracht und gut verköstigt. Ein Arzt und eine Krankenschwester kümmerten sich um das leibliche Wohlbefinden der Heiminsassen. Mit verschiedenen Arbeiten konnten sich die Seeleute ein angenehmes Taschengeld verdienen. Alkohol war für die Bewohner absolut tabu, sowohl innerhalb als auch außer-

halb des Hauses. Zuwiderhandlungen wurden mit Arbeitsentzug, Hausarrest oder Rauchverbot bestraft. Ähnliche Strafen gab es auch für das Fernbleiben vom Gottesdienst. Die meisten Leute nahmen diese Pflichten gerne auf sich, wurde ihnen dafür doch ein geschützter und angenehmer Ruhestand ermöglicht.

Das Leben der Kapitäne

Der Beruf eines Kapitäns war im 19. Jahrhundert wie kaum ein anderer von einem romantischen Zauber umgeben. Die Vertreter dieses Berufsstandes genossen hohes gesellschaftliches Ansehen und verkehrten in gutsituierten Kreisen. Es war durchaus üblich, Kapitäne zu Gesellschaften der sogenannten feinen Gesellschaft einzuladen. Für besonders schnelle Überfahrten oder sonstige Leistungen erhielten die Kapitäne in den Zeitungen ebenso Lob wie ihre Schiffe. Viele Leute suchten ihre Gesellschaft und so mancher Passagier plante eine Reise so, daß er mit seinem Lieblingskapitän auf See gehen konnte.

Vor allem die Paketschiffskapitäne führten an Land ein angenehmes und luxuriöses Leben. Viele von ihnen waren Besitzer prächtiger Her-

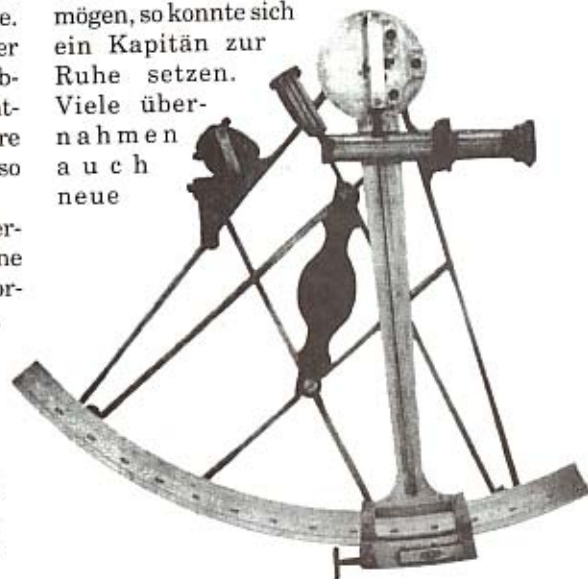


↳ Snug Harbor war ein Heim für mittellose Seemänner und bot bis zu 200 Personen Platz.

renhäuser und logierten in noblen Hotels. Auch mit ihrer Kleidung trugen sie eine entsprechende Eleganz zur Schau. Die Paketschiffskapitäne verdienten besonders gut, da sie zu einem nicht unwesentlichen Teil am Gewinn beteiligt waren. So erhielten sie ein Primgeld in Höhe von etwa fünf Prozent der Frachteinnahmen, sowie 25 Prozent von den Fahrpreisen der Passagiere. Manche bekamen auch die gesamte Gebühr der Postsendungen. Auf vielen Schiffen war es üblich, dem Kapitän einen kleinen Teil des Frachtraums für eigene Geschäfte zu überlassen. Ihre Einkünfte waren daher oft über dreißigmal so hoch wie die eines Seemanns.

Doch dieses Geld mußte auch verdient werden. Er konnte zwar viele Arbeiten an seine Steuermänner delegieren, doch die Verantwortung blieb letztendlich immer beim Kapitän. Um die Fahrzeiten einzuhalten oder die Rekorde anderer Schiffe oder Kapitäne zu brechen, mußte oft jeder Fetzen Segel gesetzt werden. Dabei durfte das Schiff aber nicht ernsthaft beschädigt werden. So waren oft gewagte Entscheidungen gefragt, immer auf dem schmalen Grat zwischen Verantwortungslosigkeit und Risikofreude. Die Notwendigkeit das Schiff ständig voranzutrei-

ben, war für Paketschiffskapitäne eine derartige Strapaze, daß kaum einer länger als fünf Jahre auf der Transatlantikroute durchhielt. Bei den ersten Anzeichen von Leistungsabfall wurde ein Kapitän vom Reeder entlassen. Viele Kapitäne gingen daher freiwillig, bevor es soweit war. Reichte das ersparte Vermögen, so konnte sich ein Kapitän zur Ruhe setzen. Viele übernahmen auch neue



↓ Mit Hilfe eines Sextanten wurde anhand des Mondstandes die genaue geographische Länge bestimmt.

Tätigkeiten als Schiffsinspektor für Versicherungen oder als Berater von Schiffsbauern.

Kapitän Charles H. Marshall bildete die berühmte Ausnahme von der Fünfjahresregel. Der barsche und streitsüchtige Kapitän fuhr insgesamt 27 Jahre zur See, zwölf Jahre fuhr er als Paketschiffskapitän. Er wurde 1792 als Sohn einer alten Walfängerfamilie in Nantucket geboren. Mit 24 Jahren wurde er bereits Kapitän eines 350 Tonnen großen Kauffahrers, der JULIUS CAESAR. Im Laufe seiner Dienstzeit tat er sich bei zahlreichen Wettfahrten als großer Draufgänger hervor. 1822 trat er in den Dienst der Black-Ball-Linie als Paketschiffskapitän. 1834 erwarb er die Hauptbeteiligung an der Gesellschaft, ließ sich in New York nieder und leitete die Firma von dort aus. Er war ein berühmtes Beispiel dafür, wie weit es ein Kapitän bringen konnte.

Einer der berühmtesten Kapitäne war Samuel Samuels. So viele Passagiere wollten mit diesem geschichtenumrankten Mann fahren,

daß man Karten für sein Schiff eine ganze Saison im voraus buchen mußte. Er fuhr mit seinem 1.400 Tonnen großen Luxuspaketschiff DREADNOUGHT die Transatlantikroute. Samuels machte den Spediteuren ein einzigartiges Angebot. Und zwar war er so überzeugt, seine Fahrzeiten unter allen Umständen einhalten zu können, daß er die Frachtkosten zurückzuzahlen anbot, sollte er die Ladung nicht pünktlich abliefern. Angeblich kam er nie in die Verlegenheit, Frachtkosten rückerstatten zu müssen. Seeleute raunten sich oft zu, daß Kapitän Samuels wahrscheinlich einen Geheimweg zwischen New York und Liverpool kenne.

Ein weiterer berühmter Kapitän war Nathaniel Brown Palmer, genannt Captain Nat. Deraus Connecticut stammende Mann fuhr bereits mit 14 Jahren das erste Mal zur See und war mit 38 Jahren Kapitän des Paketschiffs GARRICK. Außerdem war er Teilhaber der Dramatic-Linie, in deren Besitz dieses Schiff war. Besonders im Hafen von New



⚓ Kapitän Charles H. Marshall, als Haupteigner der Black-Ball-Linie ein Beispiel dafür, wie weit es ein Kapitän bringen konnte.

York stellte er sein seemännisches Geschick gerne zur Schau. Während sich alle anderen Schiffe das Einlaufen und Auslaufen in den überfüllten Hafen bereits durch Schleppdampfer erleichtern ließen, bestand er auf der alten Methode und segelte unter großem Publikumsinteresse mit eigener Kraft in und aus dem Hafen. 1840 schaffte er mit der Siddon die Überfahrt von Liverpool nach New York in nur 15 Tagen. Dieser Rekord wurde von keinem Paketschiff mehr gebrochen.

Reisen in der Luxusklasse

Kabinenpassagiere konnten auf ihrer Reise einen Luxus erwarten, der einem Vergleich mit besseren Hotels durchaus standhalten konnte. So berichtet ein begeisterter Journalist 1843 nach der Besichtigung des Paketschiffs VICTORIA: »Die Damenkabine zeichnete sich durch die einzigartige Eleganz ihrer Einrichtung aus. Kein Salon und kein Boudoir auf dem Festland bietet bessere Tapezier- oder Polsterkunst. Der Stil des geschmackvoll in Weiß und Gold gehaltenen Raumes ist der der Zeit Ludwigs XIV. oder XV.; die Schnitzereien an

der Täfelung sind hervorragend ausgeführt.« 1854 beschreibt ein Reporter den Speisesaal der MARCO POLO: »Die Decke ist mit Ahorn getäfelt, und die viereckigen Stützpfeiler sind mit reich verziertem und versilbertem Glas verkleidet, wobei Münzen aus verschiedenen Ländern eine Neuheit in der Dekoration darstellen.« So üppig und extravagant wie die Einrichtung waren auch die Mahlzeiten. Nach einem zeitge-

nössischen Bericht bestand das um neun Uhr früh servierte Frühstück aus »schwarzem Tee, grünem Tee, Kaffee, Keksen, Brot, frischen Brötchen, Fisch, Hähnchenfleisch, Schinken, kaltem Lammfleisch und Eiern.« Das Mittagessen bestand aus einer großen Auswahl an kaltem Fleisch. Die Hauptmahlzeit wurde um vier Uhr nachmittags serviert



↓ Innenansicht einer Passagierkabine auf einem Paketschiff, luxuriös ausgestattet mit Polstermöbeln und Teppichen.

und erstreckte sich oft über Stunden. Es gab »Suppen, frisches Lammfleisch, Rindfleisch, Schweinefleisch und manchmal Kalbfleisch, Haushühner, Speck, Plumpudding, Eingemachtes und Gebäck.« Als Nachtisch wurden verschiedene Nüsse und Früchte gereicht, als Getränke Madeira, Portwein und Bordeaux. Des öfteren kam auch echter Champagner auf den Tisch. Um sieben Uhr abends wiederholte sich

auf manchen Schiffen das Mittagessen. In den für manche Passagiere wahrscheinlich ziemlich kurzen - Zeiten zwischen den Mahlzeiten gab es verschiedenste Arten des Zeitvertreibs. So konnte mit Gewehren oder Pistolen auf Flaschen geschossen werden. Ein beliebter Sport war die Jagd auf Ratten. Manchmal sprangen auch besonders Wagemutige über Bord und umschwammen das Schiff. Auf einigen Schiffen gab es sogar

Orchester für diverse Veranstaltungen. Dann waren da selbstverständlich noch die beliebten Gesellschaftsspiele wie Dame, Domino, Schach, Backgammon, Whist und Poker. Zu dieser Zeit kam auch der heute noch existierende Brauch auf, Wetten über die zurückgelegte Tageskilometeranzahl abzuschließen. Waren bekannte Schauspieler an Bord, wie der oftmalige Atlantiküberquerer Tyrone Power, so trugen Privatvorstellungen zur Unterhaltung der Passagiere bei. Getrübt wurde die Freude und das Vergnügen nur bei Flaute

⚓ Bei schönem Wetter hielten sich die Passagiere gerne an Deck auf. Man vertrieb sich die Zeit mit dem auch heute noch auf Schiffen beliebten Shuffleboard.



oder Sturm. In diesen Situationen konnte die Seereise sogar für Kabinenpassagiere zur Tortur werden.

Lotse an Bord

Auf offener See gab es für ein Schiff zahllose Gefahren. Aber diese Gefahren waren noch nicht vorüber mit dem Annähern an einen Hafen. Die Einfahrt in viele Häfen war ein Hindernislauf zwischen sich verlagernden Sandbänken und wechselnden Strömungen, mit der ständig drohenden Gefahr auf Grund zu laufen. Besonders gefordert waren die Kapitäne der Schiffe bei der 25 Meilen langen Einfahrt in den Hafen von New York, vom Feuerschiff Sandy Hook bis zu den Piers am East River. So bedienten sich die meisten Kapitäne zur sicheren Einfahrt in den Hafen eines Hafenlotsen. Diese Männer wußten über alle Untiefen und Strömungen im Hafenbereich genauestens Bescheid. Sie konnten mit den oft launischen Winden gut umgehen und erkannten die Verlagerung einer Sandbank nach einem Sturm durch geringfügige Veränderungen der Wasserfarbe. Ihr Urteil wurde dementsprechend hoch geschätzt. Mit viel Fingerspitzengefühl verstanden sie es, die ihnen

anvertrauten Schiffe sicher in den Hafen zu geleiten. Ab 1837 machte die New Yorker Hafenbehörde das Aufnehmen eines Lotsen zur Einfahrt in den Hafen zur Pflicht, und verhängte über jeden Kapitän, der ohne Lotsen einfuhr eine Geldstrafe.

Sobald das Feuerschiff Sandy Hook vor der Küste New Jerseys gesichtet wurde, forderte der Kapitän durch Leuchtsignale einen Lotsen an. Von den bis zu 18 ständig vor der Küste kreuzenden Lotsenboote nahmen meist drei bis vier unverzüglich Kurs auf das einlaufende Schiff. Dabei gab es regelrechte Wettfahrten. Den Auftrag bekam fast immer der Lotse, der als erster das Schiff erreichte. Abhängig von der Schiffsgröße verlangte ein Lotse 25 bis 55 Dollar für seine Tätigkeit. Viele Lotsen brachten die neuesten Zeitungen, frische Wäsche für den Kapitän



↓ Ein Lotse geht über die Jakobsleiter an Bord. In seiner Tasche hatte er frische Wäsche für sich und den Kapitän, und die neuesten Zeitungen.

und auch frisch gefangene Fische mit an Bord. Der Lotse übernahm zwar nicht das Kommando über das Schiff, aber der Kapitän richtete seine Anweisungen nach den Ratschlägen des Lotsen aus. Langsam, aber sicher ging es dann in Richtung Hafen. Den Lotsen kam es nicht auf Geschwindigkeit an, denn ihr Ruf hing allein davon ab, wie sicher sie ihr Schiff in den Hafen brachten. Eine Fahrt von Sandy Hook in den Hafen dauerte im Normalfall 24 Stunden, bei Sturm aber oft auch Tage oder sogar Wochen.

Katastrophen auf See

Vor allem die Paketschiffe waren auf See sehr gefährdet. Nicht weil sie schlecht gebaut waren, sondern weil die Kapitäne um die Fahrzeiten einhalten zu können, oft hohe Risiken eingehen mußten. Schlechtes Wetter war für ein Paketschiff kein Grund beizudrehen oder die Reise verspätet anzutreten.

Am 1. April 1822 lief das 434 Tonnen große Paketschiff ALBION vom New Yorker Hafen aus. Es war ein robust gebautes und bewährtes Schiff im Dienst der Black-Ball-Linie und fuhr unter dem Kommando von Kapitän John Williams. Dieser war 37 Jahre alt und auf dem Höhepunkt

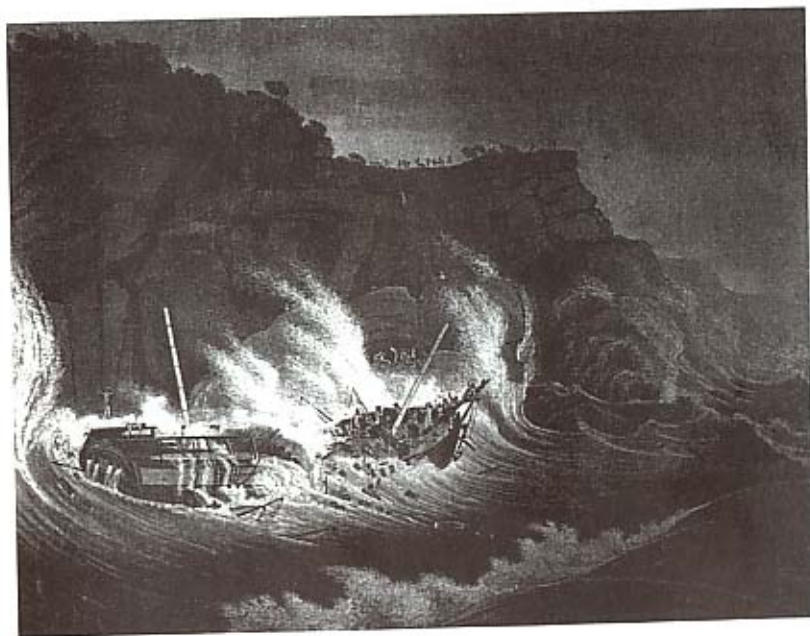
seiner Karriere. Er war der inoffizielle Kommandore der Black-Ball-Flotte. In der hervorragenden Zeit von 21 Tagen erreichte sie bei angenehmem Wetter die irische Küste. Doch nun wurde die Sicht zunehmend schlechter und Sturmböen kamen auf. Bis gegen Abend erreichte der Sturm Orkanstärke. Das Schiff wurde von einer mächtigen Welle erfaßt und auf die Seite geschleudert. Viele Passagiere wurden verletzt und der Großmast, die Spitze des Besanmastes und die Vormarsstenge brachen ab. Die Boote, das Decks- haus, Schanzkleider, Kompass, das Ruder und sämtliche Äxte wurden über Bord gespült. Sechs Mannschaftsmitglieder und ein Kabinenpassagier wurden ins Meer gerissen. Ohne Ruder war das Schiff nicht mehr steuerbar und wurde von den Wellen ans Ufer getragen. Gegen ein Uhr morgens war das Ende in Sicht. Der Kapitän erklärte das Schiff für verloren. Der Erste Steuermann erzählte später: »Unsere Situation in jenem Augenblick war unbeschreiblich. Ich kann kaum an die Schrecken denken, geschweige denn Einzelheiten erzählen.«

Um drei Uhr morgens schlug die ALBION gegen die Felsen am Ufer. Das Schiff brach auseinander, der Kapitän wurde über Bord gespült und fand sein Ende im sturmgepeitschten Meer. Nur

wenigen Leuten gelang es, sich auf die Felsen der Klippen zu retten, wo sie sich verzweifelt anklammerten. Erst nach mehreren Stunden ließ der Sturm nach, und es gelang einigen Helfern die Überlebenden mit Hilfe von Seilen

aus ihrer mißlichen Lage zu befreien. 45 Menschen kamen bei diesem ersten großen Unglück der Paketschiffahrt ums Leben.

Aber auch auf andere Weise bewiesen die Meere ihre Macht. So blieben manche Schiffe einfach verschollen, daß heißt sie verschwanden auf hoher See spurlos. Dabei gab es keine Regelmäßigkeiten, jedes Schiff konnte davon betroffen sein. Im November 1844 liefen die 650 Tonnen große UNITED STATES und eine Woche darauf die 729 Tonnen große ENGLAND in Liverpool aus. Obwohl beide als zuverlässige Schiffe galten, kamen sie nie in ihrem Bestimmungshafen New York an. Am 7. März 1845 wurden sie schließlich auf die Liste der verschollenen Schiffe gesetzt. Nichts aber war auf einem Schiff so



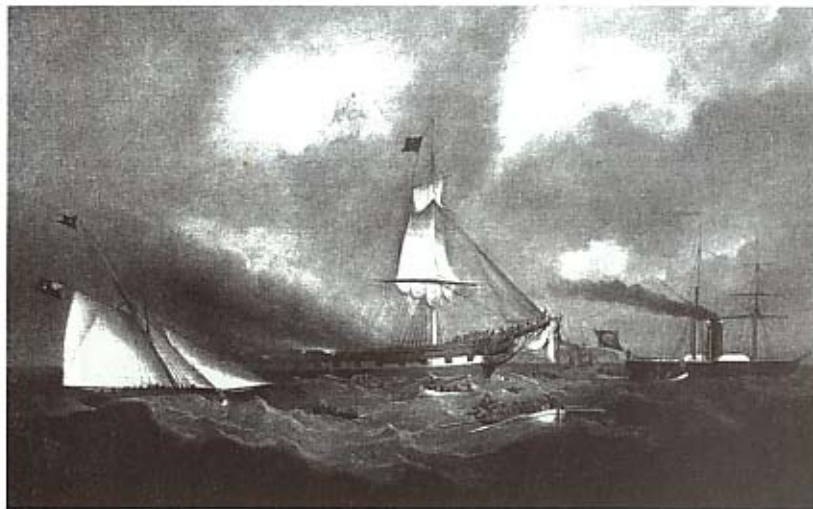
↓ Als die ALBION 1822 auf den Felsen der irischen Küste zerbrach, kamen 45 Menschen ums Leben.

sehr gefürchtet wie ein Feuer. Konnte ein sinkendes Schiff noch mit den Booten verlassen werden, so griff ein Feuer meist auch auf die Boote über und machte ein Entkommen unmöglich. Am 24. August 1848 lief die 1.301 Tonnen große OCEAN MONARCH in Liverpool aus. Große Mengen an Ladung und fast 400 Passagiere waren an Bord. Noch im Kanal begegnete sie der 1.404 Tonnen großen NEW WORLD. Ein Wett-

kampf der beiden Schiffe stand bevor. Doch gegen Mittag brach im hinteren Teil des Schiffes ein Feuer aus. In kurzer Zeit brannte der gesamte hintere Teil des Schiffes. Alle Versuche dem Feuer durch Löschen und gegen den Wind beizukommen nützten nichts. Zwei Boote konnten zu Wasser gelassen werden. Der Erste Steuermann, einige Mannschaftsmitglieder und Passagiere konnten sich so retten. Die anderen

Boote verbrannten, bevor sie zu Wasser gelassen werden konnten. Noch als Glück im Unglück erwies sich, daß die OCEAN MONARCH noch in der Mersey-Mündung trieb, wo sich viele Schiffe aufhielten. Die Rettungsboote dieser Schiffe fischten die Überlebenden aus dem Wasser. Das Schiff wurde vom Feuer völlig zerstört. Fast die Hälfte der Passagiere und Besatzung kamen dabei ums Leben.

⚓ Die brennende OCEAN MONARCH in der Mündung des Mersey. Am Bugspriet hängen Dutzende Menschen auf der Flucht vor den Flammen.



Meist war das Fehlen von Rettungsbooten in genügender Anzahl verantwortlich für den tragischen Ausgang so mancher Unglücke auf See. Hatte man einen begehrten Platz im Rettungsboot ergattert, so hieß das noch nicht endgültige Sicherheit. Die Boote waren meistens überlastet und drohten zu sinken. So entwickelten sich oft makabre Kämpfe um einen Platz im Rettung verheißenden Boot. Besonders schaurig ist die Geschichte eines Rettungsbootes der WILLIAM BROWN, die im Juni 1841 mit einem Eisberg zusammenstieß. Das Boot, in dem der Steuer-

mann Alexander W. Holmes das Kommando übernommen hatte, war hoffnungslos überfüllt. Daher befahl Holmes der Mannschaft, sechzehn Passagiere über Bord zu werfen. Als erster sollte ein Mann namens Frank Carr über Bord gehen. Trotz sei-

ner flehentlichen Bitten um Gnade wurde er ins Meer geworfen. Entsetzt rief seine jüngste Schwester Mary: »Wenn ihr ihn hinauswerft, werft auch mich hinaus. Ich will genauso sterben wie mein Bruder, bitte trennt mich nicht von meinem Bruder!« Sie wurde beim Wort genommen und gemeinsam mit einer weiteren Schwester ebenfalls kurzerhand über Bord geworfen. Wenig später wurde das Boot von einem Schiff gesichtet und aufgenommen. Die Zeugenaussagen der überlebenden und entsetzten Passagiere führten zur Verurteilung von Holmes wegen Totschlags.

Der Rettungsboot-Pionier

Die Rettungsboote waren vor allem nicht robust genug, um einer rauen Behandlung standhalten zu können. Viele Boote wurden bereits beim hektischen zu Wasser lassen beschädigt. Außerdem waren sie für stürmische See nicht seetüchtig genug. Sie kenterten leicht und große, über Bord schlagende Wellen ließen sie meist rasch sinken.

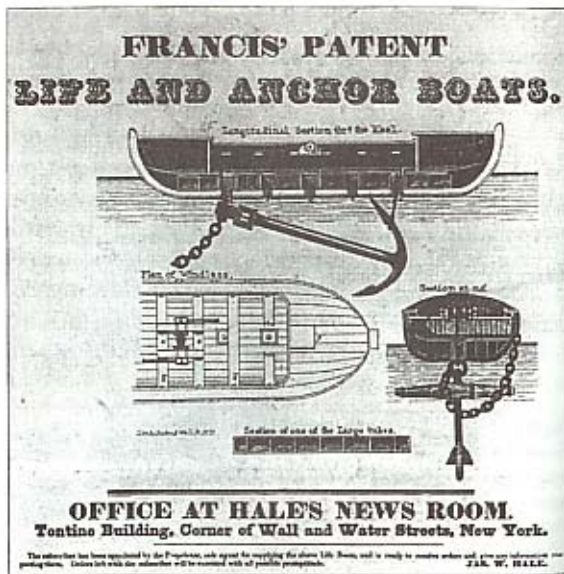
Joseph Francis aus Boston widmete sein Leben der Verbesserung von Rettungsbooten. Mit 18 Jahren gewann er einen Preis für ein unsink-

↓ Der Matrose Frederick Jerome rettete unter Einsatz seines Lebens Dutzenden Menschen auf der brennenden OCEAN MONARCH das Leben.



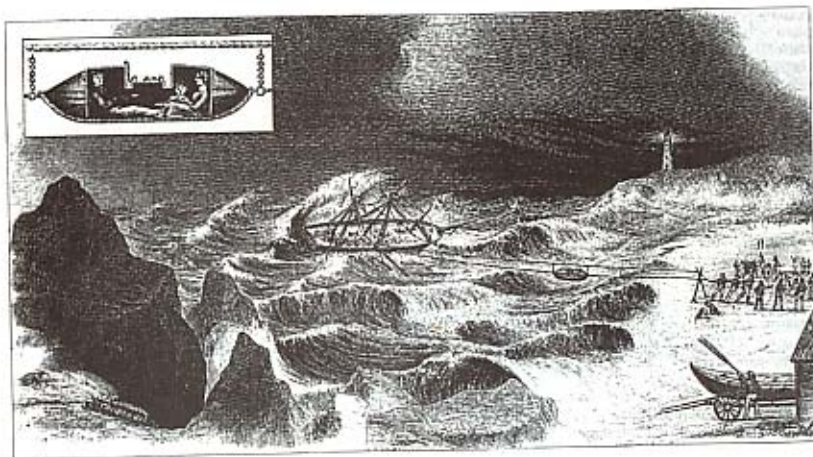
↓ Ein Flugblatt aus dem Jahre 1839, das Reklame für das neue unsinkbare Rettungsboot von Francis machen sollte. Es konnte 300 Personen oder einen 2000 Pfund schweren Anker befördern.

bares Ruderboot, dessen Bug und Heck mit Kork gefüllt waren. Er ging nach New York, um Käufer für seine Erfindung zu finden und weiter an besseren Rettungsbooten zu arbeiten. Bis 1837 war der Erfolg nur sehr bescheiden, aber in diesem Jahr stellte er seine neueste Erfindung dem Publikum und der Presse auf spektakuläre Weise vor. Sein neues Boot hatte Korkkammern an Bug und Heck, und zusätzliche Luftkammern aus Kupfer an den Seiten und unter den Ruderbänken. An den Außenseiten waren Rettungsleinen befestigt, die es bis zu 40 Personen ermöglichten, sich ans Boot zu klammern. Das Boot wurde umgedreht und mit dem Heck voran von der Wall Street aus ins Wasser geworfen. Es richtete sich sofort wieder auf, und das Wasser floß durch den perforierten Boden rasch wieder ab. Weitere Versuche, das Boot zum Sinken zu bringen scheiterten. Francis konnte nach dieser und ähnlich erfolgreichen Demonstrationen einer gesicherten Zukunft entgegenblicken. Bereits 1840 war das Mitführen von Francis' Rettungsbooten für alle amerikanischen Kriegsschiffe Pflicht. Er perfektionierte in den folgenden Jahren sein Rettungsboot durch die Verwendung von Metall anstelle von Holz.



Seine nächste Erfindung war ein Rettungsfahrzeug. Es sollte die Rettung von Passagieren aus nahe der Küste aufgelaufenen Schiffe ermöglichen. Bis dahin war es oft nicht möglich, diese Schiffe vom Ufer aus zu erreichen, da die Boote der Helfer in der stürmischen Brandung zerschellt wären. Das neue Rettungsfahrzeug

Das Rettungsfahrzeug von Francis (kleines Bild) bot bis zu fünf Personen Platz. Hier zu sehen beim aufsehenerregenden Einsatz zur Rettung der Schiffbrüchigen von dem gestrandeten Paketschiff *AYRSHIRE* im Jahr 1850.



war ein geschlossenes Metallboot, das bis zu fünf Personen Platz bot. Mittels einer vom Ufer zum Schiff geschossenen Trosse wurde das Fahrzeug hoch in der Luft sicher über die tosende Brandung gezogen.

Der Pionier der Dampfschiffahrt

Bereits in den Anfangsjahren der Paketschiffahrt gab es Überlegungen, ob Dampfschiffe diese Aufgabe nicht viel besser und rationeller erledigen

könnten. Sie waren ja vom Wind weitgehend unabhängig. Doch glaubte man allgemein, daß ihre Maschinen die Belastungen einer solchen Reise noch nicht aushalten würden.

Junius Smith glaubte an die Dampfschiffe und wollte eine Dampfschifflinie über den Atlantik eröffnen. Er reiste nach New York um Geldgeber für sein Un-

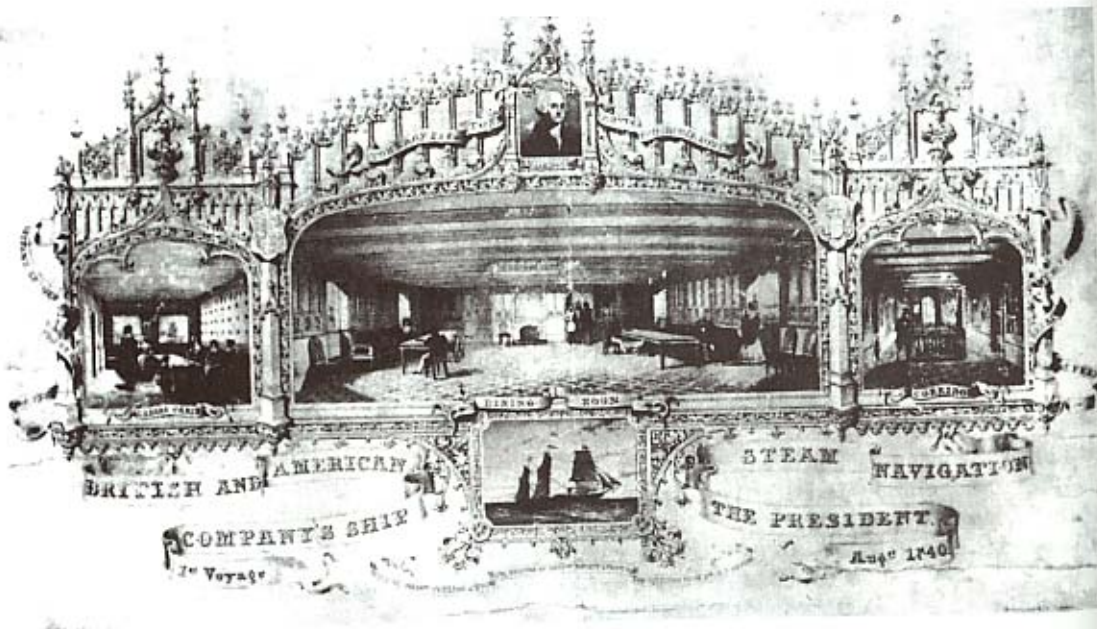
ternehmen zu finden. Schwer enttäuscht von der mangelnden Risikobereitschaft der New Yorker Geschäftsleute und Finanziers, kehrte er nach London zurück. Dort gelang es ihm schließlich doch noch Geldgeber für sein Projekt zu gewinnen. Er gründete daraufhin 1835 die British and American Steam Navigation Company. Das erste Schiff wurde 1838 fertiggestellt, es war die 1.850 Tonnen große *BRITISH QUEEN*. Aber die Konkurrenz schlief nicht. Die ein Jahr später gegründete Great Western Steamship Company

plante ebenfalls eine Atlantiküberquerung mit der GREAT WESTERN. Smith mußte den kleinen Dampfer SIRIUS chartern, der am 23. April 1838 als erstes Schiff, das nur mit Dampftrieb den Atlantik überquert hatte, in New York eintraf.

Allerdings nur knapp acht Stunden vor der GREAT WESTERN.

Die BRITISH QUEEN fuhr von nun an die Strecke London - New York. Für die Reise nach Westen benötigte sie im Schnitt 16 Tage, in der

↓ Eine Lithographie anlässlich der Jungfernfahrt des Dampfers PRESIDENT. Zu sehen sind die Damenkabine, der Speisesaal, ein Flur und eine Seitenansicht des Schiffes.



anderen Richtung zwei Tage weniger. Viele Segelschiffe brauchten für diese Strecke doppelt so lange. Sein größter Coup war aber die Inbetriebnahme der **PRESIDENT** im Jahre 1840. Mit 2.866 Tonnen war sie damals das größte und stolzeste Schiff. Es hagelte in der Folge Ehrungen für Junius Smith, den kühnen Erneuerer. Gerüchten zufolge sollte er sogar in den Adelsstand erhoben werden. Doch 1841 sank die **PRESIDENT**. Alle 136 Besatzungsmitglieder und Passagiere fanden den Tod. Unter den Passagieren waren so berühmte Leute wie der irische Schauspieler Tyrone Power. Dieses Unglück ruinierte den Ruf

der Gesellschaft nachhaltig. Smith mußte die **BRITISH QUEEN** verkaufen und verbrachte seinen Lebensabend auf einer Teeplantage in South Carolina.

Das große Feuer

Das größte Unglück der Schifffahrt geschah ironischerweise nicht auf See, sondern am Land. Am 16. Dezember 1835 brach im Geschäftsviertel von Manhattan ein Feuer aus. Ausgehend von einem Lagerhaus entwickelte sich ein verheerendes Großfeuer. Durch starken Wind breitete sich das Feuer rasend schnell aus. Zudem waren die Hydranten eingefroren, sodaß die Feuerwehr fast machtlos zusehen mußte. Den meisten Kapitänen gelang es, ihre Schiffe aufs offene Meer zu bringen, bevor die Flammen die Piers erreichten. Nur wenige Schiffe fingen Feuer.

An Land mußten die Besitzer der Lagerhäuser mitansehen, wie ihr Hab und Gut verbrannte. Es herrschte ein unvorstellbares Chaos. Innerhalb von 24 Stunden waren 674 Gebäude zerstört. Erst am nächsten Tag konnte das Feuer unter Kontrolle gebracht werden.



↓ Der große Brand in Manhattan zog zahllose Schaulustige an. Der Schein des Feuers war noch in 150 Kilometern zu sehen.

1869

DAS HANDBUCH DES ERFOLGREICHEN REEDERS



BEDIENUNG VON 1869
ZEHN GOLDENE REGELN
TIPS & TRICKS



Die Bedienung von 1869

Der Erfolg kommt nicht von allein. Ein Reeder des vorigen Jahrhunderts mußte in vielen Wissensbereichen gut informiert sein. Nicht nur das Wissen um die Geheimnisse des Handels machten den Erfolg aus, auch hervorragende Kenntnisse über Schiffsbau und Schiffstypen, Schiffsführung und Seekunde, Risikobereitschaft und nicht zuletzt bestes Informiertsein über die politische und ökonomische Weltlage waren für das gewinnbringende Führen einer Reederei unbedingt notwendig.

Als Spieler von 1869 müssen Sie dieses umfangreiche Wissen selbstverständlich nicht mitbringen. Da diese Handelssimulation aber die historischen Gegebenheiten wie keine andere zuvor in das Spielgeschehen einbezieht, sollten Sie sich vielleicht doch ein oder zwei Mußestunden gönnen und auch den historischen und theoretischen Teil dieses Handbuchs durchblättern. Nur so werden Sie die Feinheiten von 1869 auskosten können, und möglicherweise führt Sie der Wissensvorsprung gegenüber Ihren Mitspielern an die Spitze. Denn während Ihre Konkurrenten zur Zeit des amerikanischen Bürgerkriegs noch vergeblich versuchen Baumwolle in Savannah zu kaufen, haben Sie die Zeichen der Zeit längst vorausgesehen, und Ihre Handels-

flotte zu gewinnträchtigen und sicheren Häfen beordert. Auch in der Handelsschifffahrt gilt die alte Weisheit: Wissen ist Macht!

Installation von 1869

PC-Version:

Die PC-Version ist nicht von Diskette spielbar! Auf der Festplatte müssen 2,4 MB frei sein.

Zur Installation legen Sie bitte die Diskette A in ein Laufwerk ein. Starten Sie nun das Installationsprogramm INSTALL.BAT.

Während der Installation haben Sie die Möglichkeit einen anderen Verzeichnispfad einzugeben, standardmäßig wird 1869 auf der Festplatte C: installiert.

Beispiel:

Die Diskette A befindet sich im Laufwerk A:, und 1869 soll auf der Festplatte C: installiert werden.

- Geben Sie ein: A:\INSTALL <Enter>
- Bei der Frage nach dem gewünschten Installationspfad drücken Sie <Enter>
- Diskette B bei Aufforderung einlegen

Das Spiel starten Sie mit folgender Eingabe:
C:\M-DESIGN\1869 <Enter>

AMIGA-Version:

Wenn Sie 1869 von Diskette spielen wollen, legen Sie die Diskette A in das Laufwerk ein. Schalten Sie nun den Computer ein. Oder rufen Sie von der Workbench aus das 1869-Icon mittels Doppelklick auf.

Sie können 1869 auch auf Festplatte installieren. Rufen Sie dazu von der Workbench aus das INSTALL-Icon auf. Zum Spielstart rufen Sie von der Workbench aus das 1869-Icon auf.

Spielstart

Bei Spielbeginn haben Sie folgende Auswahl- und Eingabemöglichkeiten:

Steuerung:

Sie können wählen, ob Sie lieber mit der Maus oder mittels Tastatur spielen wollen. Bei Vorhandensein einer Maus empfehlen wir unbedingt die bequemere und schnellere Mause bedienen.

Neues oder altes Spiel:

Wollen Sie mit einem neuen Spiel beginnen, drücken Sie die Leertaste. Um ein altes Spiel zu laden, drücken sie <J>. Sie können dann aus den

bereits früher gespeicherten Spielen das Gewünschte auswählen.

Anzahl der Spieler:

Geben Sie hier die Anzahl der Spieler ein. Es können bis zu vier Spieler teilnehmen.

Spielername:

Hier können Sie Ihren Namen eingeben. Unter diesem Namen werden Sie auch von den im Spiel vorkommenden Personen angesprochen. Selbstverständlich sind auch Pseudonyme wie Käpt'n Hook erlaubt.

Geschlecht:

Damit Sie von Kaufleuten, Werftbesitzern und Bankdirektoren auch richtig angesprochen werden, sollten Sie hier Ihr Geschlecht eingeben.

Firmenname:

Nun sollten Sie Ihrer hoffentlich rasch wachsenden und gedeihenden Firma noch einen zugkräftigen Namen geben.

Standort der Firma:

Wählen Sie aus, wo sich der Hauptsitz Ihrer Firma befinden soll. In dieser Stadt haben Sie

dann Ihren Firmensitz und auch ein erstes Lager. Jede der fünf zur Auswahl stehenden Städte hat ihre Vor- und Nachteile. Welche das sind, sollten Sie allerdings selbst herausfinden.

Haben alle Spieler ihre Eingaben abgeschlossen, werden Sie noch gefragt, ob die Eingaben auch zur Zufriedenheit ausgefallen sind. Trifft dies zu, dann steht einem spannenden und unterhaltenden Spiel eigentlich nichts mehr im Weg.

Die Schiffsversteigerung

Bei mehr als einem Spieler beginnt 1869 mit einer Schiffsauktion. Manches günstige Schnäppchen ist hier zu haben. Doch Vorsicht, mit zu aggressivem Überbieten hat sich schon mancher Spieler gleich zu Beginn ruiniert.

Ein Schiff wird vom Auktionator zu einem Mindestpreis ausgerufen. Jeder Spieler kann nun mitbieten, indem er auf seinen Spielernamen klickt. Dabei erhöht sich das Gebot um festgelegte Werte. Der Name des zur Zeit am höchstbietenden Spielers ist hervorgehoben. Wird eine bestimmte Zeit lang nicht mehr mitgeboten, so erhält der Höchstbietende den Zuschlag.

↓ Ein Schiff wird versteigert. Das ist eine willkommene Gelegenheit, auch mit einem kleinen Budget zu neuen Schiffen zu kommen.

Mit der ESC-Taste kann die Versteigerung etwas beschleunigt werden. Der Höchstbieter erhält dann sofort den Zuschlag, und der Auktionator geht zum nächsten Schiff über. Besteht kein Gebot für ein Schiff, so wird es nicht abgegeben.

Zu einer Versteigerung kommt es auch, wenn ein Spieler ein Schiff in Auftrag gegeben hat und nicht bezahlen kann. Das fertig gebaute und nicht bezahlte Schiff wird von der Werft zur Versteigerung freigegeben. Einige Zeit vor dem Auktionstermin erhält jeder Spieler eine Mitteilung, um auch rechtzeitig am Ort der Versteigerung sein zu können. Es können nämlich nur



Spieler an der Auktion teilnehmen, die am Versteigerungsort mit einem Schiff oder einer Filiale anwesend sind, und auf diesem Schiff oder in der Filiale auch genügend Geld zur Verfügung haben. Versteigerungen sind immer wieder eine beliebte Gelegenheit, zu wirklich billigen und guten Schiffen zu kommen.

Schnelleinstieg für Ungeduldige

Geduld, Übersicht, Risikobereitschaft und das Gespür für den richtigen Moment zu handeln zeichnen erfolgreiche Reeder aus. Für die ganz ungeduldigen Spieler wollen wir aber doch ein paar Tips für ein rasches Schnupperspiel geben.

Zuerst begibt man sich in die Werft, um ein gebrauchtes Schiff zu kaufen. Wenn das Schiff nach ein paar Tagen endlich zur Verfügung steht, sollte man die Taverne besuchen. Nicht um einen zu heben, sondern um eine Mannschaft für das Schiff anzuheuern. Der Wirt der Taverne ist dabei gerne behilflich. Die Qualität der Mannschaft sollte der Qualität des Schiffes entsprechen. Es dauert einige Tage, bis der

Wirt die Mannschaft zusammentrommelt. In der Zwischenzeit kann man bereits Geld vom Lager auf das Schiff bringen, denn Waren müssen immer vor Ort bezahlt werden. Da Sie ja keine Vergnügungsfahrten veranstalten wollen, ist ein Besuch im Kontor um Waren zu kaufen dringend anzuraten. Erst mit einer entsprechenden Ladung im Schiffsbauch wird aus einem Schiff ein Handelsschiff.

Unternehmen Sie zu Beginn keine zu langen Fahrten. Laufen Sie nur sichere Häfen an und handeln sie mit sicheren Waren. Ihr Schiff sollte immer ausgelastet sein, halbvollte Schiffe ruinieren eine Firma schneller als man denkt.

Spielziele

Im Einspieler-Modus ist Ihr Spielziel nach einer bestimmten Anzahl von Jahren in die Bestenliste aufgenommen zu werden. Im Mehrspieler-Modus gibt es die Möglichkeit des K.o.-Siegs, wenn alle Konkurrenten von Ihnen ausgeschaltet worden sind. Sieger ist auch wer die stärkste Firma nach Ende der Spielzeit besitzt.



↓ Der kleine Dampfer Smaus kann bis zu dreißig Passagiere aufnehmen. Größere Werften bauen dieses Schiff gern auf Bestellung.

Die Hauptkarte

Die Hauptkarte ist das zentrale Steuerelement der Handelsimulation 1869. Von hier aus leiten Sie Ihre weltumspannende Firma, dirigieren Schiffe und vergrößern Ihr Handelsimperium.

Durch einfaches Anklicken bestimmter Kartenteile gelangen Sie komfortabel und schnell in die einzelnen Aktions-Screens. Die Karte besteht aus einem großen Hauptfeld, das einen von vier Erdteilen darstellt und verschiedenen Steuerungsteilen, deren Bedeutung hier nun im einzelnen erklärt wird.

↓ Die Hauptkarte mit den einzelnen Steuerelementen. Sie ist das zentrale Schaltpult von 1869.



Firmenname:

Hier steht der Name der aktiven Firma. Also jener Firma, die mit ihrem Spielzug gerade an der Reihe ist.



Kalender:

Das aktuelle Datum kann hier abgelesen werden.



Durch Anklicken des Kalenders beendet man seinen Spielzug. Bei nur einem Spieler blättert der Kalender bis zum nächsten Ereignis durch. Bei mehreren Spielern kommen die nächsten Spieler der Reihe nach zum Zug. Haben alle Spieler ihre Züge beendet, wird ebenfalls bis zum nächsten Ereignis weitergeblättert. Der Spieler, den das auftretende Ereignis betrifft, ist nun an der Reihe. Anschließend können alle anderen Spieler in das Geschehen einsteigen.

Es gibt folgende Ereignisse: Ein Schiff ist im Hafen eingetroffen, ein Schiff wurde fertig gebaut oder repariert, eine angeheuerte Mannschaft ist an Bord gegangen, oder eine Mannschaft ist nach einer Ruhepause im Hafen wieder völlig erholt.

Schiffskontrolle:

Klickt man das Schiff mit der linken Maustaste an, so kommt man in den Schiffsversandmodus.

Klickt man das Schiff mit der rechten Maustaste an, so erscheint der Schiffsstatusscreen mit Informationen und Einstellungsmöglichkeiten punkto Schiffszustand, Ladung und Mannschaft.



Barvermögen:

Hier sehen Sie auf einen Blick über wieviel Barvermögen Sie derzeit verfügen können. Dabei werden alle Barmittel in Filialen und Schiffen gerechnet. Jeder Spieler beginnt mit einem Kapital von 18.000 Dollar.



Weltkarte:

Durch Anklicken des entsprechenden Erdteils wechselt die Ansicht im Hauptfeld zum gewünschten Erdteil.



Es gibt vier Erdteile, und zwar Nordamerika/Südamerika, Europa/Nordafrika, Afrika/Süd-asien und Asien/Australien. Wobei sich die An-

sichten zur optimalen Handhabung immer ein bißchen überlappen.

Bank:

Wenn Sie dieses Symbol anklicken, gelangen Sie in die Bank. Dort kann man neue Kredite aufnehmen oder bestehende Kredite verlängern.



Rekorde:

Das Anklicken dieses Symbols führt zu einer Gedenktafel, auf der die ewigen Rekordzeiten für Überfahrten festgehalten werden. Der Traum jedes Kapitäns und Reeders ist selbstverständlich, den Namen seines Schiffes auf dieser Tafel wiederzufinden.



Bilanz:

Hier gibt es eine umfangreiche Aufstellung der Firmenkosten. Dies ist eine gute Möglichkeit Vergleiche zwischen einzelnen Firmen anzustellen.



Optionen:

Sie haben hier die Möglichkeit Spielstände zu laden oder zu speichern, Meldungen ein- oder auszuschalten, und das Spiel zu beenden.



Schiff:

Dieses Symbol kennzeichnet ein Schiff, das im Hafen liegt und zur Verfügung steht.



Filiale:

Besitzt man in einem Hafen eine Filiale oder einen Hauptstützpunkt, so wird das entsprechende Hafensymbol durch eine Fahne gekennzeichnet.



Hafen:

Befindet sich kein eigenes Schiff, Filiale oder Hauptstützpunkt im Hafen, so erscheint beim Anklicken dieses Symbols ein Bild des Hafens, sowie ein Info-Window mit dem Namen der Stadt, dem momentanen Hauptexportgut und dem politischen Zustand des Landes.



↙ Mit Hilfe der Informationstafel eines Hafens erhält man wertvolle Auskünfte über Exportgüter und politische Zustände.



HAFFEN : BOMBAY
LAND : INDIEN
BRITISCHE KÖLONIE
HAUPTEXPORT : TEE
POL. ZUSTAND : STABIL

Klickt man einen Hafen mit der linken Maustaste an, in dem sich entweder ein eigenes Schiff oder Filiale befindet, so gelangt man in den Kontor.

Klickt man einen solchen Hafen mit der rechten Maustaste an, dann erscheint eine Symbolleiste mit bis zu vier Auswahlmöglichkeiten.

Info:

Die zum Hafen gehörende Informationstafel erscheint.



Bierkrug:

Man stattet der Hafentaverne einen Besuch ab. Dort kann man Mannschaften anheuern, und auch so manchen wertvollen Tip erhalten.



Anker:

Dieses Symbol führt in die Werft. Das Symbol erscheint nur bei Häfen mit Werft.



Kiste:

Man begibt sich in das Lager oder in den Hauptstützpunkt. Das Symbol erscheint nur bei Häfen mit eigenem Lager oder Hauptstützpunkt.



Dialogbedienung

Bei 1869 brauchen Sie keinerlei Eingaben über die Tastatur vornehmen. Sämtliche Aktionen, Dialoge und Transaktionen können komfortabel mit der Maus abgewickelt werden.

Im Laufe des Spiels führen Sie immer wieder Gespräche und Verhandlungen mit verschiedenen Personen. Dabei können Sie aus einer Reihe von Sätzen immer denjenigen auswählen, der Ihrem Geschmack und Ihren Intentionen am besten entspricht. Diese Art der Dialogführung gilt für das ganze Spiel.

Bei manchen Gelegenheiten geht es im Dialog um Geldbeträge oder Warenmengen. Solche Sätze beginnen immer mit drei Punkten (z.B.: »... Wieviel kosten mich 200 Kisten Textilien«). Hier können Sie die Menge oder den Betrag verstellen. Klicken Sie einen solchen Satz mit der linken Maustaste an, so erhöht sich die eingestellte Menge oder der Betrag. Durch Anklicken mit der rechten Maustaste verringern Sie die Menge oder den Betrag. Es gilt also immer: Mit der linken Maustaste Mengen oder Beträge erhöhen, mit der rechten Maustaste verringern!

↓ Die Dialoge und Verhandlungen im Spiel werden komplett mit der Maus abgewickelt.

Um Einkäufe, Verkäufe oder sonstiges zu bestätigen, wählen Sie immer einen Satz, der mit »Ok, ...« beginnt aus. Wollen Sie also beispielsweise einen Einkauf bestätigen, so klicken Sie den Satz »Ok, verladen Sie alles« an. Die Waren werden dann in der eingestellten Menge auf das Schiff gebracht und der Kaufpreis abgebucht.

Haben Sie in einem Hafen mehrere Geldquellen (z.B.: Ein Schiff und ein Lager, oder mehrere Schiffe) zur Verfügung, so können Sie mit dem Satz »... Im Lager verfüge ich über \$ 3000« die Geldquelle einstellen, von der das Geld abge-



bucht werden soll. Dabei gilt wieder die Regel: Mit der linken Maustaste nach oben, mit der rechten nach unten!

Da diese Art der Bedienung im ganzen Spiel gleich bleibt, werden Sie sicher nach einer kurzen Eingewöhnungszeit Ihre Transaktionen rasch und bequem komplett mit der Maus abwickeln. Eine Hand bleibt also immer für Kaffeetasen, Knabbergebäck und ähnliches frei.

Die Werft

Ihr erster Schritt im Spiel sollte Sie in eine Werft führen, außer Sie haben bereits ein Schiff ersteigert. In der Werft können Sie ein gebrauchtes Schiff kaufen oder auch ein neues Schiff in Auftrag geben. Zu Spielbeginn ist eher ein gebrauchtes Schiff anzuraten, da man auf ein neues Schiff zu lange warten muß. Außerdem sind gebrauchte Schiffe doch um einiges billiger als neue, und Ihr Budget ist zu Beginn nicht sehr hoch. Auch wenn ein neues Schiff reizvoll erscheint, bedenken Sie, daß Sie ja auch noch Waren einkaufen und eine Mannschaft anheuern müssen, und Ihre

Konkurrenten mit einem schneller gelieferten Gebrauchtschiff während der Wartezeit bereits Gewinn einfahren.

In der Werft kann man auch Schiffe reparieren lassen. Je nach Notwendigkeit kann man den Rumpf vom Muschelbewuchs reinigen (schrappen), den Rumpf streichen und abdichten, die Takelage oder Dampfmaschine überholen, und als teuerste Variante ein Schiff auch generalüberholen lassen. Abhängig vom Umfang der Reparaturarbeiten dauert das einige Tage. Während einer Reparatur steht das Schiff nicht zur Verfügung, das zugehörige Schiffsymbol verschwindet. Außerdem können nur Schiffe ohne Ladung in Reparatur gegeben werden.

Falls man ein gebrauchtes Schiff kaufen oder ein neues bauen lassen will, kann man aus einem Modellkatalog das gewünschte Schiff auswählen. Gebrauchte Schiffe müssen sofort bar bezahlt werden und stehen meist bereits nach nur vier Tagen zu Ihrer Verfügung.

Für ein neues Schiff ist eine Anzahlung in Höhe von 25% des Kaufpreises sofort zu bezahlen. Den Rest der Kauf-

↙ Im Werftbüro
verhandeln Sie mit
diesem Herrn über
Kauf und Verkauf
von Schiffen, und
auch über
Reparaturaufträge.



summe kann man jederzeit bei der Werft bis zum Fertigstellungstermin abzahlen. Ist der volle Kaufpreis zum Fertigstellungstermin noch nicht bezahlt, laufen wöchentliche Verzugszinsen auf. Hier ist Vorsicht geboten, denn wenn die Verzugszinsen die geleistete Anzahlung übersteigen, wird das Schiff von der Werft zur Versteigerung freigegeben. Bis zum Versteigerungstermin hat allerdings der ursprüngliche Käufer jederzeit noch die Möglichkeit die Restsumme zu bezahlen.

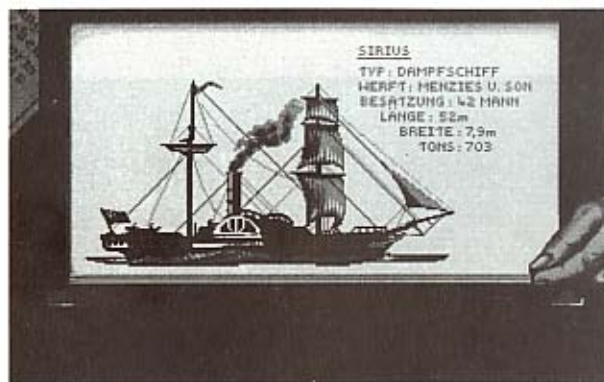
Für neue Schiffe können auch eigene Schiffe in Zahlung gegeben werden. Bekommt man für

ein altes Schiff mehr als das neue kostet, so zahlt die Werft den Überschuß in die nächste verfügbare Geldquelle. Falls sich ein Lager in der Stadt befindet in dieses, ansonsten auf ein Schiff.

Hat man sich für ein neues Schiff entschieden, kann man das Schiff auch taufen. Es erscheint ein Wappen, in dem Sie den Schiffsnamen eingeben können. Der erste Buchstabe des Namens darf kein Leerzeichen sein! Drückt man nur <ENTER> ohne Namenseingabe, so bricht man den Kauf ab. Wurde der Name eingegeben, muß im Büro sofort die Anzahlung geleistet werden. Man kann im Büro aber auch nochmal vom Kauf zurücktreten.

Ein Schiff, das nicht mehr benötigt wird, kann einer Werft verkauft werden. Das geht aber nur, wenn sich entweder ein zweites Schiff im Hafen befindet, oder eine eigene Filiale oder ein neues Schiff bei dieser Werft in Auftrag ist.

Neben den großen und berühmten Werften in London, Liverpool, Le Havre, New York und Savannah gibt es auch noch



↓ Kleines Bild:
In diesem Wappen
können Sie Ihrem
neuen Schiff einen
Namen geben.

↓ Gebrauchte oder
neue Schiffe wählen
Sie anhand dieses
Modellkatalogs aus.

einige kleinere Werften. Diese führen zum Teil nur Reparaturen durch oder bieten auch kleinere Schiffstypen an. Selbstverständlich kann man auch diesen Werften Schiffe verkaufen. Sie werden dann eine Zeit lang als Gebrauchtschiffe geführt, bis sie letztendlich verschrottet werden. Wie so oft im Leben sind Reparaturen in den kleineren Werften meist billiger als in den großen und bekannten Werften, die ohnehin mit Aufträgen überlastet sind.

In der Taverne

Als seriöser Reeder besucht man die Taverne selbstverständlich nicht um Grog zu trinken. Nur Geschäfte im Sinn kann man beim Wirt eine Schiffscrew anheuern. Dabei haben Sie die Qual der Wahl. Sollen Sie Spitzenleute mit entsprechend hohen Geldforderungen anheuern, eine normale Allergeweltscrew, oder gar

eine billige Mannschaft, die vielleicht backbord und steuerbord verwechselt. Der Bogen ist weit gespannt, hier ist Ihr Gespür gefragt. Generell gilt das Motto: Die richtige Mannschaft für das richtige Schiff! Auch eine Spitzencrew wird mit einem halben Wrack keine Wunder vollbringen, und ein Haufen Landratten wird selbst mit dem stolzesten Klipper keine Rekordzeiten fahren. Gehen Sie aber vor allem sicher, daß Sie sich die monatliche Heuer auch leisten können. Denn ohne Bezahlung wird auch die verlässlichste Mannschaft meutern.

Durch Anklicken der gewünschten Mannschaft mit der rechten Maustaste erscheint übrigens sofort der Bestätigungssatz »Ok, Ich nehme die Leute«. Durch Anwählen dieses Satzes heuern Sie die Mannschaft an. Der Wirt informiert Sie dann noch, in wievielen Tagen die neue Mannschaft auf Ihrem Schiffeintreffen wird.

Der Wirt gibt auch Auskunft über



⚓ Der Wirt der Taverne ist ein sehr hilfreicher Mann. Er hilft beim Anheuern einer Crew, beim Eröffnen einer Filiale, und weiß so manchen nützlichen Tip. Letzteres aber nur gegen eine kleine Bierspende.

↓ Der Hauptsitz einer erfolgreichen Firma sollte ein bißchen anders aussehen. Von der Bruchbude zum schmucken Palast, es liegt in Ihrer Hand.

den Preis einer Filiale in diesem Hafen. Wollen Sie eine neue Filiale eröffnen, so können Sie dies hier tun.

Außerdem können Sie in der Taverne Geld von einem Schiff auf ein anderes geben. Dazu wählen Sie zuerst das Quellschiff, dann das Zielschiff, stellen den gewünschten Betrag ein und bestätigen mit »Ok, Ich gebe das Geld auf die ...«.

Da in Hafenschenken sehr viele Leute aus aller Welt verkehren und Alkohol ja bekanntlich sehr gesprächig macht, kommt dem Wirt auch so manches Nützliche zu Ohren. Gegen eine Runde Bier verrät er Ihnen vielleicht so manches Geheimnis.

Filialen und Hauptsitz

In der Stadt, die Sie zu Spielbeginn als Ihren Ausgangspunkt wählten, befindet sich der Hauptsitz Ihrer Firma. Der Hauptsitz und eventuelle weitere Filialen sind auf der Hauptkarte durch eine Fahne gekennzeichnet.

Im Hauptsitz oder in Filialen kann man Waren einlagern und diese auch wieder auf ein Schiff verladen. Ebenso kann man Geld von einem Schiff ins Lager geben und umgekehrt.



Das Aussehen des Hauptsitzes richtet sich nach dem Wert der Firma. Je größer also die Firma, desto prächtiger das Firmenhauptgebäude, leider gilt das auch umgekehrt. Der Hauptsitz einer Firma kann nicht verlegt und auch nicht geschlossen werden.

Sie können grundsätzlich in jedem Hafen eine Filiale errichten. Allerdings verschlingt ein Lager auch Betriebskosten. Wie hoch die Errichtungs- und Erhaltungskosten einer Filiale sind, ist abhängig vom jeweiligen Standort. An strategisch wichtigen Punkten ist die Errichtung und der Unterhalt eines Lagers meist sehr teuer. Ein Lager bringt allerdings den Vorteil, daß man immer über die Art und den Preis der Angebote

↓ Auf der Tafel zeichnet jeder Händler die von ihm angebotenen und benötigten Waren aus. Nicht mehr benötigte oder angebotene Waren werden von der Tafel gelöscht.

nen und benötigten Waren im jeweiligen Hafen Bescheid weiß. Jedes Lager außer dem Hauptsitz kann auch wieder geschlossen werden.

Gerade zu Beginn des Spiels sollte man eher vorsichtig mit der Errichtung von neuen Filialen sein. Die Betriebskosten zu vieler Lager können sehr rasch den Gewinn nur weniger Schiffe zunichte machen. Überlegen Sie sich den Standort eines neuen Lagers sehr gut, und beachten Sie vor allem den Kosten/Nutzenfaktor.

Einkauf und Verkauf im Kontor

Da Sie Ihre Handelsflotte sicher nicht nur aus Freude an den schönen Schiffen über die Weltmeere schicken, sollten Sie des öfteren den Kontor aufsuchen. Dieser ist der Warenumschlagplatz eines Hafens, sämtliche Einkäufe und Verkäufe von Waren werden hier getätigt.

Auf der Tafel sehen Sie welche Waren der Händler benötigt oder anbietet.

Nicht unwichtig ist auch der Preis, den er dafür verlangt oder bietet. Nicht jeder Händler zahlt gleich viel für eine Ware, ein Vergleich

lohnt also immer. Für dringend benötigte Waren wird meist sogar eine satte Zusatzprämie geboten. Andererseits kann es aber auch passieren, daß ein Händler von einer bestimmten Ware keine ganze Schiffsladung mehr brauchen kann. Dies passiert vor allem in kleineren Häfen.

Bieten Sie einem Händler eine Ware an, so nennt er zuerst die dringsten benötigte Menge und die Höhe einer eventuellen Prämie. Diese Menge wird auch automatisch im Satz »... Wieviel zahlen Sie für« eingestellt. Wenn Sie, ohne an der Menge etwas zu ändern, den Satz »Ok, ich verkaufe die Ware« anwählen, so verkaufen Sie dem Händler nur die Menge, die er benötigt und für die er eventuell eine Prämie zahlt. Man kann ihm selbstverständlich auch noch den Rest verkaufen, zumindest solange er einen vernünftigen Preis bietet.

Grundsätzlich kann man einem Händler alles verkaufen. Allerdings wird er für nicht benötigte Waren nur einen Minimalpreis zahlen, der

WIR LIEFERN	
FAHRTZEUGE	1 2 10
WASSER	1 3 10
WIR KAUFEN	
WASSER	1 252 0
FAHRTZEUGE	1 18 3
WASSER	1 22 1
GEWÜRZE	1 12 0
WASSER	1 12 0

↓ Die Zettel auf der Theke dieses Händlers deuten auf Spezialaufträge und Passagiertransporte hin, eine Erkundigung lohnt vielleicht.



meist knapp unter dem Einkaufspreis liegt. Solche Verlustgeschäfte sollten Sie nach Möglichkeit vermeiden.

Man kann beim Händler auch Waren einkaufen, allerdings nur solche, die er auch im Angebot hat. Haben Sie mehrere Schiffe oder ein Lager im Hafen, so können Sie wählen, wohin die Waren gebracht werden sollen. Beim Kauf bietet der Händler zuerst immer die Menge an Waren an, die der maximalen Ladekapazität des Schiffes oder dem maximal verfügbaren Kapital entspricht. Selbstverständlich kann man auch weniger kaufen. Haben Sie für die gewünschte Ware zuwenig Geld auf dem Schiff, so können Sie die Ware auch von einem zweiten Schiff im Hafen oder einem Lager in dieser Stadt bezahlen.

In manchem Kontor hängen Zettel auf der Theke. Klicken Sie einen solchen Zettel an, so erhalten Sie meist Spezialaufträge oder einen Passagiertransport. Manche der Spezialaufträge sind zwar besonders gut dotiert, aber auch mit sehr hohem Risiko verbunden (z.B.: Waffen in Kriegsgebiete liefern).

Verfügen Sie über ein Schiff mit Kabinenausstattung, dann können Sie auch Passagiertransporte annehmen. Dabei will eine Gruppe von

Passagieren zu einem bestimmten Hafen gebracht werden. Diese Leute gehen aber wirklich nur im Bestimmungshafen wieder von Bord. Da für die Verpflegung der Passagiere Kosten auflaufen, sollten Sie keine Sightseeing-Tour unternehmen, sondern immer auf schnellstem Weg den Bestimmungshafen ansteuern.

Die Routenplanung

Hat man ein Schiff beladen, möchte man es auch zu einem Zielhafen schicken. Denn was nützt die wertvollste Ladung, wenn man sie nicht verkaufen kann. Um ein Schiff zu einem bestimmten Hafen zu schicken, begeben Sie sich in den Schiffsversandmodus. Dazu klicken Sie das große Schiff in der Hauptkarte mit der linken Maustaste an.



ENDEVOUR		LONDON	90%
TERPING		LONDON	90%

Es erscheint das Schiffsauswahlmenü. Hier sehen Sie die Namen Ihrer Schiffe, sowie das jeweilige Statussymbol, den Standort und technischen Zustand.

Die Statussymbole geben Aufschluß über Verfügbarkeit von Schiff und Mannschaft. Sie haben folgende Bedeutungen:

-  Schiff unter Segeln:
Schiff ist verfügbar
-  Hammer:
Schiff ist in Reparatur
-  Schiffsrumpf:
Schiff ist in Bau
-  Welle:
Schiff ist unterwegs
-  Mann mit Fragezeichen:
Keine Mannschaft an Bord
-  Mann mit Koffer:
Neue Mannschaft kommt erst

Es können nur verfügbare Schiffe ausgewählt werden. Der Name nicht verfügbarer Schiffe erscheint im Auswahlménü immer in roter Schrift.

Wenn Sie das gewünschte Schiff ausgewählt haben, erscheint anstelle des normalen Mauszeigers eine Windrose (Versandzeiger), der Starthafen wird mit einem rotierenden Quadrat gekennzeichnet. Außerdem sind nun zusätzlich die Navigationspunkte zu sehen.

Alle gewählten Häfen und Navigationspunkte sind immer mit einem rotierenden gelben Rechteck markiert. Zwei der Seenavigationspunkte sind in der Karte auf dem Land plziert, und zwar der Navigationspunkt Kap Hoorn und der Suez-Kanal.

-  Versandzeiger
-  Navigationspunkt (nicht markiert)
-  Gewählter Navigationspunkt
-  Gewählter Hafen oder Starthafen

Klicken Sie den Zielhafen mit der linken Maustaste an, so werden gleichzeitig die vorläufigen Navigationspunkte gewählt, erkennbar durch die gelben rotierenden Markierungen. Dabei kann es bei einigen Routen vorkommen, daß auch weitere Häfen markiert werden. Diese Häfen dienen nur als Navigationspunkte, das Schiff legt im Hafen nicht an! Durch Anklicken des Zielhafens mit der rechten Maustaste bestätigen Sie den Kurs und schicken das Schiff ab. Ist ein Schiff unterwegs, kann es bis zum Eintreffen im Zielhafen nicht mehr manipuliert werden.

↓ Die Fahrt soll von Rio de Janeiro nach New York gehen. Die vorläufigen Navigationspunkte sind markiert.



↓ Die Route würde durch die flautenanfällige Sargasso-See führen. Durch Anklicken des ersten Punktes werden die nachfolgenden gelöscht.



↓ Die günstigere Route führt die Küste entlang, dabei wird die starke Strömung des Golfstroms optimal ausgenutzt.



Die automatisch gesetzte Route wird allerdings oft nicht die günstigste sein. Mit Hilfe der Wetter- und Strömungskarten können Sie sich für eine bessere Route entscheiden. Durch Anklicken des letzten gültigen Routenpunktes mit der linken Maustaste werden alle nachfolgenden Punkte gelöscht. Sie können nun die gewünschten Routenpunkte einzeln setzen. Beachten Sie dabei, daß oft eine längere Route mit günstiger Strömung in Fahrtrichtung besser ist als eine kurze Route mit starker Gegenströmung.

Dampfschiffe haben nur eine begrenzte Reichweite, da sie während der Fahrt Kohle bunkern müssen. Sie können die Route daher nur innerhalb der jeweiligen Reichweite festlegen. Dampfschiffe sind dafür aber weitgehend von Wind und Flauten unabhängig, und auch etwas schneller als Segelschiffe.

Beachten Sie bei der Routenplanung immer die Wetter- und Strömungskarten, sowie die Jahreszeiten. Durch zu lange Fahrten verringern sich die Frachtraten.

Weiters sollten damit rechnen, daß Ihr Schiff möglicherweise in einen schweren Sturm gerät und schwer beschädigt wird, oder im ärgsten Fall sogar sinkt. Den Grad der Beschädigung

⚓ Durch Anklicken des Schiffsrumpfes können Sie im Schiffsstatus und Mannschaftsstatus Ihre Schiffe durchblättern.

kann man detailliert dem Schiffsstatus, oder in einer prozentuellen Übersicht dem Versandmenü entnehmen.

Kontrollieren Sie den Zustand Ihrer Schiffe regelmäßig. Beschädigte Schiffe bringen nur mehr schlechte Überfahrtszeiten, und daher auch nur schlechte Frachtraten. Vor allem bei Eisenschiffen sollten Sie regelmäßig den Bewuchs kontrollieren, zu hoher Bewuchs bremst ein Schiff nämlich erheblich. Es empfiehlt sich also, jedes Schiff von Zeit zu Zeit in einer Werft überholen zu lassen. Die dafür anfallenden Kosten werden durch die wieder erhöhten Frachtraten meist locker wettgemacht. Sparen Sie also nicht am falschen Platz.

Schiffsstatus

In den Schiffsstatus gelangen Sie durch Anklicken des großen Schiffes in der Hauptkarte mit der rechten Maustaste. Sie können sich hier über den momentanen Standort Ihrer Schiffe informieren, detaillierte Auskünfte über den technischen Zustand einholen und auch die Mannschaft kontrollieren und manipulieren.

Im Schiffsstatusscreen finden sich Informationen über die Ladung und das mitgeführte



Barvermögen auf einem Schiff. Weiters werden Sie über den genauen momentanen Standort des Schiffes informiert. Durch Anklicken des Schiffsrumpfes können Sie alle Ihre Schiffe durchblättern.

Kontrollieren Sie vor allem des öfteren den Geldbestand. Für geplante Einkäufe muß immer genügend Geld in der Schiffskassa sein. Wollen Sie beispielsweise Waren in Bombay kaufen, so nützt Ihnen das Geld im Liverpoolscher Hauptstützpunkt nichts! Waren müssen immer von einem Schiff oder Lager im Hafen, in dem der Einkauf stattfindet, bezahlt werden.

Lassen Sie aber auch nicht zu viel Geld auf einem Schiff. Das Schiff könnte in einem Sturm untergehen, und dann wäre auch das Geld verloren. Es empfiehlt sich also, von gewinnbringenden Schiffen den Überschuß von Zeit zu Zeit in eine Filiale oder den Hauptstützpunkt zu geben. In der Taverne können die überschüssigen Gelder auch auf ein anderes Schiff gebracht werden.

Technischer Zustand:

Um genaue Informationen über den technischen Zustand eines Schiffes zu erhalten, klicken Sie den Zustandsbutton an. Hier erhalten Sie detailliert Auskünfte über Muschelbewuchs, Wasserübernahme, Zustand der Takelage oder Dampfmaschine. Vor einer beabsichtigten Reparatur sollten Sie diese Informationen besonders beachten. Es ist nämlich zum Beispiel nicht sinnvoll, ein mit Muscheln bewachsenes, ansonsten aber völlig intaktes Schiff generalüberholen zu lassen. Das billigere und schnellere Schrappen des Rumpfes würde in diesem Fall genügen.



Mannschaftsstatus

In den Mannschftsstatus gelangen Sie durch Anklicken des Mannschfts-buttons im Schiffstatusscreen. Hier können Sie die Mannschaft jedes Schiffes kontrollieren und auch manipulieren. Letzteres aber nur, wenn das Schiff zur Verfügung steht.

Jedes Schiff besitzt seine eigene Mannschaft, deren Zustand, Fähigkeit und Motivation sich direkt auf die Geschwindigkeit und den Zustand



des Schiffes auswirkt. Im Mannschaftskontrollfeld informieren Sie sich rasch über die Vitalität und Erfahrung einer Crew, sowie über die Motivation. Weiters können Sie die Höhe der Heuer einstellen, die Kapitänsorder verändern, und nicht zuletzt eine Erfolgsprämie in Aussicht stellen.



Ein Balkendiagramm gibt Auskunft über Vitalität und Erfahrung einer Mannschaft. Der obere Balken kennzeichnet die Vitalität, der untere die Erfahrung. Je länger der Balken, desto erholter beziehungsweise erfahrener ist eine Besatzung.

Vitalität:

Je vitaler eine Mannschaft ist, desto besser sind ihre Leistungen. Vorsicht, eine zu stark erschöpfte Mannschaft kann auch durchaus auf den Gedanken kommen, ihren Leidensweg besser durch eine Meuterei zu beenden.



Im Mannschaftskontrollfeld können Sie die Bezahlung der Mannschaft und die Kapitänsorder einstellen.

Die Vitalität wird durch die Länge einer Fahrt, durch Stürme und die Kapitänsorder beeinflusst. Gönnen Sie einer Mannschaft nach langen oder stürmischen Fahrten eine Erholungspause im Hafen. Sie wird es Ihnen durch wieder vermehrte Leistung danken.

Erfahrung:

Die Erfahrung einer Crew spielt vor allem bei Stürmen eine große Rolle. Eine erfahrene Schiffsbesatzung wird gefährliche Fahrten, wie um Kap Hoorn, besser meistern als ein Haufen unerfahrener Landratten. Außerdem werden Schiffe mit erfahrener Besatzung in Stürmen weniger leicht beschädigt. Die Erfahrung einer Mannschaft beeinflusst auch die Schiffsgeschwindigkeit.

Hat eine Mannschaft einen Sturm oder eine sonstige schwierige Situation gemeistert, so steigt auch ihre Erfahrung! So kann aus einer anfangs mäßigen Crew eine Spitzencrew werden.

Beim Anheuern einer neuen Mannschaft gilt folgende Regel: Je erfahrener eine Crew, desto mehr Heuer verlangt sie auch. Achten Sie darauf, die Mannschaft zum Schiff passend auszuwählen.



Motivation:

Anhand des Porträts kann man die Zufriedenheit oder Motivation einer Schiffsbesatzung feststellen. Ein lachendes Gesicht weist auf eine zufriedene Mannschaft hin. Eine finster blickende Mannschaft trägt sich vielleicht bereits mit dem Gedanken an Meuterei. Ist anstelle eines Porträts das Fenster geschlossen, so ist keine Mannschaft an Bord.



Bezahlung:

Die Motivation einer Mannschaft läßt sich durch die Bezahlung beeinflussen.

Will man eine Mannschaft nicht neu motivieren, sondern lieber feuern, stellt man einfach die Bezahlung auf Null. Ohne Heuer bleibt auch die treueste Crew nicht. Mannschaften, die noch Forderungen offen haben, lassen sich aber erst nach Bezahlung der Außenstände entlassen.



Kapitänsorder:

Mit Hilfe der Kapitänsorder können Sie festlegen, wie hart der Kapitän die Mannschaft herinnimmt und wie schnell gesegelt werden soll. Diese Einstellungen beeinflussen die Vitalität.

Stellen Sie die Order auf **»LEICHT«** geht es der Mannschaft gut, sie kann sich Zeit lassen und ausreichend Ruhepausen einlegen. Die Vitalität wird bei dieser humanitären Einstellung nicht beeinflusst.

Bei **»MITTEL«** muß die Crew schon mehr leisten, der kleinste Wind wird genützt, Zusatzsegel gesetzt und hart gearbeitet. Die Fahrzeiten verkürzen sich. Allerdings sinkt bei dieser Einstellung die Vitalität, gönnen Sie Ihrer Mannschaft ab und zu eine Pause.

Fährt das Schiff mit der Order **»HART«**, so muß die Besatzung ihr Letztes geben. Es wird Tag und Nacht gesegelt und auch bei Sturm werden die Segel nicht gerefft. Die Vitalität wird bei dieser Leuteschinderei natürlich stark beeinflusst, behalten Sie Ihre geschundene Mannschaft also im Auge.

Prämie:

Damit die Männer auch wirklich das Schiff zu Rekordzeiten vorwärtspeitschen, können Sie noch eine Prämie aussetzen. Zusätzliches Geld kann jeder Seemann gut ge-

brauchen, sie werden sich also mächtig ins Zeug legen. Besonders bei Terminfahrten erscheinen Prämien durchaus angebracht.

Beachten Sie stets, daß für eine optimale Schiffsgeschwindigkeit der gute Zustand von Schiff und Mannschaft entscheidend ist. Auch der stolzeste Klipper wird schwer beschädigt keine Rekordzeiten bringen, ebenso wie eine völlig erschöpfte Spitzenmannschaft auch nicht mehr die volle Leistung bringen kann.

Historische Zusammenhänge

Da 1869 sehr stark die geschichtlichen Gegebenheiten in das Spielgeschehen einbezieht, tauchen im Spiel immer wieder Meldungen von Ereignissen auf, die auch direkten Einfluß auf das Spielgeschehen nehmen. Der historische Teil dieses Handbuchs kann Ihnen daher einen vielleicht entscheidenden Wissensvorsprung gegenüber Ihren Konkurrenten bescheren. Während Ihr unwissender Konkurrent geradewegs in die Wirren des amerikanischen Bürgerkriegs schlittert, haben Sie Ihre Interessen längst in sicherere Gegenden verlagert. Als fairer Reeder sollten Sie selbstverständlich auch Ihren Mit-

spielern Einblick in dieses Handbuch gewähren, beinharte Geschäftsleute halten das Handbuch allerdings unbarmherzig unter Verschuß.

Die Ereignisse wirken sich nicht alle gleicherweise auf das Spielgeschehen aus. Die Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 bringt eine Verkürzung der Fahrzeiten nach Asien, also ein überaus positives Ereignis. Andererseits besteht während des Krimkriegs um 1854 vor Odessa eine Seeblockade, verbunden mit der Gefahr aufgebracht zu werden. Also ein negatives Ereignis, positiv vielleicht nur für den riskanten Waffenhandel mit Krisenregionen.

⚓ Die Zeitung bringt
Meldungen über
wichtige Ereignisse
oder auch über
Rekordfahrten.



Es kann durch Krisen oder Kriege auch passieren, daß Häfen vorübergehend geschlossen werden. Während eines Bürgerkriegs besteht die Gefahr, daß Lager überfallen und niedergebrannt werden. Vor allem aber wird durch Kriege und Krisen die Produktion und der Verbrauch von Gütern in einem Land beeinflusst.

Manche Zeitungsmeldungen betreffen technische Entwicklungen oder auch Erfindungen. Und nicht alle Kriege und Zusammenstöße werden in der Zeitung gemeldet, denn manche sind nur von lokalem Interesse. Vor dem Anlaufen eines Hafens sollten Sie sich daher immer anhand der Informationstafel über den aktuellen politischen Zustand des Landes informieren.

Unter Optionen besteht auch die Möglichkeit Zeitungsmeldungen abzuschalten. Die Ereignisse finden nach wie vor statt, sie werden dann nur nicht mehr gemeldet.

1869 ist eine historisch sehr akkurate Handelssimulation wie keine zuvor. Wir empfehlen daher nur geschichtlich sehr sattelfesten Spielern die Zeitungsmeldungen abzuschalten. Unterschätzen Sie die Auswirkungen des historischen Tagesgeschehens auf den Welthandel nicht!

Die Bank

⌚ Dieser Gentleman wird von manchen Leuten als Halsabschneider bezeichnet. Er selbst behauptet an Krediten nichts zu verdienen.

Durch Anklicken des Münzsymbols in der Hauptkarte kann man jederzeit die Bank besuchen. Diese befindet sich in der Stadt des Firmensitzes.

In der Bank kann man Kredite aufnehmen oder bereits bestehende Kredite zurückzahlen. Allerdings wird man erst kreditwürdig, wenn man eine bestimmte Summe an Sicherheiten, wie Schiffe, Lager oder Bargeld, vorweisen kann. Bei Kreditgesuchen ohne genügende Sicherheiten reagieren die Bankiers sehr unwirsch und handfest. Die maximale Kredithöhe ergibt sich aus der Summe aller Sicherheiten.

Kredite können jederzeit auch vor dem Fälligkeitstermin zurückgezahlt werden. Da man dadurch beträchtliche Zinsen sparen kann, sollte man nach Möglichkeit Kredite immer so bald als möglich zurückzahlen. Die Kreditrückzahlungen müssen immer vom Hauptsitz aus erfolgen. Beachten Sie also unbedingt, daß zum Fälligkeitstermin auch genügend Geld in der Kassa des Hauptsitzes ist.

Die Abrechnungen erfolgen immer am 31. Dezember des Jahres. Ist man zu diesem Zeitpunkt nicht zahlungsfähig, so muß der Spieler



Konkurs anmelden und er scheidet aus dem Spielgeschehen aus. Seien Sie also mit Krediten sehr vorsichtig. Am Bilanzscreen erhalten Sie auch eine Übersicht über die laufenden Kredite.

Steuervorschreibung

Leider gibt es auch bei 1869 die ungeliebte Steuerpflicht. Der Staat bittet Sie zur Kasse, und Sie müssen dem auch nachkommen.

Die Höhe der Steuern richtet sich nach der Gesamttonnage Ihrer Handelsflotte und orientiert sich nach den Steuerregeln im Großbritannien des 19. Jahrhunderts. Am Bilanzscreen haben Sie ständig eine aktuelle Übersicht über die fälligen Steuerschulden.

Die Steuern werden für ein ganzes Jahr am 31. Dezember des Folgejahres fällig. Die Steuern für das Jahr 1854 müssen beispielsweise am 31. Dezember 1855 bezahlt werden. Die Abbuchung erfolgt automatisch aus der Kassa des Hauptsitzes. Achten Sie also darauf, daß sich zum Fälligkeitstermin genügend Geld in der Hauptkassa befindet. Können Sie die Steuern nämlich nicht bezahlen, muß Ihre Firma Konkurs anmelden und Sie scheiden aus dem Spielgeschehen aus.

Die Bilanz

Die Bilanz gibt einen Überblick über Steuer- und Kreditfälligkeiten sowie genaue Kostenaufstellungen. Weiters können Sie Ihre Warenbestände und Kassenbestände kontrollieren.

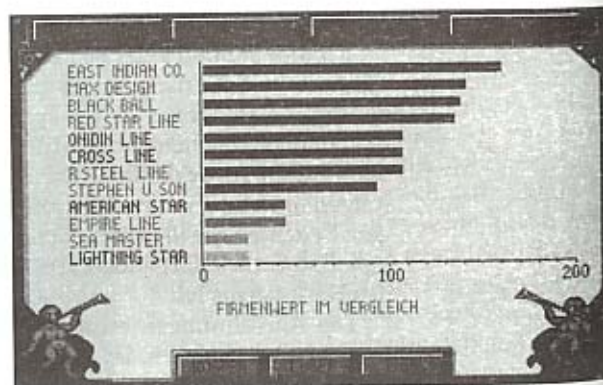
Halten Sie besonders Ihre Umsatz- und Firmenentwicklung im Auge. Dabei haben Sie die Auswahl zwischen einer graphischen Darstellung für den schnellen Überblick, und einer zahlenmäßigen Aufstellung. Die Darstellung der Umsatz- und Firmenentwicklung läßt sehr gut wirtschaftliche Tendenzen erkennen. Darüberhinaus läßt sie einen direkten Vergleich

mit Ihren Konkurrenten zu, und Sie können so jederzeit ersehen, wie gut Sie im Rennen um die Auszeichnung zum größten Reeder des Jahrhunderts liegen.

Sehr interessant sind auch die Bilanzen der großer Reeder dieser Zeit, gegen die man sich behaupten muß. Auch hier können Sie jederzeit aussagekräftige Vergleiche anstellen.

Nur mit außerordentlichem Geschick und durch die Beherrschung aller Tricks haben Sie eine Chance als bester Reeder des Jahrhunderts in die Geschichte einzugehen, und auch in die Bestenliste aufgenommen zu werden!

↓ Die Bilanz gibt Auskunft über die Umsatz- und Firmenentwicklung. Eine gute Möglichkeit zum Vergleich mit der Konkurrenz.



Der Traum jedes Reeders ist sein Schiff auf der Rekordliste der schnellsten Überfahrten zu finden.



Die Rekordliste

Schafft eines Ihrer Schiffe auf einer Rekordroute eine neue Überfahrtsbestzeit, so wird es in der Liste der schnellsten Schiffe verewigt. Das hebt nicht nur die Stimmung des stolzen Schiffsbesitzers, sondern auch den Wiederverkaufswert des Schiffes. Unter guten Umständen kann man das Schiff möglicherweise teurer verkaufen, als man es eingekauft hat.

Rekordzeiten werden auch in der Zeitung gemeldet. Allerdings beziehen sich die Rekordzeiten auf alle gespeicherten Spiele.

Im Optionsscreen können Sie Laden, Speichern, Löschen, Zeitungsmeldungen ein- oder ausschalten, ein neues Spiel beginnen oder das Spiel beenden.

Optionen (Laden und Speichern)

Im Optionsscreen haben Sie Möglichkeiten wie Laden, Speichern, Neues Spiel oder Ende. Um einen Spielstand zu laden, klicken Sie auf den gewünschten Namen und wählen »LADEN«. Ebenso können Sie einen Spielstand löschen.

Um einen Spielstand zu speichern, klicken Sie zuerst auf die leere Treppenstufe. Geben Sie nun dem Spielstand einen Namen und klicken Sie auf »SPEICHERN«.

Sie können hier auch die Zeitungsmeldungen ein- oder ausschalten, und 1869 verlassen.



Tips & Tricks

Im realen Geschäftsleben und auch in diesem Spiel gibt es einige goldene Regeln, die unbedingt beachtet werden sollten.

Nur so wird man auch den ersehnten und erhofften Erfolg haben können. Darüberhinaus gibt es selbstverständlich unzählige Tricks, die einem Geschäftsmann auf dem Weg zum Erfolg weiterhelfen. Jeder erfolgreiche Handelsmagnat hat seine eigenen, speziellen Tricks und Kniffe, die er sicher nicht verraten wird. Für alle angehenden Reeder wollen wir nun hier auch einige goldene Regeln und Tricks verraten.

1869 bietet ein breites Feld für Experimente und Stragien. Finden Sie Ihre persönlichen Tricks und probieren sie, welche Wege am besten zum Erfolg führen!

Zehn goldene Regeln

Regel No. 1

Schiffe immer auslasten. Besser ein volles Schiff mit billiger Ware, als ein halbvolles Schiff mit teurer Ware.

Regel No. 2

Sowenig nutzlose Fahrten wie möglich. Vor allem keine Leerfahrten.

Regel No. 3

Schiffe immer in gutem Zustand halten. Der Vorteil eines intakten Schiffes ist wiegt die Reparaturkosten auf.

Regel No. 4

Beim Kauf eines Schiffes noch genügend Geld für Wareneinkauf übriglassen.

Regel No. 5

Steuern immer pünktlich zahlen und genügend Geld dafür auf die Seite legen.

Regel No. 6

Strömungs- und Wetterkarten helfen bei der Routenplanung Zeit zu sparen. Und Zeit ist Geld.

Regel No. 7

Nur soviel Geld auf einem Schiff lassen, als unbedingt für Wareneinkauf, Heuer und Reparaturen benötigt wird. Überschüssiges Geld ins Lager oder besser Hauptsitz.

Regel No. 8

Politische Zustände der Häfen beachten. Unsichere Häfen bergen hohe Risiken.

Regel No. 9

Mannschaft im Auge behalten. Und die Mannschaft passend zum Schiff auswählen.

Regel No. 10

Kein gutes Geschäft auslassen!

Einige Tips & Tricks

Wo bekomme ich welche Waren

Diese Handelssimulation basiert auf dem Wirtschaftssystem des Imperialismus (siehe Kapitel »Der Imperialismus«). Rohstoffe werden aus Kolonien und unterentwickelten Ländern in die Industrieländer eingeführt und dort verarbeitet. Die so entstehenden Fertigprodukte werden zu einem Teil wieder mit hohem Gewinn in die Kolonien verkauft.

Viele Produkte, wie Früchte, Baumwolle und Tee, sind erntegebunden und daher auch nicht immer erhältlich. Man muß also zur rechten Zeit am rechten Ort sein.

Vor allem erntegebundene Produkte können während einer langen Fahrt verderben und unbrauchbar werden. Hat man verderbliche Fracht an Bord, sollte man deshalb so schnell wie möglich den gewünschten Zielhafen anlaufen. Nicht

alle Produkte verderben aber gleich schnell, so sind Früchte sehr viel schneller unbrauchbar als beispielsweise Tee. Man sollte auch beachten, daß diese Waren selbstverständlich auch in einem Lager verderben können. Die Devise heißt also, schnell verderbliche Güter so schnell wie möglich an den Mann bringen!

Über das momentane Hauptexportgut eines Hafens kann man sich anhand der Informationstafel informieren. Sie gibt Auskunft über die Ware, die zur Zeit in der größten Menge im Hafen auf Lager liegt. So werden auch erntegebundene Produkte angezeigt, während der Erntezeit sind sie nämlich fast immer der Hauptexportartikel. Bei genauer Beobachtung der jeweiligen Informationstafeln kann man daher sehr bald über die jeweiligen Erntezeiten Bescheid wissen.

Bei erntegebundenen Gütern ist es unbedingt notwendig rechtzeitig im jeweiligen Hafen einzutreffen. Das Produkt ist meist nur zwei bis drei Monate verfügbar. Planen Sie Ihre Anreise also so, daß Sie auch zur richtigen Zeit ankommen. Berücksichtigen Sie vor allem die eventuelle Anreisedauer.

Zu Beginn des Spiels beschränkt man sich am besten auf den Handel mit nahegelegenen

Häfen. Erst bei einem einigermaßen großem Finanzpolster kann man sich auch in weiter entlegene Märkte wie Asien vorwagen!

Gebrauchte Schiffe für den Anfang

Am Beginn einer Karriere sollte man möglichst auf den Neubau von Schiffen und auch auf zu teure Gebrauchtschiffe verzichten. Achten Sie generell beim Schiffskauf darauf, daß auch noch genügend Geld für Ladung überbleibt. Was nützt der schönste und schnellste Klipper, wenn Sie damit nur sinnlose Spazierfahrten veranstalten können!

Keine Risikofrachten am Anfang

Lassen Sie zu Beginn des Spiels die Finger von Risikofrachten, wie Waffenlieferungen in Kriegsgebiete. Auch wenn der hohe Gewinn mehr als verlockend erscheint, die Gefahr aufgebracht zu werden und das womöglich einzige Schiff zu verlieren ist einfach noch zu hoch. Wenn Sie allerdings im späteren Spielverlauf bereits über mehrere Schiffe verfügen, kann es ein zwar nicht ehrenhaftes, aber durchaus höchst lukratives Geschäft sein, auf ein altes Gebrauchtschiff Waffen zu laden und diese in einem Kriegsgebiet mit hohem Gewinn zu verschern.

Politischen Zustand beachten

Es ist außerordentlich wichtig immer den politischen Zustand eines Landes im Auge zu behalten. Befindet sich ein Land in stabilem Zustand, so ist das Anlaufen der Häfen und der Handel ungefährlich. Gibt es Unruhen, dann kann es auch mal vorkommen, daß herumstreifende Banden ausgerechnet Ihr Lager oder Schiff überfallen und ausplündern. Der vorsichtige Handelsmann nimmt auf Fahrten in Unruhegebiete möglichst wenig oder gar kein Bargeld mit. Sind in einem Land gar Aufstände an der Tagesordnung, kann es passieren, daß Ihr Lager oder Schiff auch vollkommen geplündert wird und Sie ohne Geld und Waren wieder auslaufen müssen. Wenn also nicht wichtige Gründe dafür sprechen, sollte man solche Häfen tunlichst meiden.

Auf keinen Fall sollte man Häfen in Bürgerkriegs- oder Kriegsgebieten anlaufen. Hat man nämlich Pech, so wird das Schiff ohne Vorwarnung und auch ohne Entschuldigung versenkt. Das ist auch das Risiko mit dem Waffenhändler leben müssen. Sie können zwar mit der Lieferung von Waffen in Kriegsgebiete einen enorm hohen Gewinn machen, im schlechtesten Fall wird aber das Schiff samt Ladung versenkt.

Schiff immer auslasten

Achten Sie unbedingt darauf Ihr Schiff immer auszulasten. Es ist weitaus besser ein Schiff mit einer billigen Ware voll zu beladen, als es mit teurer Ware nur halb zu beladen. Machen Sie überhaupt so wenig Leerfahrten wie nur möglich, sonst wird Ihr Budget von den Betriebskosten aufgefressen. Nehmen Sie außerdem nur soviel Geld mit, wie Sie zum Handeln benötigen. Überschüssiges Geld gehört am besten in den Hauptsitz. Dort ist es erstens sicher verwahrt, und Sie kommen zweitens bei Kreditfälligkeiten oder Steuervorschreibungen nicht so leicht in Verlegenheit.

Personalrochade

Es kann vorkommen, daß man in einem Hafen ohne Geld und Ware festsitzt. Die Mannschaft weigert sich zu arbeiten, da sie keine Heuer bekommt. In diesem Fall kann man die alte Mannschaft entlassen und eine neue anheuern. Die neue Mannschaft verlangt ihre Heuer erst nach der ersten Fahrt.

Diese nicht sehr menschenfreundliche Methode funktioniert allerdings nur, wenn keine Ladung an Bord ist. Sonst ist man oft gezwungen einen Teil der Ladung auch zu einem schlechten Preis

zu verkaufen, damit man die Mannschaft weiterhin durch Bezahlung zur Arbeit überreden kann.

Die richtige Anfangsmannschaft

Zu Beginn sollten Sie sich nicht mit der Heuer für eine Spitzenmannschaft belasten. Da Sie wahrscheinlich ohnehin nur ein normales Durchschnittsschiff besitzen werden, sollten Sie auch eine Durchschnittsmannschaft dafür anheuern. Bewährt haben sich »zuverlässige« Männer. Sie kosten nicht zuviel, sind aber auch keine Landratten.

Reparieren alter Schiffe

Je älter ein Schiff ist, desto teurer werden auch die Reparaturen. Bei gleicher Beschädigung kostet die Reparatur also bei einem alten Schiff mehr als bei einem neuen Schiff. Irgendwann wird bei jedem Schiff der Punkt kommen, wo die Reparaturkosten die Anschaffungskosten übersteigen, eine Reparatur also nicht mehr lohnt. Verkaufen Sie alte Schiffe daher rechtzeitig.

Ruhepausen für Mannschaft

Da die Geschwindigkeit eines Schiffes auch wesentlich von der Mannschaft beeinflußt wird,

sollten Sie immer ein Auge auf die Vitalität Ihrer Crew haben. Sinkt deren Vitalität, so wird auch das Schiff langsamer. Daher ist es nur von Vorteil lange Strecken nicht unbedingt durchzufahren, sondern zwischendurch einmal anzulegen und der Mannschaft eine kurze Ruhepause zu gönnen. Die Männer schöpfen neue Kraft, die Vitalität steigt, und damit auch wieder die Geschwindigkeit des Schiffes. Die verlorene Zeit im Hafen wird durch die wieder erhöhte Reisegeschwindigkeit wettgemacht.

Ruhepausen für Reparatur nutzen

Während sich die Mannschaft im Hafen erholt, können Sie die Zeit nutzen und Ihr Schiff rasch überholen lassen. Vor allem bei stürmischen Überfahrten, die oft schwere Beschädigungen nach sich ziehen, ist dies anzuraten. Ein beschädigtes Schiff verliert an Geschwindigkeit, mit der Reparatur gewinnt man also effektiv Zeit. Bedenken Sie vor allem bei der Routenplanung langer Fahrten, daß Sie während der Fahrt des Schiffes keine Möglichkeit zum Eingreifen, also das Schiff auch nach schweren Stürmen nicht einfach in die nächste Werft dirigieren können. Planen Sie daher bei einer langen Fahrt sicherheitshalber einen Zwischenstopp ein.

Reparaturkosten sparen

Es muß nicht immer eine der bekannten und berühmten Werften sein. Geben Sie auch einmal einer kleinen Werft, wie Bombay oder Kapstadt, eine Chance. Sie werden sehen, daß diese Werften auch nicht schlechter als die großen arbeiten, dafür aber um einiges billiger.

Kreditlaufzeiten

Bei einer Kreditaufnahme sollten Sie die Laufzeit so wählen, daß sie zu einem Jahresanfang abläuft. Die Bank verrechnet immer mit Stichtag 31. Dezember, wenn man also bis zu diesem Tag noch Kredite offen hat und bereits Verzugszinsen zu bezahlen sind, so wird ab einer gewissen Höhe der Fälligkeit das Konkursverfahren eröffnet. Endet die Laufzeit aber mit Anfang des Jahres, so hat man noch bis Jahresende Zeit die Summe aufzubringen. Dies ist allerdings aufgrund der sehr hohen Verzugszinsen kein besonders leichtes Unterfangen.

Steuertermin beachten

Steuern eines Jahres müssen bis zum Ende des Folgejahres bezahlt werden. Das heißt, die fälligen Steuern werden am 31. Dezember automatisch von der Hauptkassa abgebucht. Befindet

sich an diesem Tag nicht genügend Geld in der Hauptkassa, so wird das Konkursverfahren eingeleitet.

Konkurs auch bei gutgehenden Firmen

Auch eine gutgehende Firma mit genügend Kapital oder Firmenwert kann in Konkurs gehen, wenn zum Steuertermin nicht genügend Geld in der Hauptkassa ist oder fällige Kredite nicht bezahlt werden.

Sinkt der Wert einer Firma unter eine gewisse Grenze, so wird ebenfalls das Konkursverfahren eröffnet.

Lieferzeiten beim Schiffskauf

Achten Sie auf den Liefertermin eines Schiffes, denn die dafür fällige Tonnagesteuer müssen Sie rückwirkend für das ganze Jahr bezahlen! Daher sollte man den Kauf so planen, daß das neue Schiff auch am Anfang des Jahres geliefert wird, um nicht Steuern für nichts bezahlen zu müssen. Verkaufen sollte man Schiffe aus demselben Grund am Jahresende.

Standorte für Lager

Überlegen Sie sich den Standort für ein neues Lager sehr gut. Jedes Lager kostet Geld, und bei

einer Schließung des Lagers geht dieses Geld verloren, wodurch der Firmenwert verringert wird.

Lager an strategischen Punkten

Errichten Sie Ihre Lager womöglich an strategisch wichtigen Punkten, um so leichter einen Markt kontrollieren und abdecken zu können.

Teerennen und Spezialaufträge

Teerennen und die Spezialaufträge, welche man in den Kontoren bekommt, sind gute Geschäfte. Für Teerennen sollte man rechtzeitig zur Erntezeit mit einem schnellen Schiff und einer guten Mannschaft in Indien eintreffen. Tee der neuen Ernte laden und so schnell wie möglich den Bestimmungshafen anlaufen. Für die erste Ladung neuen Tees kassiert man eine satte Prämie. Ist man aber zu langsam, schnappt einem ein anderer die Prämie vor der Nase weg.

Ende von Bürgerkriegen und Kriegen

Nach der Beendigung von Bürgerkriegen oder Kriegen besteht in den wiedereröffneten Handelshäusern meist eine enorme Nachfrage nach Waren. Ein Anlaufen solcher Häfen bringt bestimmt das eine oder andere gute Geschäft.

1869

ANHANG UND KARTENTEIL



LEXIKON DER FACHAUSDRÜCKE

INDEX

KARTEN

QUELLENVERWEISE



Lexikon der Fachausdrücke

A

Abmessungen - Größenangabe des Schiffes in seinen Ausdehnungen (Längenmaße).

achtern - Auf dem Schiff hinten.

Anderthalbmaste - Zweimastiges Segelschiff, bei dem der kleinere Mast hinten steht. Der erste Mast heißt Großmast, der zweite Besanmast.

aufgeien - Ein Segel mit den Geitauen an die Rah holen.

aufliegen - Vorübergehendes Stillelegen eines Schiffes.

B

Back - Vorderer von Seite zu Seite reichender Aufbau eines Schiffes.

Backbord - Die linke Seite eines Schiffes.

Ballast - Zuladung eines Schiffes, um optimale Stabilität zu erreichen. Besonders wichtig bei Fahrten ohne Ladung.

Bark - Ursprünglich nur ein dreimastiges Rahschiff mit zwei vollgetakelten Masten und dem letzten Mast mit Schratsegeln. Daneben vier- oder fünfmastige Rahsegler, die außer dem Schratsegel getakelten letzten Mast (Besanmast) nur vollgetakelte Masten fahren.

Besanmast - Letzter Mast auf allen drei- oder mehrmastigen Schiffen. Er fährt nur Schratsegel.

Besansegel - Segel des Besanmastes sowie letztes Schratsegel auf allen mehr als zweimastigen Schiffen.

Bramsegel - Einfaches oder doppeltes Rahsegel, das an einem rahgetakelten Mast über dem Marssegel (oder den Marssegeln) gefahren wird.

Brasse - Tau, mit dem die Stellung der Rah zur Schiffslängsachse verändert wird.

Brigantine - Zweimastiges Rahschiff, das am Fockmast nur Rahsegel, am Großmast nur Schratsegel fährt.

Brigg - Rahschiff mit zwei vollgetakelten Masten.

Bug - Vorderes Ende des Schiffsrumpfes.

Bugspruit - Fest mit dem Schiffskörper verbundene Spiere, die über den Steven nach vorne hinausragt.

D

Davit - Galgenähnlicher, drehbarer Kran, an dem die Beiboote aufgehängt sind.

Decksbalken - Querliegende Balken, die auf den Spantenköpfen ruhen und auf denen das Deck liegt.

Dingi - Kleines Beiboot, von 1 Mann bedienbar.
Donkey - Dampfkesseln für Hilfsmaschinen auf Segelschiffen für schwere Arbeiten.
dwars - Genau querab.

E

Ende - Bezeichnung für jede Art von Tau.
Etmal - Zurückgelegte Fahrtstrecke eines Schiffes von 12 Uhr Mittag bis wieder 12 Uhr Mittag.

F

Fall - Tau, zum Heißen von Rahen oder Segeln.
fieren - Herunterlassen einer Rah oder Last.
Fockmast - Erster Mast bei allen mehrmastigen Seglern (nicht beim Anderthalbmast).
Focksegel - Bei Rahschiffen das erste Untersegel.
Fregatte - Älterer Schiffstyp mit drei vollgetakelten Masten (besonders Kriegsschiffe).
Fuß - Längenmaß. Englische Fuß = 304 mm.

G

Gaffel - Obere Spiere (Rundholz) eines Gaffelsegels.

Galionsfigur - Figur unter dem Bugsprit. Steht bei den meisten Schiffen in Verbindung mit dem Schiffsnamen.

Gangspill - Winde mit senkrechter Achse.

Genua - Großes Ballonsegel, das am Vorstag gefahren wird.

Gig - Kleines, schlankes Beiboot für rasche Fortbewegung.

Glattdeck - Durchlaufendes Oberdeck ohne Aufbauten.

Großmast - Zweiter Mast bei einem zwei- oder mehrmastigen Schiff (nicht beim Anderthalbmast).

Großsegel - Das Untersegel am vollgetakelten Großmast oder das Untersegel dieses Mastes bei Schratsegel-Takelung.

H

Heck - Hinteres Ende des Schiffes.

heißen - Das Aufziehen eines Segels oder einer Flagge.

hieven - Anheben einer Last.

Hochsegel - Auch Bermudasegel genannt. Hohes Schratsegel ohne Gaffel.

Hulk - Ausgemusterter, abgetakelter Schiffsrumpf, der als Lagerraum verwendet wird.

J

Jakobsleiter - Am Mast befestigte Leiter.

Jolle - Flaches Beiboot mit Spiegelheck.

K

Kiel - Rückgrat des Rumpfes.

Kimm - Sichtbarer Horizont auf See. Oder am Schiffsquerschnitt stärkste Krümmung im Spant.

Klassifizierung - Jedes größere Schiff wird »gekläßt«. Aus dieser Bewertung geht hervor, in welchem Bau- bzw. Sicherheitszustand sich das Schiff nach seiner Fertigstellung befindet oder in welchem Zustand es gehalten wird.

Klipper - Scharfgebauter, schneller Großsegler ab dem 19. Jahrhundert.

Klüverbaum - Abnehmbare Verlängerung des Bugspriets.

Knoten - 1 Knoten = 1 Seemeile pro Stunde.

Korvette - Kleiner als die Fregatte. Meist als Vollschiff getakelt.

Krähenest - Geschützter Stand am Mast für den Ausguck.

Kreuzmast - Der letzte vollgetakelte Mast aller drei- und mehrmastigen Schiffe.

Kreuzsegel - Das Untersegel am vollgetakelten Kreuzmast.

Kutter - Arbeitsboot der Marine mit Spiegelheck, das gepullt oder gesegelt werden kann.

L

Langboot - Großes Rettungsboot, das immer an Deck oder auf dem Deckshaus festgelascht war.

Laufendes Gut - Alles Tauwerk, das zum Bedienen der Segel und zum Bewegen der Rahen, Gaffeln oder anderen Spieren dient.

Lee - Die dem Wind abgewandte Seite.

Leesegel - Segel, die Rahschiffe bei leichtem Wind, raumen Wind setzten.

Liek - Durch ein Tau verstärkte Kante eines Segels, die um das ganze Tuch herumführt.

loggen - Messen der Geschwindigkeit eines Schiffes von Bord aus.

loten - Messen der Wassertiefe.

Luv - Die dem Wind zugewandte Seite.

M

Marssegel - Einfaches oder doppeltes Rahsegel, das an einem rahgetakelten Mast über dem Untersegel gefahren wird.

Messe - Wohn- und Speiseraum auf Handels- oder Kriegsschiffen.

N

Nagelbank - Bankartige Vorrichtung am Schanzkleid, an den Wanten und um den Mast herum, zu der das laufende Gut geführt wird, um dort mit Belegnägeln festgesetzt zu werden.

Nock - Ende einer Spiere. Auch seitliche Ausdehnung der Brücke (Brückennock).

P

Pfahlmast - Ein Mast aus einem Stück ohne Stengen.

Pick - Spitze, Ecke. Die äußersten spitzen Räume an den Enden des Schiffes sind die Pickräume.

Planken - Mehr oder weniger breite Bretter, die auf den Spanten oder den Decksbalken befestigt sind.

Poop - Der hintere, von Seite zu Seite reichende Aufbau eines Schiffes.

Prahm - Kastenförmiges Transport- oder Arbeitsboot.

pullen - Seemännischer Ausdruck für »rudern«.

Q

Quarterdeck - Erhöhung des Hauptdecks im hinteren Teil des Schiffes.

R

Rah - Am Mast quer zur Längsachse des Schiffes gefahrene Spiere, an der ein Rahsegel untergeschlagen ist.

raum - Schräg von hinten.

Reeder - Eigner eines oder mehrerer Handelsschiffe.

Reling - Der Zaun, der um ein offenes Deck läuft.

Riemen - Seemännischer Ausdruck für »Ruder«, mit dem gepullt wird.

Rigg - Die gesamte Takelage oder Takelungsart eines Segelschiffes.

Royal - Einfaches Rahsegel, das über dem oder den Bramsegeln gefahren wird.

Rudergast - siehe Rudergänger.

Rudergänger - Der Mann, der am Ruderrad steht und das Schiff steuert.

Rundgatt - Abgerundetes Schiffsende.

Rüsteisen - Flacheisen, mit dem die Wanten an der Außenhaut festgemacht sind.

S

Salon - Wohnraum des Kapitäns.

Schaluppe - Einmastiges, kleines Frachtfahrzeug.

schamfilen - Scheuern, besonders von Segeln an den Stagen.

Schanzkleid - Feste Wand um ein freiliegendes Deck.

Schnaumast - Leichter Untermast, der zur Segelführung hinter dem Hauptmast steht.

Schoner - Zwei- oder mehrmastiges Segelfahrzeug, das keinen vollgetakelten Mast fährt. Häufig nur Schratsegel.

Schott - Trennwand, die einen Teil des Schiffsinneren von einem anderen abteilt.

Schratsegel - Alle längsschiffs stehenden Segel.

Seemeile - Nautisches Wegmaß, gleich 1852 m.

Skylight - Oberlicht. Fenster im Deck zur Lichtführung nach unten.

Spanten - Die quer auf dem Kiel stehenden Rippen des Rumpfes.

Spiegelheck - Flacher, platter Abschluß eines Schiffes (im Gegensatz zum Rundheck).

Spiere - Alle Rundhölzer an Bord außer Masten und Stengen.

Spill - Winde an Deck mit meist senkrechter Achse.

Süll - Erhöhter Rand um Luken herum und in Türen, um das Eindringen von Wasser zu verhindern.

Stabilität - Standfestigkeit eines Schiffes, seine Möglichkeit sich aus Schräglage wieder aufzurichten.

Stag - Taue des stehenden Gutes, die Masten und Stengen nach vorne abstützen.

Stagsegel - Alle Segel, die an Stagen laufen.

Stagsegelschoner - Ein Schoner, der nur Schratsegel fährt, und diese hauptsächlich an den Stagen.

Stehendes Gut - Alles Tauwerk, das zum Stützen der Masten und Stengen dient und nicht bewegt wird.

Stenge - Fierbare Verlängerung des Untermastes nach oben. Große Segler fahren oft zwei Stengen, Mars- und Bramstenge.

Steuerbord - Die rechte Seite des Schiffes.

Steven - Mehr oder weniger senkrecht stehende Weiterführung des Kiels am vorderen und hinteren Schiffsende.

streichen - Niederholen einer Flagge.

Sturmdeck - Durchgehendes Deck über dem Hauptdeck.

T

Takelage - Die Gesamtheit der Besegelung und der dazu nötigen Einrichtungen.

Topp - Das obere Ende des Mastes (Vortopp, Großtopp, etc.). Oft auch Bezeichnung für den ganzen getakelten Mast.

Toppsegel - Bei Rahschonern allgemein die Rahsegel. Bei Gaffelschonern die Segel, die über den Gaffelsegeln stehen.

Toppsegelschoner - Ein Schoner, der am Fockmast neben dem Schonersegel auch ein oder mehrere Rahsegel (Toppsegel) fährt.

Tramp - Kauffahrer, der seine Ladung dort holt, wo sie gerade angeboten wird. Im Gegensatz zur Linienschiffahrt.

trimmen - Das Schiff wird durch gutes Setzen der Segel, richtiges Stauen der Ladung etc. in einen guten Zustand gebracht. Oder die Beförderung von Ladung von einer anderen Stelle.

U

unterschlagen - Anbringen eines Segels an Rahen, Gaffeln, Bäumen usw.

Untersegel - Unterstes Rahsegel an einem vollgetakelten Mast.

V

vollgetakelt - Der Mast fährt einen vollständigen Satz Rahsegel.

Vollschiff - Ursprünglich nur ein dreimastiges Rahschiff, bei dem alle Masten voll getakelt sind. Daneben jedes mehr als dreimastiges Schiff mit der gleichen Takelart.

Vollzeug - Ein Segelschiff fährt unter Vollzeug, wenn es alle verfügbaren Segel gesetzt hat.

Vorsegel - Alle Segel, die vor dem Fockmast bzw. Mast gefahren werden. Es sind Stagesegel.

W

Wanten - Taue des stehenden Gutes, die den Mast und die Stengen nach der Seite abstützen.

Winsch - Winde.

Wrange - Querliegende Bodenverstärkung des Rumpfes.

Z

Zoll - Längenmaß. 1 englisches Zoll = 25,41 mm.

Zwischendeck - Auf Großseglern meist nur ein einziges Deck zwischen Hauptdeck und dem Schiffsboden.

INDEX

Bildlegenden, Tips & Tricks, Karten und Tabellen, sowie der Anhang sind im Index nicht berücksichtigt.

Mit ☞ markierte Einträge beziehen sich auf das Kapitel »Bedienung von 1869«

KAPITÄLCHEN bezeichnen Schiffsnamen.

A

Aberdeen-Bug 47, 64
☞ Aktions-Screens 112
☞ Aktive Firma, Name der 112
ALBION 98
Alexander Hall & Sons 64
Alexander Stephen & Sons 65
☞ Anheuern einer neuen Mannschaft 126
Antrieb durch Schaufelräder 53
☞ Anzahl der Spieler 109
☞ Anzahlung 116
ARIEL 62, 65, 68 f
ASSAM 62
Atlantiküberquerung, erste 52
☞ Auktionstermin 110
Außenhandel 15

Australien-Klipper 50
Auswanderungsländer 21
Auswanderungswelle nach Australien 50

B

Baltimore-Klipper 44
☞ Bank 129
☞ Barvermögen 113, 124
☞ Beschädigung 123
☞ Betrag oder Menge einstellen 115
☞ Bezahlung 126
☞ Bilanz 130
Bismarck, Fürst Otto von 33
Black-Ball-Linie 94, 98
Blackwall-Fregatte 43 f
Blackwall-Werft 43
BLENDHEIM 74
BLENHEIM 43
Bodenbewuchs 60
British and American Steam Navigation Company 103
BRITISH QUEEN 103 ff
Brown, Nathaniel Palmer 94
Brunel, Sir Isambard Kingdom 73
☞ Bürgerkrieg 128
☞ Bürgerkriegsfolgen 128

C

CAIRNGORM 64
 CALYPSO 64
 Carr, Frank 101
 CHAMPION OF THE SEAS 64
 Chapelle, Howard I. 46
 China-Klipper 70
 CHRYSOLITE 64
 Creesy, Josiah Perkins 66
 Cunard, Sir Samuel 74
 CUTTY SARK 52, 62, 70, 73

D

Dampfschiff 34, 39
 ☞ Dampfschiffe, Reichweite von 123
 Deckschrubben 89
 Depression 17
 Deutscher Bund, Ende des 32
 Deutsches Reich 33
 ☞ Dialogführung 115
 Diamantenfelder 25
 Disraeli, Benjamin 16, 33
 DONALD MCKAY 64
 Dramatic-Linie 94
 DREADNOUGHT 94

E

☞ Einkauf bestätigen 115
 ☞ Einkäufe und Verkäufe von Waren 120
 Eisenbahnbau 14
 ELISSA 64
 Empire 17
 ENGLAND 99
 ☞ Entlassen einer Mannschaft 126
 Erdölgewinnung 31
 ☞ Erdteile, verschiedene 113
 ☞ Ereignisse, mögliche 112
 ☞ Erfahrung einer Mannschaft 125 f
 ☞ Erfolgsprämie 125
 ☞ Erhaltungskosten einer Filiale 119
 ☞ Erholungspause für Mannschaft 126

F

☞ Fertigstellungstermin eines Schiffes 117
 FIERY CROSS 65, 68
 ☞ Filiale eröffnen 119
 ☞ Filiale, Preis einer neuen 119
 ☞ Firmenentwicklung 130
 ☞ Firmenkosten 113
 ☞ Firmenname 109
 FLYING CLOUD 64, 66

FLYING FISH 64
 Forster, Edward 16
 ☞ Frachtraten 123 f
 Francis, Joseph 101
 Freihandel 14 f, 20 f, 23, 26, 29 f
 Frieden von Tientsin 31

G

GARRICK 94
 ☞ Geld von Schiff in Lager geben 119
 ☞ Geldbestand 124
 ☞ Geldquelle einstellen 115
 ☞ Geschichtliche Gegebenheiten 127
 ☞ Geschlecht 109
 Gladstone, William 32
 Goldfunde 14, 45, 48
 Goldtausch 66
 GREAT EASTERN 73 ff
 GREAT REPUBLIC 56, 63 f
 GREAT WESTERN 53, 104
 Great Western Steamship Company 103
 ☞ Grog trinken 118

H

Hafenlotsen 97
 ☞ Hafensymbol 114
 Hall, James und William 42, 47, 64
 ☞ Hauptfeld 112 f
 ☞ Hauptkarte 112
 ☞ Hauptsitz 119
 ☞ Hauptsitz, Aussehen des 119
 Heaton, H. G. 48
 ☞ Heuer 118, 126
 ☞ Höhe der Steuern 129
 Holmes, Alexander W. 101
 Holzbearbeitung 54
 Holzschiffe, amerikanische 56

I

Imperialismus 16, 18, 20, 23, 25, 27
 ☞ Informationstafel 114, 128
 ☞ Installation 108
 Internationale Seerechtsdeklaration 12

J

JAMES BAINES 64
 Japan, Öffnung der Häfen 31

K

- Kabelleger 75
- Kabinenpassagiere 95, 97
- ☞ Kalender 112
- Kap der guten Hoffnung 13
- Kap Hoorn 46, 66
- Kaper- und Blockadebrecher 44
- Kaperschoner 44
- ☞ Kapitänsorder 125 f
- ☞ Kaufpreis eines Schiffes 117
- Klassifizierung 62
- Klipper,
 - bekanntester 70
 - Bezeichnung 45
 - britische 47
 - einziger überlebender 70
 - Vorfahren der 42
- Komposit-Schiff 65, 70
- Komposit-Schiff, erstes 62
- ☞ Konkurs 129 f
- ☞ Kontor 120
- ☞ Kostenaufstellungen 130
- ☞ Kredite 113
- ☞ Kredite aufnehmen 129
- ☞ Kredite zurückzahlen 129
- ☞ Kredithöhe, maximale 129

- ☞ Kreditwürdigkeit 129
- Krieg zwischen Frankreich und Deutschland 32
- Krimkrieg 12, 47
- Küstenhandel 52

L

- ☞ Ladung 113, 124
- LADY CLARKE 49
- LADY MACNAUGHTON 36
- Landwirtschaft 15
- Lightning 64
- Lincoln, Abraham 13
- Linienverkehr über den Atlantik 39
- Livingstone, David 31
- Lloyds-Registerkomitee 62
- Lorchakrieg 31
- Lotse 97 f

M

- ☞ Mannschaft 113
- ☞ Mannschaftskontrollfeld 125
- ☞ Mannschaftsstatus 125
- MARCO POLO 95
- MARLBOROUGH 43
- Marshall, Charles H. 94

McKay, Donald 63, 66
 McKay-Werft 63
 Melville, Hermann 36
 Merkantilismus 20, 26, 29
 ☞ Meuterei 125 f
 Militärtechnik, europäischen 22
 ☞ Motivation einer Mannschaft 125 f
 ☞ Muschelbewuchs 125

N

Navigations Akte 29, 46
 ☞ Navigationspunkt 122
 NE PLUS ULTRA 39
 ☞ Neues oder altes Spiel 109
 ☞ Neues Spiel 131
 NEW WORLD 100

O

OCEAN MONARCH 100
 Opiumhandel 45
 Ostindien-Kompanie 13, 43
 Ostindienfahrer 43

P

Paketschiff 34, 36, 39, 88, 90, 95, 98
 Paketschiffskapitän 92 f
 Pariser Frieden 12
 Passagierschiffsgesetz von 1848 35
 ☞ Passagiertransport 121
 Pazifikeisenbahn 13
 ☞ Politischer Zustand 128
 Power, Tyrone 96, 105
 ☞ Prämie 127
 PRESIDENT 105
 PRINCE OF WALES 43

R

Randall, John 91
 Ratten 34, 96
 REINDEER 64
 ☞ Rekordzeiten 113, 127, 131
 Rennie, Johnson & Rankine 65
 Rennie, William 65
 Rettungsboot 101 f
 Robert Steele & Co. 65
 ☞ Route 123
 ☞ Routenplanung 123
 ☞ Routenpunkte einzeln setzen 123

S

- Salpeterkrieg 14
- Samuels, Samuel 94
- Sandy Hook 97
- SAPPHO 65
- SAVANNAH 52
- ☞ Schiff,
 - abschicken 122
 - in Zahlung geben 117
 - gebraucht kaufen 116
 - neu bauen 116
 - reparieren 116
 - taufen 117
 - verkaufen 118
- ☞ Schiffsauktion 110
- Schiffsbauer, amerikanische 46
- ☞ Schiffscrew anheuern 118
- ☞ Schiffsgeschwindigkeit 126 f
- ☞ Schiffskontrolle 113
- ☞ Schiffsmodealkatalog 116
- Schiffsschraube 53
- ☞ Schiffsstandort 124
- ☞ Schiffsstatus 124
- ☞ Schiffsstatusscreen 113, 124 f
- ☞ Schiffsversandmodus 113, 121
- ☞ Schiffszustand 113
- Schleppversuche 42, 64
- ☞ Schnupperspiel 111
- SCHOMBERG 64
- Schoner 52
- Schutzzollpolitik 20
- SCOTTISH MAID 47, 64
- Seepocken 60
- Seeweg von Europa nach Asien 30
- SERICA 68
- SERINGAPALAM 43
- Sezessionskrieg 13 f
- SIDDON 95
- SIR LANCELOT 65, 70
- SIRIUS 52, 104
- Sklavenhandel 44 f
- Sklavenschiffe 44
- Sklaverei 13
- Smith, Junius 103, 105
- Snug Harbor 91
- SOBRAON 62, 64
- SOVEREIGN OF THE SEAS 64
- Sozialdarwinismus 16
- ☞ Spezialaufträge 121
- ☞ Spiel starten 108
- ☞ Spielernamen 109
- ☞ Spielstand
 - laden 131

löschen 131
 speichern 131
 ⚡ Spielzug beenden 112
 STAG HOUND 64
 Stahlerzeugung 14
 ⚡ Standort der Firma 109
 ⚡ Starthafen 122
 ⚡ Statussymbole 122
 Steele, Robert 65
 Stehendes Gut 85
 Stephen, Alexander, jr. 57, 65
 ⚡ Steuerpflicht 129
 ⚡ Steuerschulden 129
 ⚡ Steuerung 109
 STORM CLOUD 65
 STORNOWAY 64
 Suez-Kanal 13f, 50, 53
 ⚡ Suez-Kanal 122
 Symbolleiste 114

T

TAEPING 62, 65, 68f
 TAITSING 68
 Takelungsarten
 Bark 83
 Barkentine 82

Brigantine 80
 Brigg 81
 Dampfer 86
 Schoner 77
 Stagesegelschoner 78
 Topsegelschoner 79
 Vollschiiff 84

⚡ Taverne 118
 ⚡ Technischer Zustand 124f
 Tee-Klipper 48, 65, 68
 Tee-Rennen 68f
 Teehandel 45f
 THEMOPYLAE 62, 70
 THOMAS ARBUTHNOT 48
 TITANIA 65
 Tonnagenvermessung von 1836 46
 Tonnagenvermessungsregel seit 1836 64
 Transatlantikroute 93
 Transvaal 12
 Trinkgelage 90

U

UNITED STATES 99

V

Verbundkonf
 ⚡ Vergleich
 ⚡ Versandm
 ⚡ Versandz
 ⚡ Versteigen
 ⚡ Versteigen
 ⚡ Verzugsz
 VICTORIA 9f
 Viktoria, Kö
 ⚡ Vitalität

W

Walter Hoov
 ⚡ Waren ei
 ⚡ Waren ei
 Wassertank
 ⚡ Wasserü
 Weymouth,
 Wellentheo
 ⚡ Weltkart
 Werfen, br
 Wetlauf de
 WHITE EAG
 ⚡ Wiederv

V

- Verbundkonstruktion 62
- ☞ Vergleich mit Konkurrenten 113, 130
- ☞ Versandmenü 124
- ☞ Versandzeiger 122
- ☞ Versteigerung 110, 117
- ☞ Versteigerungsort 111
- ☞ Verzugszinsen 117
- VICTORIA 95
- Viktoria, Königin von England 23
- ☞ Vitalität einer Mannschaft 125 ff

W

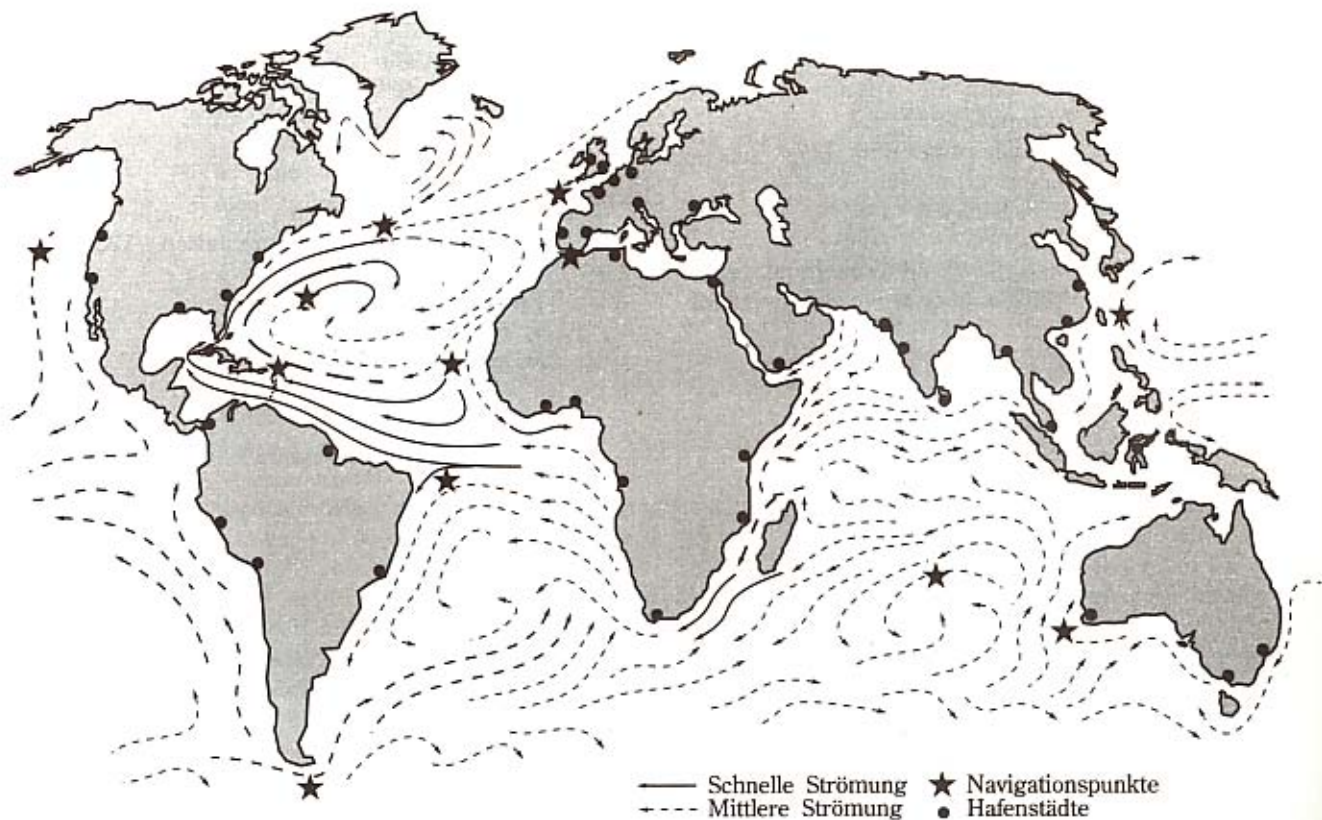
- Walter Hood & Co. 70
- ☞ Waren einkaufen 121
- ☞ Waren einlagern 119
- Wassertank-Experiment 42
- ☞ Wasserübernahme 125
- Waymouth, Bernard 70
- Wellentheorie von Russell 65
- ☞ Weltkarte 113
- Werften, britische 47
- Wettlauf der Kolonialmächte 25
- WHITE EAGLE 65
- ☞ Wiederverkaufswert eines Schiffes 131

- Wiener Kongreß 21
- Wilhelm II., Kaiser des Deutschen Reichs 33
- WILLIAM BROWN 101
- Williams, John 98
- ☞ Wissensvorsprung 127

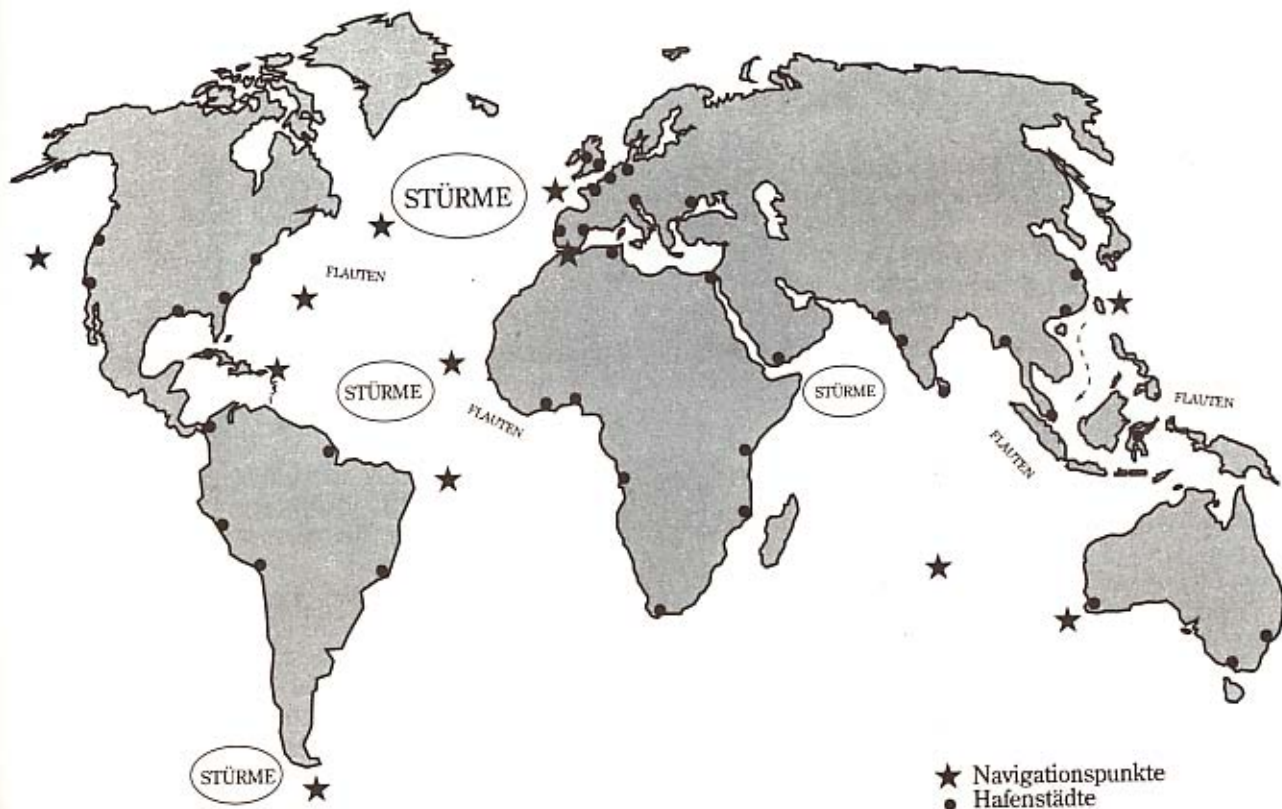
Z

- ☞ Zeitungsmeldungen 128
- ☞ Zeitungsmeldungen abschalten 128
- ☞ Zielhafen 122
- Zuckerwirtschaft 15
- ☞ Zusatzprämie 120
- ☞ Zustand der Takelage oder der Dampfmaschine 125
- Zwischendeck 34 ff
- Zwischendeckspassagiere 35 f, 39

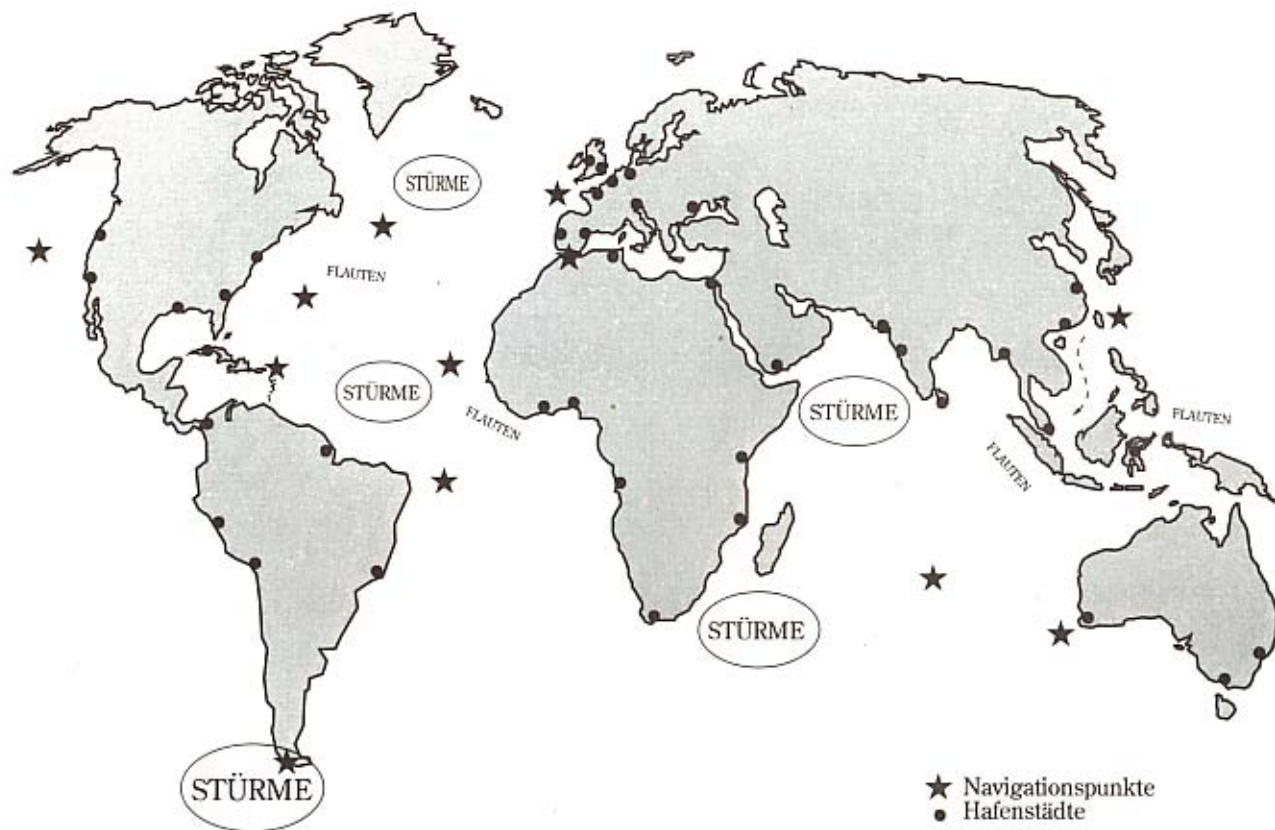
Strömungskarte



Sturmgefährdung Winter/Frühjahr



Sturmgefährdung Sommer/Herbst



Quellenverweise

Folgende Literatur wurde verwendet:

Das große Buch der Schiffe. Orbis Verlag, München 1992.

Dyson, John und Christopher, Peter: Spirit of Sail. Pietsch Verlag, Stuttgart 1988.

Fieldhouse, David K. Hrsg.: Die Kolonialreiche seit dem 18. Jahrhundert. Fischer Weltgeschichte, Band 29. Fischer Taschenbuch Verlag, o.O. 1987.

MacGregor, David R.: Schnellsegler 1775 - 1875. Konstruktion und Geschichte. Weltbild Verlag, Augsburg 1990.

Maddocks, Melvin: Die Überquerung des Atlantiks. (Reihe: Die Seefahrer) Time-Life Bücher, Amsterdam 1982.

Mann, Golo Hrsg.: Propyläen Weltgeschichte, Band 8. Propyläen Verlag, Berlin 1991.

Mondfeld, Wolfram zu: Schicksale berühmter Schiffe. Heyne Sachbuch. Wilhelm Heyne Verlag, München 1989.

Neukirchen, Heinz: Seefahrt gestern und heute. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1970.

Schäuffelen, Otmar: Die letzten großen Segelschiffe. Delius Kasing Verlag, Bielefeld 1990.

Taschenatlas der Schiffe. Verlag Werner Dausien, Hanau/Main 1977.

Zeiten, Völker und Kulturen, Band 3. Österreichischer Bundesverlag, Wien 1982.

Alle Abbildungen der Kapitel »Die Welt des 19. Jahrhunderts« und »Die Seefahrt im 19. Jahrhundert« wurden obigen Büchern entnommen. Abbildungen auf Seite 18 und Seite 19 sind Eigenentwürfe.

Für weiterführende Informationen über den Schiffsbau im 19. Jahrhundert empfehlen wir besonders das ausgezeichnete Buch von David MacGregor »Schnellsegler 1775-1875«. Für Informationen über heute noch existierende Segelschiffe empfehlen wir das sehr ausführliche und beeindruckende Buch von Otmar Schäuffelen »Die letzten großen Segelschiffe«.

