Herzogin Cecilie passing by Copeland

— und wie ein Datum auf einem Gemälde eine Recherche etwas interessanter machen konnte:

Was habe ich da gerade im Internet bei einer Bildersuche zur Herzogin Cecilie gefunden? Ein wunderbares Gemälde der Bark, welches Dank der Signatur des Künstlers sogar mit Ort und Datum versehen ist.

Herzogin Cecilie passing by Copelands July 18, 1934
J. W. Carey, 1935

Am Rand rechts unten befindet sich noch die Angabe: Light House Island



Die Copeland Inseln, zu denen auch die kleineren Inseln Light House Island und Mew Island gehören, liegen außen am südlichen Eingang des Belfast Lough, den die Herzogin im Sommer auf ihrem Weg nach Belfast passierte, wo sie entladen werden sollte. Die Reise von Wallaroo nach Falmouth for Orders dauerte 1934 wegen ungünstiger Wetterbedingungen und einem schwereren Zwischenfall vor Kap Hoorn ganze 121 Tage.

Alexander Hurst schreibt dazu:

Was die *Herzogin Cecilie* betraf, verließ diese Wallaroo noch später als die *Pamir*, und es kann keinen Zweifel daran geben, dass alle früher abgesegelten Schiffe die besseren Wind- und Wetterbedingungen gehabt haben müssen.
Zwei Tage bevor sie Kap Hoorn in furchtbarem Wetter erreichte, luvte sie unkontrolliert an, lief aus dem Ruder, schlug im Wellental der mörderischen Seen quer und legte sich komplett auf die Seite. Sie schaffte es aber glücklicherweise aus der fatalen Lage wieder herauszukommen bevor schlimmeres passieren konnte. Das Focksegel war kurz zuvor aus den Lieken geflogen, was die verheerende Situation hervorbrachte, in der sie vor dem Orkan segelnd buchstäblich aus dem Ruder lief. Sie verlor dabei etliche Segel und ihr leewärtiges Rettungsboot.
Cecilie brauchte 42 Tage bis Kap Hoorn und konnte die günstigen Westwinde erst wirklich nutzen, nachdem sie schon beinahe 3000 Seemeilen gesegelt war. Sie hatte eine Frau als Passagierin an Bord, die am Ende den Kapitän der Herzogin heiratete…

Die *Herzogin Cecilie* brauchte 1934 ganze 121 Tage von Wallaroo nach Falmouth, wo sie am 3. August vor Anker ging. Sie löschte ihre Ladung später in Belfast. Auf dem Weg dorthin könnte sie dann von dem Maler J. W. Carey von Light House Island gesichtet worden sein, worauf er die Szene später in dem schönen Gemälde festhielt. Aber…

Allein das Datum auf dem Bild — 18. Juli 1934 — kann nicht stimmen, weil sie Falmouth ja erst nach dem 3. August verlassen haben konnte. Aber was war denn nun wirklich falsch?

Also musste ich noch weiter recherchieren und der Fall lag plötzlich ganz klar auf der Hand:
Nach dem Entladen in Belfast 1934 ging die Herzogin direkt von dort aus wieder auf eine Reise nach Australien. Sie lud in Port Lincoln und lief dort am 21. Januar 1935 wieder aus.
Sie erreichte Falmouth dann nach 117 Tagen am 18. Mai. Von dort aus lief sie erneut Richtung Belfast zum Entladen aus – und wurde wohl dann von dem Künstler Carey beobachtet und er hätte das Jahr 1935 drauf schreiben müssen.

Nun kann das Datum auf dem Gemälde ja auch dann nicht stimmen, wenn man die Angabe 1934 durch 1935 ersetzen würde…
Ganz egal, künstlerische Freiheit eben, und das Bild ist ja auch sehr gelungen (man hätte es mit „June 1935“ beschriften sollen) — aber ich stieß deshalb auf ein mir schon länger bekanntes Unglück an Bord der *Herzogin Cecilie* in Belfast, über das hier berichtet werden kann — und das passierte nämlich am Mittwoch, dem 12. Juni 1935 um kurz nach 16:00 Uhr.

In den Times erschien dazu folgender kurzer Artikel, der einige recht boulevardeske Fehler enthält:

TWO SAILORS KILLED
Explosion on Famous Sailing Vessel
Donkey-Engine Boiler Blown
Through Main Deck

LONDON, June 12. 1935
Two Finnish sailors, Mustonen and Hellstrom, were killed when a donkey-engine boiler aboard the famous sailing ship Herzogin Cecilie, which is discharging at Belfast, exploded. The boiler was blown through the

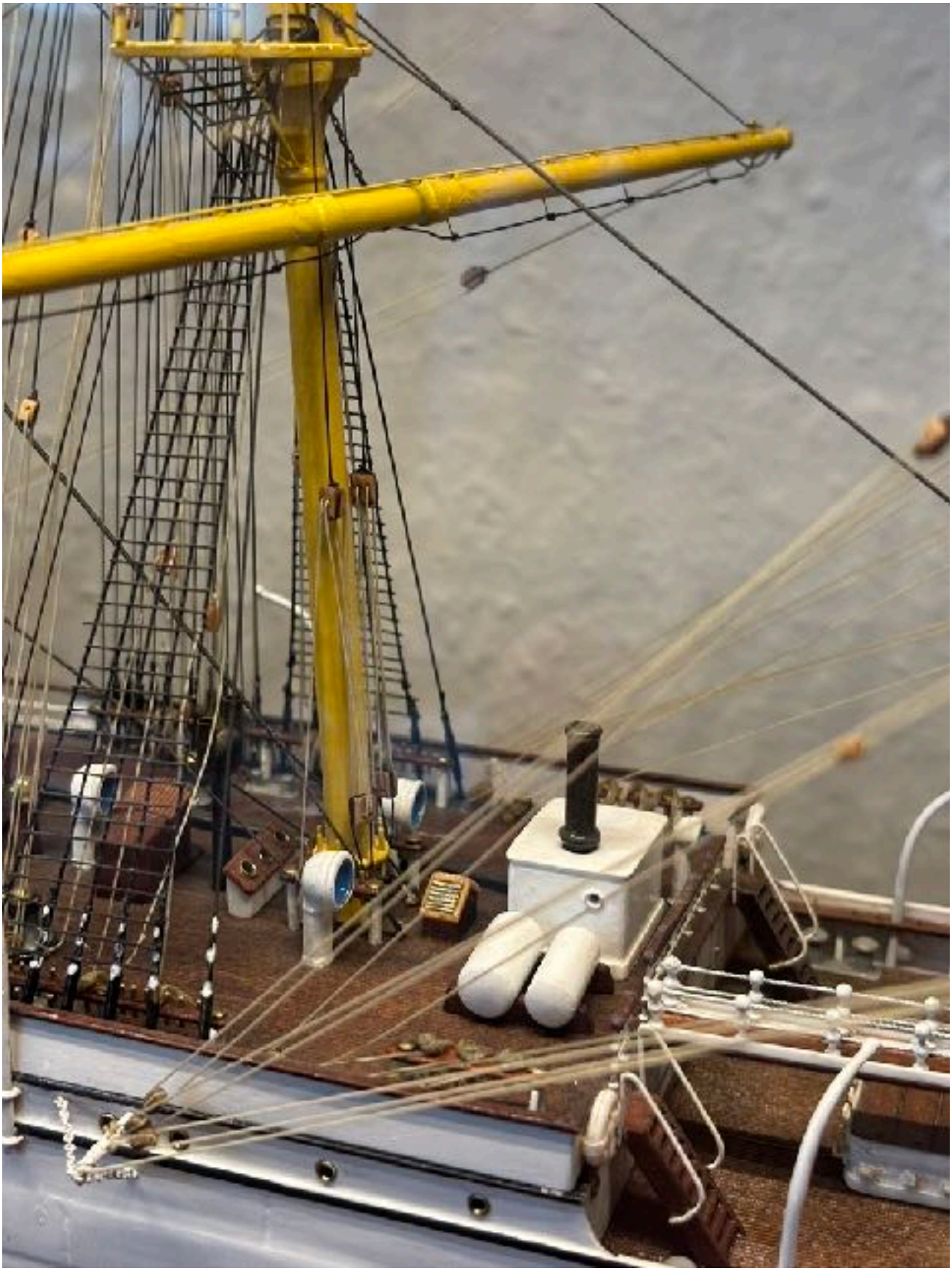
main deck and 300 feet in the air towards the quay
where it struck and injured the second mate, Lendholm.
The galley was shattered, injuring the ship's cook, Laine.
A dock worker, Croghan, who raced for shelter
across the deck, was struck down by iron and wood.
Captain Eriksson, whose birthday was today, had
just left the boilerhouse and entered his cabin. When he
heard the explosion- he dashed out and saw the boiler in
the air. Many others narrowly escaped.

Alexander Hurst schreibt dazu:

Während *Herzogin Cecilie* in Belfast entladen wurde, explodierte ihr Dampfkessel (Donkey Boiler). Dabei wurden einige Schauerleute sehr schwer verletzt und zwei Matrosen erlitten extrem schwere Verwundungen, wegen derer sie später im Hospital verstarben. Der entstandene Schaden war dramatisch. Der Kessel selbst flog etwa 50 Meter hoch durch die Luft und schlug dann in das Dach eines nahe gelegenen Warenlagers ein. Am Großmast waren alle Rahen außer der Großrah verbogen, abgeknickt oder hingen herunter, als hätte ein gewaltiger Riese sie mit seinen Pranken zerdrückt. Einige Stahplatten im vorderen Bereich der Poop waren eingedrückt und aus der Form geraten. Es war eine furchtbare Sache, die niemals hätte passieren dürfen. Ich möchte hier aber auch mein persönliches Erstaunen darüber zum Ausdruck bringen, dass diese Schiffe nicht viel öfter solche Unfälle mit ihren Dampfkesseln hatten, zumal diese beim Be- und Entladen oft auch zum Betrieb und Befeuern lokalen Leuten überlassen wurden, die nicht mit den speziellen Eigenarten dieser gefährlichen Einrichtungen vertraut sein konnten und nicht im geringsten daran dachten, was möglicherweise passieren konnte, wenn man sorglos mit der Befeuerung umging…



Auf dem Foto blickt man von der schmalen Laufbrücke (halb links im Vordergrund) nach achtern Richtung Poop. Man sieht in der Mitte und rechts das zerstörte Kesselhaus. Links sieht man den aus seinen Halterungen gerissenen Wassertank schräg aufragen…



Auf meinem Modell der *Herzogin* sieht man das weiß gestrichene Kesselhaus mit seinem schwarzen Schornstein kurz vorm vorderen Ende der Poop und davor die beiden zylindrischen Wassertanks. Rechts im Bild ist die Laufbrücke zu sehen.

Das Foto unten zeigt den Großmast mit den verbogenen und gebrochenen Rahen nach der Explosion:



Am Ende musste die weiße Bark nach 4 Wochen Liegezeit in Belfast ohne irgendetwas über der Großrah im Rigg zurück nach Nystad (heute Uusikaupunki) zur Werft Gustaf Eriksons segeln, wo sie vom Lloyd neu klassifiziert werden sollte — und natürlich um die Schäden durch die Explosion repariert zu bekommen. Der Dampfkessel und das Kesselhaus wurden bereits während der Liegezeit in Belfast ersetzt und repariert.

In Belfast ging auch W. L. A. Derby als Passagier für die Heimreise nach Uusikaupunki und Mariehamn an Bord. Er verfasste später das fantastische Buch „The Tall Ships Pass“, das unter anderem eine lange und ausführliche Beschreibung der *Herzogin Cecilie* enthält — mit Zahlen, Fakten, Plänen und Zeichnungen.

Die beiden Fotos der Beschädigungen durch den Unfall stammen aus „The Tall Ships Pass“.

Andreas Köpke, Oktober 2026