

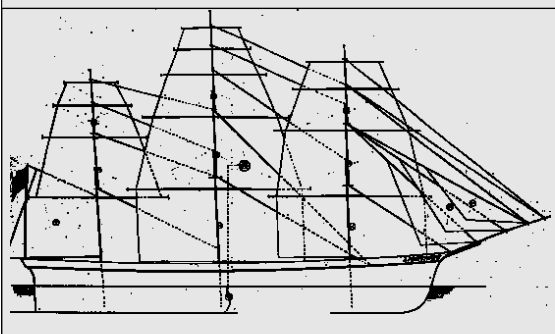
Donald McKay (Daguerreotype von Southworth & Hawes, mit freundlicher Genehmigung des Metropolitan Museum of Art, Stokes-Hawes Collection)

Donald McKay (1810–1880)

Donald McKay wurde am 4. September 1810 in Shelbourne, Nova Scotia, als ältester Sohn des Farmers Hugh McKay geboren. Sein Großvater Donald McKay war Offizier bei der britischen Armee und war von Schottland nach Kanada ausgewandert. Seine Mutter, Ann McPherson, stammte aus einer seit langem in Nova Scotia ansässigen Familie.

Im Alter von 16 Jahren segelte der junge McKay auf einem Küstenfahrer nach New York. 1826 war der Schiffbau zum führenden Industriezweig New Yorks aufgestiegen. Isaac Webb bot ihm einen Job auf seiner Werft an und schloß mit McKay am 24. März 1827 einen Ausbildungsvertrag ab. So wirkte Donald täglich 15 Stunden für einen Tageslohn von 1,25 Dollar auf der Werft. In seiner kargen Freizeit freundete er sich mit dem älteren J. W. Griffiths an, der Schiffe bei Smith & Dimon entwarf. Webb, der erkannte, was für ein Potential sein „Lehrling“ hatte, entließ ihn aus seinem Vertrag, und McKay wechselte auf die benachbarte Werft von Brown & Bell, wo er von Jacob Bell sehr gefördert wurde. 1832 heiratete er Albenia Martha Boole, die Tochter des Schiffbauers John Boole. Bell sandte McKay nach Wiscasset, Maine, um den Bau von einigen für New Yorker Handelshäuser bestimmten Schiffen zu überwachen. McKay avancierte zum Vorarbeiter bei John Currier in Newburyport. Als sich John Currier jr. von den Fachkenntnissen seines Mitarbeiters überzeugt hatte, bot ihm William Currier eine Partnerschaft an.

Donald McKay übersiedelte mit seiner Familie nach Newburyport und begann seine Karriere als Schiffbauer der Firma Currier & McKay. Es entstanden die Bark MARY BROUGHTON (1841), das Vollschiff ASHBURTON (1842) und die COURIER (1842), die McKays erster eigenständiger Entwurf war.



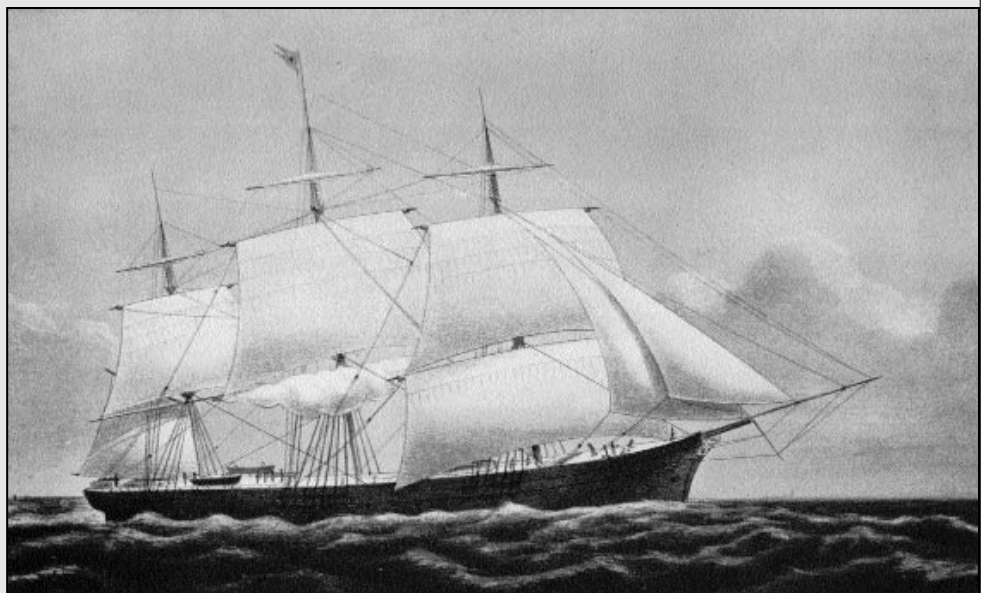
LIGHTNING

1845 gründete Donald McKay seine eigene Werft in East Boston, Massachusetts.

Er begann mit dem Entwurf und Bau von Klipperschiffen. Nach dem Tod seiner ersten Frau ehelichte er 1853 Mary Cressy Litchfield. Mit dem Niedergang der Klipper im Jahr 1855 war McKay gezwungen, seine Werft stillzulegen. 1863 nahm er seine Werft für den Bau von eisernen Schiffen für die U.S. Navy, darunter die NAUSETT, erneut in Betrieb. Doch blieb ihm der finanzielle Erfolg versagt. Sein letzter Segler war die GLORY OF THE SEAS, die von ihrem Stapellauf 1869 bis 1923 im aktiven Dienst verblieb.

Auf seiner Werft in East Boston baute McKay zwischen 1845 und 1875 63 Segelschiffe. Etliche dieser Schiffe waren extreme Klipper: STAG HOUND (1850), FLYING CLOUD (1851), STAFFORDSHIRE (1851), NORTH AMERICA (1851), FLYING FISH (1851), SOVEREIGN OF THE SEAS (1852), WESTWARD HO (1852), BALD EAGLE (1852), EMPRESS OF THE SEAS (1853), STAR OF EMPIRE (1853), CHARIOT OF FAME (1853), ROMANCE OF THE SEA (1853), BLANCHE MOORE (1854) und die LIGHTNING (1854), die ein Etmal von 436 Sm erreichte. Seine JAMES BAINES (1854) segelte in 133 Tagen um die Welt und stellte mit zwölf Tagen und sechs Stunden von Boston nach Liverpool einen neuen Rekord auf. McKays GREAT REPUBLIC (1853) war mit ihren 4555 tons der größte je gebaute Klipper.

Außerdem konstruierte McKay noch fünf Schiffe mit Schraubenantrieb, einen Monitor und einen Dampfer mit Seitenradantrieb. Donald McKay starb am 20. September 1880 in Hamilton, Massachusetts.



LIGHTNING gebaut 1853 von Donald McKay, am 31. Oktober 1869 in Geelong verbrannt

Reiseroute	FIERY CROSS	ARIEL	TAEPING	SERICA	TAITSING
Anjer passiert	18. Juni (20 Tage)	20. Juni (21 Tage)	20. Juni (21 Tage)	22. Juni (23 Tage)	26. Juni (26 Tage)
Kap Hoffnung	15. Juli (47 Tage)	15. Juli (44 Tage)	16. Juli (45 Tage)	19. Juli (50 Tage)	24. Juli (54 Tage)
St. Helena	28. Juli	29. Juli	27. Juli	29. Juli	5. August
Äquator	4. August	4. August	4. August	6. August	12. August
San Antonio, K.Verde	13. August	12. August	13. August	13. August	19. August
Flores	29. August (92 Tage)	29. August (91 Tage)	29. August (91 Tage)	29. August (91 Tage)	1. Sept. (93)
Deal (Downs)	7. Sept. i. d. Nacht (101)	6. Sept. 8 Uhr (99)	6. Sept. 8 Uhr 10 (99)	6. Sept. 12 Uhr (99)	9. Sept. Vor. (101)
London (Dockschl.)	8. September	6. Sept. 22 Uhr 30	6. Sept. 22 Uhr	6. Sept. 23 Uhr 30	9. September
Reisezeit ab Barre	101 Tage	99 Tage	99 Tage	99 Tage	101 Tage

Das Teerennen von 1866

„Dass der Tee Indiens und Ceylons den chinesischen Tee einfach deshalb schläge, weil er in jeder Hinsicht besser angebaut, geerntet, zubereitet und verpackt sei und – weil auf ehrlichere Weise und billiger abgesetzt würde.“

Die hier skizzierte Entwicklung erreichte um 1880 ihren Höhepunkt und war mit dem Ende des Jahrhunderts faktisch abgeschlossen. Die Teesaison 1879–1880 war eine der letzten, in der sich noch eine Handvoll Klipper in den chinesischen Häfen einfand. Nicht übersehen werden darf, daß die Klipper, die nur ein Prozent der englischen Segelschiffstonnage ausmachten, in der Chinafahrt immer in der Minderzahl gewesen sind. So segelten im Jahr 1868 nur 67 Klipper von China heimwärts, während die Gesamtzahl ausländischer Segler, die in diesem Jahr aus einem chinesischen Hafen nach einem ausländischen Hafen ausklarierten, 843 Schiffe betrug.

1. Das Große Teerennen von 1866

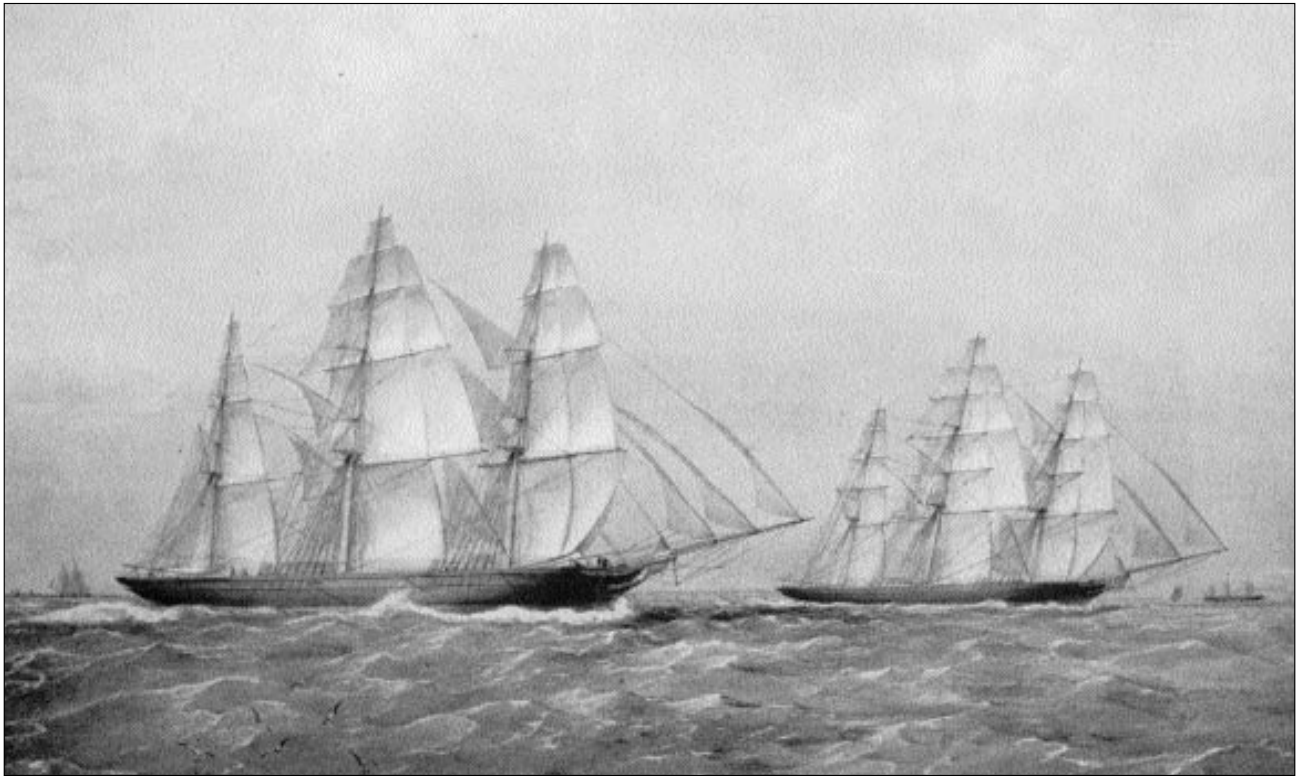
Alljährlich erfreute sich das Wettrennen der Teeklipper von China nach London großen Interesses. Menschen, die überhaupt keine Verbindung zur Seefahrt hatten, studierten ebenso die Schifffahrtsnachrichten wie die Eigner der rivalisierenden Schiffe, die Schiffsagenten und die Teehändler, die noch dazu hohe Summen wetteten. Für die Klipperkapitäne war es Ehrensache, einen Biberfellhut zu wetten. Die Mannschaften setzten oft bis zu einer Monatsheuer auf ihr Schiff, das, so hofften sie, das schnellste sein würde. Als bekanntestes Teerennen ging das Great Tea Race von 1866 (Foochow–London) in die Geschichte der Segelschiffahrt ein.

Foochow war 1866 unter den Treaty Ports zu einem der wichtigsten Exporthäfen für chinesischen Tee aufgestiegen. Der Aufstieg hatte 1853 eingesetzt, als die Firma Russell & Co. erstmals Tee nach Europa und Amerika verschiffte. Der US-Klipper CHELESTIAL und der englische Klipper FOAM verließen am 27. Oktober bzw. 13. Dezember 1853 Foochow mit einer Ladung Tee. Die CHELESTIAL benötigte 96 Tage, die FOAM war 119 Tage nach London unterwegs.

„Foochow“, so die zeitgenössische Beschreibung, „ist die Hauptstadt der Provinz Fu-kien, liegt auf 26° 02' nördlicher Breite und 199° 20' östlicher Länge an der Nordseite des Flusses Min, in einer Ebene, die von malerischen bewaldeten Hügeln umgeben ist, 55 km vom Meer und 14,5 km von der Insel Pagoda entfernt, wo die fremden Schiffe vor Anker gehen. Bei der zunehmenden Seichtigkeit des Flusses können nur ganz leichte Schiffe an die Stadt herankommen.“

Die Reede, auf der die Segler vor Anker gingen, war eine seeartige Erweiterung des Min-Flusses. Der Ankerplatz hieß nach der Insel Pagoda (früher Lo-sing-Insel) Pagoda Anchorage. Die Einfahrt nach Pagoda Anchorage gestaltete sich für Segelschiffe extrem schwierig. Als Ansteuerungspunkt dienten die vor der Küste liegenden White Dogs-Inseln. Erst 1873 wurde auf einer der drei Inseln, auf Middle Dog Island, ein Leuchtturm errichtet. Von dort konnte Sharp-Island angepeilt werden. Im letzten Teil der Strecke bis Pagoda Anchorage verengte sich der Fluß zwischen Kin-pai und Minguan auf einen nur eine Meile breiten Kanal. Die schwierige Geographie machte in Verbindung mit den ständig sich ändernden Sandbänken in der Flußmündung und einer äußeren und einer inneren Barre die Hilfe eines Schleppers und die Beratung durch einen Lotsen notwendig. Das war natürlich mit erheblichen Kosten für das Schiff verbunden. Die Lotsen verlangten von den White Dogs bis Sharp Peak drei Dollar und von dort bis Pagoda Anchorage weitere 1,5 Dollar pro Fuß Tiefgang des Schiffes.

Im Jahr 1866 zählte Foochow etwa 600.000 Einwohner. 451 Schiffe mit insgesamt 197.834 Tonnen wurden einklariert und 456 Schiffe mit insgesamt 198.554 Tonnen ausklariert. In der Saison 1865/66 hatte Foochow 65 Millionen Pfund Tee der Sorten Congou, Souchong und, speziell nach den USA, den grünen Oolong-Tee exportiert. Zwei Drittel des Gesamtexportes gingen nach Großbritannien, der Rest verteilte sich auf die USA, Australien und andere Länder. Rechnet man das Ladevolumen der am Teerennen beteiligten Klipper ARIEL, FIERY CROSS, TAEPING, SERICA und TAITSING zusammen, so kommt man auf 5.232.202 Pfund. Wenn jeder weitere Klipper etwa eine Million Pfund



ARIEL und TAEPING segeln am 5. September 1866 den Englischen Kanal hinauf

geladen hatte, so wurden in dieser Saison etwa 20 Millionen Pfund Tee durch Teeklipper verschifft. Die restlichen zwei Drittel der Gesamtexportmenge fielen auf andere Segler und Dampfschiffe.

Während jeder Teesaison herrschte in Foochow und auf Pagoda Anchorage große Betriebsamkeit. In Foochow warteten die Beauftragten der Teehandelshäuser auf die Eröffnung des Teemarktes. Dann wurde so lange gehandelt, meist ein bis zwei Wochen, bis für Käufer und Verkäufer ein annehmbarer Preis erzielt worden war. Anschließend brachte man den Tee so rasch wie möglich auf Leichtern flußabwärts zu den wartenden Schiffen, die in Tag- und Nachtschichten beladen wurden. Londons Schauerleute standen dem Arbeitstempo ihrer chinesischen Kollegen nicht nach: Die Entladung der FIERY CROSS begann am 20. September 1864 um vier Uhr morgens, und am nächsten Tag, um zehn Uhr morgens, waren alle 14.000 Kisten von Bord.

Von den 20 Teeklippern, die 1866 die Heimreise antraten, versiegelte einer nach New York, drei nach Liverpool und alle anderen nach London. Für einen Vergleich kamen jene Klipper in Frage, die im Monat Mai ihre Anker lichteten und die Heimreise durch die China-See, die Sunda-Straße rund um das Kap der Guten Hoffnung zum Englischen Kanal und nach London antraten.

Am 24. Mai kamen die ersten Leichter mit den Teekisten stromabwärts zu den wartenden Schiffen. 1.230.900 Pfund Tee hatten ihren Platz gefunden:

FIERY CROSS (Richard Robinson) 854.236 Pfund Tee
 TAEPING (MacKinnon) 1.108.700 Pfund Tee
 SERICA (G. Innes) 954.236 Pfund Tee
 TAITSING (Daniel Nutsford) 1.093.130 Pfund Tee

Die ARIEL konnte am Montag den 28. Mai um zwei Uhr nachmittags ihre Ladetätigkeit beenden. Drei Stunden später ließ Kapitän John Keay die Anker lichten. Der altersschwache Schlepper ISLAND QUEEN spannte sich vor die ARIEL und zog sie flußabwärts. Doch bald mußte der Schleppzug für die Nacht vor Anker gehen. Um fünf Uhr morgens wurde die Schleppreise wieder aufgenommen. Doch die ARIEL hatte Pech. Die ISLAND QUEEN geriet in unruhiges Wasser. Bis der Schleppzug klariert war, hatte Niedrigwasser eingesetzt und man mußte erneut ankern. Damit hatte die ARIEL ihren Vorsprung eingebüßt. Kapitän Keay mußte mit ansehen, wie die FIERY CROSS, die zwölf Stunden später abgelegt hatte, mit ihrem geringeren Tiefgang unbehelligt die Barre passieren konnte. Den ungeplanten Aufenthalt nützte Keay, um die ARIEL, die ihm etwas kopflastig schien, besser zu trimmen. Jeder nur mögliche Ballast wurde nach achtern gebracht und die Kajüte des Kapitäns mit Teekisten vollgestaut. Am 30. April um neun Uhr morgens spannte sich die ISLAND QUEEN erneut vor den Teeklipper. Die FIERY CROSS hatte bereits 14 Stunden Vorsprung und TAEPING und SERICA passierten nur wenige Minuten hinter der ARIEL die Barre. Um 10.30 Uhr drehten ARIEL, TAEPING und SERICA vor Outer Knoll bei, um ihre Lot-