

SEESCHIFFFAHRT

EIN DEUTSCHES VOLLSCHIFF FÜR DIE FERNOST-FAHRT

VON HEINZ BURMESTER

Es soll hier die Geschichte eines Segelschiffes erzählt werden, das manche Leser noch als die Bark WINTERHUDE gekannt haben, dessen Laufbahn jedoch schon als Vollschiff MABEL RICKMERS im vorigen Jahrhundert begonnen hatte. Am 4. August 1898 war das Schiff auf der Rickmers-Werft in Bremerhaven vom Stapel gelaufen, als drittes und vorläufig letztes in einer Serie von dreimastigen Vollschiffen. Mit ihren drei rahgetakelten Masten hatten die Vollschiffe – früher »Fregattschiffe« genannt – die führende Position auch in der Kauffahrt innegehabt; sie standen im Range über den dreimastigen Barken.

Der letzte große Aufschwung im Bau von Rahseglern, der 1890 begann und 1893/94 abrupt endete, hatte allerdings die größeren Viermastbarken favorisiert. In den folgenden flauen Jahren des Segelschiffbaues jedoch bestellten die Reeder kaum noch Viermaster. In Großbritannien, damals mit Abstand das führende Schiffbau-land, ergab der Bau von Rahseglern über 1000 BRT in den 90er Jahren folgende Zahlen:

1891/94:	110 Barken	91 Vollschiffe	129 Viermaster
1895/98:	24 Barken	20 Vollschiffe	6 Viermaster

Der Einbruch war bei den Viermastern weitaus am stärksten; ein britischer Experte kommentierte diese auffällige Verschiebung wie folgt: *In jenen Jahren waren die Viermastbarken in Ungnade gefallen im Vergleich zu den dreimastigen Vollschiffen von 1900–2000 BRT.*

In Deutschland wurden in der Periode 1895/98 außer einer Fünfmastbark nur jene drei Vollschiffe auf der Rickmers-Werft gebaut, die dem Typ entsprachen, der damals auch in Großbritannien bevorzugt gebaut wurde. RICKMER RICKMERS, das Typschiff der Serie, lief im Sommer 1896 vom Stapel und wurde zu 1980 BRT vermessen, seine Ladefähigkeit betrug 3000 t. Ihm folgten in Abständen von je einem Jahr die Vollschiffe ERIK RICKMERS und MABEL RICKMERS mit den gleichen Grundmaßen, wenngleich sie einige Registertonnen mehr hatten. Nach den Angaben der Bauwerft erhielten alle drei Schiffe folgende Maße: Länge in der Wasserlinie 260 Fuß, größte Breite 40 Fuß und Seitenhöhe 26 Fuß. RICKMER RICKMERS, als Bark restauriert, kann jetzt im Hamburger Hafen besichtigt werden.

Aus dem Meßbrief der MABEL RICKMERS und einigen anderen Quellen sind die folgenden Maße entnommen:

Vermessungslänge 81,44 m, Breite 12,20 m, Rauntiefe 7,54 m, Raumgehalt brutto 2065 Registertonnen, netto 1895 RT, unter Deck 1893 RT, Ladefähigkeit 3100 t bei Tiefgang 22' 4". Länge der Aufbauten: Back 9,75 m, Poop 14,63 m, Deckshaus 9,45 m.

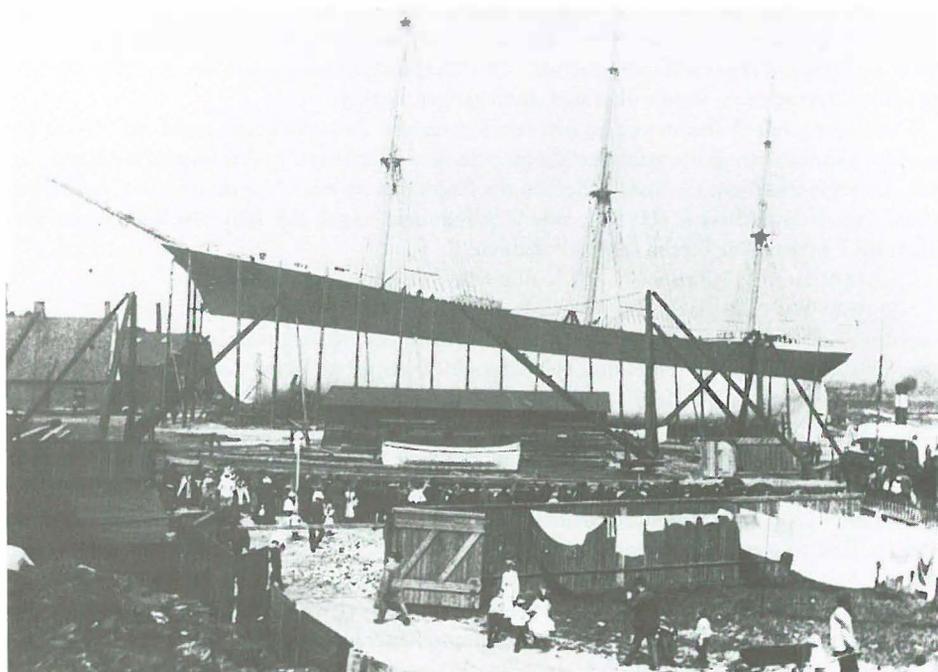
Unter der Back befanden sich zwei Logisräume für je neun Mann, die dort in *drangvoll fürchterlicher Enge* hausten. Unter der Poop wohnten außer dem Kapitän die beiden Steuerleute. In dem Deckshaus befand sich der Donkeykessel, der Dampf für Winden und Pumpen erzeugte, daneben waren die Kombüse und das Logis der Handwerker.

Eine Besonderheit der MABEL RICKMERS und auch ihrer beiden Schwesterschiffe war ein großer Tieftank im Laderaum, der 1000 t Ballastwasser fassen konnte, aber auch zur Aufnahme von Ladung geeignet war. Eine Dampfpumpe füllte oder lenzte den Tank in 15 Stunden. Der vierteilige Tank erstreckte sich über eine Länge von 24,38 m und reichte über die ganze Breite des Laderaums.

Bemastung und Besegelung der MABEL RICKMERS glichen denen ihrer beiden Schwestern; die drei Masten bestanden aus je drei Stücken, den Untermasten, den gesonderten Marsstengen und den Bramstengen, die mit den Royalstengen ein Stück bildeten. Masten und Stengen waren aus Stahl, ebenso die Rahen mit Ausnahme der Royalrahen. Vermutlich waren auch die Royalstengen aus Holz, und zwar ohne Saling auf die Bramstengen aufgepfropft. Schon um die Mitte seiner Lebensdauer begann das Schiff, sich seiner Royalstengen zu entledigen, erst ging die im Vortopp verloren und 1932 auch die im Großtopp, ohne daß sie erneuert wurden. Der Besanmast der Bark hatte ohnehin keine Royalstenge.

Die Masten waren mit einem leichten »Fall« nach achtern aufgestellt worden, der Fockmast war 3°, der Großmast 4° und der Kreuzmast etwa 5° geneigt.

Die Firma Rickmers brauchte ihre Segelschiffe vornehmlich für den Transport von Reis, den sie aus Ostindien holten. Das heißt, ihre Segler waren für ein Fahrtgebiet bestimmt, in



Ein Schwesterschiff der MABEL RICKMERS liegt in Bremerhaven zum Stapellauf bereit, nämlich die RICKMER RICKMERS 1896. (Archiv DSM)

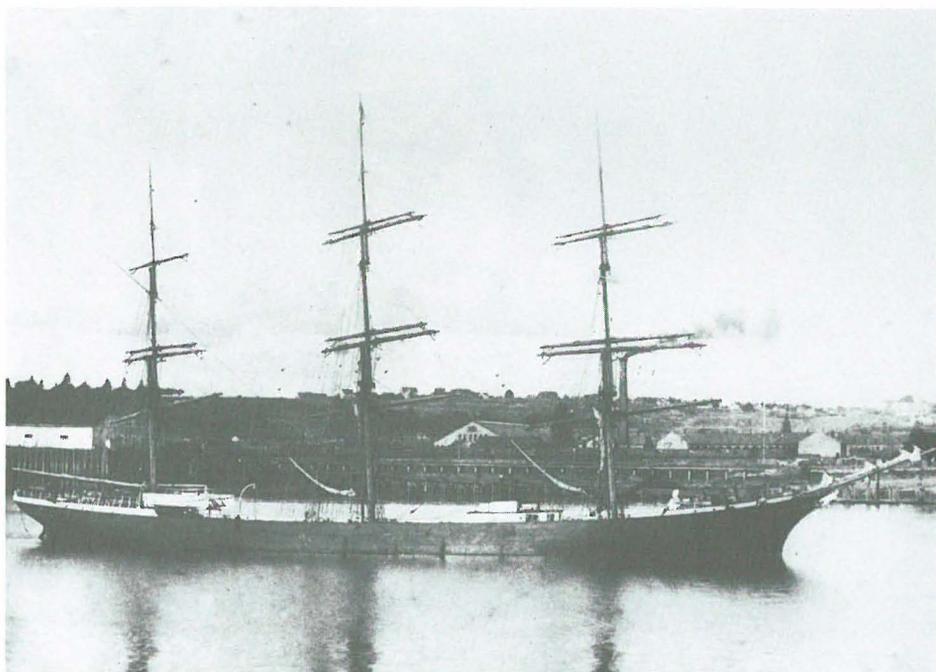


Die MABEL RICKMERS im Passat. Gemälde von John Bassiner, 1986

denen Schwachwinde und Flauten häufig waren. Die Schiffe brauchten deshalb eine reichlich bemessene Segelfläche. Man darf annehmen, daß die junge MABEL mindestens 2500 m² an den Wind bringen konnte, der Großmast hatte eine Höhe von etwa 48 m über der Ladewasserlinie. Die Unterrahmen an Fock- und Großmast waren 26,2 m lang, die Obermarsrahmen 22,0 m und die Royalrahmen 14,0 m. Am Kreuzmast waren die Rahmen natürlich zierlicher, für die Bagienrah darf man eine Länge zwischen 20 und 21 m annehmen, während die Kreuzroyalrah zwischen 10 und 11 m lang war.

Um die Segelfähigkeit der MABEL RICKMERS zu erhöhen, ließ die Reederei den Neubau mit »perforierten« Segeln ausrüsten, von denen man sich eine erhebliche Verbesserung der aerodynamischen Wirkung erhoffte. Alle Segel waren an bestimmten Stellen, wo sich der Wind staute, mit Löchern von 15 bis 20 cm Durchmesser versehen, die mit Grummetstropfen eingefast waren. Bei der lokalen »Provinzialzeitung« war man begeistert über *das System Vassallo* und veröffentlichte am 17. August 1898 den folgenden kleinen Artikel über das aerodynamische Wunder:

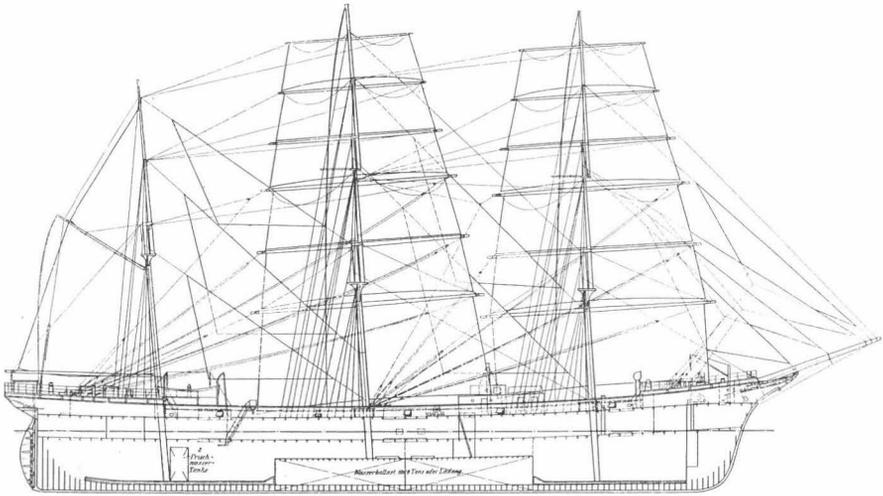
Während andere Nationen dieses System bei ihren Schiffen schon lange in Anwendung brachten, hat das bei uns bereits mehrfach erwähnte Segelsystem nun auch in Deutschland festen Grund und Boden gefaßt, und zwar hat mit der Einführung desselben die Firma Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau A.G. begonnen, indem selbige sich entschloß, das System bei ihren sämtlichen Schiffen anzubringen. Als erstes Schiff ist sogar der am 4. August ds. J. vom Stapel gelaufene Neubau MABEL RICKMERS mit diesem System versehen worden, welchem nach und nach auch die anderen Schiffe folgen dürften. Wie bekannt, wird den Schiffen durch die eigenartige, technisch vollkommen richtige Anwendung der sogenannten Winddurchblässe ein Vortheil von wahrscheinlich 20% gegeben ...



MABEL RICKMERS auf dem Columbia River, 1900. (Slg. Dr. Jürgen Meyer)

Der enthusiastische Reporter der Provinzial-Zeitung hatte mehr Wind in die perforierten Segel geblasen, als sie verdienten; wenn einem jemand 20% verspricht, muß man immer skeptisch sein. Heute sind die gelöcherten Segel längst vergessen, und in der Literatur sind nur noch spärliche Angaben zu finden. Der italienische Kapitän Vassallo hatte – zu einer Zeit, als man noch wenig über die Aerodynamik des Segels wußte – die Idee gehabt, durch Löcher in den Rah- und in den Stagesegeln könnte man den Wirkungsgrad der Besegelung beträchtlich erhöhen. Zu Beginn der 1890er Jahre wurden seine Vorschläge auf einigen britischen Seglern verwirklicht, dabei die bekannten Schiffe LOCH TORRIDON, PORT JACKSON sowie die Bark INVERCAULD. Auch von einer norwegischen Bark VARDÖEN, gebaut 1893, war mal ein Photo mit perforierten Segeln zu sehen. In Deutschland wurde nur bekannt, daß auf dem Lloydschulschiff HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE mit perforierten Segeln experimentiert worden sei. Es hieß damals, daß die Vassallo-Löcher nebenbei den Vorteil hätten, das Festmachen der Rahsegel bei viel Wind zu erleichtern, weil sie das Schlagen der geblähten Segel verringerten. Vielleicht war das ihr einziger ernst zu nehmender Vorteil, der wohl den Männern auf der Rah zugute kam, aber nicht der Segelfähigkeit.

Mit der Indienstellung der MABEL RICKMERS am 12. August besaß die Reederei wieder zwölf Segelschiffe; vier waren noch aus Holz gebaut und acht aus Eisen oder Stahl. Von den letzteren stammten nur vier von der eigenen Werft, die 1890 die ersten Leichter aus Stahl gebaut hatte. Der Seniorchef, der 1886 gestorben war, hatte sich bis zuletzt geweigert, Schiffe aus Eisen oder Stahl zu bauen oder zu bereedern. Erst 1887 konnte sein Sohn Peter die Umstellung auf Stahl einleiten, wobei ihn die schottische Werft Russel & Co. unterstützte. Der erste Großsegler aus Stahl lief auf der Rickmers-Werft 1894 vom Stapel; es war die wohlgelungene Viermastbark ALBERT RICKMERS, die später HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE hieß.



Werftplan der ALBERT RICKMERS, die 1905 nach den Plänen der MABEL RICKMERS in Bremerhaven als Bark gebaut wurde. Ab 1911 hieß sie PENANG.



Die Bark PENANG, ex ALBERT RICKMERS, ein Schwesterschiff der MABEL RICKMERS, hier gezeigt unter finnischer Flagge 1938. (Wellington Harbour Board Maritime Museum)

MABEL RICKMERS' *Jungfernreise*

Die »Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau A.G.« benutzte, wie schon gesagt, ihre Schiffe, um Reis von Ostindien nach Deutschland zu transportieren; denn der Seniorchef R.C. Rickmers hatte auf seinen Auslandsreisen im vorigen Jahrhundert entdeckt, daß die Deutschen zu wenig Reis aßen. Durch den Einstieg in das Reisgeschäft nutzte er diese Marktlücke mit Erfolg, so daß seine Segelschiffe langfristig Reis auf eigene Rechnung transportieren konnten. Die Reedereiabteilung seiner dreiteiligen Firma brauchte sich nur noch um Ladungen für die Ausreise nach Fernost zu bemühen. Vor der Jahrhundertwende hatten die Rickmers-Schiffe meistens Kohle vom Bristolkanal nach den Haupthäfen in SO-Asien gebracht. Um die Jahrhundertwende aber trat ein Wandel ein: Der wachsende Petroleumbedarf in Fernost machte die Verfrachtung von Kistenpetroleum von New York und Philadelphia attraktiv; die Rickmers-Segler reichten sich in die Flotte der Petroleumsegler ein und bedienten hauptsächlich die japanischen Häfen.

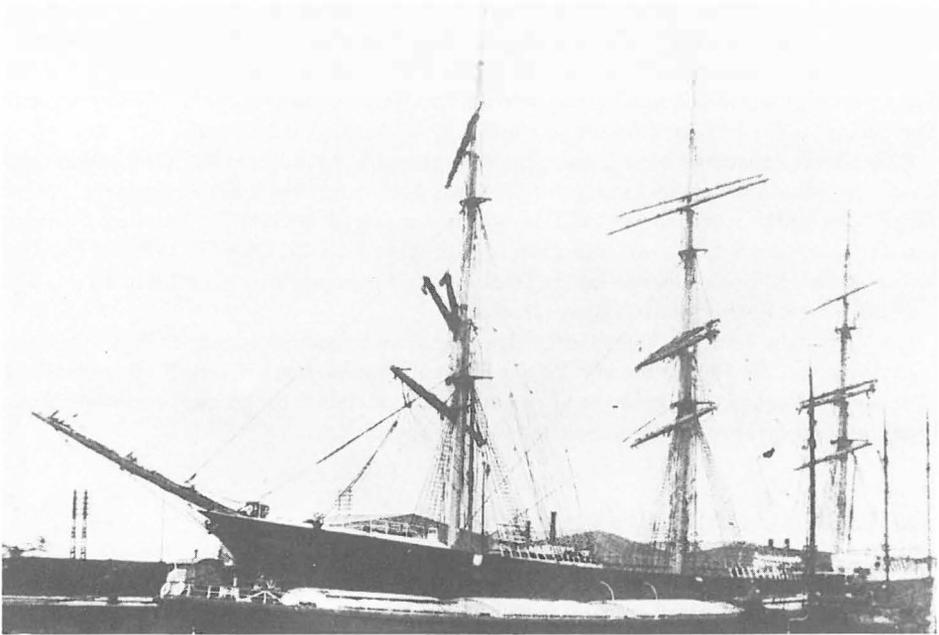
Schon acht Tage nach dem Stapellauf konnte die Werft MABEL RICKMERS an die Reederei-Abteilung abliefern, und am 19. August 1898 verließ sie ihren Heimathafen Bremerhaven zur ersten Reise. Unter Führung des Kapitäns Bandelin war das Schiff in Ballast nach Philadelphia bestimmt, wo man mit einer Ladung Kistenpetroleum rechnen konnte. MABEL wurde von einem der Rickmers-eigenen Trawler geschleppt, die nicht selten den Rickmers-Seglern in der Nordsee behilflich waren. MABEL behielt ihren Trawler sogar bis in den Ärmelkanal über die Isle of Wight hinaus, da die Winde in den ersten Tagen schwach und konträr waren. Von einer Signalstelle im Kanal erhielt das Schiff Order, nicht nach Philadelphia, sondern nach Norfolk zu segeln.

Nach 43tägiger Reise erreichte das Schiff Norfolk in beschädigtem Zustand. Es war am 18. September auf 39° N, 61° W in einen schweren Sturm geraten und hatte außer vielen Segeln die Großbramstenge und einen Teil des Bugspriets verloren. Der Reeder Peter Rickmers *was not amused*, als er das Telegramm erhielt; Kapitän und Mannschaft waren auch nicht begeistert, waren aber froh, daß die Havarie ohne ernste Personenunfälle abgelaufen war.

In Norfolk und im benachbarten Newport News wurden die Schäden repariert und eine Ladung Kohle übernommen, die für Kapstadt bestimmt war. Nach 18 Hafentagen ging MABEL wieder in See und erreichte Kapstadt am 5. Januar 1899 nach 78tägiger Überfahrt, was keine Glanzleistung war. Die perforierten Segel hatten anscheinend keine Wunder bewirkt. Bei Ankunft in Kapstadt war die Kohlenladung bedenklich erhitzt. Anfang Februar setzte die MABEL ihre Reise in Ballast nach Rangoon fort, wo sie ihre Reisladung für die Heimreise erhielt. Rangoon hatte damals schon etwa 200 000 Einwohner und galt mit seinen vielen Pagoden als eine sehr schöne Stadt. Die vielen Schiffe lagen reihenweise auf dem Irrawady-Strom verankert und erhielten ihre Ladung aus Leichtern. Am Ufer entlang stand eine lange Reihe von Reismühlen, in denen der Rohreis maschinell enthülst wurde. Er wurde dann eingesackt und in langen Schuppen, die an einer Seite offen waren, luftig gelagert.

Reisladungen sollten vor Mitte Mai geladen werden, weil dann oft schon die starken Regenfälle beginnen, die den sommerlichen SW-Monsun begleiten. MABEL war trotz langer Reise von Kapstadt rechtzeitig in Rangoon angekommen, wurde in einer Woche beladen und konnte schon am 15. April auslaufen; ein Schlepper brachte die Segler in ein oder zwei Tagen flußabwärts bis zur Mündung bei China Bakir.

Während der langen Reisen der Segelschiffe dünstete der Reis im Laderaum viel Feuchtigkeit aus, und es bedurfte verschiedener Maßnahmen, um die Bildung von Schweißwasser (Kondenswasser) zu verhüten, weil es den Reis verdorben hätte. Der Rohreis, »Paddy« genannt, wurde in den Reismühlen vor der Verladung enthülst, aber nur soweit, daß ihm etwa 25% der Hülsen verblieben, die geeignet waren, die Feuchtigkeit aufzusaugen. Man erhielt auf



Löscherei von Reis in Bremerhaven. (Slg. Dr. Peter Oetting)

diese Weise den sogenannten »Cargo Rice«, der für die Verschiffung am besten geeignet war. Außerdem mußte man im Laderaum besondere Vorkehrungen treffen, um innerhalb der Masse der Reissäcke MABEL lud etwa 30000 Sack – eine Ventilation in Gang zu halten. Zu dem Zweck legte man zwischen die Sackladung nach einem bewährten System längs und quer und vertikal einfache hölzerne Ventilationsschächte, die alle miteinander in Verbindung standen. Mit Bastmatten mußte jeder Kontakt der Reissäcke mit Eisenteilen des Schiffes verhindert werden, und schließlich brauchte man noch »Rattan«, große Bündel von Stuhlrohr, mit denen man zwischen der Bordwand und der Ladung einen größeren Abstand schuf. Außerdem war es wichtig, auf See die Ladeluken soviel wie möglich offen zu halten, auch wenn aus den Luken die winzigen Reiskäfer in riesigen Scharen hervorkrochen.

Von der Heimreise der MABEL sind keine besonderen Ereignisse gemeldet worden. Im April, als sie auslief, war die Zeit des Monsunwechsels mit vielen Flaute- und Mallungen, so daß die ersten 1000 Seemeilen bis zur Linie viel Zeit und Geduld erforderten. Das Kap der Guten Hoffnung wurde im südlichen Winter umsegelt, wenn es dort manchmal sehr ruppig zugeht, weil Stürme aus West und SW in der entgegengesetzt laufenden Agulhasströmung einen unheimlich steilen Seegang aufwühlen können.

Am 27. Juni passierte MABEL RICKMERS die Insel St. Helena nahebei und wurde von der Lloyd's Signalstelle nach London gemeldet. Damals kamen noch so viele heimreisende Segelschiffe um das Kap der Guten Hoffnung und an St. Helena vorbei, daß die Händler, die ihnen in ihren Bumbooten entgegenfuhren, ein gutes Geschäft machten. Sie boten hauptsächlich Gemüse und Obst an, aber auch Souvenirs, die an Napoleon erinnern sollten. Von einem Händler erzählten die Seeleute, er habe sein Gemüse mit den Worten angepriesen, daß es auf Napoleons Grab gewachsen sei. Segelschiffe, die es nötig hatten, konnten von der Insel auch Trinkwasser bekommen, und das Observatorium war den Navigatoren bei der Kontrolle ihrer Chronometer behilflich.

Die Reise der MABEL verlief weiterhin normal, und als sie am 26. August den Ärmelkanal erreichte, war sie seit dem Verlassen Rangoons 133 Tage unterwegs; das war zufriedenstellend, gemessen an dem Mittelwert von 139 Tagen, den die »Deutsche Seewarte« aus 73 Reisen deutscher Segelschiffe von den burmesischen Reishäfen errechnet hatte. Nach weiteren fünf Tagen kam MABEL in Bremerhaven an, wo ihre Reisladung gelöscht wurde.

Acht Wochen später als MABEL hatte ihr Schwesterschiff ERIK RICKMERS die Einfahrt zum Kanal erreicht, mit einer Reisladung von Bangkok kommend. Trotz des wesentlich längeren Weges hatte ERIK nicht mehr als 138 Tage gebraucht; aber dieser 138. Tag beendete die Reise und das Leben des Schiffes mit einem Schlag. Am Abend des 25. Oktober 1899 lief ERIK im Nebel auf eine Klippe der Scilly-Inseln. Die Lage war hoffnungslos; am nächsten Tag verließ die Besatzung ihr Schiff in den eigenen Booten.

Der Verlust der ERIK RICKMERS leitete den langsamen Schrumpfprozeß der Rickmersschen Seglerflotte ein, die 1902, 1904 und 1908 je einen großen Viermaster verlor. Jahrzehntlang hatte die Reederei mit den grün gemalten und hochgetakelten Schiffen eine beachtliche Rolle in der Segelschiffahrt nach Ostindien und Ostasien gespielt.

MABEL RICKMERS als *Petroleumsegler*

Von 1900 bis 1910 gehörte die MABEL RICKMERS zur Familie der »Caseoil Carriers«, die in Charter der Standard Oil Company Petroleum in Kisten von New York und Philadelphia unter Segeln nach Ostasien verfrachteten. Je nach der Lage auf dem internationalen Frachtmärkte erhielten die Segler für ihre Ladungen von New York oder Philadelphia nach dem Fernen Osten eine Frachtrate von 18 bis 22 U.S.-Cents je Kiste. MABEL RICKMERS hat in dem genannten Jahrzehnt acht Petroleumreisen gemacht, die ausschließlich nach japanischen Häfen führten, nämlich Yokohama, Kobe, Nagasaki und Jokkaichi. MABEL lud auf jeder Reise zwischen 75000 und 78000 Kisten und dazu noch einige Nebenprodukte der Petroleumgewinnung, wie Paraffin, Erdwachs, Schmieröl. Die meisten Petroleumsegler verstauten unter der Ladung 100 bis 200 t Steinballast, um die Stabilität und den Trimm des Schiffes zu verbessern. Mit 78000 Kisten zählte die MABEL nicht zu den großen Petroleumseglern; in den Jahren 1900/02 hatten sich die beiden großen Ölgesellschaften in New York und London etwa ein Dutzend großer Viermastbarken speziell für die Petroleumfahrt nach Fernost bauen lassen, die mehr als 130000 Kisten laden konnten; z.B. lud die britische BRILLIANT 148000 Kisten.

Ende September 1899 wurde vor dem Seemannsamt Bremerhaven die Mannschaft für die MABEL angemustert, 24 Mann ohne den Kapitän. Außer dem I. und II. Steuermann kamen an Bord: Koch, Zimmermann, Segelmacher und Donkeymann sowie elf Matrosen, drei Leichtmatrosen und vier Schiffsjungen. Da kein Steward und kein Kochsjunge gemustert wurden, sind für deren Aufgaben wahrscheinlich zwei der Schiffsjungen abgeteilt worden. Falls der Heuerbaas für einen Rickmers-Segler keine elf deutschen Matrosen zusammenbrachte, so fand er in der Regel ein paar Skandinavier, die die Mannschaft vollzählig machten, meistens zur beiderseitigen Zufriedenheit. 1899 musterten die Matrosen in Bremerhaven für 55, Mark und erhielten für Überstunden 0,30 Mark. Eine deutsche Mark hatte damals fast den gleichen Wert wie ein englischer Shilling. Wenn in den USA Seeleute desertierten, mußte der Kapitän den Ersatzleuten höhere Heuern zahlen. In Japan dagegen waren einheimische Matrosen für 50,- Mark monatlich zu bekommen.

Am 29. September 1899 verließ MABEL RICKMERS Bremerhaven für ihre erste Petroleumreise, erreichte den westlichen Ausgang des Ärmelkanals am 6. Oktober und kam 26 Tage später in Philadelphia an.

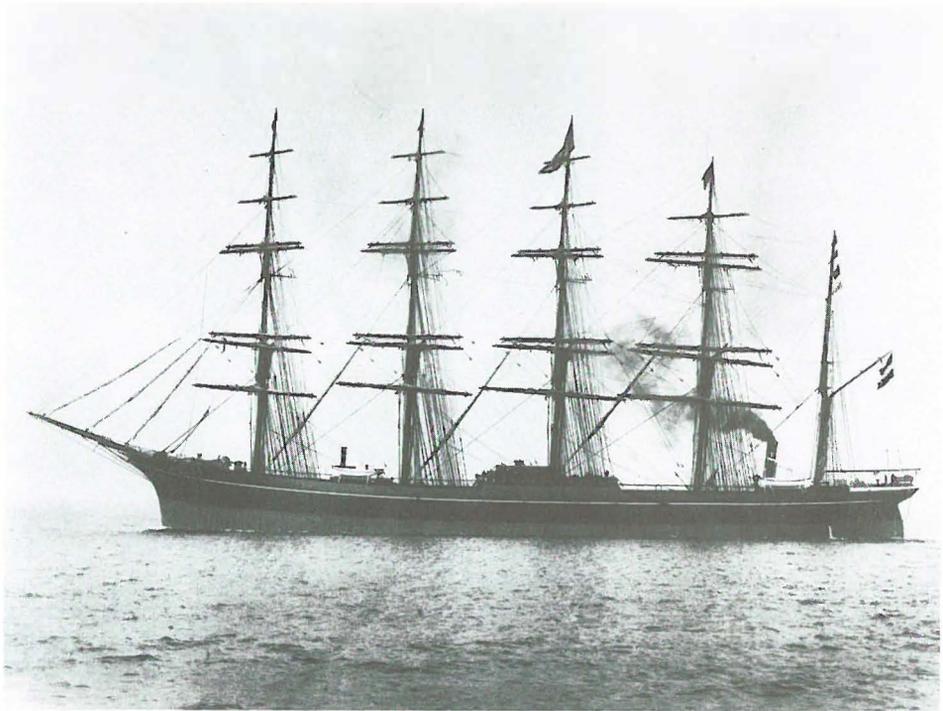


Entladen von Kistenpetroleum in Fernost. (National Maritime Museum, San Francisco)

Die Beladung ging schnell vonstatten, obgleich das Stauen der 78 000 Petroleumkisten mit großer Sorgfalt unter Verwendung von viel Stauholz erfolgen mußte, damit jede Kiste genau horizontal mit den Kanisteröffnungen nach oben lag. Die Größe der Kanister und der Kisten war genormt. Die Kisten waren 52,7 cm lang, 26,7 cm breit und 38,1 cm hoch. Die beiden Kanister einer Kiste faßten je 5 Gallonen à 3,79 Liter, also 19,0 Liter. Eine Kiste wog brutto 36 kg, das Petroleum in einer Kiste wog netto 30 kg. Wenn also MABEL 78 000 Kisten geladen hatte, so waren das 2800 t, und dazu kam dann noch das Stauholz, vielleicht auch etwas Steinballast oder Beiladung, so daß das Schiff »abgeladen« war. Die Kanister waren mit einer versiegelten Schraubkappe verschlossen, die man beim Stauen an die Oberseite bringen mußte.

Am 15. November verließ MABEL den Petroleumhafen von Philadelphia, ließ sich den Delaware River abwärts schleppen und ging am nächsten Tag in See, nach Hiogo/Kobe bestimmt. Im Nordatlantik steuerte sie zunächst ostwärts, um den Golfstrom und die vorherrschend westlichen Winde bestmöglich zu nutzen. Hatte man den 50. Längengrad erreicht, so führte der Weg im großen Bogen SSO-wärts, so daß der 30. Längengrad mit Hilfe des NO-Passats etwa SW-lich der Kapverdischen Inseln erreicht wurde. Es war ratsam, den Äquator nicht westlich von 30° W zu kreuzen, um sich im SO-Passat von der südamerikanischen Küste freihalten zu können.

Die weiteren Kurse, die MABEL RICKMERS südlich der Linie steuerte, orientierten sich an dem üblichen Seglerweg, den die nach Australien und Ostindien bestimmten Schiffe benutzten. Das Kap der Guten Hoffnung wurde in weitem Bogen umfahren, und dann ging es südlich vom 40. Breitengrad in den Roaring Forties mit den oft stürmischen westlichen Winden ostwärts. Wenn ein Segler nach Japan bestimmt war, so mußte sich sein Kapitän vor Erreichen von 80° O entscheiden, ob er den kürzeren Weg durch den Indonesischen Archipel nehmen wollte oder »The Great Eastern Route« um Australien herum, die etwa 2500 sm länger war, aber weniger Flauten und Gefahren barg.



Die unglückliche Fünfmastbark MARIA RICKMERS, die 1892 auf ihrer ersten Reise verschollen ist. (Slg. Dr. Jürgen Meyer)

Der Weg durch das indonesische Inselgewirr war schwierig für Rahsegler, insbesondere durch den Mangel an Wind, die unberechenbaren Wind- und Strömungsverhältnisse und die noch mangelhaften Seekarten. Von Kapitän Otto Tack, der die hölzerne Bark PAUL RICKMERS führte, sind die treffenden Worte überliefert: *Pah, nach der Westküste [Südamerikas] segeln, das kann jeder, nach Australien und San Francisco auch, offenes Wasser und Wind haben sie ... was wollen die Leute noch mehr?! ... Von uns Ostindienfahrern aber spricht niemand. Von dem Herumtreiben zwischen den Inseln, Klippen, Strudeln und Wasserhosen, bei schwüler Stille oder krachendem Unwetter, davon reden sie nicht, das ist ihnen unheimlich.* – 1895, bald nach dieser bitteren Äußerung, verlor der unglückliche Kapitän sein Schiff, nachdem er viele Tage bei Timor in völliger Windstille herumgetrieben war. Er wollte die Ombay-Straße durchsegeln; aber der Wind, der schließlich aufkam, wehte ihm entgegen, so daß er kreuzen mußte. Da auch der Strom gegenan lief, mußte er die Kreuzschläge so lange ausdehnen wie irgend möglich, um überhaupt voranzukommen. Dabei ist es dann passiert, in einer mond hellen Nacht. Als der Ausgucksmann schrie: *Brandung voraus!*, war es zu spät. Die Kommandos kamen prompt, die Mannschaft stand auf ihren Posten; das Schiff drehte auch an, versagte dann aber die Wendung in den Stromwirbeln und geriet kurz darauf auf den Klippen fest. Der Totalverlust seines Schiffes hat den Kapitän schwer getroffen; 1897 verschwand er auf ungeklärte Weise vom Deck der Bark RICHARD RICKMERS.

Die navigatorischen und meteorologischen Gefahren der ostindischen Fahrt verursachten verhältnismäßig viele Havarien und Verluste von Segelschiffen. Die Rickmers-Flotte erlitt ihren schwersten Verlust 1892, als die Fünfmastbark MARIA RICKMERS von ihrer Jungfern-

reise nicht zurückkehrte und mit ihrer Besatzung von 39 Mann verschollen blieb. Der große Fünfmaster trug 6000 tdw, hatte eine Hilfsdampfmaschine von 650 PS und eine sehr hohe Takelage. Die schottische Werft Russell & Co. hatte das Schiff im Auftrag des Reeders Peter Rickmers gebaut; es war ein kühner Versuch. Mit dem Verlust des Schiffes endete die jahrelange Kooperation zwischen der Russell- und der Rickmers Werft; es hat da wohl Meinungsverschiedenheiten oder Streit wegen der Ursachen gegeben. In Fachkreisen schwankten die Urteile zwischen *höhere Gewalt* und *unhandige Todesfalle* (Nautical Magazine).

Die folgende Liste verzeichnet alle Ausreisen, die MABEL RICKMERS mit Petroleum von New York oder Philadelphia nach japanischen Häfen gemacht hat. Die Reisedauer wurde durch die halbjährlich wechselnden Monsunwinde in den indisch-asiatischen Gewässern stark beeinflusst; in den Sommermonaten herrschen die SW-lichen Winde vor, im Winter wehen sie entgegengesetzt. Nach der Statistik der Standard Oil Company of New York brauchten die Segler im Durchschnitt 20 Tage länger, wenn sie ihre Reise in den Monaten Mai bis November antraten. Wie die folgende Tabelle zeigt, wurden von den acht Petroleumreisen, die MABEL RICKMERS gemacht hat, nur zwei durch den SW-Monsun gefördert; sie sind durch ein + markiert. MABEL machte alle Reisen nach Japan durch den Archipel.

Abfahrt	Bestimmungshafen	Route	Reisedauer
1899, 15 Nov	Kobe	Lombok-Straße	136 Tage
1901, 2 Feb	Kobe	Sunda-Straße	136 Tage +
1902, 22 Mai	Nagasaki	Lombok-Straße	133 Tage
1903, 20 Nov	Nagasaki	Lombok-Straße	144 Tage
1905, 31 Mär	Yokohama	Sunda-Straße	128 Tage +
1906, 8 Jul	Yokohama	Allas-Straße	156 Tage
1907, 30 Nov	Yokohama	Lombok-Straße	141 Tage
1909, 1 Jul	Jokkaichi	Allas-Straße	192 Tage

Mittelwert insgesamt 146 Tage, im NO-Monsun 150, im SW-Monsun 132 Tage

Von der letzten Reise abgesehen, waren die Reisezeiten MABELS recht ausgeglichen und ein wenig besser als der damalige Mittelwert. Der sachverständige Mr. Frank W. Thober schrieb 1960 im Nautical Research Journal, daß in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts Petroleumreisen nach Japan, die während der Zeit von Mai bis November angetreten wurden, durchschnittlich über 160 Tage dauerten, für die Zeit von Dezember bis April hatte er einen Mittelwert von rund 135 Tagen ausgerechnet.

Extrem lange Reisen, wie sie bei Segelschiffen vorkamen, hat sich MABEL RICKMERS kaum geleistet. Auf der Petroleumroute nach Japan kam es vor, daß Segler mehr als 200 Tage unterwegs waren, wie zum Beispiel die Viermastbark ALBERT RICKMERS, die 1896/97 auf dem Weg durch den Archipel 204 Tage von Philadelphia bis Kobe gebrauchte; voller Wut schrieb der Kapitän ins Wetter-Journal, daß er nie wieder durch den Archipel segeln würde. Aber die große amerikanische Viermastbark ACME brauchte 1901/02 auch 204 Tage, und zwar auf der »Great Eastern Route« rund um Australien. Der Autor La Croix schreibt, daß 1902/03 acht französische Prämiensegler Petroleum nach Japan brachten; wegen der Meilengelder, die der Staat ihnen zahlte, wählten sie alle den langen Weg um Australien und machten einen kurzen Besuch in Hobart, um Frischproviand und Wasser zu nehmen und einige Kolli Ladung zu löschen. Die Reisedauer der acht Schiffe lag zwischen 150 und 209 Tagen.

Die kürzeste mir bekannte Petroleumreise nach Japan machte 1905 im SW-Monsun die Viermastbark RENÉE RICKMERS mit 109 Tagen vom Delaware River nach Kobe. Die nächst-

besten Reisen nach Japan, die ich fand, dauerten jeweils 113 Tage, ausgeführt 1901, 1903 und 1908 auf der Route New York – Yokohama von den großen amerikanischen Viermastbarken ACME und ATLAS sowie von dem deutschen Fünfmast-Vollschiff PREUSSEN. Das Viermast-Vollschiff PETER RICKMERS segelte 106 Tage, aber nur bis Hongkong.

Nachdem MABEL RICKMERS im April 1900 ihre Ladung in Kobe gelöscht hatte, steuerte sie keinen Reishafen an, sondern segelte über den Pazifik nach dem Columbia River, um Weizen zu laden. Das hing mit einer Umorganisation in der Firma Rickmers zusammen, deren Reisabteilung mit ihren Reismühlen und Binnenschiffen unter der Leitung von Andreas Rickmers aus der Familienfirma ausschied, um sich 1901 mit anderen Reisfirmen zur »Reis- und Handels-A.G.« zusammenzuschließen. Dadurch wurde die Rickmers-Reederei unabhängig, und Peter Rickmers konnte die Schiffe verchartern, wie er wollte. Für Schiffe, die in Japan leer wurden, lag es nahe, sich an der Westküste Nordamerikas eine Getreideladung zu holen, und die Rickmers-Reederei schloß in den nächsten zwei Jahren entsprechende Charterverträge. MABEL segelte, nachdem sie fünf Wochen in Kobe gelegen hatte, in 33 Tagen über den Stillen Ozean und erreichte Astoria an der Mündung des Columbia River am 8. Juni 1900. Zur Übernahme der Ladung wurde sie flußaufwärts nach Portland geschleppt, wo sie Ende Juni abgefertigt wurde. Nach Falmouth für Order bestimmt, ging sie am 27. Juni von Astoria aus in See. Da die Schwesterschiffe MABEL und RICKMER in der Regel die gleichen Reisen machten, war es nicht verwunderlich, daß RICKMER Anfang Juli auch nach Portland kam und eine Weizenladung übernahm. Am 25. Juli wurde RICKMER von Astoria über die Barre seewärts geschleppt, und jedermann an Bord wußte, daß die MABEL genau 28 Tage Vorsprung hatte. Das war natürlich kaum aufzuholen, aber Segelrennen über 16 000 sm sind unberechenbar, deshalb taten der Kapitän und die Mannschaft ihr Bestes, um es der MABEL zu zeigen. Auf der MABEL war man jedoch auch nicht faul; sie erreichte Falmouth am 23. Oktober nach einer Reisedauer von 118 Tagen, eine Zeit, die deutlich unter dem Mittelwert lag. RICKMER kam am 9. November in Falmouth an, als MABEL bereits in Cardiff ihre Ladung löschte. Doch hatte RICKMER nur 107 Tage gebraucht; es war die zweitbeste Reise der Saison. Peter Rickmers, der Reeder, war so erfreut über diese schnelle Reise, daß er Kapitän Baake ein Anerkennungsschreiben sandte und ihm darin eine Gratifikation von 100 Mark versprach, *falls auch die Ladung gut herauskommt*.

1901 brachte MABEL ihre Petroleumladung nach Kobe und Nagasaki und segelte anschließend wieder nach dem Columbia River; sie erreichte Astoria nach 38tägiger Fahrt über den Pazifik und war am 5. September ladebereit in Portland. Am 11. Oktober ging sie in See und traf nach 133 Tagen mit ihrer Weizenladung in Hamburg ein. RICKMER ging fünf Wochen später auf die Reise und brachte 137 Tage bis Hamburg.

Im März 1902 ging MABEL auf die nächste Ballastreise nach Philadelphia, wo sie eine Petroleumladung für Nagasaki erhielt. Am 22. Mai verließ sie den Hafen, ging aber erst sechs Tage später in See. Nach 99 Reisetagen durchsegelte sie die Lombokstraße am 4. September und war fünf Wochen später im Bestimmungshafen. Dort erhielt der Kapitän Order, für die Heimreise Reis in Bangkok zu laden. Die Rickmers-Reederei hatte einen langfristigen Chartervertrag geschlossen, der vorsah, daß alle Rickmersschiffe ab 1903 für zehn Jahre lang Reis für die neue Reis- und Handels-A.G. von Ostindien nach Deutschland transportieren sollten. Allerdings hatte der Vertrag einen Haken: Die Reederei war bis 1913 an den Vertrag gebunden, die Reis- und Handels-A.G. konnte ihn jedoch vorzeitig kündigen. Da 1903 eine jahrelange Flaute an den internationalen Frachtenmärkten einsetzte, war Paul Rickmers zunächst froh, daß seine Schiffe in den folgenden Jahren beschäftigt waren.

Im November 1902 segelte MABEL mit einem frischen NO-Monsun in 16 Tagen nach Bangkok, wo sie allerdings drei Monate liegen mußte, bis sie am 8. März die Heimreise nach Bremerhaven mit einer Reisladung antreten konnte. Die Dauer der Heimreisen wurde nicht



Ein Heckradschlepper brachte die Segler flussaufwärts nach Portland. (National Maritime Museum, San Francisco)

nur durch den bei der Abfahrt herrschenden Monsun bestimmt, sondern auch durch die Lage des Abfahrtshafens. Von den Häfen in Cochinchina und Thailand dauerten sie in der Regel länger als von den burmesischen Häfen an der Westseite Hinterindiens. Für die 1200 sm von Bangkok nach der Sundastraße brauchte die MABEL zum Beispiel 1904 im SW-Monsun 33 Tage. Gelegentlich kam es vor, daß ein Rickmers-Segler von Saigon oder Bangkok einige Tage von einem Rickmers-Dampfer in Richtung Sundastraße geschleppt wurde; aber die MABEL gehörte nicht zu diesen glücklichen Schiffen.

Die folgende Aufstellung gibt die Dauer von MABELs sieben Heimreisen an, die sie mit Reis von Hinterindien nach Bremerhaven oder Hamburg gemacht hat:

1899,	15 Apr	ab Rangoon	138 Tage
1903,	8 Mär	ab Bangkok	163 Tage
1904,	15 Jul	ab Bangkok	157 Tage
1905,	13 Nov	ab Bangkok	139 Tage
1907,	30 Mär	ab Rangoon	160 Tage
1908,	20 Sep	ab Bangkok	175 Tage
1910,	31 Mär	ab Bassein	143 Tage

Aus den sieben Reisen errechnet sich ein Durchschnitt von 154 Tagen, den man als mittelmäßig bezeichnen kann; Schnellsegler waren weder MABEL RICKMERS noch ihre Schwesterschiffe.

RICKMER RICKMERS mußte auf der Heimreise 1904 mit schweren Sturmschäden Kapstadt als Nothafen anlaufen; die Reparaturarbeiten nahmen rund fünf Wochen in Anspruch. Da im Kreuzmast beide Stengen und einige Rahen verlorengegangen waren, wurde sie in Kapstadt nur mit einem Besanmast ohne Rahen aufgetakelt, wodurch die Gesamtsegelfläche des Schiffes etwa 10% geringer wurde. Es war eine Notmaßnahme, die sich aber bewährte, denn auf der Heimreise von Kapstadt stellte man fest, daß die Segelfähigkeit kaum oder gar nicht gelitten hatte. Der Reeder zog daraus die Konsequenz, den RICKMER in Bremerhaven endgültig als Bark herzurichten, damit er seine zukünftigen Reisen mit 22 Mann Besatzung statt 25 Mann machte. Außerdem sparte er an Segeltuch und Tauwerk. Also hatte die MABEL RICKMERS ab 1905 keine völlig gleiche Schwester mehr, zumal ein weiteres Schiff dieses Typs, dessen Bau der Reeder 1904 als Vollschiiff angekündigt hatte, im Mai 1905 als Bark vom Stapel lief; es war die ALBERT RICKMERS, die später PENANG hieß.

Wettsegeln zwischen Vollschiiff und Bark

Die Rickmers-Reederei besaß jetzt also wieder drei Segler mit gleichem Rumpf, aber nur noch die MABEL war ein stolzes Vollschiiff; nach damaliger Tradition rangierte ein Vollschiiff höher als eine Bark. *A fullrigged Ship is a Royal Queen*, hieß es in einem alten Shanty. Vielleicht war das der Grund, weshalb der Reeder Paul Rickmers die MABEL nicht gleich 1905 zur Bark umriggen ließ, vielleicht aber wollte er zunächst noch weitere Vergleiche in bezug auf die Segelfähigkeit von Vollschiiff und Bark anstellen. Der Segelschiffsforscher Szymanski hat festgestellt, daß vor der Jahrhundertwende mehrere Vollschiiffe zu Barken umgetakelt worden seien, *von denen einige mit der verkleinerten Besegelung schneller als vorher segelten*.

Bei den Rickmers-Seglern ließen sich anhand der Reisedauer gute Vergleiche ziehen, da sie alle auf denselben Routen beschäftigt wurden. Die erste Gelegenheit zu einem Reisevergleich zwischen dem Vollschiiff MABEL RICKMERS und dem zur Bark reduzierten RICKMER ergab sich bereits 1905:

MABEL verließ New York am 31. März mit Petroleum nach Yokohama, und RICKMER ging neun Tage später auf die gleiche Reise; beide Schiffe erreichten Yokohama am selben Tag. Die Positionen in den Journalen zeigen, daß anfangs MABEL ihren Vorsprung noch sachte vergrößerte, aber nach dem Passieren der Sundastraße holte die Bark RICKMER alles wieder auf, so daß sie gleichzeitig mit MABEL in Yokohama ankam. Die Wettfahrt zeigte, daß selbst ein einzelnes Rennen über 17500 sm noch keine klare Antwort gibt, welches der beiden Schiffe einwandfrei das schnellere ist. Jetzt war man gespannt auf die Heimreise der beiden Segler. Aber vor der Heimreise mit der Reisladung machten beide Segler noch die Ballastreise von Yokohama nach Bangkok als regelrechte Wettfahrt über 3000 sm. Sie verließen Yokohama beide am 10. September 1905. Die Bark hatte Yokohama frühmorgens verlassen, mußte aber um



Rudergänger bei schlechtem Wetter auf der RICKMER RICKMERS. Gemälde von John Bassiner, 1985

9 Uhr schon wieder ankern, weil der aufkommende Wind in der Bucht recht von vorn blies. Erst am 12. September konnte sie die Bucht verlassen, kam aber in den nächsten Tagen nur wenig voran. Der SW-Monsun war zwar zu Ende, aber der NO-liche Wind setzte sich erst gegen Ende des Monats durch. MABEL hatte man seit der Abfahrt nicht mehr gesehen.

Am 3. Oktober stand RICKMER mittags etwa 150 sm östlich des Balintang-Kanals, und im Journal steht unter demselben Datum: *Sichteten gegen Abend MABEL RICKMERS ...*. Am 6. Oktober war MABEL wieder in Sicht. Um die Mitte des Oktobers trafen die beiden Segler im Golf von Thailand noch viel Mallung an; das sind schwache Winde aus wechselnden Richtungen, abwechselnd mit Windstillen. Im Journal des RICKMER ist zu lesen: *Erreichten die Insel von Koh si chang am Morgen des 21. Oktobers. MABEL RICKMERS, welche in der letzten Zeit tagtäglich in Sicht war, war einige Stunden früher an Anker gekommen.* Die Leistung beider Schiffe war trotz der schwachen Winde beinahe gleichwertig.

Diese Feststellung wird auch nicht durch die Tatsache erschüttert, daß MABEL RICKMERS im Sommer 1908 während des SW-Monsuns für die Ballastreife von Yokohama nach Bangkok 104 Tage brauchte, eine schrecklich lange Zeit für eine Strecke, die für ein Maschinenschiff nur 3000 sm lang ist und damals bei einer Fahrt von 10 sm/h in 13 Tagen durchlaufen werden konnte. MABEL hatte Yokohama am 21. Mai verlassen und war mit schwachen südlichen Winden weit nach Osten geraten, bevor sie auf dem anderen Bug versuchte, westwärts durch die Balintang-Straße in das Südchinesische Meer zu kommen. Doch wenig Wind und viel Gegenstrom machten die Durchsegelung der Straße unmöglich. Man gab es auf und quälte sich dann östlich der Philippinen südwärts. Ein Versuch, durch die Molukken-Straße in den Archipel und südlich des Äquators zu gelangen, mißlang ebenfalls. Die Bark trieb noch weiter nach Osten, bis sie östlich von Halmahera durch die Djilolo-Straße in den Archipel kam. Dort konnte man südlich des Äquators auf einen SO-lichen Monsun und günstige Strömung hoffen.

MABEL war drei Monate in See, als sie zwischen Java und Borneo mit leichtem SO-Wind hindurchsegelte. Im Golf von Thailand wurde es dann wieder flau: Doch 300 sm vor Bangkok hatte MABEL das Glück, daß ihr der Dampfer ELISABETH RICKMERS von achtern auflief. Er nahm den Segler in Schlepp und brachte ihn in zwei Tagen auf die Reede, 104 Tage nach Abfahrt von Yokohama. RICKMER hatte damals Yokohama drei Wochen später als MABEL zur Fahrt nach Bangkok verlassen und kam dort zwei Wochen früher an, nach nur 70-tägiger Passage. Kapitän Janssen hatte wohl mehr Glück oder Geschick gehabt.

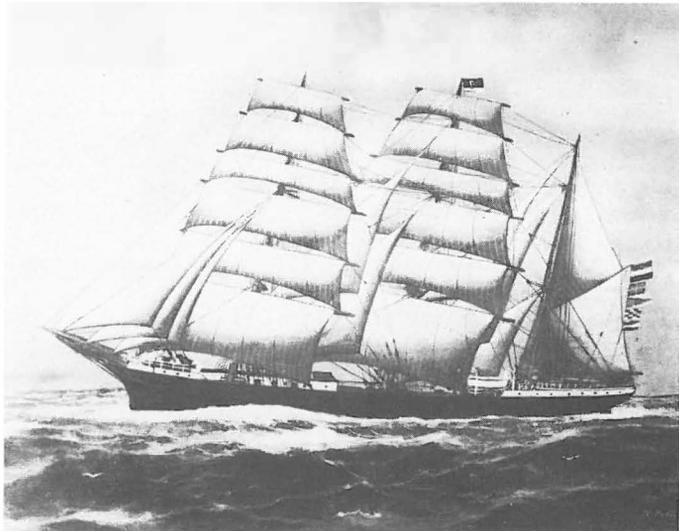
Es war eine »Rekordreise« der MABEL im Jahre 1908; aber nun zurück zur gemeinsamen Heimreise von MABEL und RICKMER 1905: Nach der Beladung beider Schiffe in Bangkok ging MABEL am 13. November 1905 ankerauf, und RICKMER folgte acht Tage später. Es war die Zeit des NO-Monsuns, von dem aber die beiden Segler nicht allzuviel profitierten. MABEL brauchte 18 Tage bis zur Sundastraße und RICKMER 22 Tage. Im Indischen Ozean auf 24° S, 64° O geriet RICKMER am 3. Januar in einen Mauritius-Orkan und wurde schwer mitgenommen, so daß MABEL, die ungeschoren blieb, ihren Vorsprung weiter vergrößern konnte. Auf RICKMER war die Ladung übergegangen, es war Wasser durch die Luken in den Laderaum gelangt, und es gab viele Schäden an Deck und an den Segeln. Infolgedessen verlor RICKMER auf der Teilstrecke von der Sundastraße bis zum Kap der Guten Hoffnung weitere sieben Tage gegenüber der MABEL, die das Kap bereits am 15. Januar passiert hatte. Auch im Atlantischen Ozean kam die MABEL besser voran und erreichte Bremerhaven am 1. April 1906 nach 139-tägiger Reise. RICKMER kam erst im Mai an und hatte 165 Tage gebraucht. Dieses Mal hatte die Bark also wesentlich schlechter abgeschnitten; die Gründe dafür sind heute nicht mehr ersichtlich. Vielleicht hatte der Orkan Takelageschäden angerichtet, die mit Bordmitteln nicht zu reparieren waren.

MABEL und RICKMER machten bis 1910 noch mehrere gemeinsame Reisen nach Fernost,

mit Petroleum hin und Reis her, so daß sich noch etliche Vergleichsmöglichkeiten ergaben. Man konnte daraus erkennen, daß sich die Reisegeschwindigkeit der RICKMER RICKMERS durch die Umtakelung zur Bark nicht wesentlich geändert hatte. Da aber die Bark geringere Betriebskosten hatte, war zu erwarten, daß der Reeder bei passender Gelegenheit auch auf der MABEL den Kreuzmast durch einen Besanmast ersetzen würde.

MABEL RICKMERS strandet und wird danach umgetakelt

Im Frühjahr 1909 havarierte MABEL in der Nordsee am Ende ihrer Heimreise. Sie hatte am 7. März Terschelling passiert und geriet am nächsten Tag bei Borkum in stürmische Gegenwinde. Der Kapitän nahm einen Schlepper, der sich angeboten hatte, die MABEL in die Weser zu bringen. Aber man hatte den Ostwind wohl unterschätzt, der Schlepper konnte die MABEL nur auf der Stelle halten, und am nächsten Morgen gestand der Schlepperkapitän, daß seine Kohlen zur Neige gingen. Er mußte in die Ems einlaufen, um zu bunkern. MABEL sollte währenddessen beim Borkumriff-Feuerschiff an- und absteigen, um auf die Rückkehr des Schleppers zu warten. Am nächsten Tag, dem 10. März, wurde es nachmittags unsichtig, und MABEL verlor das Feuerschiff aus Sicht. Am Abend des 11. März Kapitän Mohrschladt war seit mehr als 24 Stunden ohne Ortsbestimmung und hatte auch nicht gelotet – geriet das Schiff auf Grund. Als es bald darauf aufklarte, kamen die Leuchtfeuer von Ameland und Schiermonnikoog in Sicht; die MABEL saß auf der Engelmansplaat, stieß infolge der Dünung heftig auf den harten Sandgrund und bekam Schlagseite. Es dauerte nicht lange und das Schiff machte stündlich 1–2 Zoll Wasser. Am nächsten Morgen kamen Rettungsboote von Land; da sich die Mannschaft aber weigerte, ihr Schiff zu verlassen, benachrichtigten die Rettungsmänner zwei holländische Bergungsschlepper, die MABEL am 13. März freischleppen konnten, nachdem die Mannschaft einen Teil der Ladung über Bord geworfen hatte. Am Sonntag, dem 14. März, erreichte das Schiff mit Schlepperhilfe Geestemünde. Dort stellte man fest, daß 50 60 Bodenplatten erneuert werden mußten. Deshalb lag das Schiff vom 27. März bis 27. April im Tecklenborg-Dock, und diese Zeit benutzte man, um die MABEL zu einer Bark umzutakeln, mit einem richtigen Besanmast, der nur eine Stenge trug.

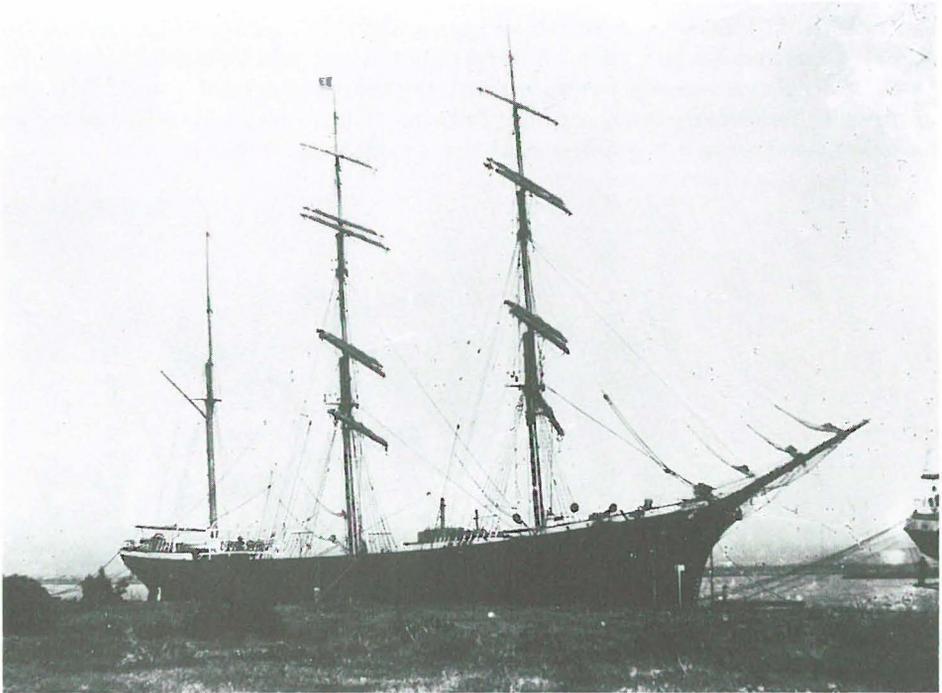


MABEL RICKMERS, zur
Bark umgetakelt, 1909.
(Slg. Dr. Jürgen Meyer)

MABELs erste Reise als Bark begann am 2. Mai 1909, als sie Geestemünde in Ballast nach Philadelphia verließ, um zum letzten Mal Kistenpetroleum zu laden. Sie traf am 4. Juni in Philadelphia ein, hatte also ihre erste Fahrt als Bark über den Nordatlantik in der guten Zeit von 32 Tagen gemacht, von Hafen zu Hafen. Aber die anschließende Petroleumreise, von Philadelphia nach Yokkaichi, dauerte nicht weniger als 192 Tage. Es wäre verfehlt, diese lange Reisedauer auf ihre neue Barktakelung zurückzuführen; es lag an Wind und Wetter. Schon im sommerlichen Nordatlantik traf sie es schlecht und brauchte 40 Tage von Philadelphia bis zur Linie. Im Archipel mußte die Besatzung eine Windstille von 32 Tagen erdulden, in der das Schiff nur 600 sm vorankam, und vom Äquator in der Djilolo-Straße bis zum Bestimmungshafen auf 35° N waren durchschnittlich nicht mehr als 50 sm täglich herauszuholen. Erst am 9. Januar 1910 traf MABEL in Yokkaichi ein.

Am 3. Dezember, auf 3° N, 131° O, hatte man Tobi oder Lord North Island in Sicht bekommen, bei schwachem SW-Wind. Die Insulaner sahen den Segler auch und verfolgten ihn mit etwa 70 Mann in mehreren Booten. Sie boten Kokosnüsse zum Tausch gegen Gebrauchsartikel wie Nägel und dergleichen. Im 19. Jahrhundert waren die Tobi-Insulaner in schlechten Ruf geraten, da sie Schiffbrüchige sehr schlecht behandelt hatten. Noch bis zur Jahrhundertwende hatten deshalb einige Segler die Insulaner mit Schußwaffen verjagt, wenn sie sich dem Schiff in großer Zahl und aufdringlicher Weise näherten.

Nachdem MABEL ihr Petroleum in Yokkaichi gelöscht hatte, ging sie schon am 24. Januar 1910 wieder in See, um in Ballast nach Bassein in Burma zu segeln. Noch wehte der NO-Monsun mit voller Stärke und verhalf der MABEL zu einer flotten Reise südwärts, so daß sie die 3100 sm bis Singapore in nur 15 Tagen zurücklegte. Die restlichen 1250 sm in NW-licher Richtung erforderten 29 Tage. Am 9. März konnte MABEL abends bei Diamond Island zu Anker gehen.



MABEL RICKMERS 1911 in Newcastle NSW. (Slg. Dr. Jürgen Meyer)

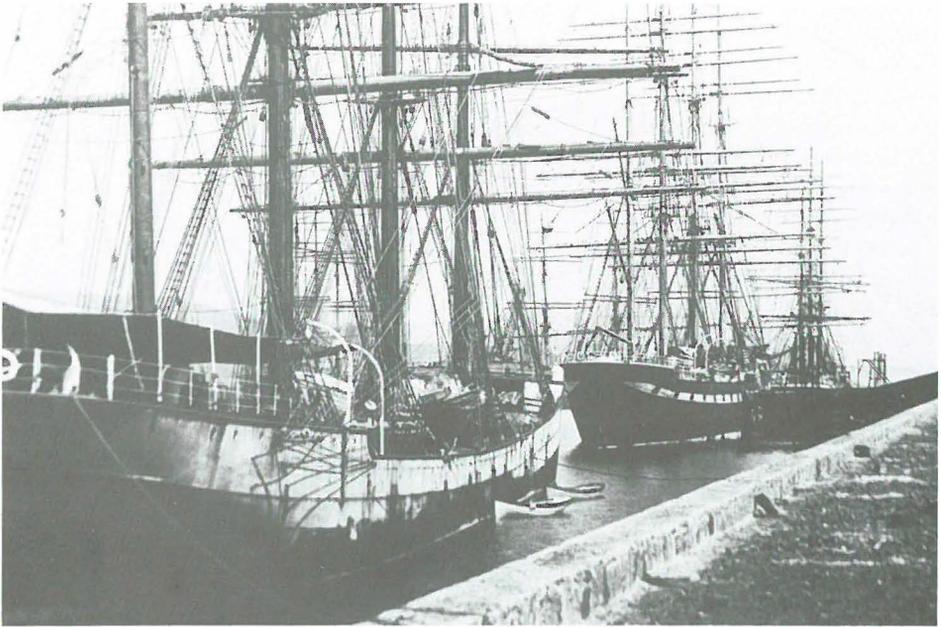
Die Insel, mit Leuchtturm und Signalstation, markiert die breite Mündung des Flußarmes, an dem der Hafenplatz Bassein liegt. Die Reisernte in der Irrawady-Ebene ging ihrem Ende zu, und MABELS Beladung dauerte nicht lange. Am 31. März 1910 von Bassein abgehend, passierte die Bark Diamond Island zwei Tage später und brauchte von dort nur 13 Tage, bis sie den Äquator auf 94°O kreuzen konnte. Am 2. Juni passierte MABEL das Kap der Guten Hoffnung. Viel Zeit ging im sommerlichen Nordatlantik verloren; von der Linie bis zum Eingang des Ärmelkanals brauchte sie 49 Tage und passierte Lizard Head am 16. August. 5 Tage später machte MABEL im Hamburger Hafen fest, nach einer normalen Reise von 143 Tagen, von Hafen zu Hafen.



WINTERHUDE 1912 nach der Kollision mit einem Kriegsschiff, vor Southampton liegend. (Slg. Dr. Jürgen Meyer)

Die Rickmers-Segler verschwinden aus der Ostasienfahrt

1909 kündigte die Reis- und Handels-A.G. den mit der Rickmers-Reederei geschlossenen Chartervertrag vorzeitig. Da zur gleichen Zeit auch die Verschiffung von Kistenpetroleum auf Segelschiffen rückläufig war, mußten die Rickmers-Segler 1910 ihr angestammtes Fahrtgebiet aufgeben und Beschäftigung in der Fahrt nach den Westküsten Amerikas und nach Australien suchen. MABEL RICKMERS segelte mit einer gemischten Ladung von Hamburg nach Honolulu, ging in Ballast weiter nach Australien, um Kohle für Chile zu laden, und dann ging es mit Chilesalpeter nach Dünkirchen, wo sie im Februar 1912 nach 123tägiger Reise ankam. Da Paul Rickmers sich seit 1910 mit Nachdruck um die Einrichtung einer Dampferlinie nach Ostasien kümmerte, trennte er sich in den Jahren 1911/13 von seinen letzten fünf Seglern mit Ausnahme des großen Dampfseglers R.C. RICKMERS und verkaufte MABEL RICKMERS im März 1912 für 150000 Mark an die Hamburger Handelsfirma Schlüter & Maack, die sich seit etlichen Jahren auf die Einfuhr von Chilesalpeter spezialisiert hatte. Das Schiff wurde in WIN



Der Hafen von Santa Rosalia, in dem die WINTERHUDE 1914 Koks löschte. (Slg. Rick Hogben)

TERHUDE umbenannt und schon im April mit einer gemischten Ladung nach der Westküste Südamerikas geschickt, nach Taltal, Antofagasta und Callao.

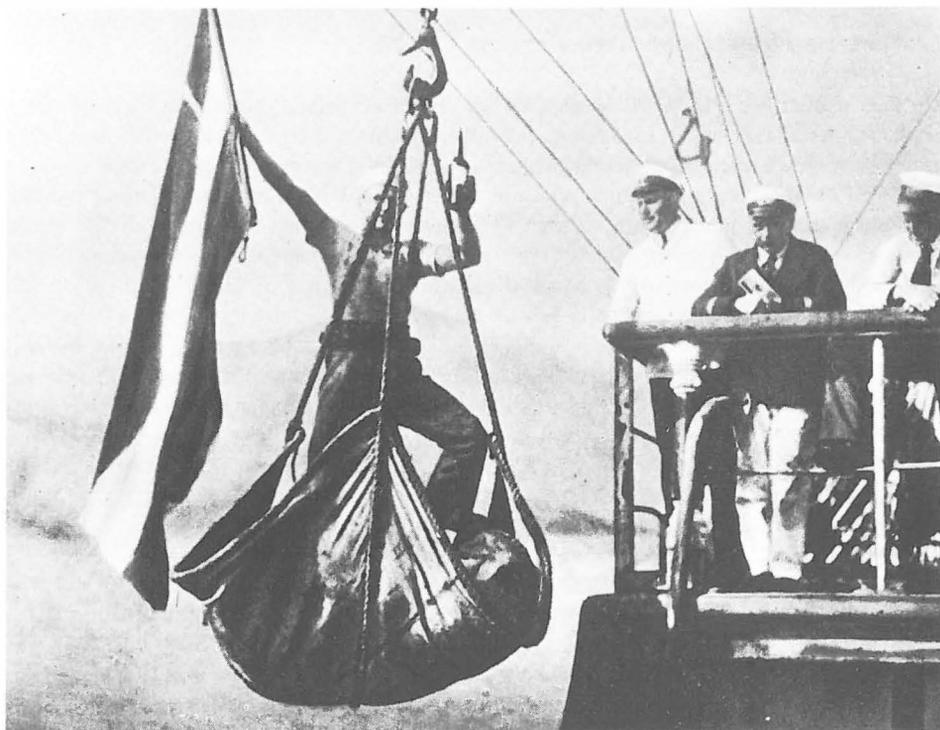
Anfang Mai hatte die ausreisende WINTERHUDE eine Kollision im Ärmelkanal mit einem britischen Kriegsschiff und mußte sich nach Southampton einschleppen lassen. Die Reparatur dauerte mehr als einen Monat. Die Bark hatte im Vortopp die Mars- und Bramstenge verloren, der Bug war beschädigt und die Galionsfigur war hin, die Vorpiek leckte. Von Callao, wo die WINTERHUDE im November den Rest ihrer Ladung gelöscht hatte, segelte sie nach Australien und brachte von Newcastle NSW Kohle nach Tocopilla in Chile. Dort lud sie Salpeter, den sie in 106 Tagen nach Hamburg brachte, Ankunft am 12. November 1913. Ende Dezember lief sie schon wieder aus und sollte so bald nicht wieder heimkommen. Sie hatte Koks und Kohlen geladen, bestimmt für die große Kupferschmelze in Santa Rosalia, das im Golf von Kalifornien an der Westküste Mexicos liegt.

Es ist ein weiter Weg um Kap Horn, und erstaunlich war, daß die WINTERHUDE von 24 Seglern, die 1913 von Hamburg nach Santa Rosalia abgingen, mit 129 Tagen die kürzeste Reise machte, obgleich sie von Hamburg bis Lizard nicht weniger als 17 Tage gebraucht hatte, inklusive vier Tage zur Reparatur von Seeschäden in Southampton.

Im Juli 1914 hatte WINTERHUDE ihre Ladung gelöscht und segelte in Ballast nach Chile. Bei Ankunft in Taltal am 28. August erfuhr man von dem Ausbruch des großen Krieges in Europa, aber es dauerte lange, bis die Seeleute begriffen, daß sie viele Jahre lang das neutrale Chile nicht verlassen konnten. Und so wie es die WINTERHUDE traf, wurden noch weitere 56 deutsche Segler in chilenischen Häfen betroffen. Erst nach sechs Jahren, gegen Ende 1920, konnten 47 dieser Schiffe ihre Anker hieven, um eine letzte Salpeterladung nach Europa zu bringen. WINTERHUDE war auch dabei, sie verließ Taltal am 14. Oktober 1920 und erreichte via Terceira und Falmouth ihren Bestimmungshafen Ostende am 7. März 1921. Nachdem die



Die WINTERHUDE verläßt im April 1922 Hamburg unter Danziger Flagge. (Slg. des Autors)



Guanoladen auf dem Vollschiiff OLDENBURG in Peru 1927. (Slg. des Autors)

Ladung gelöscht war, wurde das Schiff an die französische Regierung abgeliefert, die jedoch nichts mit dem Segelschiff anfangen konnte; die Franzosen hatten selber noch genug Windschiffe, und auf dem Frachtenmarkt herrschte 1921 die große Nachkriegsflaute.

Im März 1922 wurde die WINTERHUDE nach Hamburg geschleppt; es gab da ein paar Leute, die ein wenig Geld und mangelhafte Erfahrungen im Schiffahrtsgeschäft hatten. Sie kauften sich alte Segelschiffe für den Schrottpreis, musterten Seeleute, die sich reichlich anboten, und versuchten es mal. WINTERHUDE wurde von einer Firma gekauft, die sich »Baltische und Weißmeer Schiffahrts- und Handels-G.m.b.H.« nannte und das Schiff im Freistaat Danzig registrieren ließ. Nach gründlicher Werftüberholung in Hamburg erhielt die Bark ein neues Klassenzertifikat. Ende April 1922 verließ sie Hamburg in Ballast nach Peru, wo sie Guano laden sollte. Obgleich sie gerade von der Werft kam, fehlte ihr im Vortopp die Royalstenge mit der Royalrah, doch am Besanmast war eine zweite Gaffel montiert. Vielleicht hatte sie ihr verändertes Aussehen schon von Chile mitgebracht. Als die Stenge auch später nicht erneuert wurde, sagte ein alter Seemann, *das Schiff habe seine Würde verloren*.

Aber die Bark erreichte Callao und dann auch die Lobos-Inseln auf 7° S, wo sie den Guano mit eigener Mannschaft laden mußte. Die Ladung war nach Jacksonville in USA bestimmt, aber den Weg durch den Panamakanal konnte sich die WINTERHUDE nicht leisten. Am 28. Dezember verließ sie den peruanischen Hafen Paita und segelte um Kap Horn 157 Tage bis Jacksonville. Drei Wochen vor Ankunft hatte der dänische Dampfer FREDERICIA der Bark mit Proviant ausgeholfen. In Ballast von Jacksonville kommend, traf die WINTERHUDE am 18. Oktober 1923 in Hamburg ein. Eineinhalb Jahre hatte die Rundreise unter Danziger Flagge gedauert, auf der sie nur eine Ladung Guano von Peru nach Florida befördert hatte.

Die letzte Reise nach dem Fernen Osten

Die Eigentümer der WINTERHUDE wollten das Schiff in Hamburg verkaufen, aber es dauerte einige Monate, bis sie einen Interessenten fanden. Erst als Anfang 1924 an der Frachtenbörse mal wieder eine Ladung Gipssteine nach China angeboten wurde, zeigte die Firma Wilhelm Hemsoth A.G. Interesse an dem Segelschiff. Es handelte sich um eine Dampferreederei, die erst vor Jahresfrist von Dortmund nach Hamburg übergesiedelt und an der Küste wenig bekannt war. Die Verhandlungen und Formalitäten zogen sich noch über den ganzen Monat Februar hin. Am 21. Februar 1924 wurde die Bark im Danziger Register gelöscht und am 29. als SELMA HEMSOTH im Hamburger Schiffsregister eingetragen, nachdem sie die Reise nach Chingwantao schon am 24. Februar angetreten hatte. Da man ihr das neue Schiffszertifikat nicht mehr zustellen konnte – sie hatte schon am 28. Februar Dungeness passiert –, segelte sie noch ein ganzes Jahr mit dem Namen WINTERHUDE weiter, obgleich sie »amtlich« schon SELMA HEMSOTH hieß.

In der Registerakte ist außerdem zu lesen, daß der Kaufpreis 67000 Goldmark betragen hatte, die Besatzung 25 Mann stark war und der Kapitän Heinrich Böse hieß. Ihm war die Ostasienfahrt unter Segeln nicht völlig fremd, denn 1921/22 hatte er die gleiche Reise nach Chingwantao als Erster Steuermann auf dem Vollschiff TAMARA XII mitgemacht.

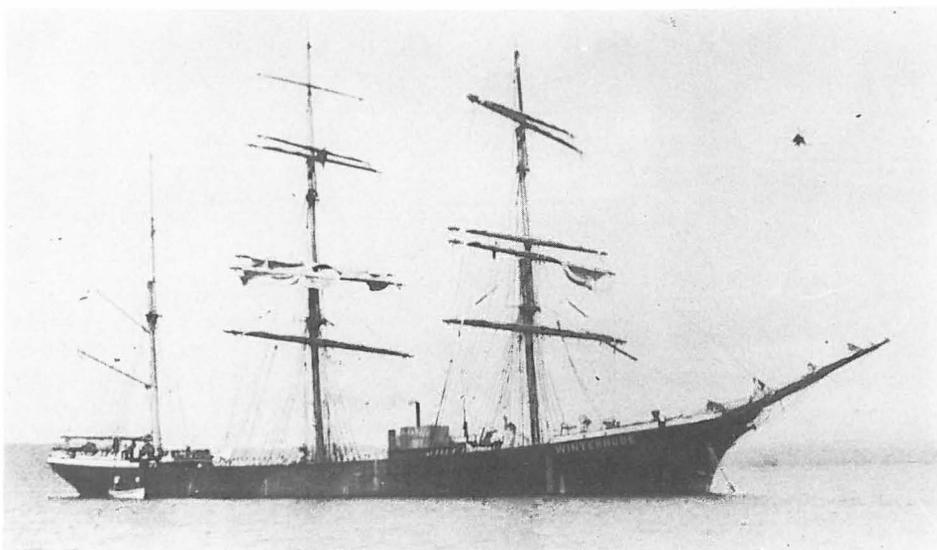
Die Gipssteine, die WINTERHUDE geladen hatte, kamen aus Böhmen und hatten anscheinend eine besondere Qualität. Es hieß an Bord, sie seien in Chingwantao für eine Porzellanfabrik bestimmt, die einem Deutschen gehöre. Im britischen Seehandbuch von 1931 war Chingwantao als Ausfuhrhafen für Kohle genannt, mit einer Pieranlage für Schiffe mittlerer Größe. Eine Glasfabrik am Ort war auch erwähnt. Der Hafen Chingwantao liegt am Gelben Meer auf 40° N, 120° O, an der Westseite der Einfahrt zum Golf von Liautong. Neuere Atlanten benutzen die Umschrift »Quinhuangdao« statt Chingwantao.

Die Reise nach Chingwantao brachte die nicht mehr ganz junge WINTERHUDE noch einmal in die Seegebiete, in denen sie sich in ihrer Jugend als MABEL RICKMERS zwölf Jahre lang getummelt hatte, voll beladen mit Reis oder Petroleum in Kisten.

Es war ihre letzte Reise in die fernöstlichen Gewässer, in denen sie als der letzte deutsche Großsegler erschien, zu einer Zeit, als die Segelschiffahrt dort bereits seit langem ausgestorben war. 15 Jahre lag die letzte Rickmers-Reise der MABEL nach Ostasien zurück; Kapitän und Offiziere der WINTERHUDE waren mit dem Wind und Wetter in diesen Gewässern nicht so vertraut, wie es früher die Rickmers-Kapitäne gewesen waren. Die fehlende Erfahrung in dem Fahrtgebiet muß man der Schiffsleitung zugute rechnen, wenn man die Reisedaten der WINTERHUDE kritisch kommentieren will.

Das Schiff verließ den Ärmelkanal am 7. März 1924. Am 11. Mai kreuzte die Bark den Meridian des Kaps der Guten Hoffnung in 44° Südbreite und lief vor einem stürmischen Nordwest gute Fahrt. Überhaupt, in den Roaring Forties wurde der WINTERHUDE viel Wind geliefert, aber nicht immer aus der richtigen Richtung. Am 18. Mai mußte sie auf 46° S, 45° O bei Windstärke 9 aus Ost beidrehen. Fünf Tage später wehte es mit Windstärke 10/11 Beaufort und orkanartigen Böen aus ONO, dazu gab es eine fürchterliche, durcheinanderlaufende See, so daß Kapitän Böse die Bark für einige Zeit mit geschwichteter Fock und Binnenklüver auf SW-Kurs legte. Das war noch nicht alles an Stürmen im südlichen Indischen Ozean; aber nachdem man 35° S und 90° O erreicht hatte, konnte man sich des SO-Passats erfreuen.

Da es Sommer war auf der nördlichen Erdhälfte und deshalb in den süd- und ostasiatischen Gewässern der SW-Monsun regierte, war die Sundastraße zwischen Sumatra und Java der gegebene Weg für Windschiffe, die nach Norden wollten. Am 21. Juni stand man westlich von Java Hoofd und sichtete die Vulkaninsel Krakatau. Anhaltende Flauten, durchsetzt mit Gewitterböen, ließen das Schiff kaum vorankommen; in der Straße zwang der Gegenstrom oft zum Ankern. Am 5. Juli, am Nordende der Sundastraße, schreibt der Kapitän eigenhändig ins Wetter-Journal: *Liegen vor Anker. Eine Wetterlage zum Auswachsen, Böse*. Nachdem die Sundastraße geschafft war, zwang der östliche Wind den Kapitän, die Bark durch die enge



WINTERHUDE segelfertig auf der Reede (1920/25). (Archiv DSM, Slg. Haberland)

Banka-Straße zu segeln. Am 14. Juli endlich, auf 5° N, erreichte die WINTERHUDE das Südchinesische Meer, über dem ein frischer bis steifer SW-Monsun wehte. Auf geradem Weg konnte man die Insel Formosa (Taiwan) ansteuern, und der Kapitän entschied sich, westlich von der Insel durch die Formosa-Straße zu segeln.

Am Nordende dieser Straße geriet die Bark in die Ausläufer eines Taifuns, dessen Zentrum östlich von Formosa vorbeizog. Vor Untermarssegeln beidedreht liegend, ließ man das Unwetter sich austoben. Flau östliche Winde brachten WINTERHUDE bis zum 4. August auf die Höhe von Shanghai; dann wurde der Wind zeitweise frischer und südlicher. Am 11. August mittags ankerte die Bark auf der Reede von Chingwantao, 157 Tage nach dem Verlassen des Ärmelkanals und 169 Tage nach Abgang von der Elbe.

Das Schiff wurde zum Löschen der Ladung längsseit der Pier festgemacht, und dann fielen die chinesischen Schauerleute über die Gipssteine her. Nach ihrer Methode der »menschlichen Elevatoren« schafften sie die Steine in kleinen Kübeln von Hand zu Hand an Deck und in größeren Körben auf die Pier. In zehn Tagen etwa war der Laderaum leer und der Ballasttank gefüllt, so daß die WINTERHUDE schon am 23. August den Hafen verlassen konnte, um über den Pazifik nach Taltal in Chile zu segeln; auch das war eine weite Reise. Der Weg dorthin führte SO-wärts durch das Gelbe Meer bis 30° N, um das Südende der japanischen Insel Kiusin zu runden, dann NO-wärts, um die Zone der vorherrschend westlichen Winde zu erreichen.

Noch vor der Ostküste Japans, auf der Höhe von Yokohama, geriet WINTERHUDE am 15. September in einen Taifun mit Windstärken von 10–12 Beaufort, der dem Schiff vom 15. bis 21. September zu schaffen machte. Kapitän Böse hat über diese sieben Tage einen gesonderten Bericht geschrieben und ihn dem Wetter-Journal beigelegt:

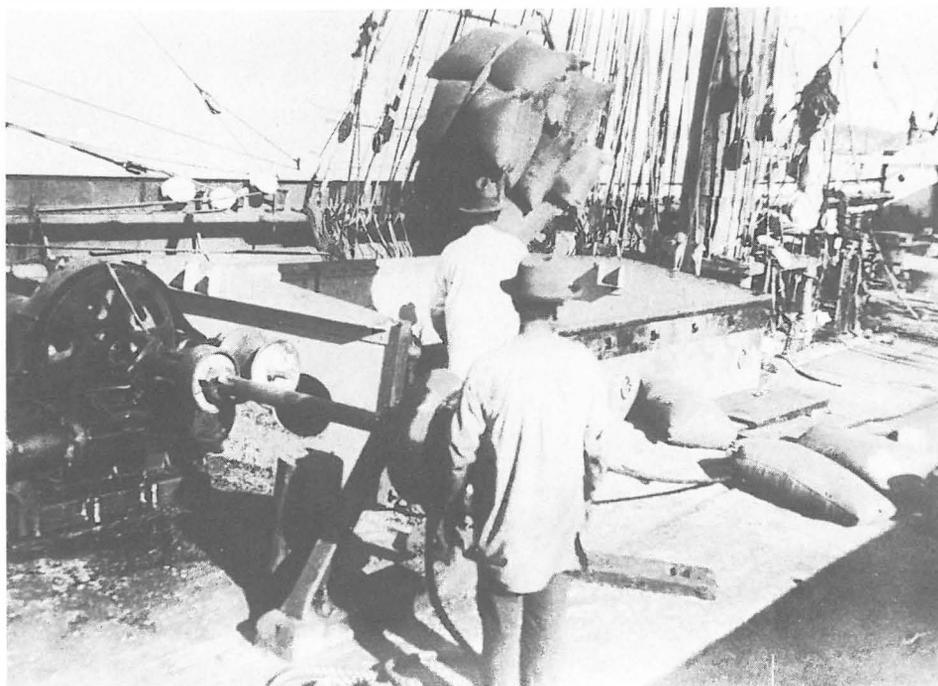
Mittag den 15.IX.24 Standort 34° 16' N, 142° 53' Ost; Wind SSO und OSO (1–2). Um 2³⁰ p.m. plötzlich eine heftige Böe aus NO einsetzend, so daß wir mit beiden Wachen kaum die



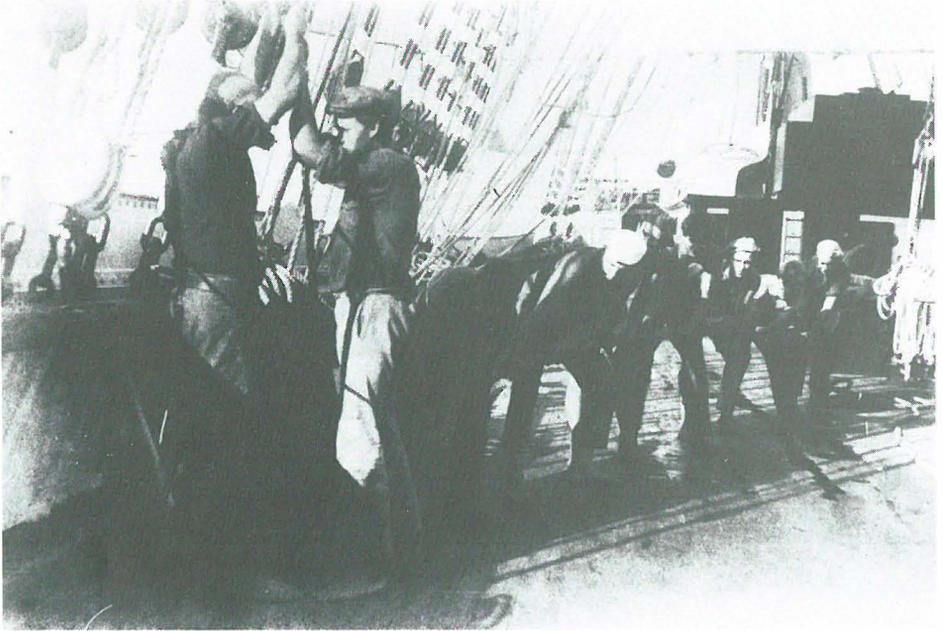
Löschen von Gipssteinen in Chingwantao, 1924. (Wellington Harbour Board Maritime Museum)



Segelreparieren auf dem Poopdeck. (Archiv DSM, Slg. Haberland)



Weizenladen in Talcahuano, 1925. (Archiv DSM, Slg. Haberland)



Heißen des Groß Royals auf der WINTERHUDE, 1924/25. (Archiv DSM, Slg. Haberland)



Deckwaschen auf der WINTERHUDE. Der Steuermann schwingt die vollen Pützen, und die Matrosen schwingen die Piassavabesen. Leichtmatrosen und Jungen pumpen das Seewasser in die Deckwaschbalje und tragen es dem Steuermann zu. (Archiv DSM, Slg. Haberland)



Die WINTERHUDE nach 180tägiger Reise in Jacksonville.
(Archiv DSM, Slg. Haberland)

Segel bergen konnten, danach wehte voller Sturm aus NO. Daich annahm, daß es sich um eine der an der Ostküste Japans vorkommenden »NE-Squalls« handelte, der Barometer 764,6 mm stand und stieg, hoffte ich auf Herumgehen des Windes nach Süd und besseres Wetter. Um 8^h Barometerstand 767,4, Wind östlich holend und etwas handiger werdend. Vormittags den 16. setzte anhaltender Regen ein, Himmel vollkommen bedeckt, aber weiter keine Taifun Anzeichen. Nachts Wind Ost und OSO, Sturm zunehmend und Glas langsam fallend. Nach Mitternacht furchtbarer Sturm mit schwerer Kreuzsee, brauchten dauernd Öl zur Beruhigung der Wellen, Schiff arbeitet furchtbar. Wegen Nähe der Küste mußte beikedreht liegen bleiben. Lagen vor Groß-Untermarssegel und Persenning im Besanwant. Alles was nicht niet- und nagelfest im Schiff war, riß sich los und rollte. Dauernder Regen. Wind unstetig zwischen Ost und OSO. Am 17.IX. nachmittags und nachts zuweilen fast still, um dann mit voller Gewalt wieder einzusetzen. Um 3^h a.m. den 18.IX. ziemlich schnell abflauend, Barometer 753,6 mm. Wind plötzlich über Süd herumholend nach NW. Steuerten vor dem Winde. Wind jedoch langsam von Wache zu Wache über West nach SSO holend. Ich nehme an, daß ein Taifun-Centrum nord am Schiff vorbeipassiert ist. Um 10³⁰ a.m. am 19.IX. Wind plötzlich von SSO nach Nord (über West) holend, so schnell, daß ich kaum mit Hart Ruder und alle Mann an den Brassens die Toppen vollhalten konnte, dann stürmische Winde bis zum 21.IX. aus Norden. Am 21. abflauend und weiterhin schön Wetter mit südlichen Winden.

Böse
Kapitän

Am 21. September stand WINTERHUDE mittags auf 37° 20' N, 150° 14' O und steuerte weiterhin einen ONO-lichen Kurs. Am 1. Oktober, den es an Bord zweimal gab, kreuzte sie



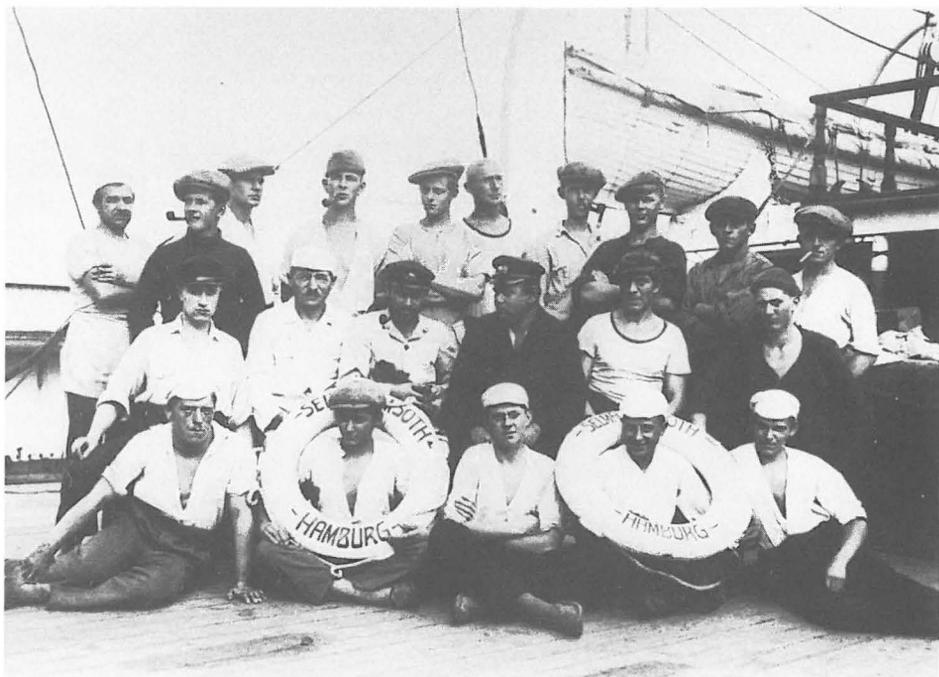
Kapitän H. Böse und Ehefrau. (Archiv DSM, Slg. Haberland)

die Datumsgrenze auf 40° N-Breite; ihre nördlichste Position im Pazifik erreichte sie am 10. Oktober auf 43° N, 155° W. Von dort wurden SO-liche Kurse gesteuert bis zum Meridian von 125° W auf 33° N, dann durchsegelte das Schiff die beiden Passate auf Südkurs, bis südlich von 20° S westliche Winde einen SO-lichen Kurs erlaubten. Die höchste Südbreite wurde am 26. Dezember auf 97° W mit 36° S erreicht, von dort steuerte man mit NO-lichem Kurs die chilenische Küste an. Taltal wurde am 13. Januar 1925 von der WINTERHUDE erreicht, mittags fiel der Anker nach einer langen Reise von 143 Tagen.

Taltal liegt an der chilenischen Küste auf 25° S und gehört zu den Salpeter exportierenden Häfen. WINTERHUDE erhielt dort jedoch keine Salpeterladung, sondern nur die Order, südwärts nach Talcahuano zu segeln, um dort Getreide für Europa zu laden. An der chilenischen Küste südwärts zu segeln, war oft ein langwieriges Unternehmen, da die Segler die Strömung immer und die Winde meistens entgegen hatten. Unsere Bark verließ Taltal am 21. Ja-



Die beiden Offiziere Ahmling und Petersen. (Archiv DSM, Slg. Haberland)



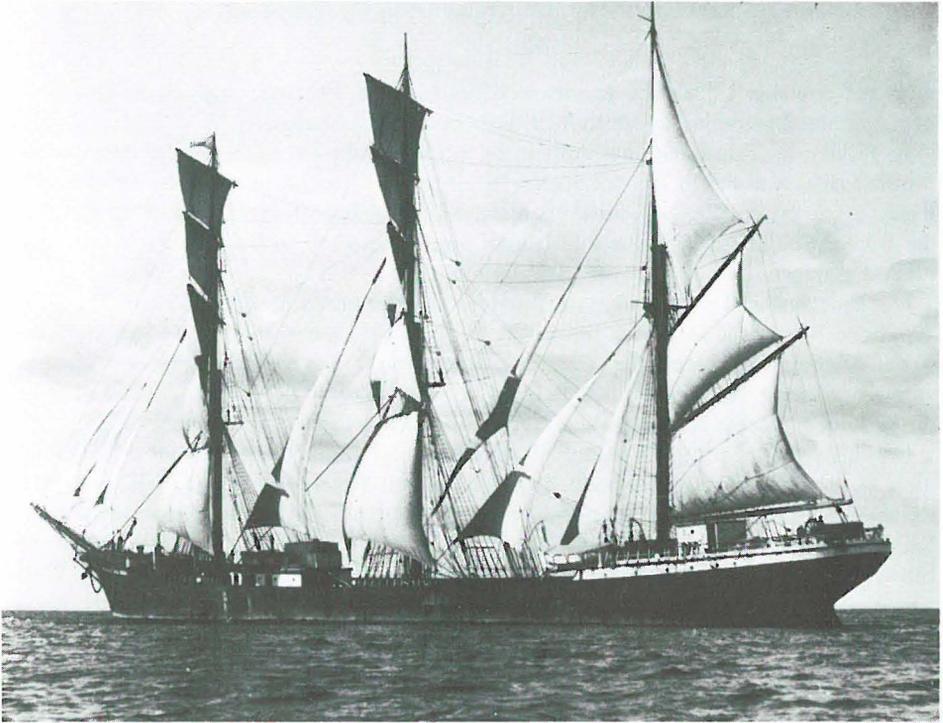
Die Besatzung der SELMA HEMSOTH, 1925. (Archiv DSM, Slg. Haberland)

nuar und erreichte Talcahuano erst nach 35 Tagen am 25. Februar, obgleich die Distanz auf dem von Maschinenschiffen befahrenen Wege nur 750 sm beträgt.

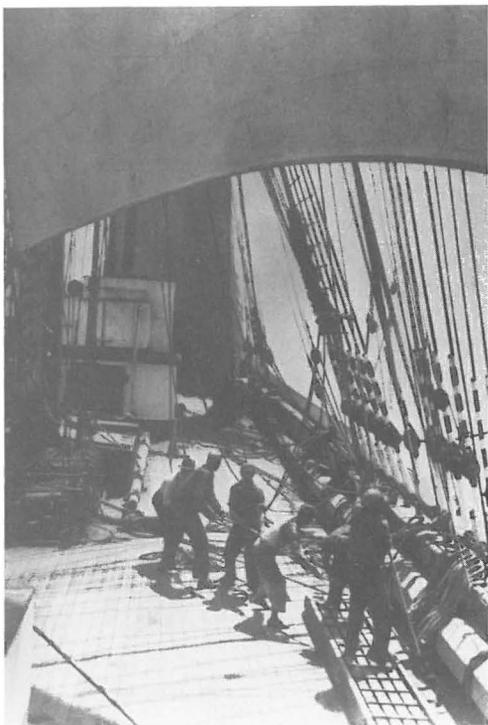
In Taltal oder Talcahuano hat Kapitän Böse höchstwahrscheinlich mit der Post das neue Schiffszertifikat mit dem Namen SELMA HEMSOTH erhalten, denn bei Abfahrt von Talcahuano erscheint im Wetter-Journal erstmalig der Name SELMA HEMSOTH in der Kopfzeile der Seiten. Das läßt den Schluß zu, daß der Segler nun auch an Bug und Heck den neuen Namen getragen hat.

Die Bark verließ Talcahuano am 4. April mit der Bestimmung nach Falmouth für Order. Wind und Wetter auf der ersten Teilstrecke bis Kap Horn waren außerordentlich ungünstig, so daß das Kap erst Anfang Mai passiert werden konnte. Auch weiterhin ging es nur langsam voran; es dauerte 138 Tage, bis SELMA HEMSOTH in Falmouth Bay eintraf. Sie erhielt Order, die Ladung in Dublin zu löschen und erreichte den Endhafen am 3. September 1925.

Damit hatte die Bark die Weltumseglung, die sie im Februar 1924 in Hamburg begonnen, nach 18 Monaten glücklich beendet. Sie hatte gezeigt, daß sie trotz ihrer 26 Jahre noch ein durchaus starkes Schiff war, was Rigg und Rumpf betraf, doch konnte man keine flotten Reisen mehr von ihr erwarten. Eine Durchsicht ihres Wetter-Journals für die Ausreise von Hamburg nach China ergab, daß 44 sm die Maximaldistanz in einer vierstündigen Wache waren; sie war dabei auf ihren Höchsttiefgang von 22 Fuß abgeladen und hatte wenige Monate vorher einen neuen Bodenanstrich bekommen. Auf der anschließenden Ballastreise von Chingwantao nach Chile wurde nur einmal eine Maximaldistanz von 41 sm erreicht, und Wachen mit 36-40 sm wurden nur 13mal geloggt. Es soll hier aber nicht über die geringe Segelfähigkeit des ehemaligen Rickmers-Schiffes fabuliert werden, denn es sind zu viele Faktoren, die die Segelfähigkeit und Reisedauer von Windschiffen beeinflussen können.



WINTERHUDE 1933 mit Kurs auf Neu Seeland. (Clifford W. Hawkins)



Die Mannschaft der WINTERHUDE beim Segelsetzen. (Clifford W. Hawkins)



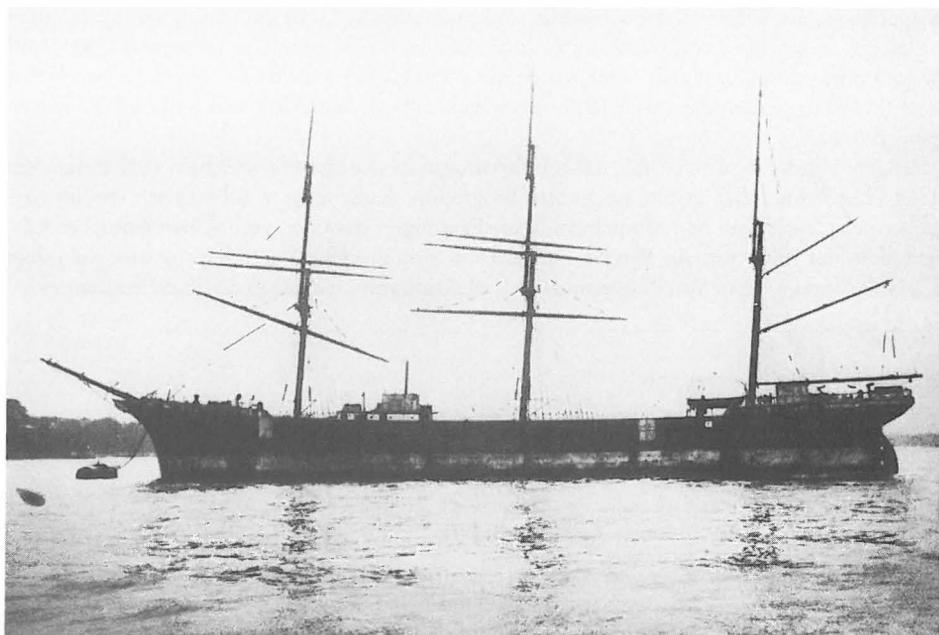
Als SELMA HEMSOTH im September 1925 in Dublin eintraf, hatte sie ihre letzte Reise unter der deutschen Flagge abgeschlossen, und ihre Eigner hatten finanzielle Sorgen. Gustaf Erikson, der letzte große Segelschiffsreeder, kaufte die in Dublin liegende Bark am 24. Oktober 1925, um sie unter dem alten Namen WINTERHUDE in seine Seglerflotte einzureihen, die in Mariehamn auf den finnischen Åland-Inseln registriert war. Dadurch blieb dem Schiff die Abwrackwerft vorläufig erspart; unter der finnischen Flagge führte sie noch 15 Jahre lang ein sehr aktives Leben, mit vielen Trampreisen in großer Fahrt, die sich nicht nur auf die Weizenfahrten von Australien beschränkten. Die Bark holte Guano von Peru, benutzte den Panama-Kanal und segelte auf einigen selten befahrenen Routen. Zu ihren Aktivitäten gehörte 1932 auch das Abrasieren ihrer Groß-Royalstenge an einer Brücke in Middlesborough. Auch diese Royalstenge wurde nicht ersetzt; ihr Verlust konnte auch als Gewinn für das Schiff betrachtet werden, weil seine Silhouette dadurch wieder ein harmonisches Aussehen bekam. Es ging der WINTERHUDE zwar die Segelfläche des Großroyals und damit manchmal ein wenig an Geschwindigkeit verloren; aber die Reisegeschwindigkeit seiner Segler interessierte den Reeder Gustaf Erikson nicht so sehr wie die Senkung ihrer Betriebskosten.

Der dritte Lebensabschnitt des Schiffes MABEL RICKMERS/WINTERHUDE, der 1925 unter der finnischen Flagge begann, ist nicht minder interessant als die beiden ersten Abschnitte und verdient eine ausführliche Darstellung in einem besonderen Aufsatz.

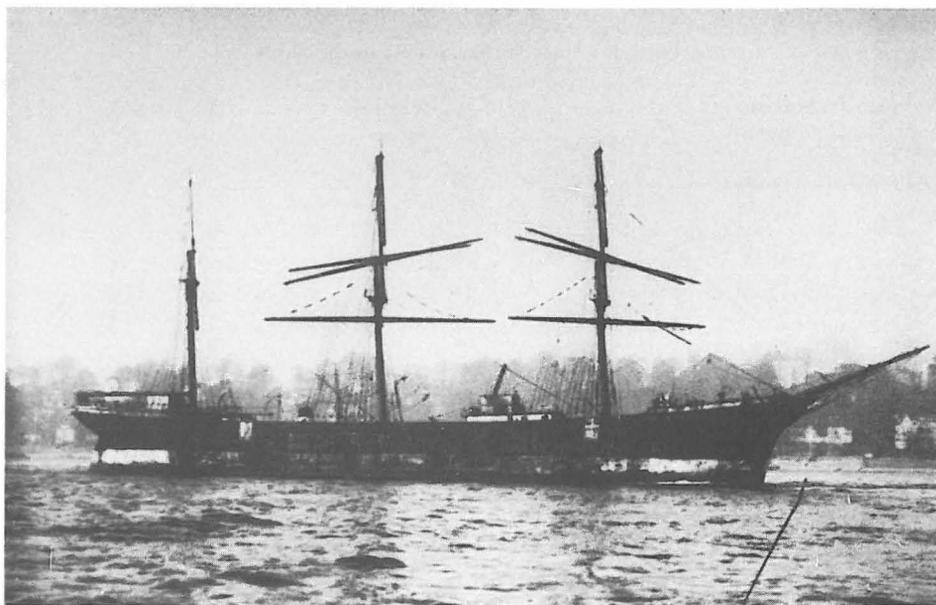
Nach dem Kriegsausbruch 1939 brauchte man die WINTERHUDE im norwegischen Stavanger zunächst als Getreidespeicher, bis sie 1944 von der deutschen Kriegsmarine gekauft und in



WINTERHUDE während des Zweiten Weltkrieges im Stavangerfjord. (Archiv DSM)



*WINTERHUDE im August 1945 in Kiel, nachdem sie das Kriegsende in Kopenhagen erlebt hatte.
(Archiv DSM)*



WINTERHUDE 1948 im Schlepp elbaufwärts nach Hamburg, wo sie im Jahr darauf abgewrackt wurde. Für die Fahrt durch den Kieler Kanal hatte man die Bramstengen fieren müssen. (Slg. des Autors)

Kopenhagen als Wohn- und Lagerschiff verwendet wurde. Nach dem Kriegsende ging sie in britischen Besitz über und wurde im August 1945 nach Kiel geholt, wo dringend Lager- und Wohnraum gebraucht wurde. 1948 wurde die WINTERHUDE durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Hamburg geschleppt und 1949 abgewrackt, als sie ein Alter von mehr als 50 Jahren erreicht hatte.

In dem eleganten schwedischen Schiffahrtsmagazin »Longitude« erschien 1988 unter dem Titel »The MABEL RICKMERS story« eine Biographie des Schiffes in Schwedisch, die der vorstehenden Geschichte sehr ähnlich ist. Beide Fassungen stammen vom selben Autor; es handelt sich hier nicht um ein Plagiat, sondern um eine gütliche Vereinbarung zwischen dem Carlstedt förlag AB in Stockholm und der Redaktion des Deutschen Schiffahrtsmuseums.

Literatur und Quellenverzeichnis:

- Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie. Berlin 1899 1914
 Entscheidungen des Oberseeamtes und der Seeämter 1900 1920
 Höver, Otto: Von der Galiot zum Fünfmaster. Bremen 1934
 Huycke, Harold D.: To Santa Rosalia, Further and Back. Newport News 1970
 Kludas, Arnold: 150 Jahre Rickmers. Bremerhaven 1984
 Laas, Walter: Die großen Segelschiffe. Berlin 1908
 Meyer, Jürgen: Hamburgs Segelschiffe 1795 1945. Norderstedt 1971
 Middendorf, F.L.: Bemastung und Takelung der Schiffe. Berlin 1903
 Musterrolle der MABEL RICKMERS. Seemannsamt Bremerhaven 1899
 Schiffsregister Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's of London
 Schiffahrtszeitschrift »Hansa«, Hamburg, verschiedene Jahrgänge
 Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean. 3. Auflage. Hamburg 1910
 Segelhandbuch für den Stillen Ozean. Hamburg 1892
 Szymanski, Hans: Deutsche Segelschiffe. Berlin 1934
 Tabellarische Reiseberichte (Deutsche Seewarte). Berlin 1904 1911
 Thober, Frank W.: Standard Oil Sailing Ships. In: Nautical Research Journal 1956