

AUS DEN SAMMLUNGEN DES DSM

VOM AMERIKANISCHEN VIERMASTGAFFELSCHONER »ELIZABETH BANDI« ZUR DEUTSCHEN BARK »SEUTE DEERN«

Vom hölzernen Fracht- und Schulsegler zum Hotel-,
Restaurant-, Jugendherbergs- und Museumsschiff¹

VON DIRK J. PETERS

Einleitung

Die SEUTE DEERN ist einer der letzten historischen hölzernen Frachtsegler dieses Typs, der sich bis heute nicht nur in Deutschland, sondern sogar in Europa erhalten hat. Sie bildet das Flaggschiff und das herausragende Objekt des Museumshafens des Deutschen Schiffsarchivs (DSM) und ist zum Wahrzeichen Bremerhavens geworden. Seit 1966 liegt der Windjammer als Museumsschiff und schwimmendes Restaurant im Alten Hafen von Bremerhaven, dem ältesten Hafenbecken und der Keimzelle der Stadt. Die Bark SEUTE DEERN steht am Beginn des ersten deutschen Freilichtmuseums der Schifffahrt, aus dem sich das DSM entwickelt hat. Vor bald 175 Jahren konnte die Freie Hansestadt Bremen 1827 am nördlichen Ufer der Geestemündung etwa 90 Hektar Land vom damaligen Königreich Hannover erwerben, auf dem der »Bremer Haven« mit dem Hafenort als Vorhafen Bremens entstand. Das Hafenbecken mit einer modernen Kammerschleuse wurde von 1827 bis 1830 gebaut und von 1860 bis 1862 erweitert. Als Konstrukteur der als tidefreier Dockhafen konzipierten Anlage zeichnete der niederländische Ingenieur Jacobus Johannes van Ronzelen verantwortlich, der zum ersten Hafenbaudirektor in Bremerhaven avancierte. Damit konnte Bremen seine jahrhundertelange Funktion als Handels- und Seehafenmetropole bewahren. Die Stadt Bremen selbst konnten die damaligen Seeschiffe wegen der Versandung der Weser nicht mehr erreichen.² Neben dem Bau eines seeschifftiefen Hafens spielten natürlich auch Pläne eine Rolle, in Bremerhaven große und für den Überseeverkehr geeignete Segelschiffe zu errichten und zu reparieren.³

Die hölzerne Bark SEUTE DEERN steht ferner stellvertretend für die Bremerhavener und Geestemünder Seeschiffbautradition, als hier auf den Werften an der Geeste, insbesondere bei Rickmers und Tecklenborg, über 250 hölzerne und später stählerne Tiefwassersegler gebaut wurden.⁴

Auch demonstriert das heutige Flaggschiff des DSM den internationalen Charakter des Segelschiffbaus und der Segelschifffahrt. Das Schiff wurde 1919 im nordamerikanischen Gulfport nahe der Mündung des Mississippi als Viermastschoner ELIZABETH BANDI für den



Abb. 1 SEUTE DEERN im Museumshafen, um 1985. (Foto: Egbert Laska, DSM)

Holztransport fertiggestellt und fuhr seit 1931 unter finnischer Flagge, bevor der Hamburger Reeder John T. Essberger den Schoner 1938 erwarb und ihn bei der Hamburger Werft Blohm & Voss als frachtfahrendes Schulschiff für die Ausbildung des nautischen Offiziersnachwuchses zur Bark mit einem kupfernen Rumpfbeschlag, einem stählernen Deckshaus auf dem Vorschiff und drei Masten aus Stahl nach dem Vorbild der hier entwickelten rahgetakelten Großsegler umbauen ließ.⁵

Die in den Neuengland-Staaten auf den zahlreichen dortigen Werften in großen Stückzahlen produzierten hölzernen Frachtsegler (Down Easters) wurden von den bremischen und einheimischen Segelschiffsreedereien in den 1860er bis 1880er Jahren gerne als Gebrauchstonnage erworben.⁶ Auch entwickelten die Schiffbaubetriebe an der Geestmündung, insbesondere Rickmers und Tecklenborg, aus den in Nordamerika gebauten scharfgeschnittenen Klippern den sehr erfolgreichen »Wesertyp«, der sich als Fracht- und Auswanderersegler ausgezeichnet bewährte.⁷

Im Vergleich zu den letzten beiden auf der Rickmers Werft 1888 und 1890 gebauten hölzernen Frachtseglern, R. C. RICKMERS (1750 BRT) und ETHA RICKMERS (1860 BRT)⁸, sowie zu den aus Stahl hergestellten Windjammern, die, wie die russischen Viermastbarken KRUIZENSHTERN ex PADUA (3545 BRT) oder SEDOV ex KOMMODORE JOHNSEN ex MAGDALENE VINNEN (3476 BRT)⁹, heute noch zu Ausbildungszwecken die Weltmeere befahren, oder den ehemaligen Flying P-Linern PEKING (3100 BRT), POMMERN (2376 BRT) oder PASSAT (3181 BRT)¹⁰ der berühmten Hamburger Reederei F. Laeisz, die als Museumsschiffe in New York, Mariehamn und Travemünde vor Anker liegen, ist die SEUTE DEERN mit ihren Abmessungen von gerade einmal 814 BRT ein eher kleiner Tiefwassersegler.

Außer der im finnischen Turku als Museumsschiff liegenden Bark SIGYN (359 BRT) existiert heute in Europa kein vergleichbarer historischer hölzerner Frachtsegler mehr.¹¹ Eine späte Blüte des hölzernen Segelschiffbaus gab es in Finnland, als hier von etwa 1946 bis 1951 auf verschiedenen Werften für die damalige Sowjetunion 90 hölzerne Schonerfahrzeuge als Reparationsleistungen entstanden.¹² Die MERIDIAN oder MERIDIANUS (322 BRT) liegt heute im litauischen Klaipeda, dem einstigen Memel.¹³ Die KRONVERK (322 BRT) befindet sich in St. Petersburg.¹⁴ Ob heute noch andere Schiffe aus dieser Schonerreihe, wie z.B. die HORISONT (322 BRT) oder die SEKSTANT bzw. die TROPIC, existieren, ist fraglich.¹⁵

Bei dem berühmten Teeklipper CUTTY SARK, der als Museumsschiff in Greenwich in einem Trockendock an der Themse liegt, handelt es sich bereits um ein Vollschiß in Kompositbauweise mit dem Kiel, den Spanten sowie den Decksbalken aus Eisenmaterial, während die Planken und Decks aus Holz bestehen.¹⁶ In den Vereinigten Staaten existieren noch etliche hölzerne Tiefwassersegler aus dem 19. Jahrhundert und aus der Zeit um die Jahrhundertwende, die in Fahrt sind oder als Museumsschiffe vor Anker liegen.¹⁷ Wegen des Holzreichtums und der großen Tradition des amerikanischen Segelschiffbaus wurden hier noch bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts hölzerne Großsegler und insbesondere Schonerfahrzeuge mit der charakteristischen Gaffelbesegelung gebaut.¹⁸ Die ELIZABETH BANDI kann dafür als ein gutes Beispiel gelten.

In Europa und in Deutschland sind seit Ende des 19. Jahrhunderts nur noch rahgetakelte Vollschiße und Barken mit der Gaffelbesegelung am Besanmast aus Stahl hergestellt worden, weil das Material Stahl gegenüber dem Baustoff Holz wegen seiner höheren Festigkeit, größeren Dimensionen sowie geringeren Unterhaltung unbestreitbare Vorteile aufweist.¹⁹ Als Höhepunkt im internationalen Großseglerschiffbau kann das 1902 für die Reederei Laeisz bei Tecklenborg an der Geeste vom Stapel gelaufene Fünfmastvollschiß PREUSSEN (5081 BRT) gelten, ein Entwurf des einheimischen genialen Schiffbaukonstruktors Georg W. Claussen.²⁰ Das Modell der PREUSSEN steht wegen seiner Bedeutung für die internationale Schiffbaugeschichte auch im Eingangsbereich des DSM.

Seit 1986 ist die Stadt Bremerhaven Gastgeber für die großen Windjammer der Sail Training Association (STA), die im Rahmen ihrer Regatten (Tall Ships' Races) auch die Unterweserstadt an der Geestemündung anlaufen. Bei dem Festival der Windjammer dürfen natürlich auch die letzten Zeugnisse des Bremerhavener Tiefwasserseglerschiffbaus, wie der bei Tecklenborg gebaute Frachtsegler PADUA (heute KRUZENSHTERN) und die beiden ebenfalls bei Tecklenborg entstandenen Ausbildungsschiffe GROSSHERZOG FRIEDRICH AUGUST (heute STATSRAAD LEHMKUHL) sowie SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND, die an die bedeutende Schiffbauhistorie der Geestewerften erinnern, nicht fehlen. Die heutige Museumsbark SEUTE DEERN des DSM in Bremerhaven setzt diese große Tradition der Tiefwassersegler fort und kann trotz der baulichen Veränderungen im Laufe ihrer Geschichte als ein wichtiges Zeugnis und kulturelles Erbe deutscher, europäischer sowie amerikanischer Holz- und Segelschiffbaugeschichte gelten, das unbedingt bewahrt werden muß.

Als ELIZABETH BANDI unter amerikanischer Flagge (1919–1931)

Der hölzerne Viermastgaffelschoner ELIZABETH BANDI entstand 1919 im nordamerikanischen Gulfport nahe der Mündung des Mississippi auf der Werft Gulfport Shipbuilding Company für die Reederei Marine Coal Company aus New Orleans. Als Haupteigentümer dieser Gesellschaft, die außerdem die Dreimastschoner LILIAN E. KERR, GERTRUDE A. SOMMERVILLE, J. W. SOMMERVILLE und den Viermastgaffelschoner JEAN SOMMERVILLE bereederte, die ebenfalls alle aus Holz hergestellt und überwiegend in der Holzfrachtschiff-



Abb. 2 SEUTE DEERN im Museumshafen, 1992. (Foto: Dirk J. Peters, DSM)

fahrt eingesetzt waren²¹, fungierte der Holzgroßhändler J. W. Sommerville aus Gulfport. Durch die vielen Schiffsverluste im Ersten Weltkrieg entstand ein enormer Bedarf an Frachtschiffahrtstonnage. Als Folge dieses Schiffbaubooms gab es eine Renaissance in der Fertigstellung von großen, gaffelgetakelten Segelfahrzeugen aus Holz, die in Nordamerika ohnehin eine große Tradition aufweisen konnten.²² Im Vergleich zu den in Europa herkömmlichen Rahseglern konnten die Schoner wegen der einfacheren Handhabung der Segel mit weniger Besatzung auskommen. Außerdem wiesen die Schonerfahrzeuge Vorteile beim Kreuzen gegen die Windrichtung auf und waren für die Reisen in den amerikanischen Küstengewässern besser geeignet.²³

Die ELIZABETH BANDI wurde in Kraweel-Bauweise aus Pitchpine-Kiefernholz mit einem platten Achtersteven hergestellt. Das Schiff war zu 767 BRT vermessen²⁴ und konnte etwa 900 Tonnen laden. Die Abmessungen betrugen 61,45 m Länge über alles, 54,40 m zwischen den Loten, 11,03 m Breite sowie 4,57 m Tiefgang (Raumtiefe). Die gesamte Segelfläche belief sich auf 1107 m². Für die Segelmanöver, Anker- und Ladewinden sowie die Pumpen standen Hilfsmaschinen (zwei Dieselmotoren) zur Verfügung. Die Besatzung hatte eine Stärke von 10 Personen.²⁵ Außerdem besaß der Schoner Ladepforten am Bug, um Langholz als Ladung an Bord nehmen zu können.²⁶

Die Jungfernfahrt mit einer Holzpartie für den brasilianischen Hafen Bahia (heute Salvador) stand unter keinem guten Stern. Wegen des zu frischen, weichen und nicht abgelagerten Baumaterials verzogen sich die Planken der ELIZABETH BANDI. Außerdem machte sich von Anfang an ein starker Holzwurmbefall bemerkbar. Das Schiff mußte Bridgetown auf den Barbados-Inseln als Nothafen anlaufen, um den Wassereintrich zu stoppen. Da sich der Schiffsführer abgesetzt hatte, mußte ein Ersatzkapitän besorgt werden. Mit einem anderen Schiffsführer sowie mit einer anderen Crew konnte der Schoner erst im dritten Versuch seine Jungfernnreise erfolgreich beenden und seinen Bestimmungshafen Bahia erreichen. Auch ein Werftaufenthalt in Philadelphia konnte auf Dauer nicht die Undichtigkeit des höl-

zernen Schoners, die durch den starken Wurmfraß ausgelöst worden war, beheben. Schon bei der zweiten Fahrt, mit einer Ladung Kohlen zu den Westindischen Inseln, gab es wieder wegen des erheblichen Wassereinbruches Probleme mit der Sicherheit des Schiffes. Ständige und teure Reparaturen am Schiffsrumpf waren die Folge.²⁷ Auch ein erfahrener Segelschiffskapitän wie R.J. Peterson konnte durch seine hervorragende Seemannschaft letztendlich die Baumängel bei der ELIZABETH BANDI nicht ausgleichen, obwohl die erste Passage unter seinem Kommando mit einer Holzpartie von Gulfport nach Tampico in Mexiko erfolgreich verlief. Allerdings ereignete sich während der Liegezeit im Hafen von Tampico eine Kollision mit einem amerikanischen Tankschiff, die jedoch ohne große Schäden für den Segler ausging. Bei der Rückreise geriet die ELIZABETH BANDI in einen Orkan. Während der Viermastschoner den Wirbelsturm heil überstand, mußten zwei andere Schoner der Firma Sommerville als Totalverlust abgeschrieben werden. Nach mehreren Fahrten wurde das Schiff 1925 wegen der häufigen Reparaturen an der undichten Außenhaut an den Reeder Walter E. Reid aus Bath im nordamerikanischen Maine verkauft. Zusammen mit seinem anderen Fahrzeug, dem hölzernen Viermastschoner VICTORIA S., war die ELIZABETH BANDI sehr wahrscheinlich als Transportmittel für Bauholz in Fahrt, als wegen des Aufschwungs der Küstenorte in Florida in den 1920er Jahren sehr viel Schiffstonnage benötigt wurde.²⁸

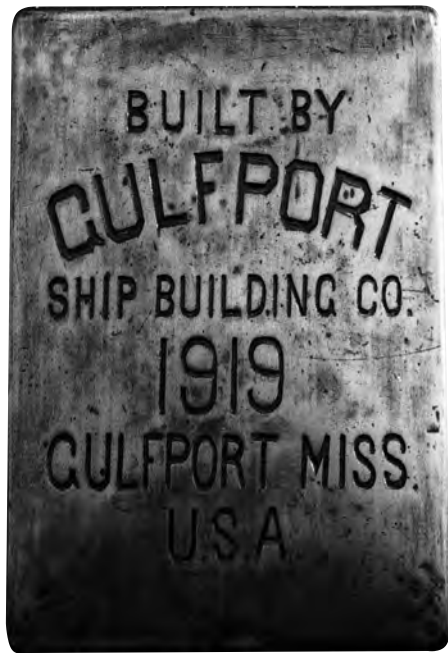


Abb. 3 Herstellerschild der Bauwerft, 1999.
(Foto: Dirk J. Peters, DSM)

Als ELIZABETH BANDI und BANDI unter finnischer Flagge (1931–1938)

Der Ausbruch der Weltwirtschaftskrise bedeutete nicht nur für die preiswerten hölzernen Schoner unter amerikanischer Flagge, sondern auch für viele andere europäische Frachtsegler das Ende. Der finnische Reeder und Kapitän Gustav Erikson erwarb etliche dieser herrlichen Windjammer und setzte sie unter erheblicher Reduzierung der Kosten – z.B. bei den Heuern – erneut in der weltweiten Frachtschiffahrt, insbesondere im Transport von Weizen von Australien nach Europa, ein. Sein finnischer Landsmann William Uskanen aus Sotkamo kaufte 1931 die ELIZABETH BANDI, die mit einer Partie Bauholz aus dem kanadischen Hafen Pictou in Nova Scotia die große Reise über den atlantischen Ozean in den englischen Bestimmungshafen Garston am Mersey in der Nähe von Liverpool antrat, wo sie auch am 25. August 1931 wohlbehalten ankam. Wegen finanzieller Probleme konnte der finnische Reeder sein einziges Schiff allerdings erst am 15. März 1932 in Besitz nehmen. In der Folgezeit segelte die BANDI, wie der Viermastschoner jetzt hieß, mit nur einer siebenköpfigen Besatzung regelmäßig von Finnland aus mit einer Holzfracht an Bord in den englischen Hafen Hartlepool. Wegen der gemäßigten Temperaturen in der Nord- und Ostsee im Vergleich zu den wärmeren amerikanischen Küstengewässern bereitete der



Abb. 4 Viermastgaffelschoner unter Vollzeug. (Archiv DSM)

Holzwannebefall dem Schiff jetzt keine Probleme mehr. Nachdem der Schoner 1935/36 in den Besitz von Lavia O. Y. Bandi aus Rauma übergegangen war, wurde er als Holztransporter in der Ostseefahrt, insbesondere zwischen finnischen und dänischen Häfen, von dem finnischen Schiffsmakler Arvo Yrjänä (Yrjänä & Kump) bereedert. Am 7. November 1938 erwarb der Hamburger Tankreeder John T. Essberger die BANDI für etwa 26 500 Reichsmark.²⁹

Als Schulschiff SEUTE DEERN unter deutscher Flagge (1939–1945)

Nach der Überführung aus Finnland unter Kapitän Wilhelm Jonas gelangte der Viermastschoner mit Unterstützung des Schleppers FAIRPLAY XII nach Hamburg, wo am 16. Dezember 1938 bei der renommierten Werft Blohm & Voss der Umbau zu einem Segelschulschiff für den eigenen Reedereinachwuchs begann. Die Hamburger Großwerft konnte im Bau von stählernen Tiefwasserseglern für die Reederei F. Laeisz (PEKING, PASSAT und PRIWALL) und in der Fertigung von Ausbildungsseglern für die Kriegsmarine (GORCH FOCK, HORST WESSEL und ALBERT LEO SCHLAGETER) auf ihre lange Erfahrung verweisen. In einem halben Jahr gelang es den Spezialisten unter Ingenieur Fr. Heidsiek, den hölzernen Viermastschoner BANDI ex ELIZABETH BANDI in die schnittige Bark SEUTE DEERN zu verwandeln. Das Ergebnis konnte sich durchaus sehen lassen und wurde auch von Fachleuten anerkannt.³⁰

Am 15. Juni 1939 konnte der Reeder John T. Essberger sein neues Segelschulschiff von der Bauwerft Blohm & Voss in Empfang nehmen. Bereits einen Tag später verließ die Bark Hamburg und die Elbe. Der Schlepper MÖWE der Bugsier-Reederei transportierte das fertiggestellte Segelschulschiff durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel, wo der Windjammer anlässlich der Kieler Woche als Wohnschiff im Mittelpunkt dieser internationalen Sportgroßveranstaltung stand. Essberger war als Vorstandsmitglied des Norddeutschen Regatta-

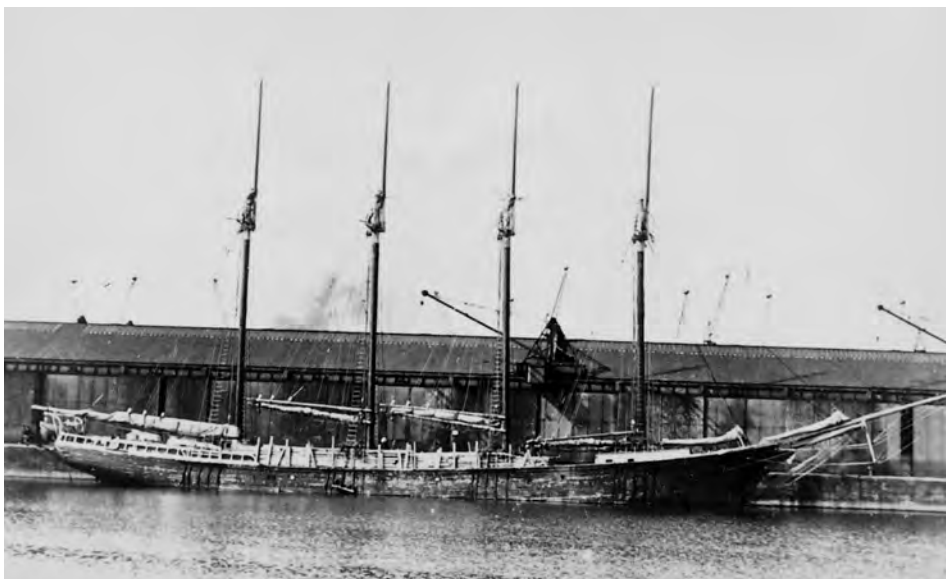


Abb. 5 ELIZABETH BANDI mit einer Ladung Holz in Garston bei Liverpool, 1931. (Sammlung Dr. Jürgen Meyer)

Vereins ein begeisterter Sportsegler und benutzte die SEUTE DEERN als Werbung für die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses auf einem Tiefwassersegler. Die Ostsee wurde wegen des Ausbruchs des Zweiten Weltkrieges für das hölzerne Segelschulschiff das bevorzugte Revier. Erst 1947 kehrte der Windjammer als schwimmendes Hotel und Restaurant nach Hamburg zurück. Die ersten Auslandsreisen unter Kapitän Ernst Moser, dem auch die Bauaufsicht oblag, führten nach Kopenhagen und Hanko Sund in den Oslofjord. Auch hier stieß die SEUTE DEERN bei internationalen Segelwettbewerben auf großes Interesse.³¹

Die technischen Abmessungen des Tiefwasserseglers betrugen nun 75,70 m Länge über alles, 55,08 m Länge zwischen den Loten, 11,08 m Breite, 4,56 m Tiefgang (Raumtiefe) sowie 813,57 BRT. Das Schiff konnte 955 Tonnen laden und besaß eine Segelfläche von 1418,60 m².³² Das Unterscheidungsmerkmal des in Hamburg registrierten Seeschiffes war DJYJ. Der Germanische Lloyd hatte das erforderliche Klassenzertifikat +A1 für drei Jahre erteilt, das im Juni 1942 für weitere drei Jahre verlängert wurde.³³ Für die Ballastfahrt führte das Schiff 60 Tonnen Formsteine mit.³⁴

Der Schiffskörper mit dem Rumpf, dem Kiel, dem doppelten Kielschwein, der Spantenkonstruktion, den Decksbalken sowie der Außenbeplankung wurde einer eingehenden Reparatur unterzogen. Die Außenhaut wurde mit einem Metallbeschlag aus Kupfer und Zinn verstärkt, um den Bewuchs des Schiffskörpers zu verhindern sowie die Sicherheit zu verbessern. Ferner erhielt der Segler ein neues Fichtenholzdeck aus Oregonpine. Außerdem wurden die Aufbauten auf dem Achterdeck erweitert und mit einem Kartenhaus versehen. Das vordere Deckshaus wurde durch neue, größere und stählerne Aufbauten ersetzt. Die wesentlichste Veränderung machte aber die Takelung als Bark mit drei Masten, den Rahen, Stengen, zwei Besangaffeln und dem stehenden Gut aus, die alle aus Stahl hergestellt worden waren, während der Klüverbaum, der Besanbaum und der Bugspriet aus Kiefernholz gefertigt wurden. Als bewährtes Vorbild dienten die bei Blohm & Voss für die Kriegsmarine gebauten Segelschulschiffe.³⁵ Der Großmast erreichte eine Höhe von 37,50 m über



Abb. 6 SEUTE DEERN auf der Unterelbe auf dem Weg zur Kieler Woche, 16. Juni 1939. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Bremerhaven [SGG])

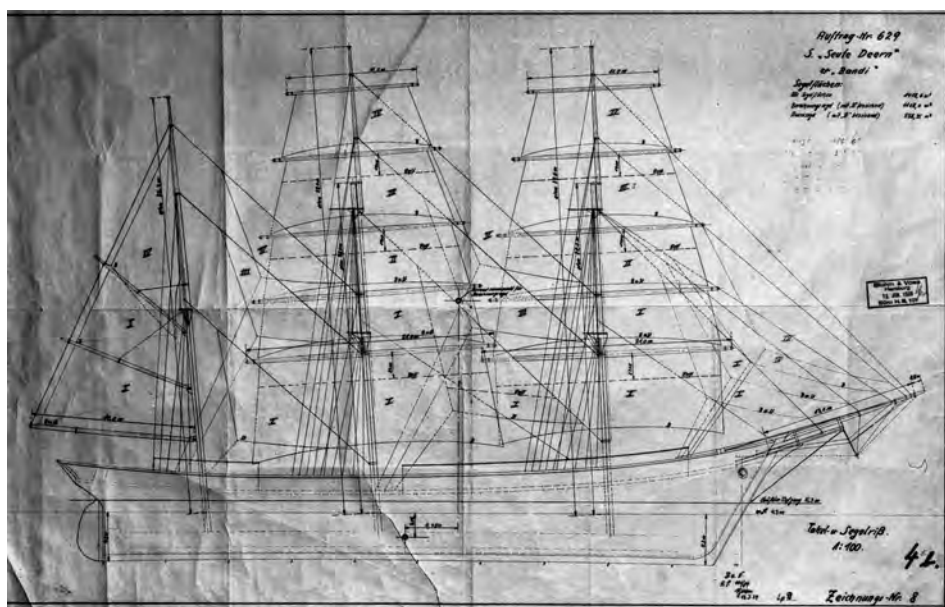


Abb. 7 Segelriß der Bark SEUTE DEERN, 1939. (Archiv DSM)



Abb. 8 *Galionsfigur der Bark SEUTE DEERN. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv SGG)*

Deck. Die Bark erhielt einen schwarzen Anstrich mit einem weißen Portenband am Bug und einer bunten Galionsfigur am Vorsteven. Diese von dem Hamburger Künstler Wilhelm geschaffene hölzerne Figur stellt ein blondes, weibliches Wesen mit einem rotem Kleid aus den Elbmarschen, eben eine echte Hamburger »Seute Deern«, dar, wie auch der treffende Schiffsname lautet.³⁶

Das Schiff wurde von einer Besatzung von 28 Mann gefahren. Die Crew setzte sich aus dem Kapitän, mehreren Offizieren, dem Bootsmann, Zimmermann, Segelmacher, Koch, Steward, zwei Vollmatrosen, vier Leichtmatrosen und den Auszubildenden zusammen. Zwei Gäste konnten an Bord untergebracht werden. Für die Besatzung gab es zwei Rettungsboote, die für 40 bzw. für 35 Personen ausgelegt und auf dem vorderen Deckshaus installiert waren. Das Rettungsboot auf der Steuerbordseite besaß einen 23 PS starken Motor. Drei weitere Rettungskutter, die auch für die praktische Seemannschaft und als Proviantboote dienten, befanden sich ebenfalls an Bord, wovon zwei auf dem Achterdeck an Steuerbord- und Backbordseite und eine Gig über dem Spiegelheck an Davits aufgehängt waren. Da auf dem Schulschiff die seemännische Ausbildung im Vordergrund stand, gab es keinen Hilfsmotor. Alles mußte mit der Hand erledigt werden. Für den Transport der Ladung und von schweren Gütern standen ein Ladebaum und eine Winde zur Verfügung. Der Laderaum, der zwei Luken besaß, war 28,50 m lang sowie etwa 4 m hoch.³⁷

Die neuen Aufbauten aus Stahl im Vordecksbereich des Seglers enthielten die Kammern für zwei Offiziere, zwei Vollmatrosen, den Segelmacher, Zimmermann, Koch und Steward sowie den großen Wohn- und Aufenthaltsraum mit den entsprechenden sanitären Einrichtungen für die maximal etwa zwanzig Auszubildenden. Eine kleine Messe, die Küche sowie die Zentrale mit einem Dieselmotor, Generator und dem Batterieraum befanden sich ebenfalls hier. In den hölzernen Aufbauten im hinteren Schiffsbereich auf dem Poopdeck waren die Kammern für den Eigner, Kapitän und Ersten Offizier sowie der Salon, die Waschräume, die Toiletten und die Funkstation untergebracht. Während man für die Mannschaftsräume schlichtes Eichenholz verwendete, wurden die Kammern des Reeders

Nr. 762 Schiff

Germanischer Lloyd
Berlin NW40, Alsenstraße 12

Klassenzertifikat

Wir bescheinigen hiermit,
daß die unter deutscher Flagge fahrende holzerne Bark
Seute Deern 'in Randi'

Reeder John T. Esberger
Heimathafen Hamburg, Unterscheidungssignal 2747
Stapellauf im Jahre 1919 in Gultport Miss., Bauwerft Gultport Shipbuilding Co

Länge	55,18 m	Brutto	814	Register-Tons	laut Zertifikat der heimischen Registerbehörde
Breite	11,58 "	Netto	695	"	
Tiefe	4,52 "	Unterdeck	648	"	

Sommerfreibord (in Seewasser) — Gesamt-Brutto-Register-Tons 814
nach unseren Vorschriften in Hamburg, durch unseren zuständigen
Besichtigter untersucht worden ist und auf Grund des über den Befund erstatteten Berichtes

die Klasse **AI** für 3 Jahre vom Juni 1939 ab gerechnet
erhalten hat.

Berlin, den 10. Juni 1939.

Germanischer Lloyd
Paulsen

Klassenerneuerungen
(Class Renewals)

Auf Grund der Besichtigung in <u>Lübeck</u> ist	Auf Grund der Besichtigung in _____ ist
die Klasse AI für 3 Jahre	die Klasse _____
vom <u>Juni 1942</u> ab gerechnet	vom _____ ab gerechnet
erneuert worden.	erneuert worden.
Ort: <u>Lübeck</u> Datum: <u>den 20. Mai 1942.</u>	Ort: _____ Datum: _____
Der Besichtigter: <i>Paulsen</i>	Der Besichtigter: _____

Abb. 9
Klassen-
zertifikat des
Germani-
schen Lloyd,
1939. (Archiv
DSM)

und Kapitans sowie der Salon mit kostbarem Mahagoni aus Honduras von dem Hamburger Architekten Wittmaack ausgestaltet. Die Provianträume sowie die Werkstätten für den Segelmacher und den Zimmermann befanden sich unter dem hinteren Deckshaus. Die Wohnbereiche waren mit einer Warmwasserheizung ausgestattet. Eine Petroleumbeleuchtung sorgte an Bord für das Licht.³⁸

Wegen der akuten Kriegsgefahr führte die erste Ausbildungsreise der neuen Bark, die für die weltweite Fahrt umgebaut worden war, mit einer Ladung Kali aus dem Lübecker Hafen von Travemünde nach Trangsund in Finnland. Nach dieser Fahrt vom 24. bis zum 31. Juli 1939 segelte die SEUTE DEERN mit einer Holzpartie an Bord nach Randers, das im Nordosten der dänischen Halbinsel Jütland liegt, wo sie am 4. September 1939 eintraf. Erst nach der Besetzung Polens durch die deutsche Wehrmacht konnte das schöne Segelschulschiff



Abb. 10 SEUTE DEERN in Trangsund (Finland), 1939. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv SGG)

den jütländischen Hafen in Richtung Lübeck wieder verlassen. In Ballastfahrt fuhr das Schiff auf seiner zweiten Ausbildungsreise am 13. Oktober 1939 zum schwedischen Hafen Söderhamn, den die Bark am 23. Oktober 1939 erreichte. Vom baltischen Meerbusen aus führte die Reise wieder mit einer Holzladung über die schwedische Zwischenstation Gävle nach Königsberg, wo die SEUTE DEERN am 16. November 1939 wohlbehalten eintraf. Am 9. Dezember 1939 verließ das Schiff den ostpreußischen Hafen und erreichte Lübeck zwei Tage später. Obwohl die Bark noch mit Kali beladen wurde, konnte sie wegen des einsetzenden Eisgangs auf der Ostsee nicht mehr auslaufen und mußte hier überwintern.³⁹

Zu seiner dritten Ausbildungsreise startete das Schulschiff am 21. Mai 1940. Es ging wieder mit Salzfracht in schwedische und finnische Bestimmungshäfen. Heimkehrend brachte der hölzerne Segler Schnittholz nach Deutschland mit. Seit Juli 1940 hatte Kapitän Ulrich Wallis das Kommando auf dem Ausbildungsschiff von Essberger übernommen. Im November 1940 segelte das Fahrzeug aus dem finnischen Kotka nach Stettin. Am 24. Dezember 1940 verließ die Bark Stettin, um zwei Tage später in Stolpmünde anzukommen, wo sie ihr Winterquartier bezog. Am 19. März 1941 begann die nächste Ausbildungsfahrt. Bis zum Überfall der deutschen Wehrmacht auf die Sowjetunion machte die SEUTE DEERN noch etliche Frachtreisen nach Schweden und Finnland, bevor sie wegen des Krieges mit der Sowjetunion in der offenen Ostsee aus Sicherheitsgründen (Bedrohung durch Minengefahr sowie durch russische Kriegsschiffe) keine Fahrten mehr durchführen und nur noch etwa vierwöchige Segeltörns im geschützten Greifswalder Bodden unternehmen konnte.⁴⁰

Ausgangspunkt dieser Ausbildungsreisen, die von 1941 bis 1944 stattfanden, war Lauterbach auf der Insel Rügen, wo der Tiefwassersegler mit Frischwasser, Proviant und Post versorgt wurde. Tagsüber wurde gesegelt und nachts geankert. Wegen des flachen und engen

17

Inhaber ist angemustert als *Jürgenmann*
auf dem Dampf-Segel-Schiff - Lustfahrt
des Motor-Leichter, Schiff - Lustfahrt
Bark „SEUTE DEERN“
Unterscheid-Signal: *2304.7* Br.-Raumgehalt ehm *2304.7*
Seematahofen *Hamburg*
Registerhofen *Mönn*
geführt von Kapit. *Mönn*
gegen eine Steuer von *lt. Tarif* monatlich
für die Reise *unbekanntzeit u. Fehlt.*
Zeit

Der Dienstantritt erfolgt am *12. 2. 40.*

Dem Inhaber sind laut Musterrolle seit der letzten Abmusterung zur Invalidenversicherung anzurechnen (siehe Seite 4):
für bescheinigte Krankheiten Wochen.

Inhaber ist laut Vereinbarung — auf sein Verlangen —
in der höheren, seiner Dienststellung nicht entsprechenden Lohnklasse zu versichern.

Lübeck, den *28. März* 19*40.*

Das Seemannsamt.

Lübeck

ist unterblieben, weil



Am 11. 7. 40. dem Seemannsamt

11

Inhaber hat auf dem Dampf-Segel-Schiff - Lustfahrt
der Motor-Leichter, Schiff - Lustfahrt
Jürgenmann
Unterscheid-Signal: *2304.7* Br.-Raumgehalt ehm *2304.7*
während der Reise *von*
nach *in der Boker*

in der Zeit vom *12. 2. 40*
bis zum *14. 6. 41.*
[Dienstzeit: *16* Monate *—* Tage]
als *Jürgenmann u. L. Mat.* gedielt.

Dem Inhaber sind für die Zeit vom
bis *unbekanntzeit* für Beitragswochen Beiträge
für die Invalidenversicherung zur Lohnklasse insgesamt
R.M. von der Steuer abgezogen.

Lübeck, den *11. Juni* 19*41.*

Unterschrift des Kapitäns:
Wattig

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.

Lübeck, den *11. Juni* 19*41.*

Das Seemannsamt.

Lübeck

Die Abmusterung ist unterblieben, weil



Abb. 11 Seefahrtbuch von Hans Heidorn. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv SGG)

Seereviers im Greifswalder Bodden mußte im Prinzip ständig manövriert werden, was für den Kapitän, die Besatzung und besonders für die Kadetten, die hier ihre vorgeschriebene zweijährige Segelschiffahrtszeit zu absolvieren hatten, eine große Herausforderung darstellte. Kommandant auf dem Schulsegler von Essberger war seit dem 14. Oktober 1944 Kapitän Hans Gustav John, der bereits 1943 und 1944 als Zweiter und Erster Offizier an Bord gewesen war und das Schiff bis Juli 1947 führte. Am 15. April 1944 ereignete sich ein tragischer Unfall, als der Leichtmatrose Günther Fischer aus der Takelage an Deck stürzte und später auf dem Weg ins Krankenhaus nach Greifswald verstarb. Er gehörte zu den neun Jungen, die 1942 an Bord gekommen waren und gerade ihre Matrosenprüfung bestanden hatten. Das praktische Examen nahm der nautische Inspektor der Reederei Essberger, Kapitän Knudsen, ab. Der letzte Jahrgang der Schiffsjungen, die noch 1945 kurz vor Kriegsende ihre zweijährige Segelschiffahrtsausbildung für die nautische Offizierslaufbahn abschließen konnten, kam 1943 an Bord. Seit Ende September 1944 lag die SEUTE DEERN in Lübeck, wo sie zuerst an Duckdalben im Umschlaghafen und später am Schuppen 1 am Holstenhafen in der Innenstadt ihr Winterquartier bezog. Die Stengen und Rahen lagen zur Reparatur auf dem Oberdeck.⁴¹

Abb. 12 Dienstzeugnis von
Hans Heidorn. (Sammlung
Hans Heidorn/Archiv SGG)

Dienstzeugnis

für den Hans Heidorn
 geboren 5. 12. 55. Vor- und Nachname Hans Heidorn
 Datum Matrose Geburtsort
 beschäftigt als Bark „SEUTE DEERN“
 auf Schiff 12. 6. 41 bis 13. 1. 42.
 Dienstzeit von Lehrvertrag abgeschlossen am
 Urlaub erreicht von bis von bis

Fachliche Leistungen gut

Besondere Fähigkeiten und Kenntnisse Trinken, Rettung, Lootsman 5BB

Dienstauffassung und Pflichterfüllung }
 Betragen } gut
 Verhalten in der Bordgemeinschaft }
 Gesundheitszustand }

Besondere Angaben 13 Tage der Nach-Fahrtzeit sind auf die ger.-Fahrtzeit doppelt anzusetzen.

Grund des Schiffswechsels Erfüllung d. Seefahrtzeugnis

An Bord, den 12. 1. 1942
 Bark „SEUTE DEERN“
W. Tiedt

Unterschrift des Zeugnisausfertigers Unterschrift des Kapitäns

Nach Umbau in Travemünde (1946/47) als Hotelschiff SEUTE DEERN in Hamburg (1947–1954)

Im Gegensatz zu seiner verlorenen Frachtschiffs- und Tankerflotte erhielt der Reeder John T. Essberger die SEUTE DEERN nach dem Kriege von den alliierten Streitkräften wieder zurück, nachdem der Tiefwassersegler zuvor den englischen Besatzungssoldaten zeitweise als Wachstation gedient hatte. Am 10. Juli 1946 wurde der Segler durch den Schlepper KLARA von Lübeck nach Travemünde zur Schlichting-Werft verholt, um hier unter der Bauaufsicht von Kapitän John zum Hotel- und Restaurantschiff umgebaut und aufgetakelt zu werden. Wegen der vorgesehenen Nutzung als schwimmendes Hotel verlor die SEUTE DEERN ihre Raumstützen und damit ihre Seetüchtigkeit, weil keine Notwendigkeit bestand, die Klasse des Germanischen Lloyd als Seeschiff aufrechtzuerhalten. Nach über achtjähriger Abwesenheit kehrte das einstige Segelschulschiff der Reederei Essberger wieder in seinen Heimathafen Hamburg zurück, wo es seit Anfang August 1947 an der alten Fähr VII bei den St.Pauli-Landungsbrücken als schwimmendes Hotel und Restaurant festmachte.⁴² In dem ehemaligen Frachtraum befanden sich jetzt unter dem Hauptdeck



Abb. 13 *Umbau bei der Schlichting-Werft in Travemünde, 1946/47. (Sammlung Hans Heidorn/ Archiv SGG)*

17 Zweibettzimmer, drei Einzelkabinen sowie drei Kammern für die Besatzung mit einem großen Frühstücksraum. In dem hinteren Decksaufbau (Poopdeck) waren in den ehemaligen Eigner-, Kapitäns- und Offizierskammern Gesellschaftsräume und eine Bar eingerichtet worden. Die Heizungsanlage für diese Räumlichkeiten befand sich im Achterschiff. In dem einstigen Kadettenraum auf dem Vorschiff war jetzt das Restaurant mit der Küche untergebracht. Auch die Heizungs- und Belüftungseinrichtungen sowie die Frisch- und Schmutzwassertanks befanden sich im Vorschiffsbereich. Alle Räume besaßen elektrisches Licht.⁴³

In dem zerstörten Hamburg wurde die SEUTE DEERN schnell zu einem romantischen Wahrzeichen der Freien und Hansestadt und entwickelte sich zu einem internationalen Treffpunkt. Auch die Küche erwarb sich einen guten Ruf. In den fünf Jahren bis zum Herbst 1953 übernachteten auf dem Segler 287 653 Gäste. Die Reederei Essberger (Deutsche Afrika-Linien) konnte das schwimmende Hotel jedoch nicht mehr rentabel betreiben und war froh, als man den Tiefwassersegler im Frühjahr 1954 für 55 000 niederländische Gulden an die Pieter Albert Koerts Stiftung nach Delfzijl verkaufen konnte, die das Schiff als Jugendherberge nutzen wollte. Der schiffbauliche Zustand des Segelfahrzeuges wurde als gut beurteilt. Am Ostermontag, dem 19. April 1954, verließ der letzte Rahsegler Hamburgs am Haken des Schleppers FAIRPLAY I die Elbe und wurde damit nicht mehr im Hamburger Seeschiffsregister geführt. Damit hatte Hamburg ein bedeutendes maritimes Kulturdenkmal und Wahrzeichen seiner reichen Schifffahrtstradition verloren.⁴⁴ Erst einige Jahre später wurde den Hamburgern dieser Verlust bewußt.

Abb. 14 Preisliste für Übernachtung und Frühstück, 1952.
(Archiv DSM)

Bark „Seute Deern“
Restaurant und Hotelschiff G. m. b. H.

Zimmer Nr. 10

Der **Übernachtungspreis** dieses Zimmers beträgt einschl. Heizung, Schuhputzen und Ausbürsten der Kleidung pro Nacht bei Verwendung als

Einbettzimmer . . . DM 8,50
Zweibettzimmer . . DM 14,-
Bedienung . . . 15 %

Werden zusätzlich aufgestellte Betten benutzt, ermäßigt sich der Preis für jedes Bett dieses Zimmers um 10 %.
 Falls das Frühstück nicht in diesem Hause eingenommen wird, erhöht sich der Übernachtungspreis um DM 1,-

Bark „Seute Deern“
Restaurant und Hotelschiff G. m. b. H.

Prüfvermerk

(Berufsvereinigung) 7. Jan. 1952 (Preisbehörde)

Zur gefl. Kenntnisnahme

Frühstück: Abgabe von Frühstück von 7 bis 10 Uhr.
Abreise: Die Abreise ist bis 12 Uhr anzumelden. Das Zimmer ist bis 15 Uhr freizumachen, andernfalls eine Berechnung für die nächste Nacht erfolgen muß.
Wertsachen: Wertsachen können kostenlos deponiert werden.

Als Jugendherbergsschiff PIETER A. KOERTS unter niederländischer Flagge in Delfzijl (1954–1964)

Die Mittel für den Erwerb des Segelschiffes SEUTE DEERN kamen von dem amerikanischen Staatsbürger und in Delfzijl geborenen Jan Albert Koerts, der damit seinen aus Delfzijl stammenden und nach Nordamerika ausgewanderten Vater Pieter Albert Koerts ehren wollte, nach dem der hölzerne Segler nun auch benannt wurde. Am 17. Juni 1955 fand die offizielle Einweihung der schwimmenden Jugendherberge statt, die 80 Personen aufnehmen konnte. Auch in dem kleinen Hafen Delfzijl entwickelte sich die hübsche Bark rasch zu einer Sehenswürdigkeit. Allerdings gab es seit Ende der 1950er Jahre Probleme mit der Unterhaltung des Schiffes. Die Pieter Albert Koerts Stiftung und der Rat der Stadt Delfzijl konnten sich nicht über die weitere Verwendung und vor allen Dingen über die laufenden Unterhaltungs- bzw. über die anstehenden teuren Reparaturkosten des hölzernen Seglers einigen. Eine Trockenlegung in einem Dock kam wohl auch nicht in Frage. Da die Stadt Delfzijl außerdem keine Zuschüsse von staatlicher Seite für die Erhaltung des Schiffes als nationales Kulturerbe erhielt, akzeptierte man letztendlich schweren Herzens ein Ankaufsangebot der Emder Gastronomin Erna Hardisty, die das Schiff am 1. Dezember 1964 für einen Preis von 30 500 niederländische Gulden (etwa 33 550 DM) erwarb. Am Donnerstag, dem 3. Dezember 1964, brachten die Schlepper WATERGEUS und WATERMAN die PIETER A. KOERTS von Delfzijl nach Emden, wo der Segler seinen alten Namen SEUTE DEERN zurückerhielt.⁴⁵

Als SEUTE DEERN unter deutscher Flagge in Emden (1964–1966)

Hinter dem Erwerb des Segelschiffes stand die Absicht, die SEUTE DEERN im Emder Stadtzentrum am Ratsdelft als schwimmende Gaststätte einzurichten. Allerdings konnte die Emder Gastronomin Erna Hardisty ihre Pläne nicht verwirklichen, da es offensichtlich über den Liegeplatz der Bark in Emden und über die Finanzierung dieses Projektes Differenzen mit der Stadt gab. So lag der hölzerne Segler 1965 abseits von der Stadtmitte an der Werftpier der Gebrüder Schröder im Emder Binnenhafen auf. Der allgemeine Zustand des Schiffes wurde als recht ordentlich bezeichnet, obwohl kleinere Schäden an Deck und an der Außenhaut festgestellt worden waren. Der Wert des Tiefwasserseglers wurde mit 180 000 DM angegeben.⁴⁶

Am 11. Juni 1965 schlug die SEUTE DEERN an der Werftpier des III. Hafeneinschnittes leck und sank auf Grund. Das Schiff hatte etwa 20 Grad Schlagseite und lag bis zum Oberdeck unter Wasser. Nach mehreren erfolglosen Versuchen gelang es, das Leck abzudichten

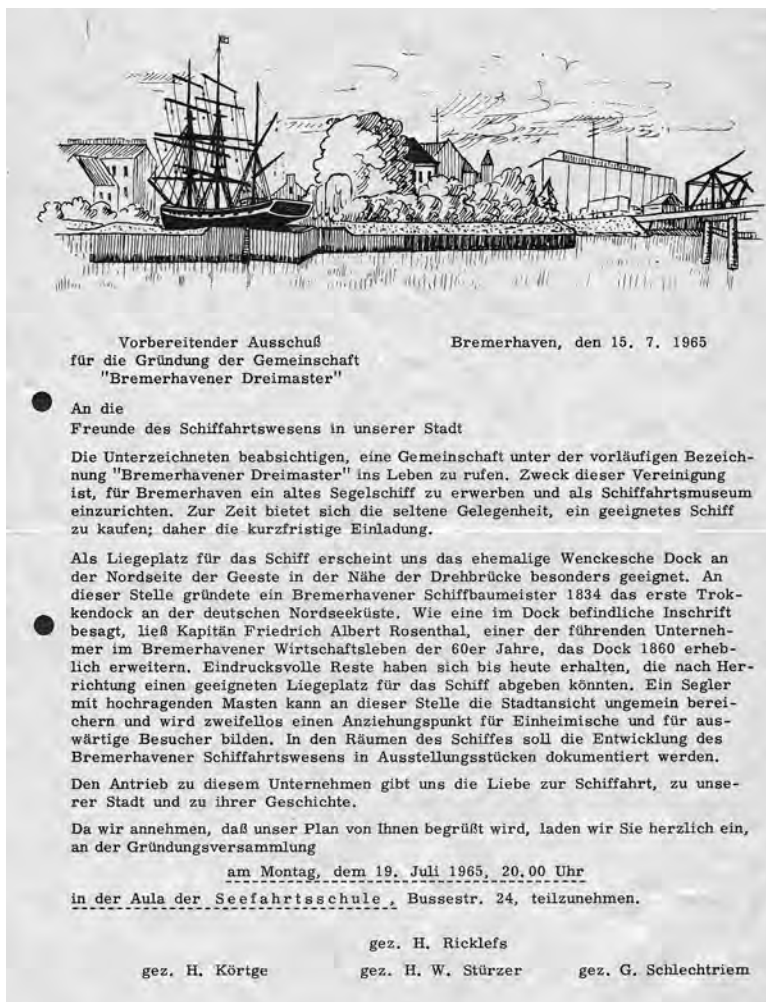


Abb. 15
Aufruf für die
Gründung der
Gemeinschaft
»Bremer-
havener
Dreimaster«,
1965. (Archiv
SGG)

und die Bark am 23. Juni 1965 wieder zu heben. Damit war der Traum der Emder Gastwirtin von einer schwimmenden Gaststätte im Stadtzentrum endgültig geplatzt. Die SEUTE DEERN stand wieder zum Verkauf.⁴⁷

Der Leiter des Bremerhavener Morgenstern-Museums und spätere Direktor des DSM, Gert Schlechtriem, hatte von dem Schicksal des Schiffes in seiner ostfriesischen Heimat erfahren und gründete in Bremerhaven einen Initiativkreis von Schiffsfreunden mit dem Ziel, die SEUTE DEERN als Museumsschiff nach Bremerhaven zu holen und sie in das alte Trockendock von Wencke an der Geeste zu legen. Zusammen mit dem damaligen Hafenskapitän Hermann Ricklefs und Fachleuten hatte er den hölzernen Segler in Emden besichtigt. Am 19. Juli 1965 lud der »Vorbereitende Ausschuß zur Gründung der Gemeinschaft Bremerhavener Dreimaster« in die Aula der damaligen Seefahrtschule an der Bussestraße 24 ein. Gert Schlechtriem verstand es in seiner unnachahmlichen Art und Weise, seine Begeisterung für die SEUTE DEERN auf die Politiker, wie den damaligen Kulturdezern-

Bundesrepublik Deutschland

 **See-Berufsgenossenschaft**
Hamburg

Fahrterlaubnisschein
(für einmalige Überführungen)

Gültig bis 30. Juni 1966

für die Fahrt Einmalige Überführung im Schlepp & geringem starken Seeschlepp von Emden nach Bremerhaven, nur bei günstigen Vorwetter und ruhiger See.

Nur gültig in Verbindung mit den Bedingungen der Vorzüge v. 22. VI. 66

Das Fahrterlaubnisschein verliert seine Gültigkeit, wenn durch Seunfall oder sonstigen Schaden die Seetüchtigkeit beeinträchtigt wird. Schiffsführer und Reeder sind verpflichtet, jeden derartigen Vorfall der See-Berufsgenossenschaft unverzüglich zu melden.

Name des Schiffes: "SEUTE DEERN" Schiffsart: Segelschiff

Heimathafen: Emden Br.-Reg.-To.: 814 U.-Signal: DCRK

Eigentümer: Hans Rickartz, Helgoland

ist als den Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft genügend für eine einmalige Überführung über See auf Grund folgender Besichtigung zugelassen worden.

Schiff und Ausrüstung besichtigt am 22. VI. 66 Maschine/Motor besichtigt am _____

in Emden in _____

Emden, den 22. Juni 66 , den _____

F. Limmer _____

Technischer Aufsichtsbeamter Technischer Aufsichtsbeamter

der **See-Berufsgenossenschaft**

(Siegel)  Hamburg

Dieser Schein muß auch bei Abwesenheit des Schiffsführers den technischen Aufsichtsbeamten jederzeit zur Einsicht vorgelegt werden können, andernfalls bei Doppelüberholungen der Reeder für die Kosten aufzukommen hat.
Den Hafen-, Musterungs- und Zollbehörden sowie der Wasserschutzpolizei ist der Fahrterlaubnisschein auf Anfordern vorzulegen.

Abb. 16 Fahrterlaubnisschein für die Überführung von Emden nach Bremerhaven, 1966.
(Archiv DSM)

nenten der Stadt Bremerhaven, Alfons Tallert, und den damaligen Fraktionsvorsitzenden der SPD, Werner Lenz, sowie auf maßgebliche Kreise der Bremerhavener Wirtschaft, wie den pensionierten Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer, Dr. August Dierks, zu übertragen.⁴⁸

Jedem Seeschiffsbegeisterten schlägt das Herz beim Anblick eines Seglers dieser Größenordnung höher! Auch wenn sich das Schiff in einem verwahrlosten Zustand befindet, so ist es doch ein Denkmal urtümlicher Schiffbaukunst, das seinesgleichen in Europa suchen kann. Sie wissen, daß in verschiedenen europäischen Häfen noch eine kleine Zahl von Segelschiffen aufliegen, die als Restaurant, Jugendherberge oder Schule dienen. Soweit mir bekannt ist, ist, abgesehen von dem Clipper CUTTY SARK in London, kein Schiff mit hölzernem Rumpf darunter. Lediglich die Amerikaner, die seit längerem ein sehr ausgeprägtes Interesse für die Geschichte der Schifffahrt zeigen, haben sich rechtzeitig darum bemüht, Zeugen dieser alten Schiffbaukunst zu sichern. So liegen in dem großartigen Freilichtmuseum der Schifffahrt »Mystic Seaport«, Connecticut, zwei große hölzerne Segler. Eines davon ist ein früheres Walfangschiff, das zeitweise dem international bekannten Marineschriftsteller Albert Villiers gehörte. Diese beiden Schiffe liegen nicht mehr in ihrem Element, sondern im Sandbett, was sich wohl für die Erhaltung als günstig erwiesen hat. Wie schön wäre es, in unserer Stadt Bremerhaven mit ihrer reichen Schiffbautradition etwas Ähnliches zu erreichen! Als geeigneter Liegeplatz erscheint uns zum Beispiel das alte Wencke-Dock an der Geeste, wie ja überhaupt dieser Bezirk die Wiege des Bremerhavener Schiffbaus darstellt. An dieser Stelle würde ein Segelschiff mit hochragenden Masten die Stadtansicht auf eigenartige Weise beleben und verschönern. Viele auswärtige Besucher würden auf dieses interessante Objekt aufmerksam werden, und sicherlich würde bei entsprechender Werbung ein großer Besucherstrom nicht ausbleiben. (...) Gäbe es einen idealeren Platz zur Darstellung unserer Schifffahrtsgeschichte als in einem Meisterwerk der alten Schiffbaukunst, die einen ebenbürtigen Platz neben der Baukunst beanspruchen kann? Wenn es uns gelingt, das Schiff an einen Platz zu legen, der für die Geschichte unserer Stadt Bedeutung hat, würde man noch einem Zweck gerecht: (der) Erweckung des Geschichtsbewusstseins der Bürger, insbesondere der Jugend. Was soll nun aber mit dem Schiff geschehen? Nach unserer Vorstellung sollte man es restaurieren, das heißt überflüssige Dinge von dem Verwendungszweck als Gaststätte und Jugendherberge beseitigen, das Zwischendeck mit den eingebauten Schlafkammern räumen und den alten Laderaum wieder freimachen, die dann einen Ausstellungsraum hergeben würden, in dem sich die Entwicklung speziell des Bremerhavener Schiffbaus und der hiesigen Segelschiffsreedereien (...) ausstellen ließe. Das großartigste Objekt ist allerdings der Segler selbst, mit seinen in 40 m Höhe ragenden Masten. Als Besatzung müßten alte Seeleute geworben werden, denen es Freude macht, den Besuchern die Segelschifffahrt an diesem originalen Objekt zu erläutern. Helfen Sie mit, daß unseren Überlegungen die Tat folgt: »Ein Dreimaster für Bremerhaven!«⁴⁹

Der Helgoländer Hotelier und Kaufmann Hans Richartz hatte ebenfalls von der zum Verkauf stehenden Bark SEUTE DEERN erfahren und handelte kurzentschlossen, indem er am 19. Juli 1965 kurz vor Mitternacht für 61 000 DM das Schiff von der Gastwirtin Erna Hardisty aus Emden, die heute Erina Prinzessin von Sachsen heißt, erwarb. In Bremerhaven war man verständlicherweise enttäuscht. Die Enttäuschung hielt aber nicht lange an, da der neue Eigner für das Schiff einen Liegeplatz suchte, um es als schwimmendes Restaurant und Gaststätte zu betreiben. Richartz wurde mit dem Magistrat von Bremerhaven darüber einig, daß sich dieser Liegeplatz an der südlichen Stadtseite des Alten Hafens, der gerade in Teilen zugeschüttet wurde, befinden sollte. Damit hatten die Bemühungen von Gert Schlechtriem doch noch Erfolg. Allerdings sollte der Segler, der sich in privater Hand befand, in erster Linie kommerziell genutzt werden. Die alleinige Verwendung als



Abb. 17
Am Liege-
platz an der
Stadtseite des
Alten Hafens
in Bremer-
haven, um
1966. (Foto:
Nandor
Gulyas/Stadt-
bildstelle
Bremerhaven)

Museumsschiff trat in den Hintergrund. In der Folgezeit wurde der Segler an der Werftkaje der Gebrüder Schröder in Emden mit beträchtlichen Mitteln umgebaut und wieder in seinen ursprünglichen Zustand versetzt. Insbesondere kam der Laderaum wieder zur Geltung, der jetzt Platz für 260 Personen bot. Auch die Kapitänsräume und die Messe auf dem Oberdeck standen für gastronomische Zwecke zur Verfügung. Der Innenarchitekt W. Kirck, der Bühnenbildner W. Lämmerhirt sowie der Segelschiffskapitän Helmut Grubbe unterstützten den Besitzer in seinem Bemühen, das Segelschiff möglichst originalgetreu herzurichten. Das Morgenstern-Museum beteiligte sich mit Leihgaben aus der Segelschiffsfahrtsära. Nachdem der hölzerne Segler auch in seinem äußeren Erscheinungsbild restauriert worden war und nach einer Besichtigung des Unterwasserschiffes im Schwimmdock der Rheinstahl-Nordseewerke in Emden, konnte der Windjammer am Haken des Seeschleppers BURKANA am 22. Juni 1966 von Emden nach Bremerhaven überführt werden, wo das Schiff am 23. Juni 1966 festmachte.⁵⁰ Die SEUTE DEERN erwies sich an ihrem neuen Liegeplatz im Alten Hafen von Bremerhaven rasch als eine Attraktion, die zum Ausgangspunkt für weitere museale Bestrebungen wie die Errichtung eines Freilichtmuseums von historischen Schiffen und schließlich zur Gründung des DSM in der Unterweserstadt an der Geestemündung werden sollte.

Die SEUTE DEERN als Restaurant- und Museumsschiff im Alten Hafen von Bremerhaven (seit 1966)

Um die SEUTE DEERN als Schenswürdigkeit für immer in Bremerhaven zu behalten, beteiligte sich die Stadt Bremerhaven 1968 mit 400 000 DM an dem Schiff und wurde Miteigentümer. 1970 erwarb der Magistrat der Stadt Bremerhaven auch die restlichen Anteile von 600 000 DM von dem bisherigen Eigentümer Hans Richartz, der den Segler weiter als Gaststätte im Rahmen eines langjährigen Pachtvertrages nutzen konnte. Inzwischen hatte sich 1966 die Schifffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Bremerhaven konstituiert. 1967 bildete sich unter Führung von Dr. August Dierks das Kuratorium Schiffahrtsmuseum Alter Hafen, das weitere Oldtimer wie das Feuerschiff ELBE 3 (1967), den Walfangdampfer RAU IX (1969) und den Hochseeschlepper SEEFALKE (1970) als Museumsschiffe in den Alten Hafen holte. Diese drei Fahrzeuge bildeten zusammen mit dem hölzernen Tiefwassersegler SEUTE DEERN seit 1972 die Museumsflotte des DSM, die 1973 um den fahrbaren und aktiven Nordpolarexpeditionssegler GRÖNLAND und 1974 um das Schnellboot KRANICH der Bundesmarine ergänzt wurde. Als das Hafenbecken 1974 noch einmal in seiner ganzen Länge um 12 bis 15 m für den sechsspürigen Ausbau der Columbusstraße und die Errichtung des Columbus-Centers zugeschüttet wurde, bot der schmale Hafenkanal nicht mehr genügend Platz. Deshalb entstand 1975 der jetzige Museumshafen mit der Böschung und den Schiffsbrücken. Die SEUTE DEERN mußte ihren bisherigen Standort an der südlichen Ostseite des Alten Hafens verlassen und wurde an das südwestliche Ufer des ausgebaggerten Museumshafenbeckens vor dem Hauptgebäude des DSM vertäut.⁵¹

Mit dem Erwerb des hölzernen Seglers am 1. November 1972 von der Stadt Bremerhaven mußte sich das DSM auch um die Instandsetzung des Schiffes sorgen, was in den nächsten Jahren zu erheblichen Anstrengungen und enormen Kosten führen sollte. Seit 1973 war den Verantwortlichen klar, daß die Bark einer generellen Grundüberholung bedurfte. 1974 wurde das laufende und stehende Gut von der Bremerhavener Schiffstaklerei Tecklenborg, Kegel & Co. ausgetauscht. Außerdem wurden die Decksplanken und die Außenhaut abschnittsweise durch die eigenen Fachkräfte des DSM erneuert. 1976 stellten die Diplomingenieure Gerd Weselmann und John H. Lindemann aus Hamburg in einem Gutachten



Abb. 18 SEUTE DEERN bei der Eröffnung des DSM am 5. September 1975. (Foto: Nandor Gulyas/Stadtbildstelle Bremerhaven)

fest, daß der Rumpf zwischen dem Hauptdeck und der Wasserlinie verrottet war. Auch das Heck und das Vorschiff befanden sich in einem morschen Zustand. Überwiegende Teile der Spanten und der Außenhautbeplankung mußten ausgetauscht werden. Die Restaurierungskosten beliefen sich auf etwa drei Millionen DM. Währenddessen hatte die SEUTE DEERN 1977 bereits ein neues Hauptdeck erhalten.⁵²

Nachdem die Mittel durch den Verwaltungsrat des DSM im September 1977 bereitgestellt werden konnten, erhielt die Arbeitsgemeinschaft der Bremerhavener Schiffbaubetriebe Seebeckwerft und Sieghold-Werft den Auftrag für die Restaurierung der Bark SEUTE DEERN, die von Ende Januar bis Ende Dezember 1978 erfolgte und eine große Herausforderung an die Leistungsfähigkeit der Bremerhavener Schiffbauer stellte. Das Schiff mußte erst vorsichtig von seinem Liegeplatz durch den Museumshafen und Neuen Hafen in den Kaiserhafen I zu den Motorenwerken Bremerhaven (MWB) geschleppt werden, um hier in das Schwimmdock II der Seebeckwerft bugsiert zu werden. Von dort ging die Schleppreise mit der Bark SEUTE DEERN im Schwimmdock durch den Kaiserhafen und die Kaiser-schleuse auf die Weser und schließlich weiter durch die Fischereihafendoppelschleuse in den südlichen Fischereihafen II. Im Dock konnte erst das volle Ausmaß der gravierenden Schäden bei dem historischen Segler festgestellt werden. Die Vor- und Achterschiffspartien erwiesen sich oberhalb der Wasserlinie als völlig verfault. Auch war der Bug erheblich abgesackt. Es mußte erst ein neuer Linienriß erstellt werden. Für die Erneuerung der Spanten, Weger, Balken, Decks- und Außenhautbeplankung verwendete man Hölzer aus österreichischer Lärche und amerikanischer Oregonpine. Die vermoderten hölzernen Spanten und andere wichtige hölzerne Schiffbauverbände mußten teilweise auch durch Stahlsektio-



Abb. 19 Am Liegeplatz im Museumshafen des DSM, 14. September 1975. (Foto: Hans Engler/Archiv DSM)



Abb. 20 Im Museumshafen, 2001. (Foto: Dirk J. Peters, DSM)

nen ersetzt werden. Neben dem Einbau von 210 m³ Holzmaterialien wurden etwa 60 Tonnen Stahlplatten und -profile sowie unzählige verzinkte Schrauben verbraucht. Der Vorschiffsbereich erhielt als Stütze einen Stahlschuh. Der besonders gefährdete Bereich des Rumpfes, der durch Wellenschlag und Sonneneinwirkung ständig belastet wird, bekam einen Schutz aus Kupferplatten. Die Außenhaut und alle hölzernen Teile des Tiefwassersglers wurden sorgfältig konserviert. Neben der Restaurierung des Schiffskörpers, der Überholung der Ausrüstungsgegenstände sowie der Verbesserung der Aufenthaltsräume und sanitären Anlagen erfolgte der Einbau einer modernen Belüftungseinrichtung. Der hölzerne Kiel blieb jedoch unangetastet. Die Aufwölbung des hölzernen Schiffsrumpfes betrug etwa 35 cm auf halber Schiffslänge. Am 15. Dezember 1978 schwamm die Bark SEUTE DEERN wieder auf eigenem Kiel. Am 20. Dezember 1978 kehrte sie von ihrem Werftaufenthalt im Fischereihafen an ihren angestammten Liegeplatz im Museumshafen zurück und erstrahlte in neuem Glanz.⁵³

Im Herbst 1981 endete der langjährige Pachtvertrag mit dem früheren Besitzer des Seglers, Hans Richartz. Die Frage stellte sich nun, ob das DSM das Kulturdenkmal überwiegend als museales Objekt mit Ausstellungen zur Segelschiffahrtszeit in den Innenräumen ähnlich wie bei den anderen Oldtimern des Museumshafens nutzen konnte oder ob die SEUTE DEERN wieder als schwimmendes Restaurant an einen Gastronomen vermietet werden sollte und damit der ehemalige Laderaum und die Kapitänskajüte für den Besucher nicht zugänglich waren. Die Verantwortlichen entschieden sich für ein verkleinertes Restaurant mit 75 Sitzplätzen. Die originale hölzerne Galionsfigur schmückte jetzt den einstigen Laderaum, während der Bug durch eine Nachbildung aus wetterfestem Kunststoff verziert wurde. Der Laderaum erhielt einen neuen Fußboden aus Kiefernbohlen. Den ein-



Abb. 21
*Galionsfigur
 und Bug der
 Bark SEUTE
 DEERN, 2001.
 (Foto: Dirk J.
 Peters, DSM)*

stigen Kadettenraum auf dem Vorschiff konnte das DSM zukünftig für eigene Zwecke wie für museumspädagogische Aktionen oder als zusätzliches Arbeitszimmer für Mitarbeiter nutzen, was dann in den folgenden Jahren auch passierte. Außerdem wurde hier ein Verkaufsstand für maritime Souvenirs eingerichtet. Die gesamten Umbau- und Verschönerungsarbeiten beliefen sich auf 250 000 DM.⁵⁴

Die kontinuierlichen und aufwendigen Konservierungsmaßnahmen der stählernen Masten, der Takelage sowie des hölzernen Rumpfes und des Decks durch die Mitarbeiter des DSM mußten ohnehin erledigt werden. Bei der 1982 erfolgten Dockung im Schwimmdock der Motorenwerke Bremerhaven (MWB) bekam der Rumpf einen neuen, schützenden Unterwasseranstrich, der 1989 bei der nächsten anstehenden Routineinspektion im Schwimmdock erneut aufgetragen wurde. Außerdem wurden die Planken des Überwasserschiffes wegen der witterungsbedingten Öffnungsstellen der Fugen nachkalfatert.⁵⁵

Der Hamburger Schiffbausachverständige Gerd Weselmann stellte in seinem Gutachten vom 24. Januar 1994 erhebliche altersbedingte Schäden bei dem hölzernen Tiefwassersegler

fest. Wenn die Längsverbände mit dem Kiel als Stütze im Laufe der Jahrzehnte ihre normale Festigkeit verlieren, tritt bei Holzschiffen eine Verformung auf. Der Kiel wird weich und wölbt sich auf. Das Schiff macht einen Buckel, so daß das Heck und der Bug tiefer eintau-chen und die Gefahr des Auseinanderbrechens des Schiffskörpers besteht. Die Aufwölbung des Kiels betrug bei dem Flaggschiff des DSM etwa 75 cm und hatte erhebliche Schäden im Decksbereich verursacht. Als sofortige Gegenmaßnahme erhielt die SEUTE DEERN im Sommer 1994 je zwei schwimmende Auftriebskörper aus Kunststoff im Vorschiffs- und Heckbereich des Rumpfes, die die Schiffsenden von dem Druck entlasten sollten. Die endgültige Sanierung des altersschwachen Kiels erfolgte im Herbst 1995 im Schwimmdock der Motorenwerke Bremerhaven (MWB). Zur Stabilisierung des Schiffskörpers erhielt der schwimmende Oldtimer einen neuen 46 m langen Holzkiel mit einer Tiefe von 1,30 m in der Mitte und 60 cm an den Außenkanten, der der Form nach mit dem ursprünglichen durchgebogenen Kiel wieder zu einer Einheit fest miteinander verbunden wurde. Zusätzlich wurde der neue Kiel noch durch stählerne Verbindungen an den Enden verstärkt. Die beträchtlichen Kosten beliefen sich auf etwa 250 000 DM.⁵⁶

Seit 1996 besteht auch die Möglichkeit, die SEUTE DEERN für Trauungen als Standesamt mit einem maritimen Ambiente zu nutzen.⁵⁷ Im einstigen Kadettenraum auf dem Vorschiff, der lange Jahre als Dienstzimmer für Museumsmitarbeiter diente, befindet sich jetzt eine ständige Ausstellung zur internationalen Segelschiffahrtsgeschichte.

Nachdem die letzte grundlegende Instandsetzung des hölzernen Seglers für ca. drei Millionen DM von einer Arbeitsgemeinschaft der damaligen Bremerhavener Schiffbaubetriebe Seebeckwerft und Sieghold-Werft durchgeführt wurde, muß das schwimmende Kulturdenkmal und Flaggschiff des DSM im Oktober 2001 für ein halbes Jahr in das Schwimmdock der Motorenwerke Bremerhaven (MWB), um die gravierenden Schäden am Hauptdeck und am Rumpf zu beheben. Die geschätzten Restaurierungskosten belaufen sich auf etwa 4,8 Millionen DM. Noch klafft eine Deckungslücke von 1,5 Millionen DM.⁵⁸ Das fehlende Geld soll durch Spenden eingeworben werden. Wegen der Bedeutung des Schiffes als Wahrzeichen für Bremerhaven und als einer der letzten in Europa existierenden hölzernen Tiefwasserfrachtsegler unternimmt das DSM alle Anstrengungen, die zum maritimen kulturellen Erbe Deutschlands gehörende Bark in einem gemeinsamen Kraftakt für die Nachwelt zu erhalten.⁵⁹

Anmerkungen:

- 1 Der Verfasser bedankt sich bei Herrn Kapitän Rinze K. Mast von der Pieter Albert Koerts Stiftung aus Delfzijl/Niederlande, Herrn Dr. Jürgen Meyer, Bremen, Herrn Heinz Sieghold, Bramstedt, Herrn Dr. Christian Ostersehlte, Kiel, und Herrn Klaus-Peter Kiedel, DSM, für diverse Anregungen, Hinweise, Materialien sowie Fotos.
- 2 Dirk J. Peters: Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg. Bremerhaven 1987 (= Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 7), S. 41-44, und Schifffahrt erleben. 25 Jahre Deutsches Schiffahrtsmuseum. Hrsg. Deutsches Schiffahrtsmuseum. Bremerhaven 2000, S. 24.
- 3 Peters (wie Anm. 2), S. 43.
- 4 Gert Schlechtriem: Über 250 Großsegler auf Bremerhavener Werften gebaut. In: Sail Bremerhaven '86. Bremerhaven 1986, S. 15-21, und Dirk J. Peters: Bremerhavener Werften genossen im Großseglerbau erstmals Weltruf. In: Hans Petersen und Wolfhard Scheer: Sail '86. Bremerhaven 1986, S. 14-24.
- 5 Gert Schlechtriem: Bark »Seute Deern«. In: Schwimmende Oldtimer der Seefahrt. Bremerhaven 1977 (= Führer des DSM, Nr. 3), S. 30-37, hier S. 32.
- 6 Otto Höver: Von der Galiot zum Fünfmaster. Bremen 1934, Reprint Norderstedt 1975, S. 305ff., und Jochen Brennecke: Windjammer. Herford 1980, S. 16.
- 7 Höver (wie Anm. 6), S. 282f.
- 8 Arnold Kludas: 1834-1984 Rickmers. 150 Jahre Schiffbau und Schifffahrt. Herford 1984, S. 24.
- 9 Otmar Schäuffelen: Die letzten großen Segelschiffe. Bielefeld 1997, S. 280f. und 285f.

- 10 Peter Klingbeil: Die Flying P-Liner. Die Segelschiffe der Reederei F. Laeisz. Hamburg 2000, S. 146, 150 und 152.
- 11 Schöffelen (wie Anm. 9), S. 116.
- 12 Jouni Arjava: The Finish war idemnity schooners. In: *Nautica Fennica* 1999, S. 57-73, hier S. 57f.
- 13 Freundliche Mitteilung von Herrn Dr. Christian Ostersehlte, Kiel, vom 4. September 2001.
- 14 Schöffelen (wie Anm. 9), S. 279, und Norman J. Brouwer: The international register of historic ships. 3. Aufl., London 1999, S. 243.
- 15 Schöffelen (wie Anm. 9), S. 278 und 281.
- 16 Ebd., S. 133f., Brower (wie Anm. 14), S. 145f., und Jobst Broelmann: Schiffbau. Handwerk, Baukunst, Wissenschaft, Technik. München 1988, S. 66.
- 17 Schöffelen (wie Anm. 9), S. 317-370, und Brower (wie Anm. 14), S. 273-325.
- 18 Der Segelschiffe große Zeit. Bielefeld 1998, S. 223-228.
- 19 Eike Lehmann: Die konstruktive Entwicklung der Seeschiffe. In: Lars U. Scholl (Hrsg.): Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland, Bd. 1. Hamburg 1994 (= Schriften des DSM, Bd. 34), S. 15f.
- 20 Peters (wie Anm. 4), S. 23.
- 21 Günther Schumann: Die SEUTE DEERN. Hamburg 1966, S. 13.
- 22 Ebd., S. 13.
- 23 Ebd., S. 13, und Schlechtriem (wie Anm. 5), S. 32.
- 24 In einigen Quellen wird die Größe des Seglers mit 721 BRT angegeben.
- 25 Schumann (wie Anm. 21), S. 13 und 23, sowie Schöffelen (wie Anm. 9), S. 102f.
- 26 Schlechtriem (wie Anm. 5), S. 32.
- 27 Schumann (wie Anm. 21), S. 8f., und Hans-Jürgen Müller: Bark SEUTE DEERN. In: *Seekiste*, 17. Jg., 1966, Heft 11, S. 698-703, hier S. 699.
- 28 Schumann (wie Anm. 21), S. 11f., und Müller (wie Anm. 27), S. 699.
- 29 Schumann (wie Anm. 21), S. 16f. und 19; Müller (wie Anm. 27), S. 699f.; Schlechtriem (wie Anm. 5), S. 32.
- 30 Jürgen Meyer: Hamburgs Segelschiffe 1795-1945. Hamburg 1999, S. 245, und Schumann (wie Anm. 21), S. 20ff.
- 31 Schumann (wie Anm. 21), S. 22f., und Meyer (wie Anm. 30), S. 245f.
- 32 Schumann (wie Anm. 21), S. 23, und Schöffelen (wie Anm. 9), S. 102.
- 33 Schlechtriem (wie Anm. 5), S. 33.
- 34 H. H. Rolle: Dreimastbark »Seute Deern«. In: *Marine-Rundschau*, 44. Jg., 1939, S. 954-957, hier S. 955.
- 35 Ebd., S. 955f., und Schumann (wie Anm. 21), S. 22f.
- 36 Schlechtriem (wie Anm. 5), S. 33, und Meyer (wie Anm. 30), S. 245f.
- 37 Rolle (wie Anm. 34), S. 956f.; Schumann (wie Anm. 21), S. 22f.; Müller (wie Anm. 27), S. 701.
- 38 Rolle (wie Anm. 34), S. 956f.; Schumann (wie Anm. 21), S. 22f.; Müller (wie Anm. 27), S. 701.
- 39 Schumann (wie Anm. 21), S. 25; Müller (wie Anm. 27), S. 702; Meyer (wie Anm. 30), S. 246f.
- 40 Schumann (wie Anm. 21), S. 27ff.; Müller (wie Anm. 27), S. 702; Meyer (wie Anm. 30), S. 247.
- 41 Schumann (wie Anm. 21), S. 22 und 28-31; Müller (wie Anm. 27), S. 702; Meyer (wie Anm. 30), S. 247; E. Steinmeyer: De Pieter A. Koerts. Veertig jaar onder vier vlaggen. In: *Jeugdherberg-bark Pieter A. Koerts te Delfzijl*. Delfzijl 1961, S. 5-18, hier S. 14; »Ein Moses steht nicht rum, ein Moses arbeitet!« In: *Flaggenpost*, 1994, Nr. 4, S. 8.
- 42 Schumann (wie Anm. 21), S. 32f.; Müller (wie Anm. 27), S. 702; Meyer (wie Anm. 30), S. 247; Steinmeyer (wie Anm. 41), S. 15f.
- 43 Archiv der Pieter Albert Koerts Stichting (PAKS), Schreiben der Hamburger Schiffsmaklerfirma Behrens & Schellen vom 4. November 1953.
- 44 Schumann (wie Anm. 21), S. 32f.; Müller (wie Anm. 27), S. 702; Meyer (wie Anm. 30), S. 247; Steinmeyer (wie Anm. 41), S. 16ff.; Hamburger Abendblatt vom 13. und 20. April 1954 sowie 3. März 1963; Archiv der PAKS, Schreiben der Schiffsmaklerfirma Behrens & Schellen vom 9. November 1953; Bescheinigung des Germanischen Lloyd vom 23. November 1953 und Verkaufsbestätigung vom 19. März 1954.
- 45 Archiv der PAKS, Manuskript von Kees Moorlag über die Geschichte des Windjammers, um 1975; Schreiben von Erna Hardisty an den Bürgermeister der Stadt Delfzijl, Dr. Goldberg, vom 25. Dezember 1963 und Kaufvertrag vom 1. Dezember 1964; Schumann (wie Anm. 21), S. 33; Müller (wie Anm. 27), S. 702f.
- 46 Archiv der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven (SGG), Gutachten des Ingenieurs Adolf Jürgensen für Frau Erna Hardisty vom 31. März 1965; Schumann (wie Anm. 21), S. 33; Müller (wie Anm. 27), S. 703.
- 47 Ostfriesen-Zeitung vom 12., 18. und 24. Juni 1965; Schumann (wie Anm. 21), S. 33; Müller (wie Anm. 27), S. 703.

- 48 Herbert Körtge: Die »Seute Deern« und die Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft. In: Harry Gabcke (u.a.): Bremerhaven in zwei Jahrhunderten, Bd. 3. Bremerhaven 1992, S. 92; Helmut Oetjen: Aus einer Idee entstand eine Gemeinschaft. In: Nordsee-Zeitung vom 10. Oktober 1991.
- 49 Archiv der SGG, Manuskript der Rede von Gert Schlechtriem am 19. Juli 1965 in der Seefahrtsschule Bremerhaven.
- 50 Schumann (wie Anm. 21), S. 34f.; Müller (wie Anm. 27), S. 703; Körtge (wie Anm. 48), S. 92; Helmut Oetjen: Mit der »Seuten Deern« keimte Wunsch nach Freilichtmuseum. In: Nordsee-Zeitung vom 11. Oktober 1991; Georg Alexander Rogge: »Seute Deern«. Bremerhaven 1966; Nordsee-Zeitung vom 21. Juli und 12. Oktober 1965 sowie 4., 22. und 25. Juni 1966.
- 51 Schiffahrt erleben (wie Anm. 2), S. 4f., 24f. und 46f.; Deutsches Schiffahrtsmuseum '75. Bremerhaven 1975 (= Führer des DSM, Nr. 1), S. 4-20 und 58; Gert Schlechtriem: Alter Hafen. In: Schwimmende Oldtimer der Seefahrt. Bremerhaven 1975 (= Führer des DSM, Nr. 3), S. 6-11, hier S. 10; Körtge (wie Anm. 48), S. 92f.; Archiv der SGG, Manuskript der Rede von Helmut Coldewey, Rückblick auf 30 Jahre Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Bremerhaven vom 18. Oktober 1996.
- 52 Nordsee-Zeitung vom 10. November 1973, 29. März, 22. Juni und 25. Oktober 1974, 6. und 11. November 1976 sowie 16. März 1977.
- 53 Bericht über die Restaurierung der Bark SEUTE DEERN durch die Arge Seebeckwerft – Sieghold-Werft. Bremerhaven 1978; Nordsee-Zeitung vom 31. Januar, 1. Februar, 31. März, 12. August, 8. und 21. Dezember 1978; Gutachten über die Sanierung der Dreimastbark SEUTE DEERN des Ingenieurbüros Weselmann aus Hamburg vom 24. Januar 1994.
- 54 Nordsee-Zeitung vom 8. April 1983.
- 55 Nordsee-Zeitung vom 26. September 1980, 19. August 1982, 12. Oktober 1988 sowie 4., 8. und 10. August 1989.
- 56 Gutachten des Ingenieurbüros Weselmann (wie Anm. 53); Nordsee-Zeitung vom 9. Juli 1994; DSM-Informationsdienst vom 24. Oktober 1995.
- 57 Nordsee-Zeitung vom 4. Januar 1997.
- 58 Stand: Juli 2001.
- 59 Nordsee-Zeitung vom 1. März 2000, 10. Januar, 4. April, 26. Juni und 18. August 2001. – Die vom DSM und der Städtischen Sparkasse Bremerhaven initiierte Spendenaktion »S.O.S. Seute Deern« hat im August 2001 begonnen.

From American four-masted fore-and-aft schooner ELIZABETH BANDI to German barque SEUTE DEERN. From wooden cargo and training vessel to hotel, restaurant, youth hostel and museum ship

Summary

The SEUTE DEERN is one of the last surviving historic wooden cargo sailing vessels, not only in Germany, but in all of Europe. It is the flagship and outstanding attraction of the museum harbour of the German Maritime Museum (DSM) and has become the trademark of Bremerhaven. As a museum ship and floating restaurant, the windjammer has been berthed in the Old Harbour – the oldest harbour of Bremerhaven and the site of the city's origin – since 1966. The barque SEUTE DEERN was the inaugural object of Germany's first open-air maritime museum, from which the DSM developed. Furthermore, the wooden sailing ship represents the local shipbuilding tradition, within whose framework over 250 deep-water sailing vessels were built – initially of wood, later of steel – in the shipyards on the Geeste, particularly Rickmers and Tecklenborg. Finally, the present-day flagship of the DSM demonstrates the international character of sailship construction and navigation.

Originally the four-masted schooner ELIZABETH BANDI, this ship was built in 1919 in the American gulf port near the mouth of the Mississippi for the transport of wood. From 1931 she sailed under Finnish flag until being acquired by the Hamburg shipowner John T. Essberger in 1938. In 1939, Essberger had the schooner altered to a barque by the Hamburg shipyard Blohm & Voss; now she was to serve as a cargo-carrying training ship for junior nautical officers. By 1944 she had made many a journey on the Baltic Sea and the end of the war found her berthed in her winter quarters in Lübeck. Following alterations carried out in Travemünde (1946-47) the SEUTE DEERN operated until 1954 as a hotel ship in Hamburg. Subsequently, until 1964, she rode at anchor under Dutch flag in Delfzijl, now as the youth hostel ship PIETER A. KOERTS. Following a short stay in Emden, the ship reached Bremerhaven. The SEUTE DEERN has been at her present berth in the museum harbour in front of the main building of the DSM since 1975.

Due to severe damages to the main deck and hull, the floating cultural monument is being restored in 2001-2002. The DSM is undertaking every effort to preserve for posterity one of the last existing wooden cargo sailing ships in Europe as a living testimony to our maritime cultural heritage.

De la goélette quatre-mâts américaine ELIZABETH BANDI au trois-mâts allemand SEUTE DEERN: comment un voilier de fret en bois et navire-école de la marine à voile devint un hôtel, un restaurant, puis une auberge de jeunesse et enfin un navire de musée

Résumé

La SEUTE DEERN est l'un des derniers voiliers de fret historique, construit en bois, qui a été conservé jusqu'à nos jours non seulement en Allemagne mais aussi en Europe. En tant qu'objet prédominant dans le port du Musée allemand de la Marine (Deutsches Schifffahrtsmuseum, DSM), elle y fait figure de navire-amiral, ainsi que d'emblème de Bremerhaven. Depuis 1966, le grand voilier est ancré dans le vieux port de la ville (Alter Hafen), qui constituait autrefois le plus ancien bassin du port de Bremerhaven et autour duquel la ville s'est développée. Elle y est à la fois bateau de musée et restaurant flottant. Le trois-mâts SEUTE DEERN symbolise le début du premier musée allemand de plein air sur la navigation, à partir duquel le DSM a été formé. Il représente en outre la tradition de construction navale de la région, lorsque sur les chantiers de la Geeste, en particulier Rickmers et Tecklenborg, furent construits plus de 250 voiliers à fort tirant d'eau, en bois et plus tard en acier. De surcroît, l'actuel navire-amiral du DSM révèle le caractère international de la construction de voiliers et de la marine à voile.

La goélette quatre-mâts ELIZABETH BANDI a été achevée en 1919, à Gulfport, aux États-Unis, à proximité de l'embouchure du Mississippi. Construite pour le transport du bois, elle navigua à partir de 1931 sous pavillon finnois, avant d'être achetée en 1938 par l'armateur John T. Essberger de Hambourg, qui la fit transformer en 1939 en navire-école de fret, pour la formation des officiers nautiques. Le voilier effectua de nombreux voyages sur la mer baltique jusqu'en 1944, et à la fin de la guerre, il hiverna à Lübeck. Après avoir subi des transformations à Travemünde (1946/47), la SEUTE DEERN servit jusqu'en 1954 de navire-hôtel à Hambourg. Ensuite, ancrée à Delfzijl sous pavillon néerlandais, elle fit office d'auberge de jeunesse sous le nom de PIETER A. KOERTS. Après un court séjour intermédiaire à Emden, le navire arriva en 1966 à Bremerhaven. Depuis 1975, la SEUTE DEERN a trouvé son actuel mouillage dans le port du Musée, devant le bâtiment principal du DSM.

En raison de graves détériorations sur le pont principal et la coque, le monument culturel flottant devra être restauré en 2001/2002. Le DSM entreprend tous les efforts nécessaires afin de sauvegarder le dernier des voiliers de fret en bois d'Europe, en tant qu'héritage culturel pour les générations à venir.

22



23



Abb. 22 BANDI in
Lübeck, um 1935.
(Sammlung Dr. Jürgen
Meyer)

Abb. 23 und 24 Umbau
bei Blohm & Voss in
Hamburg, 1938. (Archiv
DSM)

Abb. 25 Indienststellung
der Bark SEUTE DEERN
am 15. Juni 1939.
(Sammlung Hans
Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 26 SEUTE DEERN
in Travemünde, 1939.
(Sammlung Hans
Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 27 Kapitän Ernst
Moser und Besatzung in
Arbeitskleidung in
Randers (Dänemark),
1939. (Sammlung Hans
Heidorn/Archiv SGG)



28



29



30





Abb. 28 Kapitän Ernst Moser und Besatzung in Ausgehuniform in Randers (Dänemark), 1939. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 29 Junge Hans Heidorn in Randers, 1939. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 30-32 Im Winterquartier in Lübeck, 1940. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 33 Salzladung. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 34 Holzladung. (Sammlung Eichner/Archiv SGG)





Abb. 35 Kapitän Ulrich Wallis und Besatzung in Ausgehuniform, um 1940. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 36 Auslaufen aus Stolpmünde, 1941. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 37 SEUTE DEERN in Wolgast. (Archiv DSM)

Abb. 38 SEUTE DEERN in Wismar. (Archiv DSM)

Abb. 39 Beim Festmachen der Fock. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 40 und 41 SEUTE DEERN in Fahrt. (Sammlung Hans Heidorn/Archiv SGG)



42



43



Abb. 42-44 SEUTE DEERN
unter Vollzeug. (Archiv
DSM)

Abb. 45 Der spätere
Kapitän Hans Gustav
John als Erster Offizier,
1944. (Sammlung Hans
Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 46 Kriegsende in
Lübeck, 1945. (Sammlung
Hans Heidorn/Archiv
SGG)

44



45



46







Abb. 47 und 48 Überführung
von Lübeck nach Travemünde,
1946. (Sammlung Hans Hei-
dorn/Archiv SGG)

Abb. 49 und 50 Als Restaurant
und Hotelschiff in Hamburg.
(Fotos: Walter Lüden/Archiv
DSM)

Abb. 51 Gesellschaftsraum und
Rauchsalon. (Sammlung Hans
Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 52 Als Jugendherbergs-
schiff PIETER A. KOERTS in
Delfzijl, 1964. (Archiv DSM)

53



54



Abb. 53 und 54 SEUTE DEERN
in Emden, 1965. (Sammlung
Hans Heidorn/Archiv SGG)

Abb. 55-57 SEUTE DEERN im
Schwimmdock der Seebeckwerft
im Fischereihafen, 1978. (Archiv
DSM)

55







Abb. 58 und 59 Aufgeschnittenes Vorschiff und Heck im Reparaturdock der Seebeckwerft, 1978. (Archiv DSM)

Abb. 60 Fertiges Vorschiff nach der Restaurierung im Dock, 1978. (Archiv DSM)

Abb. 61 SEUTE DEERN schwimmt nach der Restaurierung wieder auf eigenem Kiel, 1978. (Archiv DSM)

Abb. 62 Beim Passieren der Klappbrücken auf der Fahrt in das Schwimmdock der Motorenwerke Bremerhaven (MWB), 1995. (Foto: Dirk J. Peters, DSM)





Abb. 63 *Im Museumshafen, 1999. (Foto: Dirk J. Peters, DSM)*