

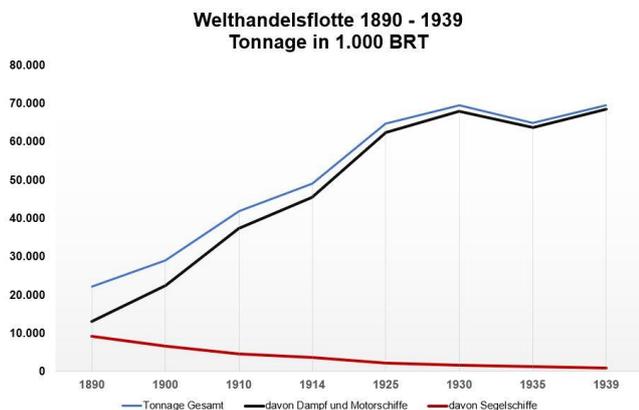
Auxiliar-Segler

Ein letzter Versuch, Frachtsegler wirtschaftlich zu betreiben

Volker Borkewitz

Die Rückführung der deutschen Frachtsegler zur Ablieferung an die Entente (Siegermächte des 1. Weltkriegs) erfolgte nach 6 Jahren Wartezeit vor der chilenischen Küste im Herbst 1920. In der TSnews Ausgabe 120 wurde über die schwierige Rekrutierung der Besatzungen für die Heimfahrt berichtet. Dass es so wenige Seeleute für diese Schiffe ohne Maschine gab, hatte nur einen Grund: die technologische Entwicklung in der Schifffahrt einhergehend mit einer deutlich verbesserten Wirtschaftlichkeit. Der Dampfer und in Folge das Motorschiff verdrängten die Segler. Bereits noch vor dem ersten Weltkrieg hatte sich die Rickmers Reederei von seinen Seglern bis auf die

erfolgreichsten Segelschiffsreedereien weltweit aus. Es waren die berühmten „Flying P-Liner“ und ihre Besatzungen unter der Führung von Männern wie Robert Hilgendorf und Jürgen Jürs, die diesen Ruf erarbeiteten. So lag es nahe, dass Laeisz einige der beschlagnahmten Schiffe nach erfolgreicher, wenn auch mühevoller Rückführung aus Chile, nach 1920 wieder zurückkaufte. Die neuen Eigner in England, Italien und Griechenland hatten wenig Freude an der „Kriegsbeute“ gehabt. Aber das Ende der frachtfahrenden Segler war bereits vorbestimmt, trotz eines der letzten Neubauten 1926, der Viermastbark **Padua**.



Oben: Die Statistik bis 1939 (Quelle J. Brennecke) Rechts: MAGDALENE VINNEN im Dock in Durban (SA)

Fünfmastbark **R.C. Rickmers** getrennt, um die Rickmers-Linie gemäß den Entwicklungen im Schiffsbau auf Dampfschiffe umzustellen. Diese Maßnahme hielt die Verluste der Reederei im ersten Weltkrieg gering, anders als bei dem Franzosen Antoine-Dominique Bordes. Die Reederei Bordes aus Bordeaux betrieb mit Abstand die größte Segelschiffsflotte der Welt, zeitweise wurde der Bau neuer Segler vom französischen Staat subventioniert. Im Jahr 1914 besaß Bordes 46 Schiffe mit insgesamt 163.000 BRT. Er war ab 1850 ein Pionier der Salpeterfahrt nach Europa, mit Zielhäfen in England und Frankreich. Große Verluste seiner Segler im 1. Weltkrieg - insgesamt 22 Segler wurden von deutschen U-Booten und Graf Luckners Seeadler versenkt - sowie die Umstellung auf künstlichen Dünger führten zum Niedergang der Reederei Bordes & Fils ab Mitte der 1920er Jahre. Man konnte sich nicht mit der Dampferwelt anfreunden.

Anders verhielt sich Laeisz. Ferdinand Laeisz und besonders sein Sohn Carl bauten ihre Reederei ab 1856 zielstrebig zu einer der wirtschaftlich

Apropos Neubau: Einige der Gäste auf der Krupp Germaniawerft in Kiel staunten nicht schlecht, als am 23. März 1921 auf der Helling eine nagelneue Viermastbark getauft wurde, **Magdalene Vinnen**. Am Unterwasserschiff war achtern nicht nur das Ruder, sondern auch ein Propeller zu erkennen. Wieso das?

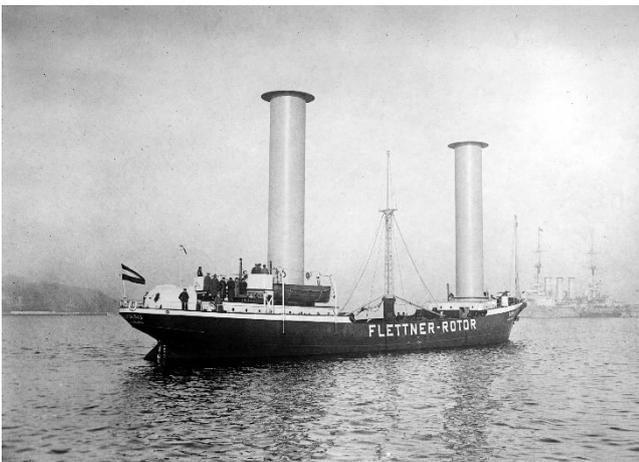


Ein weiterer Reeder mit Großseglern war Adolf Vinnen aus Bremen. Die Reederei F.A. Vinnen & Co. ist die älteste bestehende Reederei Bremens und eine der ältesten Reedereien in Deutschland überhaupt. 1909 übernahm Adolf Vinnen die Reederei von seinem Vater Christel Vinnen und baute in der Folge die Segelschiffsflotte durch Übernahme der Hamburger Reederei Alster, die acht Viermastbarken besaß, erheblich aus. Doch die 12 „Vinnen“-Segelschiffe gingen im und nach dem ersten Weltkrieg verloren und so lag es nahe, ab 1920 mit dem Neubau von Seglern zu beginnen. Trotz Konkurrenz durch die Dampfer glaubte man, in der Salpeter- und verstärkt in der Weizenfahrt wettbewerbsfähig zu sein. Vinnen ging eine Allianz mit der Friedrich Krupp Germaniawerft in Kiel ein.

Krupp hatte die mehrfach in wirtschaftliche Schwierigkeiten geratene Werft ab 1896 gepachtet und dann 1902 übernommen. Der Essener Weltkonzern suchte eine Werft für den Bau von Kriegsschiffen und U-Booten für die kaiserliche Marine. Nach dem 1. Weltkrieg fiel dieses Geschäftsfeld gemäß den Bedingungen des Versailler Vertrages weg, und so stieg man auf kommerzielle Schiffe und Yachten um. 1907

wurde bereits die erste Segelyacht für Friedrich Krupp von Bohlen und Halbach, der Schoner **Germania** mit 47,14 Meter Länge und 1437 m² Segelfläche, vom Stapel gelassen.

Nun gab es die Idee, die Wirtschaftlichkeit von Frachtseglern durch den Einbau einer Hilfsmaschine zu erhöhen. Es entstanden die sogenannten Auxiliarsegler. Beabsichtigt war, in der Revierfahrt auf Flüssen und in Buchten ohne Schlepper auszukommen und Flauten schneller zu überwinden. Die Reederei Rickmers hatte hierzu bereits 1891 die Fünfmastbark **Maria Rickmers** mit einer dampfbetriebenen Expansionsmaschine ausrüsten lassen. Das Schiff ging gleich auf der Jungfernfahrt mit Mann und Maus verloren. Vermutet wurde eine Explosion der Kesselanlage an Bord, denn bei schwankendem Schiff in stürmischem Wetter und zu niedrigem Wasserstand in der Feuerbüchse kann es schon mal zu einer plötzlichen Dampfexplosion kommen. Somit war diese Technologie auch wegen des erhöhten Mannbedarfs, einer langen Anheizzeit und des hohen Platzbedarfs für die Kohle unwirtschaftlich. Daher blieb auch der zweite Bau mit Dampfmaschine 1905, die **R.C. Rickmers**, unverkäuflich, als man sich von den Seglern trennte.



Umbau der ANNEN mit Flettner Rotor, dann BUCKAU (1924)

Die Krupp Germaniawerft wollte daran anknüpfen, nun aber mit Verbrennungsmaschine. Die Reederei Vinnen, die im April 1919 in Kiel eine große Viermastbark mit 5200 Tonnen Tragfähigkeit angefragt hatte, gab den Anstoß, bei Krupp große Segelschiffe zu bauen. Allerdings hatte Vinnen ohne Hilfsmotor angefragt und musste somit erst einmal von diesem Konzept überzeugt werden. Die Argumente für einen Dieselantrieb im Gegensatz zur Dampfmaschine lagen auf der Hand: Geringerer Platzbedarf für Maschinenanlage und Brennstoff sowie schnelle Verfügbarkeit, denn der Hilfsantrieb wurde nur temporär benötigt und nicht, wie bei Motorschiffen, dauerhaft. Anfang der 1920er Jahre waren Dieselaggregate noch in der Weiterentwicklung

bezüglich Zuverlässigkeit und Wartungsaufwand. Ab 1902 wurden Dieselmotoren in Schiffen verwendet. Krupp baute nun 1920/21 auf eigene Rechnung insgesamt 33 Zwei- und Dreimastschoner sowie Galeassen und Galioten und stattete diese mit Dieselmotoren von 25 bis 160 PS aus. Es galt, den Werftbetrieb auch ohne direkte Auftraggeber wieder hochzufahren und mit den Schiffen die Vorteile der Kombination von Wind- und Motorantrieb nachzuweisen. Der erste Bau, der Dreimastschoner **Annen**, war auch für Fahrten auf dem Rhein mit umklappbaren Masten ausgerüstet worden. Ein anderer Schoner, die **Buckau**, wurde 1924 zum Flettner Rotorschiff umgebaut und erreichte nach eingehenden Probefahrten dieses neuen Antriebs am 5. Mai 1926 New York. Das Rotorprinzip von Flettner ist nach dem Niedergang in den 1930 Jahren heute in verbesserter Form wieder auf dem Markt und ein ernst zu nehmender Ersatz für konventionelle Verbrennungsantriebe.



Doch erst einmal musste die Vinnen Reederei überzeugt werden. Dazu dienten auch die Erfahrungen mit der Bark **Großherzog Friedrich August** des Deutschen Schulschiff-Vereins, der heutigen **Statsraad Lehmkuhl**, die 1914 bereits mit einem 600 PS Dieselmotor der belgischen Firma Carels Frères aus Gent ausgerüstet wurde. Die eingehenden Versuchsfahrten brachten wertvolle Aufschlüsse über die Geschwindigkeit eines Rahseglers bei verschiedenen Windrichtungen und Windstärken unter Benutzung des Motors allein und in Verbindung mit den Segeln. So erreichte die Bark **Großherzog Friedrich August** bis zu 8 Knoten unter Maschine bei ruhigem Wetter. Die Ingenieure der Krupp Germaniawerft schlossen daraus, dass bei einem noch größeren Schiff wie der künftigen **Magdalene Vinnen** eine Maschinenfahrt mit max. 6 Knoten akzeptabel wäre. Und so konnte man die Teilnehmer des Deutschen Schiffsahrtstages am 15. April 1920 davon überzeugen, dass eine Bark der geplanten Größe auch bei Windstärke 6 noch mit genügend Geschwindigkeit gegen den Wind anfahren könne.

Am 10. Juni 1920 musste der Deutsche Schulschiff-Verein per Dekret des Reichsministers für Wiederaufbau die **Großherzog Friedrich August** mit



unbekanntem Verbleib abgeben. Es ist dem Direktor der Bergenske Dampskibsselskab und der norwegischen Stadt Bergen zu verdanken, dass die Bark bis heute erhalten geblieben ist, denn die Norweger legen mit ihren Schiffen **Statsraad Lehmkuhl**, **Sørlandet** und **Christian Radich** nach wie vor großen Wert auf eine seemännische Ausbildung auf Segelschiffen.

Nun konnte es also losgehen mit dem Bau der Viermastbark **Magdalene Vinnen** mit Hilfsmotor. Der Name ist übrigens die Nummer zwei. Die erste **Magdalene Vinnen**, ebenfalls eine Viermastbark und 1892 in Liverpool als **Dunstaffnage** gebaut, ging mit den anderen Vinnen Seglern, ebenfalls in England gebaut, an die Briten als Reparationsleistung zurück. Gleich nach dem Schifffahrtstag in Bremen erfolgte noch im April 1920 die Kiellegung. Der Stapellauf war am 23. März 1921 und die erste Reise begann am 1. September 1921 unter der Führung von Kapitän Lorenz Peters.



Diese Viermastbark erhielt nicht nur in der Presse, sondern auch bei Krupp große Aufmerksamkeit. Wie würde sich der Antrieb bewähren? Unbeachtet einer längeren Probezeit beauftragte die F.A. Vinnen Reederei die Werft in Kiel gleich mit fünf weiteren Neubauten, Frachtsegelern. Allerdings keine Barken, sondern 5-Mast Schoner mit identischen Daten: 1827BRT, 1837 m² Segelfläche und einem 350 PS Motorantrieb. Die Schiffe waren nur etwas mehr als halb so groß wie die Viermastbark, brauchten dafür weniger Mannschaft.

Nach einem Jahr auf Südamerikafahrt konnte für die **Magdalene Vinnen** eine erste Bilanz gezogen werden. Wie in den „Kruppschen Monatsheften“ im Dezember 1922 berichtet, wurden die in die Technik des Seglers gesetzten Hoffnungen weit übertroffen. Die Bark sei ein schneller Segler und der Motor habe seinen großen navigatorischen und wirtschaftlichen Wert bewiesen. Acht Knoten wurde unter Ballast und bei Windstille erreicht, voll beladen immerhin noch 6 Knoten mit einer 500 PS Dieselmachine. Außerdem konnte in Häfen in den meisten Fällen auf starke Schlepper verzichtet werden. Beste Erfahrungen wurden auch bei Windstärken gemacht, gegen die man mit Segel oder Motor allein nicht mehr hätte aufkreuzen können. Aber mit beiden ging es immer noch vorwärts. Über die Reisen der **Magdalene Vinnen**, die ab 1936 als **Kommodore Johnson** beim Norddeutschen Lloyd weiterfuhr, dabei aber ihren „Drei-Insel-Charakter“ verlor, indem man das Brückendeck mit der Poop verband, um Platz für Seefahrtskadetten zu schaffen, wird in einem weiteren Artikel berichtet.

Zu erwähnen ist allerdings, dass mit Änderung der gesetzlichen Vorgaben für die Sicherheit von Schiffen auch Segelschiffe heute immer mit einer Maschine ausgerüstet sein müssen. Somit hat sich der Begriff Auxiliar-Segler überholt.



Oben: Eine der neuen SKL Hilfsaggregate an Bord der SEDOV
Links: Im Maschinenraum der SEDOV mit der damaligen 1.200 PS Maschine (beide Aufnahmen von 1991)



Die neuen CAT-MaK Antriebe auf der **KRUZENSHTERN** (2022)

Hier als Ergänzung seien noch zwei Ereignisse in den 1990er Jahren erwähnt, die der Autor mit der **Sedov** selbst erlebt hat.

Bei einem der zahlreichen Besuche in Kiel, u.a. aus Anlass des Stapellaufs dort 1921, lag **Sedov** unweit der Innenstadt-Fähranleger, den Bug seewärts gerichtet. Klar, Kapitän Viktor Mishenew wollte die Gebühren für Schlepper sparen, beim Auslaufen. Und so kam es, dass Viktor mit achterlichem Wind und unter Maschine ablegen ließ, Konstantinovitsch das Ruder in fester Hand hatte und **Sedov** sich elegant in Richtung Förde in Bewegung setzte. Ab Blücherbrücke wurden die Segel gesetzt, nach und nach, und noch vor Laboe war von Land aus volles Tuch zu sehen.

Ein weiteres Ereignis, an das ich mich lebhaft erinnere, geschah im Herbst 1998 auf dem Törn von Rostock nach Saint Malô. Mit an Bord wir Trainees, aber keine Kadetten. Viel Wind und viel Arbeit für alle, auch für die Mannschaft. Im englischen Kanal frischte der Wind bis Stärke 12 auf, natürlich von vorn. Da konnte auch die 1200 PS starke Maschine nicht mehr gegen an. Hinzu kam, dass um Mitternacht das Ruderseil gerissen war. Wir, die Rudergänger, mussten achtern unter Deck das Notruder bedienen, welches ohne Federpuffer direkt auf die Ruderachse wirkte. Durch den Schlag der Grundwellen war das Rad auch mit vier

Mann kaum zu halten. Schließlich gab der Kapitän eine Kursänderung an: Ost-Südost, wir wollten im Schutze der Normandie den Sturm abwettern.



Das Notruder unter Deck der **SEDOV** wirkt direkt auf den Ruderschaft (2018)

Zwei Geschichten, die zeigen, was auf der einen Seite ein Motor auf einem Segler wie der **Sedov** leisten kann und was nicht. Auf der anderen Seite ist immer noch die Erfahrung und das Können des Kapitäns entscheidend für eine sichere und erfolgreiche Segelschiffsreise.

Quellenangaben:

Jochen Brennecke – Windjammer – Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, 1980

Kruppsche Monatshefte Mai 1921 & Dezember 1922 aus dem Historischen Archiv der Friedrich-Krupp-Stiftung

Herbert Karting: Bark, Schoner und Galeass – Die Motorsegler der Krupp-Germaniawerft – Verlag Heinrich Möller-Söhne, 1987

Kieler Schifffahrtschronik, Jürgen Meyer, Bremen 1999

Fotos vom Autor (Original & Archiv) bis auf:

KRUZENSHTERN: Foto: <https://www.bgarf.ru/novosti/krusenshtern/pervyy-pusk-gd-na-kruzenshterne/>

STATSRAAD LEHMKUHL: Stiftung Bergen