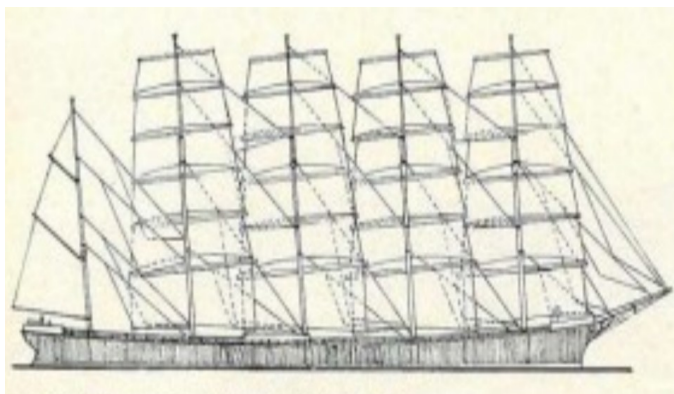


FÜNFMASTER _ von Ludwig Dinklage aus 1957 Kehr wieder : Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesatzungen / Verband Deutscher Reeder

„Und das Segeln ist eine Kunst, die sich in ihrer höchsten Form schon von uns getrennt und den Weg in das überschattete Tal der Vergessenheit angetreten hat.“ Joseph Conrad.

Die Zeit der großen Segelschiffe ist dahin. Leider! Nur wenige Schulschiffe segeln noch. Es sind auch nicht mehr viele unter uns, die sich noch der großen Fünfmaster entsinnen, die als riesige Schwäne auf Elbe und Weser erschienen. In der Welthandelsflotte hat es 4 sieben quergetakelte Fünfmaster gegeben, und zwar fünf Fünfmastbarken und zwei Fünfmastvollschiffe, von denen in Deutschland drei, in England ebenfalls drei und eins in Frankreich erbaut wurden.

Den Anfang machten die Franzosen mit Ihrer Fünfmastbark „France“, Dieses 3784 BRT große Schiff wurde 1890 im Auftrag der Reederei A.D. Bordes et Fides in Dünkirchen von D.W. Henderson, Glasgow, erbaut. Wie viele Franzosen führte er Wasserballast in den Doppelbodenzellen, Außerdem hatte er Hilfsmaschinen zur Bedienung der Ladewinschen. Das Schiff machte gute Reisen. Auf der Jungfernfahrt segelte es in 32 Tagen vom Kanal nach Rio und 1892 in 73 Tagen vom Kanal nach Valparaiso, Die raschen Reisen, die damals schon die Laeisz-Segler machten, hat es nie erreicht. Als der Fünfmaster am 24. Januar 1897 vor Dungeness vor Anker lag nach einer 78-Tage-Reise von Iquique, wurde er von dem englischen Dampfer „Blenheim“ gerammt. Dieser hatte die beiden Ankerlichter an Bug und Heck für die Lampen zweier Fischereifahrzeuge gehalten und wollte mitten zwischen Ihnen durchlaufen, Im letzten Augenblick erkannte er jedoch seinen Irrtum und ging mit äußerster Kraft rückwärts. Trotzdem wurde die „France“ so schwer gerammt, daß sie eingeschleppt werden mußte. Sie konnte zwar repariert werden, doch ließen die Leistungen des Schiffes derartig nach, daß nur noch mäßige Zeiten erzielt werden konnten. Im März 1901 lief die „France“ wieder vom Tyne nach Valparaiso aus. Sie hat den Bestimmungshafen niemals erreicht. Am 12. Mai kenterte das Schiff in einem schweren Pampero an der brasilianischen Küste auf 33° 05 Süd und 46° 05' West. Hilfsbereit hatte die Hamburger Viermastbark „Hobe“ der Reederel B. Wencke Bühne, Hamburg, unter Kapitän H. Korff die ganze Nacht hindurch in der Nähe beigedreht gelegen. Am nächsten Morgen wurde ein Boot ausgesetzt. In drei Fahrten hatte es die gesamte Besatzung geborgen. Die Rettung konnte nur mit größter Vorsicht durchgeführt werden, denn es stand eine wild durcheinanderlaufende See. Dazu wehte es in den Böen mit 8 bis 9 Windstärken. Die 45 Mann starke Besatzung wurde in Valparaiso gelandet. Das gekenterte Wrack — die Kohlenladung war übergegangen — wurde später noch von der Bremer Bark „Josefa“ treibend gesichtet.



Fünfmastbark „France“ der Reederei A. D. Boedes mi Fils, Dünkirchen, erbaut, 1890 von D. W. Henderson, Glasgow gew. 3784 BRT, 3824 NRT, Länge 110,03 m, Breite 14,8 m, Rauntiefe 7,08 m.

Die zweite Fünfmastbark war die „Maria Rickmers“ von 3822 BRT, 1892 von Russell & Co, in Greenock erbaut. Diese hatte eine Hilfsdampfmaschine von 720 PS. Die Baukosten betragen 926 000,— Mark, Auch dieser Fünfmaster fand ein trauriges Ende. Auf der ersten Reise stand die „Maria Rickmers“ unter dem Befehl von Kapitän J. Gennerich. Dieser starb in Singapur. Nun übernahm der bisherige Erste Steuermann Wiethoff die Führung, In Saigon hatte das Schiff 57.000 Sack Reis geladen. Es sollte niemals zurückkehren. Man nimmt an, daß dieser erste deutsche Fünfmaster wegen unsachgemäßer Beladung im Indischen Ozean gekentert ist.



Maria Rickmers

1885 wurde der erste Fünfmaster auf einer deutschen Werft erbaut. Es war die stählerne Fünfmastbark „Potosi“, die mit ihren 4026 BRT und 3756 NRT zum damals größten Segelschiff der Welt wurde. Die Tecklenborg Werft in Geestemünde und ihr Konstrukteur Georg W. Clausen hätten mit diesem Schiff ihr Meisterstück geliefert. Im Gegensatz zu den beiden älteren Fünfmastern war die „Potosi“ ein glückhaftes Schiff, wenigstens so lange sie unter deutscher Flagge segelte. Auf der Jungferreise unter Kapitän Hilgendorf zeigte es sich bereits, daß der Fünfmaster zu den schnellsten Segelschiffen der Welt gehörte. In 66 Tagen segelte er vom Kanal nach Iquique und in 68 Tagen wieder zurück. Auch die späteren Kapitäne H. Nissen, G. Schlüter, J. Frömeke und R. Miethe holten aus der „Potosi“ alles heraus, was nur in ihr steckte. 1900 machte sie mit 50 Tagen von Dover nach Valparaiso eine Rekordreise, die 1906, als das Schiff bereits zehn Jahre alt war, Kapitän H. Nissen wiederholen konnte. Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges befand sich der Fünfmaster unter Kapitän R. Miethe in Chile. Während des Krieges wurde die „Potosi“ aus bestimmten Gründen der Reederei F. A. Vinnen & Co, übertragen. Nach dem unglücklichen Ausgang wurde das Schiff vom Feindbund beschlagnahmt und von diesem an die Reederei Gonzales, Soffia & Co. in Valparaiso verkauft. Kapitän A. Oetzmann, ein ehemaliger Schiffsführer der Reederei Laeisz, erhielt das Kommando über die „Flora“, welchen Namen der Fünfmaster inzwischen erhalten hatte. In Chile schien man jedoch für das Schiff keine richtige Verwendung zu haben. Es war eben für die dortigen Verhältnisse zu groß. Deshalb schickten die Reeder das Schiff mit einer Salpeterladung zunächst nach England und von dort nach Hamburg in der Hoffnung, daß, wenn es sich dort sehen ließe, sich bestimmt ein Liebhaber finden und es kaufen würde. Das traf jedoch nicht zu. Auch den Deutschen, die bereits wieder eine Anzahl Segler zurückgekauft hatten, war die „Potosi“ zu groß. So segelte Kapitän Oetzmann nach Cardiff zurück, nahm dort eine Kohlenladung und machte sich als dann auf die Heimreise. Unterwegs entzündete sich die Kohlenladung. Man wurde des Feuers nicht Herr, und so mußte der Fünfmaster auf der Höhe der patagonischen Küste aufgegeben und verlassen werden. Am 19. Oktober 1925 versenkte der argentinische Kreuzer „Patria“ das ausgebrannte Wrack der „Flora“ auf 45° Süd und 66° West durch Geschützfeuer.

Im Jahre 1902 wurde die „Potosi“ in den Schatten gestellt vom dem ersten Fünfmastvollschiff, der „Preußen“. Mit diesem hatten die Tecklenborg-Werft und ihr Konstrukteur Claussen ein zweites Meisterstück geliefert.

5081 BRT, 4765 NRT. Die Idee zu diesem Schiff stammte von dem berühmten Kapitän Hilgendorf. Wenn dieser sie auch selbst nicht mehr gefahren hat, so übermittelte er doch alle Erfahrungen, die er zunächst auf den Viermastern und später auf der „Potosi“ gesammelt hatte, dem Konstrukteur. Die „Preußen“ wurde nacheinander von den Kapitänen Boye Petersen und H. Nissen geführt. Boye Petersen stellte 1909 mit 57 Tagen von Lizard nach Iquique einen neuen Rekord auf, der bisher noch nicht gebrochen ist. Die Heimreise 1904 mit dem bewachsenen Schiff in 61 Tagen von Iquique nach Lizard war wohl gut, jedoch war die „Potosi“ im Jahr vorher um vier Tage besser gewesen. Für die Ausreise zur Westküste lag bei der „Preußen“ das Mittel bei 67,7 Tagen, bei der „Potosi“ bei 71,7 Tagen.



Preußen

Unter Kapitän Hilgendorf allerdings war der Durchschnitt der Fünfmastbark nur 64 Tage gewesen. Sicher hätte er auch noch bessere Zeiten bei der „Preußen“ erzielt. Der „Dübel von Hamburg“ war aber ein solch gottbegnadeter Segelschiffsführer, der seine Schiffe stets dahin zu bringen wußte, wo der Wind war, was andere Kapitäne nicht in dem Maße fertig bekamen. Die „Preußen“ hat nun nicht nur Westküsten-Fahrten gemacht, sondern auch Rundreisen. Noch die vorletzte Reise dauerte dreizehn Monate und führte um den ganzen Erdball. Bei Eis und Schnee ging es 1908 mit Stückgut und etwas Ballast die Elbe abwärts nach New York. Dort wurde Petroleum in Tons geladen. Um das Kap der Guten Hoffnung und durch die Sunda-Inseln brachte man diese Ladung nach Japan. Von hier ging es weiter mit Kohlen zur Westküste um endlich mit Salpeter „homeward bound“ für St. Pauli. Leider fand die „Preußen“ ein unglückliches Ende. Auf der Ausreise von Hamburg zur Westküste kollidierte sie am 6. Dezember 1910 mit dem englischen Kanaldampfer „Brighton“. Bei dem Versuch, das schwer havarierte Schiff in den Hafen vom Dover zu bringen, geriet die „Preußen“ bei den aufkommenden Südwestwinden auf Strand. Bevor sie wieder abgebracht werden konnte, brach sie auseinander. So ging der stolze Fünfmaster total verloren. Ganz Deutschland stimmte dieser Verlust traurig, war die „Preußen“ nicht nur unser schönstes Schiff, sondern auch der schnellste Segler der Welt. Selbst die damaligen Frachtdampfer konnten die raschen Reisen der „Preußen“ und „Potosi“ nicht erreichen. Auch alle Rekorde der rassigen Klipperschiffe Amerikas und Englands wurden unterboten.



Fünfmastbark „Potosi“
der Reederei F, Laeisz,
Hamburg, erb. 1895
von Joh. E. Tecklenborg
Geestemünde. 4026
BRT. 3755 NKT, Länge
111,4 m, Breite 15,18
m, Raumentiefe 9,20 m.

Der vierte Fünfmaster, die „R. C. Rickmers“, war wiederum eine Bark. Es war das dritte Schiff dieses Namens. Das erste, ein eisernes Vollschiß, 1870 auf der Rickmers-Werft zubaut, ging 1882 durch einen Brand in der Kohlenladung auf See verloren. Die zweite „R. C. Rickmers“ war ein Vollschiß, 1855 auf der gleichen Werft entstanden. Sie wurde 1901 als „Teresa“ nach Neapel und fünf Jahre später als „Nordstjernan“ nach Norwegen verkauft. Die dritte „R. C. Rickmers“ wurde 1906 auf der Rickmers-Werft in Bremerhaven erbaut. Mit 5548 BRT und 4696 NRT war sie größer als die „Preußen“, Das Schiff entsprach jedoch nicht ganz dem, was man sich von ihr erhofft hatte. Es führte Wasserballast und hatte, genau wie ihre Vorgängerin „Maria Rickmers“, eine Hilfsmaschine von 1000 PS, um damit die Reishäfen Hinterindiens durch den Suezkanal auf einem kürzeren Weg zu erreichen. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, war das ein Irrtum. Als das Schiff im Spätsommer 1914 unter Kapitän Schwetmann in Cardiff lag, um Kohlen für Singapur zu nehmen, brach der Krieg aus. Die Engländer beschlagnahmten den Fünfmaster und taufte ihn um in „Neath“. Auf einer Reise mit Zucker von Mauritius nach England wurde die „R. C. Rickmers“ unter der irischen Küste von einem deutschen Unterseeboot versenkt.

Der größte Segler der Welt aber war die französische Fünfmastbark „France“, die zweite ihres Namens, Sie vermaß 3633 BRT. 1912 wurde die „France“ auf den Chantiers et Ateliers de ia Gironde in Bordeaux für die Reederei A. D, Bordes et Fils in Rouen erbaut, Auch sie war ein sehr schnelles Schiff, das unter dem bretonischen Kapitiin Leport bis zu 17 Knoten loggte und ein andermal an fünf aufeinanderfolgenden Tagen 14 Knoten im Durchschnitt lief. Der Fünfmaster wurde in die Fahrt nach Neuseeland und Neukaledonien eingesetzt, ausgehend mit Kohlen, zurück mit Erz, Wolle oder Weizen. Im Juli 1922 strandete das schöne Schiff vor Noumes auf Neukaledonien und ging total verloren.

Als letzter Fünfmaster ist schließlich noch das Fünfmastvolischiff „Köbenhavn“ zu erwähnen mit 3901 BRT.

1914 wurde es von Ramage & Ferguson in Leith für die Ostasiatische Kompagni, Kopenhagen, erbaut. Während des Ersten Weltkrieges beschlagnahmte jedoch die britische Admiralität den Rumpf und benutzte ihn als Tender für Bunkeröl.

Erst 1921 wurde das Schiff fertiggestellt und den Dänen übergeben.

1925 segelte die „Köbenhavn“ von London nach Bangkok. Da sie einen 500pferdigen Hilfsmotor hatte, konnte sie Suez- und den Panamakanal benutzen. Zuletzt hörte man von der „Köbenhavn“ am 14. Dezember 1928. An diesem Tage verließ sie Montevideo für Australien. Das Schiff hat den Bestimmungshafen nie erreicht, es blieb überfällig. Man stellte zwar

umfangreiche Nachforschungen an, doch blieb alles vergeblich. Das dänische Seeamt nimmt an, daß ein Bunkerbrand das Schiff vernichtete. Mit der „København“ sind viele junge Kadetten auf See geblieben.



Die Fünfmastbark København war ein Segelfrachter, der von 1921 bis 1928 für Dänemark unterwegs war. Das Ende des Schiffs ist reichlich mysteriös. Auf einer Fahrt von Buenos Aires nach Australien ging das Schiff verloren und bis heute weiß niemand genau, wann und wo das Schiff verschollen ging. Das Schiff war 131,9 Meter lang, 15 Meter breit und hatte eine BRT von 3901. Dies ist das letzte Foto vom Schiff. Matrose Engel hat es 1928 von Viermastbark PARMA aus aufgenommen.

So endete keiner der stolzen Fünfmaster als Hulk oder unter den Schneidbrennern des Abwrackers.

Außer diesen Vollriggen hat es noch viele Fünf-mastschoner gegeben. Besonders wurden diese an der Ostküste Nordamerikas gebaut. Man ging dort sogar bis zu sieben Masten. In Deutschland baute die Germania-Werft in Kiel nach dem Kriege für die Bremer Reederei F. A. Vinnen & Co, fünf Fünfmastschoner. Diese waren ganz eigenartig getakelt: sie führten nämlich am Fock- und Mittelmast außer den Gaffelsegeln noch Rahsegel. Der Zweck war, einmal den Vorteil des „Square-Riggers“ auf den langen Raumschotkursen (Passatgebiete, brave Westwinde) auszunutzen und zum andern auch jene des „Fore- and Aft-Riggs“ der Schoner in der Küstenfahrt mit den Land- und Segelbrisen. Dieses merkwürdige Aussehen brachte den Schiffen den Beinamen „PolkaBarken“ ein. Alle fünf „Polka-Barken“ waren Schwesterschiffe, 1850 BRT groß, also verhältnismäßig klein. Sie hatten sämtlich starke Hilfsmaschinen, um die Sturmgebiete an den Kaps zu vermeiden. Das erste Schiff, die „Adolf Vinnen“, ging auf der Jungferreise 1923 vorm englischen Kanal durch Strandung verloren, „Carl Vinnen“ wurde später zum Motorschiff abgetakelt und legte zu Beginn des Zweiten Weltkrieges in Cartagena auf und soll sich jetzt (*im Jahre 1957*) als Kohlenhulk in Gibraltar befinden, aus der „Christel Vinnen“ wurde ebenfalls ein Motorschiff gemacht, das am 29. März 1944 in Bremen durch Flugzeugbomben versenkt wurde; „Susanne Vinnen“ wurde als „Patris“ nach Genua verkauft und erhielt später den Namen „Imperatore“, „Werner Vinnen“ endlich, ebenfalls zum Motorschiff umgebaut, sank am 24. Mai 1944 durch einen Minentreffer auf der Elbe.