

## SEESCHIFFFAHRT

# DIE DEUTSCHE SEGLERFLOTTE IN UND NACH DEM KRIEG 1914–1918

VON HEINZ BURMESTER †

### *Die Segelschiffe von 1914 bis 1920*

Obwohl schon bald nach der Jahrhundertwende das Ende der kommerziellen Segelschiffahrt voraussehen war, besaß Deutschland im Sommer 1914 noch eine stattliche Seglerflotte von rund 130 Rahseglern, deren Größe mindestens 1000 BRT betrug. Die meisten dieser Frachtsegler waren in den Jahren um 1890 in Großbritannien erbaut worden, das damals einen letzten großen Aufschwung im Bau von Großseglern aus Stahl erlebte. Allerdings war das Durchschnittsalter der deutschen Segler 1914 auf 20 Jahre angewachsen, weil seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts kaum noch große Frachtsegler gebaut wurden. Die Schiffbauer und Reeder wußten inzwischen, daß die aus Stahl gebauten Schiffe nach 20 Jahren zu altern begannen und sich damit die laufenden Reparaturkosten erhöhten. Die Hamburger Segelschiffsreederei F. Laeisz, die wegen ihrer guten Schiffe berühmt war, pflegte ihre Segler zu verkaufen, wenn sie etwa 20 Jahre alt waren, und ersetzte sie durch Neubauten oder wesentlich jüngere Schiffe. So rigoros waren die anderen Reeder nicht, aber die meisten der deutschen Reeder konservierten ihre Segelschiffe gut und konnten sie damals auch noch gut bemannen, so daß die deutsche Seglerflotte recht leistungsfähig war; sie stellte einen Wirtschaftsfaktor dar, der nicht nur Gewinne einbrachte, sondern außerdem für die Heranbildung tüchtiger Seeleute von Nutzen war.

In den Jahren vor dem großen Krieg waren die meisten der deutschen Frachtsegler in der Fahrt nach und von den Häfen des Stillen Ozeans beschäftigt; bevorzugt waren die Hafentplätze Chiles, die das ganze Jahr hindurch Kohle ein- und Salpeter ausführten. Australien und die Westküste Nordamerikas waren ebenfalls für die deutschen Segelschiffe interessant, weil von dort Getreide, Holz und Kohle als Massengüter ausgeführt wurden. In den Jahren vor 1914 war die internationale Schiffahrt gut beschäftigt, auch die Segelschiffe profitierten seit 1911 von den gestiegenen Frachtraten.

Der Ausbruch des Krieges in den ersten Tagen des August 1914 legte die deutsche Schiffahrt lahm, abgesehen von kleinen Reisen in Nord- und Ostsee. Alle deutschen Schiffe, die in Häfen der Feindstaaten lagen oder dort nach Kriegsbeginn eintrafen, wurden festgehalten, bis ein Pri-

sengericht die Eigentümer von Schiff und Ladung feststellte und danach sein Urteil fällte. In den meisten Fällen wurde das Schiff »condemned«, das heißt, es wurde konfisziert und konnte von der Admiralität verkauft werden. Auf diese Weise verlor die deutsche Seglerflotte in den ersten Kriegswochen zwölf Segler allein in den Häfen des britischen Empires; der letzte dieser Segler war die Viermastbark ERNST, die mit einer gemischten Ladung Hamburg am 18. Juli 1914 verlassen hatte und am 12. November in die Hafenbucht von Sydney einlief, ohne daß man an Bord wußte, daß seit mehr als drei Monaten das Vaterland in einen weltweiten Krieg verwickelt war.

Der »Sydney Morning Herald« berichtete unter der Überschrift:

*IGNORANT OF THE WAR.*

*The last of the Sydney-bound German merchant vessels entered the Heads yesterday, her captain being ignorant of the outbreak of war. The vessel was the four-masted barque ERNST, which had made a protracted voyage of 116 days from Hamburg, during which period those on board had been ignorant that war had been in progress on the Continent for the last three months. The appearance off the Heads of the German vessel created no surprise as a vessel answering her description had been sighted off the coast a few days ago. Preparations had been made to give her a fitting reception on her arrival, and care was taken to prevent those on board from learning the true position of affairs before she was safely anchored in the harbour. Those on board the tug, which took the vessel in tow, did not display any premature patriotism, and the pilot, who brought the vessel through the Heads, observed reticence. The ERNST was anchored in Watson's Bay to await medical inspection, and, at this stage, the naval officer and guard, who had been awaiting the ERNST's arrival, boarded the vessel, informed Captain Reinhold of the position of affairs, and hauled down the German flag. The captured vessel was afterwards taken up the harbour and anchored off Garden Island. The ERNST is a vessel of 2100 tons, and left Hamburg on July 18.*

Das Schiff wurde beschlagnahmt und die Besatzung in Internierungslager verbracht, wobei Kapitän und Offiziere von der Mannschaft getrennt wurden.

Die meisten deutschen Segler hatten beim Kriegsausbruch mehr Glück: Sie lagen in den ersten Tagen des August im Hafen eines neutralen Staates, oder sie erreichten einen solchen Hafen ohne Feindberührung in den folgenden Wochen oder Monaten. In den neutralen Häfen waren die deutschen Schiffe normalerweise sicher vor feindlichen Zugriffen, und bei irgendwelchen Schwierigkeiten konnten die Kapitäne mit der Unterstützung der deutschen Auslandsvertretung rechnen.

Bis zum 9. Oktober 1914 erreichten 57 deutsche Segler die chilenischen Hafenplätze und lagen dort fast unbehindert bis zum Kriegsende. Eine Gruppe von zwölf deutschen Segelschiffen verbrachte den Krieg in den mexikanischen Hoheitsgewässern des Golfs von Kalifornien vor Santa Rosalia.

Zu den Verlusten der deutschen Seglerflotte in den ersten Kriegsmonaten zählten 20 Schiffe, die auf See von feindlichen Kreuzern gekapert wurden. Die Royal Navy brachte 17 Segler in britische Häfen, wo sie von den Prisengerichten konfisziert wurden; französische Kriegsschiffe kaperten drei deutsche Segler. Die Mehrzahl dieser Segelschiffe wurde bei der Ansteuerung des Ärmelkanals aufgebracht. Im offenen Atlantik fingen die Briten zwei Schiffe, die sich auf der Ausreise befanden. Die Viermastbark WERNER VINNEN hatte, mit Kohlen für Antofagasta, noch am 1. August Cardiff verlassen und wurde am 16. September nach Sierra Leone eingebracht. Mit einer Kohlenladung für Port Nolloth war das Vollschiiff HEINZ am 18. Juni von Cardiff in See gegangen; ein britischer Kreuzer brachte das Schiff im September nach Simons Bay, wo die Ladung gelöscht wurde.

Da die Segler keine Funkeinrichtung hatten, erfuhren die meisten nichts vom Kriegsausbruch, solange sie auf See waren, ausgenommen sie erhielten durch optische Signale einige



Abb. 1 *Vollschiff*  
TONAWANDA ex  
INDRA. (Sammlung  
Burmester/Archiv  
DSM)

dürftige Informationen von einem anderen Schiff, dem sie zufällig begegneten. In einigen Fällen konnte ein Kapitän aufgrund solcher Informationen den Kurs ändern und einen neutralen Hafen erreichen. Ein Beispiel dafür liefert das Vollschiff INDRA, das im Oktober 1914 mit einer Salpeterladung das Seegebiet vor dem Ärmelkanal erreichte und erst dort von anderen Schiffen vage Nachrichten von einem Krieg erhielt. Als der Kapitän abends den suchenden Scheinwerferstrahl eines Kriegsschiffes sah, ging er kurzentschlossen auf NW-lichen Kurs und segelte sein Schiff in einer strapaziösen Reise nach New York, das er am 8. November nach einer 150tägigen Fahrt von Chile erreichte. Die INDRA lag dort gut bis zum April 1917, als die USA Deutschland den Krieg erklärten und die INDRA beschlagnahmten; als TONAWANDA wurde sie in das amerikanische Schiffsregister eingetragen.

Die Kaperung der deutschen Segler bei der Einsteuerung in den Ärmelkanal zeigt der folgende Bericht von der Viermastbark PONAPE, die den chilenischen Hafenplatz Iquique mit einer Salpeterladung am 26. Juni verlassen hatte. Als der Segler die Reede verließ, war der Mord in Sarajevo noch nicht geschehen, keiner dachte an eine akute Kriegsgefahr. Die PONAPE, die der Reederei Laeisz gehörte, war ein guter Segler und hatte das Vollschiff INDRA, das den Salpeterhafen zwei Wochen früher verlassen hatte, schon im Südatlantik überholt. Am 23. August, als die PONAPE SW-lich der Kap-Verdischen-Inseln den NO-Passat erreicht hatte, wurde sie von dem modernen Royal-Mail-Dampfer DESNA überholt. Anscheinend hatten die beiden Schiffe die üblichen Signale getauscht; denn als der Dampfer am 2. September Liverpool erreichte, gab er dort die gewohnte »An Bord alles wohl«-Meldung ab. Der junge Kapitän Eckhardt erfuhr nichts vom Krieg und setzte seine Reise auf dem üblichen Seglerweg fort. Am 19. September erreichte er mit einem mäßigen westlichen Wind die Einfahrt in den Ärmelkanal und war sehr erstaunt, als sich der britische Panzerkreuzer MAJESTIC für die PONAPE interessierte. Er entzifferte auf der MAJESTIC das Signal »Drehen Sie sofort bei«. Ein Priisenkommando kam an Bord und befahl dem Kapitän, nach Falmouth zu segeln. Als der Wind gegen Abend einschlug, nahm die MAJESTIC, ein Linienschiff aus der Vor-Dreadnought-Zeit, die PONAPE in Schlepp und taute sie an Lizard vorbei in die Falmouth-Bucht. Es war ein ungeohnter Anblick, die zierliche Viermastbark hinter dem mächtigen Kriegsschiff. Die Lloyd's-

Signalstelle gab die Situation präzise weiter. Am 20. September vormittags ankerte PONAPE vor Falmouth, und an Lloyd's in London ging die Meldung: *German ship previously reported is PONAPE from Iquique, nitrate for Hamburg.*

Die Verhandlung vor dem Prisengericht fand am 30. November in London statt; in der Fachsprache hieß es im Spruch des Gerichtspräsidenten: ... *I condemn the ship and order it to be sold, and adjourn all questions relating to the cargo.* Eigentümer der Ladung war ein Baron von Schröder, den der Präsident für einen Deutschen hielt, bis man ihm sagte, daß dieser Baron ein naturalisierter britischer Untertan war. Die Besatzung der PONAPE wurde im Lager Knokkaloe auf der Isle of Man interniert. Das Schiff schleppte man im Januar nach Liverpool, um dort seine Ladung zu löschen.

Schon am 8. August wurde im Ärmelkanal der Laeiszsegler PERKEO aufgebracht, die größte Viermastbark, die die Reederei je besessen hat, doch nur für kurze Zeit. Sie war am 16. Juli 1914 in New York gekauft worden und ging zwei Tage später auf die Reise nach Hamburg. Die Royal Navy eskortierte das Schiff nach London, wo es am 15. August eintraf. Das Prisengericht verfügte die Beschlagnahme und den Verkauf des Schiffes, das die norwegischen Käufer BELL nannten.

Weitere Segelschiffe, und natürlich auch Dampfer, wurden 1916 und 1917 in den Häfen und Gewässern der Länder beschlagnahmt, die ihre Neutralität zugunsten unserer Kriegsgegner aufgaben. Betroffen waren

5 Segler in Portugal	1916
7 Segler in USA	1917
1 Segler in Brasilien	1917
4 Segler in Peru	1917

Auf den zwölf Seglern, die im Golf von Kalifornien lagen, machte man sich keine Sorgen wegen einer Beschlagnahme, weil die Beziehungen zwischen Mexico und den USA so gespannt waren, daß Mexico keinem Druck der Vereinigten Staaten nachgeben würde. Alle zwölf Segler, die sich im Golf von Kalifornien bis zum 10. November angesammelt hatten, waren mit Koks und Kohle von Hamburg gekommen, um die französische Kupferhütte in Santa Rosalia zu versorgen.

Nach 1917 lagen noch 70 deutsche Frachtsegler in neutralen Gewässern und blieben bis zum Kriegsende in deutscher Hand; es waren 57 Schiffe in Chile, zwölf in Mexico und eins, die PAMIR, in den spanischen Gewässern der Kanarischen Inseln, wo sie, mit einer Salpeterladung, im Oktober 1914 Zuflucht gefunden hatte. Zu diesen 70 Schiffen kamen noch acht weitere hinzu, die in deutschen Häfen den Krieg verbrachten. Dabei sind die beiden großen Viermastbarken nicht mitgezählt, die während des Krieges von Blohm & Voss für die Reederei Laeisz gebaut wurden. Die POLA war im Oktober 1916 vom Stapel gelaufen und die PRIWALL im Juni 1917; letztere wurde laut Biellbrief am 28. März 1920 von der Bauwerft an die Reederei übergeben. Als die Kriegshandlungen im November 1918 durch den Waffenstillstand beendet wurden, blieben die deutschen Segelschiffe im Ausland zunächst auf ihren Liegeplätzen, aber sie wurden militärisch bewacht, um Sabotagehandlungen zu verhüten, und sie mußten die deutsche Flagge niederholen. Das veranlaßte die wenigen Seeleute, die während des Krieges an Bord geblieben waren, ihre sofortige Abmusterung und Heimschaffung nach § 74 der Seemannsordnung zu verlangen. Da die Machthaber keinen Ersatz für die notwendigen Besatzungen besorgen konnten, durften die Schiffe ihre schwarz-weiß-rote Nationalflagge bald wieder führen. In Versailles verhandelten die Siegermächte über den unrühmlichen Friedensvertrag, der am 28. Juni 1919 unterzeichnet wurde und mit der Ratifizierung am 10. Januar 1920 in Kraft trat. Bezüglich der deutschen Handelsflotte bestimmte der Vertrag, daß alle Schiffe von 1600 BRT aufwärts an die Siegermächte abgeliefert werden mußten, außerdem die Hälfte der Schiffe zwischen 1000 und 1600 BRT.

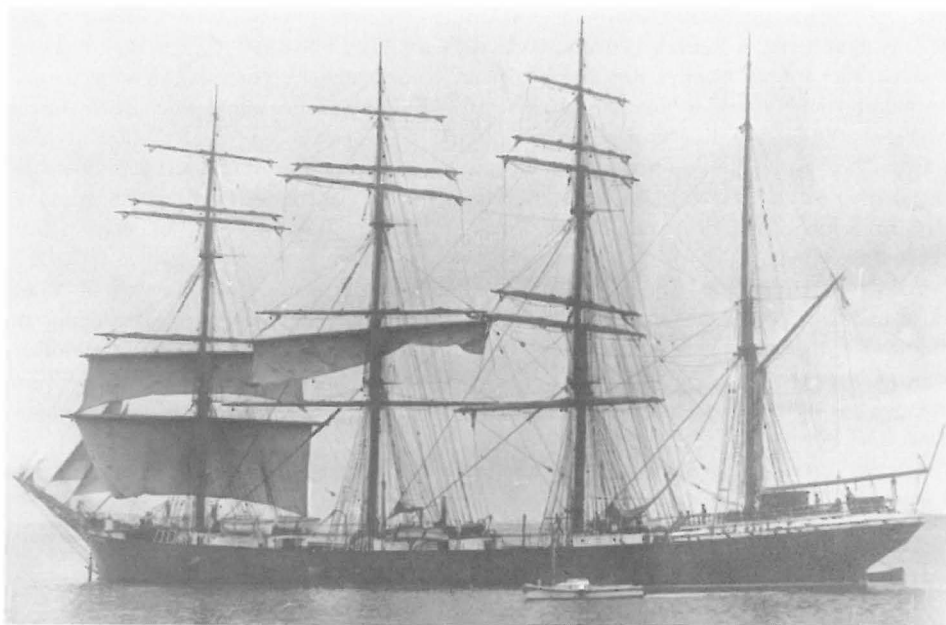


Abb. 2 Viermastbark PONAPE. (Sammlung Neil Cormack)

Noch bevor der Versailler Vertrag in Kraft trat, wurden einige deutsche Schiffe mit Erlaubnis des alliierten »Shipping Controllers« in Fahrt gesetzt, um wichtige Aufgaben zu erfüllen. Da war zum Beispiel die Viermastbark PAUL der Reederei Krabbenhöft & Bock, die 1919 nach



Abb. 3 PONAPE im Sturm, 1935. (Sammlung Burmester/Archiv DSM)

den USA segelte, um Schmieröl für die Hamburger Ölwerke Stern-Sonneborn heranzuschaffen. Von ihrer ersten Reise kehrte die PAUL, die einst WILLY RICKMERS hieß, wohlbehalten zurück, aber auf der zweiten Reise wurde sie im Winter auf dem Nordatlantik teilweise entmastet und lief Halifax als Nothafen an. Bei großer Kälte und unter schwierigen Bedingungen mußte die Besatzung die Reparaturen ohne fremde Hilfe ausführen; die deutschen Seeleute durften das Land nicht betreten, da der Versailler Vertrag noch nicht in Kraft war. Die Viermastbark TAMARA VI, ex LUCY VINNEN, wurde 1919 gebraucht, um russische Kriegsgefangene im Schlepp von Swinemünde nach Pillau zu fahren; das galt als deutsche Küstenschifffahrt, die seit dem 16. April 1919 wieder zugelassen war.

Als am 10. Januar 1920 der Versailler Vertrag in Kraft trat, standen der Reparations-Kommission noch 73 deutsche Großsegler zur Verteilung an die Siegermächte zur Verfügung. Im Juli 1919 waren die Segler PETSCHILI und JOHN in einem schweren Nordsturm an der chilenischen Küste gestrandet, so daß sie von der Liste gestrichen worden waren. Nicht auf der Liste standen auch die Segler HELIOS, OBOTRITA, KAISER und ANNA, deren Größe weniger als 1600 BRT betrug.

Für die Verteilung der Segler hatte die Reparations-Kommission folgenden Schlüssel festgelegt:

Für Frankreich	32 Segelschiffe
Für Italien	20 Segelschiffe
Für Großbritannien	18 Segelschiffe
Für Griechenland	2 Segelschiffe
Freistaat Danzig	1 Segler (PENANG)

Die nietneue Viermastbark POLA (s. oben) wurde Frankreich zugeteilt und im Oktober 1920 von Kapitän C. Brockhöft im Schlepp nach Dünkirchen gebracht; die Franzosen nannten das schöne Schiff RICHELIEU. Die Schmähungen des französischen Mobs, denen Kapt. Brockhöft in Dünkirchen ausgesetzt war, hat er sein Leben lang nicht vergessen können.

Als die Reparations-Kommission 1920 die Übergabe der Segelschiffe in die Wege leitete, ergab sich ein Problem. Die Siegermächte in Europa waren nicht bereit, die alternden Segelschiffe, die für ihre Reeder nicht sonderlich attraktiv waren, an der Westküste Südamerikas ohne Besatzung zu übernehmen. Die Segler waren sechs Jahre nicht in Fahrt gewesen und hatten unter Wasser einen dicken Muschelpanzer angesetzt. Tag für Tag waren sie der sengenden Sonne ausgesetzt gewesen, ohne daß man viel für ihre Konservierung hatte tun können. Die Klassenzertifikate waren abgelaufen, und schließlich waren manche Schiffe auf Geheiß der Reichsregierung von der eigenen Besatzung beschädigt worden, um sie für den Fall eines feindlichen Zugriffs unbrauchbar zu machen.

Zur Lösung des Problems fand im Frühjahr 1920 unter der Leitung der Reparations-Kommission eine Konferenz in London statt, an der auch deutsche Vertreter teilnahmen. Am meisten Schwierigkeiten machte die Mannschaftsfrage; denn während des langen Krieges hatten sich die deutschen Seeleute zum größten Teil davongemacht; die Kapitäne konnten oder wollten ihre Leute nicht so lange festhalten. Die deutschen Reeder hatten die Probleme vorausgesehen und sich schon 1919 zusammengeschlossen, um gemeinsam ihre Interessen zu vertreten. Sie hatten den »Seglerpool« gegründet und für die Durchsetzung rechtlicher Fragen die »Deutsche Segelschiff-Kontor GmbH«.

Die Reeder waren grundsätzlich bereit, die Segelschiffe in eigener Regie mit einer Salpeterladung nach Europa zu segeln und hofften, dabei auf ihre Kosten zu kommen, weil die Frachten auch nach Kriegsende noch recht hoch waren. Die Reparations-Kommission in London war mit dem Vorschlag der Reeder einverstanden, führte aber die abschließenden Verhandlungen mit der Reichsregierung, der die Reeder ihre Schiffe gegen eine Entschädigung hatten übereignen müssen.

Es gab allerdings Probleme mit der Schiffssicherheit; denn die Schiffe waren in Chile sechs Jahre gealtert, ihre Klassenzertifikate waren, wie schon erwähnt, abgelaufen. Experten besichtigten die Schiffe und stellten ihnen Fahrterlaubnisscheine für die Heimreise aus, wenn die verlangten Maßnahmen durchgeführt wurden, zum Beispiel Nieten erneuern, nur 90 Prozent der normalen Tragfähigkeit laden und anderes mehr.

Am 15. Mai 1920 wurden die Verhandlungen in London mit einem formellen »agreement« zwischen Reichsregierung und Reparations-Kommission abgeschlossen und unterschrieben. Darin war unter anderem festgelegt: *Die deutsche Regierung soll sich der deutschen Schiffseigner bedienen, um das Abkommen zu erfüllen; die Schiffseigner handeln ausschließlich als Beauftragte der deutschen Regierung. (...) Die deutschen Schiffseigner sollen auf ihre Kosten so viele der deutschen Segelschiffe instandsetzen, wie sie für machbar und einträglich halten, so daß die Kalkulation für eine jede Reise dem Eigner eine angemessene Verdienstspanse beläßt. Nach der Beladung der Schiffe sollen die Eigner sie unter deutscher Flagge nach einem Hafen in der Region »United Kingdom/Continent« expedieren, zwischen Dünkirchen und den dänischen Häfen, oder nach einem Mittelmeerhafen nicht östlich von Sizilien. In den Bestimmungshäfen sollen die Schiffe an die Siegermächte übergeben werden, und zwar in dem Zustand, in dem sie sich befanden; nur Seeschäden, die auf der Überführungsreise entstanden waren, sollen die bisherigen Eigner beseitigen lassen.*

Diese Bestimmungen wurden nur auf die in Chile liegenden Segelschiffe angewendet. Eine ähnliche Regelung für die zwölf Segler im Golf von Kalifornien wurde anfangs geplant, aber nicht verwirklicht, weil es ein Verlustgeschäft geworden wäre. Stattdessen wurden die zwölf Großsegler an Ort und Stelle von den Empfängern Großbritannien, Frankreich und Italien übernommen und so bald wie möglich an nordamerikanische Reeder an der Westküste verkauft. Die Reparations-Kommission teilte den USA keine Beuteschiffe zu, weil sie den Versailler Vertrag nicht unterschrieben hatten.

Trotz aller Schwierigkeiten gelang es, 47 Segler nach Instandsetzung und Beladung auf die Reise nach Europa zu bringen. Die meisten Reisen dauerten recht lange; es gab auch einige Havarien, manche Kapitäne wurden durch die Obstruktion ihrer Mannschaften bis an die Grenze ihrer Nervenkraft beansprucht. Als erstes Schiff war die kleine Bark HELIOS am 15. April 1920 von Taltal abgegangen, noch mit einer Vorkriegsmannschaft besetzt; sie brachte ihre Salpeterladung in 122 Tagen nach Danzig. Als nächstes Schiff folgte die große Viermastbark PARMA. Sie verließ Iquique am 18. Juli, ebenfalls noch vor Ankunft der LUCIE WOERMANN, und segelte 112 Tage bis Delfzijl. Ihre Salpeterladung hatte sie zu einem Teil bereits 1914 an Bord genommen.

Für die Segelschiffe in Chile erwies sich die Bemannung als das schwierigste Problem; es wurden etwa 1000 Mann gebraucht, möglichst segelschiffserfahren, die von Deutschland nach Chile transportiert werden mußten. Obgleich es 1920 in Hamburg viele arbeitslose Seeleute gab, fand man nicht genügend geeignete Leute für die Segelschiffe. Aber die Zeit drängte, man nahm, was man kriegen konnte und musterte die Leute auf dem Hamburger Seemannsamt pauschal für die in Chile liegenden Segelschiffe. Etwa 800 Mann wurden mit dem Dampfer LUCIE WOERMANN und 200 mit der neuen Viermastbark PRIWALL im Sommer 1920 auf die Reise nach Chile geschickt. Es war viel übles Volk darunter; schon bei der Anmusterung hatte die Polizei eingreifen müssen. Trotzdem war es einigen Rabauken gelungen, ein paar Frauen an Bord zu schmuggeln. Während der Seereise hetzten die Rädelsführer die Leute immer wieder gegen die Schiffsleitung auf, so daß zeitweise die Disziplin zusammenbrach. Der Kapitän der PRIWALL wurde gezwungen, Montevideo anzulaufen. Er nahm dort die Hilfe der deutschen Botschaft in Anspruch. Nachdem 78 Mann mit Zustimmung der uruguayischen Regierung das Schiff verlassen hatten, setzte PRIWALL die Reise nach Chile fort. Von der LUCIE WOERMANN sprangen im Panama-Kanal mehr als 60 der angemusterten Passagiere über



Abb. 4 Viermastbark PRIWALL. (Foto Hans Hartz/Archiv DSM)

Bord; sie wollten in die USA, wurden aber von der Kanalpolizei daran gehindert. (Siehe den Bericht »LUCIE WOERMANN und die Salpetersegler« in Stallings maritimem Jahrbuch 1975/76).

Am 15. September erreichte LUCIE WOERMANN die Reede von Iquique, auf der noch fünf Segler lagen, deren Mannschaften ergänzt werden mußten. Als die chilenischen Behörden bei der Einklarierung der LUCIE WOERMANN merkten, daß es bei den Deutschen an Disziplin mangelte, ließen sie den Dampfer näher bei ihrem Kreuzer CHACABUCO ankern, der vorher schon einen Offizier und neun Mann auf die LUCIE WOERMANN geschickt hatte. Landgang wurde den deutschen Seeleuten verboten.

Aktivisten des kommunistischen Seemannsbundes verteilten Propagandamaterial in Deutsch und Englisch auf den auf der Reede liegenden Schiffen, so daß die chilenischen Amtspersonen unruhig wurden. Die Ausweisung der LUCIE WOERMANN aus den chilenischen Hoheitsgewässern konnte nur durch den deutschen Botschafter in Santiago verhindert werden. Der Dampfer besuchte auch die weiter südlich liegenden Salpeterhäfen, wo die widerpenstigen Seeleute unter militärischer Bewachung auf die für sie bestimmten Segelschiffe verbracht wurden. Die Segelschiffskapitäne waren nicht begeistert über den Nachschub aus der Heimat und waren froh, wenn ihnen noch ein paar Vorkriegsseeleute verblieben waren.

Ab September wurden die Abstände zwischen den Abfahrten kürzer, und in den letzten drei Monaten des Jahres 1920 wurden die übrigen Segelschiffe auf den Weg gebracht. Die beiden kürzesten Reisen machten die Viermastbarken HERZOGIN CECILIE und OLYMPIA mit 86 und





Abb. 5 Viermastbark  
HERZOGIN CECILIE,  
1909. Postkarte  
(Sammlung Burmester/  
Archiv DSM)

89 Tagen nach Ostende und Antwerpen. Jedoch zehn von den insgesamt 47 Schiffen brauchten mehr als 150 Tage bis zu ihrem Bestimmungshafen. Die lange Dauer der Reisen ist nicht nur auf die teilweise minderwertigen Mannschaften, sondern auch auf den schlechten Zustand der Schiffe und schließlich auch auf ungünstige Großwetterlagen zurückzuführen, in die die Mehrzahl der Schiffe hineingeriet. Letzteres passierte auch der neuen Viermastbark *PRIWALL* der Reederei F. Laeisz, die zur gleichen Zeit ihre erste Heimreise von Chile machte, für die sie 121 Tage brauchte. Der Reeder und sein Inspektor Boye Petersen waren sehr enttäuscht über die lange Reise ihres neuen Schiffes, so daß sie ihren Unmut auch den Kapitän fühlen ließen.

Außer den beiden Wracks der *PETSCHILI* und der *JOHN* blieben nach dem Beschluß der Reeder und im Einverständnis mit der Reparations-Kommission acht Segelschiffe in Chile liegen, weil sich die Rückführung gemäß dem »agreement« nicht gelohnt hätte; sie wurden in Chile den Siegermächten übergeben, die sie dort verkauften oder anderweitig verwendeten.

Das letzte der abzuliefernden Segelschiffe der Chileflotte war das Vollschiff *MARIE*, das am 26. Juni 1921 seinen Bestimmungshafen Venedig erreichte; es hatte wegen einer Reparatur Rio de Janeiro anlaufen müssen und deshalb 240 Tage für die Reise von Antofagasta nach Venedig gebraucht. Damit war die Überführung der abzuliefernden Schiffe von Chile nach Europa

abgeschlossen; es war das traurige Ende der einst beachtlichen Segelschiffsflotte, die von deutschen Reedern im Kaiserreich geschaffen worden war. Auf den von Chile zurückgebrachten Seglern wurden die Salpeterladungen noch unter deutscher Regie gelöscht. War das Schiff leer und mit Ballast versehen, wurde es im Löschhafen an einen Regierungsvertreter des Empfängerlandes übergeben.

Da auf dem Frachtenmarkt eine langdauernde Flaute herrschte und Ladungen für Segelschiffe kaum angeboten wurden, ließen die Reeder der Siegermächte ihre als Reparation erhaltenen Segelschiffe im Löschhafen liegen, schickten einen Wachmann an Bord und warteten auf einen Käufer. Einige Schiffe brachte man schon bald an Abwrackwerften oder verwendete sie als Lagerschiffe.

Dem britischen »Shipping Controller« machte die wachsende Zahl der aufliegenden Beuteschiffe allmählich Sorgen; diese Institution war 1917 geschaffen worden, um den Einsatz der alliierten Handelsschiffe für kriegsbedingte Transportaufgaben besser zu koordinieren. Nach dem Kriegsende kümmerte sich der Shipping Controller um die Verwendung der Beuteschiffe, von denen natürlich die Dampfer bedeutend wichtiger waren als die Segler. Im Sommer 1921 war die Zahl der unbeschäftigten Beuteschiffe so gewachsen, daß der Shipping Controller den Verkauf an die ehemaligen deutschen Eigner freigab und mit einem Vorkaufsrecht anbot. Bei den Segelschiffen war der Verkauf einfacher, weil ihr Preis nicht viel höher war als der Schrottpreis, den man für das Schiff erzielen konnte. Es gab nur wenige Interessenten, die es mit den alten Seglern nochmal in der Frachtfahrt versuchen wollten. Dafür waren nur Reeder geeignet, die Erfahrungen mit Segelschiffen hatten und die Betriebskosten niedrig halten konnten, wie zum Beispiel Kapitän Gustaf Erikson von den finnischen Åland-Inseln.

Auch in Deutschland gab es in den ersten Nachkriegsjahren noch einige Reeder und Kaufleute, die am Kauf von Segelschiffen interessiert waren und mit Vorliebe nach den ehemals deutschen Seglern Ausschau hielten. Bei der raschen Geldentwertung im Nachkriegsdeutschland war für sie ein Segelschiff eine erschwingliche Kapitalanlage, und zwar ein Sachwert, der als Rendite Frachten in »harten« Devisen einbringen oder zum Abwracken verkauft werden konnte.

Ende 1920 brauchte man 75 Mark für einen US-Dollar,

Ende 1921 brauchte man 188 Mark für einen US-Dollar,

Ende 1922 brauchte man 7500 Mark, und bis Ende 1923 wurde die Mark wertlos und durch die stabile Rentenmark ersetzt, mit einer Dollarparität von 4,20 Rentenmark. Dadurch konnte und mußte auch im Reedereigeschäft wieder normal kalkuliert werden. Für die Seeleute war es ein großer Vorteil, denn nun bekamen sie am Ende der Reise das ausbezahlt, was sie wirklich verdient hatten, während sie vorher am Ende einer langen Segelschiffsreise mit Geld bezahlt wurden, das seit Abschluß des Heuervertrages viel an Wert verloren hatte. Von alten Seeleuten, die gern von früher erzählten, konnte man hören, daß die Heuer für eine lange und mühsame Segelschiffsreise kaum ausgereicht hätte, um die Straßenbahnfahrt vom Hafen nach Hause zu bezahlen.

### *Ein neuer Anfang nach dem Krieg?*

1921 waren alle deutschen Segelschiffe über 1600 BRT an die Siegermächte abgeliefert und lagen größtenteils untätig in den Häfen, in denen sie ihre letzte Ladung gelöscht hatten. Die Kauffahrt unter Segeln ging ihrem Ende entgegen, die meisten der noch vorhandenen Großsegler stammten aus dem vorigen Jahrhundert. Auf den deutschen Schiffswerften herrschte zwar Hochbetrieb, gebaut wurden aber nur Maschinenschiffe für eine neue deutsche Handelsflotte, mit der in wenigen Jahren ein Liniennetz wie in der Vorkriegszeit eingerichtet

werden konnte. Die kommerzielle Segelschiffahrt hatte keine Zukunft mehr, die allerletzten Frachtsegler verschwanden um 1950 von der See.

Die wenigen Segelschiffe, die gleich nach dem Krieg gebaut wurden, waren eigentlich keine Segelschiffe, sondern »Motorsegler«, denn sie erhielten als zusätzlichen Antrieb Dieselmotoren und damit einen anderen Charakter als die reinen Windschiffe. Bauaufträge für große Motorsegler gab die Bremer Firma F.A. Vinnen & Co., die vor dem Kriege, unter der Firmenbezeichnung Bremer Stahlhof AG, ein ganzes Dutzend großer Rahsegler besessen hatte. F.A. Vinnen & Co. benutzte die vom Reich gezahlte Entschädigung, um bei der Krupp-Germania-Werft in Kiel 1921/22 eine große Viermastbark mit einem Motor von 500 PS und fünf große Fünfmastmotorschoner bauen zu lassen. Die waren etwa 1800 BRT groß, hatten Motoren von 350 PS und eine eigenartige Takelung insofern, als sie am ersten und dritten Mast je vier Rahen außer den Gaffelseglern trugen. Einer dieser Schoner ging auf seiner ersten Ausreise an der englischen Südküste verloren. Die Viermastbark erhielt den Namen MAGDALENE VINNEN und wurde 1936 vom Norddeutschen Lloyd gekauft, um als Frachtschulschiff den Offiziersnachwuchs der großen Reederei auszubilden. Auch die Reederei F.A. Vinnen & Co. hatte auf ihren Fünfmastmotorschonern eine Anzahl Kadetten, deren Eltern Kostgeld für die Ausbildung zahlen mußten. Im Lauf der Jahre erging es den vier Fünfmastschonern wie den meisten Motorseglern: Der Motor wurde immer wichtiger, während die Segel manches Mal nur störend wirkten. Die Viermastbark, die als Schulschiff des Norddeutschen Lloyd den Namen KOMMODORE JOHNSON führte, machte da eine Ausnahme; sie brauchte ihren Motor als Lloydschulschiff weniger als vor dem Eignerwechsel.

1920 hatte die Krupp-Germania-Werft eine Serie von fünf mittelgroßen Motorseglern gebaut und sie als Dreimast-Rahschoner getakelt. Die 450 BRT großen Schiffe wurden von der Reederei Dönitz, Witt & Co. übernommen. 1922 gingen zwei dieser fünf Schoner in der Ostsee verloren, ein dritter namens BUCKAU vertauschte 1925 seine Takelage gegen zwei Flettner-Rotoren, die nicht das hielten, was Herr Flettner sich von ihnen versprochen hatte. Die übrigen beiden dieser fünf Schoner wurden bald verkauft; insgesamt gesehen, war es keine glückliche Serie, obgleich die Rahschoner schmuck aussahen, und es war auch keine glückliche Reederei. Der Firmenchef Friedrich Dönitz war Handelsschiffsoffizier und Reserveoffizier der Kriegsmarine gewesen; er war ein Bruder des späteren Großadmirals Karl Dönitz.

Hier soll aber weiterhin von den echten Windschiffen die Rede sein, für deren Antrieb nur die Segel zur Verfügung stehen; oft werden sie mit dem unpassenden Wort »Windjammer« bezeichnet. Von den Segelschiffsreedern der Vorkriegszeit war die renommierte Firma F. Laeisz die erste, die 1921 zielstrebig begann, die Segelschiffahrt nach Chile wieder in Gang zu bringen, um die Beziehungen und Organisationen, die sie dort für eine Linienschiffahrt aufgebaut hatte, wieder nutzen zu können. Den Anfang für den Liniendienst Hamburg – Valparaiso machte die neue Viermastbark PRIWALL, als sie Hamburg am 24. Juli 1920 verließ; sie hatte Ladung für Valparaiso an Bord und außerdem 200 Seeleute als Mannschaften für die seit 1914 in Chile liegenden Segelschiffe. Von dieser ersten Reise kehrte die PRIWALL im April 1921 mit 4700 Tonnen Salpeter nach Delfzijl zurück. Fast voll beladen trat sie am 1. Juli 1921 ihre nächste Reise nach Valparaiso an.

So weit, so gut, aber mit einem einzigen Segelschiff, das für eine Rundreise mindestens ein Dreivierteljahr brauchte, konnte man keine Linienfahrt über eine Distanz von mehr als 10000 Seemeilen betreiben. Also mußte man Schiffe dazu kaufen und möglichst solche, die den Anforderungen der Laeisz-Linie genügten: Sie sollten schnelle Reisen machen, und zwar westwärts um Kap Horn. 1921 verhandelte F. Laeisz in London mit der Maklerfirma Stelp & Leighton und konnte das VollschiFF PEIHO für 6100 £ zurückkaufen. Das Schiff lag in Delfzijl, am 20. Juli hatte man es in Hamburg und konnte mit den Instandsetzungsarbeiten für ein neues Klassenzertifikat des Germanischen Lloyd beginnen. Am 15. Oktober, dreieinhalb Monate

nach der PRIWALL, trat PEIHO die Reise nach Valparaiso an. Nachdem die gemischte Ladung in Valparaiso gelöscht worden war, segelte das Vollschiiff mit einer Partie Küstenladung von Valparaiso nordwärts nach Iquique und dann weiter nach Peru, um Guano nach Irland zu laden; denn die Salpeterfrachten von Iquique hatten 1922 einen Tiefpunkt erreicht.

Insgesamt gesehen war man bei der Reederei wohl mit der Chilefahrt zufrieden, wenn auch die Reisen und die Hafentiegezeiten etwas länger waren als vor dem Krieg. Der Leistungswille der Seeleute hatte durch den verlorenen Krieg und den sinkenden Geldwert gelitten. Die rapide Inflation der deutschen Mark veranlaßte die Seeleute, in Chile zu entweichen, um auf einem ausländischen Schiff besseres Geld zu verdienen. Erich Laeisz, der damalige Firmenchef, gab den einmal eingeschlagenen Weg nicht auf und setzte den Ankauf seiner früheren Segler fort. Nach dem Erwerb der PEIHO, die leider 1923 durch Strandung in der Kap-Horn-Region verloren ging, kaufte er noch die Schiffe:

Viermastbark PARMA	im Oktober 1921 in London für 10000 £
Viermastbark PASSAT	im Dezember 1921 in Paris für 13000 £
Vollschiiff PINNAS	im Dezember 1921 in Paris für 3000 £
Viermastbark PEKING	im Januar 1923 in London für 13500 £
Viermastbark PAMIR	im Februar 1924 in Genua für 7000 £

PAMIR war der sechste Segler ihrer ehemaligen Schiffe, den die Reederei zurückkaufte. Einschließlich der PRIWALL besaß sie ab 1924 ein halbes Dutzend erstklassiger Segler, mit denen sich ein Liniendienst nach Chile durchführen ließ, der den Interessen der Ablader entgegenkam. Die Schiffe verließen Hamburg in Abständen von sechs bis acht Wochen mit gemischten Ladungen, die zum Teil in Chile gestapelt wurden, wie zum Beispiel Zement, Koks, Kreide. Auch Stückgüter waren meistens in der Ladung, deren Empfänger bereits bei der Übernahme in Hamburg feststanden. Außer Valparaiso liefen die Segler in der Regel zwei bis drei kleinere Häfen südlich von Valparaiso an, um Ladung zu löschen. Der Salpeterexport, früher das große Geschäft Chiles, erfolgte von den Hafenplätzen im Norden Chiles. Er hatte sich seit der Vorkriegszeit stark verringert, weil die Erfindung des Chemikers Haber, Stickstoff aus der Luft zu gewinnen, es seit dem Kriege ermöglichte, Stickstoffdünger in Europa synthetisch herzustellen.

Ähnlich wie in der Vorkriegszeit wurden die Laeiszsegler erstklassig instandgehalten und waren ab 1924 alle mit Funktelegraphie ausgerüstet. Verpflegt wurden die Mannschaften so gut, wie es auf langen Reisen ohne Kühlraum möglich war. Ein weiterer Vorteil für die Laeiszschiffe war, daß der Reederei in den 20er Jahren noch erfahrene Segelschiffskapitäne aus der Vorkriegszeit zur Verfügung standen. Unter diesen Umständen ging es noch ein paar Jahre aufwärts mit den Seglern der P-Line. Die Disziplin der Mannschaften verbesserte sich erheblich, nachdem eine Währungsreform Ende 1923 für einen stabilen Geldwert gesorgt hatte; die Anzahl der Desertionen im Ausland verringerte sich nicht unbeträchtlich.

1925 bestellte die Reederei F. Laeisz G.m.b.H. bei der Tecklenborg-Werft in Bremerhaven den Bau einer Viermastbark von ihrem bewährten Typ, immer noch ohne Hilfsantrieb. Sie erhielt den Namen PADUA und war der letzte große Frachtsegler, der je gebaut wurde. Als die PADUA 1926 in die Chilefahrt eingestellt wurde, besaß die Reederei Laeisz sieben Großsegler mit einem Durchschnittsalter von 15 Jahren, und außerdem zwei Dampfer für die Linienfahrt nach Chile.

Die PADUA war im Gegensatz zu den vorher für die Reederei gebauten Viermastern der Reederei mit einer zehn Meter längeren Poop konstruiert worden, in der 40 Kadetten für Ausbildungszwecke untergebracht wurden. Die Einstellung dieser Kadetten erfolgte für den Verein Hamburger Reeder, der Laeisz auch die Kosten für die Kadetten erstattete. Nach dem Vorbild der PADUA wurde 1926/27 auch auf den Viermastbarken PRIWALL, PEKING und PASSAT die Poop für die Aufnahme von Kadetten um zehn Meter verlängert. In den 20er Jahren, als



Abb. 6 *Schulschiffkadetten.* (Sammlung Burmester/Archiv DSM)

man die vier Laeisz-Segler für die Nachwuchs-Ausbildung heranzog, galt in Deutschland die Vorschrift, daß die angehenden Schiffsoffiziere für den Erwerb des Steuermannspatentes unter anderem eine Fahrzeit als Decksmann von mindestens 20 Monaten auf Segelschiffen nachweisen mußten.

Das Ende der Laeisz-Linie kündigte sich um 1930 an, nachdem ein Jahr zuvor das Vollschiff PINNAS bei Kap Horn durch Entmastung verlorengegangen war und sich in der internationalen Schifffahrt die ersten Anzeichen der großen Weltwirtschaftskrise bemerkbar machten. Für die Laeisz-Segler verringerte sich die Menge der ausgehenden Ladungen, die sie nach Chile bringen konnten, und die Salpeterfrachten für die Heimreisen, die auf weniger als 15 Schilling je Tonne sanken, deckten die Kosten nicht mehr. Erich Laeisz war gezwungen, Schritt für Schritt den Rückzug aus der Segelschifffahrt anzutreten. Im Oktober 1931 wurden die Viermastbarken PAMIR und PARMA verkauft, die beiden letzten Frachtsegler ohne Kadettenausbildung. Das bedeutete das Ende der kommerziellen Segelschifffahrt mit deutschen Großsegelern. 1932 brachten PEKING und PASSAT noch je eine Salpeterladung nach Europa und wurden anschließend ebenfalls verkauft.

Keiner dieser vier Segler wurde verschrottet, sondern drei segelten weiter unter finnischer Flagge, und die PEKING wurde in London zu einem stationären Schulschiff hergerichtet. PRIWALL und PADUA, die beiden jüngsten Segler der Reederei, wurden nicht verkauft; aber ihre Hafenerliegezeiten wurden gedehnt, und gelegentlich wurde eine Reise ohne Kadetten gemacht, da bei den vielen arbeitslosen Schiffsoffizieren eine ungedrosselte Ausbildung von Kadetten untunlich war.

Am 31. Oktober 1933 schickte der Reeder seine beiden letzten Segler PRIWALL und PADUA in Ballast auf eine Wettfahrt von Hamburg nach Australien. Es wurde ein hartes Rennen bis

zum Spencer-Golf, das die PRIWALL unter Führung von Kapitän Robert Clauß mit einem Tag Vorsprung gewann. Die Reisedauer ab Hamburg betrug 67 und 68 Tage, vom Ausgang des Ärmelkanals waren es für beide Schiffe je vier Tage weniger. Das waren Rekordzeiten, die in der Schifffahrtswelt Aufsehen erregten, weil sie seit der Klipper-Ära nicht mehr erreicht worden waren. Es war, als hätten der Reeder und seine Besatzungen noch einmal zeigen wollen, daß die Bezeichnung »Flying P-Line« nicht zu Unrecht bestanden hatte. Beide Viermastbarken hatten bei diesem Rennen keine Kadetten an Bord; einschließlich des Kapitäns hatte die PPRIWALL eine Besatzung von 31 Mann, die PADUA von 32 Mann.

Von 1934 bis 1939 machten die beiden letzten P-Liner zusammengerechnet noch etwa ein Dutzend Reisen nach Chile und zurück, außerdem noch ein oder zwei Australienreisen. Die PRIWALL wurde durch den Zweiten Weltkrieg in Chile festgehalten und 1941 der chilenischen Marine übereignet, die ihr den Namen LAUTARO gab. PADUA verbrachte den Krieg in der Ostsee mit Übungsfahrten, soweit das möglich war. Nach dem Krieg mußte sie der Sowjetunion ausgeliefert werden; sie heißt jetzt KRUSENSTERN und dient noch heute als Schulschiff.

Von einem neuen Anfang der deutschen Segelschifffahrt konnte man allenfalls bei der Reederei Laeisz sprechen, die nach dem Krieg neben ihren sechs zurückgekauften Seglern auch zwei neugebaute Viermastbarken in Dienst stellte. Was die übrige deutsche Segelschifffahrt damals noch zu bieten hatte, war kein großartiges, sondern ein kümmerliches Bild.

Die von den Siegermächten zurückgekauften Schiffe waren in schlechtem Zustand, so daß es viele Havarien und Verluste gab. Die wenigen erfahrenen Segelschiffsreeder, die nach dem Krieg einige der alten Segelschiffe aufkauften und wieder auf große Fahrt schickten, gaben das Geschäft nach vier bis fünf Jahren wieder auf. Einige neu gegründete Firmen, deren Geschäftsleitungen vergeblich auf Gewinne in der Schifffahrt gehofft hatten, verkauften die Schiffe schon nach ein oder zwei Reisen wieder.

Den Höchstbestand an Rahseglern über 1000 BRT hatte die deutsche Nachkriegsflotte 1923 mit rund 30 Schiffen, wobei die drei Segler MAYOTTE, NAL und WINTERHUDE mitgezählt sind, die zeitweise im Freistaat Danzig registriert waren. Die 30 Segelschiffe hatten ein Durchschnittsalter von 26 Jahren, das heißt, daß einige Schiffe auch noch ein paar Jahre älter waren. Wenn auch diese Nachkriegsflotte deutscher Segelschiffe mit unserer Seglerflotte vor dem Kriege nicht zu vergleichen war, so sollte man nicht vergessen, daß diese alten Segler geholfen haben, die vielen arbeitslosen Seeleute unterzubringen und der seefahrtsbegeisterten Jugend Ausbildungsplätze zu bieten, auf denen sie nicht nur fachliche Kenntnisse erwarben, sondern auch eine charakterliche Erziehung durchmachten, die für Führungspositionen in der Handelsmarine nützlich war.

Der Hamburger Reeder H.H. Schmidt, der sein Geschäft seit 1897 betrieb und 1914 sechs Großsegler besaß, begann nach dem Kriege erneut mit einem gewissen Elan und kaufte 1922/23 fünf Segler in Frankreich. Einer davon war das Vollschiiff MIMI, das ihm schon vor dem Kriege gehört hatte; die vier anderen Schiffe, zwei Vollschiiffe und zwei Barken, waren 1901/02 mit staatlichen Subventionen in Frankreich gebaut worden. Diese Segler waren nicht so alt wie die meisten der in Großbritannien gebauten Segelschiffe, und sie schienen H.H. Schmidt besonders geeignet, um als Frachtschulschiffe verwendet zu werden, weil sie große Deckshäuser hatten, in denen man Kadetten unterbringen konnte. Mit Hilfe des Vereins Hamburger Reeder und des Deutschen Schulschiff-Vereins gelang es H.H. Schmidt, zunächst aus den beiden französischen Vollschiiffen die Frachtschulschiffe HAMBURG und OLDENBURG zu machen.

Die erste Reise als Schulschiff machte die HAMBURG 1924 nach Pensacola und brachte von dort eine Ladung Holz nach Schottland. Es folgte eine lange Reise mit Holz von Schweden nach Tasmanien. Im April 1925 ging es mit einer Weizenladung von Melbourne heimwärts, aber die Heimreise mußte unterbrochen werden, als im Sturm östlich von Tasmanien der Ruderschaft brach. Der Schaden wurde in Sydney repariert. Schlimmer wurde es, als das Schiff



Abb. 7 Viermast-  
bark PASSAT, 1933.  
(Foto H. Scheuffler,  
Sammlung Burme-  
ster/Archiv DSM)

seinen irischen Bestimmungshafen Cork ansteuerte und durch einen schweren Sturm gezwungen wurde, nach Dublin auszuweichen. Da kein Schlepper aus dem Hafen kam, versuchte Kapitän Volquardsen ohne fremde Hilfe einzulaufen, was leider mißlang. Das Schiff wurde schwer beschädigt, so daß es nach der Besichtigung im Dock kondemniert wurde. Die Besatzung war vollständig gerettet worden. Das Vollschiß OLDENBURG segelte als Frachtschulschiß unter der Regie von H.H. Schmidt bis Dezember 1927, meistens nach der Westküste Südamerikas, und wurde dann nach Bremen verkauft, wo unter der Führung des Norddeutschen Lloyd die »Seefahrt-Segelschiffsreederei GmbH« gegründet worden war. Dieselbe Reederei kaufte etwa zur gleichen Zeit auch die aus Frankreich stammende Bark LISBETH von H.H. Schmidt, nannte sie BREMEN und richtete sie ebenfalls als Frachtschulschiß ein. Der Reeder H.H. Schmidt, dessen Vollschiß BERTHA schon 1924 im Nordatlantik verschollen

war, hatte seine Bark WILHELMINE, 1901 in Frankreich gebaut, 1926 zum Abwracken verkauft, nach einer sehr unglücklichen Weltreise, auf der die Bark zweimal einen Nothafen hatte anlaufen müssen. H.H. Schmidt löste seine Firma 1928 auf, nachdem er auch seine beiden kleinen Dampfer verkauft hatte.

Die Firma Krabbenhöft & Bock hatte ebenfalls schon vor dem Kriege Segelschiffe bereedert und begann damit 1922 erneut, doch nur in bescheidenem Rahmen. Von ihren Vorkriegsschiffen kaufte sie nur die Viermastbark PAUL wieder, die ehemals WILLY RICKMERS hieß. Während des Krieges hatte PAUL in Hamburg gelegen und durfte schon 1919/20 für die Stern-Sonneborn Oelwerke Reisen nach USA machen, um Mineralölprodukte nach Hamburg zu bringen. Krabbenhöft & Bock schickten das Schiff 1922 auf große Fahrt, ebenso die kleinere Bark CLAU (ex CAMBUSDOON), die sie 1922 von Norwegen gekauft hatten. Die beiden Großsegler wurden 1925 zum Abwracken verkauft, die Firmeninhaber hielten die Zeit für gekommen, mit den Segelschiffen Schluß zu machen. Sie hatten auch zwei Motorsegler besessen, den Dreimast-Rahschoner ELBNIXE und die Barkentine ELBNYPHE. Letztere ist 1925 vor der norwegischen Küste verschollen, die ELBNIXE wurde 1926 nach einer Havarie vor der Ostküste Südamerikas völlig wrack, so daß sie kondemniert und verkauft wurde. Danach gaben Krabbenhöft & Bock das Reedereigeschäft auf.

Die Hamburger Reederei Vinnen Gebrüder, die 1913 gegründet worden war und bei der Gelegenheit die sechs Segler der Reederei August Bolten übernommen hatte, regte sich ebenfalls nach dem Kriege wieder. Im Januar 1922 kaufte sie sich ihr bestes Schiff von Frankreich zurück; es war die Viermastbark GUSTAV, die während des Krieges in Chile gelegen hatte und im April 1921 mit einer Salpeterladung in Gent eintraf. Nachdem die Ladung unter deutscher Regie gelöscht worden war, wurde das Schiff der französischen Regierung übergeben. Es blieb in Gent liegen, da die französischen Reeder kein Interesse hatten; ihre eigenen Segelschiffe waren zum größten Teil ohne Beschäftigung, seitdem auf den französischen Segelschiffen der Acht-Stunden-Tag eingeführt worden war.

Vinnen Gebrüder stellten die GUSTAV nach gründlicher Überholung im April 1922 wieder in Dienst. Die Viermastbark machte bis 1927 eine Anzahl verhältnismäßig befriedigender Reisen und wurde anschließend an einen Kaufmann in Hamburg verkauft, der das Prestige eines Reeders brauchte, um in Hamburg Konsul eines lateinamerikanischen Landes zu werden. Ende 1923 kauften sich die Vinnen Gebrüder noch das VollschiFF GREIF, das zuvor eine Reise nach Australien als Frachtschiff für die Stettiner Dampfer Compagnie gemacht hatte. Die GREIF war 1892 in England gebaut worden und war bisher nicht als Schnellsegler aufgefallen; deshalb überraschte sie die Seeleute, als sie 1926 in der Rekordzeit von 69 Tagen – geführt von Kapitän Sietas – von Valencia nach Adelaide segelte. Im Herbst 1923 kaufte die Reederei aus norwegischen Händen die Bark AMASIS (ex SAXON), der sie den Namen ELFRIEDA gab. Die Bark machte drei große Reisen, zwei ausgehend mit Holzladungen nach Australien und die dritte mit Bohrgeräten für Ölfelder im südlichen Argentinien; bevor sie mit Getreide oder Salpeter zurückkehrte, machte sie Zwischenreisen mit Guano nach Neuseeland und Kohle nach Callao. 1928 wurde sie an den Deutschen Schiffschiff-Verein verkauft. Unter dem Namen SCHULSCHIFF POMMERN trat die Bark nach entsprechendem Umbau noch 1928 ihre erste Ausbildungsreise nach den Kanarischen Inseln an. Auf der Heimreise ging sie in einem Wintersturm im Ärmelkanal verloren, nachdem der Bergungsschlepper HEROS die Besatzung abgeborgen hatte.

Gleich nach Kriegsende wurden in Hamburg die Nordische Handelsgesellschaft Hachfeld, Fischer GmbH und die Nordische Handels- und Reederei GmbH gegründet, die in enger Verbindung miteinander standen, so daß gelegentlich ein Schiff von der einen Firma zu der anderen wechselte. Eines ihrer ersten Schiffe war die kleine Bark TONI (ex REIHERSTIEG), deren Ablieferung nicht verlangt wurde, da sie kleiner als 1600 BRT war. 1922 wurde die Bark an eine



Partenreederei verkauft, deren Hauptanteilseigner Graf Otto von Bismarck hieß und ein Verwandter des »Eisernen Kanzlers« war. Die TONI machte ihre letzte Reise 1924 von Australien mit Weizen nach Irland und wurde anschließend abgewrackt. Die Nordische Handels- und Reederei GmbH kaufte viele Schiffe, kleine und große Segler sowie ein paar kleine Dampfer und nannte sie ab 1922 alle TAMARA mit einer Nummer dahinter. Die Nummernreihe reichte bis TAMARA XV. Es waren fünf Großsegler von mehr als 1000 BRT unter den TAMARAS, die jedoch 1925 allesamt von der See verschwunden waren. Im selben Jahr wurde die Nordische Handelsgesellschaft Hachfeld, Fischer GmbH aufgelöst.

Ähnlich verlief die Geschichte der Reederei Schröder, Hölken und Fischer, die auch gleich nach dem Krieg gegründet worden war und sich in den Inflationsjahren Segelschiffe und kleine Dampfer kaufte. Zuerst erwarb die Reederei vier Dreimastschoner, die von angesehenen Werften stammten und von denen keiner älter als acht Jahre war. Trotzdem wurden die Schoner nach kurzer Zeit wieder verkauft und durch fünf alte Rahsegler ersetzt. Bei vieren von ihnen handelte es sich um Rückkäufe ehemaliger deutscher Segler, nur die Bark HINSCHENFELDE hatte zuvor unter dänischer Flagge gesegelt. Die Reederei hatte ihren fünf Großseglern folgende Namen gegeben:

BARMEN	(ex NESAIA)	Vollschiff
FEHMARN	(ex CARLA)	Viermastbark
HINSCHENFELDE	(ex FINDANA)	Bark
LANDKIRCHEN	(ex GLÜCKSTADT)	Vollschiff
LEMKENHAFEN	(ex HERBERT)	Viermastbark

Die fünf Großsegler traten 1922 ihre erste große Reise für Schröder, Hölken und Fischer an, doch Ende 1924 besaß die Reederei keinen Segler mehr, die Schiffe waren alle verkauft, verschrottet oder verlorengegangen.

In den Jahren 1924 und 1925 begann die deutsche Seglerflotte der Nachkriegsjahre durch Verkäufe und auch durch einige Verluste auf See endgültig zu schrumpfen. Zu Beginn des Jahres 1926 hatte sich der Bestand an Großseglern unter der deutschen Flagge auf 15 Schiffe verringert, unter denen sich sechs Laeisz-Segler befanden. Zu den Schiffsverlusten der Jahre 1924/25 gehörten das Vollschiff BERTHA (verschollen), die Viermastbark LEMKENHAFEN (ge kentert), das Vollschiff HAMBURG und die Bark BOHUS (gestrandet). Die beiden letztgenannten Segler waren Frachtschulschiffe, von der HAMBURG wurde die gesamte Besatzung abgeborgen, bei der Strandung der BOHUS verloren vier Mann ihr Leben. Die BOHUS war ein privates Schulschiff, wie es damals mehrere gab; sie verdiente die Bezeichnung »Schulschiff« kaum, denn sie unterschieden sich von den einfachen Frachtseglern nur dadurch, daß der Reeder überzählige Schiffsjungen und Leichtmatrosen anmusterte, die oft erhebliche Prämien zu zahlen hatten.

Die Frachtenmärkte, die unmittelbar vor dem Krieg den meisten Seglern Beschäftigung boten, waren nach dem Krieg nicht mehr so ergiebig, so daß die deutschen Segler nach dem Krieg gelegentlich ganz ungewöhnliche Reisen machten. Zum Beispiel segelte die Viermastbark TAMARA XV 1922 nach Südgeorgien, um in der Walfangstation Grytviken Walöl zu laden. Auf der Ausreise von Hamburg hatte sie 900 Tonnen Kohle, 12 500 Stück leere Fässer und 250 Tonnen Sandballast an Bord. Es war eine sehr interessante Reise, wie der Kapitän berichtet hat. Die Insel liegt auf der Breite von Kap Horn, aber 1000 Seemeilen östlicher. TAMARA XV lud dort 13 500 Fässer voll Tran, 400 tons Guano in Säcken und etliche Walbarten, die als Stauholz benutzt wurden. Als die TAMARA XV im September 1922 in Schiedam festmachte, stellte man fest, daß die Fässer teilweise leer waren, aber die Bilgen voll, und eine Menge Tran fand sich auch im Laderaum, ein böser Schmierkram! – Die Viermastbark GUSTAV, die 1926 eine Ladung schwedisches Holz in Australien gelöscht hatte, wurde von Adelaide nach Rarotonga (21° S, 158° W) auf den Cook-Inseln beordert, und von dort segelte

sie nach Malden Island, um Guano zu laden. Die kleine Insel liegt etwa 1000 Seemeilen nördlich von Rarotonga, auf 4° Südbreite. GUSTAVs Guano-Ladung war für Auckland bestimmt. Die anschließende Heimreise machte die Viermastbark mit Getreide von Sydney nach Irland. Auch die Bark ELFRIEDA hatte schon 1925 Guano nach Auckland gebracht, den sie von den Neuen Hebriden geholt hatte. Für die Ladungsarbeiten auf Surprise Island hatte sie vorher auf Neu-Kaledonien 14 eingeborene Kanaken angeheuert. An diese romantisch anmutende Südseereise schloß sich 1926 die Heimreise an, mit Getreide von Australien nach Europa.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß einige der deutschen Nachkriegssegler auch den Panama-Kanal durchfahren haben, der vor dem Krieg noch nicht zur Verfügung stand. Die wenigen deutschen Schiffe, die sich in den 1920er Jahren durch den Kanal schleppen ließen, waren mit Guano-Ladungen von Peru nach der Ostküste der USA unterwegs. Der Panama-Kanal brachte Segelschiffen wenig Nutzen, da seine Ansteuerungsgebiete von ungünstigen Windverhältnissen beherrscht wurden.