

## Die letzten Weizenrennen

### Windjammer gegen Dampfer

Volker Borkewitz

UM Mitternacht wurde sie zum ersten Mal als ferne Gestalt am mondbeschiedenen Horizont entdeckt. Bei Tagesanbruch waren ihre Ausmaße zu majestätischer Größe angewachsen. Fahrgäste und Besatzung des britischen Passagierschiffes drängten sich an der Reling, um auf den Großsegler zu blicken, dem sie sich näherten. Sie schien eine Erscheinung aus einer anderen Epoche zu sein. Eine anmutige Bark mit weißem Rumpf, ihre vier Masten bestückt mit windgespannten Segeln. Es schien, als gehöre sie auf einen anderen Ozean, auf Seewege, die noch nicht vom Rauch der Dampfer befleckt waren.

Der Kapitän des Liniendampfers signalisierte über seinen Maschinentelegrafen: „Volldampf voraus!“ Er wollte seinen Passagieren etwas vorführen, das sie lange in Erinnerung behalten würden; er würde diesen alten Windjammer einholen, in einem riskanten Manöver seinen Bug kreuzen und dann den Kurs Richtung Rio de Janeiro fortsetzen. Aber an Bord der großen Stahlbark im Südatlantik, an jenem Oktobermorgen des Jahres 1934, hatte er nicht mit Kapitän Sven Eriksson gerechnet. Für ihn war die *HERZOGIN CECILIE*, das 32 Jahre alte Schiff unter seinem Kommando, kein lahmer Oldtimer. Das Ziel der *Herzogin*: Port Lincoln in Südastralien, wo sie eine Ladung Getreide aufnehmen sollte. Die Bark tat noch immer unverzagt ihren Dienst und brachte seinem Eigner Gewinne ein.

Nun war das Rennen eröffnet. Kein schwerfälliger



hinter jedem Mast auf Deck montiert waren. Die Rahen mussten gebrast werden, so dass die optimal ausgerichtete Segelfläche den maximalen Antrieb durch den schnell auffrischenden Wind aufnahm. Jetzt wehte der Wind mit 18 bis 20 Meter/sec., fast Sturmstärke. Die Bugwelle der *Herzogin Cecilie* türmte sich im Sonnenlicht auf, als sie schneller und schneller wurde – 16 Knoten, dann 17, fast 18. Ihre Leereling war leicht eingetaucht. Die zwei Rudergänger an dem mächtigen Steuerrad mussten sich anstrengen, sie auf Kurs zu halten.

Einige Augenblicke lang fuhren Dampfer und Segler Seite an Seite. Dann nahm die Bark stetig Fahrt auf und schob sich nach vorne. Als das Passagierschiff unaufhaltsam nach achtern glitt, gab ihr Kapitän drei lange Signaltöne mit der Dampfpeife, um seine Niederlage anzuerkennen. Danach dippte er seine rote britische Flagge zum Gruß an den Sieger. Im Gegenzug dippte Kapitän Eriksson auf der *HERZOGIN CECILIE* die blauweiße finnische Nationalflagge. Die beiden Schiffe setzten ihre Fahrt auf unterschiedlichen Kursen fort. Bald verschwanden die Masten der *HERZOGIN CECILIE* hinter dem Horizont.

So oder so ähnlich mag es sich zugetragen haben. Der Ruf der *HERZOGIN CECILIE*, der Viermastbark deutscher Herkunft, war in diesen Jahren des Niedergangs der Großsegler, schon legendär. Darüber zu berichten, wird Gegenstand eines weiteren Artikels. Hier geht es um die Frage: wie konnten sich in den 20er und 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts die



Dampfer mit qualmenden Schornsteinen sollte ihm, Sven Eriksson, das Heck zeigen. In diesem Moment frische der Wind auf, die *HERZOGIN CECILIE* nahm stetig Fahrt auf. Eriksson gab Anweisung, alles Tuch zu setzen. Während der Dampfer näherkam, wurden die Royalsegel der *HERZOGIN CECILIE*, die obersten Segel, gesetzt und dichtgeholt; der mächtige Windjammer trug bald Vollzeug mit 35 Segeln, unglaubliche 4180m<sup>2</sup>. Die Männer kurbelten energisch an den Jarvis-Winden, die

Windrichtungen gehorchend. Auf einer Heimreise, so berichtete es mir 1991 Kapitän Spötter, der während seiner Ausbildungszeit 1927-1929 auf der *MAGDALENE VINNEN* als Leichtmatrose angeheuert hatte, gab es folgende Begegnung:

„Die Fahrt um Kap Horn verlief unter normalen Wetterbedingungen, erst bei den Falkland Inseln kamen wir dann in schwere See. Nur an eine kritische Situation kann ich mich heute noch sehr genau erinnern. Wir fuhren nachts und ein Dampfer hielt mittschiffs genau auf uns zu. Er konnte uns

nicht sehen, da er genau im toten Winkel unserer Positionslichter auf uns zuhielt. Außer diesen Lichtern gab es sonst keine Beleuchtung an Bord, wie das heute üblich ist. Der I. Offizier hatte gerade Wache und rannte, als er die Situation erkannte, ins Kartenhaus, um eine blaue Bengal Leuchte zu holen. Diese ließ das Schiff plötzlich in grellem Licht erscheinen. Der Kapitän des Dampfers mußte beim Anblick dieses mächtigen Segeldoms einen großen Schreck bekommen haben. Das Schiff änderte jedenfalls schlagartig seinen Kurs und umfuhr uns in einem großen Bogen.“

Es gab noch andere Segler, in der Mehrzahl solche, die unter der Flagge des finnischen Reeders Gustav Erikson – Sven Eriksson war nicht mit Gustav verwandt – fuhren. Aber auch Laeisz hatte nach dem Krieg wieder Schiffe auf die Reise geschickt, durch Rückkauf aus Italien und Griechenland und mit einem Neubau, der *PADUA*. Die Viermastbark, war der letzte Frachtsegler überhaupt, der 1926 auf der J. C. Tecklenborg Werft in Geestemünde vom Stapel gelassen wurde.

Erikson, Laeisz und Vinnen standen in dauerhafter Konkurrenz, was die schnellsten Fahrten nach Europa anging. Dass dabei mehrere Segler gleichzeitig den Spencer Golf in Australien verließen, kam eher selten vor. Es ging um die besten Etmale und die schnellste Reise. Die Route zurück führte sowohl um Kap Horn als auch um das Kap der Guten Hoffnung (Nadelkap genannt). Ausschlaggebend waren die Jahreszeit und die damit verbundenen Windströmungen. So konnten die Segler im Südsommer (Dezember und Januar) noch gute Fahrten um das Nadelkap machen, ohne bei nennenswerten Gegenwinden zum Kreuzen gezwungen zu sein. Ab März verlängerten sich die Fahrten auf dieser Route, so daß der Weg um Kap Horn bevorzugt wurde, obwohl dieser 1000 Seemeilen länger ist. Im

wenigen Windjammer als Frachtsegler überhaupt noch behaupten und was waren ihre Frachten.

Es ist die Terminfracht, die es ermöglichte, Großsegler wirtschaftlich einzusetzen. War es bis zum ersten Weltkrieg hauptsächlich der Chilesalpeter, der von Südamerika seinen Weg nach Europa fand, so lag der Schwerpunkt ab Mitte der 1920er Jahre auf der Weizenfahrt, vorrangig vom Spencer Golf in Australien aber auch vom La Plata in Argentinien. Der Weizen wurde in Säcken, wie der Salpeter auch, im Januar und Februar verladen, um dann nach 90 bis 110 Tagen Überfahrt in einem europäischen Hafen gelöscht zu werden. Im Mai waren nämlich die Lagervorräte aus der Vorjahresernte erschöpft und der Markt für Importgetreide besonders günstig. Diejenigen Importeure, die sich entschlossen hatten, Weizen von Australien mit Segelschiffen zu verschiffen – zeitweise waren bis zu 20 Segler nach Nordeuropa unterwegs – hatten einkalkuliert, daß sie etwa zwei Monate an Lagerkosten durch die dreimonatige Segelschiffsreise sparen würden. In dieser dreimonatigen Seereise war gute Gelegenheit, das erwartete Getreide zu Höchstpreisen an der Börse zu handeln. Vorausgesetzt, die Massenware kam termingerecht an. Und das tat sie!

### Magdalene Vinnen – Kommodore Johnson

Die Jungfernfahrt der *MAGDALENE VINNEN* führte nach Argentinien. Die eingebaute Maschine machte die Fahrt dorthin zu einer der schnellsten Segelschiffsreisen überhaupt, in nur 30 Tagen vom Ausgang des Kanals nach Buenos Aires. Die Viermastbark wurde erst in der Salpeterfahrt von Chile eingesetzt, als auch mit Weizen beladen, der in La Plata – Argentinien aufgenommen wurde. Ab 1930 dann ging die Weizenfahrt von Australien los, die Hinfahrt um das Kap der Guten Hoffnung, die Rückfahrt um Kap Horn, immer den

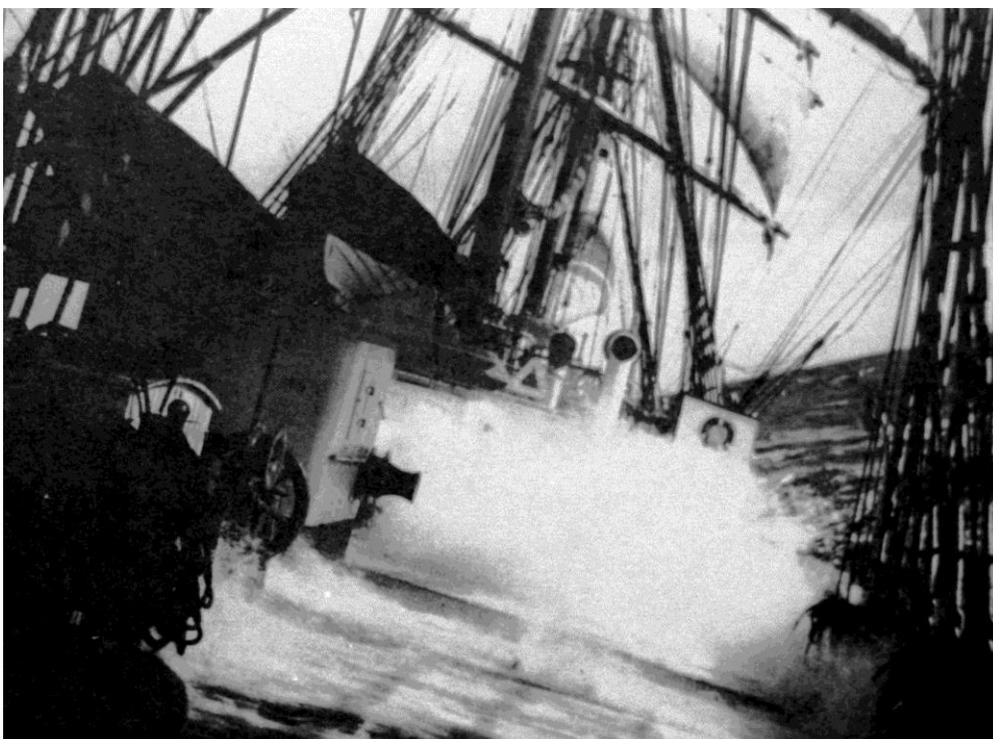
Mittel lagen die Reisen von Europa nach Australien zwischen 85 und 95 Tage, die Heimreisen dauerten zwischen 110 und 120 Tage.

Vergleicht man die Windjammer mit den Klippern auf der Australienroute, – die Klipper transportieren in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Wolle nach England – so stechen die *THERMOPYLAE* und die *CUTTY SARK* bei der Ausfahrt mit 60 und 64 Tagen hervor. Aber auch das deutsche Vollschiff *MELPOMENE* und die Viermastbark *HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE* glänzten 1909 mit 67 und 69 Tagen auf der Strecke Kanal-Sydney. Noch schneller waren dann in der Jahreswende 1933/34 auf der Strecke Kanal-Spencer Golf die *PRIWALL* in 62 und die *PADUA* in 63 Tagen. Eine enorme Effizienzsteigerung im Verhältnis zu den Klippern, die nur ca. 1000 BRT gegenüber 3185 BRT Vermessung bei der *PRIWALL* hatten. Diese beiden Windjammer machten die schnellsten Ausreisen aller Zeiten. Kapitän der *PRIWALL* war Robert Clauß und Jürgen Jürs hatte das Kommando auf der *PADUA*. Schon die Fahrt ab Elbmündung bis Ausfahrt Kanal bei Lizard dauerte nur zwei Tage, vom 2. Bis zum 4. November 1933. Dann geht es mit stetigem Wind in Richtung Australien. Nicht weit vor dem Ziel, Spencer Golf, notiert Kapitän Clauß: „... Während *PADUA* am 4. Januar, südwest-halbwest 116 Seemeilen von South Neptune Island, dem Wachtposten vor dem Spencer Golf, absteht, haben wir noch nordost-halbost 43 Seemeilen zum selben Punkt, dann noch 17 Seemeilen bis zum Eingang Spencer-Golf. Lächerliche 60 Seemeilen von 15.000!“ Weiter beschreibt er schweres Wetter, das aufzieht. Aber *PRIWALL* clippert mit steten 14,5 Knoten durch die See. Es entfernt sich das Besanstengestagesegel, aber kein Segel wird wegegenommen, zu zeitaufwändig. Am 4. Januar passiert *PRIWALL* die Einfahrtlinie zum Spencer-



Golf, nach 62 Tagen. Ein Tag später steuert Kapitän Jürs die *PADUA* in das ruhige Binnenwasser.

Eine dramatische Lage entwickelte sich auf einer Reise der *KOMMODORE JOHNSEN* 1937. Der Norddeutsche Lloyd hatte 1936 die *MAGDALENE VINNEN* gekauft, um neben der Frachtfahrt darauf auch angehende Seeleute ausbilden zu können, wie später auf *PAMIR* und *PASSAT*. Das Schiff war im Januar 1937 mit Weizen beladen von Buenos Aires Richtung Hamburg auf der Rückreise. Die Ladung war jedoch nur teilweise in Säcken, sonst lose. Man hatte den Weizen so gestaut und, da man wegen des Gewichtes nicht den ganzen Laderaum nutzen konnte, die freien Flächen mit Persenningen und Stauholz bedeckt. Zusätzlich sicherte man den losen Weizen mit Sackgut in mehreren Lagen. Vor den Azoren dann mußte Kapitän Lehmborg und der erste Offizier Gottfried Clausen in schwerem Wetter beidrehen. Das Schiff rollte immer mehr nach Lee und schöpfte zunehmend Wasser, das nicht mehr abließ. Unter Deck war die Ladung verrutscht und lief nach Backbord durch einen gebrochenen Mittellängsschott unter Luke III.





Die Trimmversuche der Mannschaft blieben ohne Erfolg, mit jeder neuen See rutschte die Ladung zurück, der Segler drohte zu kentern. Kapitän Lehmborg funkte SOS. Zwei nicht weit entfernte Tanker eilten zu Hilfe und ließen Öl ab, um die Wellen zu beruhigen. Schließlich gelang es der Mannschaft, die Ladung zu trimmen und *KOMMODORE JOHNSEN* lief 15 Tage später in Hamburg ein, nach 68 Tagen und 7822 Seemeilen.

Dieses Ereignis war auch Gesprächsstoff bei einem Treffen von Kapitän Clausen, der nach der spektakulären Reise das Kommando übernahm, und Kapitän Perivoschikow auf der *SEDOV* 1988 in Hamburg.

### Moshulu und „Das letzte Weizenrennen“

Was die Zeit der letzten Weizenrennen in den 20er und 30er Jahren ausmacht sind Berichte und Erzählungen einiger bekannter Schriftsteller wie Alan Villiers und Eric Newby, die in dieser Zeit auf Seglern wie *PARMA* oder *MOSHULU* angeheuert haben. Hier ein Auszug aus dem Buch von Eric Newby „Das letzte Weizenrennen“, erschienen in der deutschen Ausgabe 1968 bei Delius Klasing. Newby hatte auf der Viermastbark *MOSHULU*, Baujahr 1904, 3116 BRT, von

Erikson im Mai 1935 erworben, angeheuert. Die *MOSHULU* verließ Belfast am 18.10.1938 mit Ziel Port Lincoln in Australien. Auf dieser Hinreise um das Kap der Guten Hoffnung beschreibt Newby folgende Situation an Bord:

„... der Wind legte zu. Das Schiff sah wild, aber wunderschön aus, wie es so mit vierzehn bis fünfzehn Knoten nach Südosten stürmte. Schön war *Moshulu* wirklich, aber wegen starker Luvgierigkeit sehr schwer unter Kontrolle zu halten. Dauernd mußte ich Gegenruder legen. Fiel sie dann zunehmend schnell nach Steuerbord ab, so mußte ich diese Drehung auffangen, damit sie nicht unentwegt gierte und dabei unnötig Fahrt verlor.

Zwischen Mittag und Mitternacht loggte *Moshulu* 168 Seemeilen. Um siebzehn Uhr wurde die Bagien erneut gesetzt, aber der Wind sprang auf NNO, Stärke 6. Also wurden um zweiundzwanzig Uhr alle Hände gepurrt, um bei hellem Mondschein die Leinwand erneut zu bergen – Bagien, Großsegel, die drei Unterbramsegel und den Jager.

„Stor segel ... bräck gårdingarna ... tag i gigtåget ... Uuuh ... uuuh ... eeeh ... iiuh ... orrrr ... " Diesmal feuerte uns der (finnische, Anm.) Segelmacher an. Seine Schiffermütze saß wie bei einem Motorradfahrer früherer Zeiten umgekehrt auf dem Kopf. Er brüllte wie ein Löwe, während er selbst an den Fallen holte. „Uuuh ... uuuh eeeh ... ! toblocks Orlight. Schnell, enter auf.“ Alle Mann sausten zu den Wanten und in ihnen hinauf zur aufgegeiten Leinwand, deren Falten gegen die Rahen flappten und schlugen. Achtzehn Mann benötigte das Großsegel. Auf seiner Rah legten sie nach beiden Seiten aus. Die Füße grätschten auf dem straffgespannten Fußperd. Über dem Brausen des Windes und der See konnte man nur das Schnaufen und die Rufe der eigenen Nebenleute hören, wenn sie sich, Bauch auf der Rah, weit vornüberbeugten, um die schwere Leinwand hochzuwuchten.

Die Zeisinge waren losgeworfen. Nun mußten sie um Segel und Rah genommen werden, kein leichter Job bei einer Stahlspiere von fast einem halben Meter Durchmesser. Immer zwei Mann kämpften mit einer Zeising. Ich arbeitete mit Hermansonn zusammen. Jetzt kauerte er auf dem Fußperd und nahm die Zeising zwischen der Kettenschot des Untermarssegels und der Rah hindurch. Als dies gelungen war, warf er das Ende nach oben, bis ich es zu fassen bekam. Dabei hatte ich mich so weit über die Rah beugen müssen, daß meine Beine höher als mein Kopf waren. Nun reichte ich den Tampen Hermansonn wieder zu.

Dann hörte man auch andere Geräusche — zerschundene Hände schlugen auf Leinwand, zerrten und zurrten Zeisinge, bis sich die ganze Rah entlang im Kauderwelsch der Besatzung der Ruf weiterpflanzte „Orlright - fest!"

Dunkle Gestalten rutschten zunächst langsam zum Mast hin, dann turnten sie schneller mit Hilfe von Webeleinen und Pardunen aufs Deck hinunter. Dort galt es, Leinen aufzuklaren, sowie Gordinge und Geitauwe sauber aufzuschließen.

In dieser Nacht lernte ich, was es hieß, den Jager fast am äußersten Ende des achtzehn Meter langen stählernen Bugspriets zu bergen. Unter ihm war kein Sicherheitsnetz angebracht. Bald wies seine Spitze zum Himmel, bald tauchte sie ins mächtig brodelnde Meer. Das Fußpferd in Luv war entsetzlich schlüpfrig, das Segel selbst quatschnaß. Es gebärdete sich wie ein Wahnsinniger. Das Drahtliek schlug mir gegen Kopf und Schultern, und der Schotblock tanzte unberechenbar wie ein riesiger Hampelmann an einer Schnur und drohte, uns den Schädel einzuschlagen.

„Faß den Block, Kossuri", rief Hermansonn, als das

Ungetüm über unsere Köpfe saute. „Schnell!"

Einmal griff ich daneben und hörte Hermansonn's höhnisches Gebrüll. Darauf wagte ich das Äußerste, richtete mich freistehend auf dem Fußpferd auf und faßte den Block wahrhaftig mit beiden Händen, als er wiederum auf uns zu saute. Die nun noch verbleibende Arbeit war leichter. Nach und nach wurde das Segel auf den Bugspriet gepackt und gezurt. „Wie Krieket", meinte Hermansonn, aber mir schien es, als schwinde etwas wie Anerkennung mit. Nur hatte ich sie mir dadurch verdienen müssen, daß ich eine an Gottversuchen grenzende Tollkühnheit bewies. Ich konnte ihm nur erwidern: „Das nächste Mal spiel' du ruhig allein."

Am 4. um Mitternacht stand NNO, Stärke 7. Wir fuhren nur noch die Marssegel. Darüber schimmerten die kahlen, gelben Rahen im Mondlicht wie riesige Knochen. Plötzlich kam uns das Schiff erschreckend wild und fremd vor. Am Rad kämpften ein Schwede und ein Däne, um es auf Kurs zu halten, wenn es in Böen dreizehn bis vierzehn Knoten lief. Damals wurde es mir klar, daß ich in meinem Leben niemals wieder eine solche Seefahrt unter Segeln erleben würde. Verschwanden Schiffe wie das unsere vom Meer, dann war unwiderruflich das Ende gekommen, dann würden die Sturmgürtel der Erde leergefegt sein. Nie mehr brausten der große Westwind und die Passate durch stählerne Takelagen, nie mehr fielen sie in flächserne Leinwand ein.

Es war bereits hell, als wir um vier Uhr am Montag ins Logis gingen. Kaum hatte ich den Kopf aufs Kissen gelegt, da war es schon acht Uhr, und Moshulu hatte wieder 55 Seemeilen geloggt. Die Oberbram- und das Großsegel wurden wieder gesetzt, und mittags standen wir auf 36° 39,3' Südbreite und 14° 15,1' Westlänge. Das bedeutete ein Etmal von 320 Seemeilen.

Den ganzen Tag über mußten zwei Mann am Rad stehen. Es herrschte schönes Wetter. Vier große Albatrosse und ein Schwarm Delphine spielten um das Schiff. Die Sonne stand an einem von hohen Zirruswolken gesäumten Himmel. Obwohl das

Barometer nicht fiel, wurde das Wetter nachmittags schlechter. Wiederum in vier Stunden 55 Seemeilen. Jetzt sahen wir sehr viel mehr Vögel: Kaptauben, verschiedene Arten von Sturmschwalben und Albatrosse. Ich war beim Segelmacher in seiner Koje und lauschte seinen



Erklärungen, während er in einem Buch mit Bildern der alten Klipper blätterte. Da flog die Tür auf, und aufgeregt steckte Jansson den Kopf herein. „Komm schnell“, rief er. „Tristan an Backbord. Aber rasch.“ Und schon war er wieder verschwunden.

„Tristan . . . Quatsch“, grollte der Segelmacher unwirsch. Dann, als habe er eine alltägliche Nachricht gehört, wendete er eine Seite des Buches um. Sicherlich hatte er Tristan da Cunha\* wer weiß wie oft gesehen und es ließ ihn kalt.“

\*) Die Insel Tristan da Cunha mit ihren unbewohnten Nachbarinseln Inaccessible Island und Nightingale

#### Quellenangaben:

Jochen Brennecke – Windjammer – Koehler 1968

Basil Greenhill & John Hackman – Herzogin Cecilie – Deutsche Ausgabe Edition Maritim 1993

Basil Greenhill & John Hackman – The Grain Races – Conway Maritime Press 1986

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

Eric Newby – Das letzte Weizenrennen – Delius, Klasing & Co. 1968

Farbfotos vom Autor

Island liegen mitten im Südatlantik, 1200 Seemeilen südlich von St. Helena und 1500 Seemeilen westlich vom Kap der Guten Hoffnung. Uruguay ist 1800 Seemeilen entfernt.

**D**ie Zeit der frachtfahrenden Windjammer endete 1957 mit dem Untergang der PAMIR. Sie ereilte dasselbe Schicksal wie der *KOMMODORE JOHNSEN* 20 Jahre zuvor: Eine verrutschte Ladung losen Weizens, der in Buenos Aires aufgenommen war, sowie der Hurrikan Carrie im Atlantik wurde ihr zum Verhängnis. Nur ging es diesmal nicht glimpflich aus.