

Herbert Klonus-Taubert

# **SAIL BREMERHAVEN 2015**

**SCHIFFE · MENSCHEN · GESCHICHTEN**

Carl Schünemann Verlag

# INHALTSVERZEICHNIS

Schirmherr Joachim Gauck über die »Sail Bremerhaven 2015«	7
Vorwort	8
Zum Geleit	9
»Nichts sorgt in Bremerhaven für mehr Emotionen«	14
800 Helfer in Bremerhaven	27
Werften und Windjammer: Tradition in Bremerhaven	30
Segeln als Erlebnis	40
»Nichts als die See und der Himmel voller Sterne«	44
Bremerhaven von 1986 bis heute: die Windjammer-Feste	54
Hinter den Kulissen der »Sail Bremerhaven«	96
Die größten Segelschiffe der »Sail Bremerhaven«	104
Segelschiffstypen	114
Maritimes Schiffslexikon	125
Über den Autor/Bildnachweis	127

# WERFTEN UND WINDJAMMER: TRADITION IN BREMERHAVEN

EIN INTERVIEW MIT  
SCHIFFSBAUEXPERTE DR. DIRK PETERS

*Herr Dr. Peters, schon in Ihrer Examensarbeit 1976 haben Sie sich mit dem Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg befasst. Was ist in Bremerhaven von der großen Zeit des hölzernen und später stählernen Segelschiffbaus geblieben? Wird in und von der Stadt Bremerhaven genug getan, um an die einst so erfolgreichen Zeiten zu erinnern?*

Bauliche Überreste der alten Werften sind kaum noch vorhanden, aber es gibt noch die alten Segelschiffe wie zum Beispiel die »Statsraad Lehmkuhl«, »Krusenstern«, »Schulschiff Deutschland« und »Rickmer Rickmers«. Die Segelschiffbautradition hat man in Bremerhaven ja auch dadurch bewahrt, dass die »Seute Deern« 1966 hierherkam und 1972 von der Stadt Bremerhaven als Gründungsgeschenk dem Deutschen Schiffahrtsmuseum übergeben wurde. Die hölzerne Bark steht stellvertretend für die Tradition des Bremerhavener und Geestemünder Segelschiffbaus, auch wenn das Schiff in Amerika gebaut worden ist. Dann folgte 1986 die erste »Sail« – auch mit dem Ziel, auf die Tradition des

Segelschiffbaus hier an der Geestemündung aufmerksam zu machen. Eine ganz wichtige Veranstaltung. Ich sage, wenn es die »Sail« nicht gäbe, müsste man sie erfinden. Insofern haben sich unsere Stadtväter und verschiedene Institutionen und Persönlichkeiten durch die Veranstaltung der »Sails« und der Festwochen sowie durch die Einrichtung des Deutschen Schiffahrtsmuseums und des Historischen Museums nicht nur der Tradition erinnert, sondern sie bewahren sie auch. Diese Tradition aufrechtzuerhalten und die alten Segelschiffe weiter zu betreiben, bleibt eine große und wichtige Aufgabe.



*Dr. Dirk Peters vor einem Modell, das an die große Zeit des Segelschiffbaus in Bremerhaven erinnert. Die Viermastbark »Herzogin Cecilie« ist im Original 1902 von der Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau AG fertiggestellt worden. Als Segelschulschiff ist sie vom Norddeutschen Lloyd in Bremen zur Ausbildung des seemännischen Nachwuchses eingesetzt worden. Das Modell steht im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven.*

*Blicken wir knapp 200 Jahre zurück: War damals absehbar, dass der Hafenbau und die Werftindustrie an der Geeste sobald Erfolgsgeschichten werden würden?*



*Hölzerne Dreimastbark »Seute Deern«; Flaggschiff der Museumsflotte des Deutschen Schifffahrtsmuseums.*



Zunächst nicht unbedingt. Das Königreich Hannover hatte ja schon in Geestemünde am südlichen Ufer der Geeste von 1819 bis 1821 einen Nothafen gebaut. Auch eine Straßenverbindung von Süden über Geestendorf und Wulsdorf gab es schon, als Bremen von Hannover 1827 die 90 Hektar für den Hafenbau kaufte. Aufgrund der Topografie war es damals klar, dass dafür nur das Stück zwischen Weser und Geestemündung – also das Gebiet der ehemaligen Carlsburg – infrage kam. Insofern konnte Bremen am nördlichen Geesteufer auch anfangen mit dem Hafenbau.

Als die Auswanderung über Bremerhaven Mitte der 1840er Jahre immer stärker zunahm, hatten die Werftbesitzer kaum noch Platz, um sich auszuweiten. Hannover hat es ihnen dann erlaubt, auch das südliche Geesteufer zu nutzen. Nur so war es zum Beispiel Rickmers und Tecklenborg möglich, ihre Werften auszubauen. In Geestemünde haben sich dann also die Werften angesiedelt und Bremerhaven hat sich mehr auf die Auswanderung und den Überseehafen im Norden konzentriert – eine sinnvolle Arbeitsteilung also. So haben sich Geestemünde und Bremerhaven gegenseitig befruchtet.

*Das hört sich an, als ob es zwischen Hannover und Bremen kein Konkurrenzdenken gegeben hätte. Aber Hannover hat doch auch in Geestemünde einen Hafen gebaut, um von der Auswanderungswelle zu profitieren.*

In den 1850er und 1860er Jahren entstand tatsächlich eine moderne Handelshafen-Schleuse. Das war damals der modernste Hafen, sogar mit Bahnhof und Eisenbahnanschluss. Aber der Geestemünder Hafen konnte sich nicht durchsetzen. Wahrscheinlich, weil der Norddeutsche Lloyd und die Stadt Bremen finanzkräftiger waren und das Geschäft nach Bremerhaven geholt haben.

*Zwar war schon bei der Gründung Bremerhavens 1827 mit dem kleinen Schiffbaubetrieb von Cornelius Jantzen Cornelius eine Werft am rechten Geesteufer vorhanden, aber erst mit der Ansiedlung von Johann Lange gewann Bremerhaven überörtliche Bedeutung als Schiffbau- und Reparaturstandort. Was machte Langes Erfolg aus?*

Johann Lange war in den 1840er und 1850er Jahren der mit Abstand bedeutendste Schiffbauer an der Weser. Er betrieb bis dahin Werften in Vegesack und in Grohn und beschäftigte damals schon 600 Leute. Dass dieser Schiffbauer 1833 nach Bremerhaven ging, war ein wichtiges Zeichen für die Entwicklung der jungen Stadt. Das hatte Signalfunktion. Friedrich Wilhelm Wencke folgte noch im selben Jahr, 1834 siedelte sich Rickmers Clasen Rickmers aus Helgoland an, dann kam Johann Tecklenborg aus Bremen. Johann Langes Betrieb in Bremerhaven diente überwiegend der Reparatur großer Seeschiffe. Bei ihm entstand lediglich 1842/43 mit der kleinen Brigg »George Duckwitz« ein einziges neues Schiff.

## WERFTEN UND WINDJAMMER: EINE TRADITION IN BREMERHAVEN



*Orte mit Geschichte sind der Alte und der Neue Hafen. Vorn die »Alexander von Humboldt« unter drei Stagesegeln.*

*Während Lange überwiegend reparierte, schuf Friedrich Wilhelm Wencke Neubauten und ließ Mitte der 1840er Jahre ein Doppeldock errichten. War er der erste große Investor mit Weitblick und Wagemut in Bremerhaven?*

Ja. Zwar hatte Lange schon vor Wencke 1837 bis 1840 das erste Dock gebaut, aber Wencke baute 1844/45 ein deutlich größeres, das 1860 vergrößert wurde auf 81 Meter Länge und 4,8 Meter Tiefe unter mittlerem Hochwasser. Die Einfahrt war 15 Meter breit. Docklands sind übrigens eine bremische Besonderheit, insbesondere auch die Doppeldocklands. Das hat man sich in England und in den Niederlanden abgeguckt. Dort war die Entwicklung schon weiter. In Hamburg hat es keine Docklands gegeben. Dort hat man mit Schwimmdocks gearbeitet. Die sind nicht so teuer und können verschoben werden. Docklands sind stabiler, aber eben auch aufwendiger herzustellen. Friedrich Wilhelm Wencke profitierte vom expandierenden Auswandererverkehr nach Amerika. Er baute seinen Betrieb aus und ließ sogar ein Wohngebäude für seine zahlreichen Beschäftigten errichten. Von 1835 bis 1866 entstanden auf der Wencke-Werft 27 Schiffe.

*Rickmer Clasen Rickmers ging einen Schritt weiter und wurde Anfang der 1850er Jahre zu einem der führenden Schiffbauunternehmer in Deutschland. Was zeichnete ihn zusätzlich aus?*

Rickmers hat Lange als wichtigsten Schiffbauunternehmer abgelöst. Er baute an den zwei Standorten, in Bremerhaven und auf der Geesthelle, durchschnittlich zwei Segelschiffe pro Jahr, meist für den Auswandererverkehr. Und wenn er sie mal nicht verkaufen konnte, hat er sie selbst bereedert. Insofern war sein Schritt vom Werftbesitzer zum Reeder fast zwangsläufig. Da seine Segelschiffe auch Reis aus Hinterindien geholt haben, hat er dann auch den nächsten Schritt getan und sich 1872 finanziell an der Reismühle Ichon in Bremen beteiligt. Die Reismühle ging schließlich ganz in Rickmers' Besitz über und wurde von ihm zu einem der bedeutendsten Unternehmen europaweit ausgebaut. So wurde der ehemalige Schiffszimmermann Rickmers zu einem Allround-Unternehmer mit europaweiter und sogar weltweiter Ausstrahlung.

*Welche der Schiffe von Rickmers waren herausragend?*

Mit der 1857 in Betrieb genommenen neuen Werft auf dem Geestheller Gelände in Geestemünde schuf Rickmers modernste Anlagen für den Holz- und Segelschiffbau. Allein zwischen 1859 und 1890 wurden dort rund 40 hölzerne Barken und Vollschniffe fertiggestellt. Nach 1890 wagte man sich an den Bau stählerner Segler. So entstanden auch bei Rickmers Vier- und Fünfmastsegler, die nicht nur formvollendet aussahen, sondern auch eine hohe Ladefähigkeit und optimale Segeleigenschaften besaßen. Für den Norddeutschen Lloyd ist zum Beispiel das Segelschniff »Herzogin Cecilie« gebaut worden. Die 3.242 BRT

# »NICHTS ALS DIE SEE UND DER HIMMEL VOLLER STERNE«

UNTERWEGS MIT DER »ALEX II«

»Nichts gegen Kreuzfahrten. Da kannst du dich gut erholen, da wirst du verwöhnt, aber irgendwie bleibst du doch Zuschauer. Das ist als Trainee auf einer Fahrt mit dem Traditionssegler ›Alexander von Humboldt II‹ ganz anders. Da bist du mitten drin. Du packst mit an, du erlebst ständig etwas Neues und du bist der Natur selten so nah wie auf diesem Schiff.« Jürgen Hinrichs gerät schnell ins Schwärmen, wenn er von seinen Törns auf der grünen Bark erzählt. So ist er als Vorstandsmitglied der Deutschen Stiftung ›Sail Training‹ als Betreiber des Schiffes auch der ideale Botschafter für die Stiftung. Bei der ›Sail 2015‹ in Bremerhaven ist die ›Alex II‹ das Paradeschiff bei der Einlaufparade am 12. August. Aber wie schwer ist es eigentlich, die ehrenamtliche Mannschaft für den Großsegler zusammenzubekommen? Wie viel Proviant muss für einen Törn gebunkert werden? Und wie viele Tausend Liter Diesel verbraucht das – nach der ›Gorch Fock‹ – zweitgrößte deutsche Segelschiff?

Die ehrenamtliche Stammbesatzung des 15 Millionen Euro teuren stählernen Schiffes bilden 24 Männer und Frauen. Während der ›Sail‹ wird es im Alten Hafen vor dem Deutschen Schiffahrtsmuseum festmachen. Dort ist die ›grüne Lady‹, wie die Bark liebevoll genannt wird, auch zu besichtigen. Zwar ist allein der Anblick der 65 Meter langen und 10 Meter breiten Bark mit ihren 24 Segeln imposant, aber zum wahren Erlebnis wird erst ein Törn mit dem Großsegler. Dafür wächst die Mannschaft auf bis zu 79 ›Mann‹ an – durch die Trainees. Diese zahlenden Gäste benötigen keinerlei Vorkenntnisse. Nach einer Sicherheitseinweisung gehören sie den jeweils vierstündigen Wachen an und leisten unter Anleitung seemännische Arbeiten, besetzen Ruder und Ausguck, helfen beim Segelsetzen oder –bergen, schnippeln Gemüse in der Kombüse oder putzen die Kajüten.

›Das sind so viele neue Eindrücke, dass die Zeit im Nu vergeht‹, sagt Jürgen Hinrichs. Er hat 2013 seinen ersten achttägigen Segeltörn mit der ›Alex II‹ von Saint Malo im Nord-





*Imposanter Anblick: Die »Alexander von Humboldt II« unter vollen Segeln in langer Atlantik-Dünung.*



*Wachwechsel auf der »Alex II«: Rechts die alte Wache, links die Ablösung. Die alte Wache ruft: »Eins, zwei, gode Wacht!« Die neue Wache antwortet: »Drei, vier, gode Ruh!«*

**VERPFLEGUNG FÜR  
EINEN 14 TAGE TÖRN**

- 50 kg Kartoffeln
- 20 kg Hähnchenkeulen
- 50 kg Gulasch und Roastbeef
- 45 kg Tiefkühlgemüse
- 30 Kilo-Pakete Backmischung
- 15 kg Aufschnitt
- 20 Flaschen Ketchup
- 120 Liter Milch
- 300 Kartons Mineralwasser
- 20 Gläser Nutella



westen Frankreichs über Guernsey nach Bremerhaven absolviert. »Seitdem bin ich mit dem grünen Virus infiziert«, erzählt Hinrichs schmunzelnd. So geht es vielen Trainees: Wer einmal mit dem Großsegler unterwegs war, kommt gern und bald wieder. »Auf dem Törn hatten wir ganz tolles Wetter. Es herrschte teilweise Windstärke zehn, aber der Wind wehte aus der richtigen Richtung – von hinten. So waren wir unter Segeln rund 15 Meilen schnell. Das sind etwa 30 Kilometer pro Stunde. Ein Wahnsinnsgefühl.«

Hinrichs stand während seiner ersten nächtlichen Wache auch im Ausguck. »Du hörst nur die See, das Knarren der Masten und die flatternden Segel. Und dann blickst du in den Himmel und siehst Tausende von Sterne – einfach nur kitschig



## »NICHTS ALS DIE SEE UND DER HIMMEL VOLLER STERNE«



*Romantisch und zugleich abenteuerlich: Ein Crewmitglied entert auf der Luvseite auf, um im Rigg zu arbeiten. Wer schwindelfrei ist, hat hier auf jeden Fall die besseren Karten.*

schön.« Mehr als ein Dutzend Törns, auch kurze ein- und zweitägige, hat Hinrichs seitdem mit der »Alex II« unternommen und sich vom Trainee hochgearbeitet.

Sein Job an Bord ist jetzt Verwalter oder Zahlmeister. Aber auch Hinrichs leistet wie alle anderen Mannschaftsmitglieder seinen freiwilligen Beitrag. 135 Euro kostet ein Törn pro Tag für einen erwachsenen Trainee. Dafür gibt es drei Mahlzeiten und alle Getränke (ohne Alkohol). Jugendliche von 14 bis 25 Jahre zahlen 75 Euro pro Tag.

Um seinen Zweck zu erfüllen und junge Leute mit der traditionellen Seemannschaft sowie mit dem Segeln auf Großseglern vertraut zu machen, ist die »Alexander von Humboldt II« an 340 Tagen im Jahr unterwegs. Von April bis Ende September segelt das Schiff in Nordeuropa, von September bis April im Mittelmeer, aber auch im Atlantischen Ozean oder der Karibik.

Für die Törns muss gut vorgesorgt werden. Rund 60.000 Liter Diesel fassen die Treibstofftanks. Einige zehntausend Euro kostet eine Füllung. Je nach Wind und Wetter kann der Kapitän damit bis zu zwei oder gar drei Monate auskommen. Denn beim Segeln kann der Käpt'n auf die 750 PS-starke Maschine auch mal ganz verzichten. Aber Klimaanlage, Licht, Strom und Wasserpumpen verbrauchen immer Energie, immerhin rund 500 Liter



## KLEINE PARADE ZUM BEGINN DER »SAIL«



Zehntausende Besucher harren auf dem Deich aus, um die kleine Parade der 13 großen Windjammer zu verfolgen. Die »Gorch Fock« führt die Einlaufparade unter Segeln an. Da quäkt der Funk: Auf Blexen Reede dümpelt ein Schlauchboot, genau auf Kurs der »Gorch Fock«. Der Schlauchboot-Skipper hat ein Problem. Er kann seinen Außenborder nicht starten. So gerät das Boot bei kräftigen westlichen Winden in Seenot. Das Tochterboot der »Bremen 3« schleppt das knallrote Gummiboot schließlich gerade noch rechtzeitig aus dem Fahrwasser.

Die Gäste auf dem Deich bekommen davon nichts mit. Während es bei den vorangegangenen »Sails« am Deich ständig Informationen über die Schiffe und das Wetter gab, haben die Organisatoren diesmal darauf verzichtet. Darüber zeigen sich viele Besucher enttäuscht. Auch die Entscheidung, die Parade mitten in die Woche zu legen, kommt nicht so gut an. Ein Gast: »Für Familien fällt so der gemeinsame Besuch flach, weil die Kinder ja zur Schule gehen müssen.«