

## Deutsche Bark RICKMER RICKMERS von 1896



Bark RICKMER RICKMERS als Museumsschiff in Hamburg (Foto Klaus Intemann, 2009)

Die Bark RICKMER RICKMERS wurde 1896 als frachttragendes Vollschiiff gebaut. 1904 zur Bark umgetakelt, wurde das Schiff unter deutscher und portugiesischer Flagge zunächst weiterhin als Frachtsegler und ab 1924 unter dem Namen "Sagres" als Segelschulschiiff verwendet. Seit 1987 liegt die Bark in hervorragend restauriertem Zustand als Museumsschiiff in Hamburg.

Die RICKMER RICKMERS entstand 1895/96 auf der firmeneigenen Werft der Reederei Rickmers in Bremerhaven. Der Bau eines großen Vollschiiffs war zu dieser Zeit bereits eine Rarität, da Viermastbarken größerer Tragfähigkeit mit der gleichen Besatzungsstärke gesegelt werden konnten und daher wirtschaftlicher waren. Warum Rickmers trotzdem ein Vollschiiff bauen ließ, ist dem Verfasser nicht bekannt. Benannt wurde das Schiff nach dem vierjährigen Spross der Reederfamilie, dessen kindliches Antlitz auch das Galion des neuen Schiffs zierte.

Die Reederei Rickmers war im Nahrungsmittelgeschäft tätig. Die RICKMER RICKMERS war daher insbesondere dazu vorgesehen, Reis, aus Asien nach Deutschland zu transportieren. Die ersten vier Reisen unter den

Kapitänen Ahlers und Baake waren solche direkten Rundreisen via Kap der guten Hoffnung, auf denen Kohle und Stückgüter auf der Ausreise nach Südostasien und Reis auf der Rückreise geladen wurden.

Von 1901 bis 1909 lief das Schiff insgesamt sieben Mal nur teilweise beladen oder in Ballast zunächst nach Philadelphia bzw. New York in den USA, übernahm dort Kistenöl und transportierte dieses via Kap Hoorn nach Japan. Von dort erfolgten Ballastfahrten nach Bangkok oder Rangoon, wo Reis für Deutschland übernommen wurde. Die Rückreise erfolgte via Kap der guten Hoffnung. Schiff und Besatzung unternahmen also jeweils komplette Weltumsegelungen.

### Daten und Fakten der RICKMER RICKMERS (ex Santo Andre, ex Sagres, ex Flores, ex Max)

Land:	Deutschland, Portugal
Schiffstyp:	Vollschiiff, ab 1904 Bark
Bauwerft:	R. C. Rickmers, Bremerhaven
Stapellauf:	August 1896
Umbauten:	1924 zum Segelschulschiiff 1984-87 zum Museumsschiiff
Besatzung:	25 Mann als Vollschiiff 1896 21 Mann als Bark 1909 372 Mann als Segelschulschiiff
Verbleib:	Museumsschiiff in Hamburg
<b>Technische Daten</b>	
Vermessung:	2007 BRT (nach einigen Quellen 1.980 BRT)
Länge:	80,37 m KWL / 97,0 m ü.a.
Breite:	12,19 m
Tiefgang:	6,00 m
Geschwindigkeit	14 kn
Segelfläche:	3500 qm
Antrieb (ab 1931):	2 Krupp-Dieselmotoren mit je 350 PS
Geschwindigkeit	10 kn max. unter Motor 14 kn max. unter Segeln
<b>Kapitäne unter deutscher Flagge</b>	
1896 - 1898	Hermann Hinrich Ahlers
1898 - 1903	Albert Christian Baake
1903 - 1905	E.L. Kohlmann
1905 - 1907	H. Schwegmann
1908 - 1909	D. W. Janssen
1910	Nicolaus Möller
1910 - 1912	H. Ahlers
1912 - 1916	Peter Jensen

Auf der Heimreise im Jahre 1904 wurde die RICKMER RICKMERS unter dem Kommando von Kapitän Kohlmann in einem Orkan im

südlichen indischen Ozean teilweise entmastet und lief Kapstadt als Nothafen an. Die Marsstenge des Kreuzmasts war gebrochen. Der Kreuzmast wurde nicht in alter Form wieder hergestellt, sondern nur mit einer Gaffeltakelung ausgestattet. Aus dem Vollschiff war damit eine Bark geworden, die mit etwas weniger Besatzung gefahren werden konnte und deshalb ökonomischer war.



Vollschiff RICKMER RICKMERS mit gebrochenem Kreuzmast 1904 in Kapstadt (Fotograf unbekannt).

Die letzte der sieben Öl- und Reis-Reisen rund um die Welt in den Jahren 1909 bis 1909 war mit besonderen Schwierigkeiten behaftet. Wegen einem Alkoholproblem musste Kapitän Janssen in Singapur durch Kapitän Möller abgelöst werden, den vormaligen 1. Steuermann der Bark. Auf der Rückreise brach die Vitaminmangel-Krankheit Beriberi an Bord aus, die unter anderem alle Offizier einschließlich des Kapitäns erfasste. Der 1. Steuermann starb, aber der schwer erkrankte Kapitän Müller konnte sein Schiff noch in den Nothafen Falmouth bringen. Dort kamen er und viele Besatzungsmitglieder ins Krankenhaus und konnten gerettet werden.

Das Kommando über die RICKMER RICKMERS übernahm nun Kapitän H. Ahlers. Auf der nachfolgenden, 12. und letzten Reise für die Reederei Rickmers brachte er die Bark um Kap Hoorn erstmals mit einer Kohleladung nach Chile, segelte anschließend in Ballast nach Australien, lud dort erneut Kohle für Chile und dann kehrte danach wieder via Kap Hoorn mit Salpeter nach Europa zurück. Löschhafen war Delfzyl/Niederlande, wo das Schiff unmittelbar nach Ankunft verkauft wurde.

Erwerber war die Reederei C. Krabbenhöft, die das Schiff in "Max" umbtaufen ließ und auch in

der Chile-Australien-Fahrt einsetzte, einem der letzten rentablen Fahrgebiete für frachttragende Großsegler. Nach zwei Reisen war Schluss. Der 1. Weltkrieg brach aus und die "Max" lief auf der Heimreise die neutralen portugiesischen Azoren an und verblieb dort bis 1916.

1916 wurde das Schiff beim Kriegseintritt Portugals beschlagnahmt und auf den Namen "Flores" umgetauft. Bis 1919 blieb sie unter neuer Flagge als Frachtschiff im Einsatz, um dann aufgelegt zu werden.

1924 wurde die Bark von der portugiesischen Marine übernommen, als Segelschulschiff hergerichtet und in "Sagres" umbenannt. 1931 erhielt sie zwei Dieselmotoren als Hilfsantrieb. Erst 1962 wurde das Segelschulschiff ersetzt, abgetakelt und stillgelegt. Im portugiesischen Ort Alfeite lag der ehemals stolze Windjammer dann als rostende Hulk bis 1978.

1978 übernahm die Stiftung Rickmer Rickmers das Schiff, die es später nach Deutschland schleppen und ab 1984 in Hamburg instand setzen ließ. Die Restaurierung war 1987 abgeschlossen und das Schiff ist seitdem in Hamburg der Öffentlichkeit als Museumsschiff zugänglich.



Bark RICKMER RICKMERS 1912 bei der Ankunft in Delfzyl (Fotograf unbekannt).

## Literaturempfehlung

Kurt Gerdau, *Rickmer Rickmers - Legende eines Windjammers*, Stiftung Rickmer Rickmers, Hamburg 2002: Das Paperback-Buch gibt einen schönen Überblick über die Geschichte des Windjammers.