

Amerikanische 6Mast-Barkentine E.R. STERLING von 1883



Die Sechsmastbarkentine E.R. STERLING auf einem Foto von O. Berton aus dem Jahre 1912 (keine noch existierenden Schutzrechte bekannt)

Die US-amerikanischen Reeder brachten zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine beträchtliche Zahl sehr großer, zumeist hölzerner Schoner in Fahrt, die aufgrund ihrer geringen Besatzungsstärke sehr kostengünstig betrieben werden konnten. Auch einige Umbauten aus klassischen Rahseglern entstanden, darunter die E.R. STERLING. Das 1903 von einer Viermastbark zur Sechsmastbarkentine umgebaute Schiff wurde zu einem der wirtschaftlich erfolgreichsten Großsegler der Endzeit der Segelschiffsära.

Am 21. Juli 1883 lief bei der bekannten Großwerft Harland & Wolff in Belfast der mit 2518 tons vermessene Viermaster¹ "Lord Wolseley" vom Stapel, damals eines der größten Segelschiffe der Welt. Das Schiff war ein typischer Glatdeckter britische Bauart. Die rahgetakelten Masten waren jeweils dreigeteilt mit Mars- und Bramstenge, und trugen doppelte Mars- und Bramsegel sowie Royal-Segel. Der Großmast war zusätzlich mit einem Sky-Segel ausgestattet. Auftraggeber war die Reederei Dixon, T. & Sons, bekannt auch als Belfast Lord Line, die mit der "Lord Wolseley" am 6. September 1883 ihr zweites Schiff in Dienst stellte.

¹ In vielen Quellen wird die "Lord Wolseley" als Viermastvollschiff bezeichnet, die nach dem Verkauf nach Deutschland zur Viermastbark umgeriggt worden sein soll. Diese Angabe ist sehr zweifelhaft, da die "Lord Wolseley" bereits auf einem Kapitänsbild und anderen Zeichnungen aus britischer Zeit als Viermastbark dargestellt ist. In britischen Originalquellen wurde damals häufig nicht zwischen Viermastvollschiff und Viermastbark unterschieden, sondern generell von "four masted ship" gesprochen. Der Verfasser vermutet, dass die "Lord Wolseley" von Beginn an als Viermastbark getakelt war.

Daten und Fakten der E.R. STERLING	
Land:	Großbritannien / Deutschland / Kanada / USA
Schiffstyp:	Sechsmastbarkentine
Bauwerft:	Harland & Wolff, Belfast
Stapellauf:	21. Juli 1883
Namen:	1883: Lord Wolseley 1898: Columbia 1904: Lord Wolseley 1906: Everett G. Griggs 1910: E.R. Sterling
Eigner:	1883: Dixon & Sons, Belfast 1898: J.C. Tidemann & Co., Bremen 1904: Victoria & Vancouver Stevedoring Co 1906: C.E. Peabody, Vancouver 1910: E.R. Sterling, Blaine, USA
Besatzung:	17 Mann (1906)
Verbleib:	1928 abgewrackt
Technische Daten	
Vermessung:	2577 BRT (1906)
Länge:	93,9 m
Breite:	13,0 m
Tiefgang:	7,6 m
Segelfläche:	ca. 1600 Quadratmeter (1906)
Geschwindigkeit	ca. 10 Knoten max. (1906)

Die Reederei war in der Indienfahrt tätig und auch das neue Schiff wurde unter dem Kommando von Kapitän J. Dunn anfangs zum Jute-transport von Indien nach Großbritannien eingesetzt. Nach dem Zusammenbruch des Jute-geschäfts segelte die "Lord Wolseley" unter Kapitän D. McVicker hauptsächlich in der Pazifik. Angeblich soll sie zu dieser Zeit zur Viermastbark umgetakelt worden sein.

1898 wurde das Schiff an die deutsche Reederei J.C. Tidemann & Co. mit Sitz in Bremen verkauft und in "Columbia" umbenannt. Der erste deutsche Kommandant wurde Kapitän H. Schütte. Er und sein Nachfolger, Kapitän H. Schwarting, segelten mit der Viermastbark nach der nordamerikanischen Westküste, wie schon der neue Name andeutete. Im April 1903 wurde die "Columbia" bei der Einfahrt in die Juan-de-Fuca-Straße vor Cape Flattery, US-Bundestaat Washington, teilweise entmastet. Fock- und Großmast gingen verloren, aber das Schiff konnte nach Victoria in British Columbia eingeschleppt werden. Später wurde sie im benachbarten Esquimalt eingedockt.

Die dabei festgestellten Schäden stellten sich als gravierend heraus, woraufhin die deutsche Reederei das Schiff an Victoria & Vancouver Stevedoring Co. verkauft. Diese Firma nutzte den Rumpf unter seinem Originalnamen "Lord Wolseley" für etwa ein Jahr als Lager.

1904 wurde das Schiff an die Firma C.E. Peabody aus Vancouver verkauft. Der bei Peabody angestellte Kapitän De Lano hatte die Idee zum Umbau zur Sechsmastbarkentine und konnte offensichtlich seinen Reeder überzeugen. Das Schiff wurde 1905 nach Seattle geschleppt und von der Fa. Moran Bros. repariert und umgebaut. Der mitsamt aller Rahen erhalten gebliebene Kreuzmast wurde an Stelle des verlorenen gegangenen Fockmasts aufgestellt. Dahinter errichtete man fünf Schonermasten. Trotz der sechs Masten war die Segelfläche signifikant kleiner als vorher, aber es wurden auch nur noch 17 statt 28 Mann Besatzung benötigt. Dazu trug allerdings auch der Einbau von Dampfwinchen bei.

Zu Beginn des Jahres 1906 wurde die Sechsmastbarkentine unter dem Namen "Everett G. Griggs" neu in Dienst gestellt und segelte nun unter dem Kommando von Kapitän De Lano mit Holz und Stückgut in 88 Tagen nach Melbourne, Australien. Die neue Takelung bewährte sich dabei laut ihrem Kapitän trotz der geringeren Segelfläche, weil das Schiff nun höher am Wind segeln konnte. De Lano behielt das Kommando für einige Trans-Pazifik-Reisen und übergab den Sechsmaster dann an Kapitän F. Wann. Ganz zufrieden kann die Fa. Peabody jedoch nicht gewesen sein, denn bereits 1910 verkaufte sie das Schiff weiter.

Erwerber war der amerikanische Kapitän Edward Robert Sterling aus Blaine im US-Bundesstaat Washington, Sterling sollte die nun in E.R. STERLING umbenannte Sechsmast-Barkentine abwechselnd mit seinem Sohn Ray Milton Sterling bis zu ihrem Ende im Jahre 1927 kommandieren. Sterling investiert viel Geld in seinen Erwerb und baute unter anderem einen Stromgenerator, Bordtelefon und Funkausrüstung ein. Die E.R. STERLING war damit das erste mit Funk ausgestattete Segelschiff der Welt. Die Sterlings hatten auch ein gutes Händchen in Sachen Menschführung.

So war es kein Wunder, dass das Schiff lange Zeit wirtschaftlich erfolgreich war. Die hohen Frachtraten während und kurz nach dem 1. Weltkrieg trugen allerdings maßgeblich dazu bei. Das Schiff blieb auf der Trans-Pazifik-Strecke eingesetzt und transportierte vorwiegend Holz nach Australien und Kohle nach der amerikanischen Westküste. Die Reisedauer betrug dabei immer 80-100 Tage. Während des Krieges wurde die Barkentine zeitweilig auch für Transporte zwischen Australien und Neuseeland verwendet.

In den 1920er Jahren wurde das Geschäft allerdings immer härter. Die Wirtschaft kriselte und die Frachten für Großsegler wurden rar. Zum Schluss blieb fast nur noch die Weizenfahrt von Australien nach Europa, auf der auch die letzten deutschen und finnischen Großsegler eingesetzt waren. So lief die mit Weizen beladene E.R. STERLING am 16. April 1927 unter Kapitän Ray Sterling aus Adelaide mit Ziel Großbritannien aus. Die Reise durch den Pazifik und rund ums Kap Hoorn verlief ohne größere Schwierigkeiten. Nördlich der Falkland-Inseln verlor das Schiff dann am 4. Juli 1927 in einem schweren Sturm zwei Masten. Trotz reduzierter Segelfläche kämpfte sich der alte Sechsmaster weiter nach Norden. Am 22. August war er nach 122 Tagen Reisedauer noch 600 Seemeilen südlich des Äquators. Am 4. September traf die E.R. STERLING auf der Höhe der Kapverden auf einen weiteren schweren Sturm und verlor nun auch noch den einzigen rahgetakelten Mast, den Fockmast. Beim Versuch, das Schiff zu retten, wurde der 1. Offizier Roderick Mackenzie so schwer verletzt, dass er wenig später verstarb. Nachdem ein Notrigg ausgebracht war, nahm Kapitän Sterling nun vor dem Passatwind Kurs auf die Antillen auf der anderen Seite des Atlantiks, da ein Kreuzen mit dem havarierten Schiff kaum mehr möglich war. Am 15. Oktober lief sie im Hafen von St. Thomas ein.

Von dort wurde das Schiff nach London geschleppt, von sie am 28. Januar 1928 eintraf, 286 Tage nach dem Auslaufen aus Adelaide! Eine Instandsetzung der E.R. STERLING war wirtschaftlich nicht möglich und so wurde das Schiff ab April 1928 in Sunderland abgebrochen.

Literaturempfehlung

Lubbock, Basil, *The Down Easters*, Brown, Son & Ferguson Ltd., Glasgow, 1929: Ein weiteres lesenswertes Werk des britischen Segelschiff-Chronisten, der hier die US-Großsegler thematisiert.