

Deutscher Stückgutfrachter CAP SAN DIEGO von 1961



Museumsschiff CAP SAN DIEGO an seinem Liegeplatz an den Landungsbrücken im Hamburg. Foto K. Intemann, 2009

Die 159 m lange CAP SAN DIEGO¹ wurde im Auftrag der Reederei Hamburg-Süd als letztes von sechs Schiffen der sogenannten Cap-San-Klasse von der Deutschen Werft AG in Hamburg gebaut. Sie gehört mit ihren etwas achtern der Mitte des Schiffskörpers stehenden Aufbauten zur vorletzten Generation konventioneller Stückgutfrachter.

Das Schiff wurde von der Reederei Hamburg-Süd bis 1981 in der Südamerikafahrt eingesetzt, bevor die auch in diesem Fahrgebiet unaufhaltsame Containerisierung des Seeverkehrs einen wirtschaftlichen Betrieb nicht mehr zuließ. Die CAP SAN DIEGO wurde daher 1981 ins Ausland verkauft, konnte aber auch von den Erwerbern nicht mehr lange gewinnbringend eingesetzt werden. 1986 kaufte die Freie und Hansestadt Hamburg den zur Verschrottung vorgesehenen Frachter als Museumsschiff an. Bis 1995 schrittweise restauriert, ist sie heute das größte noch fähige Museumsschiff der Welt.

¹ Das Schiff ist nach einem Kap auf der zu Argentinien gehörenden Staateninsel östlich von Feuerland benannt.

Daten und Fakten der CAP SAN DIEGO	
Land:	Deutschland, Spanien, Liberia
Schiffstyp:	Konventioneller Stückgutfrachter
Bauwerft:	Deutsche Werft AG, Hamburg
Stapellauf:	15.12.1961
Namen:	1961/1986: Cap San Diego 1982: San Diego 1986: Sangria
Eigner:	1962: Hamburg-Süd, Hamburg, Deutschland 1981: Ybarra, Spanien/Panama 1986: Multitrade Shipping, Liberia/St. Vincent 1986: Hansestadt Hamburg 1988: Stiftung Hamburger Admiralität
Besatzung:	38 Mann (1962)
Verbleib:	Seit 1988 Museumsschiff in Hamburg, Deutschland
Technische Daten	
Vermessung:	9.998 BRT
Länge:	159,4 m
Breite:	21,4 m
Tiefgang:	8,4 m max.
Geschwindigkeit:	20,3 kn max.
Antrieb:	1 Dieselmotor mit 11.650 PS, auf eine Schraube wirkend

Die CAP SAN DIEGO lief nach fünf Monaten Bauzeit im Dezember 1961 vom Stapel und wurde bis März 1962 fertig gestellt. Der konventionelle Stückgutfrachter verfügte bei der Fertigstellung über fünf Laderäume (davon zwei Kühlräume) mit entsprechenden Ladeluken, die über einen Schwergutbaum, sechzehn normale Ladebäume und zwei Bordkrane bedient werden konnten². Außerdem waren sechs für Lebensmittel geeignete Tanks vorhanden. In vier Doppel- und vier Einzelkabinen konnten 12 Passagiere befördert werden.

Ein besonderes Designmerkmal der von dem Schiffsarchitekten Cäsar Pinnau gestalteten Frachter der Cap-San-Klasse ist das Fehlen des Schornsteins. Statt dessen werden die Motorabgase über zwei Abgaspfosten abgeleitet, an denen auch Ladebäume angebracht sind. Die weiß gestrichenen Schiffe wirkten auch wegen des fehlenden Schornsteins besonders elegant und wurden seinerzeit als „die weißen Schwäne des Südatlantiks“ bezeichnet.

Die Werftprobefahrt des bereits beladenen Schiffs begann am 27. März 1962 in Hamburg und endete am 29. März nach der Abnahme durch die Reederei Hamburg-Süd in Cuxhaven. Bereits einen Tag später lief die CAP SAN DIEGO zu ihrer Jungfernfahrt nach Montreal in Kanada aus. Von dort fuhr der neue Frachter über mehrere Etappen nach Buenos Aires in Argentinien, bevor er nach weiteren Zwischenstopps genau nach drei Monaten am 30. Juni 1962 wieder nach Hamburg einlief.

Der Abstecher nach Nordamerika sollte aber eine Ausnahme in der Geschichte der CAP SAN DIEGO bleiben, denn das Schiff war speziell für die Linienschiffahrt zur Ostküste Südamerikas vorgesehen und wurde in den Folgejahren auch ausschließlich dafür einge-

² Bereits im März 1963 wurde das Schiff umgebaut. Der größte Laderaum Nr. 2 wurde in drei Bereiche unterteilt: einen mittleren Bereich, der weiterhin für Schwergut geeignet war, und steuerbords und backbords jeweils einen Kühlraum. Auf beiden Schiffseiten wurden neben der Luke 2 sogenannte Taschenluken eingebaut, um die neuen Kühlräume erreichen zu können. Dieselben Umbauten erfolgen auch bei den fünf Schwesterschiffen, die allesamt anschließend als Fracht- und Kühlschiffe zertifiziert wurden.

setzt. So führte die CAP SAN DIEGO von 1962 bis 1981 insgesamt 120 Rundreisen von Hamburg nach Südamerika und zurück durch. Dabei wurden regelmäßig die Häfen von Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Santos, Montevideo und Buenos Aires bedient. Häufig standen außerdem die brasilianischen Städte Rio de Janeiro, Salvador da Bahia und Recife auf dem Programm. Unregelmäßig lief der Frachter auch weitere Häfen in Brasilien an, nämlich Rio Grande do Sul, Itajai, Ilheus, Sao Francisco, Paranagua und Vitoria, sowie in Europa Lissabon, Vigo, Le Havre und Dublin. Die Reisedauern für eine Rundreise betragen 1962 ca. 70 Tage. Durch verbesserte Ladezeiten und Routenoptimierungen konnte die Dauer bis 1981 auf ca. 50 Tage verkürzt werden.

1980 war das Ende der klassischen Stückgutfahrt absehbar, denn auch in Südamerika wurden immer mehr Seecontainer verlangt. Die Reederei Hamburg-Süd verkaufte daher ihre letzten Stückgutfrachter. Die CAP SAN DIEGO ging 1981 an die spanische Reederei Ybarra, der das Geschäft mit einem einjährigen Chartervertrag schmackhaft gemacht wurde. Ausgeflagt nach Panama, fuhr der Frachter bis 1982 weiter auf der Südamerikaroute. Nach Ablauf der Charter wurde der Name in „San Diego“ geändert, aber bereits 1986 wurde das Schiff an die Multitrade Shipping mit Sitz in Liberia weiter verkauft und nun „Sangria“ getauft. Diese berühmte Firma kaufte alte Schiffe und setzte sie noch bis zum Ablauf ihrer Klassenzertifikate ein, ohne noch einen Cent in Instandhaltung zu investieren. Die ehemalige CAP SAN DIEGO kam nun unter die Flagge von St. Vincent & Grenadinen.

Ihre Verschrottung war schon beschlossene Sache, als die Stadt Hamburg die „Sangria“ im letztem Moment für die Verwendung als Museumsschiff kaufte. Im Oktober 1986 erreichte der sehr heruntergekommene Frachter wieder Hamburg. Bis 1987 wurden grundlegende Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt und das Schiff anschließend 1988 an die Stiftung Hamburger Admiralität als Träger des Museumsschiffs übergeben. Bis 1995 wurde die CAP SAN DIEGO schrittweise wieder vollständig restauriert und ist heute das größte fahrbereite Museumsschiff der Welt.

Literaturempfehlung

Kurt Flechsenhaar: *Cap San Diego – Ein Schiff und seine Mannschaft*. Koehler Verlag, Herford, 1994. Das unterhaltsame und gut bebilderte Buch stellt die Geschichte des Stückgutfrachters lebensnah dar.