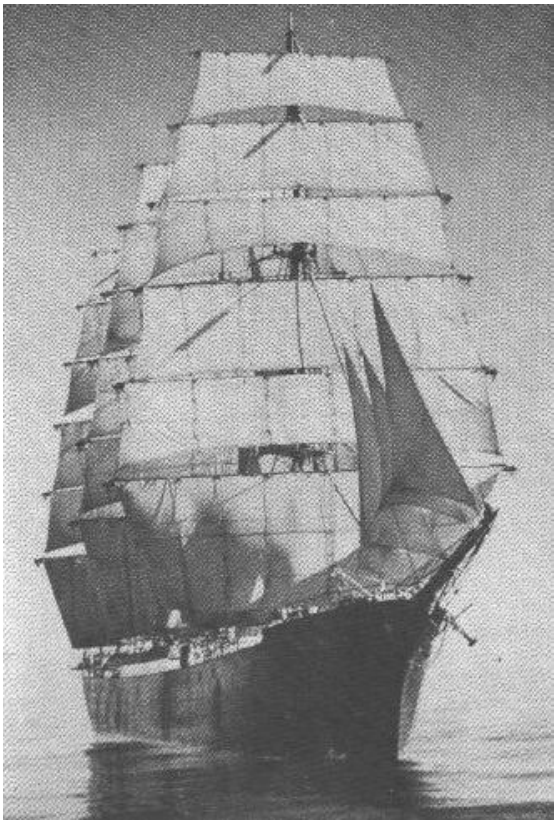
Viermastbark KRUZENSHTERN ex PADUA



Die PADUA in den 1920er Jahren. Fotograf unbekannt. Schutzrechte unbekannt.

Die 1926 als letzter Frachtsegler für die berühmte Hamburger Reederei Laeisz gebaute Viermastbark PADUA ist seit 1945 in sowjetischem bzw. russischem Besitz. Unter dem Namen KRUZENSHTERN ist sie heute weltbekannt und gleichzeitig auch der einzige noch aktive Flying-P-Liner.

Als die PADUA am 24. Juni 1926 in Geestemünde vom Stapel lief, war die Zeit großer frachttragender Segelschiffe eigentlich bereits längst abgelaufen. Auch wenn man das an diesem Junitag noch nicht wusste, die PADUA blieb die letzte ihrer Art. Ihr Bau war auch nur noch dem Umstand zu verdanken, dass damals in Deutschland angehenden Handelsschiffsoffizieren noch eine Fahrenszeit auf Segelschiffen gesetzlich vorgeschrieben war. So waren an der Finanzierung von Bau und Betrieb der PADUA nicht nur die Reederei Laeisz, sondern auch der Deutsche Schulschiff-Vereins, der Verband Deutscher Reeder und das Deutsche Reich beteiligt.

Die PADUA war eine typisch deutsche Viermastbark des Dreiinseltyps mit einer Back, einem fast 20 m langen Brückendeck mittschiffs und einen großen Poop-Deck achtern.

Daten und Fakten der KRUZENSHTERN	
Land:	Deutschland / Russland
Schiffstyp:	Viermastbark
Bauwerft:	Tecklenborg, Geestemünde, Deutschland
Stapellauf:	24. Juni 1926
Besatzung:	PADUA: 27 Mann plus 45 Kadetten KRUZENSHTERN: 76 Mann plus 160 Kadetten
Verbleib:	Aktives Segelschulschiff des russischen Fischereiministeriums
Technische Daten	
Vermessung:	3141 BRT
Tragfähigkeit:	4700 t
Länge:	114,5 m über alles
Breite:	14,5 m
Tiefgang:	6,8 m
Segelfläche:	3400 qm
Geschwindigkeit:	ca. 20 kn max. unter Segeln
Maschine (als KRUZENSHTERN)	zwei SKL-8 Zylinder Motoren mit je 1000 PS
Kapitäne	
bis 1946	Carl Schuberg, Hermann Piening, Robert Clauß, Jürgen Jürs, Richard Wendt
ab 1946 (soweit bekannt)	P. W. Wlassow, N.T. Schulga, I. G. Schneider, G. W. Kolomenskij, Oleg K. Sedow, Michail W. Nowikow

Nach dem Stapellauf wurde das Schiff nach Hamburg geschleppt, um bei Blohm & Voss aufgeriggt zu werden. Bereits am 30. August 1926 konnte das Schiff unter Kapitän Carl Schuberg seine Jungfernreise nach Chile antreten. Zehn weitere Reisen nach Chile und 6 Reisen nach Australien sollten in den nächsten Jahren folgen. Die PADUA zeigt sich dabei als schnelles Schiff, das etwa 80 Tage für Strecke Hamburg - Chile benötige.

Eine recht außergewöhnliche Fahrt war die Filmreise von Hamburg nach Marokko und zurück, während der der Film "Die Meuterei auf der Elsinore" nach einem Buch von Jack London gedreht wurde.

1938/39 segelte die PADUA unter Kapitän Richard Wendt in 8 Monaten und 23 Tagen von Hamburg nach Chile, dann nach Australien und wieder zurück nach Hamburg, Schneller hat niemals ein Rahsegler vor ihr und nach ihr die Welt auf dieser Strecke umsegelt.

Zusammengestellt für www.schiffe-und-mehr.com, 2010. Copyright Klaus Intemann.

Bei Kriegsausbruch 1939 befand sich die PADUA in Hamburg. Im Sommer 1940 wurde sie als Holzfrachter in der Ostsee eingesetzt und danach aufgelegt. 1943 wurde der Segler als Schulschiff reaktiviert. Nach Kriegsende wurde das Schiff der Sowjetunion zugesprochen und den neuen Herren am 12. Januar 1946 im Swinemünde übergeben.

Nach der Übergabe in Swinemünde wurde die PADUA nach Kronstadt geschleppt. Dort lag sie einige Zeit auf, bevor sie umgebaut, motorisiert und in KRUZENSHTERN ubeannt wurde. Danach diente sie bis 1969 als Vermessungsschiff für das sowjetische hydrografische Institut. Über diese Zeit ist nur wenig bekannt.

Das änderte sich ab 1969. In diesem Jahr wurde das Schiff dem Fischereiministerium übergeben, dass es als Kadettenschulschiff herrichten ließ. Seit dieser Zeit ist die KRUZENSHTERN international präsent und einer der Top-Stars jeder Großsegler-Regatta. Ihre Erfolge in dieser Zeit können sich sehen lassen: so gewann das Schiff mehrfach Transatlantik-Regatten. Den bekanntesten Sieg errang die Viermastbark 1992, als sie das Rennen von Boston nach Liverpool anlässlich der 500-Jahre-Amerika-Feier gewann und dabei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von sagenhaften 17,4 Knoten erreichte.

Nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion kamen aber auch bittere Jahre, da bald zu wenig Geld zum Unterhalt des Schiffes zur Verfügung stand. So wurde Ende der 90er Jahre, als das Schiff in New York lag, von der Einwohner der amerikanischen Großstadt Geld für die darbende Besatzung und für die notdürftige Instandsetzung des so stolzen Schiffes gesammelt. Zur Beseitigung der Finanzierungslücke wurden dann zunehmend zahlende Trainees mitgenommen. Mit dem Wiedererstarken Russlands hat sich die Situation weiter verbessert und so ist die KRUZENSHTERN heute wieder in einem guten Zustand.

Die KRUZENSHTERN im Hafen von Malöy, Norwegen. Foto K. Intemann 2008

Der Namensgeber: Adam Johann von Krusenstern

Adam Johann Baron von Krusenstern wurde 1770 in Estland geboren. Er trat 1786 als Seekadett in die russische Marine ein. Von 1787 bis 1790 kämpfte er im Seekrieg gegen Schweden in der Ostsee. 1793 wurde er zur weiteren Ausbildung an die britische Marine überstellt, bei der er bis 1799 Dienst tat und dabei unter anderem bis nach Südasien fuhr.

Die russische Admiralität erkannte die Fähigkeiten Krusenstern und machte ihn 1803 zum Leiter der ersten russischen Expedition rund um die Welt. Ziele waren die russischen Besitzungen in Ostsibirien und Alaska (der heutige US-Bundesstaat bis 1867 russisch). Kapitän Krusenstern verließ Kronstadt mit der Fregatte Nadeschda am 7. August 1803. Die Expedition kartografierte das Seegebiet um das nördliche Japan, die Kurilen, die Insel Sachalin, Teile Kamtschatkas und die Aleuten und dauerte mehr als drei Jahre. Erst am 19. August 1806 kam die Expedition wieder in Kronstadt an.

Der Zar bedankte sich für diese Leistungen mit der Ernennung des erst 36 Jahre alten Krusenstern zum Konteradmiral. Der Baron leistete dann hervorragende Arbeit als Organisator einer modernen Offiziersausbildung und war jahrelang Leiter der Kadettenakademie. 1841 wurde er dann zum Generaladmiral ernannt. 1846 starb er im heimischen Estland.

Literaturempfehlungen

Gerdau / Brennecke „Viermastbark Padua - Ein ruhmreiches Schiff“. Das auch als Taschenbuch erschienene Werk beschreibt detailliert den Lebenslauf der Padua bis 1945 (Koehler Verlag, 1978).

Adam Johann von Krusenstern, „Reise um die Welt 1803-06“. Der gut geschriebene und teilweise vom Autor selbst illustrierte Reisebericht wurde mehrfach wieder aufgelegt (z.B. VEB Leipzig, 1976).

Zusammengestellt für www.schiffe-und-mehr.com, 2010. Copyright Klaus Intemann.