

Segelschulschiff Jackass-Bark NIOBE

Der 1913 erbaute, ehemals dänische Viermast-Schoner wurde 1921 von der Reichsmarine als Segelschulschiff angekauft. Die Marine taufte die Neuerwerbung auf den Namen NIOBE und ließ sie 1923 in eine Jackass-Bark umtakeln. 1932 sank die NIOBE in einer Sturmböe und riss 69 Mann mit in die Tiefe.

Der knapp 60 m lange Schoner lief am 2. August 1913 unter dem Taufnamen „Morton Jensen“ im nordjütlandischen Fredrikshavn für den Reeder L.F. Knackergaard mit Sitz in Nyköbing / Dänemark vom Stapel. Mit Beginn des 1. Weltkriegs ein Jahr später wurde der Betrieb des Segelschiffs aufgrund der Minengefahr in Nord- und Ostsee für den dänischen Reeder immer schwieriger und so wurde die „Morton Jensen“ bereits 1916 nach Norwegen verkauft. Der neue Eigner ließ es in „Tyholm“ umtaufen, hatte aber wenig Freude an seinem Neuerwerb. Schon am 21.11.1916 wurde der Schoner vom deutschen U-Boot UB 41 angehalten und nach Untersuchung wegen des Transports von Bannware aufgebracht und durch eine Prisencrew nach Deutschland gesegelt. Am 16.2.1917 wurde die Rechtmäßigkeit der Aufbringung gerichtlich bestätigt.

Im Krieg hatte auch die deutsche Seite keine Verwendung für den Schoner und so lag die „Tyholm“ bis Kriegsende auf. Unter den neuen Namen „Aldebaran“ wurde das Schiff von 1920 bis 1921 als Frachtsegler unter deutscher Flagge eingesetzt. Am 3.2.1921 wurde der Viermaster an die Reichsmarine verkauft, in NIOBE umgetauft und am 10.3.1921 als Segeltender der Marineschule Mürwik unter dem Kommando des berühmten Grafen Luckner in Dienst gestellt.



Die NIOBE mit ihrer ursprünglichen Takelung als Viermastschoner kurz nach Ankauf durch die Reichsmarine im Jahre 1921. Fotograf / Schutzrechte nicht bekannt.

Daten und Fakten der NIOBE

(ex Schwan ex Aldebaran ex Tyholm ex Morton Jensen)

Land:	Dänemark / Deutschland
Schiffstyp:	Jackass-Bark
Bauwerft:	Fredrikshavn Flydedock Skibsvaerft, Dänemark
Stapellauf:	2. August 1913
Besatzung:	Als Schulschiff: 34 Mann plus 65 Kadetten Als Frachtschoner 7-10 Mann
Verbleib:	Gesunken 26. Juli 1932

Technische Daten

Vermessung:	724 t
Länge:	58 m über alles
Breite:	9,2 m
Tiefgang:	5,2 m
Segelfläche:	953 qm
Geschwindigkeit:	ca. 7 kn unter Motor
Maschine (NIOBE)	Glühkopf-Dieselmotor mit 240 PS

Kapitäne unter Flagge der Reichsmarine

3/1921 - 9/1921	KL Graf von Luckner
3/1922 - 7/1922	KK Krafft
3/1923 - 5/1924	KK Ernst
5/1924 - 4/1925	KL Lafrenz
4/1925 - 1/1927	KK Waßner
1/1927 - 6/1929	KK Mewis
6/1929 - 2/1932	KK Kümpel
2/1932 - 7/1932	KL Ruhfus

Abk.: KL = Kapitänleutnant, KK = Korvettenkapitän

Im Herbst 1921 wurde das Schiff für kurze Zeit an eine Filmgesellschaft verliehen und erhielt für diesen Zweck vorübergehend schon wieder einen neuen Namen, diesmal „Schwan“. Der medienerfahrene Graf Luckner behielt während dieser Zeit das Kommando.

Nach Rückkehr von der Filmreise wurde das wieder in NIOBE zurück benannte Schiff bei der Germania-Werft in Kiel zur dreimastigen Jackass-Bark umgetakelt. Am Fockmast führte sie damit volle Rahbesege lung, am Hauptmast eine Schonerbesege lung mit Rah-Topsegeln und am Kreuzmast eine reine Schonertakelage.



Die NIOBE mit ihrer späteren Takelung als Jackass-Bark in der Kieler Förde. Fotograf / Schutzrechte nicht bekannt.

Dieses Rigg war allerdings zu groß geraten für den recht kleinen Schiffskörper, weshalb die NIOBE danach stets zu einer leichten Backbord-Schlagseite neigte. Außerdem wurden im Zuge dieses Umbaus Quartiere für Mannschaft und Seekadetten sowie eine neue Motoranlage eingebaut. Im März 1923 wurde das umgebaute Schiff von Korvettenkapitän Ernst wieder in den Dienst der Marineschule Mürwik übernommen.

Von April 1923 an wurden Ausbildungsfahrten mit Seekadetten und Unteroffiziersanwärtern in der Ost- und Nordsee unternommen, ab und zu auch in den Atlantik. Diese Ausbildungsroutine lief unproblematisch bis in Jahr 1932 hinein, obwohl die übergroße Takelage eine besonders umsichtige Schiffsführung und bei aufkommendem, starken Winden eine rechtzeitige Kürzung der Besegelung erforderte.

Im Februar 1932 übernahm Kapitänleutnant Ruhfus das Kommando der NIOBE. Er hatte sich mit den Eigenheiten seines Schiffs schon gut vertraut gemacht, als er am 25. Juli 1932 in Kiel das Kommando gab „Leinen los“ und zu einer weiteren Ostsee-Reise mit dem Etappenziel Warnemünde auslief.

In der Nacht vom 25. auf den 16. Juli lag die NIOBE vor Fehmarn vor Anker. Bei mäßigen Windstärken von 3 bis 4 lief die Bark dann an einem schwül-heißen Sommertag durch den Fehmarnbelt Richtung Warnemünde. Als man

gegen 13.00 das Feuerschiff Fehmarnbelt passierte, war im Südwesten bereits ein Wolkengebirge erkennbar, das ein heftiges Sommergewitter erwarten ließ. Kapitän Ruhfus ließ sicherheitshalber die Topsegel seines übertakelten Schiffs bergen und Ölzeug für die Steuerbordwache an Deck ausgeben.

Genau um 14:27 Uhr schlug das Schicksal zu. Aus der Gewitterfront löste sich völlig unerwartet eine heftige Fallbö mit drehenden Winden, die die NIOBE voll von der Steuerbordseite erwischte. Trotz reduzierter Besegelung krängte das topplastige Schiff sofort um ca. 50 Grad nach Backbord. Bei einer solch starken Schräglage griff das Ruder nicht mehr, so dass auch der Versuch des 1. Offiziers scheiterte, noch in den Wind zu drehen. Das Schiff kenterte und versank in kürzester Zeit, da wegen der sommerlichen Hitzen die meisten Deckluken offen standen.

Die unter Deck befindliche Crew hatte kaum eine Chance. Nur wenigen gelang die Flucht aus dem schnell sinkenden Schiff. 69 Mann bei diesem tragischen Seeunfall mit in die Tiefe gerissen, darunter 46 junge Offiziers- und Unteroffiziersanwärter.

Die im Wasser schwimmenden Männer konnten zum größten Teil gerettet werden. 40 Mann, darunter auch Kapitänleutnant Ruhfus, wurden durch die schnell herbeieilenden Boote des Feuerschiffs Fehmarnbelt und des in der Nähe befindlichen Frachters „Theresia L.M Russ“ lebend geborgen. Andere Rettungskräfte, darunter auch die sofort alarmierten Einheiten der Kriegsmarine, erreichten den Unglücksort zu spät, um noch aktiv helfen zu können.

Kapitänleutnant Ruhfus wurde wegen des Untergangs der NIOBE vor ein Kriegsgericht gestellt. Das Verfahren endete mit einem Freispruch, da nach Ansicht des Gerichts „höhere Gewalt“ vorlag.

Das Unglück führt zum Umdenken in Sachen Segelschulschiffe und zur Neukonstruktion eines besonders kentersicheren Schiffs, das an die Stelle umgebaute Frachtschiffe treten sollte. Als erstes Schiff dieses neuen Typs lief dann 1933 die Bark „Gorch Fock“ vom Stapel.

Literaturempfehlungen

Otto Bönisch, Die deutschen Schulschiffe 1818 – heute, Koehler, 2006: Das reich bebilderte Buch gibt Auskunft über die Schulschiffe deutscher Reedereien und Verbände sowie der deutschen Marinen.