

DUCHESS ANNE

oder: totgeglaubte leben länger.

Herbert H. Böhm, Hamburg



Abb. 1: Luftaufnahme der GROSSHERZOGIN ELISABETH mit den „Plünnen auf der Wäschejolle“. Die Mannschaft hat die gewaschene Leibwäsche zum Trocknen zwischen Groß- und Kreuzmast aufgehängt. Ein wahrhaft seltenes Fotodokument. Quelle: © Musée portuaire de Dunkerque

Im Jahr 1981 schrieb Gerhard Eckart in seinem bekannten Buch „Die Segelschiffe des Deutschen Schulschiffsvereins“ über den „schnit- tigsten Rahsegler“, die DUCHESS ANNE ex GROSSHERZOGIN ELISABETH, dass es „ein ganz besonderer Jammer sei, dass dieses Schiff im fran- zösischen Marine-Stützpunkt Brest ver- rötet“, doch Neptun der Gott des Mee- res und vielleicht auch der Schiffe, hatte mit der Veteranin noch einiges vor. Aber nun der Reihe nach.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wa- ren sich Reeder und Reichsmarine ei- nig, die dreijährige Fahrzeit auf Seg- elschiffen als festen Bestandteil der Offiziersausbildung unbedingt beibe-

halten zu wollen. Gleichzeitig neigte sich die Waage immer schneller zu Gunsten der Dampfer – 1875 fuhren unter der Flagge des Deutschen Reiches 4.300 Segelschiffe mit 87.800 NRT und 300 Dampfer mit 19.000 NRT; 1900 waren bereits 1.300 Dampfer mit 1,2 Millionen NRT registriert und nur noch 2.300 Segelschiffe mit gerade 56.000 NRT. Es war also abzusehen, dass man auf Dauer die benötigten 2.000 jungen Handelsschiffsoffiziere nicht mehr wie gewohnt ausbilden konnte. So kam es schließlich unter Füh- rung des sehr schiffahrtsaffinen Groß- herzogs Friedrich August von Oldenburg am 13. Januar 1900 zur Gründung des „Deutschen Schulschiffsvereins“.

Ziel des Vereins war segelnde Schul- schiffe in Dienst zu stellen, um den deutschen Reedereien ausreichend nau- tischen Nachwuchs „zur Verfügung zu stellen.“ Ein wichtiger Grund für die Beibehaltung der Ausbildung auf Seg- elschiffen war der Umstand, dass das Ladegeschirr der damals vorwiegend als Stückgutfrachter eingesetzten Han- delsschiffe nach dem gleichen techni- schen Prinzipien, wie das Rigg stäh- lerner Segelschiffe konstruiert war. Da- her sah man in der Fahrtzeit auf Segel- schiffen die beste Möglichkeit zum Er- lernen praktischer Seemannschaft. Die Kosten für 200 Ausbildungsplätze von 190.000 Mark hielt man für überschau- bar, da die Eltern 250 Mark Pensions-



Abb. 2: Die DUCHESS ANNE ex GROSSHERZOGIN ELISABETH an ihrem Liegeplatz im Hafenumuseum in Dünkirchen. Foto: © Herbert H. Böhm

geld pro Jahr und 120 Mark Kleidergeld selbst aufbringen mussten. Die Differenz von ca. 328 Mark pro Auszubildenden sollte durch Spenden und Mitgliedsbeiträge gedeckt werden.

Die Zöglinge, davon 100 Schiffsjungen, vor allem aus kleinen Verhältnissen, sollten in einem Jahr an Bord auf den Beruf des Seemanns vorbereitet werden, sowie 100 Kadetten mit höherer Schulbildung in zwei Jahren auf den Besuch der Navigationsschule.

Bereits am 22. Mai 1900 begann die Ausschreibung für ein vollgetakeltes Schulschiff, das nicht mehr als 450.000 Mark kosten durfte. Wenig später ging aus dem Bieterkreis von 6 Werften die Bremerhaven-Geestemünder Johann C. Tecklenborg Werft als Sieger hervor. Der Neubau sollte bei einer Länge von 78,0 m und einer Breite von 12,0 m als Vollschiff ohne Hilfsmotor getakelt werden, bei einer Segelfläche von 2.060qm.

Der Entwurf des Direktors und Schiffbauingenieurs Georg W. Clausen war so richtungsweisend, dass bis heute die Konstruktionszeichnungen nahezu aller seitdem gebauter Segelschulschiffe darauf beruhen: ein erhöhtes Vor- und Achterschiff, dazwischen das Arbeitsdeck, (das ebenfalls höher als das Deck von normalen Segelschiffen über der Wasserlinie lag und deshalb einen relativ trockenen Ausbildungsplatz ergab); darunter überwiegend Kadettenunterkünfte und nochmals ein Deck tiefer die meisten Proviantlager und Ersatzteile, sowie die „Schiffstechnik“. Zudem zeichnete er den Dreimaster so elegant, dass ihn viele Zeitgenossen mit Amerikas berühmten Klipperkonstrukteur Donald McKay gleichsetzten. Erstmals konnten die Unterkünfte mit Dampf beheizt werden, mit Wasser musste nicht mehr so sparsam umgegangen werden, wie früher, da nun täglich 5t Frischwasser destilliert werden konnten. (Die einzige Aus-

nahme bilden die um 1980 von Zigmunt Chorén entworfenen Vollschiffe, für die aber völlig andere Anforderungen seitens der Auftraggeber gestellt worden waren).

Trotz der vielen technischen Neuerungen hielt die Werft den Termin des Stapellaufs am 7. März 1901 ein. An diesem Tag taufte Herzog Adolf Friedrich von Mecklenburg das Schiff auf den Namen seiner Schwester GROSSHERZOGIN ELISABETH, der Ehefrau des regierenden Großherzogs von Oldenburg. Dieser Stapellauf war so wichtig, dass sogar Prinz Heinrich, der Bruder des deutschen Kaisers, nach Geestemünde gereist war, sowie der Generalinspektor der Marine, der Admiral Hans von Koester. Obwohl damals die Schiffe am Heck des 1260 BRT großen Vollschiffes Oldenburg, als Heimathafen auswies, befand sich der Liegeplatz in Elsflöth, denn dort stand auch die heute noch existierende Navigationsschule.