W. H. DIMOND

Eine Schonerbark von 1881 aus San Francisco

Herbert Karting, Itzehoe

Über die vom kalifornischen Schiffbaumeister Matthew Turner für seine Frachtsegler entwickelte besondere Rumpfform wurde bereits im Logbuch 1/2010 im Zusammenhang mit der Schonerbrigg GALILEE berichtet. Zur Erinnerung: Turner hatte 1868 beim Bau seiner Schonerbrigg NAUTILUS erstmals ein Schiff entworfen, dessen Wasserlinien im Vorschiffsbereich schlank und scharf verliefen, im Achterschiff hingegen relativ völlig, wobei die größte Breite des Rumpfes hinter der Mittschiffslinie lag. Damit hatte er bewusst die bisherige Bauweise umgekehrt, was in der Fachwelt seinerzeit für erhebliches Aufsehen gesorgt hatte und überwiegend kritisch beurteilt wurde. Man war überzeugt, dass das Schiff nicht nur schlecht segeln, sondern wegen zu geringen Auftrieb des Vorschiffs viel Wasser übernehmen würde und somit kein gutes Seeschiff sei. Aber das Gegenteil war der Fall: Die NAUTILUS bewährte sich in jeder Beziehung und war ein glänzender Segler, der sogleich als einer der schnellsten an der gesamten amerikanischen Westküste galt. Seitdem konstruierte Turner seine Schoner nur noch in dieser Form.

1879/80 hatte San Franciscos „Zuckerbaron" John D. Spreckels bei Turner die drei Schonerbriggs CLAUS SPRECKELS (Bau-Nr. 26/1879, 247 BRT), JOHN D. SPRECKELS (Bau-Nr. 40/1880, 267 BRT) (Abb. 1) und CONSUELO (Bau-Nr. 43/1880, 294 BRT) zimmern lassen. Um die im Fahrtgebiet vorherrschenden Passatwinde besser ausnutzen zu können, hatte man sich für ein Rigg mit teilweiser Rahbesegelung entschieden. Diese drei Schonerbriggs waren nicht nur die ersten Exemplare dieses Typs, sondern auch die bislang größten Neubauten der Werft. Sie wurden in der regelmäßigen Linienfahrt zwischen San Francisco und Hawaii eingesetzt, wobei ausgehend alle Arten von Stückgut und heimkehrend Zucker, Melasse, Reis und andere Produkte der firmeneigenen Raffinerien und Plantagen transportiert wurden, außerdem Passagiere in beiden Richtungen. Die Reederei war mit ihren neuen Schonerbriggs derart zufrieden, dass sie Turner noch im Frühjahr 1880 mit dem Bau eines noch größeren Seglers beauftragte. Dieser sollte etwa 750 Tonnen tragen, drei Masten erhalten und als erstes Schiff der Werft als Schonerbark getakelt werden.

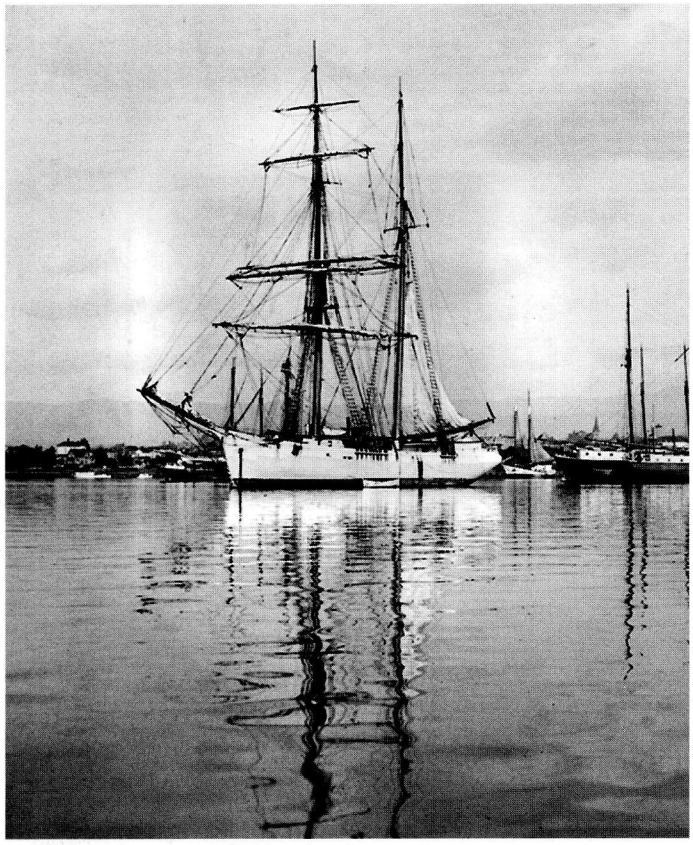

Abb. 1: Die 1880 von Matthew Turner gebaute Schonerbrigg JOHN D. SPRECKELS war ebenfalls in der Zuckerfahrt zwischen Hawaii und San Francisco eingesetzt. Sie wurde 1900 als Fischereischoner verkauft und ging im März 1913 nach Kollision vor der Einfahrt zur San Francisco-Bay verloren. (Courtesy, San Francisco Maritime Nat. Hist. Park, B12.29,839ps)

Der bereits im April 1880 unter der Baunummer 45 projektierte Segler konnte wegen anderer Arbeiten vorerst nicht in Angriff genommen werden. Noch im November des Jahres hieß es: *„Operations on Spreckels' new barkentine are delayed on account of want of labourers"*. Der Baufortschritt an Sprekkels neuer Barkentine wurde weiter durch akuten Arbeitskräftemangel verzögert. [1]

Wenn auch das Schiff immer noch auf den Helgen lag, so war das fertige Werk bereits anderweitig zu bewundern. Der bekannte Marinemaler William Alexander Coulter hatte im Auftrag der Reederei nach Turners Plänen ein Gemälde der neuen Schonerbark *„in a heavy blow and under short canvas"* geschaffen, welches im Dezember 1880 in Schwab's Gallery in der Marketstreet ausgestellt wurde und große Aufmerksamkeit erregte. [2]

Das Rigg

Der amerikanische Schiffbauhistoriker H. I. Chapelle hat in seiner *History of American Sailing Ships* diese Schonerbark als eines von insgesamt nur zwei Schiffen der gesamten amerikanischen Westküste erwähnt. Auch er bemängelte die scharfe Form und damit den geringen Auftrieb des Vorschiffs, vor allem, wenn man das große Gewicht des Vorgeschirrs und des Vormastes mit all seinen Rahen berücksichtige. Hierin war er sich mit den damaligen Kritikern von Turners erstem Neubau einig, ohne jedoch zu erwähnen, dass diese Bauweise sich dennoch in der Praxis als allen anderen überlegen erwiesen hatte. Zum Rigg notierte Chapelle, dass diese Barkentinen den großen Schonern bei passendem, also achterlichem, Wind leicht weglaufen würden. Allerdings würden die Kosten des Fockmastes mit seinen Rahen und dem nötigen Tauwerk ebenso hoch sein, wie die der gesamten übrigen Masten zusammen. Somit sei eine Schonerbark zwar wesentlich teurer als ein Schoner mit gleicher Mastenzahl, jedoch immer noch erheblich billiger als eine Bark oder gar ein Vollschiff, für deren Betrieb auch wesentlich größere Mannschaften benötigt wurden. Die von Chapelle veröffentlichte Zeichnung (Abb. 2) zeigt eine typische Barkentine der