

Zwei Schwestern

BEETHOVEN und MOZART

Teil 1

1903 entschloss sich die Hamburger Reederei A.C. de Freitas & Co. zum Bau zweier Segelschiffe für die große Fahrt. Nachdem die 1835 gegründete Firma in den vergangenen Jahrzehnten überwiegend als Handelshaus tätig war, sollte mit zwei neuen Schwestern, **Flatow** und **Lortzing**, sowie den geplanten Neubauten **Beethoven** und **Mozart** das Reedereigeschäft wieder aufgenommen werden. De Freitas wünschte zwei wirtschaftliche Schiffe, die mit einer kleinen Besatzung und einer unkomplizierten und deshalb in Betrieb und Instandhaltung kostengünstigen Takelage auskommen sollten. Die Wahl fiel auf den in Deutschland so gut wie nicht bekannten Typ der Viermastbarkentine. Die deutschen Reedereien hatten sich, in sofern sie noch in der transozeanischen Segelschiffahrt tätig waren, auf die Viermastbark als wirtschaftlichsten Segelschiffstyp eingeschworen, für deren Bau renommierte inländische Werften zur Verfügung standen.

Nicht nur, dass de Freitas einen derart exotischen Schiffstyp wählte, vergab er den Auftrag noch dazu ins Ausland, an die schottische Werft Grangemouth & Greenock Cockyard CO.; vielleicht weil er mit den Schotten schon durch den Bau der **Flatow** in Geschäftsverbindung stand.

Der erste der beiden Segler, auf den Namen **Beethoven** getauft, lief am 8. Dezember 1903 vom Stapel und lag am 5. Januar 1904 segelfertig an der Pier in Greenock. Das Schwesterschiff, die **Mozart**, folgte mit einigen Tagen Verspätung. Beide Segler waren nach den gleichen Plänen gebaut worden, wiesen aber in der Länge und Tonnage geringfügige Unterschiede auf.

Die **Beethoven** war 7 Fuß länger, und hatte 2 BRT mehr Rauminhalt, war so die etwas größere der beiden Schwestern.

Spezifikationen:

Mozart und Beethoven

Typ:	Viermastbarkentine
Nation:	Deutschland
Eigner:	A.C.Freitas & Co.
Baujahr:	1903
Bauwerft:	Grangemouth & Greenock Dockyard Co.
Baumaterial:	Stahl

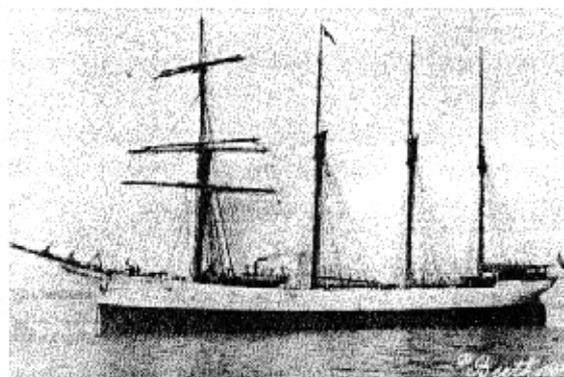
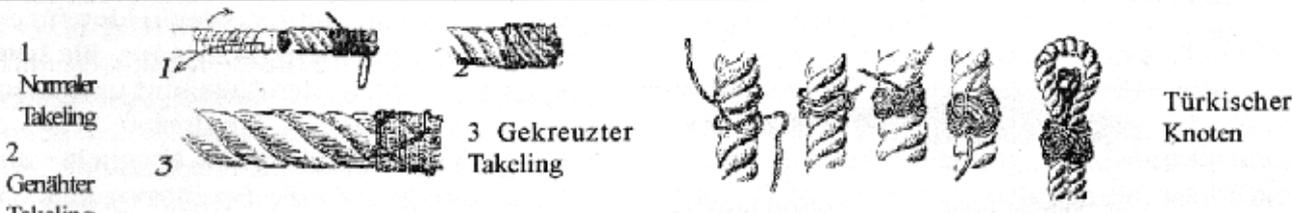


Bild 13: Die Beethoven vor der ersten Reise

Abmessungen der Beethoven

Raumgehalt:	2005 BRT
Länge:	82,13m
Breite:	12,22m
Seitenhöhe:	7,37m
Gesamttragfähigkeit:	3000t
Segelfläche:	2343m ²
Wasserballast	805t
Masthöhe	54,25m
Fockrah	28,34m
Oberbramrah	16,30m
Besatzung	28 Mann



Letztendlich erfüllten sich die Erwartungen des Reeders nicht. Beide Segler wiesen schlechte Segeleigenschaften auf, da sie mit nur wenigen Rahsegeln, nur bedingt für die weltweite Fahrt geeignet waren.

Hauptsächlich hatten sich Barkentinen und die großen Schoner unter den meteorologischen Bedingungen der amerikanischen Westküste bewährt, wo sie auch ihre letzte Blüte erlebten.

Die Schiffe

Bei der Ablieferung erhielt die Reederei zwei stählerne Viermastbarkentinen, deren Fockmast in der Art der „Baldheader“ getakelt war. Fock- Unter- und Obermarssegel und Unter- und Oberbramsegel wurden gefahren; Royals fehlten. An den anderen drei Masten sollten je zwei Schratsegel für den Vortrieb sorgen.

Den Bug zierte eine hölzerne Galionsfigur, die den jeweiligen Komponisten darstellte. Die Silhouette des Rumpfes war von dem durchlaufenden Schanzkleid und der kurzen Poop geprägt. Ein großes Deckshaus hinter dem Fockmast beherbergte einen Teil der Besatzung, die Kombüse und den Donkeykessel, der die Winden mit Dampf versorgte.

Unter der Poop waren Kapitän, Offiziere und in einem Raum an der Backbordseite die Kadetten untergebracht. Auf der Poop befand sich das Kartenhaus und dahinter der Ruderstand. So mussten beide Schiffe von der seeschlaggefährdeten Poop aus gesteuert werden. Die Poop dürfte ein sehr nasser und gefährlicher Arbeitsplatz gewesen sein, denn in späteren Jahren erhöhte man auf der **Mozart** die Reling der Poop um 40 cm. Zur Arbeitserleichterung montierte man Hand- und Dampfwinden. Für die unteren Rahen des Fockmastes war eine Jarvis - Brasswinde vor dem Großmast montiert.

Durch vier Ladeluken musste die Ladung ins Schiffsinne gebracht werden. Luke 1 und 4 waren sehr klein, nur Luke 2 und 3 hatten gängige Abmessungen.

Im Rumpf, gleich hinter dem Großmast, befand sich der Wasserballasttank, der im leeren Zustand auch Ladung aufnehmen konnte.

Eine



gewöhnliche

Bootsmannspfeife

Die Besatzung

Bemannt waren die Viermastbarkentinen mit dem Kapitän und drei Offizieren, sowie Bootsmann, Zimmermann, Koch und Steuermann, 8 Matrosen und 12 Kadetten, insgesamt 28 Mann.

Die Kadetten mussten für ihre Ausbildung einen finanziellen Beitrag leisten.

Die Ausbildung ließ wahrscheinlich zu wünschen übrig, denn nach der ersten Reise auf einem der beiden Schiffe blieben nur zwei Kadetten an Bord, die anderen hatten kurzerhand abgemustert.

Die Reisen der Beethoven

Von Greenock kommend traf die Beethoven am 22. Januar 1904 in Port Talbot ein, um eine Ladung Kohle für Chile zu übernehmen.

Beim Verholen an den Kohleschütten kollidierte sie mit einem Dampfer und verlor dabei ihre Vorbramstenge. Zu allem Überduss hackte sich der Zimmermann, als er eine neue Spiere zurechthauen wollte, ins Bein und musste ins Krankenhaus gebracht werden. Es war kein guter Beginn für die Beethoven.

Nach den Ladearbeiten verließ die Beethoven am 18. Februar den Bristolkanal, musste aber schon 10 Tage später mit undichten Bugpforten und einem gebrochenen Piekfallbolzen Falmouth als Nothafen anlaufen. Nach einer langwierigen Reparatur ging Kapitän Jollas am 6. Mai endgültig Anker auf und erreichte nach 125 Tagen den Salpeterhafen Iquique.

In Iquique löschte die Beethoven einen Teil ihrer Ladung und versiegelte anschließend nach Caleta Buena, gab dort die restlichen Kohlen ab und wurde mit Salpeter in Säcken beladen. In einer extrem

langen Reise von 146 Tagen brachte sie ihre Ladung nach Genua. Gibraltar wurde aber nach 125 Tagen schon passiert. So verbrachte sie fast weitere drei Wochen im Mittelmeer.

Im Mai 1905 segelte die Beethoven in 34 Tagen von Genua nach dem Bristolkanal zurück, um eine neue Kohlenladung für die Westküste Südamerikas zu laden. Sie blieb noch bis 1910 in der Chilefahrt und absolvierte noch 6 weitere Rundreisen.

Lange Reisen, aber auch Unglücke und Pech, zeichneten die **Beethoven** aus. So

erreichte sie Ostern 1907 Hamburg mit einer Ladung Salpeter, die aber infolge eines sehr heftigen Arbeitskampfes nicht gelöscht werden konnte. Als die Beethoven dann vom Segelschiffshafen zum Reiherstieg verholt wurde, kollidierte sie mit einem vertäuten Dampfer und trug leichte Beschädigungen davon.

Flaggenwechsel

Als Carlos Pedro de Freitas 1909 starb, zog sich die Firma aus dem Reedereigeschäft zurück und verkaufte 1911 die Mozart für 150.000 Mark an die Hamburger Reederei Schlüter & Maack.

Die Beethoven befand sich gerade im Stillen Ozean und wurde an den Schiffsmakler H.C.Spielmann & Co überschrieben, der den Segler dann für 7500 Pfund Sterling an den norwegischen Reeder Daniel Stehen weiterverkaufte.

Um die Kosten eines außereuropäischen Mannschaftswechsels einzusparen, wurde vereinbart, die in Pisagua liegende **Beethoven** noch von der deutschen Besatzung unter norwegischer Flagge heimsegeln zu lassen. Unglücklicherweise verzögerte sich die Heimreise, da durch ein Leck im Laderaum ein Teil der Ladung erst wieder gelöscht werden musste, um das Leck abzudichten.

Am 3. August segelte die Beethoven unter ihrem letzten deutschen Kapitän nach Falmouth „for Orders“. Nach 134 Tagen erreichte sie Ostende, wo festgestellt wurde, dass sich 125t der Salpeterladung durch Seewasser aufgelöst hatten.

Unter norwegischer Flagge brachte die Beethoven 1912 nochmals eine Ladung Kohlen in 106 Tagen von Port Talbot nach Antofagasta. Mit einer Salpeterladung segelte sie in 167 Tagen von Chile nach Genua, wo sie im Mai 1913 eintraf. Zuvor hatte man nach 152 Tagen auf See schon in Gibraltar den Proviant ergänzen müssen.

Beethoven unter K.u.K Handelsflagge

In Genua wurde die Beethoven aufgelegt, der Reeder wollte keine langen Reisen finanzieren. Das hätte leicht das Ende des Schiffes bedeuten können. Als Retter kam das Schulschiff-Komitee der österreich-ungarischen Handelsmarine. Obwohl die Experten eher einen Segler mit Hilfsmaschine bevorzugten, hatte man diesen Langreisensegler erworben. Die Ankauf formalitäten erledigte der Triester Reeder August Cosulich, während Schiff-

bauingenieur Professor Ing. R. Cucagna, den das K.u.K. Handelsministerium als Experten von Triest nach Genua in Marsch gesetzt hatte, um den Zustand des Schiffes zu begutachten. Der von Ing. Cucagna vorgeschlagene Einbau von zwei Dieselmotoren mit je 150 PS wurde abgelehnt, dafür aber am Hauptmast, gemeint ist der zweite Mast von vorn, zwei Rahen angebracht. So konnte die Anzahl der Rahsegel vergrößert werden. Dadurch erhoffte man sich, die Vor-dem-Wind-Eigenschaften zu verbessern. Denn bei achterlichem Wind fuhr die Beethoven, wie verschiedene Fotos beweisen, meist nur die Rahsegel, die restliche Segelfläche blieb dabei ungenützt. Auf der Mozart war manchmal ein dreieckiges Leesegel und ein 40 m hoher Spinacker, der interessanterweise in Luv des dritten Mastes (von vorne) angebracht war, in Gebrauch.

Die Beethoven segelte am 18. Juni bis zum 3. Juli 1913 in Ballast nach Cadix. Dort lud sie 3000t Steinsalz für Montevideo. Auch die ersten Offiziersanwärter kamen hier erst an Bord.

Am 9. August segelte sie ab und erreichte nach 60 tägiger Reise sicher Montevideo, löschte ihre Ladung, nahm noch weitere Offiziersanwärter an Bord, und segelte in Ballast nach Newcastle in Australien. Dort traf sie nach 71 Tagen am 1. Februar 1914 wohlbehalten ein. In Newcastle dauerte die Beladung mit Kohle wegen eines Bergarbeiterstreiks länger als üblich. Aber letztlich befanden sich 3154 t Kohle in den Laderäumen der Barkentine.

Am 29. März 1914 ging das Schiff mit dem Ziel Valparaiso in See.

Seitdem gelten Schiff und seine 36 köpfige Besatzung, unter ihnen die Frau des Kapitäns, drei Offiziere, der Koch, 11 Seeleute und 19 Kadetten, als verschollen.

Was geschehen war, ob die Kohlenladung aufbrannte oder verrutschte, die Kohlendämpfe explodierten, eine extrem schwere See das Ruder zertrümmerte und den Rudergänger über Bord wusch, oder die **Beethoven** einer anderen Gefahr zum Opfer fiel, konnte nie geklärt werden. Sicher ist nur, dass in dem Seegebiet, welches die **Beethoven** durchsegeln musste, schweres und stürmische Wetter geherrscht hatte.

Der Viermastbark **Herzogin Sophie Charlotte** verrutschte am 5. April 1914, also nur 6 Tage nach Abgang aus Newcastle, im schweren Sturm die Kohlenladung. Die Viermastbark **Carl** büßte ihre Vorbramstenge ein, als sie am

2. April von Newcastle nach Chile absegelte.

Trotzdem brachte sie ihre Kohlenladung sicher nach Chile, wo sie am 7. Juni 1914 eintraf.

234 Tage nach Abgang der **Beethoven**, am 18. November 1914, wurde die Viermastbarkentine von Loyd's als verschollen erklärt.

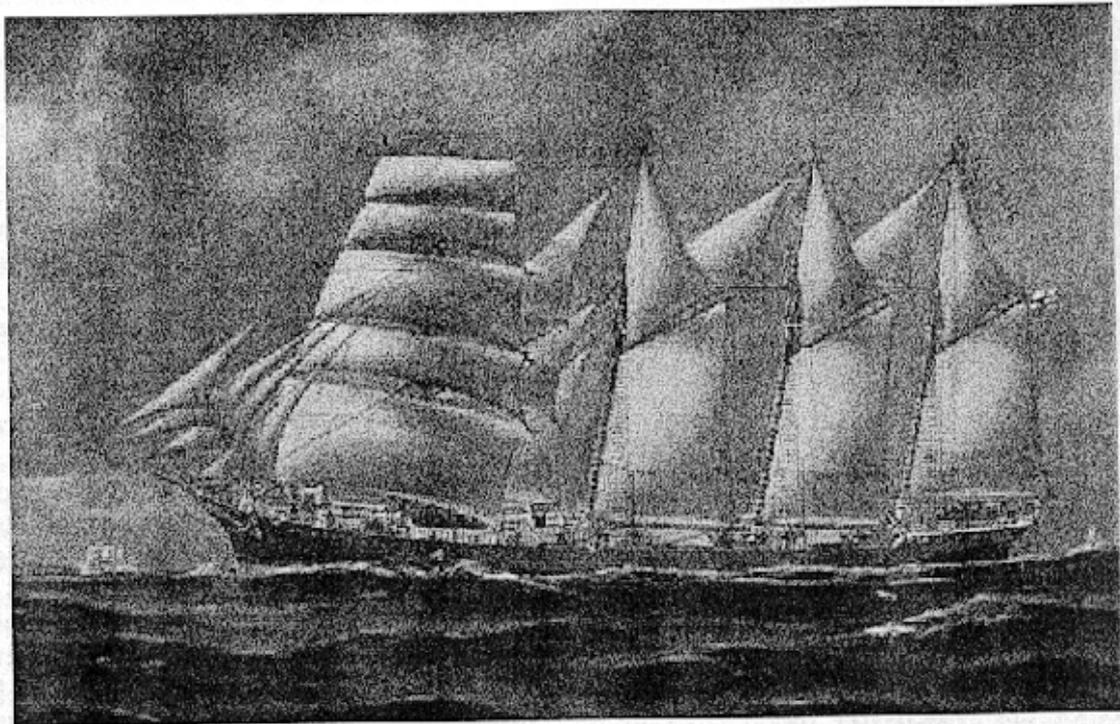


Bild 14: Die Mozart um 1930

Teil 2: Behandelt die Mozart und ihre Lebensgeschichte, mit vielen Zeichnungen und Bildern in der nächsten Ausgabe.