

Der **Advertiser**, Adelaide. Freitag, 7. Januar 1938

**DIE BARK *WINTERHUDE* MACHT IHRE SCHNELLSTE
PASSAGE SEIT MEHREREN JAHREN.**

**Sie ist die Dritte der Segelschiffsflotte, die dieses Jahr den Spencer
Golf anläuft.**



Ein schönes Gemälde der *Winterhude* in Ballast...

Die bemerkenswert schnelle Reise der Erikson-Bark *Winterhude*, die nach einer Überfahrt von 77 Tagen aus Glasgow am Mittwochnachmittag Port Victoria erreichte, ist die schnellste Passage des Seglers, seit sie auf der australischen Weizenroute eingesetzt wurde und auch die schnellste Ausreise eines Segelschiffs der regulären Getreideflotte seit einigen Jahren.

Die erstklassigen deutschen Viermastbarken *Padua* und *Priwall*, beide vergleichsweise neue Schiffe mit Baujahren von 1920 bzw. 1926, ersegelten auf der Route Rekorde, die möglicherweise nicht mehr zu übertreffen sind. *Padua* kam nach 68 Tagen an, und die *Priwall* brauchte 69. Beide Schiffe unternahmen allerdings nur diese eine Reise nach Australien und wurden danach wieder auf der Salpeter-Route nach Südamerika eingesetzt.

Die *Winterhude* ist sonst eher für ziemlich gemächliche Reisen bekannt, obwohl sie doch manches Mal, so wie bei der gerade unternommenen Passage, eine unerwartet schnelle zustande bringt. 1934 schaffte sie die Strecke von den Seychellen, wo sie Guano geladen hatte, nach Auckland in nur 57 Tagen. Ein normales Ergebnis für Segelschiffe auf der Route liegt sonst bei 80 Tagen.

1935 machte sie die Ausreise von Kopenhagen nach Port Lincoln in 97 Tagen, und 1936 erreichte sie Port Lincoln aus dem Øresund kommend in der selben Anzahl von Tagen. Letztes Jahr hatte sie wieder auf den Seychellen für Auckland geladen.

Winterhude ist die dritte der zu erwartenden 13 Segelschiffe, die in diesem Jahr Getreide im Spencer Golf laden werden. Die erste von ihnen, das schwedische Schulschiff *Abraham Rydberg*, ist bereits nahezu voll beladen, und die zweite, das deutsche Schulschiff *Admiral Karfanger*, wird in Kürze in Port Germein mit dem Laden beginnen. Alle drei Schiffe kamen auf direktem Weg von Europa.

Innerhalb der nächsten Woche werden wohl keine weiteren Segler zu erwarten sein; der nächste könnte aber die *Killoran* sein, die, wie einige andere der Flotte, auf der Ausreise Holz aus dem Baltikum nach Südafrika gebracht haben.

Die noch zu erwartenden Schiffe sind die *Killoran*, *Pamir*, *Penang*, *Pommern*, *Olivebank*, *Lawhill*, *Archibald Russell*, *Viking*, *Passat* und *Moshulu*.

Das Schulschiff *Kommodore Johnson* des Norddeutschen Lloyd, welche erst am 18. Dezember Falmouth erreichte, wurde bisher nicht für eine erneute Reise nach Australien bestätigt.

Alle der 10 sich jetzt noch auf dem Weg nach Australien befindlichen Schiffe konnten Ladungen für die auswärtige Passage sichern. In einigen Fällen zum ersten Mal seit vielen Jahren.



Die *Winterhude*, tief mit Getreide beladen.

Meine Recherchen über die Geschichte und den weiteren Verbleib der Bark Winterhude:

Die Bark wurde 1898 ursprünglich als Vollschiiff auf der Rickmers Werft in Bremerhaven gebaut und auf den Namen *Mabel Rickmers* getauft. Sie lief 1909 bei Ameland auf Grund und wurde während der folgenden, längeren Werftliegezeit auch zur Dreimastbark umgetakelt.

Bereits 1912 wurde sie an das Hamburger Handelshaus Schlüter & Maack verkauft und erhielt den Namen *Winterhude*.

Nach dem Krieg ging die Bark als Reparationszahlung an Frankreich, wurde später aber wieder nach Hamburg verkauft, hieß zwischenzeitlich auch einmal *Selma Hemsoth* und wurde dann 1925 von Gustaf Erikson gekauft, der das Schiff wieder in *Winterhude* umbenannte.

Nach der im Adelaide Advertiser erwähnten, schnellen Reise:

Die *Winterhude* lud Weizen in Port Germein und verließ den Spencer Golf am 5. März 1938. Sie erreichte Falmouth for Orders auf der Route ums Kap der Guten Hoffnung nach 165 (!) Tagen am 17. August und fuhr dann zum Entladen nach London.

Im Herbst ging es wieder hinaus Richtung Australien. Die meisten der *Grain Ships* waren „trocken“, d.h. es gab nur hin und wieder ein Glas Rum zur „Besanschot an“ (auf englisch: to „splice the mainbrace“) oder eine Flasche zu Weihnachten — aber auf dieser Ausreise befand sich eine kleine Destille an Bord, von der auch die Schiffsführung wusste und es herrschten zeitweise lebensgefährliche Zustände an Bord. Es gab betrunkenere Schlägereien vor und hinter dem Mast und nach der Ankunft in Australien wurden bald etliche Seeleute von der lokalen Polizei in Gewahrsam genommen. Der einzige Engländer an Bord musste den Kapitän nach Zahlung einer Kautiön aus dem Gewahrsam holen, damit letzterer dann einige seiner eigenen Crewmitglieder freikaufen konnte. Zuletzt gelang es noch, den Steward auszulösen, der fortan unter Überwachung stehen musste, damit er nicht von Bord desertieren würde...

Viele aus der Weizenflotte fragten sich damals, ob die *Winterhude* nach dem Laden überhaupt sicher in Europa ankommen könnte.



A happy Crew on *Winterhude*

Sie verließ Port Germein dann am 22. März 1939 und erreichte Falmouth nach 134 Tagen am 3. August, und bekam Orders, in Cardiff/ Barry Docks zu entladen.

Nach dieser letzten langen Reise verkaufte Gustaf Erikson die Bark nach Stavanger in Norwegen.

Während der deutschen Besatzungszeit wurde die *Winterhude* von dort nach Kopenhagen verholt und diente zunächst als schwimmender Lagerraum und Kaserne.

Nach der Befreiung durch britische Truppen übernahmen diese das Schiff und stationierten die Bark im zerbombten Kiel, wo sie von 1945 bis 1949 an der Blücherbrücke lag und ebenfalls als Lagerraum diente. Im November des Jahres wurde sie aber schließlich nach Hamburg geschleppt und dort verschrottet.



Minensucher nach dem Krieg an der Blücherbrücke in Kiel. Sie sollen zu Fahrgastschiffen umgebaut werden. Rechts im Bild die schöne Bark *Winterhude*.

Kiel war ab 1944 einer von vier deutschen Werftplätzen, wo neu entwickelte U-Boote in Fertigteil-Bauweise montiert werden sollten. Diese Klassen XXIII und die größeren XXI sollten dort in hohen Stückzahlen entstehen. Der britische Geheimdienst erfuhr von den Tätigkeiten und Plänen und legten daraufhin die Werftanlagen Kiel zusammen mit amerikanischen Einheiten in vielen Angriffswellen in 1944/ 45 in Schutt und Asche. Somit konnte in Kiel kein einziges Boot der XXI- Klasse fertiggestellt werden. Kiel rangierte bei der Royal Airforce auf Platz 6 der zerstörten Städte, die dann schon Ende 1944 von der Reichsregierung zum Katastrophengebiet erklärt wurde. Seriöse Quellen geben die Menge der auf die Stadt abgeworfenen Sprengbomben mit mehr als 29.000 Tonnen an...

Andreas Köpke im Februar 2026