

[Transcript] Geschichten aus der Geschichte / GAG411: Der Untergang der Thomas W. Lawson

Ahoi, Captain!
Ankanle ich denn?
Deinen los!
Lern uns ein bisschen Geschichte.
Lern uns ein bisschen Geschichte.
Wir werden sehen,
wie das sich damals entwickelt hat.
Wie das sich damals entwickelt hat.
Hallo und herzlich willkommen bei Geschichten aus der Geschichte.
Mein Name ist Richard.
Und mein Name ist Daniel.
Und wir sind zwei Historiker,
die sich hier Woche für Woche gegenseitig eine Geschichte erzählen.
Immer abwechselnd und vor allem auch immer so,
dass der eine nie weiß, was der andere ihm erzählen wird.
Richtig.
Und ja, Daniel, angekommen bei Folge 411.
411.
Woop!
Ja, man hat gerade gedacht, gibt's noch eine Band, aber das ist 311.
Ah, die kenn ich noch.
Kennst du noch?
Nee, nee.
Na, das ist so ein neunziger Jahre.
Verstehe.
311.
Na, 411.
Erinnerst du dich noch über, was wir in Folge 410 gesprochen haben?
Oh ja, du hast von den Maya erzählt
und von einer Herrscherin dort von Lady Six Sky.
Genau, Lady Six Sky.
Vielleicht ein, zwei Dinge,
ich hier zu noch irgendjemand oder mehrere Leute
haben meint, dass ich in meiner Aussprache
das nicht entsprechend gewürdigt habe.
Das ist ein Unterschied zwischen einer Geißel und einer Geißel.
Weil ich offenbar spreche das in der Folge so aus,
das klingt als wären es Geißeln.
Also, was sehe ich diese Dinger mit?
Den haben wir sicher auch selbst kastein kann,
wenn man sehr gläubig ist.
Aber nein, es geht natürlich um Hostages, also Geißeln.
Geißeln.

Du musst uns an der Wache noch mal...

Geißeln.

Geißeln.

Geißeln versus Geißeln.

Ich glaube, das Problem ist die Aussprache des EIs am Anfang,
weil, glaube ich, die Elektalen sagen wir eher,
also wir gehen so drüber hinweg und deshalb wirkt das S so härter dann.

Na ja, wahrscheinlich.

Geißeln, sagst du.

Geißeln.

Geißeln.

Geißeln.

Eine andere Aussprachengeschichte noch,
jemand hat mich darauf hingewiesen,
dass die Stadt, in der Lady Six Sky zugegen war,
Naranjo, das sieht es zu stimmhafter ausgesprochen hat.
Muss es aussprechen, wie das Beispiel, das gegeben wurde,
war Aachen.

Also, Naranjo.

Naranjo.

Naranjo.

Ich weiß gar nicht, ob es jetzt so richtig gemacht hat.

Auf jeden Fall.

Hier ein bisschen anderes.

Und noch was vielleicht, weil irgendjemand auch meint,
das ist komisch, warum heißt die Lady Six Sky?

Ja, also auf Englisch.

Und ich habe tatsächlich so ein bisschen Schwierigkeiten gehabt,
selbst damit, diesen Namen so durchgehend zu verwenden.
Aber das Ding ist, in der Forschung wird sie halt in erster Linie so genannt.

Was auch damit zusammenhängt, dass ihr...

Also, es ist nicht ganz gesichert, was ihr voller Name war in der Maya-Sprache,
deswegen ist man in der Forschung dazu übergegangen,
sie als Lady Six Sky zu bezeichnen.

Verstehe.

Und eben, es gibt auch gute deutsche Entsprechungen.

Also, die Herrscherinnen, und das hast du ja wahrscheinlich auch gehört,
weil die ja andere Herrscherinnen erwähnt haben,
die werden in der Forschung eben als Ladies bezeichnet,
so wie Lady Karbar.

Und deswegen war es Lady Six Sky.

Verstehe.

Und den Maya-Namen irgendwie abgekürzt,

macht man nicht, dass man den verwendet?
Nicht so, wie ich es in der Forschung lesen habe,
in den jeweiligen Dingen, wo über sie geschrieben wird.
Da ist in erster Linie immer mit in erster Linie von Lady Six Sky gesprungen.
Gut.
Ja, das war mal Feedback,
längere Beziehung sei es ja ein bisschen...
Also Feedback, wo man ein bisschen ausholen muss, etc., landet dann,
wie immer, im Feedback im nächsten.
Wie immer, sehr gut.
Wie immer.
Ja, ist ja wieder...
Ja, er gibt es ja wieder.
Fantastisch.
Ja, vielen Dank, Richard.
Das war wirklich eine sehr, sehr spannende Folge.
Zum ersten Mal auch in der Gegend und um diese Zeit.
Genau, ja.
Schändlich, dass wir hier...
Also, also...
Wir haben so ein, zwei Sachen, auch in der Pipeline,
auch über andere prä-kolumbianische Zivilisationen.
Aber...
Hab sie dann aus unterschiedlichen Gründen,
irgendwie wieder hinter angestellt,
aber jetzt haben wir gedacht, jetzt ist es sinnvoll,
was wir über die Maya zu machen,
jetzt wo sie wieder neue Ruinen gefunden haben.
Auch wegen...
Auch Übersetzungs-Sache.
Irgendwann hat gesagt,
man ist die ganze Zeit zusammengezuckt,
als sie von weiß gewaschen gesprochen haben.
Also weiß gewaschene Pyramiden oder auch Straßen.
Im Englischen heißt es whitewashed,
und bei uns heißt es aber eher geweißelt.
Wenn man heutzutage von weiß waschen spricht,
dann ist es eher so,
dass man sich quasi seine Weste reinwäscht.
Aber ich glaube, verständlich war es hoffentlich,
was es geht.
Der eigentliche Begriff ist geweißelt eigentlich.
Ja, sehr cool.

Man fragt sich ja manchmal wirklich,
wenn wir Folgen machen,
so, wow, es hat echt 400 Folgen gedauert,
bis wir endlich mal dieses Thema angehen.
Aber es sind auch noch einige Lücken da,
insofern...
Ziemlich viele.
Ziemlich viele Lücken.
Was mich eigentlich zu meinem nächsten Punkt bringt,
Daniel, nämlich ich frag mich,
hast du uns jetzt auch wieder was mitgebracht,
was eine große Lücke,
die schon seit Anbeginn
unseres Podcasts existiert, füllt?
Also ich habe zumindest eine Geschichte dabei,
die eine große Wissenslücke füllt,
die ich lange Zeit mit mir rumgetragen habe.
Okay.
Nämlich bis letzte Woche.
Das kommt mir bekannt vor,
so geht es noch sehr oft in der Vorbereitung.
Und ich bin mal gespannt,
ob diese Folgebär, die auch einige Ahamomente hervorruft.
Also bei mir hat sie in der Vorbereitung
echt so einige Male Klicks gemacht,
wie wir ihn sehen.
Richard.
Oder Klickklack wie beim Vorderbrat.
Genau.
Aber nur beim Spiegel, nicht der Verschluss.
Richtig.
Richard, am 19. November 1907
startet ein Schiff,
die Thomas W. Lawson.
Das Schiff ist benannt nach einem Bostoner Börsenmakler.
Und das Schiff startet an der Ostküste der USA
zu ihrer ersten Transatlantikfahrt,
Ziel ist London.
Und die Überfahrt dauert 24 Tage,
das ist recht beschwerlich.
Also es stürmt heftig,
die Mehrzahl der Segel geht im Laufe der Fahrt verloren.
Ebenso wie zwei der drei Rettungsboote.

Eine Luke hat auch leckgeschlagen,
das Wasser eingedrungen.
Also das Schiff kommt jetzt schon
in einem sehr angeschlagenen Zustand
an der britischen Küste an.
Und zwar am 13. Dezember.
Nähren Sie sich jetzt langsam der britischen Küste.
Sie machen sich bereit,
in den Ärmelkanalen einzubiegen,
der die britischen Inseln vom Festland trennt.
Sie haben auf einer Klippe vor den Silly-Inseln.
Und die Silly-Inseln kennt ihr wahrscheinlich.
Eine Inselgruppe
vor der Südwestspitze Englands
mit vielen gefährlichen Klippen,
weshalb das Gebiet
unter Seefahrern zurecht auch sehr gefürchtet war,
weil sich dort einige Schiffskatastrophen zugetragen haben.
Und hunderte Schiffsfrags dort
auf dem Meeresgrund liegen.
Eine davon oder eine der schwersten davon
ist zum Beispiel 1707,
das sind vier Kriegsschiffe der Royal Navy
unter dem Kommando von
über 1000 Seeleute sind da gestorben.
Und Leuchttürme wie Bishop Rock,
die konnten zwar beim Navigieren helfen,
aber bei schlechter Sicht, gepaart mit Navigationsfehlern,
sind immer wieder Schiffe untergegangen dort.
Als die Thomas W. Lawson
sich am 13. Dezember
in Silly-Inseln nähert,
ist die Sicht äußerst schlecht,
es zieht ein Sturm auf.
Was an sich nicht so schlimm gewesen wäre,
hätten sie nicht ihre Position falsch berechnet.
Und wären sie nicht zu früh
in den Ärmelkanal eingebogen.
Sie kommen jetzt in den Inseln zu nahe
und der Kapitän George Dau
erkennt das Problem und lässt
jetzt die Anker werfen
und ein Lawson an Bord bringen,

der sie sicher in den Ärmelkanal führen soll.
Und Dau ist einer der erfahrensten
Segelschiffkapitänin der USA,
der schon 37 Jahre Erfahrung mitbringt.
37?
37 Jahre bringt er an Erfahrung mit.
Wenn er weiß, wie man das Segelschiff da sicher
durchmanövriert, dann eher,
beziehungsweise erkennt sich natürlich
so gut aus, deshalb eben die Idee,
dass ein Lawson an Bord sie da durchführen sollen.
Und Dau übernimmt
das Kommando des Schiffs,
übrigens auch zu dieser ersten
Transatlantikfahrt, der Lawson.
Es ist nicht ganz klar, warum der eigentliche
Kapitän Arthur Crowley keine
Ozeanfahrt machen will, aber es liegt
vermutlich an der schwierigen Handhabung des Schiffs,
denn die Lawson ist nicht irgendein Schiff.
Thomas W. Lawson
ist der größte je gebaute Schoner
und der einzige Großsegler
mit sieben Masten, der je
über die Segel schippert ist.
Und die Lawson zählt halt so den größten
je gebauten Segelschiff in der Welt
ohne Hilfsantrieb.
Und damit, Richard, nähern wir uns langsam
dem Thema dieser Folge.
Es hat natürlich mit diesem Segelschiff zu tun,
wir machen aber auch eine kleine
Segelschiffahrtsgeschichte.
Und wir sprechen auch noch über
die Ladung des Schiffs,
die nicht ganz unbedeutend ist
für diese Geschichte.
Ich kenne mich mit Segeln überhaupt nicht aus.
Ich bin auch noch nie auf einem Segelboot
mitgefahren, du?
Ich bin schon auf einem Segelboot gefahren,
aber ich kenne mich nicht.
So gut wie nicht aus.

Ich weiß, dass es Luft und Leh gibt.
Heck und Burg
und Steilbord und Backbord.
Aber ansonsten
sehr, sehr wenig.
Ich glaube, wir haben ein, zwei Mal auch schon
was gemacht mit Schiffen.
Und ich bin eigentlich jedes Mal, jedes Mal
eine Folge ziemlich lang, glaube ich,
wenn ich etwas über Segelschiffe erzählt habe.
Also dieses Schiff ist echt
sehr faszinierend. Also ich werde natürlich auch
ein Foto in die Show Notes packen,
weil die meisten bekannten Segelschiffe,
die für Expeditionsfahrten im 16.
und 17. Jahrhundert verwendet wurden,
die waren in der Regel dreimaster.
Also auch die Schiffe, die ich in meiner Folge
über die gescheiterte Kolonie in der
Magellanstraße erwähnt habe, das war Folge 407,
das katastrophale Ende einer Kolonie.
Da habe ich zum Beispiel das Schiff
der immer um die Welt gefahren ist. Das war die Golden Hint.
Auch ein Dreimaster.
Die Victoria
mit der Joan Sebastian Elcano,
die Welt umrundet hat, auch ein Dreimaster.
Die Santa Maria, das Flaggschiff der
Kolumbusexpedition, ebenfalls ein Dreimaster.
Im Hamburger Hafen gibt es auch einige recht
bekannte Segelschiffe, die auch als
Museumsschiffe begeben sind.
Unter anderem die Peking.
Das ist auch ein sehr beeindruckendes Schiff.
Das ist ein Viermaster, ein Frachtsegler,
wie die Lawson. Also ein Segelschiff
im Landtransport.
Der Rumpf ist aus Stahl, auch wie bei der Lawson.
Und die Peking gehört aber zu den
Flying Pealeinern.
Kennst du die schon, die Flying Pealeiner?
Nein.
Das war ein Schiff der Hamburger Räderreihe Leis.

Und die Peking
ist im Februar 1911 vom Stapel gelaufen.
Und hatte ebenfalls keine Hilfsmotoren.
Und die Peking war dann übrigens
ab 1974 Museumsschiff in
New York und ist dann ab 2017
nach Deutschland überführt worden
und inzwischen ist das Schiff jetzt eben
ein Museumsschiff in Hamburg.
Und ich weiß nicht, wie es dir geht,
Richard, aber ich hätte gedacht, dass die
Zeit der reinen Segelschiffe, also
ohne Hilfsmotoren, um 1900 rum eigentlich
vorbei ist.
Nachdem da schon die großen Dampfer
auf den Ozeanen unterwegs sind und sie
auch schon in Linienbetrieb gibt und wir
sicher auch schon in mehr als einer Folge
erzählt haben, dass die Dampfer die Segelschiffe
ablösen, weil sie zuverlässiger sind und nicht
vom Wind abhängig sind.
Aber die Peking
läuft 1911 vom Stapel,
die Lawson der Siebenmaster 1902
und ich könnte noch
viele, viele weitere Beispiele nennen.
Es ist nämlich so, dass die Zeit der
Segelschiffe noch gar nicht richtig zu Ende
ist. Im Gegenteil, es kommt auch noch mal
zu einer interessanten Phase, nämlich so
eine Renaissance der Großsegler.
Es ist so ein bisschen das letzte Aufbäumen.
Am Ende aber so der letzte
erfolglose Versuch, Segelschiffe gegenüber
dem Gütertransport durch die Dampfschiffe
noch mal konkurrenzfähig zu machen.
Und ich habe jetzt schon den Begriff
Schooner genannt. Die Lawson
war nämlich ein Schooner. Die Peking war
eine Barg. Die Preußen, ein anderes
Schiff, aber das werden wir gleich noch reden
werden, wird als Vollschiff bezeichnet
mit ragetagelten Masten.

Und Richard, kannst du mit diesen Begriffen was anfangen? Ja, schon mal gehört, glaube ich, auch schon verwendet im Rahmen dieses Podcasts, aber die direkten Unterschiede zwischen diesen Schiffstypen, die sind wir nicht bekannt. Sehr gut. Ich fand es in der Vorbereitung sehr interessant, weil in vielen meiner Expeditionsgeschichten, auch im Buch, wo es ja vor allem ums Reisen geht, gibt es ein paar, da spielen Schiffe eine zentrale Rolle, also im Grunde Segelschiffe, aber ich habe mir nie Gedanken gemacht über die Schiffe selber. Und gleichzeitig habe ich jetzt festgestellt, dass das so eine komplexe Welt ist, dieses Segeln, dass wir allein über Rahsegeln eine eigene Staffel machen könnten. Was macht man in solchen Fällen? Man fragt bei Leuten nach, die sich anrunden. Sehr gut. Deshalb machen wir jetzt mal ein kleines Segelschiff 1x1 von und mit dem Podcast-Kollegen Andreas Loff, der, soweit ich das richtig verstanden habe, Teile seiner Jugend auf einem Boot verbracht hat, weil er aus einer alten Hamburger Kapitänfamilie kommt. Und ich habe ihn daher gebeten, der wichtigsten Begriffe mal kurz zu erklären, also alle, die ich jetzt vorhin genannt habe, von Rahsegel, Vollschiiff, Barg, diese ganzen Begriffe habe ich ihn mal gebeten zu erklären und das Folgendes geantwortet. Moin moin, ihr Landratten. Die Art des Segelschiffs ergibt sich aus der Taglung. Und mit Taglung ist die Anordnung der Masten und die Art der Segel auf dem Schiff gemeint. Und die wichtigsten beiden sind Schrad und Rahsegel.

Und Schoner zeichnet sich dadurch aus,
dass er ein Schradsegel
als Hauptsegel verwendet.

Und was heißt das jetzt genau?

Schradsegel sind meistens dreieckig
in Ruhestellung in Richtung der
Schiffslängensachse gesetzt.

Also das eine Ende zeucht Richtung
Bug und das andere Richtung Heck
und das muss ich euch an dich erklären.
Und wer hier auf der Alster in Hamburg
mit einem Segelschiff rumschibbert,
ist in den meisten Fällen schradgetagelt.

Und der Vorteil von so einem
Schradsegel ist, dass man eben flexibler
ist, was den Winkel zur Windrichtung
angeht und schradgetagelte Schiffe
wendiger sind.

Und damit kann man nicht nur hart am
Schiff, sondern sogar Geschwindigkeiten
erreichen, die schneller sind, als der
Wind bläst.

Und so ein Rahsegel hingegen ist ein
Segel, was quer zum Wind steht,
was bei Rückenwind und langen Strecken
natürlich Vorteile brachte.

Die meisten Frachtsegler waren daher
Rahgetagelt. Die Lawson bildete
eine Ausnahme.

Und da gibt es natürlich zahlreiche
Mischform. Ein Vollschiiff zum Beispiel
ist ein Segelschiff mit vollständig
Rahgetagelten Masten.

Dann spricht man von einer Barg.

So, ich hoffe, ich konnte euch das
ein bisschen näher bringen.

Erhoi und Mast und Schubbruch.

Fantastisch, aber so faszinierend,
weil ich bin immer davon ausgegangen,
dass die Unterschiede vor allem in der
Schiffsform und im Größe und so weiter
liegt. Aber tatsächlich, also der
Unterschied zu einem Barg und Schoner

ist einfach nur, wie die Taggelung ist.
Ich gehe aber auch schwer davon aus,
die Rumpfform und so auch mitspielen,
aber das lasse ich mir jetzt mal aus.
Es spielt sich eine Rolle, aber ich denke
mal, also für die Art des Segelschiffs
ist wirklich die Taggelung entscheidend.
Und zwar, das war mir nämlich nicht so klar,
ich weiß nicht, ob du die Unterscheidung
zwischen Strassegel und Rasegel schon kanntest.
Aber das ist wirklich so die typischen
Segelschiffe, die man so sieht, wenn die
so fahren, dann sind es ja diese dreieckigen
Segeln. Und wenn du dir die alten
Bilder vorstellst, zum Beispiel von
der Goldenhint oder von den Kolumbusschiffen,
dann siehst du in der Mitte immer auf dem
großen Mast immer ein Rasegel, das sind quasi
die wirklich quer zum Wind stehen.
Es ist nämlich so, wo wir jetzt die Grundbegriffe
geklärt haben, würde ich gerne so einen
kurzen Exkurs zur Geschichte der Segelschiffe
machen, weil sich das nämlich anhand von
Strassegel sehr gut erklären lässt
oder ganz gut festmachen lässt.
Ich habe vorhin schon die Goldenhint
erwähnt, den Dreimaster, mit dem Francis Drake
die Welt umrundet hat. Das Schiff hatte
Dreimasten. Zwei davon,
der Großmast und der Fockmast hatten
jeweils Rasegel. Also das sind die Segeln,
die quer zum Wind stehen.
Und der Besahn-Mast, das ist der
hinterste Mast, der war mit einem
Lateinasegel getagelt.
Und das ist ganz typisch für
die Schiffe im Zeitalter der europäischen
Expansion, also für die ganzen Karamellen,
Galleonen und was wir so
auch immer besprochen haben. Das sind
alles im Grunde Schiffe mit diesen drei
Masten. Die hatten Rasegel
auf den Vorderen und Lateinasegel auf den

hinteren Masten. Und das Lateinasegel
ist ein Schratsegel.
Und das Lateinasegel
ist ein Schratsegel, das schon
seit der Antike im Einsatz ist.
Also zum Beispiel in der römischen
Mittelmeerschiffe hat.
Und diese Lateinasegel, also diese
Schratsegel, die dominieren im
Mittelalter. Und vielleicht nochmal so,
dass das nochmal klar ist, die Schratsegel
sind die, die eigentlich in
Schiffsrichtung quasi sind.
Also die sind nicht quer zum Schiff,
wie die Rasegel, sondern das.
Ich sehe es vor mir.
Ich versuche nur mir
Jesus Brücke zu überlegen dafür,
damit es nicht verwechselt.
Also Schrat,
Schrat, Schrat und Rah.
Also Rah ist das gegen den Wind, oder?
Genau, wo du eigentlich den Rückenwind brauchst.
Also quer zum Wind.
Ja, genau.
Es ist Rah, dass man immer Rückenwind hat.
Oder vielleicht so,
heutige Segelschiffe sind sehr Rah im Sinne von,
die kommen quasi nicht vor.
Es gibt ja auch unterschiedliche.
Das bezeichnet dann ja auch wieder Segelschiffe
mit beiden Arten von Segeln.
Dann weiß man auch nicht mehr, welches man jetzt meinen.
Ja, gut, das stimmt.
Rückenwind ist Rah.
Also das Quer steht und Schrat ist.
Weil die haben ja immer ein bisschen
eine Schräge, die so nach unten geht,
wenn sie am Heck oder am Bug sind, oder?
Genau, ja.
Also kann man sagen, es wird abgeschrägt
und das ist dann Schrat.
Und deshalb kannst du mit denen ja auch besser

die Arsegel, willst du im Gronig genommen,
halt mittig Rückenwind haben.
Okay, sehr gut.
Ich glaube, ich habe es mir jetzt gemerkt.
Zumindest für diese Folge.
Sehr gut.
Wir haben noch ein paar Beispiele,
vielleicht kannst du es dann eh merken.
Wir wissen, und das ist mir jetzt in der Vorbereitung
auch erst richtig bewusst geworden,
aus der frühen Schifffahrt erstaunlich wenig,
weil die Schiffe ja einfach nicht mehr existieren.
Die Schiffe hat ja Antike und so.
Wir wissen zwar schon noch einige Schiffstypen
in der Vorbereitung.
Interessant ist aber jetzt,
und das ist jetzt so der entscheidende Schritt,
so der Geschichte der Segelschiffe hat.
Es kommt im Mittelalter zu einer Trennung
zwischen der Entwicklung der Segelschiffe
im Norden und im Süden.
Also von Nordeuropa an Südeuropa.
Im Norden Europas dominieren nämlich die Arsegel.
Wenn man sich zum Beispiel die Wiking-Geschiffe anschaut,
dann waren es Ruderbote mit einem Mast,
der recht mittig ist, getagelt
mit einem großen Arsegel und einem Mastkorb.
Und diese Schiffe sind auch sehr charakteristisch.
Ich muss da immer an Wickey und die starken Männer denken.
Dieses Schiff, also weißt du, dieses große Schiff
mit einem Mast und diesem großen,
rot-weiß-geschreiften Arsegel.
Und weiss nicht, ob du dieses Schiff auch vor Augen hast
von Wickey und die starken Männer.
Dieses Arsegel ist auch größer als das Schiff.
Also es ragt quasi rechts und links auch noch weiter raus
aus dem Schiff und ist wirklich riesig.
Was für die Wiking-Geschiffe gilt,
gilt auch für die Schiffe der Hanser,
die ab dem 13. Jahrhundert den Ostsee-Raum dominiert haben.
Wie die Kogge oder so.
Das waren ganz typisch für die Hanser,
mit einem Rassegel.

Und wie gesagt, im Mittelmeer-Raum dominiert aber das Lateinasegel, also das Charatssegel.
Und so ab 13. Jahrhundert verbinden sich aber diese beiden Segelschiff-Traditionen. Also vermutlich inspiriert durch Kaufleute und Piraten, die eben beide Tagelungsarten kennenlernen.
Und so kommt es dann, dass sich im Laufe der Zeit die typischen Schiffe herausbilden, mit denen dann die Europäer um 15. Jahrhundert unterwegs waren. Nämlich die mit den Dreimasten. Ein kleines Rassegel am vorderen Fockmast. Ein großes Rassegel am mittleren Großmast. Und ein Lateinasegel am hinteren Besahnmast. Eben wie bei der Golden Hint und den anderen Schiffen, die wir vorhin genannt haben. Und was wir vorhin hatten, also die Unterscheidung zwischen Schoner und Barg. Also Schoner mit Schratssegel und Barg mit Rassegel und einem Schratssegel, das betrifft dann erst die spätere Entwicklung der Segelschiff-Trad. Also Schoner waren eigentlich kleinere Segelschiffe mit zwei Masten. Und die wurden dann ab so im 18. und 19. Jahrhundert in den USA als Frachtsegler für die Küstenschiffahrt entwickelt. Also Schoner ist im Grunde ein typischer Frachtsegler für die USA. Und die europäische Entwicklung geht eher in Richtung Viermast-Barg. Also Barg ist eben das Schiff mit Dreimasten mit Rassegeln und ein Mast der hinterste Mast dann mit dem Schratssegel. Und typisch eben für Europäern um die Zeit 18. und 19. Jahrhundert sind dann eben die Viermast-Barken, wie die Peking, die ich vorhin schon genannt habe. Und die europäischen Großsegler werden dann auch im Grunde so die Entwicklung. Also die großen Schiffe in den USA

Richtung Schoner mit den Schratssegeln
und die Frachtsegler
mit die Windjammer in Europa dann eben
als Barg.

Und die großen Vier, fünf und sechs Mast-Schoner
wurden dann als Frachtschiffe
für den Transport von Kohle, Holz
oder Öl eingesetzt. Und eben der größte
jemals gebaute Schoner war die Thomas W.
Lawson aus dem Jahr 1902
mit sieben Masten, 25 Segeln
und ca. 18 Mann Besatzung, die man
verletzt hat.

Und im ersten Weltkrieg sind dann viele der
Windjammer verloren gegangen, was
im Grunde dann das Ende der Frachtschiffe
unter Segeln bedeutet hat.

Allerdings verschwinden die letzten
Frachtfahrenden Großsegler von den
Meeren dann nur langsam.

Also es gibt ja nicht mehr so viele, aber
vereinzelt gibt es die noch länger.

Also zum Beispiel waren einige Viermast-Barken
die Pi-Liner bis in die 1950er-Jahre
im Einsatz.

Und die Peking bzw. die Pi-Liner
die habe ich jetzt natürlich nicht zufällig genannt.
Die hatten auch den Spitznamen
Hamburger Viermaster.

Und die waren schnell robust und wurden
vor allem für die Salpeterfahrt nach
Chile eingesetzt.

Ich muss dazusagen, der Spitzname ist nicht
so richtig catchy, oder? Hamburger Viermaster.

Also nicht so cool wie
Windjammer.

Das stimmt.

Ich glaube Windjammer, ich habe nämlich
irgendwann nochmal was über
irgendwas auf jeden Fall recherchiert
und gestolpert. Und ich glaube das ist
eigentlich ein englischer Begriff, oder?
Also eigentlich, weil die heißen im Englischen

glaube ich auch wirklich Windjammer.
Windjammer kann gut sein, ja.
Also kommt glaube ich gar nicht von, dass man
jammert oder so.
Sondern wirklich eher, das glaube ich
ursprünglich auch so abwertend verwendet
worden, weil es schwierig war mit denen
zu manövrieren. Und ich glaube daher kommt
das Jammer, aber das ist dann ganz sicher.
Aber zurück zu den Pi-Lidern und dem
Salpeter. Mehr über Salpeter habe ich
gesagt, wir erzählen in unserem Buch auch
eine Geschichte, in der Salpeter eine wichtige Rolle spielt.
Genau.
Man kann wahrscheinlich schon sagen, dass Salpeter
eines der wichtigsten Importgüter für Europa war
zu der Zeit. Also das wird sich dann erst
nach dem ersten Weltkrieg ändern durch
das Haber-Bosch-Verfahren. Jedenfalls.
Leis setzt auf Großsegler.
Zunächst war die Idee, 5 Master
für die Salpeter-Fahrt zu verwenden.
Und das Flaggschiff dieser Segelflotte
sollte die Preußen werden.
Ein sogenanntes Vollschiiff.
Ein Vollschiiff bedeutet, weißt du es noch?
Das ist irgendwie voller Segler.
Ja, aber vollständig rargetagelt.
Vollständig rargetagelt, also
man muss jetzt Preußen vorstellen,
als 5 Master vollständig rargetagelt,
also nur quasi quer zum
winstehenden Segeln.
Und die Preußen läuft 1902 vom Stapel.
Im selben Jahr wie die Lawson.
Die Preußen waren Stahlsegler.
Mit 5 Mastern hatte
auch keinen Hilfsantrieb.
Weshalb dieses Schiff der größte
Segler der Welt ist, der je gebaut wurde.
Und das heißt, 1902 fährt die Segelindustrie
noch mal alles auf.
Also in dem Jahr werden also die beiden größten Segelschiffe überhaupt gebaut.

Der größte Schoner
mit 7 Mastern, die Lawson.
Und der größte Rarsäger mit 5 Mastern, die Preußen.
Und man muss bei diesen
Superlativen allerdings ein bisschen aufpassen.
Weil es ist wie beim Quartettkarten spielen.
Kennst du das? Quartett, ja.
Das ist das, wo man so Dinge vergleicht,
wie Autos, Züge.
Früher als Kind.
Ja, genau, da spielt man viel Quartett.
Und da weißt du ja wahrscheinlich auch,
es ist immer schwierig, was man damit was vergleicht.
Weil die Superlative sind nämlich nicht ganz so eindeutig.
Weil es darauf ankommt,
was man miteinander vergleicht.
Und bei den Segelschiffen ist es jetzt auch so.
Was heißt das größte Segelschiff?
Ist es dann die Schiffslänge?
Ist es die Segelfläche? Sind es die Mastern?
Ist es die Transportkapazität?
Kann man viele Größen finden, die man miteinander vergleichen kann.
Und es werden auch heute noch Großsegler gebaut.
Das sind in der Regel aber Luxuskreuzfahrtschiffe.
Und die sind allesamt auch mit Hilfsmotoren ausgestattet.
Anders als die Lawson und die Preußen.
Weshalb man sagen kann,
dass die Lawson und die Preußen in dieser Kategorie,
also quasi in der Kategorie
reine Segelschiffe,
auf jeden Fall die beiden größten Segelschiffe der Welt sind.
Die Lawson als Schoner
mit einer Länge von 140 Metern
und die Preußen als größter Rasegler
mit einer Länge von 147 Metern.
Was man vielleicht auch noch dazusagen sollte,
ich spreche jetzt ja nur über die europäische Schifffahrtsgeschichte.
China ist nochmal ein eigenes Thema
und den Pazifikraum spare ich auch bewusst aus.
Wobei man auch sagen muss,
im Grunde gibt es auch keine Wechselwirkungen
zur europäischen Segelschifffahrtsgeschichte.
Also zumindest in der Zeit nicht,

also weder was China angeht,
noch was den Pazifikraum angeht.
Aber die sieben Masten
sind tatsächlich auch bis heute ein Rekord,
was die Großsegler angeht.
Allerdings könnte es sein, dass es Schiffe gab,
die unter dem chinesischen Admiral Cheng He,
der um 1400 zu einigen Expeditionen aufgebrochen ist,
dass da Schiffe dabei waren mit bis zu 9 Masten.
Ich weiß nicht,
ob du von den Schatzschiffen schon gehört hast,
den Baochuan,
gibt übrigens auch ein Modell
von so einem Baochuan mit 9 Masten
im internationalen Maritimen Museum in Hamburg.
Diese 9 Masten sind aber umstritten,
weil die Quellenlage ist äußerst dünn.
Es gibt Abbildungen zum Beispiel auf Holzdrucken,
die sind aber erst aus späteren Jahrhunderten erhalten.
Und es gibt nur einen archäologischen Fund,
der die Existenz von diesen großen Schatzschiffen
wirklich bestätigt.
Aber da kann man natürlich die Masten
jetzt so nicht mehr nachvollziehen.
Also die bis zu 9 Masten
standen auf jeden Fall nicht wie bei den europäischen Schiffen
in einer Reihe,
sondern teilweise so nebeneinander
oder diagonal versetzt.
Allerdings habe ich jetzt auch einige Aufsätze gesehen,
wo Forschende davon ausgehen,
dass es eher 3 bis 4 Masten waren
und diese 9 Masten nicht wirklich
auf diesen Schatzschiffen zum Einsatz kamen.
Es erinnert mich ein bisschen an
diese nass rassiere
also jedes Mal
neue Klingen hinzufügen
bis dann irgendwie so 6 Klingen
oder so.
Bei den Segelschiffen so, ja,
ich habe jetzt hier ein Segelschiff mit 8 Masten
und einer mit 9 Masten.

Und du weißt eigentlich gar nicht mehr was für ein Vorteil,
hat es dann tatsächlich wenn du 9 Masten
auf deinem Schiff hast.

Das ist nämlich ein guter Punkt.

Es hat ein Grund, warum es nur ein einziges
Großsegelschiff mit 7 Masten gegeben hat,
nämlich die Lawson, weil man gemerkt hat,
das ist eigentlich keine Gründe, kein Vorteil mehr.

Man macht das Ding nicht besser zu steuern

und wir werden auch gleich sehen,

dass diese großen Segelschiffe

sich auch gar nicht mehr gelohnt haben.

Die Preußen gilt übrigens auch als eines der schnellsten
Segelschiffe der Welt

und konnte bis zu 8.000 Tonnen Fracht transportieren

und hält einen Rekord auch bis heute,

nämlich die Segelfläche.

Also auch die großen Luxussegelschiffe,

die jetzt zur Kreuzfahrt gebaut werden,

die haben auch nicht mehr diese Segelfläche erreicht.

Das Schiff hat nämlich eine Segelfläche

von 4.806 Quadratmetern

mit 30 Rasegeln in 6 Stockwerken

und jetzt mal so im Vergleich

die Lawson mit 2 Masten mehr,

die bringt es nur

auf eine Segelfläche von 4.300 Quadratmetern.

Also über 2.000 Quadratmeter weniger.

Das Problem bei der Preußen war allerdings,

die war zwar schnell, aber die Größe

hat sich halt nicht gelohnt, weil das Schiff

selten ausgelastet war.

Und deshalb hat der Leis

nicht noch mehr so große Schiffe bauen lassen,

auf die 4 Maste gesetzt, wie die Peking.

Die konnten zwar nur die Hälfte

der Tonnage im Vergleich zur Preußen

transportieren, die haben sich dafür aber richtig gelohnt.

Vor allem eben für die Salpeterfahrt.

Und die Preußen, nicht die Lawson,

über die Lawson sprechen wir gleich noch,

die Preußen kollidiert am 6. November 1910

im Ärmelkanal

mit dem britischen Dampfer Breiten
und kann dann nicht mehr manövrieren.
Also das Schiff war so groß,
dass sie es auch mit mehreren Schleppern nicht geschafft haben,
die Preußen in den Hafen zu bekommen.
Weil kurz vor dem Hafen von Dover
stößt das Schiff gegen einen Unterwasserfels
und strandet.
Und von dort haben sie es jetzt auch mit 12 Schleppern
nicht mehr wegbekommen das Schiff.
Deshalb haben sie es dann einfach liegen lassen
und das Frack ist dann dort über die nächsten Jahre
verfallen und dann schließlich ganz versunken.
Beim Untergang der Preußen
stellt später in Gericht dann übrigens fest,
dass die Schuld allein beim Kapitän
der Breiten liegt.
Bei der Lawson hingegen, wie wir gleich sehen werden,
werden am 13. Dezember 1907
getroffen, die jeder Kapitän zu verantworten hat.
Es fängt damit an, dass sie die Position
falsch berechnet haben und sie sind zu nah
an die Silly-Inseln gefahren.
Also sie passieren versehentlich
den Bishop Rock Leuchtturm
und Dao, also der Kapitän
hat die Anker werfen lassen, um erstmal nicht weiter zu fahren.
Weil es schien ihm zu gefährlich.
Der Leuchtturm-Werter
von Bishop Rock, der feuert dann auch Signal-Raketen
ab und es zieht ein Sturm auf,
der immer heftiger wird.
Und Dao lehnt jetzt aber ab, also jetzt kommen
die Rettungsbote von den Inseln auf sie zu
und wollen sie jetzt also von Bord holen.
Und Dao lehnt es aber ab und sagt,
nee, er will das Schiff nicht aufgeben
und er fordert einen Lotsen an Bord,
um durch das schwierige Gewässer zu kommen.
Und dieser Lotser kommt dann auch
um 17 Uhr an Bord
und der redet aber jetzt auf den Dao ein
und dreht ihn dazu wieder zurück

ins offene Meer zu fahren, um dann
eben nochmal den Anlauf zu nehmen
in den Ärmelkanal einzubiegen.
Und der Dao, der will das aber nicht,
sondern er will auch die Sägel, die Mannschaft,
das schon ziemlich erschöpft
und deshalb will er eben jetzt durch
das gefährliche Gebiet durchgeschleppt werden.
Allerdings wird der Sturm immer heftiger.
Alle Rettungsbote und Schlepper müssen
wieder umdrehen
und in der Nacht wird der Sturm so heftig,
dass die Anker ketten.
Es gibt zwei Stück, die reißen
und das Schiff treibt jetzt vor den Zillienseln
Richtung der Phaseninsel Shack Rock.
Läuft dann auf Grund, wird dann mehrfach
gegen die Phasen geschleudert
und auch der Lotse, der kurz vorher
erst an Bord gegangen ist.
Übrigens auch in Deutschland in Österreich
waren an Bord, nur zwei Leute überleben.
Der Kapitän, der kann sich auf einen Riff retten,
wo er am nächsten Tag gefunden wird
vom Sohn des Lotsen, der auf der Suche ist
nach seinem Vater
und außerdem wird es noch ein Maschinist gerettet.
Das war auch kein gutes Bild, oder?
Absolut nicht.
Dass eine von zwei der Kapitän ist?
Ne und der Grund ist wahrscheinlich,
weil der Kapitän, an dem Moment wo die
Kapitän befiehlt er den Leuten
in die Tackelage zu gehen, also
aufs Deck zu gehen und dann in die Segel zu
klettern.
Und dann knicken die Masten oben, sie werden
jetzt mehr geschleudert. Und beim Kapitän
und beim Maschinisten war es wohl so,
dass beim Untergang quasi konnten sie vom
Schiff ins Wasser springen.
Und das hat ihnen das Leben gerettet.
War das üblich,

dass man in so einem Fall in die Segel klettert?
Wenn man davon ausgegangen ist, dass das Schiff ist, dann ist man halt weiter oben, oder?
Genau, ich glaube das ist der Grund.
Die hatten auch alle Erschwimmwesten an und wir werden gleich noch einen Grund erfahren, warum sie vielleicht auch keine Überlegung Chance hatten.
Und das heißt jetzt übrigens, die beiden größten Segel Schiffe der Welt, die Preußen und die Lawson, gehen alle vor der britischen Küste unter.
Und ich weiß, ich habe es ja aufgefallen, jetzt Richard, aber das Unglück passiert in der Nacht vom 13. auf den 14. Dezember.
Und der 13. Dezember 1907
Und es gibt natürlich einige Geschichten zum Freitag den 13.
Warum und wie der Mythos von diesem Unglückstag entstanden ist.
Aber die erste schriftliche Erwähnung vom Freitag den 13.
als Unglückstag stammt von einem gewissen Thomas W. Lawson.
Weil Lawson war nämlich nicht nur Börsenmarkler, sondern auch erfolgreiche Autor.
Und er hat 1906, also ein Jahr vor dem Schiffsunglück, einen Börsen-Roman geschrieben, der Freitag der 13.
Und der ist als Fortsetzungsroman in Tageszeitungen erschienen 1907 dann als Buch.
Und das ist eben genau das Jahr in dem auch das Schiff, das nach ihm benannt ist an einem Freitag dem 13.
Untergegangen ist.
Und dieses Buch, das Lawson der schreibt, ist höchstwahrscheinlich der Ursprung dieses Aberglaubens in der Kombination von Wochentag und der Zahl 13.
Weil die Zahl 13 als Unglückszahl

hatte ich schon vorher in der Runde gemacht.

Ja, ist lustig, weil ich habe ja in meiner Runde gesehen, ich bin da auch gestolpert über dieses Buch, aber mir ist natürlich nicht die ganze Geschichte auch um die Person und rundherum bekannt gewesen.

Großartig.

Und genau, also Lawson schreibt diesen Roman ein Jahr bevor er das Schiff, das nach ihm benannt ist, an einem Freitag den 13.

Untergeht.

Und hast du schon mal vom Lawson-Sofa gehört?

Zum Draufsetzen.

Das wird nämlich auch ihm zugeschrieben.

Es ist so ein Sofa mit losen Sitzpolstern und angewinkelter Rückenlehne und tiefen Sinten, weil es besonders bequem sein soll.

Okay.

Warum ist es nach ihm benannt?

Ja, angeblich hat er so ein Sofa eingefordert für sein Anwesen.

Verstehe.

Als er noch reich war, hat er sich ein sehr großes Anwesen gebaut, das er Dreamland genannt hat und dafür hat er wohl auch Lawson-Sofas gewollt.

Verstehe, gibt es ihn noch?

Lawson-Sofas kann man kaufen, also ich habe auch gegoogelt und man kann tatsächlich meistens eben so 2-Sitzer, so typische wie sie eigentlich im Grunde die meisten Angewinkelte, also Museen am Winkel sind sie sehr nett, oder? Ja, wobei ich glaube angewinkelt heißt, nicht quasi im 90 Grad Winkel sondern so ein bisschen schräger. Ja.

Und loses Sitzpolstern haben eigentlich auch die meisten Sofas, oder? Also.

Ja, war hart.

Kleine Geschichte des Sofas, müssen wir mal machen.

Und mit dem Schiff geht aber natürlich auch die Ladung unter. Und Richard, hast du eine Idee, was dieses Schiff von den

[Transcript] Geschichten aus der Geschichte / GAG411: Der Untergang der Thomas W. Lawson

USA nach Europa transportiert hat?

Post?

Nee. Sie waren im Auftrag der Standard Oil Company unterwegs.

Das größten Erdöl-Raffinerie-Unternehmen der Welt, das von John D. Rockefeller 1870 gegründet wurde.

Und dann später 1911

in 34 einzelnen Unternehmen aufgeteilt werden musste.

Und ich denke du bist gerade so still, weil du denkst, ah, ich bereite die Geschichte gerade vor.

Nein.

Ich würde jetzt auch hier nicht vertiefen, weil das ist wirklich auch, das müssen wir jetzt von der eigene Folge aufheben, die Standard Oil Company.

Jedenfalls die Lawson war für die Anglo-American Oil Company unterwegs und die war eben ein Teil der Standard Oil.

Und die Lawson hatte zum Zeitpunkt ihres Untergangs über 2 Millionen Galonen Öl an Bord.

Sie ist nämlich eigentlich eingesetzt worden um Öl von Texas in den Norden der USA zu transportieren entlang der Ostküste.

Das war sogenanntes Kistenöl.

Also bevor man richtige Tanker hatte, hat man das Öl im Blechkanister gefüllt, hat man die Holzkiste gepackt, um die besser transportieren zu können.

Und hat die eben so transportiert, deshalb spricht man davon Kistenöl.

1906 hat man aber die Lawson zum Öltanker umgebaut, wirklich mit einem großen Tank.

Eben ein Tank, in dem 2 Millionen Galonen Öl Platz hatten.

Und nach diesem Umbau hat man dann die Lawson 1907 erstmals den Atlantik überqueren lassen.

Und zwar von der Marcus Hook Refinery in Philadelphia nach London.

Und das ist jetzt eben der Grund, warum die Lawson 1907 zur 1. Transatlantikfahrt aufbricht. Weil sie ist eigentlich 1902 gebaut worden für den Handel im Pazifik. Aber es stellt sich raus, dass das Schiff viel zu schwer zu navigieren ist, auch nicht besonders schnell ist. Und im Vergleich zu den europäischen Rasägeln oder Barken ähnlicher Größe war sie einfach superunhandlich. Also sie haben es wahrscheinlich übertrieben mit den 7 Masten. Also das hat einfach kein Vorteil mehr gebracht auch weil man sagt, dass im Vergleich zu den Ausmaßen des Schiffs war die Segelfläche trotzdem recht klein. Und genau, deshalb hat man dann gesagt, okay, man hat dann die Lawson auch nicht mehr voll befüllen können, weil man hat sie dann oft auch die Flüsse hochgeschleppt. Damit sie dann nicht so tief sinkt, hat man dann eben auch nicht mehr die volle Tonnage aufladen können, sondern konnte dann auch nur noch ein Teil davon nutzen. Dasselbe Problem übrigens, wie bei der Preußen. Das Schiff war eben auch selten voll ausgelastet. Und deshalb wurde dann die Lawson dann irgendwann für den Kohletransport an der Ostküste eingesetzt. Ab 1903 dann für Kistenöl und ab 1906 hat man sie dann eben zum Segeltankschiff umgebaut. Und jedenfalls der Untergang der Lawson führt zur ersten Ölpest in Europa. Ja, ich wollte nämlich sagen, ich habe mir gedacht, hey, da ist ein riesiger Tank drin. Ganz genau. Das ist übrigens auch der Grund, warum die Seeleute selbst, wenn sie dann im Wasser waren und mit ihren Schwimmwesten, die sie auch an hatten,

einige Zeit überlebt haben,
sind sie halt mitten im Öl geschwommen.
Vermutlich sind bis zu 8000 Tonnen
Öl freigesetzt worden.
Und das ist eben die erste Ölpest
in Europa, die dokumentiert ist.
Es ist nicht die erste Ölpest in der Geschichte
der Seefahrt, die fand nämlich einige
Jahre vorher in Australien statt.
Das war im Jahr 1903.
Da ist der Öltanker Petriana.
Es war ein Dampfer, kein Segelschiff.
Auf dem Weg von Borneo nach Australien
ist der niederländischen
aus Indien-Kompany mit 1.300 Tonnen Öl unterwegs.
Und kurz vor Australien
ist das Schiff auf den Riff aufgelaufen.
Und die Stelle ist übrigens heute auch
Patriana Reef benannt.
Warum auch immer mit Schreibfehler?
Also das Schiff hieß Petriana,
aber das Reef heißt Patriana.
Also da ist ein Buchstabe vertauscht worden,
das E und das A.
Das ist kurz vor der Einfahrt nach Melbourne.
Und weil sie das Schiff nicht vom Riff kriegen
mit Schleppern und der Maschinenraum
beschließen, sie das Öl abzulassen,
um das Schiff leichter zu machen.
Und so fließen, und das ist eben
die erste Ölpest in der Geschichte der Seefahrt,
1903, 1.300 Tonnen Öl ins Meer
mit schlimmen Umweltfolgen,
weil zahlreiche Küsten vor Melbourne
eben verseucht wurden.
Das Schiff haben sie trotzdem nicht retten können,
das ist kurz darauf gesunken.
Und die haben sich nicht gedacht haben,
vielleicht nicht so günstig, wenn das Öl da im Wasser nannt?
Ja, vermutlich haben sie es auch deshalb gemacht,
weil sie wenig Bewusstsein dafür hatten,
dass sie eine Ölkatastrophe in der Form
gegeben hat vorher.

Es ist natürlich auch schon in dem Moment,
wo zum ersten Mal Öl gefördert wurde,
sind auch schon größere Mengen in Flüsse
oder an Küsten gelangt.
Aber was da eben mit der Petriana
und der Lawson passiert,
sind eben die ersten dokumentierten Ölkatastrophen.
Wo auch wirklich die Folgen für die Natur
und die Tierwelt beschrieben und auch die Gefahren
wirklich auch deutlich werden.
Auch deutlich wird, was diese Transporte
für Gefahren bedeuten.
Die zum Beispiel auf den Sillyinseln wohnen,
die wissen ja erst mal gar nicht, was da los ist.
Also mit einem Ölpest rechnet da ja niemand.
Das gab es ja vorher nicht.
Aber die haben halt recht schnell beobachtet,
wie Vögel umgekommen sind auf der Insel Annett,
wo das meiste Öl angespielt wurde.
Und einer der Inselbewohner berichtet dann zum Beispiel,
it was horrible.
Everything seemed to wreak of the oil.
The very spray on the windows ran down
in oily blue streaks for long after.
And even now, when 18 months have passed,
we can still smell it at times.
Also er sagt, es war eine furchtbare Zeit,
alles schien nach Öl zu stinken.
Die Gischt an den Fenstern lief noch lange Zeit
in öligen blauen Schlieren herunter.
Und selbst jetzt, wo 18 Monate vergangen sind,
können wir es manchmal noch riechen.
Was natürlich faszinierend ist,
die Größenunterschiede zu heutigen Tankern
sind natürlich also wirklich enorm.
Also es gibt inzwischen auch
Tanker mit einer Tragfähigkeit
von mehr als 500.000 Tonnen.
Also zum Vergleich, wir haben bei der Lawson
8.000 Tonnen.
Und die Dingen sind 1.300, oder?
Genau, die Petriana waren 1.300.
Und es gibt also wirklich Tanker

mit über 500.000 Tonnen.
Sind aber natürlich keine säkische für mir.
Und einer dieser Riesentanker
ist die Safer, ein ultra large
Crude Carrier.
Von dem Schiff hast du vielleicht
vor kurzem was gehört.
Wie heißt er?
Safer.
Safer?
Ja, genau.
Ich weiß gar nicht.
Woher?
Die Safer ist ein Riesentanker,
der im Roten Meer ankert,
wenige Kilometer von der Küste Jemens entfernt,
mit 181 Millionen Liter Öl an Bord.
Und dieser Tanker
ist umgebaut worden, nämlich zu einem Terminal,
in dem für andere Tanker Öl gespeichert wird.
Allerdings wird der Terminal seit 2015
nicht mehr genutzt,
nachdem das Schiff während des Bürgerkriegs
im Jemen besetzt worden ist.
Das ist nicht mehr gewartet.
Daher gibt es jetzt die Befürchtung,
dass er eben auseinanderbrechen könnte,
was eine unvorstellbare Umbergkatastrophe nach sich ziehen würde.
Und deshalb hat die UNO
jetzt angefangen, das Öl abzupumpen.
Okay.
Das heißt, ist übernommen worden,
dientnimmt man als Terminal,
aber es ist noch immer das ganze Öl drin.
Ganz genau.
Also über 180 Millionen Liter Öl.
Jedenfalls Richard,
das war meine kurze Segelgeschichte
der sieben Master der Schifffahrtsgeschichte,
die Lawson,
der an Untergang zu einer der ersten
Ölkatastrophen durch Tankschiffe geführt hat.
So interessant.

So viele Dinge, die
ich nichts gewusst habe.
Es ist eine interessante Verquickung
eigentlich an der Zeit,
der Age of Sale
und dann aber mit der modernen Zeit,
mit dem Öl.
Und dann natürlich gleich,
es ist sinnbildlich auch so gut,
weil es irgendwie auch aufzeigt,
was dann die grundsätzlichen Probleme
von so einer Technologie
und irgendwie auch weiterführender Technologie sind,
bevor sie irgendwie ausgreift sind,
bzw. die Gefahren,
die einfach entstehen können dadurch.
Ja, genau, ja.
Das ist sehr interessant.
Weil das Schiff auf Grundlaufen
oder das Schiffbruch gibt und so weiter,
das haben wir ja auch in diesem Podcast schon.
100-malig,
vielleicht 100, 100-malig,
das ist oft besprochen,
aber das dann auch so verknüpfen
mit dieser Zeit,
in die diese Schiffe dann auch segeln
und zu sehen, was das dann auch wieder
für Auswirkungen haben kann,
sehr interessant.
Ja, genau, es geht da wirklich so,
die eine Ära endet da,
nämlich die der Segelschiffe
und die andere Ära beginnt,
nämlich die des Erdölzeitalters.
Und die kreuzen sich da.
Ja, und natürlich geht es halt auch gleich schief.
Ich wusste nicht,
dass zu der Zeit noch so riesige Segelschiffe
überhaupt gebaut wurden,
dass dann so reine Segelschiffe noch unterwegs waren.
Und dann noch so sieben Masten,
da musst du mal dieses Schiff anschauen,

das ist echt faszinierend.
Also dieses sieben Masten,
das ist fast schon absurd.
Ja, ist ein bisschen absurd.
Gibt es Bilder vom Schiff, also Fotografien?
Ja, ja, gibt es.
Sehr gut, ja, musst du mal anschauen.
Ich fühle mich auch wieder ein bisschen erinnert,
das ist noch ein besseres Effekt,
aber eigentlich hast du irgendwo ein Sweetspot halt.
Also mehr als drei Klingen brauchst du eigentlich nicht.
Ja, genau.
Und so ist es wahrscheinlich auch bei den Segelschiffen gewesen.
Natürlich, wenn du die Möglichkeit gehabt hast,
okay, jetzt können wir noch ein Mast drauf haben
und noch ein weiteres Segel,
dann hast du gedacht, ja, warum nicht?
Mal schauen, ob es dann besser funktioniert.
Aber weitere Mast bedeutet natürlich
auch wieder mehr Gewicht, oder?
Und das musst du dann auch wieder ausgleichen
durch mehr Kraft, die eigentlich
viel reinkommt und wenn du es nicht ausgleichen kannst,
dann gibt es keinen Sinn, das draufzugeben eigentlich, oder?
Und auch eine große Arbeit an Bord,
die ganzen Segeln auch immer wieder,
ich weiß nicht, wie das dann heißt, auszurichten.
Also soweit du das gelesen habt bei der Lawson,
war es so, dass man wirklich so die großen Segelaktionen
immer nur gemacht hat, bei Wachwechsel,
damit quasi alle mitmachen können.
Weil es einfach super anstrengend war.
Und was diese Segeln angeht,
das waren aber nicht so durchgehende Segeln,
oder auf diesen Masten,
sondern das waren kleinere,
die so quasi übereinandersteckt waren, oder?
Genau, so ein bisschen kleinteiliger, genau, ja.
Ja, super umständlich kann ich mir vorstellen.
Auch gefährlich wahrscheinlich,
die gesamte Arbeit, oder?
Ich denke auch, ja.
Aber eben auch, dass man zu der Zeit

noch so einen Segelschiff baut,
dann ohne Hilfsmotor,
ich meine, das hätte ja auch schon
wahrscheinlich einiges geholfen,
dann zu sagen, okay,
war man zumindest ein Hilfsmotor ein,
um da im Hafen steuern zu können,
eine Sache, die ich mir gefragt habe,
ist, als diese Ökatastrophe sich da abzeichnen,
nachdem sie untergangen ist,
wer hat sich dann darum gekümmert,
dass da Schadensbegrenzung stattfindet,
oder hat es überhaupt irgendjemand gemacht?
Nein, ich glaube, soweit ich das gelesen habe,
Schadensbegrenzung gab es da keine.
Man hat da einfach über,
ich glaube, das war leicht Öl,
das heißt, es ist auch nach einer Zeit verflogen,
aber so nach, also das hat wohl so
schon so ein, zwei, drei Jahre gedauert,
davon, die Spuren nicht mehr zu sehen waren.
Also auch die Rederei,
unter der das Schiff gefahren ist,
ist nicht irgendwie belankt worden,
oder sonst so ein Direktor?
Nein, davon, also das ist, glaube ich, auch interessant,
weil das entsteht auch erst später,
diese Idee, dass man auch für Umweltschäden
vielleicht haftbar gemacht werden kann,
oder so, das gab es zu dem Zeitpunkt noch nicht.
Das ist ja Teil einer kapitalistischen Rechnung eigentlich,
dass du die Natur im Grund ausbauen kannst,
bis zu einem gewissen Grad,
bis dir irgendjemand sagt, dass du es nicht kannst.
Also es ist ja quasi auch Teil der Bilanz
der ökonomischen.
Und eben nicht Teil des Preises,
das ist ja immer das Problem,
das wird nicht mehr eingepreist.
Haargeschichte, also habe ich noch nie gehört davon
von diesem Schiff und ein bisschen beschäftigt
mit so großen Schiffen habe ich mir,
weil ich habe so eine Geschichte auf dem Backburner,

die ich schon seit Ewigkeiten machen will,
wo ich noch ein bisschen darauf fahre,
dass es mal eine Monographie drüber gibt,
wo es auch unser Segelschiff gibt,
das recht außergewöhnlich ist,
weil es eines der ersten seiner Art war,
dass er eine gewisse Sache gemacht hat.
Aber ja, da muss ich noch ein bisschen warten.
Aber ich bin froh, dass du das jetzt gemacht hast.
Ich bin auch froh, dass du uns so ein bisschen
ein Crash Course geben hast,
in was diese Taggelung angeht.
Also diese Segeln und eben auch,
weil du ganz am Anfang gesagt hast so,
aha, Momente,
wenn so ein Unterschied zwischen Bakel
und Schona und all diese Dinge,
das kann man eigentlich nachlesen,
aber das tut man nicht.
Man merkt sich es auch nie, selbst wenn man es nachgelesen hat.
In dem Zusammenhang jetzt so erzählt,
vor allem vom Lofi, fantastisch.
Ja, man braucht Geschichten dazu,
um sich so Sachen merken zu können.
Das ist sehr genau, also viel länger, denn Andreas Löff.
Und ich habe, also er hat extra sein Hamburger Dialekt ausgepackt
und ich habe ihn auch aufgefordert, das zu tun.
Sehr gut.
Die Vögel im Hintergrund und so weiter,
das ist eingespielt oder er ist wirklich im Druck standen
ein portables Gerät geredet.
Nein, das ist eingespielt.
Sehr gut.
Aber ich werde jetzt ziemlich sicher,
lange Zeit nicht vergessen,
was der Unterschied zwischen Rah und Schradsegel ist.
Sehr gut.
Jetzt habe ich die Eselsbrücke, die habe ich jetzt,
Rückenwind ist Rah,
das Quer steht und Schrad ist quasi was so schräg,
quasi im Wind.
Ich habe tatsächlich auch, also ich meine,
ich habe mir nie Gedanken gemacht,

wie das mit den Segeln ist.
Wir haben uns oft an der Eisdauer oder so,
die machen halt irgendwas mit den Segeln,
aber wir waren nie klar,
was die da machen.
Und ich habe neulich tatsächlich bei Löwenzahn,
haben sie das mal erklärt.
Aber es um ein Segelwettbewerb ging.
Und da habe ich mir gedacht,
ah, okay, jetzt kann ich die Geschichte vielleicht mal erzählen.
Also da hast du nicht gedacht,
ich mache jetzt mal eine Geschichte,
sondern du hast die Geschichte schon irgendwie auf deiner Liste gehabt?
Genau, die Geschichte habe ich auf der Liste gehabt.
Das ist Luis, der mir das mal vor einiger Zeit geschickt hat.
Also das ist der Hinweisgeber.
Und also mich habe mir da schon gedacht,
okay, das größte Segelschiff der Welt
mit den meisten Masten
und der ersten Ökatastrophe in Europa,
ich meine, das reicht eigentlich schon für die Geschichte.
Ja.
Aber beim Lesen war es mir dann irgendwann so kompliziert,
okay, was ist eigentlich ein Schoner
und wie funktioniert das?
Und ja, so im Laufe der Zeit habe ich mich da quasi so reingearbeitet,
bis ich mich dann so wohlfühlt habe,
dass ich auch die Geschichte machen konnte.
Und auch so, dass mir das bei Geschichten auch so geht,
wo ich mir denke, ah ja, da ist einfach die Zeit noch nicht reif.
Also für mich selber auch.
Ja, ich bin noch nicht reif für die Geschichte.
Ich sehe mich nicht drüber raus.
Aber ja, es ist großartig, wenn es dann tatsächlich funktioniert.
Weshalb es auch funktioniert hat,
es gibt Literatur dazu, nämlich ein einschlägiges Werk
von Thomas Hall, das heißt
The T.W. Lawson, The Fate of the Worlds,
Only Seven Musted Schoner.
Sehr gut.
Großartig.
Ich bin mir sicher, du könntest jetzt noch wahnsinnig viel
über diese ganze Thematik sprechen.

Aber gibt es noch etwas, was du unbedingt
dieser Geschichte hinzufügen wirst,
oder sollen wir übergehen zum nächsten Teil?
Nein, ich würde sagen, wir können übergehen zum nächsten Teil.
Sehr gut.
Wer Feedback geben will zu dieser Folge
oder anderen kann es per E-Mail machen,
feedbackedgeschichte.fm
oder direkt auf unserer Website geschichte.fm
und wer das auf den unterschiedlichen Social-Media-Plattformen tun will,
wie auch immer sie mittlerweile heißen,
dort heißen wir überall Geschichte.fm.
Außer bei Mastodon,
da gibt man am besten Geschichte.social
in einem Browser ein
und landet dann direkt auf unserem Profil
und wer uns bewerten will,
Sterne vergeben.
Und viel von euch haben das nach unserem Aufruf
im letzten Feedback gemacht.
Vielen Dank dafür.
Kann das zum Beispiel auf Apple Podcasts zonen
werden, wo man Podcasts bewerten kann.
Der nächste Feedback ist gesichert, glaube ich.
Merch gibt es unter Geschichte.shop
und wer diesen Podcast werbefrei hören möchte,
hat zwei Möglichkeiten.
Die eine ist bei Podcasts.
Da gibt es den Kanal Geschichte Plus
und bei Steady kann man sich den Feed kaufen
für 4 Euro im Monat.
Da findet ihr alle Informationen
unter Geschichte.fm.steady.
Unser Buch gibt es unter Geschichte.
Unser Buch findet man einfach direkt auf Geschichte.fm.
Da gibt es auch die Links.
Sehr gut, machen wir das so.
Wir bedanken uns in dieser Woche
bei Sebastian Anika,
Dirk, Steve, Florian, Nikola,
Christopher, Oliver,
Daniel, Sarah, Janosch,
Carsten, Friedigard,

Mitra, Fabian, Laura,
Günther, Judith,
Martin, Markus,
Katharina,
Thomas, Harald,
Jan, Ron, Georg,
Frank, Andreas,
Ralf und
Annemarie.
Vielen Dank für eure Unterstützung.
Vielen herzlichen Dank
und vielen Dank an Lene Kiebel
fürs Schneiden dieser Folge.
Dann machen wir noch das, was wir immer machen.
Genau.
Wir geben dem einen das letzte Wort,
der es immer hat.
Bruno Kajski.
Lernen ist ein bisschen Geschichte.
Lernen ist ein bisschen Geschichte.
Bittere sind damals endlich gegeneinander.
Bittere sind damals endlich gegeneinander.
Pests, Peste.
Was ist der Plural von Pests?
Pesto.
Pesto.
Darf da keine Witze machen,
wenn du es ins Öl pesterst.
Ölpesten.
Pesten.
Pesten.
Ich will mal Öl probably pesten.
Ich brauche es öfter für den Eintran.
Ich mache Isaac Ö-Katastrophen.
Passt.
Ja, ist gut.