



# Segelnder Frachter

Die Segelreederei Kapitän Hass will das erste segelnde Frachtschiff in zwei Jahren in Fahrt bringen.

Kapitän Torben Hass hat das wieder begonnen, was mit der Verbreitung der Dampfmaschine erst langsam, dann aber nahezu vollständig beendet wurde: Die Frachtfahrt unter Segel. Mit der 1931 gebauten „Undine“, dem zur Zeit einzigen segelnden Frachter Deutschlands, bietet er einen Liniendienst zwischen Hamburg und Sylt an. Das Schiff mit einer Segelfläche von 420 Quadratmetern fasst im Frachtraum drei Lastwagenladun-

gen. Zusätzlich nimmt die „Undine“ auf ihrer 15- bis 20-stündigen Fahrt von oder zur Nordseeinsel Sylt acht Passagiere mit.

Die Idee von Torben Hass, der die „Segelreederei Kapitän Hass“ gegründet hat, funktioniert, wie der Fahrplan und die Auslastung des Frachtenseglers deutlich machen. Hass hat bei diesem Unternehmen eine Passion: Er will zeigen, dass alte Wege eine echte Zukunft für die Probleme der Gegenwart

sein können, wenn Frachter wie früher mit dem ressourcenschonenden Wind umweltfreundlich Transporte durchführen.

Der Kapitän, der in seiner Laufbahn auch als Offizier auf der „Gorch Fock“ und als nautischer Sachverständiger auf den Weltmeeren unterwegs war, ist jetzt noch einen Schritt weitergegangen und hat dem niederländischen Konstruktors-Büro Dykstra Naval Architects den viermastigen, modernen, 130

Meter langen Frachtensegler Ecoliner zeichnen lassen. Die Segelreederei Kapitän Hass hat mit der Idee viele potentielle Geldgeber aktivieren können, so dass davon auszugehen ist, dass der moderne Segelfrachter auch gebaut wird.

Schon seit vielen Jahren wird weltweit über die Renaissance der segelnden Frachtschiffe nachgedacht, und es gab immer wieder neue Ideen und Vorschläge dazu. So entwickelte Wilhelm Prölss, ein Hobbysegler und Visionär, vor fast 50 Jahren zusammen mit dem Institut für Schifffahrt der Universität Hamburg eine neuartige Besegelung für Frachtschiffe, die erheblich effektiver funktioniert als herkömmliche Rahsegel.

Mit einfach zu bedienenden Vierecksegeln mit bis zu 9.000 Quadratmetern Segelfläche an fünf Masten, die von kleiner Crew von Deck aus beherrscht werden können, wollte der Hamburger Erfinder die Renaissance der Windkraft für die Berufsschifffahrt einleiten. Er träumte davon, dass mit seinem dynamischen Rigg Frachter ausgerüstet werden, die dann mit bis zu 20 Knoten Geschwindigkeit auf fast allen Kursen nur mit der Kraft des Windes vorankommen. Viele Reeder zeigten damals in Anbetracht der ersten Ölkrise mit Sonntagsfahrverbot und stets steigenden Ölpreisen großes Interesse für das Dynarigg. Allerdings geriet der Windantrieb für Frachter wieder in Vergessenheit, als die Ölpreise fielen. Wilhelm Prölss starb 1974.

Realisiert wurde das Dynarigg dann vor wenigen Jahren mit der 88 Meter langen Luxusyacht „Mal-

tese Falcon“. Eigner Tom Perkins, ein amerikanischer Multimillionär wollte einmal etwas ganz Neues machen. „Wir haben ein neues Kapitel der Yachtgeschichte aufgeschlagen,“ mailte er bereits nach der Probefahrt des

Dreimasters begeistert weltweit an seine Freunde. Bei Windstärke vier brachte das Dynarigg die Superyacht schnell auf 14 Knoten. Dabei waren noch nicht einmal alle Segel gesetzt, um anfänglich kein Risiko einzugehen. Perkins, ein zu Geld gekommener Pionier von Silicon Valley, hatte sich seine Yacht in der italieni-

schen Werft Perini Navi bauen lassen. Mit dem Dynarigg, das auf der „Maltese Falcon“ per Computer und Elektromotoren von kleinster Crew bedient werden kann, sorgt er seitdem auf Superyacht-Regatten für Furore.

Die 1.180 Tonnen verdrängende Luxusyacht wird von einer Segelfläche von fast 2.400 Quadratmetern an drei riesigen Kohlefasermasten angetrieben und kann sogar mit 40 Grad gegen den Wind kreuzen. Herkömmliche Windjammer schaffen gerade einmal 60 Grad und müssen von einer vielköpfigen Crew aufwendig in den Masten bedient werden.

Kein Wunder, dass nicht nur in der Superyachtbranche, sondern auch in Kreisen der Berufsschifffahrt die „Maltese Falcon“ genau beobachtet wird. Der Wissenschaftler Peter Stenzle, ein damaliger Mitstreiter von Prölss, der bis vor seiner Pensionierung bei der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt tätig war, wertet die erfolgreiche Probefahrt der Luxusyacht als Signal für die Berufsschifffahrt. Seinen Worten nach ist die Effektivität des Dynariggs durch hochfeste Kohlefaserwerkstoffe und einer Steuerung durch Computer, die es zu Prölss Zeit noch nicht gab, weiter erhöht worden.

Genau dort hat das Konstruktionsbüro Dykstra mit dem neuen 130 Meter langen Ecoliner für die Segelreederei angeknüpft. Man geht nicht nur auf Passatkursen der alten Windjammer Routen um den Globus von einer Geschwindigkeit von 12 bis 18 Knoten aus, sondern auch außerhalb der Passatwinde – auch wenn das Schiff mit 8.000 DTW voll beladen ist. Nur selten soll der Schiffsdiesel eingesetzt werden, so dass im Vergleich zu einem maschinenangetriebenen Frachter von einer 95-prozentigen Einsparung des Treibstoffverbrauches ausgegangen wird.

Die Segelreederei punktet bei ihren Geldgebern mit einer einfachen Rechnung. Beim Vergleich mit einem gleichgroßen Containerfrachter soll der Gewinn pro Fahrt mit dem Ecoliner rund zwölfmal höher sein. Dazu kommt noch in Zeiten eines wachsenden Umweltbewusstseins die unschlagbare Effizienz für eine saubere Umwelt. So überzeugt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Ecoliners beim Verbrauch von durchschnittlich nur drei Tonnen Rohöl am Tag gegenüber den zwölf Tonnen eines gleichgroßen Containerfrachters.

Kein Wunder, dass jetzt viele der Propheten des Windantriebes in der Frachtschifffahrt des 21. Jahrhunderts davon ausgehen, dass der Ecoliner spätestens in zwei Jahren vom Stapel läuft. Heinz Otto vom Bundesverband Windenergie: „Das sieht wirklich so aus, als wenn 2015 eine neue Ära in der Schifffahrt beginnt.“

**Mehr Informationen:** [www.windjammer-shipping.de](http://www.windjammer-shipping.de)

Der 130 Meter lange Frachtensegler Ecoliner (oben) soll von einem Dynarigg angetrieben werden. Gute Erfahrung machte damit bisher der Eigner der Superyacht „Maltese Falcon“.

