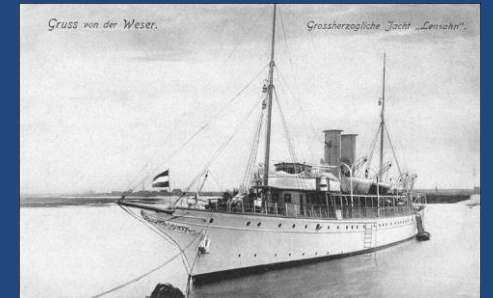


# DIE DAMPFYACHT LENSAHN

Eine Schifffahrtsgeschichte von der Weser bis in den Golf von Mexico





Im Schloss Eutin, dem Stammsitz der Großherzöge von Oldenburg, beginnt unsere Geschichte, aufgestöbert in 12 Umzugskartons voller Korrespondenz, die die Konzeption einer luxuriösen Dampfyacht beschreibt und das Ende der „LENSAHN“ mit der Abdankung des Erbgroßherzog Friedrich August 1918 dokumentiert.



Die Gemeinde Lensahn, nahe bei Eutin war die Sommerresidenz der Großherzöge von Oldenburg und Namensgeber für die Dampfyacht seiner königlichen Hoheit Erbgroßherzog Friedrich-August.



Im Braker Schifffahrtsmuseum steht das Modell der LENSahn III mit einem Schornstein

Der Zweimast-Doppelschrauben-Schoner soll wieder LENSahn heißen, wie die beiden Vorgängerschiffe, wieder bei HDW in Kiel gebaut werden und 418000,00RM kosten. 1901 ist Baubeginn und Stapellauf.







Einer, der Seefahrt lebte und Seeverkehr und Hafenwirtschaft an der Unterweser förderte, war der Großherzog; Patentträger, Admiral, Erfinder, Präsident der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Mitbegründer des Deutschen Schiffsvereines.



Vater und Sohn, ErbgröÙherzog Friedrich –August und Nicolaus Friedrich-Wilhelm mit Mützenband der LENSÄHN

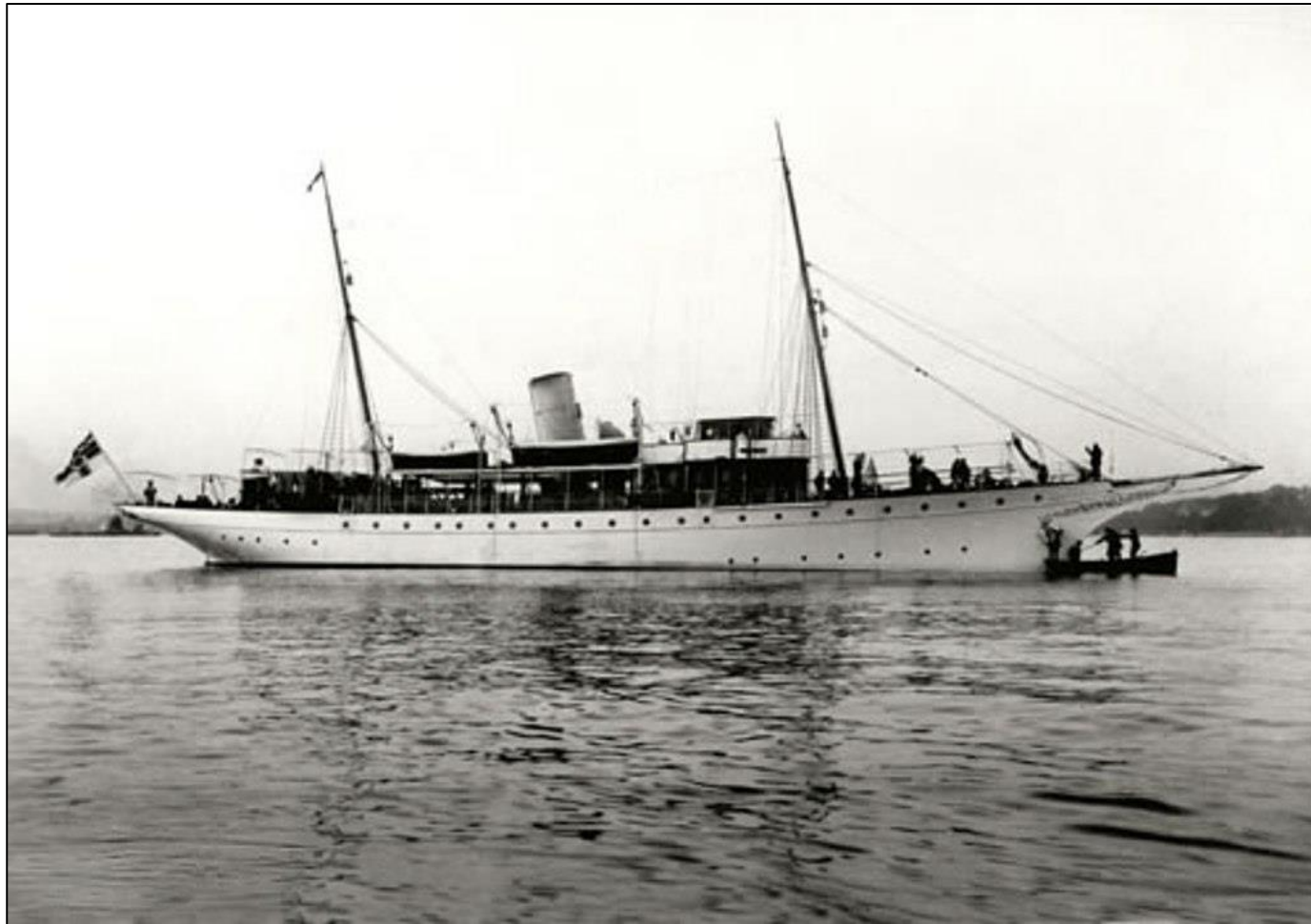
13 Jahre lang prägte die großherzogliche Jacht "Lensahn", das dritte Schiff dieses Namens, das Bild in den oldenburgischen Unterweserhäfen. Der Großherzog nutzte sein Schiff bei jeder passenden Gelegenheit, bald mehr noch als der so Seefahrt- begeisterte Kaiser seine Jacht. Nicht nur große Auslandsfahrten wie 1902 nach Russland und, im selben Jahr, die große Mittelmeer-Kreuzfahrt mit Besuch des Sultans in Konstantinopel, standen auf dem Programm, auch kurze Tages- und Wochenend-Fahrten absolvierte der Landesherr auf seinem prächtigen Schiff, mal mit Familie, mal mit anderen hochstehenden Herrschaften. Aber nur ganz selten lag die Lensahn in der Landeshauptstadt Oldenburg, vielmehr nutzte man die landeseigenen Häfen und so war die Lensahn in den drei oldenburgischen Hafenstädten Nordenham, Brake und Elsfleth häufig zu Gast, mal zur Abreise, mal zur Ankunft. Übers Land kam man mit der Bahn oder sogar mit dem "Wagen", einem Kfz schon, wohlgemerkt, man war ja innovativen Neuerungen gegenüber aufgeschlossen. Übrigens auch in Sachen Schiffbau, die Lensahn hatte moderne, prämierte Kessel, aber da gab es reichlich Ärger, der der Lensahn reichlich Werft- und Dock- Aufenthalte in Bremerhaven und Stettin bescherte. Auch das Braker Trockendock, von Thyen betrieben, das ehemalige "Reichsdock" von Brommys Bundesmarine, wurde des Öfteren von der Lensahn aufgesucht, kleine Ausbesserungen, neuer Unterwasseranstrich und andere Kleinigkeiten. Mag sein, das diese Dock-Aufenthalte die hohe Anzahl der Besuche der Lensahn in Brake begründeten, aber anscheinend bemühte sich der Großherzog, die Huld seiner Anwesenheit auch den anderen beiden Hafenstädten zukommen zu lassen und so findet man die Lensahn auch in Nordenham und Elsfleth, manchmal auch verbunden mit Besichtigung örtlicher Gewerbebetriebe, wie z.B. den dort ansässigen Herings-Fischereien und Hafen-Betrieben.

Und war ein Einschiffungs-Termin schon vorher bekannt, so das man Gelegenheit zur Vorbereitung hatte, so ließen es sich die Honoratioren des Ortes natürlich nichtnehmen, bei einer kurzen Stipp-Visite den Fürsten zu begrüßen, begleitet von den örtlichen GesangsVereinen oder eiligst herausgeputzten Schulklassen, meistens Mädchen der höheren Schulen. Das der letzte Großherzog Oldenburgs so volkstümlich war, hatte er ganz sicher auch der Lensahn zu verdanken, die ihn, mehr als seine anderen Standesgenossen im Deutschen Reich, dem Volk durch seine häufigen Besuche an der Unterweser nahe brachte. Die Schüsse von Sarajevo, die sich dieses Jahr zum hundertsten Male jähren, beendeten indirekt auch dieses fast schon intime Verhältnis zwischen Herrscher und Beherrschten. Lustfahrten waren nicht mehr möglich, die Lensahn wurde zum Lazarett-Schiff und nach 1918 konnte sich ehemalige Landesfürst, nun ein Privatmann, das Schiff nicht mehr leisten. Im Dezember 1919 befuhr die Lensahn zum letzten Mal ihr altes Revier, mit dem neuen Besitzer an Bord, auf der Weser Richtung Hamburg. Auf den Pieranlagen in Elsfleth, Brake und Nordenham standen keine Honoratioren und Gesangsvereine mehr, um der Lensahn einen würdevollen Abschied zu geben. Sie sollte nie mehr Weserwasser unter dem Kiel spüren.

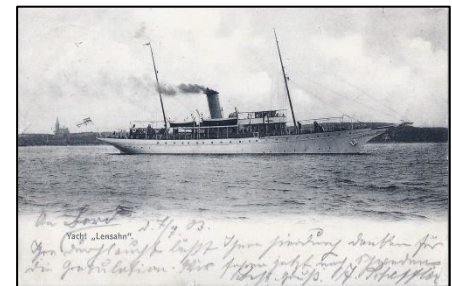
Klaus Kirsch, *Brake*

Regierender Fürst, diplomierter "Schiffer auf großer Fahrt" mit der Erlaubnis des Kaisers die Seeoffiziersuniform eines Admirals zu tragen.

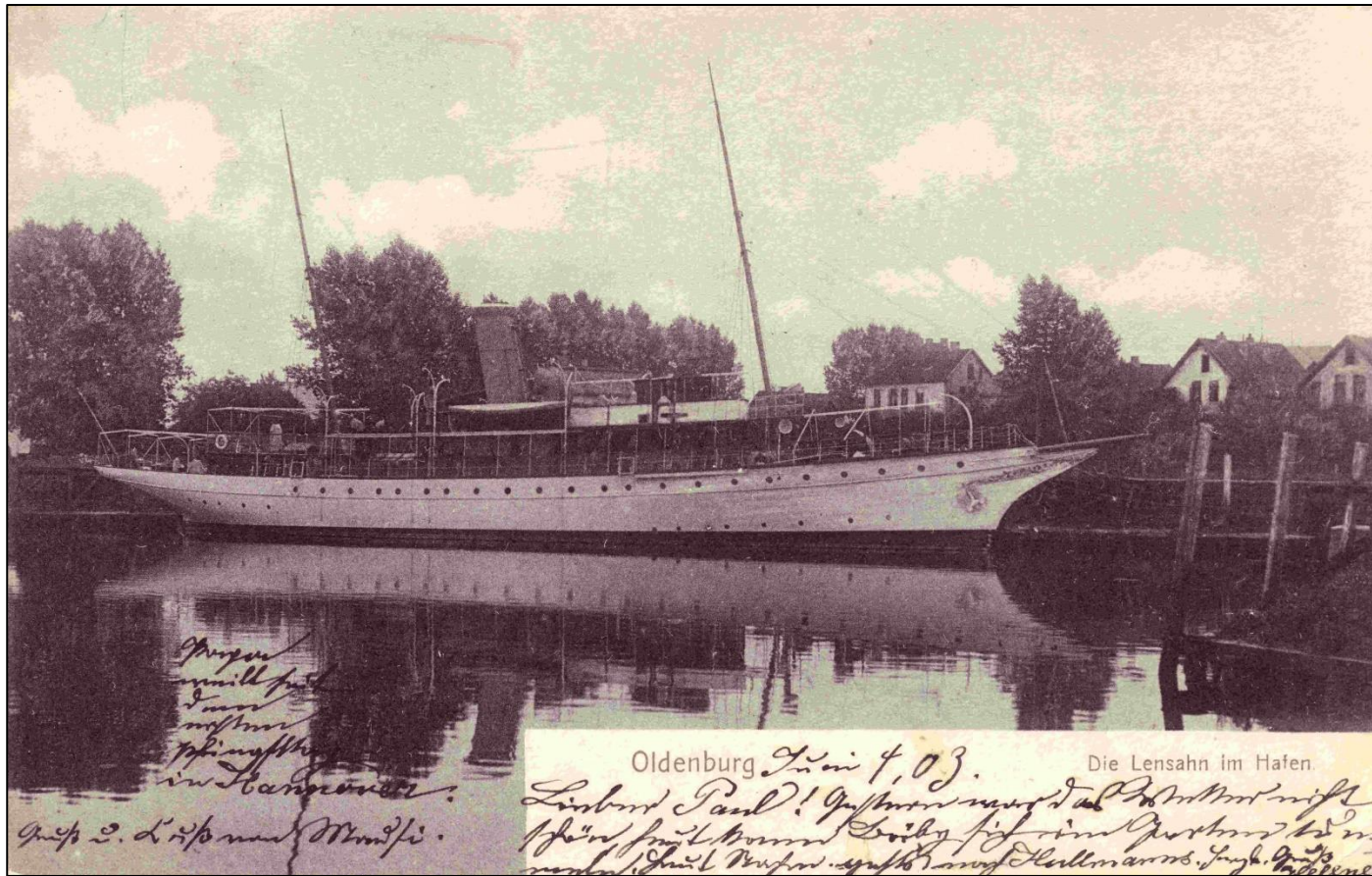




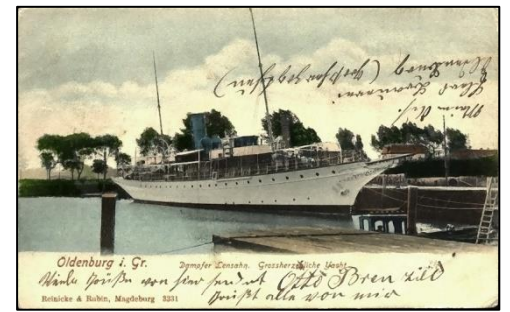
Stapellauf der Baunummer 382  
1901 in Kiel, vor versammelter  
Schiffbautechnischer Gesellschaft  
krängt das Schiff, der Eisenballast  
war verrutscht. Durch schnelles  
Umstauen richtete das Schiff sich  
wieder auf. Das Werksfoto, noch  
mit einem Schornstein. Später wird  
die LENSAHN umgebaut, erhält  
durch eine neue Kesselanlage einen  
zweiten Schornstein und wird  
5 Meter länger.



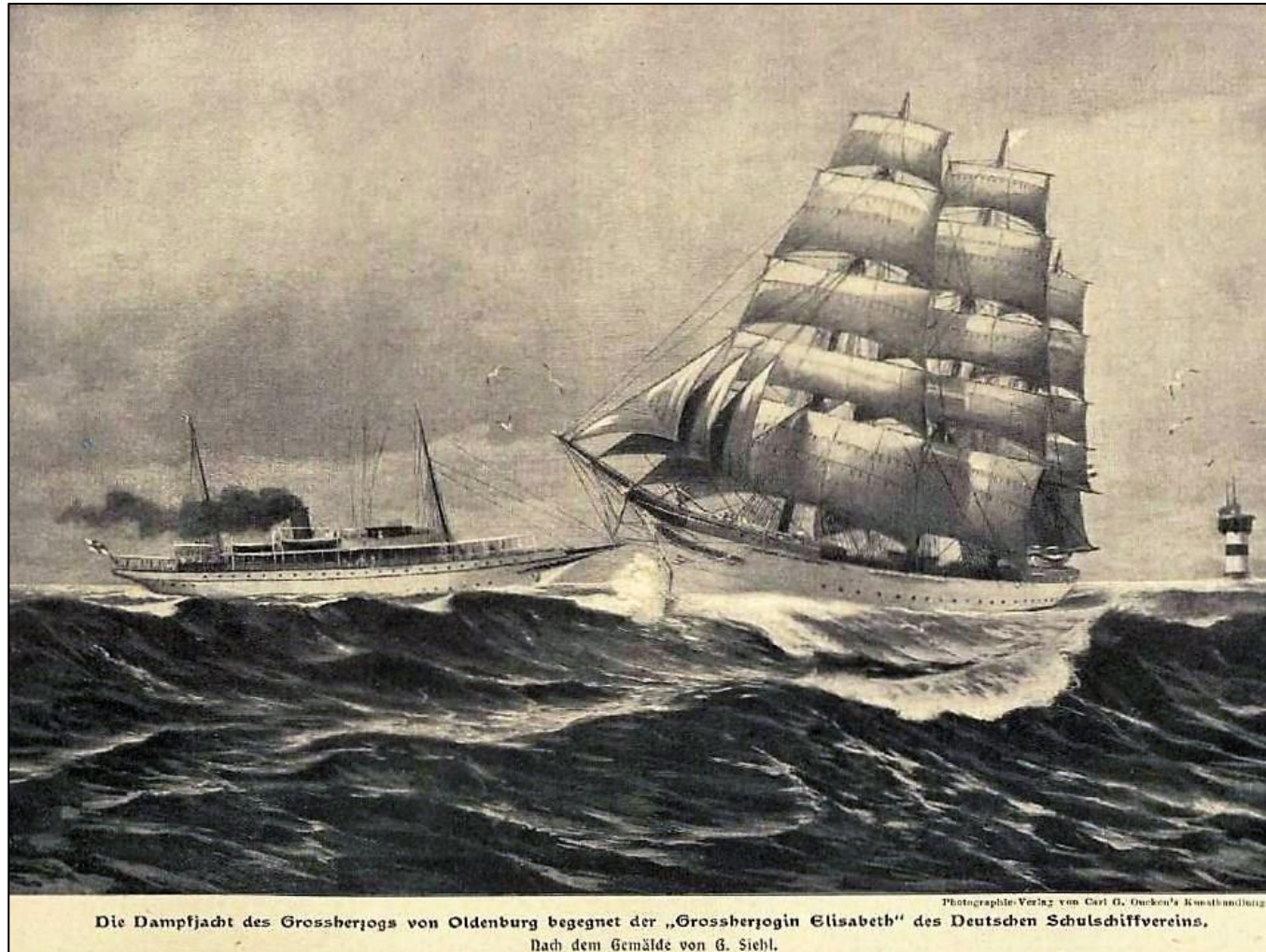




Die erste Reise der LENSAAH führte von der Hunte ins Mittelmeer. Der Besuch in Konstantinopel war ein Staatsakt. Das Schiff war nach der Salutorordnung der Kaiserlichen Marine geflaggt.

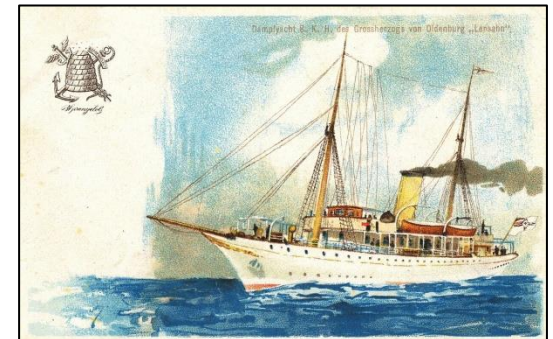






Die LENSahn trifft in dem verschollenen Bild von Maler Siehl-Freistett das Schulschiff „Grossherzogin Elisabeth“

Werbung mit der LENSahn







Kapitän Vogelbruch vom  
Schiffsmodellbau-Club Nordenham  
baute dieses phantastische  
Funktionsmodell nach den  
Bauplänen von HDW.

Die LENSÄHN auf dem Ententeich in  
Oberhammelwarden

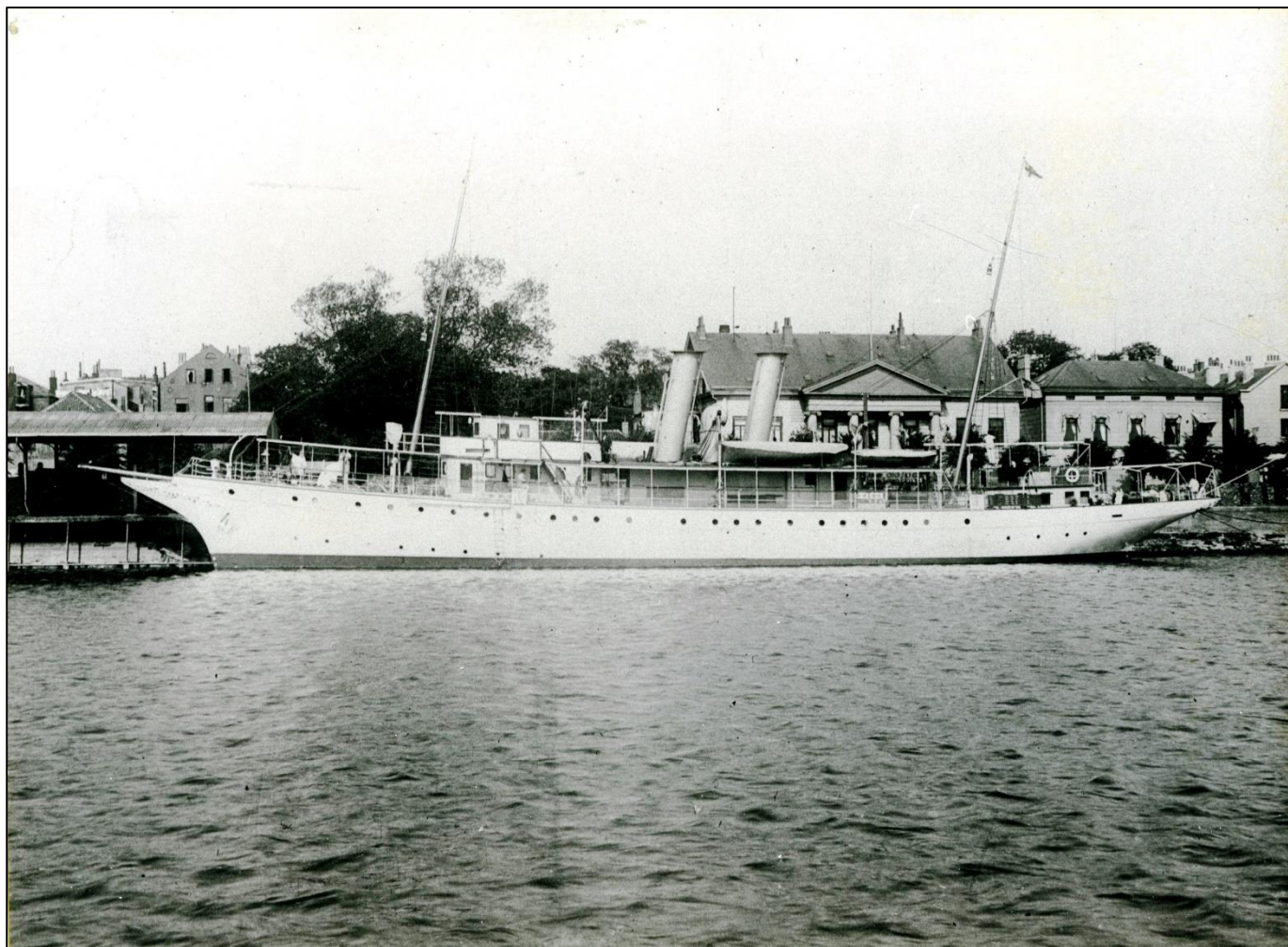




1904 wird die LENSAHN umgebaut für schnellere Fahrt und mehr Prestige: neue Kesselanlage, Verlängerung des Schiffskörpers um 5 Meter, ein zweiter Schornstein, später kommt noch ein Funkraum auf dem Bootsdeck dazu, ein Motorboot von Lürssen wird nachgerüstet.







Das Deutsche Schifffahrtsmuseum ist immer eine sichere Bank um Auskunft zu erhalten.

Schiffsname: Lensahn (III)

Baunr.: 382 Howaldtswerke-  
Deutsche Werft Kiel

Baujahr: 1901/ Umbau Seebeck -  
Schiechau Bremerhaven 1904

LWL : 43,50m ( 1904 verlängert um  
5,50m)

Breite : 7,10m

Tiefgang : 3,58m

TDW: 523 t

Max. Geschw.: 27 kn

2-Schraubenantrieb: Dreifach-  
Expansionsdampfmaschine 1000PS

LENSAHN Steuerbord-Seite mit  
neuer Telefunken-Seefunkanlage.

Steuerbord- Seite in Farbe im  
Oldenburger Hafen vor dem  
Elektrizitätswerk

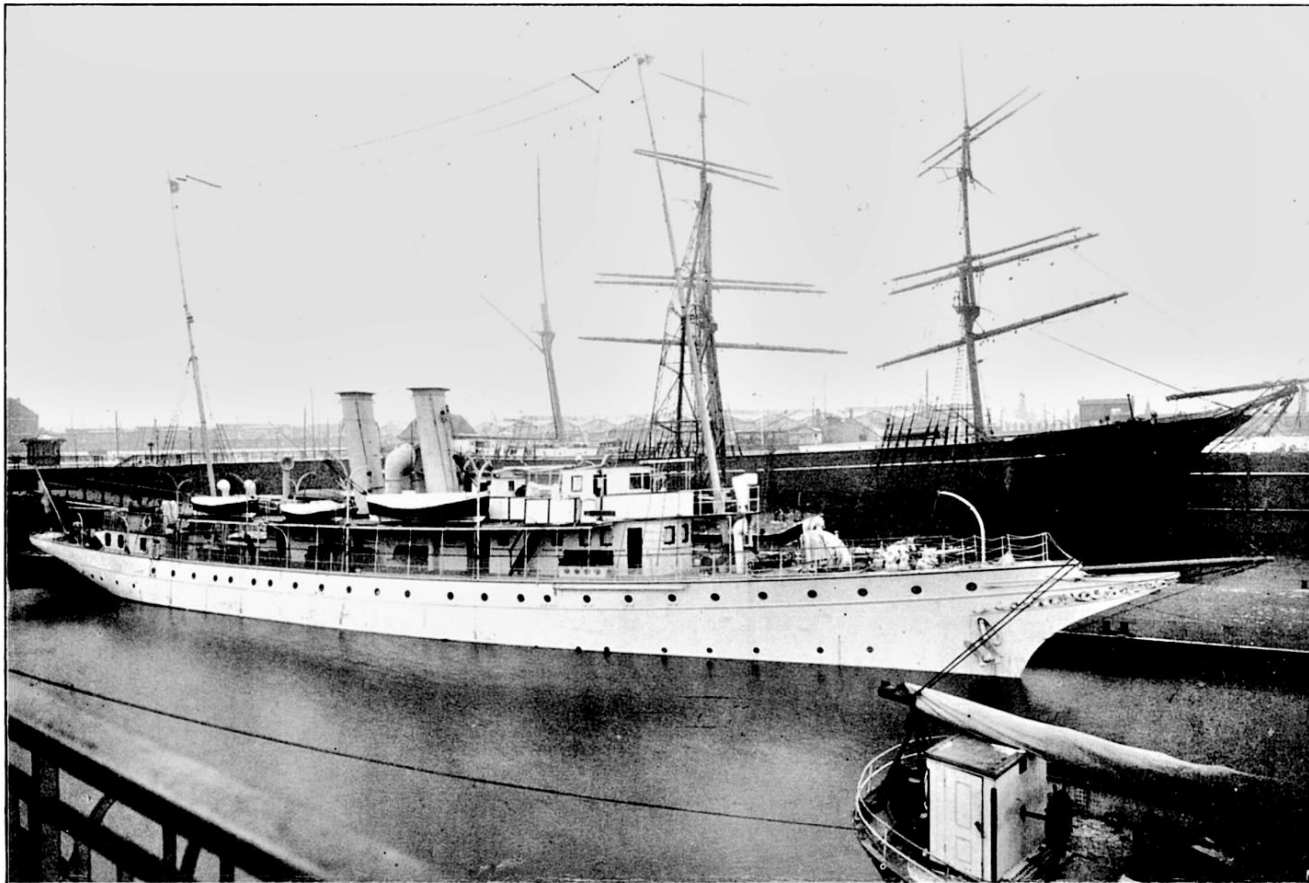
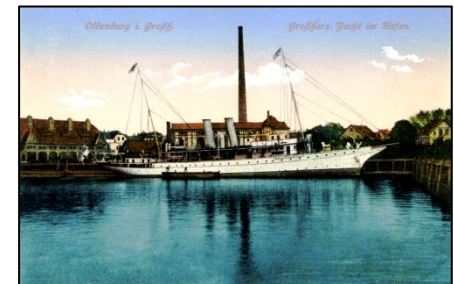
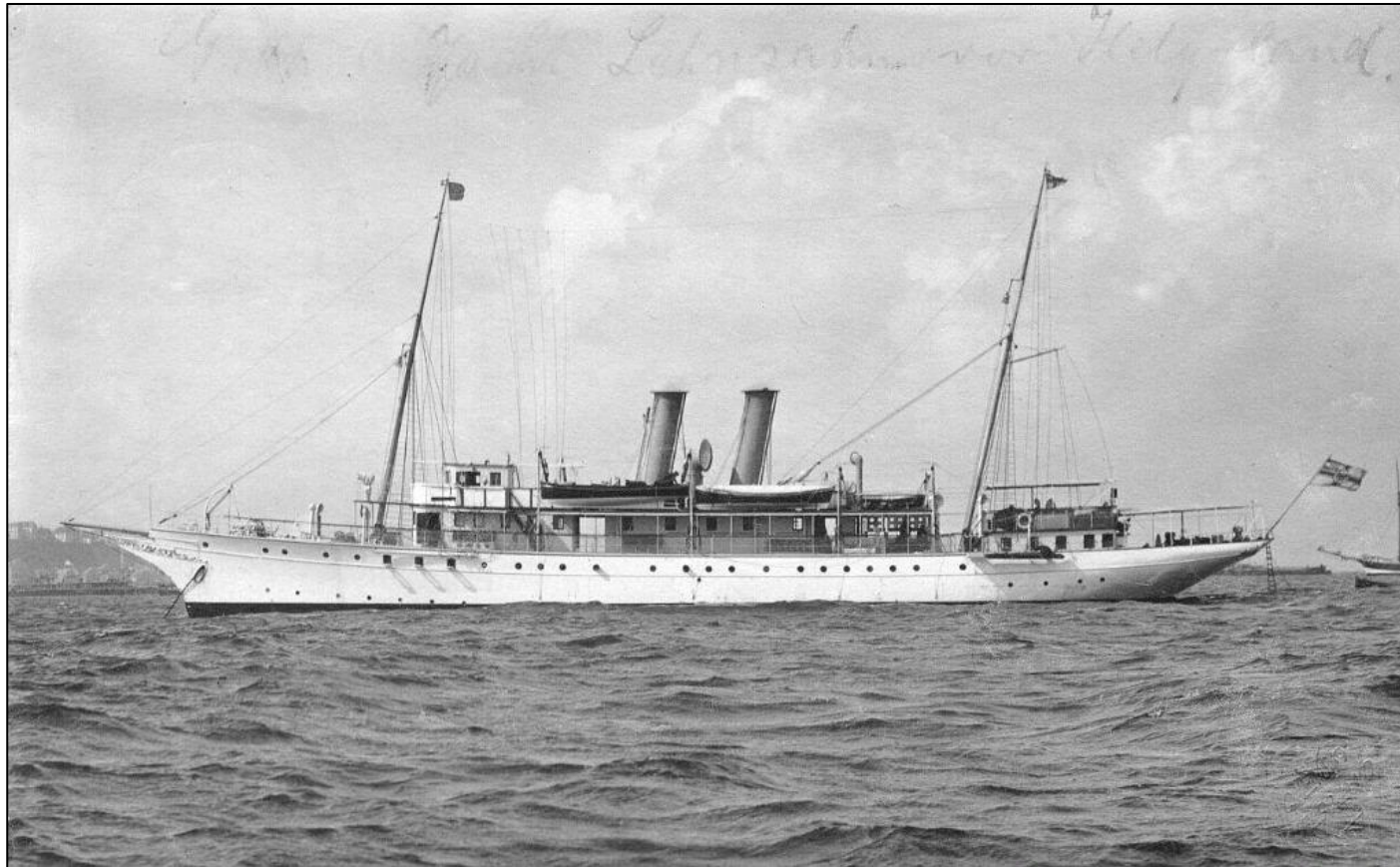


Abb. 70. Yacht „Lensahn“ Sr. Kgl. Hoheit des Großherzogs von Oldenburg wurde von der Debeg mit einer normalen Schiffstation Type 0,5 TK (ca. 1,5 KW Primär-Energie) ausgerüstet und Mitte Januar d. J. in Betrieb genommen. Die Yacht befindet sich jetzt auf einer Fahrt im Mittelmeer, die Radiostation ist mit einem Telegraphisten der Debeg besetzt.





LENSAHN Backbord-Seite vor  
Helgoland

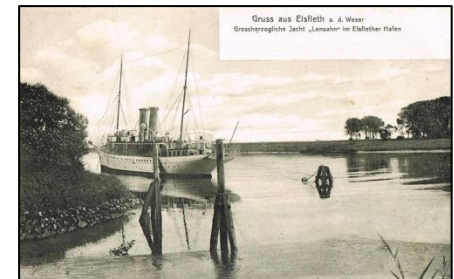
Kein Vergleich



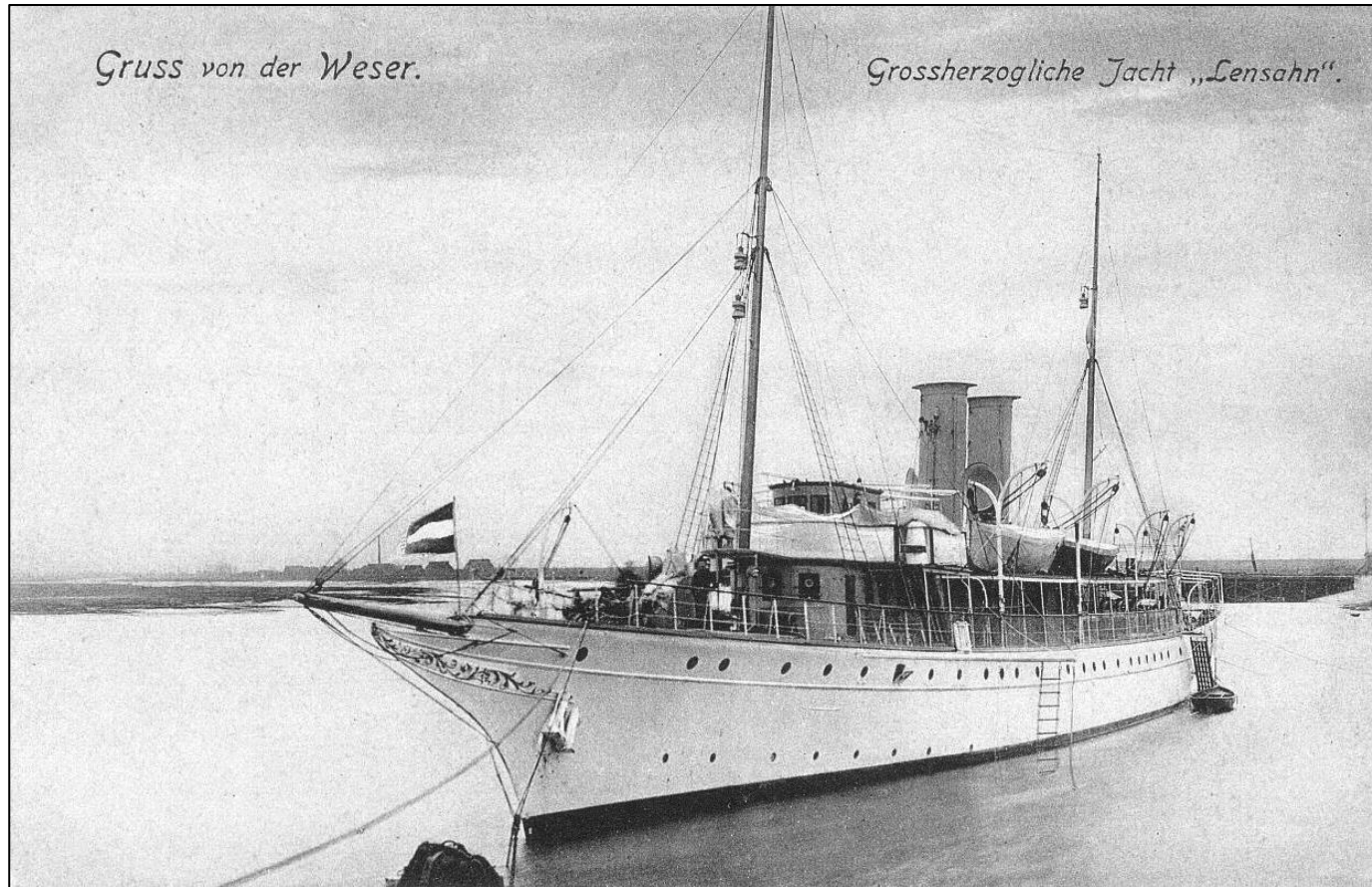


LENSAHN von Achtern beim Kohle  
bunkern.

Von Achtern in Elsfleth







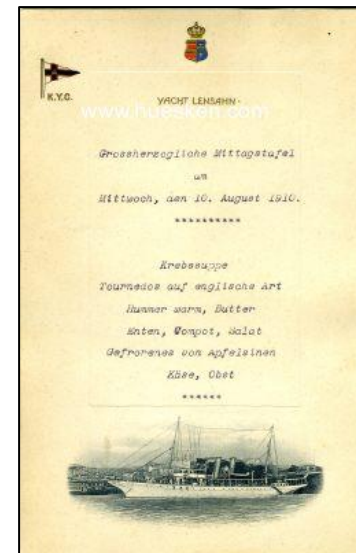
LENSAHN von Vorn auf der Weser

und auf der Trave

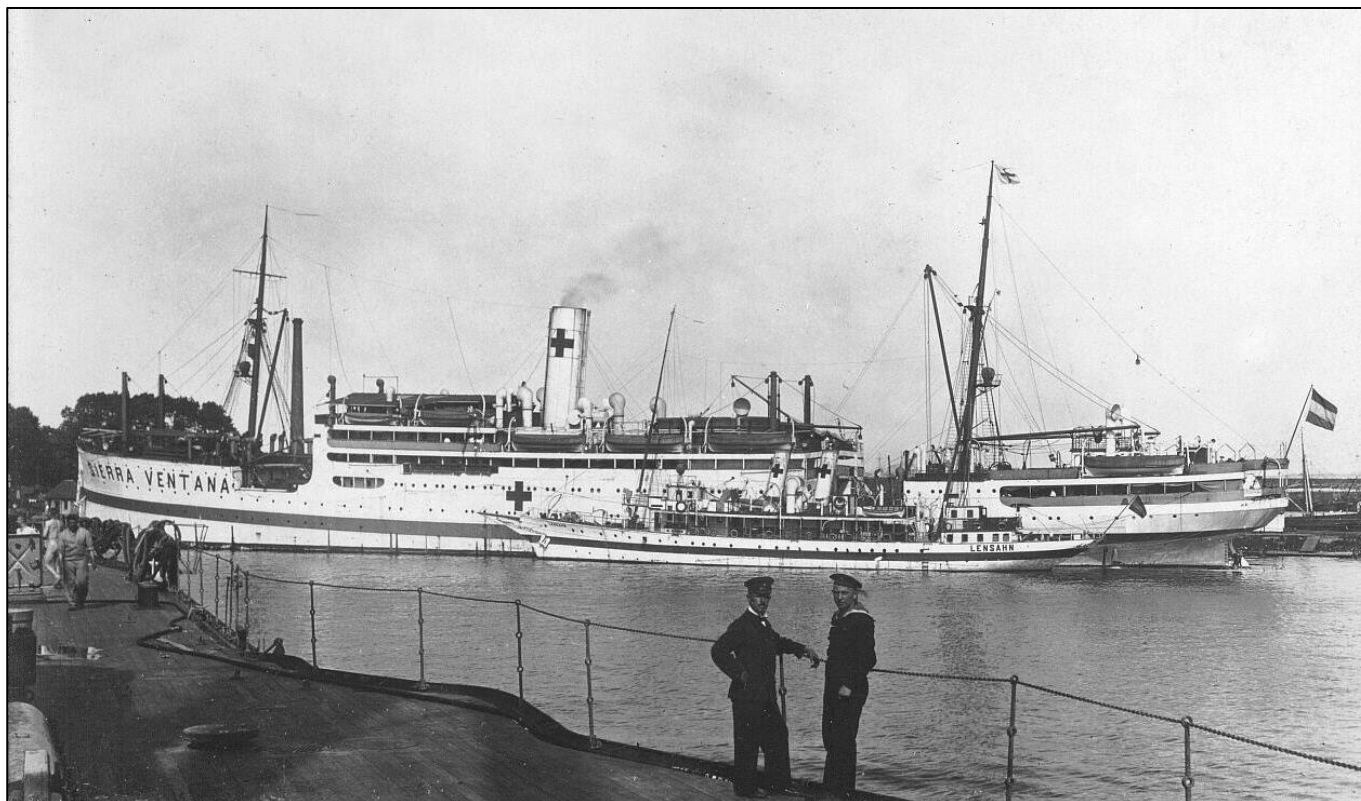




LENSÄHN vor Venedig- große  
Kulisse mit erlesenen Speisen auf  
der Speisekarte







Wilhelmshaven - von Bord eines großen Schlachtschiffes wurde der stationäre Lazarettverband Sierra Ventana mit der LENSAHN fotografiert.

Opa Gördes-Schiffszimmermann auf der LENSAHN







Marine-Hilfslazarettsschiff „Lensahn“ und Lazarettsschiff „Sierra Ventana“

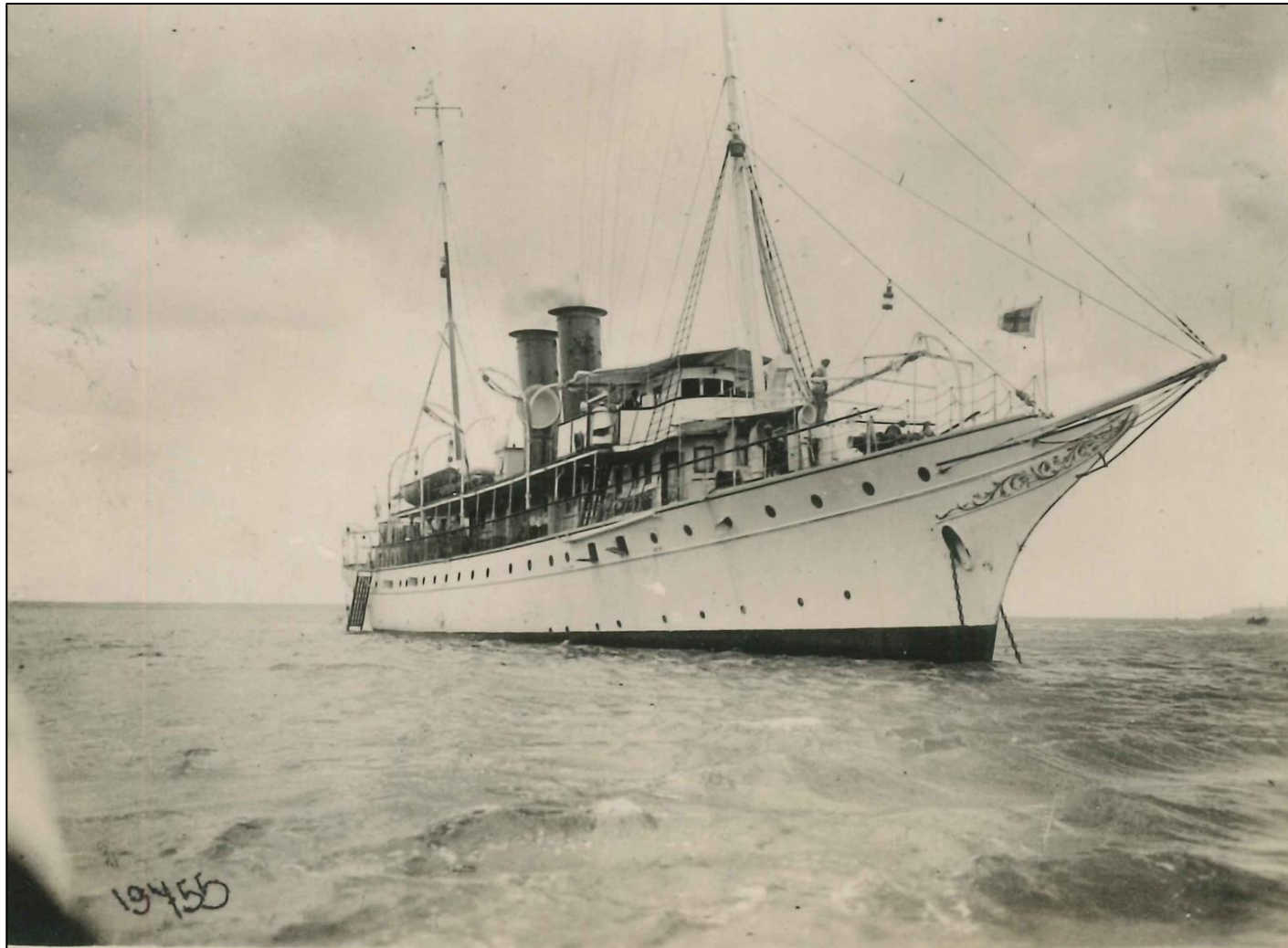


Im Bundesarchiv Freiburg ist das Logbuch der LENSÄHN aufbewahrt, das Lazarettsschiff war zwischen 1914 und der Rückgabe am 11. Dez 1918 in Wilhelmshaven stationiert.

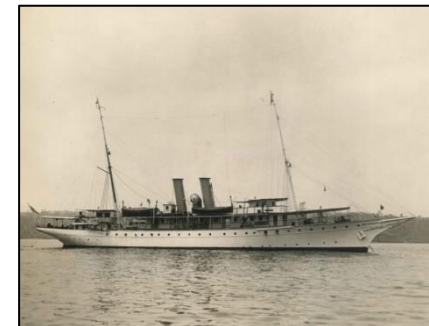
Kunstpostkarte- Schöne Grüße aus dem Kriegshafen Wilhelmshaven



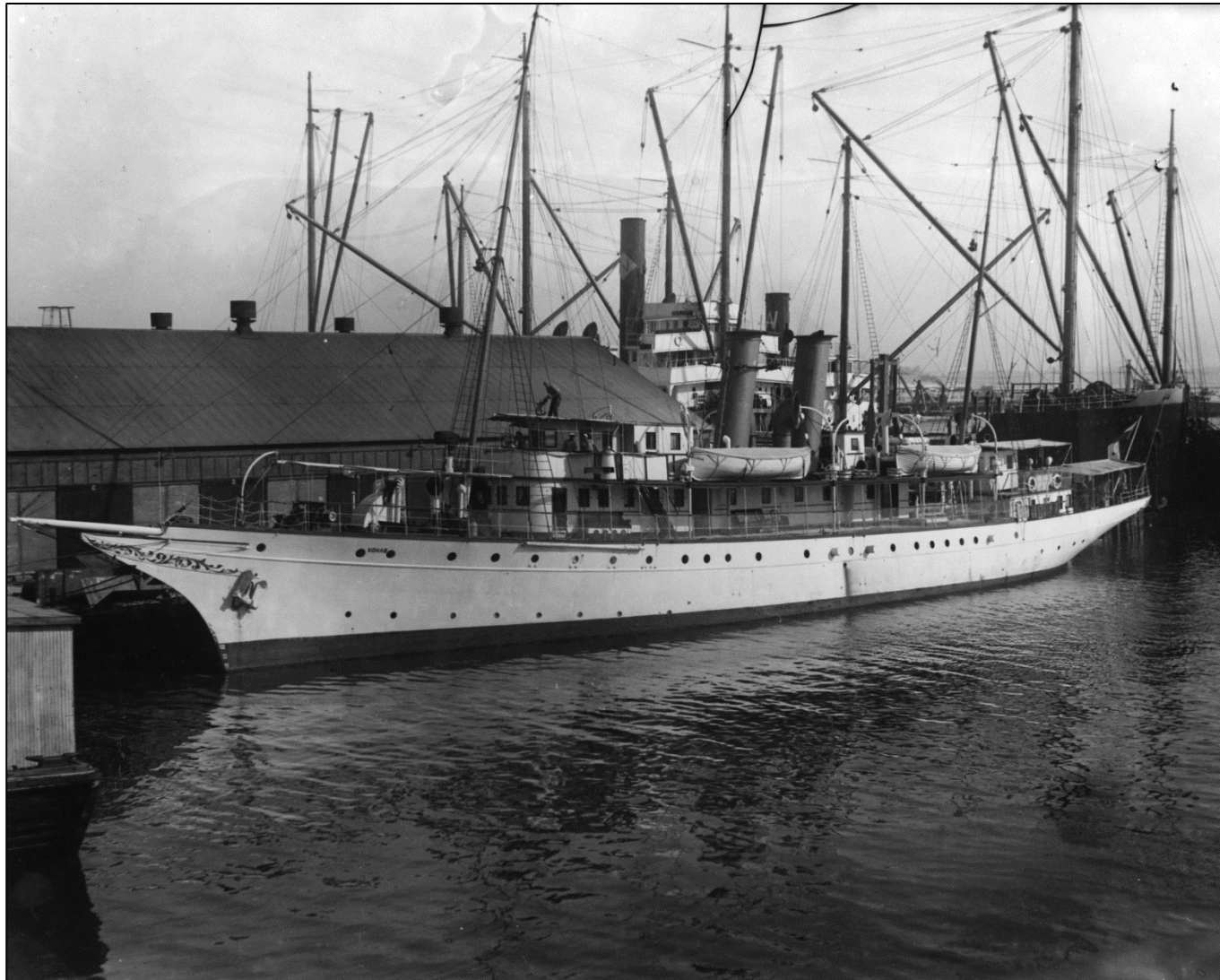




1918 -der Großherzog mußte abdanken, das Schiff wurde zurückgebaut und verkauft, an Hugo Stinnes, nach dessen Tod an Victor Schuppe, der das Schiff seiner Schauspielerin zur Hochzeit schenkte. Für eine Reise war Gunther Plüschow, der Flieger von Tsingtau, Kapitän auf der LENSÄHN. Aber schon 1924 ging die LENSÄHN, die nun NOHAB hieß, auf große Fahrt. Doch der schwedische Eisenbahnkönig Anderson mußte seine Weltreise in Rio abbrechen und die NOHAB blieb in New York zum Weiterverkauf.



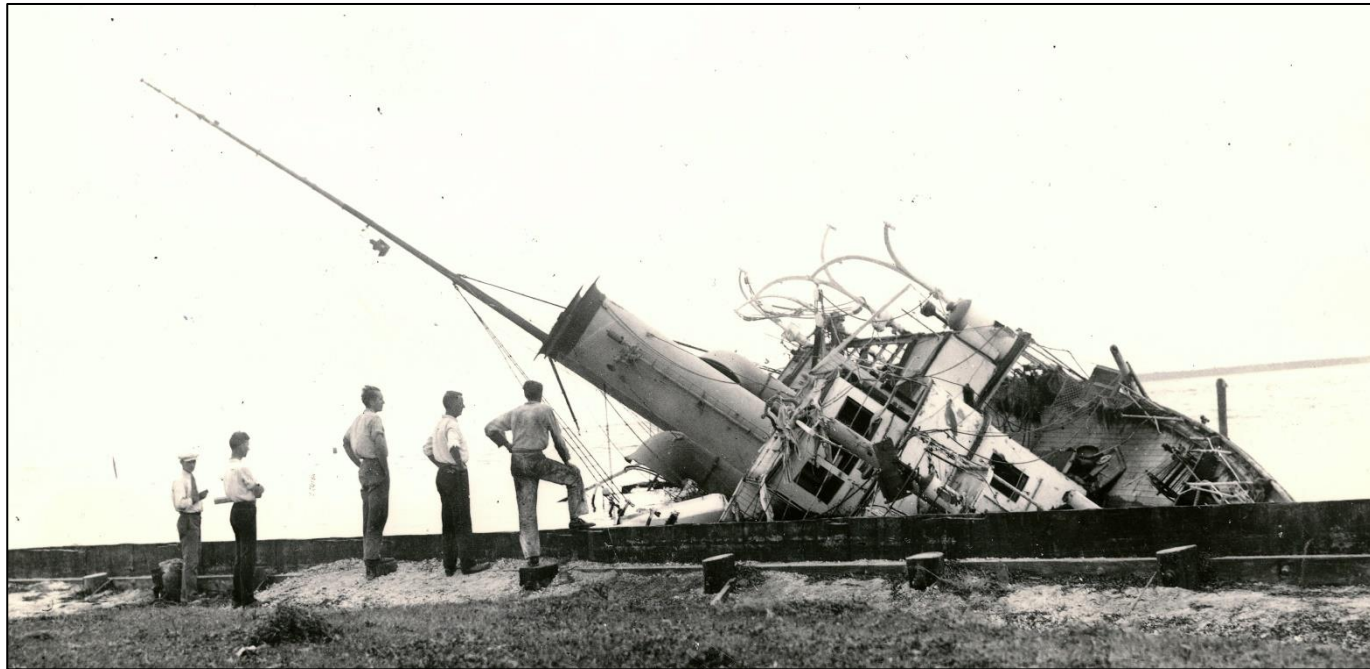




Die NOHAB wird schick gemacht, soll zwischen Florida und den Bahamas die Prohibition aushebeln, sie paßt gut in den Yachthafen von Miami.

Doch am 18. September 1926 fegt ein Hurrican über Florida hinweg, die NOHAB kentert an der Pier und reißt die Besatzung mit in den Tod. 7 Menschen sterben, über 300 an der Biscayne Bay.





Ein Desaster, das Schiff war schon vor dem Untergang geplündert, die Besatzung hatte Zierleisten, edele Hölzer und Inneneinrichtung verhökert, das Schiff wurde gehoben und für 6000 Dollar an einen neureichen Ölmagnaten verscherbelt. Doch eine Rekonstruktion wurde zu kostspielig. Kurzzeitig flammte Hoffnung auf, als eine Filmgesellschaft die NOHAB als Kulisse für eine Südseeschnulze herrichten wollte. Doch vergebens, das Schiff wurde nach St. Petersburg verbracht, dümpelte im Hafen herum-wurde ausgeplündert und versank ein zweites Mal.







Das letzte Foto der LENSAHN, in der Sparkman Bay/ St. Petersburg versunken. Das war der Kriegshafen der USA und 1934 warf der 2. Weltkrieg seine Schatten voraus. Der Liegeplatz wurde gebraucht und die NOHAB wurde vor die Küste im Golf von Mexico geschleppt und versenkt.

In 20 Meter Tiefe einer der beiden der Niki-Propeller.







Die Glocke ist noch auf dem Ruderhaus.

1960 kam sie nach Oldenburg zurück und wird im Schloss Rastede aufbewahrt.







Herr Reinhard Ziegner aus Oldenburg/Holstein hat die Geschichte der LENSAHN im Logbuch (Magazin) veröffentlicht und auch eine Zeichnung erstellt, die es ermöglichte ein Modell des schönen Schiffes zu fertigen.

Seestück selbstgemacht



Einer, der Seefahrt lebte und Seeverkehr und Hafenwirtschaft an der Unterweser mitbegründete, war der Großherzog von Oldenburg Friedrich August, Patentträger, Admiral, Präsident der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Mitbegründer des Deutschen Schulschiffvereines. Mit einer großzügigen Apanage des Oldenburger Landes baute er sich 1901 die Dampfyacht LENSAHN, ein Sinnbild für die hohe Kunst des Schiffbaus zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Während der Klipperstegen und die zwei Masten noch der Segelschiffahrt verhaftet waren, sind die Dampfmaschine und die Schornsteine das beherrschende Element. Zusammen mit der Propelleranlage, der Telefunken-Radiostation, der seemännischen Ausrüstung und der luxuriösen Ausstattung ist die LENSAHN ein beeindruckendes Zeugnis neuer Schiffbautechnik. Der Großherzog, der dieses Schiff auf HDW in Kiel bauen ließ und selbst als Kapitän steuerte, verband in diesem Schiff Altes mit Neuem. Die LENSAHN hatte nach dem 1. Weltkrieg verschiedene Eigner, z.B. Hugo Stinnes und später den Berliner Finanzier u. Reeder Victor Schuppe. 1924 wird das Schiff an einen Eisenbahnmagnaten in Schweden verkauft, heißt nun NOHAB und schon 1924 in die USA weiterverkauft. Nun ist die LENSAHN ein Vergnügungsdampfer, soll zwischen den Bermudas und Florida pendeln und das Alkoholverbot in den USA umgehen, doch in einem Hurrikan 1926 versinkt das Schiff und mit ihm sieben Besatzungsmitglieder. Es wird gehoben und für 6000 Dollar auf einer Auktion versteigert, doch die Instandhaltung ist teurer als ein neues Schiff und so wird die NOHAB/LENSAHN 1934 aufgegeben und vor St. Petersburg/Florida im Golf von Mexiko versenkt. In 20 Meter Tiefe ist das Wrack jetzt Tauchobjekt und Fischparadies. Mich hat dieses schöne Schiff und seine hollywoodreife Geschichte zum Modellbau im Maßstab 1:75 angeregt.

Burkhard Preiss  
Dötlinger Str.22  
28197 Bremen  
E-Mail: Burkhard-Preiss@ t-online.de