

In Einladungen zu unseren Regattaveranstaltungen wenden wir uns an Eigner, deren Yachten ein gewisses Alter nachweisen können und aus den klassischen Bootsbaumaterialien Holz und Stahl gefertigt sind. Nicht so geläufig ist, daß auch der Werkstoff Aluminium eine "klassische" Tradition im Yachtbau hat:

ALUMINIA ein Name, ein Programm

Die 6 HP Yawl-Kreuzer-Yacht ALUMINIA des Fürsten zu Wied 1895 - 1908
und andere Aluminiumschiffe

Werner Sauerbrei, Neuwied

Erste Anwendungen von Aluminium bei Bootsrümpfen fallen in die Zeit kurz vor der Jahrhundertwende. Im Wandel des technischen Fortschritts verdrängte zunächst das Eisen den Traditionswerkstoff Holz, um dann durch den festeren Stahl ersetzt zu werden. Durch entscheidende Erfindungen und Patente konnte um 1880 die Herstellung von Aluminium in größerem, industriellen Maßstab, und damit in finanziell tragbarem Rahmen, erfolgen. Sofort werden neue Anwendungsmöglichkeiten gesucht, gefunden und erprobt.

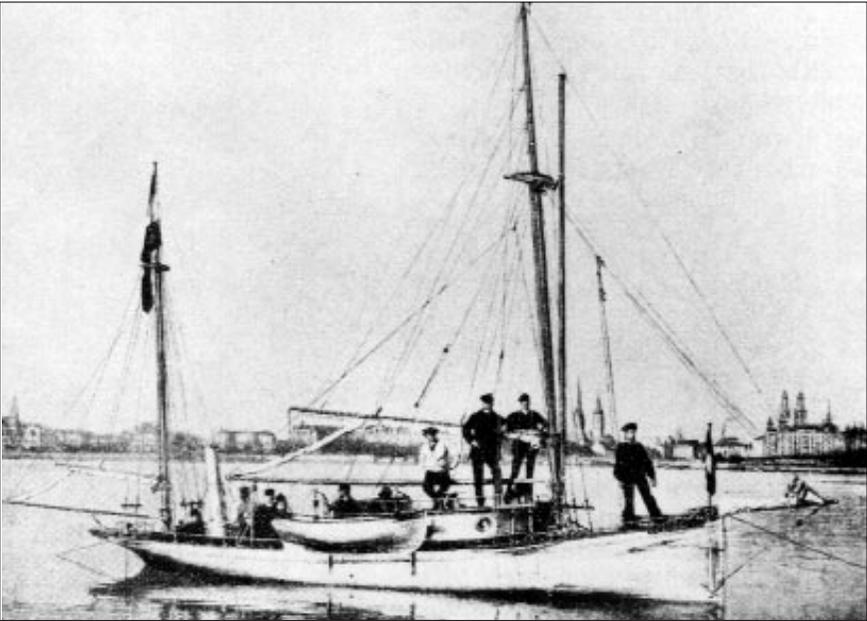
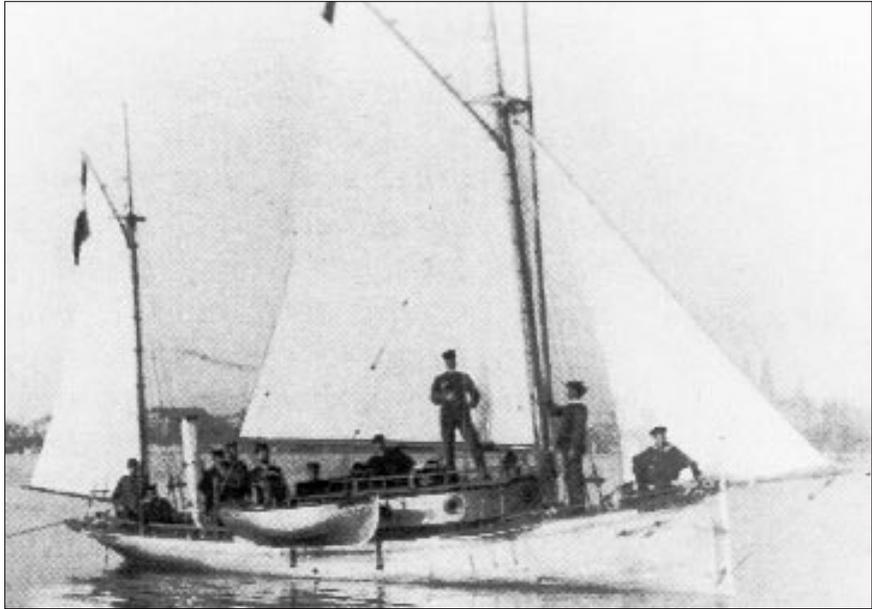
Wie so oft sind die Militärs technische Vorreiter, so auch bei der Verwendung von Aluminium im Kriegsschiffbau. In England und Frankreich versuchte man, Torpedoboote aus Aluminiumblech aus einer Legierung von 96% Aluminium und 4% Kupfer herzustellen. Diese Legierung wurde aber von dem Seewasser angegriffen. Allerdings hatten Versuche beider Staaten gezeigt, daß das leichte Material sich günstig auf die Fahrgeschwindigkeit auswirkte.

Auch in der deutschen Marine wurden Versuche durchgeführt beim Bau der Torpedoboote S 66 und S 73 wurde von der Schichau-Werft mit Alulegierungen an vielen Teilen experimentiert. Auch hier mußten viele Teile wegen der Zersetzung durch galvanische Ströme vorzeitig ausgetauscht werden. Somit verlagerte sich der Einsatz von Aluminium im Schiffbau mehr in den privaten Bereich.

Mit dem Boot, das sowohl als einfache Segelyacht wie als einfacher Dampfer bei mäßigem Wind als Segel- und Maschinenschiff zugleich benützt werden kann, wurden bei dessen auf dem Zürichsee, sowie auf seinem zukünftigen Heimatgewässer, dem Golf von Genua, stattgefundenen Probefahrten die hervorragendsten Leistungen erzielt. Die ALUMINIA ist nicht nur eine elegant ausgestattete Segelyacht, sondern auch ein überaus seetüchtiges Boot, das alle seine Konstruktionsvorteile bereits voll auf dargethan hat. Der Bootskörper, welcher durch vier Schottwände in fünf wasserdichte Räume geteilt ist, sowie sämtliche Fundationen sind aus reinem Aluminium hergestellt. Das Boot, welches hauptsächlich als Segler benützt werden soll, ist zudem mit einem Naphtamotor versehen, welcher der Jacht jedoch nur als Hilfsmotor bei Windstille dient und im Hinterteil des Schiffes placiert ist. Für den Maschinenbetrieb des Bootes dient ein sehr kräftiger, ebenfalls aus reinem Aluminium hergestellter Naphtatank, der bei Volldampf eine fünfzigstündige Fahrt, das heißt einen Schiffsweg von 600 Kilometer ohne Segelhilfe gestattet, bis eine Nachfüllung notwendig wird.

Im Vorderteil des Schiffes befindet sich die elegante, höchst comfortable eingerichtete, aus indischem Mahagoni und Yellow-Pinienholz hergestellte Kabine, während

Die ALUMINIA, Aluminium-Yacht mit Naphta-Hilfsmotor, Kajüte, Küche, Toilettenraum und Beiboot. Der Eigner steht auf der Kajüte vor dem Segel.



Herbst 1895, Bootsabnahme und erste Probefahrten auf dem Zürich-See die ALUMINIA schwimmt.

Wilhelm Fürst zu Wied war ein fortschrittlich denkender Mann. Er hatte sich bei der Schweizer Firma Escher-Wyss ein Ruderboot aus Aluminium bauen lassen und im Gebrauch. Er war wohl davon so angetan, daß er am 24. Oktober 1894 während der Schlußsitzung der Ausführungskommissionen des Antisklaverei-Vereins den Vorschlag unterbreitete, Restgelder der Schlußabrechnung in erster Linie zur Beschaffung einer Aluminium-Dampfpinasse für den Viktoria-See zu verwenden. Der Vorschlag fand Zustimmung. Alleine die Gelder reichten nicht und mußten anderweitig beschafft werden. Dies gelang bis zum Herbst 1895.

Zwischenzeitlich hatte Seine Durchlaucht der Fürst zu Wied auf eigene Rechnung einen Yawl-Kreuzer aus Aluminium bei der Schweizer Firma bauen lassen eben die ALUMINIA.

Zeitschriften dieser Jahre berichten einige Male über dieses Schiff, so die "Illustrierte Welt" 1896 auf Seite 424, deren Artikel ich hier als Zitat wiedergeben möchte.

"Unter den in letzter Zeit aus den Schiffbau und Maschinenfabriken von Escher Wyß & Cie. in Zürich hervorgegangenen Dampf- und Segelyachten ist die für den Fürsten zu Wied erbaute Aluminium-Naphta-Yawl-Kreuzer-Jacht ALUMINIA von ganz besonderem Interesse.

die äußeren Holzteile des Verdeckes aus indischer Eiche gebaut sind. Am Eingang in die Kabine befinden sich auf der Backbordseite ein kleiner Waschraum und auf der Steuerbordseite ein Kloset. Ferner ist die Kabine so eingerichtet, daß der kleine Salon in wenigen Augenblicken in ein Schlafgemach umgewandelt werden kann, in welchem vier bis fünf Personen bequem neben einander liegen können. Zum Schutz im Sturm und hohen Wellengang ist es möglich, die Kabine durch Zwischenlagen gepreßter Gummibänder an Thüre und Vorthüre sowohl von innen als von außen luftdicht abzuschließen, so daß sie wie eine Luftblase wirkt und ein Schiffsuntergang kaum denkbar ist. Außerdem befinden sich zwei Aluminiumrettungsboote an Bord.

Die ALUMINIA, welche sowohl als Segler wie auch als Dampfer gute Fahrresultate aufweist, wurde vom Schiffsingenieur W. Reitz konstruiert und unter dessen Führung fertig erstellt.

Damit das Boot, wenn es unter dem Druck des Windes schief läuft, nicht umkippt, ist im Kiel als Gegengewicht ein gewisses Quantum Ballast verstaut. Je schwerer ein Schiffskörper ist, desto mehr Ballast braucht er selbstverständlich zur Herstellung des Gleichgewichts. Der Schiffskörper der ALUMINIA besitzt nun, weil aus Aluminium bestehend, nur wenig Gewicht, und infolge dessen bedurfte man zur Sicherung der Stabilität auch einer geringeren Menge Ballast als bei Holz- oder Stahlseglern derselben

Größe. Das Gewicht des ganzen Schiffes inklusive Ballast ist aber dann natürlich auch leichter, und da, je leichter ein Schiff ist, es desto schneller fährt, so liegt der Vorteil der Verwendung von Aluminium für den Bau von Seglern in den Fällen, wo es auf den Kostenpunkt nicht so stark ankommt, auf der Hand. Zum Schluß sei noch hinzugefügt, daß sich Aluminiumboote auch sehr gut für tropische Gewässer eignen, erstens wegen ihres bequemen Transportes und zweitens, weil Aluminium weder oxydiert noch durch Muscheln oder Würmer beschädigt werden kann. Die Kosten eines solchen modernen Fahrzeuges belaufen sich auf 8,12 und 16.000 Franken, je nach Größe und Ausstattung auch bis zu 25- 30.000 Franken."

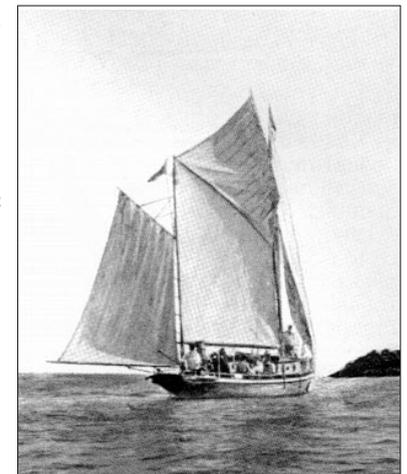
Soweit ein Text, mit dem unsere Vorfahren informiert und ergötzt wurden.

Es geht einwandfrei aus dem Text hervor, daß das verwendete Aluminium für den eigentlichen Kriegsschiffbau nicht verwertbar war, für ein Nutzfahrzeug war der Aluminiumbau zu teuer, also konnte die Technik mit dem neuen Werkstoff nur für den Jachtbau betuchter Herrschaften angewendet werden.

Die ALUMINIA wurde nach ersten Probefahrten auf dem Zürichsee per Bahn zum Mittelmeer transportiert. Dazu benötigte man eine Sondererlaubnis der Bahn, da die Kabinenecken aus dem Ladeprofil herausragten. Heimathafen der ALUMINIA wurde Santa Margherita, nahe Genua. Die Besatzung bestand aus Genuesen. Gemeldet und registriert wurde die Jacht beim Kieler Yacht Club, der Fürst aber ist merkwürdigerweise nicht im Mitgliedernachweis auffindbar. Die Jacht war von 1896 bis 1908 in Kiel registriert.

Als Flaggen mußten geführt werden: Der Stander des KYC im Großmast und die Flagge des KYC: schwarz-weiß-rot mit dem Clubwappen in der Mitte des weißen Feldes. In Italien die italienische Flagge an der Steuerbord-Sahling als Gastflagge. Dazu wurde dann selbstverständlich noch die Haus- bzw. Rennflagge geführt.

Postkarte mit ALUMINIA, vor der Mittelmeerküste kreuzend



Im ersten Jahr nach der Fertigstellung gab es Probleme mit Undichtigkeiten am Naphtatank. Außer einer dreifachen Nietung waren die Nähte noch zusätzlich von außen verlötet. Dieser Lötzusatz löste sich unter der Einwirkung des Seewassers oder den atmosphärischen Bedingungen auf. Diese Störungen veranlaßten den Fürsten, den Bau der Aluminiumdampfpinasse für den Viktoriasee ein weiteres Mal zu stoppen, bis die technischen Probleme gelöst waren.

Selbstverständlich hatte die ALUMINIA keinen äußeren Anstrich, man zeigte Aluminium pur. Ich möchte hier nochmals eine Zeitschrift zitieren, aus dem Jahre 1898, "Für alle Welt", Heft 7, Seite 172:

„Die ersten Erfahrungen in Deutschland mit einem größeren Aluminiumboote wurden wohl durch Se. Durchlaucht den Fürsten von Wied gesammelt. Dieser so bewährte fürstliche Sportsmann ließ bei der oben genannten Züricher Firma eine größere - Yawl getakelte - Yacht bauen, zu Fahrten im mittelländischen Meere bestimmt. Es dürfte nicht uninteressant sein, die eigenhändig mitgetheilten Beobachtungen des Besitzers mit den oben erwähnten Erfahrungen der Marine resp. deren Werften zu vergleichen.



Zur Demonstration der Leichtigkeit des Aluminiums stemmt ein Matrose das Beiboot der ALUMINIA.

Mitteilungsblatt 10 (1998)

Der Fürst sagt selbst: "An meinem ersten kleineren Aluminiumboote, das ich schon vorher zwei Jahre in See liegen hatte, zeigten sich starke galvanische Ströme zwischen Messing und Aluminium, letzteres zerstörend. Bei meinem jetzigen Boote - der ALUMINIA, - wurden die erforderlichen Eisen- oder Stahlteile stark verzinkt, das Blei des Ballastes im Hohlkiel wurde in starkgeteertes Segeltuch genäht. Das Boot, das aus reinem Aluminium gebaut wurde, hat nicht nur keine Zerstörungen durch galvanische Ströme gezeigt, sondern blieb auch völlig unempfindlich gegen die Einflüsse des 5%igen Salzgehalt des Wassers im Mittelmeer. Die Haut der ALUMINIA zeigte sich, als nach Außerdienststellung das Boot aufgeschleppt wurde, nach Entfernung des Anwuchses von Muscheln etc. völlig in der selben Verfassung wie ein Jahr vorher auf der Werft der Fabrik, trotzdem das Fahrzeug durch 9 Monate, zeitweise bei bedeutender Hitze, im Seewasser lag. Der Einfluß der Seeluft wurde durch Abputzen des Freibord mit Petroleum paralysiert. "

Soweit ein Ausschnitt, den der Autor des Artikels dem Fürsten selbst zuschreibt.

Nun war die ALUMINIA keineswegs die erste deutsche Aluminium-Jacht. Das Jahrbuch des KYC von 1896 stellt die "Jacht" seinen Mitgliedern und Lesern auf Seite 222 mit folgender Einleitung vor: "Die Yachtflotte des Kaiserlichen YC. hat vor kurzer Zeit eine wertvolle Bereicherung durch eine neue Aluminium-Yacht erfahren, die dritte, die unter deutscher Flagge segelt. Seine Durchlaucht Fürst Wilhelm zu Wied, der die Wintermonate auf seiner Beszung Santa Margherita bei Genua zu verleben pflegt, hat bei der Werft von Escher Wyß & Co. in Zürich eine Kreuzeryacht von 10 SE (Segeleinheiten) erbauen lassen, die im November v. J. nach Ablegung ihrer Probefahrten nach ihrem zukünftigen Ankerplatz bei Genua überführt worden ist. "

Das erste deutsche Aluminiumschiff scheint der Kutter LUNA gewesen zu sein. Die schon weiter vorne erwähnte Illustrierte "Für alle Welt" schreibt in dem erwähnten Artikel zum Thema weiter: " Wenn der Fürst (zu Wied) seine Erfahrungen im Mittelmeer sammelte, so war es ein Berliner Sportsmann, der seine ebenfalls aus reinem Aluminium in Rostock nach den Plänen des Petersberger Bau-meisters Oertz erbaute Kutter-Yacht in den Gewässern der Ostsee versuchte.

Herr Barth. Arons, Berlin-Wannsee, Mitglied und Mitbegründer des "Vereins Seglerhaus am Wannsee", hat seine LUNA drei Jahre hintereinander zur Kaiser-Regatta nach Kiel geführt und auch bei dem kleineren, aber äußerst seefesten und stabilen Wulstkielboot sind schädliche Einwirkungen des Salzwassers nicht hervorgetreten.

Auch Herr Arons hat möglichst den Anstrich vermieden. Aus Stahl wurden nur Mast, Klüverbaum und ein Paar der mittleren Spanten gefertigt. Holz wurde nur zu den eleganten und höchst behaglich eingerichteten Unterdeckkräumen verwandt. Außerdem ist das Aluminiumdeck mit White-Pine-Planken belegt. Auch Herr Arons hat keinerlei Nachteile in der Verwendung des Reinaluminiums gefunden und zollt, gleich dem Fürsten zu Wied, dem Metalle und dessen Vortheilen für den Bootbau seine volle Anerkennung."

Die ALUMINIA war durch ihren verwendeten Werkstoff und wohl auch durch den Besitzer ein Schiff, das zunächst von der Öffentlichkeit sehr beachtet wurde. Aber schon bald erlosch das Interesse an ihr und es gibt nicht mehr viel zu berichten. Seit dem Jahre 1903 versuchte Wilhelm Fürst zu Wied die Jacht zu verkaufen. So über die Engländer Sewell & Crowther, London, die wohl 1000 Pfund boten. Bis 1908 wurde die ALUMINIA noch im Jachtregister des KYC geführt, danach ist sie einfach nicht mehr existent.

Daß die ALUMINIA nicht in Vergessenheit geriet, belegt ein Vorfall oder Ereignis, das ich hier noch erwähnen möchte:

Die Rhein-Zeitung ist die Lokalpresse von Neuwied. Im Kreis Neuwied liegt Rheinbrohl mit der Hilgers-Werft. Dort wurde 1960 ein Aluminium-Tan-

ker gebaut und die Rhein-Zeitung berichtete darüber mit der Schlagzeile: „Zum erstenmal in der Welt Aluminium-Tanker aus Rheinbrohl!". Dies mit Datum vom 29. 03. 1960. Bereits am 5.4.1960 kam dann ein Artikel in der gleichen Zeitung, in der ein Heimatforscher daraufhinwies, daß dieser Tanker ja wohl so revolutionär nicht sein konnte, da ja bereits vor 65 Jahren unser Fürst zu Wied usw. . . . gebaut hatte. Dabei stützt er sich auf einen Artikel aus dem Jahre 1953 von Julius Strüder, der zur 300-Jahr-Feier der Stadt Neuwied ein Buch „Bilder und Gestalten aus der Vergangenheit der Stadt Neuwied" veröffentlichte und dort auch etwas zur ALUMINIA schrieb.

Leider schreibt er dort - und der spätere Autor zitiert der Einfachheit halber wörtlich - folgendes:

Aluminium-Kutter LUNA, das erste in Deutschland registrierte und in Rostock erbaute Schiff, in dem sehr viel Leichtmetall verarbeitet wurde.



"Mit dem Bau der Segel-Motor-Yacht wurde im Spätsommer des Jahres 1894 begonnen. Das Schiff hatte eine Länge von 15 und eine Breite von nicht ganz vier Metern. Es besaß zwei Segelmasten und wurde durch zwei Naphtamotoren von zusammen zwölf PS angetrieben. Es war ein kostbares Prunkschiff."

Wie der zitierte Autor an die zu großen Maße des Schiffes kam, ist nicht nachvollziehbar. Bei den Angaben zur Motorisierung scheint er einer Verwechslung aufgesessen zu sein. Mit Datum 21. Dezember 1896 berichtet Oberbergrath Busse aus Koblenz im „Deutschen Kolonialblatt“ Nr. 3, 1897 über die Aluminiumdampfmaschine für den Viktoria-See. Und dort werden erwähnt: „zwei vertikale, voneinander unabhängige Verbundmaschinen mit Kondensation, zwei Wellen, zwei Propeller samt Lagern und Wellenröhren aus Aluminium, . . .“ usw.

Für den Bau dieser Dampfmaschine wurden acht Monate veranschlagt. Dieses Projekt habe ich aber nicht weiter verfolgt, daß es die ALUMINIA nicht direkt betrifft.

Das erste Aluminiumboot war die ZEPHIR, 1891 von Escher Wyss & Cie. auf der Frankfurter Messe vorgestellt, 5,50 m lang, 1,30 m breit, hatte nur 0,5 m Tiefgang und wog mit einem 2 HP-Naphtamotor nur 440 kg, halb soviel wie ein Boot gleicher Größe in Holzausführung.

Danach folgte 1892 die MIGNON, Aluminium-Yacht für Alfred Nobel (1833-1896), 12 m lang, 1,80 m breit. Auch von ihrer Jungfernfahrt liegt ein zeitgenössischer Bericht vor. Die "Neue Züricher Zeitung" vom 13. September 1892 berichtet unter der Rubrik Lokales:

„Letzten Samstag Nachmittag führten zwei Naphtaboote eine zahlreiche Gesellschaft von Herren vom Alpenquai aus in den See hinaus. Die Fahrt galt dem vorausfahrenden größeren der beiden Boote. Wie Silber glänzte dessen schlanker, scharf und fein durchgebildeter Körper. Zwei keck nach hinten geneigte Masten, der fein ausgezogene Bug, gaben dem Boot ein überaus zierliches, kokettes Aussehen. Es war das neue Aluminiumboot, welches kürzlich von Escher Wyss & Comp. für Herrn A. Nobel, den berühmten Erfinder des Dynamits, gebaut wurde. Der Eigenthümer hatte die Gesellschaft zu einer Rundfahrt in dem neuen Boot eingeladen. Neben den Chefs und Ingenieuren des Hauses Escher Wyss & Comp. und der Aluminium-Gesellschaft Neuhausen umfaßte die Gesellschaft Vertreter des Stadtrates, der kaufmänn. Gesellschaft und des Polytechnikums.“

Kurz nach der Abfahrt fing es an zu regnen, es erhob sich ein ziemlich kräftiger Wind. Mochte dies auch für die Teilnehmer der Fahrt, welche nur zum kleinsten Teil in der aus Korbgeflecht erstellten beweglichen Kabine der MIGNON Schutz fanden, etwas unangenehm sein, so bot sich dafür umso mehr dem Schiffelein Gelegenheit, sich aufs beste zu bewähren.“

Unter den eingeladenen Gästen befand sich einer anderen Quelle nach die österreichische Pazifistin Freifrau Berta v. Suttner (1843-1914). Sie kam vom Berner Friedenskongress und weilte als Gast Alfred Nobel's im "Baur au Lac". Ihre Gespräche mit Nobel führten zur Schaffung des Friedens-Nobelpreises. Man brach die verregnete Bootsfahrt ab, kehrte bei Küsnacht im Gasthof "Sonne" ein und hielt Tischreden in dichter Folge.

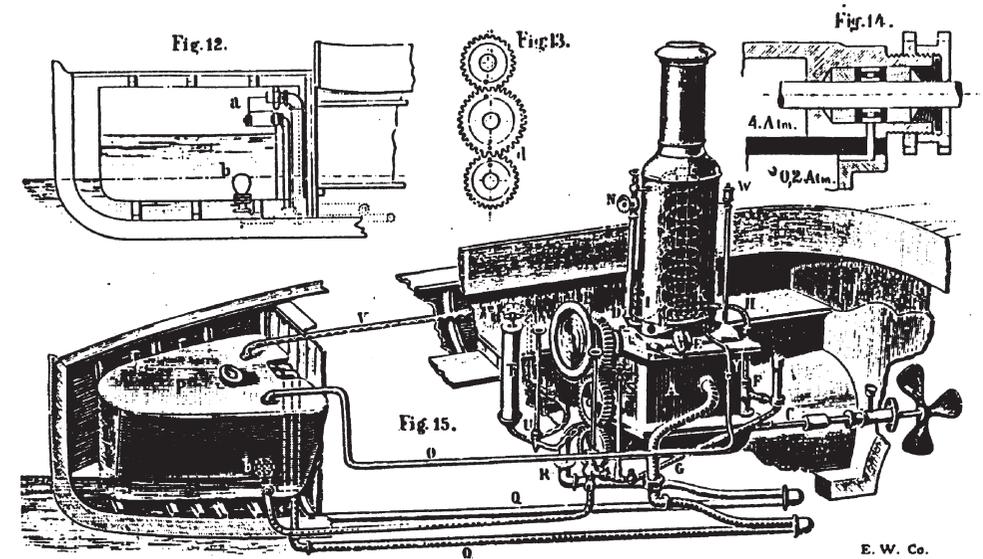
Die führende Stellung von Escher Wyss oder zumindest die Pionierleistungen dieser Firma im Aluminiumbau erklären sich recht einfach. Massive wirtschaftliche Interessen steckten dahinter. Oberst Gustav Naville, der Chef des Hauses Escher Wyss & Cie. war in Personalunion noch Präsident der Aluminium Industrie Ges. Nauhausen & der Sodor A.G.Z!

Den alten Aluminium-Lieferanten gibt es heute noch unter dem Namen ALUSUISSE, Neuhausen; in Deutschland vertreten durch ALUSINGEN, deren Pressestelle mir die Fotos von ZEPHIR und MIGNON überließ.

Nun noch einige Worte zu dem des öfteren zitierten Naphtamotor. Escher Wyss warb einige Jahre hinweg mit sogenannten Naphta-Launches. Es waren dies kleine Schaluppen und Beiboote für größere Schiffe. Der Naphta-Motor unterschied sich vom Petroleum-Explosionsmotor dadurch, daß auf die Kolben keine Explosion wirkte, sondern Petroleumdampf drückte, ähnlich einer einfach wirkenden Kolbendampfmaschine. Die Eigenschaft des Naphta's, viel leichter als Wasser in Dampfform überzugehen und sich wieder zu kondensieren, erlaubt es, anstelle eines Dampfkessels mit einer Kupferspirale zur Dampferzeugung auszukommen. Dadurch nahm der komplette Motor viel weniger Raum im Schiffsrumpf ein als eine gleichstarke Dampfmaschine. Das Konzept des Naphtamotors war aber nur bis zu einer Leistung von 6 PS konkurrenzfähig, darüber hinaus waren andere Konstruktionen überlegen. Darum wurde der Motor auch nur in kleinen Booten und als Hilfsmaschine, z.B. bei der ALUMINIA, eingesetzt.

Zum Schluß soll noch der Besitzer der ALUMINIA vorgestellt werden. Fürst Wilhelm zu Wied (1845-1907) war der erste Sohn des Fürsten Hermann zu Wied und dessen Gemahlin Marie, in Neuwied geboren. Die Mutter war eine Schwester des Herzogs Adolf von Nassau, der 1866 seinen Thron verlor, 1890 aber Großherzog von Luxemburg wurde, und der Königin Sophie von Schweden. Wilhelms um zwei Jahre ältere Schwester Elisabeth, die spätere Fürstin und (ab 1881) Königin von Rumänien, wurde als Dichterin unter dem Pseudonym Carmen Sylva berühmt. 1864 folgte er seinem verstorbenen Vater als Standesherr, blieb aber, weil noch nicht volljährig, unter der Vormundschaft seiner Mutter und des preußischen Königs Wilhelm I.

Das Aluminiumschiff MIGNON des Alfred Nobel 1892.



Der Naphtamotor samt Tank (Reservoir) und Rohrleitungen

Bekannt wurde der Fürst als unermüdlicher Förderer der Ideen von Friedrich Wilhelm Raiffeisen, als Mitgründer des Antisklaverei-Vereins und als langjähriger Landtagsmarschall des Rheinischen Provinziallandtages in Düsseldorf. Dieses Amt ist ungefähr mit dem des Landtagspräsidenten vergleichbar. Als solcher setzte er sich für den Bau der Provinzialmuseen (heute: Landesmuseen) in Bonn und Trier ein. Fürst Wilhelm war Mitglied im Kolonialrat, Mitbegründer des deutschen Flottenvereins und von 1897 bis 1904 Präsident des Preußischen Herrenhauses. Nach dem Deutsch-Französischen Krieg vermählte er sich mit der Prinzessin Marie der Niederlande, einer Nichte Kaiser Wilhelm I. Er starb am 22. Oktober 1907; und damit wird auch erklärbar, warum die ALUMINIA nach 1908 nicht mehr registriert ist.

Soviel aus der Frühzeit der großtechnischen Anwendung des Werkstoffes Aluminium, das heute mehr denn je im Bootsbau verwendet wird. Sei es der straggepreßte Alumast oder -baum, sei es der auf Leichtigkeit und Robustheit gebaute Bootsrumpf, der sich nicht "weichsegeln" läßt. ★

Nachbemerkung:

Neben der "Alumina" und der im Artikel ebenfalls erwähnten "Luna", die auf der Neptunwerft vom Stapel lief, ist als dritte große Aluminiumyacht jener Zeit noch die "Susanne" zu erwähnen, ein Schwesterschiff der "Luna". Sie wurde gleichzeitig mit der "Luna" auf der Neptunwerft für Herrn Huldshinski gebaut. Näheres über beide Yachten im Buch von A. Rost "Das Seglerhaus" (125 Jahre VSaW).

Max Oertz schrieb 1896 im "Wassersport": "So kann man denn vertrauensvoll dem durch sein geringes spezifisches Gewicht für den Jachtbau so wertvollen Aluminium mit weiteren Versuchen sich zuwenden. Stolz dürfen wir sein, daß der junge deutsche Segelsport auf diesem neuen Gebiet mit in vorderer Reihe steht, und auch dankbar müssen wir für die Opferwilligkeit der Männer sein, die der deutschen Jachtflotte nicht weniger als drei Aluminiumboote "Luna", "Susanne" und "Alumina" als höchst wertvolle Muster einverleibt haben."

Die Erfüllung der aus diesen Worten sprechenden Zuversicht hat lange auf sich warten lassen. Seegehende Yachten aus Aluminium entstanden erst wieder 1936 mit der "Ernasta" (vorgesehen für die Ozeanregatta Bermuda-Cuxhaven, aber nicht rechtzeitig fertig), und 1955 mit der "Kormoran" (entworfen und gebaut von P. Böhling für das Atlantikrennen Newport-Marstrand). Die 1963 bei A & R gebaute "Germania VI", bereits zweimal Gast bei Freundeskreisregatten, steht ebenfalls in dieser klassischen Tradition... (W. Horns)

Segelriß und Decksplan
der ALUMINIA

