

# Zwei «Flying P-Liner» im Wettkampf

[condor.cl/titelblatt/zwei-flying-pliner-im-wettkampf/9933.html](http://condor.cl/titelblatt/zwei-flying-pliner-im-wettkampf/9933.html)

Treffen sich zwei etwa ähnlich starke Schiffe, welche in gleicher Richtung unterwegs sind, ist sofort ein Wettrennen angesagt. So geschah es 1906 im Südatlantik.



Sowohl die Fünfmast-Bark «Potosi» (Ihr letzter Mast trug Gaffelsegel) unter dem sagenumwobenen Kapitän Robert Hilgendorf als auch das Fünfmast-Vollschiff «Preußen» (Auch der letzte Mast trug Rahsegel) mit dem ebenso legendären Boye Petersen im Kommando kamen mit Salpeter von chilenischen Häfen. Beide gehörten dem Reeder Ferdinand Laeisz in Hamburg, wie schon der Anfangsbuchstabe «P» im Namen erkennen lässt. Man nannte sie die «Flying P-Liner». Das Rennen ging zu Gunsten der «Preußen» aus, welche die «Potosi» überholte.

Wie konnte man sich das erklären? An ihren fünf Stahlmasten von 68 Meter Länge trug die «Preußen» 48 Segel mit zusammen 5.560 Quadratmetern Segeltuch. Das gab ihr bei einer steifen Brise einen Vortrieb von etwa 6.000 PS. Die dabei erzielte Geschwindigkeit wurde mit 17 Knoten angegeben, das heißt, sie legte an einem Tag 368 Seemeilen zurück.

Dabei war die Preußen ein durchaus wirtschaftliches Schiff. Bei einer Länge von 132 Metern und einer Breite von 16 Metern konnte sie 8.000 Tonnen Fracht aufnehmen. Das für damalige Verhältnisse mit mechanischen Winden für das Heben des Ankers, das Aufziehen der Segel, die Veränderung der Segelstellung modern ausgerichtete Schiff benötigte nur 45 Mann Besatzung.

Es wurde 1902 auf der Tecklenborg Werft in Geestemünde (Bremerhaven) gebaut. Von den 13 Reisen, die es machte, gingen zwölf nach Chile. Ein Rekord wurde gleich 1903

aufgestellt, als die «Preußen» mit voller Ladung von Iquique kommend Hamburg in 57 Tagen erreichte. Sie machte jährlich zwei Reisen zu den Salpeterhäfen nach Chile.

Die Engländer, mit denen die Deutschen damals noch ein gutes Verhältnis pflegten, hielten die «Preußen» für das schnellste jemals gebaute Frachtschiff unter Segeln. Liebevoll gaben sie ihr, auch wegen der Eleganz ihres Erscheinungsbildes, den Namen «Queen of the Sea». Doch gerade ein britischer Dampfer sollte es sein, der 1910 im Kanal die Geschwindigkeit des Seglers falsch einschätzte und seine Fahrbahn noch kreuzen wollte. Das war wider der Regel, denn Segelschiffe haben Vorfahrt, ja, sie dürfen nicht einmal ausweichen. Die schweren Beschädigungen führten unrettbar zum Untergang.

Eigentlich hätte die «Preußen» der Prototyp einer modernen Generation von Lastenseglern werden sollen. Doch von der Reederei F. Laeisz wurde kein solcher Riese mehr in Auftrag gegeben.

### **21 Knoten schnell**

Vor der Nordküste Dänemarks erreichte die Viermastbark «Herzogin Cecilie» am 2. Juni 1935 eine Geschwindigkeit, wie man sie nur von den schnellsten Klippern gewohnt war. Das Schiff war auf dem Weg nach Finnland und durchsegelte gerade das Kattegat. In diesem Gebiet werden selten hohe Wellen aufgebaut. Glatte See und zunehmende Windstärke waren die richtigen Voraussetzungen für einen Schnelligkeitsrekord.



Der Kapitän Sven Eriksson nahm dem Schiff auch bei weiter zunehmendem Sturm die Segel nicht weg, obwohl es schon 30 Grad überlag. Ein Beobachter an Bord stoppte die Zeit, welche die «Herzogin Cecilie» beim Passieren von zwei hintereinander liegenden Feuerschiffen brauchte. Es waren 75 Minuten. Daraus konnte er berechnen, dass das Schiff in einer Sekunde 10,36 Meter zurückgelegt hatte. Das waren fast 21 Knoten, eine von Klippern selten erreichte Geschwindigkeit.

Es wurde dunkel, und der Kapitän wusste, dass er in viel befahrenerem Gewässer, wie es der Öresund nun einmal war, diese rasante Fahrt stoppen musste. Aber die Begeisterung darüber, wie dieses schwere Schiff pfeilschnell durch die Wellen flog, ließ den alten Fahrsmann zögern. Die Freiwachen waren an Deck gekommen. Niemand wollte sich entgehen lassen, wie die Bark unter voller Takelage dahin schoss. Eriksson ließ wiederholt blaue Lichtsignale geben, um andere Fahrzeuge zu warnen. Wie lange noch konnten die Segel dieser enormen Belastung standhalten?

Der Flug durch den Sund ging weiter, vorbei an der Insel Ven, fahrende Dampfer überholend, als ob sie vor Anker lägen. Im Morgengrauen flaute der Wind ab und die «Herzogin Cecilie» passierte in gemäßigter Fahrt Kopenhagen.

Dieses Schiff war 1902 vom Norddeutschen Lloyd in Auftrag gegeben worden. Die Reederei wollte eine schnelle und elegante Viermastbark als Kadetten-Schulschiff in Dienst stellen. Zwölf Jahre beförderte das Schiff unter der Flagge des Deutschen Reiches Ladungen vor allem von den Häfen an der chilenischen Küste nach Europa.

Beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges lag sie gerade im Hafen von Coquimbo und wurde festgehalten. Die Besatzung schlug sich auf dem umgebauten Walfänger «Rio Tinto» nach Deutschland durch. Die «Herzogin Cecilie» aber ging als Reparationsleistung an Frankreich.

Das Schiff lag schließlich zum Verkauf. Das konnte sich der finnische Reeder Gustav

Erikson nicht entgehen lassen. Ende 1921 erwarb er sie und gesellte sie zu anderen Seglern der P-Liner, wie die «Pommern», «Padua», «Pamir» und später auch die «Passat». Aber die «Herzogin Cecilie» sollte sein Lieblingsschiff werden. Beließ er es bei den übrigen Windjammern bei einem billigeren schwarzen Anstrich, durfte seine Favoritin Weiß tragen. Sie war die Gewinnerin bei den Rennen der Weizenfahrer von Australien nach Falmouth. (1927, 1928, 1931, 1936) Nach dieser letzten Fahrt schlug das Schiff leck und war nicht mehr zu retten.

*Von Alois Schmidt*