

Die Jungfernfahrt der «Priwall» 1920

Ein heimatliches Sturmtief, ein toter Koch und eine handfeste Meuterei



Die «Priwall» fuhr ab 1941 unter chilenischer Flagge mit dem neuen Namen «Lautaro»

Die Jungfernfahrt der «Priwall» war in jeder Hinsicht ungewöhnlich. Ihr Kapitän Jürgen Jürs hatte die erste Reise der Hamburger Viermastbark nach Südamerika aufgezeichnet. Der Cóndor berichtete am 6. November über das Schicksal des Schiffes, das 1941 in chilenische Hände überging und «Lautaro» genannt wurde.

Am Tag, als die Hamburger Viermastbark «Priwall» ihre Jungfernfahrt beginnen soll, zieht über Norwegen ein Tief Richtung Elbe. So fällt an besagtem 24. Juli 1920 ungewöhnlich viel Regen auf Hamburg. Am Spätnachmittag wird die «Priwall» vom Dampfer «Roland» elbabwärts gezogen und geht zunächst in Cuxhaven vor Anker – sechs Tage lang. Die 33 Segel, die auf den vier Masten hängen, liegen schon gleich im ersten Sturm und haben das offene Meer noch nicht einmal erreicht. Das aus Stahl genietete Segelschiff, gut ausgerüstet für die lange Fahrt nach Südamerika, wartet unter dem Kommando von Kapitän Jürgen Jürs auf «Leinen los». Keiner sieht voraus, welche ungewöhnliche Reise bevorsteht.

Jungfernfahrt mit 200 Mann zu viel im Gepäck

Die «Priwall» trägt bei ihrer ersten Fahrt 234 Mann an Bord – 200 mehr als nötig. Der Frachtsegler der Reederei F. Laeisz nimmt damit seinen Dienst sogleich zweckentfremdet als Passagierschiff auf.

Das hat gute Gründe. Nach dem Ersten Weltkrieg liegen an der Westküste Südamerikas 57 deutsche Schiffe vor Anker. Als Kriegsbeute beschlagnahmt, sollen sie zur Übergabe an die Siegermächte nach Europa zurückgefahren werden. Es fehlt jedoch Besatzung, und so werden 800 deutsche Seeleute für die Rückholung der Schiffe nach Südamerika gebracht, unter anderem besagte 200 Mann auf der «Priwall».



Kapitän Jürgen Jürs (1881 - 1945) kommandierte fast alle berühmten Segler der Hamburger Reederei F. Laeisz.

Die beteiligten Reeder haben zum Zweck des Transportes der Ersatzmannschaften, der Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit und der Beladung der Schiffe, die «Deutsche Segelschiff-Kontor GmbH» gegründet. Die Siegermächte gestatten den Reedern, auf der Heimreise Ladung auf eigene Rechnung an Bord zu nehmen. Das ist so einträglich, dass die Reederei F. Laeisz, die beschlagnahmten Schiffe hinterher zurückkaufen kann.

Man stelle sich nun vor: Zwei Hundertschaften von Seeleuten in provisorisch eingerichteten Kojen, kaum belüftet, ohne Elektrizität, Tag und Nacht auf engstem Raum. Raum, der für deutlich weniger Männer vorgesehen ist. Hinzu kommt, dass selbstverständlich deutlich mehr Proviant notwendig wird, um die Besatzung während der langen Fahrt zu versorgen.

Als sich der Seegang auf der Nordsee schließlich beruhigt, schleppt die «Roland» den Segler von Cuxhaven Richtung Ärmelkanal. Kapitän Jürs hält in der Akte vom 8. August den ersten Verlust fest: Der Koch Ibsen stirbt infolge eines Herzschlags. Schon während der darauf folgenden Tage notiert er im Schiffstagebuch außerdem aufgebrochene Ladungskisten und Diebstahl sowie Arbeitsverweigerung der Transportmannschaften. Bereits Ende August ist das der Beginn einer Meuterei – wobei die Männer, die sie anzetteln nicht zur Besatzung, sondern zu den Passagieren zählen, die nur hin und wieder mit anpacken.

In Folge werden Verluste in den Trinkwassertanks bemerkt, mehrere Feuer brechen aus. Jürs berichtet: «Bei leichten Winden aus verschiedenen Richtungen lief die «Priwall» bis 25 Grad Süd und 30 Grad West. Dort eskalierte die Situation. Die Leute wurden aufsässig.» Einer Beschwerde über zu wenig Essen folgt schließlich die Forderung der Aufständischen, die Verfügungsmacht über den Proviant zu erhalten. Die eigentliche Mannschaft ist in der Unterzahl, sie kann nicht viel dagegen halten.

Zwischenstopp Montevideo

In dieser ernsten Lage beschließt der Kapitän Montevideo als Nothafen anzulaufen. Vom 24. September bis 10. Oktober liegt das Schiff dort auf Reede. Ein von den Ersatzmannschaften gegründeter Bordrat zieht in Montevideo das Deutsche Konsulat hinzu und fordert für die Reise um Kap Hoorn eine Telegrafestation, Belüftungsgitter und Öfen im Zwischendeck. Unrealistische Forderungen, die schließlich nicht erfüllt werden. Man gestattet den Seeleuten regulär abzumustern. Bei Antritt der Weiterreise am 12. Oktober nach Valparaíso sind deshalb nur noch 146 Mann an Bord. Mit gutem Wetter und wechselndem Wind kommt die «Priwall» bis 52 Grad Süd und 65 Grad West, wo der Wind auffrischt und stürmisch wird. Am 21. Oktober umsegelt sie die Isla de los Estados im äußersten Südosten Argentinien. Das Schiff arbeitet schwer in hoher See. In

der Region steigen die Wellenhöhen bei Sturm auf 15 bis 20 Meter. Die Wetterstation Ushuaia meldet Tiefsttemperaturen von zwei bis fünf Grad. Eine Herausforderung für die Besatzung. Am 31. Oktober überschreitet die «Priwall» westlich von Kap Hoorn 50 Grad Süd und erreicht schließlich ohne weitere besondere Vorkommnisse am

12. November Valparaíso. Vor dem Deutschen Generalkonsulat macht Kapitän Jürgen Jürs seine «Verklärung» – eine eidesstattliche Erklärung – in der er den Umfang des eingetretenen Schadens an der transportierten Ladung angibt und den Diebstahl von Proviant und Trinkwasser sowie die Schwierigkeiten mit der Transportmannschaft belegt. Kapitän Jürgen Jürs kommandiert die «Priwall» am 22. April 1921 wieder sicher nach Hamburg zurück.

Ein Kapitän, der mit allen Wassern gewaschen ist

66 Mal segelt er um Kap Hoorn, 50 Mal als Kapitän: Der Elmshorner Jürgen Jürs ist mit den größten Segelschiffen seiner Zeit auf allen Weltmeeren unterwegs. Der Windjammerkapitän stellt den Höhepunkt und das Ende einer Familientradition in Elmshorn dar, die geprägt ist vom Segeln und der Seefahrt. Zu seinen Reisen zählen ganz außergewöhnliche: Die längste Tour der «Pamir», die letzte Fahrt des einzigartigen Fünfmasters «Preußen», eine im Film dokumentierte Umrundung Kap Hoorns mit der «Peking» oder auch die beschriebene Jungfernerreise der «Priwall» mit mehr als 200 Mann «Besatzung».

Max Heinrich Jürgen Jürs wird am 30. August 1881 in Elmshorn geboren. Nach dem Besuch der Hafenschule heuert er 1897 im Alter von 16 Jahren bei der Hamburger Reederei Laeisz an. «Pirat» heißt das erste Schiff, auf dem er für die Reederei mitfährt. Jürgen Jürs segelt in seinem Leben fast alle der insgesamt acht sogenannten Flying P-Liner, wie die schnellen Laeiszschen Frachtsegler heißen, deren Namen alle mit einem «P» beginnen: Die Viermastsegler «Pisagua», «Pangani», «Pamir», «Priwall», «Peking», «Passat», «Padua» und den Fünfmastsegler «Preußen».

Als Jürs 1938 von Bord der «Padua» geht, wird er nach 41 Berufsjahren zum letzten Windjammer-Kommandanten der Seefahrtsgeschichte, der ausschließlich Frachtsegler ohne Motor führte. Der letzte jemals gebaute Tiefwasser-Frachtsegler «Padua», der nur unter Segeln regelmäßig Kap Hoorn umrundete, muss nach dem Zweiten Weltkrieg an die Sowjetunion abgeliefert werden. Die Übergabe-Fahrt beginnt 1945, das Jahr, in welchem auch der 64-jährige Kapitän Jürs zuhause in Elmshorn am 21. Dezember verstirbt.

Der amerikanische Autor und Segler Irving Johnson beschreibt Jürgen Jürs mit folgenden Worten: «Der Kapitän bot ein großartiges Schauspiel, wenn er laut rufend, fürchterlich fluchend und mit den Armen wedelnd über Deck stampfte. Er war das lebende Abbild eines verknitterten, bellenden, mit allen Wassern gewaschenen Seebären.» Johnson hält in seinem 16-mm-Amateurfilm «Around Cape Horn» die Umsegelung von Kap Horn auf der «Peking» im Jahr 1929 fest, die unter dem Kommando von Kapitän Jürgen Jürs stattfindet.

Ein deutsches Segelschiff, das chilenische Seefahrtsgeschichte schrieb

Vor 100 Jahren startete die «Priwall» zu ihrer Jungfernfahrt

Von Nicole Erler aus <https://www.condor.cl/2020/11/11/ein-deutsches-segelschiff-das-chilenische-seefahrtsgeschichte-schrieb/>



Die Viermastbark «Priwall», die ab 1941 als chilenisches Schiff «Lautaro» hieß

Unter deutscher Flagge segelte sie als «Priwall», unter chilenischer Flagge fuhr sie unter dem Namen «Lautaro». Von 1917 bis 1941 im Besitz der Reederei F. Laeisz, wechselte die Viermastbark von 1941 bis 1945 in die Hände der chilenischen Marine. Ihre Heimathäfen waren Hamburg und Valparaíso.

Der geschichtsträchtige Frachtsegler war der vorletzte der Flying P-Liner, die für die berühmte Reederei F. Laeisz gebaut wurden. 1938 stellte das Schiff den bis heute gültigen Rekord für die

schnellste Umrundung von Kap Hoorn durch ein Segelschiff in ostwestlicher Richtung auf. Sie sank 1945 auf tragische Weise nach einem Brand vor der peruanischen Küste.

Verzögerte Bauphase bestimmt das Schicksal der Viermastbark

Die «Priwall» ging am 23. Juni 1917 unter der Baunummer 234 in der Hamburger Werft Blohm + Voss zu einem Preis von rund 660.000 Goldmark vom Stapel. Der Begriff «Bark» benennt einen Dreimaster. Eine Bark mit einer größeren Anzahl an Masten wird entsprechend als Viermastbark oder auch als Fünfmastbark bezeichnet. Mit einer Länge von 115,60 Metern und einer Breite von 14,37 Metern war die Viermastbark «Priwall» mit insgesamt 33 Segeln für eine Besatzung von 27 Mann konstruiert: einen Kapitän, drei Offiziere und 23 Seeleute. Der Schiffsrumpf war nach Laeizscher Tradition in den Farben schwarz-weiß-rot gestrichen. Das Überwasserschiff war schwarz mit weißem Wasserpass und das Unterwasserschiff rot – entsprechend der damaligen deutschen Nationalflagge. Statt einer Galionsfigur trug das Schiff am Bug ein schneckenförmiges Ornament, eine sogenannte Volute. Obwohl der Segler im Jahr 1917 fertiggestellt war, erreichte er die Reederei F. Laeisz, bedingt durch den Ersten Weltkrieg, erst am 6. März 1920. Die verzögerte Bauphase entband die Reederei schließlich von der im Versailler Vertrag festgelegten Pflicht der Übergabe an die Siegermächte.

Ein ungebrochener Rekord

In den 1920er Jahren fuhr die «Priwall» zunächst in der Salpeterfahrt Richtung Chile. Die Jungferntour nach Valparaíso – mit 34 Mann Besatzung und 200 Passagieren – begann am 24. Juli 1920 unter der Führung von Kapitän Jürgen Jürs. Die Windjammer mit einem Stahlrumpf aus vernieteten Platten war schnell und robust genug, um gegen die Stürme des Südatlantiks und für die Reisen um Kap Hoorn gewappnet zu sein.

Verzögerte Bauphase bestimmt das Schicksal der Viermastbark

Die «Priwall» ging am 23. Juni 1917 unter der Baunummer 234 in der Hamburger Werft Blohm + Voss zu einem Preis von rund 660.000 Goldmark vom Stapel. Der Begriff «Bark» benennt einen Dreimaster. Eine Bark mit einer größeren Anzahl an Masten wird entsprechend als Viermastbark oder auch als Fünfmastbark bezeichnet. Mit einer Länge von 115,60 Metern und einer Breite von 14,37 Metern war die Viermastbark «Priwall» mit insgesamt 33 Segeln für eine Besatzung von 27 Mann konstruiert: einen Kapitän, drei Offiziere und 23 Seeleute. Der Schiffsrumpf war nach Laeizscher Tradition in den Farben schwarz-weiß-rot gestrichen. Das Überwasserschiff war schwarz mit weißem Wasserpass und das Unterwasserschiff rot – entsprechend der damaligen deutschen Nationalflagge. Statt einer Galionsfigur trug das Schiff am Bug ein schneckenförmiges Ornament, eine sogenannte Volute. Obwohl der Segler im Jahr 1917 fertiggestellt war, erreichte er die Reederei F. Laeisz, bedingt durch den Ersten Weltkrieg, erst am 6. März 1920. Die verzögerte Bauphase entband die Reederei schließlich von der im Versailler Vertrag festgelegten Pflicht der Übergabe an die Siegermächte.

Ein ungebrochener Rekord

In den 1920er Jahren fuhr die «Priwall» zunächst in der Salpeterfahrt Richtung Chile. Die Jungferntour nach Valparaíso – mit 34 Mann Besatzung und 200 Passagieren – begann am 24. Juli 1920 unter der Führung von Kapitän Jürgen Jürs. Die Windjammer mit einem Stahlrumpf aus vernieteten Platten war schnell und robust genug, um gegen die Stürme des Südatlantiks und für die Reisen um Kap Hoorn gewappnet zu sein.

Verzögerte Bauphase bestimmt das Schicksal der Viermastbark

Die «Priwall» ging am 23. Juni 1917 unter der Baunummer 234 in der Hamburger Werft Blohm + Voss zu einem Preis von rund 660.000 Goldmark vom Stapel. Der Begriff «Bark» benennt einen Dreimaster. Eine Bark mit einer größeren Anzahl an Masten wird entsprechend als Viermastbark oder auch als Fünfmastbark bezeichnet. Mit einer Länge von 115,60 Metern und einer Breite von 14,37 Metern war die Viermastbark «Priwall» mit insgesamt 33 Segeln für eine Besatzung von 27 Mann konstruiert: einen Kapitän, drei Offiziere und 23 Seeleute. Der Schiffsrumpf war nach Laeizscher Tradition in den Farben schwarz-weiß-rot gestrichen. Das Überwasserschiff war schwarz mit weißem Wasserpass und das Unterwasserschiff rot – entsprechend der damaligen deutschen Nationalflagge. Statt einer Galionsfigur trug das Schiff am Bug ein schneckenförmiges Ornament, eine sogenannte Volute. Obwohl der Segler im Jahr 1917 fertiggestellt war, erreichte er die Reederei F. Laeisz, bedingt durch den Ersten Weltkrieg, erst am 6. März 1920. Die verzögerte Bauphase entband die Reederei schließlich von der im Versailler Vertrag festgelegten Pflicht der Übergabe an die Siegermächte.

Ein ungebrochener Rekord

In den 1920er Jahren fuhr die «Priwall» zunächst in der Salpeterfahrt Richtung Chile. Die Jungferntour nach Valparaíso – mit 34 Mann Besatzung und 200 Passagieren – begann am 24. Juli 1920 unter der Führung von Kapitän Jürgen Jürs. Die Windjammer mit einem Stahlrumpf aus vernieteten Platten war schnell und robust genug, um gegen die Stürme des Südatlantiks und für die Reisen um Kap Hoorn gewappnet zu sein.



1926 erfolgte ein Umbau zum reedereieigenen Segelschulschiff. Die Mannschaftsstärke erhöhte sich auf 72, davon 45 Seekadetten. Die «Priwall» gehörte zu den wenigen frachtfahrenden Segelschulschiffen unter deutscher Flagge. Wie alle Laeisz-Segler hatte sie keinen Hilfsantrieb und wurde aus Sicherheitsgründen elbaufwärts in den Hamburger

Hafen oder elbabwärts nach Cuxhaven geschleppt. Auf der ersten Reise als Segelschulschiff 1928 von Hamburg nach Talcahuano übernahm wieder Kapitän Jürgen Jürs das Kommando.

Nach der Chile Reise 1931 wechselte das Fahrgebiet der «Priwall» vorwiegend nach Australien. Das Salpetergeschäft war aufgrund der künstlichen Herstellung von Salpeter nicht mehr rentabel. Weizen war nun die neue Fracht. Unter Kapitän Robert Clauß machte der Segler bis 1935 vier Weizenfahrten. 1935 übernahm Kapitän Jürs zum dritten Mal für ein Jahr das Kommando über die Viermastbark.

Eine nie wieder unterbotene Bestleistung gelang dem schnellen Segler schließlich 1938 unter seinem letzten Laeisz-Kapitän Adolf Hauth, als er Kap Hoorn von Ost nach West in der Rekordzeit von fünf Tagen und knapp 14 Stunden umrundete. Am 31. Oktober gegen 1 Uhr überquerte die «Priwall» im Atlantik den 50. Breitengrad in südlicher Richtung, und am 5. November um 14 Uhr passierte sie auf pazifischer Seite die gleiche Breite gen Norden.

Aus der «Priwall» wird die «Lautaro»

Nach der Rückkehr in europäische Gewässer lief die «Priwall» am 16. Mai 1939 zu ihrer letzten Reise unter der Laeisz-Flagge nach Chile aus. Als die Viermastbark dann am 3. September 1939 in Valparaíso vor Anker ging, wurde sie infolge des Ausbruchs des Zweiten Weltkrieges interniert. Hans Peter Jürgens, damals Schiffsjunge auf der «Priwall», berichtet: «Am 3. September liefen wir schließlich in die weite Bucht von Valparaíso ein und gingen vor Anker. Zwei Stunden nach uns dampfte der britische Kreuzer «Achilles» in die Bucht und ankerte in Sichtweite. Als wolle man uns warnen: Krieg, es ist Krieg!»

Das Schiff lag nun im Hafen von Valparaíso fest. Die Mannschaft musste, um an Land zu gehen, eine Stunde in Ruderbooten zurücklegen. Die Männer verbrachten die folgenden Monate damit, das Schiff auf Vordermann zu bringen, handwerkliche Aufträge in Valparaíso anzunehmen und zu warten. Besitzer einer Obstplantage versorgte die Mannschaft mit frischem Obst. Fortan gab es morgens, mittags und abends Pfirsich als Hauptspeise. Weihnachten sangen die Matrosen «Stille Nacht», mit Tannenbaum an Deck. An Bord wurden nun auch Tiere wie Kaninchen und Schweine

gehalten und die Matrosen fuhren aus, um Fisch zu fangen. So wurde der Speiseplan ein wenig abwechslungsreicher.

Ab und zu wurde gegen die Chilenen eine Partie Fußball gespielt. Jürgens erzählt: «Einmal lief der «1. FC Priwall» im Stadion von Playa Ancha auf, um vor einigen hundert Zuschauern gegen eine Auswahl der Berufsfeuerwehr zu kicken. Das Spiel ging Null zu Null aus.» Im Mai 1940 brach schließlich ein großer Sturm über der Bucht von Valparaíso aus, wobei der Hafen verwüstet wurde. Auch die Viermastbarg geriet arg ins Wanken, doch am Ende griffen die Anker. Das Schiff samt Mannschaft überstand den Sturm. Wenige Wochen später wurden die Männer zum Arbeitsdienst auf einer Hacienda im Süden von Chile geordert.

1941 drohte schließlich die Beschlagnahmung der «Priwall» durch die Alliierten. Dem kam die deutsche Regierung jedoch zuvor, indem sie am 23. Mai 1941 das Schiff der chilenischen Regierung zum Geschenk machte. Es wurde in Kalifornien umgebaut und in die chilenische Marine eingegliedert. Der Segler erhielt einen Dieselmotor als Hilfsantrieb und hieß fortan «Lautaro». Als neuen Anstrich bekam das Schiff einen schneeweißen Rumpf mit schwarzem Wasserpass und Unterwasserschiff, weshalb es auch «El bello cisne blanco» genannt wurde.

Tragischer Untergang der «Lautaro»

Auf seiner fünften Reise unter chilenischer Flagge nach Manzanillo in Mexiko, geriet der mit in Papiersäcken verpacktem Salpeter beladene Segler am 28. Februar 1945 ungefähr 300 Kilometer vor der peruanischen Küste in Höhe des Hafens von Pisco durch Selbstentzündung in Brand. Zwei Masten gingen über Bord, das Schiff bekam Schlagseite. Viele Seeleute starben an Rauchvergiftung, Verbrennungen oder dem langen Aufenthalt im Wasser.

Der ausgeglühte Rumpf sollte vom peruanischen Dampfer «Ucayali» nach Callao geschleppt werden, versank aber auf dem Weg dorthin am 8. März 1945 infolge eines Wassereintruchs nahe dem Zielhafen. Das Schiffsunglück war eine nationale Katastrophe. Der damalige Präsident Chiles, Juan Antonio Ríos Morales, leitete persönlich am 17. März 1945 die Zeremonie in Valparaíso, an der fast die ganze Stadt teilnahm. Noch immer werden zur Erinnerung an das tragische Ereignis Gedächtnisfeiern in Valparaíso abgehalten.

Neben dem ersten Schiffsführer Max Jürgen Heinrich Jürs fuhr die «Priwall» ebenfalls unter dem Kommando der Kapitäne Brockhöft, Schubert, Töpfer, Clauß, Hauth und zuletzt – umbenannt in «Lautaro» – unter der Führung des chilenischen Korvettenkapitäns Enrique García González, der beim Untergang verstarb. Sieben Kapitäne, unzählige Matrosen und drei Zielländer – Chile, Australien und Mexiko: Der Frachtsegler könnte unzählige Geschichten erzählen: Von Freud und Leid, vom Überleben und Warten, von Stürmen und Feuern, von Kälte und Hitze, von Abenteuern und Heimweh und jede Menge Seemannsgarn.

«Priwall» – ein Taufname mit Geschichte

Der Name «Priwall» geht auf eine etwa drei Kilometer lange Halbinsel an der Travemündung im Osten Schleswig-Holsteins zurück. Doch es steckt noch mehr Geschichte hinter der Wahl des Namens.

Ferdinand Laeisz gründete in Hamburg am 24. März 1824 ein Unternehmen für die Herstellung von Hüten, jedoch entwickelten sich seine Geschäftsaktivitäten alsbald in Richtung Seetransport. Das Unternehmen kaufte 1839 die «Brigg Carl». Der Zweimaster war nach Sohn Carl benannt, der im Jahr 1852 als Teilhaber in das Unternehmen einstieg. 1857 wurde schließlich der erste eigene Schiffsneubau angeschafft. Die hölzerne Bark wurde nach dem Spitznamen von Carls Ehefrau getauft. Aufgrund ihrer Frisur wurde sie «Pudel» genannt. Alle weiteren eigenen Neubauten der Firma F. Laeisz ab 1861 führten den Anfangsbuchstaben «P» im Namen, weshalb die Reederei von britischen Seeleuten zunächst als «P-Line» bezeichnet wurde. Bald standen die Segler für Zuverlässigkeit und Schnelligkeit, woraufhin sie als «Flying P-Liner» bekannt wurden, im Volksmund auch als «Hamburger Viermaster». Heute betreibt die Reederei F. Laeisz Container-, Gas-, Autotransport- und Forschungsschiffe. Fast alle Schiffe tragen noch immer Namen, die mit «P» beginnen. Mit der «Peene Ore» als Flaggschiff betreibt die Reederei das größte Handelsschiff unter deutscher Flagge.