

Die Viermastbark "PANGANI": aus dem Leben eines Tiefwasserseglers

Kozian, Walter A.

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kozian, W. A. (1996). Die Viermastbark "PANGANI": aus dem Leben eines Tiefwasserseglers. *Deutsches Schiffsarchiv*, 19, 7-44. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52573-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SEESCHIFFFAHRT

DIE VIERMASTBARK »PANGANI«

Aus dem Leben eines Tiefwasserseglers

VON WALTER A. KOZIAN

Eine kurze Notiz, die Anfang 1902 in der Zeitschrift »Schiffbau« erschien, gab über die weiteren Modernisierungspläne der Hamburger Reederei F. Laeisz Aufschluß. *Die Firma F. Laeisz hat zwei Viermast-Barkschiffe von je etwa 4500 t Tragfähigkeit bei Blohm & Voss, Kommandit Ges. auf Aktien, Hamburg, und bei Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde, in Auftrag gegeben. Damit hat die erstgenannte Firma von neuem bekundet, dass sie ihre Flotte auf der Höhe halten will durch die Einstellung neuer grösserer Schiffe an Stelle der älteren kleinen, die gelegentlich verkauft werden sollen. Aus diesem Grunde ist vor einiger Zeit das älteste Schiff der Rheederei, der PIRAT, ein im Jahr 1883 gebautes Dreimast-Barkschiff von etwa 1500 t Tragfähigkeit, verkauft. Die neuen Schiffe werden durchwegs aus weichem Siemens-Martin-Stahl gebaut und mit allen Einrichtungen zur leichten Bedienung der Segel, wie Brassens- und Raawinden etc., versehen. Auf gute Unterkunft der Mannschaft ist weitestgehend Bedacht genommen nach dem Muster der Einrichtungen auf der POTOSI, die sich als vorzüglich bewährt haben. Erfreulich ist es, dass die Aufträge zwei deutschen Werften zugewendet sind, obwohl erste englische Werften mit sehr billigen Offerten sich darum bemüht haben.*¹

Bis zum Jahr 1891 hatte die Laeisz'sche Seglerflotte aus einer Reihe kleiner Barken und einigen Vollschiffen bestanden, die weder mit den Dampfern noch mit den Viermastseglern, die vor allem auf englischen Werften in großer Zahl vom Stapel liefen, wirtschaftlich konkurrieren konnten. Als vorausschauende Kaufleute entschlossen sich daher Carl Laeisz und sein Sohn Carl Ferdinand, ihre Flotte auf moderne und vor allem größere Segler umzurüsten, und beauftragten 1891/92 die Geestemünder Werft Joh. C. Tecklenborg mit dem Bau zweier Viermastbarken.

Es war noch keine zwei Jahrzehnte her, daß man 1875 in England mit dem Stapellauf der COUNTY OF PEEBLES erstmals den Schritt zum Viermastvollschiff gewagt hatte, denn Schiffe dieser Größenordnung wären mit einer dreimastigen Takelage einfach zu unhandlich geworden. Nicht nur, daß die Fläche der einzelnen Segel das regierbare Maß überschritte, trugen auch Großrahen mit 30 und mehr Metern Länge und einem der menschlichen Anatomie nicht mehr zuträglichen Durchmesser kaum zur einfacheren Handhabung bei. Welch gewaltige Schiffe das waren, wenn man am Althergebrachten festhielt, sieht man an den beiden für die Liverpoolscher Reederei R.W. Leyland & Co. 1891 bei T.R. Oswald & Co. vom Stapel gelaufenen Dreimastern, den stählernen Vollschiffen DITTON (2901 BRT/2699 NRT, 311.0 x 42.3 x 25.7 ft) und SPEKE (2875 BRT/2712 NRT, 310.3 x 42.2 x 25.6 ft).²

Nachdem die Praxis gezeigt hatte, daß die kleinere Segelfläche der Barktakelage bei den Viermastern kaum die Reisegeschwindigkeit herabsetzte, man damit aber Personal, Segel und Tauwerk sparen konnte, wurden fast nur mehr Viermastbarken gebaut und ein Großteil der in Fahrt befindlichen Viermastvollschiffe auf Barktakelage reduziert. In diesem

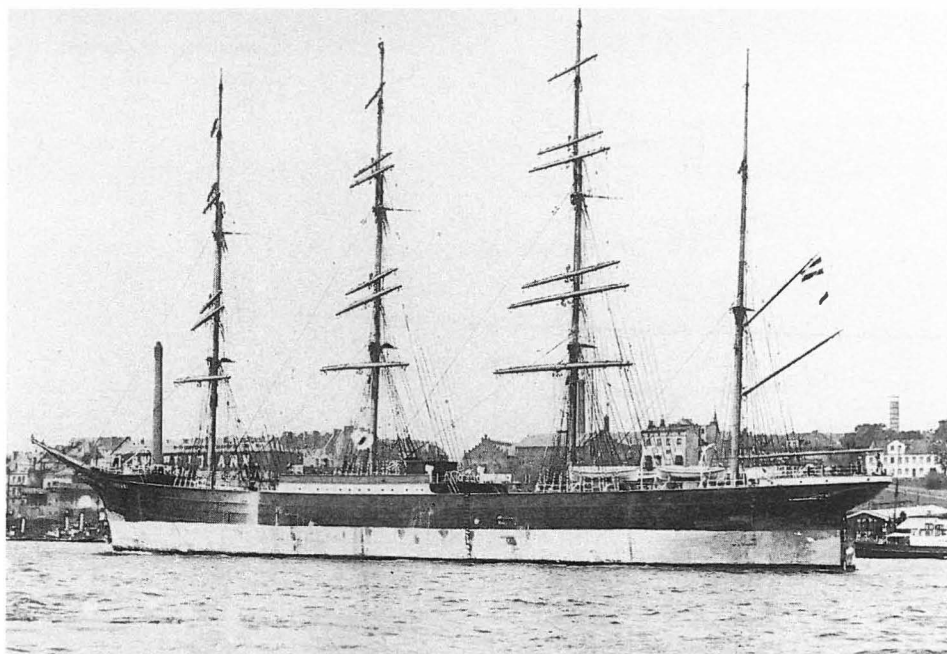
Von F. Laeisz bereederte Viermastbarken – geordnet nach Baujahr

Maße nach Lloyd's Register in Englischen Fuß

Schiff	BRT/NRT	Baujahr	Bauwerft	Länge	Breite	Tiefgang	Poop	Brücke	Back
PERSIMMON ex DRUMROCK	3100/2827	1891	Ramage & Ferguson	392.2	45.4	25.7	41	46	26
PLACILLA	2845/2681	1892	Joh. C. Tecklenborg	314.5	44.7	26.1	24	64	34
PISAGUA	2852/2678	1892	Joh. C. Tecklenborg	314.8	44.7	26.1	24	64	34
PITLOCHRY	3088/2904	1893	A. Stephen & Sons	319.5	45.2	26.5	36	48	36
PERKEO ex BRILLIANT	3765/3609	1901	Russel & Co.	352.2	49.1	28.2	46	keine	37
PARMA ex ARROW	3090/2971	1902	A. Rodger & Co.	327.7	46.5	26.2	47	keine	31
PINGUIN ex ERASMO	2224/2157	1903	Esercizio Baccini Riva T.	288.9	41.5	22.0	39	keine	25
POMMERN ex MNEME	2456/2324	1903	J. Reid & Co.	302.2	43.2	24.7	37	keine	32
PONAPE ex REGINA ELENA	2464/2365	1903	Esercizio Baccini Riva T.	293.4	41.8	23.7	40	keine	25
PANGANI	3054/2822	1903	Joh. C. Tecklenborg	322.2	46.2	26.3	31	62	37
PETSCHILI	3087/2855	1903	Blohm & Voss	321.7	47.0	26.2	17	62	37
PAMIR	3020/2777	1905	Blohm & Voss	316.1	46.1	26.2	16	66	36
PEKING	3100/2882	1911	Blohm & Voss	322.3	47.2	26.5	18	69	36
PASSAT	3091/2882	1911	Blohm & Voss	322.0	47.2	26.5	18	69	36
POLA	3100/2880	1918	Blohm & Voss	322.5	47.2	26.5	18	69	36
PRIWALL	3105/2849	1920	Blohm & Voss	323.0	47.2	26.3	30	65	38
PADUA	3064/2678	1926	Joh. C. Tecklenborg	320.5	46.1	25.4	53	65	31

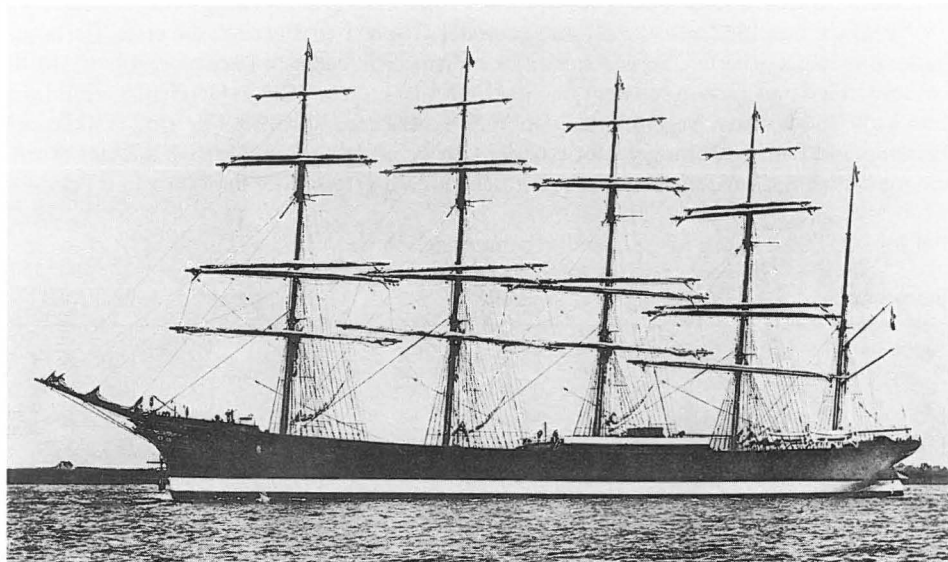
zum Vergleich:

PAMPA VSch	1777/1676	1890	Neptun, Rostock	259.5	40.0	22.2	44	keine	34
POTOSI 5MBk	4026/3845	1895	Joh. C. Tecklenborg	366.3	49.7	28.5	25	66	38
PREUSSEN 5MVSch	5081/4765	1902	Joh. C. Tecklenborg	407.8	53.6	27.1	31	93	35



Die Viermastbark PANGANI. (Archiv DSM)

Sinne äußerte sich auch F.L. Middendorf: *Von größter Wichtigkeit ist es, die Segelfläche der Größe und Form des Schiffskörpers entsprechend zu bemessen, damit das Schiff gut segelt und möglichst wenig Bedienungsmannschaft erfordert. Nicht selten wird die Takelung zu groß bemessen in der Erwartung, daß dadurch eine größere Geschwindigkeit oder wenig-*



Die Fünfmastbark POTOSI 1895. (Archiv DSM)



*Die PANGANI in Ballast.
(Sammlung Dr. Jürgen
Meyer)*

*stens eine schnellere Reise erzielt wird, als bei einer mäßigen Takelung.*³ Mit der eisernen TWEEDSDALE war 1877, also zwei Jahre nach der COUNTY OF PEEBLES, die erste Viermastbark vom Stapel gelaufen. So war es nur zu verständlich, daß sich Laeisz bei Joh. C. Tecklenborg, mit dem er schon seit dem Bau der PARCHIM im Jahr 1889 in Geschäftsverbindung stand, die modernsten Segelschiffe, also Viermastbarken, bestellte. Für eine erstklassige Planung und Bauausführung garantierte der Chefkonstrukteur und Mitinhaber der Werft, Georg Wilhelm Claussen. 1892 liefen die beiden Schwesterschiffe PLACILLA und PISAGUA

Bei Joh. C. Tecklenborg für F. Laeisz gebaute Segelschiffe

Baunummer	Typ	Schiff	vom Stapel	BRT/NRT
86	VSch	PARCHIM	1889	1808/1714
100	VSch	PERA	1890	1758/1661
110	4MBk	PLACILLA	1892	2845/2681
115	4MBk	PISAGUA	1892	2852/2678
133	5MBk	POTOSI	1895	4026/3755
179	5MVSch	PREUSSEN	1902	5081/4765
184	4MBk	PANGANI	1902	3054/2822
408	4MBk	PADUA	1926	3064/2678

vom Stapel. Ihr Rumpf gehörte zum Drei-Insel-Typ, d.h. zusätzlich zu Back und Poop war noch ein Brückenhaus, auch Brückendeck genannt, vorhanden.

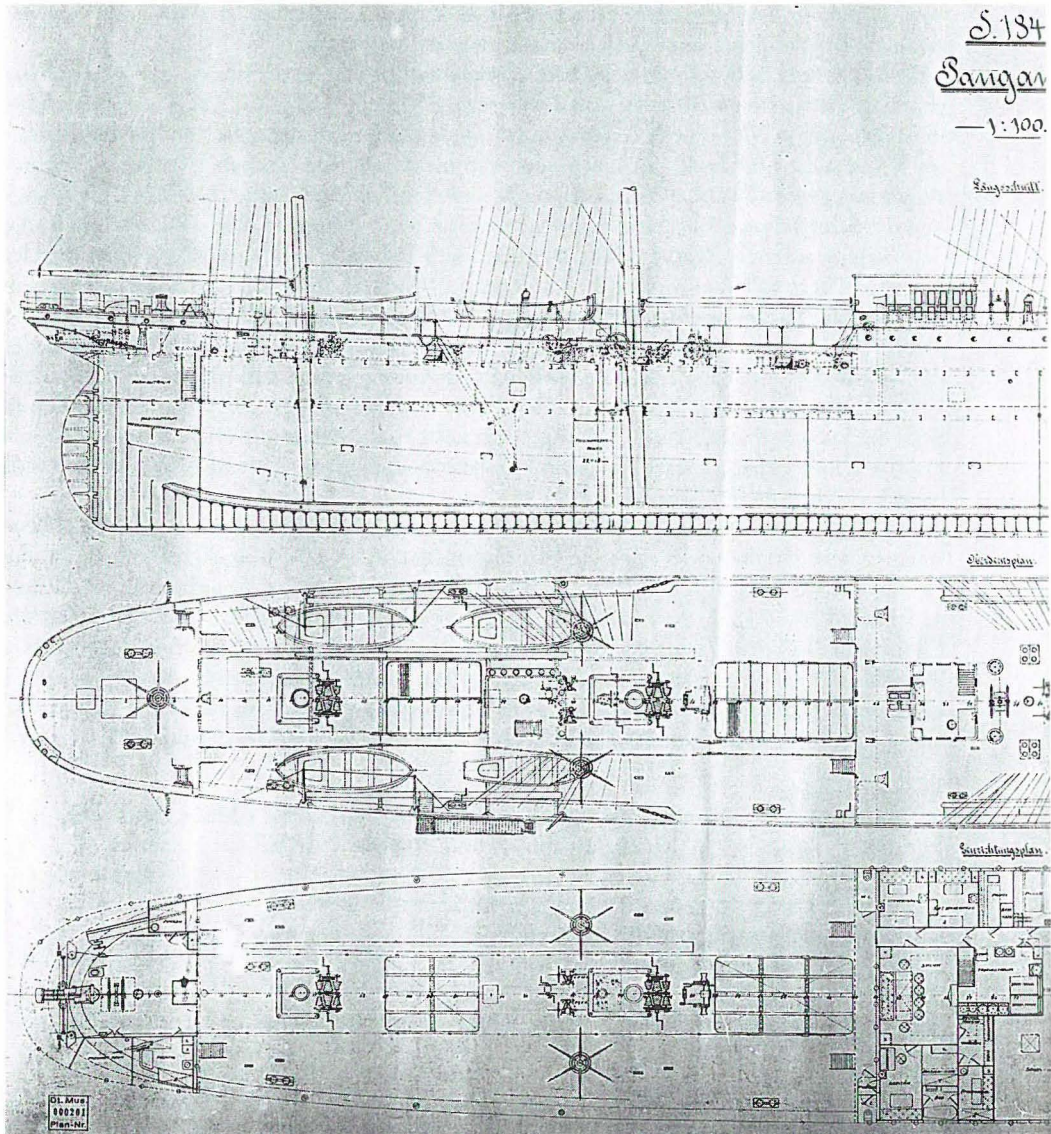
Dieses von Schiffsseite zu Schiffsseite reichende Brückenhaus wurde erstmals auf der eisernen Viermastbark PEGASUS und dem eisernen Viermastvollschiff RELIANCE, beide 1884 in Liverpool bei W.H. Potter & Sons vom Stapel gelaufen, als fester Bestandteil des Rumpfes aufgebaut.⁴ Durch das Brückenhaus war nicht nur eine bessere Unterbringung der Besatzung gewährleistet, es trug auch nicht unwesentlich zur Verstärkung der Längsfestigkeit des Schiffsrumpfes bei und erhöhte, wenn auch in geringerem Maß als Back und Poop, den Reserveauftrieb. Wenig später bürgerte sich für diese schiffbauliche Neuerung der Name »Liverpoolhaus« ein, der, so vermutet Walker⁵, von der ebenfalls mit einem Brückenhaus ausgestatteten Viermastbark LIVERPOOL (Baujahr 1889) stammen dürfte. Mit diesen Neuerungen waren PLACILLA und PISAGUA vorerst die modernsten Einheiten der Laeisz'schen Flotte, zur Perfektion fehlten ihnen nur noch die Laufbrücken und der geteilte Besan. Nachdem Laeisz im Jahr 1893 direkt von den Helgen der Werft A. Stephen & Sons die Viermastbark PITLOCHRY⁶ angekauft hatte und 1899 ebenfalls in England die Viermastbark DRUMROCK erwarb, die er in PERSIMMON umbenannte, setzte er erneut auf Neubauten von heimischen Werften.

Nochmals wurde versucht, die Wirtschaftlichkeit der Segler durch eine weitere Größensteigerung zu erhalten oder sogar zu verbessern. Mit diesem Ziel baute Tecklenborg für die Flying P-Line zwei von Schiffbaudirektor Claussen konstruierte Fünfmaster, die Fünfmastbark POTOSI (1895) und das Fünfmastvollschiff PREUSSEN (1902). Doch als der Bau des Fünfmastvollschiffes PREUSSEN realisiert wurde und man bereits auf eine fast siebenjährige Betriebserfahrung mit der POTOSI zurückblicken konnte, gelangte die Reederei zu der sicher nicht ermutigenden Erkenntnis, daß sich derart große Schiffe auf Dauer nicht rechnen würden. Noch dazu waren die Führer des Unternehmens, Carl Ferdinand Laeisz und

Schiffe	Tragfähigkeit in engl. tons	Besatzung inkl. Kapitän	Auf 1 Mann BRT	Besatzung tons Tragfähigkeit
PERSIMMON ex DRUMROCK	4750	33	94	144
PLACILLA	4350	32	89	136
PISAGUA	4300	32	89	134
PITLOCHRY	4550	32	97	142
PANGANI	4450	33	93	135
PETSCHILI	4500	33	94	136
PAMIR	4425	33	92	134
PEKING	4700	33	94	142
PASSAT	4700	33	94	142
POLA	4780	33	94	145
PRIWALL	4780	33	94	145
PADUA	4700	33	93	142

zum Vergleich:

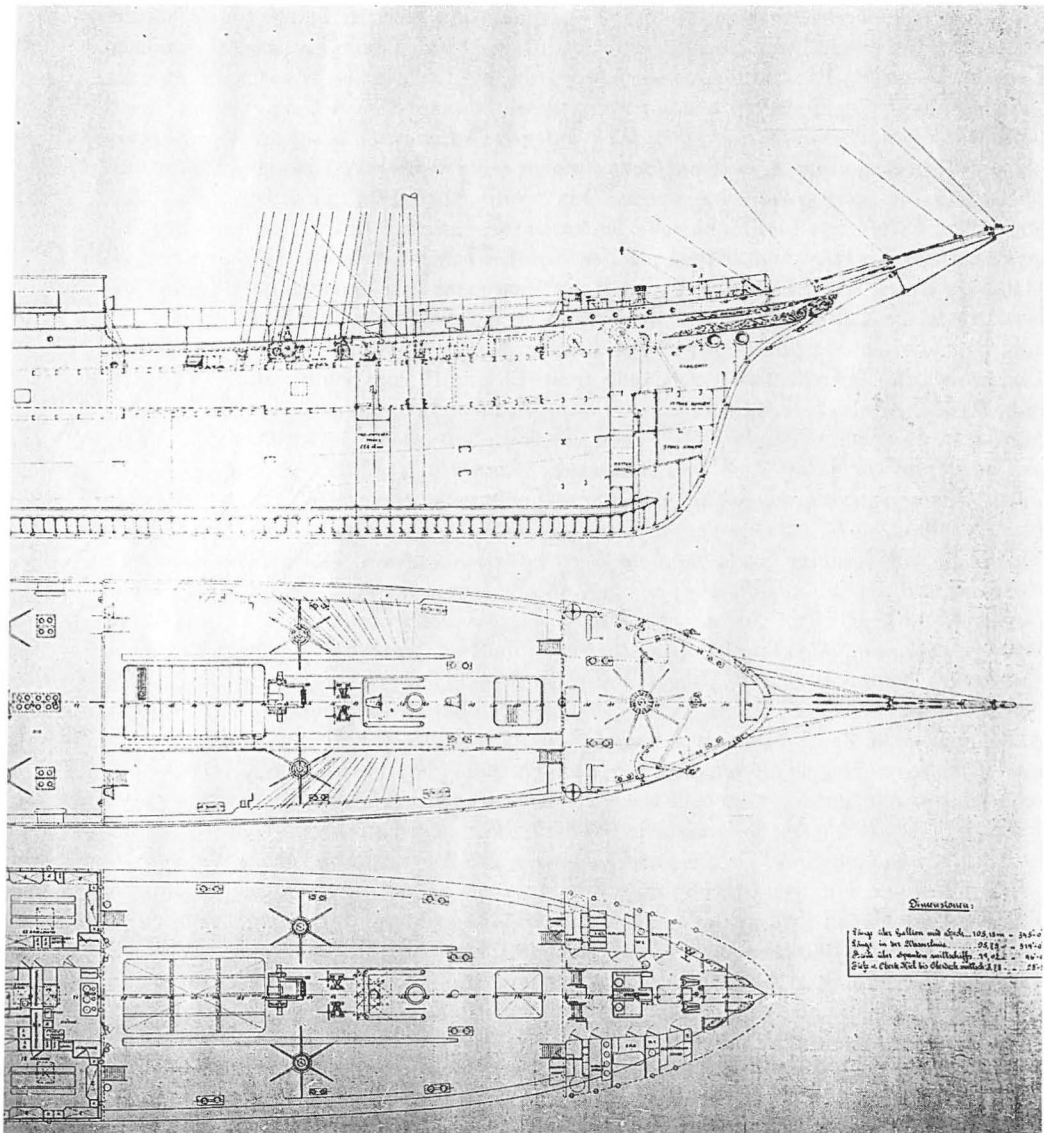
VSch PAMPA	2600	23	77	113
5MBk POTOSI	6300	41	98	154
5MVSch PREUSSEN	8000	45	113	177



Bauplan der PANGANI.

sein Vater Carl Laeisz, 1900 bzw. 1901 verstorben, und so ist es durchaus denkbar, daß die von Carl Laeisz zur weiteren Geschäftsführung ermächtigten Prokuristen P. Ganssaue, J. Reisse und H. Struck⁷ eine etwas vorsichtiger Baupolitik betrieben.

Unter diesen Aspekten lautete der nächste Bauauftrag an Tecklenborg wieder auf eine Viermastbark, die gegenüber ihren beiden Vorgängerinnen weitere Verbesserungen aufweisen sollte. Dazu gehörten die bereits erwähnten Laufbrücken, welche die Verbindung zwischen Back, Brückendeck und Poop herstellten, und der geteilte Besan, der als deutscher Besan zum späten Markenzeichen der Salpetersegler wurde. Mit Laufbrücken hatte erstmals der amerikanische Schiffbauer Donald MacKay experimentiert, als er im Jahr 1854



beim Bau seines Klippers LIGHTNING Back und Poop miteinander verband.⁸ Dann wurden sie erst wieder über drei Jahrzehnte später, im Jahr 1886, auf der englischen FALLS OF HALLADALE, einem eisernen Viermastvollschiff, montiert.⁹ Zugleich mit der Order an Tecklenborg gab Laeisz einen gleichlautenden Bauauftrag an die Hamburger Werft Blohm & Voss, die mit der PETSCHILI (Stapellauf 11. März 1903) ihre erste Viermastbark für Laeisz zu bauen hatte.

Georg Wilhelm Claussen (23.1.1845–19.6.1919), den man in Würdigung seines Gesamtwerkes als den deutschen Donald MacKay bezeichnete, nahm den Auftrag unter der Baunummer 184 in sein Auftragsbuch. Am 29. November 1902 (Indienststellung 14. Februar

1903) lief der neue Viermaster vom Stapel, nachdem ihn Herbert Laeisz angesichts der politischen Interessen Deutschlands in Afrika auf den Namen eines Flusses im damaligen Deutsch-Ostafrika, PANGANI¹⁰, getauft hatte. Am Tag des Stapellaufs herrschte in Geestemünde *ungünstiges Wetter*, wie ein Reporter die klimatischen Bedingungen vornehm umschrieb. Trotzdem *hatte sich außer den geladenen Gästen ein sehr zahlreiches Publicum auf der Werft eingefunden, auch die Geestebrücke, von wo aus man einen prächtigen Ausblick nach Tecklenborgs Werft hat, war vollbesetzt mit Zuschauern und selbst im Volksgarten, wo ein Entrée von 20 [Pfennigen] erhoben wurde, hatte sich eine Menschenmenge eingefunden, um von hier aus das Schauspiel des Stapellaufs zu beobachten.*¹¹ Nachdem die von Hamburg angereisten Ehrengäste, darunter die Witwe von Carl Laeisz und ihr Enkel Herbert Laeisz, die Taufkanzel, welche in Form einer Tribüne hinter dem Bug der PANGANI aufgebaut worden war, bestiegen hatten, begann die Zeremonie. Der 16jährige Herbert Laeisz hielt die Taufrede, bevor der Neubau um 12 Uhr 45 vom Stapel lief. *Da stehst Du nun, Du stolzer Bau, bereit, Dich Deinem künftigen Element anzuvertrauen. Was Hunderte erdacht, was Tausende vollbracht, erhebt sich vor uns in schöner Vollendung. Du bist für uns nicht nur ein todtter Leib von stählernen Spanten und Platten, dessen Größe uns Bewunderung einflößt, wir begrüßen in Dir vielmehr einen treuen Gehülfen der Menschheit. Die Menschen haben Dich geschaffen, den Menschen sollst Du auch dienen. Schon manches stolze Schiff unserer Firma hat diese Werft verlassen und eine Brücke geschlagen zwischen uns und fernen Landen. Alle haben die Werke deutscher Arbeit, deutschen Fleißes an fremde Gestade getragen. Sie alle haben die Schätze anderer Himmelsstriche in die Heimath gebracht, und alle haben der deutschen Schiffbaukunst durch ihre schnellen Reisen ein glänzendes Zeugnis ausgestellt. Mögest Du ihrem Beispiel folgen! Eine günstige Zeit ist Dir zum Stapellauf beschieden, denn gerade in unserer Zeit hat der deutsche Name einen guten Klang gewonnen. Zur Erinnerung daran, daß vor nicht langer Zeit der deutsche Aar im fernen Afrika festen Fuß gefaßt hat, taufe ich Dich »Pangani«.* Nachdem die obligatorische Flasche Schaumwein am Bug zerschellt war, rief Herbert Laeisz dem ablaufenden Segler noch einen guten Wunsch nach: *So ziehe denn hin in die Welt, dem Vaterland und der Vaterstadt zum Nutzen und zur Ehre! Trag' es gnädig, Neptun, und wiegt es schonend, ihr Winde!*¹²

Wie aus einer winzigen Zeitungsnotiz¹³ hervorgeht, hatte Laeisz mit der Bauaufsicht Kapitän Carl Martin Prützmann beauftragt. Der 1864 geborene Prützmann hatte zuvor von 1897–1898 die Bark PAPOSO und von 1899–1902 das Vollschiff PAMPA geführt. Nachdem die PANGANI ihrer Vollendung entgegenging, übernahm Prützmann nicht, wie es eigentlich üblich war, das Kommando über den Neubau. Laeisz wollte auf seine Erfahrungen nicht verzichten und schickte ihn zu Blohm & Voss, um die dort im Entstehen begriffene PETSCHILI zu überwachen, die er von ihrer Indienststellung im Frühjahr 1903 bis zum Jahr 1905 auf den ersten drei Reisen kommandierte. Anschließend kehrte Prützmann zu Blohm & Voss zurück, um den Bau der PAMIR zu überwachen. Nach drei Reisen mit der PAMIR (1905–08) zog sich dieser tüchtige und ehrgeizige Kapitän von der Seefahrt zurück und wurde Amtsvorsteher in Zingst.¹⁴

Die PANGANI war das Typschiff einer Serie von acht Viermastbarken, die sich in der Rückschau als die wirtschaftlichsten Großsegler präsentierten. In einem Zeitraum von 23 Jahren wurden die Viermastbarken – PANGANI (1903), PETSCHILI (1903), PAMIR (1905), PEKING (1911), PASSAT (1911), POLA (1918), PRIWALL (1920) und PADUA (1926) – gebaut. Die erste und die letzte Viermastbark bei Tecklenborg, die anderen bei Blohm & Voss in Hamburg. Obwohl nicht alle nach den gleichen Plänen konstruiert waren, läßt ihr fast identisches Aussehen die Bezeichnung als »near sisters«, wie Heinz Burmester schrieb, mehr als gerechtfertigt erscheinen.¹⁵ Schließlich kann selbst der Fachmann die Viermastbarken nur anhand kleiner Details voneinander unterscheiden.

Die PANGANI, zu 3054 BRT/2822 NRT vermessen, erhielt die höchste Klasse des Germanischen und Englischen Lloyd. Im ursprünglichen Bauplan wies sie eine Tragfähigkeit von 4520 tons auf, maß über Galion und Heck 105,15 m (345 Fuß), war in der Wasserlinie 95,79 m (314 Fuß) lang, hatte mittschiffs eine Breite über Spanten von 14,02 m (46 Fuß) und war mittschiffs von Oberkante Kiel bis zum Oberdeck 8,78 m (28 Fuß 9 1/2 In.) tief.¹⁶ Als Baumaterial für den Rumpf, dessen Teile stärker, als von der Klassifikationsgesellschaft gefordert, ausgeführt wurden, hatte man weichen Siemens-Martin-Stahl genommen. Den Rumpf beplankte man mit an- und abliegenden Plattengängen, die untereinander und mit den Spanten vernietet wurden. Alle Decks, einschließlich des Zwischendecks, waren aus Stahl, wobei man das Hauptdeck und das Brückendeck sowie Back- und Poopdeck zusätzlich mit Oregon-Pitchpine belegte, um der Mannschaft einen besseren Halt bei ihrer gefährlichen Arbeit zu geben, als es reine Stahldecks vermochten. Der Laderaum war durch keinerlei Schotts unterbrochen. Nur achtern auf Spant 8 und vorne auf Spant 140 hatte man ein Kollisionsschott eingezogen. Im Raum zwischen Vordersteven und Kollisionsschott waren Kabelgatt und Kettenkasten eingebaut, hinter dem achteren Kollisionsschott befanden sich zwei Provianträume. Unter dem Zwischendeck hinter Fock- und Kreuzmast war je ein Frischwassertank aufgestellt.

Auf der Back befand sich das Ankerspill, welches über eine senkrechte Welle und ein einfaches Getriebe die darunter befindliche Ankerwinde antrieb. Über ein Kabelar war es möglich, den hinter dem Fockmast stehenden Petroleummotor zum Antrieb des Ankerspills heranzuziehen. Der Ankerkran auf der Back erleichterte die Handhabung der beiden etwa 3 Tonnen schweren Buganker. Achterkante Backdeck waren die Positionslaternen in zwei Leuchttürmen untergebracht, eine Anordnung, die bei Großseglern in den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts üblich wurde. Unter der Back, entlang der Bordwand, befanden sich Kammern für die Vorräte des Schmiedes und des Bootsmannes, des weiteren eine Farben- und unter den beiden Lampentürmen je eine Lampenkammer. Zwei WCs und ein Bad mußten für die hygienischen Bedürfnisse der Mannschaft ausreichen. Die Belichtung der Kammern besorgten in der Außenhaut befindliche Bullaugen. In den beiden durch Achterkante Back und Schanzkleid gebildeten Ecken waren niedrige, eiserne Schweineställe eingebaut.



Viermastbark PANGANI 1929. (Archiv DSM)

Die Einrichtung des 20 m (66 Fuß) langen Brückenhauses, in dem die gesamte Besatzung untergebracht war, hatte man gegenüber der PISAGUA und PLACILLA wesentlich verbessert und vor allem die beiden Mannschaftslogis vergrößert, die durch Bullaugen und vor allem die Oberlichter hell und gut belüftet waren. Vorn im Brückenhaus befand sich an Backbord- und Steuerbordseite je ein Mannschaftslogis für jeweils 12 Matrosen. Von den Kojen, dem einzigen Platz, wo sich der Matrose ins »Privatleben« zurückziehen konnte, waren immer zwei übereinander angebracht. Außerdem stand jedem Matrosen ein eigener Spind zur Verfügung. In der Mitte des Raumes waren die Back und zwei Bänke fest auf das Deck gebolzt. Damit war die Zeit, wo die Seekiste Spind und Sitzgelegenheit ersetzen mußte, endgültig vorbei. Hinter der großen Kombüse befand sich die Kammer für vier Unteroffiziere. Den größten Raum im Brückendeck nahm die Segelkammer ein. Achtern der Segelkammer an der Steuerbordseite – der noblen Seite des Schiffes – hatte der Kapitän seine Kammer, ein eigenes WC und ein Bad, welches er mit einem etwaigen Passagier, der in der Kammer davor untergebracht war, teilen mußte. Zumindest war es so geplant, da man eine Tür zwischen Bad und Passagierkammer einbaute. Der getäfelte Salon blieb in erster Linie dem Kapitän vorbehalten. An der Backbordseite befanden sich die Kammer für den Ersten Offizier, eine gemeinsame Kammer für Zweiten und Dritten Offizier, die Pantry, die Messe, ein Badezimmer für die Offiziere und die Kammer des Kochs. In der Mitte des Brückenhauses war der Proviantraum untergebracht, und auch die Einrichtung eines Trockenraumes hatte man nicht vergessen. Von den zwei Badezimmern und den zwei WCs im bzw. Achterkante Brückenhaus stand keines der Mannschaft zur Verfügung. Sie mußte im »Bedarfsfall« das seeschlaggefährdete Vordeck überqueren, um zu den unter Deck befindlichen sanitären Einrichtungen zu gelangen. Eine Verbesserung in diesem Bereich ist erst bei der im März 1921 vom Stapel gelaufenen Motor-Viermastbark MAGDALENE VINNEN (II) zu bemerken. *Um der Besatzung den bei schwerem Wetter nicht ungefährlichen Weg nach der Back zu sparen, sind ihre Waschräume und Klosetts ebenfalls im Brückenhaus untergebracht*, notierte der Chefkonstrukteur und Prokurist der Friedrich Krupp A.G. Germaniawerft, Dipl. Ing. R. Erbach.¹⁷ Aber 1921 war die Zeit der frachtfahrenden Großsegler endgültig abgelaufen. Die für die PANGANI beschriebene Raumaufteilung wurde mit kleinen Abweichungen auf allen weiteren Laeizschen Viermastbarken eingehalten. Alles in allem war das Logis der PANGANI ein großer Fortschritt gegenüber der früher üblichen Unterbringung unter der Back oder in Deckshäusern.

Das Brückendeck bildete die Kommandozentrale des Schiffes. Hier befanden sich der Hauptruderstand mit dem Doppelruder, welches über die Stahlseile auf den Ruderquadranten wirkte. Hinter dem Ruderstand befand sich das Kartenhaus, in der damaligen Diktion »Navigationszimmer« genannt, mit Kartentisch und einem lederbezogenen Sofa, auf dem sich der Kapitän ein kurzes Nickerchen gönnen konnte, falls es die Umstände nicht ratsam erscheinen ließen, daß er sich in seine Kammer zurückzog. An das Kartenhaus schloß das Oberlicht des Salons an. Ein wichtiger Sicherheitsaspekt war, daß man über eine Treppe vom Brückenhaus trockenen Fußes in das Kartenhaus und auf das Brückendeck gelangen konnte.

Unter der Poop, dem kürzesten Aufbau, war der vor Seeschlag geschützte Notruderstand eingebaut. Eine im Poopdeck eingelassene Haube ermöglichte dem Rudergänger die, wenn auch sehr eingeschränkte Sicht auf die Segel. Weiter waren hier noch das Hospital, eine Kammer für die Schiffsjungen und der Proviantraum untergebracht.

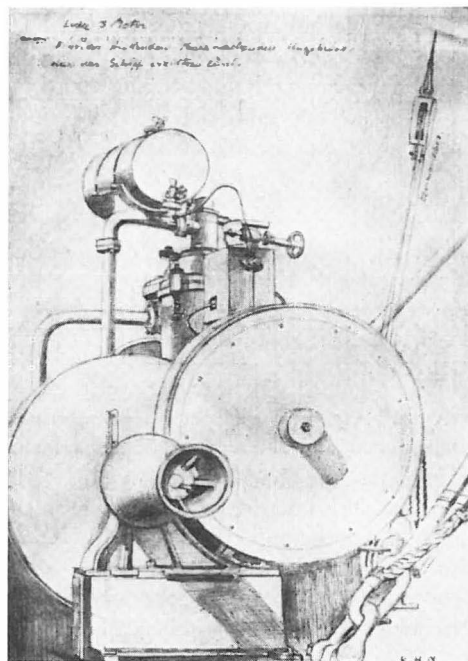
Poop, Brückendeck und Back waren an der Steuerbordseite mit Laufbrücken verbunden. Diese ruhten auf eisernen Stützen und konnten teilweise wie Zugbrücken aufgeklappt werden, um während der Lade- und Löscharbeiten mehr Raum über den Ladeluken zu schaffen. Das durch das Brückenhaus zweigeteilte Hauptdeck war von einem festen, etwa

1,5 m hohen Schanzkleid umgeben. Überkommene Seen konnten durch sieben kleine Speigattröhen und fünf große Wasserpforten pro Schiffsseite rasch abfließen, bevor die Wassermassen an Deck zu Stabilitätsproblemen führen würden. Die Bootsbarringe über dem Achterdeck trugen vier Boote. Zusätzlich war auf dem vorderen Paar Bootsbarringen eine Plattform für den Peilkompaß aufgebaut.

Die PANGANI verfügte neben dem Ankerspill noch über sieben weitere Gangspills und einige Relingwinden. Vor dem Groß-, Kreuz- und Besanmast stand je eine Jarvis-Brasswisch, die das Brassen der Rahen durch weniger Matrosen schneller und sicherer machte. Die Fallen der Obermars- und Oberbramrahen fuhren auf je eine Winsch, so daß insgesamt sechs Fallwischen vorhanden waren. Nur die Royalfallen mußten nach wie vor von Hand bedient werden. Neben den vier – im Licht der heutigen Entwicklung gesehen, extrem kleinen – Ladeluken hatte die PANGANI an jeder Schiffsseite noch vier Seitenpforten. Um gegenüber den Mitbewerbern konkurrenzfähig zu bleiben, hatte sich die Reederei bemüht, die Ladezeit in den Salpeterhäfen durch den Aufbau einer guten Organisation zu verkürzen. Da wären handbetriebene Ladewinden kontraproduktiv gewesen, und auch die Dampfmaschine in ihrem Donkeykessel, der erst mühsam angeheizt werden mußte, teures Speisewasser, Kohle und einen Donkeymann brauchte, paßte nicht mehr ins Konzept. Man wandte sich der Verbrennungskraftmaschine zu, deren Vorteile von Laeisz bald erkannt wurden. Bereits im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts experimentierte man mit verschiedenen Motorwinden, bis sich der GNOM-Motor als ideale Winsch für die Flying P-Liner präsenzierte.

Es war um das Jahr 1890, als Willy Seck, ein Mitarbeiter der Motoren-Fabrik Oberursel, einen Einzylinder-Viertakt-Petrolin-Benzin-Motor entwickelte. Aufgrund seiner kompakten und gedungenen Bauweise nannte ihn der Erbauer, in Anlehnung an die sagenhaft kleinen Erdgeister, schlicht und einfach GNOM. Der patentierte und vielfach ausgezeichnete Motor war mit einer elektrischen Zündeinrichtung versehen und wurde durch Andrehen des Schwungrades in Bewegung gesetzt. Sein ursprünglicher Verwendungszweck war der Einsatz als Langsamläufer in Lokomobilen, zum Antrieb von Dreschmaschinen und als stationärer Antrieb von Generatoren zur Stromerzeugung.¹⁸

Laeisz montierte am 17. Februar 1897 erstmalig einen GNOM an Bord der PARCHIM, um ihn auf der 10. Reise des Vollschiffes zu erproben. Die PALMYRA erhielt im September desselben Jahres ebenfalls einen Motor dieses Typs. Insgesamt wurden in diesem Jahr mehrere GNOM-Motore von der Oberurseler Maschinenfabrik angekauft. Der Vertreter des Werkes leistete eine Garantie von 2 Jahren und gewährte bei einem Stückpreis von 4500 Mark einen Rabatt von einem Prozent.¹⁹ War der Motor einmal in Gang gesetzt, brauchte er keine weitere Betreuung, ein Argument, mit dem auch die Firma geworben hatte, als sie in



GNOM-Motor. Zeichnung von Kay H. Nebel.

ihrem Prospekt schrieb: *Kein Maschinist erforderlich*. Natürlich hatte die neue Erfindung auch ihre Tücken, denn nicht ohne Grund übersetzten die Matrosen den Namen GNOM mit *Geht nicht ohne Meister*. Mit Meister war der Schmied gemeint, der an Bord für die »technischen Dinge« zuständig war. Auch mit dem vom Erzeuger gepriesenen ruhigen Lauf dürfte es nicht weit her gewesen sein, berichtete doch Kay Nebel, der 1937 eine Reise auf der PRIWALL machte, von dem *stinkenden, krachmachenden Ungeheuer, das das Schiff erzittern ließ*.²⁰ Trotzdem blieb die Reederei Laeisz dem GNOM bis zum Bau ihres letzten Frachtseglers, der PADUA, treu. Es ist also mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß die auf der PANGANI Vorderkante Luke II und Achterkante Luke III aufgestellten Motorwischen jene des besprochenen Typs waren.

Die Masten der PANGANI sowie die Rahen waren aus genietetem Stahlrohr hergestellt. Untermast und Marsstenge bestanden, wie Bram- und Royalstenge, aus einem einzigen Stück Stahlrohr. Der Besanmast war ohne Stenge als Pfahlmast ausgeführt. Für das stehende Gut verwendete man Stahldrahttauerwerk, welches auf Spansschrauben innerhalb des Schanzkleides steifgesetzt wurde. Das laufende Gut bestand teilweise aus Stahldrahttauerwerk (z.B. Rahfallen, Brassen) sowie aus Hanf- und Manilatauerwerk.

Das Erscheinungsbild der PANGANI war nicht nur durch die eleganten Linien des Rumpfes und die ausgewogenen Proportionen ihrer Takelage geprägt, auch die Verzierungen und die Farbgebung trugen das ihre bei. Wie bei allen Laeisz-Seglern war das Unterwasserschiff rot, der Wasserpaß weiß und das Überwasserschiff schwarz gemalt. Die Plattengänge der Bullaugen von Brückendeck und Poop waren weiß abgesetzt, das Schanzkleid des Brückendecks war hingegen braun. Ebenfalls mit brauner Farbe, aber gemasert, um Holz zu imitieren, waren die Schotten der Aufbauten gestrichen. Spills, Winschen und die Motoren werden grün gewesen sein, Masten und Rahen ockergelb. Die Bugzier war noch üppig. Eine Krulle mit Wappenschild, auf welchem sich die Initialen der Reederei »FL« befanden, mit seitlich auslaufendem Rankenwerk, in dem der Schiffsname in kleinen Buchstaben wiederholt wurde, zierte den Bug. Schiffsname und Heimathafen (Hamburg) am Heck waren von einer geraden und einer gebogenen Raute eingefasst. Am Scheitelpunkt der bogenförmigen Raute befand sich noch ein kleines Wappen, ebenfalls mit den Initialen »FL«. So gebaut, reihte sich die PANGANI in die Flotte deutscher, englischer und französischer Segler ein, die den als Düngemittel und Grundstoff zur Sprengmittelerzeugung so begehrten Salpeter von Chile rund Kap Hoorn nach Europa brachten.

Die Reisen der Viermastbark PANGANI²¹

Kapitän Julius Schmidt

Am 1. März 1903 wurde die werftneue PANGANI von der Geeste nach Hamburg geschleppt. Als der Schlepper einem unterhalb des Hamburger Hafens auf Grund sitzenden Dampfer ausweichen wollte, geriet er selbst auf Grund und verlor seinen Mast und das halbe Ruderhaus. Die PANGANI stießen mit dem Dampfer zusammen, drückte sich die Verschanzung ein, verlor den Steuerbordanker samt Kette und trieb auf den Altonaer Leitdamm, wo sie das darauf befindliche Leuchtfeuer zerstörte. Um die Schäden zu beheben, mußte sie bei Stülcken gedockt werden. Damit war, wenn auch unfreiwillig, doch noch ein Stück Wertschöpfung nach Hamburg gekommen. Kurze Zeit später konnte die PANGANI im Hansahafen ihre erste Ladung, bestehend aus 3550 m³ Stückgut, 383 t anderer Ladung und zusätzlich 800 t Ballast, einnehmen. Zum Kapitän des werftneuen Seglers wurde Julius Schmidt bestellt, der von 1900 bis 1903 die Bark PAMELIA auf 5 schnellen Reisen geführt hatte.

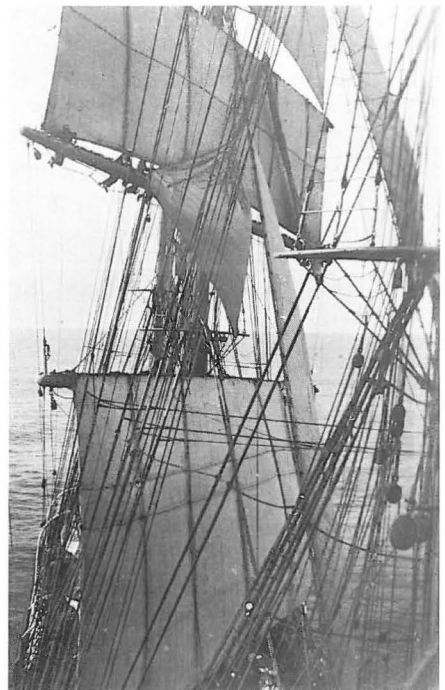
Der auf der Insel Rømø geborene Julius Schmidt stammte aus einer der Seefahrt verbundenen Familie von Kapitänen und Walfangkommandeuren (Robbenschlägern). So war ihm sein beruflicher Weg faktisch vorbestimmt. Auf seiner ersten Reise mit der LYDIA von Hamburg nach Lima durfte er sofort als Rudergänger fungieren, was ihn sehr stolz machte. Die LYDIA wurde durch starke Gegenwinde fast 2 Monate bei Kap Hoorn aufgehalten, so daß sie für die gesamte Reise 151 Tage benötigte.

Kapitän Julius Schmidts Reisen mit der Bark PAMELIA

1899/1900	Lizard–Valparaiso Iquique–Lizard	76 Tage 88 Tage	Mittel aus 4 Ausreisen Lizard–Valparaiso	71 Tage
1900	Lizard–Antofagasto Iquique–Lizard	87 Tage 76 Tage	Mittel aus 5 Heimreisen Iquique–Lizard	80,2 Tage
1901	Lizard–Valparaiso Iquique–Lizard	76 Tage 81 Tage		
1901/02	Lizard–Valparaiso Iquique–Lizard	64 Tage 81 Tage	<i>Zum Vergleich mittlere Aus-/Heimreisen der Jahre 1893–1904:</i>	
1902/03	Lizard–Valparaiso Iquique–Lizard	68 Tage 75 Tage	Lizard–Valparaiso Iquique–Lizard	82–83 Tage 96 Tage



Oben: PANGANI. (Sammlung Dr. Jürgen Meyer)



Rechts: Blick in die Takelage der PANGANI.
(Sammlung Dr. Jürgen Meyer)

Nachdem Schmidt das Steuermannsexamen bestanden hatte, bekam er von Laeisz eine Stelle als 2. Steuermann auf dem Vollschiff PERA. Vor Kap Hoorn hatte er großes Glück, als ihn eine unglaublich große Sturmsee über Bord wusch, denn die nächste Welle brachte ihn wieder zurück. Außerdem hatte er sich eine Sicherheitsleine um die Mitte gebunden, was damals nicht allgemein üblich war. Die PERA war mit Eisenbahnschienen und Zement schwer beladen und kämpfte 4 bis 5 Wochen gegen anhaltende kräftige Stürme. 1892 segelte Julius in gleicher Stellung auf der PAMELIA.

Als Schmidt sein Kapitänspatent in der Tasche hatte, ging er, dem Trend der Zeit folgend, als 1. Offizier auf einen Dampfer. Diese Art der Seefahrt befriedigte ihn aber nicht, und so meldete er sich erneut bei Laeisz. Der nautische Inspektor meinte etwas abweisend, er solle lieber auf Dampfern weiterfahren, wonach er sich persönlich an Carl Laeisz wandte. Dieser stellte ihn auf der kleinen eisernen Bark PESTALOZZI (Kapitän Johann Erich Jensen) als 1. Steuermann an. Nach drei Rundreisen erfolgte die Versetzung auf die Viermastbark PLACILLA (Kapitän Otto Schmidt), der Julius Schmidt von 1897–1899 treu blieb.

1899, im Alter von 31 Jahren, trat Julius Schmidt auf der PAMELIA sein erstes selbständiges Kommando an. Er segelte die stählerne Bark in ausgezeichneten 76 Tagen von Lizard nach Valparaiso. Auf der Heimreise von Iquique geriet die PAMELIA in einen fürchterlichen Sturm, über den Kapitän Schmidt berichtete: *Es war der vierte Weihnachtstag 1899, westlicher Wind, fürchterlich hoher Wellengang, so daß das Schiff total unter Wasser lag. Ich glaubte nicht, daß wir die Nacht überleben würden. Es sah fast so aus als ob das Schiff tiefer und tiefer sank. Der erste Steuermann wurde durch eine Welle niedergeschlagen, er lag 20 Stunden bewusstlos in seiner Koje, mehrere der Leute waren durch gewaltige Sturzbäche ebenfalls arbeitsunfähig, und mehrere Segel waren zerfetzt. Als der Tag nach einer langen Nacht graute, atmeten wir alle erleichtert auf, da wir konstatierten, daß das Schiff noch immer dicht und die Luken unbeschädigt waren. 10 Tage nach der Jahrhundertwende erreichten wir Hamburg.* 88 Tage hatte die Rückreise bis Lizard, das am 1. Januar 1900 passiert wurde, gedauert. Auf der nächsten Rückreise geriet die PAMELIA am 31. Oktober 1900 zwischen Kap Hoorn und dem Äquator erneut in einen gewaltigen Sturm mit orkanartigen Hagelböen, Donner und Blitz. Rückblickend stellte Kapitän Schmidt fest: *Ich machte von März 1900 bis März 1903 auf der PAMELIA noch 4 Reisen nach der Westküste Südamerikas und zurück, die alle glücklich verliefen.*

Den Höhepunkt seiner seemännischen Laufbahn erreichte Kapitän Schmidt mit dem Kommando über die PANGANI, die wahrscheinlich eines der größten Segelschiffe war, das jemals von einem Rømø-Kapitän geführt wurde. Eine verbürgte Geschichte charakterisiert sehr treffend Kapitän Schmidts Seemannschaft. Auf einer Heimreise, als der Wind merklich auffrischte, wollte Kapitän Schmidt nicht reffen, entweder um eine besonders schnelle Reise zu machen, oder weil er zu seiner Familie nach Hause wollte. So legte sich das Schiff gefährlich weit über, bis *es fast kenterte, und die Rahen fast das Wasser berührten*. In dieser Notsituation rief Schmidt laut: *PANGANI, steh wieder auf, ich will es niemals wieder tun.*

Auf der Jungfernfahrt segelte Kapitän Schmidt die PANGANI in 61 Tagen von Lizard nach Valparaiso und lag damit nur wenig über dem Rekord von 58 Tagen, den Robert Hilgendorf im Jahr 1892 mit der PLACILLA aufgestellt hatte. Schmidt schreibt über diese erste Reise mit der PANGANI: *Meine Jungfernreise mit PANGANI nach Valparaiso war außer gewöhnlich schnell ... die Fünfmastbark POTOSI lief am selben Tag von Hamburg aus wie ich. Als die POTOSI das Ziel erreichte lag ich schon 8 Tage vor Anker in Valparaiso-Reede.*²²

Auf seinen vier Ausreisen mit der PANGANI von Lizard nach Valparaiso segelte Kapitän Schmidt einen Durchschnitt von 64,5 Tagen heraus. Die Reederei, die großes Vertrauen in diesen tüchtigen Kapitän setzte, bot ihm 1905 die Führung der Fünfmastbark POTOSI an. Aber Kapitän Schmidt hatte sich bereits entschieden. Aufgrund einer Krankheit übernahm

er eine Stellung als Lotse in Hamburg und übersiedelte nach seiner Pensionierung im Jahr 1930 nach Østerhede. Auch im hohen Alter blieb er ein begeisterter Segler, wenn auch nur mehr als Sportsegler. Kapitän Schmidt war auf der Insel Rømø ein hoch angesehener Mann.

Schon auf ihrer ersten Reise erwarb sich die PANGANI den Ruf, ein schnelles Schiff zu sein. In ihren ersten zehn Dienstjahren wurde sie, dicht gefolgt von der 1891 ebenfalls bei Tecklenborg vom Stapel gelaufenen Viermastbark PLACILLA (Durchschnitt der Ausreisen: 72 Tage, Durchschnitt der Heimreisen: 1 von Pisagua, 11 ab Iquique 81 Tage) die schnellste Laeisz'sche Viermastbark. Dazu gehörte nicht nur der gelungene Konstruktionsentwurf, sondern, wie L.E. Dinklage 1902 schrieb, *neben der guten Segelfähigkeit des Fahrzeuges auch eine verständige, energische und zugleich vorsichtige Schiffsführung, welche immer den besten Weg zu finden und alle angetroffenen Wind- und Wetterumstände richtig zu behandeln weiß und ohne unkluge Gefährdung des Takelwerks jeden halbwegs günstigen Wind zum Vollen ausnutzt.*²³ Die neue PANGANI benötigte 61 Tage von Lizard nach Valparaiso und lieferte der Fünfmastbark POTOSI unter Kapitän Hinrich Nissen, die nach 66 Tagen in Iquique einlief, ein gutes Rennen. Mit 4505 t Salpeter im Bauch trat die PANGANI am 2. August von Iquique aus die Heimreise an, auf der sie im Nordatlantik in einen schweren Orkan geriet.²⁴ Am 9. Oktober, auf 38°43' N, 33°59' W, hatte sie mit Sturmstärke 9 Beaufort, am 10. auf 41°47' N, 30°21' W mit bis zu 11 Beaufort und am 11. auf 43°27' N, 25°17' W noch bis 10 Beaufort zu kämpfen, bis am Nachmittag des 11. Oktobers der Orkan langsam abflaute.

In diesen letzten Tagen des Septembers und den ersten beiden Wochen im Oktober 1903 wurde die Schifffahrt im Nordatlantik von sechs Tiefdruckgebieten mit außergewöhnlich stürmischen Witterungsverhältnissen bedroht. Viele Schiffe gerieten in die Zugbahn eines Orkans und erlitten schwere Beschädigungen. Zumindest ein Segler ging total verloren. Es

Zusammenstellung der Schiffe die vom 25. September bis zum 13. Oktober 1903 in die Stürme auf dem Nordatlantischen Ozean gerieten:

Schiffe	Datum	° N-Breite	° W-Länge	Sturm-Dauer in Stunden
Segler CRAIOCA	27. 9.	29	68	28(?)
S.M.S. VINETA	28. 9.	Bermuda		5
Bk GUSTAVO ADOLFO	9.10.	53,5	3 Ost	34
D. ROLAND	4.10.	31	57	20
D. ASIA	4.10.	33	56,5	14
D. CHERUSKIA	8.10.	32	41	8
D. ANCOBRA	9.10.	34	38	8
Bk OBOTRITA	9.10.	36	34	12
Bk CHARLOTTE	9.10.	36	32,5	14
VSch NECK	9.10.	36	38	9
4MBk PANGANI	10.10.	42	30	24
D. VALDIVIA	10.10.	45,5	20	40 (?)
D. GRANADA	10.10.	48	37	24
Bk DORADE	10.10.	48	17	10
D. AUGUSTE VICTORIA	10.10.	50	15	?

D = Dampfer, S = Segler, S.M.S. = Kriegsschiff

war die kleine eiserne Bark THALIA (II) der Hamburger Reederei B. Wencke, Söhne unter Kapitän J.A.H. Meyer, die dem Wüten des Orkans zum Opfer fiel. Alles, was von der THALIA übrig blieb, war eine Teakholzplanke und ein Rettungsring mit der Aufschrift »THALIA-Hamburg«, den Kapitän C. Thießen und die Besatzung der Viermastbark REINBEK (II) am 28. Oktober auf 43,5° N 24,5° W sichteten. Auch die Elsfl ether Bark CHARLOTTE unter Kapitän Johannes Grube hatte es schwer getroffen. Am 9. Oktober, *um 11^{3/4} Uhr brach ein ganz entsetzlicher Orkan über uns los, der jeder Beschreibung spottet*, schrieb Kapitän Grube in das meteorologische Journal. *Das neue Großuntermarssegel zerriß sofort, die Raaen topten nach oben, und das Schiff lag mit Groß- und Untermarsraa im Wasser zum Kentern über BB. Das Wasser, vom Winde aufgerissen, sauste über die Takelung hinweg, alles fortreißend; fast alle Segel rissen aus den Zeisings heraus. Die Mannschaft war gerade ^{1/2} Minute vorher auf das Hinterdeck beordert zum Glück, bis auf den 1. Steuermann Müllmann, von dem leider nichts wieder gesehen wurde, denn das ganze Großdeck lag begraben im Meer, entsetzlich! – Um circa 12.10 Uhr ließ die Wuth des Wirbels etwas nach, hatten viele Havarien, Boote zertrümmert etc. etc. Fast alle Segel verloren, Deck gesprungen, Leeschanzstützen gebrochen usw. Große Schlagseite. Ruderrad gebrochen. Das schöne Schiff war in wenigen Minuten zum manövrierunfähigen Wrack geworden, und Obersteuermann verloren!*²⁵

Trotz der schweren Beschädigungen gelangte die eiserne Bark ohne fremde Hilfe gut nach Hause. Dieser Orkan, in dessen Zugbahn die CHARLOTTE und die in der Tabelle genannten Schiffe samt der PANGANI gerieten, zeigte nach Ansicht des Meteorologen Dr. Rodewald²⁶ starke Ähnlichkeit mit dem Hurrikan »Carrie«, dem am 21. September 1957 die PAMIR zum Opfer fiel.²⁷ So gesehen, hatte es die PANGANI noch gut getroffen.

1. Reise 1903: 14.4. Lizard – 22.4. 29° N und 19° W Nordgrenze des NO-Passats – 30.4. 4° N und 26° W Südgrenze des NO-Passats – 1.5. 3° N und 26° W Nordgrenze des SO-Passats – 11.5. 18° S und 37° W Südgrenze des SO-Passats – 31.5. 57° S und 75° W Höchste Breite – 1.6. 54° S und 78° W Sturm bis 11 Beaufort – 14.6. an Valparaiso (61 Tage ab Lizard) – 2.8. ab Iquique – 13.8. 30° S und 85° W Südgrenze des SO-Passats – 30.8. 46° S und 45° W Sturm bis 9 Beaufort – 7.9. 26° S und 28° W Südgrenze des SO-Passats – 17.9. 5° N und 27° W Nordgrenze des SO-Passats – 23.9. 11° N und 27° W Südgrenze des NO-Passats – 30.9. 25° N und 34° W Nordgrenze des NO-Passats – 10.10. 42° N und 30° W Sturm bis 11 Beaufort – 15.10. Lizard (74 Tage bis Lizard) – 19.10. Elbe (78 Tage). Lizard–Valparaiso 61 Tage / Iquique–Lizard 74 Tage.

Die 13. Reise der POTOSI im Vergleich: 10.4. Hamburg – 15.4. Lizard – 1.5. Äquator – 21.6. an Iquique (67 Tage ab Lizard) – 4.7. ab Iquique – 30.8. Lizard (57 Tage bis Lizard).

2. Reise 1903: 8.12. Hamburg – 16.12. Lizard – 22.12. 35° N und 19° W Nordgrenze des NO-Passats – 2.1.1904 3° N und 25° W Südgrenze des NO-Passats und Nordgrenze des SO-Passats – 11.1. 20° S und 37° W Südgrenze des SO-Passats – 3.2. 58,7° S und 71° W Höchste Breite – 20.2.1904 an Valparaiso (66 Tage ab Lizard) – 21.3. ab Iquique – 31.3. 32° S und 89° W Südgrenze des SO-Passats – 26.4. 30° S und 30° W Südgrenze des SO-Passats – 7.5. 4° N und 30° W Nordgrenze des SO- und Südgrenze des NO-Passats – 13.5. 20° N und 37° W Nordgrenze des NO-Passats – 1.6. Lizard (72 Tage bis Lizard). Lizard–Valparaiso 66 Tage / Iquique–Lizard 72 Tage.

Auf ihrer dritten Reise bekam die PANGANI Gelegenheit, sich mit ihren Konkurrentinnen zu messen. Das Segelschulschiff des Norddeutschen Lloyd, die Viermastbark HERZOGIN CECILIE unter der Führung von Kapitän Max Dietrich, war am 7. September von Bre-

merhaven abgegangen, das Fünfmastvollschiff PREUSSEN hatte am 6. September Hamburg verlassen, und die PANGANI war schon seit dem 4. des Monats unterwegs nach Valparaiso. PREUSSEN und die HERZOGIN CECILIE holten den Vorsprung der PANGANI auf, indem sie sich weit in den Englischen Kanal hinein, bis zur Isle of Wight, schleppen ließen. Lizard, den klassischen Ausgangspunkt aller Segelschiffsreisen, passierten die drei Segler am 11. September, in der Reihenfolge: PREUSSEN, neun Stunden später die HERZOGIN CECILIE und als letzte die PANGANI. Alle drei Schiffe bekamen am 21. September den NO-Passat zu fassen, HERZOGIN CECILIE und PANGANI auf 28° N und PREUSSEN auf 27° N. Bis zum Äquator, den die drei Schiffe am 7. Oktober passierten, segelte die HERZOGIN CECILIE zehn Tage lang in Sichtweite der PREUSSEN. Die PREUSSEN stand dann jedoch 150 bis 200 m östlicher als die beiden Viermastbarken. So konnte sie den SO-Passat besser ausnützen und gelangte zwei Tage früher in die Kap-Hoorn-Region. In der guten Zeit von acht Tagen rundeten alle drei Schiffe Kap Hoorn. Als die CECILIE am 5. November auf 50° S im Pazifik stand, mußte sie wegen eines schweren Sturmes für 14 Stunden beidrehen. Damit war das Rennen entschieden. Der Sieger, Kapitän Boye Petersen mit seiner PREUSSEN, ankerte am 12. November auf der Reede von Iquique, die PANGANI erreichte am 13. November das südlicher gelegene Valparaiso, und die HERZOGIN CECILIE ließ sich erst am 15. November in dem zwischen Valparaiso und Iquique gelegenen Taltal blicken. Das Rennen zwischen den beiden Viermastbarken war unentschieden geblieben. Gebracht hatte der Sieg der PREUSSEN nur wenig. Denn das Fünfmastvollschiff hatte die Ausreise in Ballast gemacht, und die 2750 tons mußten erst mal gekauft werden, schmälerten also den Ertrag der Reise. Hingegen hatte die PANGANI bereits mit ihrer ausgehenden Ladung für den Reeder gutes Geld verdient. Weitere deutsche Segler, denen 1904 auf der Strecke Lizard-Valparaiso rasche Reisen, d.h. Reisen unter 80 Tagen gelangen, waren das Vollschiff PERA (70 Tage), die Bark PLUS (72 Tage), die Viermastbark PERSIMMON (74 Tage) und das Vollschiff PALMYRA (74 Tage), alles Schiffe der Reederei Laeisz.

Nachdem die PANGANI in Valparaiso ihre 2000 t Stückgut gelöscht hatte, versiegelte sie nach dem Salpeterhafen Pisagua, von wo sie, tief abgeladen mit 4570 t Salpeter, am 15. Dezember die Heimreise antrat. Kapitän Max Dietrich mit der HERZOGIN CECILIE war tags zuvor von Iquique aus auf Heimatkurs gegangen. *Die Voraussetzungen für ein echtes Rennen waren gegeben, schrieb Heinz Burmester. Beide Schiffe tief beladen, beide erst vor vier Monaten mit einem neuen Bodenanstich versehen, beide aufs beste ausgerüstet.*²⁸ Heimgehend erwies sich die PANGANI eindeutig als der überlegene Segler. Sie war mit 73 Tagen bis Lizard drei Tage schneller als ihre Rivalin gewesen.

3. Reise 1904–05: 4.9. ab Hamburg – 8.9. Dover – 11.9. Lizard – 21.9. 28° N und 22° W Nordgrenze des NO-Passats – 28.9. 10° N und 25° W Südgrenze des NO-Passats – 6.10. 4° N und 22° W Nordgrenze des SO-Passats – 7.10. (26 Tage) Äquator – 17.10. 26° S und 43° W Südgrenze des SO-Passats – 28.10. (21 Tage) 50° S Atlantik – 2.11. 58,6° S und 75,4° W höchste Breite – 5.11. (8 Tage) 50° S Pazifik – 12.11. (8 Tage) an Valparaiso (67 Tage ab Lizard) – 15.12. ab Pisagua – 24.12. 35° S und 88° W Südgrenze des SO-Passats – 18.1. 33° S und 35° W Sturm bis 11 Beaufort – 28.1. 20° S und 28° W Südgrenze des SO-Passats – 4.2. Äquator – 5.2. 3° N und 29° W Nordgrenze des SO- und Südgrenze des NO-Passats – 17.2. 33° N und 44° W Nordgrenze des NO-Passats – 24.2. 48° N und 14° W (Nordsturm 11 Beaufort) – 26.2. 1905 Lizard (73 Tage bis Lizard) – 29.2. Elbe (76 Tage) – 1.3. Cuxhaven passiert – 2.3. an Hamburg. Lizard-Valparaiso 67 Tage / Pisagua-Lizard 73 Tage.

Die Heimreise der HERZOGIN CECILIE im Vergleich: 14.12. ab Iquique – 25.12. 37° S und 89° W (Passatgrenze) – 24.1. 25° S und 24° W (Passatgrenze) – 4.2. Äquator – 6.2. 5° N und

30° W (Passatgrenze) – 18.2. 35° N und 45° W (Passatgrenze) – 26.2. 47° N und 15° W (WNW 11 Beaufort) – 28.2. 1905 Lizard (76 Tage bis Lizard) – 1.3. Eastburne passiert – 2.3. Vlissingen (78 Tage) – 3.3. an Antwerpen. Iquique–Lizard 76 Tage.

Auch auf der vierten Ausreise segelten Kapitän Schmidt und seine Offiziere, Erster Gustav Lessel, Zweiter Nagel, der Name des Dritten blieb unbekannt²⁹, die PANGANI mit 64 Tagen wieder in das Spitzenfeld der Salpetersegler: Vollschiiff PAMPA (58 Tage), Fünfmastbark POTOSI (59 Tage), Vollschiiff PERA (66 Tage), Vollschiiff WELLGUNDE (67 Tage), Viermastbark PETSCHILI (68 Tage), Viermastbark PAMIR (70 Tage), Fünfmastbark POTOSI (72 Tage), Vollschiiff POSEN (74 Tage) und Bark PROMPT (76 Tage). Es war ein erlauchter Kreis von Laeisz-Kapitänen, Hinrich Nissen, Joh. Frömcke, Alexander Teschner, Carl M. Prützmann und Robert Miethe, um nur einige zu nennen, die 1905 nach der Westküste Südamerikas segelten. Der einzige Nicht-Laeisz Segler, der sich in dieser Runde behaupten konnte, war das 1904 für H. Fölsch & Co. gebaute stählerne Vollschiiff WELLGUNDE unter Kapitän P. Lorenzen. Natürlich stellen die hier angeführten Salpetersegler nur einen verschwindend geringen Teil der Seglerflotte dar, die Jahr für Jahr Chilesalpeter nach Europa brachten. So berichtete die »Times«, daß im Jahr 1904 die stattliche Zahl von 306 Segelschiffen, darunter 78 deutsche, im Alter von 13 bis 37 Jahren 970000 Tonnen Salpeter transportierten.³⁰ Davon wurden 467466 Tonnen über Hamburg eingeführt.³¹ Über rasche Reisen englischer und französischer Segler liegen nur spärliche Informationen vor. Es sollen nur einige Reisen des Jahres 1905 von drei Viermastbarken der französischen Reederei Ant. Dom. Bordes & fils. genannt werden: ANTOINETTE Iquique–Dungeness 72 Tage; DUNKERQUE Port Talbot–Iquique 67 Tage; ATLANTIQUE Port Talbot–Iquique 71 Tage.³² Auch die hier angeführten Reisen deutscher Segler müssen unter dem Aspekt betrachtet werden, daß nur jene Schiffe berücksichtigt sind, deren Kapitäne das meteorologische Journal der Deutschen Seewarte führten.

4. Reise 1905: 14.4. Antwerpen – 17.4. Lizard – 23.4. 35° N und 18° W Nordgrenze des NO-Passats – 4.5. 4° N und 25° W Südgrenze des NO-Passats – 4.5. 3° N und 25° W Nordgrenze des SO-Passats – 7.5. (20 Tage) Äquator – 12.5. 15° S und 34° W Südgrenze des SO-Passats – 31.5. (24 Tage) 50° S Atlantik – 1.6. 54° S und 64° W Sturm bis 11 Beaufort – 10.6. 58° S und 68° W höchste Breite – 13.6. 50° S und 80° W Sturm bis 11 Beaufort – 13.6. (13 Tage) 50° S Pazifik – 15.6. 49° S und 80° W Sturm bis 12 Beaufort – 20.6. (7 Tage) an Valparaiso (64 Tage ab Lizard) – 30.7. ab Caleta Buena – 6.8. 31° S und 87° W Südgrenze der SO-Winde – 18.8. 57° S und 74° W Sturm bis 11 Beaufort – 19.8. 58° S und 70° W höchste Breite – 31.8. 31° S und 38° W Südgrenze der SO-Winde – 10.9. 4° N und 40° W Nordgrenze des SO-Passats – 13.9. 12° N und 28° W Südgrenze des NO-Passats – 21.9. 27° N und 34° W Nordgrenze des NO-Passats – 10.10. Lizard (72 Tage bis Lizard). Lizard–Valparaiso 64 Tage / Caleta Buena–Lizard 72 Tage.

Kapitän Wilhelm Ferdinand Max Junge

Nach Kapitän Julius Schmidt übernahm der am 1. August 1868 in Kückenhagen/Mecklenburg geborene Wilhelm Ferdinand Max Junge³³ das Kommando über die PANGANI. Kapitän Junge, dessen Befähigungszeugnis zum Schiffer auf großer Fahrt aus dem Jahr 1898 datierte, hatte zuvor von 1902 bis 1905 erfolgreich die kleine stählerne Bark PROMPT geführt.³⁴ Die 1887 bei Blohm & Voss gebaute PROMPT war ein Schwesterschiff der von Kapitän Schmidt geführten PAMELIA, so daß sich ein Vergleich, wie er in der Tabelle versucht wird, buchstäblich aufdrängt.

Junge segelte die PANGANI im Jahr 1906 gleich zweimal nach Valparaiso. Wenn er sich auch mit 67 bzw. 66 Tagen anfangs den Leistungen seines Vorgängers näherte, blieb er

Kapitän W.F.M. Junges Reisen mit der Bark PROMPT

1902	Lizard–Valparaiso Iquique–Lizard	81 Tage 79 Tage	1905	Lizard–Valparaiso Iquique–49° N 12° W	82 Tage 87 Tage
1902/03	Lizard–Antofagasto Caleta Buena–Lizard	80 Tage 95 Tage		Mittel aus 3 Ausreisen Lizard–Valparaiso	81 Tage
1903	Lizard–58,7° S 69,5° W Tocopilla–Hamburg	71 Tage 81 Tage		Mittel aus 3 Heimreisen Iquique–Lizard	84 Tage
1904	Lizard–Valparaiso Iquique–Lizard	80 Tage 86 Tage			

sowohl mit der PROMPT als auch mit der PANGANI (Reisemittel aus 8 Reisen Lizard–Valparaiso 72,25 Tage) deutlich hinter Kapitän Schmidt zurück.

Weitere rasche Reisen von Lizard nach Valparaiso im Jahr 1906 machten: POTOSI (63 Tage), PAMIR (64 Tage), PETSCHILI (68 Tage), Viermastbark PISAGUA (69 Tage), Vollschiiff PEIHO (72 Tage), Vollschiiff PAMPA (73 Tage), Vollschiiff PARCHIM (73 Tage), Vollschiiff PERA (75 Tage), POSEN (75 Tage), PLUS (76 Tage). Als die PANGANI am 13. Dezember 1906 in der halbkreisförmigen Bucht von Valparaiso, dem damals bedeutendsten Importhafen Chiles, vor Anker ging, bot sich der Besatzung ein trostloser Anblick. Die am Fuß eines 520 m hohen Hügelzuges gelegene Stadt war am 17. August 1906 erneut von einem schweren Erdbeben heimgesucht worden. Unter den etwa 190000 Einwohnern waren über 3000 Tote zu beklagen. Der Wiederaufbau der zerstörten Stadt erstreckte sich über viele Jahre. Schon am 18. April dieses Jahres hatte eine Erdbeben- und Brandkatastrophe große Teile von San Francisco vernichtet.

5. Reise 1906: 1.1. Lizard – 3.1. 48° N und 13° W Sturm bis 11 Bft. – 5.1. 46° N und 13° W Sturm bis 11 Bft. – 11.1. 33° N und 15° W Nordgrenze des NO-Passats – 21.1. 5° N und 25° W Südgrenze des NO-Passats – 23.1. 4° N und 25° W Nordgrenze des SO-Passats – 25.1. (24 Tage) Äquator – 1.2. 16° S und 35° W Südgrenze des SO-Passats – 21.2. (27 Tage) 50°S Atlantik – 27.2. 59° S und 77° W höchste Breite – 3.3. (10 Tage) 50° S Pazifik – 9.3. (6 Tage) an Valparaiso (67 Tage ab Lizard) – 5.5. ab Tocopilla – 8.5. 22° S und 75° W Eintritt in den SO-Passat – 13.5. 33° S und 88° W Südgrenze des SO-Passats – 21.5. 51° S und 86° W Sturm bis 11 Bft. – 26.5. 57° S und 71° W höchste Breite – 4.6. 35° S und 42° W Sturm bis 11 Bft. – 13.6. 22° S und 24° W Südgrenze des SO-Passats – 22.6. 5° N und 28° W Nordgrenze des SO-Passats und Südgrenze des SW-Monsuns – 23.6. 9° N und 28° W Nordgrenze des SW-Monsuns – 26.6. 11° N und 29° W Südgrenze des NO-Passats – 4.7. 35° N und 42° W Nordgrenze des NO-Passats – 23.7. 60° N und 4° W höchste Breite – 23.7. Orkneys passiert (79 Tage bis Orkneys) – 29.7. 54° N und 4° O (85 Tage). Lizard–Valparaiso 67 Tage / Tocopilla–Orkneys 79 Tage.

6. Reise 1906–07: 1.10. Elbe – 8.10. Lizard – 11.10. 47° N und 12° W Nordgrenze der NO-Winde – 26.10. 8° N und 26° W Südgrenze des NO-Passats – 31.10. 1° N und 21° W Nordgrenze des SO-Passats – 2.11. (25 Tage) Äquator – 9.11. 21° S und 36° W Südgrenze des SO-Passats – 15.11. 29° S und 45° W Sturm bis 8 Bft. – 21.11. 42° S und 56° W bis 23.11. in 44° S und 58° W Eisberge – 26.11. (25 Tage) 50° S Atlantik – 29.11. 56° S und 65° W steifer Wind bis 7 Bft. – 2.12. 58° S und 68° W höchste Breite – 7.12. (11 Tage) 50° S Pazifik –

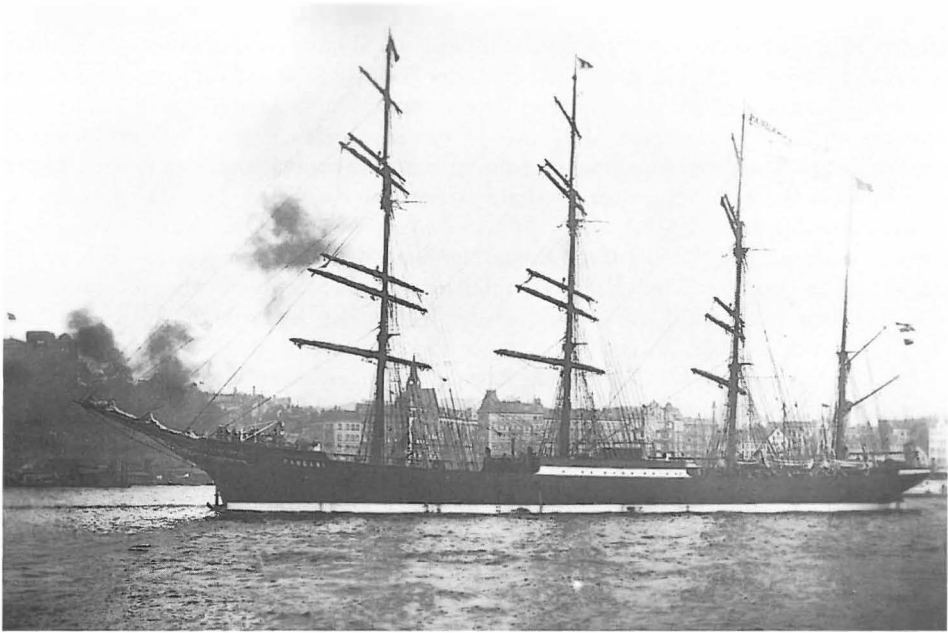
13.12. (6 Tage) an Valparaiso (66 Tage ab Lizard) ab 3.2.1907 – 8.2. an Tocopilla (5 Tage) ab 5.3.1907 – 23.3. Diego Ramirez (18 Tage) – 22.4. 17° S und 26° W Südgrenze des SO-Passats – 29.4. Äquator (37 Tage) – 30.4. 2° N und 28° W Nordgrenze des SO-Passats – 1.5. 3° N und 29° W Südgrenze des NO-Passats – 10.5. 27° N und 45° W Nordgrenze des NO-Passats – 21.5. 43° N und 30° W orkanartiger Sturm bis 12 Bft. – 26.5. 47° N und 11° W Orkan bis 12 Bft. – 28.5. Lizard (84 Tage bis Lizard) – 31.6. Elbe (90 Tage). Lizard–Valparaiso 66 Tage / Tocopilla–Lizard 84 Tage.

7. **Reise 1907–08:** 4.8. Elbe – 15.8. Lizard – 23.8. 37° N und 17° W Nordgrenze der NO-Winde – 2.9. 15° N und 22° W Südgrenze des NO-Passats – 8.9. 4° N und 18° W Südgrenze des SW-Monsuns, SO-Passat – 10.9. (26 Tage) Äquator – 17.9. 22° S und 38° W Südgrenze des SO-Passats – 1.10. (21 Tage) 50° S Atlantik – 8.10. 58° S und 62° W schwerer Sturm 10–11 Bft. – 12.10. 61° S und 73° W höchste Breite – 18.10. (17 Tage) 50° S Pazifik – 28.10. (10 Tage) an Valparaiso (74 Tage ab Lizard) – 2.2.1908 ab Iquique – 2.3. Diego Ramirez (29 Tage) – 29.3. 16° S und 28° W Südgrenze des SO-Passats – 7.4. Äquator (36 Tage) – 9.4. 2° N und 30° W Nordgrenze des SO-, Südgrenze des NO-Passats – 19.4. 25° N und 42° W Nordgrenze des NO-Passats – 8.5. Lizard (96 Tage bis Lizard) – 13.5. Elbe (101 Tage). Lizard–Valparaiso 74 Tage / Iquique–Lizard 96 Tage.

Weitere rasche Reisen Lizard–Valparaiso im Jahr 1907: POMMERN (65 Tage), PERA (68 Tage), PAMELIA (71 Tage), POSEN (72 Tage), PARCHIM (73 Tage), PETSCHILI (74 Tage), PAMIR (75 Tage), POTOSI (75 Tage), PISAGUA (76 Tage).

PANGANI im Dienste der Meeresforschung

Am 12. September des Jahres 1908, einem kalten und unfreundlichen Herbsttag, rüstete die PANGANI zu ihrer achten Ausreise. Öfter prasselten Regenschauer auf Hamburg, die PANGANI und ihre Besatzung nieder, die an Deck und in der Takelage die letzten Arbeiten erledigte. Das Kommando hatte, wie schon auf den vorhergegangenen Reisen, Kapitän Junge. Ihm zur Seite standen drei Offiziere. Der Zweite Offizier hieß Heinrich Oellrich, der ab 1914 das Vollschiff PINNAS, die Viermastbark PEKING, das Vollschiff PEIHO, nochmals die PEKING und anschließend die Viermastbark PAMIR kommandieren sollte. Als Kapitän Oellrich 1925 auf der ersten Ausreise der PAMIR durch einen Unfall im Englischen Kanal seedenstunfähig wurde, trat er in den Dienst der Deutschen Seewarte, wo er bis zum Regierungsrat aufstieg. Seine zahlreichen Beiträge in »Der Seewart« und den »Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie« zählen neben den Arbeiten von Ludwig E. Dinklage noch heute zu den wichtigsten Quellen über die Reisen deutscher Segelschiffe. Die eigentliche Besatzung der PANGANI bestand aus Bootsmann, Schmied, Koch und Segelmacher sowie den Matrosen, die in zwei Wachen zu je 12 Mann eingeteilt waren. Jede dieser Wachen setzte sich aus einem Drittel erfahrener Matrosen, 17 bis 20jährigen Leichtmatrosen und 14 bis 16jährigen Jungen zusammen. Einschließlich des überzähligen Kajütsjungen waren 33 Mann an Bord. Eine Besatzungsstärke von 33 Mann war auf allen Laeisz'schen Viermastbarken, die nach der PANGANI gebaut wurden, üblich. An Heuer bekamen die Unteroffiziere monatlich 70 bis 90 Mark, die Vollmatrosen 65 Mark, die Leichtmatrosen 35 bis 55 Mark und die Jungen 6 bis 15 Mark.³⁵ Zehn Jahre zuvor, im Jahr 1898, lag die durchschnittliche Heuer eines Vollmatrosen bei 56,52 Mark und jene eines Schiffsjungen bei 14,49 Mark.³⁶ Der spätere Kapitän C.M. Brockhöfft verdiente als Zweiter Offizier 1909 auf der POTOSI 105 Mark, 1911 als Erster Offizier auf der PEIHO 155 Mark und 1913 165 Mark.³⁷ Nach einer Mannschaftsliste der Viermastbark PAMIR lagen die Heuern im Jahr 1925 für den Ersten bis Dritten Offizier bei 280 bis 168 Mark, für Unteroffiziere 103 bis



Die PANGANI elbabwärts. (Sammlung: Dr. Jürgen Meyer)

117 Mark, Matrosen 93 Mark, Leichtmatrosen 50 Mark, Jungmänner 35 Mark und Jungen 26 Mark. Dazu ist noch zu sagen, daß Laeisz seine Besatzung meist besser bezahlte, da er guten Männern, die sich für eine weitere Reise verpflichteten, eine Prämie gewährte, die aber in diesen Zahlen nicht aufscheint. Wie hoch das Einkommen des Kapitäns war, darüber schweigt die Statistik. Es wird aber in der Größenordnung von 200–300 Mark, vielleicht auch etwas höher, gelegen haben.³⁸

Mit Dr. Rudolf Lütgens kam im Laufe des 12. Septembers noch ein Fahrgast an Bord. Dr. Lütgens, der schon an mehreren ozeanographischen Projekten mitgearbeitet hatte, sollte eine weitere ozeanographische Forschungsreise unternehmen. *Die Fahrt zu der die Deutsche Seewarte die Anregung gab, und die sie auch durch Mitgabe von Instrumenten unterstützt, bezweckt hauptsächlich experimentelle Untersuchungen über die Verdunstung auf dem Meere. Die Reise, schreibt G. Schott, die in erster Linie durch das Entgegenkommen der Reederei F. Laeisz ermöglicht wurde, geht auf der Viermastbark »Pangani«, Kapitän Junge, um Kap Horn nach Westküste Südamerikas, führt also im Atlantischen Ozean durch fast alle Klimazonen und wird deshalb hoffentlich gestatten, die Abhängigkeit der Verdunstungsvorgänge von den verschiedenen klimatischen Faktoren zu studieren.*³⁹

Für Laeisz wurde es zur lieben Gewohnheit, Wissenschaftlern und anderen an der Segelschiffahrt interessierten Menschen die Mitfahrt auf seinen Großseglern zu ermöglichen. Ob der Wellenforscher Graf Larisch-Moennich, der Seemann und Schriftsteller Heinrich Hauser, welcher mit Buch und Film ein beeindruckendes Zeugnis aus der letzten Zeit der Großsegler hinterlassen hat, oder Dr.-Ing. Gerhard Zwiebler, der spätere Präsident des deutschen Hydrographischen Institutes, alle konnten auf die Unterstützung des Hauses Laeisz zählen.

Nachdem Kapitän Junge vor Beginn der Reise den Tiefgang des Schiffes sowie alle Maßnahmen zur Sicherung der Ladung, des Ballastes und der Pumpen im Schiffstagebuch

(Logbuch) mit knappen Worten niedergeschrieben hatte, zog der Schlepper am 12. September 1908 die PANGANI aus dem Segelschiffshafen und taute sie elbawärts. Gegen Mitternacht passierte der Schleppzug Cuxhaven, der Seelotse kam an Bord, und kurz darauf stand die PANGANI in der Elbmündung. Doch der Schlepper konnte gegen den starken Nordostwind nicht andampfen. Die PANGANI war gezwungen, gegen 8 Uhr bei Neuwerk vor Anker zu gehen, um eine Wetterbesserung abzuwarten. Nach drei verlorenen Tagen, am Nachmittag des 15. Septembers, änderte sich endlich das Wetter. Der Schlepper erschien wieder und taute die PANGANI bis auf die Höhe von Ameland. Dann war der Viermaster auf sich allein gestellt. Die PANGANI kreuzte in den Englischen Kanal hinein, wo sie mit Nebel und zweimaliger Windstille zu kämpfen hatte. Am 23. September konnte sie endlich den Meridian von Lizard queren und in die Weiten des Atlantiks hinaussegeln. Drei Wochen mußte sich die Viermastbark gegen die vorherrschenden Südwestwinde nach Süden kämpfen, bis am 17. Oktober das Passatgebiet erreicht war. Leider hielt der Nordostpassat nicht, was er versprochen hatte. *Wir hatten Pech*, erinnerte sich Dr. Lütgens, *und erwischten eine der so seltenen Passatstörungen, d.h. der Passat setzte für einige Zeit aus, und dafür gab es flauwe Winde oder gar Windstille. Schwül und heiß wurde es, das Schiff lag quer in der sich langsam hebenden und senkenden See, während die schlappen Segel klatzend Mast und Tauwerk peitschten.*⁴⁰

Ein Hai brachte die willkommene Abwechslung und gab der Besatzung die Möglichkeit, ihre durch das enge Zusammenleben aufgestauten Aggressionen in einem blutigen Ritual auszuleben. *Schon von ferne sieht man die dreieckige Rückenflosse. Sie wirkt wie ein Alarmsignal. Ein eiserner Haken wird mit Speck versehen und fliegt am Seil über Bord. Gierig schießt der Hai herbei, kurz leuchtet die weiße Bauchseite auf, ein Ruck, und er hat angebissen. Zehn, zwanzig kräftige Fäuste ziehen in wilder Lust, und der grimmige Feind des Seemanns liegt um sich schlagend an Deck. Es hilft ihm nichts; im Nu ist der Schwanz gefesselt und von der Zimmermannsaxt die Wirbelsäule durchschlagen. Mit einer beispiellosen Wut und Blutgier fallen die Matrosen jetzt mit Messern über das Tier her. In faustgroße Stücke zermetzelt fliegt alles über Bord. Nur die Flosse wird vorn an den Klüverbaum genagelt. Sie soll nach Seemannsglauben Wind bringen, und wirklich kamen wir etwas weiter. Aber nur um vom Regen in die Traufe zu gelangen, denn jetzt, auf 8 Grad Nord, hatten wir das Passatgebiet verlassen und den äquatorialen Stillengürtel erreicht.*⁴¹ Hier machte die PANGANI nur sehr langsamen Fortgang, bis noch etwas nördlich des Äquators der Südostpassat einsetzte und den Segler am 31. Oktober, 48 Tage ab Hamburg, über die Linie schob. *Da der Nordostpassat uns im Stich gelassen hatte, suchte der Südost jetzt alles gut zu machen. Mit Stärke 6, oft auch 7, d.h. auf dem Lande schon Sturm, fuhr er uns in die Segel. Es war eine Freude, so durch die tief dunkelblaue, mit weißen Schaumköpfen gekrönte Flut zu brausen. Jetzt zeigte die brave PANGANI, was ein Segler vermag, und lief bis zu 15 Seemeilen in der Stunde, soviel wie die großen Doppelschraubendampfer auf der Laplata-Fahrt.*⁴² Bis etwa 25° S hielt der Südostpassat an. Unter der südamerikanischen Küste ließ sich die PANGANI von einem Pampero überraschen. *Am 9. November abends herrschte schönes Wetter, der Wind drehte langsam über Ost auf Nord und Nordwest, ohne aber an Stärke zuzunehmen. Einzig eine dunkle Wolkenbank im südwestlichen Horizont sah verdächtig aus. Plötzlich wurde der Wind stoßweise heftiger, Blitze zuckten aus der Wolke, die sich in rasender Eile über den ganzen Himmel ausbreitete, und ehe noch Segel geborgen werden konnten, fiel mit Tosen und Brausen der in den weiten Pampas Argentiniens geborene Pampero schräg von vorn ein. Stickige Luft wie bei einem Waldbrand umgab uns, Schmetterlinge und Heuschrecken wurden gegen die Segel geschleudert und fanden sich nachher in den Ecken, obwohl das Land über 300 km entfernt war. Das Schiff lag auf der Seite, fast mit den Rahenden das Wasser berührend, in pechschwarzer Nacht bei wol-*

kenbruchartigem Regen. Zum Glück halten in solchem Falle die Segel meist nicht Stand. Drei, vier schußfähliche Knalle und ebensoviel Segel sind fortgeflogen, während andere große Löcher erhalten. Da es ferner der Mannschaft gelingt, Raben zu fieren, ist das Schiff, das bei Druck von vorne leicht entmastet werden kann, gerettet. Es richtet sich auf und wird an den Wind gebracht. Eine Viertelstunde später ist der Pampero vorüber gezogen, und der Schaden kann festgestellt werden. Dicke Stabltrossen waren zerrissen, Segel spurlos verschwunden und sogar eine der großer Stablrahen, die Großobermastrabe, aus den Führschienen am Mast völlig losgebrochen. Wenn nicht das Fall noch gehalten hätte, wäre die ganze Rahe, unberechenbares Unheil verursachend, an Deck gestürzt.⁴³ Nur wenige Minuten hatten die Elemente mit dem Schiff gespielt, und zwei Tage brauchte die Mannschaft, um alle Schäden auszubessern.⁴⁴ Einen weiteren Pampero hatte die PANGANI auf 32° S abzuwettern. Geschickt nutzte Kapitän Junge die stürmischen Winde aus und segelte mit 15 bis 16 Knoten vor dem Wind der Kap-Hoorn-Region entgegen. Am 25. November umsegelte die PANGANI Kap St. John auf Staaten-Land. Junge wählte nicht den kürzeren Weg durch die Le-Maire-Straße, auch wenn dieser in den damals geltenden Segelanweisungen empfohlen wurde, weil der Segler dadurch ... 50 Sm oder rund 90 km weiter »luwwärts« steht, d.h. eine um so viel kürzere Fahrtstrecke in dem am Kap Horn alles beherrschenden Westwindgebiet zurückzulegen hat.⁴⁵ Wie das »Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean« in seiner 3. Auflage ausführt, war die Durchsegelung der 14 sm breiten und von Kap San Diego bis Kap Good Success gerechnet nur 18 sm langen Le-Maire-Straße nicht ganz ungefährlich: Schon das Eintreten von Windstille bringt das Schiff immer in eine unsichere Lage, denn möglicherweise wird es von dem Strome, der nicht selten mit einer Geschwindigkeit von mehr als vier Knoten läuft und zeitweilig quer über das Fahrwasser setzt, dem Riffe bei Kap San Diego oder dem steilen Felsufer von Staaten-Land zugetrieben, und da man außer in der Good-Success-Bucht keinen Ankergrund findet, ist man in solchem Falle der Strömung willenlos überlassen. Noch schlimmer ist man aber daran, wenn bald nachdem man die Straße durchsegelt hat, ein plötzlicher Sturm aus SSW hereinbricht der hier von sehr hohem und wildem Seegang und im Winter oft von dichtem Schneetreiben begleitet ist. Steht man dann nicht westlich genug, um die Rückfahrt durch die Straße offen zu haben, oder ist das Wetter zu dick, so ist man in Gefahr, auf Staaten-Land besetzt zu werden. Auch die Stromraselung in der Straße scheint unter Umständen gefährlich werden zu können.

Es dürfte hieraus hervorgehen, führt das Segelhandbuch weiter aus, daß der Weg durch die Straße Le Maire nicht unter allen Umständen empfohlen werden kann, wohl aber unter gewissen Bedingungen. Diese sind: günstiger Wind aus einer Richtung zwischen NO und W, sichtiges Wetter und die Aussicht, daß der Wind lange genug anhalten werde, um das Schiff eine gute Strecke jenseits der Straße zu bringen.

Ein Blick in die Statistik zeigt, daß von den westwärts um Kap Hoorn gehenden deutschen Seglern in den Jahren 1893/94 15 Prozent und 1906/07 20 Prozent durch die Le-Maire-Straße segelten. Nur die Fünfmaster POTOSI und PREUSSEN kamen auf eine höhere Frequenz. Interessant in diesem Zusammenhang ist, das Robert Hilgendorf, als er die POTOSI kommandierte, nie durch die Le-Maire-Straße segelte. Ihm schien es das Risiko nicht wert.⁴⁶

Die PANGANI hatte das Glück, Kap Hoorn im südlichen Sommer umrunden zu können. Mit den 14 Tagen, die sie von 50°S im Atlantik nach 50°S im Pazifik benötigte, war sie zwar nicht außergewöhnlich schnell, blieb aber deutlich unter der mittleren Reisedauer.⁴⁷

Am 15. Dezember, 94 Tage nachdem sie Hamburg verlassen hatte und 84 Tage ab Lizard, wurde die PANGANI von einem Dampfer in den Hafen von Valparaiso eingeschleppt. Das war das einzige Mal, daß die PANGANI über der 80-Tage-Marke blieb. War sie auf den vor-

hergehenden sieben Ausreisen nach Valparaiso im Durchschnitt 66 Tage unterwegs gewesen, so war die lange Ausreise *auf die völlig anormalen Verhältnisse im Nordostpassat* zurückzuführen. Dr. Lütgens ging in Valparaiso von Bord, um eine Studienreise durch Chile und das nördliche Argentinien zu unternehmen. Von der Ostküste Südamerikas kehrte der Wissenschaftler mit Unterstützung der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Deutschland zurück. Die PANGANI versiegelte, nachdem sie ihre Ladung in Valparaiso gelöscht hatte, nach dem Salpeterhafen Tocopilla.

8. Reise 1908–09: Hamburg 12.9.1908 – 15.9. Elbe – 22.9. Lizard – 16.10. 21° N und 24° W Nordgrenze des NO-Passats – 24.10. 7° N und 25° W Südgrenze des NO-Passats – 26.10. 6° N und 25° W Nordgrenze des SO-Passats – 31.10. Äquator auf 30° W (39 Tage) – 8.11. 27° S und 41° W Südgrenze des SO-Passats – 28° S (Pampero) – 32° S (Pampero) – 23.11. 50° S im Atlantik (23 Tage) – um Staaten-Land – 1.12. 57° S und 76° W orkanartiger Sturm bis 11 Bft. – 2.12. 57° S und 78° W höchste Breite – 6.12. 53° S und 78° W Orkan bis 12 Bft. – 8.12. 48° S und 81° W orkanartiger Sturm bis 11 Bft. – 7.12. 50° S im Pazifik (11 Tage) – 15.12. an Valparaiso (77 Tage ab Lizard) – ab Valparaiso 31.12. – an 7.1.1909 Tocopilla (7 Tage) ab 17.1. – 1.2. 38° S und 90° W Südgrenze der SO-Winde – 11.2. 58° S und 65° W höchste Breite, 1 Eisberg – 11.2. Diego Ramirez (25 Tage) – 13.2. 52° S und 55° W orkanartiger Sturm bis 11 Bft. – 2.3. 23° S und 29° W Südgrenze des SO-Passats – 12.3. 1° S und 28° W Nordgrenze des SO-, Südgrenze des NO-Passats – 13.3. Äquator (30 Tage) – 25.2. 30° N und 36° W Nordgrenze des NO-Passats – 4.4. Lizard (77 Tage bis Lizard) – 13.4. Elbe (9 Tage). Lizard–Valparaiso 77 Tage / Tocopilla–Lizard 77 Tage.

Weitere rasche Reisen Lizard–Valparaiso im Jahr 1908: PISAGUA (65 Tage), PITLOCHRY (67 Tage), PIRNA (74 Tage), PEIHO (74 Tage), PAMPA (76 Tage).

Die Heimreise der PREUSSEN im Vergleich: 20.1.1909 ab Tocopilla – 10.2. Diego Ramirez (21 Tage) – 4.3. Äquator (22 Tage) – 30.3. Lizard (69 Tage bis Lizard) – 5.4. Elbe (75 Tage). Tocopilla–Lizard 69 Tage.

Auf der neunten Reise stand Kapitän Junge mit Jürgen Jürs, der später zu einem der bekanntesten Laeisz-Kapitäne aufstieg, ein ausgezeichnete Erster Steuermann zur Seite. Der am 30. August 1881 in Elmshorn geborene Jürs war zuvor Erster für zwei Westküstenreisen auf der PIRNA gewesen und wechselte nach dem Zwischenspiel auf der PANGANI auf das Fünfmastvollschiff PREUSSEN. Nach dem Totalverlust der PREUSSEN im Jahr 1910 gab ihm Laeisz das Vollschiff PAMPA als erstes selbständiges Kommando. Bis er sich 1938 zur Ruhe setzte, hatte er nach der PAMPA noch weitere acht Laeisz-Segler kommandiert.

Die Ausreise nach Valparaiso schaffte die PANGANI in 72 Tagen ab Lizard. Schneller waren in diesem Jahr nur die POTOSI mit 67 Tagen und die PIRNA mit 71 Tagen gewesen. Hinter die PANGANI reihten sich PAMPA (74 Tage), die stählerne Viermastbark WOGLINDE der Reederei H. Fölsch & Co. (77 Tage ab Port Talbot) und die PINNAS (78 Tage).

Am 27. November 1909 trat die PANGANI von Mejillones aus mit einer Ladung Salpeter die Heimreise an, passierte am 15. Dezember Diego Ramirez, schnitt am 9. Januar 1910 die Linie und erreichte, nach 44 Tagen ab Diego Ramirez und 61 Tagen ab Mejillones, am 27. Januar Lizard. Sie war damit die schnellste von vier Viermastbarken gewesen, den Laeisz-Seglern POMMERN und PANGANI, der KURT der Hamburger Reederei G.J.H. Siemers & Co. und der FRIEDA des Bremerhavener Reeders A. Witte, hinter der sich die ehemalige COUNTY OF EDINBURGH verbarg, die nacheinander ostwärts um Diego Ramirez gingen. Wie die Deutsche Seewarte feststellte, sind die guten Reiseergebnisse darauf zurückzuführen, *daß im Südatlantischen Ozean der Übergang vom Westwindgebiet in den SO-Passat teils ver-*

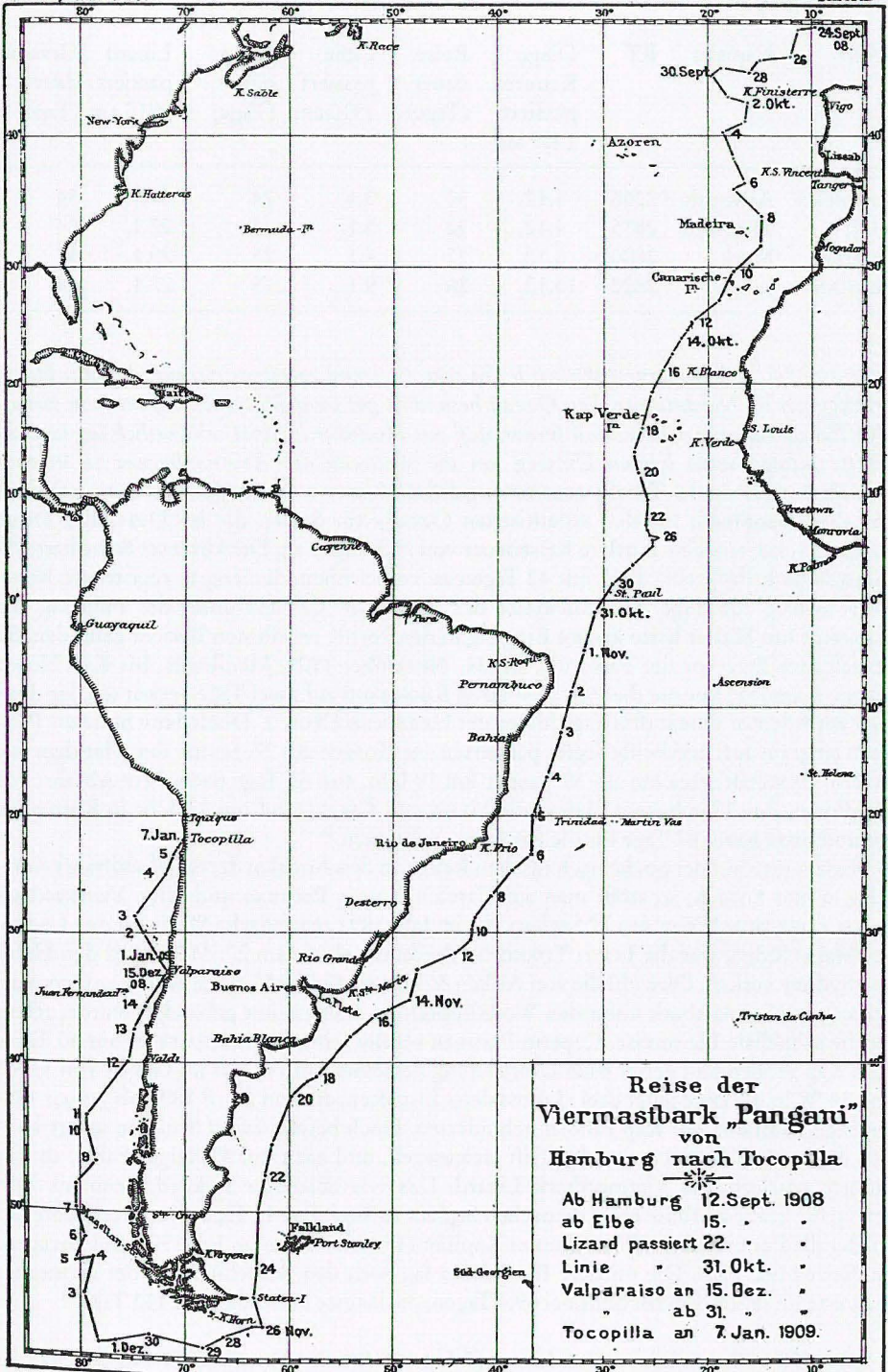
Rasche Seglerreisen von Diego Ramirez nach dem Kanal 1909/10

Schiff	Kapitän	RT	Diego Ramirez passiert 1909 am	Reise- dauer (Tage)	Linie passiert 1910 am	Reise- dauer (Tage)	Lizard passiert 1910 am	Gesamt- dauer (Tage)
POMMERN	Allwardt	2266	4.12.	30	3.1.	24	27.1.	54
KURT	Tönissen	2875	4.12.	32	5.1.	22	27.1.	54
FRIEDA	Mark	2000	8.12.	27	4.1.	25	29.1.	52
PANGANI	Junge	2822	15.12.	26	9.1.	18	27.1.	44

*hältnismäßig, teils außergewöhnlich leicht war, (...) und zweitens darauf, daß das Hochdruckgebiet im Nordatlantischen Ozean besonders gut ausgebildet war, womit ein starker NO-Passat zusammenhing, und ferner, daß das Hochdruckgebiet sehr östlich lag und die Schiffe infolgedessen keinen Umweg um die Westseite der Azoren herum zu machen brauchten.*⁴⁸ Die in der Tabelle zusammengefaßten Reisen waren *auffallend kurz*, gab doch das »Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean« für Segler, die im Dezember Diego Ramirez rundeten, eine mittlere Reisedauer von 71,8 Tagen an. Die kürzeste Reise hatte die Viermastbark PETSCHILI 1903 mit 42 Tagen zu verzeichnen, die längste registrierte Reisedauer betrug 105 Tage. Die Rückreise der HERZOGIN CECILIE unter der Führung von Kapitän Otto Walter hatte keinen Eingang in den vorher erwähnten Bericht gefunden. Sie verließ drei Tage vor der PANGANI, am 24. November 1909, Mejillones. Bis Kap Hoorn (Diego Ramirez) konnte die PANGANI ihren Rückstand auf zwei Tage verkürzen, lag dann aber am Äquator erneut drei Tage hinter der HERZOGIN CECILIE. Doch dann holte die PANGANI langsam auf, und beide Segler passierten am Morgen des 27. Januar den Meridian von Lizard. PANGANI erreichte am 30. Januar um 19 Uhr, also 64 Tage nach ihrer Abfahrt von Mejillones, den Hamburger Hafen, die HERZOGIN CECILIE lief um 17 Uhr in Rotterdam ein und hatte somit 67 Tage für die Rückreise gebraucht.⁴⁹

Blättert man auf der Suche nach raschen Reisen in den Annalen der Segelschiffahrt einige Jahre weiter zurück, so stößt man auf Captain Robert Pattman und seine Viermastbark LOCH TORRIDON.⁵⁰ Von den 77 Seglern, die im Jahr 1892 australische Wolle für den Londoner Markt luden, war die LOCH TORRIDON die letzte, als sie am 27. März 1892 den Hafen von Sydney verließ. Obwohl die von Aitken & Lilburn für die General Shipping Company bereederte Viermastbark unter den Wollklippern als Außenseiter gehandelt wurde, gelang ihr die schnellste Heimreise. Captain Pattman segelte seine Viermastbark in nur 40 Tagen zum Kap Hoorn und geriet nach Umrundung desselben am 14. Mai im Gebiet von 43,5°S und 34°W in die erste jener drei »kolossalen« Eistriften, die von April 1892 bis Januar 1894 die Segelschiffahrt um Kap Hoorn behinderten. Doch bereits zwölf Stunden später hatte sich die LOCH TORRIDON aus der Trift freigesegelt, und nach nur 41 tägiger Fahrt, ab Kap Hoorn, passierte die Viermastbark Lizard. Das war absoluter Rekord, denn bis 1894 betrug die kürzeste Reise eines deutschen Seglers 46 Tage. Die 41 Tage-Marke erreichte erst wieder die Fünfmastbark POTOSI unter Kapitän Hinrich Nissen im Juli 1903 und nochmals im November 1908. Die mittlere Reisedauer lag nach den Berechnungen der Deutschen Seewarte im Jahresdurchschnitt bei 69,4 Tagen, die längste Fahrt dauerte 113 Tage.⁵¹

9. Reise 1909–10: 6.8. Elbe – 13.8. Lizard (7 Tage) – 18.8. 42° N und 12° W Nordgrenze der NO-Winde – 29.8. 14° N und 22° W Südgrenze des NO-Passats – 30.8. 12° N und 22° W



**Reise der
Viermastbark „Pangani“
von
Hamburg nach Tocopilla**

Ab Hamburg 12. Sept. 1908
 ab Elbe 15.
 Lizard passiert 22.
 Linie 31. Okt.
 Valparaiso an 15. Dez.
 " ab 31.
 Tocopilla an 7. Jan. 1909.

Nordgrenze des SW-Monsuns – 3.9. 4° N und 18° W Südgrenze des SW-Monsuns, SO-Passat – 5.9. (23 Tage) Äquator – 11.9. 18° S und 34° W Passatstörung – 14.9. 23° S und 38° W Südgrenze des SO-Passats – 16.9. 30° S und 43° W schwerer Sturm bis 10 Bft. – 17.9. 32° S und 46° W orkanartiger Sturm, bis 11 Bft. – 28.9. (23 Tage) 50° S Atlantik – 2.10. 58° S und 68° W Orkan bis 12 Bft. – 15.10. (17 Tage) 50° S Pazifik – 24.10. (9 Tage) an Valparaiso (72 Tage ab Lizard) ab 7.11. – 13.11. (6 Tage) an Mejillones ab 27.11. – 5.12. 34° S und 89° W Südgrenze des SO-Passats – 15.12. Diego Ramirez (18 Tage) 28.12. 33° S und 31° W Südgrenze des SO-Passats – 9.1. 1910 Äquator (25 Tage) – 11.1. 1910 3° N 32° W Nordgrenze des SO-, Südgrenze des NO-Passats – 24.1. 46° N und 13° W bis Orkan 12 Bft. – 26.1. 49° N und 8° W stürmische Winde bis 8 Bft. – 27.1. 1910 Lizard (18 Tage) (61 Tage bis Lizard) – 29.1. Elbe (63 Tage). Lizard–Valparaiso 72 Tage / Mejillones–Lizard 61 Tage.

Weitere rasche Reisen Lizard–Valparaiso im Jahr 1909: POTOSI (67 Tage), PIRNA (71 Tage), PAMPA (74 Tage), WOGLINDE (77 Tage), PINNAS (78 Tage).

10. Reise 1910–11: 8.8. Lizard – 6.9. (29 Tage) Äquator – 27.9. (21 Tage) 50° S Atlantik – 17.10. (20 Tage) 50° S Pazifik – 26.10. (9 Tage) an Valparaiso (79 Tage ab Lizard) – 8.12. ab Iquique – 22.2. 1911 Lizard (76 Tage bis Lizard). Lizard–Valparaiso 79 Tage / Iquique–Lizard 76 Tage.

Weitere rasche Reisen Lizard–Valparaiso im Jahr 1910: PAMPA (66 Tage), POMMERN (70 Tage), HANS (71 Tage), PERSIMMON (72 Tage), PIRNA (75 Tage), PARCHIM (78 Tage), PEIHO (78 Tage), KURT (78 Tage), PARCHIM (79 Tage).

11. Reise 1911: 29.5. Lizard – 23.6. (25 Tage) Äquator – 19.7. (27 Tage) 50° S Atlantik – 1.8. (13 Tage) 50° S Pazifik – 9.8. (8 Tage) an Valparaiso (73 Tage ab Lizard)² – 16.9. ab Taltal – 29.11. Lizard (74 Tage bis Lizard). Lizard–Valparaiso 73 Tage / Taltal–Lizard 74 Tage.

Weitere rasche Reisen Lizard–Valparaiso im Jahr 1911: KURT (68 Tage), PEIHO (71 Tage), PONAPE (71 Tage), PAMPA (72 Tage), PAMIR (74 Tage), PIRNA (75 Tage), PEKING (76 Tage), PAMPA (78 Tage), POMMERN (78 Tage), PETSCHILI (79 Tage).

12. Reise 1912: 17.3. Lizard – 13.4. (31 Tage) Äquator – 10.5. (23 Tage) 50° S Atlantik – 20.5. (10 Tage) 50° S Pazifik – 26.5. (6 Tage) an Valparaiso (70 Tage ab Lizard) – 26.7. ab Tocopilla – 20.10. Lizard (86 Tage bis Lizard). Lizard–Valparaiso 70 Tage / Tocopilla–Lizard 86 Tage.

Mittlere Reisedauer

Schiff	Lizard– Valparaiso	Iquique– Lizard	Anzahl der Ausreisen	Anzahl der Rückreisen
PANGANI	70 Tage	78 Tage	12	12
PETSCHILI	76 Tage	91 Tage	14	13
PAMIR	79 Tage	91 Tage	19	18
PEKING	75 Tage	87 Tage	17	17
PASSAT	79 Tage	90 Tage	15	15
PRIWALL	82 Tage	94 Tage	18	18
PADUA	74 Tage	82 Tage	13	12

Weitere rasche Reisen Lizard–Valparaiso im Jahr 1912: POMMERN (65 Tage), POTOSI (67 Tage ab Ushant), PASSAT (69 Tage), PEKING (70 Tage), PASSAT (72 Tage), PENANG (73 Tage), PEIHO (74 Tage), PINNAS (75 Tage), PAMPA (78 Tage), PITLOCHRY (79 Tage).

Von ihrem Stapellauf bis zum Ende des Jahres 1912 hatte die PANGANI zwölf erfolgreiche Salpeterreisen absolviert. Erfolgreich nicht nur, weil sie von größeren Unglücksfällen verschont blieb, sondern auch zumal sie auf allen Ausreisen Ladung nach Chile transportierte, wie aus dem Bestimmungshafen Valparaiso abzulesen ist. In Ballast fahrende Segler steuerten fast immer gleich einen Salpeterhafen an. Für alle zwölf Ausreisen der PANGANI von Lizard, dem klassischen Abgangspunkt aus dem Englischen Kanal nach Valparaiso, ersegelte sie einen Durchschnitt von 70 Tagen. Nur eine einzige, und zwar die achte Reise, lag mit ihren 84 Tagen über dem Mittel von 81,7 Tagen, welches Kapitän Oellrich aus 419 Reisen während der Jahre 1893 bis 1933 errechnet hatte.⁵³

Untersucht man jene 206 Reisen, die von deutschen Seglern zwischen 1904 und 1933 von Lizard nach Valparaiso unternommen wurden, zeigt sich deutlich die Überlegenheit der Viermastbark, denn gerade die Segler mit einem Bruttoreumgehalt zwischen 3000 und 3500 BRT, und das waren die Viermaster, konnten bei 61 Reisen eine hervorragende mittlere Reisedauer von 77,4 Tagen erzielen. Wie man sieht, wurde diese Zeit von der PANGANI noch locker unterboten. Nur die Fünfmastbark POTOSI erlangte auf 9 Reisen mit 69,3 Tagen einen noch besseren Durchschnitt.⁵⁴ Somit war die PANGANI die schnellste Laeisz'sche Viermastbark, gefolgt von PLACILLA und PADUA, alles Bauten der Werft Tecklenborg. Die Tecklenborg-Segler scheinen ausgesprochene Flautenläufer gewesen zu sein, hingegen brauchten die bei Blohm & Voss gebauten Viermastbarken schon einen ordentlichen Puster, bevor sie ins Laufen kamen. Natürlich zogen die Kapitäne bei der Wahl der optimalen Route die Segeleigenschaften ihres Schiffes mit in Betracht. Sehr schön ist das an den zwei gemeinsamen Ausreisen der PADUA (Kapitän Jürgen Jürs) und der bei Blohm & Voss gebauten PRIWALL (Kapitän Robert Clauss) in den Jahren 1933/34 und 1934/35 nach dem Spencer Golf/Australien zu erkennen. Beide Male hielt Kapitän Clauss seine PRIWALL etwa 2–2½ Grad südlicher, um in das Gebiet der stärkeren Winde zu gelangen.⁵⁵ Das soll aber nicht bedeuten, daß die Tecklenborg-Segler vielleicht zu schwach gebaut waren. Auch sie wiesen eine stärkere Dimensionierung auf, als von den Klassifikationsgesellschaften vorgeschrieben. Nicht umsonst dichtete der Volksmund: *Kaptein sei unbesorgt / Din Schipp is baut bi Tecklenborg*.⁵⁶ Die Leistungen der letzten Viermastbarken auf ihren Westküstenreisen und ganz zum Schluß in der australischen Weizenfahrt veranlaßten Kapitän Oellrich im Jahr 1937, rückschauend die etwas wehmütige Feststellung zu treffen: *so lag, (...), wahrlich kein Grund für den Abbau der Segelschiffe vor*.⁵⁷

Die dreizehnte Ausreise der PANGANI begann diesmal nicht in Hamburg, sondern in Antwerpen. Die PANGANI war mit Zement, Stückgut und Koks voll abgeladen. Sie verließ am 26. Januar 1913 im Tau des Schleppers PRESIDENT LUDWIG den Hafen von Antwerpen. Reiseziel war wieder Valparaiso. Um 6 Uhr am Morgen des 27. stand der Schleppzug auf der Höhe von Dungeness. Der Schlepper warf die Trosse los, und die PANGANI segelte bei günstiger südlicher Brise ungefähr in der Mitte des Kanals dem Atlantik entgegen. Kapitän Junge war bis 22 Uhr auf der Brücke geblieben, erst dann legte er sich, ohne die Kleider abzulegen, auf das Sofa im Kartenhaus. Junges Vorsicht war wohl begründet, denn nicht mehr Kap Hoorn, sondern der Englische Kanal mit seinem starken Schiffsverkehr und den vielen Dampfern, die kaum mehr einen Gedanken an kreuzende Großsegler und ihr Wege-recht verschwendeten, war zum gefährlichsten Reiseabschnitt geworden.

Die Laeisz-Segler schienen im Englischen Kanal besonders vom Kollisionspech verfolgt zu sein. 1910 mußte das Fünfmastvollschiff PREUSSEN nach einer Kollision mit dem Dampfer BRIGHTON als Totalverlust abgeschrieben werden. 1912 versenkte die PISAGUA den

Dampfer OCEANA, dabei wurde sie so schwer beschädigt, daß sich die Reederei zum Verkauf entschloß. 1913 sank die PITLOCHRY nach einer Kollision mit dem Dampfer BOULAMA. 1928 kollidierte die PARMA bei Lowestoft mit einem englischen Trawler, ohne schwere Beschädigungen davonzutragen, und die PASSAT rammte querab von Dungeness den französischen Dampfer DAPHNÉ. 1929 kam die PASSAT dem britischen Dampfer BRITISH GOVERNOR in die Quere, wobei beide Schiffe schwere Beschädigungen davontrugen. Die Schuld war stets bei den Dampfern zu suchen. Das trifft auch auf den englischen Klipper CORIOLANUS zu. Am Morgen des 24. Februar 1890 steuerte das eiserne Vollschiß etwa 400 Seemeilen von Fastnet entfernt mit einer Ladung Chilesalpeter den Kanal »for orders« an. Um 9 Uhr morgens kam ihm der Dampfer CLAYMORE in die Quere. Der Klipper rammte den Dampfer, dessen Brücke zu diesem Zeitpunkt nur von einem chinesischen Quartermaster besetzt war, mittschiffs. Der Dampfer wurde so schwer beschädigt, daß er aufgegeben werden mußte. Die CORIOLANUS kam mit eingedrücktem Bug und Schäden in der Takelage davon. Daher waren englische Reeder bereits zu Ende des 19. Jahrhunderts dazu übergegangen, ihre Australiensegler von Liverpool und nicht von London aus auf die Reise zu schicken, um dem Kollisionsrisiko im Kanal auszuweichen.

Aber zurück zur PANGANI, für die es vorerst gut aussah. Die Nacht war klar und feuersichtig, wenn auch nicht *mondscheinhell*. Um Mitternacht passierte die Viermastbark Kap La Hague, ohne daß das Leuchtfeuer in Sicht kam, da man sich nach Schätzung des Ersten Offiziers etwa in der Mitte des Kanals und somit außerhalb des Feuerkreises befand. Um Mitternacht wurde der Erste Offizier Horst durch den Zweiten Offizier Söhrens abgelöst. Horst tätigte noch seine Journaleintragungen und machte, bevor er die Brücke verließ, den Zweiten Offizier *auf die Lichter zweier mitgehender Dampfer, von denen einer sein Hecklicht zeigend an Backbord voraus, der andere seine Backbordlaterne und zwei Topplichter zeigend an Steuerbord lag, aufmerksam und wies noch besonders darauf hin, daß die Lichter der »Pangani« gut brannten, wovon er sich während der Wache mehrere Male und zuletzt noch kurz vor der Ablösung überzeugt hatte.*⁵⁸ *Ungefähr um 12¹/₄ U.– eine Viertelstunde nach der Ablösung – hörte der 1. Offizier den wachhabenden 2. Offizier laut rufen, wodurch er sich aber nicht beunruhigen ließ, da er meinte, daß der 2. Offizier mit einem der Leute zu tun habe. Etwa 2 Minuten später erfolgte ein starker Stoß. Der Kapitän und der 1. Offizier stürzten an Deck und sahen, daß das Schiff an Steuerbordseite in Höhe des Leuchtfeuertürmchens von einem Dampfer angerannt war.*

Kapitän Junge eilte aus dem Kartenhaus und ließ sofort Segel fieren, um die Masten, von denen die Wanten gerissen waren, zu entlasten, außerdem gab er Befehl, die Rettungsboote klarzumachen. Junge beteiligte sich an den Arbeiten und brannte außerdem ein Blaufeuer ab, um dem Dampfer zu signalisieren, daß Hilfe dringend nötig sei. Doch innerhalb von zehn Minuten sank die PANGANI so rasch, daß nur vier Mann das Unglück überlebten.

Am 23. Mai 1913 trat das Seeamt in Hamburg zusammen, um das Unglück zu untersuchen. Den Vorsitz führte Oberregierungsrat Dr. A. Schön, ein Jurist mit der Befähigung zur Ausübung des Richteramtes, als sachkundige Beisitzer fungierten die Kapitäne Mehring, Peitsmeier und Volkertsen sowie Direktor Warnholtz. Das Reich war durch den Reichskommissar Konteradmiral z.D. Luran vertreten, und als Protokollführer wird ein Mann namens Korn genannt.⁵⁹

Das Seeamt fällt folgenden Spruch: *Am 28. Januar 1913 hat um etwa 12¹/₄ U. Vm. im Kanal auf der Höhe von Cap La Hague ein Zusammenstoß zwischen dem französischen Dampfer »Phryné« und der deutschen Viermastbark »Pangani« stattgefunden, durch welchen der Segler zum Sinken gebracht wurde und von der aus 34 Personen bestehende Besatzung 30 den Tod fanden.*

Der Unfall ist von der Führung des Dampfers verschuldet, weil der Ausguck nicht besetzt

war, weil auf der Brücke eine so ungenügende Aufmerksamkeit herrschte, daß man die »Pangani« erst im letzten Augenblick bemerkte und weil schließlich, als man auf den Segler aufmerksam wurde, nach der falschen Seite ausgewichen worden ist.

Die Führung der »Pangani« trifft keine Schuld, insbesondere ist festgestellt worden, daß die Lichter der »Pangani« ordnungsgemäß gebrannt haben.

Geführt wurde der in Algier beheimatete Schraubendampfer PHRYNÉ von Kapitän Briend. Der Dampfer lief 1895 in Newcastle vom Stapel, war zu 1754 NRT/2817 BRT vermessen und stand im Eigentum der Reederei A.C. Le Quellec & fils.

Der Reichskommissar hat folgendes ausgeführt: Es sei durch die Untersuchung festgestellt, daß auf der »Pangani« die Seitenlampen gebrannt hätten und kein Ausweichmanöver gemacht sei. Der Ausguck sei besetzt gewesen. Wenn auch die Lichter der »Phryné« nicht gemeldet worden seien, so spiele dies hier keine Rolle, weil der Dampfer ausweichpflichtig gewesen sei.

Der Unfall sei durch den Dampfer »Phryné« verschuldet infolge ungenügenden Ausgucks und daher verspäteten Ausweichmanövers.

Gründe: Die Schiffe begegneten sich auf Kursen, welche sich in einem Winkel von $3\frac{1}{2}$ Strichen schnitten, in einer, wenn auch nicht mondschein hellen, doch klaren und gut feuersichtigen Nacht. Nach Artikel 20 der Seestraßenordnung hatte der Dampfer dem Segler auszuweichen. Der Dampfer »Phryné« ist dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, hat vielmehr bis unmittelbar vor dem Zusammenstoß seinen Kurs beibehalten und daher den Segler angerannt und zum Sinken gebracht.

Eine Entschuldigung für dieses Verhalten des Dampfers würde dann gegeben sein, wenn die Behauptung der Dampferleitung, daß das grüne Seitenlicht der »Pangani« nicht gebrannt habe, erwiesen wäre. Durch die Untersuchung ist aber der volle Beweis erbracht worden, daß diese Behauptung nicht richtig ist, daß vielmehr die Seitenlampen der »Pangani« zur Zeit der Kollision hell und klar gebrannt haben.

Auf die vor dem französischen Gericht gemachten Versuche, die Glaubwürdigkeit der geretteten Seeleute der »Pangani« zu erschüttern, ist irgendwelcher Wert nicht zu legen. Es scheint, daß bei den Unterhaltungen, welche nach dem Unfall an Bord der »Phryné« geführt sind, allerlei Mißverständnisse untergelaufen sind, welche sich ohne weiters dadurch erklären, daß die Seeleute sich sprachlich nicht ordentlich verständigen konnten und daher die Finger- und Gestensprache zu Hilfe nahmen. Auch die Differenz in den Uhrzeiten der Schiffe und unbedeutende Widersprüche in den Aussagen der Zeugen, z. B. ob der Leichtmatrose Lübke auf der »Phryné« eine oder zwei Topplampen gesehen hat, sind nicht geeignet, irgendwelchen Zweifel daran zu begründen, daß die Zeugen nach ihrem besten Wissen die Wahrheit gesagt haben.

Das Seeamt kann seiner Entscheidung daher nur die beeidigten Aussagen der vor ihm vernommenen Zeugen zu Grunde legen und darnach feststellen, daß die Seitenlichter der »Pangani« bis zu dem Zusammenstoße hell gebrannt haben, wie dies auch nach dem, dem Seeamt bekannten Dienstbetrieb auf diesen Schiffen garnicht anders möglich ist. Daß die Lampen auch den gesetzlichen Bestimmungen entsprachen und eine Sichtweite von mindestens zwei Meilen hatten, ergeben die eingezogenen Atteste der Seewarte. Die Lampen waren auf dem Hinterende der Back in den Leuchttürmchen eingesetzt und befanden sich dort an einer Stelle, an der sie durch Segel für den entgegenkommenden Dampfer nicht verdeckt gewesen sein können. Auch die Krängung des Schiffes – 3 bis 4° – war bei dem mäßigen Winde so unbedeutend, daß sie weder für die Stellung der Vordersegel zu den Lampen noch für die Sichtweite der Lichter irgendwie in Betracht kommt.

Des weiteren wird der Führung der »Pangani« der Vorwurf gemacht, daß ihr Ausguck mit dem erst 15 Jahre alten Leichtmatrosen Lübke nicht ordnungsgemäß besetzt gewesen

sei und daß, wenn der Ausgucksmann seine Pflicht besser erfüllt hätte, die Schiffsleitung der »Pangani« wohl eher durch Signale die schlafende Aufmerksamkeit des Dampfers zu wecken in der Lage gewesen wäre.

Der Leichtmatrose Lübke, welcher vor der Anmusterung auf der »Pangani« für diese Reise 8 Monate als Junge auf Schonern gefahren hat, macht allerdings einen noch sehr kindlichen Eindruck und das Seeamt verkennt nicht, daß es zumal im belebten Kanal richtiger ist, den Ausguck mit älteren und erfahreneren Leuten zu besetzen, wenn auch andererseits anzuerkennen ist, daß gegen irgendeine gesetzliche Vorschrift hier nicht verstoßen ist.

Daß aber im vorliegenden Falle die nicht völlig befriedigende Besetzung des Ausgucks für den Unfall kausal geworden sei, war nicht festzustellen. Weder ist bekannt, ob nicht der Matrose Hemmingsen, dem Lübke die Lichter der »Phryné« gemeldet hat, diese Meldung, wie Lübke erwartete, dem wachhabenden Steuermann weitergegeben hat, noch ist bekannt, ob nicht der Steuermann Söhrens diese Lichter ebenso zeitig gesehen hat, wie der Ausgucksmann. Zu der gegenteiligen Vermutung liegt auch nicht der geringste Anlaß vor. Insbesondere kann auch nicht etwa daraus, daß Söhrens nicht vor der Kollision Flackerfeuer oder dergleichen abgebrannt hat, geschlossen werden, daß er die Lichter der »Phryné« nicht gesehen hat. Er konnte garnicht annehmen, daß bei der feuersichtigen Nacht die Lichter der »Pangani«, auf der nicht nur die Positionslaternen sondern auch die erleuchteten Fenster des Navigationszimmers zu sehen waren, auf dem nahenden Dampfer übersehen werden könnten, hatte daher zu irgendwelchen besonderen Maßregeln zur Weckung der Aufmerksamkeit des Dampfers keine Veranlassung. Der Artikel 12 der Seestraßenordnung enthält auch keine zwingende Vorschrift, gestattet vielmehr nur das Zeigen von Flackerfeuer oder Abgeben von Knallsignalen, um die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Es läßt sich daher weder feststellen, daß Söhrens solche Signale abgegeben hatte, wenn er eher auf die Lichter der »Phryné« aufmerksam gemacht wäre, noch daß er schuldvollerweise die Gefahr zu spät erkannt und daher die Signale nicht abgegeben hat, trotzdem er die Lichter auf der »Phryné« rechtzeitig gesehen hatte.

Da andererseits der Steuermann Söhrens seiner nach Artikel 21 gegebenen Pflicht, Kurs zu halten, nachgekommen ist, wie dies übereinstimmend von den geretteten Matrosen bekundet wird, so konnte ausgesprochen werden, daß die Führung der »Pangani« an diesem Unfall keine Schuld trägt.

Die Ursache des Unfalls liegt vielmehr allein darin, daß man auf dem Dampfer »Phryné« erst im letzten Augenblick auf die »Pangani« aufmerksam wurde und dann noch mit dem falschen Ruder auszuweichen suchte.

Die zunächst außerordentlich auffallende Tatsache, daß das wie ausgeführt gut brennende Seitenlicht der »Pangani« auf der »Phryné« nicht gesehen ist, findet zum Teil ohne weiters ihre Erklärung darin, daß der Ausguck auf dem Dampfer nicht besetzt war. Es liegt hierin ein Verstoß gegen Artikel 29 der Seestraßenordnung, welcher um so schwerer wiegt, als man sich in einem belebten Fahrwasser befand. Eine Entschuldigung ist aus der Schwäche der Besatzung für die Schiffsleitung nicht zu entnehmen, da der Kapitän sowohl nach deutschen wie nach französischen Recht (§§13 des Handelsgesetzbuches und Artikel 223 Code de Commerce) für die gehörige Besetzung seines Schiffes verantwortlich ist.

Es handelte sich hier auch nicht etwa um einen Ausnahmefall, vielmehr entsprach es, wie auch der Kapitän zugibt, der auf dem Dampfer herrschenden Gewohnheit, daß der Ausguck während des Aschebievens unbesetzt blieb, was natürlich nur zu einer strengeren Beurteilung dieser Verfehlung gegen die nautische Vorsicht Anlaß geben kann.

Da der Ausgucksmann fortgegangen war, verblieben an Deck der wachhabende Steuermann und der Rudersmann, welche beide kein Licht auf der »Pangani« gesehen haben. Daß der Rudersmann nichts gesehen hat, ist ohne Bedeutung, da er nicht die Aufgabe hatte,

auszusehen und dies auch ersichtlich nicht getan hat, denn er ist überhaupt erst auf die »Pangani« aufmerksam geworden, als er das Kommando »Steuerbordruder« erhielt. Daß jetzt kein Seitenlicht mehr gesehen wurde, ist ohne weiters erklärlich, da dieses jetzt schon durch den Bug des Dampfers verdeckt sein konnte, wie dies auch die französischen Sachverständigen annehmen. Ob seine Aufmerksamkeit vorher durch das Kompaßlicht geblendet war, kann dahingestellt bleiben, jedenfalls ist die Tatsache, daß auch er die Lichter der »Pangani« nicht gesehen hat, für die Beurteilung ohne Bedeutung.

Der wachhabende Steuermann Hamon, auf welchem also zu der Zeit allein die Pflicht zur Haltung eines guten Ausgucks ruhte, hat nun erst unmittelbar vor dem Zusammenstoße die Segel der »Pangani« gesehen.

Zwischen diesem Sichten der Segel und der Kollision liegt nur eine sehr kurze Spanne Zeit, wie insbesondere auch aus der Aussage des Maschinisten hervorgeht, und das Seeamt möchte ebenso wie die französischen Experten annehmen, daß der Rudersmann sich irrt, wenn er sagt, daß der Dampfer vor der Kollision noch zwei Striche nach Steuerbord abgefallen sei. Eher wird anzunehmen sein, daß bei dieser Drehung des Dampfers nach Steuerbord schon der Zusammenstoß mitgewirkt hat, da die »Pangani« den Dampfer nach Steuerbord herumreißen mußte.

Wenn nun in diesem letzten Augenblick, als der Steuermann Hamon die Segel der »Pangani« sah, Lichter der »Pangani« nicht sichtbar gewesen sein mögen, da bei der Nähe der Schiffe der Bug des Dampfers die Lichter des Seglers verdeckt haben kann, so ist doch die Tatsache, daß Hamon das grüne Licht der »Pangani« auch früher nicht gesehen hat, nur dadurch zu erklären, daß er nicht aufmerksam genug nach vorn ausgesehen hat. Auch wenn das grüne Licht wirklich nicht gebrannt hätte, wäre bei guter Aufmerksamkeit das Nahen des großen Seglers, dessen Logis und Kartenzimmer erleuchtet waren, eher zu bemerken gewesen, zumal die Nacht klar war und dafür, daß etwa über dem Wasser Nebel gelagert habe, wie der eine Sachverständige vermuten will, nichts vorliegt. Die einzige Erklärung dafür, daß die »Pangani« so spät gesehen ist, liegt mithin darin, daß der wachhabende Offizier nicht aufgepaßt hat.

Man ist auch hier um so eher geneigt, an eine solche Nachlässigkeit zu glauben, als der ganze Betrieb auf dem Dampfer die im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt zu fordernde straffe Ordnung vermissen läßt. Nach dieser Richtung steht fest, daß die Besatzung sehr schwach war, daß man ohne Ausguck fuhr, daß Reservegläser für die Topplampen fehlten, daß die Dampfpeife nicht funktionierte. Es liegt also eine Summe von Nachlässigkeiten vor, welche den Fehler des wachhabenden Offiziers weniger auffallend erscheinen läßt, als es sonst der Fall sein würde.

Als der Steuermann Hamon des Seglers ansichtig wurde, hat er zunächst das Ruder Hartsteuerbord legen lassen, was er damit begründet, daß er den Segler an Backbord gesehen habe. Dieses Ruder war offensichtlich verkehrt und kann nur dazu gedient haben, durch Vergrößerung des Kollisionswinkels die Folgen des drohenden Stoßes zu verschlimmern, wenn es überhaupt noch zur Wirkung gekommen ist. Bei der Stellung der Schiffe zueinander hätte dagegen eine Drehung des Dampfers nach Backbord den Zusammenstoß, wenn nicht vermieden, so doch sicherlich abgeschwächt, da dadurch der Kollisionswinkel zu einem immer kleineren werden mußte und daher der Dampfer, auch wenn er den Segler noch getroffen hätte, vielleicht ohne ihn zum Sinken zu bringen, an seiner Seite entlanggeglitten wäre.

Auch dieses falsche Manöver steht zur Verantwortung des Steuermannes, wenn es sich auch tatsächlich um ein im letzten Augenblick ohne Überlegung gegebenes Kommando handelt, da der Steuermann bei nur etwas höherer Aufmerksamkeit nicht im Zweifel darüber hätte sein können, daß der Segler mit seinem Kurse vor dem Dampfer vorüberlag, daß

man also durch Steuerbordruder notwendigerweise einen Zusammenstoß hervorrufen mußte. Ob dieses falsche Manöver noch zur Wirkung gekommen ist und ob durch Hartbackbordruder der Zusammenstoß vermieden oder abgeschwächt wäre, läßt sich allerdings nicht mit Sicherheit behaupten. Wenn die Aussage des Rudermannes Mathurin richtig ist, daß der Dampfer vor der Kollision noch Zeit gehabt hat, um 2 Striche nach Steuerbord zu drehen, dann hätte man allerdings auch noch die genügende Zeit gehabt, durch Backbordruder die Gewalt der Kollision sehr erheblich abzuschwächen.

Aus den vorstehenden Gründen hat das Seeamt der Führung des Dampfers »Phryné« die alleinige Schuld an dem tawrigen Unfall zur Last gelegt.

Zu den Klagen der geretteten Seeleute der »Pangani« über die Langsamkeit der Rettungsmaßregeln des Dampfers, sowie über die unfreundliche Aufnahme, welche sie an Bord des Dampfers gefunden haben, kann das Seeamt keine Stellung nehmen, da über den Zustand, welcher nach der Kollision an Bord der »Phryné« geherrscht hat, zu wenig bekannt ist und da auch eine Erklärung der Besatzung der »Phryné« über diese Vorwürfe nicht vorliegt.

Ertrunkene Seeleute der Viermastbark PANGANI

Nr.	Dienststellung	Name	geboren am	Geburtsort
1	Kapitän	Junge, Wilhelm Ferdinand Max	1. 8.1868	Kükenhagen
2	2. Offizier	Söhrens, Heinrich	20.11.1888	Wilster
3	3. Offizier	Moldenhauer, Willy Otto Ehrich	12.10.1889	Freetz/Schlawe
4	Zimmermann	Biedermann, Ludwig Richard Oswald	13. 9.1894	Hamburg
5	Segelmacher	Stock, August Heinrich	3. 6.1882	Heiligenhafen
6	Koch	Wagener, Cange Hinrichs	11. 9.1866	Norden
7	Schmied	Schoensee, August Otto	19. 7.1886	Kruglinnen/Lötzen
8	Steward	Meincke, Ernst Walter	15. 1.1892	Danzig
9	Matrose	Henningsen, Hermann Gottfried	5. 2.1894	Steinberg/Flensburg
10	Matrose	Ewert, Rudolf Georg	21. 4.1894	Zingst/Franzburg
11	Matrose	Winter, Emil Wilhelm Heinrich	12. 9.1891	Graseberg/Cammin
12	Matrose	Ulbrich, Gustav Heinrich Paul	29.10.1895	Creba/Rothenburg
13	Matrose	Andersen, Georg	4. 2.1891	Montana
14	Matrose	Karlson, Wilhelm	5. 9.1868	Kristinestad
15	Matrose	Abel, Jakob	21. 4.1892	Riga
16	Matrose	Ericson, Johann	13. 5.1887	Enköping
17	Matrose	Frieben, Gustav von	8. 7.1881	Berlin
18	Matrose	Zepurneck, Martin	16. 9.1891	Riga
19	Matrose	Pardemann, Wilhelm	29. 8.1884	Ruhlsdorf
20	Matrose	Cadiddu, Dominico	21. 9.1885	Tostoli
21	Matrose	Dubseuil, Armand	19. 6.1865	Bordeaux
22	Leichtmatrose	Hedlund, Axel	11. 7.1894	Stockholm
23	Leichtmatrose	Prieß, Wilhelm	9. 3.1893	Sonnenwalde
24	Leichtmatrose	Royen, Henry von	17. 5.1895	Amsterdam
25	Leichtmatrose	Kleinfeld, Karl	2.11.1891	Gernrode
26	Leichtmatrose	Kleinschmidt, Adolf Heinrich	25. 6.1896	Prinzenthal/Bromberg
27	Leichtmatrose	Meyer, Nicolaus Johannes	26. 3.1897	Blankenese/Pinneberg
28	Junge	Suck, Hans	29.10.1896	Schiffbek/Stormarn
29	Junge	Hegner, Wilhelm	15.10.1894	Linden
30	Junge	Schwartling, Rudolf	12.12.1895	Eger/Österreich

Gerettete Seeleute der Viermastbark PANGANI

1	1. Offizier	Horst, Karl
2	Matrose	Eriksen, Thorlaf
3	Matrose	Hawkes, George
4	Leichtmatrose	Lübke, Otto Johannes Paul

Quellen- und Literaturverzeichnis:

- Anonym: Viermaster PANGANI. In: Schiffbau, Nr. 6, 1902.
- Barth, P.: Das Wetter auf dem Nordatlantischen Ozean vom 25. September bis zum 13. Oktober 1903. In: Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, 1903, S. 111–112.
- Blöss, Hans: Glanz und Schicksal der POTOSI und PREUSSEN. Kiel 1960.
- Bowness, Edward: The Four Masted Barque. 2. Aufl. London 1976.
- Burmester, Heinz: Mit der PAMIR um Kap Horn. Oldenburg 1974.
- Burmester, Heinz: Segelschulschiffe rund Kap Hoorn. Oldenburg 1976.
- Carse, Robert: The Twilight of Sailing Ships. New York 1965.
- Carvel, John L.: Stephen of Linthouse 1750–1950. Glasgow 1950.
- Course, A.G.: The Wheel's Kick and the Wind's Song. New York 1968.
- Deutsche Seewarte (Hrsg.): Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie. Versch. Jahrgänge.
- Deutsche Seewarte (Hrsg.): Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean. 3. Auflage. Hamburg 1910. Reprint, Arnis 1992.
- Deutsche Seewarte (Hrsg.): Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern. Bd. 1–8. Berlin 1904–1911.
- Dinklage, Ludwig E.: Rasche Reisen deutscher Segler. In: Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, Beiheft I, Berlin 1902.
- Erbach, R.: Motor-Viermastbark MAGDALENE VINNEN. In: Werft-Reederei-Hafen, 4. Jg. Heft 1, 1923.
- Fitger, E.: Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Leipzig 1902.
- Hamburger Nachrichten vom 29. und 30. November und 1. Dezember 1902.
- Hamecher, Horst: Königin der See. Fünfmast-Vollschiff PREUSSEN. Garstedt 1968.
- Höver, Otto: Von der Galiot zum Fünfmaster. Reprint der Ausgabe von 1934. Norderstedt 1975.
- Kozian, Walter: Biographien maritimer Persönlichkeiten: Georg Wilhelm Claussen. In: Schifffahrt international. Heft 2, 1992, S. 63.
- Kozian, Walter A.: Captain Robert Pattman und die LOCH TORRIDON. Manuskript.
- Kozian, Walter A.: Segelschiffsreisen 1901–1910. Spezialregister zu der von der Deutschen Seewarte herausgegebenen Publikationsreihe »Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern«. Wien 1996.
- Kresse, Walter: Hamburger Seeschiffe 1889–1914. Hamburg 1974.
- Laas, Walter: Die grossen Segelschiffe. Berlin 1908. Reprint Kassel 1972.
- Lubbock, Basil: The Nitrate Clippers. Reprint der Auflage von 1932. Glasgow 1976.
- Lütgens, Dr. Rudolf: Auf einem Segler um Kap Horn. In: Meereskunde, 4. Jg., 8. Heft. Berlin 1910.
- Lütgens, Dr. Rudolf: Vorläufiger Bericht über eine ozeanographische Forschungsreise. In: Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, 1909, S. 145–153.
- MacGregor, David R.: British & American Clippers. London 1993.
- Meyer, Jürgen: Hamburgs Segelschiffe 1795–1945. Norderstedt 1971.
- Middendorf, Friedrich Ludwig: Bemastung und Takelung der Schiffe. Reprint der Ausgabe von 1903. Kassel 1971.
- Nebel, Kay H.: ... rund Kap Horn! Bremerhaven 1978.
- Oellrich, Heinrich: Rasche Reisen deutscher Segler. In: Der Seewart, 6. Jg., 1937, S. 151–161.
- Oellrich, Heinrich: Zwei außergewöhnlich kurze Reisen der deutschen Segler PRIWALL und PADUA von Europa nach Australien 1933/34. In: Der Seewart, 3. Jg., 1934, S. 207–210.
- Oellrich, Heinrich: Segler-Reisen von Europa nach Australien und zurück 1933/34. In: Der Seewart, 4. Jg., 1935, S. 9–10.
- Oellrich, Heinrich: Segler-Reisen von Europa nach Australien und zurück 1934/35. In: Der Seewart, 5. Jg., 1936, S. 94–101.
- Prager, Hans-Georg: F. Laeisz. Herford 1974.
- Reichsamt des Innern: Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reiches. 20. Bd. Hamburg 1914.
- Rodewald, M.: Die Elsflöther Bark CHARLOTTE im Azoren-Orkan (Oktober 1903). In: Der Seewart, Band 19, 1958.
- Rohrbach, Paul, Piening, Hermann und Schmidt, Fred: FL – Die Geschichte einer Reederei. Hamburg 1954.
- Scheffke, Jörg: Von Zingst in die Welt. Zingster Heimatheft Nr. 3. Zingst, o.J.
- Scholz, Dr. William: Die Stellung der Segelschiffahrt zur Weltwirtschaft und Technik. In: Probleme der Weltwirtschaft. Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Jena 1910.
- Schott, Gerhard: Eine ozeanographische Forschungsreise. In: Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, 1908, S. 419–420.
- Schott, Gerhard: Geographie des Atlantischen Ozeans. Hamburg 1912.

Tabellarische Übersicht des Hamburgischen Handels. Hamburg.

Villiers, Alan: Kap Hoorn. Hamburg 1988.

Walker, David: Champion of Sail. London 1986.

Wendling: Rasche Seglerreisen von Diego Ramirez nach dem Kanal. In: Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, 1910, S. 639–642.

Anmerkungen:

- 1 In: Schiffbau. Zeitschrift für die gesamte Industrie auf Schiffbautechnischen Gebieten. Berlin, III. Jg., Nr. 10, vom 23.2.1902, S. 408.
- 2 Walker: Champion of Sail.
- 3 Middendorf: Bemastung und Takelung der Schiffe, S. 13.
- 4 Villiers: S. 58 und 169.
PEGASUS 2631 BRT, 314.0 x 42.3 x 24.9, Länge des Brückendecks 58 Fuß
RELIANCE 2631 BRT, 313.7 x 42.3 x 24.9, Länge des Brückendecks 58 Fuß
- 5 Walker: Champion of Sail, S. 143f.
- 6 Carvel: Stephen of Linthouse, S. 83 und 182.
- 7 Rohrbach, Piening, Schmidt: FL ..., S. 74.
- 8 MacGregor: British & American Clippers, S. 146.
- 9 Carse: The Twilight of Sailing Ships, S. 58.
- 10 Der etwa 400 km lange Pangani-Fluß entspringt im Massiv des Kilimanjaro und mündet bei der Hafenstadt Pangani in die Pemastraße des Indischen Ozeans.
- 11 Hamburger Nachrichten vom 30. November 1902, Morgen-Ausgabe.
- 12 Hamburger Nachrichten vom 1. Dezember 1902, Abend-Ausgabe.
- 13 Hamburger Nachrichten vom 30. November 1902, Morgen-Ausgabe.
- 14 Scheffelke: Von Zingst in die Welt, S. 38 und 40. Hier wird als Vorname Mathias statt Martin genannt.
- 15 Echte Schwesterschiffe waren PASSAT und PEKING, sowie POLA und PRIWALL.
- 16 Die durch die Klassifikationsgesellschaft ermittelten Maße finden sich in der Tabelle auf S. 8.
- 17 Erbach: Motor-Viermastbark MAGDALENE VINNEN.
- 18 Firmenprospekt, sowie Mitteilung von KHD an den Autor.
- 19 Firmenprospekt der Oberurseler Motorenwerke und Mitteilung von Heinz Burmester an den Autor (Auszug aus einem Arbeitsbuch der Reederei F. Laeisz für den Zeitraum 1896–1910)
- 20 Nebel: ... rund Kap Horn! S. 33.
- 21 nach Oellrich: Rasche Reisen ..., Burmester: Mit der PAMIR um Kap Hoorn. Annalen der Hydrographie ..., Tabellarische Reiseberichte ...
- 22 Die POTOSI passierte einen Tag nach der PANGANI Lizard und ankerte nach 67tägiger Reise in Iquique.
- 23 Dinklage: Rasche Reisen deutscher Segler, S. 3.
- 24 Barth: Das Wetter auf dem Nordatlantischen Ozean 1903.
- 25 Rodewald: Bark CHARLOTTE ..., S. 189.
- 26 Rodewald hat für das Seeamt das meteorologische Gutachten zum Untergang der PAMIR erstellt.
- 27 Siehe Rodewald: Bark CHARLOTTE ..., S. 186ff.
- 28 Burmester: Segelschulschiffe rund Kap Horn, S. 54.
- 29 Der Albatros, Heft 4, 1969, S. 223.
- 30 Zitiert in der Zeitschrift HANSA, 41. Jg., 1905, S. 505.
- 31 Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels.
- 32 Lubbock: The Nitrate Clippers.
- 33 Seeamtsverhandlung und Mitteilung von Dr. J. Meyer.
- 34 Kresse: S. 184, 187.
- 35 Lütgens: Auf einem Segler um Kap Horn, S. 7.
- 36 Berechnet vom kaiserlich statistischen Amt. Aus: Fitger, S. 119.
- 37 Heuerabrechnungen für C.M. Brockhöfft.
- 38 Diesen Gehaltsansatz gibt Scholz als ungefähren Richtwert für den Kapitän eines mittelgroßen Segelschiffes, bezogen auf das Jahr 1909, an. Siehe Scholz: Die Stellung der Segelschiffahrt ...
- 39 Schott: Eine ozeanographische Forschungsreise, S. 419.
- 40 Lütgens: Auf einem Segler um Kap Horn, S. 15.
- 41 Ebenda, S. 16/17.
- 42 Ebenda, S. 20.
- 43 Entgegen von Dr. Lütgens Aussage ist anzunehmen, daß alle fierbaren Rahen mit Toppnanten versehen waren, die ein Herabstürzen der Rahen verhindern sollten.
- 44 Lütgens, Dr. Rudolf: auf einem Segler um Kap Horn, S. 21–23.
- 45 Schott: Eine ozeanographische Forschungsreise.
- 46 Blöss: Glanz und Schicksal ..., S. 158.
- 47 Mittlere Reisedauer um Kap Hoorn im November (aus Segelhandbuch f. d. Atlantischen Ozean

- S. 393) war: vor 1889 – 19,6 Tage, von 1889–1894 – 17,3 Tage und von 1895–1908 – 18,3 Tage. Aus den 9 Reisen der PANGANI, wie die Zeiten um Kap Hoorn bekannt sind, errechnet sich ein Mittel von 13,2 Tagen. Die Deutsche Seewarte hatte für den Zeitraum 1895–1908 für deutsche Segelschiffe im Jahresmittel eine Dauer der Reisen um Kap Hoorn von 18,5 Tagen errechnet. Von diesen untersuchten 1030 Reisen dauerten 90 Reisen 10 Tage und weniger, die schnellste Reise 7 Tage, die mittlere Reise 18,5 Tage und die längste Reise 68 Tage.
- 48 Wendling: Rasche Seglerreisen von Diego Ramirez ..., S. 640.
- 49 Burmester: Segelschulschiffe rund Kap Horn, S. 84–86.
- 50 Eiserne Viermastbark LOCH TORRIDON, Bj. 1881, 287.4 x 42.6 x 24.0 ft, 2000 NRT/2081 BRT.
- 51 Kozian: Captain Robert Pattman und die LOCH TORRIDON.
- 52 Burmester: Mit der PAMIR ... rechnete bei gleichem Datum nur 72 Tage.
- 53 Oellrich: Rasche Reisen ..., S. 151.
- 54 Ebenda, S. 161.
- 55 Oellrich: Zwei außergewöhnlich kurze Reisen der deutschen Segler PRIWALL und PADUA von Europa nach Australien 1933/34. Segler-Reisen von Europa nach Australien und zurück 1933/34. Segler-Reisen von Europa nach Australien und zurück 1934/35.
- 56 Höver: Von der Galiot zum Fünfmaster, S. 22.
- 57 Oellrich: Rasche Reisen ..., S. 161.
- 58 Dieses und die folgenden Zitate aus: Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs.
- 59 Zeitschrift HANSA, August 1913, S. 710ff.

The Four-Masted Barque PANGANI

Incidents from the memoirs of a deep-water sailing ship

Summary

In 1902, in order to keep its sailing ship fleet abreast of the latest technological developments, the F. Laeisz Shipping Company of Hamburg commissioned Joh. C. Tecklenborg of Geestemünde and Blohm & Voss of Hamburg to build two four-masted barques. The PETSCHILI left the slips at Blohm & Voss on March 11, 1903, the first four-master to be built by that shipyard for F. Laeisz. The other new four-master, PANGANI, was launched on November 29, 1902 and put into service on February 14, 1903.

The PANGANI was the type model for a series of eight four-masted barques which in retrospect are considered to be the most efficient large sailing ships ever built. Although they were not all constructed according to the same plans, their nearly identical appearance more than justifies Heinz Burmester's description of them as "near sisters."

The PANGANI, measured at 3,054 gr.r.t./2,822 nt.r.t., received the highest rating of the German and English Lloyd. Siemens-Martin steel had been selected as building material. The hull was of the "three-island" type; i.e. in addition to the forecabin and poop there was a bridge deck, increasing the hull's longitudinal stability and reserve buoyancy force and providing space for the accommodation of the entire ship's company. She was equipped with all manner of energy-saving devices such as Jarvis brace winches, halyard winches, capstans and sheet winches. For the loading and

unloading of cargo there were two petroleum motors of the GNOM type. The PANGANI's masts as well as her yards consisted of riveted steel tubing. The lower mast, topmast, topgallant mast and royal mast were each made of a single piece of steel tubing. The spanker, constructed as a pole mast, had no topmast. Steel wire rigging, set taut with rigging screws on the inside of the bulwarks, was used for the standing gear. The running gear consisted partly of steel wire and partly of hemp and Manila fibre rigging. The stem and stern ornamentation was quite lavish.

On March 1, 1903 the PANGANI, fresh from the shipyard, was towed from the River Geeste to Hamburg. On the Elbe she ran aground in the midst of a manoeuvre and had to dock for repairs at Stülcken. A short time later the PANGANI took her first cargo on board in the Hansa port. Julius Schmidt, a native of the island of Rømø who had led the barque PAMELIA on five fast voyages between 1900 and 1903, was appointed captain.

Even on her maiden voyage, the PANGANI gained the reputation of being a fast ship. In her ten years of service she was Laeisz's speediest four-masted barque, followed closely by the four-masted PLACILLA launched by the same shipbuilder, Tecklenborg, in 1891. On her return voyage, the PANGANI met with a severe hurricane in the North Atlantic. Between October 9 and 11, 1903 she had to contend with wind speeds of as high as 11 on the Beaufort scale.

On her third voyage the PANGANI had the opportunity of measuring her strength against her competitors. The winner, the PREUSSEN, anchored on November 12, 1904 in the roads of Iquique. The PANGANI reached Valparaiso, a port somewhat farther south, on November 13 and the HERZOGIN CECILIE was not seen until November 15, when she arrived in Taltal between Valparaiso and Iquique; the race between the two latter four-masters had ended in a draw. After the PANGANI had discharged her general cargo in Valparaiso she travelled on to the nitrate port Pisagua from where she sailed for home with a full cargo on December 15. The HERZOGIN CECILIE had set out on her homeward voyage the day before in Iquique. Now the PANGANI clearly proved to be the superior sailing ship; she reached Lizard in 73 days, three days faster than her rival. On her fourth voyage out, made in 64 days, the PANGANI under Captain Schmidt was again one of the front-runners among the nitrate sailers.

Captain Julius Schmidt was succeeded by Wilhelm Ferdinand Max Junge of Kückenhagen, Mecklenburg, who assumed command of the PANGANI in 1906.

On her twelve outward voyages from Lizard, the classical starting point from the English Channel for trips to Valparaiso, the PANGANI sailed an average of 70 days. On only one occasion – her eighth voyage, which took 84 days – did she fail to achieve the mean of 81.7 days worked out by Captain Oellrich on the basis of 419 voyages made between the years 1893 and 1933. Thus the PANGANI was the fastest four-masted barque in the Laeisz fleet, followed by the PLACILLA and the PADUA, two further vessels constructed by the Tecklenborg shipyard. Tecklenborg sailing ships seem to have performed quite well in calm winds, whereas the four-masters built by Blohm & Voss required a proper puff to get running. This should not be understood as an indication that the Tecklenborg sailships were too weak in their construction. On the contrary, they exhibited stronger dimensioning than prescribed by the classification societies. Not without good reason was the expression "*Kaptein sei unbesorgt / Din Schipp is baut bi Tecklenborg*" ("Captain do not fret / Your ship was built by Tecklenborg") a popular one.

The PANGANI's thirteenth outward voyage began on January 26, 1913 in Antwerp with Valparaiso as her destination. The tug and tow were off Dungeness by six

o'clock on the morning of January 27. The PANGANI was sailing towards the Atlantic by a favourable southerly breeze down the middle of the Channel. Captain Junge was on the bridge until 10:00 pm; only then did he retire, fully clothed, on the sofa in the chart room. His caution was well-founded, for no longer Cape Horn but the English Channel presented the most dangerous stretch of the journey. There was heavy shipping traffic on the Channel, as well as numerous steamboats whose masters hardly wasted a thought on large tacking sailships and their right of way.

The night, although not "moonshine bright," was clear and there was good visibility. At midnight the four-master passed La Hague without sighting the light beacon, since according to the first officer's estimations, the ship was approximately in the middle of the Channel and thus outside the signal range. First Officer Horst was relieved by Second Officer Söhrens. Horst stayed on the bridge to complete his journal entries and called the second officer's attention to

the lights of two steamers on the same course. One showing its stern light was on the port bow; the other, whose port lanterns and two masthead lights were visible, was on starboard. He also emphasised the fact that the 'Pangani's' lights were burning well, of which he had convinced himself several times during his watch, the last time shortly before his relief. At approximately 12:15 – a quarter hour after his relief – the first officer heard the second officer on duty calling loudly, but was not alarmed since he thought the second officer had business with one of the men. Some two minutes later there was a heavy jolt. The Captain and the first officer dashed to the deck where they saw that the ship had been hit by a steamer on her starboard side under the beacon tower.

Captain Junge rushed out of the chart room and immediately gave the command for the sails to be slackened in order to relieve tension on the masts whose shrouds had torn. He also ordered the lifeboats cleared. Junge, working side by side with the men, set off a blue light as a signal to the steamers that help was urgently needed. But within ten minutes the PANGANI had sunk – so quickly that only four men survived the disaster. Captain Junge was not among them.

On May 23, 1913 the Maritime Court (Seeamt) of Hamburg convened to investigate the accident. The following sentence was pronounced:

On January 28, 1913 at about 12:15 a.m. there was a collision involving the French steamer 'Phryn' and the German four-masted barque 'Pangani' in the Channel off Cape de la Hague. The collision caused the sinking of the sailing ship, and of the 34 members of the ship's company, 30 met their death.

The commanders of the steamer were responsible for the accident for the following reasons: No-one was on duty in the lookout; the vigilance on the bridge was so poor that the 'Pangani' was not sighted until the last minute; and finally, when the sailing ship was noticed, the steamer swerved to the wrong side to avoid collision.

The leadership of the 'Pangani' is free of blame; in particular it has been determined that the lights of the 'Pangani' were functioning according to regulations.