

## Fundstück Nr. 5

### Auf den Spuren der Viermastbark PISAGUA

*Im Zuge einer Inspektionsreise mit dem russischen Forschungsschiff AKADEMIK IOFFE besuchte ich im Januar 2016 die Süd-Shetland-Inseln am Rande der Antarktischen Halbinsel. Als ich auf der Seekarte den Namen „Low Island“ erblickte, da klickte es – das war doch die Insel, auf deren Strand die Laeisz'sche Viermastbark PISAGUA ihr Ende gefunden hatte...*

*Dass die großen stählernen Windjammer vor Kap Horn scheiterten, oder im Ärmelkanal mit Dampfern kollidierten, das war Anfang des vorigen Jahrhunderts durchaus nicht ungewöhnlich, aber wie war die PISAGUA an diesen entlegenen Ort gekommen? Die Suche in alten Unterlagen brachte eine ungewöhnliche Geschichte zu Tage:*

Die in den Jahren 1891/92 bei Tecklenborg gebauten Viermastbarken PLACILLA und PISAGUA waren die Vorläufer der Serie von acht stählernen Viermastbarken, die die Hamburger Reederei F. Laeisz zwischen 1902 und 1926 bei den Werften Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde, und Blohm & Voss, Hamburg, für den Transport von Salpeter aus Chile bauen ließ. Die im Vergleich zu anderen Segelschiffen extrem schnellen und regelmäßigen Reisen dieser Schiffe trugen der Reederei schließlich den Beinamen ‚Flying P-Line‘ ein. Zu dieser Serie gehören neben den noch existierenden Schwesterschiffen PEKING und PASSAT, beides Museumsschiffe, die PADUA, noch heute in Fahrt als Segelschulschiff KRUZENSHTERN, sowie die durch ihren tragischen Untergang im Jahre 1957 weithin bekannte PAMIR, und PANGANI, PETSCHILI, POLA, und PRIWALL, an deren Namen sich nur noch alte Fahrensleute und Spezialisten für Großsegler erinnern.

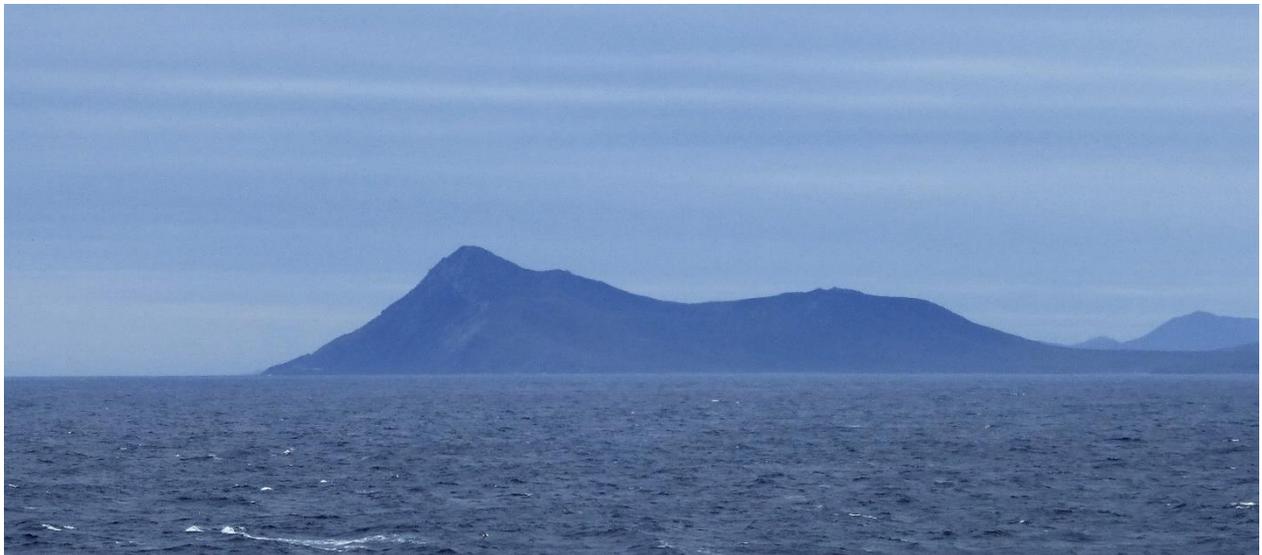


Fig. 1 – Gemälde von Alfred Jensen „Viermastbark PISAGUA 1893“  
(<http://www.fineartemporium.com/se-Jensen-Pisagua.htm>)

Für den Reeder waren die PLACILLA und PISAGUA nicht nur ein wirtschaftliches, sondern vor allem auch ein technisches Experiment. Nach den kleinen hölzernen Briggs der Anfangszeiten hatte Laeisz bis Anfang der 1890er Jahre nur Vollschiffe und Barken als Neubauten in Auftrag gegeben oder

gebraucht gekauft. Nicht nur vom Rigg, sondern auch von der Größe her waren die beiden ‚Neuen‘ ungewöhnlich, denn die in den Jahren zuvor gebauten oder gekauften Laeisz-Schiffe waren meist mit rund 1000-1500 BRT vermessen. Nur die in den 1880er Jahren gebauten stählernen Vollschiiffe PALMYRA, PARCHIM, PERA, POSEN und PAMPA hatten um die 1700 BRT erreicht –die maximale Größe für ein dreimastiges Segelschiff. In England waren eine Zeitlang noch größere Vollschiiffe in Mode, die sich aber als kaum mehr handhabbar herausstellten. Heute noch bekannt sind BRITISH ISLES und GRACE HARWAR, beide dafür berüchtigt, dass sie auf fast jeder Reise einige Mann verloren.

Die PLACILLA dagegen war mit 2485 BRT vermessen und die PISAGUA sogar mit 2852 BRT, bei jeweils 113m Länge über alles. Nur in der Rumpflänge unterschieden sich die beiden Schiffe ein wenig – PISAGUA war mit 104m um 6cm länger als ihre zuerst gebaute Schwester. Dazu hatten beide Schiffe die gerade neu aufgekommenen sogenannten ‚Drei-Insel-Rümpfe‘ mit einem in den Rumpf integrierten Mittschiffsaufbau, der nicht nur den Rumpf verstärkte, sondern auch trockene Quartiere für die gesamte Mannschaft bot, was in der Kap Horn-Fahrt ein großer Vorteil war, sowie ein extrem stabiles stählernes Rigg und die arbeitssparenden Brass- und Fallwinden nach dem Patent von Kapitän Jarvis.



*Fig. 2 – Kap Horn an einem stillen Tag im Hochsommer (Jan. 2016, Foto: Autor)*

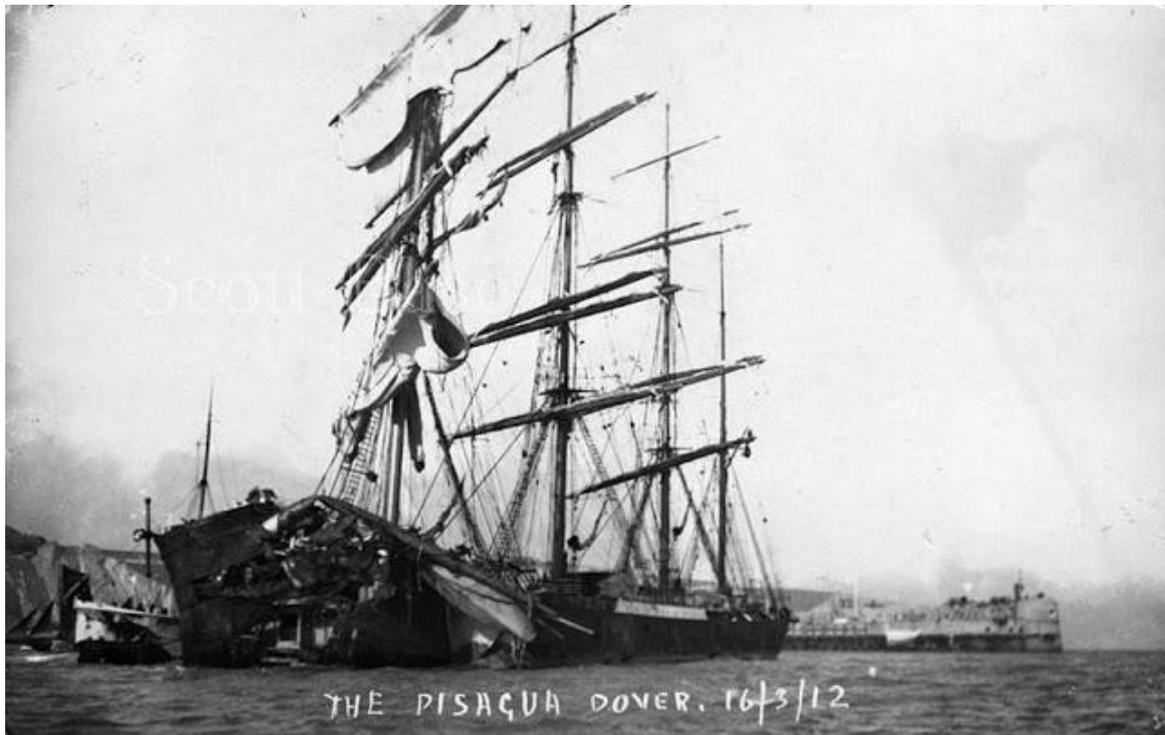
Beide Viermastbarken segelten über alle Erwartungen gut, die PLACILLA sogar ganz ausgezeichnet. Unter Kapitän Hilgendorf stellten sie auf ihrer Jungferreise nach Chile den Rekord von 58 Tagen vom Ausgang des Ärmelkanals bis nach Iquique in Chile auf. Die beste Reise der PISAGUA sollte 65 Tage vom Kanal bis nach Valparaíso sein, 1908 unter Kapitän Frömcke, der für sein extrem hartes Segeln berüchtigt war. Nach dieser Reise übernahm er die Fünfmastbark POTOSI mit der er vier noch bessere Reisen nach Chile machte, bis er schließlich aus gesundheitlichen Gründen abgelöst werden musste.

### **Kollision**

1909 übergab Frömcke die PISAGUA an Kapitän R. Dahm, der sie noch immer führte, als sie, voll abgeladen mit Salpeter auf der Heimreise von Chile, in der Nacht vom 15. auf den 16. März 1912 bei Beachy Head im Ärmelkanal den P&O-Dampfer OCEANA rammte. Der Dampfer sank innerhalb weniger Minuten, wobei 17 Menschen umkamen. Die PISAGUA wurde schwer beschädigt – ihr Bug war um gut 5m eingedrückt worden. Nur die solide Bauweise und das Kollisionsschott bewahrten sie davor, das Schicksal des Dampfers zu teilen. Zwei Schlepper brachten die schwer beschädigte Viermastbark nach

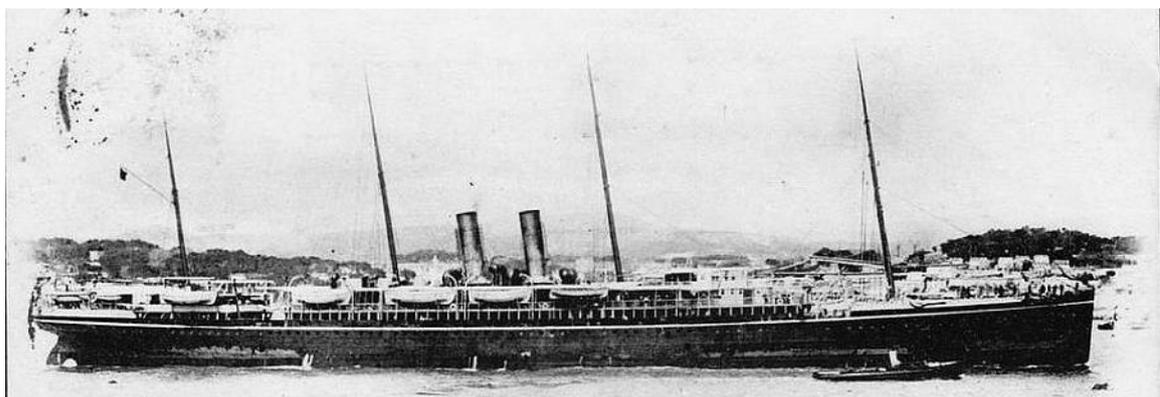
Dover und von dort nach Hamburg, wo sie entladen und danach kondemniert wurde. Das bedeutet, dass die Reparaturkosten den Wert des Schiffes überstiegen hätten, weshalb die Versicherung das Schiff zum ‚wirtschaftlichen Totalverlust‘ erklärte.

Bei der Seeamtsverhandlung in England wurde dem Wachoffizier der OCEANA die volle Schuld an der Kollision gegeben – er hatte die Geschwindigkeit des Segelschiffes falsch eingeschätzt und versucht, vor dem Bug der PISAGUA vorbeizulaufen, obwohl Segelschiffe jederzeit Vorfahrt vor maschinengetriebenen Schiffen haben.



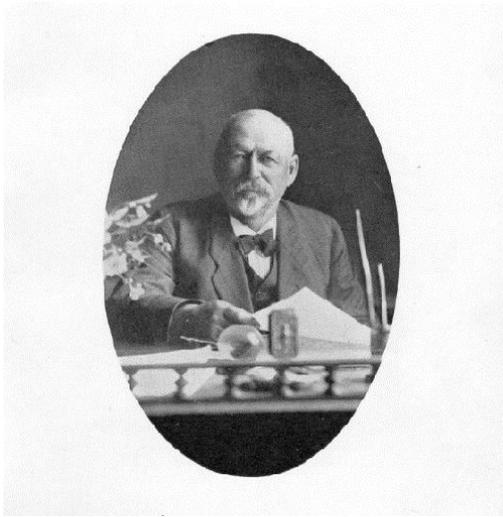
*Fig. 3 – Die schwer beschädigte PISAGUA in Dover*

*Fig. 4 – Der Kollisionsgegner – Dampfer OCEANA (alte Postkarte)*



### **Walfang-Hilfsschiff**

Am 5. Juni 1912 verkaufte Laeisz die PISAGUA an die Reederei A/S Ørnen des Reeders Chr. Christensen aus der norwegischen Walfang-Hochburg Sandefjord. Dort wurde der Salpetersegler für den Einsatz im damals gerade erst neu erschlossenen Walfang in der Antarktis umgebaut. Die PISAGUA sollte Versorgungsschiff und Hilfs-Trankocherei für die norwegische Walfangbasis auf den Süd-Shetland-Inseln im Norden der Antarktischen Halbinsel werden.



*Fig. 5 Christen Christensen, Reeder in Sandefjord, Norwegen (aus dem Vestfold Arkivet)*

Um 1870 hatte der Kapitänssohn Svend Føyn aus Tønsberg/Norwegen die Harpunenkanone erfunden, gleichzeitig begann die ernsthafte Erforschung der Gebiete südlich von Kap Horn, die bis dahin nur von einigen Entdeckern besucht worden waren. Um die vorletzte Jahrhundertwende errichtete der Sandefjorder Kapitän Karl Anton Larsen für Reeder Christensen dann die erste norwegische Walfangstation auf den wesentlich weiter nordwestlich von den Süd-Shetland-Inseln gelegenen Inseln der Süd-Georgien-Gruppe. In der ersten Saison 1903 töteten die Walfänger dort bereits 6197 Buckelwale, die in der Station Grytviken zu Tran und Walöl verarbeitet wurden. 1906 folgte die Wal-Verarbeitungsstation auf Deception Island, einer Insel der Süd-Shetland-Gruppe. Das große Schlachten in den bis dahin unberührten Gewässern rund um die Antarktis hatte begonnen...

*Fig. 6 Die Viermastbark im Hinter-grund könnte die PISAGUA sein, während des Umbaus 1912 in der norwegischen Werft Framnæs Mek. Verkstæd in Sandefjord. (Foto aus dem Archiv der Werft / Vestfold Arkivet)*



Am 17. Oktober 1912 verließ die reparierte und umgebaute PISAGUA – immer noch ein reines Segelschiff ohne Hilfsmaschinen, wenn auch mit einem Kessel für die Trankocherei an Bord – ihren neuen Heimathafen Sandefjord.

Der Dampfschlepper HIBERNIA brachte sie nach Leith/Schottland, wo sie Ausrüstungsgegenstände und Proviant für die Walfangstation Hector auf Deception Island an Bord nahm. Dann ging es weiter nach South Shields für eine Ladung Kohle, ebenfalls für die Station. Von dort machte sich der ehemalige Flying P-Liner am 8. November 1912 auf den Weg in die Antarktis.

### **Die Süd-Shetland Inseln**

Nicht ohne Grund versuchten alle Kap Horn-Segler immer, diesen nur einige Hundert Seemeilen südlich des Kaps der Stürme gelegenen Inseln aus dem Weg zu gehen. Leuchtfeuer gibt es dort nicht, dafür aber unzählige Eisberge und nicht kartierte Untiefen. Eine davon ist rund um Low Island, die ‚niedrige Insel‘ der südwestliche Eckpfeiler der Inselkette, die diesen Namen bekam, weil sie die einzige

Insel der ganzen Gruppe ist, die nicht aus hohen, von weit her sichtbaren Bergen, sondern nur aus einem flachen Hügellücken besteht.



*Fig. 7 Low Island, die südlichste Insel der Süd-Shetland-Inseln in der Antarktis (Foto: Autor)*

Deception Island, etwas nordöstlich von Low Island gelegen, ist dagegen der Rest eines Vulkans und einer von nur vier Kratern weltweit, in die man mit einem Schiff hineinfahren kann. Die Wände ragen so steil aus dem Meer heraus, dass sich nur auf der Ostseite einige kleine Gletscher bilden können. Deshalb sieht die Insel von weitem nicht gar so abweisend aus wie die von Schnee und Eis bedeckten anderen Inseln der Gruppe. Trotzdem, trägt Deception Island – die ‚Täuschungsinsel‘ ihren Namen zu Recht. Sie ist genauso kahl und lebensfeindlich wie die anderen Süd-Shetland-Inseln und man muss



*Fig. 8 Einfahrt in den Krater von Deception Island (Foto: Autor)*



*Fig. 9 Die alte Walfang- und Wetterstation auf Deception Island (Foto Autor)*

lange suchen, um auf der Welt einen noch tristeren Ort zu finden. In der geschützten Bucht, dem Inneren des sturmtumtosten alten Kraters, sind die Reste der Walfangstation immer noch zu sehen, die bis zur Weltwirtschaftskrise 1931 in Betrieb war. Von 1944 bis 1969 wohnten und arbeiteten in den Gebäuden noch britische Wissenschaftler. Um

diese Zeit hatten Norweger, Briten, Japaner und Sowjets die Walbestände durch rücksichtsloses Schlachten soweit dezimiert, dass sich der Walfang nicht mehr lohnte. Bis heute ist der Boden rund um die Station von den Knochen der Wale bedeckt, für die dort umgekommenen 35 Menschen gibt es einen kleinen Friedhof, auf dem auch ein Denkmal für 10 Walfänger steht, die auf See umgekommen waren. Aber 1912 hatte es gerade erst angefangen....

### Das Ende der PISAGUA

Am 16.1.1913 bekam der Wachoffizier der PISAGUA nach zweieinhalbmonatiger Reise die Kette Süd-Shetland-Inseln in Sicht. Die Einfahrt in den Krater von Deception Island ist nur von Südwesten her möglich, also musste die Viermastbark um die südlichste Insel der Gruppe herum und sich von dort an Deception-Island heranarbeiten. Wegen der starken Strömungen, der häufigen Stürme und der vielen Eisberge ist das für ein Segelschiff ein schwieriges Unterfangen, aber Schlepperhilfe ist dort unten nicht zu bekommen. Am 17.1.1913 krachte es – die Viermastbark war in den Untiefen rund um Low-Island auf Grund gelaufen.

Die PISAGUA war an diesem entlegenen Ort nicht zu retten, denn mit eigenen Mitteln kam sie nicht mehr frei und Schlepperhilfe war nicht zu haben. Dennoch konnte die Mannschaft zusammen mit der Besatzung der Station auf Deception Island fast die gesamte Ausrüstung und die wertvolle Kohleladung bergen. Einer der ersten Funksprüche der Station auf Deception Island ging an den Reeder, um ihm die Strandung seiner neu gekauften Viermastbark mitzuteilen. Die PISAGUA war mit 318.000 Norwegischen Kronen versichert, der Reeder Chr. Christensen blieb trotzdem auf einem Verlust von 54.713 Kronen sitzen.

Heute ist von der PISAGUA bei Low Island keine Spur mehr zu entdecken. Noch nicht einmal eine Wrackmarkierung auf der Seekarte ist von der Viermastbark übrig geblieben. Mehr als 100 Jahre antarktischer Stürme haben dafür gesorgt.

*Christine Hieber*

