



2 DIE FLYING P-LINER

Die Segelschiffe der Hamburger Reederei Laeisz waren berühmt für ihre Robustheit und Schnelligkeit. Sie wurden überwiegend in der Salpeterfahrt nach Chile eingesetzt. Bei den britischen Seeleuten wurde die Reederei zunächst P-Line genannt, die Schiffe aufgrund ihrer eminenten Zuverlässigkeit und Schnelligkeit später als Flying P-Liner weltberühmt.

“Meine Schiffe können und sollen schnelle Reisen machen” (Carl Laeisz).

Dieses Motto, das Carl Laeisz seinen Kapitänen mit auf die Reise gab, spiegelt die Erwartungshaltung der Reederei unmissverständlich wider.

Die laeiszsche Flotte wuchs über die Jahre immer weiter an. Die Schiffe, die in der Anfangsphase noch aus Holz gebaut wurden, wurden immer größer. Holzschiffe konnte man jedoch nicht beliebig vergrößern, was folglich bedeutete, dass die Tragfähigkeit und somit die Transportkapazität begrenzt waren. Probleme mit der Festigkeit, Muschel-, Pilz- und Bakterienbefall sowie Leckagen bei starker Beanspruchung sorgten dafür, dass die Segler aus Holz zudem nur eine begrenzte Nutzungsdauer hatten.

In England hatte man das Problem früh erkannt. Das erste eiserne Schiff entstand 1838 in Liverpool. In Deutschland hingegen mussten die Werften erst einmal für den Schiffbau aus Eisen und Stahl hergerichtet werden. Es fehlte an allem - Maschinen für die Bearbeitung des neuen Materials, das Eisen, bzw. der Stahl selbst; außerdem gab es auf diesem Fachgebiet keine ausreichend ausgebildeten Werftarbeiter. Deutsche Werften waren also vorerst von England abhängig. Das noch junge Unternehmen Blohm & Voss¹ (gegründet 1877) beispielsweise, konnte gebrauchte, aber hochwertige Maschinen u.a. aus England erstehen, da die in Liquidation geratene “Pallion High Yard” ihren Maschinenpark veräußern musste (Prager 1977, 18). Zudem plagten die Unternehmer stets Personalsorgen; die Hamburger Zimmerleute weigerten sich, vom Holzschiffbau auf den Eisenschiffbau umzusteigen; daher mussten Fachkräfte von außerhalb angeworben werden. Die Stadt Hamburg stand der Industrialisierung im Allgemeinen nicht positiv gegenüber. Der Bau der Werkstätten von Blohm & Voss zog sich dadurch bedingt bis ins Jahr 1878 (ebd.), ehe auf eigene Kosten die erste eiserne Bark NATIONAL (später FLORA) gebaut werden konnte, die aufgrund des Experimentalcharakters Eisenschiffbau erst im Jahr 1880 vom Stapel lief (ebd., 22f).

Die Reederei Laeisz hielt noch bis ins Jahr 1878 am Holzschiffbau fest. Die im Jahr 1865 bei der Schiffswerft & Maschinenfabrik am Reiherstieg in Hamburg gebaute Bark „PROFESSOR“, die zuvor als „FLOTTBEK“ segelte, war das erste eiserne Schiff der laeiszschen Flotte. Ihre erste Reise unter dem neuen Eigner absolvierte sie im Jahr 1869. Das erste eiserne Vollschiff der Reederei war die “POLYNESIA”; sie ergänzte die Flotte ab 1874.

¹ Die Bauwerft vieler Flying P-Liner.



Viele Reeder kauften ihre Schiffe schon längst in England. Bei Laeisz setzte das Umdenken erst um 1880 ein; vier Schiffe aus englischer Abstammung wurden angeschafft: PONCHO, PLUTO, PAVIAN und die PAQUITA.

1882 wurde erstmalig ein Schiff bei einer deutschen Werft bestellt: Die Bark PARSIFAL, Bauwerft Blohm & Voss. In den Folgejahren wurden dann auf weiteren norddeutschen Werften unterschiedliche Schiffstypen bestellt und gefertigt – Briggs, Barken und Vollschiffe. Das größte für die Reederei Laeisz gebaute Segelschiff, war die „Königin der Meere“, das 1902 bei Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde erbaute Fünfmastvollschiff PREUSSEN.

Der Ruf der Flying P-Liner kam nicht von ungefähr:

- Die Schiffe wurden stets ordentlich gewartet.
- Bei Neubauten wurden die Ideen und Erfahrungen der erprobten Segelkapitäne miteinbezogen.
- Die Schiffe wurden solider gebaut als zu der Zeit vorgeschrieben; sei es durch stärkere Plattengänge, zusätzlicher Versteifungen oder durch ein stabileres Rigg.
- Die Kapitäne wurden „handverlesen“ - durch die sehr strengen Einstellungskriterien für die Besatzung wurde ein sehr hohes Maß an Zuverlässigkeit erreicht.

Carl Laeisz sagte einmal:

„Schiffsjungen werden nur genommen, wenn ich sie selbst angenommen habe; ich nehme nur am Wasser aufgewachsene Söhne von Seefahrern; solche kann mir der Capitain empfehlen.“

Durch die teilweise herausragenden Kapitäne wie Robert Hilgendorf, Kapitän der legendären POTOSI, Jürgen Jürs (PEKING), J.H. Heinrich Nissen (PREUSSEN), etc. wurde der Ruf weiter gefestigt.

Seeleute, die bei „Laeisz“ gefahren waren, konnten wohl problemlos einen neuen Heuervertrag bei anderen Reedereien bekommen, insofern überhaupt der Wille bestand, den Arbeitgeber zu wechseln – denn Laeisz zahlte Arbeitskräfte, die sich bewährt hatten, ab der 2. Reise eine Prämie (HAMECHER 1968, 322).

In den Erzählungen von Segelschiffbesetzungen anderer Eigner sind mehrfach Bemerkungen wie:

“Wir haben den Sturm abgewettert und dann schoss ein P-Liner in Fahrt an uns vorbei”

zu finden.



Den Schiffen, die die Vollendung des Segelschiffbaus darstellten, den Besatzungen und den Kapitänen wurde stets großer Respekt gezollt, sowohl auf See als auch an Land.

Trotz der sich abzeichnenden Flaute im Salpeter-Geschäft lief am 24. Juni 1926 bei Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde die Viermastbark PADUA vom Stapel.

Es war der letzte Neubau eines frachtragenden Tiefwasserseglers in der Geschichte (KLINGBEIL 2011, 37).

Bei der Planung der PADUA waren schon zusätzliche Räumlichkeiten für 40 Offiziere berücksichtigt worden. Hintergrund war der Mangel an gründlich ausgebildeten Führungskräften durch den zunehmenden Wechsel von Segelschiffen auf Dampfschiffe. Durch die immer geringere Anzahl von Segelschiffen wurde es für zukünftige Schiffsoffiziere immer schwerer, die immer noch vorgeschriebene Fahrzeit auf Segelschiffen zu erfüllen, damit sie dann die Steuermannschule besuchen konnten.

Später wurden noch weitere Schiffe für die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses umgebaut: PEKING, PASSAT und die PRIWALL.

Zunächst fuhren die Laeisz-Segler bis zum Jahr 1931/32 noch zur Westküste Südamerikas. Mit dem schwarzen Freitag (dem Kurssturz an der New Yorker Börse) welcher die Weltwirtschaftskrise auslöste, kam das Ende. Der totale Verfall der Frachtraten machte eine Fortsetzung des Westküstendienstes sinnlos. Von den noch in Fahrt gebliebenen Segelschiffen musste ein Großteil aufgelegt werden (KLINGBEIL 2011).

Auch Laeisz verkaufte viele seiner Schiffe. Neben PASSAT und PAMIR gingen noch die PONAPE, PENANG, PESTALOZZI und POMMERN an Gustaf Erikson nach Mariehamn (Finnland), die PARMA ging an Kapitän Ruben, ebenfalls Mariehamn, und die PEKING wurde nach London verkauft.



Insgesamt gab es 83 Flying P-Liner:

- 1 Schoner
- 7 Briggs
- 12 Vollschiffe (drei rahgetakelte Masten)
- 1 Fünfmastvollschiff
- 44 Barken
- 17 Viermastbarken
- 1 Fünfmastbark

Tabelle 1: Der Schoner

Lfd. Nr.:	Schiffsname	Bauwerft	EX Name	Bau nummer	Baujahr
1	Sophie & Fredericke	Stettin	Gladiator		1844

Tabelle 2: Die sieben Briggs

Lfd. Nr.:	Schiffsname	Bauwerft	EX Name	Bau nummer	Baujahr
1	CARL	J. Meyer, Lübeck			1840
2	ADOLPH	Godeffroy, Reiherstieg			1854
3	LOS HERMANOS	Williamsburg N.Y. USA	North Point		1855
4	SCHILLER	J.H. von Somm, Hamburg			1855
5	PACIFIC	Schau & Oltmann Geestemünde			1860
6	PERU				1862
7	PRINCESS	D. Denker Brake			1863



Tabelle 3: Die Vollschiffe

Lfd. Nr.:	Schiffsname	Bauwerft	EX Name	Bau nummer	Baujahr
1	PLUTO	Joues Quiggin & Co., Liverpool	AMINTA		1862
2	POLYNESIA	Reiherstieg Schiffswerft & Maschinenfabrik Hamburg			1874
3	PALMYRA	Blohm & Voss, Hamburg		66	1889
4	PARCHIM	Joh.C. Tecklenborg Geestemünde		86	1889
5	PERA			100	1890
6	PAMPA	Neptun Werft, Rostock		125	1891
7	POSEN	Blohm & Voss		81	1891
8	PIRNA	Joh.C. Tecklenborg Geestemünde	ex OSORNO, ex. BETHOVEN		1894
9	PINNAS	W. Hamilton & C., Port Glasgow	FITZJAMES		1902
10	PELLWORM	Chant. & Atekl, St. Nazaire	Ex FAITH, ex MARÈCHEL SUCHET		1902
11	PEIHO	A. Mc. Millan & Son, Dumbarton Glasgow	ex ARGO, ex BRYNYMOR		1902
12	PELIKAN	Rijkée & Co., Rotterdam	DIONE		1905

Tabelle 4: Das Fünfmastvollschiff

Lfd. Nr.:	Schiffsname	Bauwerft	EX Name	Bau nummer	Baujahr
1	PREUSSEN	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde		179	1902



Tabelle 5: Die 44 Barken

Lfd. Nr.:	Schiffsname	Bauwerft	EX Name	Bau nummer	Baujahr
1	NEPTUN	Wittenberg Ueckermünde			1851
2	PUDEL	H.C. Stülpken, Hamburg			1857
3	PONCHO	J. Reid & Co. Port Glasgow	WEYMUTH		1858
4	LOUIS KNIFFLER	Sundström, Gumboda/ Schweden	CECILIA		1860
5	INDIA	Ide Oltmanns, Brake			1860
6	COSTA RICA				1860
7	REPUBLIC	Peter Sager Vegesack			1861
8	PANAMA (1)	Joh. Marns Hamburg	MARBS		1862
9	PERSIA	J. Oltmanns Wwe. Brake			1862
10	MERCEDES	H.C. Stülpken, Hamburg			1862
11	PAQUITA	A. Leslie & Co., Newcastle upon Tyne	Ex IRMA, ex MAGGIE LESLIE		1862
12	DON JULIO	H.C. Stülpken, Hamburg			1863
13	PUCK	Marschall Bros, Newcastle upon Tyne	PEEP O' DAY		1863
14	PATRIA	J. Oltmanns Wwe., Brake			1863
15	PARVIAN	Millwall, London	TIVERTON		1864
16	RICARDO	H.C. Stülpken, Hamburg			1864
17	² PERLE	Ernst Dreyer Reiherstieg			1864
18	CAROLINA	H.C. Stülpken, Hamburg			1864

² Die Zuordnung bzw. Typbestimmung ist, gemäß Quellenlage, im Falle der PERLE nicht eindeutig. In manchen Quellen wird die PERLE auch als Brigg geführt (vgl. MEYER 1971, 39/PRAGER 1977, 159/KLINGBEIL 2011, 10; 121), überwiegend jedoch als Bark (vgl. u.a. MEYER 1971, 203/LAAS 1908, 98).



19	PAPA	J. Oltmanns Wwe., Brake			1865
20	ROSA Y ISABEL	H.C. Stülpken, Hamburg			1865
21	PROFESSOR	Reiherstieg Schiffswerft & Maschinenfabrik Hamburg	FLOTTBECK		1865
22	HENRIKE TEODORO	H.C. Stülpken, Hamburg			1865
23	PACHA	Joh. Marbs, Hamburg	ISABELITTA		1866
24	PYRMONT	J. Oltmanns Wwe., Brake			1866
25	HUNSINGO	M. Woldringh, Zoutkamp/Holland			1868
26	PANAMA (2)	J. Oltmanns Wwe., Brake			1869
27	HENRIETTE BEHN	J.P. Dierks, Övelgönne (Behn'sche Werft)			1872
28	PATAGONIA	J. Oltmanns Wwe., Brake			1873
29	PARADOX	J.P. Dierks, Övelgönne (Behn'sche Werft)			1876
30	PALADIN	Schau & Oltmanns, Geestemünde			1877
31	PANDUR				1877
32	PARNASS				1878
33	PARSIFAL	Blohm & Voss, Hamburg		20	1882
34	PIRAT			31	1883
35	PESTALOZZI			33	1884
36	PLUS			46	1885
37	PAPOSO			45	1885
38	POTRIMPOS			51	1887
39	PROMPT			52	1887
40	PAMELIA			56	1887/ 1888



41	PERGAMON			59	1888
42	POSDAM			61	1888/ 1889
43	PERIM	Rodger & Co., Port Glasgow	RADIANT		1903
44	PENANG	Rickmerswerft, Geestemünde	ALBERT RICKMERS		1905

Tabelle 6: Die Viermastbarken

Lfd. Nr.:	Schiffsname	Bauwerft	EX Name	Bau nummer	Baujahr
1	PERSIMMON	Ramage & Ferguson	DRUMROCK		1891
2	PLACILA	Joh.C. Tecklenborg, Geestemünde		110	1891/ 1892
3	PISAGUA			115	1892
4	PITLOCHRY	Stephen & Son			1894
5	PERKEO	Russel &Co, Port Glasgow	BRILLIANT		1901
6	PANGANI	Joh.C. Tecklenborg, Geestemünde		184	1902
7	PARMA	A. Rodger & Co. Port Glasgow	ARROW		1902
8	PETSCHILLI	Blohm&Voss, Hamburg		165	1903
9	POMMERN	J. Reid & Co, Schottland	MNEME		1903
10	PONAPE	Esercizio Baccini Riva T. Genua	REGINA ELENA		1903
11	PINGUIN	Esercizio Baccini Riva T.	ERASMO		1903
12	PAMIR	Blohm & Voss, Hamburg		180	1905
13	PEKING			205	1911
14	PASSAT			206	1911
15	POLA			233	1917
16	PRIWALL			234	1919



17	PADUA	Joh.C. Tecklenborg, Geestemünde		408	1927
----	-------	------------------------------------	--	-----	------

Tabelle 7: Die Fünfmastbark

Lfd. Nr.:	Schiffsname	Bauwerft	EX Name	Bau nummer	Baujahr
1	POTOSI	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde		133	1895

Vier der legendären Großsegler vom Typ Viermastbark sind heute noch existent:

- Die PEKING, Museumsschiff in Hamburg
- Die PASSAT, Schwesterschiff der PEKING, Museumsschiff in Travemünde
- Die POMMERN, Museumsschiff in Mariehamn, Finnland
- Die KRUZENSTHERN (ex PADUA), Heimathafen Kaliningrad, Russland, noch in Fahrt als Ausbildungsschiff

Einigen der aufgelisteten laeiszschen Schiffe wird später eine eigene Ausgabe gewidmet.

Quellenverzeichnis:

HAMECHER 1968: H. Hamecher, Königin der See Fünfmast-Vollschiff „PREUSSEN“ (Hamburg 1968).

KARTING 1999: H. Karting, Von Altona nach Übersee, Band 2: Die Schiffe der Dreyer-Werft (Bremen 1999).

KLINGBEIL 2011: P. Klingbeil, Die Flying P-Liner. Die Segelschiffe der Reederei F. Laeisz. Mit Fahrberichten der Kapitäne Hermann Piening, Gustav Thiel, Andreas Hops, Robert Miethe, Robert Clauß (Bremerhaven/Hamburg 2011³).

LAAS 1972: W. Laas, Die grossen Segelschiffe. Ihre Entwicklung und Zukunft (Kassel 1972²).

MEYER 1971: J. Meyer, Hamburgs Segelschiffe 1795-1945 (Norderstedt 1971).

PRAGER 1977: H.G. Prager, Blohm+Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt (Herford 1977).



PRAGER 1994: H.G. Prager, F. Laeisz. Vom Frachtsegler zum Kühl Schiff, Containerschiff und Bulk Carrier (Herford 1994).