

Info-Service

Info Nr. 11/10 vom 02.11.2010

Pressedienst

Hans-Scharoun-Platz 1
27568 Bremerhaven
Telefon +49 471 4820716
Telefax +49 471 4820755
presse@dsm.museum
http://www.dsm.museum

Öffnungszeiten:

1.4.-31.10. täglich 10-18 Uhr
1.11.-31.3. Di-So 10-18 Uhr

*Der Info-Service wird vom
DSM herausgegeben und
erscheint unregelmäßig
bei Bedarf.*

*Die Veröffentlichung ist
kostenfrei; wir bitten
jedoch um Übersendung
eines Belegexemplares.*

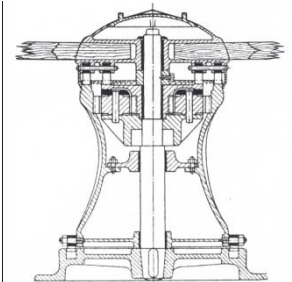
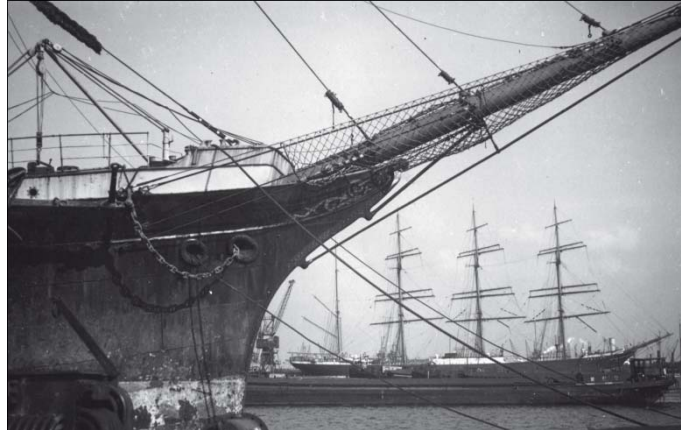
Die letzten Flying P-Liner der Hamburger Reederei F. Laeisz

Neuer Band in der Schriftenreihe des Deutschen Schifffahrtsmuseums vergleicht die Viermastbarken PAMIR, PASSAT und ihre Schwesterschiffe anhand ihrer schiffbaulichen Ausführung, Reisen und Schicksale

Als höchste Perfektion und Vollendung im Segelschiffbau gilt der Bau des Fünfmastvollschiffs PREUSSEN, erbaut 1902 auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde. Dieses Flaggschiff der Hamburger Reederei F. Laeisz sollte mit der PAMIR 1905 einen Nachfolger bekommen. Aber Laeisz entschied sich kurzfristig, sie als Viermastbark bauen zu lassen, denn für die Salpeterfahrt nach Chile hatte sich dieser Segelschiffstyp als optimales Arbeitsschiff erwiesen. Reisen mit modernen Viermastbarken waren trotz der großen Konkurrenz durch Dampf- und Motorschiffe noch bis 1939 einträglich.

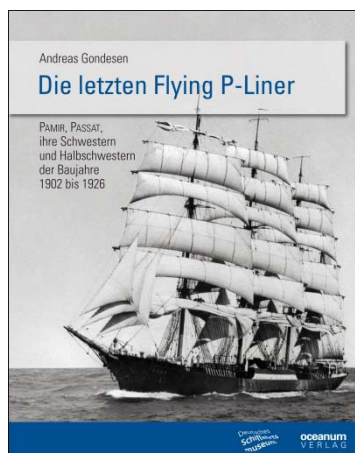
Die letzten acht für F. Laeisz gebauten Viermastbarken, ihre Einrichtungen und ihre Reisen sind Thema dieses Bandes. Dazu zählen legendäre Flying P-Liner wie die 1905 gebaute PAMIR, deren Untergang als Schulschiff 1957 traurige Berühmtheit erlangte, die PRIWALL, bekannt für ihre 1938 in Rekordzeit gelungene Kap-Hoorn-Umrundung, und ihre baugleiche Schwester POLA, ferner die 1919 vor Valparaiso gestrandete PETSCHILI sowie die beiden Tecklenborg-Segler PANGANI und PADUA. Als letzter Flying P-Liner lief sie 1926 vom Stapel und ist heute bekannt als russisches Ausbildungsschiff KRUZENSHTERN. Schließlich zählen die heute als Museumsschiffe in Travemünde und New York erhaltenen Blohm & Voss-Bauten PASSAT und PEKING zu den letzten acht Flying P-Linern, die F. Laeisz in Auftrag gab.





Der Autor, Andreas Gondesen, selbst Modellbauer und Hersteller von Takelgarnen, stellt die Schiffe vor und vergleicht sie anhand ihrer Konstruktionspläne sowie historischer und moderner Fotografien miteinander. In einer lückenlosen Liste der einzelnen Reisen der Schiffe mit den jeweiligen Ladungen und Zwischenhäfen werden auch die Kapitäne genannt und Ereignisse, wie Havarien, Besatzungsverluste und Internierung in den beiden Weltkriegen, aufgeführt. Neben zahlreichen erstmals publizierten Schiffszeichnungen von Blohm & Voss, Umbauplänen der Howaldtswerke Kiel und restaurierten Originalplänen der Werft Joh. C. Tecklenborg werden zahlreiche historische Fotos gezeigt, die Gondesen in aller Welt zusammengetragen hat. Viele stammen aus privaten Sammlungen und wurden noch nie veröffentlicht.

Der vorliegende Band bietet damit vielfältige Anregungen für Historiker und Seefahrtsinteressierte. Er gewährt mit einem Generalplan der Viermastbark PAMIR im Maßstab 1:100 und diversen Zeichnungen baulicher Details und Ausrüstung nicht nur neue Einsichten in die technische Entwicklung der Großsegler im 20. Jahrhundert, sondern liefert auch Modellbauern eine Fülle von Anregungen. Einführende Kapitel zur Geschichte der Salpeterfahrt ermöglichen einen guten Einstieg in die Besonderheiten der Frachtsegelschifffahrt nach Chile im 19. und 20. Jahrhundert.



Andreas Gondesen
**Die letzten Flying P-Liner
PAMIR, PASSAT, ihre Schwestern
und Halbschwestern der Baujahre
1902 bis 1926**

(Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums,
Band 69)

Wiefelstede: Oceanum Verlag 2010
270 Seiten, 251 Abbildungen, davon
40 in Farbe, Großformat (21 x 27 cm),
in Kunstleinen gebunden, mit farbigem
Schutzumschlag und beigelegtem Bauplan
ISBN 978-3-86927-069-2 • EUR 34,90