

Deutsche Viermastbark PITLOCHRY von 1894



Die Viermastbark PITLOCHRY auf einem zeitgenössischen Kapitänsbild, das sich im Besitz des Windjammer-Museums in Barth / Mecklenburg-Vorpommern befindet.

Die 1894 gebaute Viermastbark PITLOCHRY wurde wie alle Segelschiffe der bekannten deutschen Segelschiffsreederei F. Laeisz für den Transport von Salpeter aus Chile gebaut und weitgehend auch dafür eingesetzt. Sie galt als handiges, leicht zu segelndes Schiff und blieb 19 Jahre im Besitz von Laeisz, bis sie Ende 1913 nach einer Kollision vor den Scilly-Inseln unterging.

Obwohl in Großbritannien bereits seit 1877 Viermastbarken zuerst aus Eisen und wenig später auch aus Stahl gebaut wurden, setzte die bekannte deutsche Segelschiffsreederei F. Laeisz solche Schiffe erst ab 1892 ein. Die PITLOCHRY wurde im schottischen Dundee gebaut und noch auf der Helling von Laeisz erworben. Sie war damit die erste britische, insgesamt die dritte und zum Zeitpunkt ihres Erwerbs die größte Viermastbark der Reederei. Wie ihrer Reedereischwestern war das stark gebaute Schiff für die Salpeterfahrt von Chile nach Europa via Kap Hoorn vorgesehen. Auf der Ausreise trugen die Laeisz-Schiffe in der Regel Stückgut nach Chile. Da nicht immer in Hamburg genügend Ladung für Chile verfügbar war, wurde zum Teil in England Kohle geladen. Auf der Heimreise waren die Schiffe immer mit Salpeter in Säcken voll beladen.

Daten und Fakten der PITLOCHRY	
Land:	Deutschland
Schiffstyp:	Stählerne Viermastbark, Mitteldecker
Bauwerft:	Alexander Stephen & Sons, Dundee, Großbritannien
Stapellauf:	14.09.1894
Eigner:	F. Laeisz, Hamburg
Besatzung:	33 Mann (1894)
Verbleib:	Am 28.11.1913 nach Kollision vor den Scilly-Inseln gesunken.
Technische Daten	
Vermessung:	3111 BRT
Ladekapazität:	4724 t
Länge auf Deck:	97,3 m
Breite:	13,8 m
Tiefgang:	7,1 m max.
Geschwindigkeit:	ca. 17 kn max.
Segelfläche:	4300 qm
Kapitäne	
1894	P. Opitz (nur Überführung)
1894–1895	Robert Hilgendorf
1896–1901	Georg Schlüter
1902–1903	Jochim Hans Hinrich Nissen
1903–1907	Carl Victor Jessen
1907–1908	H. Reimers
1908–1912	Robert Miethe
1913	Heinrich Horn

Der erste Kapitän der PITLOCHRY, P. Opitz, überführte das Schiff nur von der Bauwerft in Dundee nach Hamburg. Danach übernahm der legendäre Kapitän Robert Hilgendorf den Neubau für eine Rundreise nach Chile, bevor er 1895 das Kommando über das neue Flaggschiff der Reederei Laeisz, die Fünfmastbark „Potosi“, erhielt. Auf dieser einen Reise zeigte er schon das Potenzial der PITLOCHRY auf: in nur 69 Tagen segelte das Schiff vom Ärmelkanal nach Valparaíso/Chile.

Dass die PITLOCHRY es noch besser konnte, bewiesen gleich drei ihrer späteren Kapitäne. Unter Robert Miethe schaffte das Schiff 1908 dieselbe Strecke in 67 Tagen, unter Georg Schlüter 1901 sogar in nur in 63 Tagen. Aber den Rekord segelte Hinrich Nissen 1902 heraus, als er nach nur 58 Tagen nach Passieren von Lizard Point in Valparaíso einlief. Dieser Routenrekord konnte von keinem Windjammer verbessert werden, allerdings schafften weitere fünf Schiffe es in der selben Zeit:

- 1892 – Viermastbark „Placilla“
- 1900 – Fünfmastbark „Potosi“
- 1903 – Fünfmastvollschiff „Preussen“
- 1904 – Viermastbark „Eudora“
- 1905 – Vollschiff „Pampa“

Bis auf die „Eldora“ waren alle anderen Rekordhalter Schiffe der Reederei F. Laeisz.

Nur einmal in ihrer Fahrzeit wurde die PITLOCHRY nicht nur auf der Chile-Route eingesetzt. Am 13. März 1898 segelte sie unter Kapitän Georg Schlüter in 49 Tagen von Hamburg nach Philadelphia und lud dort Kistenöl für Hiogo in Japan. Für die Reise nach Japan benötigte das Schiff sehr lange 153 Seetage. Die Weiterreise erfolgte in Ballast in 85 Tagen nach Iquique in Chile und dann weiter zum Laden von Salpeter nach Caleta Buena. Auch die Heimreise stand unter keinem guten Stern, denn erst nach 102 Tage war die Viermastbark im Ärmelkanal und lief zum Löschen der Ladung ein paar Tage später in Rotterdam ein. Am 11. August 1899 war das Schiff nach 516 Tagen Gesamtzeit wieder in Hamburg. Trotz dieser wenig überzeugenden Weltreise stand Laeisz weiter hinter Kapitän Schlüter, völlig zurecht, wie die Zukunft zeigen sollte. Schlüter

führte nicht nur die PITLOCHRY erfolgreich bis Ende 1901, sondern anschließend auch die Fünfmastbark „Potosi“. Aber vielleicht war ein Ergebnis dieses langen überlangen Törns, dass die PITLOCHRY nur noch auf der Chile-Route eingesetzt wurde.

Im berüchtigten Südwinter 1905 mit seinen selbst für Kap Hoorn außergewöhnlich heftigen Orkanen, denen so viele Windjammer zum Opfer fielen, geriet auch die PITLOCHRY in Schwierigkeiten. Unter dem Kommando von Kapitän Jessen wurde sie am 24./25. September 1905 vor Kap Hoorn teilweise entmastet und musste unter Notbesegelung in den Südatlantik zurück kehren. Zehn Tage später wurde die havarierte Viermastbark von dem britischen Dampfer „Junna“ gesichtet und nach Montevideo geschleppt.

Die wohl legendärste Begebenheit in der Geschichte der Viermastbark geschah 1909 am Ende der Heimreise aus Chile, als die PITLOCHRY unter Kapitän Robert Miethe bei Sturm die Elbmündung erreichte. Wegen des schweren Wetter konnte weder ein Lotse übersetzen noch ein Schlepper zur Unterstützung herbei gerufen werden. Auch war unter den herrschenden Bedingung eine Rückkehr auf die offene See unmöglich. Mangels Alternativen führte Miethe seine PITLOCHRY bei zunehmender Dunkelheit auch ohne Unterstützung elbaufwärts und fand zielsicher in dunkler Nacht einen sicheren Ankerplatz, was eine einmalige Leistung in der Geschichte deutscher Windjammer darstellt. .

Nach vier Jahren übergab Robert Miethe das Schiff an Kapitän Heinrich Horn, dem sie allerdings kein Glück bescheren sollte. Denn bereits auf der ersten Ausreise unter ihrem neuen Kapitän wurde die PITLOCHRY am 28. November 1913 in voller Fahrt bei den Scilly-Inseln vom Dampfer „Boulama“ der Elder-Dempster Line gerammt. Die britische Schiffsführung hatte offensichtlich die Geschwindigkeit der Viermastbark unterschätzt. Die PITLOCHRY hatte mit Ausnahme eines Kollisionschotts hinter dem Bug keine wasserdichte Unterteilung und sank daher schon nach 20 Minuten, aber ihre 33-köpfige Besatzung konnte gerettet werden.

Literaturempfehlung

Rolf Günther: *Georg Schlüter – Ein Hamburger Segelschiffskapitän für Laeisz*. Convent Verlag, Hamburg, 2000. Das hervorragend recherchierte Buch würdigt den heute weitgehend vergessenen Kapitän Georg Schlüter, einer der erfolgreichsten Segelschiffskapitäne seiner Zeit.