

**19. Internationales Karton-Modellbau-Treffen  
27. bis 29. April 2007  
im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven**

Uwe Meischen

Tecklenborg und das Fünfmastvollschiff „Preussen“

## Tecklenborg und das Fünfmastvollschiff „Preussen“

Der 7. Mai 1902 war ein Sonntag. Und wie so oft um diese Jahreszeit fing es kurz nach Mittag zu regnen an. Doch das hielt die vielen Schaulustigen nicht ab, zur Tecklenborg-Werft zu pilgern, um den Stapellauf des seinerzeit grössten Segelschiffes mitzuerleben. Um 14 Uhr verliess Erna Canel die Taufrede. Kurz darauf zerschellte am Bug die Champagner-Flasche. Ohne Probleme lief der neue Grossegler von seiner Helling ab. Da die Geeste ein für diese Schiffgrösse recht kleiner Fluss ist, mussten die Bremseinrichtungen, bestehend aus diversen Ketten und Ankern, einwandfrei funktionieren. Das taten sie auch. Der 135 Meter lange Rumpf berührte das gegenüberliegende Ufer nicht; stattdessen wurden einige Zuschauer von der Welle, die der Rumpf vor sich herschob, überrascht.

Es dauerte nur gut 10 Wochen, dann war das Schiff voll aufgetakelt und ausgerüstet und zeigte sich mit seiner imposanten Takelage. An allen fünf Masten waren jeweils sechs Rahen angebracht. Die Unterrahen gaben dem Schiff eine Breite von 32 Metern. Die ersten drei Masten (Fock-, Gross- und Laeismast) waren 68 Meter hoch und hatten an Deck 920 Millimeter Durchmesser bei 14 Millimeter Materialstärke. Achtermast und der Kreuztopp waren etwas kürzer. Insgesamt waren 45 Kilometer Stahl- und Hanfseile für das stehende und laufende Gut verwendet worden. Dazu kommen 1168 Blöcke und 248 Takelschrauben. Die „Preussen“ konnte 43 Segel mit maximal 5560 qm Fläche führen.

Die weiteren Daten des Schiffes sind:

Länge über Alles	147	Meter
Länge über Heck und Gallion	133,195	Meter
Länge über Steven in der 8,20 Meter Wasserlinie	121,92	Meter
Breite über Aussenhaut mittschiffs	16,40	Meter
Tragfähigkeit	8000	Tonnen
Wasserverdrängung	11150	Tonnen

Die Überführung des Schiffes am 17. Juli 1902 auf der engen Geeste war ein ähnliches Spektakel wie die Überführungen der Kreuzfahrtschiffe auf der Ems. Die „Preussen“ passte eben noch gerade durch die engen Stellen. Besonders bei der letzten Brücke, die Geestebrücke, im Volksmund auch Mausefalle genannt, hatten sich viele Zuschauer eingefunden. Doch das Schiff passierte die Stelle problemlos.

Im Kaiserhafen angekommen, kam das Schiff sofort ins Kaiserdock für den letzten Bodenanstrich. Als das Schiff nach dem Ausdocken zu seinem Liegeplatz verholt werden musste, kam es zu einem Zwischenfall. Die beiden Hafenschlepper wurden mitten im Manöver von einer Sturmböe überrascht, die mit Stärke 11 über die Küste fegte. Sofort begann die „Preussen“ mit ihrer gewaltigen Takelage abzutreiben. Dabei geriet der Bugschlepper quer zur Zugrichtung des Seglers und wurde unaufhaltsam mitgezogen. Als er zu kentern drohte, gelang es im letzten Moment, die Schlepptrosse zu kappen. Auf der „Preussen“ blieb nichts anderes übrig, als ein Notankermanöver durchzuführen. Kaum war die Schleppverbindung gelöst, fielen die beiden je vier Tonnen schwere Buganker ins Wasser. Glücklicherweise fassten sie sofort im Hafengrund. Knapp 100 Meter von der Mole entfernt kam der Fünfmaster zum Stehen. Wäre er mit der Mole kollidiert, hätte dies grössere Beschädigungen zur Folge gehabt. Man hatte vor dem Manöver noch zusätzlich eine Leinenverbindung an Land hergestellt. Mit Hilfe dieser 40 Millimeter starken Stahltrasse konnte das Manöver schliesslich sicher beendet werden. Die Trosse hatte sich dabei tief in die Klüse eingesägt – ein Beweis für die enormen Kräfte, die hier wirkten. Zudem wurde klar, dass die kleinen Hafenschlepper mit ihren 20 bis 30 PS starken Dampfmaschinen schlicht zu klein waren für ein Schiff wie die „Preussen“. Es war wohl ein Ohmen, denn es sollten wieder die zu schwachen Schlepper eine Rolle spielen beim Ende der „Preussen“.

Am Samstag, dem 26. Juli 1902 lag die „Preussen“ seeklar vor Bremerhaven. Zum letzten Mal präsentierte sich das einzigste Fünfmastvollschiff mit seiner imposanten Takelage vor seinem Geburtsort Bremerhaven. Am 31. Juli morgens um 7.42 Uhr ging sie unter der Führung von Kapitän Boy Petersen ankerauf und verliess im Schlepp des holländischen Hochseeschleppers „Titan“ Bremerhaven. Ihr all zu kurzes Leben als Frachtsegler begann. Da die Reederei Laeisz ihre Segler in der Massengutfahrt einsetzte, musste sie meistens die Schiffe in Ballast dorthin schicken. Stückgutladung war für diese Häfen kaum zu bekommen. Die „Preussen“ hatte 2761 Tonnen Ballast an Bord, damit verfügte sie über genügend Stabilität für die zu erwartenden Stürme am Kap Hoorn.

Es war der 8. Oktober 1902 in der Morgendämmerung. Die Besatzungen der vor Iquique liegenden Segelschiffe bemerkten die Umrisse eines riesigen Schiffes, das sich langsam aus dem Morgendunst herausschiebt. Unter voller Besegelung läuft der Fünfmaster auf seinen Ankerplatz zu. Mit einem Schlag werden alle Segel aufgegeit, das Schiff dreht in den Wind, die Anker fallen. Die Ankunft der „Preussen“ verbreitet sich wie ein Lauffeuer. Das sollte sich auch zukünftig so halten: wo sie erscheint, steht sie im Mittelpunkt.

### Die Segeleigenschaften der „Preussen“

Die Reederei Laeisz hatte bereits Erfahrungen gesammelt mit der 1895 bei Tecklenborg gebauten Fünfmastbark „Potosi“. Ihr Konstrukteur Georg W. Claussen hatte noch in den 1860er Jahren die Zeit der Clipper miterlebt. Damit war er prädestiniert für Segelschiffe, die hervorragende Segeleigenschaften zutage legen konnten. Mit Robert Hilgendorf als Kaptän der „Potosi“ hatte Laeisz einen Schiffsführer, der das Maximum herausholen konnte und auf allen Reisen der „Potosi“ immer am Limit segelte. Seine Reisen dauerten zwischen 60 und 85 Tagen, gerechnet für die Strecke Cuxhaven nach Chile, ausgehend wie heimkehrend. Oft genug erreichte die „Potosi“ 16 bis 17 Knoten bei gutem Wind. Es war jedoch nicht Robert Hilgendorf, der ein Fünfmastvollschiff anregte. Er hielt nicht viel von Vollschiffen. Schwer zu segeln, 10% mehr Besatzung und die komplizierte Takelage zwischen dem zweitletzten und letzten Mast, da dort viele Seile des laufenden Gutes zur Bedienung der Segel an den Mast davor zurückgeführt werden müssen. Bei Beschädigungen konnten oft beide Masten ausfallen und damit den Verlust des Schiffes herbeiführen.

Es war Kaiser Wilhelm, der bei einem Besuch am 18. Juni 1899 auf der „Potosi“ Laeisz ansprach, „wann denn das Fünfmastvollschiff käme“.

Ihr Wunsch sei mir Befehl, mochte Laeisz wohl gedacht haben. Der Sohn Carl Ferdinand Laeisz begann daraufhin mit der Planung eines solchen Schiffes. Denn letztlich musste es wirtschaftlich sein – ein Prestigeobjekt konnte sich die Reederei nicht leisten. Carl Ferdinand sollte sein Schiff nie zu sehen bekommen. Er verstarb 48-jährig am 22.08.1900. Als man seinen Schreibtisch öffnete, fand man die Unterlagen für die zukünftige „Preussen“. Damit wurde das Schiff zu seinem Vermächtnis. Carl Laeisz, der Vater von Carl Ferdinand, musste nun wieder allein die Geschäfte führen. Er war 72 Jahre alt; und auch er sollte die „Preussen“ niemals zu sehen bekommen. Am 22.03.1901 verstarb er. Erstmals wurde die Reederei nicht von Familienangehörigen geleitet, denn die beiden Söhne von Carl Ferdinand waren noch nicht volljährig. Am 7. Mai 1902 fand der Stapellauf statt. Auf ein allzugrosses Fest wurde verzichtet, trotzdem fand der Anlass grosse Beachtung.

Georg W. Claussen hatte sprichwörtlich einen Clipper unter den Tiefwassersegler entworfen. Die Bug- und Heckform waren schärfer als es je bei einem Clipper realisiert worden war. Das Schiff erwies sich als hervorragender Segler. Bereits bei Windstärke 1 konnten je nach Kurs zum Wind bereits bis zu 4 Knoten Fahrt aus dem Schiff herausgeholt werden. Und am Kap Hoorn zeigte sie ihre Schwerwettereigenschaften. Während andere Schiffe beidrehen mussten, konnte die „Preussen“ weitersegeln. Bis zu 13 Knoten Fahrt und normalen Bedingungen konnte ein Rudergänger allein das Schiff führen. Bei schwerem Wetter waren

dann jedoch bis zu vier Mann nötig, um das Ruder und das Schiff auf Kurs zu halten. Doch oft genug überschritt die „Preussen“ die 13 Knoten Marke bei guten Windbedingungen.

Am 12. März 1910, ausgehend auf ihrer 13. Reise (die letzte komplette Rundreise nach Chile und zurück) segelte sie im englischen Kanal auf der 12 – 16 Uhr Wache die Distanz von 135 Kilometern, entsprechend 33,8 Km/h bzw. 18,25 Knoten. Das bedeutet, dass sie zeitweise gut über 20 Knoten laufen musste, um diesen Durchschnitt zu erzielen.

Und auch auf Langstrecken konnte sie hohe Geschwindigkeiten erreichen. Auf ihrer Weltreise im Jahre 1908 von Hamburg nach New York, wo sie Petroleum lud, das für Japan bestimmt war, nahm Kapitän Petersen Kurs auf das Kap der Guten Hoffnung. Östlich davon nahm sie die Route durch die 40iger und 50iger Breitengrade. Dort herrschen zuverlässige Westwinde.

Vom 11.07. bis 06.08.1908 legte sie in 27 Tagen 6944 Seemeilen (12860 Kilometer) zurück. Das entspricht einem Durchschnitt von 10,72 Sm oder 19,7 Km/h.

Für die Besatzung war dies Schwerstarbeit, musste sie doch laufend die Takelage kontrollieren und warten. Und diese stand permanent und hoher Belastung. Doch alles hielt stand. Die Tecklenborg-Werft konnte stolz auf ihr Schiff sein.

### 31. Oktober 1910

Wer an diesem Tag nicht im Hamburger Hafen nachmittags der „Preussen“ beim Auslaufen beiwohnte, sollte es womöglich bereuen. Sie sollte nicht wieder zurückkehren.

In der Nacht des 5. November befand sich das Schiff im englischen Kanal. Es war leicht neblig geworden, sodass Kapitän Hinrich Nissen, der das Schiff seit der 12. Reise führte, das Nebelhorn betätigen liess. Die „Preussen“ machte bei leichtem Wind 4 Knoten Fahrt. Kurz vor Mitternacht kam in 2 Seemeilen Entfernung ein rotes Licht in Sicht. Als dieses verschwand und kurz darauf das grüne Licht sichtbar wurde, nahm Nissen an, dass das fremde Schiff hinter dem Heck passieren würde. Doch kurze Zeit später, der Entgegenkommer musste sich wohl völlig verschätzt haben, wen er vor sich hatte, drehte er wieder, um vor der „Preussen“ zu passieren. Sofort wurde auf der „Preussen“ das Ruder nach Backbord gelegt und die Segel losgeworfen. In dem Moment sah die Brückenbesatzung auf der Kanalfähre „Brighton“ mit Entsetzen, wer da aus der Dunkelheit auf sie zusteuerte. Der gewaltige Bugspriet der „Preussen“ schwang über das Steuerhaus hinweg, dann erfasste er den ersten Schornstein des Dampfers, knickte ihn in der Mitte durch und riss ihn komplett aus seiner Verankerung. Gleichzeitig erfasste das Wasserstag, das bei der „Preussen“ nicht aus einem Stahlseil sondern aus einem 100 Millimeter dickem Stahlrohr bestand, das erste Rettungsboot und riss es samt den Davits ab. Krachend fiel es über Bord. Der zweite Schornstein wurde ebenfalls schwer beschädigt und das zweite Rettungsboot ging ebenfalls über Bord – blieb allerdings an einem Seil hängen. Dann brach schliesslich der Bugspriet der „Preussen“. Der Steven krachte gegen das Heck der Dampfers und verbeulte die Bordwand. Beide Schiffe blieben schwimmfähig. Allerdings war auf der „Preussen“ die Bordwand auf der Steuerbordseite aufgerissen, sodass die Vorpiek voll Wasser lief. Dadurch tauchte der Bug tiefer.

Die Schiffe tauschten ihre Namen aus. Die „Brighton“ kehrte nach Newhaven zurück. Sie erhielt von der „Preussen“ den Auftrag, einen Schlepper zu schicken. Nissen wollte das nur 50 Seemeilen entfernte Portsmouth als Nothafen anlaufen, um die Schäden zu reparieren. Gegen 3 Uhr morgens erschien der Schlepper „Alert“; mit seinen 66 PS war er wohl nicht gerade geeignet, die mit 3000 Tonnen Stückgut beladene „Preussen“ voranzubringen. Prompt kam starker Westwind auf, der ein Erreichen des Nothafens unmöglich machte. Nissen liess wenden, man wollte es nun in Dover versuchen. Das Wetter wurde immer schlechter. Der Fockmast, dessen Abstützung nach vorne nicht mehr vorhanden, schwang bei den harten Bewegungen der „Preussen“ immer stärker hin und her. Nissen entschloss sich, vorerst bei der Sandbank von Dungeness vor Anker zu gehen. Dort angekommen, drehte man in den Wind.

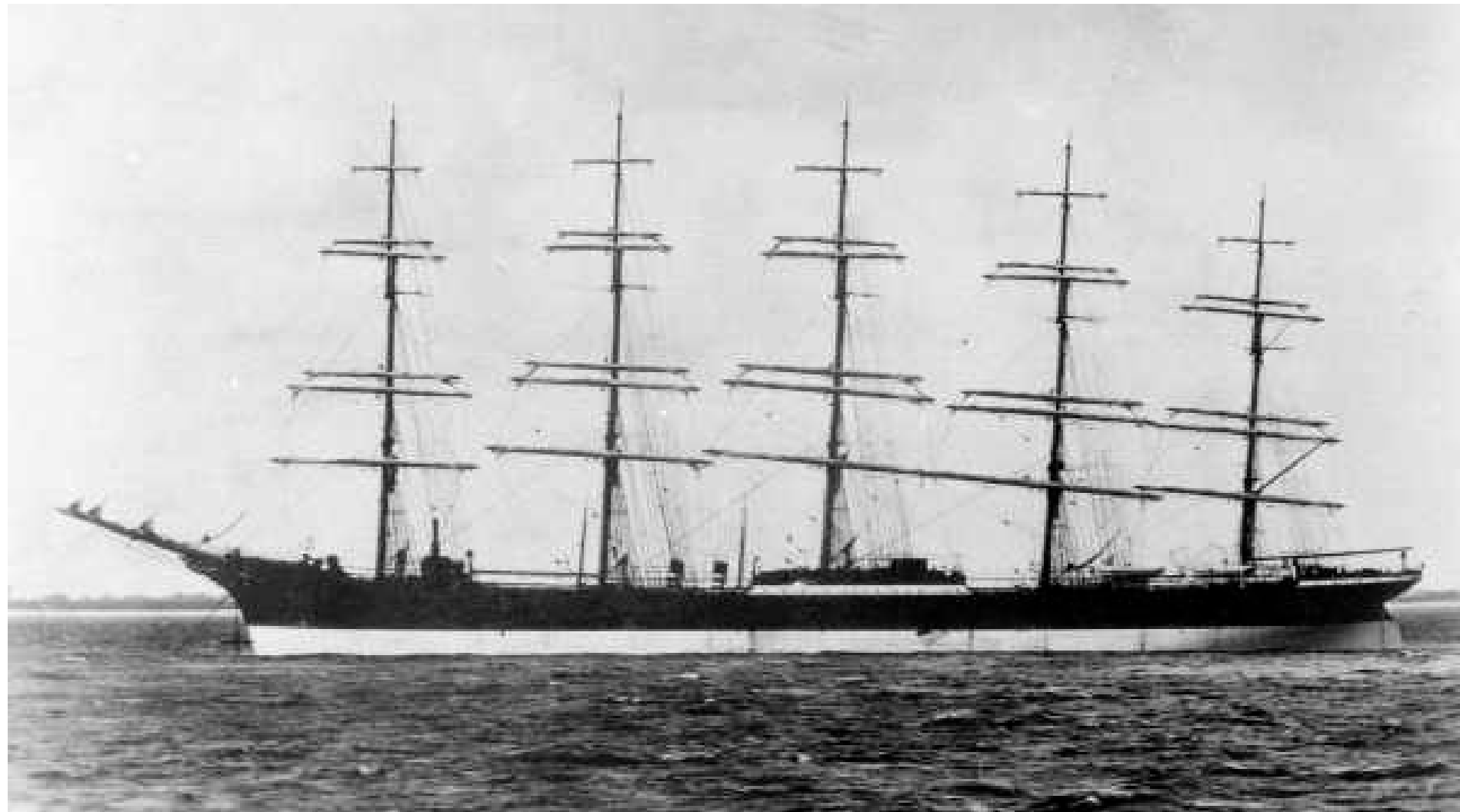
Sofort begann der Fünfmaster rückwärts zu treiben. Zuerst fiel der Steuerbordanker, doch liess sich der nicht abstoppen. Die Ankerkette sprang über das Kettenrad. Mit einem lauten Knall riss der Bolzen und Sekunden später peitschte das Kettenende aus der Klüse. Genau gleich erging es dem Backbordanker. Die Leute an der Ankerwinde waren dabei schutzlos der umherpeitschenden Ankerketten ausgeliefert – glücklicherweise wurde niemand getroffen. Nun musste das Schiff Dover als Nothafen anlaufen. Zwischenzeitlich waren drei Schlepper im Einsatz: die „Alert“ (66 PS), die „Albatros“ (54 PS) und die „John Bull“ (75 PS). Und wie einst beim Manöver 1902 im Kaiserhafen in Bremerhaven so geschah es auch jetzt: als der Schleppzug in der engen Einfahrt nach Dover stand, erfasste eine Sturmbö den Schleppzug. Mit dünnen Knall brach die Schlepptrosse zur „John Bull“. Mit den beiden anderen Schlepper war die „Preussen“ nicht zu halten und der Schleppzug wurde aus der Hafeneinfahrt heraus auf die Steilküste zugetrieben. Der Lotse gab noch einige sinnlose Anweisungen von sich, da übernahm Kapitän Nissen geistesgegenwärtig das Kommando. Die beiden anderen Schlepptrossen wurden ebenfalls losgeworfen und blitzschnell setzte man die Untermarssegel des Mittel-, Laeisz- und Kreuzmastes. Langsam vergrösserte sich der Streifen Wasser zwischen dem Schiff und dem Ufer wieder, als die „Preussen“ rückwärts segelnd vom Ufer wegsteuerte. An Land wollte schon alles Aufatmen, als die unsichtbare, drohende Gefahr unter Wasser zuschlug. Jener Felsen, über den die „Preussen“ sicher hinwegsegelt wäre, wäre da nicht die Vorpiek voll Wasser gewesen. Der Bug lag genau um diese Differenz zu tief. Knirschend kam das Vorschiff fest. Sofort drehte die „Preussen“ auf das Ufer zu; krachend kam der Vortopp von oben. Verletzt wurde niemand. Es war 16.30 Uhr, der 6. November 1910, ein Sonntag.

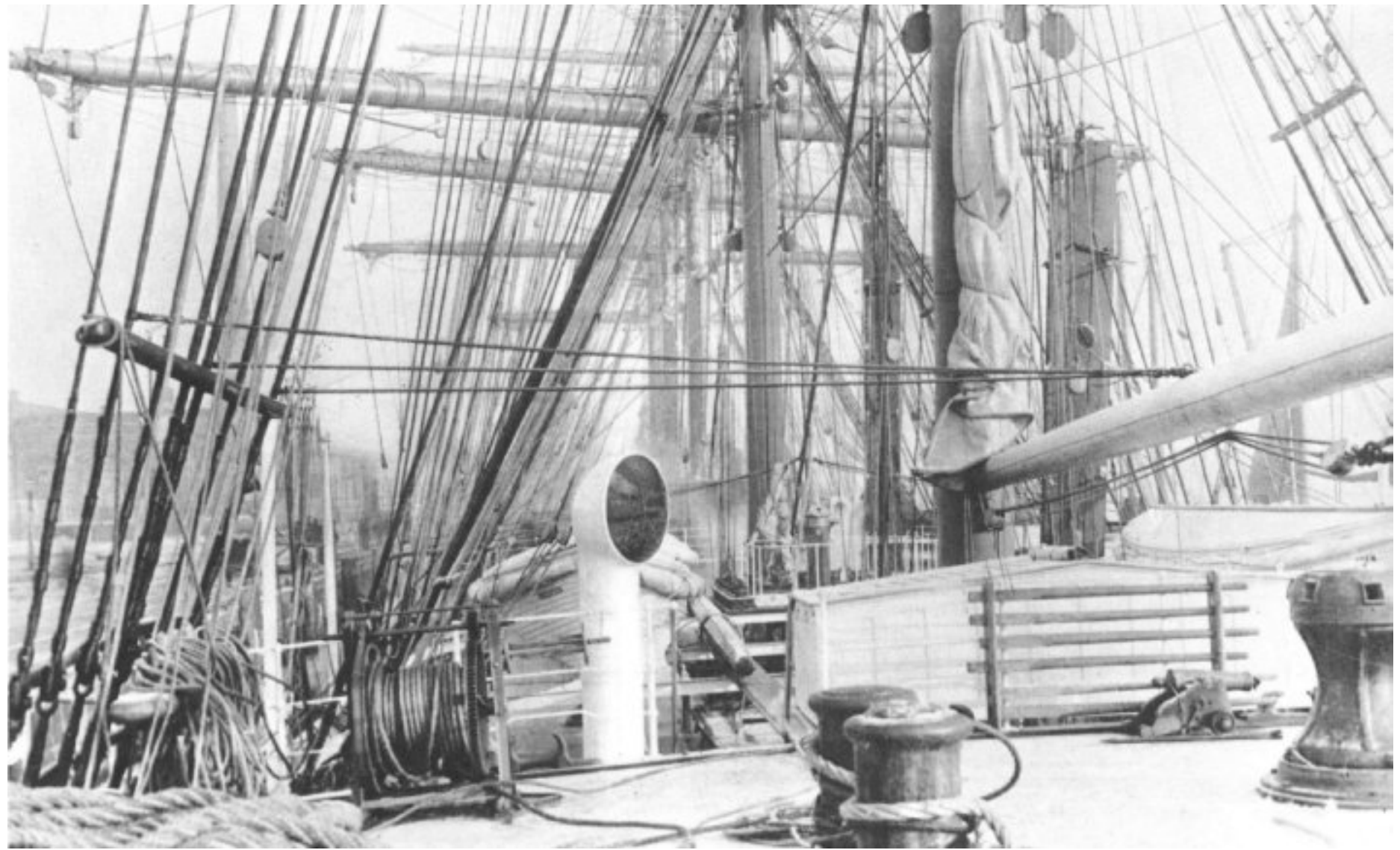
Der Rest ist schnell erzählt. Man versuchte noch, den Fünfmaster zu retten. Bis zum 15. Dezember gab es mehrere Versuch. Doch in jener Nacht zum 16. fegte ein schwerer Orkan über den Kanal. Anderntags erkannte man, dass das Schiff verloren war. Vor der Brücke, bei Spant 103, war die „Preussen“ durchgebrochen.

Ein Grossteil der Ladung, das Holzdeck und einiges aus der Takelage wurde geborgen. 1914, bei Kriegsausbruch, wurden die Bergungsarbeiten beendet. Allmählich zerfiel das Schiff. 1920 schaute noch der Rumpf aus dem Wasser, die Masten waren grösstenteils eingestürzt. 1959 sah man nur noch einige Rahmenspannten aus dem Wasser ragen. Heute sind noch einige Bodenplatten bei Niedrigwasser zu sehen – der Rest ist verschwunden. Erhalten sind einige Modelle der Preussen. Zu erwähnen ist an dieser Stelle auch die „Royal Clipper“. Sie ist als Fünfmastvollschiff getakelt und dient als Kreuzfahrtschiff. Ihr Eigner, Michael Kraft, hatte sich von der „Preussen“ inspirieren und einen in Polen gebauten Segler gekauft und umbauen lassen. Die „Royal Clipper“ widerspiegelt, welch imposanter Anblick die „Preussen“ wohl gewesen sein muss.

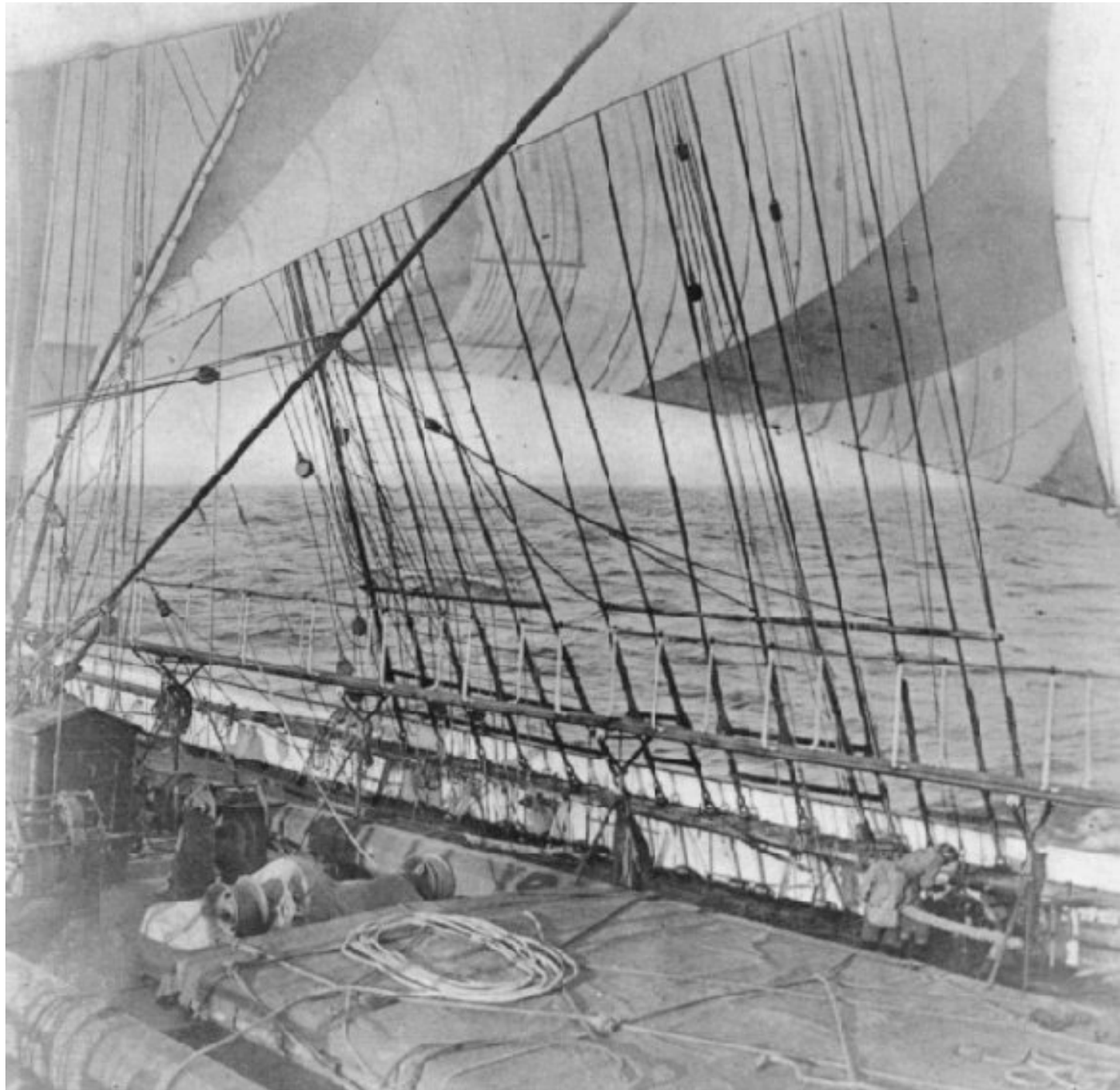
In dem Sinne wünsche ich dem Passat-Verlag viel Erfolg mit seinem neuesten Modell: die „Preussen“.

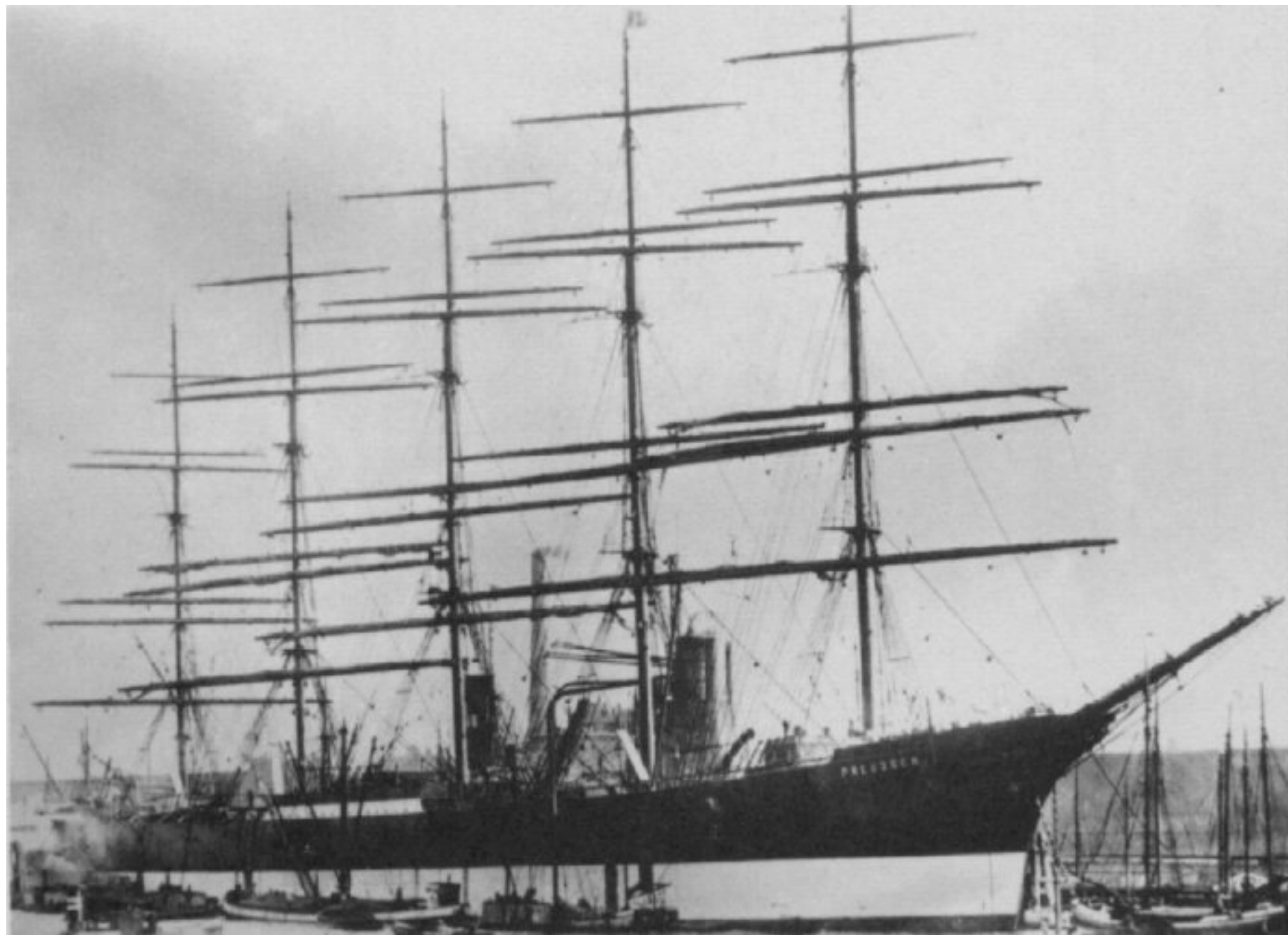


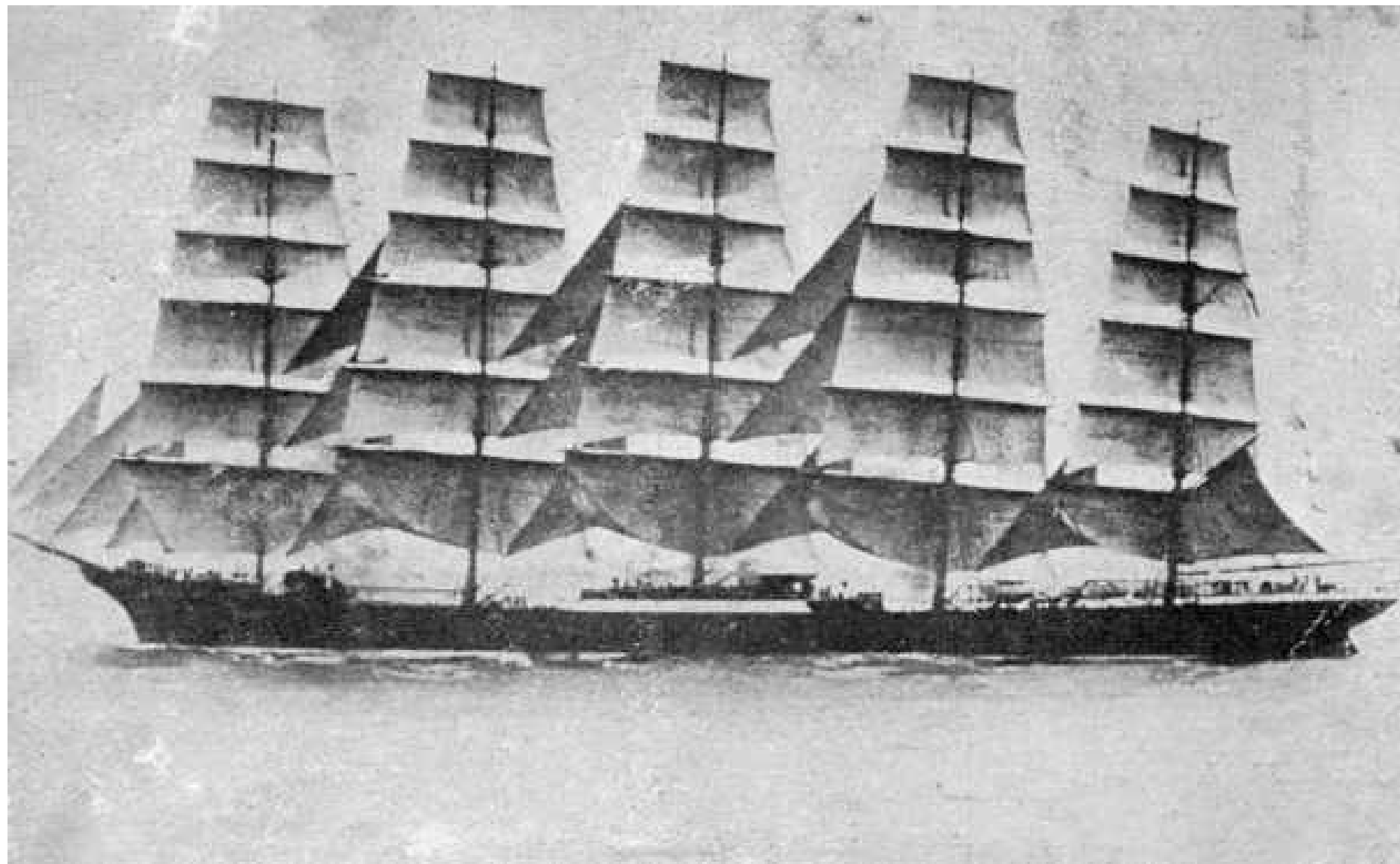




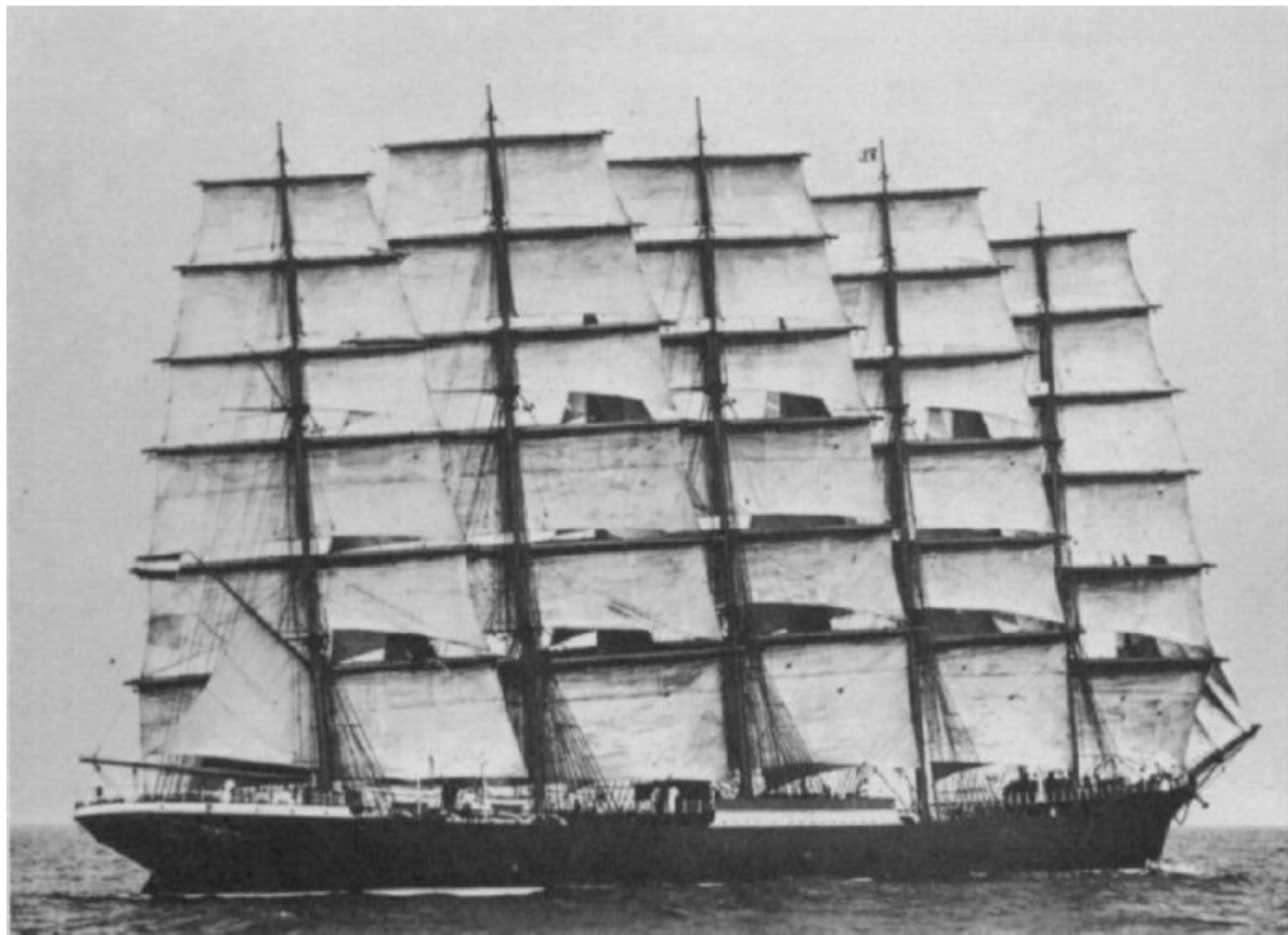




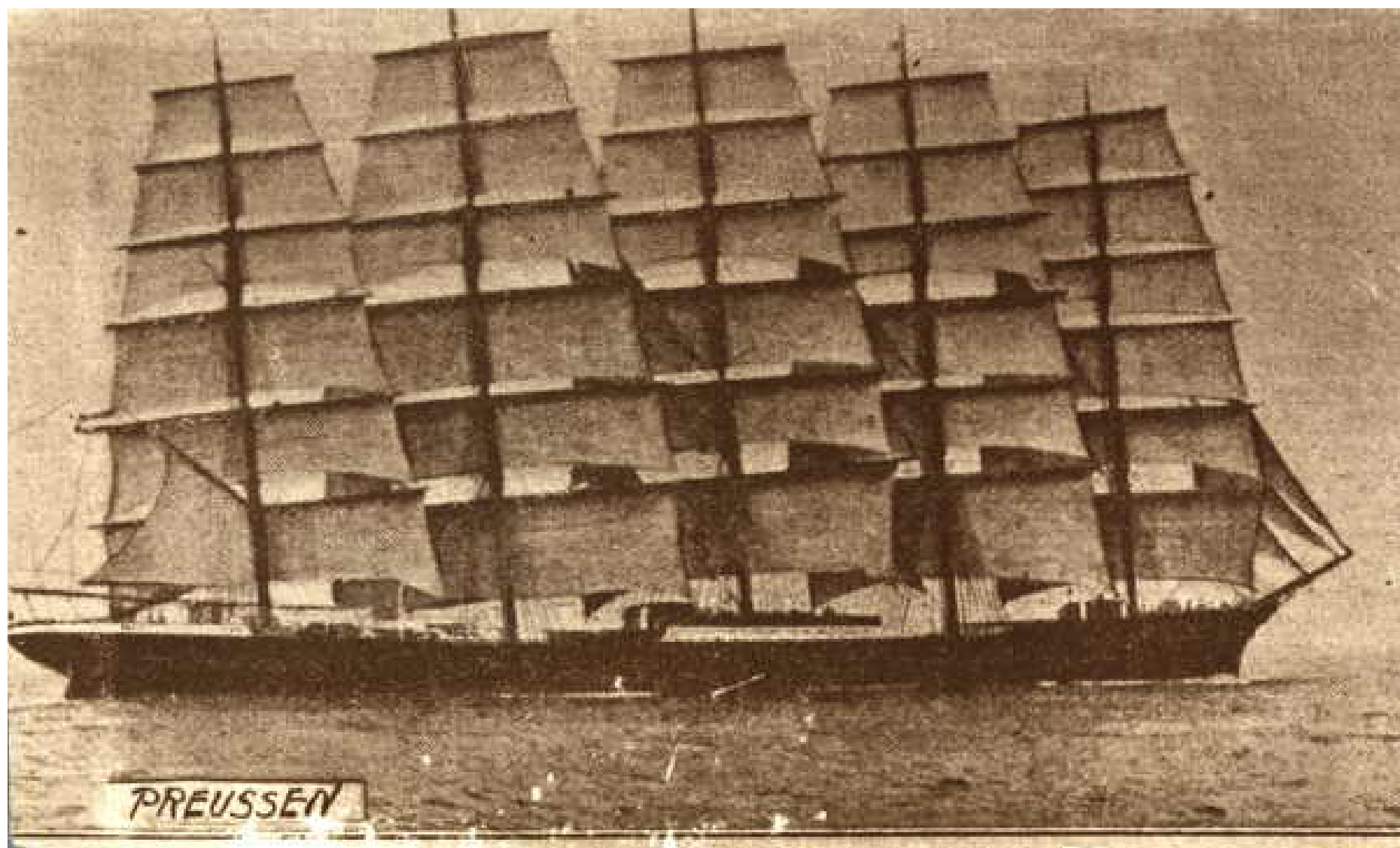




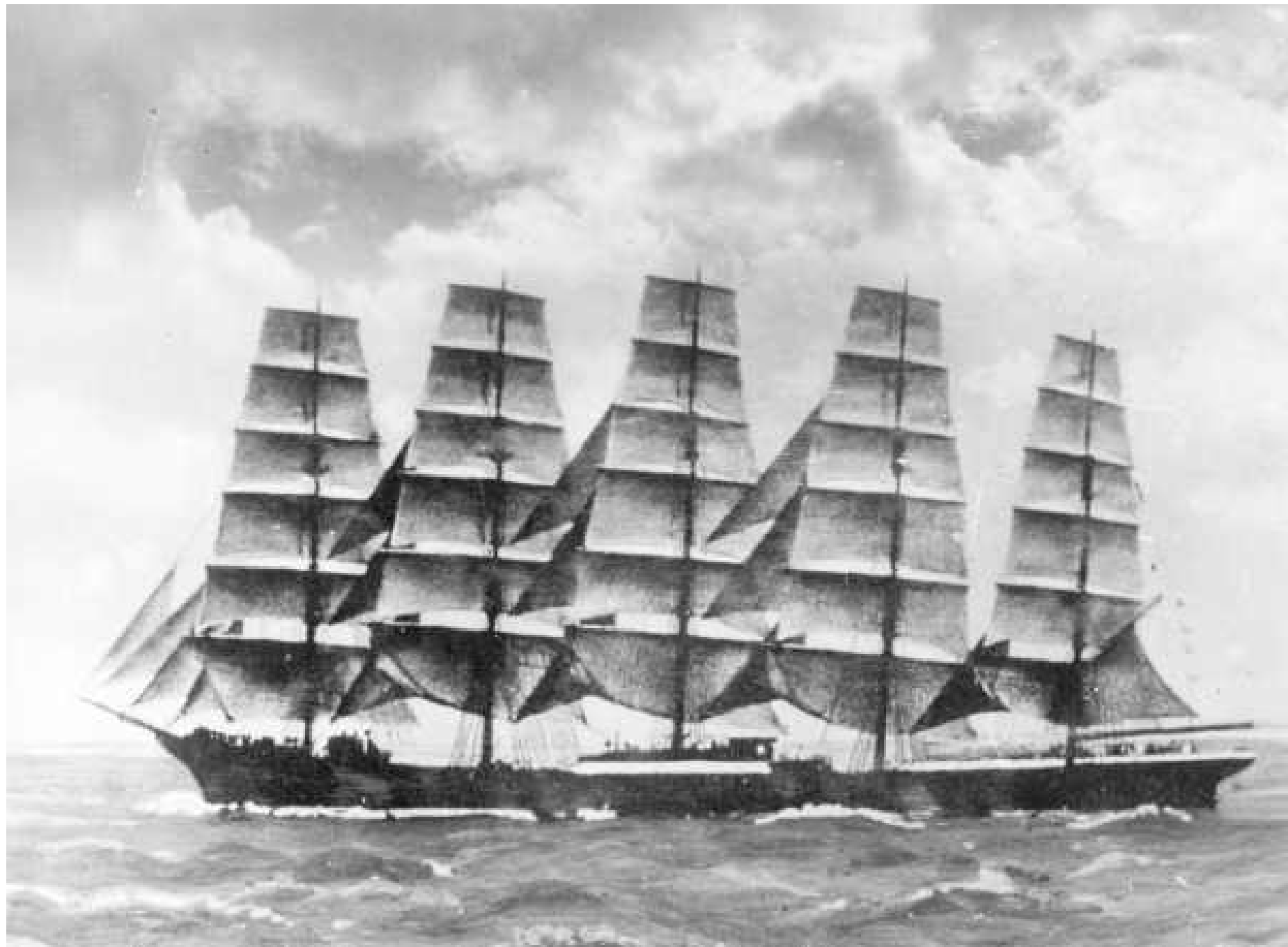




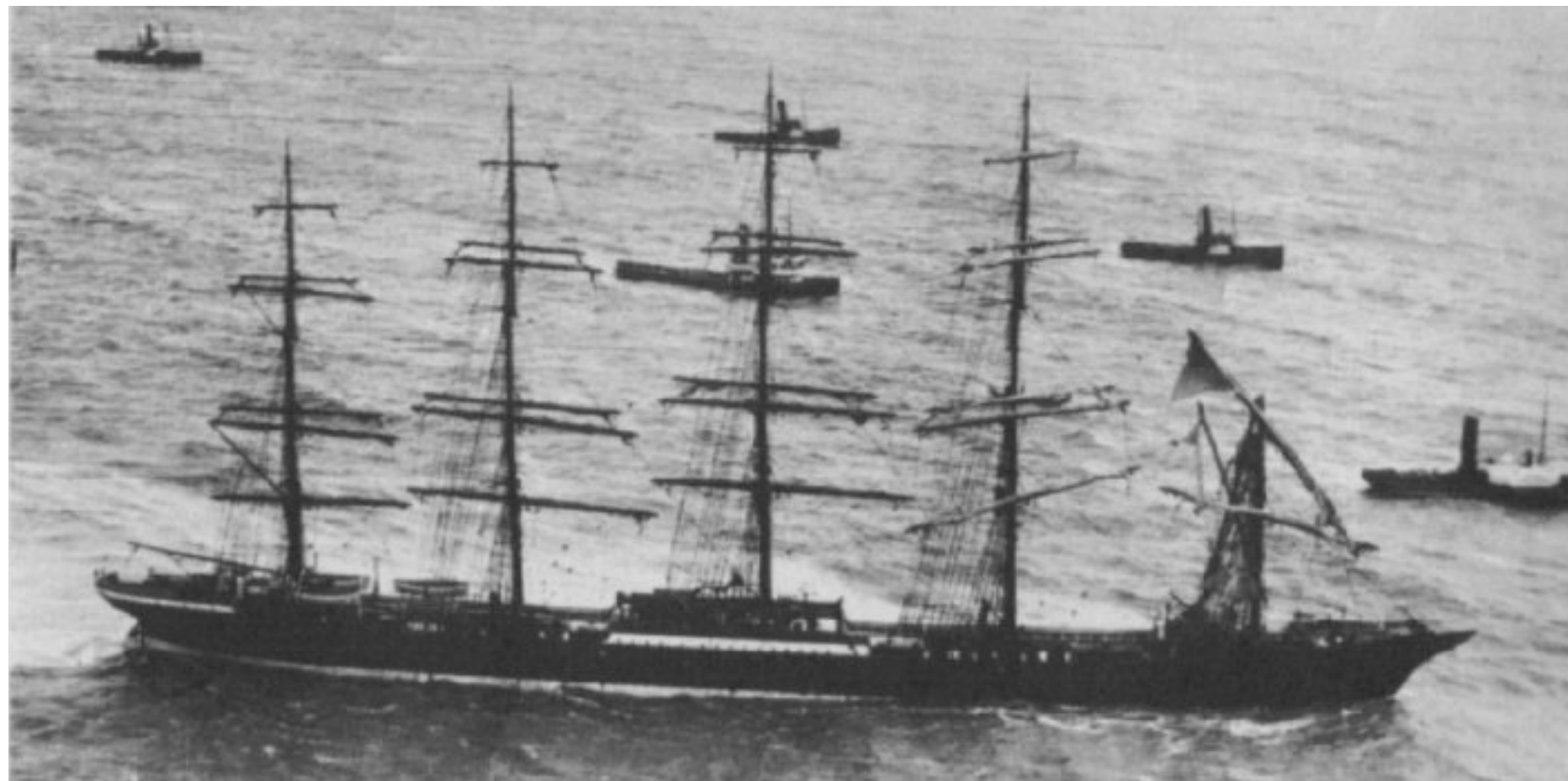


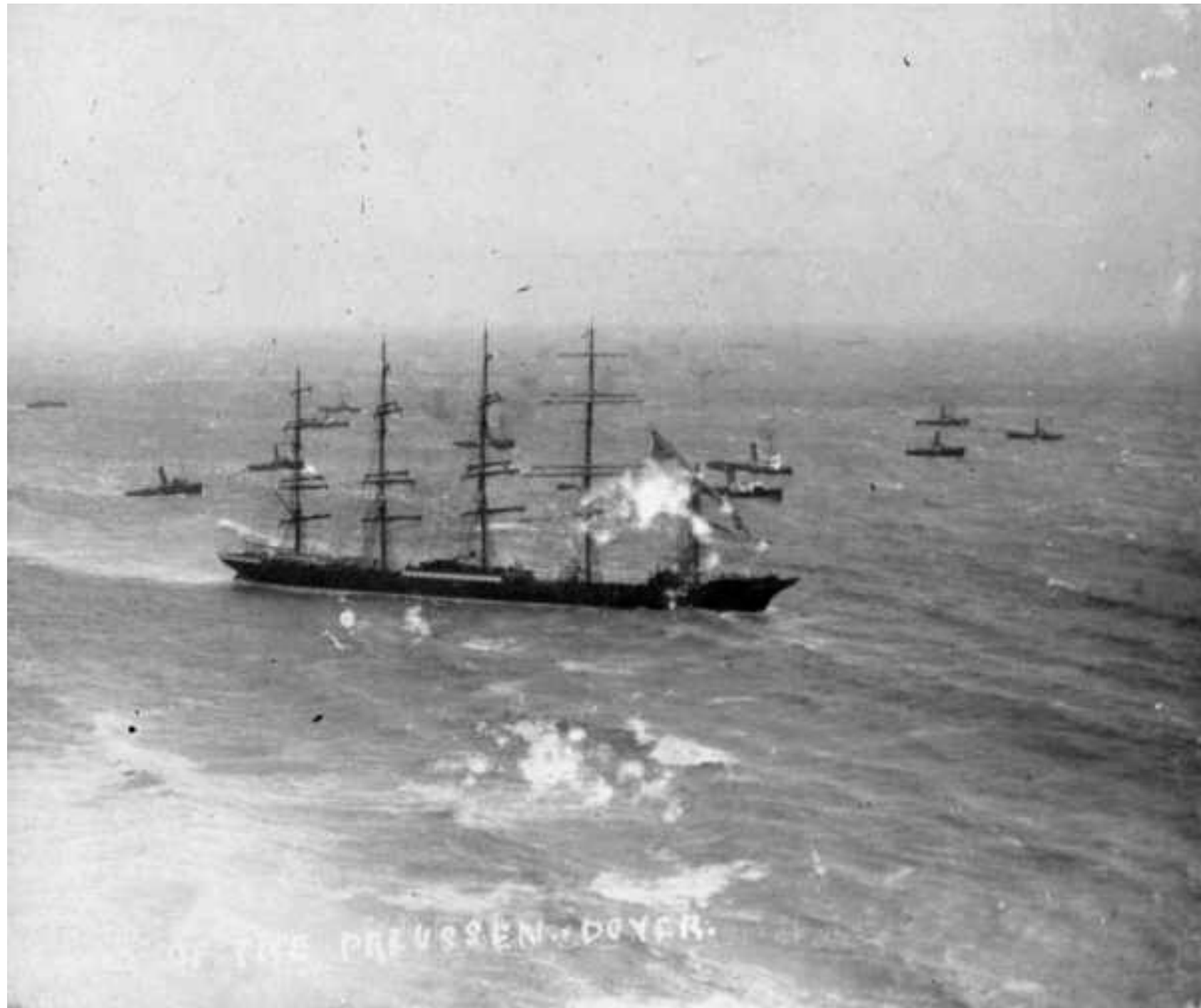


PREUSSEN









OF THE PRUSSIAN DOVER.

