

Fünfmastvollschiff PREUSSEN

Die PREUSSEN muss eigentlich gar nicht vorgestellt werden, denn sie ist bis heute unvergessen unter Schiffsliebhabern in der ganzen Welt. Das einzige jemals gebaute Fünfmastvollschiff war schließlich der unübertroffene Höhepunkt der Entwicklung von frachttragenden Segelschiffen.

Die PREUSSEN wurde 1902 in Geestemünde an der Unterweser von der Tecklenborg-Werft aus Stahl für die Hamburger Reederei F. Laeisz (FL) gebaut. Das Schiff hatte eine Länge über alles von 147 m und konnte ca. 8000 Tonnen Ladung transportieren. Ihre Besatzungsstärke betrug 48 Mann. Das Schiff war ein so genanntes Dreiinsel-Schiff, dem in Deutschland bei Vier- und Fünfmastern bevorzugten Schiffstyp. Bei diesem im Vergleich zu den Glatdeckern wesentlich sicheren Typ war nicht nur das Vor- und das Achterschiff, sondern auch der Bereich mittschiffs um ein Deck erhöht. Die PREUSSEN war als Fünfmastvollschiff geriggt und trug an jedem ihrer Masten sechs Rahsegel.



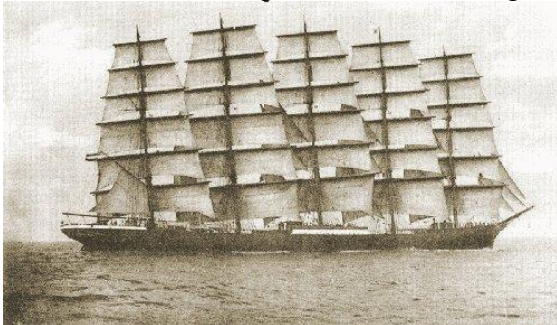
Die PREUSSEN im Hamburger Hafen, ca. 1909, Fotograf unbekannt. Falls unwissentlich Urheberrechte verletzt werden, bittet der Verfasser um Mitteilung.

Daten und Fakten in Kürze	
Land:	Deutschland
Schiffstyp:	Fünfmastvollschiff
Stapellauf:	07.05.1902
Indienststellung:	31.07.1902
Bauwerft:	Tecklenborg Geestemünde
Besatzung:	45 - 49
Verbleib:	Gestrandet am 6.11.1910
Technische Daten	
Verdrängung:	Konstruktion: 4.100 t beladen: ca. 12.100T
Länge:	KWL: 124,3 m über alles: 147,0 m
Breite:	16,40 m
Tiefgang:	8,26 m
Segelfläche:	6.806 qm
Geschwindigkeit:	20,5 kn max.
Kapitäne	
Boye Petersen	Juli 1902 – März 1909
Hinrich Nissen	April 1909 – November 1910

Die Reederei F. Laeisz betrieb seit Jahren erfolgreich den Salpetertransport von Chile nach Deutschland. Die Schiffe der Reederei, deren Namen allesamt mit dem Buchstaben P begannen, machten für die damalige Zeit außerordentlich schnelle Reisen und trugen der Reederei international den Ehrentitel Flying-P-Line bei.

Die PREUSSEN war für dieses Geschäft gebaut worden, bei dem regelmäßig das gefürchtete Kap Hoorns umrundet werden musste. Sie war eines der schnellsten Segelschiffe ihrer Zeit, dem regelmäßig zwei Rundreisen pro Jahr von Hamburg nach Chile und zurück gelangen. Üblich waren damals 3 Rundreisen in zwei Jahren. Unter ihren schnellen Fahrten stach die Rekordreise von 1903 heraus, als sie in 57 Tagen von Hamburg nach Iquique in Chile segelt. Die PREUSSEN war auch eines der wenigen Segelschiffe, dem mit 426 Seemeilen jemals ein Etmal (Tagesstrecke) von mehr als 400 Seemeilen gelang. Selbst voll beladen mit 8000 Tonnen Salpeter erreichte sie einmal ein Etmal von 392 Seemeilen.

Das stolze Schiff machte insgesamt 13 komplette Rundreisen unter ihren beiden Kapitänen Boye Petersen und Hinrich Nissen, davon zwölf Mal zu den Salpeterhäfen in Chile und zurück nach Hamburg. 1908 wurde diese Routine durch eine Weltreise unterbrochen. Sie führte von Hamburg mit Stückgut nach New York, dann mit einer Ladung Kistenöl nach Yokohama, von dort in Ballast nach Chile und letztlich mit Salpeter nach Hamburg.



Die PREUSSEN läuft unter Vollzeug aus dem New Yorker Hafen aus, 27.5.1908, Fotograf unbekannt. Falls unwissentlich Urheberrechte verletzt werden, bittet der Verfasser um Mitteilung.

Die 14. Reise sollte auch die letzte des stolzen Schiffe werden. Am 6. November 1910 rammte das Schiff auf der Ausreise nach Chile im Ärmelkanal einen englischen Dampfer. Die Besatzung der BRIGHTON hatte die Geschwindigkeit des Schnellseglers unterschätzt und vorschriftswidrig versucht, vor dem Bug des Seglers zu passieren. Die PREUSSEN wurde zwar nur leicht beschädigt, war aber manövrierunfähig. Das Einschleppen in den Hafen von Dover misslang aufgrund eines aufkommenden Sturms. So strandete das Schiff vor den berühmten weißen Klippen von Dover und konnte auch später nicht mehr abgehoben werden. Todesopfer waren zum Glück bei der Strandung nicht zu beklagen. Ladung und Ausrüstungsteile konnten später gerettet werden. Das Wrack wurde nie abgebrochen, sondern verfiel mit der Zeit. Bis in die 1970er Jahre waren Wrackteile sichtbar.

Kapitän BOYE PETERSEN

Boye Petersen war einer der besten Segelschiffs-Kapitäne der Reederei Laeisz. Er führte die PREUSSEN 10 fünfeinhalb Jahre lang ohne jeglichen Zwischenfall.

Petersen wurde 1869 auf der Hallig Langeneß geboren und fuhr schon sehr früh zu See. 1892 macht er sein Steuermannsexamen und fuhr danach auf der Viermastbark PISAGUA. 1895 wurde er 1. Offizier auf der Viermastbark PITLOCHRY, die von Kapitän Robert Hilgendorf geführt wurde. Hilgendorf war sicher der berühmteste der deutschen Windjammer-Kapitäne und gab Petersen den letzten Schliff. Beide stiegen wenig später gemeinsam auf die gerade fertig

gewordene Fünfmastbark POTOSI um, den nagelneuen Stolz der Laeisz'schen Flotte.

Schon 1896 erhielt der befähigte Petersen das Kommando über die Bark PESTALOZZI und 1898 über die Bark POSEN. 1902 übernahm er auf Vorschlag seines Mentors Robert Hilgendorf die Bauaufsicht über den Bau der PREUSSEN und wurde dann auch ihr erster Kapitän. 1912 wurde er Kapitän der Viermastbark PINGUIN. Im 1. Weltkrieg und später war er in leitenden Funktionen der Reederei Laeisz tätig, wobei er die Rückführung deutscher Segler nach 1918 aus Chile organisierte. 1936 wurde er pensioniert. 1944 verstorben.

Literaturempfehlungen

Das beste und umfassendste Werk aus Sicht des Verfassers ist das 1967 erschienene Buch „Königin der See – Fünfmastvollschiff Preussen“ von Horst Hamecher.

Das Buch ist zwar später erneut aufgelegt worden, ist aber trotzdem nur noch gelegentlich im antiquarischen Handel verfügbar.