

Die "Preussen" segelte nur acht Jahre

27. Juni 2002

Erschienen im HAMBURGER ABENDBLATT

Am 30. Juni 1902 lief der größte Frachtsegler der Welt zur Jungfernfahrt aus. Viel Erfolg war ihm nicht beschieden.

“Also, Laeisz, vergessen Sie das Fünfmastvollschiff nicht!” Mit diesen Worten verabschiedete Kaiser Wilhelm II. sich im Juni 1899 von dem Hamburger Reeder Carl Laeisz. Zuvor hatte man gemeinsam die “Potosi” besichtigt, einen der drei damals existierenden Fünfmaster der Welt - eine Bark. Nun also wünschte Majestät sich ein Vollschiff, dessen fünf Masten sämtlich Rahsegel tragen. Eine technische Herausforderung, der sich noch kein Konstrukteur und kein Reeder gestellt hatte.

Doch einer saß insgeheim schon über den Plänen: Carl Ferdinand Laeisz, der Sohn des Reeders. Er gilt bis heute als genialer Schiffbauer. Laeisz Erfolgsrezept: Er lässt Schiffe mit schlankem und daher schnellem Rumpf bauen. Sie bewältigen die Route zwischen Hamburg und den chilenischen Salpeterhäfen in konkurrenzlos kurzer Zeit. Es ist eine Flucht nach vorn: Nur durch schnelle Segler kann Laeisz die Zeitenwende zum Dampfer zumindest hinauszögern. Die Reederei will wertvollen Schiffsraum nicht durch Dampfmaschine und Kohlenlager verlieren, die Crews klein halten.

Als Carl Ferdinand Laeisz im Sommer 1900 überraschend stirbt, sind die Pläne für ein Fünfmastvollschiff fertig: Der Rumpf soll kühne 7,6-mal so lang wie breit sein, das Schiff nur 38 Mann Besatzung brauchen. Bald schon gibt der Vater bei der Werft Joh. C. Tecklenborg in Bremerhaven das Meisterstück des toten Sohnes in Auftrag. Den Stapellauf des größten Schiffes der Welt ohne mechanischen Antrieb im Mai 1902 erlebt auch der alte Laeisz nicht mehr.

Ihre erste Reise tritt die “Preussen” am 30. Juni 1902 an. Das Ziel ist Iquique, der chilenische Haupthafen für Salpeter. 8000 Tonnen passen in die Laderäume des 133,2 Meter langen Frachtseglers. Die 5560 Quadratmeter Segel lassen die “Preussen” bei einer ihrer 13 Reisen in nur 58 Tagen nach Chile förmlich fliegen. Technisch ist sie ein seltener Höhepunkt des Segelschiffbaus. Ein Schiff, das der Laeisz-Reederei überragende Gewinne einfährt, ist sie jedoch nicht. Denn die kleineren Viermaster, die nur etwa 4500 Tonnen laden können, sind im Tagesgeschäft rentabler. Oft liegt die “Preussen” Tage oder Wochen im Hafen, bis ihr riesiger Laderaum mit Stückgut für Chile beladen ist. Oder aber sie segelt halb leer. Beides rechnet sich nicht. Deshalb lässt die Reederei, die noch bis in die 1930er-Jahre Gewinn bringend Salpeter um Kap Horn segelt, fortan keine Fünfmaster mehr bauen.

Drei andere Reeder wagen sich später noch an den fünften Mast, aber auch diese Schiffe werden keine bedeutenden Erfolge. Die technische Reife der “Preussen” erreichen sie alle nicht. Sie erleidet nach nur acht Jahren ein profanes Ende an der englischen Küste. Ein Dampfschiff reißt ihr im Ärmelkanal ein kleines Leck in den Bug. Während Schlepper den Havaristen auf den Haken nehmen, zieht ein Sturm auf, die “Preussen” strandet auf einem Felsen. Tagelang zerren Bergungsschiffe an dem Riesensegler, doch der nächste Sturm zerschlägt dessen Rumpf. Ein kleiner Postdampfer hatte das großartigste aller Segelschiffe zur Strecke gebracht.

