Die Bark THEONE

Ein Auswandererschiff und die Auswanderung im 19. Jahrhundert (Teil 2)

Karl Heinz Marquardt, Montrose, Victoria, Australien

Im ersten Teil dieses Beitrages (Heft 3/2009, S. 115-118) wurde ein wenig über die Auswandererseglер des 19. Jahrhunderts berichtet. Was kennen wir nun aber über die hier beschriebene THEONE, oder besser gesagt, über das Halbmodell dieses Schiffes. Zwei Namen tauchen in diesem Zusammenhang auf, THEONE und COLUMBIA, der letztere wurde bei der Entfernung der Namenstafel im Scheg sichtbar. Beide Schiffe wurden bei J. C. Tecklenborg in Geestemünde, dem damals zum Königreich Hannover gehörenden Teils der heutigen Stadt Bremerhaven, gebaut. Das letztere 1862 und die erstere 1863/64. Man könnte annehmen, unser Modell war Pate für beide, es gibt dabei nur einen „kleinen" Tonnageunterschied. Während die THEONE mit 392,5 Lasten zu Buche stand, wies die COLUMBIA 582 Lasten auf, war also nahezu um die Hälfte größer und hatte eine Länge von etwa 190 Bremer Fuß.

Die THEONE wurde 1863 von der Reederei T. L. Brauer & Sohn bei der Werft J. C. Tecklenborg in Auftrag gegeben und lief in Juni 1864 vom Stapel. Vermerke darüber sind in den Bremer Schifffahrtsakten zu finden. Der Bielbrief vom 14. Juli 1864, Bremen Chiffre VI Nr. 423 und die Vermessungs-Nummer 2566 vom 24. Juni 1864 sagen darüber aus. Es heißt dort: „*Bark THEONE: Geführt von E. Hellmers, Bremen, gebaut in Eichenholz mit einem Verdeck, mit festem Zwischendeck und festen Zwischendecksbalken, Volkslogis über Deck und mit Binnenbordbeplankung.*

Die Länge zwischen den Steven in der Richtung des Hauptverdecks:			150' 4"
Die Tiefe:	*Vorn*	*Mitte*	*Hinten*
	21' 6,5"	20' 4"	20' 6,5"
Die obere Breite Querschiff:	28' 9"	29' 4"	28' 2"
Die mittlere Breite:	29' 6"	30' 2"	28' 2"
Die untere Breite:	27' 1"	29' 8"	25' 4"
Die erste Abschnittshöhe:	2' 9"	3' 3"	2' 5"
Die zweite Abschnittshöhe:	5' 3"	4' 9"	4' 10"
1. Aufbau:	*Länge*	*Tiefe*	*Breite*
	65' 8"	6' 2"	27' 0"

Tragfähigkeit: 392,5 Commerzlasten"

Alle Maßangaben sind in Bremer Fuß: 1'= 0,2893 m,
Zoll: 1" = 0,0241m,
Gewicht: 1 Commerzlast = 300 Pfund (150 kg)

Über die Reisen und den Verbleib der THEONE konnte nichts in Erfahrung gebracht werden, jedoch ist die Geschichte des originalen Schnittmodells etwas besser belegt.

Otto Höver berichtete noch in seinem 1934 erschienenen Buch *Von der Galiot zum Fünfmaster* von diesem Modell als im Besitz der Familie Claussen in Wesermünde (zeitweiliger Name Bremerhavens) befindlich. In den 1950er Jahren kam es aus dem Nachlass der Familie Claussen in das Bremerhavener Morgenstern Museum. Höver beschreibt das Modell als „*ein Zeugnis seiner* (G. W. Claussens) *damaligen Tätigkeit bei Tecklenborg*". Georg W. Claussen war wohl einer der bedeutendsten deutschen Schiffbau-Konstrukteure des 19. Jahrhunderts. Er trat 1861 als sechzehnjähriger Schiffbaulehrling bei der Holzschiffbauwerft J. C. Tecklenborg in Geestemünde ein. Nach vollendeter Lehrzeit ging er von 1865 bis 1869 als technischer Zeichner zur schottischen Werft Cairn & Co in Greenock, wo zu der Zeit die großen Dampfschiffe der Hapag und des Norddeutschen Lloyds gebaut wurden. Wieder zurück bei Tecklenborg stieg er in wenigen Jahren zum Prokuristen (1872) und bald darauf zum Mitinhaber der Firma (1876) auf. Als technischer Direktor schuf er u. a. die größten Segelschiffe der Welt wie die POTOSI und PREUSSEN. Andere Entwickelungen seiner Hand waren das Segelschulschiff GROSSHERZOGIN ELISABETH und die Polarschiffe GERMANIA und ADMIRAL TEGETHOFF. Hochgeehrt mit den Titeln *Königlicher Baurat* und *Dr. Ing. h. c.*, verstarb er 1920.

Mit 1862 als Baujahr der COLUMBIA und ursprünglich mit diesem Namen versehen, wurde das Modell wahrscheinlich vor dem Bau der THEONE geschaffen und es bleibt fraglich, ob dies eine Arbeit aus Claussens zweitem oder drittem Lehrjahr war. Zieht man aber die außergewöhnlichen Begabungen dieses Mannes in Betracht, dann könnte auch exakter Modellbau dazu zählen, denn viele Schiffbauer schufen eigenhändig sehr gute Modelle. Eine andere Schlussfolgerung führt dahin, dass der junge Claussen sicherlich am Bau der THEONE etwas mehr selbstständig mitgearbeitet habe und dadurch das Modell dem großen Schiffbauer als Markstein seiner Entwicklung später lieb und teuer wurde.

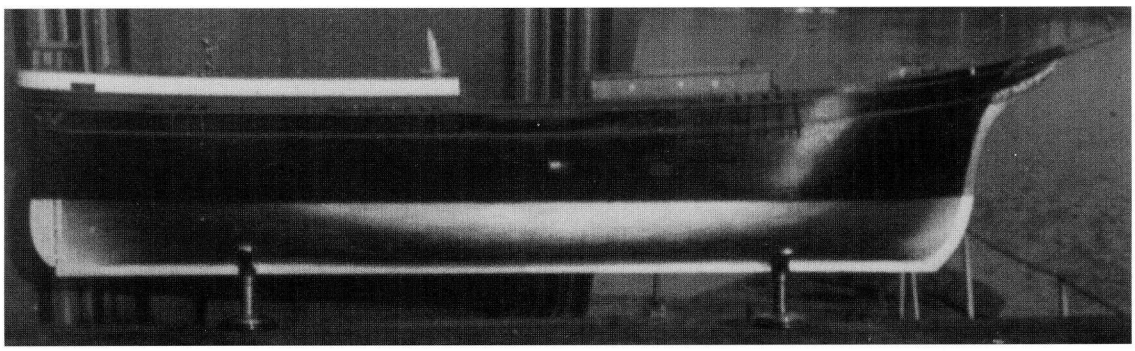

Abb. 6: Das originale Modell während der Restaurierung 1957