

POTOSI – Stolz der deutschen Segelschiffsflotte

Hermann Ostermann, Bielefeld



Abb. 1: Stapellauf der POTOSI am 8. Juni 1895 vom Helgen der Tecklenborg-Werft in Geestemünde (Sammlung Dr. Jürgen Meyer, Bremen)

Vor 100 Jahren, am 8. Juni 1895, lief bei der Werft Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde ein für die damalige Zeit ungewöhnlich großer, stählerner Segelschiffsrumpf vom Stapel. Getauft auf den Namen POTOSI, war dieses Schiff die erste von einer deutschen Werft gebaute Fünfmastbark, und Auftraggeber war die bekannte Hamburger Reederei F. Laeisz. Vor der POTOSI, die eine Tonnage von 4.027 BRT aufweisen konnte, waren zwei Fünfmastbarken in England gebaut worden: Im Jahre 1890 die FRANCE (I) von 3.784 BRT und 1892 die MARIA RICKMERS von 3.822 BRT mit Hilfsdampfmaschine. Der Höhepunkt des Baues von stählernen Großseglern war jedoch zu dieser Zeit bereits überschritten. Nachdem im Jahre 1892 insgesamt 68 Viermastbarken und eine Fünfmastbark mit einer Tonnage von 179.033 BRT gebaut worden waren, wurden 1895 neben der POTOSI nur noch zwei Viermastbarken gebaut, und in den Jahren 1896 bis 1900 kamen insgesamt nur noch 27 stählerne Großsegler mit zusammen 80.783 BRT zu Wasser. Erst 1902, in dem Jahr, als die Werftswester der POTOSI, das Fünfmastvollschiff PREUSSEN (5.081 BRT), in Dienst gestellt wurde, war in Europa mit der Fertigstellung von 18 stählernen Großseglern mit zusammen 57.169 BRT noch einmal ein bescheidener Aufschwung im Segelschiffsbau zu verzeichnen gewesen (Angaben nach Furrer).

Im Gegensatz zu England hatte man es in Deutschland mit dem Bau großer, stählerner Segelschiffe nicht so eilig. POTOSI war das fünfte Segelschiff von Joh. C. Tecklenborg, das ganz aus Stahl gebaut wurde. Bis dahin waren von deutschen Werften über-

haupt nur fünf große, als Viermastbarken getakelte Segelschiffe abgeliefert worden: die ALBERT RICKMERS - 1894 auf der Rickmers-Werft in Bremerhaven, die CHRISTINE - 1891, die PLACILLA und PISAGUA - 1892, alle bei Tecklenborg in Geestemünde, und die HEBE (I) - 1891 gebaut bei Blohm & Voss in Hamburg. In den Jahren zuvor hatten die deutschen Segelschiffsreeder vornehmlich große Segler bei schottischen Werften geordert. Außer der schon erwähnten MARIA RICKMERS waren dies das Viermastvollschiff PETER RICKMERS, die Viermastbarken ROBERT RICKMERS, RENÉE RICKMERS und die PITLOCHRY für F. Laeisz in Hamburg.

Die Stahlbauweise glich zur Jahrhundertwende noch in vielerlei Hinsicht den Prinzipien des Holzschiffbaues: Auf dem Kiel aus T-Profil wurden die Spanten aus U-Profilen errichtet, auf diese wurden die Außenplatten genietet. Die so gebauten Schiffe waren wesentlich elastischer und steckten daher bei rauher See die Wucht der Wasserkräfte viel besser weg als vergleichbare Schweißkonstruktionen späterer Tage. Für den Entwurf der POTOSI verantwortlich war der technische Leiter der Tecklenborg-Werft Georg Wilhelm Claussen. Dieser hatte zu Beginn seiner Laufbahn auf der Werft eine vierjährige Lehrzeit absolviert, war danach eine Zeit lang bei Caird & Co. in Greenock/Schottland als Zeichner und Konstrukteur tätig gewesen, ehe er 1869 wieder bei Tecklenborg eintrat und 1876 schließlich Teilhaber des Unternehmens wurde.

Die Materialstärken des Schiffskörpers der POTOSI entsprachen den Vorschriften des Bureau Veritas und des Germanischen Lloyd, unter deren Aufsicht der Bau Nr. 133 der Tecklenborg-Werft stand. Für die Reederei hatte Kapitän Robert Hilgendorf die Bauaufsicht. Außen- und Decksplatten waren überlappend vernietet und reichten über die Länge von 10 Spantenabständen. Die Decksbalken bestanden aus T-Profilen, die Decksplatten waren zusätzlich mit Teak bzw. Yellowpineholz belegt. Neben einem starken Kielschwein aus Doppel-T-Profilstahl gab es als weitere Besonderheit der Rumpfkonstruktion zur Verstärkung je zwei Seitenkielschweine aus T- bzw. Doppel-T-Profilen. Auf dem Mittel- und zwei Seitenkielschweinen ruhten jeweils Decksstützen. Zur Aufnahme der enormen Zugkräfte der Takelage waren