

## La réincarnation du « Preussen » par le « Royal Clipper »

Dans le monde des voiliers deux navires se distinguent parmi tous les autres, les uniques cinq mâts avec équipement complet de tous les mâts avec des voiles carrées, le « Preussen » et le « Royal Clipper ».

### La naissance du Preussen



Le **Preussen** fut construit par les chantiers navals de Tecklenborg à Geestermünde, près de Bremerhafen, pour le compte de l'armateur LAEIZ. Son premier capitaine Boye Petersen surveilla les travaux et contribua activement à la conception du navire. Le lancement eut lieu le 7 mai 1902, ce fut le premier navire à cinq mâts au monde. Mû uniquement par la force du vent le **Preussen** pouvait atteindre la vitesse fabuleuse à l'époque de 18.5 noeuds. Avec un total de 46 voiles et une surface voilée de 5560m<sup>2</sup> le **Preussen** battait tous les records. Pour l'opération il disposait de 1200 poulies, 17km de cordage, 24km de filins en acier, et 700m de chaînes. A part de treuils manuels le **Preussen** avait deux chaudières, quatre treuils à vapeur, un treuil d'ancre à vapeur et une machine de timonerie. Par temps lourd il fallut huit hommes pour tenir la barre. Lors de la construction on avait renoncé à l'équipement avec un propulsion auxiliaire à vapeur pour optimiser la marche au vent, décision qui allait finalement s'avérer fatale.

### Les années de service 1902 – 1910.

Avec son capitaine Boye Petersen le **Preussen** entama son premier voyage le 31 juillet 1902 de Geestermünde vers Iquique au Chili, qu'il accomplit en seulement 65 jours. L'équipage était formé de 48 hommes et le navire avait une capacité de chargement de 7900 tonnes. Il transportait pratiquement exclusivement du salpêtre en provenance du Chili. Sous Boye Petersen il effectua de 1902 à 1909 22 voyages aller-retour au Chili et un tour du monde en passant par New York vers Yokohama au Japon avec des bidons de pétrole. La plus courte traversée au Chili était de 57 jours, un record de vitesse qui n'était égalé par aucun autre navire. En 1909 Hinrich Nissen devint capitaine qui exécuta de 1909 à 1910 encore 4 voyages au Chili.



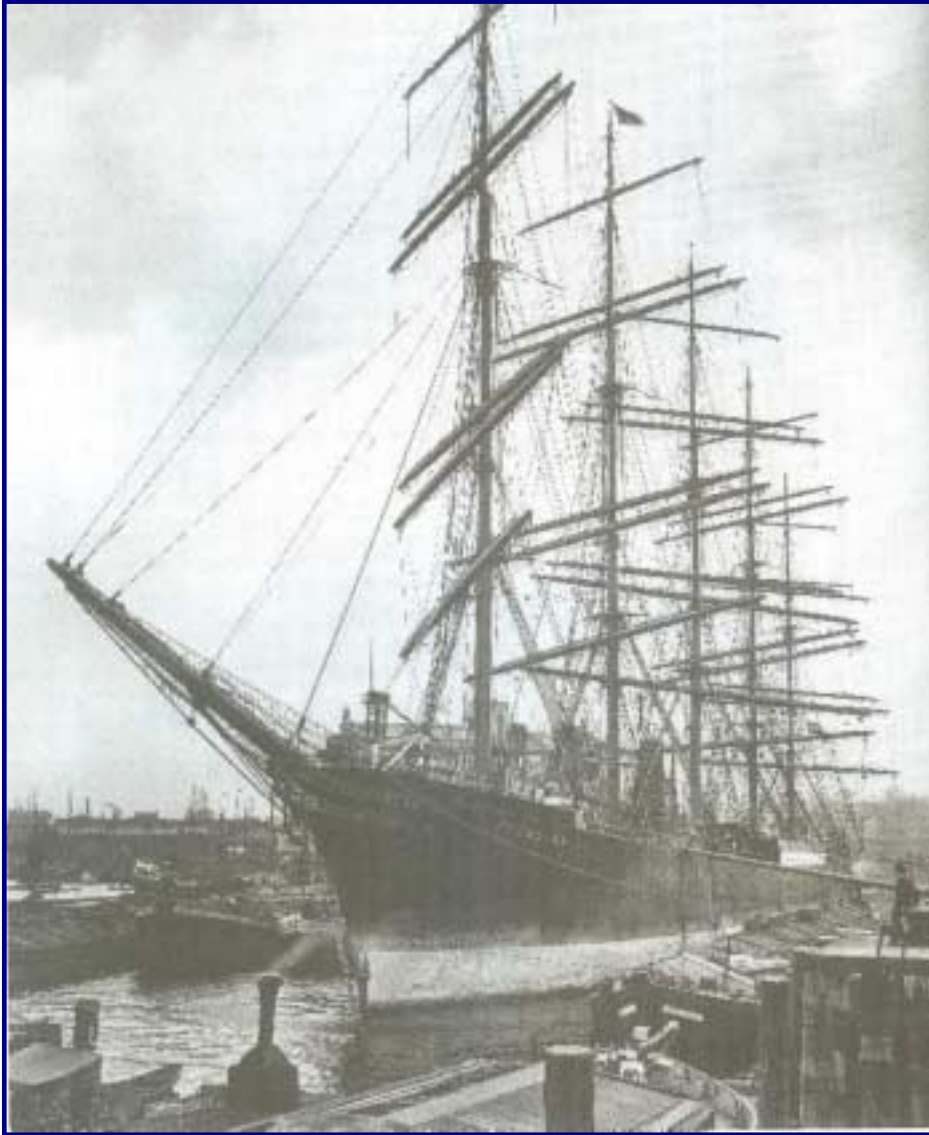
### Le dernier voyage.

Le 31 octobre 1910 le **Preussen** appareilla à Hambourg pour Valparaiso sous Hinrich Nissen. Au 5 novembre 1910 le **Preussen** se trouvait à la sortie de la Manche vers l'atlantique, porté uniquement par la force du vent. Vers minuit, il faisait nuit noire, tous les postes étaient occupés et Hinrich Nissen surveillait les manœuvres. Soudain le vent baissait et de la brume commençait à monter. La vitesse du **Preussen** se réduisit à quatre noeuds et il devint difficile à manœuvrer.



Alors le matelot Jens Hansen vit apparaître les feux de position d'un paquebot à vapeur faisant route directement sur le **Preussen**. Il s'agit du **Brighton**, un Ferry rapide qui assurait la liaison de Newhaven vers Dieppe. Les signaux optiques et acoustiques émis par le **Preussen** furent ignorés par le **Brighton**. Le **Preussen** navigant sous voile étant prioritaire, le **Brighton** avait l'obligeance de croiser à la poupe. Sur le **Preussen** on observait avec angoisse l'approche du **Brighton** dont la silhouette commençait à se dessiner dans la nuit. « Est ce qu'ils sont aveugles » s'écriait Hinrich Nissen et donna l'ordre de porter la barre à babord pour essayer encore d'éviter l'inévitable collision. Malheureusement avec le faible vent, le lourd voilier ne réagit guère et au plus tard maintenant l'absence d'une propulsion auxiliaire se démontrait comme fatale.

L'agonie du *Preussen*.



Le *Brighton* éperonna le *Preussen* à la proue et la trinquette du *Preussen* de son côté rase la cheminée du *Brighton*. Les deux navires réussissaient à se dégager de leur propre force, mais le *Preussen* ne pouvait plus naviguer sous voile. Avec l'aide du remorqueur *Alert* on tentait l'essai de d'atteindre le port de *Porthmouth*. Mais soudain le vent tournait et un remorquage devint impossible. Alors on voulait ancrer le *Preussen* sous la côte de Dungeness et l'ancre de tribord fut mouillée. Mais la pression du vent et le courant faisaient rompre la chaîne de l'ancre. Il restait l'ancre de babord, qui non plus pouvait tenir le navire et fut perdu. Le *Preussen* partait à la dérive et Hinrich Nissen appelait deux autres remorqueurs au secours, le *John Bull* et l'*Albatros*. Avec la tempête qui commençait à monter le câble du *John Bull* se rompit et les deux autres remorqueurs n'arrivaient plus à tenir le lourd *Preussen*. Presque arrivé dans le port de salut de Dover, sans les remorqueurs, Hinrich Nissen tenta une dernière fois de mettre les voiles. Pendant l'opération le *Preussen* heurta un rocher sous marin, ce fût le coup de grâce. Avec quatre mètres d'eau dans les cales et les voiles endommagés le *Preussen* agonisait sous les rochers de Dover dans la Crab Bay. Toutes les tentatives ultérieures de sauvetage, même avec douze remorqueurs échouaient. Le *Preussen* fût laissé à la mer, heureusement l'équipage s'en est sorti indemne et même un partie de la cargaison, de pianos, pouvait être récupérée.

**Preussen**

Année de construction	1902
Type	Voilier à 5 mâts
Coque	Acier
Longueur hors tout	133,19m
Longueur à la ligne de l'eau	121,92m
Largeur	16,34m
Tirant d'eau	8,23m
Nombre de voiles	46
Surface voilée	5560m <sup>2</sup>
Hauteur du grand mât	68m
Machine	- - - -
Vitesse de pointe	18,5 nœuds
Tonnage à vide	3550 t
Cargaison max.	7900 t
Équipage	48



### L'idée du Royal Clipper

La construction fût entamée vers 1998-1999 aux chantiers navals de Stocznia Gdanska en Pologne. Le fuselage réalisé à moitié du projet de navire **Gwarek** à été abandonné. En ce moment l'armateur suédois Mikael Krafft racheta le **Gwarek** pour en faire la réalisation d'un rêve d'enfance, la renaissance du **Preussen**. La carcasse fût terminée et prolongée à sa longueur actuelle de 109m à la ligne d'eau. Ensuite la coque flottante à été remorquée au Pays Bas aux chantiers navals de Merwede près de Rotterdam. C'est ici que le **Gwarek** à été transformé en 2000 en voilier et devint alors le **Royal Clipper**. Tout comme le **Preussen** qui servit de modèle le **Royal Clipper** dispose de cinq mâts entièrement équipés de voiles carrées.

### La réincarnation du Preussen.

Le Royal Clipper dispose de cinq mâts, 42 voiles avec une surface totale de 5202m<sup>2</sup>. Toutes les voiles sont opérées mécaniquement et

contrairement au **Preussen**, le **Royal**



**Clipper** dispose d'une machine auxiliaire de 4000 ch. A nos jours un voilier cargo n'est plus pensable, pour cette raison le **Royal Clipper** à été conçu au transport de personnes. L'équipage est de 100 personnes pour 228 passagers, qui peuvent bénéficier de croisières de luxe en méditerranée et aux caraïbes. Le navire est équipé de trois pools, restaurant, piano bar, Fitness etc. et 144 cabines luxueuses ainsi que 14 suites.



Le Royal Clipper dans le port du Pirée (Photo par l'auteur).

### Royal Clipper

Année de construction	1998 - 2000
Type	Voilier à 5 mâts
Coque	Acier
Longueur hors tout	134,00m
Longueur à la ligne de l'eau	109,00m
Largeur	16,5m
Tirant d'eau	5,6m
Nombre de voiles	2
Surface voilée	5202m <sup>2</sup>
Hauteur du grand mât	60m
Machine	4000 ch
Vitesse de croisière	13 nœuds
Vitesse de pointe	20 nœuds
Tonnage	5000 t
Équipage	100
Passagers	228
Classification	Lloyds 100A1
Port d'attache	Barbados
Pavillon maritime	Luxembourg

