

NDB-Artikel

Tecklenborg, *Franz* Segelmacher, Reeder, Werftbesitzer, * 21. 1. 1807 Bremen, † 31. 3. 1886 Bremen. (evangelisch)

Genealogie

Aus seit 1684 in B. nachweisbarer Schifferfam.;

V → Franz (1780–1821), Kaufm., Reeder, Segelmacher;

M Anna Christine (1784–1830), T d. Gerhard Claussen (1743–1802), Kaufm. in Brake, u. d. Magdalene Catherina Meymen; 9 jüngere *Geschw* u. a. B Johann C. (1820–73), Schiffbaumeister, übernahm 1845 d. techn. Ltg. v. S.s Werft in B. (s. Bremerhavener);

– • 1) Bremen 1830 Emma (1807–38), aus B., T d. Christian Friedrich Uhrbach (um 1776–1830), aus Naumburg/Saale, u. d. Henriette Ernestine Stuz, 2) Bremen 1839 Marianne Wilhelmine (1821–93), T d. Johann Brandorff (1785–1855), aus Bückeburg, Tabakkaufm., u. d. Marianne Goertz (1801–73), aus B.;

2 S aus 1) (1 früh †) Franz Friedrich (1833–72), 1 T aus 1) Emma Franziska (* 1835), 1 S aus 2) → Eduard (1849–1926, • Anna, 1864–1943, T d. → Eduard Schönfeld, 1828–91, Astronom, s. NDB 23), trat 1868 in d. väterl. Reederei u. Segelmacherei ein, 1872 Prokurist, 1874 Teilh. (s. L), 4 T aus 2) (1 früh †) Maria (1840–1912, • Georg Diedrich Faber, 1829–82, in B.), Elisabeth (1841–72, • → Heinrich Wilhelm Ludwig Romberg, 1833–1906, aus Bromberg, Dr. phil., 1859–92 Lehrer an d. Seefahrtsschule in B., 1892–97 Dir. ders., 1877 Reichskommissar f. d. Seeamt in Bremerhaven, s. Brem. Biogr. 19. Jh.), Wilhelmine (* 1846, • → Wilhelm August Eduard Andreae, um 1835–65, aus Hannover, Hptm. im hann. Ing.Corps);

N → Johanne (1851–1933, Landschafts- u. Stillebenmalerin in München, Vors. d. Künstlerinnen-Ver. ebd. (s. ThB; Lex. d. Frau; Bremerhavener);

E → Wilhelm (1882–1948, Geschäftsführer d. Hansa-Lloyd Werke bzw. d. Borgward GmbH in B. (s. Rhdb.), → Fritz (1888–1964), 1917–26 Mitgl. d. Vorstands d. → Johann C. Tecklenborg AG in Geestemünde, Mitgl. d. Vorstands d. Dt. Schiff- u. Maschinenbau AG (Deschimag), 1927 Mehrheitsaktionär d. „Bremer Tauwerkfabrik Tecklenborg & Co.“ in B. (s. Wenzel; Rhdb.; Bremerhavener).

Leben

T., der sich ursprünglich der Kunst widmen wollte, mußte nach dem Tod des Vaters 1821 das Segelmacherhandwerk erlernen, um den Familienbetrieb

weiterführen zu können. Nach Abschluß der Lehre arbeitete er mehrere Jahre als Geselle in Kopenhagen. Anschließend leitete er den väterlichen Betrieb, nach dem Tod der Mutter seit 1830 auf eigene Rechnung. In den nächsten zehn Jahren übertrugen ihm mehrere engl. Metall-, Anker-, Ketten-, Tauwerk- und Segeltuchfabriken die Vertretung in Deutschland. Aufgrund der erzielten Geschäftserfolge konnte er die Reederei wieder aufnehmen. 1841 beteiligte er sich finanziell an der Werft des Schiffbauers →Jan Simon Abegg in Bremerhaven, wo mehrere Seeschiffe entstanden. Als sich Abegg nach zwei Jahren aus dem Werftgeschäft zurückzog, übernahm T. 1843 die Werft und übertrug 1845 die technische Leitung seinem Bruder Johann Carl. Neben der Werft „Joh. C. Tecklenborg“ (seit 1897 A. G.) blieb in Bremen das Geschäft „Franz Tecklenborg, Segel- und Kompassmacher“ bestehen, das auch eine Reederei betrieb. Der Werftbetrieb entwickelte sich positiv: 1855 wurde das Trockendock, das König-Georgs-Dock, vorwiegend für Schiffsreparaturen in Betrieb genommen, 1869 wurde auf der Werft der hölzerne Dampfer „Germania“ für die zweite dt. Nordpolar-Expedition fertiggestellt. Bis 1880 lieferte die Werft zahlreiche hölzerne Schnellsegler für die eigene Reederei, für die Bremer Flotte, besonders für die Reederei „D. H. Wätjen & Co.“ sowie für auswärtige Reeder. T. war auch 1853–86 Mitglied der Bremer Bürgerschaft.

1872 wurde der Sohn Eduard, der 1868 in die väterliche Reederei und Segelmacherei eingetreten war, Prokurist und nach dem Tode seines Onkels Johann C. 1874 Teilhaber. Georg Wilhelm Claussen (1845–1919) erhielt 1872 ebenfalls Prokura, übernahm 1873 die Funktion von Johann C. Tecklenborg und wurde 1876 Teilhaber des Unternehmens. Gemeinsam leiteten die drei Teilhaber seit 1880 den Übergang vom Holz- zum Eisen- und Stahlschiff- sowie vom Segel- zum Dampfschiffbau und damit zur industriell betriebenen Schiffbaufertigung ein. 1879 lief der letzte hölzerne Segler, die Bark „Figaro“, vom Stapel. 1882 wurde der erste Dampfer an den Norddt. Lloyd abgeliefert. Unter Claussens technischer Leitung entstanden hervorragende Schiffe unterschiedlichster Bauart wie das österr. Polarforschungsschiff „Admiral Tegethoff“, der zum ersten Überseetankschiff der Welt umgerüstete Segler „Andromeda“ und die beiden größten und schnellsten Fünfmastsegler der Welt, die für die Hamburger Reederei Laeisz gebauten Flying P-Liner „Potosi“ (1895) und „Preussen“ (1902).

Im Zuge der Werftenkonzentration wurde die Tecklenborgwerft 1926 mit der A. G. „Weser“ in die daraus hervorgehende „Deutsche Schiff- und Maschinenbau AG“ (Deschimag) integriert und, obwohl wirtschaftlich völlig gesund, 1928 geschlossen. Eduard hatte sich bis zu seinem Tod gegen diese Fusion gewehrt, sein Sohn Fritz verließ aus Protest gegen die Stilllegung der Werft das Unternehmen, legte seine Vorstandsmitgliedschaft bei der Deschimag nieder und wurde 1927 Mehrheitsaktionär der heute noch unter dem Namen „Tecklenborg, Kegel GmbH“ existierenden Bremer Tauwerkfabrik Tecklenborg & Co. in Bremen.

Literatur

D. Peters, Der Seeschiffbau in Bremerhaven v. d. Stadtgründung bis z. Ersten Weltkrieg, ²1992;

Bremerhavener (P);

- zu Eduard:

100 J. Schiffbautechn. Ges., 1999, S. 491 f. (P);

Brem. Biogr.;

Bremerhavener;

Gr. Bremen Lex., 2002.

Quellen

Tecklenborg-Werft-Archiv im Hist. Mus. Bremerhaven.

Portraits

Ölgem., um 1870;

Bronzebüste, Nachguß e. Gipsbüste, 1994 (beides Hist. Mus. Bremerhaven).

Autor

Lars U. Scholl

Empfohlene Zitierweise

, „Tecklenborg, Franz“, in: Neue Deutsche Biographie 25 (2013), S. 819-820
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
