

# DAS ERSTE IN DEUTSCHLAND ERBAUTE DAMPFSCHIFF »PRINZ CARL« VON PREUSSEN 1834/35

Werner Jaeger, Duisburg

Es ist nicht immer ganz einfach, den Wünschen des Schiffmodellbauers in Bezug auf ausführliche Bauzeichnungen gefällig aussehender Schiffstypen gerecht zu werden.

Diese besondere Schwierigkeit liegt in der Wahl des ansprechenden Schiffstyps. Im Wesentlichen muß er in Bezug auf sein Aussehen ein Gegengewicht zu der Umgebung, in der wir im Zeitalter der Technik leben, darstellen, d. h. die im Menschen schlummernde Romantik soll geweckt und – zufriedengestellt werden.

Daher ist ein vollgetakeltes Segelschiff, möglichst noch aus der Zeit des überschwenglichen, formenreichen Barock geeigneter, einen Hauch von der „Romantik“ der Seefahrt in die eigenen vier Wände zu holen, als ein zwar historisch interessanter, aber mehr oder weniger technischer Gegenstand in Gestalt eines Dampfschiffes.

Trotzdem soll an dieser Stelle eines Zeitabschnittes gedacht werden, der das Zeitalter der Technik einleitete, einer Epoche also, die uns über viele Zwischenstationen zur Weltraumfahrt führte.

Die weitgehende Einführung des Eisens in den Bedarf und Verbrauch des täglichen Lebens, verbunden mit der Herstellung von Maschinen zur Arbeiterleichterung, brach mit jahrhunderte alten Traditionen, führte die Menschheit auf andere Wege und leitete eine Zeit ein, die heute unseren Alltag bestimmt. Aus dieser Zeit nun, aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, stammt das im nachfolgenden beschriebene „Erzeugnis deutscher Schiffbaukunst“.

## Anfänge des Dampfschiffbaues in Deutschland

Das erste deutsche Dampfboot war weder das legendäre Boot PAPIN'S von 1707 auf der Fulda noch die immer wieder zitierte WESER von 1816/17, sondern die PRINZESSIN CHARLOTTE VON PREUSSEN von 1816. Mit diesem Dampfboot, das 1816 in Berlin erbaut und im gleichen Jahre in Betrieb genommen worden war, begann die für kommerzielle Zwecke genutzte Dampfschiffahrt in Deutschland. In den darauf folgenden zwei Jahrzehnten – bis zur Einführung des Eisenschiffbaues in Deutschland – wurden nun eine ganze Reihe hölzerner Dampfschiffe an Havel, Elbe, Weser und Rhein hergestellt und mit mehr oder weniger Erfolg in Betrieb genommen.

Während das erste eiserne Dampfschiff überhaupt, die AARON MANBY, erbaut 1820/21 in England, war, wurde in Deutschland erst 1834 das Eisen beim Bau des Seitenraddampfschiffes PRINZ CARL von Preußen im Schiffbau eingeführt. Dem Typ nach war dieses Schiff noch ein Glattdecker. Der Bau dieses Schiffes, von dem im folgenden berichtet werden soll, erfolgte auf der Werft der „Königlich Preußischen Seehandlungs-Societät“ in Berlin-Moabit. Konstruiert wurde es von dem englischen „Mechanicus“ Gilbert aus Derbyshire. Hieraus ist schon ersichtlich, daß es mit dem „technischen Fortschritt“ zur damaligen Zeit in Deutschland noch nicht allzu gut bestellt war, wenn auch das gesamte für den Bau verwendete Material wie Eisenbleche, Winkel und die Maschinenlage aus deutschen Betrieben stammte. Diese Tatsache wird in äl-

teren Berichten besonders hervorgehoben, weil es sonst – in der damaligen Zeit – üblich war, das Schmiedeeisen und besonders die Maschinenanlagen aus England zu beziehen.

Bestimmt war das Schiff neben der Passagierfahrt zwischen Berlin und Hamburg auch für die Schleppschiffahrt. Anscheinend erfüllte auch dieses Schiff noch nicht alle Erwartungen, denn es wurde 1842 durch Umbau in ein reines Schleppschiff umgewandelt (HECTOR, 1842/43).

Genauere Kenntnis über das Schiff können wir den Ausführungen des „Conducteurs“ Wilhelmy in Crelle's Journal der Baukunst, Band 10 (1836) Heft 1 unter dem Titel „Beschreibung eines zu Berlin erbauten eisernen Dampfschiffes“ entnehmen. Die der vorliegenden Abhandlung beigelegten Zeichnungen wurden nach den bei Wilhelmy wiedergegebenen erarbeitet.

Leider konnten bis heute weder die Originale der Bauzeichnungen noch zeitgenössische Abbildungen des Schiffes aufgefunden werden. Dieses wäre aber insofern wichtig, als die bei Wilhelmy angegebenen Maße nicht in allen Fällen mit den Zeichnungen übereinstimmen. Ferner weisen außerdem die Zeichnungen untereinander Unstimmigkeiten in Form und Maß auf.

Die Maßnahmen zur Fertigung der „Rekonstruktion“ des Schiffes werden im Anschluß an die „Baubeschreibung“ aufgeführt.

Die nun folgende Beschreibung des Schiffes ist auszugsweise den Ausführungen Wilhelmy's entnommen. Sie enthält nur die wesentlichen für eine Rekonstruktion erforderlichen Angaben und Baumerkmale. Hierbei ist die ausführliche Darstellung der Maschinenanlage, die Beschreibung der Dampfzeugung, sowie die Wirkungsweise der Maschine wegen des großen Umfangs fortgelassen. Alle Maße sind in engl. Fuß (1 Fuß = 304,8 mm) angegeben. (Angaben in Klammern sind Vermerke des Verf., alle angegebenen Maße beziehen sich auf das Originalschiff.)

## „Beschreibung eines zu Berlin erbauten eisernen Dampfschiffes“

„ . . . Rippen (Spanten), Knie und Bekleidung (Außenhaut) des Schiffes sind von Eisen. Die Länge des Schiffes beträgt im Boden, von der Spitze (Vorsteveneinlauf) bis zur Steuerangel (Ruderschaft) gemessen, 93 Fuß 2 Zoll (28,40 m; siehe weiter unten „Berichtigungen“); Die Länge des Verdecks 109 Fuß 6 Zoll (33,38 m); die größte Breite 18 Fuß 6 Zoll (5,64 m). Auf ein Drittel der Länge, nemlich an der Stelle, wo sich die Welle der Ruderräder (Achse der Schaufelräder, Wasserachse) befindet, ist die Breite des Schiffes bis auf 13 Fuß 6 Zoll (4,11 m) rechtwinklig eingezogen, um für die Ruderräder (Schauffelräder) Raum zu gewinnen, welche, wie aus der Gesamtansicht ersichtlich, mit hölzernen Kästen bedeckt sind. Der Schiffskasten (Schiffskörper, das Kasko) ist auf folgende Weise konstruiert: . . . Zuvörderst ist der ganze Körper durch das sogenannte Gerippe in ein festes System gebracht. Dieses Gerippe wird durch eiserne Rahmen gebildet, deren Gestalt sich nach dem jedesmaligen Querschnitt ergibt; sie sind, 4 Fuß (1,22 m) von einander entfernt, nach der ganzen Länge des Schiffes aufgestellt und mit einander fest verbunden. Sie bestehen