

Die Motorwinde „Gnom“ auf der PETSCHILI

Matthias Weber, Forchtenberg

Preise und Beschreibung
des
Pat. Spiritus-Motor „GNOM“ mit elektr. Zündung.

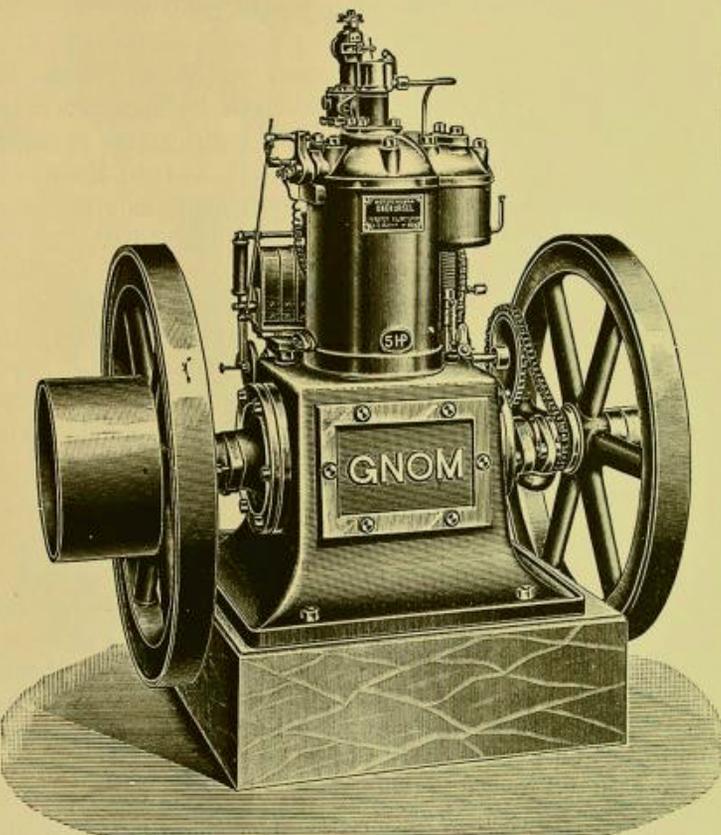
Unsere Spiritus-Motore arbeiten
ohne Heizflamme,
daher sozusagen
Feuersgefahr ausgeschlossen.

Sofort betriebsbereit.

Unerreicht geringer Verbrauch
an
Spiritus, daher Betrieb
billiger, als bei anderen
Systemen.

Geringster Raumbedarf.

Einfachste solideste Bauart.



Vorzügliche Verdampfung
des denat. Spiritus,
daher nur
seltene Reinigung
der Maschine.

Infolge
selbstthätiger Schmierung
90 %
Ersparniss an Oel
und
Wartung
sehr vereinfacht.

Grosse
Gleichförmigkeit
im Betriebe.

Grosse
Zuverlässigkeit
im Betriebe.

Abb. 1: Reklameblatt der Firma „Motorenfabrik Oberusel“ für den Motor „Gnom“.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts versuchten die Reeder von Segelschiffen durch Reduzierung ihrer Kosten gegenüber den immer zahlreicher werdenden Dampfschiffen konkurrenzfähig zu bleiben. Dazu gehörte auch, die Schiffe mit arbeiterleichternden Vorrichtungen auszurüsten, damit diese mit kleineren Mannschaften gefahren werden konnten. Neben speziellen Winden für die Bedienung von Brassen und Fallen waren sehr häufig auch Dampfmaschinen an Bord zu finden, mit denen

unter anderem die Ladung gestaut und gelöscht wurde. Der Nachteil dieser auch als „Donkeys“ bezeichneten Dampfmaschinen war aber, daß die dafür notwendigen Dampfkessel relativ lange Aufheizzeiten hatten und daher nicht kurzfristig einsatzfähig waren.

Im Jahr 1897 wurde auf der Basis des seit 1891 von der Motorenfabrik Oberusel gefertigten und vor allem in der Landwirtschaft verwendeten Petroleummotors „Gnom“ eine Schiffswinde konstruiert, um die bis dahin

üblichen Dampfmaschinen zu ersetzen. Diese Winde entstand in Zusammenarbeit der Maschinenfabrik Oberusel und dem damaligen Kapitän der Fünfmastbark POTOSI, Robert Hilgendorf (Hujer, 2017).

Das erste mit dieser Winde ausgestattete Schiff war die 1886 in Dienst gestellte Viermastbark POLYMNIA, und auch die POTOSI wurde mit zwei dieser Winden ausgerüstet, was der Hersteller auch für die Bewerbung der Winde benutzte.

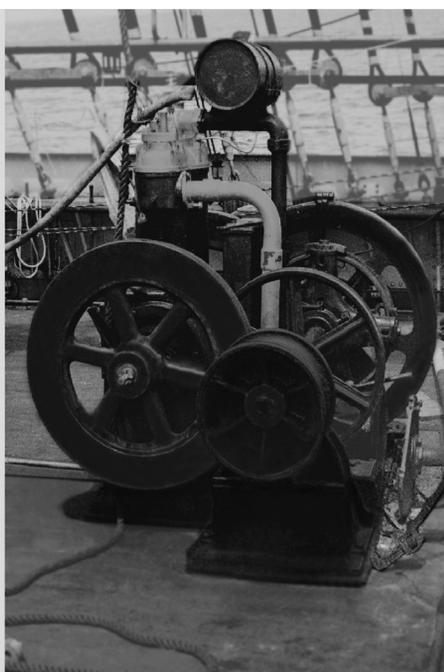


Abb. 2: Das Bild zeigt eine 10-PS Motorwinde beim Einsatz auf der Viermastbark PASSAT.
Quelle: Passat-Archiv, Slg. Schäufler

Mit dieser Winde war es möglich, in einer Stunde 70 Tonnen Salpeter in Säcken zu verladen. Der Verbrauch an Petroleum betrug 2,5 kg.

Offensichtlich hat sich das Aggregat an Bord bewährt, denn auch andere Schiffe der Reederei Laeisz wurden damit ausgerüstet. Die sogenannten „8 Schwestern“, zwischen 1902 und 1926 bei Tecklenborg und Blohm & Voss gebaute, knapp 3100 BRT große Viermastbarken, wurden

mit je zwei dieser Winden ausgestattet. Die vordere Winde konnte mittels eines Kabelaars auch die Ankerwinde antreiben, was das Lichten des Ankers doch sehr erleichterte. Dieser vordere Motor war daher auch der stärkere, er leistete 10 PS, der auf dem hinteren Oberdeck stehende „Gnom“ hatte eine Leistung von 6 PS, was sich auch in der geringeren Baugröße widerspiegelte (F. Laeisz: *Bauvorschrift für eine Viermastbark*).



Obwohl der Motor „Gnom“ auf zahlreichen Ausstellungen auch im Ausland mit Medaillen ausgezeichnet wurde, war das Aggregat im täglichen Betrieb wohl doch nicht ganz ohne Tücken. Umsonst hätten die Seeleute der damaligen Zeit den Namen „GNOM“ nicht mit „Geht Nicht Ohne Meister“ übersetzt. Als „Meister“ wurde damals der meist zur Besatzung gehörende Schmied bezeichnet. Die bei Gondesen (2010) abgedruckte Zeichnung von Kai Nebel, die die hintere Gnom-Winde an Bord der PRIWALL zeigt, trägt folgenden schriftlichen Zusatz: *Eines der stinkenden krachmachenden Ungeheuer, das das ganze Schiff erzittern lässt.*

Nebels Anmerkung bezeugt den unruhigen Lauf dieser Winden, was der einzylindrigen Bauart des Motors geschuldet sein dürfte.

Burmester berichtet vom Einsatz des „Gnom“ beim Ent- und Beladen in Chile, sowie, daß die Winden auf hoher See abgebaut und während dieser Zeit auf dem Zwischendeck verstaut wurden. Dies dürfte ein ziemlicher „Kraftakt“ gewesen sein: Laut persönlicher Mitteilung von Herrn Helmut Hujer vom Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel soll so eine Winde nämlich mehr als eine Tonne auf die Waage gebracht haben. Die bisher gefundenen Bildern der auf Segelschiffen verwendeten „Gnom“-Winden belegen auch, daß die Bauform ständig weiterentwickelt wurde. Prominent sichtbar ist das an den –sicherlich aus Arbeitsschutzgründen nachträglich angebrachten– Schutzblechen der Speichenräder.

Abb. 3a und 3b: Motor „Gnom“ der Motorenfabrik Oberusel zum Antrieb einer Winde auf der Viermastbark PASSAT (1911).