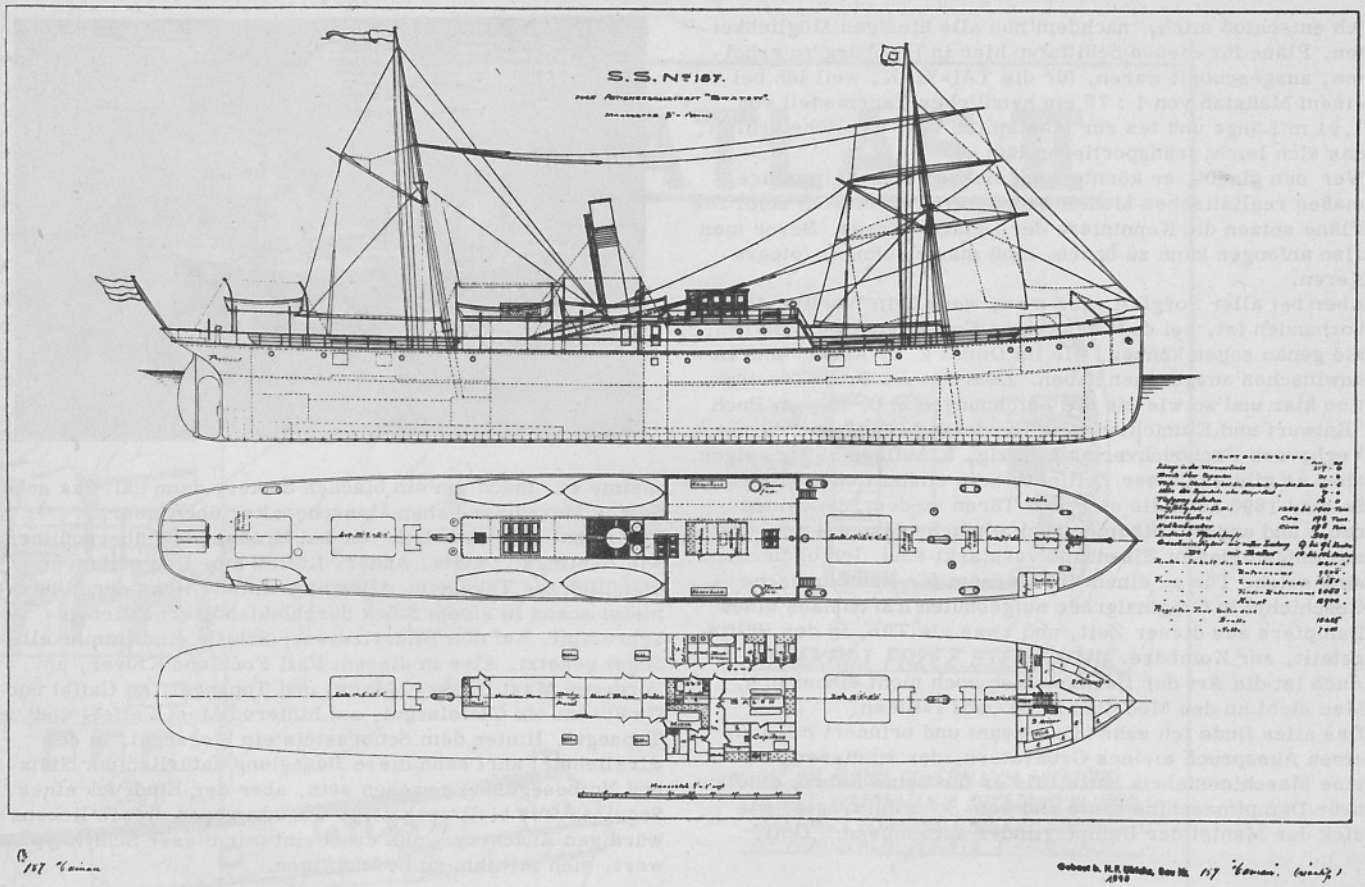

Dampfschiffe mit Besegelung

von L. Schwiers, Hamburg

Als die Existenz des Segelschiffs schon durch den Dampfer bedroht wurde, hatte das Segelschiff seine wirkliche Vollkommenheit erreicht. Aber der Dampfer machte nur mühsame Fortschritte. Und Hilfssegel galten noch lange als unentbehrlich.

Herr Werner Haenel aus Bremen schreibt mir nun, daß sich einige Modellbauer für den Schiffstyp dieser Übergangszeit interessieren, der bisher wenig oder gar nicht gezeigt worden ist. Weder in der Klasse der Standmodelle noch in der Fahrklasse des Nautikus F 2.

Vor vier Jahren begann ich nach Plänen dieses Schiffstyps zu suchen, der im "Museum für Hamburgische Geschichte" durch mehrere Modelle repräsentiert wird, unter denen der Dampfer CINTRA das schönste ist. Das "Museum f. H. Geschichte" hatte nicht einen einzigen Plan dieser Schiffe. Ich habe alle Mappen durchgesehen.

Kurz und gut, woher Pläne bekommen? Herr Dr. Meyer vom Altonaer Museum hatte einen Plan des Dampfers S.S. NORDPOL, 1879 von der Flensburger Schiffbaugesellschaft für die Steamship Co. Norden erbaut. Heimathafen Copenhagen. Ein Spardecker mit zwei Masten, der vordere mit vier Raaen besetzt. Aber der Plan zeigte nur Seitenansicht und Decksplan. Der Plan gefiel mir auch aus dem Grunde nicht, weil die Dampfer in diesen Jahren (1879) wenig fürs Auge bieten, ja ausgesprochen spartanisch aussehen. Wie ich auch an anderen Modellen sehen konnte. Ein von achtern bis zum Bug glattes Deck mit drei Ladeluken, über dem Maschinenraum ein Oberlicht, der Schornstein steht auf einem eisernen Kasten, davor ein kleines Kartenhaus mit Kommandobrücke und Steuerstand. Achtern das Notsteuer. Das ist fast alles. Aber zehn Jahre später sieht das schon ganz anders aus.

Die Flensburger Schiffbaugesellschaft schickte mir Pläne des Dampfers TAI-YICK erbaut 1890 mit der Bau-Nr. 112 für die Asiatische Küstenfahrt-Gesellschaft, Heimathafen Hamburg. Und zwar Generalplan (Seitenansicht, zwei Deckspläne) als Kopie, den ich behalten durfte, Hauptspantriß, Konstruktionsspantenriß und Wasserlinienriß als Originale auf Leinen gezogen, die ich zurückgeben mußte.

Es ist ebenfalls ein Spardecker, hat aber bereits ein Popdeck mit den Mannschaftslogis, ein mittleres Hochdeck, in dem die Offizierskabinen und die für die Ingenieure, Pantry und Messeraum, Bäder und Toiletten untergebracht sind und auf dem ein großes hölzernes Kartenhaus mit Kapitänskajüte und Salon steht. Achtern ist ein Deckshaus mit Werkstatt, Kajüte und Toiletten. Der Schornstein steht nicht mehr ungeschickt auf einem eisernen Kasten, sondern fügt sich harmonisch in das Gesamtbild ein. Mit einer Neigung nach rückwärts, die dem Fall der Masten entspricht. Es entwickelt sich hier ein Schiffstyp, der wenig später allgemein wird. Der auch ästhetische Reize gewinnt und dem man anmerkt, daß die Ingenieure die Technik in den Griff bekommen.

Bevor ich weiter darauf eingehe, möchte ich die Maße des Schiffes nennen: Länge ü.A.: 250 Fuß, zwdL: 240 Fuß, größte Breite: 33,2 Fuß, Tiefgang seefertig: 7,7 Fuß, 990 tons, 1427,5 BRT.

Dampfmaschine 650 HPI, 68 U/m, Geschwindigkeit 10 Kn., 4-Blattschraube, Durchmesser 13,6 Fuß.

Betrachtet man sich den Spantenriß und die Wasserlinien, sowie das Verhältnis von Breite zur Länge, so hat man einen Segelschiffrumpf vor sich. Auch ist der Rumpfboden noch nicht, wie später flach, sondern weist eine Kimmung auf. Der gerade Vorsteven hat eine leichte Neigung nach vorn. Die Bordwände sind von der Wasserlinie an leicht eingezogen. Das Schiff ist schlank und hat fließende Linien. Man könnte ohne weiteres aus diesem Rumpf einen Großsegler machen.

Von meinem Sohn, Schiffbauingenieur bei Blohm & Voß, erhielt ich noch einen Plan der Dampfer S.S. REICHSTAG und BUNDESRATH mit Baunummern 67 und 70. Beide Schiffe sind gleich. Länge 310 Fuß, Breite 38 Fuß. Es liegen vor: Generalplan 1 : 160, Spantenriß 1/2' = 1', ein Hauptspantriß 1/2'' = 1' und eine Seitensicht mit Segelriß.

Das Verhältnis von Länge zur Breite ist wie man sieht fast das gleiche: TAI-YICK = 1 : 7,273, REICHSTAG = ca. 1 : 8. Auch die Spantenrisse sind sich zum Verwechseln ähnlich.