

Die Restaurierung des Schiffsmodells des Tankers BRITISH EARL im Hafenumuseum „Schuppen 50“ in Hamburg.

Teil 1

Wolfgang Bohlayer, Hamburg

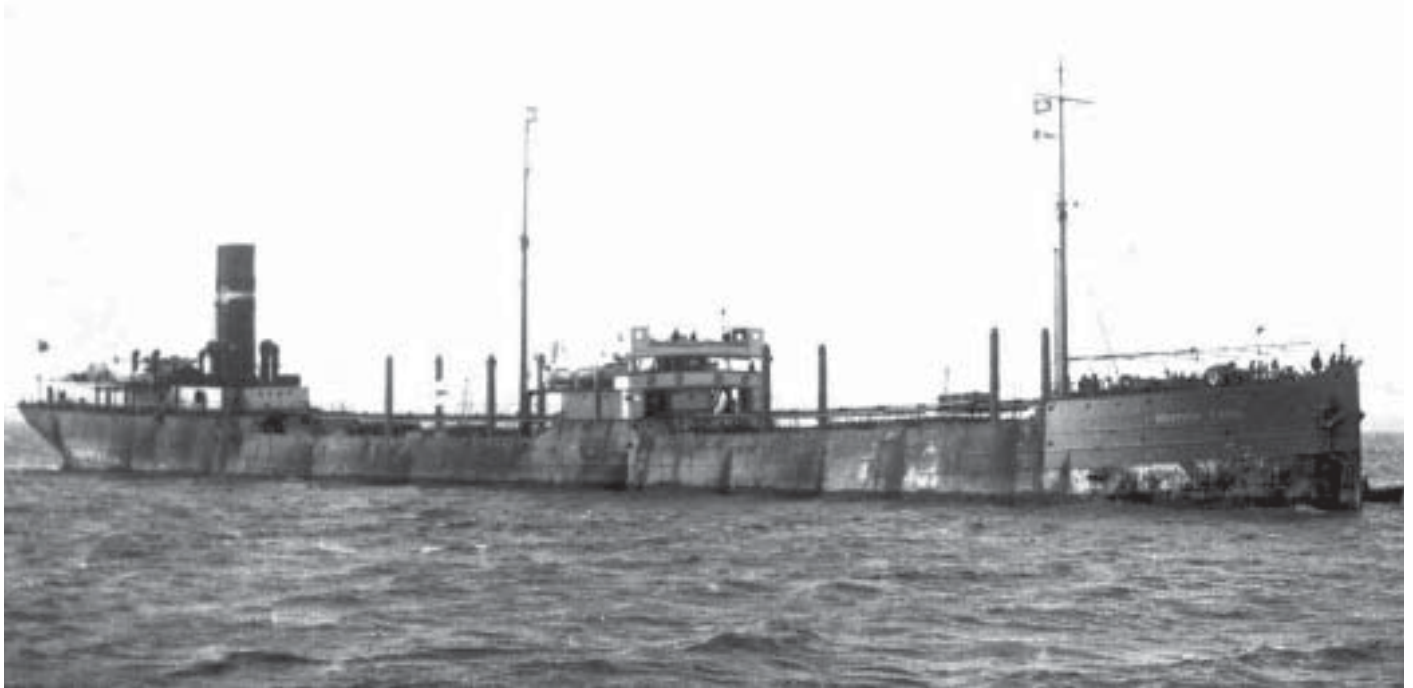


Abb.1: Dampfschiff SS BRITISH EARL (tynebuiltships.co.uk., Courtesy John Crossland)

Im Hafenumuseum in Hamburg steht ein Modell eines Tankschiffes im Maßstab 1:50. Als der Verfasser dieses Beitrages sich 2014 als ehrenamtlicher Mitarbeiter in diesem Museum engagierte, fiel ihm wieder einmal der desolate Zustand dieses Modells auf. Daher entschloss er sich, natürlich in Abstimmung mit der Museumsleitung, dieses Modell zu restaurieren.

Beginn des Restaurierens:	16.7.2014
Ende der Restaurationsarbeiten:	4.8.2015
Aufgewendete Arbeitszeit:	ca. 700 h

Objektbeschreibung

Es handelt sich hier um ein zeitgenössisches Werftmodell aus dem Jahre 1900 in einem ebenfalls zeitgenössischen Glaskasten.

Modellmaßstab:	1:48 (engl. Maßstab = ¼ inch - 1foot)
Modelllänge:	2,77 m
Modellbreite:	0,33 m
Modellhöhe:	0,60 m (von UK Kiel bis OK gekappte Masten gemessen)
Material:	Holz, Messing (für Beschlagteile)
Glaskastenmaße:	3,15 m x 0,58 m x 0,75 m (L x B x H)

Das Modell stellt den englischen Tankdampfer BRITISH DEARL dar. Dieses Schiff wurde als letztes Fahrzeug einer aus mehreren Schwesterschiffen bestehenden Schiffsklasse unter dem Namen PINNA im März 1901 von der Bauwerft *Armstrong, Whitworth & Co., Low Walker Shipyard* bei Newcastle upon Tyne, England, an die Reederei *Shell Transport & Trading Co. Ltd.* in London abgeliefert. Das Schiff zählte zu den damals größten Tankern der Welt.

Eine Besonderheit dieser Schiffsserie war die Fähigkeit dieser Fahrzeuge, neben oder statt ihrer Ölladung Massengüter wie Getreide und/oder Stückgut mitzunehmen (Dual Cargo). Zu diesem Zwecke war eine Reihe von Öltanks sowie weitere Zwischendecksbereiche über oder neben den Öltanks mit großen Luken versehen. Aus diesem Grund waren diese Schiffe auch mit konventionellen Ladegeschirren nebst Ladewinden ausgestattet.

Im Juni 1917 wurde die PINNA von der *British Tanker Co Ltd.* in London gekauft, in BRITISH EARL umbenannt und der Admiralität zur Verfügung gestellt. Der weitere Lebenslauf siehe weiter unten.

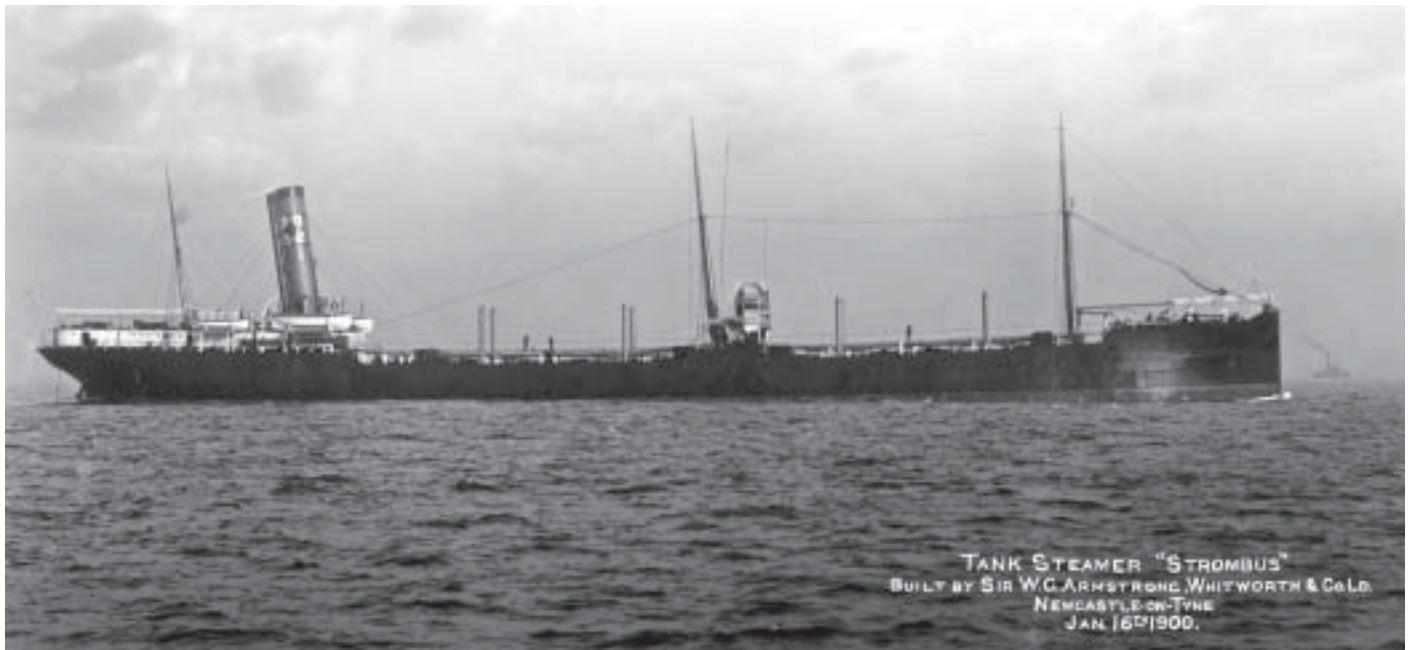


Abb.2: SS STROMBUS, Schwesterschiff der BRITISH EARL ex PINNA. (Tyne & Wear Archives)

Hauptdaten der BRITISH EARL

Stapellauf:	9.12.1900
Fertigstellung:	März 1901
Bauwerft:	Armstrong, Whitworth & Co Ltd, Low Walker
Bau Nummer:	705
Länge über alles:	436' (132,89 m)
Länge zw. den Loten:	420' (128,00 m)
Breite über alles:	52' (15,84 m)
Seitenhöhe:	33' 9" (10,29 m)
Seitenhöhe moulded:	32' 2 1/2" (9,82 m)
Vermessung (Brutto):	6.205 grt
Vermessung (Netto):	3.659 nrt
Besatzung:	76 Personen
Antriebsmaschine:	Dreifachexpansion-Dreizylinder-Dampfmaschine
Antriebsleistung:	2.200 PSi (511 nhp)
Geschwindigkeit:	9 kn
Ladefähigkeit Öl:	9.444 tons (9.595 t)
oder Getreide:	319.347 cubic feet (9.043 m ³)
Bunkerkohle:	979 tons (994 t)
Treiböl:	1.078 tons (1.095 t)
Frishwasser:	27 tons (27,5 t)
Gesamtzuladung (mit Treibstoff):	11.528 tons (11.712 t)

Eine Internet-Recherche förderte einige nicht sehr gute Bilder der PINNA, schon unter dem Namen BRITISH EARL, sowie die technische Daten und den Lebenslauf des Schiffes zu Tage (siehe oben).

Lebenslauf

März 1901 — In Dienst gestellt als SS PINNA durch Shell Transport & Trading Co Ltd, London.

1907 — Verkauft an *Petroleum (Steamship) SS Co Ltd*, London; Name nicht geändert.

Juni 1917 — Verkauft an *British Tanker Co Ltd*, London, umbenannt in BRITISH EARL und von der britischen Admiralität requiriert.

1918 — An den Eigentümer zurückgegeben, im Transatlantikverkehr eingesetzt.

10. September 1921 — Die BRITISCH EARL-Besatzung rettet die Besatzung des in Brand geratenen amerikanischen Frachters WESTERN FRONT beim Leuchtturm Bishops Rock vor der Zufahrt zum Ärmelkanal.

2. 9. 1929 — Verkauft an die *Tankschiff - Reederei Julius Schindler GmbH*, Hamburg, umbenannt in TANK-SCHINDLER.

1931 — Verkauft an die *Soc. Anon. Imprese Navali ed Affini*, Venedig, umbenannt in TROTTIERA.

1938 — Verkauft an die *Soc. Anon. Trasporti Maghere*, Venedig, Name unverändert.

10. Juni 1940 — Interniert in Puerto Cabello, Venezuela

31. März 1941 — Versenkung in Puerto Cabello durch die Mannschaft und von der venezuelanischen Regierung übernommen.

1942 — Gehoben auf Veranlassung der Regierung der USA und in ORISSA umbenannt.

1944 — Von der US-Marine übernommen und in USS MALVERN (IX 138) umbenannt.

1945 — Von der United States Maritime Commission wieder in ORISSA zurückbenannt.

März 1948 — Von der *Asia Development Corp.* zum Abbruch gekauft und in Shanghai abgewrackt.