

D.S. SCHAARHÖRN

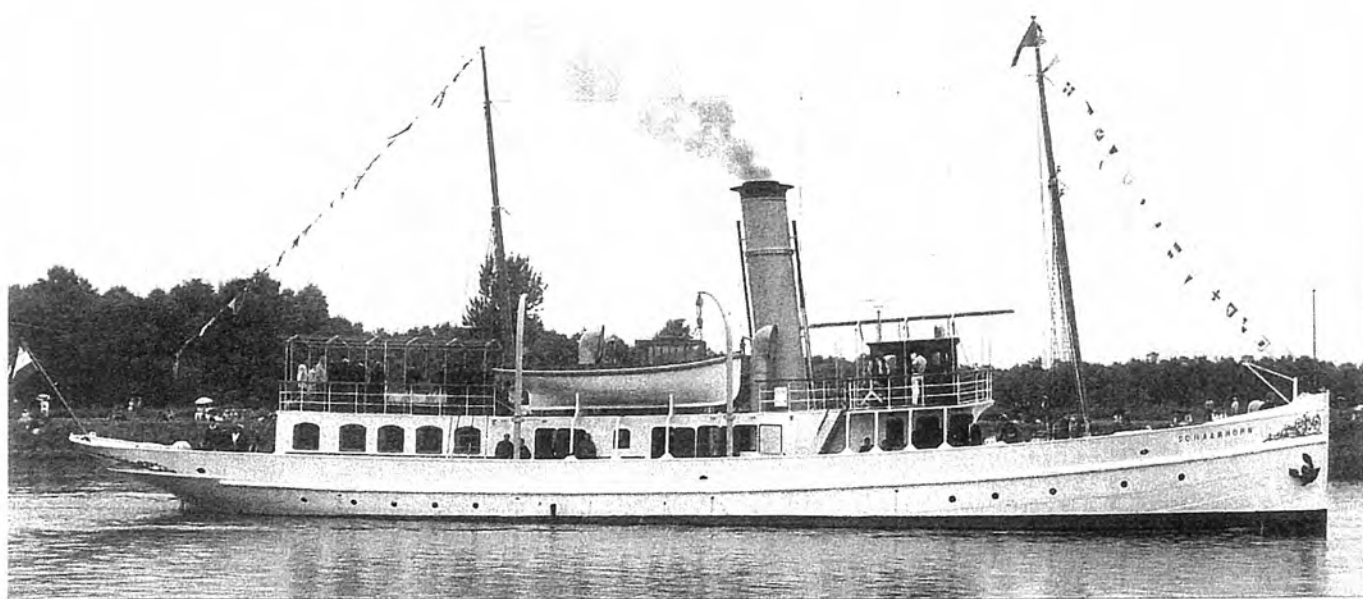


das logbuch

SONDERHEFT

ZEITSCHRIFT FÜR SCHIFFBAUGESCHICHTE UND SCHIFFSMODELLBAU
AUßERORDNUNG HISTORISCHER SCHIFFBAU E.V.

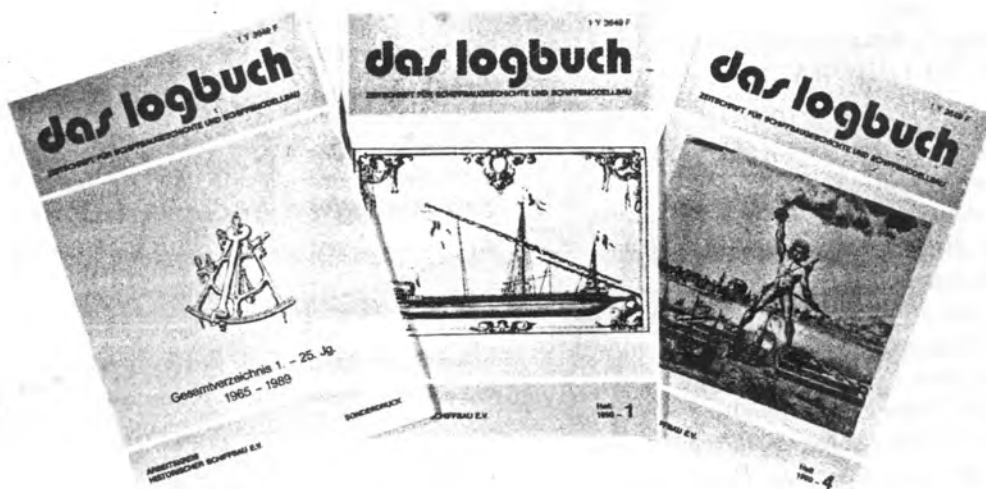
D.S. SCHAARHÖRN



das logbuch

SONDERHEFT

ZEITSCHRIFT FÜR SCHIFFBAUGESCHICHTE UND SCHIFFSMODELLBAU
ARBEITSKREIS HISTORISCHER SCHIFFBAU E.V.



das logbuch

ZEITSCHRIFT FÜR SCHIFFBAUGESCHICHTE UND SCHIFFSMODELLBAU

geht in 14 europäische- und 4 außereuropäische Länder unter anderem:

„Prins Hendrik“ Museumsbibliothek
 Altonaer Museum
 Bergens Sjøfartsmuseum
 Bibliothek der USSR
 Buddelschiff-Museum
 Centralne Muzeum Morskie
 Staats- und Universitätsbibliothek
 Zentrale Staatsbibliothek
 Deutsches Museum
 Deutsches Schifffahrtsmuseum
 Elbschifffahrtsmuseum
 Institut for Nautical Archeology
 Kieler Stadtmuseum
 Museum für Hamburgische Geschichte
 National Museet
 Nautical Archeology
 Norsk Sjøfartsmuseum
 Science Museum
 Statl. Sjöhistoriska Museum
 Universität der Bundeswehr

Rotterdam
 Hamburg
 Bergen
 Moskau
 Neuharlingersiel
 Gjdansk
 Hamburg
 Berlin
 München
 Bremerhaven
 Lauenburg
 London
 Kiel
 Hamburg
 Kopenhagen
 Texas
 Oslo
 London
 Stockholm
 Hamburg

das logbuch

Sonderheft

ZEITSCHRIFT FÜR SCHIFFBAUGESCHICHTE UND SCHIFFSMODELLBAU

Editorial

So, wie die Schiffs- und Unterwasserarchäologie zu den jüngeren Wissenschaften zählt und erst in letzter Zeit voll anerkannt wird, so war auch die Erhaltung schwimmender Exponate lange Zeit in Deutschland ein Tabu, ein Thema, welches von offizieller Seite ignoriert wurde. Was in Staaten mit maritimer Geschichte zur Tradition gehört, historische Schiffe als museale Objekte zu betrachten und zu pflegen, war in Deutschland unbekannt. Hierfür hatte man lange Zeit kein Verständnis. Nicht, daß man Kulturgüter nicht zu schätzen wußte – es gab und gibt einen Denkmalschutz – doch mußten die zu schützenden Güter ein „festes Fundament haben und auf festem Boden“ stehen. Schiffe, mochten sie historisch noch so interessant sein, hatte man nicht mit einbezogen. Selbst als Anfang der 50er Jahre der außer Dienst gestellte Fischewer MARIA, das letzte Original seiner Art, von Fachleuten wie Gerhard Timmermann vom Altonaer Museum als ein besonders erhaltenswertes Kulturgut beschrieben wurde, konnte sich in Norddeutschland keine Institution dazu durchringen, dieses alte Schiff aufzunehmen, einen Liegeplatz zu stellen oder Gelder für die Erhaltung zur Verfügung zu stellen. Nur durch glückliche Umstände fand es einen neuen „Liegeplatz“ im Deutschen Museum in München. Es ist also noch gar nicht so lange her, daß es auch in Deutschland „Museumsschiffe“ gibt, deren Restaurierung, Erhaltung und Unterhaltung mit öffentlichen Geldern gefördert werden, ganz abgesehen von den privaten Initiativen, die letztlich den Anstoß dazu gaben und durchsetzten, daß auch schwimmende Objekte zu den erhaltenswürdigen Kulturgütern im Sinne des Denkmalschutzes gehören. Die SCHAARHÖRN ist ein solches Museumsschiff, welches nicht nur liebevoll restauriert wurde, sondern auch in Fahrt gehalten wird, Gästefahrten im Hamburger Hafen unternimmt oder für sonstige besondere Veranstaltungen eingesetzt werden kann. Unterhalten wird das Schiff durch den Verein: Freunde des D.S. SCHAARHÖRN e.V., Hamburg. Das Interesse, das diesem schmucken Schiff entgegengebracht wird, war für uns der Grund, dieses Sonderheft mit einer umfassenden Planedition speziell für den Modellbauer herauszubringen in der Hoffnung, daß auch andere maritim interessierte Kreise diese hervorragende Arbeit zu würdigen wissen.

Horst Menzel

Nachdruck, Übersetzung oder photomechanische und andere Vervielfältigung durch jedes Medium – auch auszugsweise – bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Herausgebers und des Autors. Konstruktionszeichnungen dürfen weder ganz noch teilweise zu gewerblichen oder sonstigen Zwecken nachgezeichnet oder zum gewerblichen Bau von Modellen verwendet werden. Die vorsätzliche oder fahrlässige Verletzung des Urheberrechts verpflichtet zum Schadenersatz.

D.S. SCHAARHÖRN

Lothar Wischmeyer
Dirk Nottelmann

INHALTSÜBERSICHT

Vorwort.....	4
Die Vorgeschichte.....	5
Der Bau.....	6
Die Ausrüstung.....	8
Die Tätigkeit eines Peildampfers.....	15
Die Geschichte.....	15
Quellen.....	24
Die Pläne.....	25 - 27

Dem Heft liegen drei Faltblätter A3 mit Rissen der SCHAARHÖRN im Maßstab 1 : 75 bei.

Impressum

DAS LOGBUCH, Herausgeber und Verlag: Arbeitskreis historischer Schiffbau e.V., Honnefer Platz 5, D-50939 Köln, Tel. (0221) 44 34 62 - eingetragen: Amtsgericht Düsseldorf Nr. 4645 Mitglied im „nauticus e.V.“, ISSN 0175-7601.

„Als gemeinnützig anerkannt vom Finanzamt Bingen, Ü-Liste A 15, St. Nr. 08/001/0454/3-II/1.“

Konten: Postscheckamt Köln Nr. 22 39 93 - 508, Südwestdeutsche Beamtenbank Wiesbaden Nr. 8452 040 (BLZ 500 908 00), Raiffeisen-Volksbank Frankenthal eG. Nr. 13 692 (BLZ 545 613 10).

Chefredaktion: H. Menzel, Wildschwanbrook 49 a, 22145 Hamburg, Tel. (040) 6 78 24 89.

Anzeigenverwaltung: M. von Sarnowski, Fliederweg 3, 88677 Markdorf, Tel. (075 44) 55 82.

Gesamtherstellung: Weyers Druck, Sintfeldweg 32, 59929 Brilon, Tel. (029 61) 22 18, Telefax (029 61) 63 48.

Fachbereiche:

Modellbauunterlagen: F. de Vries, 27432 Bremervörde

Kaiserliche-, Reichs- und Kriegsmarine: W. Bohlayer, 22043 Hamburg und K.-J. Baum, 50676 Köln

Marinewaffen der Kaiserlichen-, Reichs- und Kriegsmarine: D. Herrmann, 53501 Grafschaft-Esch

Binnen- und Küstenschiffahrt 16.-19. Jahrh., runde und Plattbodenschiffe, H. Menzel, 22145 Hamburg

Nordischer Schiffbau, W. Dammann, 21077 Hamburg

Antiker Schiffbau (Ägypten): A. Göttlicher, 27432 Bremervörde

Antiker Schiffbau (Griechenland): H. Pietrusky, 59929 Brilon

Karacken, Galeonen, Galeassen: P. Kirsch, 69120 Heidelberg

Miniaturomodelle: A. Albert, 65205 Wiesbaden

Alte Rheinschiffahrt: H. Parchatka, 55262 Heidesheim

Schiffe auf Briefmarken: S. Borgschulze, 55929 Hamm, H. Meinhard, 24576 Bad Bramstedt

(Adressen oder Telefonnummern entnehmen Sie bitte der Mitgliederliste)

D.S. SCHAARHÖRN

Lothar Wischmeyer
Dirk Nottelmann

Moorrege / Cloppenburg, im Mai 1997

Vorwort

Diese Abhandlung befaßt sich mit der Geschichte des Peildampfers SCHAARHÖRN und bringt dabei Einzelheiten aus der Zeit von seiner Indienststellung bis hin zur Rückkehr als halbes Wrack in den Hamburger Hafen im Mai 1990. Ausgeklammert wurde die darauf folgende Zeit der Restaurierung und Infahrtsetzung ab dem 25. Mai 1995. Jene Ereignisse und Taten müssen ihre Würdigung seitens der mit der Rettung des Schiffes betrauten Personen und des aktiven Personals finden, deren zähen Anstrengungen es zu danken ist, daß Hamburg sein drittes - und mit Abstand schönstes - Museumsschiff erhielt.

Die in den Text eingearbeiteten bzw. beigelegten Skizzen zeigen das Schiff zu Beginn seiner Laufbahn. Der heutige Zustand, nach der Wiederherstellung, weicht aus mannigfaltigen Gründen von diesem Ursprungszustand etwas ab - nicht zuletzt bedingt durch die heute gültigen Vorschriften der zuständigen Behörden und Klassifikationsgesellschaften.

Aufgrund weitgehend fehlenden Aktenbestandes bleiben seine Ursprünge etwas im dunklen, ähnlich verhält es sich mit frühem Bildmaterial. So ist man für diese ersten Jahre nahezu ausschließlich auf die Zeichnungen angewiesen, obwohl festzuhalten ist, daß sich das Aussehen des Schiffes über die Jahre nicht entscheidend verändert hat.

Zusätzlich zur reinen Schiffsgeschichte soll die Gelegenheit genutzt werden, den Schlick'schen Schiffskreisel, als ein interessantes Objekt der Technikgeschichte, welches auf der SCHAARHÖRN erstmals zum Einsatz kam, ein wenig der Vergessenheit zu entreißen.

Ziel soll es sein, dem Modellbauer und dem allgemein Schiffahrtsinteressierten eine kompakte Dokumentation vorzulegen, auf deren Basis sowohl ansprechende Modelle entstehen können, als auch den einen oder anderen dazu anzuregen, eigene Nachforschungen anzustellen - nach dem Motto „alles fließt“, die Geschichte des Schiffes geht weiter.

Die Vorgeschichte:

Am 26. September 1908 konnte man im „Hamburger Fremdenblatt“⁽¹⁾ und anderen Hamburger Tageszeitungen folgende Verlautbarung lesen:

Der neue Doppelschraubenpeildampfer SCHAARHÖRN

Der neue Dampfer SCHAARHÖRN, der auf der Werft von Janssen & Schmilinsky für den Hamburgischen Staat erbaut wird, geht seiner Fertigstellung entgegen. Das Schiff, das neben seiner eigentlichen Bestimmung auch den Zweck erfüllen soll, Fürstlichkeiten und höheren Beamten als Unterkunft zu dienen wenn sie eine Fahrt auf der Elbe unternehmen wollen, wird für den Zweck besonders eingerichtet, so daß es sich der Mühe lohnt, über die Einrichtung des Dampfers schon jetzt einige Zeilen zu schreiben. – Vor allen Dingen ist auf dem Oberdeck für einen geräumigen Salon gesorgt, der den Aufenthalt an Bord so angenehm wie möglich machen soll. Dieser hat 10 große Fenster in Messingfassung und ist in dunkler Eichentäfelung mit hellblauer Tapete gehalten. Bequeme Sofas laden zum Sitzen ein und ein großes Oberlicht mit Buntglas läßt ein gedämpftes Licht einfallen, sollten bei schwerem Wetter die Fensterläden geschlossen werden müssen. Elektrisches Licht und Dampfheizung verleihen auch in der rauhen Jahreszeit dem Raume etwas Anheimelndes. In vier Kabinen mit insgesamt sechs Kojen ist für Offiziere und Mitreisende Schlafgelegenheit. Die Kabinen haben ebenfalls elektrisches Licht und Dampfheizung. Die Holztäfelung ist hell gemalt und poliert, sie enthalten große Sofas, moderne Waschtische und alle sonstigen Annehmlichkeiten, deren man auf See unbedingt bedarf.

Eine ganz besondere Sorgfalt wird auf die Einrichtung des Navigationszimmers verwendet. Um ein möglichst promptes Befolgen der Ruderkommandos zu ermöglichen, ist der Handruderapparat in demselben Raume untergebracht. Große Fensterscheiben gewähren freien Ausguck nach allen Seiten. Ein riesiger Kartentisch vervollständigt neben den anderen zur Navigation notwendigen Instrumenten das Inventar dieses Raumes. – Für die Mannschaft ist im Vorderschiff ein in drei hellgemalte Logis geteilter Raum vorgesehen, der im ganzen 16 Kojen enthält. Auch hier werden durch zahlreiche Bullaugen am Tage und durch elektrisches Licht bei Nacht helle Räume geschaffen, die im Winter ebenfalls durch Dampfheizung zu erwärmen sind.

Die beiden Dreifach-Expansionsmaschinen, die je 300 Pferdestärken indizieren, befinden sich den heutigen Anforderungen entsprechend, in einem ungeteilten Raume, so daß es einem Maschinisten möglich ist, beide Maschinen zu gleicher Zeit zu bedienen. Eine Dampfdynamomaschine liefert zur Beleuchtung die nötige Energie, und mehrere Dampfpumpen für besondere Zwecke vervollständigen den Maschinenraum. Der Dampf wird in einem Kessel mit drei Feuerungen von 186 Quadratmeter Heizfläche bei 14 Atmosphären

Überdruck erzeugt. Das Schiff hat zwei Pfahlmasten von je 15 Meter Höhe über Deck. An Booten besitzt es ein Rettungsboot und ein Dampfbeiboot, die auf dem Oberdeck postiert sind. Drei komplette Peilbrücken, die weit über die Reling hinausreichen, sind mit je einem Davit versehen, damit man beim Peilen und Loten in seichtem Fahrwasser möglichst weit hinauspeilen kann in Wassertiefen, in denen der Dampfer nicht zu fahren vermag. Das Schiff ist 37,5 Meter lang, 6,8 Meter breit, 3,65 Meter hoch und hat einen Tiefgang von 2,50 Meter bei einer Belastung mit 15 Tons Kohlen und 15 Tons Wasserballast. Mit der Ablieferung, die in den nächsten Wochen erfolgen soll, wird der Hamburgische Staat einen wertvollen Zuwachs seiner Flotte erhalten.

Soweit die damalige Verlautbarung, deren wortgleiche Verbreitung über die wichtigsten Tageszeitungen den Schluß zuläßt, daß es sich um den offiziellen Pressetext der „II. Sektion der Baudeputation“, die dem heutigen „Amt für Strom- und Hafenbau“ entsprach, gehandelt hat. An dieser Veröffentlichung ist der Hinweis auf die recht luxuriöse Ausstattung besonders bemerkenswert, schließlich war eine solche für ein „Arbeitsschiff“ nicht selbstverständlich; sie wirft aber auch ein gewisses Schlaglicht auf das mit- oder besser gegeneinander der einzelnen Hamburger Ämter und Deputationen:

Am 24. Juli 1906 hatte der damalige „Marineinspektor“ der „Deputation für Handel und Schiffahrt“ (etwa der heutigen Wirtschaftsbehörde entsprechend), Herr Adolph A. H. Fokkes, Mittel für ein Schiff eingeworben, welches ihm zunächst als schnelles Bereisungsschiff dienen sollte, und zwar gleich mit folgender Maßgabe: „ein bequemes, rasches Schiff mit dem die Elbe sicher bis zum äußersten Elbfeuerschiff befahren werden ... und einer größeren Gesellschaft angenehme Unterkunft auch bei ungünstigem Wetter bieten kann.“ Damit nicht genug, sollte es für „Fahrten auf der Elbe mit hervorragenden Personen aus: „Beamten-, Militär-, Marine- und Gelehrtenkreisen“ dienen, dafür etwa 60 - 80 Personen aufnehmen können“. Nicht zuletzt „wird Hamburg in zunehmender Zahl von regierenden Fürsten besucht“ und braucht daher ein „sich dazu eignendes Staatsschiff!“. In der Folgezeit arbeitete er seinen Vorschlag weiter aus, legte insbesondere die grundlegenden Dimensionen fest: $L_{pp} = 50$ m, $B = 8,5$ m, $T_A = 2,5$ m (bei vollen Bunkern), $V = 12$ kn, - besser allerdings 14 kn, denn, „der Marineinspektor hat am Bureau so viele, dringende und unaufschiebbare Arbeiten zu verrichten, daß ihm für Inspektionsfahrten wenig Zeit übrig bleibt!“ Was parallel zu diesem Szenario hinter den Kulissen ablief, kann leider nur vermutet werden, fest steht jedenfalls, daß in der gleichen Zeit eine Anforderung seitens der o.g. II. Sektion der Baudeputation dem Senat vorgelegt wurde, einen „seetüchtigen Peildampfer mit zwei Schrauben“ behandelnd. Hintergrund für diese Forderung war der fortschreitende Hafenausbau Hamburgs, der eine Anpassung der Zufahrt er-

forderte: Bis 1897 hatte man die Unterelbe mehr oder weniger sich selbst überlassen, nicht zuletzt dadurch bedingt, daß beide Ufer unterhalb Hamburgs unter preußischer Hoheit standen, mit Ausnahme der hamburgischen Exklave Ritzebüttel bzw. Cuxhaven und sich Hamburg mit Preußen über die Kosten regelmäßiger Baggerarbeiten nicht einigen konnte. Die Folge davon war, daß die Versandung des Flusses nie richtig behoben wurde – größere Handelsschiffe mußten auf den Reeden von Krautsand und Brunshausen²⁾ einen erheblichen Teil ihrer Ladung in Leichter umschlagen, um Hamburg überhaupt anlaufen zu können (Welch eine Parallele zu den heutigen Diskussionen über eine weitere Elbvertiefung). Ab 1897 begannen auf Initiative Hamburgs Strombauarbeiten zwischen Altona und Nienstedten. 1902 wachte dann auch Preußen auf, nachdem sich das Linienschiff KAISER KARL DER GROSSE³⁾, bei Blohm & Voss gebaut, auf seiner Werftprobefahrt dermaßen schwer auf Grund gesetzt hatte, daß es zu einer mehrmonatigen Verzögerung der Ablieferung kam. Im Zuge der Flottengesetze konnte aber auf Hamburg als Werftstandort unmöglich verzichtet werden – insbesondere deshalb auch nicht, da sich der Stettiner Vulcan anschickte, seinen Großschiffbau nach Hamburg zu verlegen, weil die Wassertiefen der Oder für größere Schiffe nicht mehr ausreichten. Ab 1903 wurde ein weiterer Abschnitt der Elbkorrektur in Angriff genommen, gleichzeitig dazu aber ernsthafte Gespräche mit Preußen begonnen – die sich immerhin noch bis 1908 hingen – und in dem sogenannten 3. Köhlbrand-Vertrag ihren Niederschlag fanden, in dem Hamburg unter anderem das Recht erhielt, den Ausbau der Unterelbe nach seinen eigenen Vorstellungen zu gestalten.⁴⁾

Aber zunächst zurück zu den Überlegungen zum Jahreswechsel 1906/07. Am 2. Januar 1907 beschloß der Senat der Hansestadt eine Stellungnahme der Finanzdeputation einzuholen, deren Kommentar vom 12. Januar 1907 dann für die Ausgestaltung der späteren SCHAARHÖRN von wesentlicher Bedeutung war. „*Beschlossen: Einem hohen Senate mitzuteilen, die Finanzdeputation könne mit Rücksicht auf die verhältnismäßig seltenen Fälle, in denen der Dampfer einem wirklichen Bedürfnis entsprechen würde – für Inspektionen und praktische Zwecke sei derselbe zu groß und zu elegant, für die gelegentlich vorkommenden Vergnügungsfahrten größerer Vereinigungen, Kongresse u.s.w. aber viel zu klein – die hohen Kosten, welche die Erbauung des projektierten Staatsdampfers erfordere, nicht für gerechtfertigt halten, stelle jedoch geneigter Erwägung anheim, prüfen zu lassen, ob nicht der von der II. Sektion der Baudeputation kürzlich beantragte Peil-Dampfer unter Aufwendung verhältnismäßig geringer Mehrkosten auch für diejenigen Zwecke hergerichtet werden könne, welchen der jetzt von der Deputation für Handel und Schifffahrt beantragte Dampfer dienen solle.*“

Senator O'Swald⁵⁾ legte diese Stellungnahme am 20. Februar dem Senat vor, mit der Ergänzung, daß bei

der Vermengung der Aufgaben zweier Schiffe in einem, der geforderte Peildampfer mit einem „*verhältnismäßig geringem*“ Mehraufwand von 30.000 M in „*würdiger Weise*“ auszustatten sei. Voraussetzung aber wäre, daß der Peildampfer nur selten, und dann auch nur tageweise, für diese Sonderaufgaben freigestellt würde. Trotzdem müsse die Deputation für Handel und Schifffahrt auf jeden Fall einen neuen Dampfer haben; nach Übertragung der Repräsentationsaufgaben wäre für ihre Zwecke aber ein Schiff in der Größenordnung des Peildampfers ausreichend und kostenmäßig vertretbar.

Herr Fokkes dürfte über diesen Entscheid nicht besonders glücklich und auch ein wenig neidisch auf die Kollegen der Baudeputation gewesen sein, die quasi über Nacht zu einem Schiff kamen, welches ihnen in dieser Ausgestaltung sicherlich nicht vorgeschwebt hatte. Ironie der Geschichte sollte dann aber sein, daß die SCHAARHÖRN trotz der Erweiterung ihres Aufgabenbereiches längere Zeiten im Jahr unbeschäftigt auflag und der Senat sich in der Bürgerschaft fragen lassen mußte, ob diese Mehraufwendungen wohl gerechtfertigt gewesen wären. Umso berechtigter waren solche Fragen, als 1912 auch endlich das von Herrn Fokkes initiierte Schiff schließlich doch noch gebaut und in Dienst gestellt wurde, die offizielle Hamburger Staatsyacht HAMBURG⁶⁾ – bei Baukosten von 198.000 M mit einer deutlich karglicheren Ausstattung als jene der SCHAARHÖRN. Bei ihr hatte dieser o.g. „geringe“ Mehraufwand von 30.000 M die Kosten von 190.000 M auf 220.000 M steigen lassen, mithin eine Steigerung von fast 16%. Als kleinen Seitenhieb kann man feststellen, daß es Hamburg zu dieser Zeit wirtschaftlich sehr gut gegangen sein muß, wenn sich zwei seiner Behörden derartige Fahrzeuge leisten konnten, die niemals voll ausgelastet waren – bzw. sogar in Konkurrenz zueinander standen.

Der Bau:

Eines der derzeit noch ungelösten Rätsel um das Schiff sind seine vollständigen Baudaten. Fest steht jedenfalls, daß mit Datum vom 13. Februar 1907 der Hamburgischen Bürgerschaft ein Senatsantrag vorgelegt wurde, die geplante weitere Ausbaggerung der Elbe behandelnd, in dem ein Dampfer eingeworben wurde, der zur rationellen Ausführung der Baggerungen, Peilungen vornehmen sollte. Die Bürgerschaft scheint gegen die beabsichtigte Ausführung keine Einwände gehabt zu haben – auch nicht gegen die Nachforderungen, die sich aus den erst eine Woche später seitens Senator O'Swalds dem Senat vorgelegten Änderungsvorschlägen ergaben (s.o.), denn noch im Sommer des Jahres 1907 wurde dieser unter der Baunummer 496 bei der Schiffswerft & Maschinenfabrik AG⁸⁾ auf Kiel gelegt und lief am 05. August 1908 vom Stapel. Anhand der Generalpläne läßt sich ein erster Grund für die ungewöhnlich lange Bauzeit, die sich bis in das Jahr 1909 hinziehen sollte, erkennen:

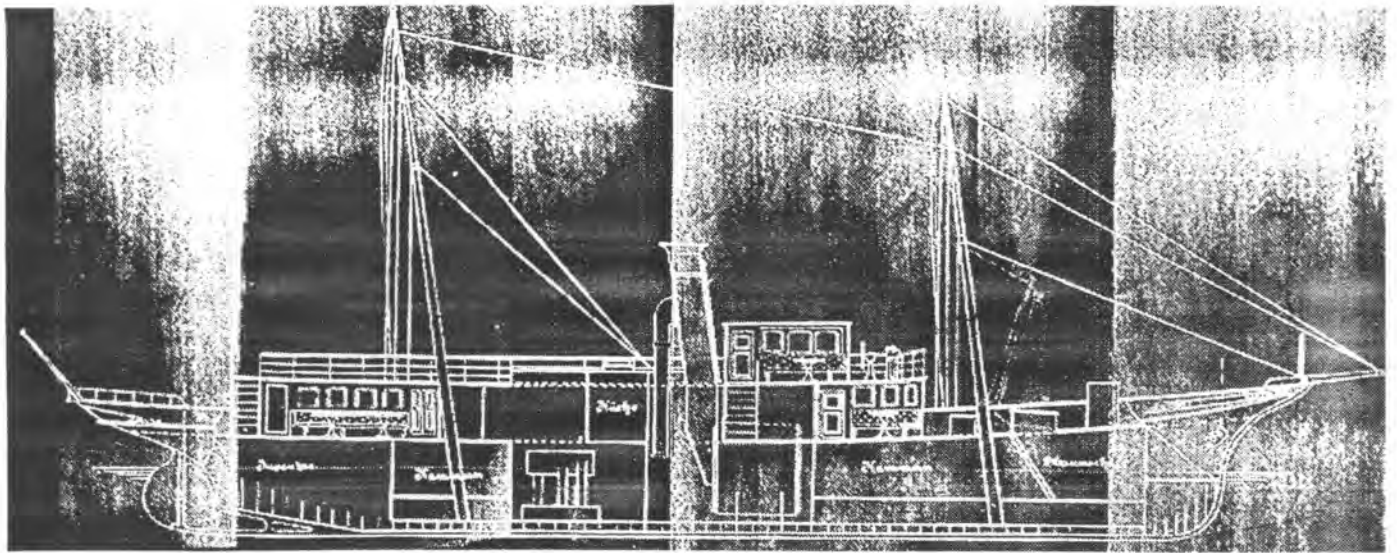


Abb. 1: Entwurfsplan der späteren HAMBURG von 1907. Bemerkenswert ist die nachträgliche Ergänzung eines Ladebaumes am Fockmast⁷⁾.

Der gesamte Aufbau und die Einrichtungen unter Deck wurden um zwei Spantentfernungen = 0,9 Meter nach achtern verschoben. Das äußerlich auffallendste Resultat dieser Maßnahme war, neben einer erkennbar ausgewogeneren Optik, der Verzicht auf ein Seitenfenster des achteren Salons, denn dieser mußte um jene 0,9 Meter verkürzt werden, um überhaupt noch die nötige Decksfläche zum Arbeiten achtern zu gewährleisten und konnte daher nur mit jeweils 5, anstelle von 6 Fenstern ausgestattet werden. Die banale Ursache für jene einschneidende Maßnahme findet sich im nächsten Kapitel. Sie ist ein gutes Beispiel dafür, wie Konstrukteure wider besseres Wissen per Order dazu gezwungen werden können,

ihre Entwürfe zu ändern – nicht immer zu deren Vorteil!

Betrachtet man das offizielle Indienststellungsfoto des Schiffes (Bild 1), so ergibt sich gegenüber der Darstellung der Konstruktionswasserlinie in den entsprechenden Unterlagen eine erhebliche Achterlastigkeit des Schiffes. Deutlich wird diese Tatsache am ehesten durch die Höhe der achteren Bullaugenreihe über der Schwimmwasserlinie: Nach Konstruktion, d.h. mit einer Ausrüstung von 20 t Wasserballast sowie 15 t Kohle, bei einer Verdrängung von 307 t, sollte die Mitte der Bullaugen noch 0,9 m oberhalb der Wasserlinie liegen. Bei einer Tiefertauchung von 1 cm pro (im Mittel ca.) 1,95 t Gewichtsvermehrung

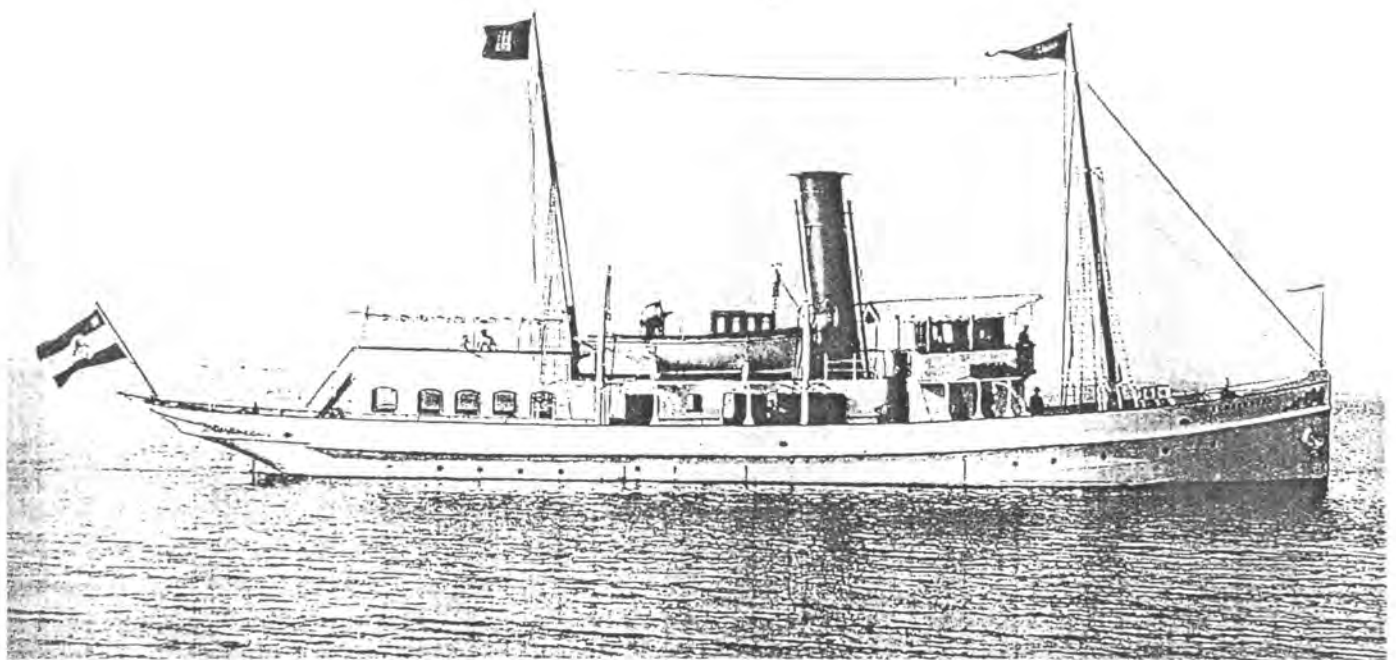


Foto 1: Das früheste bekannte Foto der SCHAARHÖRN, von 1909 (Slg. Wischmeyer).

hieße das, vollausgerüstet mit ca 40 t Kohle läge das Schiff 20,5 cm tiefer, die Bullaugen mithin also noch immer 0,7 m oberhalb der Wasserlinie. Die Realität sah – und sieht heute noch – anders aus, es sind nur 0,4 m. Im Vorgriff auf die weitere Geschichte soll an dieser Stelle schon erwähnt werden, daß diese Bullaugen später aus Sicherheitsgründen sogar zugeschweißt wurden. Was ergibt sich nun weiter aus der Analyse des Fotos im Vergleich mit den „offiziellen“ Daten? Nicht nur, daß die SCHAARHÖRN aus dem Trimm geraten war, sie geriet obendrein auch noch zu schwer, – was allerdings offiziell gut kaschiert wurde. Stellen die o.g. Daten jene aus dem Konstruktionsentwurf dar, so liest es sich in der Geschichte des hamburgischen Baggereiwesens schon anders; hier verdrängt das Schiff 352 m³, also ist auf die volle Ausrüstung mit Vorräten Bezug genommen worden⁹⁾, allerdings immer noch bei einem Tiefgang von 2,50 m. Genauer wurde erst Dr. Ing. W. Thele, der Konstrukteur des an Bord installierten Schlick'schen Schiffskreisels, in der Zeitschrift „Schiffbau“, der die 352 m³ folgenden Tiefgangsdaten zuordnet: $T_V = 2,6$ m, $T_A = 2,8$ m. Die Auswertung des Fotos durch die Autoren ergibt bei 1° Achterlastigkeit eine rechnerische Verdrängung von ca. 370 t, mit einem achteren Tiefgang von 3,15 m. Die heutige offizielle Angabe nach der Wiederaufarbeitung spricht von 400 m³ bei 3,0 m Tiefgang. Ein Hinweis darauf, daß man sich mit dieser Tatsache abgefunden hatte – und hat, ist die Lage des Wasserpasses, des Überganges der weißen Rumpffarbe zum roten Unterwasserschiff. Diese Marke wurde den neuen Gegebenheiten angepaßt, ohne allerdings zunächst der Achterlastigkeit Rechnung zu tragen. Soweit zunächst zur Schiffstheorie.

Die Linien des Schiffes können nicht anders als klassisch schön genannt werden; mit ihrem leicht ausfallenden, geraden Vorsteven, einem stark ausgeprägten Dampferheck – Gillungsheck – und einem markanten Deckssprung, erfüllt es alle Voraussetzungen dazu – wenn auch ein Klipperstevan wie bei der späteren HAMBURG sicherlich zusätzliche Eleganz gebracht hätte. Dies dürfte aber bei einem ursprünglich als reinem Arbeitsschiff geplanten Fahrzeug nicht mehr zu vertreten gewesen sein, abgesehen von einer erhöhten Schadensanfälligkeit und den entstehenden Mehrkosten bei Bau und Reparatur eines Klipperstevens. So ergaben sich endgültig folgende Hauptdimensionen:

Länge über Alles	= 41,90 m
Länge in der Wasserlinie	= 37,80 m
Länge zwischen den Perpendikeln	= 37,50 m
Breite auf Spanten	= 6,80 m
Seitenhöhe	= 3,65 m
Tiefgang und zugehörige Verdrängung, siehe oben.	

Die Außenhaut aus sieben, selbstverständlich noch genieteten Plattengängen von 12 mm Stärke gebildet, wird durch 92 Querspanten wechselnden Abstands in Form gebracht. Die Spantabstände variieren von

300 mm an den Schiffsenden, bis hin zu 450 mm in weniger belasteten Bereichen. Vier dieser Spanten, Nr. 9, Nr. 29, Nr. 60 und Nr. 81 sind als wasserdichte Querschotten ausgebildet, letzteres dient dabei als sogenanntes Kollisionsschott.

Der Beschreibung der Ausrüstung soll ein eigener Abschnitt gewidmet werden, daher sei an dieser Stelle nur noch kurz auf die verspätete Ablieferung und die ihr zugrunde liegende Ursache eingegangen: Wesentlich verursacht wurde sie nämlich durch den

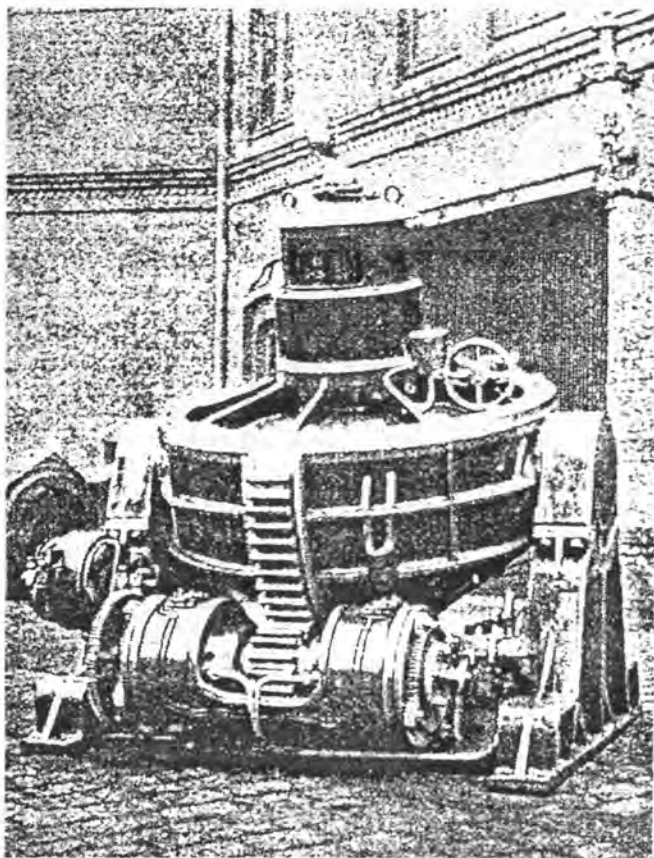


Foto 2: Der fertigmontierte Kiesel

neuartigen Kiesel zur Schlingerdämpfung. Er wurde nicht rechtzeitig fertig. Heutzutage nicht mehr mit Sicherheit belegbar, erscheint es anhand seiner Dimensionen unwahrscheinlich, daß er bei bereits montierten Hauptmaschinen eingebracht werden konnte. Eine Verzögerung war also unausweichlich, sollte das Schiff nicht ohne sein innovatives technisches Prunkstück, welches für die Peilaufgaben als ungemein wichtig erachtet wurde, in Dienst gestellt werden.

Die Ausrüstung:

In der achterlichsten wasserdichten Abteilung, üblicherweise mit „I“ bezeichnet, befanden sich nur zwei Wassertanks sowie der dazwischen liegende Stauraum für seemannisches Material, Tauwerk, etc.

Abteilung II enthielt vier Kabinen, jeweils zwei davon mit zwei Kojen und zwei mit einer Koje. Ein zusätzlicher Raum war als Pantry ausgestattet. Diese

Räumlichkeiten waren mitreisenden Gästen vorbehalten, sollte die Fahrt einmal über Tagesfrist hinausgehen.

Abteilung III war die größte, und durch ein weiteres, allerdings nicht wasserdichtes Querschott nochmals halbiert. Sie enthielt die komplette Antriebsanlage des Schiffes, Maschinenraum, Kesselraum und Kohlenbunker. Jene Einrichtungen sollen wiederum einer genaueren Betrachtung unterzogen werden:

Von besonderem Interesse ist der Aufbau der beiden Hauptmaschinen, vom Typ her doppelwirkende Dreifach-Expansionsmaschinen mit den Zylinderabmessungen 301 x 490 x 771 mm, bei 420 mm Hub und max. 160 1/min Umdrehungen. Im Unterschied zur gewöhnlichen Anordnung der Zylinder Hochdruck - Mitteldruck - Niederdruck, findet sich hier die Anordnung MD-HD-ND. Der Grund für diese Maßnahme konnte noch nicht eindeutig bestimmt werden. Es gibt z.B. thermodynamische Vorteile die dafür sprechen, wie die verbesserte Erwärmung des Niederdruckzylinders durch Wärmeabstrahlung des Hochdruckzylinders und somit eine Reduzierung der Gefahr von Wasserschlagbildung im Teillastbereich – in dem die Maschine ja überwiegend betrieben werden sollte.

Oder aber es sprachen maschinendynamische Gründe für diese Auslegung – ein Hinweis darauf findet sich in der Literatur – um einen möglichst vibrationsfreien Lauf der Maschine und damit auch des Schiffes zu bewirken.

Fraglich ist auch noch ihre Vollastleistung, die Angaben schwanken zwischen 2 x 300 bis hin zu 2 x 412 PSi. Eine gewisse Wahrscheinlichkeit besteht dafür, wenn auch ungewöhnlich, daß die 300 PS die erwartete effektive Leistung angeben, während die 412 PS die tatsächlich indizierte Leistung darstellen. Dies ist nicht zu verwechseln mit dem Unterschied zwischen Konstruktions- und tatsächlicher Probefahrtsleistung: Eine 37%ige Überlastung ist bei Dampfkolbenmaschinen nicht möglich.

Weiterhin in dem Raum befand sich die klassische Ausrüstung mit Hilfsaggregaten, wie Luftpumpe, Kühlwasserkreispumpe – gemeinhin Zirkuline genannt, Duplex-Lenzpumpe sowie des dampfbetriebenen Generators für die Bordstromversorgung.

Das nächstgrößere Ausrüstungsteil nach den Hauptmaschinen stellte der Kreisel dar, auf dessen Besonderheiten an dieser Stelle ebenfalls ausführlicher eingegangen werden soll, da diese Form der aktiven Schlingerdämpfung eines Schiffes nur eine kurze Blütezeit erlebte und in der Folge von den nahezu parallel entwickelten Schlingertanks heute von den Flossenstabilisatoren abgelöst wurde:

Um die Jahrhundertwende entwickelte der damalige Direktor des Germanischen Lloyd, Schiffbau-Ing. Otto Schlick¹⁰⁾ – einer der bedeutendsten Schiffbauer die Deutschland je hervorgebracht hat – seine Theorie zur

Schlingerdämpfung von Schiffen mittels eines hochtourig laufenden Kreiselkörpers. Ohne im einzelnen auf die dahinter stehenden, komplexen theoretischen, dynamischen Vorgänge eingehen zu wollen, läßt sich zum Prinzip folgendes sagen: Durch Rollbewegungen des Schiffskörpers angeregt, beginnt der Kreisel (B) in seinem Joch in der Querachse zu schwingen; diese Bewegungen sind voneinander abhängig und annähernd proportional. Bremst man die so angeregte Kreiselschwingung jetzt ja nach Frequenz des Seegangs ab, entwickelt sich eine dynamische Gegenkraft auf das Schiff, deren Wirkung umso größer ist, je größer der Phasenversatz der beiden Schwingungen ist. Ein völliges Aufheben der Bewegungen ist nicht möglich, da dies zum einen eine 100%ige Gleichmäßigkeit der Rollbewegungen zur Voraussetzung hätte, zum anderen die Masse des Kreisels gleich der Masse des Schiffes und die Reaktionszeit unendlich klein sein müßte. Übrigens funktioniert das Prinzip auch im umgekehrten Sinne; bringt man den Kreisel bei ruhig liegendem Schiff zum Schwingen, beginnt jenes sofort zu schlingern!

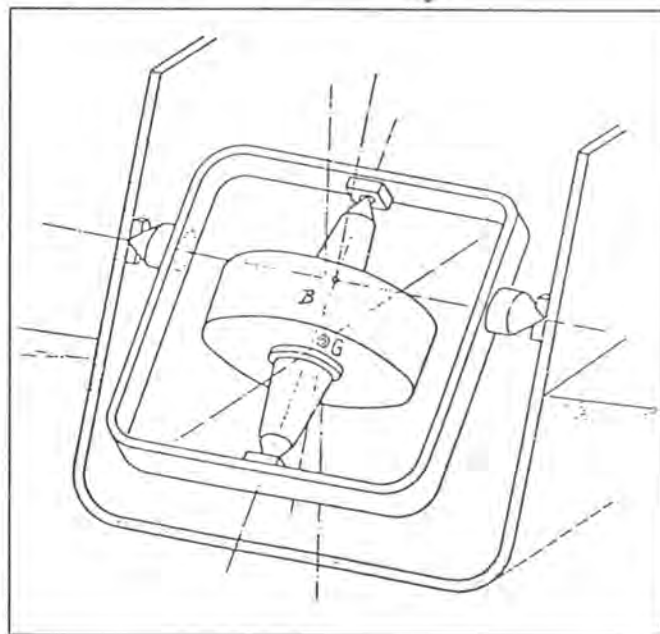


Abb. 2: Prinzipdarstellung des Kreisels in seiner Lagerung

Das Prinzip wurde zunächst auf dem Versuchsboot SEEBÄR, dem vormalig Kaiserlich-Deutschen-Torpedoboot „Th 2“¹¹⁾ ausprobiert. Die technische Ausführung des Kreisels für die SCHAARHÖRN oblag dem bereits erwähnten Dr. Ing. W. Thele. Seine damals gegebene Beschreibung läßt in ihrer Ausführlichkeit nichts zu wünschen übrig und soll hier auszugsweise zitiert werden: „Wie aus der Abbildung ersichtlich, ist der Kreisel fast genau mittschiffs in der Längsschiffsebene aufgestellt und er befindet sich demnach insofern in einer günstigen Lage, als hierdurch die Beanspruchungen des Schiffskörpers sowohl infolge der Kreiselwirkung als auch der Massenträgheitskräfte des insgesamt etwa 8000 kg betragenden Gewichtes des Kreiselapparates auf das geringste Maß beschränkt sind. Wegen seiner Unterbringung im Ma-

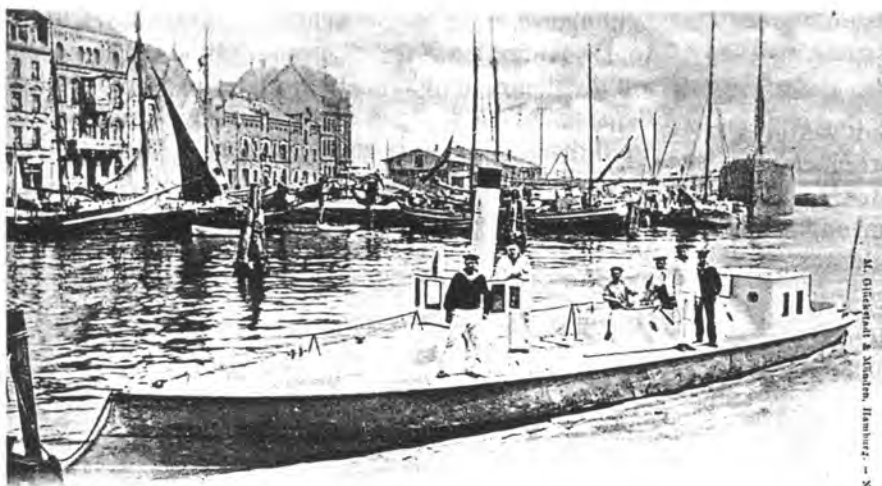
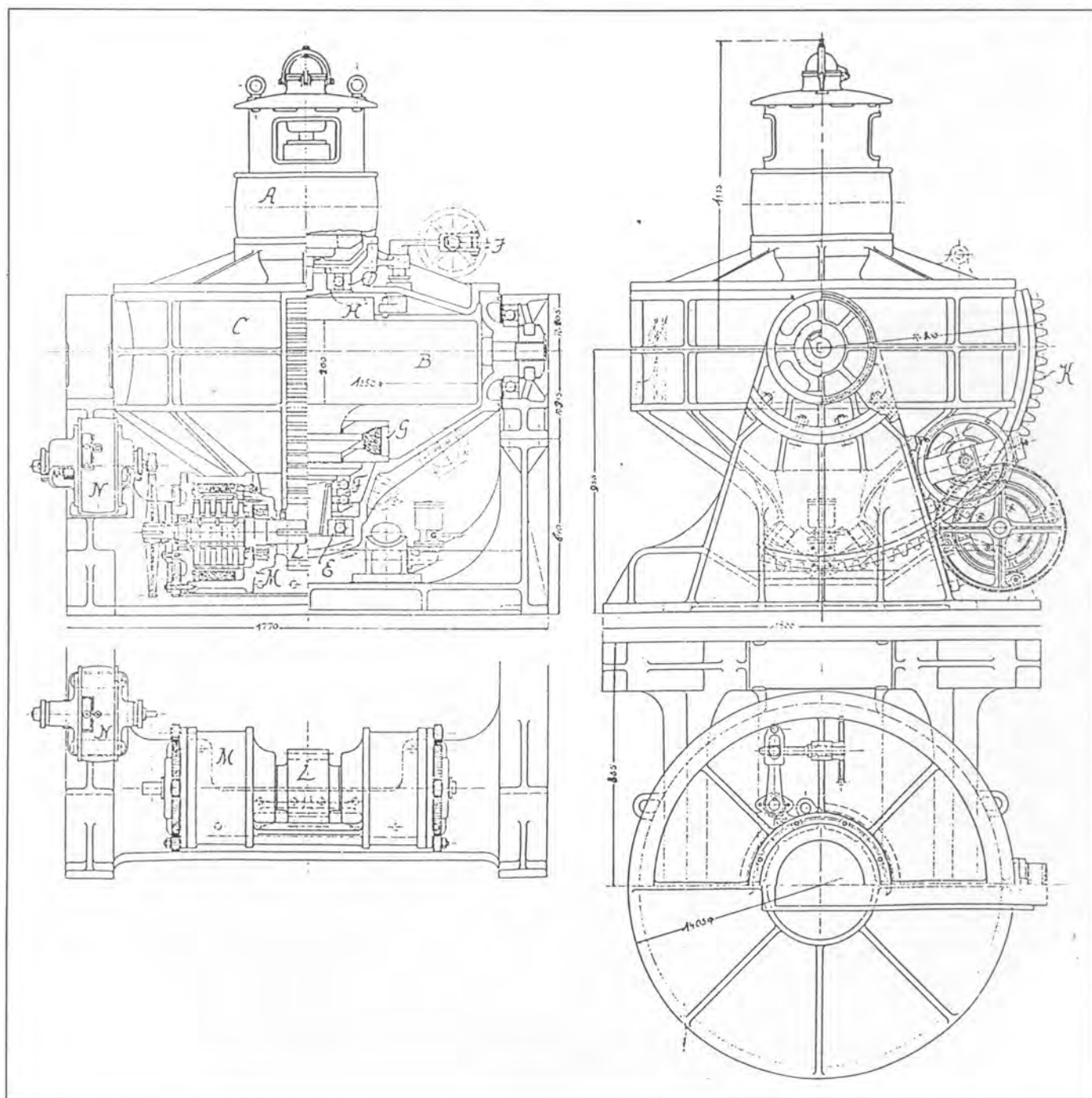


Foto 3: Schlingerkreiselsversuchsboot SEEBÄR (Slg. Nottelmann)

schinenraum ist außerdem eine besondere Aufsichtsperson für den Kreisels entbehrlich, da die wenigen Handhabungen während des Betriebes ohne weiteres vom wachhabenden Maschinisten ausgeführt werden können. (...)

Zum Antrieb der Kreiselscheibe dient ein Elektromotor A, der gleichzeitig als Bremsmotor ausgebildet ist. Den erforderlichen Strom erhält derselbe von der für die Beleuchtung des Schiffes vorhandenen Dampfdynamomaschine, die so groß bemessen ist, daß, wenn auch nicht während der Anlaufperiode des Kreisels, so doch während derselbe mit seiner höchsten Tourenzahl, 2000 $\frac{1}{\text{min}}$



umläuft, noch Strom für die gesamte Beleuchtungsanlage des Schiffes zur Verfügung steht. (...) Die Kreiselscheibe B ist in ein vollkommen dichtes Gehäuse C aus Stahlguß eingekapselt, dessen Deckel das obere Zapfenlager D, und dessen unterer Teil das untere Zapfenlager E enthält. Ein Stützlager F, welches wie die beiden vorerwähnten Zapfenlager gleichfalls als Kugellager ausgebildet ist, nimmt das Gewicht der Kreiselscheibe auf; Desgleichen sind auch die beiden horizontalen Drehzapfen des Kreiselgehäuses, um welche letzteres seine Pendelungen vollführt, mit Kugellagern versehen. Sämtliche Kugellager sind von der Firma „Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken“ geliefert und haben sich trotz der sehr erheblichen Zapfen drücke und Umlaufgeschwindigkeiten bis jetzt sehr gut bewährt. Da der Widerstand der in Rotation befindlichen Kreiselscheibe hauptsächlich in Lagerreibung besteht und diese durch Verwendung von Kugellagern auf das geringstmögliche Maß reduziert wird, ergab sich im Betrieb der außerordentlich geringe Kraftbedarf des Kreisels von 4,5 PS. Naturgemäß steigt der Kraftbedarf während der Anlaufperiode des Kreisels auf mehr als das Doppelte und erfordert es etwa den Zeitraum von einer Stunde, um den Kiesel auf seine volle Umdrehungszahl zu bringen.

Mit der vollständig dichten Einkapselung der Kreiselscheibe wurde ursprünglich der Zweck verfolgt, dieselbe im luftverdünnten Raum laufen zu lassen, um hierdurch eventuell Kraftersparnisse zu erzielen. Durch Verbindung des Gehäuses mit dem Kondensator der Schiffsmaschine konnte ohne weiteres das erforderliche Vakuum im Rotationsraum geschaffen werden. Es hat sich jedoch gezeigt, daß diese Maßnahme keine nennenswerte Kraftersparnis zur Folge hatte und es ist daher von einem Gebrauch dieser Einrichtung abgesehen worden.

In mittlerer Höhe des unteren Zapfens der Kreiselscheibe befinden sich zwei angegossene Ringe, über die ein ringförmiger Körper G, der eine Spule aus isoliertem Kupferdraht umschließt, geschoben ist. Diese Vorrichtung stellt einen Hubmagneten dar, der für besondere Versuche, die hier nicht näher erläutert zu werden brauchen, eingebaut ist. Dieser Hubmagnet ermöglicht außerdem eine vollständige Entlastung des Stützkugellagers, falls eine solche zwecks Kontrolle dieses Lagers erwünscht ist.

An der oberen Seite der Kreiselscheibe befindet sich ein zylindrischer Ansatz H, der als Angriffsfläche für ein ihn umschließendes am Gehäusedeckel befestigtes Bremsband dient. Die Betätigung dieser Bremsvorrichtung geschieht durch das Handrad J. Es ist nicht beabsichtigt, die mit 2000 Umdrehungen rotierende Kreiselscheibe mittels dieser Bandbremse unmittelbar zum Stillstand zu bringen. Dies könnte wegen der hohen Umfangsgeschwindigkeit der Bremscheibe eventuell zur Zerstörung der Bremsvorrichtung führen. Um jedoch trotz ihrer hohen Umdrehungszahl die Kreiselscheibe wirksam bremsen zu können, ist, wie schon erwähnt, der Antriebsmotor als Bremsmotor ausgebildet,

d.h. durch eine einfache Hebelumschaltung wird erreicht, daß die Stromzufuhr seitens der Primärmaschine unterbrochen und der Motor nunmehr, von der Schwungkraft der Kreiselscheibe weiter getrieben, als Dynamomaschine läuft. Der erzeugte elektrische Strom wird in Widerständen vernichtet und ist ein Äquivalent für die der Kreiselscheibe dauernd entzogene Rotationsenergie. Mit Hilfe des Bremsmotors ist es leicht möglich, die Umdrehungszahl der Kreiselscheibe in kurzer Zeit so weit zu reduzieren, daß die endgültige Abbremsung nunmehr ohne Gefahr von der vorstehend beschriebenen Bandbremse besorgt werden kann.

Besonderes Augenmerk ist auf die Schmierung der Kugellager gelegt worden. Diese erfolgt selbsttätig, indem das unterhalb des Lagers sich ansammelnde Öl von einem Schöpfapparat aufgefangen und dem Lager nach Passieren eines Reinigungssiebs wieder zugeführt wird. Wir gelangen nunmehr zur Beschreibung des wichtigsten Teils des Schiffskreisels, und zwar der Dämpfungsbremse für die Kreiselpendelungen. (...) Diese ganze Einrichtung besteht im vorliegenden Falle aus dem am Kieselgehäuse befestigten Zahnsegment K, welches die Pendelungen der Kreiselscheibe auf den Trieb L und damit auf die eigentliche Bremse M, die als Lamellenbremse ausgeführt und symmetrisch zum Trieb L angeordnet ist, überträgt. Das Zusammenpressen der einzelnen Lamellen zwecks Hervorrufung der Bremswirkung erfolgt nicht, wie im allgemeinen bei derartigen Bremsen üblich, auf rein mechanische Weise mit Hilfe von Hebeln, Gewindespindeln und dergleichen, sondern durch einen elektrischen Strom, welcher von der kleinen Hilfsdynamomaschine N geliefert wird, die ihre Bewegung gleichfalls von dem hin- und herschwingenden Kieselgehäuse erhält. Die einzelnen Lamellen der Bremse sind aus Eisen hergestellt und von einer gemeinsamen Drahtspule umgeben. Sobald durch letztere ein elektrischer Strom geschickt wird, ziehen sich die einzelnen Lamellen gegenseitig an und es entsteht hierdurch eine Flächenpressung, die durch andere Mittel kaum ebenso einfach erreicht werden dürfte. Um eine hohe magnetische Induktion zu erzielen, ist für Eisenrückschluß der Kraftlinien gesorgt, und zwar durch Einschluß der Lamellen nebst Spule in ein gußeisernes Gehäuse. Jede einzelne Pendelung des Kieselgehäuses hat einen synchron mit derselben verlaufenden Stromstoß der kleinen Hilfsdynamos, deren Schenkelwicklung von der Primärmaschine gespeist wird, und somit die Magnetisierung der Bremse zur Folge, wodurch eine Dämpfung der Kreiselschwingungen erzielt wird, die der Wirkung von Flüssigkeitsbremsen gleichkommt.

Außer einer schätzenswerten Einfachheit und Betriebssicherheit hat diese elektrisch betätigte Lamellenbremse die Eigenschaft der bequemen Regulierbarkeit zwecks Anpassung der Bremswirkung an den jeweils herrschenden Seegang. Durch Veränderung der Feldstärke der Hilfsdynamo ist man ohne weiteres in der Lage, jede beliebige Bremswirkung zu erzielen bzw. diese so einzustellen, daß der Kiesel genügend

große Ausschläge ausführt und möglichst viel Arbeit in der Bremse vernichtet wird.

Sollte es infolge irgend welcher Umstände erforderlich sein, die Wirkung des Kreisels auf das Schiff vollständig aufzuheben, so muß die Lamellenbremse so fest angezogen werden, daß eine Drehung derselben durch den Kiesel nicht mehr möglich ist. Dies kann sehr einfach dadurch erreicht werden, daß unter gleichzeitiger Abschaltung des Stroms der Hilfsdynamo die Wicklung der Lamellenbremse direkten Strom von der Primärmaschine erhält, der so stark zu bemessen ist, daß die gewünschte Wirkung erzielt wird.

Um Anfressungen der Lamellen infolge der starken gegenseitigen Reibung zu verhindern, ist eine gleichfalls durch die Pendelungen des Kieselgehäuses in Bewegung gesetzte Ölpumpe vorgesehen, die das Öl zwischen die Lamellen preßt. Die etwa 60 Grad betragenden Ausschläge des Kreisels werden durch einen Anschlagpuffer begrenzt. (...)

Die praktischen Versuche mit dem Schiffskiesel des Dampfers *SCHAARHÖRN* haben ergeben, daß Schwingungen des Schiffes bis zu etwa 10 Grad nach beiden Seiten hin auf den dritten Teil ihrer Amplitude reduziert werden können. Eine stärkere Wirkung des Kreisels war auch gar nicht erwünscht, und zwar mit Rücksicht darauf, daß die Peilarbeiten bei ganz schlechtem Wetter sowieso unterbrochen werden müssen.

Soweit die Ausführungen Theles.

Beidseitig des Kreisels, an den Bordwänden bis Spant 55 nach vorn gezogen, befanden sich die Kohlenbunker mit einem Rauminhalt von ca. 50 m³. Bei voller Ausnutzung dieses Rauminhalts und einem durchschnittlichen Staufaktor für Steinkohle von 1,26 m³/t, resultiert daraus ein Bunkervermögen von rd. 40 Tonnen Kohle. In Beziehung gesetzt zu dem angegebenen Verbrauchswert von 630 kg/h, ergibt sich eine maximale Seeausdauer von 63 h bei Vollast, also ca. 890 sm, bzw. 960 sm in 80 h bei etwas ökonomischerer Reisegeschwindigkeit von 12 kn. Es läßt sich unschwer folgern, daß in der aktiven Zeit das Bunkern zur Hauptbeschäftigung gezählt haben dürfte.

Der vordere Teil der III. Abteilung wurde durch den Kessel eingenommen. Vom Typ her handelte es sich um einen zweizügigen Großraum-Flammrohr-Rauchrohrkessel¹²⁾ mit drei Flammrohren, einer Rostfläche von 5,3 m², einer Heizfläche von 186 m² und mit einem Betriebsdruck von 14,7 bar. Interessanterweise ist kein Überhitzer vorhanden gewesen um den Satteldampf zumindest zu trocknen und gegenüber dem erwähnten Wasserschlag in der Niederdruckstufe der Maschine besser gewappnet zu sein.



Foto 4: Kohlenbunkerdeckel, Aufnahme von 1986 (Slg. Wischmeyer)

In die Kesselraumdrucklüfter eingebaut war, wie ebenfalls üblich, die Heißwinde, (um die Asche aus dem Heizraum zu fördern und vom Oberdeck aus in die See zu kippen.

Die nach vorn anschließende Abteilung IV barg die Unterkünfte für die 8köpfige Besatzung. Achterkante lagen die beiden Zweimannkabinen für die Offiziere, deren Kojen ursprünglich am achteren Schott querschiffs vorgesehen waren. Es muß sich aber jemand in einflußreicher Position über diese unübliche und „unseemannische“ Aufstellung beschwert haben – die Kojen wurden ebenfalls längsschiffs eingepaßt. **So unglaublich es klingt, dies war die wesentliche Ursache für die weiter oben angesprochene Umkonstruktion mit all ihren Auswirkungen!** Der gesamte Wohnbereich wurde um eine Spantentfernung nach achtern verlängert! Da aber die Vorpiek, die Abteilung V, ebenfalls um eine Spantentfernung verlängert werden mußte – aus nicht mehr eruierbaren Gründen – ergaben sich die bekannten Konsequenzen. Der Niedergang zu den Mannschaftsräumen wanderte mit, und sollte nicht die gesamte Aufteilung des vorderen Aufbaues geändert werden, so mußte dieser ebenfalls nach achtern verschoben werden – das Schicksal ließ sich nicht mehr aufhalten. Aus dem Vorstehenden läßt sich auch recht eindeutig schließen, daß der Bau des Schiffes zu diesem Zeitpunkt schon gut vorangekommen war, und ein Abbruch der Bautätigkeit – für eine große Änderungslösung - nicht mehr in Betracht kam.

An den Einrichtungen für die Mannschaft änderte der Umbau wenig. Für sie und das zusätzliche Peilpersonal waren an beiden Bordwänden doppelstöckige Kojen vorgesehen.

Die V. Abteilung, vor dem Kollisionsschott gelegen, bestand ähnlich wie die I. hauptsächlich aus Stauraum für seemannische Ausrüstung, nahm aber zusätzlich noch den Kettenkasten für beide Ankerketten auf.

Die Räumlichkeiten auf dem Hauptdeck verteilten sich folgendermaßen, von vorn beginnend: Neben dem erwähnten Niedergang zu den Mannschaftsräumen befanden sich im vorderen Bereich noch zwei Storeräume sowie 2 WC's, achterlich davon folgte der große Kesselschacht, dem sich die Kombüse anschließt. An dem Frontschott des achteraus liegenden Maschinenschachtes wurde zu einem späteren Zeitpunkt die Dampftrudermaschine montiert, angesteuert durch eine unterhalb des Aufbaudecks aus dem Ruderhaus laufende Axiometerleitung. Die Maschinenkraft wird über eine Kettentrommel auf die umlaufende Ruderkette übertragen, die wiederum die Kraft über das übliche, auf dem Ruderschaft sitzende Segment auf das Ruderblatt überträgt. In der Erstausrüstung war das noch reine, schwere Handarbeit.

Noch in den Maschinenraum hineinragend, folgt dann als Vorraum die Pantry für das offizielle Prachtstück der SCHAARHÖRN, jenen Salon, der zu so vielen Spekulationen über ihre Verwendung führte. Im Jugendstil von dem Hamburger Architekten Emil Janda gestaltet, bot er in der endgültigen Ausführung 20 Personen bequemen Sitzplatz. Besonderer „Clou“ war jedoch das Buntglasfenster in der Decke, das durch das darüber liegende Oberlicht abgedeckt wurde. Am Rande sei vermerkt, daß der Salon vollständig restauriert, heute wieder in alter Schönheit strahlt.

Beidseits der Vorkante des Aufbaues befanden sich in der Verschanzung Pforten, für extern zu befestigende, sogenannte Peilbrücken, in denen die Lotgasten ungehindert vom Rumpf ihrer Tätigkeit nachgehen konnten. Deren Arbeit wird Thema eines weiteren Kapitels sein. Die auf dem Vorschiff befindliche Dampfankerwinde stellte die einzige weitere, kraftbetriebene Hilfsmaschine an Bord dar.

Auf dem Aufbaudeck stand zusätzlich zu dem bereits erwähnten ein weiteres Oberlicht oberhalb des Maschinenschachtes sowie beidseits davon waren die Bootsbarringe angeordnet. In diesen lagen an Backbord das gewöhnliche, vorgeschriebene Ruderretungsboot und an Steuerbord die sogenannte Peilbarkasse. Im Gegensatz zur Schilderung im anfänglich zitierten Presseartikel, handelte es sich dabei nicht um eine Dampfbarkasse, etwa im Stile jener der Kaiserlichen Marine, sondern um ein extra für den Zweck gebautes Fahrzeug. Es war mit einem großen verglasten Aufbau ausgerüstet, damit die Schreiber im Trockenen arbeiten konnten und wurde mittels eines technischen Leckerbissens angetrieben, einem „Junkers-Gegenkolben-Dieselmotor. Einer der wesentlichen Vorteile des erst 1907 patentierten Motors war seine Laufruhe; allerdings konnte er sich aufgrund der Anfälligkeit der außenliegenden Pleuelstangen des oberen Kolbens nicht durchsetzen.

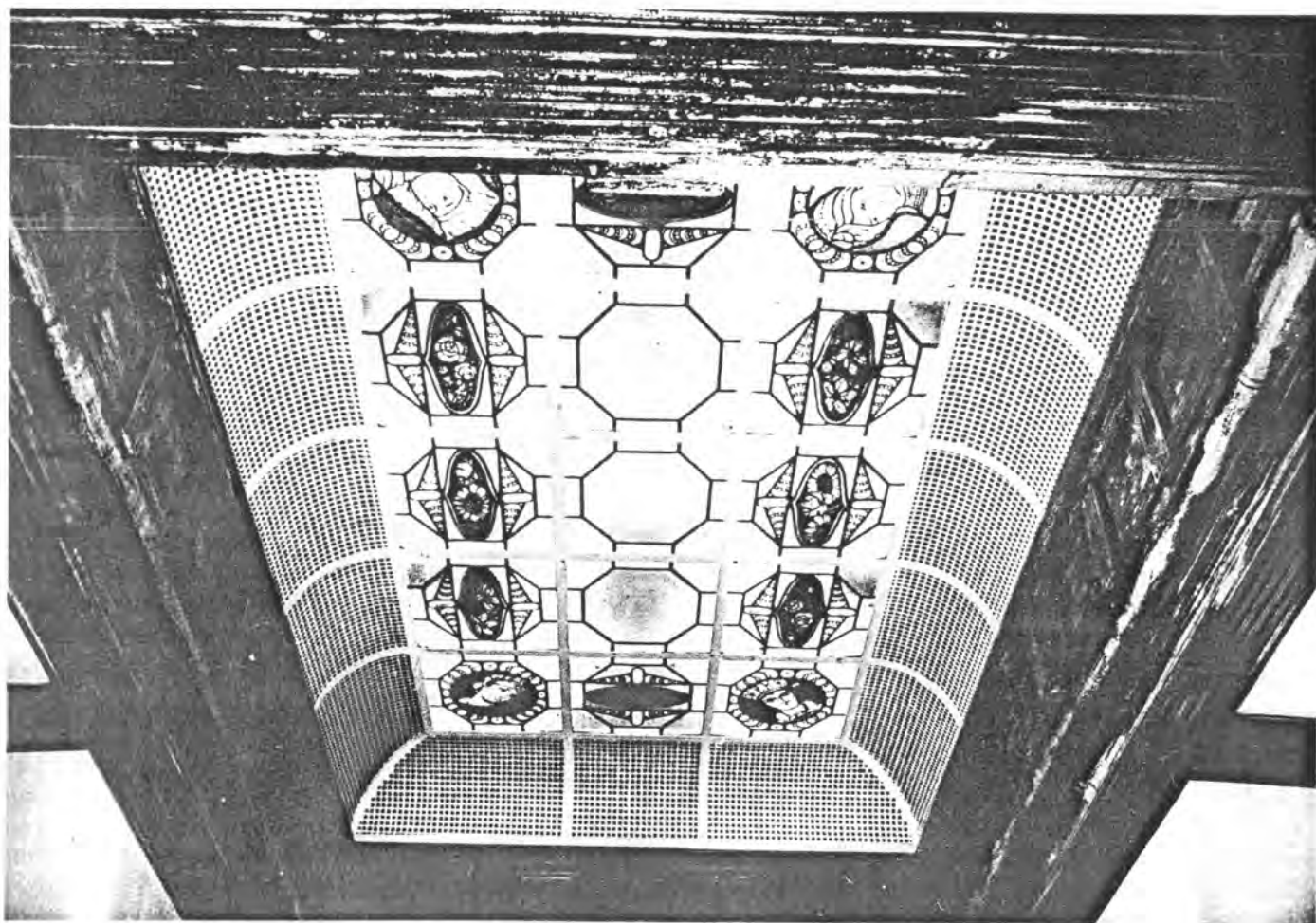


Foto 5: Das Buntglasfenster in seinem ursprünglichen Zustand (Slg. Wischmeyer)

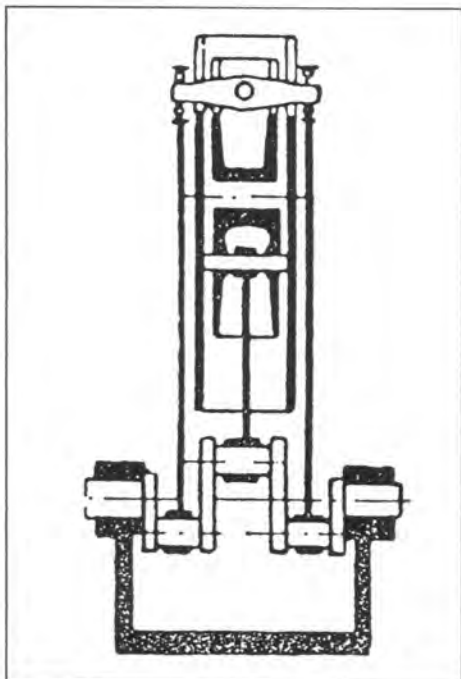


Abb. 3: Das Junkers-Gegenkolbenmotor-Prinzip: Der untere Kolben wirkt in herkömmlicher Art auf die Kurbelwelle, der obere über das dargestellte Pleueloch.

Die drei Lüfter für den Kessel- bzw. Maschinenraum hatten anfänglich kupferne Köpfe – sicherlich nicht zur Freude jener, die zu ihrer Pflege abgestellt waren. Vorlich des Schornsteins, der mit einer ebenfalls aus Kupfer gearbeiteten Krempe verziert war, stand das Ruderhaus, in dem ein großer Kartentisch den meisten Raum einnahm. Noch vor die vordere Reling war der sogenannte Schreiberstand gesetzt, von dem aus die gemeldeten Tiefenwerte der Lotgasten aufgenommen wurden.

Die Position des Ruderhauses sollte sehr frühzeitig der Anlaß zum ersten größeren Umbau des Schiffes



Foto 6: Die Brücke, noch im ersten Zustand. Im Vordergrund das aufheißbare Laternenbrett für die vordere Toplaterne (Slg. Wischmeyer).

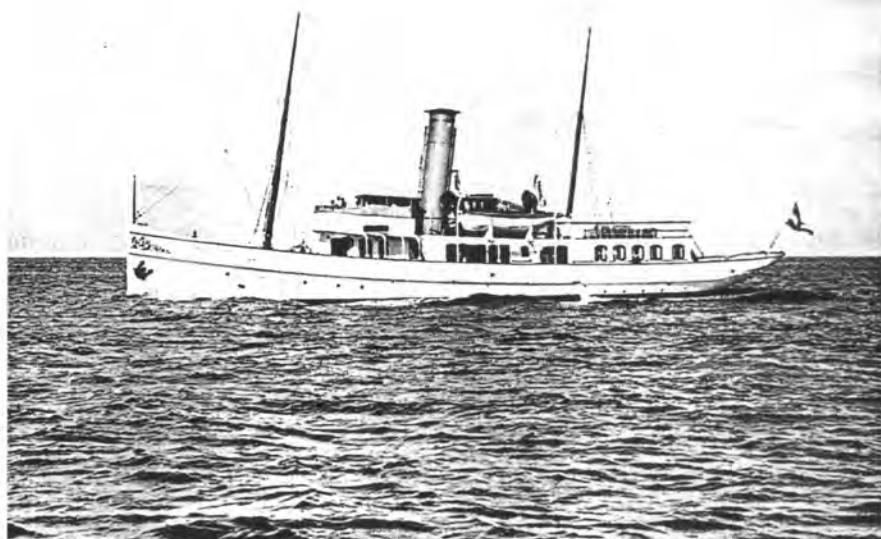


Foto 7: Das zweite gemeinhin bekannte Foto der SCHAARHÖRN, zeigt sie nach dem Umbau der Brücke ca. 1910 (Slg. Wischmeyer)

sein, verbunden auch mit der Korrektur eines schiffbautechnischen Schildbürgerstreichs, der sich möglicherweise auf die erwarteten Auswirkungen des Kreisels zurückführen läßt: Die beiden Niedergänge vom Haupt- zum Aufbaudeck waren in der Erstausrüstung querschiffs eingebaut – das Schiff sollte ja nur noch minimal rollen. Es stellte sich aber heraus, daß der Ausschlag der Schlingerbewegung wohl reduziert wurde, die Bewegungen jedoch härter und ruckartiger wurden. Nicht mehr überprüfbar, aber schön zu erzählen ist dazu die Geschichte von einer der ersten Probefahrten, auf der ein höherer hamburgischer Bediensteter – wohl schon etwas zu fröhlich, einen dieser Niedergänge schneller als gewollt herabstieg und schnurstracks über die Verschanzung hinweg „in den Bach marschierte!“

Offizieller Grund für den Umbau war ein anderer: Der Umgang vor dem Ruderhaus stellte sich bei der Lot- und Peiltätigkeit als zu eng heraus, Schiffsführung und Peilpersonal standen sich zu sehr im Weg.

Vervollständigt wurde die Ausstattung auf dem Aufbaudeck – übrigens auch auf dem Achterdeck, durch die Einrichtungen zum Setzen von Sonnensegeln. Dies ermöglichte die Mitnahme einer erheblich höheren Anzahl von Gästen anlässlich von Tagesfahrten, ihnen konnte so ebenfalls ein gewisser Wetterschutz zur Verfügung gestellt werden.

Die beiden Masten lagen mit ihren Toppen jeweils 15 m über dem Hauptdeck, da der Großmast aber auf dem Aufbaudeck fußte, war er nur 12,5 m lang. Beidseits am Bug sowie am Heck befand sich, von goldenem, geschnitzten Rankwerk eingefasst, das Wappen der hamburgischen Admiralität, welches seit dem 17. Jahrhundert die hamburgischen Staatsfahrzeuge kennzeichnet. Der Name des Schiffes wurde im Laufe der Zeit einer vermeintlichen Modernisierung unterzogen, aus SCHAARHÖRN, der korrekten Schreibweise, wurde ab 1948 SCHARHÖRN. Namensgeber ist die Insel in der Elbmündung, wobei SCHAAR eine Erhebung ohne Vorland bedeutet, d.h. mehr oder minder direkt an der Fahrrinne gelegen und HÖRN eine Land-/Wasserzunge oder -spitze. Noch heute findet sich im Hamburger Stadtgebiet, Wilhelmsburg vorgelagert und korrekt geschrieben, die ehemalige Elbinsel „Hohe Schaar!“

Zu guter Letzt noch ein paar Worte über die Antriebs- und Dirigiermittel des Schiffes: Die beiden Hauptmaschinen wirkten über 12 m lange, mehrfach unterteilte Wellen auf zwei vierflügelige Stahlpropeller von 2,1 m Durchmesser. Stahl als Propellermaterial wird im Gegensatz zur üblichen Propellerbronze dann verwandt, wenn zu befürchten steht, daß die Propeller gelegentlich an harte Gegenstände schlagen – z.B. bei dem Arbeiten des Schiffes im Flachwasser oder auch im Eis. Während Propellerbronze leichter bricht, verbiegt sich Stahl nur und kann durch verhältnismäßig einfache Warmbehandlung wieder in Form gebracht werden. Das Ruder, mit einer Fläche von ca. 2,6 m², bestand aus einer gegossenen Rahmenkonstruktion mit Holzfüllung, die beidseits mit Platten verkleidet wurde.

Die Tätigkeit eines Peildampfers:

Im folgenden soll die Tätigkeit der SCHAARHÖRN vorgestellt werden, um derentwegen sie ursprünglich eingeworben wurde – und die sie während des überwiegenden Teils ihres „professionellen Lebens“ ausübte. Diese Tätigkeit der Seevermessung hat sich über die Jahrhunderte wenig verändert, nur haben ihre Methoden selbstverständlich mit dem technischen Fortschritt mitgehalten: Standen früher Kreuzpeilung und Handlot zur Verfügung, so sind es heute Satellitennavigation und Echolot.

Ziel aller Methoden ist es, an einem möglichst genau eingemessenen Punkt der Seekarte die genaue Tiefe festzustellen, um danach z.B. die Grenzen einer Fahrrinne festzulegen. In Gegenden mit Gezeitenhub spielt zusätzlich auch noch die genaue Uhrzeit der Lotung eine Rolle, da sie es einem in Verbindung mit den Gezeitentafeln erst ermöglicht, den gemessenen Wert auf das sogenannte „Seekartennull“ oder „Springniedrigwasser“ umzurechnen. Letzterer Wert erst findet Eingang in die Seekarte.

Trotz dieses Aufwands fand Professor Dr. Schulze, der Direktor der Seefahrtsschule zu Lübeck, in sei-

nem 1912 erschienenen Lehrbuch „Der Schiffer auf kleiner Fahrt“ die warnenden Worte: „... werden wir vermeiden, in zu geringe Tiefen zu kommen, denn die Vermessungen sind niemals so genau, daß nicht der eine oder andere Stein unbemerkt bleiben und auf der Karte nicht eingetragen sein könnte!“ Jene prophetischen Worte lagen in der Natur der Sache: Von einem genau bestimmten Anfangspunkt läuft das Peilschiff möglichst gerade seine Lotlinie ab, in beiden, oben angesprochenen Peilbrücken steht je ein Lotgast, der in möglichst kurzen Abständen sein Lot wirft, die Tiefe bestimmt und dem Peilschreiber auf der Brücke mitteilt. Da die beiden Lotgasten 7 m voneinander entfernt stehen, wird der Echtwert gemittelt. Die Breite dieses sogenannten Lotstreifens wird dann noch vergrößert, wenn die Peilbarkasse, auf genau parallelem Kurs und festgelegtem Abstand fahrend, die Messungen ergänzt. Jetzt gehört aber zu jeder gemessenen Tiefe noch der genaue Ort. Er wird durch Winkelmessungen mit dem Sextanten, und zwar zur Sicherheit durch zwei Messungen zur gleichen Zeit, bestimmt. Der Sextant mißt in diesem Falle nicht die senkrechte Höhe der Sonne oder eines Gestirns über dem Horizont, sondern den waagerechten Winkel zwischen zwei genau eingemessenen Objekten an Land – wie nachstehende Skizze verdeutlichen soll. Die beiden Objekte werden im Okular des Sextanten in Deckung gebracht und somit ihr relativer Winkel zueinander bestimmt. Zieht man jetzt zwei Geraden unter diesem Winkel durch die Objekte auf der Karte, so befindet sich das Schiff im Schnittpunkt dieser Geraden – der Ort ist bestimmt. Unschwer läßt sich aus dem Vorstehenden der erhebliche Personalaufwand erkennen:

Zu den 8 Mann Besatzung mußten zusätzlich hinzukommen: 1 Vermessungsleiter, 1 Schreiber, 1 Zeichner, 2 Lotgasten und 2 Winkelmesser. Fuhr die Barkasse mit, so kam mindestens 1 Lotgast und 1 Schreiber hinzu – insgesamt also 9 Personen. Erleichtert wurde die Aufgabe erst 1933 mit dem Einbau des ersten Echolotes, während die Ortsbestimmung aber erst 1965 mit dem Einbau eines DECCA-Hyperbelfunkpeilers auf die Höhe der Zeit gebracht werden konnte (übrigens unter Ausnutzung einer DECCA-Kette, die für die Peilarbeiten der Hamburger Forschungsgruppe Neuwerk – Scharhörn – der damaligen Planung eines dort projektierten Tiefwasserhafens – eingerichtet worden war).

Die Geschichte:

Sind auch mittlerweile 88 Jahre seit der Indienststellung im Jahre 1909 vergangen, so erzählt sich die Geschichte des Schiffes doch verhältnismäßig kurz. Konnten und können ehemalige Besatzungsmitglieder sicherlich stundenlang ihre Anekdoten über die Ereignisse in der aktiven Zeit berichten, eine Tatsache die jeder erlebt, der über längere Zeit auf einem Mikrokosmos, genannt Schiff, tätig ist, so stellen die-

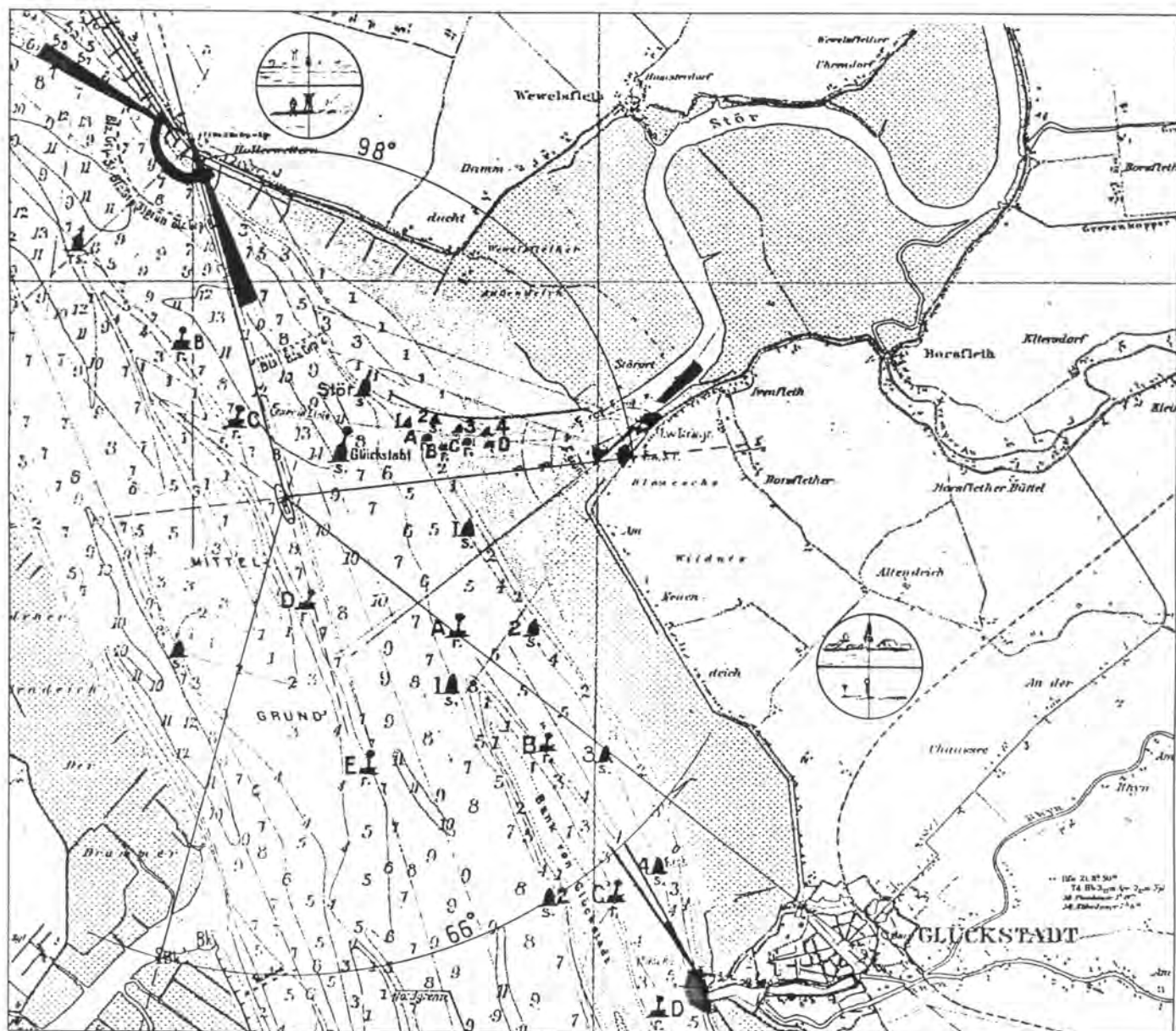


Abb. 4: Ausschnitt aus einer Seekarte der Unterelbe aus dem Jahre 1917. Die eingezeichneten Peillinien verdeutlichen die Winkelmessung per Sextant. Die Kreise stellen in etwa die dazu passenden Bilder im Okular des Sextanten dar.

se Erinnerungen sicherlich Geschichten dar – aber keine Geschichte! Der große, überspannende Bogen wird durch sie nur selten geschlagen. An jenen Ereignissen, die wir einmal „Große Geschichte“ nennen wollen, ist ein Schiff wie die SCHAARHÖRN selten beteiligt, und so soll im vorliegenden Falle auch mehr ein Extrakt aus allen Facetten, von Anekdoten, über gesicherte Daten, Legenden, bis hin zu abstrusen Geschichten, die Lebensgeschichte des Schiffes erhellen:

Zur Kategorie „Legende“ gehört die nicht ausrottbare Geschichte, sie wäre die offizielle hamburgische Staatsyacht gewesen und Kaiser Wilhelm II. hätte mehrfach Fahrten auf ihr u.a. durch den Hamburger Hafen unternommen. Der derzeitige Stand der Erkenntnisse dazu ergibt sich aus dem ersten Kapitel recht deutlich und soll an dieser Stelle folgendermaßen ergänzt werden: Sicher ist, daß das Schiff zunächst der alljährliche Repräsentant Hamburgs auf der Kieler Woche war – was im Gegensatz zu der ur-

sprünglichen Forderung stand, der Dampfer dürfe wenn, dann nur tageweise aus seinem üblichen Geschäft zu Repräsentationsaufgaben herausgezogen werden (s.o.). Und so kam es auf der Kieler Woche 1910 tatsächlich zu einem Besuch „Wilhelms“ auf der SCHAARHÖRN – einem einmaligen Rundgang, verbunden mit der Erläuterung des Kreisels. SM trank ein Glas Sekt und ward auf dem Schiff nicht mehr gesehen! Diese Schilderung aus unbekannter Quelle hat einiges für sich; technischen Neuerungen, die evtl. für seine Flotte verwertbar sein konnten, war der Kaiser stets aufgeschlossen, – die schlichte hanseatische Eleganz des Salons dürfte ihn dagegen kaum beeindruckt haben, er war anderes gewohnt.

Aus dem Datum 1910 läßt sich noch etwas schließen. Offenbar war der Dampfer im Juni 1909 entweder noch nicht fertiggestellt, war bei den Probefahrten, oder er wurde bereits seinem ersten Umbau unterzogen, so daß er an jener Kieler Woche noch nicht teil-

nahm; anderenfalls hätte Wilhelm kaum bis 1910 mit der Besichtigung gewartet. Bis zum Ausbruch des Krieges 1914 sind dann keine Besonderheiten mehr überliefert.

Nach Kriegsausbruch wurde das Schiff von der Marine beansprucht und als Führerschiff der dortigen Hilfs-Minensuchdivision in Cuxhaven stationiert. Zu diesem Zweck änderte man das Aussehen kriegsmäßig ab: Der Überwasserrumpf wurde schwarz, die Aufbauten inkl. des Schornsteins marinegrau gemalen, die kupfernen Teile ihrer Oxidation überlassen. Auf einer erhöhten Plattform am achteren Mast installierte man einen Peilkompaß. Eine weitere Plattform über dem Oberlicht der Mannschaftsräume trug die einzige Bewaffnung, eine 3,7 cm Hotchkiss-Revolverkanone.

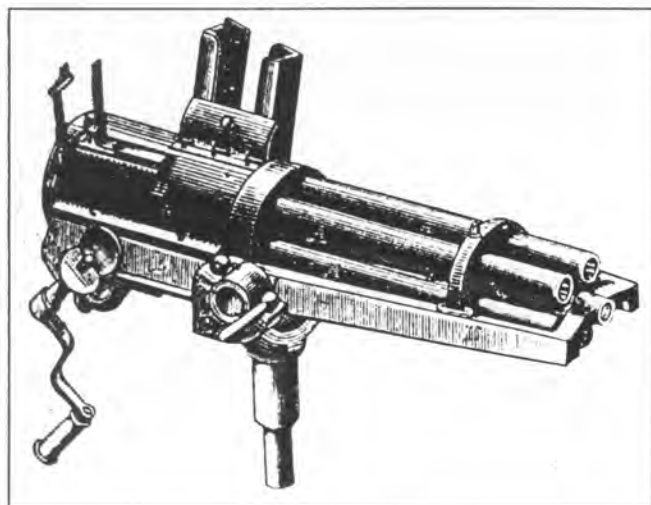


Abb. 5: Ansicht einer 3,7 cm Hotchkiss-Revolverkanone

Über den Wert dieses Geschütztyps „aus der Zeit weiland seiner Majestät König Wilhelm I.“, schreibt Peter-Ernst Eiffe in seinem unvergleichlichen Buch „Splissen + Knoten“ weiter: „... 2h36 Uhr, Feindliches Flaggschiff unter Feuer genommen. Entfernung: mit eigenem Gerät nicht meßbar. Anscheinend über 17.000 m. Feindliche Panzerkreuzer erwidern Feuer nicht, dagegen sind Aufschläge etwa 3.000 Meter von mir feststellbar. Artillerieoffizier ... ist der Ansicht, daß es sich um eigene Aufschläge handelt.“

Nein, die Realität war viel profaner; Hauptzweck der Waffe war es, treibende und geräumte Minen abzuschießen.

Wenn auch mittlerweile überstrapaziert, so soll es auch in diesem Kontext nochmals Erwähnung finden: 1917 bis 1918 diente der spätere Dichter Joachim Ringelnatz (Kuddel Daddeldu) als angehender Marineoffizier auf der SCHAARHÖRN - ihr Name taucht in seinen späteren Werken mehrfach auf.

Mit Datum vom 16. März 1918 erfolgte

die Verlegung in die Ems als Untersuchungsfahrzeug und im Anschluß an den Krieg, in der Zeit der Arbeiter- und Soldatenräte, diente ihr Salon kurze Zeit deren Cuxhavener Dependence als „würdiges“ Versammlungslokal.

Infolge ihrer geringen Größe und der nicht direkt volkswirtschaftlichen Bedeutung, entging sie den Ablieferungsbestimmungen des Versailler Vertrages und wurde nach ihrer am 4. Februar 1919 vollzogenen Rückgabe an die Zivilbehörden in Hamburg für die kommenden sechs Jahre beschäftigungslos aufgelegt.

Während dieser Zeit änderten sich die Eigentumsverhältnisse und damit auch das Unterstellungsverhältnis an dem Schiff grundlegend. Nach Art. 97 Abs. 1 der Reichsverfassung vom 11. August 1919, der sog. „Weimarer Verfassung“, war es Aufgabe des Reiches, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen. Zur Realisierung dieses Programmsatzes wurde der „Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich“ vom 29. Juli 1921 eben zwischen dem Reich und den Ländern abgeschlossen, der – rückwirkend – am 1. April 1921 in Kraft trat. Nach § 1 dieses Vertrages gingen mit diesem Datum die Binnen- und Seewasserstraßen in das Eigentum und die Verwaltung des Reiches über, und zwar einschließlich der zu ihrer Unterhaltung dienenden Anlagen mit allen Bestandteilen und dem erforderlichen Zubehör, darunter auch Werften, Bagger sowie Baugeräte und nicht zuletzt, was hier besonders interessiert, Schiffe.

Für die Übertragung all dieser Gegenstände sollten die Länder eigentlich mit Geld abgefunden werden (§ 6 des Vertrages). Das wurde indes alles gegenstandslos durch die anschließende Inflation, die bewirkte, daß u.a. Hamburg für alle ihm bisher gehörenden Sachen keinen Pfennig erhalten hat. Zu verschmerzen war das allerdings, wenn man bedenkt, daß es durch



Foto 8: Die einzig bekannte Abbildung der SCHAARNHÖRN im schwarz-grauen Kriegsanstrich.

den Vertrag von Bau- und Unterhaltungslasten befreit wurde, die mit Sicherheit ein Vielfaches des nicht mehr realisierten Wertausgleichs betragen haben und künftig noch betragen werden. Vor allem darf in diesem Zusammenhang nicht übersehen werden, daß sich das Reich in einem späteren Zusatzvertrag noch verpflichtete, die Elbe in einem Zustand zu erhalten bzw. sie in einen solchen zu bringen, daß die größten jeweils vorhandenen Seeschiffe den Hamburger Hafen zu jeder Zeit ohne Gefährdung erreichen können. Diese Verpflichtung ist unbestritten inzwischen auf den Bund als Rechtsnachfolger des Reiches übergegangen und zwingt diesen gerade jetzt – als Folge der ständigen Vergrößerung insbesondere der Container-Schiffe – zu Aufwendungen, welche die Leistungsfähigkeit Hamburgs als eines einzelnen Bundeslandes mit Sicherheit übersteigen würden. Soviel zum weiteren Umfeld der Geschichte!

1925 hatte sich das Reich soweit konsolidiert, daß den Wasserstraßen wieder Aufmerksamkeit geschenkt und auch die SCHAARHÖRN reaktiviert wurde.

Bei der notwendigen großen Instandsetzung wurde zunächst der Kreisel entfernt. Es steht zu vermuten, daß er technisch verbraucht war und die Ersatzteilfrage ungelöst, denn über seine Auswirkungen in der Praxis sind keine Negativberichte bekannt. Um die Stabilität des Schiffes zu erhalten, wurde seine Masse durch Festballast im Kielbereich ersetzt; eine Maßnahme, die das Seeverhalten sicherlich nicht verbesserte, zu der es bei dem relativ schlanken Schiff ($L \times B \times T = 6 : 1 : 0,43$) aber kaum eine Alternative gegeben haben dürfte. Wappen und Verzierungen wurden ein weiteres Opfer, sowohl dem Zahn der Zeit, als auch den neuen Betreibern Rechnung tragend. Neuer Heimathafen wurde, nunmehr offiziell, für die nächsten knapp 50 Jahre, Cuxhaven.

1933 erfolgte der nächste größere Umbau. Die morschen Holzmasten wurden durch stählerne ersetzt – äußeres Anzeichen dafür war das neuerliche Führen einer Gaffel am Groß- sowie einer Signalrah am Fockmast. Die Lüfter für Kessel- und Maschinenraum wurden erneuert, galvanische Ströme vom minderwertigeren Stahl zum Kupfer hin hatten die Schächte inzwischen zerstört, und so wurden die neuen komplett aus Stahl gefertigt. Um die Tätigkeit des Peilpersonals zu erleichtern, wurde, wie bereits erwähnt, das erste Echolot installiert.

1936 nahm das Schiff als Begleitfahrzeug an den Segelwettbewerben der Olympischen Spiele in Kiel teil. zu dieser Zeit führte sie ein letztes Mal ihre kupferne Schornsteinkrempe, die nachfolgend – zwischen 1936

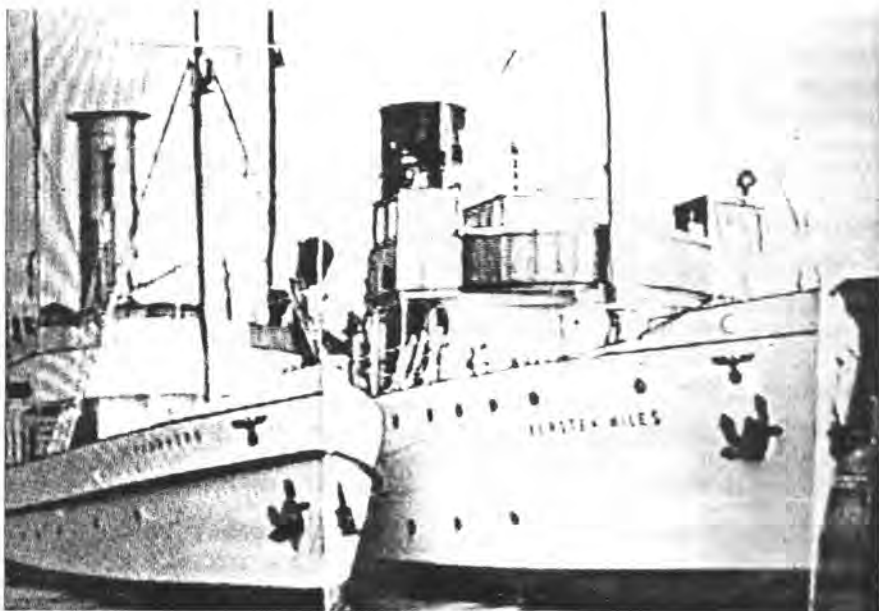


Foto 9: 1936/37 neben dem Elblotsendampfer KERSTEN MILES¹³⁾ in Cuxhaven. Zu beachten sind Gaffel und Rah an Groß- und Fockmast. Noch ist die Brücke nicht geschlossen.

und 1937 – entfernt wurde. Und noch etwas änderte sich, schließlich war die SCHAARHÖRN ein Staatsdampfer, am Heck sowie an beiden Seiten der Bugverschanzung prangte von jetzt an der Hoheitsadler des III. Reichs.

1938 wurde die äußerlich bedeutendste Umbaumaßnahme durchgeführt, nämlich das Ruderhaus bis an die Vorkante des Aufbaudecks verlängert und die Reling in dem Bereich durch ein festes Schanzkleid ersetzt. Als Ausgleich zu dieser Gewichtszunahme oberhalb des Schwerpunktes, mußte mehr Ballast genommen werden. Daraufhin tauchten die Bullaugen des achteren Wohndecks – jene mit der geringen Höhe über der Wasserlinie – nahezu vollständig ein und wurden sicherheitshalber dichtgeschweißt. Diese Maßnahmen hatten eine Neuvermessung zur Folge, mit den offiziellen Vermessungswerten, 232 BRT und 84 NRT.

Im folgenden Krieg wurde von einer militärischen Verwendung des Schiffes abgesehen. Wie nahezu alle fahrfähigen Einheiten nahm es allerdings zu Beginn des Jahres 1945 an der „Operation Rettung“, der Verschiffung von Flüchtlingen aus den Ostgebieten, im Falle der SCHAARHÖRN aus Danzig und Stolpmünde, teil. Zu Kriegsende befand sie sich wieder in Cuxhaven. Aufgrund ihres Alters und der Kohlefeuerung entging sie erneut einer Auslieferung, um die folgenden drei Jahre, namenlos, im Heimathafen zu verbleiben.

1948 wurde sie dann für die letzte Dienstperiode in Fahrt gesetzt, jetzt unter der Direktion des ansässigen Wasser- und Schiffsamtes des Bundes. Anlässlich dieses Ereignisses verlor sie das bewußte zweite „A“ im Schiffsnamen. Im folgenden Jahrzehnt wurde die Ausrüstung mit elektronischen Hilfsmitteln vorangetrieben, einem UKW-Sender 1955, einem ersten RA-

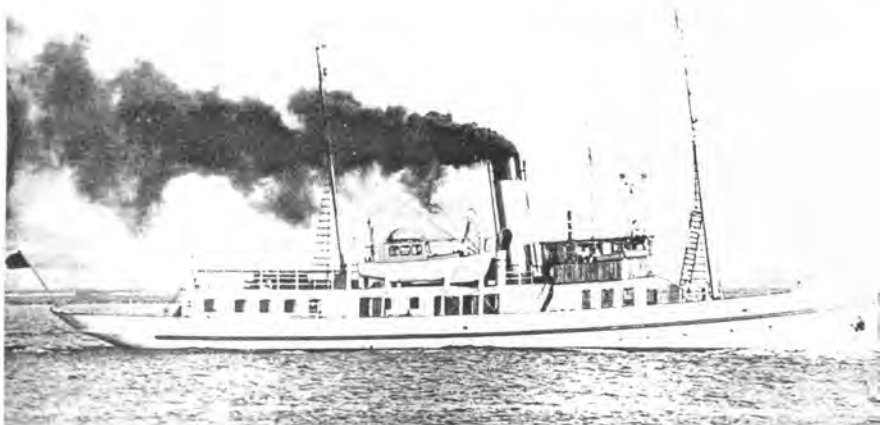
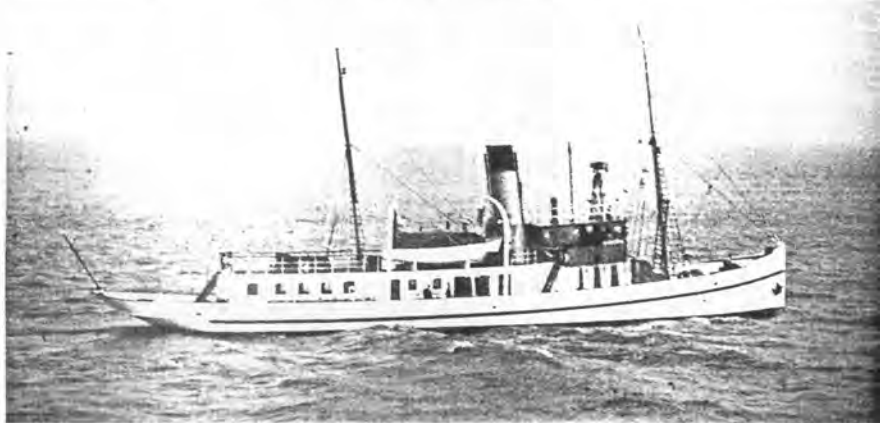


Foto 10/11/12/13: Bilder aus den letzten Tätigkeitsjahren des Schiffes. Sehr schön zu sehen der Vergleich „alt-neu“ zwischen der SCHARHÖRN und dem damals modernen Tonnenleger WALTER KÖRTE¹⁴⁾. Weiterhin interessant zu sehen ist der „Stilbruch“; die moderne Peilbarkasse aus Kunststoff auf dem alten Schiff. (Slg. Wischmeyer)

DAR-Gerät 1959. Die Ausrüstung mit dem erwähnten DECCA-Navigator 1965, sollte die letzte Modernisierungsmaßnahme werden, zu schwierig gestaltete sich in den folgenden Jahren die Unterhaltung des kohlegefeuerten Dampfbetriebes. Diesen auf Ölfeuerung umzustellen, wie z.B. bei dem Eisbrecher WAL¹⁵⁾, oder dem Tonnenleger KAPITÄN MEYER¹⁶⁾ geschehen, wurde als nicht mehr lohnend erachtet. Am 15. Januar 1972 wurde das Schiff endgültig außer Dienst gestellt; seine Verschrottung schien unvermeidlich.

In Cuxhaven ansässige Privatleute versuchten es zu retten, zunächst als stationären Gastronomiebetrieb und kauften es vom Bund. Aber die Zeit war in Deutschland für den Erhalt historischer Schiffe noch nicht reif. Nachdem es noch kurzfristig als Statist in einem deutschen Fernsehfilm gedient hatte, wurde das Schiff zum Weiterverkauf ausgeschrieben, die Reparatur- und Unterhaltungskosten konnten nicht mehr aufgebracht werden. Der Kaufvertrag mit dem Wasser- und Schiffsamt hatte die Klausel enthalten, daß es nicht nach außerhalb Cuxhavens verkauft werden dürfe, nur fand sich leider kein entsprechender Käufer.

Nachdem inzwischen fleißig geplündert worden war, kaufte ein schottischer Schloßbesitzer den Dampfer, um mit ihm Luxuskreuzfahrten für betuchte Gäste zwischen den Inseln der schottischen Westküste zu unternehmen und stellte unter abenteuerlichen Bedingungen eine buntgemischte Überführungscrew zusammen. Schweren Herzens wurde die Wiederverkaufsklausel aus dem ursprünglichen Vertrag gestrichen, nachdem als Alternative nur der Schneidbrenner geblieben wäre.

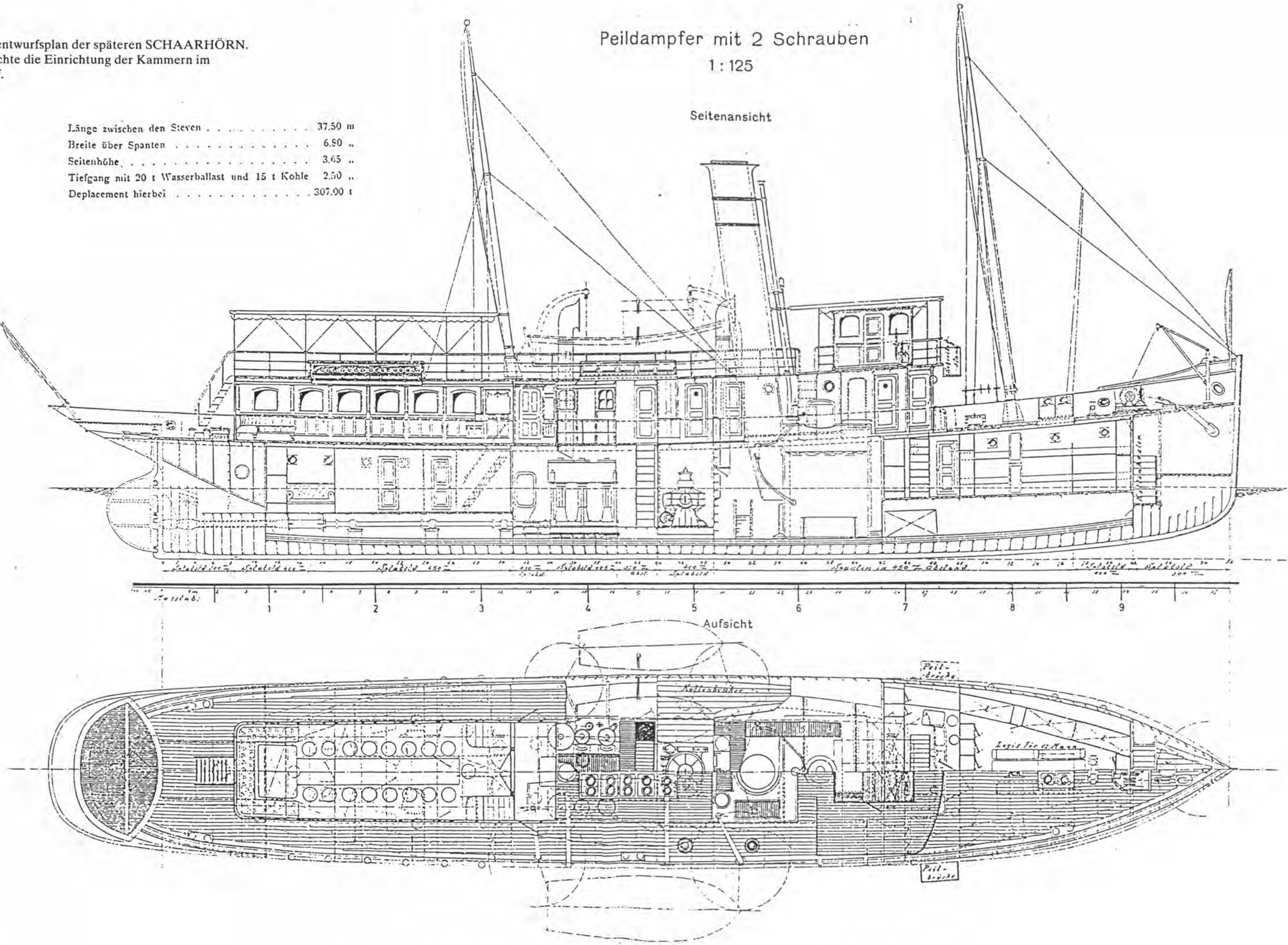
Die Überfahrt über die Nordsee sollte die wohl abenteuerlichste im Leben des Schiffes werden. Nachdem am 30. August 1973 Cuxhaven verlassen worden war, verschlechterte sich das Wetter rapide und Teile der Mannschaft wurden seekrank. Das mag bei normalen Schiffen nichts zu bedeuten haben, trifft es aber die Heizer eines Dampfschiffes, kann deren Ausfall lebensbedrohlich werden - wie in diesem Fall. Der Vormittag des 31. sah die SCHARHÖRN antriebslos in der See

Der Vorentwurfsplan der späteren SCHAARHÖRN.
 Man beachte die Einrichtung der Kammern im
 Vorschiff.

Peildampfer mit 2 Schrauben
 1 : 125

Länge zwischen den Steven	37.50 m
Breite über Spanten	6.80 "
Seitenhöhe	3.65 "
Tiefgang mit 20 t Wasserballast und 15 t Kohle	2.50 "
Displacement hierbei	307.00 t

Seitenansicht



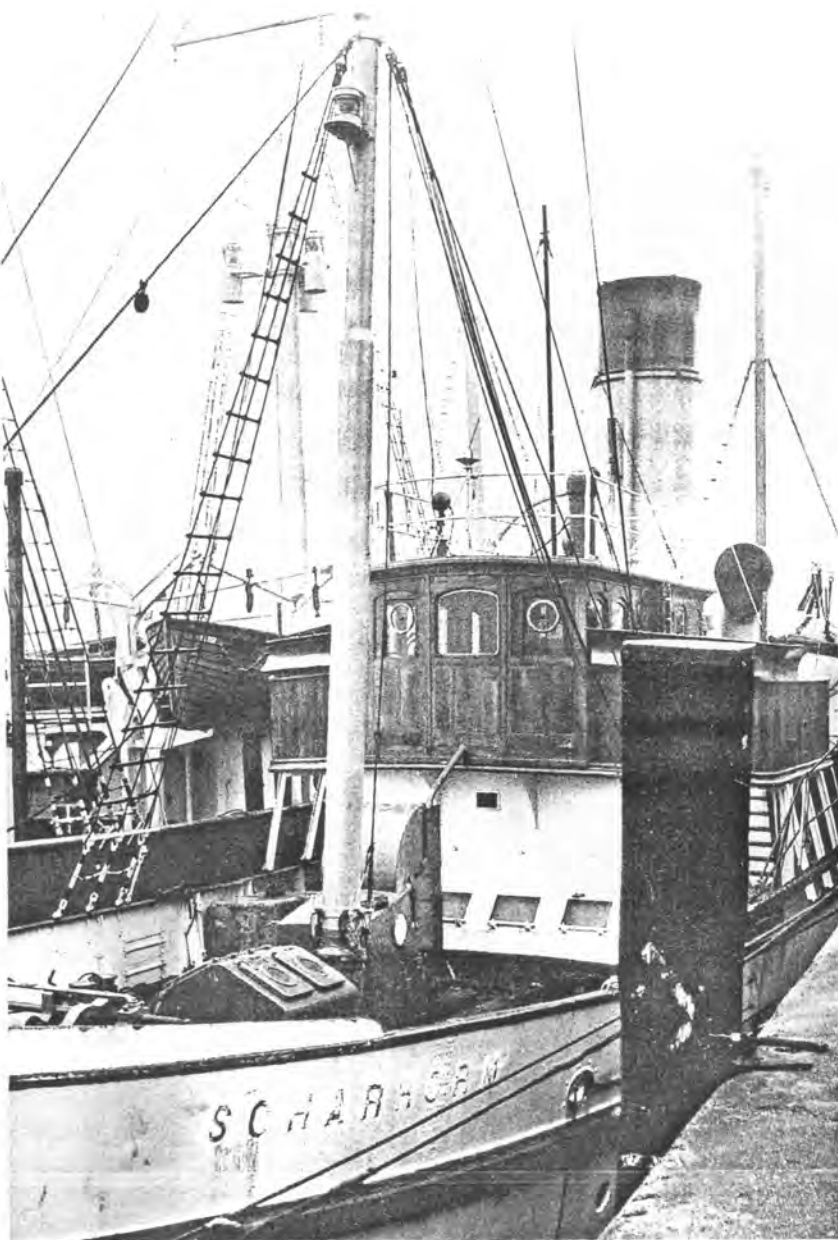


Foto 14/15: Als Auflieger in Cuxhaven. Interessant hier der Vergleich mit Bild 6, der Unterschied der Brückenaufbauten.
(Slg. Wischmeyer)

schlingern, der Dampfdruck ging gegen Null, denn obendrein waren wegen schlechter Feuerpflege auch noch die Kesselroste verschlackt. Eindringendes Wasser konnte nicht mehr mittels der Lenzpumpen gehalten werden und durchfeuchtete die Kohle. Man entsann sich des Ascheaufzuges und lenzte das Schiff per Eimer. Langsam konnte wieder Dampf aufgemacht und die Fahrt fortgesetzt werden. Aus Kohlenknappheit änderte man den Kurs vom Firth of Forth zur Mündung des Tee, nach Middlesbrough, das nach 75 Stunden mehr als glücklich erreicht werden konnte. Die Durchschnittsfahrt hatte ca. 4,5 kn betragen.

Ihr neuer Heimathafen wurde zunächst Aberdeen, von dem aus der neue Eigner sie einige Zeit lang zum beabsichtigten Zweck einsetzte.

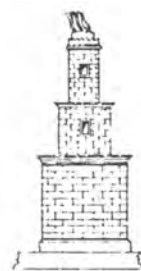
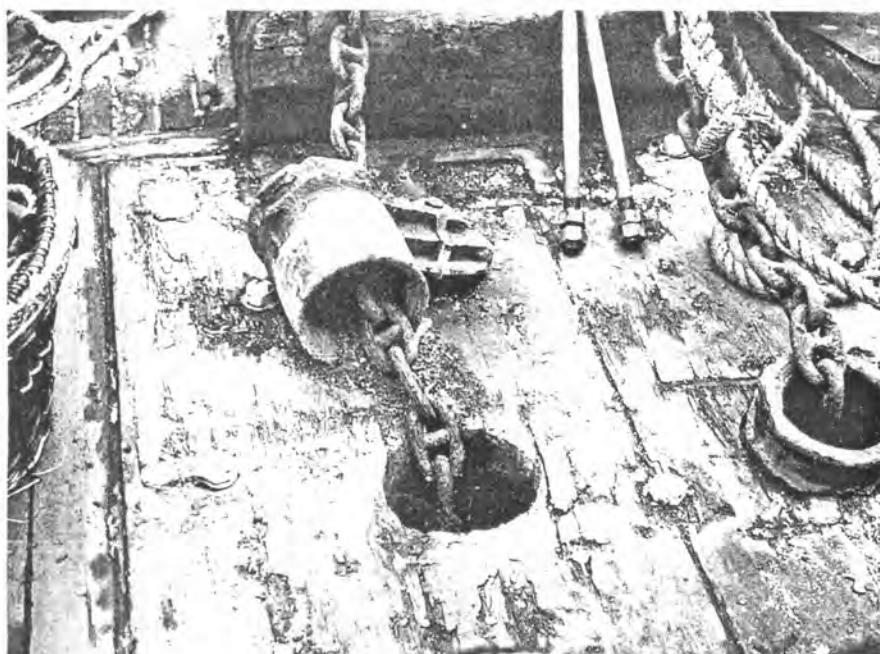
Nachdem es dieser aber für sich passender fand, eine Insel anstelle eines Schiffes zu besitzen, wurde der Dampfer 1974 in Buckie, am Ausgang des Moray Firth, aufgelegt und verkam zusehends. Im August 1979 verkaufte man die SCHARHÖRN ein weiteres

Mal, diesmal an die Händlerfamilie Treloar aus Haltwhistle an der Westküste Schottlands – wiederum mit der Absicht, sie für Charterfahrten einzusetzen. Auch diese Überführungsfahrt – am Draht des Schleppers STIRLINGSWORD – sollte abenteuerlich werden, als die Verbindung im Sturm brach, der Schlepper die Besatzung barg und den Dampfer treiben ließ. Fischern gelang es, ihn einzufangen und gegen einen erstaunlich geringen Bergelohn von 250 Pfund den Besitzern wieder zu übergeben. Nach einigen Ortswechseln „landete“ man schließlich in dem Hafen des kleinen Städtchens Maryport an der Irischen See, wo die SCHARHÖRN allerdings weiter verfiel, da die Eigner das Geld für eine Restaurierung nicht aufbringen konnten und 1989 sogar Konkurs anmelden mußten.

Das Schiff war über die Jahre hinweg in Deutschland nie in Vergessenheit geraten, wurde gelegentlich, mehr oder minder zufällig allerdings, durch Schiffsfahrtsenthusiasten „wiederentdeckt“. Nicht zuletzt trug auch der im Rahmen dieser Veröffentlichung beiliegende Plan dazu bei. Aus vorstehenden Grün-

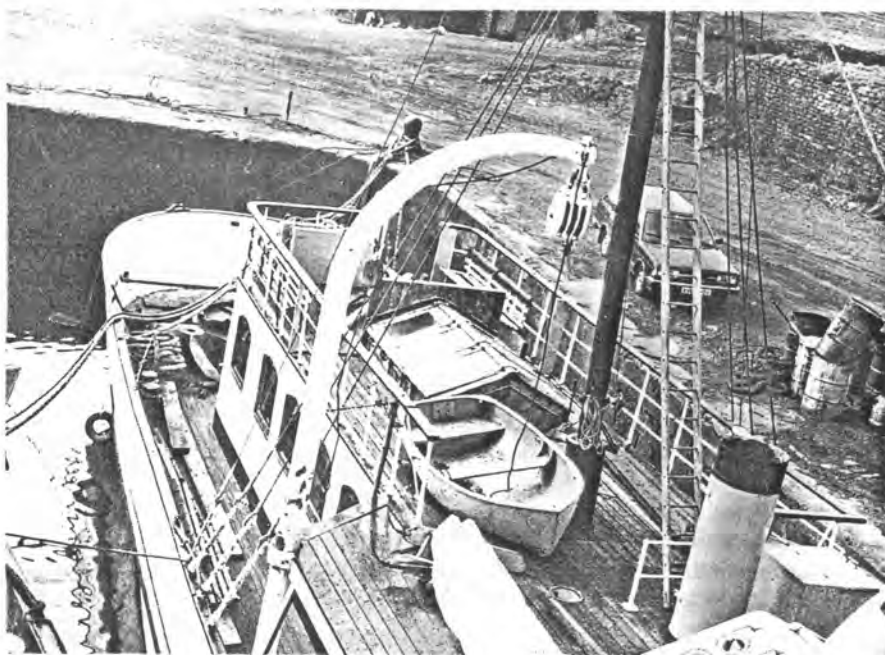


Foto 16/17/18: Bilder des Verfalls:
Die SCHARHÖRN in Maryport 1986



den konnte es zu dem Zeitpunkt, als der Verein „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ auf der Suche nach einem neuen Beschäftigungsobjekt war, verhältnismäßig günstig erworben werden.

Hier endet die Geschichte der „alten“ SCHAARHÖRN / SCHARHÖRN. Von jetzt an geht es um einen neuen Lebensabschnitt, jetzt wieder der SCHAARHÖRN, über den irgendwann von einem anderen Chronisten, vielleicht unter einem anderen Blickwinkel und mit anderer Zielsetzung berichtet werden sollte.



Danksagung:

Ein besonderer Dank der Autoren geht an Herrn Dr. Hartmut Nottelmann für seine Unterstützung bei der Darstellung des geschichtlich-rechtlichen Teils der hamburgischen Schifffahrts- und Strombaugeschichte sowie für seine kritische Durchsicht des Textes.

Quellen:

- Hamburgisches Staatsarchiv; Akte VI A2 20a Bd.I
- Kaiser, J.; D.S. Schaarhörn, Restaurierung eines hamburgischen Staatsdampfers von 1908; Werbeheft des Vereins „Freunde des DS SCHAARHÖRN e.V.“, mehrere Ausgaben
- Thele, Dr. W.; Der Schlick'sche Schiffskeisel; in „Schiffbau“ XII. Jg., Nr. 9; Berlin 1910
- Ebd.; Die Geschichte des hamburgischen Baggereiwesens; Berlin 1913
- Bauer, G.; Die Schiffsmaschine, I. u. II. Bd.; München und Berlin 1919 bzw. 1928
- Eiffe, P.-E.; Splissen und Knoten; Magdeburg 1927
- Schulze, Dr. F.; Der Schiffer auf kleiner Fahrt; Berlin 1912
- Prager, H.-G.; Blohm + Voss, Herford 1977
- Brix, A.; Bootsbau; Hamburg 1982
- Kludas, A., Maass, D., Sabisch, S.; Hafen Hamburg; Hamburg 1988
- Wolf, R.; Wieder vor Anker gegangen; in „Hamburger Wirtschaft“, Nr.4/90
- Div. Zeitungsbeiträge

Endnoten:

- 1) Nr. 227
- 2) heute, Stadersand - Reede
- 3) Schiff der I. Kaiser-Klasse; Stapellauf 18. 10. 1899, D = 11.100 t, L = 115 m, B = 20,4 m, T = 7,8 m
- 4) Weitere wichtige Punkte waren u.a.: Verlegung der Fahrlinie des Köhlbrands, jenes seeschifftiefen Elbarmes, der die Zufahrt zu den (damals preußischen) Harburger Hafenbecken darstellt. Vertiefung des Köhlbrands von 4,6 m auf 8 m, auf preußische Kosten.
- 5) William Henry O'swald; 1832 - 1923; 1869 Hamburgischer Senator auf Lebenszeit, 1908/09 Bürgermeister, 1912 in den Ruhestand. Namensgeber u.a. des letzten Elbfeuerschiffs ELBE 1.
- 6) D = 380 t; L = 36,5 m, B = 6,6 m, T = 2,5 m; P = 2 x 300 PSI; v = 11 kn; Bauwerft: Gebr. Sachsenberg, Roßlau, Nr. 687
- 7) Herr Fokkes versuchte auf dem Umweg über eine Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten des Schiffes - Schaffung einer gewissen Tonnenlegekapazität - doch noch zu „seinem“ Schiff zu kommen. Tatsächlich ist dieser Ladebaum auf der HAMBURG installiert worden.
- 8) gegründet 1858 ungefähr an der Stelle des heutigen Trockendocks, Blohm + Voss Dock ELBE 17, gegenüber den Landungsbrücken, unter dem Namen „Janssen & Schmilinsky“, als erste Hamburger Werft, die ausschließlich Eisenschiffe bauen sollte; der Name blieb nach der Umfirmierung im Sprachgebrauch erhalten.
- 9) Auf eine Berücksichtigung der marginalen Abweichungen, die das spezifische Gewicht des Süßwassers von 1.000 kg/m³ haben kann, wurde an dieser Stelle bewußt verzichtet.
- 10) Otto Schlick, 1840 - 1913; u.a. bahnbrechende Untersuchungen auf dem Gebiet der Maschinendynamik.
- 11) Torpedoboot II. Klasse; Stapellauf 23. 5. 1884 bei J. Thornycroft / London; D = 13 t, L = 19,2 m, B = 2,4 m, T = 0,5 / 1,3m.

- 12) Gebaut bei den „Ottensener Eisenwerken“ (1966 mit der Stückenwerft von „Blohm & Voss“ übernommen).
- 13) Gebaut 1926 in Königsberg; D = 970 t, L = 47 m, B = 9 m, T = 3,9 m
- 14) Gebaut 1957 auf der Jade-Werft Wilhelmshaven; 586 BRT; L = 49,8 m; B = 9,0 m; T = 3,5 m
- 15) Gebaut 1938 bei den Stettiner Oderwerken; 662 BRT; L = 50,0 m; B = 13,8 m; T = 4,6 m; heute aktives Museumschiff in Bremerhaven.
- 16) Gebaut 1950 bei Seebeck, Bremerhaven; 555 BRT; L = 48,0 m; B = 9,0 m; T = 3,3 m; heute aktives Museumsschiff in Wilhelmshaven.

Die nachfolgenden Zeichnungen sind, wenn nicht anders gekennzeichnet, im Maßstab 1: 50 gehalten. Aus Formatgründen wurden die eingelegten Faltpläne auf den Maßstab 1: 75 verkleinert und im Umfang etwas reduziert.

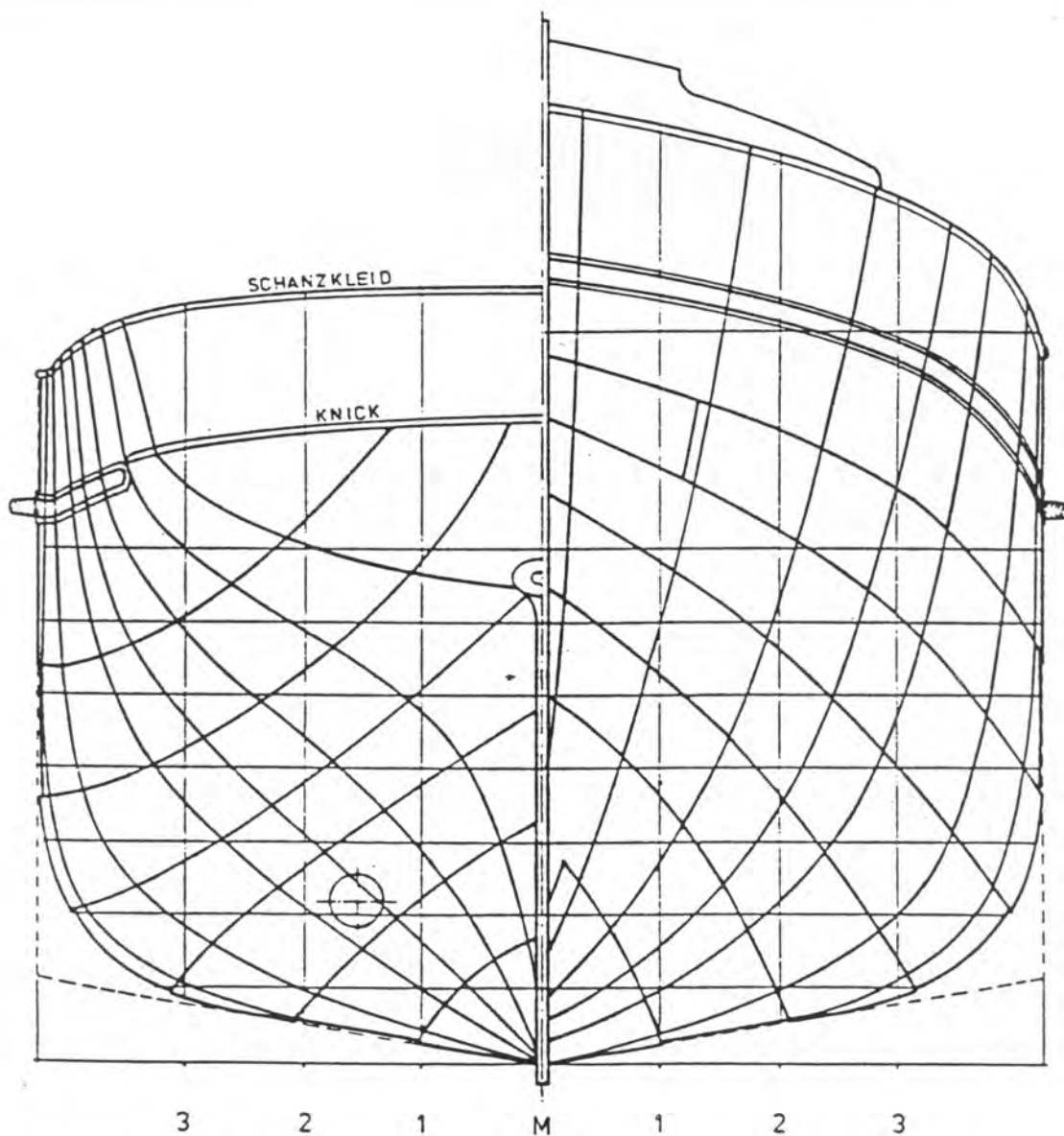
Der vollständige Plansatz im Maßstab 1: 50 kann bei

MARINE- SCHIFFSPLÄNE
c/o Lothar Wischmeyer
Fischerstraße 17
49661 Cloppenburg

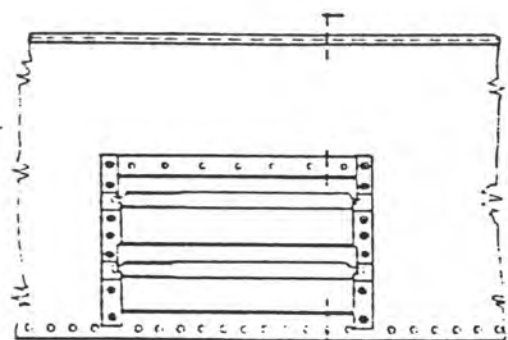
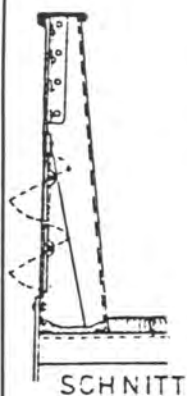
bezogen werden.



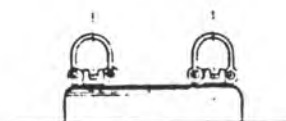
Foto 19



AUSSENHAUTPLAN REKONSTRUKTION

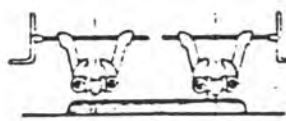


WASSERPFORTE V.D.A.G.
M 1:25

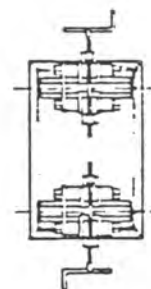


RÜCKANSICHT

KETTENFEST-
STELLER



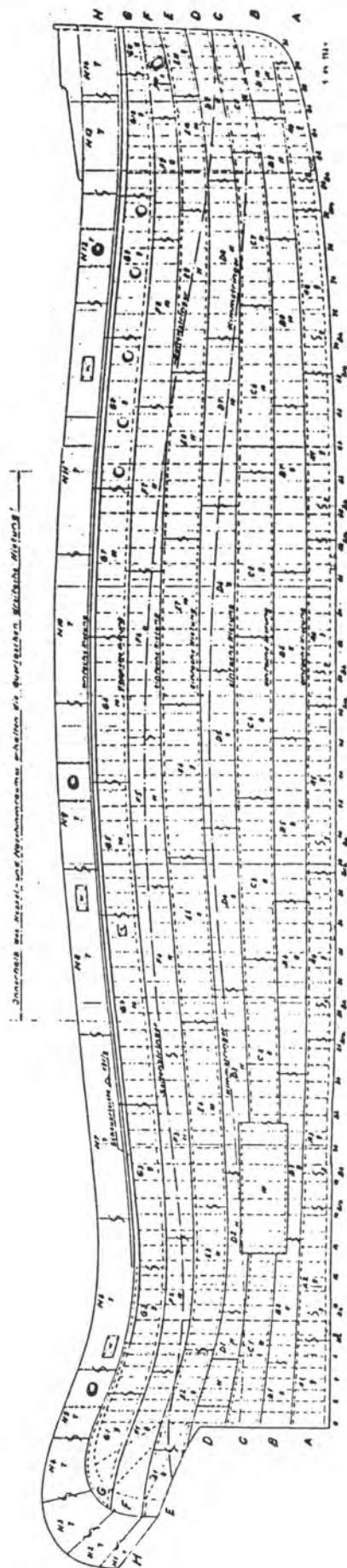
VORDERANSICHT



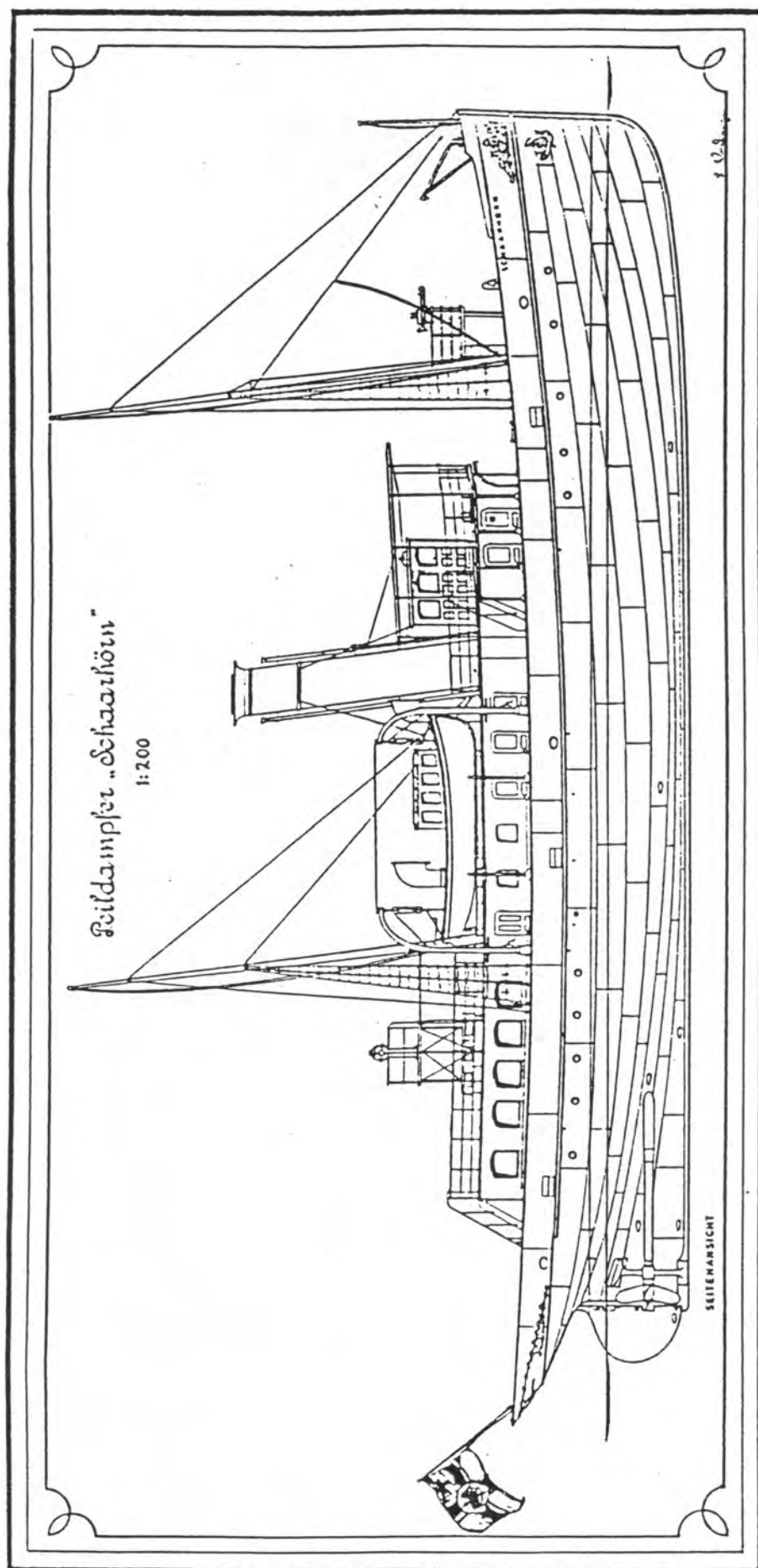
DRAUFSICHT



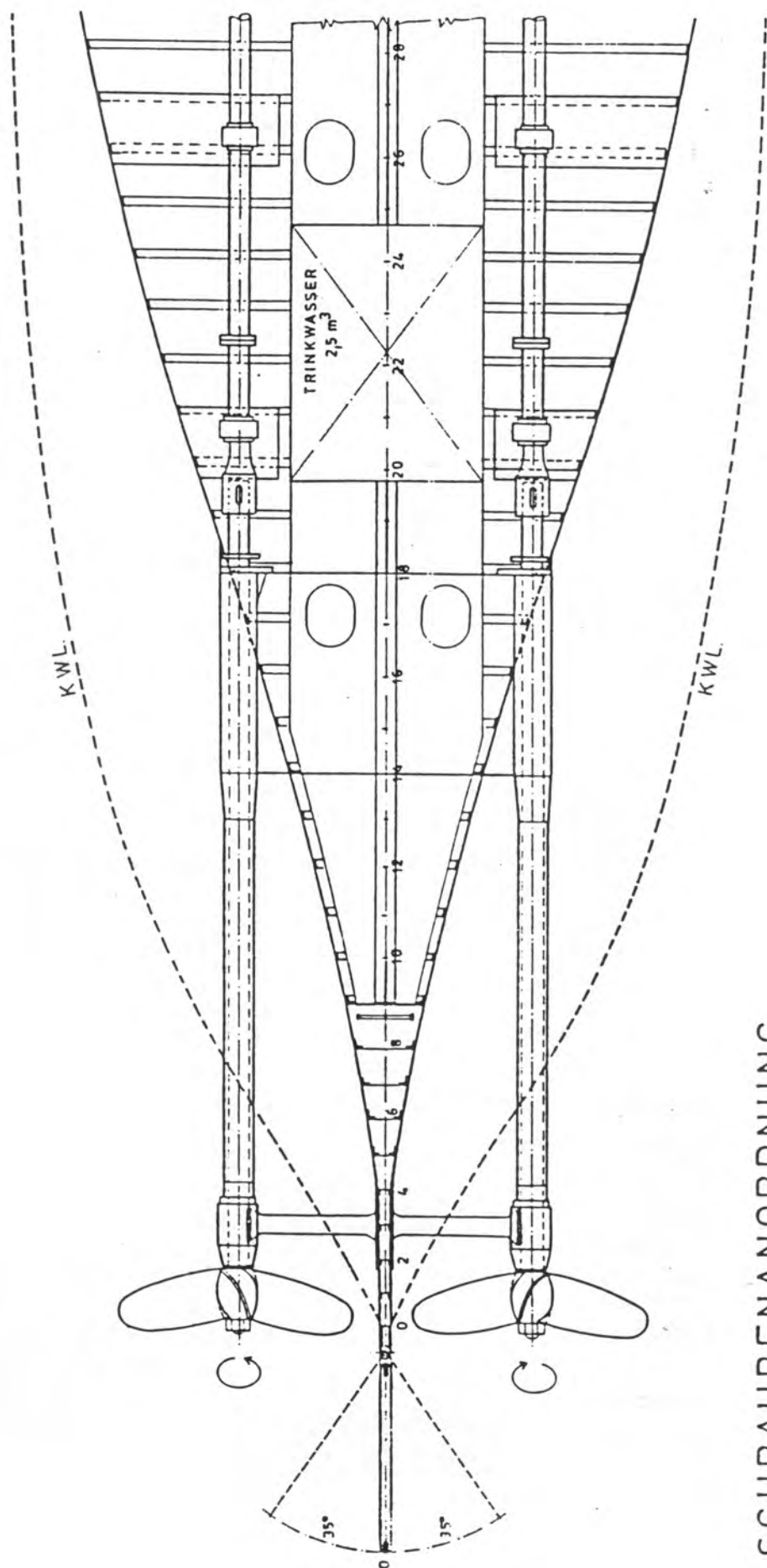
SEITENANSICHT



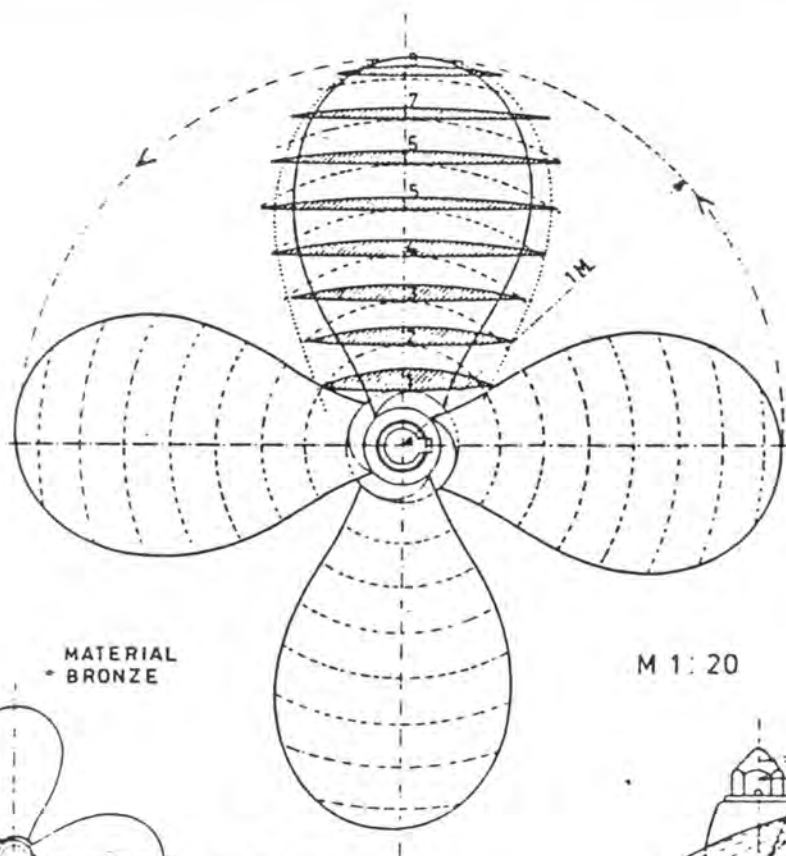
Die Außenhautabwicklung 1954. Man beachte das Fehlen der achteren Bullaugenreihe.
(ohne Maßstab)



Aussehen des Schiffes im I. Weltkrieg



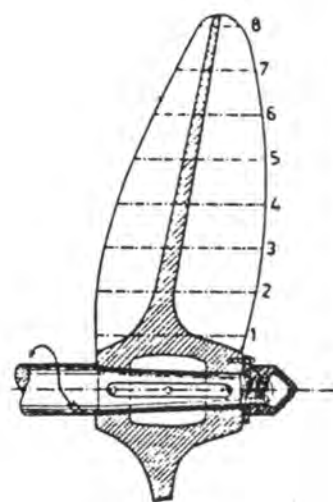
SCHRAUBENANORDNUNG



MATERIAL
BRONZE

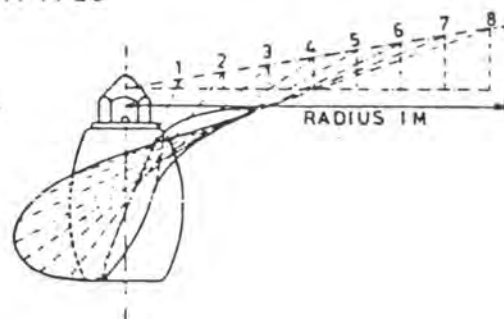
ANSICHT
RECHTSPROPELLER

M 1:50

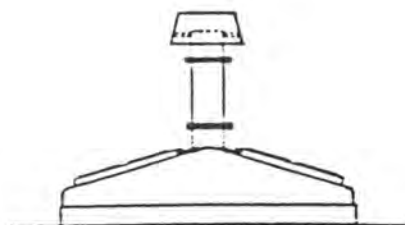


SCHNITT

M 1:20

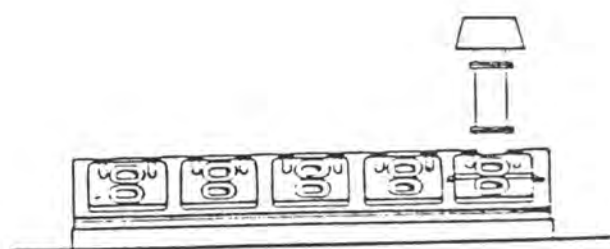


RADIUS 1M

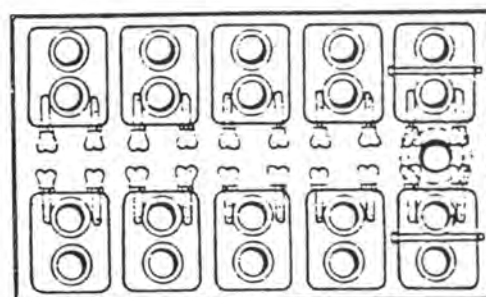


VORDER UND RÜCK-
ANSICHT

MASCHINENRAUM
OBERLICHT

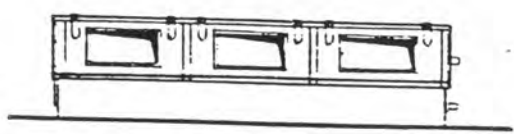
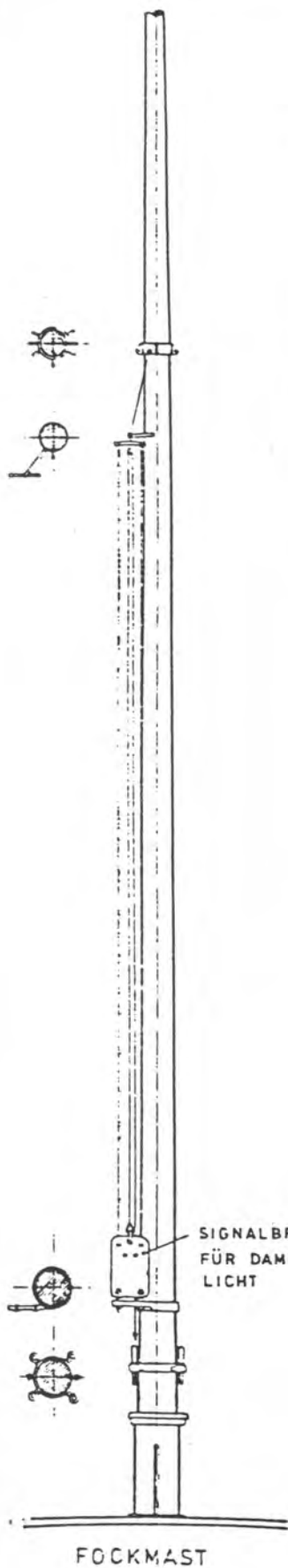


SEITENANSICHT

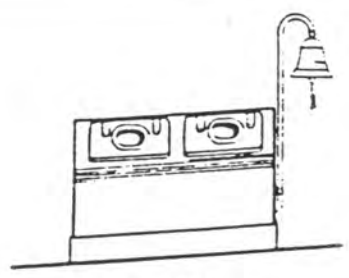


DRAUFSICHT

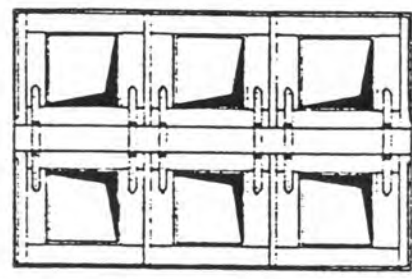
MATERIAL
STAHL



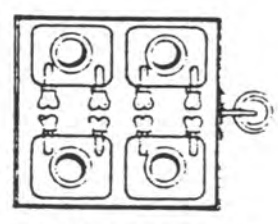
SEITENANSICHT



SEITENANSICHT



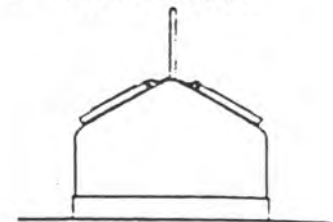
DRAUFSICHT
MATERIAL
MAHAGONI



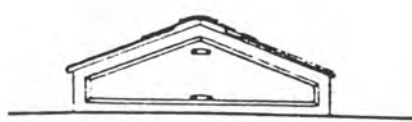
DRAUFSICHT



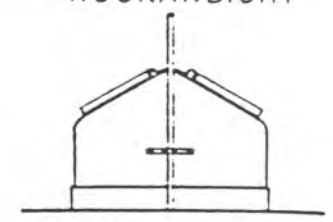
RÜCKANSICHT



RÜCKANSICHT

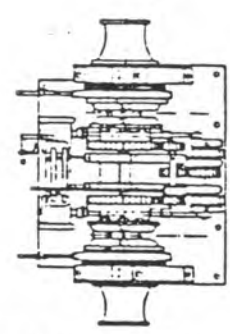


VORDERANSICHT
SALON OBERLICHT

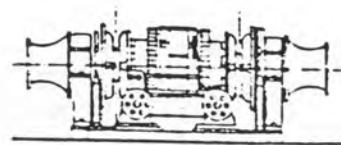


VORDERANSICHT
MANNSCHAFTS-
OBERLICHT

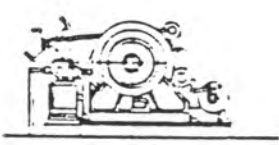
DAMPF -
ANKERWINDE



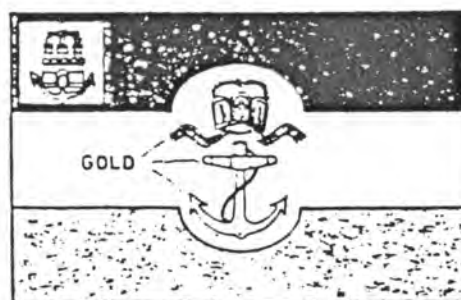
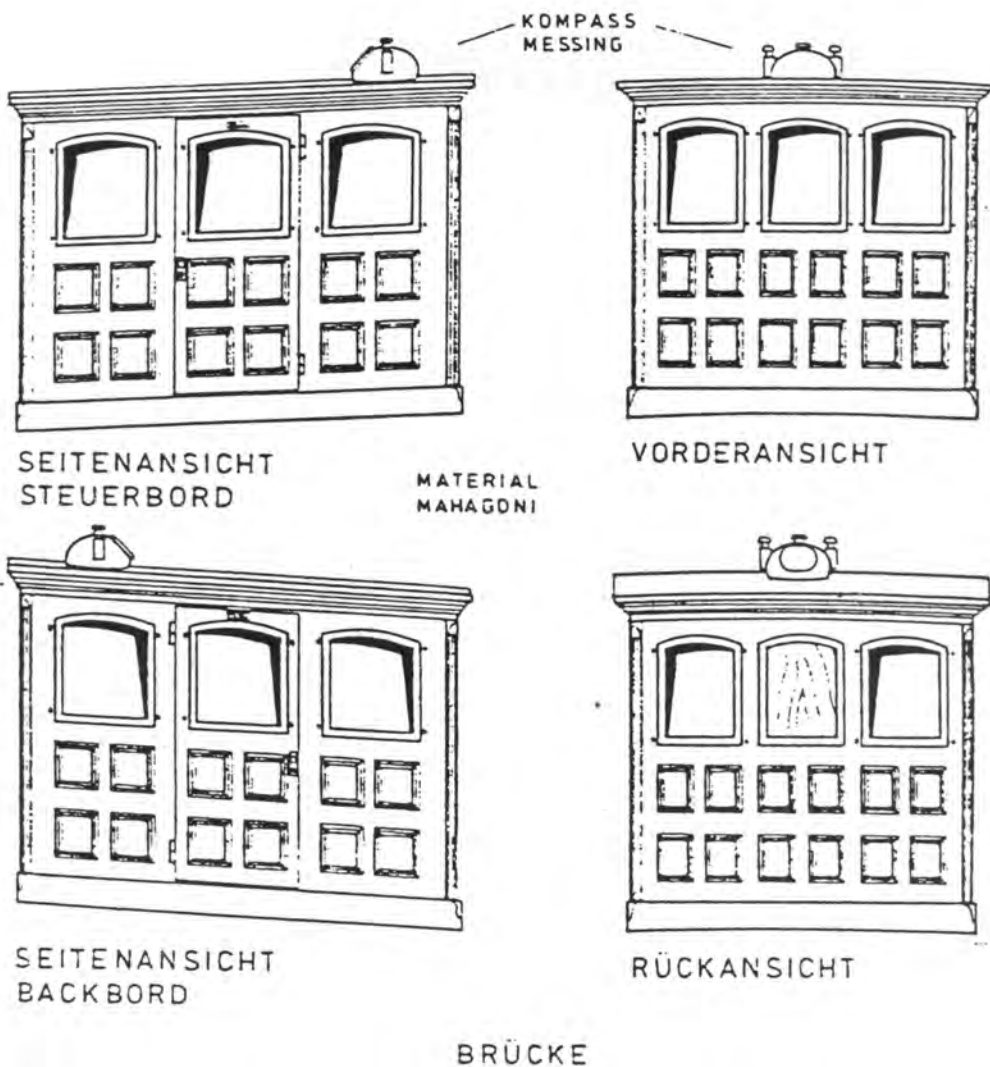
DRAUFSICHT



RÜCKANSICHT



SEITENANSICHT
STEUERBORD

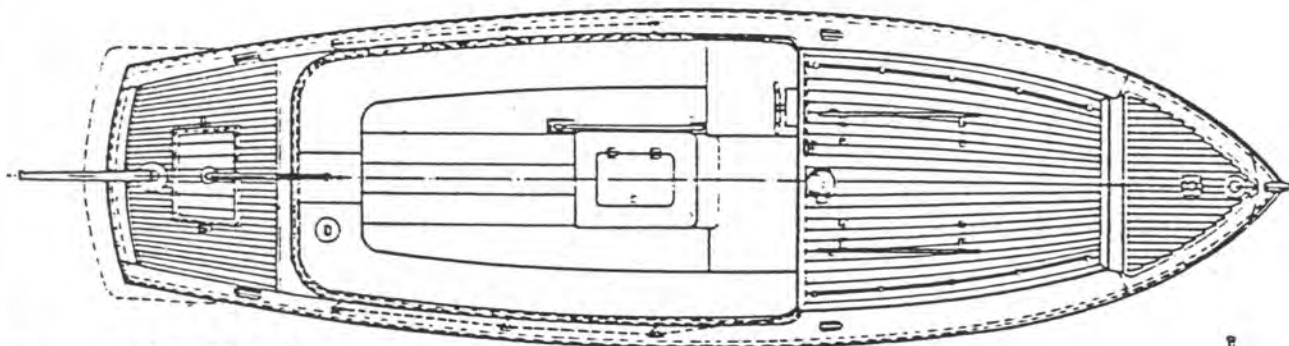


SCHWARZ

WEISS

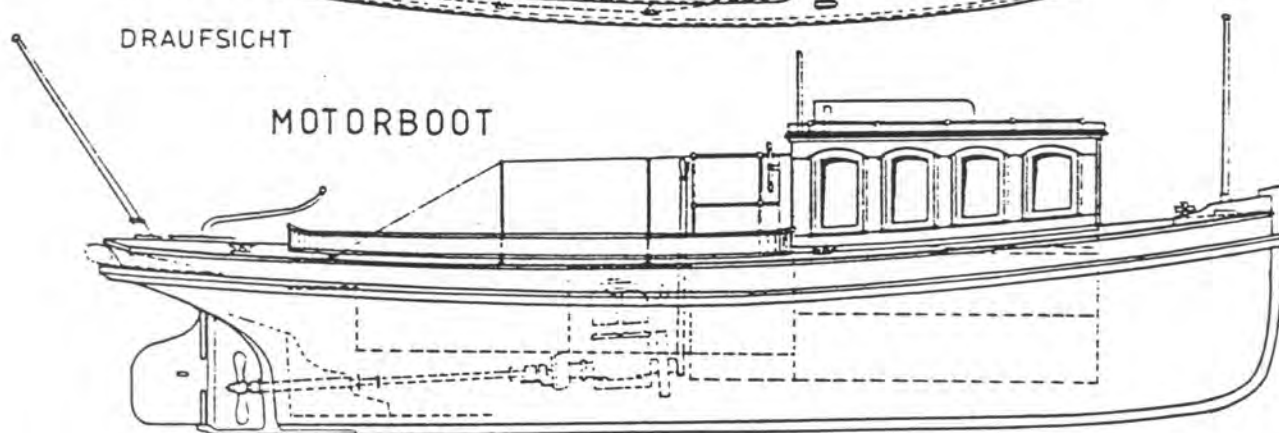
ROT

REICHSDIENSTFLAGGE

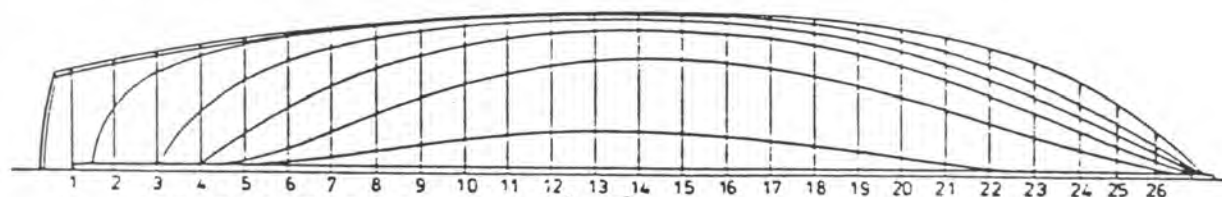


DRAUFSICHT

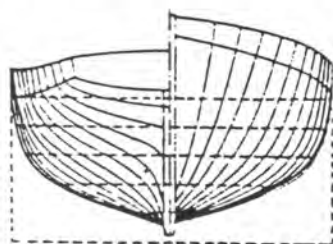
MOTORBOOT



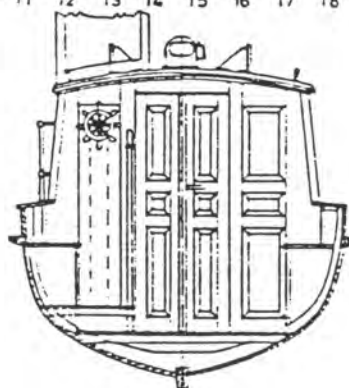
SEITENANSICHT



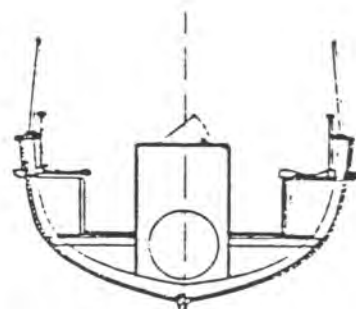
WASSERLINIENRIß



SPANTENRIß

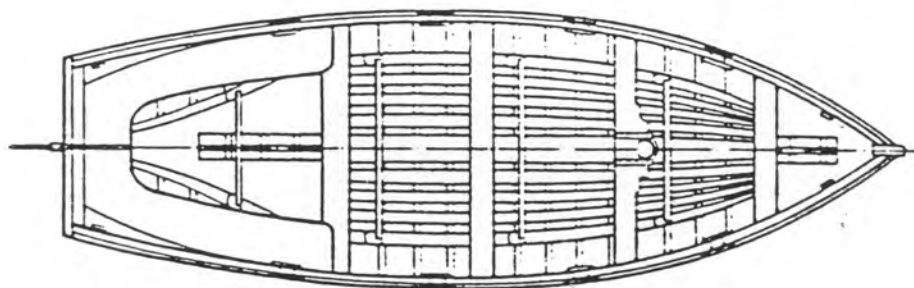


SPT. 15



SPT. 12

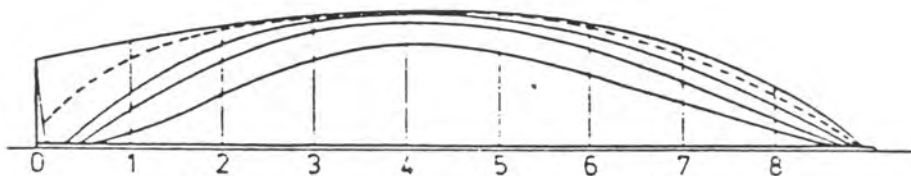




DRAUFSICHT

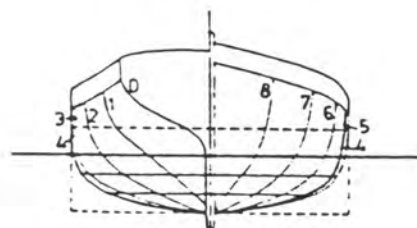


SEITENANSICHT

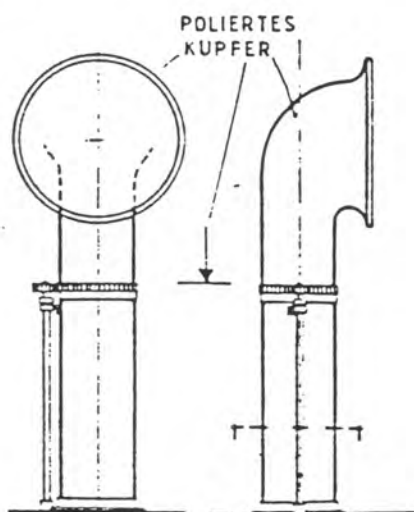


WASSERLINIENRISS

JOLLE



SPANTENRISS

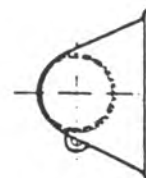


VORDER-
ANSICHT

SEITEN-
ANSICHT

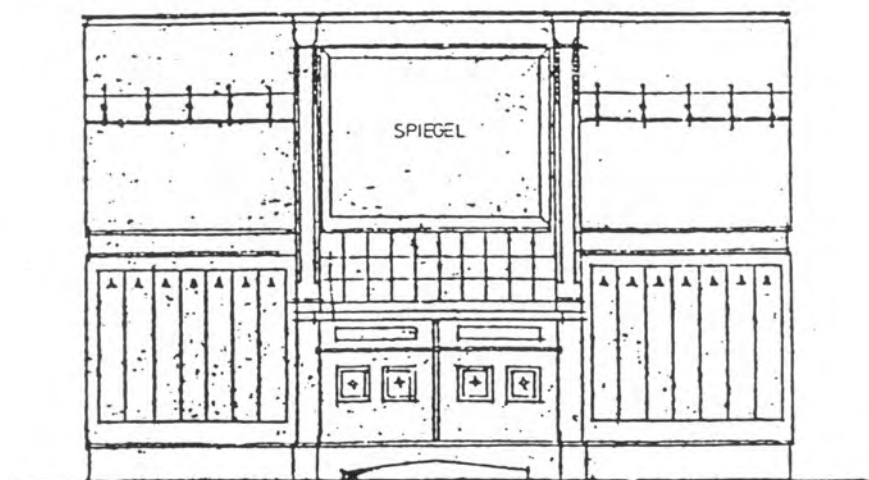
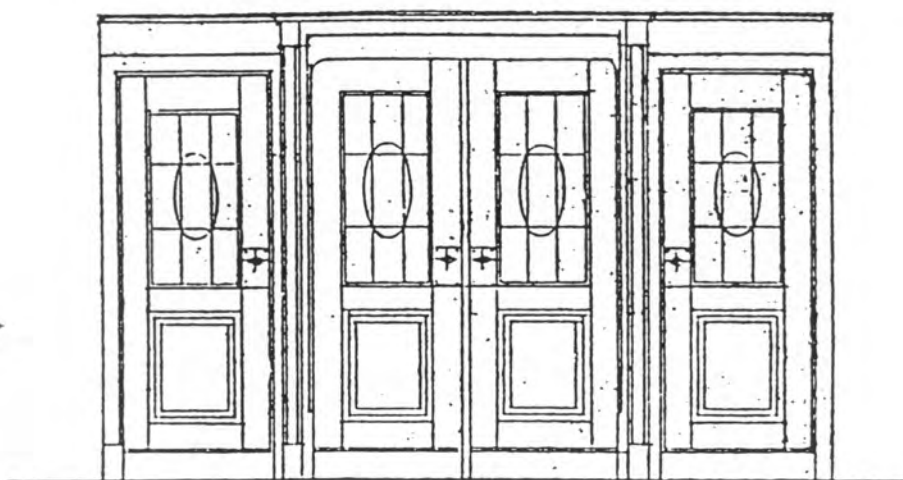


SCHNITT



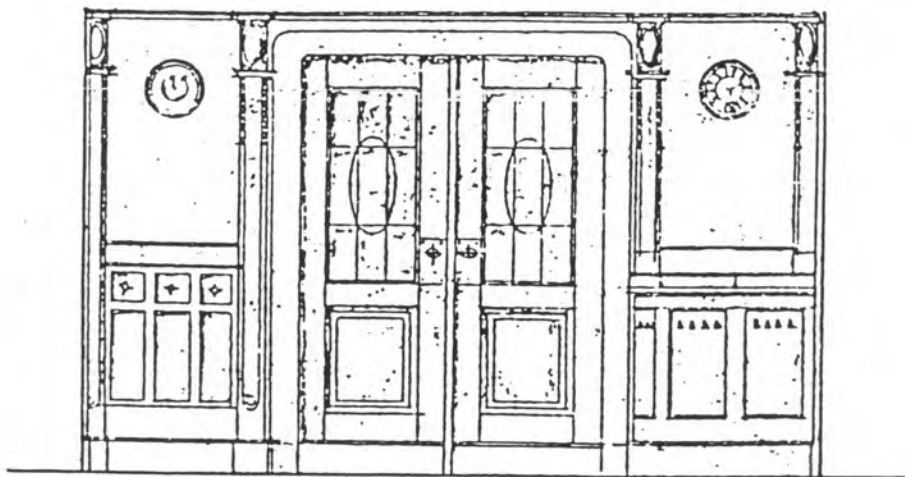
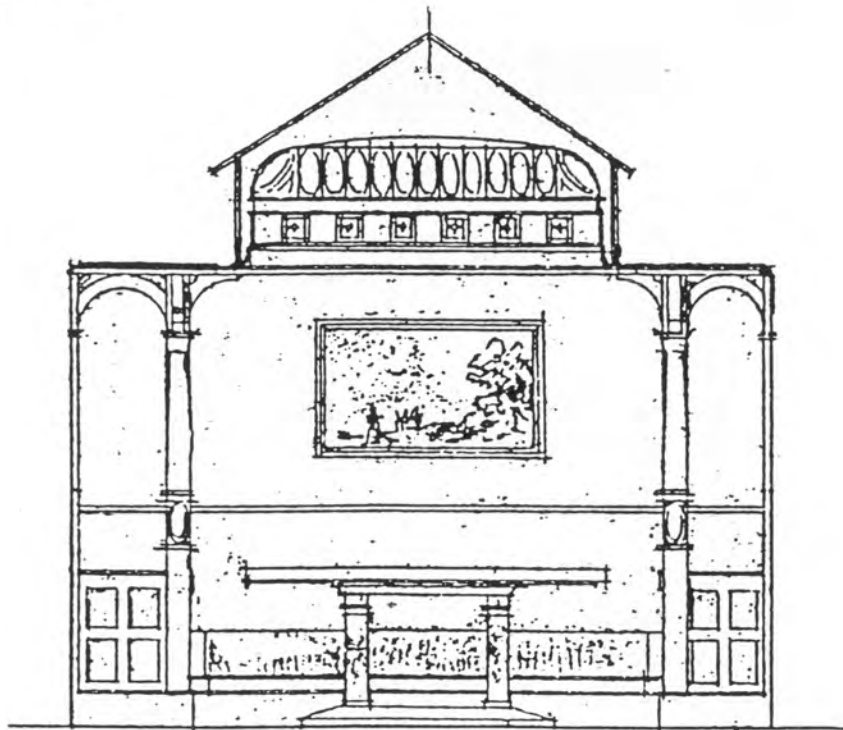
DRAUFSICHT

LÜFTER



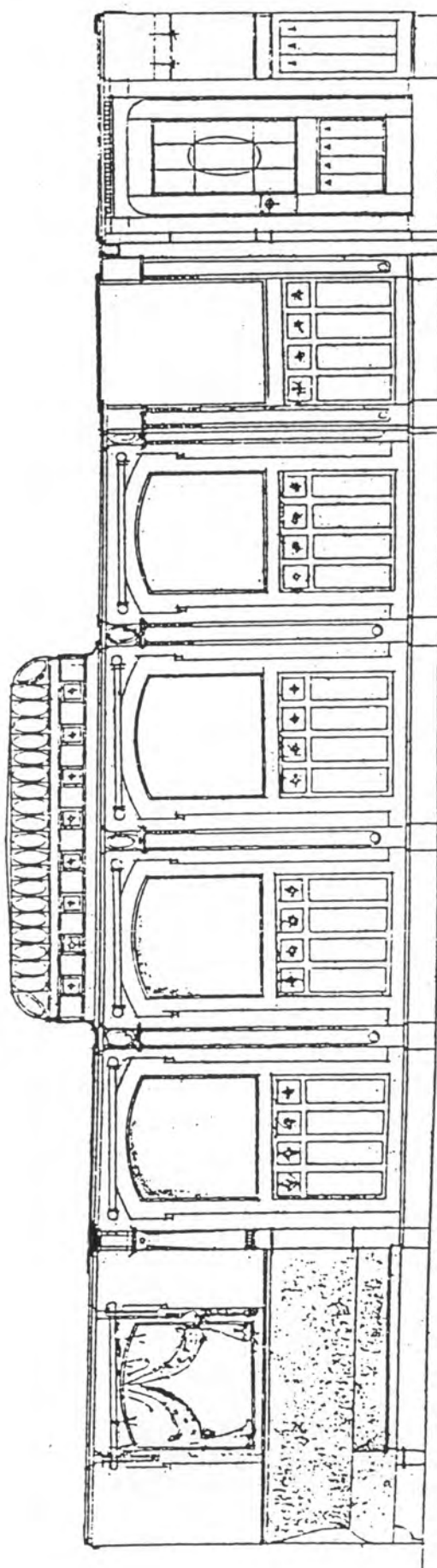
Wände vom Vorplatz

*Kopie des Originalentwurfes
zur Einrichtung des Salons*



Wände des Salons

*Kopie des Originalentwurfes
zur Einrichtung des Salons.*



*Architekt Emil Fr. Janda
Hamburg, III. 1908*