

Schiffsprofil

Bergungsschlepper Seefalke

Bericht: Ralph Liedke

Foto: S. & W. Fuchs, Hamburg

www.deutsches-schiffahrtsmuseum.de

In den Zwanziger Jahren gab die Reederei W. Schuchmann bei der Werft Joh. C. Tecklenborg AG einen Bergungsschlepper in Auftrag. Im September 1924 wurde der Schlepper auf den Namen Seefalke getauft und in Dienst gestellt.

Der Schlepper hatte eine Länge von 59,20 m, eine Breite von 9,00 m, und einen Tiefgang von 4,20 m. Der Antrieb bestand aus zwei MAN-Dieselmotoren, die bei 200 U/min 900 PS je Motor leisteten. Die Leistung konnte durch Aufladung auf 1200 PS je Motor gesteigert werden. Damit konnte der Schlepper ca. 15 Knoten laufen. Die Verdrängung betrug 1080 t. Der Seefalke war lange Zeit der größte Hochseebergungsschlepper der Welt.

Er war bis zum Kriegsausbruch 1939 für die Reederei Schuchmann tätig und wurde dann der Deutschen Kriegsmarine unterstellt.

In dieser Zeit wurden auch die MAN-Motoren durch Deutzmotoren ersetzt. Diese Motoren sind heute noch eingebaut.

Den Krieg überstand er bis zum Frühjahr 1945

recht gut. Durch einen Bombentreffer wurde er in Kiel dann aber doch noch versenkt.

Um ihn vor dem Begraben unter Trümmerschutt zu bewahren, wurde er in einer Nacht- und Nebelaktion von der Reederei - die ja im Bergungsgeschäft tätig war - gehoben und in der Strander Bucht erneut versenkt. Damit war er auch vor dem Zugriff der Siegermächte geschützt. Um diese Aktion zu verstehen, muss man wissen, daß es den Deutschen nach dem Krieg verboten war Schiffe zu Bergen.

Nachdem das Verbot aufgehoben wurde ist er dann endgültig gehoben worden. Nach der Bergung wurde er generalüberholt und modernisiert. Der Brückenaufbau wurde aus Metall neu aufgebaut und die obere Brücke ist geschlossen worden. Eine Radaranlage wurden auch installiert. Der Aufwand dafür betrug ca. 700.000 DM. 1950 ist der Schlepper wieder in Dienst gestellt worden. Seine letzte Station war Las Palmas. Im Jahr 1970 ist er, nach 46 Jahren, außer Dienst gestellt worden.

Er kann heute im Freigelände des Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven besichtigt werden. Seine „Funkbude“ ist aber heute noch in Betrieb und wird von den Funkamateuren in Bremerhaven als Hobbyfunkstation betrieben.

In seiner 46-jährigen Dienstzeit haben 12 Kapitäne und 5 Urlaubsvertretungen den Schlepper sicher geführt.





Baubericht des Seefalken

Daten zum Vorbild siehe Schiffsprofil.

Bericht und Fotos: Ralph Liedtke

Als ich mir vor einigen Jahren das Buch über den Bergungsschlepper Seefalke besorgte, stand nach dem Lesen schon fest, dass ich dieses Schiff irgendwann einmal bauen werde. In dem Buch liegt ein Bauplan im Maßstab 1:100 bei.

Der Schlepper wurde in dem von mir favorisierten Maßstab 1:100 gebaut. Der Rumpf entstand in der klassischen Span-

tenbauweise Überkopf. Die Beplankung erfolgte mit Balsaholzstreifen und das Heck und der Bug wurden mit Vollmaterial aufgefüllt und verschliffen.

Danach wurde der Rumpf mit Glasfaser-matten und Epoxydharz überzogen. Nach dem trocknen wurde gespachtelt und geschliffen, bis der Rumpf schön glatt war.

Als nächstes wurde der Ruderko-ker in den Rumpf eingepasst und verklebt. Das Ruder wurde aus einem Messingblech ausgesägt und sauber verschliffen. Die Scharniere (kleine Messingröhrchen) wurden danach aufgelötet und das Ruder so eingebaut, dass man es bei Bedarf wieder ausbauen kann.

Der Welleneinbau erfolgte diesmal etwas anders als sonst. Ich habe zuerst zwei Messingrohre in den Rumpf eingebaut und diese mit dem Rumpf verschliffen. Die Rohre sind so bemessen, dass die Stevenrohre und noch zwei Distanzstücke hinein passen. Dadurch kann man die Wellenhosen einfacher anfertigen, da sie ja vor dem lackieren in den Rumpf eingeklebt werden.

Die Wellenböcke sind auch Eigenbauteile und wurden zeitgleich mit den Wellen eingebaut. In jedem Wellenbock wurde ein Gleitlager mit eingebaut. Als Motoren wurden zwei Faulhabermotoren verwen-



det, die über eine Kupplung direkt mit den Wellen verbunden sind.

Das Deck und das Schanzkleid wurde aus Polystyrolplatten ausgeschnitten. Der Aufbau und der Schornstein bestehen ebenfalls aus diesem Material. Das Schiff ist in dem ursprünglichen Zustand von 1923 (Holzbrücke) gebaut worden. Der jetzige Zustand wurde erst nach dem Heben des Schiffes vorgenommen.

Die Masten wurden aus Alurohren eingepasst und verschliffen.

Die Brücke und das Deck wurden mit Kirschholzfurnier beklebt und nach dem Schleifen mit Klarlack versiegelt. Das Holz der Brücke wurde noch mit dunkler Lauge eingelassen.

Die Niedergänge, Relingstützen und Schäkel sind Ätzteile der Firma Sae-mann. Heck- und Bugwinde sind komplette Eigenbauteile.

Die Davids für die Beiboote sind aus T-Profilmessing zugeschnitten, gebogen

und zusammengelötet worden. Die Beiboote wurden gekauft, mussten aber gekürzt und umgebaut werden. Sämtliche Ausrüstungsgegenstände wurden selbst gefertigt. Der Schlepphaken ist auch Marke Eigenbau und besteht aus Messing. Die Wanten an den beiden Masten wurden auf einer Schablone, bestehend aus einem Holzbrettchen und Nägeln, aus Zwirn selbst geknüpft. Die gesamte Takelage wurde aus verschiedenen starken Zwirn und selbst gebauten Blöcken gefertigt. Die Besatzung wurde von der Firma Preiser angeheuert.

Der Schlepper bringt voll fahrbereit ein Gewicht von ca. 1200 gr. auf die Waage. Er liegt damit noch im Limit, ist aber etwas Kopflastig, was auf den Schornstein zurückzuführen ist. Die Bauzeit betrug ziemlich genau ein Jahr und das Ergebnis sieht einfach Klasse aus.

Der Bugfender ist übrigens von unserem Vereinsmitglied Sandra gehäkelt worden.

