

# Das Tankschiff GLÜCKAUF

Rolf Hoffmann

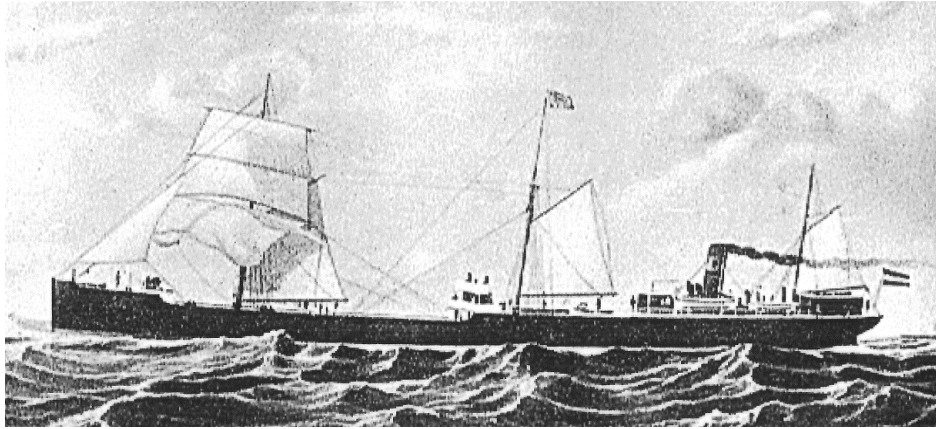


Abb. 1 GLÜCKAUF in Fahrt unter Dampf und Segeln

Im Jahr 1886 fuhr erstmals ein neuer Schiffstyp von Europa nach Amerika. Es war das Tankschiff GLÜCKAUF. Was war neu? Die GLÜCKAUF konnte Erdöl so transportieren, wie es auch heute noch üblich ist: lose im Rumpf. Ein Schiff mit einer brennbaren Flüssigkeit vollpumpen? Das konnte sich bis zu Beginn der 1880er Jahre kaum einer vorstellen. Einer konnte es – der Kommerzienrat, Spediteur und Reeder Wilhelm Anton Riedemann. Riedemann importierte Öl aus den USA nach Deutschland. Üblich war, das Öl in Fässern und Kisten zu füllen und tausende dieser Gebinde in die Laderäume von Tankseglern zu stauen. Am Ende einer Atlantiküberquerung waren manchmal bis zu 30 % der Ladung „verdunstet“ oder „versickert“. Riedemann befüllte auf seinen Tankseglern auch nicht benötigte Trinkwassertanks mit Öl. Das mag ihn auf die Idee gebracht haben, einfach ganze Rumpfabschnitte als Bunkermöglichkeit vorzusehen. Tanksegler waren vom Wetter abhängig und ein genauer Terminplan konnte nicht aufgestellt werden. Riedemann wollte ein modernes Schiff bauen lassen, einen Schraubendampfer. Aber Öltransport und Kesselfeuer zum Betrieb der Dampfmaschine geht nicht zusammen, urteilten deutsche Werften und lehnten es ab, so ein Schiff zu bauen. Also ging der Auftrag nach England, die Werft Armstrong, Mitchel & Co. in Newcastle baute nach Riedemanns Wünschen ein Schiff von 97 m Länge, 11,3 m Breite und 3000 t Tragfähigkeit. Die Antriebsanlage, Dampfkessel und eine 1000 PS-Dreifachexpansionsmaschine, war im hinteren Teil des Schiffes angeordnet, neun Rumpfsektionen im vorderen und mittleren Schiffsteil konnten mit Öl gefüllt werden. Die Bunker hatten große Entlüftungsstutzen und waren in der Mittschiffslinie noch einmal unterteilt. Ladung und Antrieb wurden klar getrennt um die erforderliche Brandsicherheit zu erreichen. Wie um 1880 bei Handelsschiffen üblich, hatte der

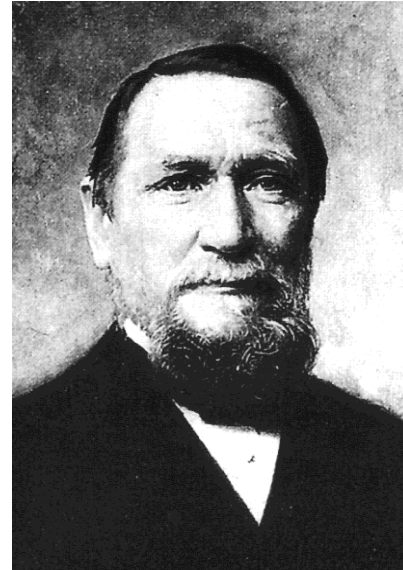


Abb. 2 Wilhelm Anton Riedemann,

Tanker auch noch eine Takelage, jeder Quadratmeter Segel am Wind senkte den Kohleverbrauch im Kesselraum! Neue Verfahren setzen sich oft nur gegen Widerstände durch. Auf der ersten Reise weigerten sich in New York die Hafenarbeiter, das Schiff zu beladen. Auch die Hersteller der bisher verwendeten Ölfässer und -kisten protestierten heftig. Die GLÜCKAUF musste zeitweise unter Polizeischutz gestellt werden. Aller Protest nutzte nichts, der Tankdampfer GLÜCKAUF revolutionierte den Seetransport von Erdöl. Weitere Tankschiffe wurden

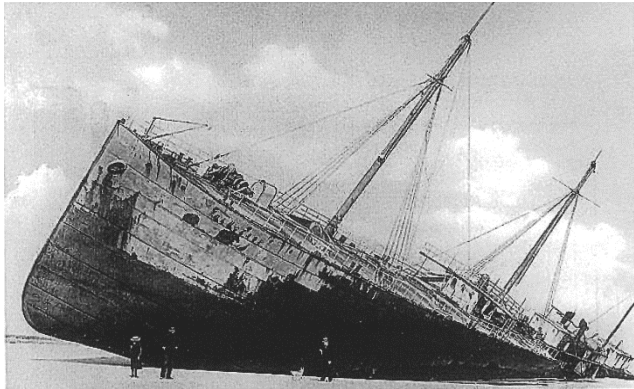


Abb. 3 Wrack der GLÜCKAUF am Strand vor New York

gebaut und im Ergebnis der neuen Technologie halbierte sich in Europa der Preis für Erdölprodukte. Der erste Tanker erfüllte rund 7 Jahre zuverlässig seine Aufgabe, dann verließ ihn das Glück. Am 24. März 1893 lief er im Nebel vor New York auf Grund. Weil man das Ballastwasser schon gelenzt hatte, war der Tiefgang gering und das Schiff konnte nicht wieder flottgemacht werden. Die Brandung schob die

GLÜCKAUF erbarmungslos auf das Ufer, das Schiff musste aufgegeben werden. Bei „unsichtigem“ Wetter und unklarer Position zu schnell gefahren, so ähnlich lautet bei derartigen Havarien der Spruch der Untersuchungskommission. Aber weil die GLÜCKAUF einer völlig neuen Transporttechnologie zum Durchbruch verhalf ist dem Schiff ein Platz in der Seefahrtsgeschichte sicher. Die Geschäfte des Reeders Wilhelm Anton Riedemann liefen insgesamt sehr erfolgreich. Sein Unternehmen bildete den Grundstein für die später gegründete Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft, die 1950 in ESSO AG umbenannt worden ist.

### **Tankdampfer GLÜCKAUF als Modell**

Länge: 24 cm, Breite: 30 mm,  
Material: Rumpf: Lindenholz,  
Masten/Rahen/Bäume: Bambus  
Maßstab: etwa 1 : 400



Abb. 4 Der Rumpf ist fertig geschnitzt, geschliffen und in Farbe

Das Bild aus dem Internet (Abb. 1) wurde, im Maßstab vergrößert, Grundlage für eine „Konstruktionszeichnung“ des Modells. Einige Details konnte ich von Fotos entnehmen, die ich aus Meppen, dem Geburtsort Riedemanns erhielt. Im dortigen Stadtmuseum steht ein ca. 1 m großes Modell der GLÜCKAUF. Um dem Schiff eine relativ maßstäbliche Breite geben zu

können, wurde einer Dreiliterflasche mit einem hartmetallbestückten Draht der Hals um 8 cm gekürzt. Außer den Masten waren diverse Kleinteile, wie Segel, Flagge, Winden, Tankdeckel, Entlüftungsrohre, Leitern, Boote, Davits, Rettungsringe, Anker, Ankerkran, Poller und Leinentrommeln zu fertigen. Auch einige „Besatzungsmitglieder“ stehen auf der Brücke, bzw. sind auf dem Oberdeck verteilt. Die drei zu bauenden Masten mussten klappbar sein, das war klar. Aber die Dampferbrücke in der Schiffsmitte und die Maschinenhausaufbauten mit verspanntem Schornstein am Schiffsheck hätten ein Klappen der Takelage stark behindert. Diese zwei Baugruppen mussten also getrennt vom Schiffsrumpf angefertigt und nach dem Aufstellen der Masten in die Flasche eingebaut werden. Das Modell wird auf einen Holzsockel geklebt, der von gefärbten Kitt = „Wasser“ umgeben ist. Mit weißer Farbe deutete ich eine Bugwelle und das Schraubwasser an. Beim Aufkleben des Rumpfes auf den Sockel ist darauf zu achten, dass keine der aus der Flasche hängenden Zugfäden unter das Schiff gerät. Dies wäre fatal und bedeutet eine Blockade beim Aufrichten der Takelage. Man kann die Bauleinen zu einer leichten Spirale verdrehen, dann hat man sie alle „über“ dem Schiff. Mit etwas Geduld sind dann alle Schlingen und Knötchen auch wieder zu entwirren. Das Einsetzen klappte gut, aber am Tag danach gab es ein mittleres Problem. Beim Sortieren der Fäden und dem Aufrichten des Besanmastes zog ich versehentlich das Befestigungsgelenk des Fockmastes aus dem Rumpf her aus. Ich hatte einen Monat zuvor vergessen, das Drahtgelenk beim Einsetzen mit Kleber zu versehen. Nun „wackelte“ mein noch liegender Fockmast hin und her, der Fixpunkt am Mastfuß fehlte. Das Bemühen, in der Buddel mit einem Drahthaken die beiden 0,5 mm-Drähte des Gelenks in die beiden 0,6 mm-Bohrungen im Oberdeck hinein zu fummeln, schlug fehl.

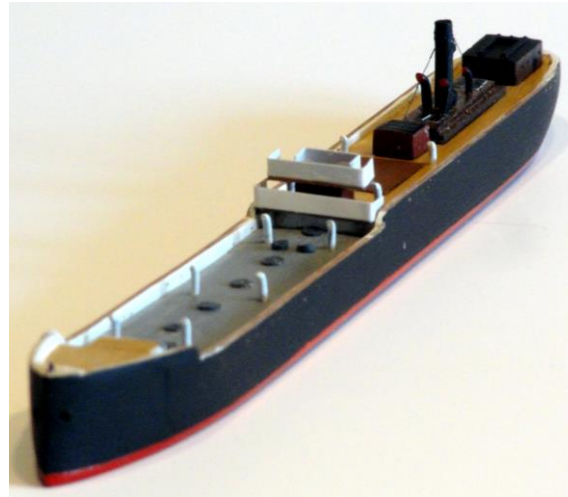


Abb. 5 Schiffsrumpf, Anker, Winden und Boote fehlen noch



Abb. 6 Schiff fertig auf der Helling

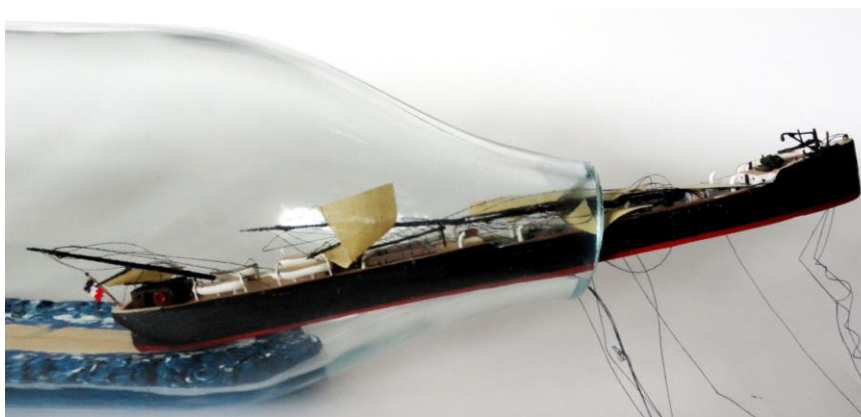
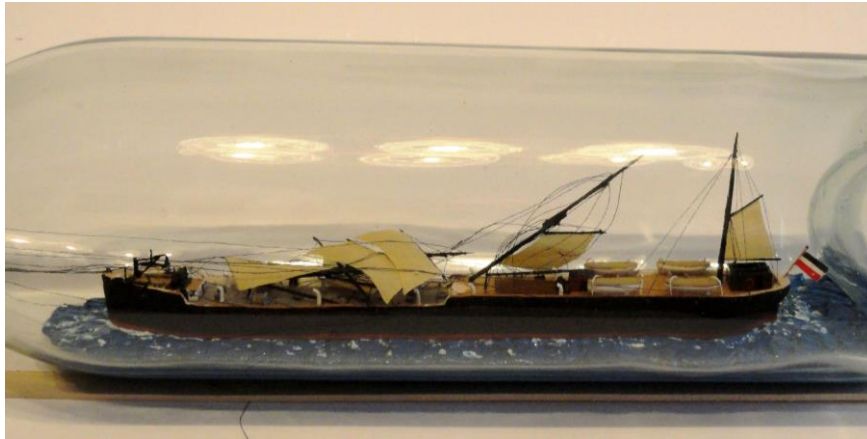


Abb. 7 Probe ob alles passt, noch ohne Kleber

fehlte. Das Bemühen, in der Buddel mit einem Drahthaken die beiden 0,5 mm-Drähte des Gelenks in die beiden 0,6 mm-Bohrungen im Oberdeck hinein zu fummeln, schlug fehl.

gungsgelenk des Fockmastes aus dem Rumpf her aus. Ich hatte einen Monat zuvor vergessen, das Drahtgelenk beim Einsetzen mit Kleber zu versehen. Nun „wackelte“ mein noch liegender Fockmast hin und her, der Fixpunkt am Mastfuß





**Abb. 8 Modell klebt auf dem Sockel, der Besanmast steht schon wieder**

such, mein Mastgelenk in die nun erweiterten Bohrungen zu schieben, gelang. Schnell etwas Kleber an den Draht und die Sache war ausgestanden. Pro Mast mussten zwei Stage und eine Schot durchgeholt, verklebt und abgeschnitten werden. Die Leine zum Dichtholen des Focksegels war der 10. und letzte Faden, der erfolgreich gekappt wurde. Nun wurden nur noch Brücken- und Schornsteinteil an der richtigen Stelle aufgesetzt und verklebt. Dafür habe ich eine selbstgebaute Zange, die man auch verbiegen kann, um in der Flasche ein Bauteil von der Seite auf den Rumpf aufzusetzen. Nachdem in der Flasche alles fertig war, drechselte ich schnell einige Ständerteile und den Flaschenverschluss.

Ich baute jetzt eine spitze 1 mm-Nadel an einen Stahlstab und presste die Nadelspitze nacheinander in die Bohrungen auf dem Deck. Es war etwas Kraft erforderlich, aber der Rumpf klebte ja fest auf seiner Unterlage. Der nächste Ver-



**Abb. 9 Tankdampfer GLÜCKAUF, fertig in einer 3-Liter-Buddel**

Zum Bau der GLÜCKAUF als Modell habe ich insgesamt 80 Stunden benötigt, es hat Spaß gemacht, ein historisches Schiff nachzubauen und bis auf den Schreck mit dem gelösten Mastfuß lief alles glatt. Wer weitere Bilder vom Bau betrachten möchte, kann sich unter [www.schiffsmodelle-in-flaschen.de](http://www.schiffsmodelle-in-flaschen.de) informieren.

*Bilder 1 bis 3 Wikipedia ©  
Bilder 4 bis 9 und Text: Rolf Hoffmann*