

# *Hanhaus*

# *Schiffsmodellbau- Pläne*

HHP-0173

## Teilfroster **HANS BÖCKLER**

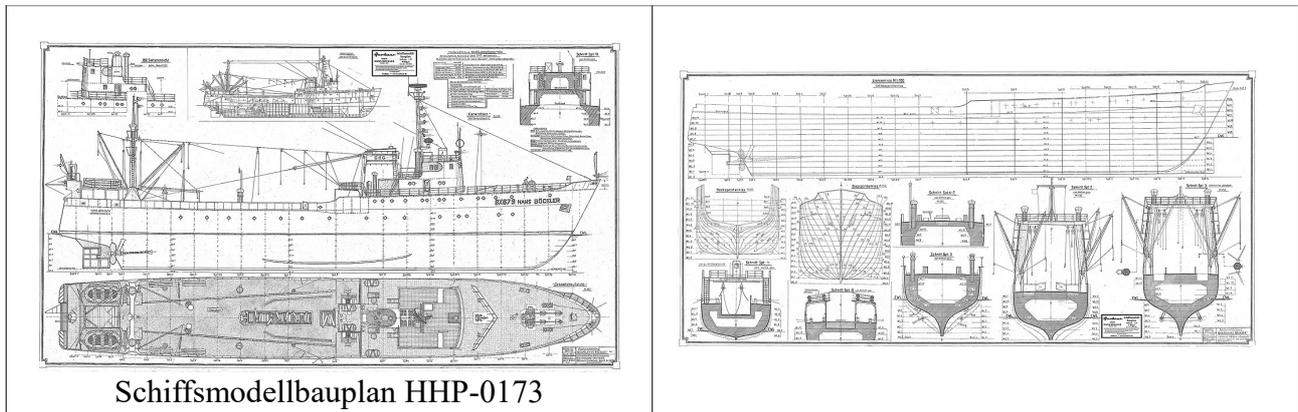
**Der letzte Hecktrawler der GHG**



Das Zentrum der Fischerei damals lag in Bremerhaven. 1961 verzeichnet die **Liste der Bremerhavener Fischdampfer** 114 Schiffe, die im Fischereihafen beheimatet waren. Insgesamt gab es 203 Trawler in Deutschland – also über die Hälfte (56%) der Fischereifahrzeuge waren in Bremerhaven gemeldet. Es gab zur damaligen Zeit zwölf Reedereien – davon waren acht in Bremerhaven ansässig. Gebaut waren die meisten Schiffe auf den Werften in und um Bremerhaven.

Die Trawler dieser Epoche haben mich schon immer fasziniert. Seetüchtig, wie kaum eine andere Schiffsklasse, trotzten sie den Stürmen und stemmten sich gegen wogenden Brecher. Der Job, den diese Männer auf den Trawlern taten, zählte zu den gefährlichsten Berufen. Sie waren dennoch für die Volksversorgung unersetzbar.

## HANS BÖCKLER HF020 / BX679



Bau-Nr. 530; Stapellauf: 17.01.1961; Ablieferung: 29.04.1961

Schwesterschiff: **HEINRICH KERN** HF019 / BX676.

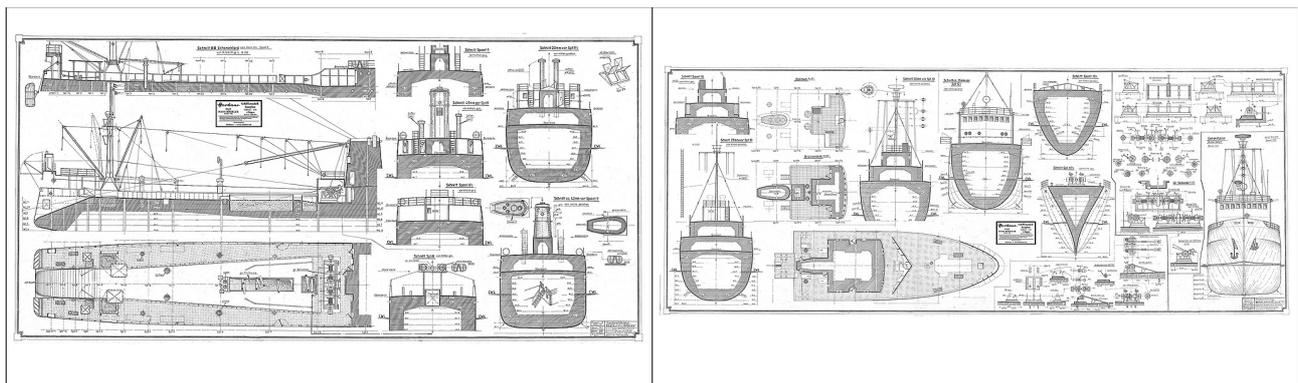
Beide wurden 1961 auf der Flender-Werft, Lübeck, gebaut.

Es waren Weiterentwicklungen der HEINRICH MEINS (gebaut 1957 und nur fast halb so gross).

Neben der Grösse gab es gravierende Unterschiede in der technischen Ausführung: Es waren nun Zwei-Schrauben-Schiffe mit diesel-elektrischem Antrieb. Ein Novum zu dieser Zeit unter Trawlern!

Das war der krönende Abschluß der 'Heringsjäger' der GHG.

Diese Hecktrawler waren Teilfroster mit einer Kapazität von 16 Tonnen pro Tag. Die Tiefkühlräume waren 317 m<sup>3</sup> gross. Sie konnten also den gefangenen, verarbeiteten Fisch entweder auf Eis gekühlt oder direkt an Bord tiefgefroren lagern. Sie hatten somit genügend Lagerkapazität, um weit über 20 Tage fangen und produzieren zu können, bevor es wieder auf Heimatkurs gehen musste. In der Regel waren sie für eine Fangreise einen Monat unterwegs.



Diese Einheiten waren 75,7 m lang ü.A., und 11,5 m breit. Der Tiefgang betrug 4,7 m.



Die diesel-elektrische **Antriebsanlage** bestand aus:

3 Klöckner-Humboldt-Deutz Dieselmotoren, Viertakt, 8 Zylinder, einfachwirkend; Typ GV 8 M 536; je 589 kW; 500 U/min auf

3 AEG Generatoren, Gleichstrom, 400V; je 475 kW; 500 U/min;

2 AEG E-Motoren, Gleichstrom, 600 V; je 665 kW; 1.000 U/min, also 1.330 kW; 1000 U/min; auf

2 Propeller; 138 U/min.

Damit lief der Trawler 14,5 kn.

Interessant auch der technische Ausbau für den **Fang-/Verarbeitungsbetrieb**:

Es gab 1 Kurrleinenwinde mit 4 Trommeln, je 8,0/ 2,5 t Zugkraft; Fischtransportbänder; Fischwaschmaschinen; 1 Verarbeitungslinie für Kabeljau und Schellfisch mit 1 Köpfmaschine, 1 Filetiermaschine und 2 Enthäutemaschinen; 1 Verarbeitungslinie für Rotfisch mit 1 Köpf- und Filetiermaschine und 2 Enthäutemaschinen; 2 Platten-Froster, Leistung je 8,0 t/Tag; 3 Leberölkocher; 1 Fischmehlanlage, Leistung 25,0 t Rohfisch/Tag, was ca. 16 t Frostgut erbrachte.

Die Besatzung bestand aus 42 Mann plus 4 Ersatzleute.

Nicht weniger interessant ist auch der **Lebenslauf** der HANS BÖCKLER:

Sie wurde 1961 bei Flender in Lübeck gebaut und fuhr für die GHG.

1970 wurden die Schiffe von der Reederei Söhle, (eine 100%ige Oetker-Tochter) in Fahrt gebracht.



Heimathafen war immer noch Bremerhaven. Allerdings änderte sich das optische Erscheinungsbild drastisch. Aus dem einst schwarzen Rumpf wurde ein grauer.



1975 ereilte dann das Ende der deutschen Hochseefischerei auch die BÖCKLER. Sie wurde nach Frankreich an die Societe Navale Caennaise S.A. (Anct. G. Lamy & Cie.), Caen, verkauft und hiess nun **PROTEE**. Sie wurde nun neu vermessen und mit 1.180 BRT / 346 NRT registriert.

1976 erfolgte der Umbau zum Tauchbootmutterschiff; u.a. Einbau eines Bugstrahlruders.

1982 ging sie an Geophysics Overseas Corp. Ltd., Nassau/Bahamas und wurde auf **LUCIEN CAYRON** umgetauft. Er erfolgte erneut eine neue Vermessung; danach: 1.188 BRT / 346 NRT.

1988 erfolgte der letzte Verkauf zum Abbruch in Barcelona, Spanien.



**HANS BÖCKLER**  
(Werftprospekt FLENDER)



**HEINRICH KERN**  
(Historisches Museum Bremerhaven)

## Der neue Harhaus-Bauplan

Wir konnten unseren Zeichner F.W.Besch davon begeistern, nun noch einmal ein Fischereifahrzeug auf die Zeichenplatte zu nehmen. Wir haben schon Pläne einiger Fischerei-Fahrzeuge: Die RENDSBURG, die BREMERHAVEN und die GISLI JØNSSON sind ältere Typschiffe und sehen noch richtig nach Schiff aus. Da fehlte nur noch eines aus der Epoche des 'krönenden Abschlusses'. Und über unsere Beziehungen und unser Archiv wurde es wieder ein GHG-Schiff (wie schon die RENDSBURG). Die letzten beiden Neubauten der GHG – der Gemeinwirtschaftliche Hochseefischerei GmbH – waren (damals) riesige Trawler mit 1244 BRT. Wenn man sich vor Augen hält, daß die GHG mit einem Schiff von 393 BRT angefangen hat (FERDINAND VIETH), dann waren die letzten Trawler über DREI Mal grösser! Auch die Antriebsleistung – und damit die Reisegeschwindigkeit – wuchs überproportional: das erste Schiff hatte 600 PS, die BÖCKLER hatte 2400 PS – also das Vierfache. Damit war es nun auch möglich, ganz erheblich grössere Netze zu schleppen.

Nach den alten Werftunterlagen entstand wieder ein sehr detaillierter Bauplan im Maßstab 1:50. Die üblichen Ansichten, wie die Seitenansicht, Draufsicht, Front- und Heckansicht wurden - wie bei Besch-Plänen üblich - wieder durch zahlreiche Schnitte ergänzt. Somit gibt es keine Aufbauwand, die nicht erkennbar ist. Alles wurde exakt dokumentiert. Dann sind so gut wie alle Details, wie Lampen, Winden, Winschen, Fanggeschirr, Nautik-Ausrüstung und vieles mehr in separaten Dreiseiten-Ansichten separat gezeichnet. Hier waren die Bilder äußerst hilfreich, die wir dazu vom „Historischen Museum“, Bremerhaven, noch bekommen konnten. Die Infos der Unterlagen sind so umfangreich, daß es vier Großformatbögen geworden sind.

Das Modell in diesem Maßstab wird also 1,51 m lang, 23 cm breit. Der Tiefgang beträgt 9,4 cm. Man wird dann bei einem Modellgewicht liegen von knapp 20 kg. Das ist also schon ein 'Gerät', das nicht bei der kleinsten Welle zappelt oder gar umkippt! Auch steht genügend Auftrieb zur Verfügung für einen leistungsfähigen Antrieb mit enorm langer Betriebszeit. Für solch ein Modell wünscht man sich die „Hochseefahrt“ auf der Flensburger Förde zurück – das wär's! Aber vielleicht wird es solches ja nochmal geben...

Interessant finde ich auch die darstellbaren, sehr unterschiedlichen Bauzustände. Schwarzer Rumpf, grauer Rumpf, die französische Version – das muss also kein uniformes Modell auf unseren Gewässern werden.

Der Bauplan mit der Best-Nr: HHP-0173 umfasst 4 Großformatbögen, auf denen F.W.Besch das Schiff höchst detailliert dokumentiert hat.

Der Plan ist auch auf Wunsch in (fast) jedem kleineren Maßstab herstellbar. Wie üblich, er wird auf Bestellung hergestellt und gerollt (nicht gefaltet) geliefert..

#### Technische Daten:

	<b>Original</b>	<b>Modell – 1:50</b>
Länge:	75,7 m	151 cm
Breite:	11,5 m	23 cm
Tiefgang:	4,7 m	9,4 cm
Verdrängung:	1244 BRT	ca 19 kg

Plan Bestell-Nr: **HHP-0173** : 4 Bögen : Planmaßstab: 1:50



Arbeitsdeck des Schwesterschiffes HEINRICH KERN