

RED.SHIP. Fachredaktion



Fachbeitrag, veröffentlicht in
SCHIFFFAHRT international 06/2002 / Köhlers-Verlag :

Heckfänger BREMERHAVEN

SIB13
© H. Harhaus

zur Bilder-Galerie

!!! © Copyright beachten !!!

**Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt !!
Sie dürfen nicht kopiert, verwendet oder veröffentlicht werden !!**

BREMERHAVEN

gebaut und beschrieben von Leila und Tanja Harhaus,
redigiert für die "Schiffahrt-international" von RED.SHIP.;
nach der Baubericht-Serie im "Schiffs-Propeller"



Für den Bau dieses Modells gab es
verschiedene Motivationsgründe; das
machte das Projekt so einzigartig.

*Die erste Motivation zum Bau des Modells
eines Fischereifahrzeugs:*

Zum einen stand da das Interesse an den
Schiffen der deutschen Fischerei-Flotte. Eine
bemerkenswerte Entwicklung hat diese
Sparte erfahren. Weit spannt sich der Bogen
vom ersten Trawler bis zum modernen

Fischfang-Fabrikschiff mit all ihren Ablegern und Spezialschiffen.

Als erstes, speziell für den Fischfang gebautes Schiff, gilt der in Bremerhaven für F. Busse
gebaute Dampfer SAGITTA. Sie war 110 Fuß lang, 21 Fuß breit und 10,5 Fuß tief (33,53m x
6,4m x 3,2m), als Schoner getakelt und hatte eine Maschine von 275 PS. Welch ein Unterschied
zu heutigen Schiffen!

Es sind Hunderte von Schiffen im Einsatz gewesen, Tausende von Menschen haben dort Arbeit
und Brot gefunden. Aber keiner hat mal daran gedacht, einen Fotoapparat mitzunehmen. Die
Recherchen zu dieser Schiffs-Kategorie gestalteten sich äußerst schwierig. Im Vergleich zur
"Grauen Flotte" findet man fast nichts, was man für den detaillierten Modellbau nutzen könnte.
Die Arbeit an Bord hat jeden völlig ausgefüllt. Da dachte keiner mehr an Fotos - die hatten nach

der Schicht nur eines im Sinn: Wo ist meine Koje...

Durch Zufall fiel uns auf der Seebeckwerft dann ein dickes Bündel an Plänen in die Hände. Solch umfangreiches Material stand zu keinem anderen (modernen) Fischtrawler zur Verfügung. So konnte unser Zeichner F.W.Besch daraus einen Plan zaubern, der keine Wünsche offen ließ; sogar perspektivische Explosionsdarstellungen der Baustufen konnten im Plan Einzug halten - mit all den Details. So entstand der mehrteilige Modellbauplan der BREMERHAVEN.

Aber (Detail-) Fotos von diesem Schiff gab es auch dazu nicht - was aber bei dem umfangreichen Planmaterial nicht mehr so schlimm war.

Das Original

Zu dieser Bauserie gehörten die drei Fast-Schwestern BREMERHAVEN, GRÖNLAND und VIKINGBANK.

Mit der Bau-Nr. 876 liefert die AG Weser / Werk Seebeck in Bremerhaven am 17.04.1961 das FMS BREMERHAVEN an die Nordsee Deutsche Hochseefischerei GmbH ab. Dieses Schiff gehört zu den ersten Vollfroster, die in der Bundesrepublik gebaut wurden (Vollfroster sind Schiffe, die ihren gesamten Fang tiefgekühlt anlanden).

Das Schiff hat die folgenden Hauptdaten: Länge über alles 73,52 m Länge zwischen den Loten 64,00 m Breite auf Spanten 11,00 m

Maschinen: 1 Motor MaK Maschinenbau Kiel AG, Viertakt einfachwirkend 8x385/580 1600 PSe, 300/200 UpM; 1 Motor Maybach Motoren Bau GmbH, Viertakt einfachwirkend 6x1 85/200 600 PSe 1500/200 UpM..

Ohne spektakuläre Ereignisse hat die BREMERHAVEN, dieses Arbeitspferd der Meere, fast 20 Jahre treu seinem Herrn gedient, bis es im Mai 1980 in Vigo/Spanien abgebrochen wurde.

So viel zum Vorbild.

Die zweite Motivation für den Nachbau dieses Fischereifahrzeuges:

Und hier zitiere ich gleich die "Opfer", meine damals 16-jährigen Töchter, trefflicher geht's nicht:

"Eines Tages kam unser Daddy mit einem ganz sonderbaren Gesichtsausdruck auf den Lippen in unsere Kemenate und fragte uns mit toternster Miene, ob wir wohl mal 'nen Dampfer bauen würden...

Hatte der Bazillus "Schiffsmodellbau" in unserer Familie schon so zugeschlagen, daß es jetzt auch uns erwischen sollte? Meine Schwester und ich hatten zwar schon viel mitbekommen und erlebt - aber ein Schiffsmodell hatten wir noch nie selber gebaut. Denn eigentlich, das sei nicht geleugnet, gab es andere Hobbys und Beschäftigungen, denen wir bislang mehr zugetan waren als dem Schiffsmodellbau!

Naja, die erklärenden Worte unseres "Chefs" konnten wir uns ja mal anhören - des lieben Frieden Willens. Und Daddy hatte, das müssen wir auch zugeben, schon treffliche Argumente, mit denen er uns köderte. Neben diesen kam dann noch ein Punkt ins Spiel, der sehr verlockend war - es sollten dabei auch noch ein paar Mark-Fünzig herauspringen. Welche Teens fahren darauf wohl nicht ab! Und viel Arbeit sei es ja auch nicht...



Kurz und gut, wir erklärten uns vor dem Familienrat dazu bereit, Mutter stellte das Eßzimmer zur Verfügung, von Daddy kam das Material, die Anleitung und der Druck, wenn wir zwischendurch mal die Nase voll hatten.

Sinn und Zweck der ganzen Aktion war, daß wir als völlig unerfahrene Teens in die "Hohe Schule" des Planmodellbaus eingewiesen werden und all das Gelernte zu Papier bringen sollten. So konnte eine redaktionelle Serie entstehen, die wirklich alles erklärt und jeden Jugendlichen, Anfänger und Einsteiger in die Lage versetzen müßte, die Arbeitsschritte nachzuvollziehen und ebenfalls den Dampfer fertigstellen zu können. Dieser Bericht in Folgen erschien dann auch im Schiffs-Propeller. So lag neben Laubsäge und Leimtopf ständig der Notizblock und die Kamera. Wir bauten, schrieben und fotografierten - so wie Daddy es uns erklärte. Wir bauten manches doppelt und fütterten den Mülleimer mit mühevoll gebauten Teilen, weil diese nicht durch die "Endkontrolle" kamen. Wir fluchten zwischendurch auf das Schiff, auf den Schiffsmodellbau und auf - das schreibe ich jetzt nicht. Aber dennoch wuchs das Modell, nahm Form an und spätestens mit dem Zeitpunkt, wo Farbe ins Spiel kam, machte es sogar richtig Spaß!

Wir sind anfänglich ohne Beziehung zum Modell an die Arbeit gegangen, wir bauten, um diesen Bericht zu ermöglichen. Wenn jemand den Dampfer hätte haben wollen - bitteschön! Wir haben fast ein Jahr gewerkelt - und jetzt ist es selbstverständlich, daß das Modell eine Glasvitrine bekommt und im Raum des Entstehens, dem Eßzimmer, verbleiben muß! Und richtige Angst

kommt auf, wenn unser gutes Stück in See sticht!

Wir hätten vorher nie geglaubt, die BREMERHAVEN wirklich fertig zu bekommen - in 100%iger Eigenleistung. Und wir haben am Anfang nie geglaubt, das Modell so gut fertigstellen zu können! Natürlich wird der Kenner auch "Macken" finden - es war unser erstes Schiffsmodell! Wir sind ja auch nicht angetreten, damit die Weltmeisterschaft zu gewinnen. Es sollte ein Lehr- und Lernobjekt sein - Handarbeit im wahrsten Sinne des Wortes. Und das galt es im Baubericht zu vermitteln.

Wir haben für den Bau der BREMERHAVEN rund 400 Stunden gebraucht. In jeder Folge dieser Serie haben wir jeweils ein Arbeits-Pensum von ca. 50 Stunden beschrieben. Damit entfallen also auf jede Woche rund 12 Arbeitsstunden. Dieses Pensum haben wir, neben Schule, Klavier, Tanzen und Kino "abgearbeitet" - wir haben eigentlich nur auf das Fernsehen verzichtet".

Soweit das Zitat aus der Einführung. Und dann ging's los. Es war wirklich kein "Hexenwerk" die BREMERHAVEN zu bauen! Unser Motto war: "Nicht jammern - machen!"

Und diese Serie hatte einen bombastischen Erfolg. In all den 10 Jahren, die ich die Fachzeitschrift Schiffs-Propeller redaktionell betreut habe, gab es mit Abstand nie so viel "Fan-Post" wie zu dieser Serie. Sehr viele Leser fanden es toll, daß mal nichts als "gewußt" abgetan und übergangen wurde. Jeder Handgriff, jede Tätigkeit wurde erklärt und in Fotos vorgestellt. Das hat viele animiert, mitzubauen und auch das Dargestellte auf eigene Projekte zu übertragen. Nachdem das Modell fertig war, gab's nahezu genausoviel Arbeit mit der Beantwortung der Korrespondenz!

Das Modell mußte sich dann aber auch noch in der Praxis bewähren. Es wurde eben nicht nur für die gute Stube gebaut. Es wurde auf den Messen vorgeführt und die Töchter fuhren ein halbes Jahr lang jeden Sonntag mit der BREMERHAVEN zum See und übten den Naviga-Kurs. Hier wuchs das Gefühl für präzises Steuern, Rückwärtsfahren, Anlegen und Manövrieren. So konnten sich die Töchter zur Gruppenmeisterschaft in der Klasse F2C-Senioren (die Klasse "Junioren" fiel mangels Masse aus) anmelden. Hier wurde das Modell von erfahrenen Modellbauern und Schiedsrichtern unter die Lupe genommen, dann mußte der Kurs gefahren werden. Und wer seine 170 Punkte geschafft hatte, der war zur Bundesmeisterschaft qualifiziert.

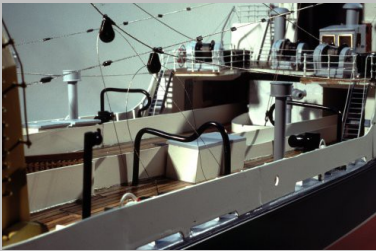
Diese BREMERHAVEN erhielt auf Anhieb 80,67 Baupunkte.

Tochter Leila fuhr dann, tuschierte eine Boje und berührte im Dock eine Wand (schließlich war's windig und Schlepperhilfe gab's auch nicht) - machte 89 Fahrpunkte. In der Summe also 169,67 Punkte;

0,33 Punkte an der Qualifikation vorbei ...

**Daraufhin ließ sie es sein, baute keine Modelle mehr und ging zur Marine -
- die haben jedenfalls Schlepper beim Eindocken zur Verfügung!**

Bildergalerie



[zurück](#)