



# Andreas Westphalen

Diplom - Ingenieur Maschinenbau

Freier Sachverständiger für Traditionsschiffe

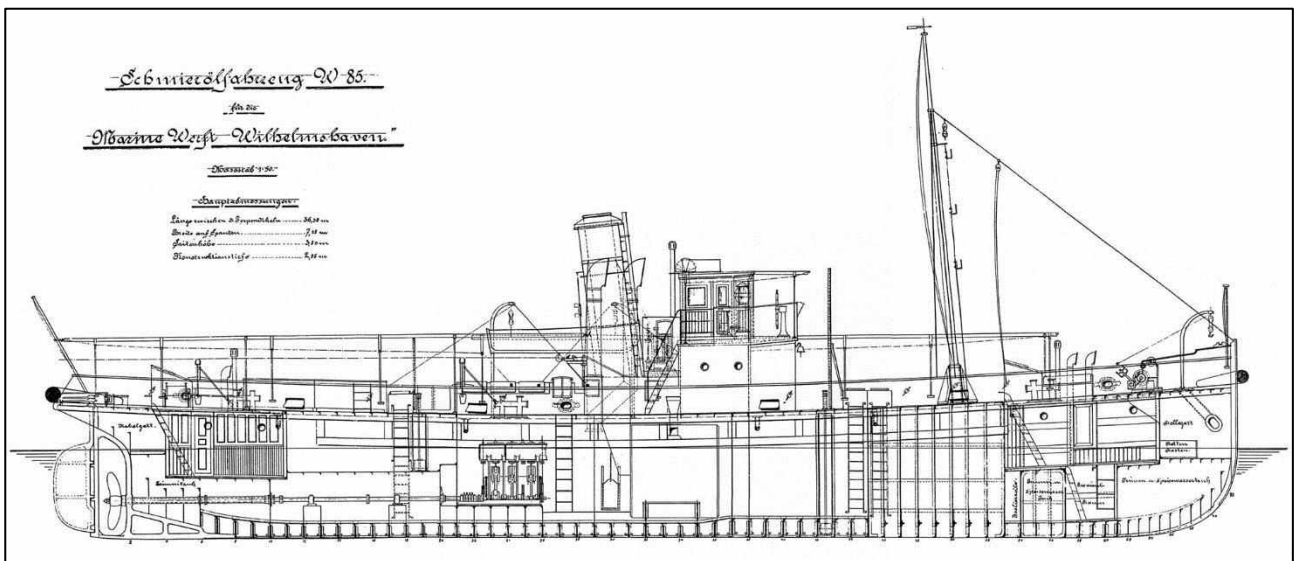
## Projekt ÖLSAUGER

Baujahr 1915

Verschrottung 2006

### Historie

1915 lieferte die Werft Jos. L. Meyer in Papenburg unter der Baunummer 311 das Schmierölfahrzeug W 85 an die Kaiserliche Werft in Wilhelmshaven, wo es bis 1945 seinen Dienst versah. Das Schiff war für eine Tragfähigkeit von 200 Tonnen Schmieröl ausgelegt, sechs Ölzellen trugen die Fracht. Vorne befanden sich die Kammern der Heizer und Matrosen, achtern die des Kapitäns und des Maschinisten. Das Deck konnte mit einem Sonnensegel überspannt werden, auf dem Achterdeck befand sich ein Schleppgeschirr. Insgesamt ein einfaches und spezielles Arbeitsschiff, welches sehr robust mit Eisklasse gebaut wurde. 1924 wurde das Schiff in JUIST umbenannt, die Marinewerft war nun ohne kaiserlichen Zusatz. 1929 erhielt das Schiff einen neuen, aber baugleichen Kessel.



Nach Ende des 2. Weltkrieges wurde der unversehrte Öltanker Beute der Alliierten. Am 4. März 1948 wurde das Schiff von der OMGUS (Office Military Government of the United States) an die Hamburger Taucher- und Bergungsfirma Gebr. Beckedorf (später Taucher Harms) verchartert. Der Hamburger Hafen glich seinerzeit einem riesigen Trümmerfeld. Es galt, knapp 3000 Schiffswracks zu bergen. Auch an Bergungsdampfern fehlte es, so wurde die JUIST mit den großen Freidecks kurzerhand zu einem provisorischen Taucherfahrzeug umgerüstet. Dieser Einsatz war jedoch nur von kurzer Dauer. Im Januar 1950 wurde das Schiff an die Hamburger Firma Jacobsen & Cons verkauft. Sie verstärkte damit ihre Flotte von Wassertankern, die Seeschiffe mit Speise- und Trinkwasser versorgten. Die JUIST war mit den großen Tanks dafür gut geeignet, vergleichbar mit der baugleichen HADERSLEBEN. Dieser Wassertanker wurde 1906 als K 4 bei der Kaiserlichen Werft in Kiel gebaut und existiert noch heute. Die JUIST hingegen wurde 1958 aufgelegt.

1960 wurde das Schiff Eigentum der Hamburger Tankreinigungsfirma Firma Johannes M. Pahl. 1961/ 62 erfolgte bei Schiffswerft Gustav Wolkau in Hamburg- Wilhelmshurg der tiefgreifende Umbau zu einem Tankreinigungsschiff, in dessen Zustand es sich bis zuletzt präsentierte. Der Dampfkessel, der den Heizdampf für die Tankreinigung lieferte, erhielt bei diesem Umbau eine Ölfeuerung. Die Schiffsdampfmaschine hingegen

wurde ausgebaut, jedoch blieben einzelne dampfgetriebene Hilfsaggregate. Für den Schiffsantrieb wurde ein neuer Dieselmotor mitsamt Schraube und einer neuen Ruderanlage und zusätzlichen Bordaggregaten eingebaut. Auf dem Achterschiff wurden drei große Vakuumentanks mit entsprechendem Zubehör montiert. Das Schiff hatte nun zehn beheizbare Ladetanks mit einem Gesamtvolumen von ca. 350 m<sup>3</sup>. Auf dem Hauptdeck wurde ein schmuckloser aber zweckmäßiger Aufbau mit den Mannschaftsunterkünften und der Brücke montiert. 1964 wurden zur Verbesserung der Stabilität und Erhöhung der Tragfähigkeit längsseits des Rumpfes Anbauten, die Blistertanks, montiert. Am 15.1.1963 erhielt es den Namen ÖLSAUGER IV. Das Spezialschiff versah seitdem zusammen mit anderen Ölsaugern ohne Unterbrechung seinen Dienst im Hamburger Hafen, Stammliegeplatz war der Fährkanal gegenüber den Landungsbrücken. Anfang 1998 ging die Firma Pahl in die Firma Carl Robert Eckelmann AG auf, ÖLSAUGER IV kam jedoch kaum noch zum Einsatz. Im Juli 1998 wurde das Schiff noch einmal reaktiviert, um den ÖLSAUGER II in Travemünde zu verstärken. Die Überführung hin erfolgte mit eigener Kraft, zurück bereits im Schlepp. Ende 1998 wurde das Schiff nach insgesamt 83 Dienstjahren im Travehafen aufgelegt.



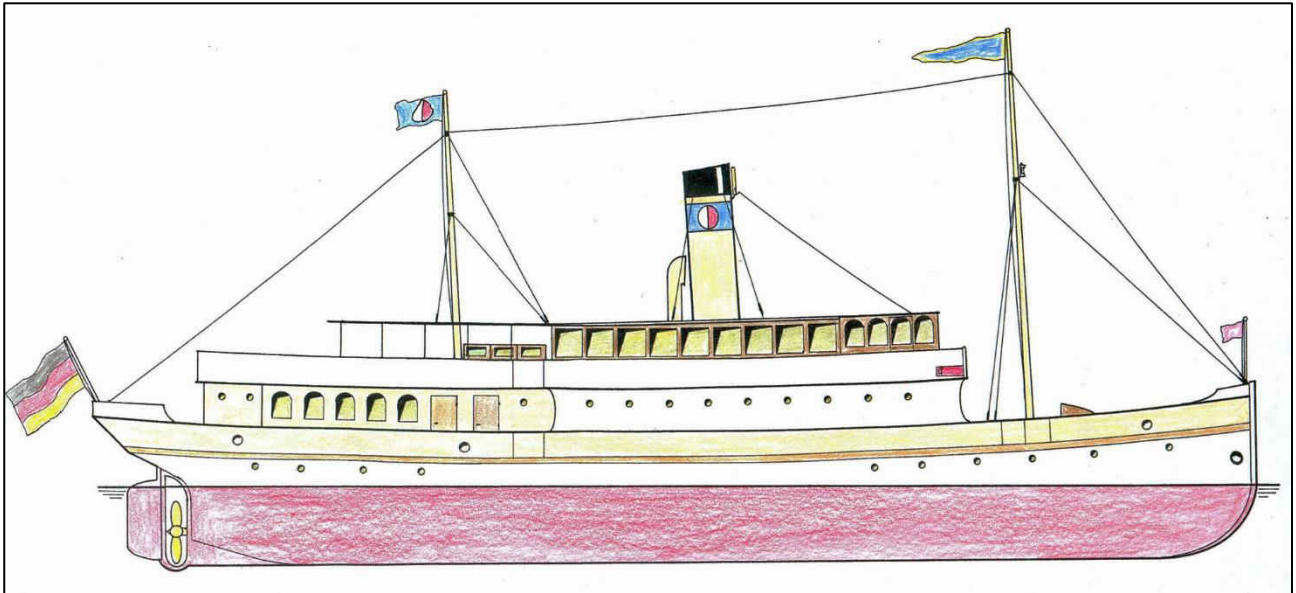
*ÖLSAUGER IV 1992 im Einsatz, dahinter ÖLSAUGER II, ex Schleppdampfer GRIESENWÄRDER (2005 verschrottet)*

## Das Projekt



Zweifelsohne handelte es um ein historisch interessantes Arbeitsschiff. Bemühungen, das Schiff in seinem letzten, unattraktiven Bauzustand als schwimmendes Denkmal analog zu anderen Museumsschiffen zu erhalten, schienen sinn- und erfolglos. Im Blickwinkel einer Expertise stand deshalb primär der Schiffsrumpf, der für eine weitere Nutzung von Interesse gewesen war. Mit knapp 40 Metern Länge hatte er eine gute Voraussetzung für einen sinnvollen Umbau.

Dampferrümpfe aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg mit dem typisch senkrechten Vordersteven, einer unveränderten Nietkonstruktion und dazu noch in einem derart guten Zustand waren mittlerweile selten. Da das Schiff die meiste Zeit seiner gut 80jährigen Dienstzeit Öl als Fracht führte, befanden sich die Tanks innen in einem hervorragenden Zustand. Zudem wurde die Außenhaut seit dem Umbau durch die angebrachten Blistertanks auch im Unterwasserbereich gut geschützt. Somit befand sich der Schiffskörper von einigen Schwachstellen abgesehen in einem erstaunlich guten Zustand, insbesondere im Vergleich zu anderen altersschwachen Rümpfen. Der Dampfkessel war reparaturbedürftig, des Weiteren befanden sich an Bord noch einige interessante Dampfaggregate wie die Ankerwinde oder der Stromerzeuger. Eine passende Dampfmaschine war auch vorhanden. Insgesamt lohnte es sich, über einen Erhalt des Schiffes nachzudenken. Es wurde ein konkreter Vorschlag erarbeitet, wie aus dem Arbeitsschiff ein schmucker Salondampfer gebaut werden könnte.



Projektskizze Salondampfer 2003, Westphalen

### Die Verschrottung

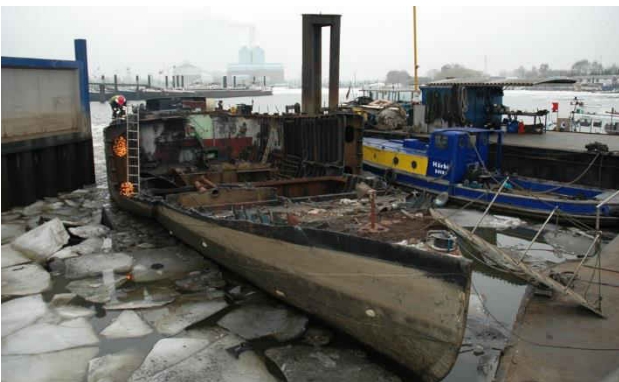
Das Ganze war eine nette Idee, aber bekanntlich ist „ohne Moos nix los“. Es kam, wie es kommen musste: Ende 2005 wurde das Schiff zur Verschrottung zur Schiffswerft Gabers in die Billwerder Bucht verholt, im März 2006 war das Projekt ÖLSAUGER nur noch Altmittel. Lediglich die originale Dampfankerwinde blieb bei der Stiftung Hamburg Maritim erhalten. Und das Kesselschild mit einem Stück 22 mm starken Kesselblech bereichert seitdem das Wohnzimmer des Verfassers...



Status Verschrottung 26.12.2005



06.01.2006



02.02.2006



27.02.2006, Fotos Westphalen

