

Schlepper FAIRPLAY VIII



Name	FAIRPLAY VIII
Schiffstyp	Seegängiger Hafenschlepper
Erbaut	1962 auf der Werft von Theodor Buschmann in Hamburg
Maße	24,55 x 7,02 x 2,4 m; 97,7 BRZ, Verdrängung 270 m ³
Maschine	7-Zylinder-MAN, 441 KW / 600 PS
Speed	11,5 Knoten



EIN PROJEKT DER
STIFTUNG HAMBURG MARITIM

Geschichte

Der Schlepper FAIRPLAY VIII wurde 1962 auf der Werft Theodor Buschmann am Reiherstieg in Hamburg-Wilhelmsburg gebaut. Auftraggeber war die alteingesessene „Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH“ aus Hamburg. Der Schlepper wurde unter Aufsicht und mit Klasse des Germanischen Lloyd erbaut (+ 100 A 4 K E Schlepper) und im Hamburger Seeschiffsregister eingetragen.

Als eines von sechs Schwesterschiffen zählte der Einschrauben-Kortdüsenschlepper mit 600 PS und 12 t Pfahlzug zu den Hightech-Fahrzeugen seiner Art. Überwiegend diente das Schiff im Hamburger Hafen als Assistenzschlepper, hin und wieder wurde er auch als Bergungsfahrzeug oder für Verschleppungen über See eingesetzt. Je nach Einsatz fuhr der Schlepper drei oder vier Mann Besatzung.



Stapellauf am 9. Oktober 1962

Die Schlepper dieses Typs - sechs Schwesterschiffe hatte die Buschmannwerft für Fairplay gebaut - gehörten in den 60iger und 70iger Jahren zum Besten, was in der Schleppschiifffahrt zu haben war. Mit der rasanten Verbreitung von Azimut-Antrieben ab Mitte der 70er Jahre begann der Stern von Einschrauben-Kortdüsenschleppern jedoch langsam zu verblassen.

Bald aber begann die Containerisierung, und die Frachtschiffe wurden immer massiger. FAIRPLAY VIII wurde als „kleines Moped“ für Bugsieraufgaben zu schwach. 2002 verlegte die Fairplay -Reederei den Schlepper in ruhigere Gewässer nach Wismar, wo er noch bis Mai 2009 in täglicher Einsatzbereitschaft war. Doch

auch dort gab es immer weniger Aufgaben für den Schlepper, weswegen er eigentlich außer Dienst gestellt und verschrottet werden sollte.

Doch das Schiff funktionierte technisch noch einwandfrei, auch befanden sich Deck, Maschine, Brücke und Wohnräume bis in kleinste Details noch im Zustand der Indienststellung – vom elektrischen Kombüseherd bis zum Wandlämpchen im Salon. Deshalb entschloss sich die Reederei, ihre älteste und kleinste Einheit der Stiftung Hamburg Maritim zu schenken. Diese wurde im Sommer 2009 neuer Eigner, seither liegt FAIRPLAY VIII als Museumsschiff in ihrem neuen Heimathafen, dem Sandtorhafen in der HafenCity.



Feierliche Übernahme am 2. Juli 2009

Vorausgegangen war eine Werftüberholung auf der Buschmann-Werft am Reiherstieg, der Bauwerft. Dort ist der Rumpf im Auftrag der Stiftung und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd gründlich untersucht und eine Reihe von schiffbaulichen Arbeiten durchgeführt worden. Auch die historische 5-t-Schleppwinde der Atlas-Werke A.-G. Bremen, für deren Gleichstrom ein separater Hilfsdiesel sorgt, ist hierbei neu fundamementiert und instand gesetzt worden. Nach der zwischenzeitlich erfolgten Maschinenerprobung im Beisein des GL besitzt der Schlepper wieder ein gültiges Klassenzeugnis (+ 100 A5 K E + MC).

Denkmalwert

In der jüngeren Vergangenheit sind eine ganze Reihe Dampfschlepper restauriert und als Traditionsschiffe wieder in Betrieb genommen worden, die meisten davon waren und sind jedoch nicht seegängig, weitere Exemplare sind als ortsfeste Denkmale erhalten geblieben. Aus der Epoche der dieselgetriebenen Seeschlepper existieren weit weniger Exemplare mit Denkmalcharakter. Im Bremerhavener Schifffahrtsmuseum wird der Bergungsschlepper SEEFALKE erhalten, leider nur stationär, ebenfalls von Bremerhaven aus läuft der 1941 erbaute Bergungsschlepper GOLIATH 1. Beides sind deutlich ältere und größere Fahrzeuge – unseres Wissens ist bisher kein typischer Assistenzschlepper wie FAIRPLAY VIII in Museumsbesitz gelangt oder als Traditionsschiff erhalten geblieben. Von den sechs bei Buschmann gebauten Schwesterschiffen existieren heute noch zwei weitere, wovon eins

(MONSUN ex FAIRPLAY III) sogar noch im Hamburger Hafen aktiv ist. Dessen geschichtliche Aussagekraft ist aufgrund seines Gesamtzustands und vieler kleiner Veränderungen allerdings deutlich reduziert.

Der Denkmalwert des für die 60er Jahre typischen Schleppers FAIRPLAY VIII besteht in seiner Unversehrtheit – in seiner 47jährigen Betriebszeit war so gut wie nichts umgebaut, ausgetauscht, entfernt oder modernisiert worden. Einzige Ausnahme bildete ein nachträglich über dem Peildeck montierter Wetterschutz: Als das Schiff 1962 in Dienst gestellt wurde, war es im Hamburger Hafen noch üblich, alle Assistenzmanöver bei jedem Wetter vom offenen Peildeck aus zu fahren. Später war dann im Zuge der Arbeitsplatzhumanisierung der besagte Wetterschutz montiert worden. Dieser ist inzwischen wieder demontiert.

Schiffbaugeschichtlich ist die doppel-knickspantige Schweißkonstruktion interessant, trotz dieser eher uneleganten Bauweise und dem auflaufenden Eisbrecherbug ist dem Konstrukteur Gert Börnsen ein harmonischer Gesamtentwurf gelungen, dem man seine Kraft und Seetüchtigkeit ansieht. Trotz der vielen für die damalige Zeit sehr modernen Entwurfs Elemente schimmert immer noch die traditionelle Gestalt des Schleppers durch mit einem auffallend hohen und relativ massigen Schornstein auf Achterkante Aufbau, der eigentlich eher als Signalmast bzw. Lampen- und Antennenträger diente. Dadurch war die Sicht nach achtern verbaut, und man folgte immer noch der alten Philosophie: Wann immer man einen Anhang schleppte, wurde vom offenen Peildeck aus gesteuert. Von dort aus hatte man die für jeden Schlepper elementare freie Sicht in alle Richtungen.



Voll funktionsfähig: Maschinenraum, Hauptschalttafel

Technikgeschichtlich ist insbesondere der geräumige Maschinenraum mit all seinen voll intakten Hilfssystemen bemerkenswert. Fast alle Komponenten kamen von namhaften deutschen Fabriken, z.B. M.A.N., Siemens & Halske, AEG, Atlas-Werke, Lohmann & Stolterfoht sowie von diversen heute in Vergessenheit geratenen Herstellern. Von ausländischen Herstellern stammten nur Teile der Brückenausrüstung, die künftig allerdings durch moderne Geräte ersetzt bzw. ergänzt werden muss.

Sozialgeschichtlich sind die unveränderten Wohnräume unter Deck sowie die Aufenthalts- und Arbeitsräume interessant, sie spiegeln getreulich die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord eines kleinen Seeschiffs der 60er Jahre wider. Ob man das abgewetzte hölzerne Steuerrad betrachtet oder den Schemel des Rudergängers, den weiß emaillierten Elektroherd des Kochs oder die Werkbank des Maschinisten – dies alles sind authentische Zeugnisse der seemännischen Arbeitswelt und der

Nutzungsgeschichte des Schleppers. Die Inneneinrichtung ist schmucklos-streng gehalten, dabei jedoch sehr funktionell gestaltet und insofern typisch für die Zweckarchitektur der 60er Jahre.



Erhaltenswert: Typische Steuerhaus- und Kabineneinrichtung der 60er Jahre

Mit FAIRPLAY VIII bleibt ein komplexes technisches Denkmal der jüngeren Schifffahrtsgeschichte erhalten, dessen geschichtliche Aussagekraft wegen seiner Unversehrtheit groß ist, ungeachtet seines vergleichsweise geringen Alters. Seine technische Ausstattung und seine Inneneinrichtung unterschieden sich nicht wesentlich von anderen Arbeitsschiffen der Vor-Containerzeit, insofern steht der Schlepper repräsentativ für die Hafen- und Küstenschifffahrt im Zeitabschnitt seiner Entstehung und frühen Nutzung.

Betreibermodell

Die Stiftung Hamburg Maritim ist eine 2001 gegründete Stiftung privaten Rechts. Sie besitzt eine Reihe historischer Wasserfahrzeuge mit Hamburg- Bezug, von denen bereits fünf als reguläre Traditionsschiffe betrieben werden.¹ Alle Schiffe und Vereine werden auf rein ehrenamtlicher Basis betrieben, insgesamt haben die Betriebsvereine der Stiftung über 1.000 Mitglieder. Um die laufenden Unterhaltskosten der Schiffe erwirtschaften zu können, unternehmen die Schiffe Ausfahrten mit Gästen, die an traditioneller Seemannschaft, Kultur-, Sozial- und Technikgeschichte der Seefahrt und/oder Hafengeschichte interessiert sind. Es hat sich bewährt, für jedes einzelne dieser Schiffe einen rechtlich eigenständigen Betriebsverein zu gründen. Zwischen Stiftung und Betriebsverein wird ein Nutzungs- und Überlassungsvertrag für das jeweilige Schiff geschlossen, in dem die Wahrung des Denkmalcharakters, die Betriebssicherheit und der öffentliche Nutzen des Fahrzeugs wesentliche Abschnitte bilden. Die Schiffe bleiben stets im Eigentum der Stiftung, der Verein tritt in die Verpflichtung ein, die Schiffe mit seinen ehrenamtlich tätigen Mitgliedern denkmalgerecht zu erhalten, zu pflegen und in Fahrt zu halten. Der auf diesem bewährten Muster fußende Betriebsverein „Freunde des Schleppers FAIRPLAY VIII“ soll am 5. November 2009 gegründet werden.

¹ Dampfer SCHAARHÖRN, Lotsenschoner No. 5 ELBE, Hochseekutter LANDRATH KÜSTER, Ewer JOHANNA, Kreuzeryacht ARTEMIS

Beginnend mit der Saison 2010 und nach erfolgter Abnahme als Traditionsschiff soll FAIRPLAY VIII für Tagesfahrten für bis zu 30 Personen genutzt werden können. Zielpublikum sollen sowohl Einzelpersonen als auch Gruppen von Interessierten sein, die ein authentisches Arbeitsschiff dieser Art im aktiven Fahrbetrieb erleben möchten. Wesentliche Attraktionen werden dabei die Antriebsanlage, die Schiffstechnik allgemein und die ursprünglichen Mannschaftsunterkünfte sein. Von besonderem nautischem Interesse dürften auch die Manövereigenschaften des mit Kortdüsen-Antrieb versehenen Schiffes sein. Damit kann dieses Schiff Erfahrungsfelder bieten, die es bislang weder in der Traditionsschiffahrt noch in der gewerblichen Fahrgastschiffahrt gibt.



Kartentisch, alte Brücken-Ausrüstung 2009

Hauptsächliches Fahrtgebiet sollen die Niederelbe und küstennahe Gewässer der Ostsee sein. Zwar ließen sich durchaus auch längere Touren über See unternehmen, unter Deck es gibt allerdings nur sechs feste Kojen. Diese werden voraussichtlich nur auf Überführungstörns durch die ehrenamtliche Mannschaft und nicht durch Gäste genutzt werden.

Für die Umnutzung als Traditionsschiff hofft die Stiftung keinerlei Umbauten und Eingriffe vornehmen zu müssen, die das ursprüngliche Erscheinungsbild des Schleppers wesentlich beeinträchtigen. Der Einbau eines Fäkalientanks in der Achterlast ist bereits erfolgt, eine Trennung von Dieselöl- und Heizöl-Tanks ist ebenfalls unschädlich zu bewerkstelligen, die erforderlichen Funkgeräte und Rettungsmittel sind problemlos integrierbar und sofort als moderne Accessoires erkennbar. Die historische Silhouette soll ebenso erhalten bleiben wie die alte Schiffstechnik, die Inneneinrichtung von 1962 - und nicht zuletzt der angestammte Name FAIRPLAY VIII.

Joachim Kaiser, Oktober 2009