

**19. Internationales Karton-Modellbau-Treffen
27. bis 29. April 2007
im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven**

Alvar Hansen

Oheka – das amerikanische Schnellboot

Alvar Hansen, Warschau

Oheka – das amerikanische Schnellboot

Es ist seit langem gute Tradition, dass sich in jedem Schreiber-Katalog wenigstens ein neues Schiff im Jahr findet. In diesem Jahr ist das ein kleines Modell von einem ziemlich kleinen Schiff. Entsprechend kurz wird meine Rede sein. Die Anregung für dieses und viele frühere Modelle habe ich beim Besuch dieses wundervollen Museums hier bekommen. Das Modell der Motoryacht Oheka II können Sie kaum dreißig Meter von hier in der Vitrine sehen.

Der Name für dieses Boot will einem indianisch erscheinen. Oheka könnte der tapfere Onkel von Winnetou sein. Oder war im amerikanischen Bürgerkrieg die Entscheidungsschlacht in der Ebene von Oheka? Aber der Name für dieses Boot kommt einfach von den Initialen des Eigentümers. Bei reichen Familien war es gute Sitte, Kombinationen aus den ersten Buchstaben ihrer Namen als Yachtnamen zu verwenden. Otto Hermann Kahn war ein jüdischer Bankier. In Deutschland geboren, lebte er in New York. In den Zwanzigerjahren war er eine der einflussreichsten Persönlichkeiten im Finanzsektor dieser Stadt. Seine Yacht Oheka II brauchte er, um von und nach New York über den Hudson River zu setzen.

Das Boot wurde 1927 auf der Lürssen-Werft in Bremen gebaut. Bis heute ist diese Werft bekannt für ihre schnellen Boote und Motoryachten für die Reichen dieser Welt. Oheka II macht da keine Ausnahme. 22 Meter 50 lang, mit luxuriöser Kabinenausstattung und teurer Möblierung. Obwohl es nur kurze Strecken flussauf und flussab fuhr, hatte es die komplette Navigationsausrüstung für große Fahrten. Das einzige Detail, das seine Nähe zu Freizeitbooten seiner Zeit zeigt, war eine luxuriöse Sitzbank am Bug. Denn das wäre in jedem Fall ein ausgesprochen feuchter Platz, außer bei ganz geringer Fahrt und bei schönstem Wetter.

Der Rumpf ist stabil aber leicht gebaut aus Holzplanken auf Metallspanten. Oheka II wurde von drei 550-PS-Maybach-Motoren angetrieben. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 34 Knoten war sie zwar sehr schnell für so eine Motoryacht, aber auch nicht so schnell wie man denken könnte bei dieser enormen Motorleistung. Es gab schnellere und leichtere Boote und luxuriösere Yachten. Aber Otto Hermann Kahn verlangte von seinem Boot beides: Geschwindigkeit und Luxus. Es sollte groß sein, es sollte schnell sein, es sollte komfortabel sein, und das alles zusammen bei allen Wetterbedingungen. Die Lürssen-Werft konnte diese Bedingungen erfüllen, weil sie beim Bau von Patrouillen- und Rettungsbooten schon Erfahrungen mit verschiedenen Rumpfformen in der rauen Nordsee gesammelt hatte.

Statt der V-Form, die typisch für Schnellboote war, konstruierte man einen langen, gerundeten Rumpf, der nicht über das Wasser gleitet, sondern durch das Wasser schneidet. Diese Absicht ist auf Höhe der Wasserlinie gut sichtbar: ein spitzer Bug gegenüber den breiten Bugformen der typischen Schnellboote, die auf Gleitfahrt ausgelegt sind. Die wichtigste Neuerung, die Lürssen einführte, war aber, dass das im vorderen Bereich gerundete Unterwasserschiff nach hinten flach auslief, so dass einerseits genug Raum für die Schiffsschrauben blieb bei annähernd horizontalen Schraubenwellen. Andererseits sorgte diese Konstruktion dafür, dass sich das Boot bei hohen Geschwindigkeiten vorn nicht zu sehr aus dem Wasser hob. Die hydrodynamischen Auftriebskräfte vorn wurden durch die Rumpfform im Heck ausbalanciert.

Diese Eigenschaft, dass das Schiff auch bei rauer See und hoher Geschwindigkeit ruhig lief, interessierte auch die deutsche Marine, die nach der optimalen Rumpfform suchte für ihre

neue Generation von Küstenpatrouillen- und Schnellboote. Die Oheka II wäre ziemlich groß für ein Schnellboot dieser Zeit gewesen, aber die Marine hatte für diesen Typ ein größeres Aufgabenspektrum vor. 1929 bekam Lürssen den Auftrag für ein Boot mit ähnlichem Rumpfdesign, aber mit zwei Torpedorohren am Bug. Es war die S-1, der Prototyp aller deutschen Schnellboote im Zweiten Weltkrieg.

Ganz interessant ist der Vergleich mit anderen Schnellbooten. Die englisch-amerikanischen Boote gingen alle auf das Design der British Power Boat Company unter Hubert Scott-Paine zurück. Die englische wie die amerikanische Navy setzten immer noch auf „motor torpedo boats“ wie sie im Ersten Weltkrieg waren, also schnelle Boote mit relativ geringer Reichweite und beschränktem Durchhaltevermögen mit V-förmigem Rumpf. Die größten und schwersten waren die amerikanischen Boote der achtzig-Fuß-Elco-Klasse. Sie waren zwei Meter länger und doppelt so schwer wie die Oheka II. In Gleitfahrt kamen sie auf vierzig Knoten, verbrauchten dann aber ihren kompletten Kraftstoffvorrat von elf Tonnen innerhalb von sechs Stunden. Auch bei normaler Reisegeschwindigkeit waren es nicht mehr als zwölf Stunden. Und große Wellen würden bei hoher Geschwindigkeit den Rumpf in Stücke schlagen.

Die Lösung der Italiener und Russen war sogar noch extremer. Ihre Schnellboote waren klein, sogar sehr klein und gleichzeitig sehr schnell. Der Rumpf hatte eine ähnliche Form wie die Schwimmer eines Wasserflugzeugs mit einer oder mehreren Stufen, die die Gleitfahrt erleichtern sollten, aber den Wasserwiderstand bei langsamer Fahrt erhöhten. Solche Boote konnten nur bei absolut ruhiger See mit hoher Geschwindigkeit angreifen.

In 1:100 misst das Schreiber-Modell der Oheka II gut 22 cm. Es ist damit eins der kleinsten Schiffsmodelle, die wir haben. Ich erinnere mich an eine heiße Diskussion hier in Bremerhaven: Jemand erzählte von seinem Dilemma, ob er die „polnische“ Konstruktionsmethode anwenden sollte, was einige wenige pappverstärkte Spanten bedeutet, oder die „normale“ Methode mit mehreren dünnen Spanten. Ich habe die Oheka als extremes Beispiel der „polnischen“ Methode konstruiert mit nur zwei Spanten. Das Modell ist ganz einfach zu bauen. Das Schwierigste sind vielleicht die Treppen, die vom Deck zu der Kajüte in der Mitte des Schiffs führen. Die Kajüte selbst ist halb offen. Deshalb habe ich auch eine Bank und einen Tisch vorgesehen – Sessel schienen mir dann doch zu klein.

Das Gute an kleinen Schiffsmodellen ist, dass unabhängig vom Maßstab nicht zu viele Details vorgesehen werden müssen. Ein einfacher Mast, nur ein Boot und ein Davit, um es zu Wasser zu lassen. Ich weiß nicht, was ich tun würde, wenn sich Schreiber eines Tages dafür entscheiden sollte, ein großes Schiff mit einer Reihe von Booten, mehreren Masten, Segeln, Schornsteinen, Lüftern oder – schlimmer noch – hunderten von Rudern zu machen.

Vielen Dank!