

EisbärPost



Dampf-Eisbrecher **STETTIN**



Informationen für Mitglieder und Freunde des Vereins Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V.

April 2005 • Ausgabe 08

Haare schneiden und rasieren...



Foto: Michael Zapf

...heißt es in Werftkreisen, wenn ein Schiff lediglich für ein paar Tage zu Inspektions- und Routinearbeiten eingedockt wird. Am 15. Dezember 2004 war es auch für die STETTIN mal wieder so weit:

Kurz nach 6.00 Uhr ging es mit Schlepperhilfe los in Richtung Blohm+Voss. Dort wartete das abgesenkte „Dock 16“ (200 m lang, 32 m breit, 20.000 Tonnen Hebekraft) auf die STETTIN.

Editorial

Liebe Mitglieder,

eine erfolgreiche Saison 2004 und die Winterarbeiten liegen hinter uns. Die STETTIN war vor Weihnachten bei Blohm+Voss im Dock und liegt mit neuer Klasse und neuem Außenanstrich bereit für neue Reisen. Viele Helfer haben überall Hand angelegt und vieles instand gesetzt, was nicht mehr so ganz in Schuss oder defekt war. Auch die Bordstromerzeugung soll wieder bestens funktionieren: Spilling-Dampfmotor u. Generator wurden völlig demontiert und bei Fa. Spilling in Hamburg grundüberholt, unsere Leute haben tatkräftig mitgeholfen.

Nach vielen Jahren des Notbehelfs kann nun endlich das Servicepersonal ordentlich untergebracht werden, das „Hotel zur Schraube“ ist fertig!

Die Kombüse wurde mit neuen Elektro-Geräten ausgestattet und der Tresen auf dem Bootsdeck ist völlig neu.

War mein Appell zur Sparsamkeit auf der Jahreshauptversammlung gar nicht nötig? Doch, denn diese Aktionen waren nur möglich, weil sich dankenswerter Weise die Firmen GAGGENAU und HOLSTEN engagiert haben! Bei allem lobenswerten Einsatz unserer Aktiven muss uns immer klar sein, dass wir ohne die Großzügigkeit sehr vieler Firmen selbst nicht in der Lage wären, unsere schöne STETTIN fahrtüchtig zu unterhalten! Allzeit gute Fahrt wünscht

Ihr Manfred Fraider





Mit dem „Steiger“ auf intensive Außenhautpflege.

Anker und Ketten werden zur Prüfung auf den Dockboden herunter gelassen. Jeder der beiden Anker der STETTIN wiegt 1.330 kg und hat etwa 170 m Kette. Jedes Kettenglied ist aus Stahl mit 39 mm Durchmesser gefertigt und hat in der Mitte einen Steg. Geprüft wird, wie viel Material schon abgerostet ist und ob lose Stege eingeschweißt werden müssen. Nun heißt es auch hier: Anker und Kette entrostet und neuer Anstrich.

Aber auch im Inneren der STETTIN wurde fleißig gearbeitet: Alle Seeventile wurden überprüft und überholt (notwendige Ein- und Auslässe für Wasser und Kühlwasser unterhalb der Wasserlinie). Hiervon waren die Ausblasventile an beiden Kesseln besonders schwergängig, was die morgendliche Prozedur des



Unter den Kesseln ist Klaustrophobie unangebracht

An Bord Manfred Fraider und viele Aktive, aber auch das „Hamburger Abendblatt“. Am nächsten Tag ein großer Artikel in der Zeitung - eine Kopie liegt bei. Als gegen 10.00 Uhr die STETTIN trocken liegt, erfolgt eine erste Besichtigung des Schiffsrumpfes. Jedes Seeschiff muss regelmäßig die „Klasse“ erneuern. Alle fünf Jahre und mindestens einmal dazwischen wird durch einen Ingenieur der Klassifikationsgesellschaft GL (Germanischer Lloyd) das Schiff im Dock gründlich besichtigt. Den letzten Docktermin konnte die STETTIN um ein Jahr verschieben, weil ein Taucher das Unterwasserschiff, die Seekästen, die Schraube und das Ruder mit Videokamera inspiziert hatte. An Bord des Tauchereinsatzschiffs konnte der Besichtigter auf einem Monitor alles mit eigenen Augen sehen und den Taucher entsprechend dirigieren.

Im Dock ist natürlich alles einfacher: Das gesamte Unterwasserschiff wird zunächst von Bewuchs und Muscheln befreit und dann auf Beulen und Risse untersucht. Bei der STETTIN sind auch die vielen Nieten zu kontrollieren. Der Propeller wird auf Blattschäden untersucht, die Wellenabsenkung gemessen und das Ruder auf zuviel Lose in den Lagern überprüft. Es dürfen sich dabei keine Auffälligkeiten zeigen. Und dann gibt es einen neuen bewuchshemmenden Unterwasseranstrich.



STETTIN auf den Pallen

Foto: Michael Zapf

Abschlämmens (durch kurzes Öffnen der Ventile wird Schlamm am Kesselboden nach außenbords gedrückt) sehr schwierig machte. Für knifflige Reparaturen an den beiden nun schon über 70 Jahre alten Kesseln können wir zum Glück auf einen besonders erfahrenen Kesselschmied einer Hamburger Spezialfirma zurückgreifen. Kleine Undichtigkeiten im sogenannten „Wolf“ wurden von unseren Heizern schon während der Fahrsaison bemerkt und durch besonders schonendes Heizen in Grenzen gehalten. Der Kesselschmied hat dann, nach vorheriger, penibler Reinigung der Feuerräume (anschließend war eine noch peniblere Reinigung der ausführenden Heizer nötig!) in den Wölfen neue Stemmanten angebracht und die Nähte anschließend neu verstemmt. Die überlappend vernieteten Bleche im Wolf sind während Fahrzeiten ganz besonderen Belastungen unterworfen - da bleibt die eine oder andere Schadstelle nicht aus.

Mit neuen Dichtungen an den Mannlochdeckeln wurden die Kessel bis zum höchsten Punkt mit fast 27 Tonnen Wasser befüllt und unter 16 bar Druck gesetzt, um ihre Dichtheit zu prüfen - ein überaus spannender Moment! Saubere Arbeit - alles dicht und wieder fit für die nächste Saison. Anschließend wurde das Wasser wieder abgelassen und die Mannlöcher geöffnet, um die Kessel von innen zur Vermeidung von Korrosion zu trocknen.

Auch dem Besichtigter war es nicht entgangen: Unterhalb der Kessel waren einige Spanten und Konstruktionsteile stark angerostet, hier mussten neue Teile eingeschweißt werden. Hierbei sind wir auf die Fachleute der Werft angewiesen. Die anschließende sorgfältige Konservierung in dem „Kriechkeller“ war dann wieder unsere Sache.

Pünktlich ging es nach einer Woche wieder zum Heimatliegeplatz. Beim Ausdocken die bange Frage: Sind alle Seeventile dicht? Aber solide Arbeit wurde auch hier belohnt - jedenfalls ist die STETTIN wieder ein großes Stück weiter in Richtung neue Fahrsaison.

Wie in jedem Jahr ist die Liste lang: Viele Punkte im Maschinenraum warten auf Erledigung, notwendige Malerarbeiten überall, ein neuer Tresen auf dem vorderen Bootsdeck und neue Geräte in der Kombüse bringen viel Arbeit auch für uns mit. Der Ausbau des „Hotels“ nähert sich dem Ende.

Sehr aufwendig war die neue Konstruktion einer Abwurfvorrichtung der Rettungsinseln auf dem Bootsdeck achtern. Alles in Allem: Sysiphus läßt grüßen.



Endlich!

Jahrelang konnte der Rost nur oberflächlich bekämpft werden. Der Kampf ist gewonnen! Vorerst.

Für Leser fern der Küste:

Für Außenarbeiten unterhalb der Wasserlinie muss man das Schiff „trocken legen“. Größere Schiffe werden hierfür gedockt. Ein **Schwimmdock** ist ein langer Ponton mit doppeltem Boden und hohlen Wänden an den Längsseiten. Alle Hohlräume können geflutet werden, das Dock senkt sich und das Schiff fährt in das Dock. Nun werden Boden und Wände des Docks mit starken Pumpen leer gepumpt, das Dock schwimmt auf und das Schiff liegt trocken. Ein **Trockendock** ist ein spezielles Hafenbecken, mit einem Tor verschließbar und leer zu pumpen (das Trockendock „Elbe 17“ bei Blohm+Voss ist fast 360 m lang und fast 60 m breit)



Ohne Spilling ...

... bleibt die Kombüse kalt!

Was ist ein „Spilling“ und was hat er mit der Kombüse zu tun?

Als die STETTIN bei den Oderwerken gebaut wurde, reichte eine kleine Dampfmaschine mit einem 110 V Generator zur Stromerzeugung - elektrische Energie wurde nur für Licht und die Funkbude gebraucht. Als wir dann auf dem Museumsschiff auch Fahrgäste verpflegen wollten, wurde eine zeitgemäße Kombüse mit Herd, Spülmaschine sowie Kühlgeräten und auch eine Waschmaschine installiert. Für die Stromerzeugung musste eine andere Lösung her, aber natürlich eine mit Dampf! Man entschied sich für einen gebrauchten Dampfmotor der Hamburger Firma Spilling. Dieser nach modernen Erkenntnissen konstruierte Baukastenmotor aus mehreren Einheiten mit je einem Zylinder kann je nach geforderter Leistung relativ einfach erweitert werden. Unser Spilling hat drei Zylinder und treibt einen Generator 230/400 V an.

Doch auch an Dampfmotor und Generator ist die Zeit nicht spurlos vorbeigegangen. Schließlich arbeitete die Regelung nicht mehr einwandfrei und dadurch gab es hier und da Probleme mit der Stromversorgung. „Da war es höchste Zeit, eine Grund-



Für „ihn“ ein kleiner Fisch

überholung im Werk durchzuführen, denn mit defekter Regelung hätte die Maschine leicht einen irreparablen Schaden nehmen können“, führt Manfred Bittner aus, der sich geradezu liebevoll um alles kümmert. Also wurde alles zum Ausbau der beiden

Maschinen vorbereitet und am 20. November war unser Nachbar am Liegeplatz, der alte HHLA - Schwimmkran KARL - FRIEDRICH - STEEN behilflich, die beiden Teile durch die Oberlichter des Maschinenraumes von Bord zu hieven.

Gut 750 kg wiegt unser Spilling und noch einmal 250 kg der dazugehörige Generator. Kollege Bittner leitete die Instandsetzungsarbeiten, die schon eher einer Restauration gleichen.

Fa. Spilling unterstützte hierbei dankenswerter Weise äußerst großzügig mit Rat und auch Tat. Die Reglerwelle wurde überarbeitet, Steuerkolben neu gedreht, Buchsen neu hergestellt und verschiedene Teile neu gehärtet, um nur einen Teil der Arbeiten zu nennen.

Auch der Generator wurde überholt und schließlich wurde alles wieder eingebaut. Eine Menge Arbeit, **damit auch in Zukunft die Kombüse nicht kalt bleibt!**

Foto Spilling: Manfred Bittner

Kieler Woche, Juni 2004



Wie jedes Jahr bringen die ansehnlichen „Kieler Sprotten“ Fröhlichkeit und gute Laune an Bord. Bei allen Charterfahrten der Sparkasse Kiel verwandeln die Damen sich nicht nur selbst von Sparkassenangestellten in Bord-Hostessen, sondern auch die alte STETTIN in ein von besonderem Flair umgebenes Kreuzfahrtschiff. Ständig mit Getränken oder leckerem Räucherfisch (nämlich Kieler Sprotten) auf allen Decks unterwegs, werden die Gäste mit einmaligem Charme von ihnen verwöhnt.

Liebe Frau Petersen, hierzu Ihnen unser Glückwunsch!

Hanse Sail Rostock, August 2004

STETTIN im Eis-Einsatz!

Es geschah am Nachmittag des 13. August 2004, einem an sich untypischen Tag für Eiseinsätze. Wie jedes Jahr befanden sich in Rostock an diesem Wochenende rund 200 Groß- und Traditionssegler und mehr als eine halbe Million Besucher. Man besuchte die stolzen Windjammer, die liebevoll restaurierten Traditionssegler, die Museumsschiffe und Oldtimer und beobachtete die Regatten in einem der schönsten Segelreviere.

Im Hafen noch sonnige 22 Grad. An Bord der STETTIN erholte man sich von der Caipirinha-Party vom Vortag. Heizer Rüdiger Jeske:

„Wir nehmen Traditionen an Bord sehr ernst, besonders die der Caipir-Party. Besonders dank der Fischbude gegenüber, die uns immer großzügig mit Eis für unsere Drinks beliefert!“ Da war das Undenkbare eingetreten: Flanierende Besucher sahen es zuerst. Eis in der Warnow! Direkt vor dem Bug der STETTIN!

Bisher noch jeden Sommer eisfrei, war die Warnow nun urplötzlich zur Gefahr für die Schifffahrt geworden! Nicht auszudenken, was dieses für Hunderte von Schiffen und Tausende von Sommergästen an Bord der Schiffe bedeuten mochte! Fest vertäut im Hafen, leistete die STETTIN das Unmögliche. Oberheizer Eberhard Lantz: „Es war gigantisch. Obwohl wir völlig überrumpelt wurden, bewies das Team der STETTIN ganzen Einsatz. Das Eis war gebrochen. Auch der Mini-Eisberg konnte keinen Schaden mehr anrichten!“ Viele Besucher hatten das Geschehen verfolgt und halfen, Reste des Eises als Beweis zu bergen.

Assi Jan Heinrichs gerührt: „Die STETTIN hat während ihrer Dienstzeit unzählige Schiffe aus dem Eis gerettet. Und selbst heute ist sie immer noch voll einsatzfähig, selbst bei plötzlichem Eis!“



Foto und Bericht von Uta Jeske aus Leonberg



Klabautermann und Druckfehlerteufel

Bei einer Allianz dieser beiden Spezies ist die Produktion einer Zeitschrift maritimen Inhalts besonders gefährdet.

Ihr habt es sicher schon bemerkt:

Die beiden haben hie und da zugeschlagen. Hinzu kommen noch die Irrungen und Wirrungen der neuen Rechtschreibung. Nun, wir werden uns nach Kräften bemühen, den beiden das Handwerk zu legen. Aber das haben schon ganz andere versucht.



Die Münchnerin

In einer knappen Stunde sollte die STETTIN ablegen. Auf dem Ponton eine Mutter (Typ feine Münchner Gesellschaft) mit ihrem Sprössling. Sie kamen gerade von Sylt und wollten in einigen Stunden mit dem Autozug nach Hause reisen. Der Sohn wollte so gerne die STETTIN besichtigen und hörte nun an der Gangway, dass dieses jetzt nicht ginge. Dennoch wurde schnell eine individuelle Führung organisiert, der Junge war glücklich und die Spendenkasse um einen größeren Schein reicher.

„STETTIN im Schneesturm“,

gemalt von Klaus Heuer, war Inspiration und Grundlage für die Gestaltung des neuen Etiketts unserer beliebten Spirituose



„EISBRECHER“

Impressum

Herausgeber: Vorstand Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V.
Geschäftsstelle: Kieler Straße 318 • 22525 Hamburg
Tel.: 040-56 19 49 50

eMail: stettin@hoppe-bmt.de
Redaktionsteam EisbärPost:

M. Beckmann, M. Gehrke, B. Klevenhusen, J. Schumacher
Beiträge und Fotos ohne Vermerk sind von der Redaktion
Druck: Freutel & Schubel Druck oHG

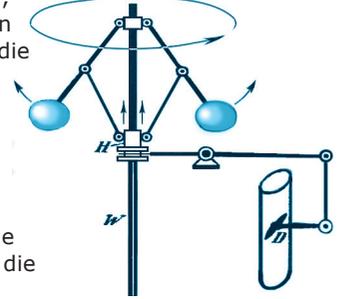
Die Entwicklung der Dampfmaschine

von Helmut Rohde

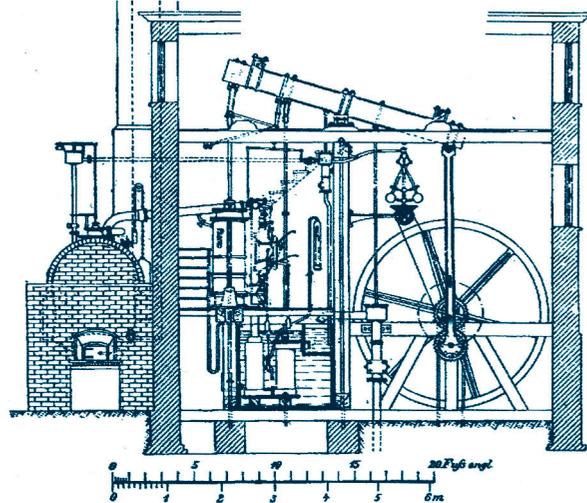
Teil 6

Hierzu bediente sich Watt des im Mühlenbetrieb bereits damals bekannten Fliehkraftreglers.

Sobald die Geschwindigkeit der Maschine steigt, fliegen die Kugeln weiter auseinander, heben die Hülse H und steuern über den Hebelmechanismus die Drosselklappe, die den freien Querschnitt verkleinert. Der Dampfdruck vor der Maschine sinkt, die Drehzahl verringert sich auf den vorgegebenen Wert. Gleiches gilt in umgekehrter Wirkrichtung, wenn die Maschine durch Lastzunahme die Geschwindigkeit verringert.



Eine übliche, doppeltwirkende Dampfmaschine mit Planetenradgetriebe, Gelenkgradführung (Parallelogrammführung) und Fliehkraftregler ist unten dargestellt. Die Maschine leistete 10 PS, der Zylinderdurchmesser betrug 445 mm und der Hub 1255 mm. Sie machte 25 Umdrehungen in der Minute und verbrauchte ca. 57 kg Kohlen pro Stunde. Da sich die Dampfmaschine in den schwierigen Betriebsverhältnissen der Grubenwasserhaltung bereits hinreichend bewährt hatte, wurden neue Märkte erschlossen. Speziell die Mühlenbesitzer waren sehr stark an dem Einsatz der Dampfmaschine interessiert, um unabhängig von Wasser und Wind ganzjährig Korn mahlen zu können. Ebenfalls Besitzer von Walzwerken sahen große Vorteile in dem neuen Antrieb, da Wassermangel im Sommer und eingefrorene Wasserräder im Winter den Betrieb sehr häufig zum Erliegen brachten. Die erste Dampfmaschine mit rotierender Bewegung wurde 1782 für eine Kornmühle in Ketley in Betrieb genommen.



Bemerkenswert für die Güte der Watt'schen Dampfmaschine ist die Tatsache, dass die zweite in einer Londoner Brauerei aufgestellte Dampfmaschine mit rotierender Bewegung fast 100 Jahre ihre Arbeit verrichtete.

Boulton und Watt planten 1784 zusammen mit den Londoner Getreidehändlern eine Aktiengesellschaft für Dampfmaschinen zu gründen. Das Korn mußte Themse aufwärts zu den Wassermühlen transportiert werden und das Mehl dann wieder zurück nach London in die Bäckereien. Die hohen Transportkosten konnten eingespart werden. Da erhob sich ein Sturm der Entrüstung unter allen Müllern und Mehlhändlern „die Wasser- und Windmühlen würden nicht mehr gebraucht und viele tausend Menschen würden ihre Arbeit verlieren“.

Die Gründung der Aktiengesellschaft wurde boykottiert, die Eintragung wurde abgelehnt und nur in der Form eines gewöhnlichen Kompaniegeschäftes ließ sich das Unternehmen gründen.

