

MS STURNITZ

Instandhaltungsphase 2024



MS STUBNITZ

VORWORT

Zum 60. Geburtstag der Stubnitz wurde eine weitere Hürde zum Fortbestand unseres Lieblingstrawlers genommen.

Viele Projekte wurden gemeistert indem handwerkliches Know-How, finanzieller Support und jede Menge Herzblut zusammenkamen, sodass die technische Substanz des Schiffes wieder wesentlich verbessert werden konnte. Auch wenn der Großteil der Arbeiten in dieser Broschüre nicht beschrieben werden kann, möchten wir hier exemplarisch einige Projekte, die im Rahmen der Instandhaltungsphase 2024 umgesetzt wurden, präsentieren.

Seht es gern als Einladung die Räume und Atmosphäre des Schiffes auch wieder live zu erleben, zum Beispiel bei den Konzerten in den Kühlräumen, im Sommer tagsüber beim Open Ship oder auch bei geführten Rundgängen durch alle Bereiche des Schiffes an den Tagen des offenen Denkmals.

Die Termine findet ihr im Veranstaltungskalender auf unserer Webseite, die übrigens auch 2024 komplett erneuert wurde.

stubnitz.com

DIE INSTANDHALTUNGSPHASE 2024

Eine besondere Herausforderung bei den Arbeiten war der Parallelbetrieb zwischen Veranstaltungen, Reparaturprojekten und regulärem Tagesbetrieb. Da jeder Tag in der Werft die Rechnung nach oben treibt, haben wir alle Arbeiten, die durchgeführt werden konnten solange das Schiff im Wasser liegt, an unserem Liegeplatz in Hamburg durchgeführt. Zum Teil mussten die Bewohner*innen, sowie Booking- und Buchhaltungsteam mit Gehörschutz arbeiten und staubige Wege zur Kaffeemaschine in Kauf nehmen. Baustellen im Veranstaltungsbereich wurden zum Teil noch während der Soundchecks für die abendlichen Konzerte abgeschlossen und aufgeräumt. Der Zirkus Stubnitz war in vollem Gange.

Da es für Unternehmen kaum möglich ist auf die schwer planbaren Situationen an Bord einzugehen, haben wir 95% der Arbeiten wieder in Eigenregie durchgeführt.



KENNZAHLEN:

Anzahl der Mitarbeiter: 16

Entlohnte Arbeitsstunden: 10.000h

Ehrenamtliche Arbeitsstunden: 7.000h

Fläche / Tonnage ersetzter Stahlteile:
31,3m² / 2.813kg

STUBNITZ FACTS:

Länge: 79,78m

Breite: 13,20m

Gesamthöhe über Wasserlinie: 29,54m

Max. Tiefgang: 5,50m

BRZ: 2541t

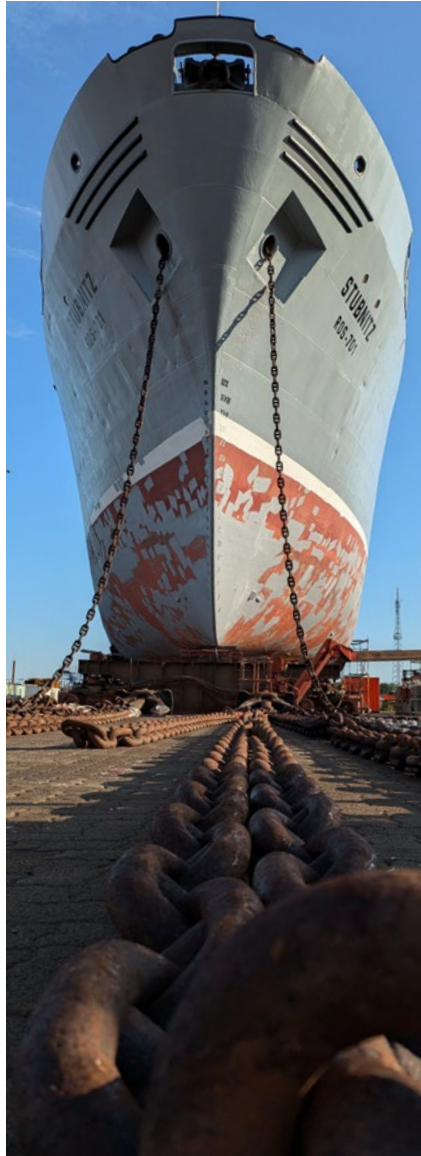
KULTUR.RAUMSCHIFF

INDUSTRIEDENKMAL

Die MS Stubnitz war ein Kühl- und Transportschiff - heute zählt sie zu den ältesten authentischen maritimen Frachtschiffen, die uneingeschränkt für die Berufsschifffahrt zugelassen sind. Mit ihrer schiffshistorischen Bedeutung und original erhaltener technischer Ausstattung ist die Stubnitz ein schwimmendes Museum.

Sie ist ein einzigartiges Industriedenkmal, insbesondere durch ihre Geschichte in der DDR-Fischerei aber auch durch ihre Transformation in einen Kulturort. Die Bewahrung des Originalzustands, die umfassende technische Dokumentation und die Fortführung des Schiffsbetriebs tragen zur kulturhistorischen Bedeutung bei, die über die konventionellen Denkmalkriterien hinausgeht.

Die Stubnitz spiegelt die industrielle Entwicklung der Fischerei im 20. Jahrhundert wider und vermittelt Einblicke in gesellschaftliche, wirtschaftliche und kulturelle Veränderungen; den Umbruch nach der Wiedervereinigung, den sozialen Wandel, den kulturellen Aufbruch, die Anpassung europäischer Hafenzentren und den Wandel der internationalen Seefahrt.



KULTURSCHIFF

Die Stubnitz, seit ihrer Umwidmung 1992 ein gemeinnütziges mobiles Kultur.Raumschiff, dient als Veranstaltungsstätte für Live-Musik, Clubbing, Performances, Kunstausstellungen, Kongresse, Events und vieles mehr.

Das nach wie vor fahrbereite Schiff bereiste bis 2013 norddeutsche sowie europäische Hafenstädte und präsentierte dort innovative Kultur. Die Crew dokumentierte die Veranstaltungen systematisch mit eigener Technik. Mit einem auf mehr als 7.000 Konzertaufnahmen angewachsenen Audio- und Videoarchiv sowie Partnerschaften mit lokalen, internationalen und interkulturellen Initiativen trägt die Stubnitz seit Beginn zur Entwicklung zeitgenössischer Musikkultur bei.

Bis heute ist das Kultur.Raumschiff mehrfach ausgezeichnete Spielstätte für Musikkultur, eine interdisziplinäre, partizipative und soziokulturelle Kulturwerkstatt.

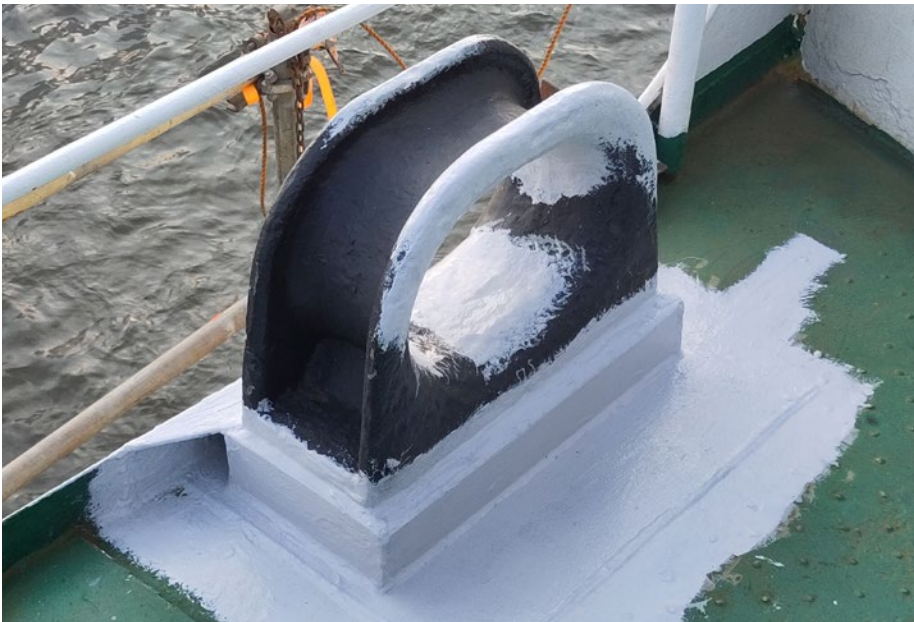
Mit Kapazitäten für bis zu 700 Personen und verschiedenen Veranstaltungsräumen bietet sie eine einzigartige und wandelbare Atmosphäre für unterschiedlichste Events.

KÖNIGSROLLEN

Da die Stubnitz an ihrem Liegeplatz in der Elbe mit der Tide täglich zwei mal 4m hoch- und runtergeht, müssen unsere automatischen Winden kontinuierlich die Leinen anziehen oder nachgeben, damit das Schiff nah an der Kai-mauer bleibt. Um die großen Kräfte in den Leinen mit möglichst wenig Reibung händeln zu können, werden die Leinen über die drehbaren Königsrollen geführt. Über die Jahrzehnte haben sich jedoch 3 der 4 Rollen festgesetzt. Deshalb haben unsere Schiffbauer die Rollen demontiert und entrostet. Da die runden Deckel mittlerweile auch stark korrodiert waren, haben wir diese mit Brenner und gefühlvoller Gewalt im klassischen Schmiedeverfahren nachgefertigt. Nachdem alles konserviert wurde und neue Gewinde für Schmiernippel geschnitten wurden konnte alles großzügig gefettet wieder zusammengebaut werden.



KLÜSEN IM KAPITÄNSGARTEN



Als Klüsen bezeichnet man die verstärkten Öffnungen in der Reling, durch die die Leinen eines Schiffes geführt werden. Schon mehrfach in der Geschichte der Stubnitz wurden Klüsen versetzt, wenn beispielsweise eine Gangway an dieser Position montiert werden sollte. Leider wurde der Umbau der Klüsen am Kapitängarten, dem Decksbereich vor der Brücke, nicht fachgerecht abgeschlossen. Die Stahlträger und das Deck unter der Klüse wurden nicht isoliert, sodass Kondenswasser über die Jahre zu starker Korrosion geführt hat.

Für die Arbeiten wurden Möbel und Verkleidungen sorgfältig demontiert und eine großzügige Öffnung in die Stahlwand und das Deck geschnitten. Nachdem die neuen Platten und die Unterkonstruktion verschweißt waren konnte alles konserviert und diesmal komplett isoliert wieder montiert werden.

LÜFTERKÖPFE

Auf der Stubnitz befinden sich 24 Be- und Entlüfter, die sich in die 128 Räume des Schiffes verzweigen. Jedes Lüftersystem hat auf den äußeren Decks einen Lüfterkopf in dem das Gebläse mit dem Elektromotor sitzt.

2024 lag der Fokus unserer Arbeiten auf den stahlbaulichen Teilen der Lüfterköpfe, da sie dauerhaft dem Wetter ausgesetzt sind.

Die meisten Arbeiten konnten vor Ort verrichtet werden, indem korrodierte Bleche herausgetrennt und durch neues Plattenmaterial ersetzt wurden. Auch die beiden Lüfter auf dem hinteren Mast in 16m Höhe über der Wasserlinie wurden so repariert. An zwei Lüftern war dieses Vorgehen jedoch nicht möglich, da die kaputten Stellen nicht erreicht werden konnten ohne den Lüfter zu demontieren. Die Lüfterköpfe wurden deshalb mit Hilfe eines Krans abgenommen. Die ringförmigen Anschlusssteile wurden komplett neu gebaut und angepasst, sodass sie, frisch konserviert, wieder zusammengebaut werden konnten.

Alle weiteren Lüfterköpfe wurden in ausgiebigen Ehrenamtsstunden während des Sommers entrostet und mehrschichtig konserviert.





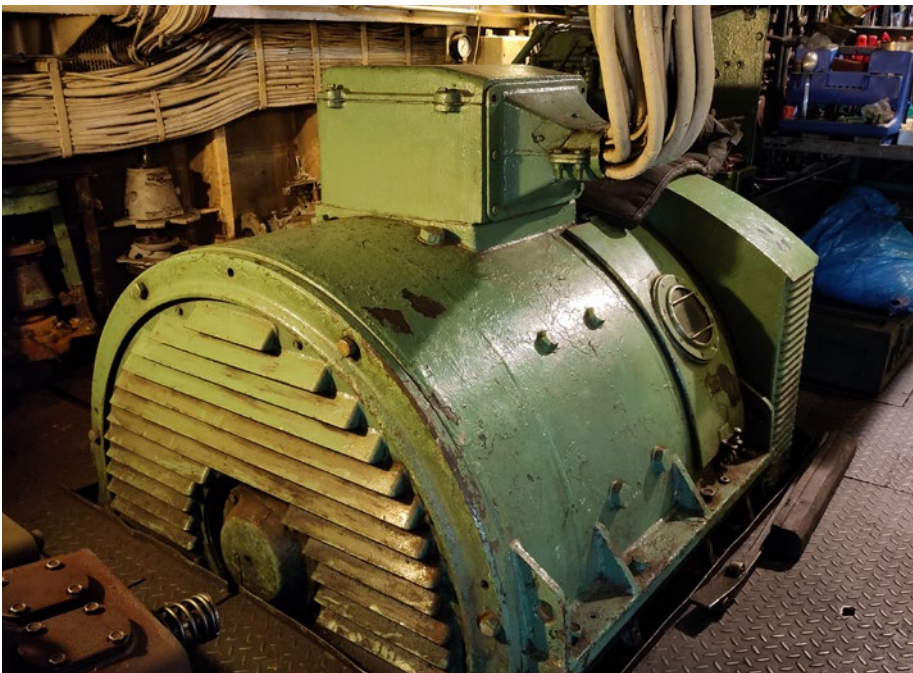
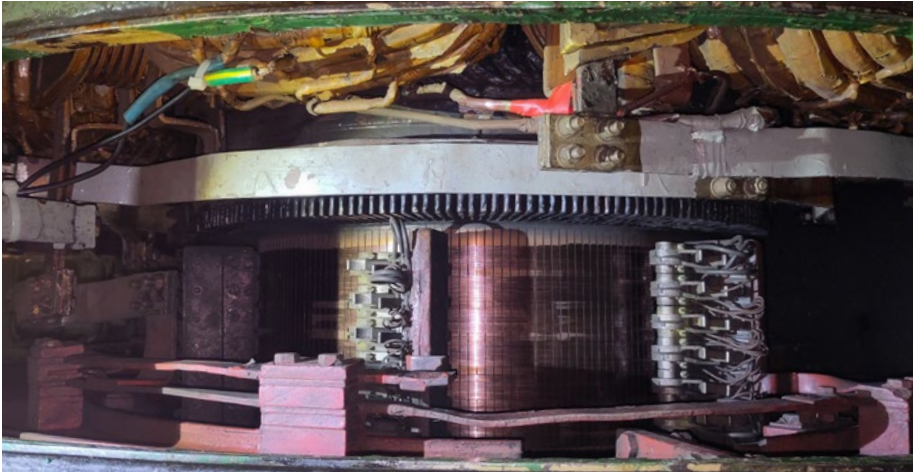
LADEWINDENFAHRSTAND

Auch wenn die Kernkompetenz der Crew nicht mehr die Versorgung ihrer sozialistischen Genoss*innen mit Hering ist, so sind die technischen Einrichtungen immer noch erstaunlich nützlich. Heute hängt Fisch nur in absoluten Ausnahmefällen am Ladegeschirr. Dafür werden fleißig Band-Equipment und Getränke gekrant. Weiterhin ist die originale Gleichstromtechnik in Betrieb, bei der handfeste Mechanik die Widerstände zuschaltet.

Da auch diese Teile über die Jahrzehnte verschleißen, haben wir 2024 die Steuereinheit generalüberholt. Kontakte wurden wieder aufgelötet und wieder eingeschliffen. Die Arretierungsmechanik für die einzelnen Fahrstufen wurde erneuert und diverse Stahlplatten am Gehäuse wurden ersetzt. Gereinigt und frisch angepinselt können wir die Ladebäume nun wieder nutzen um bei bestem Hamburger Wetter die Paletten schweben zu lassen.



UMFORMER & GENERATOREN



Zu Fischereizeiten konnte Strom durch 4 parallel laufende Dieselgeneratoren produziert werden. Da mittlerweile eine Kühltruhe genügt um unsere Heringe zu lagern, wurden die Kühlmaschinen, die über 1000t Fisch frosten und lagern konnten, Anfang der 1990er Jahre ausgebaut. Auch die große Netzwinde mit der die Fischnetze auf das Achterdeck gezogen wurden ist heute nicht mehr im Einsatz.

Dadurch haben wir heute wesentlich weniger Bedarf an Strom und einen großzügigen Maschinenpark um diesen bereit zu stellen.

Das gesamte Schiff wurde vor dem Bau so konzeptioniert, dass es mit Gleichstrom betrieben wird. Da wir heute die meiste Zeit Drehstrom über ein Kabel von Land bekommen und IT-Infrastruktur, Elektrogeräte und Veranstaltungstechnik meist auf Wechselstrom laufen, ist mittlerweile ein komplexes System entstanden, für das wir zum Glück ein Team an Elektriker*innen haben, die sowohl genug Herzblut für robuste Elektromechanik der 60er Jahre haben, als auch genug Verstand für praktikable Lösungen mit Mitteln des 21. Jahrhunderts.

EINDOCKEN



Für den Werftaufenthalt 2024 hat Strela Shiprepair auf dem Gelände der Volkswerft Stralsund das beste Angebot abgegeben. Das hat sich vorzüglich getroffen, da die Stubnitz in dieser Werft vor genau 60 Jahren gebaut wurde. Also haben wir uns im Juli zum ersten Mal seit über 10 Jahren auf den Weg gemacht durch den Nord-Ostsee-

Kanal und über die offene See. Crew und Technik haben einwandfrei durchgehalten, sodass wir in der Geburtsstätte eindocken konnten.

Die Besonderheit des Werftgeländes ist die Schiffshebevorrichtung. Hierbei wird eine Plattform mit Hilfe von Seilwinden auf etwa 10m Wassertiefe abgelassen. Das Schiff wird

dann darüber genau in Position gebracht, sodass es beim Anheben der Plattform auf den vorher positionierten Kielblockträgern aufliegt. Wenn die Plattform auf gleicher Höhe mit dem umliegenden Reparaturplatz ist kann das Schiff auf einem Schienensystem seitlich vertaktet werden, um auf dem Reparaturplatz abgeparkt zu werden.

RUDER



Als Vorbereitung für das Herausziehen der Propellerwelle musste während der Dockung das Ruder abgebaut werden. Dafür wurde im ersten Schritt der Bolzen herausgezogen, der das Ruder an der Unterseite lagert. Dieser Bolzen, auch Fingerling genannt, hat circa 25cm Durchmesser und wiegt 370kg.

Anschließend wurde das Gewicht des Ruders mit Kettenzügen abgefangen und die oberen Bolzen gelöst, sodass das Ruder anschließend vorsichtig auf einen Hänger abgelegt werden konnte.

Die Ergebnisse der Lagervermessung und der Rissprüfung fielen positiv aus, sodass wir mit gutem Gewissen auch in den nächsten Jahren noch fahren können

PROPELLER

Ein großes Glück für das Gesamtprojekt Stubnitz ist, dass die Initiatoren 1990, ohne besonders viel nautische Erfahrung zu haben, ein Schiff mit Verstellpropelleranlage gewählt haben. Damit kann die Steigung der Propellerflügel mit laufenden Maschinen eingestellt werden, um das Schiff schnell zu bremsen, auf der Stelle stehen oder Rückwärts fahren zu lassen. Ohne diese Anlage müsste das Schiff beim An- und Ablegen wesentlich öfter die Hilfe von Schleppern in Anspruch nehmen.

Da diese Anlage bereits in den 1950er Jahren konzipiert und 1964 eingebaut wurde, ist es immer wieder eine Herausforderung das Know-How für diesen Oldtimer zu finden. Um die Anlage zu warten, muss der Propeller mit der circa 7m langen Schraubenwelle aus dem Schiffsrumpf herausgezogen werden. Für diese Arbeiten muss das in der Welle liegende Gestänge der Verstellanlage und die Lagerschalen demontiert werden. Diese Prozedur dauert mehrere Tage und muss sehr behutsam erfolgen. Die Welle wird anschließend in eine Werkstatthalle transportiert, um einen Propellerflügel zu demontieren und zu prüfen, ob das Material Ermüdungserscheinungen hat.

Da die solide DDR-Technik mit sehr großzügigen Sicherheitsfaktoren entworfen wurde, ist unsere Anlage auch nach 60 Jahren immer noch in gutem Zustand und konnte anschließend mit neuen Dichtungen und frischem Hydrauliköl wieder montiert werden.





MASCHINENRAUMBILGE

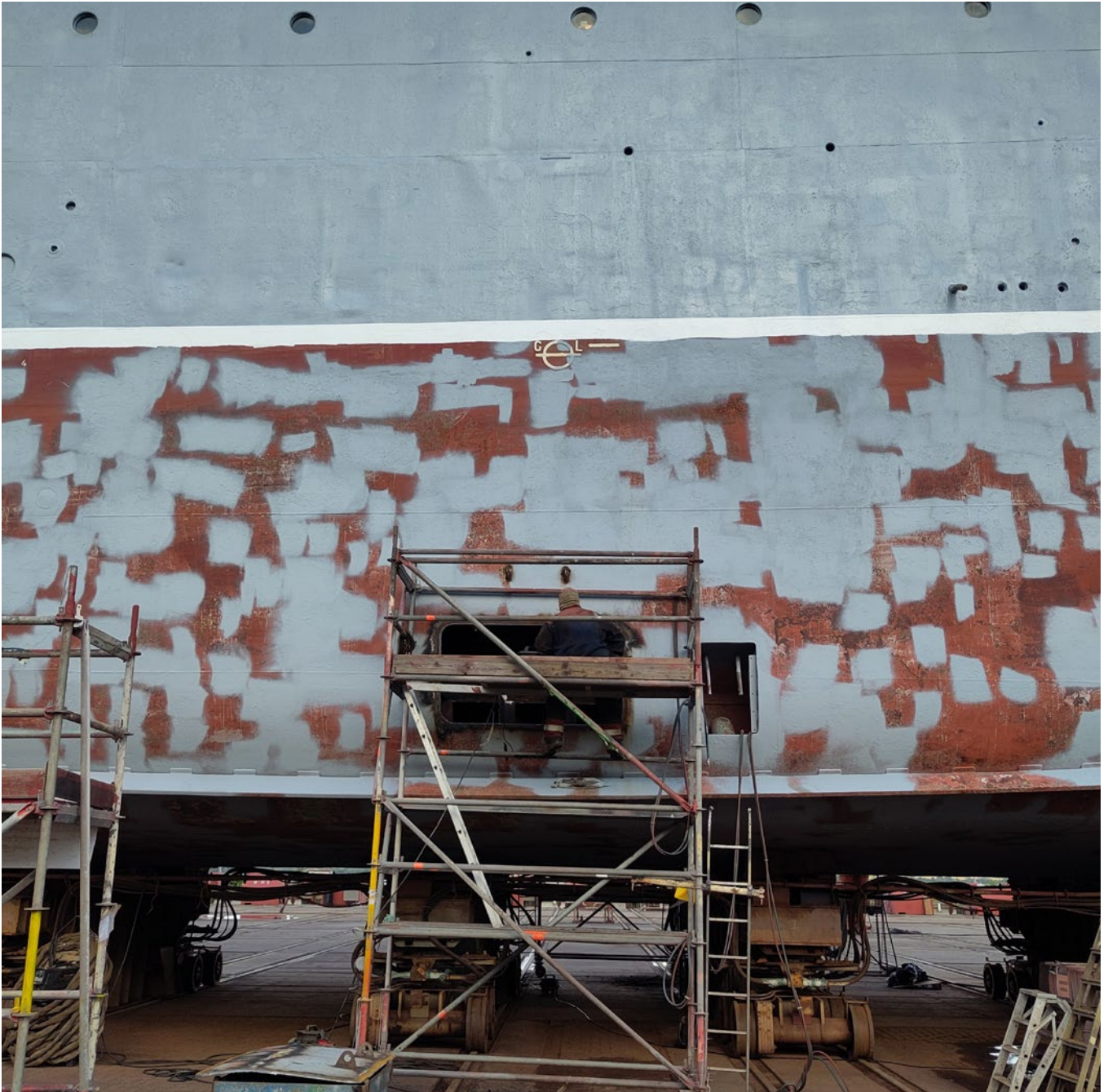
Da im Maschinenraum nicht nur gut geölte Motoren laufen, sondern auch die wasserführenden Hilfssysteme für Frischwasser, Abwasser, Spülwasser sowie Kühl- und Sperrwasser zusammentreffen, ist der Boden des Maschinenraums - die Bilge - für alle Schiffsbetreiber*innen ein besonders spannender Bereich. Schließlich haben wir schon oft genug festgestellt, dass sich Rost am liebsten in schwer zugänglichen Ecken bildet.

So haben wir bei der Materialstärkenmessung herausgefunden, dass unser Oldtimer Schwachstellen hatte, die von innen kaum erreicht werden konnten.

Deshalb wurden während des Werftaufenthaltes an 3 Stellen Löcher in die Außenhaut gebrannt, sodass die korrodierten Teile der Bilge von außen ausgetauscht werden konnten.

Auch wenn sich unsere Maschinencrew sehr gefreut hat, das erste Mal ein Fenster im Maschinenraum zu haben mussten wir es doch wieder wasserdicht verschließen. An den Stellen, an denen die Schiffshülle noch gut in Schuss war, konnten die herausgetrennten Außenhautplatten im Anschluss wieder eingesetzt werden.





TANKKONSERVIERUNG

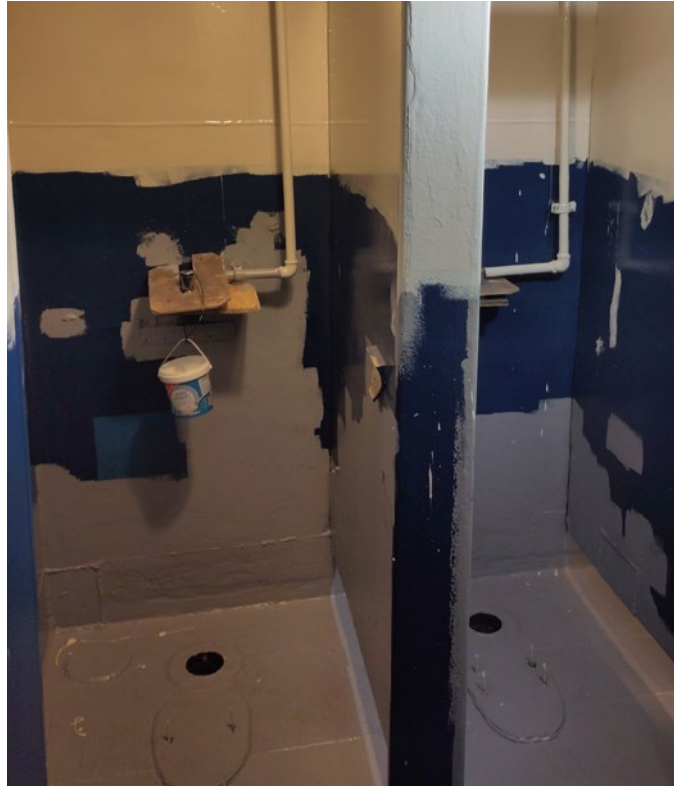
Die Arbeiten in den Tanks sind ein Paradebeispiel für anstrengende Projekte, die am Ende niemand sieht. Da die Tanks sich ganz unten in der Doppelhülle des Rumpfs befinden, müssen sie wesentlich zur Festigkeit des Schiffskörpers beitragen und besitzen eine Vielzahl von Trennwänden und Versteifungen, sodass jedes Abteil höchstens 60cm breit ist. Neben der aufwändigen Be- und Entlüftung während der Arbeiten, muss ständig eine Person am Eingang der Tanks Wache halten, um bei Problemen reagieren zu können.

2024 haben wir in unseren 3 großen Frischwassertanks alle problematischen Stellen angeschliffen und konserviert.

Auch unser Fäkalientank musste geleert und gereinigt werden. Da hier Teile der Stahlstruktur schon stark korrodiert waren, haben unsere Schiffbauer in diesen extrem beengten Verhältnissen viele Stahlteile ersetzt. Unser Konservierungsteam hat anschließend alles wieder mehrschichtig konserviert, sodass wir uns nun wieder für einige Jahre auf andere Projekte konzentrieren können.



DECK DER TOILETTENKABINEN



Auch in unseren Wohnbereichen gab es 2024 größere Bauprojekte. Das Stahldeck unter den Crewtoiletten hat sich in den Vorjahren zunehmend aufgelöst, da der darauf liegende Estrich und die Fliesen über die Jahre schon einige Risse bekommen hatten und so beim Wischen des Fußbodens Wasser eingezogen ist. Angesichts des Lärmpegels, beim tagelangen Entfernen von Fliesen, Estrich und Rost mitten

in den Sozial- und Bürobereichen, musste unsere Crew wieder ihren Humor und Geduld unter Beweis stellen.

Da nicht nur das Deck, sondern auch die Seitenwände zum Teil stark korrodiert waren, mussten neben den 5m² (270kg) Decksfläche auch viele kleine Wandbereiche ersetzt werden, für die wiederum in den nebenliegenden Räume Wandverkleidungen demontiert werden mussten.

Mit Hilfe einer provisorischen Zwischendecke aus Holz wurden die darunterliegenden Veranstaltungs-Gäste-WCs geschützt, sodass wir ununterbrochen Veranstaltungen durchführen konnten.

Nach Abschluss der Stahlarbeiten haben unsere Klempner und Beschichter dafür gesorgt, dass das frischeste Klo des Schiffes feierlich wiedereröffnet werden konnte.

SCHNELLSCHLUSSVENTILE

Die Stubnitz hat neben Tanks für Frisch-, Schmutz- und Bilgenwasser, sowie für Motor- und Altöl auch 11 Tanks für Treibstoff, mit denen das Schiff vollgetankt 344t Diesel lagern kann.

Um die Dieseltanks im Notfall schnell vom Leitungssystem trennen zu können, sitzen direkt auf den Tanks Schnellschlussventile. Diese können durch ziehen von Stahlseilen, die über Umlenkrollen durch das Schiff geleitet werden, von einem zentralen Ort direkt neben der Kammer des leitenden Offiziers ausgelöst werden.

In dieser Instandhaltungsphase wurden all diese Ventile zerlegt und generalüberholt. Die Federn wurden wieder vorgespannt, die Drähte ersetzt und die Führungs- und Umlenkrollen aufgearbeitet.



VENTILE UND STURMKLAPPEN



In den Leitungssystemen an Bord sind insgesamt hunderte Ventile verbaut. Dieses Jahr haben wir 78 davon revidiert oder durch neue ersetzt. Viele der verbauten Ventile sind heute nicht mehr in der verbauten Baulänge verfügbar, sodass der Einbau eines neuen Ventils eine Anpassung der Rohrleitungen erforderlich machen würde. Deshalb macht es oft mehr Sinn, die vorhandenen Ventile aufzuarbeiten und neu einzuschleifen.

Den Großteil der Arbeiten hat unsere Maschinenraumcrew in Eigenregie durchgeführt. Nur die Ventile, die direkt an der Außenhaut oder am Seekasten sitzen haben wir von der Werft aufarbeiten lassen, da sie nur demontiert werden können, solange das Schiff im Trockenen liegt. Auch die Sturmklappen, also die Wasser- auslässe über der Wasserlinie, die schließen wenn große Wellen an die Schiffsseite schlagen, wurden ihrer regelmäßigen Wartung unterzogen.

MOTOREN

An Bord der Stubnitz gibt es 8 Dieselmotoren, die von unserer Maschinenraumcrew gepflegt werden wollen. Neben den beiden Hauptmaschinen, die den Propeller antreiben haben wir 4 große Motoren, um auf See Strom zu produzieren und einen „kleinen“ Drehstromgenerator für den Aufliegerbetrieb an der Kaikante. Zusätzlich gibt es einen Notstromgenerator außerhalb des Maschinenraums.

Parallel zu den gängigen Wartungsarbeiten wie Dichtungen erneuern und Ölwechsel, wurden unter anderem die Kurbelwellenverformungen, die sogenannte „Wangenatmung“, gemessen und alle Kühler generalüberholt.

Bei der 46-stündigen Überfahrt nach Stralsund konnten wir alle Systeme im Dauerbetrieb testen. Nun wissen wir auch, dass das Schiff weiterhin, nicht nur theoretisch, seetüchtig ist.







Foto: Volker Kropp

UNTERSTÜTZUNG

Wir bedanken uns herzlich bei unseren Unterstützern der Instandhaltungsphase 2024:

- BEAUFTRAGTE FÜR KULTUR UND MEDIEN DES BUNDES
- BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG
 - BEZIRKSAMT HAMBURG MITTE
 - STIFTUNG DENKMALPFLEGE HAMBURG
- KATHARINA UND GERHARD HOFFMANN STIFTUNG
- BODO RÖHR STIFTUNG
- UNTERSTÜTZENDE UNTERNEHMEN
- EINZELSPENDER*INNEN
- DEN VIELEN FREUND*INNEN UND HANDWERKER*INNEN FÜR IHRE LEIDENSCHAFTLICHEN ARBEITSSTUNDEN



Fühlt euch eingeladen und ladet eure Bekannten und Freund*innen ein, dieses technische Denkmal und vielseitige Kulturplattform zu besuchen. Schaut dafür gern auf unsere Webseite: stubnitz.com

Auch weiterhin betreiben wir die Stubnitz als gemeinnütziger Verein und haben keine regelmäßige Förderung auf die wir uns verlassen können. Da wir das Schiff dennoch auch in Zukunft technisch und kulturell weiterentwickeln wollen, ist nach wie vor jede Unterstützung willkommen! Wenn ihr uns helfen wollt, mit unserer alten grauen Lady die Welt etwas bunter und diverser zu machen, dann freuen wir uns über Spenden, euren Besuch und/oder über euer Mitwirken. Es gibt weiterhin viel zu tun: „**All hands on deck!**“

Motorschiff Stubnitz e.V. | GLS Bank | IBAN: DE27 4306 0967 1203 9201 00 | BIC/SWIFT: GENODEM1GLS

Spendenbescheinigungen sind möglich. Mehr Infos unter: stubnitz.com/spenden

MS STURNITZ

Instandhaltungsphase 2024

FOTOS & TEXTE:

Martin „Salli“ Salzwedel

LAYOUT & DESIGN:

Joscha Radaj

TITELFOTO:

Steffen Mayer

