

Freunde des Stückgutfrachters
MS BLEICHEN e.V.
Australiastraße, Schuppen 51A
20457 Hamburg
Tel: 040 751146910
Fax: 040 751146929
E-Mail: info@msbleichen.de
www.msbleichen.de

Liegeplatz des Schiffes: Hansahafen, Bremerkai
neben Schuppen 50 im östlichen Freihafen auf
Position: 53°31,62 N, 010°0,02 E

Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln:
S 3 und S 31 S-Bahnstation Veddel
Ausgang Wilhelmsburger Platz, in
Richtung Hafen, Niedernfelder Brücke, Veddeler
Damm, Gehzeit ca. 20 Minuten
Buslinie 256 Haltestelle Veddel West
Anfahrt mit dem Auto: über den Veddeler Damm
Anfahrt mit der Barkasse: MaritimeCircleLine
(www.maritimeCircleLine.de)

Die „*Informationen aus der Maschine*“ werden in unregelmäßigen Abständen veröffentlicht. Nachdruck nur mit Genehmigung
Bisher sind erschienen:
Schiffsdaten
Hauptmaschine
Datenblatt Hauptmaschine und Dieselgeneratoren
Voith Turbokupplung
Das Ladegeschrir

Spendenkonto:

Stückgutfrachter BLEICHEN
HASPA
BLZ: 200 50 550
Konto Nr: 1365130

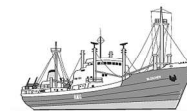
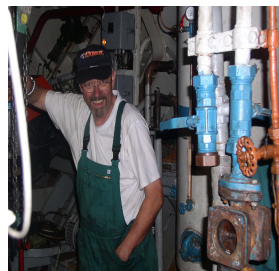
Gestaltung und Text: Volker Stärk
Sep. 2010
© Fotos SHM, V.Stärk

Ausblick

Die BLEICHEN war bis zu ihrer Überführung nach Hamburg im Januar 2007, zuletzt als OLD LADY, in Fahrt für ihren türkischen Reeder. 2006 absolvierte das Schiff noch 56 Seereisen im Schwarzen Meer. Die fast 50 Jahre alte Hauptmaschine war dabei ohne größere Störungen 2.400 Stunden im Betrieb und verbrauchte 430 Tonnen Marine-Gasöl. Auch die Überführung des Schiffes im Januar 2007 aus der Türkei zu ihrem jetzigen Liegeplatz beim Schuppen 50 verlief ohne Störungen.

Die Freunde des Stückgutfrachters MS BLEICHEN e.V. sorgen jetzt durch ihre ehrenamtliche Mitarbeit dafür, dass die Betriebsbereitschaft der Hauptmaschine sichergestellt ist. So wurden bei Druckmessungen Schäden festgestellt die eine Grundüberholung der Hauptmaschine erforderlich machten. Alle acht Zylinderdeckel, Kolben und Laufbuchsen wurden ausgebaut, überprüft, instandgesetzt oder erneuert.

Mit ihrem Fachwissen und ihrer Freude an der Erhaltung der Maschinenanlage unterstützen sie das Ziel der Stiftung Hamburg Maritim und der „Freunde des Stückgutfrachters BLEICHEN e.V.“, dass die BLEICHEN für die Öffentlichkeit zugänglich ist und das Schiff auch zukünftig in Fahrt gehalten werden kann.



Freunde des Stückgutfrachters
MS BLEICHEN e.V.

MS BLEICHEN

Informationen von Deck und aus
der Maschine

Hauptmaschine



Maschinenraum 1958



MS BLEICHEN

Ein Projekt der Stiftung Hamburg Maritim
www.stiftung-hamburg-maritim.de

Die gesamte, für den Betrieb des Stückgutfrachters BLEICHEN erforderliche Maschinenanlage befindet sich im Hinterschiff. Der „herausragende“ Teil der Maschinenanlage ist die

Hauptmaschine



Zylinderstation

Zum Antrieb des Schiffes dient ein 1958 bei der Klöckner-Humboldt-Deutz AG in Köln hergestellter einfach wirkender, direkt umsteuerbarer 4-Takt Dieselmotor mit Turbolader der Typenreihe **RBV8M 366**. Die Hauptdaten und – abmessungen des Motors sind:

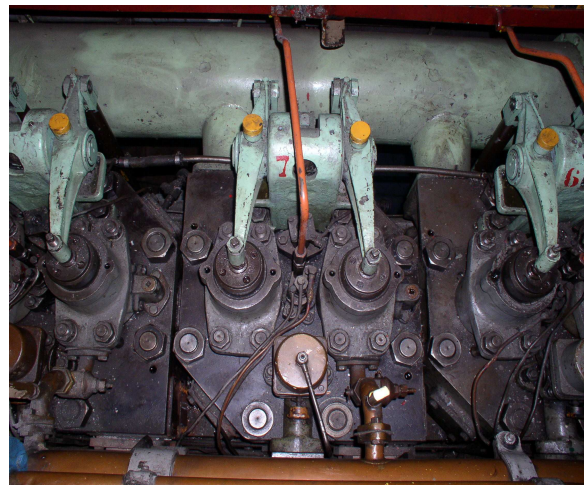
Leistung	1.800 PS (1324 KW)
Nenn Drehzahl	275 U/min
Zylinderzahl	8
Zylinderdurchmesser	420 mm
Hub	660 mm
Motorlänge	8 Meter
Motorhöhe	3,7 Meter
Motorgewicht	55 Tonnen

1958 war dies der größte „Deutzer“ 4-Takt Motor.

Gestartet wird der Motor mit Druckluft von 30 bar. Die dazu erforderlichen 2 Druckluftbehälter je 1.000 ltr. Inhalt und ein Reserverluftbehälter mit 500 ltr. befinden sich an der Steuerbordseite des Maschinenraumes hinter der Hauptschalttafel.

Brennstoff und -verbrauch

Bei den zuletzt im Betrieb üblichen Motordrehzahlen von 220 U/min verbrauchte der Motor zwischen 4.000 und 4.400 ltr. Marine-Gasöl am Tag. Marine-Gasöl ist vergleichbar mit dem im häuslichen Bereich eingesetzten Heizöl und auch entsprechend teuer.



Zylinderkopf mit Ein- und Auslassventilen

Änderung der Fahrtrichtung

Für die Änderung der Fahrtrichtung des Schiffes von z. B. Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt muss der Motor gestoppt werden. Nur dann kann über eine hydraulische Umsteuereinrichtung der Motor umgesteuert werden.

Wie in der damaligen Bauzeit noch üblich, erfolgt das An- und Abstellen, Umsteuern und die Drehzahlregulierung des Motors im Maschinenraum weiterhin ausschließlich von Hand am Bedienungsstand, der am vorderen Ende des Motors angebracht ist. Die Befehlsübermittlung zwischen Kommandobrücke und Maschinenraum wird optisch und akustisch über den Maschinentelegrafen vorgenommen.

Motorkühlung

Gekühlt wird der Motor durch eine Zweikreiskühlung, d.h. das 70°C warme Kühlwasser wird über einen Wärmetauscher mit Seewasser auf 60°C. herabgekühlt. Die Brennstoffdüsen im Zylinderdeckel werden mit Marine Gasöl gekühlt.

Schmierung

Alle drehenden Teile des Motors werden über die am Motor angehängte Schmieröldoppel-pumpe und einer separaten Ölpumpe (Anfahrpumpe) mit Schmieröl versorgt. Die Kipphebel und Federteller der Ein- und Auslassventile werden von Hand geschmiert.



Bosch Zylinderöler

Untersetzungsgetriebe und Kupplung

Die Leistung des Motors wird über ein Untersetzungsgetriebe der Firma F.Tacke mit hydraulischer Kupplung auf die Propellerwelle und den Propeller übertragen. Das Getriebe reduziert die Nenn Drehzahl des Motors von 275 U/min auf 175. Das Schiff erreicht damit eine Dienstgeschwindigkeit von 12 kn. Die Propellerwelle ist in Weißmetallagern mit Ölschmierung gelagert und besitzt eine Simplex-Abdichtung (Deutsche Werft). Der rechtsdrehende Propeller hat die Firma Zeise Hamburg-Altona in einem Stück aus Sondermessing hergestellt. 3,5 Tonnen wiegt der 5 flügelige Propeller mit einem Durchmesser von 3 m.