



Andreas Westphalen

Diplom - Ingenieur Maschinenbau

Freier Sachverständiger für Traditionsschiffe

Schiffsdampfmaschine

Baujahr 1940

Motoren-Museum Schleswig-Holstein e.V.

Historie

1935 schlug die Geburtsstunde der heutigen Marineoperationsschule (MOS) in Bremerhaven. An der Geeste auf dem Gelände der ehemaligen Tecklenborg- Werft, die 1928 den Betrieb einstellen musste, entstand die Kasernenanlage Wesermünde. Hier nahm im Oktober 1935 die 2. Marineunteroffizier- Lehrabteilung mit theoretischem Unterricht, Infanteriedienst, Sport und Seemannschaft ihre allgemeine Ausbildung von Unteroffizier- und Feldwebelanwärtern auf. Zugleich eröffnete in dieser Kaserne die Marineschule Wesermünde ihren Ausbildungsbetrieb für Mannschaften, Unteroffiziere und Feldwebeln aus dem technischen Maschinenbereich.



Das Kraftwerk der MOS Bremerhaven 2003

1945 wurde es mit dem Ende der des verlorenen Krieges wieder still um die Marine in Bremerhaven. Die US-Navy übernahm sämtliche Einrichtungen. Am 8. Mai 1956 wurde mit dem Aufstellungsbefehl Nr. 8 für das Marinestützkommando Bremerhaven der Neubeginn der Marineschulen der neu gegründeten Bundesmarine eingeleitet. Die Amerikaner räumten nach und nach die von ihnen belegten Gebäude, und so konnte im Juni 1956 die Technische Marineschule Kiel, Zweigstelle Bremerhaven, ihren Lehrbetrieb mit den alten Dampfanlagen (Kraftwerk I und Kraftwerk II), der Schmiede sowie modernen Werkstätten und Einrichtungen für Elektro- und Motorentechnik beginnen. 1982 wurde der größte Teil der schiffstechnischen Ausbildung nach Kiel verlagert, es blieb nur eine Inspektion als Außenstelle in Bremerhaven, die jedoch im Herbst 1987 ganz geschlossen wurde. So endete nach 52 Jahren die Ausbildung zum Schiffstechniker in dieser Kasernenanlage.



Die praktische Dampfausbildung erfolgte zuletzt in dem Kraftwerk I. An dem Marine- Wagner Schulungskessel von 1939 mit 9 t/h Dampfleistung wurden regelmäßig Verdampfungsversuche gefahren. Als Dampfverbraucher diente eine 1940 auf der Hamburger Stülckenwerft gebaute Dreifachexpansions- Kolbendampfmaschine mit einer Bauer- Wach Abdampfturbine. Gekoppelt mit einer Junkers Wasserbremse konnte die volle Leistung von 1200 PSI gefahren werden. Es handelt sich dabei um die vollständige Backbordanlage eines Minensuchbootes Typ M 40, die zu

Kriegszeiten in großer Stückzahl gebaut wurden. Seit Ende des Dampfbetriebes 1987 stand die Anlage zur Disposition. Ein musealer Erhalt dieser mittlerweile einmaligen Technik vor Ort wurde geprüft. Ebenso wurden diverse namhafte Museen informiert, die sich zum Teil zwar interessiert zeigten, jedoch eine Demontage und spätere Nutzung nicht realisieren konnten. Mit dem Beschluss für den Abriss des gesamten Gebäudes drohte somit auch dieser technischen Anlage die Verschrottung. In dem 3. Quartal 2003 wurde mit den Entsorgungs- und anschließend Abrissarbeiten begonnen. Praktisch in letzter Minute nahm sich ein Privatmann der Maschine an. Nach umfangreichen Demontearbeiten wurde die historische Dampfmaschine am 11.2.2004 geborgen und anschließend nach Hamburg transportiert und dort eingelagert. Heute steht die Maschine als Exponat in dem Motorenmuseum in Lütjensee.

Dreifach- Expansionsdampfmaschinen der M- Boote Typ 40

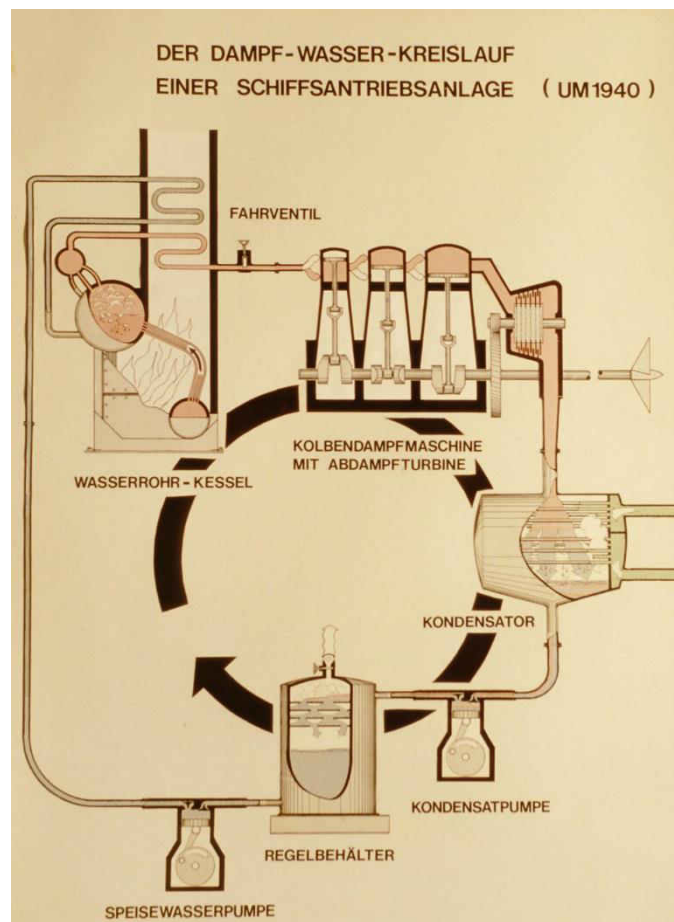
Zwischen 1942 und 1943 wurden 131 Minensuchboote- Boote Typ 40 von verschiedenen Werften, insbesondere auch niederländischen, abgeliefert. Von diesen Booten gingen 63 während des Krieges verloren, nach Kriegsende wurden 30 an die Sowjets, 25 an die USA und 13 an die Briten übergeben. Viele dieser Boote dienten, zum Teil mit ihren alten Besatzungen, in der GM/SA (German Mine Sweeping Administration), um die deutschen Seewasserstraßen von den Minen zu befreien. Mit Gründung der Bundesmarine wurden sogar fünf Boote von den USA wieder an Deutschland zurückgegeben, wo sie noch für wenige Jahre in Fahrt waren. Die letzten aktiven Schiffe dieser Klasse überhaupt dienten bis 1994 der rumänischen Flotte.

Die Boote des Vorgängertyps M 35 wurden mit den neuartigen Lentz- Einheitsdampfmaschinen in Doppelverbundbauweise mit Ventilsteuerung gebaut. Da die M- Boote größtenteils mit Reservisten besetzt wurden, kam es häufig zu Ausfällen der komplizierten Anlagen. Deswegen entschloss man sich, bei dem neuen Typ 40 wieder auf die klassische Dreifach- Expansionsmaschine mit gekuppelter Bauer- Wach Abdampfturbine zurück zu greifen. Auch wurden die Schul- Marinekessel wieder mit Kohlenfeuerung ausgerüstet, um der drohenden Ölnaptheit entgegen zu wirken. Die Doppelschraubenanlagen brachten max. 2.600 PSi und gaben den 62,3 m langen Booten eine Höchstgeschwindigkeit von 17,2 kn.

Technische Daten:

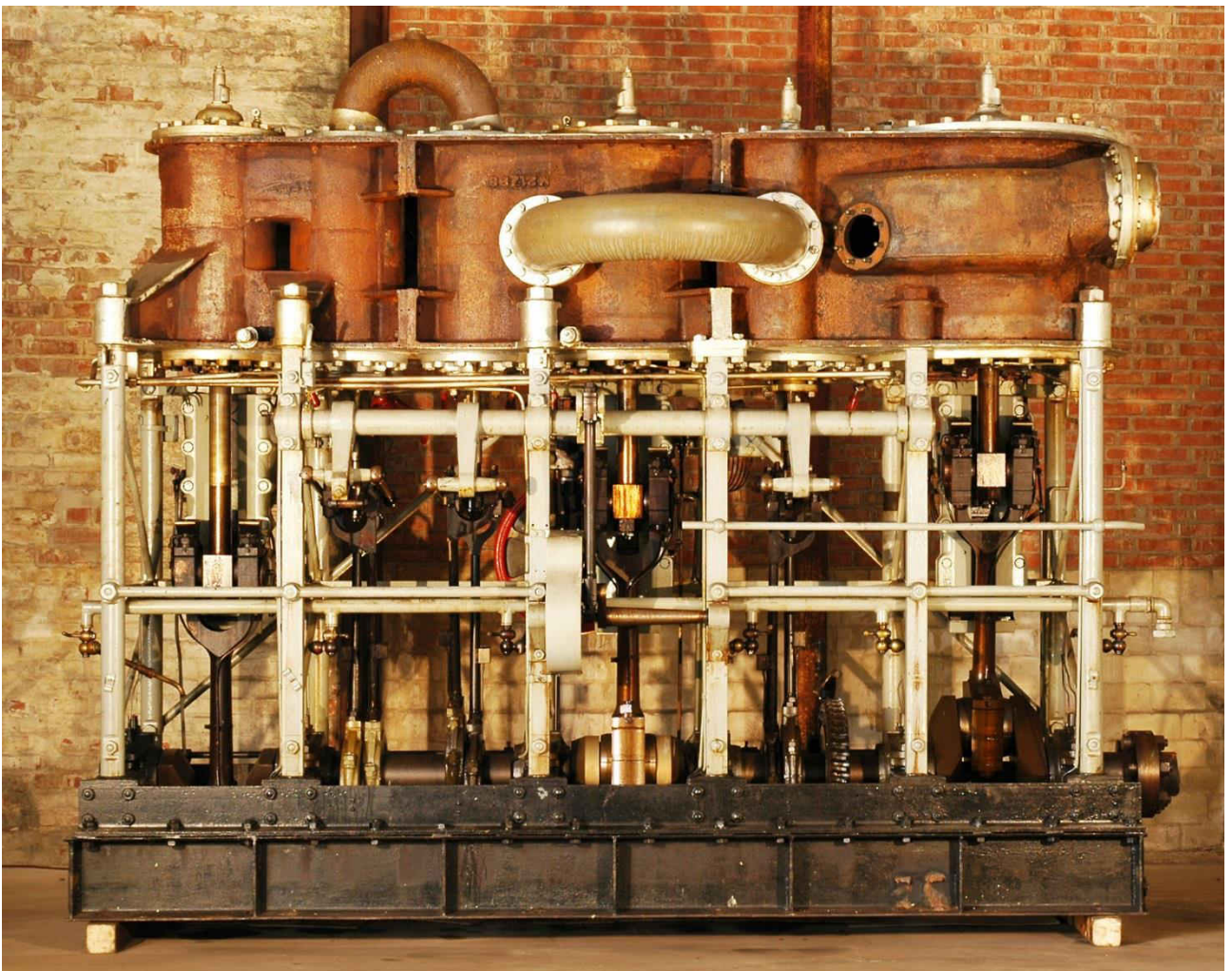
Abmessungen:	350 x 515 x 800 / 450 mm
Umdrehungen:	240 UpM
Leistung:	1300 PSi
Umsteuerung:	Bauart Stephenson
Gewicht:	ca. 10 to

1883 baute Ferdinand Schichau, Elbing, für das Torpedoboot S1 die erste speziell für Kriegsschiffe leicht gebaute 3fach Expansionsmaschine, die heute im Deutschen Museum München steht. Diese Kriegsmaschinen waren gegenüber denen der Handelsschiffahrt wesentlich leichter, kompakter und damit leistungsstärker ausgeführt. Den Abschluss dieser speziellen Schiffsmaschinen bildeten die 3fach- Expansionsmaschinen der M-Boote Typ 40. Neben der ehemaligen Maschine der Marineoperationsschule in Bremerhaven sind heute noch zwei weitere Exemplare auf dem Tonnenleger KAPITÄN MEYER erhalten. Dieser wurde 1950 gemäß den Bestimmungen des Potsdamer Abkommens mit Kolbendampfmaschine und Kohlefeuerung erbaut. Kurzerhand installierte man seinerzeit für den Doppelschraubendampfer zwei dieser Maschinen aus der Kriegsproduktion.





Aufwändige Bergung am 11.02.2004



Vor der drohenden Verschrottung gerettet, Fotos Westphalen