

MOTORSCHIFF STUBNITZ

INSTANDHALTUNGSPHASE 2019-2021



DAS MOTORSCHIFF STUBNITZ

Die Stubnitz war 25 Jahre für die DDR-Hochseefischereiflotte im Einsatz. Seit 30 Jahren ist sie als mobile, im gesamten Nord- und Ostseeraum vernetzte Kulturstätte aktiv. Das Motorschiff Stubnitz ist Zentrum für aktuelle Livemusik, Clubkultur und Performance sowie ein außergewöhnlicher Veranstaltungsort, seit 2013 mit Liegeplatz in der Hamburger HafenCity.

Die Stubnitz wurde 1964 auf der Volkswerft Stralsund gefertigt und 1965 als Kühl- und Transportschiff des Fischkombinats Sassnitz in Betrieb genommen. Sie fuhr als Basischiff der Flotillenfischerei, bis sie 1984 zum Fischfang Rostock überstellt und dann bis zur Währungsunion 1990 außerhalb des Baltischen Raums eingesetzt wurde.

1992 begann die Transformation zum zweiten Bestimmungszweck als mobile Kulturplattform, mit dem das Schiff in 11 nordeuropäischen Ländern und 22 Hafenstädten zum Träger von über 60 kulturellen Kooperationen wurde. 2013, 2017 und 2018 erhielt die Stubnitz den hochdotierten Bundeskulturpreis ‚Applaus‘ für kulturell herausragendes Livemusikprogramm. An Bord befindet sich ein großes Konzertarchiv (Audio-/Video), welches das Live-Musik-Programm der jeweiligen Städte und Zeiten dokumentiert und beständig weiter wächst.

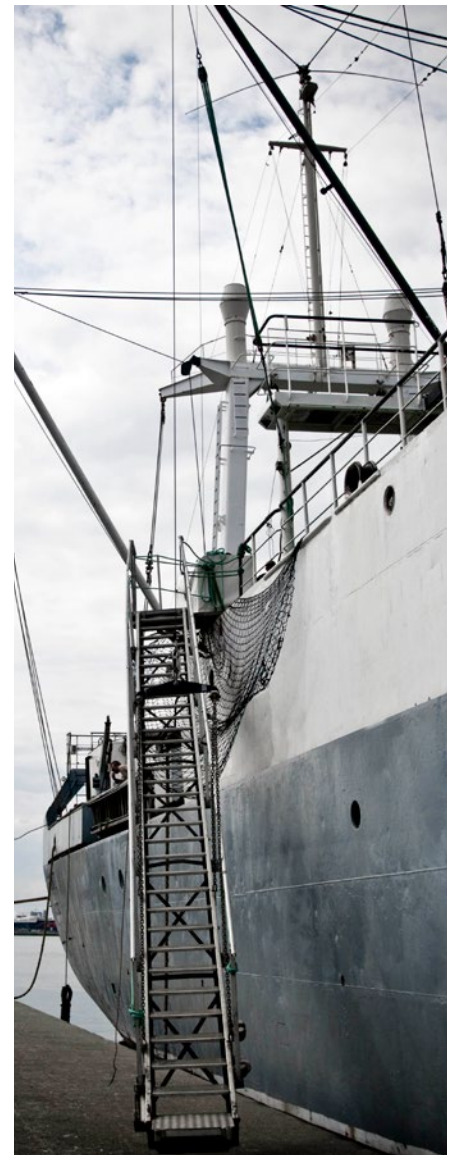
2003 und 2017 erfolgten die Einträge in die Denkmallisten der Hansestadt Rostock und der Freien Hansestadt Hamburg. Mit seiner komplett erhaltenen Maschinenanlage und Kommandobrückentechnik sowie den authentischen Wohn- und Sozialräumen, die für den laufenden Schiffsbetrieb funktionsfähig erhalten werden, hat das Motorschiff Stubnitz einen historischen Wert. Es ist in der aktiven Seefahrt ein einzigartiges technisches Denkmal.

Von 2019 bis 2021 konnten mit Hilfe von Denkmalfördermitteln des Bundes und der Freien und Hansestadt Hamburg wesentliche Instandsetzungsmaßnahmen realisiert werden.

Weitere Informationen unter:

ms.stubnitz.com/content/portrait

- LÄNGE: 79,78M
- BREITE: 13,20M
- GESAMTHÖHE ÜBER
WASSERLINIE: 29,54M
- MAX. TIEFGANG: 5,50M
- BRZ: 2541T



VORWORT

Liebe Freund*innen und Förder*innen,

Zwei intensive Jahre einer denkmalgerechten Instandsetzung an Bord der Stubnitz neigen sich dem Ende zu.

Die Zulassung der Stubnitz als Seeschiff konnte erneuert werden und die Lebenserwartung des Denkmal- und Kulturschiffes hat sich um etliche Jahre verlängert. Heute präsentiert sich die Stubnitz in der schiffbaulichen Schönheit und mit der Faszination, die in dem ehemaligen Kühl- und Transportschiff aus der Volkswerft Stralsund immer schon gesteckt hat.

Die vorliegende Broschüre soll exemplarisch einige Aspekte dieser Instandsetzung beleuchten, auch wenn viele Aspekte, auf Grund des Umfangs des Gesamtprojektes außen vorgeblieben sind. Aus den Informationen weiter unten lässt sich ablesen, auf wie vielen Schultern das heutige Ergebnis entstanden ist.

Unser großer Dank gilt all jenen Menschen, die dies mit vielfältigen Unterstützungen möglich gemacht haben!

Hamburg, Ende August 2021,

Urs Blaser und die Stubnitz-Crew

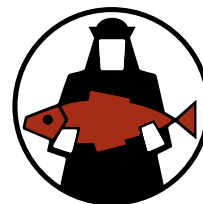
Zum Vorlauf und der Finanzierung

Begonnen hat das Vorhaben Ende 2016, mit der Aussicht auf eine 50%-Finanzierung für eine General-Instandsetzung mit Denkmitteln des Bundes. Die Bürgerschaft der Stadt Hamburg hat in der Folge für das gelistete maritime Denkmal eine 30%-Finanzierung aus dem Sanierungsfonds bewilligt. Für die verbleibenden erforderlichen Eigenmittel konnten wir Pat*innen und Spender*innen gewinnen, deren monatliche oder einzelne Spenden sich inzwischen auf über 85 Tsd. € addieren. Hier danken wir auch der Bezirksversammlung Hamburg Mitte und der Stiftung Denkmalpflege Hamburg, sowie den vielen Firmen, die uns über Gebühr mit Rat und Tat begleitet und unterstützt haben.

Bei der Entwicklung der Leistungspunkte für den Antrag ist mit gutem Willen der Förderer und des Denkmalschutzamtes, sowie tatkräftiger Unterstützung einer Kanzlei für Vergaberecht und einem zugeordneten schiffbaufachlichen Prüfer eine ungewöhnliche Vorgehensweise festgelegt worden: Es wurde geplant, die Instandsetzung überwiegend in Eigenregie mit vielen eigens dafür geschaffenen Arbeitsverhältnissen auszuführen. Dieses Vorgehen hat sich im Ergebnis als Erfolgsformel erwiesen.

Einige Kennzahlen zur Realisierung

- Knapp über **40 Mitarbeiter*innen** in 10 verschiedenen Gewerken mit insgesamt **35.650 Arbeitsstunden**
- ca. **20.000 Stunden** ehrenamtliche Arbeit
- Fläche / Tonnage der ersetzten Stahlbleche: **111 m² / 9.48 Tonnen**
- Teilerneuerte Türen und Luken (Verschluss): **42 Stück**
- Eigenmittel, Minimum für den Mittelabruf: **190.992 €**
- davon eingebrachtes Spendenaufkommen: **86.637 €**



m s . s t u b n i t z . c o m

GIENMAST

Der Gienmast wurde während des Fischfangs genutzt, um die Netze aus dem Wasser zu ziehen. Dementsprechend wenig Aufmerksamkeit hat er seit der kulturellen Umnutzung 1992 erhalten. Ursprünglich sollte die schwarze Farbe des Mastes verhindern, dass der Ruß des direkt davor sitzenden Schornsteins den Mast unansehnlich verfärbt. Als praktischer Nebeneffekt hat die Farbe in den letzten Jahren dafür gesorgt, dass auch der entstandene Rost kaum sichtbar war. Deshalb wurde im Sommer 2020 der Mast komplett eingerüstet, entrostet und konserviert. Da der Mast aus 20mm dicken Stahlplatten gebaut wurde, hat der Rost keine relevanten Schäden hinterlassen. Lediglich die Seitenführungsbleche der großen Umlenkrollen oben im Mast mussten ersetzt werden.





SCHEERGRABEN

Als Scheergraben wird die Wasserlauf Rinne bezeichnet, die sich an den Seiten des weiß gestrichenen Schiffsaufbaus direkt über dem Schiffsrumpf befindet. Da alle Decks an Bord des Schiffes zu den Schiffsseiten hin leicht schräg abfallend gebaut sind, fließt alles Wasser, das im Schiff anfällt, in die Wassergräben auf der Innenseite der Scheergräben

In den 80er Jahren haben sich schon erste Korrosionsprobleme gezeigt. Da das Schiff in dieser Zeit schon als „altes Eisen“ galt und die zukünftige Lebensdauer typischerweise nur noch wenige Jahre betragen sollte, wurden diese Wassergräben mit Estrich aufgefüllt. Leider hat das den Rost nicht aufgehalten - im Gegenteil: Durch die nun verschlossenen Durchflüsse wurde das Abfließen des Wassers noch verhindert. Dementsprechend wurde es Zeit, den Estrich zu stemmen und großflächig die Seitenwand und viele Spanten und Kniebleche zu ersetzen.

In diesem Projekt wurden insgesamt **11m²** Stahl neu eingesetzt. Das entspricht **545kg**.



DEHNUNGSFUGE



Die Dehnungsfuge sitzt auf halber Länge des Schiffes und sorgt dafür, dass bei starken Schiffsbewegungen das Deckshaus nicht bricht. Je nach Ladezustand und Wellengang kann es passieren, dass sich der gesamte Schiffskörper wölbt und biegt. Die an eine Regenrinne erinnernde Dehnungsfuge zieht sich durch alle oberen Decks und Wände.

Durch ihre Form dient sie außerdem dem Abfließen von Wasser von den Decks zu den Schiffsseiten. Über die Jahre hat dieser ständige Wechsel von Nässe und Trockenheit dazu geführt, dass die Stahlplatten stark korrodiert waren.

Auf jeder Schiffseite wurde deshalb auf circa 5m Länge die Dehnungsfuge komplett ersetzt.

Dafür mussten in den angrenzenden Kammern Mobiliar, Wand- und Deckenverkleidungen sowie die Isolation entfernt werden. Im Nachgang wurden die Kammern wieder originalgetreu aufgebaut.

Diese Baustelle ist ein typisch undankbares Projekt, das sehr viel Aufwand und Know-how benötigt, und - wenn alles gut gelaufen ist - niemandem ins Auge fällt.

LUKEN UND KLAPPEN

Besonders wichtige Bereiche auf jedem Schiff sind die verschließbaren Öffnungen. Diese müssen je nach Einsatzbereich für den Notfall einfach und zuverlässig Wasserdruck standhalten, Brandzonen abgrenzen und luftdicht sein, um potenzielle Rauchentwicklungen auf dem Schiff einzudämmen.

In dem Instandhaltungszeitraum haben wir deshalb systematisch alle 90 Klappen, Luken und Türen begutachtet und gegebenenfalls repariert.

Dabei wurden alle Türen an Deck demontiert und entrostet. Oft waren die Dichtungskanäle so stark korrodiert, dass die unteren Bereiche der Türblätter und auch die Türrahmen in den Aufbauten des Schiffes stahlbaulich ersetzt werden mussten. Hierbei musste mit 5mm dicken Blechen Präzisionsarbeit durchgeführt werden. Die besondere Herausforderung hierbei: Bei jeder Schweißung verzieht sich das Türblatt durch die Hitzeeinwirkung ein Stück weit. Trotzdem müssen die neu eingesetzten Dichtungen vollständig abdichten.

Auch die Verschlussmechanismen, die sogenannten Vorreiber, wurden in diesem Zusammenhang überholt und auf zuverlässige Funktion überprüft.

Um den aktuellen Anforderungen in der Seeschifffahrt gerecht zu werden, mussten außerdem vier Türen nachgerüstet werden. Da wir hierbei gezwungen waren, in die Originalsubstanz des Schiffes einzugreifen, haben wir uns dafür entschieden, moderne Schiebetüren einzubauen. Diese schlichten Türen sind klar unterscheidbar von allen weiteren Türen an Bord, verfälschen den Denkmalcharakter des Schiffes aber nicht.

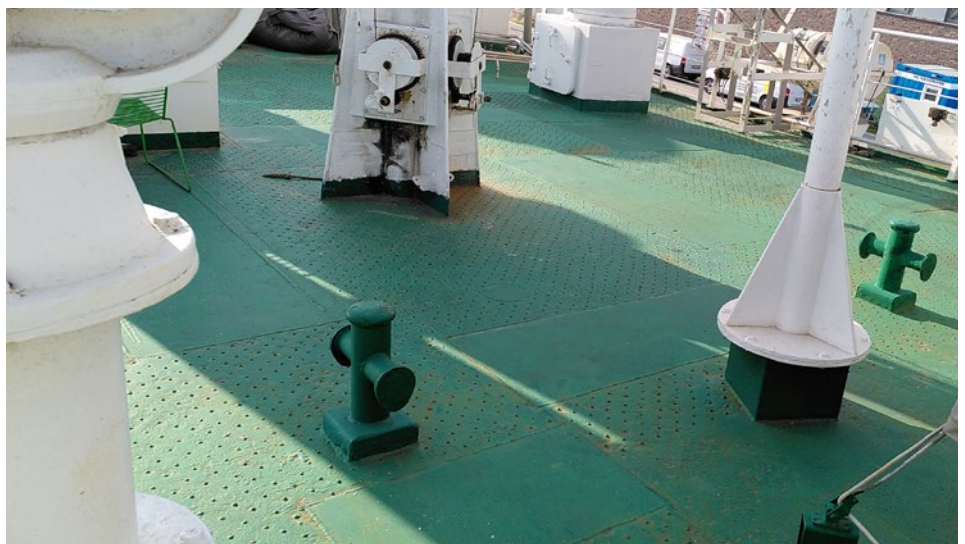


PEILDECK

Das Peildeck ist das oberste Außendeck des Schiffes. Hier hatten Wetter und Seewasser starke Spuren hinterlassen. Insgesamt wurde in 12 Bereichen das Stahldeck durch neue Platten ersetzt.

Um zu vermeiden, dass wir die darunterliegenden, noch original erhaltenen Kammern und die technischen Räume um die Brücke komplett demontieren müssen, haben wir lediglich kleine Zugänge in den Deckenpaneelen geschaffen, um im Notfall löschen zu können.

Nachdem die alten Decksplatten herausgetrennt wurden, haben wir die Isolation neu aufgebaut und vor den Heißarbeiten geschützt. Anschließend wurden die neuen Platten wieder eingesetzt und konserviert.



DECKS UND AUFBAUTEN



Eine immer wiederkehrende Aufgabe an Bord ist das Konservieren der Bereiche, die dem Wetter ausgesetzt sind.

Nachdem der Großteil der Instandhaltungsphase abgeschlossen war und der Roststaub der Baustellen sich langsam gelegt hatte, kamen wir deshalb zu den Arbeiten die auch ein Resultat haben, das am Ende gesehen wird.

Die Aufbauten, Deckshäuser und freiliegenden Decks wurden an den rostigen Stellen mit Wasserhochdruck entrostet, komplett gereinigt und mit mehreren Schichten konserviert.

Nachdem die erste Schicht, der sog. Haftvermittler, ausgehärtet war, konnte der „Maincoat“ aufgetragen werden, der hauptsächlich Korrosionsschutz bietet. Im letzten Anstrich wurde mit einfachem Decklack der richtige Farbton aufgetragen.

- Achterdeck: **364m²**
- Brückendeck: **262m²**
- Peildeck: **100m²**
- Vordeck: **182m²**
- Wandfläche der Aufbauten und Deckshäuser: **circa 400m²**



LADEWINDEN

Die beiden großen Winden werden genutzt, um mit den Ladebäumen den Kranbetrieb zu bewerkstelligen. Früher wurde damit der gefrorene Fisch aus den Laderäumen an Land übergeben.

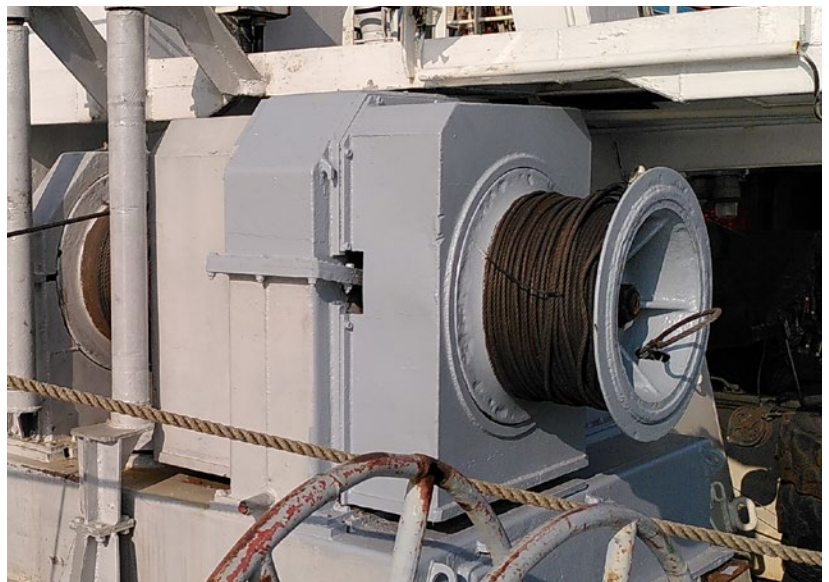
Heute ist die Anlage immer noch funktionstüchtig und wird zum Verladen von Bandequipment, Getränken, Baumaterial, Maschinenteilen und vielen weiteren großen oder schweren Gegenständen genutzt.

In den grauen Kästen unter den Winden sind große, schaltbare Widerstände verbaut. Diese werden genutzt, um die Elektromotoren in verschiedenen Geschwindigkeiten laufen zu lassen.

Da ein Widerstandspaket beschädigt und das andere noch funktionierend aber marode war, wurde nach dem Vorbild des intakten Paketes zwei neue gebaut.

An den Gehäusen beider Winden mussten außerdem einige verrostete Bleche ausgetauscht werden. Hierfür musste das Gewicht der Welle auf denen die Trommeln sitzen und auf die der Draht aufgerollt wird, mit provisorischen Stützen abgefangen werden.

Nachdem die Ölwanne für das Getriebe und das Gehäuse für die Handbremse repariert waren, konnten die Winden komplett entrostet und konserviert werden.



ANKERWINDE



Auch für die Ankerwinde war einiger Aufwand nötig, um sie für die nächsten Jahre in Schuss zu bringen.

Nicht nur am Fundmantel der Winde, sondern auch an den vorgelagerten Kettenbremsen und am Fundament des Reserveankers (am Bug des Schiffes) mussten Stahlbleche ersetzt werden.

Da Ankerwinden typischerweise auch genutzt werden, um die Leinen zu verholen, sind an den Seiten der Winde große Trommeln angebracht. Um diese können die dicken Tauen gelegt werden, mit denen das Schiff an der Kaikante festgemacht ist.

Diese sogenannten Spillköpfe sind aus Gusseisen, wiegen jeweils circa 400kg und sind auf Stützen aus 6mm dicken Stahlplatten gelagert. Diese Stützen waren korrodiert und wurden ebenfalls ersetzt.

Um den Dichtring um die Antriebswelle am Getriebegehäuse auszutauschen, wurde außerdem der Elektromotor, der die Winde antreibt, verschoben.

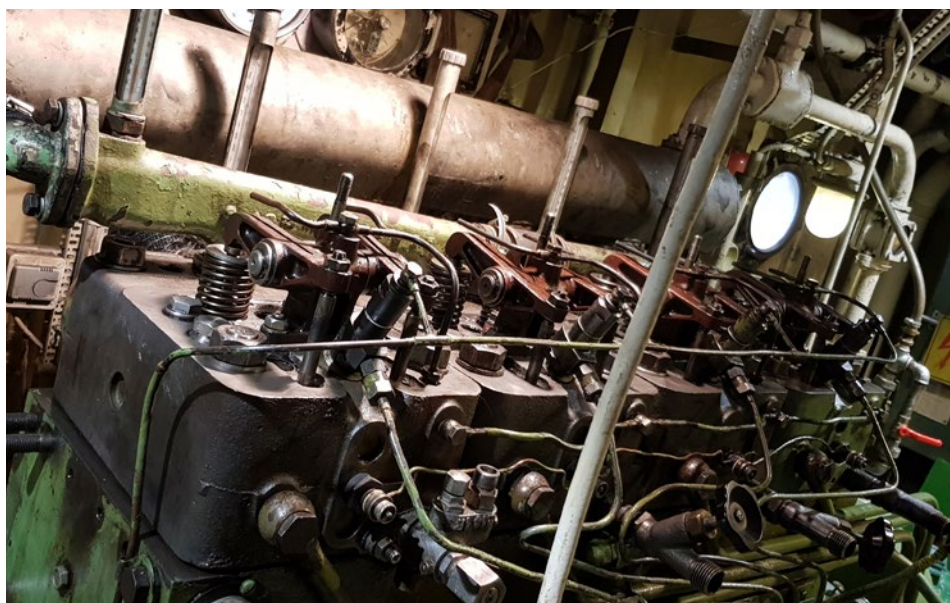
Unsere Elektriker haben sich währenddessen um die Widerstände gekümmert und die Bereiche neu abgedichtet in denen die Stromkabel durch das Deck gehen.



DIESELAGGREGATE

Auf der Stubnitz befinden sich nicht nur zwei Hauptmaschinen mit jeweils 670PS und je 22t Eigengewicht. Es waren auch vier Hilfsdiesel geplant für Bordstrom, Netzwinde, Kühlmachines und Reserve. Außerdem gibt es noch den Hafendiesel und das Notstromaggregat.

Natürlich wollen Maschinen gewartet und gepflegt werden. Für die letzte Dockung lag das Hauptaugenmerk auf dem Notdiesel. Hier wurden die Zylinderköpfe heruntergenommen, untersucht und repariert, um letztendlich zu ermöglichen, dass die Maschine im Notfall von einer Automatik gestartet werden kann.





ZYSTERNE

Als Zysterne wird der Bereich im Schiff bezeichnet, in dem die Ventile sitzen, mit denen Seewasser eingesaugt und ausgestoßen wird. Das Seewasser wird für die Kühlung der Maschinen, für die Toilettenspülungen und für die Feuerlöschpumpe benötigt.

Die Zysterne sitzt im Boden des Schiffes, mittig im Maschinenraum und ist in jedem Schiff ein kritischer Bereich, da hier bei Seewassereintritt direkt der Maschinenraum betroffen wäre.

Während der des Aufenthalts im Trockendock 2019 wurden alle Ventile überholt und Rohrleitungen überprüft. Um zu vermeiden, dass grober Dreck angesaugt wird, sind vor den Einsaugöffnungen große Kammern im Schiffsrumpf, die mit Gittern geschützt sind. Diese sog. Seekästen wurden im Trockendock ebenfalls geöffnet und gereinigt.



TANKS



Die Stubnitz hat als seetüchtiges Schiff nicht nur eine einfache Außenhaut, sondern über die gesamte Bodenfläche des Schiffsrumpfes eine zweite, wasserdichte Trennung: Den Doppelboden. Üblicherweise befinden sich dort die Tanks eines Schiffes. Hier werden Trinkwasser, Diesel, Öl, Altöl, Ballastwasser, Abwasser und weitere Flüssigkeiten gelagert.

Auch diese circa 30 Tanks müssen regelmäßig gewartet werden. In der Instandhaltungsphase haben wir viel Zeit in den Tanks, im Bug des Schiffes verbacht. In der Vorpiek und im Kofferdamm wurden einige korrodierte Bleche erneuert, die Tanks komplett gereinigt, entrostet und konserviert.

Auch in einem der beiden Fäkali-entanks und in den drei Trinkwassertanks wurde die Konservierung erneuert. Hierfür brauchte es Menschen, denen Platzangst ein absolutes Fremdwort ist. Diese Bereiche des Schiffes sind essenziell für die Gesamtfestigkeit des Schiffsrumpfes, daher sind die einzelnen Kammern der Tanks maximal 0,6m x 1,5m x 1,5m groß. Die meisten Kammern sind allerdings kleiner, erschwerend hinzu kommt ein schräger Boden.

ELEKTRIK

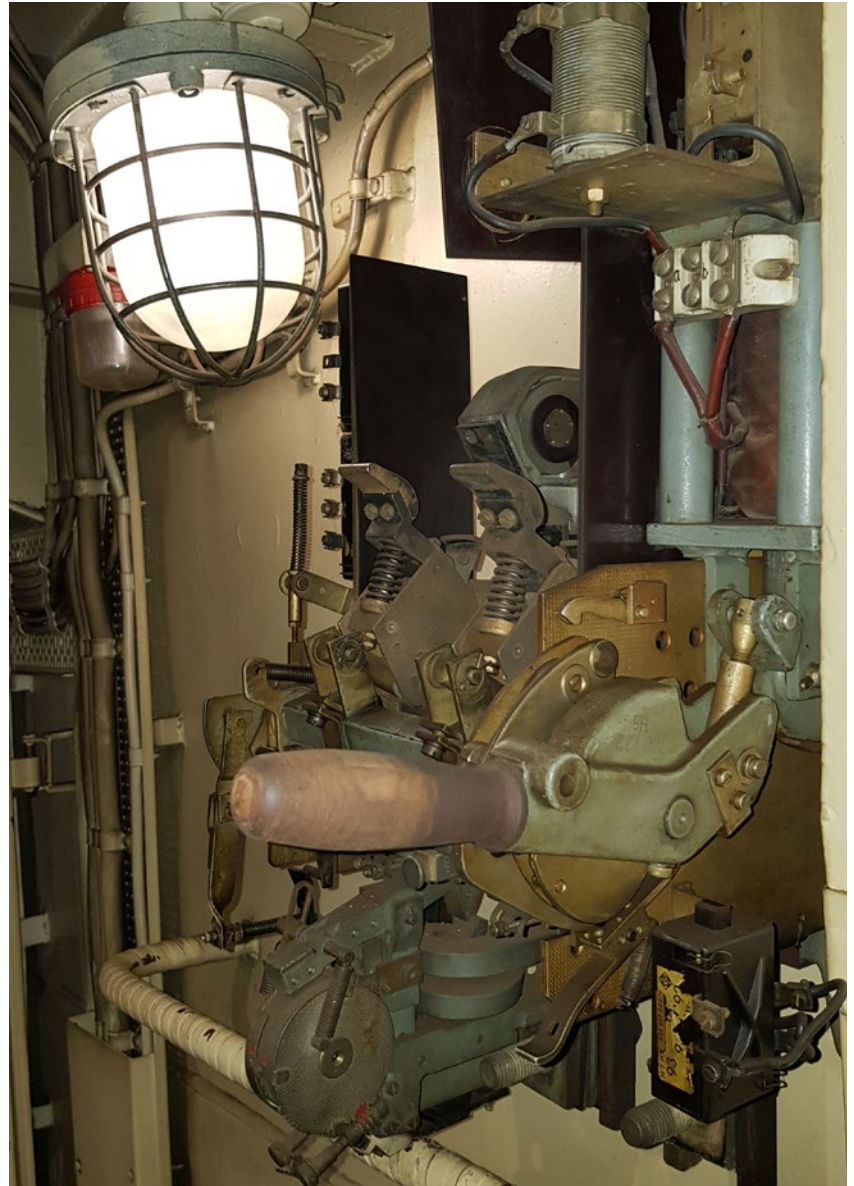
Die Elektrik an Bord der Stubnitz ist ein eigenes Universum, bei dem moderne Technologien der Schifffahrtsindustrie, mit einer vor 1964 konzipierten Anlage vereint werden. Durch die kulturelle Umnutzung seit den 90er Jahren kamen noch drei große Veranstaltungsbereiche inklusive vier Bars hinzu.

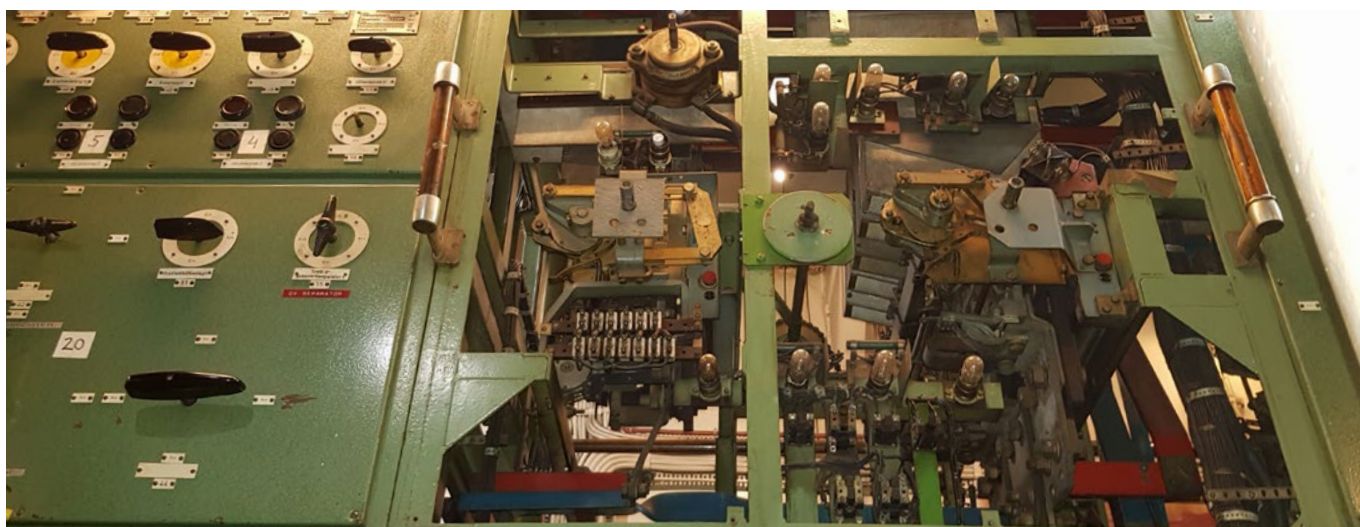
Ursprünglich war das Schiff so konzipiert, dass beim Betrieb des Schiffes Gleichstrom mit einem der Hilfsdieselaggregate produziert wurde. Dieser Strom wurde verwendet, um alle großen Verbraucher im Schiff anzutreiben. Für den handelsüblichen Steckdosenstrom mit 230V gab es Umformer.

Seither hat sich das System insofern grundlegend verändert, dass das Schiff zu 99% der Zeit Drehstrom von Land bekommt, der wiederum an Bord umgewandelt werden muss.

Außerdem ist das Thema Notstrom ein eigener Komplex. Bei einem Blackout schalten sich automatisch Notlichter ein, die über Batterie betrieben werden. Eine 18-stufige Elektromechanik in der Notstromtafel, leitet dabei automatisiert und Schritt für Schritt das Einschalten und Zuschalten des Notstromaggregates ein.

Es ist uns bis heute gelungen, die originalen sicherheitsrelevanten Systeme zu erhalten, nur die neu erforderlichen Systeme mit aktueller Technik sind nachgerüstet.





DOCKUNG

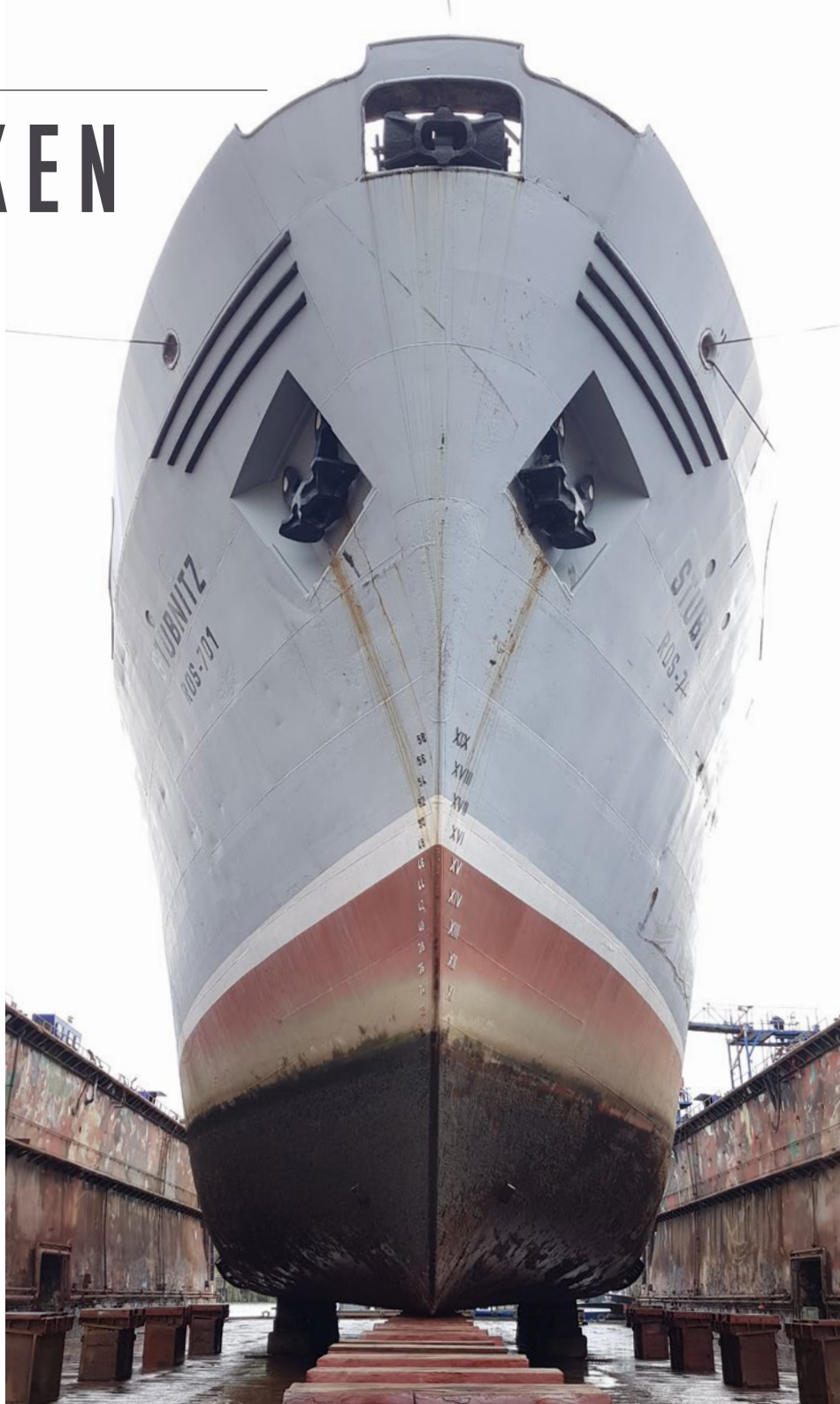
EINDOCKEN

Im Oktober 2019 wurde die Stubnitz von zwei Hafenschleppern in das große Schwimmdock der Norderwerft gebracht.

Bevor das Schiff einlaufen konnte, musste der Dockmeister die Stützen positionieren auf denen das Schiff später liegen sollte. Diese sogenannte Pallung besteht aus vielen Stützen, die über die gesamte Schiffslänge mittig unter dem Kiel liegen müssen. Hinzu kommen weitere große Stützen, seitlich unter dem Rumpf, die das Schiff davor bewahren zu kippen.

Erst nachdem die Stubnitz mit großen Stahlseilen auf den Zentimeter genau ausgerichtet wurde, und das Dock durch leerpumpen angehoben wurde, war klar, dass das Schiff ordentlich auf der Pallung zum Liegen kam.

Damit konnten die Arbeiten beginnen. Mit Hilfe eines Kranes wurde die Ankerkette für Dickenmessung und Markierung im Dock ausgelegt und riesige Behälter und schweres Gerät wurden auf das Deck gekrant.





AUSSENHAUT

Direkt nachdem sich das Dock mit dem Schiff aus dem Wasser gehoben hat, wurde begonnen die Außenhaut mit kräftigen Wasserstrahlern zu säubern. Der Bewuchs musste so schnell wie möglich entfernt werden bevor er festtrocknet.

Die anschließenden Entrostungs- und Konservierungsarbeiten wurden Tag und Nacht vorangebracht, um die Zeit im Dock so effektiv wie möglich zu nutzen. Auch hier besteht der Farbauftrag aus mehreren Schichten. Nachdem die Grundierung an den notwendigen Stellen aufgetragen wurde, konnte im Unterwasserbereich das rote Antifouling und über der Wasserlinie das typische Stubnitz-Grau RAL 7001 verteilt werden. Anschließend konnten in Kleinarbeit die Tiefgangsmarken, Symbole und der Schiffsname aufgebracht werden.

Da im Heck des Schiffes Platten aus der Außenhaut ausgewechselt werden mussten, wurden diese beim Konservieren vorerst ausgelassen und erst später vervollständigt.





KAMMER 13

Wie es der Zufall so wollte, kam es vor 20 Jahren zu einem Kabelbrand in Kammer 13, der die gesamte Kammer sowie die nebenliegende Kammer 14 unbewohnbar gemacht hat. Da die früheren Instandsetzungen mit nur sehr begrenzten Geld- und Zeitmitteln durchgeführt wurden, waren nach nur wenigen Jahren Teile dieser Kammer von Schimmel befallen. Daher haben wir die gesamte Kammer bis auf den blanken Stahl entkernt, alles entrostet, neu konserviert, isoliert und die Wand- und Deckenverkleidungen neu aufgebaut. Dabei mussten bei Materialwahl und Konstruktionsweise selbstverständlich die Brandschutzvorschriften eingehalten werden.

Nachdem noch das Strom- und Heizsystem neu installiert wurde, haben wir nun eine weitere Kammer zur Verfügung. Da auf der Stubnitz 365 Tage im Jahr, und 24h am Tag, Menschen sein müssen, um das Schiff zu betreiben, haben wir uns entschlossen die beiden Kammern 13 und 14 zu einer zusammenzufassen, und somit eine Kammer zu schaffen, die dauerhaft bewohnt werden kann.

Wir haben aber auch Kammern restauriert bei denen der Denkmalwert des Schiffes im Vordergrund stand. So haben wir beispielsweise Kammer 20, die alte Bootsmannskammer, originalgetreu restauriert. Da die Kammer in der Vergangenheit einen Wasserschaden erlitten hatte, war der Estrich aufgequollen und das Deck löchrig. Deshalb wurde das Mobiliar sorgfältig demontiert und eingelagert, der Estrich gestemmt und das Deck von unseren Schiffbauern repariert. Nachdem wir das Deck konserviert und neuen Estrich eingebracht haben, konnte ein moderner PVC-Belag mit Brandklasse und dem eigens dafür angefertigten Muster wieder eingebracht werden. Die gesamte Kammer wurde somit so originalgetreu wie möglich neu aufgebaut und bepolstert.



GALLERIEGANG UND LADERAUM



Die Instandhaltungsphase hat uns außerdem ermöglicht, den provisorisch gebauten Galleriegang in Laderaum 4 durch eine nachhaltige Konstruktion zu ersetzen.

Laufgang, Geländer und Stufenkonstruktion wurden nach Vorbild der bereits durchgerechneten Konstruktion auf der Steuerbordseite angepasst und gebaut.

Auch hier mussten wir immer wieder einen Umgang damit finden, dass das Schiff zwar prinzipiell symmetrisch ist, aber praktisch eben beide Seiten doch immer ein paar Zentimeter Unterschied aufweisen.



PARKETTFLÄCHEN

Eine Aufgabe die längst überfällig war, war die Pflege unserer Parkettflächen. Auch wenn das Parkett nicht beim Fischereibetrieb des Schiffes an Bord war, hat es dennoch Geschichte und musealen Wert.

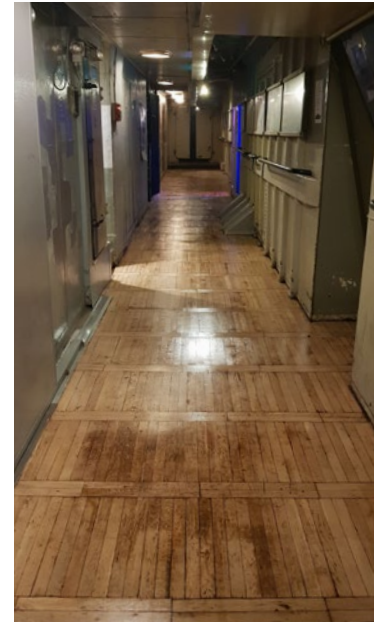
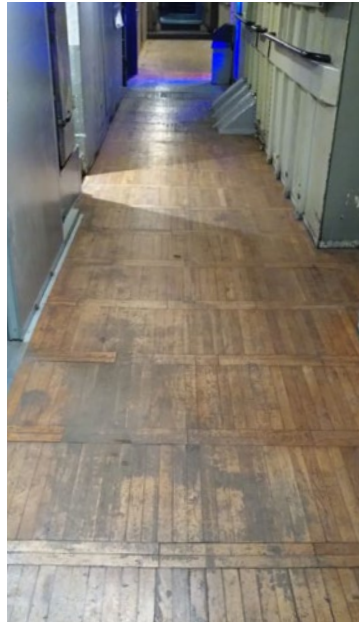
Nachdem die Stubnitz 1992 übernommen wurde und die ersten Entkernungen und Umbauten durchgeführt wurden, gab es die Information dass es noch Hallen des ehemaligen Fischkombinates gibt, in denen die Fischereinetze ausgelegt und repariert wurden. Diese Hallen waren mit Parkett ausgelegt und zu diesem Zeitpunkt schon Jahre dem Verfall überlassen. Ein Teil der damaligen Stubnitz-Crew hat sich deshalb der Aufgabe angenommen 500m² Eichenparkett auszubauen und auf dem Schiff zu verteilen.

Da auf dem Schiff seither jede Woche Veranstaltungen stattfanden, war es kaum möglich dem Parkett die Pflege zu gönnen, die es gebraucht hätte.

Durch den coronabedingten Veranstaltungsstopp 2020 konnten wir die Zeit immerhin gut nutzen, um alle Flächen abzuschleifen, beschädigte Bereiche zu erneuern und den neuen Lack Schicht für Schicht wieder aufzutragen.

Für Laderaum 1 haben wir vor dem ersten Anstrich in Wasser gelöste Pigmente auf das Holz aufgetragen, um wieder das gewohnte, satte Grün zu schaffen.

- Verarbeitung: **60m²**
- Laderaum 4: **90m²**
- Betriebsgang: **40m²**
- Laderaum 1: **140m²**
- Gänge und Räume im Wohnbereich: **150m²**



UNTERSTÜTZUNG

Wer noch weitere Eindrücke haben möchte kann sich Videos unserer „rust never sleeps“-Reihe ansehen auf denen einige Baustellen kurz präsentiert werden.

Zu finden sind sie auf YouTube unter:
www.youtube.com/msstubnitz701

Natürlich könnt ihr auch gern bei einer unserer Veranstaltungen an Bord kommen und die Gelegenheit nutzen, euch das Schiff anzusehen. Schließlich ist die Stubnitz nicht nur ein technisches Denkmal, sondern auch eine vielseitige Kulturplattform. Schaut dafür gern auf unsere Webseite:
ms.stubnitz.com

Wir bedanken uns herzlich bei unseren Förderern und Förderinnen, Paten und Patinnen, Freunden und Freundinnen, Angestellten und ehrenamtlichen Handwerkern und Handwerkerinnen:

- Die Beauftragte für Kultur und Medien (BKM)
- Freie und Hansestadt Hamburg

- Deutsche Stiftung Denkmalschutz
- Stiftung Denkmalpflege Hamburg
- Bezirksamt Hamburg Mitte
- Patinnen und Paten / Einzelspender*innen
- Die vielen Freund*innen und Handwerker*innen für ihre leidenschaftlichen Arbeitsstunden.



Die Beauftragte der Bundesregierung
für Kultur und Medien



Da wir das Schiff 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!“

Trägerverein Denkmal- und Kulturschiff Stubnitz e.V.
HypoVereinsbank Rostock | Kto 19529727 | BLZ 20030000
IBAN: DE37 2003 0000 0019 5297 27 | BIC/SWIFT: HYVEDEMM300

Spendenbescheinigungen sind möglich. Mehr Infos unter: ms.stubnitz.com/foerdermitglied

STUBNI
ROSTOCK

XXII
XXI
XX
XIX

FOTOS & TEXTE:
MARTIN „SALLI“ SALZWEDEL
URS „BLO“ BLASER

LAYOUT & DESIGN:
JOSCHA RADAJ

REDAKTION:
NATALIE NEBEL

