

(c) Unter der Decke des Steuerhauses verläuft ein gespleißtes Seil, mit dem das Signalhorn des Schiffes, das Typhon, betätigt werden kann.

(d) Bei einem Blick auf das Brückendeck sehen wir den freien Gang um das Ruderhaus herum sowie die **Ketten- und Stangenführung vom Ruderrad zum Ruderquadranten** am Achterschiff. Auch das **Rettungsboot** ist noch das Original-Rettungsboot, das zum Schiff gehört. Beachten Sie bitte auch die Reling dort mit ihren für die Zeit charakteristischen Knotenverbindungen.



Liebe Gäste,

wir hoffen, dass Sie uns darin zustimmen, dass aufgrund der hier beschriebenen verschiedenen historischen Details die MS „Stadt Kiel“ die Einordnung als technisches Kulturdenkmal verdient und als solches auf der Kieler Förde erhalten bleiben soll.

Durch ihre Mitfahrt leisten Sie einen wichtigen Beitrag dazu. Selbstverständlich würden wir Sie auch gerne als aktives oder förderndes Mitglied in unserem Verein begrüßen. Sprechen Sie uns bitte gerne an!

Nun wünschen wir Ihnen weiter einen schönen Aufenthalt auf diesem außergewöhnlichen Schiff, dessen spannende Geschichte sie in dem amüsant geschriebenen Buch

### MS „Stadt Kiel“ - Vom Hafendampfer zum Kulturdenkmal

nachlesen können, das hier an Bord erhältlich ist.

Wir würden uns freuen, Sie bald wieder an Bord begrüßen zu können!

Text: Werner .v .Unruh  
Bilder: Wolfgang Gottschalk

Förderverein MS Stadt Kiel e.V.  
Postfach 4621 - 24046 Kiel  
Mailto: mail@salonmotorschiff-stadt-kiel.de  
www.salonmotorschiff-stadt-kiel.de



# Rundgang an Bord

auf dem

## Museums- und Traditions-Salonschiff MS „Stadt Kiel“

MS „Stadt Kiel“ - ein technisches Kulturdenkmal - erbaut in Kiel 1934



Liebe Gäste,

Sie haben sich ein außergewöhnliches Schiff ausgesucht. Es repräsentiert als einziges noch fahrfähiges Exemplar die ersten Motor- Fahrgastschiffe der frühen 1930er Jahre und hat mit seinen Schwesterschiffen das Erscheinungsbild der Kieler Fördeschiffahrt bis Anfang der 1960er Jahre geprägt.



(1) Betrachten wir es zunächst von außen: Wir sehen die klassische **Schiffssilhouette** mit geradem Steven (Bug), Vor-Mast, Schornstein und achterem Mast sowie dem hölzernen Ruderhaus. Am hinteren Mast ist ein Schwing-Baum angebracht, mit dem das Rettungsboot zu Wasser gebracht werden kann. Die Heckpartie des Schiffes mit den zwei offenen Plattformen und dem Kreuzerheck entspricht der Fortentwicklung der Schiffskonstruktion der Bauzeit. Da das Schiff für den Transport größerer

Menschenmengen gebaut war (über 500 Personen konnten seinerzeit mitfahren), befinden sich auf jeder Seite zwei Zugänge, mit denen ein schnelles Ein- und Aussteigen an den Anlaufstationen ermöglicht wurde.

(2) Nach dem An-Bord-Gehen fällt auf dem **Hauptdeck** zunächst das **Holzdeck** auf, das heute nur noch auf hochwertigen Fahrgastschiffen zu finden ist. An den Stahlwänden, genannt Schotten, erkennt man an den Nietreihen die Technik des Verbindens von Metallteilen zur damaligen Zeit. Auch die **Holztüren** und die kleine **Kombüse** entsprechen dem Stil der damaligen Zeit.





(3) Werfen wir einen Blick in den **Maschinenraum**: Bereits vom Hauptdeck hat man einen eindrucksvollen Blick auf die **MaK-Hauptmaschine** und das Spiel der Ein- und Auslassventile auf den Zylinderköpfen.



a) Wenn Sie (rückwärts) die Leiter, genannt Niedergang, zum Maschinenraum hinunter gehen, kommen Sie zum **Maschinenfahrstand**, an dem der wachhabende Maschinist die vom Kapitän über den

**Maschinentelegrafen** geordnete Fahrstufe an der Maschine einstellt.

Diese Form der Kommandoübertragung zwischen Brücke und Maschinenraum war auf den meisten Schiffen bis in die 1950er Jahre üblich. Der Kapitän ist also auf die schnelle und richtige Ausführung der Maschinenkommandos durch den Maschinisten angewiesen. (s.a. "Steuerhaus")



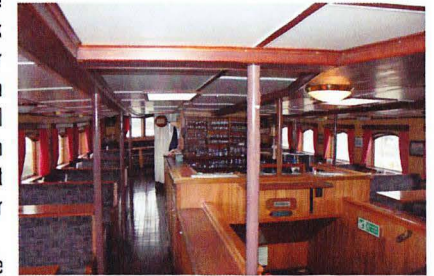
(b) An der Seite sieht man die beiden 800 Liter fassenden **Luftflaschen**, in denen sich die auf 30 Bar komprimierte Luft zum Anlassen der Maschine befindet. Die Maschinenleistung wird ohne Getriebe direkt über die Welle auf den Propeller geleitet. Das bedeutet, dass bei jedem Anlegen die Maschine gestoppt, über das Handrad umgesteuert und dann in Gegenrichtung wieder neu angelassen werden muss. Dabei hören Sie, wie die Pressluft in die Zylinder zischend einströmt, um die Maschine in Bewegung zu setzen und sie dann nach Brennstoffzuführung zum selbstständigen Laufen zu bringen. Dies wird vom Maschinisten durch Bedienung des Starthebels bewirkt.

(c) Wenn wir uns am Fahrstand umdrehen, blicken wir auf eine **kleine Zwei-Zylinder-Maschine**, die in früheren Zeiten einen Generator für die Stromerzeugung und einen Kompressor für die Erzeugung der Anlassluft antrieb. Dabei handelt es sich um einen 1934 in Kiel gebauten Bohn und Kähler-Motor, der entweder mit Muskelkraft durch Kurbel oder mit Druckluft und Einsetzen von Zündhilfen, sogenannten Zigaretten, gestartet werden kann.



(4) Nach Rückkehr auf das Hauptdeck blicken wir einmal in den **hinteren Salon**, dessen **Seitenvertäfelung** repräsentativ für den Innenausbau der damaligen Zeit ist.

(5) Nachdem wir über die breite **Mitteltreppe** den **oberen Salon** erreicht haben, fällt der Blick auf das Gestühl, das nach der Vereinigung der beiden ursprünglichen Einzelräume in den 1950er Jahren hier installiert wurde und den Stil dieser Zeit zeigt, ähnlich den damaligen Nierentischen. Auch das **massive Holzdeck** ist in dieser Form auf neueren Schiffen nicht mehr zu finden.



Der **Tresen in der Schiffsmitte** und der kleine Kiosk an der Stirnseite mit dem Getränkeauschank geben Zeugnis vom Einsatz als Ausflugsschiff bis zur Olympiade im August 1972.

(6) Die Aufenthaltsmöglichkeit im Freien in Fahrtrichtung des Schiffes auf dem **vorderen Balkon** ist auf späteren Fahrgastschiffen nicht mehr zu finden, da es dafür auf Seeschiffen keine Zulassung mehr von der Schiffssicherheitsbehörde gab.



(7) Schließlich besteht die Möglichkeit, über eine steile und enge **Treppe ins Ruderhaus** zu gelangen, sofern die nautischen Aufgaben des Kapitäns dies erlauben. Bis in die 1950er Jahre waren Ruderhäuser regelmäßig aus Holz gebaut, da Stahl in unmittelbarer Nähe des Magnetkompasses diesen zu sehr abgelenkt hätte. Erst nach Vervollkommnung der Leichtmetallbauweise war dies nicht mehr erforderlich.

(a) Während heutige Schiffe mit einem elektronischen Hebel (Tiller, Joystick) gesteuert werden, sehen wir hier noch ein großes **Ruderrad**, mit dem über Muskelkraft und Kettensteuerung das Schiff auf Kurs gehalten wird. Die Entwicklung der Mechanik kann hier als vollkommen ausgereift bezeichnet werden.

(b) Rechts neben dem Ruderrad, also an der Steuerbordseite, finden wir den **Maschinentelegrafen**, mit dem die geordnete Fahrstufe über ein Seilzugsystem an den Maschinenraum weitergeleitet wird. Bevor ein Rückwärtskommando gegeben wird, ist der Telegraph auf das Anzeigefeld „Achtung“ zu legen, so dass der Maschinist von den bevorstehenden Rückwärtsmanövern Kenntnis erhält und die Maschine per Handrad umsteuern kann. Nach dem nun folgenden Zurück-Kommando kann die Maschine unmittelbar in der neuen Drehrichtung gestartet werden. (s.a.o. "Maschinenfahrstand")

