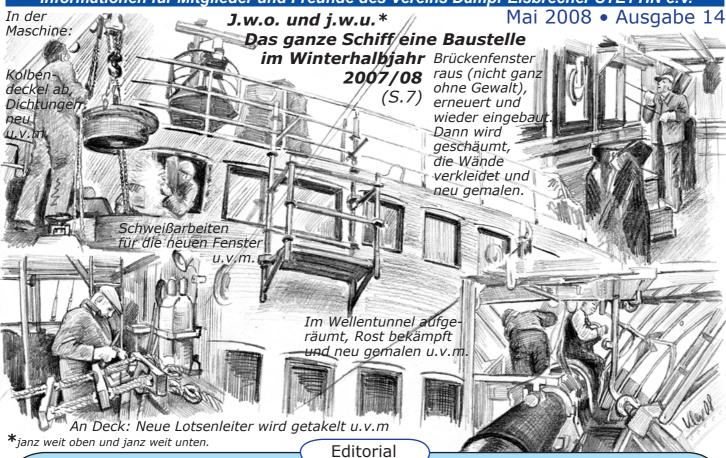


Informationen für Mitglieder und Freunde des Vereins Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V.



Fahren wir nun nach Vejle oder nicht?

Wie oft haben wir im Vorstand diese Frage erörtert. Jetzt ist die Entscheidung endgültig: Wir fahren nicht! Wir wollten nach Vejle fahren, auch wenn der Hafen eng ist. Wir mögen ihn trotzdem! Und wir mögen die Dänen und ihre Gastfreundschaft und wollten gerne ihr Festival durch unseren Besuch attraktiver machen. Aber es geht nicht. Warum? Seit Monaten beschäftigt die Traditionsschiffer die Frage, unter welchen Voraussetzungen sie mit Schiffen unter deutscher (oder anderer nichtdänischer) Flagge von dänischen Häfen ausgehend mit Gästen an Bord Fahrten durchführen können. Klarheit war nicht zu bekommen. Europäische Vereinbarungen zur Sicherheit von Traditionsschiffen werden von den Dänen umgesetzt, sind aber in Deutschland noch nicht eingeführt. Die Veranstalter des Festivals in Vejle versuchten alles, um in Verhandlungen mit der dänischen Seefahrtsverwaltung Sonderregelungen für die Fahrten ausländischer Dampfer während des Festivals auszuhandeln. Darauf konnte die dänische Seefahrtsverwaltung nicht eingehen. Sie wiederum schaltete die deutsche SeeBG ein und hoffte, von dort Bescheinigungen bekommen zu können, die den europäischen Vereinbarungen wenigstens so nahe kommen, dass ohne "Rechtsbruch" die Zulassung der deutschen Dampfer möglich wäre. Die SeeBG wiederum versuchte in Gesprächen mit den betroffenen Schiffen, "Brücken zu bauen". Selbst wenn das Bauen Brücken gelänge, "einsturzgefährdete" Brücken sind schlechte Brücken. Wir von der STETTIN wollen auch niemanden nötigen, an dem Bau solcher Brücken mitzuwirken. Wir verzichten auf den Besuch in Vejle und sind sicher, dass diese Probleme in naher Zukunft durch die Umsetzung der europäischen Vereinbarung auch in Deutschland gelöst werden können. Traditionsschiffe werden sich an nachweisbare Sicherheitsstandards und schärfere Kontrollen gewöhnen müssen, wollen sie in internationalen Gewässern fahren. Die Crew der STETTIN stellt sich darauf ein. Wir arbeiten am ISM-Code Ausland und halten hier engen Kontakt zur SeeBG. Wie gut, dass der Verein so viele verschiedene Fachleute in seinen Reihen weiß.

Was bleibt für uns zu tun? Sagen wir Danke! Danke für die Einladung nach Vejle, wir kommen später gerne wieder. Danke an die SeeBG für die schnellen Hilfsangebote. Danke aber auch an die dänische Seefahrtsverwaltung. Sicherheitsvereinbarungen, die nicht eingehalten werden, sind das Papier nicht wert, auf dem sie stehen. Und vor allem Dank an unsere Spezialisten, die den ISM-Code soweit vorbereitet haben, dass wir ihn in Kürze umsetzen können.

Herzlichst Euer Olaf Koglin





Der alte Bommel

"Oh, kuck mal, da ist Knut!" Wer da spricht ist ein kleiner Steppke, der aufblickend zum Mast der STETTIN die Eisbärflagge erblickt. Ganz schön aufgeweckt sind die Kleinen der Kitas, die von Zeit zu Zeit den Neumühlener Ponton besuchen. Und schon stürmt ein unbändiger Haufen die Gangway der STETTIN hinauf. Was mögen sie sehr viel später wohl denken, wenn die heutigen Generationen längst das Zeitliche gesegnet haben, aber die STETTIN von den Nachfolgern gepflegt und in Fahrt gehalten wird. Vielleicht Wat ise'n Dampfmaschin'!?



haben einige ihre Liebe zu dieser alten, längst überholten Technik entdeckt und machen mit.

Noch können die Lütten nicht aus den Fenstern der Brücke hinaus sehen. Aber wissen wollen sie alles. "Was ist dieses runde Ding an der Wand?" Woher sollen sie auch wissen, dass das ein Lichtschalter ist. Sie kennen nur Kipp- oder Sensorschalter. Ein leichtes Schaudern muss erst überwunden werden, wenn es runter in die Maschine geht. Das ist nicht einmal eine Frage des Alters. Und nun ist es an dem Maschinisten, dieses Ungetüm anhand eines kleinen Holzmodells zu erklären, sodass es auch "Klein Erna" versteht. Das geschieht natürlich etwas fachgerechter, als wir es aus der "Feuerzangenbowle" kennen: "Wat ise'n Dampfmaschin'?" ist die launige Frage des alten Bommel, dargestellt vom unvergessenen Paul Henkels. Für alles, was wir unter Kultur verstehen, hat ein kluger Mensch einen Satz geprägt: Es kommt nicht darauf an, die Asche aufzuheben, sondern das Feuer am Brennen zu halten. Wo passte dieser Spruch besser als zur Dampftechnik. BK

¶lensburg hat nicht nur das Kraftfahrt-Bundesamt, Beate Uhse und eines der schönsten Segelreviere Europas. Flensburg hat was Besonderes, eine eigene Stadtsprache, die "Petuh" genannt wird.

Das Flensburger "Petuh" ist eine Mischung aus vier miteinander verwandten Sprachen: Niederdeutsch (Plattdeutsch), Sønderjysk (Plattdänisch), Hochdeutsch und Rigdansk (Hochdänisch), entstanden durch die Sprachwechsel, die im Laufe der Jahrhunderte stattfanden.

Zunächst war Sønderjysk die vorherrschende Sprache bis ca. Ende des 14. Jahrhunderts, dann Niederdeutsch zur Zeit der Hanse, danach Hochdeutsch.

Im 19. Jahrhundert war

Die Flensburger **Dampf-Rundum 2007**

– eine Nachlese – auf Flensburger Art

Flensburg aufgrund der wechselnden politischen Verhältnisse mal deutsch, mal dänisch. Es gab in dieser Übergangszeit zwei Nationalitäten mit vier Sprachen, die zu einer Mischsprache verschmolzen, dem "Petuh". Übrigens warnte schon im 16. Jahrhundert ein dänischer Reformator vor der Sprache in Flensburg, denn "in Flensburg, dort redet man deutsch und dänisch zusammen".

Der Name "Petuh" bezieht sich auf die "Petuhtanten", die dazugehörige Tätigkeit heißt "petuhfahren" und das geht nur mit einer "Petuhkarte". Damit war eine Partoutkarte gemeint, also eine Dauerkarte für die Fördedampfer, sehr beliebt bei den Hausfrauen Anfang des 20. Jahrhunderts. Diese fuhren während der Saison meist täglich auf der schönen Flensburger Förde, im "Paasz" (Beutel) den Kuchen, natürlich "szelbstchebacken", und um die Schultern das Tuch "für wenn es szuchte" (falls es zog). "Petuh" sprachen aber nicht nur die "Petuhtanten", sondern auch "annere Chestalten", also meist alle Flensburger, und Reste davon sind noch heute zu hören. Zur Aussprache: "sz" = scharfes S, "ch" = weiches G

Diesen Beitrag lieferte freundlicherweise Frau Hilke Rudolph (links im rechten Bild), gekleidet in der Mode um die Jahrhundertwende.

Moin moin!

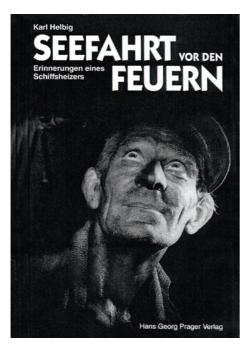
Also ich bin ja Frau Chrischansen ausze Toosbüystraße von Flensburg, und ich szoll Szie verzählen, wie ich mit letzter Dampfrundum zugange kam. Szeh, ich fahre zu cherne petuh mit uns gute ALEXANDRA, aber bei letzter Dampfrundum kam ich ja mit Frau Henningsen, das ist meine Nachbarin, aufe STETTIN nieder. Ohaueha, dascha ein ganz staatsches Schiff, und was ist ihr groß, aber der Käptn hatte kein Stahoi und Fisimatentens mit vor und rück, asz ihm beiging und stechen ab. Frau Henningsen und ich, wir kriegten uns denn ein guter Tasse Kaffee und schöne Traktemente (Kuchen) und hatten einen Mundvoll Schnack mit schöner Kuck auf Strand und Wald von

Glücksburg und Kollund. Aber denn gab das mit'n mal einen lauten Knall. Ohauehaueha, was hab ich mich verjagt (erschreckt)! Frau Henningsen, Szie szagte auch, szie wurde ganz schlecht von es. Aber es war man bloß ein Regatta wir fuhren. Nee, was ein Schau (Spaß)! Und die STETTIN, szie ischa ein ganz schneller ein. Asz wir wieder in Flensburg waren, sagte ich zu Frau Henningsen: "Liebbe, was ein schöner Tour. Bei nächster Dampfrundum szollen wir doch notwendig szehen und kommen wieder aufe STETTIN nieder. "Beste", szagte da Frau Henningsen, "das szollen wir doch szachtens cherne".





Erinnerungen an Karl Helbig



Karl Helbig? Wird sich mancher fragen, wer is'n das? Den meisten an Bord wird er unbekannt sein, allenfalls wird der eine oder der andere unserer Heizer schon einmal von ihm gehört haben. Die Verbindung zwischen Karl Helbig und unserem Schiff ist jedoch enger, als man vermuten könnte.

rer. nat. Dr. phil. habil. Karl Helbig, geboren am 18. März 1903 in Hildesheim, gestorben am 9. Oktober 1991 in Hamburg, war ein deutscher Wissenschaftler, Forschungs-Reiseschriftsteller, reisender, Geograf. Geologe, Ethnologe und ... Schiffsheizer. Nach dem frühen Tod seiner Eltern und in den Nachwirren des 1. Weltkrieges versuchte Helbig, nur auf sich selbst angewiesen, ein Studium zu finanzieren. Dazu arbeitete er in verschiedenen Berufen im Bergbau, der Landwirtschaft, im Hamburger Hafen und auch schon als Trimmer und Schiffsheizer. Er studierte ab 1923 Geografie und Philosophie. Für seine Doktorarbeit "Batavia – eine tropische Stadtlandschaftskunde im Rahmen der Insel Java" reiste er in die damalige holländische Kolonie. Die Reise finanzierte er, indem er als Schiffsheizer anheuerte.

Viele weitere Forschungsreisen unter Anderem nach Borneo, Westindien, und Mexiko konnte er auf die gleiche Art erschwinglich machen, denn Helbig arbeitete immer allein ohne Expeditionsteams. So reiste er bis ins hohe Alter von über 70 Jahren. Zuletzt, als man keine Schiffsheizer mehr brauchte, auch als Schmierer oder Zahlmeisterassistent. Sein sparsamer, ja asketischer Lebensstil kam ihm bei diesen Reisen zu Gute.

Was aber ist die besondere Verbindung Karl Helbigs zur STETTIN? Zum einen hat Helbig eines der wenigen Bücher über das Leben und die Arbeit von Schiffsheizern geschrieben. Mit dem Titel "Seefahrt vor den Feuern – Erinnerungen eines Schiffsheizers", erschienen 1987 im Hans Georg Prager Verlag, beschreibt er sehr eindrucksvoll die harte und karge Arbeit der schwarzen Gang u.a. auf dem HAPAG-Dampfer GALICIA (Baujahr 1903, 6146 BRT, 3 Einender-Zylinderkessel), einem Kombischiff in der Mittelamerikafahrt in den dreißiger Jahren. Das Buch war unter vielen anderen wie Reiseberichten, Reportagen, wissenschaftlichen Abhandlungen und Forschungsberichten sein letztes großes Werk, welches er, nur wenige Jahre vor seinem Tod, hoch betagt noch geschrieben hat.

Er hatte sich überlegt, dass nach ihm niemand mehr über diesen Beruf schreiben könne.



Karl Helbig

Im Jahre 1987 diente in Travemünde die STETTIN, auf eine Idee seines Verlegers Hans Georg Prager hin, als Rahmen für die Präsentation dieses Buches. Nach den Reden und der Präsentation begab sich der alte Herr mit der Journalistenschar in den Heizraum, um an Ort und Stelle seine Fachkenntnisse zu beweisen. Angetan mit "Heizerpäckchen", Schweißtuch und Kes-selraumkappe berichtete er allen von der harten Arbeit derer, die aus Kohle Dampf machten und das Schiff vorwärts

brachten. Und wie zum Beweis dessen griff 84-jährige der sich Asket eine Schaufel beförderte und zum Erstaunen Aller einige Schaufelladungen Kohle mit ungebrochener Kraft und so zielgenau in eines der Flammrohre, als ob er gerade am Vortag von einer Reise als Heizer zurückgekommen wäre. Seine Augen sollen dabei geleuchtet haben.

Dann erzählte er noch manche Geschichte aus dieser harten Zeit. Die körperlich anstrengende Arbeit, so Helbig, habe ihm im Übrigen die Fitness verliehen, die er für seine Expeditionen gebraucht und ihm sein hohes Alter geschenkt habe. Helbig dürfte weltweit wahrscheinlich der einzige studierte Schiffsheizer mit Doktortitel gewesen sein.

1988 erhielt er als Anerkennung für seine Forschungsarbeit das Bundesverdienstkreuz. Im gleichen Jahr konnte man Helbig sogar in einer Fernsehreportage sehen. Regisseur Eberhard Fechner hatte ihn und andere ehemalige Seeleute, die noch die Zeit der Windjammer und Dampfschiffe kennen gelernt hatten, für seine Reportage "La Paloma" interviewt. Da Helbig unverheiratet und kinderlos

Da Helbig unverheiratet und kinderlos war, vermachte er nach seinem Tod seine wissenschaftliche Sammlung verschiedenen Museen, unter anderem in seiner Heimatstadt Hildesheim.

Als Erinnerung an diese hervorragende, bescheidene Persönlichkeit wurde an seinem letzten Wohnsitz in der Bleickenallee in Hamburg von Kapitän Jürgen Wächtler und der Deutsch-Indonesischen Gesellschaft Hamburg eine Plakette mit folgendem Text gestiftet: "Hier lebte und arbeitete zwischen seinen Expeditionen nach Indonesien und Mittelamerika der Forschungsreisende, Schiffsheizer, Geograph Dr. Karl Helbig (1903-1991)".

Im Jahre 2003 ehrte ihn anlässlich seines 100. Geburtstages die Stadt Hildesheim mit einem wissenschaftlichen Kolloquium. Karl Helbig, Wissenschaftler und Schiffsheizer, eine bemerkenswerte Persönlichkeit mit einer direkten Verbindung zu unserer STETTIN.

Wer sich für das genannte Buch interessiert, kann es im Internet z.B. bei (Antiquaria) www.buecher.de finden. Sein Lebenswerk ist beschrieben in dem Buch von Werner Rutz und Achim Sibeth: "Karl Helbig, Wissenschaftler und Schiffsheizer – Sein Lebenswerk aus heutiger Sicht", 2004, Georg Olms Verlag Hildesheim, ISBN 3-487-12721-0.

Mitglied Michael von Beckerath

Zwei Fotos aus alter Zeit in dem Buch von Karl Helbig zeigen das Bunkern und Heizer vor den Kesseln. Heutzutage haben wir es etwas leichter.









Drei Dokumentar-Filmteams arbeiteten auf der STETTIN. Gleichzeitig. Der Untergang der DEUTSCHLAND • Schiffsjunge • Tod im Morgengrauen

Es gibt auch eine ernste Seite der Seefahrt. Eines der letzten historischen Schiffe wie das Unsere ist oft als Kulisse gefragt. Gleich drei Filmteams arbeiteten an Bord auf der Heimfahrt von Rostock nach Hamburg an der Dokumentation von Schiffs- und Menschenschicksalen.

Das brachte zwar etwas Mehrarbeit für die Mannschaft, aber auch entsprechendes Lob.

a ist zunächst "Der Untergang der DEUTSCHLAND", zu dem einige Szenen auch auf dem Segelschulschiff SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND in Bremen gedreht wurden.

Am 6. Dezember des Jahres 1875 kämpft sich der Dampf-Segler DEUTSCHLAND durch Schneetreiben und Gegenwind auf den Ärmelkanal zu. Der Ausguck ist sechsfach besetzt, da die Sicht sehr schlecht ist. Plözlich wird ein aufblitzendes Leuchtfeuer gesichtet, aber fehlinterpretiert, aufgrund dessen der Lotse und Kapitän Brickenstein Kurs und Geschwindigkeit vermeintlich

korrigieren. Das Schiff läuft auf Grund, Brecher über Brecher stürzen über das Deck. Wer noch nicht in den eiskalten Fluten umgekommen ist, versucht sich in die Takelage zu retten. 54 Menschen, Männer, Frauen und Kinder bleiben auf See.

Bei der Seeamtsverhandlung wird der Kapitän zur Verantwortung gezogen. Er habe noch im letzten Moment Befehl "Volle Kraft zurück" gegeben, welches vom Maschinisten bestätigt wird, jedoch das Schiff habe nicht reagiert. Das Wrack wurde gefunden. Dabei muss eine Untersuchung stattfinden, bei der es vielleicht eine Bestätigung der Vermutung gibt, dass die Schiffsschraube schon bei der ersten Grundberührung zu Bruch gegangen ist.

Der Film wurde am 13. April im ZDF gesendet

15 Jahre alt — an Bord eines dänischen

Schiffes, das während des 2. Weltkrieges

Kohle von Deutschland nach Dänemark

brachte, in die Doppeldeutigkeit des

dänische Handelsschiffe waren während

ihrer Schifffahrt nach oder aus deutschen

Hafenstädten Bombenangriffen der Alli-

ierten ausgesetzt und so wurden Grenzen

zwischen Freund und Feind ganz anders

interpretiert, schildert Karl M. Jensen in

Bei einem Schiffbruch rettet Karl einen

jungen deutschen Soldaten, der sich als

seinen Erinnerungen.

hineingeworfen wird.

dänischer Seemann

er Dokumentarfilm über Karl M.

Jensen beleuchtet, wie ein junger

gerade

Auch

Das wäre eine späte Rehabilitation für den Kapitän.

Heizer und Maschinisten der STETTIN als "Filmstars"

Filmteams aus Österreich Dänemark waren von Bord gegangen und während der Fahrt durch den Nordostseekanal war wieder Ruhe auf der STETTIN eingekehrt. Mit der Ruhe an Bord war es jedoch spätestens ab Brunsbüttel vorbei. In der Schleuse wartete bereits die nächste Filmcrew aus München auf uns. "Tauchfahrt in die Vergangenheit".

Im Gegensatz zu dem vorherigen Team waren keine Schauspieler engagiert, sodass sieben Besatzungsmitglieder rekrutiert, in entsprechende 1875er Bekleidung gesteckt und geschminkt wurden. Der Kessel- und

Maschinenbetrieb lief normal, nur mit ein wenig mehr "Action" nach Anweisung des Regisseurs, was sich für Jan und mich nach dem Anlegen in Övelgönne noch bis Mitternacht ausdehnte. Damit war die Arbeit an Bord erledigt. Nur nicht für mich. Ich hatte den Obermaschinisten zu spielen und musste 14 Tage später zu der nachgestellten Gerichtsverhandlung von Kapitän Brickenstein im Amtsgericht Hamburg am Sievekingplatz erscheinen. Eigentlich kein Problem – dachte ich! So unterschrieb ich denZettel, dass ich mir bis zum Aufnahmetermin meinen Bart nicht abrasieren würde. Weitere Informationen bekam ich nicht.

Zwei Tage vor der Verhandlung überraschte

mich ich ein Fax mit dem Hinweis: Dies ist Ihr TEXT!!! Ich musste mich dann mit "meinem Text anfreunden" und ihn auswendig lernen.

An einem Sonntag war dann der Aufnahmetermin. Als ich ankam, saß der "Kapitän Brickenstein" schon da. Viele wichtige Leute liefen dort herum, jede Menge Scheinwerfer, Kameras usw. Ich hatte das Gefühl, der einzige Laie unter den Profis zu sein.

Dann ging's los (um das abzukürzen im Zeitraffer): Garderobe - tolle Ausgehuniform - Schminkraum - dann warten, warten, warten! Die Regieassistentin kam und fragte auf dem Flur den Text ab alles ok.

Jetzt ging es in den Gerichtssaal. Reinkommen mit Mütze / ohne Mütze. Hinsetzen mit Mütze / ohne Mütze. Hinsetzen mit Mütze und Mütze abnehmen und auf den Tisch legen. "So machen wir es!" Kamera lief! Nun mein Text! komplettes Vakuum im Kopf! Text

ist weg! Pause. Auf dem Gang ırumgelaufen und Text gelesen. Nächste Klappe — Versprecher, in die Kamera geguckt: Großer Fehler! Irgendwann war "es" in

der Kiste. Da kam der Tontechniker: "Ich habe Hubschraubergeräusche im Text, ist draußen wohl einer vorbeigeflogen. - Auf ein Neues!" Gleiches Problem wie vorher - Versprecher.

Aber alles hat ein Ende. Fertig! — Da sagte der Kameramann zum Regisseur: "Oh Sch...., da flog eine Fliege durchs Bild", und zeigte auf den Monitor. Neue Klappe. Ich sagte zum Regisseur: "Wir sollten wohl besser den Lottogewinner Erwin Lindemann von Loriot geben." Aber es hat dann doch noch geklappt.

Ich bin schon gespannt, was wir davon im Film zu sehen bekommen. Vielleicht werden Szenen gekürzt oder gar geschnitten - schau'n wir mal!

Mitglied Eckhard Pohlmann, Maschinist

Schiffsjunge

sein Schiff wird mit Kohlen beladen. Während eines Landgangs steht er auf einer Straße vor dem Hauptbahnhof, als dieser von englischen Fliegern angegriffen wird und anfängt zu brennen.

Glück rettet er ein kleines vierjähriges Mädchen, das sich in der Bahnhofshalle befindet, als die Brandbom-

Im Film über Karls Leben führen wir ihn an die Orte zurück, die er während des

Lebhaft erzählt er von seinen Erlebnissen und das Grausame an der Doppeldeutigkeit des Krieges. Im Film trägt Karl eine deutsche Kapokschwimmweste, die sein Leben rettet, als sein Schiff vor Borkum auf eine Mine läuft und sinkt.

Wir haben das DS STETTIN als Hintergrundkulisse für Karls Geschichte ausgewählt. Dieses Schiff hat die richtige Atmosphäre und Stimmung. Es bringt uns elegant und glaubwürdig in eine vergangene Zeit zurück, die wir alle

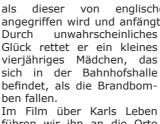
erinnern sollten, damit wir nicht diejenigen vergessen, die Opfer einer grausamen Zeit wurden.

Ich bedanke mich für die außerordentlich freundliche Behandlung und den Service, den unser kleines Filmteam während der

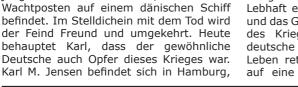
Seefahrt erfahren hat. Wir waren alle tief beeindruckt von der zuverlässigen Besatzung und deren Liebe zu diesem feinen alten Schiff.

Simon Bang, Regisseur





Krieges erlebte.





Karl M.Jensen auf der STETTIN.













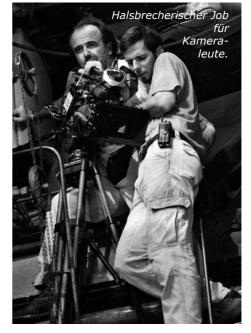












Tod im Morgengrauen Der Untergang der SZENT ISTVÁN (Heiliger Stefan).

s ist der 10. Juni 1918. Das Schlachtschiff der kaiserlichen ┥ und königlichen österreichisch-ungarischen Marine wird ✓von italienischen Torpedo-Booten vor der kroatischen Küste angegriffen. Von einem zweiten Schiff aus wird die Tragödie gefilmt. Zweieinhalb Stunden dauert der Kampf gegen den Untergang, den 89 Seeleute von insgesamt 1200 verlieren. Dramatische Szenen spielen sich im Maschinen- und Kesselraum ab.

Gedreht wurde vorort des Untergangs unter Wasser, auf einem alten griechischen Kriegsschiff, in Neustadt auf einem Trainingsschiff der Bundesmarine und auf unserer STETTIN. Damit kann die STETTIN dienen. Und nicht nur damit. Eben auch mit "Fachpersonal". Für die professionellen Akteure

waren ihre Rollen Neuland. Keine weiträumigen Kulissen, sondern echte, heiße Enge. Die Gelegenheit, in schmucker Uniform die STETTIN zu steuern und sich fotografieren zu lassen (natürlich unter der Assistenz des Rudergängers) ließen sie sich nach Drehschluss auf der weiten Ostsee nicht entgehen.



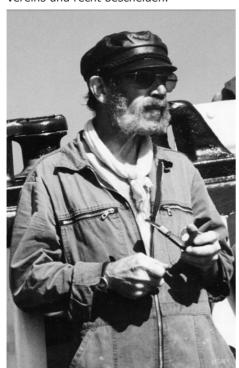
Alle Fotos wurden freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Iris Friedrich.







egelmäßig stehen junge Leute staunend im Maschinenraum der STETTIN: Man kann tatsächlich mit Kohle, Feuer und Wasser fahren! So lebt bei uns an Bord eine bedeutende vergangene Epoche weiter und jeder kann dabei sein. Ebenso können junge Leute sich kaum eine Welt ohne Internet vorstellen. Dabei liegt diese Zeit noch gar nicht so lange zurück. Als die STETTIN 1982 ihre Karriere als Museumsdampfer begann, gab es das Internet in der heutigen Form noch nicht. Computernetze gab es kaum, und sie dienten militärischen Zwecken oder der Wissenschaft. Lediglich Experten konnten auf sehr simple Art Daten austauschen. Erst 1993 begann der Siegeszug des heutigen "www", des "world wide web" mit dem ersten Browser. Nun war es auch Laien möglich, Informationen aufbereitet abzurufen. Unvorstellbares wurde möglich und Informationen jeglicher Art konnten jederzeit, blitzschnell und sogar weltweit zur Verfügung stehen. Einige Jahre später tauchte auch die STETTIN im Internet auf, aber mehr zufällig, nicht auf Initiative des Vereins und recht bescheiden.



Gehört zum Urgestein der STETTIN: Reinhard Stenzel, Heizer.

Schon seit 1985 war Reinhard Stenzel von der Marinekameradschaft Bonn bei uns als Herrscher über Feuer und Wasser tätig; ein Heizer mit Leidenschaft, Ausdauer und dem unverwechselbaren Charme eines Ostpreußen. Was wenige wussten: Wenn er nicht vor den Feuern stand, tat er als Computerexperte Dienst im Ministerium in Bonn. So war es kein Wunder, dass sich Reinhard Ende der 90-er Jahre daran machte, einen Internetauftritt für die STETTIN und über die STETTIN zu entwickeln. Außerdem gelang es ihm durch zähe Verhandlungen, die Internetadresse von einem Fahrgast zu ergattern, der seine Erlebnisse mit der STETTIN dort veröffentlicht hatte. Nun konnte es losgehen: Die erste Version ziemlich unprofessionell. noch Zufällig vorhandene Bilder führten dazu, dass neben Kapitänen und Heizern Besatzungsmitglieder anderen



Unsere STETTIN im Internet -

gestern und heute

zu sehen waren. Durch viel Mahagoni als Hintergrund war man einem Salon-Dampfer ähnlicher als einem Arbeitsschiff. Es hagelte Kritik von allen Seiten und altgediente "Stettiner" fühlten sich nicht angesprochen. In mühevoller Kleinarbeit und ohne heute übliche Hilfsmittel entstand eine völlig neu konzipierte Version. Diese sollte an ein Arbeitsschiff erinnern und den nostalgischen Charme unserer alten Lady vermitteln. Also die Hintergründe so schwarz wie der Qualm aus dem Schornstein, viele Nieten, Rohre, Ventile, Manometer und Zahnräder. Das ist Reinhard perfekt gelungen, er hat die Seele der alten Lady elektronisch abgebildet!

Und seine Mühe hat sich gelohnt, denn seit 2001 sind bisher über 90.000 Besucher auf unserer Seite gewesen und darüber hinaus gab es Auszeichnungen für das Design. Im Gästebuch sind viele Eintragungen von begeisterten Fahrgästen und Freunden aus aller Welt zu lesen, stöbern lohnt. Ständig wurden Anregungen in die Version eingearbeitet und eigene Erkenntnisse umgesetzt. Die gesamte

Darstellung hat Reinhard mit Unterstützung eines Freundes, einem englischen Marineoffizier, auch in maritimes Englisch übersetzt.

Immer wieder konnten wir feststellen, dass uns Fahrgäste zunächst im Internet gefunden haben und neugierig gemacht wurden. Erstaunt wurde festgestellt, dass ein so eindrucksvolles kohlebefeuertes Dampfschiff tatsächlich immer noch fährt und schon klingelte das Telefon in der Geschäftsstelle.

Nicht wenige kamen trotz weiter Wege aus Süddeutschland, aus der Schweiz oder Österreich, um einmal das Schiff unter Dampf zu erleben. Zur Gewinnung neuer Freunde ist das Internet für uns unverzichtbar geworden. So wie die Zeit über die Dampf-Epoche hinweggegangen ist, gibt es auch im Internet ständigen Wandel. Im Jahr 2007 haben Profis einer befreundeten Agentur die heutige Version über die STETTIN erstellt. Diese zeigt viele Fotos und berücksichtigt alle modernen Erkenntnisse der Kommunikationswissenschaft. Die bisherige Version von Reinhard gibt es weiterhin, sie ist im Abschnitt "Archiv" zu sehen.

Manch alter "Stettiner" trauert heute der nostalgischen Version nach und vermisst im Archiv einen Hinweis auf seinen geistigen Vater Reinhard Stenzel, unseren Heizer a.D. mit 17 Dienstjahren vor den Feuern der STETTIN. Und unsere Freunde aus aller Welt werden im neuen Auftritt eine englische Version vermissen oder wenigstens den Hinweis, dass es zur Not die Archiv-Version in englischer Sprache gibt.

Aber machen Sie sich selbst ein Bild: www.dampf-eisbrecher-stettin.de MG

Die Startseite unserer Homepage

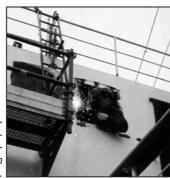




Nicht nachlassen, Herr Sisyphus!

Die Arbeiten in der Wintersaison 2007/2008

"Kommt gar nicht in Frage!" wird er antworten. "Da gibt's noch reichlich anzuschieben". Die alten Schraubenlöcher wurden zugeschweißt. Umfangreiche Malerarbeiten waren die Folge.



n der Tat. Da sind nicht nur die alljährlichen Routinearbeiten im Kesselraum, in der Maschine und im Aussenbereich. Asche und Ruß muss raus. Repariert muss werden, neue Aggregate sind einzubauen.

Im Maschinenraum wurde Rost an der Außenhaut und sogar unter den Flurplatten und im Wellentunnel bekämpft. Neu gemalen sind Rohrleitungen und Maschinen. Ketelkloppers haben wir auch! Die renovieren den Trinkwassertank. Man könnte es zu den modernen Foltermethoden rechnen: Den Kalkbelag mit dem Presslufthammer abzuarbeiten. Klaustrophobie ist nicht angebracht. Aber mit Kopf-Mund-und Ohrenschutz, gekleidet in Wetterkleidung geht es eine Weile. Und ein Kamerad passt auf.

Der Ausbau des Lastraums erwies sich als Langzeitprojekt. Da werden die Männer von "Jugend in Arbeit" noch zu tun haben. Hier ist das Abflussrohr für Toiletten und Waschmaschine eingebaut, muss aber noch verzinkt und nochmals wieder eingebaut werden.

Ziemlich dringend wurde die völlige Renovierung der Brücke. Sie ist inzwischen schaumisoliert. Dazu war es notwendig, den ganzen Raum zu entkernen, die Fenster herauszunehmen und aufzuarbeiten, sodass sie wasserdicht sind. Einige mussten neu gebaut werden. Wasserablaufrinnen wurden eingeschweißt. So wird die neue Navigations-Elektronik vor eindringendem Wasser geschützt. Unsere Bordelektriker waren vollauf beschäftigt, alle Geräte zu wieder zu verkabeln.

Das Angebot einer Hamburger Berufsbildungseinrichtung, Auszubildende des



Malerhandwerks zu Lernzwecken auf das Schiff zu schicken, wurde gern angenommen. Für sie eröffnete sich auf dem Schiff ein weites Feld. Die Logies und die sensiblen Bereiche wie Kombüse und Toiletten erstrahlen nun wieder in frischer Farbe.

Im Salon ist ein Flachbildfernseher eingebaut, sodass z.B. unser STETTIN-Video angesehen werden kann.

Wenn es hieß "ich fang gleich an zu Nageln" (um den Rost zu entfernen), gefroren freundliche Minen der Mannschaft zu Eis. Der Kompressor im Maschinenraum verbreitete im ganzen Schiff einen Lärm, der ungeheuer auf Gehör und Nerven, und zum Schluss gar nicht mehr ging. Auf wunderbare Weise ward ein neuer leiser an Bord gebracht und angeschlossen. Jetzt macht das Nageln richtig Spaß.



Über den letzten Winter ist reichlich berichtet worden. Er machte das Arbeiten nicht ganz so hart wie in den vergangenen Jahren. Trotzdem wurden die warmen trockenen Tage sehnlichst erwartet, damit auch Deck, Aufbauten und besonders die Brücke nach den Schweißarbeiten gemalen werden konnten.

Nun müssen nur noch die Rettungsinseln zur Überprüfung runter und wieder hinaufgehüsert werden (Gewicht: 80 Kilo), Rettungswesten in die Bänke gepackt, Feuerlöscher geprüft, muss Proviant an Bord gebracht, Wasser in die Kessel geleitet, Kohle in den Bunker geschüttet, das Bootsdeck klar gemacht, müssen Fender und Leinen an Deck geholt, und es muss noch Manches mehr veranlasst werden. Letzte Meldung: Wiedermal in letzter Minute fertig geworden! Die Gäste können kommen.



Gibt es rheinische Frohnaturen, die vor den tollen Tagen, dem rheinischen Karneval, in den hohen nüchternen Norden flüchten? Ja, die gibt es! Das sind Mitglieder der Marinekameradschaft "Eisbrecher Stettin" Bonn - Duisburg. Statt Narrenkappe und Pappnase ziehen sie sich Arbeitsklamotten an und arbeiten auf unserem Schiff.

eit 1986 haben wir als Karnevalsflüchtlinge, mit wenigen Unterbrechungen, unsere Arbeitskraft Verfügung gestellt. In diesem Jahr wurde im Wellentunnel Rost entfernt und Farbe gewaschen, unter den Kesseln die Bilge gereinigt und Asche entsorgt. Zweimal wurde Frischwasser übernommen und acht volle 50-Liter-Fässer Bier (irrtümlich geliefert) an Oberdeck gehievt. In der Geschäftsstelle und an Bord wurde Slapskisten*-Inventur durchgeführt. Unser Smut bekochte nicht nur uns, sondern in Spitzenzeiten bis zu 27 Personen (davon zehn, die sich nicht angemeldet hatten). Als krönenden Abschluss servierte er uns leckeres Labskaus, zu dem unser mitgebrachtes! Kölsch gereicht wurde.

Als Gäste konnten wir den Vorstandsvorsitzenden Dr. jur. Olaf Koglin nebst Gattin, sowie den Vorstand Technik, Dipl. Ing Helmut Rhode, und das Ehepaar Klingbeil begrüßen.

Mitglied Horst Schagerer

*Slapskiste: von engl. "slopchest". Hier konnten die Seeleute der Segel-

schiffzeit persönliche Ausrüstungsstücke kaufen, für die sie an Land kein Geld hatten. Das waren Nebeneinnahmen für den Kapitän. Heute gehen diese in unser Schiff.





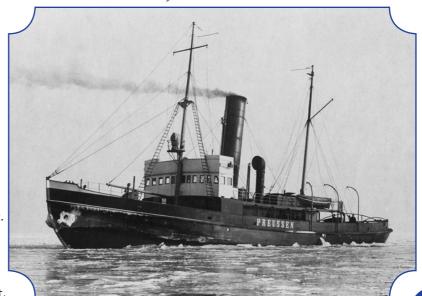


Aus dem "Stettin" - Archiv Andreas Westphalen

7 orgänger der STETTIN in der Stettiner Eisbrecherflotte war die 1920 gebaute PREUSSEN, wiederum ein Nachbau der HINDENBURG, die im März 1917 nach nur wenigen Betriebsmonaten durch einen Minentreffer verloren gegangen war.

Die PREUSSEN hatte noch den klassischen Steinhaus 'schen Löffelbug, während die STETTIN nach finnischem Vorbild mit einem Runeberg-Steven ausgeführt wurde. Auch hatte die PREUSSEN noch eine offene Brücke, die allerdings Mitte der 1950er Jahre nach Vorbild der STETTIN umgebaut wurde. Nach einer abenteuerlichen Flucht in den sicheren Westen erreichte am 11. Mai 1945 die STETTIN mit der kohlelosen PREUSSEN im Schlepp und mit Hunderten Flüchtlingen an Bord die Kieler Bucht. Während die STETTIN im Herbst nach Hamburg verholt wurde, blieb die PREUSSEN in Kiel. Noch bis 1967 war die PREUSSEN im Dienst bis die beiden modernen Eisbrecher HANSE und

MAX WALDECK in Dienst gestellt wurden. 1968 wurde der Veteran in Lübeck verschrottet.





Man muss Kenner sein oder sehr genau hinschauen. Ist es nun die richtige STETTIN oder nur eine kleine Ausgabe? Es ist "nur" ein Modell im Maßstab 1:50! Christian Mayr, im bayerischen Karlsfeld beheimatet, ist einer der tausenden begeisterten Modellbauer. Die Bauzeit hat sich über zwei Jahre erstreckt. Es wurde sogar ein Eisbrech-Test auf dem Karlsfelder See gefahren. So einer weiß, wie er seine Feierabende verbringt. Das geht selbstverständlich nur mit einem toleranten Lebenspartner.

Aber das gilt natürlich auch für viele andere Steckenpferd-Reiter und natürlich auch für die Mannschaftsmitglieder des Original-Dampfers.

Impressum

Herausgeber: Vorstand Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V. Geschäftsstelle: Kieler Straße 318 • 22525 Hamburg

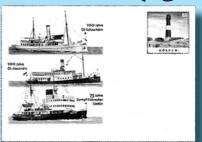
Tel.: 040-56 19 49 50 eMail: stettin@hoppe-bmt.de Redaktionsteam EisbärPost:

M. Beckmann, M. Gehrke, B. Klevenhusen, J. Schumacher Beiträge und Fotos ohne Vermerk sind von der Redaktion Druck: Freutel & Schubel Druck oHG



Die Deutsche Post hat aus Anlaß der Jubiläen der Dampfschiffe SCHAARHÖRN (100 JAHRE), ALEXANDRA (100 Jahre) und STETTIN (75 Jahre) einen Briefumschlag mit Werteindruck von 55 Cent herausgegeben. Preis 65 Cent.

Außer den Vorkommnissen während der Fahrsaison wird unser Jubiläum ein herausragendes Thema der nächsten Eisbär-Post sein. Wir freuen uns schon! Die Redaktion



Am Anfang steht die Sicherheit

Noch kurz vor der ersten Fahrt, im April, beteiligte sich eine große Anzahl der STETTIN-Mannschaft an einem zweitägigen 1. Hilfe- Lehrgang, der von Herrn Dieter Hirt, Katastrophenschutzreferent beim Malteser Hilfsdienst e.V., an Bord veranstaltet wurde. Das Unglück schläft nie, und so muss von der Servicekraft bis zum Kapitän wissen und können, was im Falle eines Falles als Ersthelfer zu tun ist. Schließlich kann ein Unfall jederzeit auch außerhalb einer Gästefahrt auf der STETTIN geschehen. Schon deshalb ist ein solcher Lehrgang sinnvoll und wird fortgeführt werden.

18. HanseSail Rostock vom 7. - 10. August 2008

GORCH FOCK heißt der Star der Hanse Sail Rostock 2008. Das Segelschulschiff wird seinen 50. Geburtstag feiern. Es kommen KRUZENSHTERN aus Russland und das Vollschiff DAR MLODZIEZY. Erstmals dabei sind das nagelneue Flaggschiff Schwedens, die 35 m Brigg TRE KRONOR und die rumänische Bark MIRCEA. Damit möchte die Hanse Sail auch an das fast-baugleiche Schwesternschiff GORCH FOCK I erinnern.

Dritte Koggenfahrt nach Rostock. Mit der KIELER HANSEKOGGE, LISA VON LÜBECK, ROLAND VON BREMEN, UBENA VON BREMEN und der WISSEMARA kommen fünf Nachbauten. Aus den Niederlanden wird erstmals die KAMPER KOGGE mit dabei sein.

Flugeuge aus dem In- und Ausland sollen Rostocks maritimes Fest auch aus luftiger Höhe zeigen. Zu den Höhepunkten der Veranstaltung zählen die Regatten der Traditionssegler und die Höhenfeuerwerke am Sail-Sonnabend sowie eine Hafensinfonie am Eröffnungstag. Treue Hanse-Sail-Schiffe bleiben auch im 18. Jahr der Dampf-Eisbrecher STETTIN und die Schonerbrigg GREIF. 2009 wird auch das schwedische Gävle mit zum Baltic-Sail-Verbund gehören, der sich als gemeinsame Plattform für Segeln und den Erhalt traditioneller Schiffe im Ostseeraum versteht.

Mit Szczecin und Sassnitz wollen weitere Städte des Ostseeraumes Mitglied werden.

