



Dampf-Eisbrecher **STETTIN**



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

Mai 2009 • Ausgabe 16

Editorial

Liebe Mitglieder

und STETTIN-Freunde,
das Jahr 2008 wurde für uns durch das 75-jährige Jubiläum der STETTIN geprägt. Presse und Fernsehen hatten überschwänglich und sehr positiv über die STETTIN berichtet. Das noch sehr junge Jahr 2009 ist vor der aktiven Fahrsaison durch die umfangreichen Arbeiten zur Klassenerneuerung mit den dazu gehörigen Erneuerungen der Zeugnisse geprägt.

Als neu gewählter Vorsitzender unseres Vereins hatte ich mich ja bereits in meinen Weihnachtsgrüssen im Dezember vorgestellt. Ich muss feststellen, die Zeit vergeht im Fluge.

Bei der letzten Klassenerneuerung inklusive Dockung vor fünf Jahren habe ich noch als GL-Besichtiger die STETTIN „bearbeitet“, in diesem Jahr stehe ich auf der „Reederseite“.

Dank unserer grosszügigen Sponsoren und Eurer aktiven Mitarbeit im Verein und an Bord, wird es uns auch in diesem Jahr wieder gelingen, UNSERE STETTIN für die Fahrsaison 2009 fit zu machen, um viele, neue und alte Freunde, auf der STETTIN begrüßen zu können.

Jetzt habe ich noch ein besonderes Anliegen: Um unseren Service für unsere Mitglieder und Kunden zu verbessern, suchen wir dringend Mitglieder, welche gewillt sind, aktiv in unserer Geschäftsstelle mitzuarbeiten. Hier ist besonders Organisationstalent und gute Office-Management-Qualität gefragt.

Außerdem suchen wir dringend Mitarbeiter für Service, Maschinenpersonal und Heizer zur aktiven Mitarbeit.

Auf eine erfolgreiche Fahrsaison 2009

Euer
Hermann Jacobs



In diesem Winter:
Die Elb-typischen
Pfannkuchen-Eis-
schollen umgeben
das Schiff.



Die Ruhe täuscht!

Winterschlaf gibt es für die Besatzung nicht!

Wie schon in den vorangegangenen Mai-Ausgaben berichten wir über die Winterarbeiten, die im 5-jährigen Turnus eine Dockung und umfangreiche Erneuerungen beinhalteten. Damit liegt ein dicker Brocken hinter uns. „Und nu glänzt se all wedder as'n Spickool!“

Der neue Vorstand

Schon am Ende der Saison war den Mitgliedern unseres Vereins bekannt, dass der Vorsitzende Dr. Olaf Koglin sich aus persönlichen Gründen nicht zur Wiederwahl stellen würde.

Die Suche nach einer geeigneten, fähigen Persönlichkeit war erfolgreich und wurde mit ihrer Wahl auf der Jahreshauptversammlung bestätigt. Hermann Jacobs ist sein Name. Er war Mitarbeiter des Germanischen Lloyd. Nun, da er pensioniert ist, hat man ihn gebeten, sein Fachwissen einzubringen. Zuvor legte der Vorstand seinen Tätigkeitsbericht ab und wurde entlastet.

Schwindlig konnte einem werden, als Vorstandsmitglied Helmut Rohde die noch zu bewältigenden Aufgaben technischer Art aufzählte. Ansonsten war die Versammlung geprägt von offener Aussprache, wonach sich die Mitglieder ihre eigene Meinung bilden konnten.

Ein neues Mitglied des Vorstandes ist Gunda Hanewinkel. Sie ist die Ressortleiterin Service und hat große Erfahrungen organisatorischer Art aufzuweisen. Schlussakkord setzte



Dr. Wolfgang Dumke, Finanzen

Gunda Hanewinkel, Bordservice-organisation

Helmut Rohde, Technik

Kpt. Nils Held, Nautik

Hermann Jacobs, 1. Vorsitzender

wiedermal Andreas Westphalen mit seinem Bildervortrag über das Eisbrechwesen mit unbekannt alten Fotos der vergangenen Jahrzehnte. Traditionsgemäß traf man sich nach der Versammlung an

Bord der STETTIN. Dort hatten die Smutjes eine leckere Suppe bereitet. Es ist doch immer wieder schön, seine Vereinskameradinnen und -kameraden zu Hauf zu sehen.



Der Messestand des Vereins Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V. Mannschaftsmitglieder informierten über unser Schiff.

Im Oktober letzten Jahres, nach Ende der Fahrsaison, ergab sich die Möglichkeit zur Öffentlichkeitsarbeit und Selbstdarstellung unseres Vereins auf der „Hanseboot 08“, Hamburg. Die Konstruktion des Standes mit Beleuchtung, Tresen und Präsentiermöglichkeiten entsprach dem hohen Niveau der Messe. Ein herzlicher Dank dafür gebührt der Firma LUECO, Norderstedt. Es galt nur noch, ihn entsprechend und ansprechend auszustatten. Das geschah mit dem großen Angebot der Souvenirs, mit einigen Brocken Kohle, einer Heizerschaukel und einer Krücke. Großformatige Fotos aus neuer und alter Zeit, vom Fotohaus

Colonaden gestiftet, bildeten den Hintergrund. Eindeutiger Publikumsmagnet war das große STETTIN-Modell mit der Dampfmaschine von Mitglied Urban Dümmling. Die kleine Dampfpeife war nicht zu überhören.

Was ist letztlich das Ziel all dieser Bemühungen? Die STETTIN, unbestritten unter Denkmalschutz stehendes, historisches Kulturerbe deutscher Schifffahrt muss in Fahrt erhalten bleiben. Dafür braucht es freiwillige Helfer und zahlende Fahrgäste. Die hochmotivierte Standbesetzung agitierte für das Ziel, das Publikum davon zu überzeugen, dass es eine gute Tradition ist, wenigstens einmal im Jahr eine Fahrt auf unserem Schiff als Gast zu genießen.

Von höchstem Interesse war die kleine Dampfmaschine bei jung und alt.



Am Donnerstag, 4. September 2008 wurde im Rahmen einer Pressekonferenz an Bord der STETTIN das neue Buch unseres Archivars Dipl. Ing. Andreas Westphalen offiziell präsentiert. Es war erst am Vortag in der Buchbinderei fertiggestellt worden, termingerecht zum bevorstehenden 75. Geburtstag der STETTIN.

Der Verleger Friederich Steinmeier, Inhaber des Bremer Verlages H.M. Hauschild GmbH, hatte die erste Bindequote gerade noch rechtzeitig vor Feierabend abholen können. In seiner Laudatio auf den Autor und die Neuerscheinung sagte er verschmitzt, man habe ganz bewusst aus Anlass des 75. Geburtstages der STETTIN ein Buch mit genau 75 Kunstdruckbildern herausgebracht. Der Verleger hielt mit Recht große Stücke auf A. Westphalen, dessen vor vier Jahren im selben Verlag erschienenen Buch über „Dampfschiffe in Deutschland – Die letzten Zeugen einer Epoche“ große Anerkennung fand. Mit 450 farbigen Abbildungen werden alle 50 in Deutschland noch vorhandenen Dampfer samt Schilderung ihres Werdeganges und Verbleibs ausführlich vorgestellt. Der Verlag bezeichnet das Werk als „Hommage an die Dampferszene“. Und es versteht sich von selbst, dass unsere STETTIN in diesem Band nicht zu kurz gekommen ist. Bei der Präsentation der jetzigen Neuerscheinung ließ der Gründungsvorsitzende Hans-Georg Prager, der von 1981 bis 1986 die Geschicke des Vereins geleitet hatte, schmunzelnd erkennen, dass A.W. in der Anfangsphase der alljährlichen Fahrblöcke der jüngste Heizer des Schiffes gewesen sei. Sein Alter musste von den 15^{1/2} Jahren auf 16 hochgemogelt werden, damit der Verein nicht wegen verbotener Kinderarbeit in Schwierigkeiten geraten konnte. Laut Maschinentagebuch fuhr Autor A.W. von 1982 bis 1988 an 39 Tagen als Heizer und an 13 Tagen als Assistent. Auf der STETTIN erlernte er die Dampfpraxis, die er später auf anderen Traditionsschiffen als Fahrmann und in seinem Berufsleben als Ingenieur anwenden konnte. A.W. wuchs glänzend in die Dampftechnik hinein. Er wurde unbeirrbarer Überzeugungstäter und bewirkte schließlich, dass auch die ALEXANDRA als letzter kohlebefeuertter Fördedampfer restauriert und wieder in Fahrt gebracht werden konnte. Er gab

auch die entscheidenden Impulse für das alle zwei Jahre stattfindende Großereignis „Flensburger Dampfgrundum“.

Nun also kam rechtzeitig zum 75. Schiffsgeburtstag das hervorragend gelungene

Ein literarischer Volltreffer

Kritik zur Neuerscheinung des Buches
„Dampf-Eisbrecher STETTIN“
von Hans-Georg Prager

neue Buch „Dampf-Eisbrecher STETTIN und die deutschen See-Eisbrecher“ auf den Markt. Das mit wissenschaftlicher Akribie verfasste und gestaltete Buch erbrachte erstmals die Nachricht, dass die STETTIN, als jedes Jahr für mehrere Wochen in Fahrt gesetztes Traditionsschiff, in den 26 Jahren dieser neuen Existenz **mehr** Fahrttage gemeistert hat, als in allen Jahrzehnten ihres früheren Daseins.

Hier an Bord erhältlich



Der Autor wies aufgrund aller original erhaltenen Tagebücher von Brücke und Maschine nach, dass sich der Eisbrecher von 1933 bis 1945 **468** und in den Nachkriegsjahren zwischen 1945 und 1981 **326** Tage in Fahrt befunden hat. Das ergibt eine Summe von insgesamt **794** Fahrttagen, denen zum Zeitpunkt der Buchpräsentation bereits 850 Fahrttage in der Regie des Vereins nachgewiesen werden konnten. Das neue Westphalenbuch stellt sämtliche

deutsche See-Eisbrecher der zivilen Schifffahrt, aber auch der Kriegsmarine und der Bundesmarine, in Wort und Bild vor. Es wird damit auch allen fünf Stettiner Eisbrechern gerecht, die bis 1945 die Flotte der Stettiner IHK-Eisbrecherverwaltung bildeten. Und es wurde zur besonderen Überraschung, dass man in dem vorderen Lastraum der STETTIN, der demnächst außerhalb der Fahrzeiten als Museum besonderer Art dienen wird, die Prä-

zisionsmodelle der IHK-Eisbrecher vorstellen konnte: Die Modelle der STETTIN I, der späteren SWINEMÜNDE, der BERLIN, POMMERN und PREUSSEN waren ebenso aufmarschiert wie drei weitere Modelle unserer STETTIN – eins davon sogar mit einer funktionierenden Dampfmaschine. Unter ständiger Bauaufsicht des mittlerweile verstorbenen Schatzmeisters und Stadtchronisten Dr. Hans Günther wurden die vier erstgenannten Modelle detailgenau gebaut und vom VTK-Fond (Vertriebenen-Kulturfond des Bundes-Innenministeriums) finanziert. Sie sind Eigentum des Vereins. Bislang waren drei von ihnen im „Haus Stettin“ am Hüxterdamm von Lübeck als Leihgaben zur Schau gestellt – das Modell der PREUSSEN hingegen in der Ostsee-Akademie von Lübeck-Travemünde. Die Modelle sind der Grundstock für das geplante Eisbrecher-Museum.

Das jetzt präsentierte Buch verdient höchstes Lob. Seine graphische Ausgestaltung, von der launigen Seitenschnitt-Zeichnung von Holger Vorderwülbecke auf dem vorderen Vorsatzpapier bis zu durchweg vorzüglichen Generalplänen, Decksplänen, für Laien gut verständliche technische Funktionskizzen sowie Faksimile-Wiedergaben von Dokumenten und Tabellen übersichtlicher Art, erhöhen den Wert eines Kunstdruckbandes, der sich bei der Wiedergabe der Schwarzweiß- und Farbfotos vor allem auf das inzwischen überaus reichhaltige Archiv des Vereins „Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V.“ stützen konnte.

Andreas Westphalen
„DAMPFEISBRECHER STETTIN
und die deutschen See-Eisbrecher“
192 Seiten, 243 farbige Abbildungen,
21,5 x 28 cm Elfalteinlein
mit farbigem Schutzumschlag
Hauschild Verlag, Bremen,
ISBN 978-3-89757-422-9 • € 39,50



3. Oktober – Der Tag der Deutschen

Unsere Nation wurde volljährig. 18 Jahre nach der Wiedervereinigung traf sich Deutschland in Hamburg. Die Bundesländer und ihre politische Prominenz präsentierten ihre speziellen Fähigkeiten technischer, kultureller und lukullischer Art und soweit vorhanden auch ihre Traditionsschiffe. Zum Schutz gegen unliebsame Aktivitäten war Bereitschaftspolizei anwesend.

Der frisch eingeweihte Traditionsschiffhafen musste seine erste Bewährungsprobe bestehen. Und nochmals wurde unsere Vereinsführung gebeten, mit der STETTIN präsent zu sein.

Diesmal aber ohne Dampf und dem damit

verbundenen Rauch. Die beiden Mooring-Fahrzeuge brauchten eine ganze Weile, um uns dorthin zu schleppen und noch länger, als es wieder zurück zum Liegeplatz ging.



Die STETTIN tête-à-tête mit dem liebevoll restaurierten Museumsfrachter GREUNDIEK.

Wegen Sturm musste die Bremer Kogge UBENA VON BREMEN leider absagen.

Trotz kaltem, windigem und regnerischem Wetter herrschte Feierlaune.



Gegen Wind und Flut geht's nach Hause.



Ein spezieller Filmabend mit Künstlern auf der STETTIN. Ein Situationsbericht von Mitglied Manfred Schilling.

Torpedos im Morgengrauen Der Untergang der SZENT ISTVAN

Es war ein Wochenende auf unserer alten Dame, wie es ungeplanter nicht sein konnte. Als Verwalter an Bord las ich in unserem Jahreskalender, dass am Wochenende ca. 30 Leute kommen wollten, um in der „Last“ der STETTIN einen Filmabend zu genießen.



Ungemütlich...

Unser STETTIN-Büro hatte mich eine Woche vorher gebeten, meinen Videoprojektor, einen sogenannten „Beamer“, samt großer Leinwand für das Ereignis mitzubringen.

Für den guten Ton hatte ich noch mein Dolby Digitalstudio mitsamt sechs großen Lautsprecherboxen in Lüneburg abgebaut (insgesamt 260 kg und zwei Fahrten mit dem Auto waren nötig). Und ich dachte dabei an eine Veranstaltung von STETTIN-Mitgliedern, sonst hätte ich das alles gar nicht gemacht...

Also weiter. Für das Catering im Salon sei gesorgt, hieß es, sonst gab es keine weiteren Angaben – außer einer Telefonnummer. Dort angerufen, wurde ich schlauer: Wir sollten nun auch noch für einen Vortrag eines bekannten Redakteurs der „National Geographics“ die nötige Technik bereit stellen! Und es ginge um die Premiere des Films über die SZENT ISTVAN. Ich hätte noch ein paar Informationen brauchen können, aber im Büro der STETTIN war

niemand zu erreichen. Die Dreharbeiten hatten im Sommer teilweise auf der STETTIN stattgefunden.

(Wir berichteten in der vorigen EisbärPost) „Man zu!“, dachte ich; nochmal abends nach Lüneburg und zurück und die drahtlosen Mikrofone samt Mischpult usw. an Bord gebracht.

Dann hatte ich eigentlich von meiner Technik alles an Bord, was ich sonst nur mal für das Jugendorchester Friedland aufbaue... Bloß auf einem Dampfer ist es halt feuchter und kälter als auf jeder Bühne. Dazu später mehr!

Nun musste die Last leergeräumt werden. Da lag, wie immer, alles was irgendwann mal wieder gebraucht wird. Und auch noch das Holz für die Verkleidung der Brücke und jede Menge Getränkeboxen.

Andreas Speer sorgte für Verstärkung und innerhalb von zwei Tagen gab es jedenfalls mehr Platz als vorher.

Der Generator und ähnlich große Teile blieben stehen.

Donnerstagabend war dann Generalprobe. Für mich war es auch die erste Zusammenarbeit mit einem Filmregisseur, hier mit Dr. Bardehle und seinem Team der Vidicom Media GmbH und Co.KG. Nach einer zu kurzen Einweisung ging es dann los, bloß die Reihenfolge der einzelnen Szenen und Vorträge war nicht richtig festgelegt worden. Das ließ sich bis Samstag aber noch korrigieren.

Es sollten nur Ausschnitte des Films gezeigt und dazwischen Reden gehalten werden.

Nun, alles ging gut, in froher Erwartung verließ das Team das Schiff.

Das Filmteam wollte auch noch für eine E-Heizung sorgen. Es war saukalt und ich hatte mir schon in meiner Projektionsecke einen Elektroofen hingestellt.

Abends haben sich die fleißigen Geister der STETTIN dann noch den gesamten

Film richtig schön laut im Großformat angesehen, und es funktionierte alles!... Ich hätte bloß noch den Beamer abbauen sollen. Wasser findet unmögliche Wege, hier nun um die Ecke herum direkt in meinen Beamer.

„Das war es dann wohl“, dachte ich, und der Projektor zeigte auch nach einer langen Trocknungsphase keine Reaktion mehr. Von einem Bekannten schnell ein ähnliches Teil geliehen, zeigte es sich, dass es gibt auch extrem lichtschwache Projektoren gibt. Letztlich konnte dann Herr Dr. Bardehle mit einem professionellen „Leihbeamer“ aushelfen.

Es konnte also losgehen, und der Abend wurde für das Filmteam und die geladenen Gäste, dank des guten Films, des Vortrages über den damaligen „rasenden“ Reporter Kisch und nicht zuletzt wegen des guten Essens und der ausgesuchten Weine, ein voller Erfolg.



...aber stilvoll. Der Lastraum als Kinosaal.

Die bauliche Substanz des Laderaumes ist zwar akustisch schwierig, aber es hat mir trotz aller widrigen Umstände doch Spaß gemacht und es zeigte sich wieder, dass die Mannschaft der STETTIN alles hinbekommt.

PS: Der Film ist käuflich zu erwerben und heißt „Torpedos im Morgengrauen“!

Die SZENT ISTVAN war das modernste Schlachtschiff der k.u.k. Flotte und wurde am 10.Juni 1918 bei Premuda von einem italienischen Torpedo versenkt. Der Schütze wird bis heute als Nationalheld in Italien gefeiert.

Der Untergang wurde von der begleitenden TEGETHOFF gefilmt, auf welchem auch der damalige Starreporter Kisch an Bord war. Mit dem Untergang der SZENT ISTVAN zerbrach das riesige Habsburger Reich.

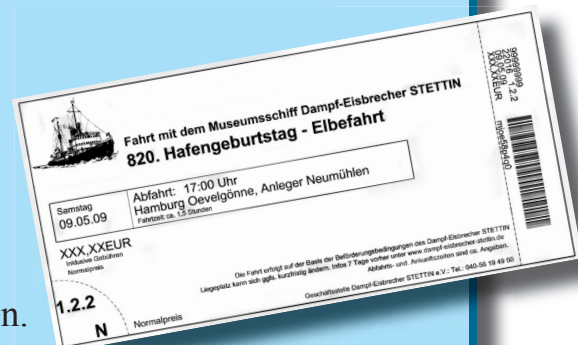
Neu!

Mitfahr-Tickets jetzt auch im Internet erhältlich!

Drei Wege zur STETTIN:

1. www.dampf-eisbrecher-stettin.de
2. www.ticketonline.com – Rund um die Uhr!
3. Ticket-Hotline 01805/44 70 (0,14 €/Min/dt. Festnetz).

Und außerdem sind die Tickets bei jeder Kartenvorverkaufsstelle, die an Ticket-Online angeschlossen ist, **direkt zu kaufen.**



Der Weltuntergang wurde verschoben

Nach vielen Jahren sah Gott wieder einmal auf die Erde. Die Menschen waren verdorben und gewalttätig und er beschloss, sie zu vertilgen, genauso, wie er es vor langer Zeit schon einmal getan hatte. Er sprach zu Noah: „Noah, bau mir noch einmal eine Arche aus Zedernholz, so wie damals: 300 Ellen lang, 50 Ellen breit und 30 Ellen hoch. Ich will eine zweite Sintflut über die Erde bringen. Die Menschen haben nichts dazu gelernt. Du aber gehe mit deiner Frau, deinen Söhnen und deren Frauen in die Arche und nimm von allen Tieren zwei, je ein Männchen und ein Weibchen. In sechs Monaten werde ich den großen Regen schicken.“

Noah stöhnte auf; musste das denn schon wieder sein? Wieder 40 Tage Regen und 150 unbequeme Tage auf dem Wasser mit all den lästigen Tieren an Bord und ohne Fernsehen! Aber Noah war gehorsam und versprach, alles genau so zu tun, wie Gott ihm aufgetragen hatte. Nach sechs Monaten zogen dunkle Wolken auf und es begann zu regnen. Noah saß in seinem Vorgarten und weinte, denn da war keine Arche.

„Noah“, rief der Herr, „Noah, wo ist die Arche?“ Noah blickte zum Himmel und sprach: „Herr, sei mir gnädig.“ Gott fragte abermals: „Wo ist die Arche, Noah?“ Da trocknete Noah seine Tränen und sprach: „Herr, was hast du mir angetan? Als Erstes beantragte ich beim Landkreis eine Baugenehmigung. Die dachten zuerst, ich wollte einen extravaganten Schafstall bauen. Die kamen mit der ausgefallenen Bauform nicht zurecht, denn an einen Schiffbau wollten sie nicht glauben. Auch deine Maßangaben stifteten Verwirrung, weil niemand mehr weiß, wie lang eine Elle ist. Also musste mein Architekt einen neuen Plan entwerfen. Die Baugenehmigung wurde zunächst abgelehnt, weil eine Werft in einem Wohngebiet planungsrechtlich unzulässig sei. Nachdem ich dann endlich ein passendes Gewerbegrundstück gefunden hatte, gab es nur noch Probleme. Im Moment geht es z.B. um die Frage, ob die Arche feuerhemmende Türen, eine Sprinkleranlage und einen Löschwassertank benötigt. Auf einen Hinweis, ich hätte im Ernstfall rundherum genug Löschwasser, glaubten die Beamten, ich wollte mich über sie lustig machen. Als ich ihnen erklärte, das Wasser käme noch in großen Mengen, und zwar viel mehr als ich zum Löschen benötigte, brachte mir das den Besuch eines Arztes vom Landeskrankenhaus ein. Er wollte von mir wissen, was ein Schiffbau auf dem Trockenen, fernab von jedem Gewässer, solle. Die Bezirksregierung teilte mir daraufhin telefonisch mit, ich könnte ja gern ein Schiff bauen, müsste aber selbst zusehen, wie es zum nächsten größeren Fluss käme. Mit dem Bau eines Sperrwerks könnte ich nicht rechnen, nachdem der Ministerpräsident zurückgetreten sei. Dann rief mich noch ein anderer Beamter dieser Behörde an, der mir erklärte, sie seien inzwischen ein kundenorientiertes Dienstleistungsunter-

Die Handlung dieser Geschichte ist erfunden. Irgendwelche Ähnlichkeiten mit Personen sind rein zufällig und nicht beabsichtigt. Oder doch? Verfasser ist ein namentlich nicht genannter Fachjurist im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie. Aufgelesen von Hans-Georg Prager.

nehmen und darum wolle er mich darauf hinweisen, dass ich bei der EU in Brüssel eine Werfthilfe beantragen könne, allerdings musste der Antrag achtfach in drei Amtssprachen eingereicht werden. Inzwischen ist beim Verwaltungsgericht ein vorläufiges Rechtsschutzverfahren meines Nachbarn anhängig, der einen Großhandel für Tierfutter betreibt. Der hält das Vorhaben für einen großen Werbegag – mein Schiffbau sei nur darauf angelegt, ihm Kunden abspenstig zu machen.



Ich habe ihm schon zwei mal erklärt, dass ich gar nichts verkaufen wolle. Er hört mir gar nicht zu und das Verwaltungsgericht hat offenbar auch viel Zeit. Die Suche nach dem Zedernholz habe ich eingestellt. Libanesisches Zedern dürfen nicht mehr eingeführt werden. Als ich deshalb hier im Wald Bauholz beschaffen wollte, wurde mir das Fällen von Bäumen – unter dem Hinweis auf das Landeswaldgesetz – verweigert. Dies schädige den Naturhaushalt und das Klima. Außerdem sollte ich erst eine Ersatzaufforstung nachweisen. Mein Einwand, in Kürze werde es gar keine Natur mehr geben und das Pflanzen von Bäumen an anderer Stelle sei deshalb völlig sinnlos, brachte mir den zweiten Besuch des Arztes vom Landeskrankenhaus ein. Die angeheuerteten Zimmerleute versprachen mir schließlich, für das notwendige Holz selbst zu sorgen. Sie wählten jedoch erst einmal einen Betriebsrat. Der wollte mit mir zunächst einen Tarifvertrag für den Holzschiffbau auf dem flachen Lande ohne Wasserkontakt aushandeln. Weil wir uns aber nicht einig wurden, kam es zu einer Urabstimmung und zum Streik. Herr, weißt du eigentlich, was Handwerker heute verlangen? Wie soll ich denn das bezahlen? Weil die Zeit drängte, fing ich schon einmal an, Tiere einzusammeln. Am Anfang ging das noch ganz gut, vor allem die beiden Ameisen sind

immer wohlauf. Aber seit ich zwei Tiger und zwei Schafe von der Notwendigkeit ihres gemeinsamen und friedlichen Aufenthaltes bei mir überzeugt hatte, meldete sich der örtliche Tierschutzverein und rügte die artwidrige Haltung. Und mein Nachbar klagt auch schon wieder, weil er auch die Eröffnung eines Zoos für geschäftsschädigend hält. Herr, ist dir eigentlich klar, dass ich auch nach der Europäischen Tierschutztransportverordnung eine Genehmigung brauche? Ich bin schon auf Seite 22 des Formulars und grübele im Moment darüber, was ich als Transportziel angeben soll. Und wusstest du, dass z.B. Geweih tragende Tiere während der Brunftzeit überhaupt nicht transportiert werden dürfen? Und die

Hirsche sind ständig am Schnackeln, wie Fürstin Gloria sagen würde, und auch der gemeine Elch und Bulle denken an nichts anderes, besonders die südlicheren! Herr, wusstest du das? Übrigens, wo hast du eigentlich die Callipepia caliconica – du weißt schon, die Schopfwachteln und den Letharnus Discolor versteckt? Den Schwalbensittich habe ich bisher auch nicht finden können. Dir ist natürlich auch bewusst, dass ich die 43 Vorschriften der Binnenmarkt-Tierschutzverordnung bei dem Transport der Kaninchen strikt beachten muss. Meine Rechtsanwälte prüfen gerade, ob diese Vorschriften auch für Hasen gelten. Übrigens: wenn du es einrichten könntest, die Arche als fremdflaggisches Schiff zu deklarieren, das sich nur im Bereich des deutschen Küstenmeeres aufhält, bekäme ich die Genehmigung viel einfacher. Du könntest dich doch auch einmal für mich bemühen. Ein Umweltschützer

von Greenpeace erklärte mir, dass ich Gölle, Jauche, Exkrememente und Stallmist nicht im Wasser entsorgen darf. Wie stellst du dir das eigentlich vor? Damals ging es doch auch! Vor zwei Wochen hat sich das Oberkommando der Marine bei mir gemeldet und von mir eine Karte der künftig überfluteten Gebiete erbeten. Ich habe ihnen einen blau gemalten Globus geschickt. Und vor zehn Tagen erschien die Steuerfahndung; die haben den Verdacht, ich bereite meine Steuerflucht vor.

Ich komme so nicht weiter, Herr, ich bin verzweifelt! Soll ich nicht doch lieber meinen Rechtsanwalt mit auf die Arche nehmen?“ Noah fing wieder an zu weinen. Da hörte der Regen auf, der Himmel klarte auf und die Sonne schien wieder. Und es zeigte sich ein wunderschöner Regenbogen. Noah blickte auf und lächelte.

„Herr, du wirst die Erde doch nicht zerstören?“

Da sprach der Herr:

„Darum Sorge ich mich nicht mehr, das schafft schon eure Verwaltung!“



P.S. Es soll natürlich nicht der Eindruck erweckt werden, dass die EisbärPost, Vorstand und Vereinsmitglieder die Vorschriften über Schiffsicherheit, Tier- und Umweltschutz u.a. in Bausch und Bogen als übertrieben ansehen, im Gegenteil. Es wird alles getan, um dem heutigen Stand der gesetzlichen Vorschriften Folge zu leisten.



Die Wintersaison der

Die diesjährige Verholung in das B+V-Dock 10 vor der Fahrsaison war wiederum ein Medien-Ereignis. Die Beiträge der Hamburger Tageszeitungen waren recht nett geschrieben und konnten den Eingeweihten zu leichtem Schmunzeln veranlassen. Da war von Schiffs-TÜV und Frischzellenkur zu lesen. Was dahinter steckte war doch recht umfangreich. Und wenn zu lesen war, dass die STETTIN aus ihrem Winterschlaf gerissen wurde, so ist das einfach nicht ganz richtig.

Einen Eisbrecher „winterfest machen“ klingt absurd. Und „sommerfest“ ebenso. Aber es ist eine Tatsache. Viele Projekte, die schon lange geplant waren, sollten nun verwirklicht werden. Und so nebenbei tauchten etliche andere Notwendigkeiten auf. Die Liste ist wiederum lang und nicht von Pappe. Hier eine kleine Auswahl.



Zwei Schlepper positionieren das Schiff im Schwimmdock.

Am frühen Morgen des 26. März schleppten zwei Schleppkutschlepper die STETTIN in das Schwimmdock von Blohm+Voss.

Die vorgesehenen Arbeiten erstreckten sich über das ganze Schiff, innen wie außen. In den folgenden Tagen sah man Werftleute und Vereinsmitglieder kollegial zusammenarbeiten. Zunächst war „Waschen, rasieren, Haarschneiden“ dran. (Werftsprache; die Außenhaut mit Dampfstrahler reinigen, später Rost entfernen, Rostschutzfarbe und Endanstrich aufbringen). Die Stärke der Außenhaut, das Ruder- und das Wellenspiel wurde gemessen.

Die Ankerkette wurde ganz herausgelassen und mit frischen Markierungen versehen. Zuvor mussten die Anker gefühlvoll herunter gefiert werden. An Deck dröhnten die Druckluft-Rosthämmer. Die störten hier niemanden auf der Werft (oder doch?). Ein neues Echo-Lot wurde eingebaut. Dazu musste ein rundes Loch in die Außenhaut gebohrt werden, in das der „Transponder“ eingeschweißt wurde. Die Boote hängen an neuen Drähten, die nach altbewährter Weise gespleißt wurden. Der Service freut sich über neue Kühlschränke.



Der Rumpf wird gereinigt.

Aber es wird wohl noch so manche Kleinigkeit bis zum Beginn der Fahrsaison zu erledigen sein, auch für die Decksleute: Die Bänke und die Rettungswesten wieder an Deck schleppen, Die Boote klar machen, den Lastraum aufräumen und noch so manche Lackfarbe verpönen.

Die Arbeiten im Maschinen- und Kesselraum.

Ein Bericht von Eckhard Pohlmann

Auch in dieser Nach-Fahrsaison standen und stehen wieder viele Wartungs- und Reparaturarbeiten an. Zudem musste der Dampfer zum großen Generalcheck (alle fünf Jahre), um seine Schiffsklasse zu erneuern. In diesem Jahr war es wieder soweit. Ein großer Teil der folgenden Arbeiten wurde von den freiwilligen Besatzungsmitgliedern geleistet.

Wie in jedem Jahr, direkt im Anschluss an den letzten Fahrttag, werden alle 15 Dampfmaschinen konserviert. D.h. Zylinderdeckel abschrauben, Kolben und Zylinder mit Zylinderöl einpinseln, von Hand törnen, Dichtungen prüfen und ggf. erneuern. Die Schieber müssen natürlich genauso behandelt werden.

Während der Fahrtzeit hat so manches Ventil oder manche Verschraubung eine kleine Fahne mit der Notiz bekommen: „Einschleifen, Packung erneuern“. Es wurde alles abgearbeitet und dokumentiert.

Der Kondensator, ein wichtiger Bestandteil des Hilfsbetriebes, wurde gemäß regelmäßiger Intervalle geprüft und gereinigt. Opferanoden wurden erneuert und natürlich erfolgte zum Schluss eine Druckprobe.



Die Maschinen-Experten...



...bei ihrer Diagnose.

In diesem Jahr war wieder die Windkarre an der Reihe. Das Lager des Kreuzkopfes wurde vermessen und überarbeitet.

Die Universalpumpe, genannt „Emma“, darf natürlich auch nicht zu kurz kommen. Vor zwei Jahren hat sie bei B+V eine Grundüberholung bekommen und nun haben wir mal hineingeschaut, was denn die Ventile so machen. Alles bestens! Sieht immer noch wie neu aus.

Der Spilling (Dampf-Strom-Motorgenerator) hat in der letzten Saison bei Belastung unangenehme Geräusche gemacht. Der Keilriemen und die von ihm angetriebene Schwungscheibe waren die Übeltäter. Also: ausgebaut und zum Abdrehen gebracht.

Die Überprüfung des Bilgenwasser-Entölers gehört zu den Klassearbeiten. Nach Grundreinigung und Filterwechsel funktioniert er wieder einwandfrei und hat sein GL-Zertifikat bekommen.

Um das Bilgenwasser, welches der Entöler bereits zu „sauberem Wasser“ verarbeitet hat, gleich als Kesselspeisewasser verwenden zu können, wird eine Osmoseanlage eingebaut. Alle Vorbereitungen für den Einbau sind getroffen worden.

Das Echolot wird in den Rumpf eingeschweißt



Der „Kamin-
Kehrer“ mit
der Press-
luftbürste.
Nach Fahr-
tende ein
„Muss“



Eine weitere neue Technik an Bord der STETTIN ist ein gekapselter Diesel-Generator-Satz an Bb-Seite neben der Kläranlage. Auch hierzu sind alle Vorbereitungen getroffen worden. (Dann kann der alte AEG-Diesel aus dem Lastraum entfernt werden. Red.)

Die Vorbereitungen zur Desinfektions-Beschichtung der Innenwand des Bb-Frischwassertanks durch die Werft, sprich: alte Beschichtung und Rost entfernen, konnten nur von Crew-Mitgliedern, die durch das „kleine“ Mannloch passten, getätigt werden. Das war eine „Strafarbeit“ und trotzdem gab es Freiwillige, die da reingekrochen sind. Vielen Dank! Nach der Beschichtung gab der Hafentarz das Güte-Zertifikat.

Ebenso schwierig war das Reinigen und Konservieren des Bb-Kessels von außen

Wie dick ist die
Außenhaut?
„Noch dick genug“,
sagt der GL.



und von unten. Auch hierfür vielen Dank an die Akteure! (Die Karnevals-Flüchtlinge der Bonner Marinekameradschaft schufteten ein ganzes Wochenende! Red.)

Wie alle Jahre wieder sind die Feuer-Roste im Kessel ein wichtiges Thema. Hier wurde gereinigt, repariert usw. Der Asche-Injektor ist leider auch ein immerwiederkehrender Reparaturpunkt. Das sind alles Arbeiten gewesen, die schon vorher am Liegeplatz Övelgönne geschahen.

Die folgenden Arbeiten waren nur im Dock möglich.

Alle Öffnungen in der Außenhaut wurden von den Spezialisten der Werft geprüft und überarbeitet. Die Stevenrohrabdichtungs-Packungen wurden erneuert. Das sind ganz schöne Kaliber 42mm im Quadrat. Es stellte sich heraus, dass man eine zuwenig eingeleget hatte. Die Folge war, dass beim Ausdocken ein fingerdicker Wasserstrahl nicht gestoppt werden konnte. Das Dock musste noch einmal aufschwimmen, damit eine Packung nachgelegt werden konnte.

Die Außenbord-Ventile wurden ausgebaut, in der Werkstatt überholt und danach wieder erfolgreich eingebaut. Die Leitungen der Kläranlage wurden gereinigt, zum Teil erneuert, und es wurden einige Schieber ausgetauscht.

Die Hauptmaschine

Ein besonderes Augenmerk verlangt die Hauptmaschine. In diesem Jahr haben wir die Lager der Schwingen von der Stephensonsteuerung unter die Lupe genommen. Sie wurden vermessen (ausgebleit) und neu eingestellt. Die Gleitbahn der Kreuzköpfe wurde kontrolliert.

Außerdem wird die neue Technik, eine elektronische Leistungsmessanlage installiert. Dazu werden an den Zylindern Druckaufnehmer montiert (ganz diskret, damit der museale Charakter erhalten bleibt). Für die Auswertung sorgt ein Rechenprogramm, das ein Student der Fachhochschule in Warnemünde als Diplomarbeit erstellt hat. Wir sind alle gespannt, was die „alte Dame“ dann noch im Betrieb an indizierter Leistung bringen wird. Das Pleuellager des Hochdruckzylinders wurde vermessen und das Lagerspiel neu eingestellt.

Der Niederdruckschieber wurde geöffnet, gereinigt und vermessen.

Die Stopfbuchse hat eine neue Packung bekommen.

Ein weiterer Klasse-Punkt war die Messung des axialen Spiels des Drucklagers:



Das sind etliche
Quadratmeter,
von Hand gerollt.
Besatzungsarbeit!

Keine Beanstandung durch den GL. Das waren wohl die wesentlichsten Winterarbeiten für die Maschinenleute in diesem Jahr.

Und was sagt Herr Sisyphus?

„Ich dachte, ich wäre bald oben.
Dann rutschte mir das Ding wieder ab.
Aber nun bin ich wieder fast oben.
Ich mache jedenfalls weiter.
Zum Hafengeburtstag muß alles fertig sein“!

100 Tage unter Dampf im Jahr 2008

Eine lange Fahrseason ist zu Ende. Vielen Dank an Euch Maschinisten, Assis und Heizer, dass Ihr soviel Zeit für die STETTIN aufwenden konntet. Es war eine schöne Zeit mit Euch an Bord. Ein paar Daten dazu: genau **100** Tage unter Dampf, einschließlich anheizen und durchheizen. Davon **56** Fahrtage. Das wird im Leben der STETTIN nur durch die drei Eis-Einsätze übertroffen. 1939/1940 **94 Tage**, 1941/1942 **79 Tage**, 1962/1963 **72 Tage**. 66 Vereinsmitglieder waren während der Einsatzzeit vom 28.4. bis 25.9. in unterschiedlichen Funktionen in der Maschine oder vor den Kesseln. Daraus ergeben sich genau **933** Frau-/Mann-tage. Wenn man ca. 8 Stunden pro Tag ansetzt (reich bestimmt nicht), ergibt das **ca. 7.500 Arbeitsstunden** Und das alles ehrenamtlich, super!!!! Euer Heuerbaas Eckhard Pohlmann

Die STETTIN aus der Möwen-Perspektive.



Am Vortag zum Jubiläum „100 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ am 20.6.1995 passieren die Grüntaler Hochbrücke westwärts fahrend die STETTIN und ostwärts fahrend die britische Königsyacht BRITANNIA. Es war der letzte Besuch der königlichen Yacht in Deutschland. Königin Elizabeth II taufte das Schiff am 16. April 1953 und stellte es am 11. Dezember 1997 außer Dienst. Die BRITANNIA liegt heute als Museumsschiff im Hafen von Leith bei Edinburgh in Schottland. Standesgemäß wurden die Flaggen gedippt, aber das „dreimal Lang“ der STETTIN verhallte unbeantwortet.



Foto: Werner Bies

Die Rostocker und „ihre“ STETTIN



Graffiti an der Hauswand; diesmal legitim. Apropos: Der Sprayer auf dem Bild ist von der Agentur ART/ UNIQUE und ist... auch Graffiti.

Oberes Foto:

Geht man in Rostock „Am Warnowufer“ ostwärts am Stadthafen entlang, sieht man während der Hanse Sail linkerhand den Mastenwald der Segelschiffe und die STETTIN. Und dann nach einigen Metern sieht man sie nochmal – als Graffiti auf einer Hauswand. Unser Schiff ist also auch während der übrigen Zeit des Jahres präsent.

Die Rostocker Stadtwerke kamen auf den Gedanken, ihre Gebäude passend zum Stadtbild gestalten zu lassen. Sie haben Aufträge an Künstler vergeben, die z.B. im Hafengebiet unser Schiff per Spraydose abbildeten. Immerhin von einer Größe von 3,5 X 8 Meter. Hamburg würde diese Idee auch gut anstehen.



Unteres Foto:

Dort, wo einst Schiffe gebaut wurden, der ehemaligen Neptun-Werft, befindet sich heute ein Kaufcenter. Die großen Türen wurden mit maritimen Großfotos dekoriert. Die STETTIN befindet sich am Getränkebereich. Aha!

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:
Heidi Wiesner (Fotos), Bernd Klevenhusen (Layout),
Jürgen Schumacher (Versand)
Druck: Freutel & Schubel Druck oHG

Und dann war da noch...

...die Sache mit dem Standrohr. Das plumpste nämlich aus der Nähe an der Pontonkante stehenden Schubkarre direkt in die Elbe. Es war Wasser genommen worden und die Schläuche waren schon wieder an Bord. So bekam sie Übergewicht und mit einem „Klang-Platsch“ verschwand das Standrohr in den Fluten. Unwiderbringlich. So schien es. Aber da gibt es ja den Taucher Behrend-Christian Schuchmann.



Schon mehrmals kam er in Sachen STETTIN zum Einsatz. Die sehr umfangreiche und schwere Ausrüstung, Atemgerät, Unterwasserkamera und Sprechverbindung wurden herangeschafft.

Ohne Hilfe kommt ein Taucher in den Taucheranzug weder hinein, noch heraus.

Um die Gefahren für den Taucher zu minimieren, müssen bestimmte Maßnahmen ergriffen werden.

Der Tauchgang selber kann nur während des Gezeitenstillstands geschehen. Es wird eine blau-weiße Flagge gut sichtbar außenbords gesetzt. Das ist das Signal an die Schifffahrt, speziell an die Fähren, ihre Fahrt zu reduzieren. Eine Leiter ins Wasser muss angebändselt werden.



Und nach einer 20-minütigen Suche, immer verbunden mit Sorgleine und Sprechverbindung zu seinen Kollegen an Land, war das Standrohr gefunden.

Nach gründlicher Reinigung ist es seitdem wieder in Gebrauch.

Man will in Zukunft besser aufpassen.

Taucher Behrend-Christian Schuchmann und seine Assistenten. Das gute Stück ist wieder da.

