



Dampf-Eisbrecher STETTIN



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

Oktober 2009 • Ausgabe 17

Der STETTIN Kalender 2010 ist da !!!
DIN A 3 quer, farbig, Hochglanz, 13,- €.
Nur an Bord erhältlich, solange der Vorrat reicht !



Liegeplatz im Wismarer Hafen.
Bericht auf Seite 4.

Editorial

Liebe Mitglieder und Freunde der STETTIN,
 am 23. August hieß es wieder einmal „Feuer aus“, und eine erfolgreiche Saison 2009 ist zu Ende gegangen. Auch die 28. Fahrseason der STETTIN ist ohne nennenswerte Schäden, Havarien und Verletzungen zu schnell vergangen. Hiermit möchte ich mich noch einmal herzlich für Eure Treue zur STETTIN bedanken. Besonderer Dank gilt vor allen Dingen den ehrenamtlichen Besatzungsmitgliedern und allen Helfern rund um die STETTIN.
 Dank unserer großzügigen Sponsoren konnten wir im März die Klassenerneuerung fast reibungslos durchführen und außerdem noch zusätzliche neue Einbauten bewerkstelligen. Ich selbst bin zweimal als aktives Besatzungsmitglied mitgefahren und habe den Enthusiasmus der EHRENAMTLICHEN Besatzungsmitglieder geteilt. Auch das abendliche, gesellige Zusammensein mit vielen „Kfönschnacks und Dönsches“ gefiel mir sehr. Wir sind schon eine „einmalige Truppe“ und wollen diese Kameradschaft im Verein auch weiterhin pflegen.
 Auf eine erfolgreiche Wintersaison,
 Euer Hermann Jacobs.

In dieser Ausgabe berichtet die EisbärPost über die Fahrten der STETTIN in diesem Jahr. Hamburg, Kiel, Flensburg, Wismar und Rostock waren die Anlaufziele, die der Besatzung ein umfangreiches Betätigungsfeld bescherten.
Die immer drängenderen rechtlichen Probleme der Traditionsschifffahrt erläutert Kapitän Werner von Unruh in dem Artikel Black-Flag.
Welche Rolle der Dampf in Australien spielt, berichtet uns Mitglied Decks- mann Günther Schiefelbein.
Frauen an Bord sind Glücksfälle bei uns. Maschinistin Elke Rathmann erzählt.
Historie wird groß geschrieben. Aus dem Archiv hat Mitglied Andreas Westphalen wieder etwas herausge- sucht.
 Viel Spaß beim Lesen wünscht
 die Redaktion EisbärPost

Die Fahr -

Hamburger Hafengeburtstag

Das ereignisreiche Winterhalbjahr führte übergangslos in ein ereignisreiches Sommerhalbjahr. Den Anfang machte wie immer der Hamburger Hafengeburtstag. In diesem Jahr präsentierte sich die Schweiz mit ihren Spezialitäten: Vom Käse über das Bankgeheimnis zu einer Düsenjägerstaffel. Ihre atemberaubenden Darbietungen fanden allerdings nicht bei allen Zustimmung.

Aber noch waren nicht alle Arbeiten abgeschlossen, und die Seebg hatte auch noch einiges zu überprüfen (am Anfang steht die Sicherheit). Z.B. die Frage, wie die Decksleute ein Bootsmanöver bewältigen. Ergebnis: Zufriedenstellend. Boote und Davits wurden einer Belastungsprobe unterzogen, indem die Boote mit Wasser gefüllt, ausgeschwungen und während dessen hart abgestoppt wurden (s.Foto). Alles in Ordnung. Wetter: Bestens.



Gute Fotos vom Riesenrad aus. Wie in Kiel, so auch in Flensburg. Links im Bild: STETTIN auf Heimatkurs.



Kieler Woche

Die diesjährige Kieler Woche ging vonstatten, wie viele der Vorherigen. Man könnte die Teilnehmer in drei Kategorien einteilen: Die Sportsegler, die Traditionsegler und die Dampferbegeisterten; und letztlich diejenigen, die das alles wenig interessiert und stattdessen dem Vergnügen bei Popmusik, Bier und Pommes den Vorzug gaben. Ein Glanzlicht war jedenfalls das Eintreffen der CHRISTIAN RADICH, bekannt aus dem Film „Windjammer“. Von der ankernden STETTIN aus konnten die Gäste die Schiffe aller Kategorien der Schifffahrtsgeschichte vorbei paradieren sehen.



Die Seenotrettungskreuzer NILS RANDERS und BERLIN demonstrierten wie auch in den vorherigen Jahren ihre Wasserkannonen und bekamen dafür eine leckere Suppe und einen „Eisbrecher“ (für nach dem Dienst). Die Besatzung der BERLIN erwarb sich drei Wochen zuvor hohe Verdienste, indem sie bei der Brandkatastrophe im Nordhafen eine weit Größere verhinderte. Ein Grillabend achtern auf dem Hauptdeck trug zur allgemeinen guten Stimmung unter der Mannschaft bei. Bei dieser Kieler Woche mag so manchem Besucher eine Merkwürdigkeit aufgefallen sein: An den Klüverbäumen oder im Rigg der teilnehmenden Traditionsschiffe war eine schwarze Flagge mit einem weißen Fragezeichen gesetzt.

„Was soll denn die Piratenflagge?“, mag er sich gefragt haben, da er sich nicht bewusst war, dass es sich um eine Existenzfrage handelt, nämlich:

„Soll das Traditionsschiffswesen noch weiterhin existieren?“

Ein Beitrag zu diesem Thema auf Seite 5 von Mitglied Werner von Unruh.



Dampf im Original und im Modell. Unzählige Stunden feinsten und präziseester Handarbeit führen zu wahren Wunderwerken.



Foto: Dieter Jensen



Im Innenhof des Flensburger Schifffahrtsmuseums und bei den Stadtwerken standen die Modellbauer und gaben Auskunft und Tipps an Interessierte.

Der Lastraum der STETTIN diente wiederum zur Ausstellung von Modellen von Dampfmaschinen und Dampfzügen, während der Fahrten.



Saison 2009

Flensburger Dampf Rundum



Unter Volldampf bei der Regatta.
Links STETTIN, rechts BUSSARD.



„Blumen-Jochen“
beim
„Tango-Speziale“.

Als sich am Montagmorgen, dem 13. Juli, sich die Gastdampfer mittels ihrer Dampfpeifen verabschiedeten, kam wohl bei allen Besatzungen ein wehmütiges „Tschüs“ und „farewell“ auf, in der Hoffnung, dass sich diese bestgelungene Veranstaltung des Dampf Rundum in zwei Jahren wiederholen möge.

Zur Freude der Veranstalter hatte sich der Schweizer Dampfschlepper SUCCES angemeldet. Leider blieb er bei Duisburg mit Maschinenschaden auf der Strecke.

Die obligatorische Regatta, nicht ganz ernst gemeint, wäre von vornherein entschieden. Bekanntlich ist die STETTIN mit ihren bauseitigen 14,5 kn/h unschlagbar für kleinere Dampfer. Unter Volldampf erreichte sie als Erste die Ziellinie. Aus den Ankerklüsen quoll die Bugwelle an Deck.

Trotzdem wurde der norwegische Fahrgastdampfer BØRØYSUND aufgrund einer Handycap-formel zum Sieger erklärt. Errechnet aus Alter des Schiffes, Größe und Dampfstrecke führte es dazu, dass die hervorragende Leistung dieses Schiffes gewürdigt wurde. Der Kapitän und seine Besatzung revanchierten sich mit einer Einladung an die anderen Dampferbesatzungen.

Die Siegerehrung fand auf dem heimischen Salondampfer ALEXANDRA statt. Bei Bier, Brezeln und Stimmungsmusik entstanden muntere Gespräche zwischen den Dampferenthusiasten.

Ob Mannschafsmittglied, Fahrgast oder Besucher, jedem wurde etwas geboten. Dampfschiffe und Dampf-Lokomotiven, vom Modell bis zum Original, waren vertreten.

Der Lastraum der STETTIN beherbergte wieder mal exzellente Modelle, die während der Fahrten zu besichtigen waren. Unter anderem ein STETTIN-Modell aus Holz, Maßstab 1:100. Auf einem kleinen Film konnte man es beim Brechen von Eis (1,2mm dick) beobachten.

Fazit: Die Dampf Rundum war wiederum „dampfgrundumgelungen“.



Der dänische Dampfer SKJELSKØR.



Auch sichtbar: Das „Dankeschön“ nach dem Feuerwerk.

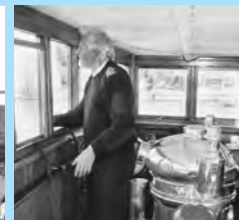
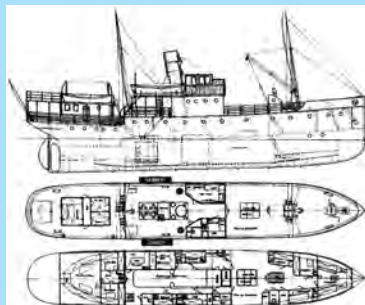
Der Sieger



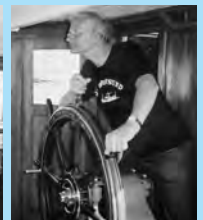
Gebaut 1908 namens ODIN in Trondheim/Norwegen als Passagier- u. Lastschiff.

Seit 1969 Museumsschiff. Betreiber ist der Norsk Veteranskibsklub.

Länge: 33,1m Breite: 5,5m Tiefgang: 3,6m
Fahrtgeschwindigkeit: 10 kn/h



Kapitän Magne Hansen und seine Besatzung (28) brauchten eine Woche bei Windstärke 8, um nach Flensburg zu kommen.



Der hochgewachsene Rudergänger konnte nur in gebückter Haltung steuern.

Dampfschiff BØRØYSUND

Bei den gegenseitigen Besuchen der STETTIN- und BØRØYSUND-Besatzungen waren die jeweiligen Eindrücke zwar entgegengesetzt, aber nichtdestoweniger überwältigend. Die einen dachten, sie kämen in eine Puppenstube, die anderen in eine Kathedrale. Besonders die unterschiedlichen Dimensionen der Maschinen wurden anerkennend bestaunt. Ebenso die der Kombüse. Der Koch hat 50 Jahre Dienst bei der vormaligen Reederei hinter sich und ist noch immer dabei, seine Besatzung zu versorgen.



Die Fahr-Saison 2009

Wismar

Besuch nach 19 Jahren



Hafen von Wismar. Rechts die Hansekogge WISSEMARA und alte Lagerhäuser

Die Zeitspanne nach der „Dampf Rundum“ wurde von einer kleinen Mannschaft wieder zu Reinigungs- und Malerarbeiten genutzt: Auch im Inneren gab es viel zu tun. Maschine inspizieren und im Bunker Kohle heranziehen.

In seefestem Zustand, im Lastraum alles gelascht, war nach zehn Stunden Wismar erreicht. Schon von Ferne zeigten die riesigen, backsteingebauten Kirchen

St. Nikolai, St. Marien und St. Georgen dem Seemann den Weg in den Hafen. Der enge Hafenbereich dort erforderte ein ungewöhnliches, aber gelungenes Manöver: Drehen über Backbordanker. Zwei gut gebuchte Fahrten pro Tag in die Wismarer Bucht wurden absolviert.

Vor 19 Jahren wurde diese Stadt erstmalig von der STETTIN angelaufen. Seitdem ist sie immer noch in bester Erinnerung bei den Wismarern.

Es kommt immer wieder

vor, dass sich Menschen an Bord einfinden, bei denen dieses Schiff eine große Rolle in ihrem Schicksal gespielt hat. So auch jetzt und hier. Eine ältere Dame sitzt nach einer Ausfahrt im Salon und hat das Buch über die STETTIN von Prager/Obersehlte dabei. Dort ist eine Widmung, unterschrieben vom damaligen Kapitän und Vorstand, zu lesen. Ihr Vater, Walter Magdeburg, war 1940 einer der Kapitäne dieses Schiffes. Und nun steht eine weitere Widmung vom jetzigen Vorstand in ihrem Buch.



Kpt. Walter Magdeburg

Das mittelalterliche Stadtbild, welches in den vergangenen 19 Jahren wesentliche Restaurierungen erlebte, hat ein weiteres Symbol der einstigen Blüte bekommen: Die Kogge WISSEMARA. Das Original wurde bei der Insel Poel gefunden und nachgebaut. Wie bei allen diesen Repliken sind die notwendigen neuzeitlichen Einrichtungen wie Bugstrahlruder, Maschine und gemütlicher Innenbereich vorhanden. Die Drehbassen (Kanonen) und das Segel mit Wismarer Wappen sorgten für nachhaltigen Eindruck. Gegenseitige Besuche freundschaftlicher Art fanden statt.

Die Besatzung hat (natürlich nach Dienstschluss) die „Mumme“ kennen und schätzen gelernt. Alter Schwede, **das** ist ein Bier! Es ist wohl auch noch ein Relikt aus der großen Schweden- bzw. Hansezeit.

Voll ausgebuchet dampfte die STETTIN Kurs Rostock.



Ein sehr gutes Pull-trainingrevier für die Besatzung im Wismarer Hafen.

Hanse Sail Rostock



Der Blick zurück auf die Festmeile.

Es muss schon an einer großen Wertschätzung liegen, wenn die Ostsee-Zeitung eine ganze Seite dem Thema STETTIN widmet.

Ausführlich werden technische und menschliche Aspekte auf diesem Schiff beschrieben. So ist es verständlich, dass sich die Besatzung hier außerordentlich wohlfühlt.

Leiderwareinlängeres Verweilen in dieser Stadt nicht möglich,

was sehr von den Aktiven bedauert wurde. Da kann man nur auf das nächste Jahr vertrösten. Außerdem fehlte es an Zeit zu Restaurierungsarbeiten.



Für den Shanty-Chor Breitling ein inspirierender Platz: das Bootsdeck der STETTIN.

Ehrenrunden vor Warnemünde

Nachdem Wismar eine kleine Erfolgsgeschichte war, stand nun die Hanse Sail an. Der Fahrplan zeigte ein übrvolles Programm. Das Wetter war gut, die Stimmung an Bord zu Beginn auch, aber diese trübte sich etwas ein, denn die Belastung für die Besatzung war hoch. Hier sollte sich der Vorstand etwas einfallen lassen. Nun freute man sich über das gute Wetter, aber wenn kein Wind weht, ist auch kein Segeln! Wir haben versucht, den Gästen gute Möglichkeiten zum Fotografieren zu geben, aber wenn fast keine Segel gesetzt sind?... Es gab schon von den Profis interessante Vorschläge, z.B. näher an die Segler heranzufahren, aber es gibt nun mal nautische Regeln und unser Qualm ist nicht sehr beliebt bei den Seglern. Wir haben dann in Abstimmung mit den Bordingenieuren Manöver gefahren, um Manöverelemente zu bestimmen und Messungen an der Hauptmaschine durch zu führen, die in unsere Schiffsdokumentation

aufgenommen werden. Wir sind Drehkreise gefahren, haben Stoppstrecken bestimmt und haben Hievzeiten bei bestimmten Kettenlängen bestimmt. Es wurden technische Werte festgestellt, die für einen effektiven Fahrbetrieb notwendig sind. Wir haben uns auch auf der Brücke auf die Finger schauen lassen und es war sowohl für die Gäste als auch für uns sehr interessant. Warnemünde Traffic hatten wir informiert, dass wir Ehrenrunden vor Warnemünde drehen wollen, um nicht als Geisterfahrer zu gelten. Da die Belastung auf der Brücke auch nicht unerheblich war, haben wir uns entschlossen, den jungen See-Offizier Hendrik, auch Decksmann und Heizer, als Steuermann einzusetzen. Diese Entscheidung wurde von der Besatzung mit Beifall begrüßt. Ein toller Nachwuchskader, der von der Pike auf auf der STETTIN gearbeitet hat!

Und dann lagen wir wieder einmal vor Anker und wer kam? Das Fährschiff PRINZ

von Mitglied Horst Matzkuhn

DANMARK mit großer Bugwelle! Wir lagen drei Seemeilen vom Fahrwasser ab, und es war ruhige See. Ich hatte vorher gewarnt und nach 10 Minuten Entwarnung gegeben. Aber eine Minute später traf uns der Schwell. Also kann man immer noch etwas dazulernen.

Für mich war es eine schöne Zeit. Ich freue mich auf die Saison 2010 und auf die 20. Hanse Sail mit der STETTIN in Rostock. Dank an die Besatzung.

Hinaus auf die Ostsee. Der rote und der grüne Leuchtturm der Hafeneinfahrt von Warnemünde.



Zur Kieler Woche setzten fast alle Traditionsschiffe eine schwarze Flagge mit weißem Fragezeichen, auch die STETTIN. Von einem Gast war daraufhin die Forderung zu hören, dass nun die Marine nicht nur am Horn von Afrika, sondern bitte auch in der Kieler Förde Sicherheit vor Piraten schaffen möge. Nach kurzem Hinweis, dass dies auch im Falle einer tatsächlichen Gefahr von Piratenüberfällen innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer allein aus verfassungsrechtlichen Gründen zumindest nicht Aufgabe der Marinestreitkräfte sein könne, ließ er sich den Sinn der „Black-Flag“-Aktion erklären:

Fuhr die STETTIN in den ersten zehn Jahren als „Museumsschiff“, also seit 1982, im rechtlichen Status einer Yacht und unterlag mit Ausnahme der Kesselüberprüfung zwingend keinen weiteren amtlichen Sicherheitsvorschriften, wurde 1991 mit Erlass der Traditionsschiffs-Richtlinie diese problematische Rechtslücke geschlossen.

Seitdem haben Traditionsschiffe ein Sicherheitszeugnis nachzuweisen, das entweder nach Begutachtung durch einen amtlichen Sachverständigen und Weiterleitung durch die GSHW (Gemeinsame Sicherheitskommission für Historische Wasserfahrzeuge) oder – wie im Fall der STETTIN und anderer Schiffe mit mehr als 80 Personen an Bord – nach unmittelbarer Besichtigung durch die See-Berufsgenossenschaft ausgestellt wird.

Diese Regelung wurde aufgrund eines Memorandum of Understanding (MoU), also eines Verwaltungsabkommens im Jahre 2000 durch die Nachbarstaaten gegenseitig anerkannt. (Die Unterzeichnungszeremonie fand zur Expo 2000 in Wilhelmshaven statt und wurde mit einer Fahrt der beteiligten Regierungsvertreter auf der STETTIN und den entsprechenden lobenden Worten abgeschlossen). Damit war anerkannt, dass Traditionsschiffe aufgrund des anzustrebenden Erhalts historischer Substanz nicht als Fahrgastschiffe eingeordnet werden und deshalb nicht den Vorschriften des

Black Flag

Ist die STETTIN ein Piratenschiff geworden?

internationalen Sicherheitsabkommens SOLAS (Safety of Life at Sea, nach dem Titanic-Unglück abgeschlossen) und der Europäischen Fahrgastschiffs-Richtlinie unterliegen.

Aufgrund unterschiedlicher Legaldefinitionen ist inzwischen sehr umstritten, welche Fahrzeuge den gegenüber Fahrgastschiffen privilegierten Status des Traditionsschiffes für sich beanspruchen können.



Es geht um die Fragen, wie viel Historizität ein Schiff als Traditionsschiff haben muss, bzw. ob eine Erwerbstätigkeit an Bord ausgeübt werden darf. Der Umfang der historischen Substanz und das Betreiberkonzept spielen hier eine entscheidende Rolle. (Diesbezüglich brauchen wir uns auf der STETTIN wohl keine Sorgen zu machen). In den Niederlanden wurde jedoch der Status des gewerblichen Traditionsschiffes eingeführt, so dass auf den wohl bekannten Segelschiffen niederländischer Provenience die Besat-

zungen für ihre Tätigkeit entlohnt werden. Dies hat dazu geführt, dass die dänische Regierung alle Traditionsschiffe als Fahrgastschiffe einstuft und bei Anlaufen dänischer Häfen die Vorlage der entsprechenden Schiffspapiere und Besatzungsnachweise verlangt.

Ohne ausdrückliche Kündigung ist damit die Vereinbarung der Anerkennung der Traditionsschiffe (MoU) suspendiert worden. Dies hat auch im nationalen Bereich zu erheblichen Unsicherheiten in der Anwendung der Zulassung von Traditionsschiffen und zur Stagnation in der Ausarbeitung einer den weiteren Sicherheitserfordernissen angepassten neuen Traditionsschiffsrichtlinie geführt. Das Bundesverkehrsministerium, die See-Berufsgenossenschaft und die GSHW sind deshalb gefordert, einen Konsens über die Einordnung als Traditionsschiff auch auf europäischer Ebene zu finden bzw. bis dahin auf Basis der zur Zeit gültigen Rechtsgrundlagen die Zulassungsverfahren durchzuführen.

Traditionsschiffe sollen also nicht nur für den Betrieb sicher sein, sondern bedürfen auch einer auf Rechtssicherheit beruhenden Betreibersicherheit!

Mit der Black-Flag-Aktion soll auf diese Problematik aufmerksam gemacht werden. Die Verwaltung wird mit einer dem Bundesverkehrsminister übergebenen Unterschriftensammlung aufgefordert, zeitnah eine den Erfordernissen und dem Sonderstatus der Traditionsschiffe angepasste Lösung zu erarbeiten. Alle Freunde der Traditionsschiffe sollten durch Ansprache ihrer Abgeordneten auf politischem

Wege diese Forderungen unterstützen. Federführend in der Black-Flag-Aktion ist die GSHW, die diesbezüglich auch gern Informationen gibt.

Wie eintönig wäre das Bild der Kieler Woche und anderer Veranstaltungen ohne Traditionsschiffe!

So hoffen wir, zum nächsten Dampfschiffstreffen in Vejle auch wieder mit Gästen anreisen zu können!

von Mitglied Werner v. Unruh

Weitere Informationen: www.info-blackflag.eu



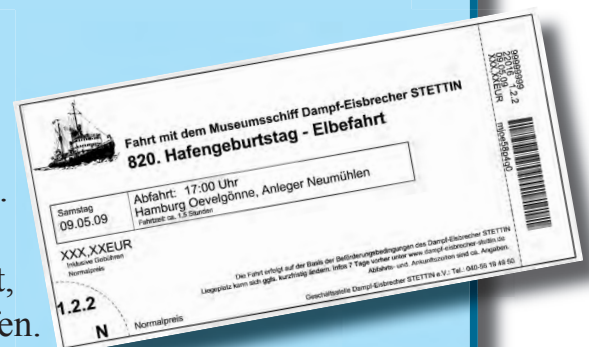
Neu!

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.**



Dampf-down under.

Ein dampfgetriebener Reisebericht
mit Fotos
von Mitglied Günther Schiefelbein

Ein halbes Jahr Ferien in Brisbane/Australien offenbarte mir viel Neues seit meinem letzten Besuch dort. Morayfield liegt etwa 60 km nördlich von Brisbane – der Hauptstadt von Queensland. Das Erste, was mir auffiel, waren die enormen Veränderungen seit meinem letzten Besuch 1991. Die Stadt hat ihr „Gesicht“ völlig verändert und die City ist heute mit Wolkenkratzern zugebaut und präsentiert an der „Riverside“ eine bizarre Skyline. Da ich ja nun genügend Zeit hatte, schaute ich mich auch abseits der üblichen Tourismusziele in der Gegend um. Dabei fand ich an verschiedenen Orten, was ich so nicht erwartet hatte: Alte Dampfmaschinen! Das erste Exemplar fand ich im Historical Village von Carboolture, nur wenige Kilometer von meinem Domizil entfernt. Dort haben Freunde alter Technik eine erhebliche Sammlung alter Maschinen, Traktoren und Landmaschinen zusammengetragen. In ehrenamtlicher Tätigkeit restaurieren sie die Anlagen und führen sie den Besuchern vor. Als ich sie besuchte, präsentierten sie den Besuchern gerade ein restauriertes „Dampfmobil“ von 1923 – eine Dampfmaschine, die mit ihrem großen Rad über Treibriemen Landmaschinen antrieb.



Eine alte „Borsig“

Ein weiteres Exemplar entdeckte ich in Woodford, einem kleinen Ort in der Nähe von Morayfield. Dort findet jährlich Ende Dezember ein viertägiges „Open-Air-Festival“ statt. Dort traf ich Freunde alter Schmalspur-Eisenbahnen, Mitglieder der Australien Narrow Gauge Railway Museum Society. Sie haben dort eine Sammlung alter Lokomotiven von Zuckerrohr-Transport-Bahnen angelegt, eine Bahnstation komplett restauriert und einen kilometerlangen Schienenstrang



Der „Valley Rattler“



Dampf-Schlepper FORCEFUL

verlegt, auf dem sie nun mehrmals im Monat in reparierten Waggons mit Gästen hin- und herfahren. Sie luden mich ein, auf der Lok mitzufahren. Da sie vor Ort keine Kohle haben, heizen sie mit den zersägten unbrauchbaren Schwellen aus ihrem Depot. Dabei erzählten sie mir von ihren Plänen, die Strecke noch zu verlängern und zeigten mir ihre Lok-Sammlung, die sie aus ganz Queensland zusammengetragen hatten. In dieser Sammlung fand ich zu meiner Überraschung auch eine Lok aus Berlin. 1927 bei Borsig gebaut. Die nächste größere Dampfmaschine fand ich in der ehemaligen Goldgräber-Stadt Gympie: Es war der „Valley Rattler“, ein Transport- und Personenzug, der von Gympie über 80 Kilometer und vier Haltestationen durch das Mary Valley bis Imbill fährt. Gezogen von einer Dampflok (Nr. 850), die 1927 in Newcastle on Tyne bei „Armstrong Withworth&Co Ltd.“ gebaut wurde. Im 19. Jahrhundert wurde das Holz für die Mine auf dem Mary-River in Flößen transportiert. Um den immer größeren Bedarf befriedigen zu können, wurde diese Bahnstrecke gebaut. Als in der Mitte des 20. Jahrhunderts die Minengesellschaft kein Holz mehr benötigte, wurde die Bahn für die Versorgung der Farmen im Mary-Valley eingesetzt und später wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt. Noch heute fördert diese Mine (Gympie Eldorado Mining Ltd.) 25 000 Unzen Gold pro Jahr und ist damit einer der größten Produzenten Australiens. Aber auch hier fanden sich „Enthusiasten der Dampftechnik“ und sorgten für den Erhalt dieser Strecke und seiner Dampf-loks; inklusive dem Originalbahnhof in Gympie, den einzelnen Stationen und einem Railway-Hotel in der Endstation Imbill. Viermal die Woche fährt dieser Zug (1. Kl. Salonwagen, 2. Kl. Personenwagen mit Ledersitzen und Gepäckwagen, in dem früher, wenn nötig, auch Straftäter nach Gympie transportiert wurden) mit Gästen durchs Mary-Valley. An den Haltestationen gibt es kleine Marktstände, Grillplätze, und an bestimmten Tagen werden Spiele für Erwachsene und Kinder aufgeführt. Die Metropole Brisbane habe ich mehrmals besucht. Durch die „EXPO 1988“ wurde ihre Innenstadt gründlich umgekrempelt.

Die angenehmste Art der Stadtbesichtigung ist eine Fahrt auf dem Brisbane-River, der sich in mehreren Schleifen durch die Stadt bis in die Moreton-Bay schlängelt. Im Süden des Stadtzentrums direkt am Ufer, liegt das Marine-Museum. Es hat ein großzügiges, zweistöckiges Gebäude und ein Freigelände mit einem großen, aus dem Felsen gehauenen Trockendock. Darin liegt die Fregatte HMAS DIAMANTINA die besichtigt werden kann und ein unbemanntes Feuerschiff. Im Freigelände sind zahlreiche maritime Gegenstände und Ausrüstungen wie Maschinen, Ankerspills, Steuerruder, Schiffspropeller und Motoren ausgestellt und eine Werkstatt eingerichtet. Das für mich interessanteste Objekt lag jedoch am Ufer an der Pier: der Dampfschlepper S.S. FORCEFUL.

Zuerst war mein Blick auf den historischen Nachbau der holländischen Karavelle von 1606, die DUYFKEN gefallen. Aber als ich in einer Notiz las, dass der Schlepper mit einer Dreizylinder-Expansions-Dampfmaschine ausgestattet sei, wollte ich ihn mir genauer ansehen. Die FORCEFUL wurde 1925 in



Im Bild hinten: Fregatte HMAS DIAMANTINA. Vorn: Da gibt es noch viel zu tun. Das Feuerschiff.





Dem „STETTINER“ kommt das alles irgendwie bekannt vor. Oben der Ruderstand



Das Vordeck mit der Winsch

besichtigen. Vieles kam mir bekannt vor, die Dimensionen waren jedoch erheblich kleiner und der Raum entsprechend enger.



Die Maschine.

Im Maschinenraum zeigte es sich, um wie viel kleiner und enger dieser Schlepper gebaut ist. Es gab zwar weniger Einbauten, wie ich sie von unserer STETTIN her kenne, aber es war doch verdammt eng. Der Maschinentelegraph stammt aus Liverpool und die Armaturen mit den Manometern aus London. Der Durchgang zum Kesselhaus ist für „kleine Leute“ gebaut. Er hat etwa 1,40 Meter Kopfhöhe. Die Speisewasserkessel sind nicht von der Maschine weg, sondern zur Maschine hin gebaut. Im Heizraum, wie bei der STETTIN, die drei Feuerstellen; sie waren aufgeräumt, sauber gefegt und frisch gestrichen. Sah prima aus.



Das Gestänge

Glasgow bei „Stephen & Sons“ gebaut. Sie ist rund 37 Meter lang, 8 Meter breit und hat einen Tiefgang von 4 Metern. Die Maschine leistet etwa 1000 PS und schafft 13 Knoten. Der freundliche „Operations-Supervisor“ vom Museum, Mr. Alan Bibby, zeigte mir das Schiff. Ich erfuhr, dass auch hier fast alle Museumskolleginnen und Kollegen auf dem Schiff ehrenamtlich tätig sind. Von April bis Juni und von August bis Oktober ist die FORCEFUL unter Dampf.

Sie fährt samstags mit zahlenden Gästen auf dem Brisbane-River bis hinaus in die Moreton-Bay. So werden die Kosten des Unterhalts zum Teil gedeckt. Die notwendige Kohle bekommen sie von einem Unternehmen im Hafen gesponsert. Von der Brücke bis zum Kesselhaus konnte ich das Schiff

Zum Schluss habe ich es bedauert, dass ich zur falschen Zeit dort war. Zu gern hätte ich die FORCEFUL in Fahrt erlebt. Vielleicht beim nächsten Mal: AHOI!!



Erste Dampfturbine schon vor 2000 Jahren?

Vortrag zur Geschichte der Dampfmaschine auf Dampf-Eisbrecher STETTIN

Auf der Fahrt von Kiel nach Flensburg am 29. Juni 2009 hatten die Fahrgäste der STETTIN Gelegenheit, sich im Rahmen eines Vortrags über die Geschichte der Dampftechnik zu informieren.

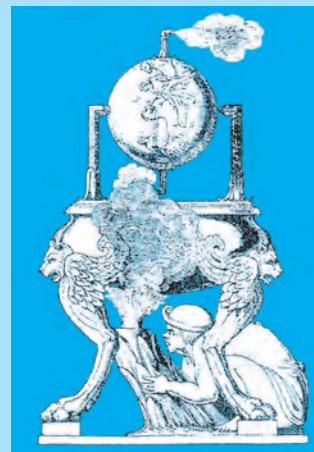
Peter Horter – Leiter des Maschinenmuseums Kiel-Wik – war mit an Bord und hatte in seinem Gepäck ein kleines Maschinchen, das er den interessierten Zuhörern in der Mannschaftsmesse präsentierte. Zum Erstaunen des Publikums begann der Vortrag nicht mit dem berühmten Erfinder James Watt aus dem 18. Jahrhundert, sondern setzte um viele Jahrhunderte früher ein. Genauer gesagt etwa um 100 Jahre vor Christi Geburt, was bei manchen Zeitgenossen zunächst ein etwas ungläubiges Lächeln hervorrief.

Doch Peter Horter machte mit seinen Ausführungen unbeirrt weiter und begann Dampf zu erzeugen, was auf der STETTIN eigentlich nichts Besonderes bedeutet. Unter einem beckenähnlichen Dampfkessel, über den ein kugelförmiger Apparat drehbar befestigt ist, wurde eine Spiritusflamme entzündet.

Und nun gespanntes Warten in der Mannschaftsmesse auf das, was sich tun würde. Dann ein leises Zischen, ein bisschen Wasserspucken aus den beiden Röhrchen, die rechtwinklig abgebogen aus der Kugel ragen.

Plötzlich setzte sich die Kugel auf ihrer Drehachse zunächst langsam und dann immer schneller in Bewegung, einen Dampfschweif um sich herum.

Was sich hier abspielte war ein Versuch, wie er sich bereits vor etwa 2000 Jahren abgespielt haben soll, als Heron



von Alexandria seine dampfbetriebene „Drehkugel“ zum ersten Mal vorführte.

Dieser griechische Mechaniker hatte also eine Art Dampfturbine – oder besser Reaktionsturbine – erdacht, die Peter Horter als funktionsfähiges Modell zur Freude der Fahrgäste (und mancher Crew-Mitglieder) in voller Aktion präsentierte. Antike Dampftechnik im wahrsten Sinne des Wortes!

Kommentar der Zuhörer:

„Wieder etwas dazu gelernt!“

Kommentar des Kapitäns: „Eine Fahrt auf unserem Dampf-Eisbrecher lohnt sich eben immer und ist interessant.“

Die Fest- und Losmacher

Festmacher machen Feste. Schützenfeste, Herbstfeste, Erntedankfeste usw. Und natürlich auch Hafenfeste. Meint man. Doch es gibt noch weitere Festmacher bzw. -innen. Sie machen die Schiffe fest und wieder los. Wehe, wenn sie nicht zur Stelle sind. Wie sollen die Leinen an Land kommen oder wieder vom Poller los?! So mancher zufällige Spaziergänger war die Rettung. Der Lohn ist dann das obligate Festmacherbier. Es ist also an der Zeit, den Festmachern Dank der Schiffe auszusprechen. Da ist die Mannschaft des Forschungsschiffes ALKOR in Kiel zu nennen. Des Weiteren die Hafenmeister Olaf Altmann und seine Mitarbeiter bei der Hanse Sail in Rostock und Peter und Talli bei der „Dampf Rundum“ in Flensburg.

Sie leisten ein Superpensum während dieser Veranstaltungen auf der 300 m langen Kai, an der alle Augenblicke die Dampfer festmachen oder wieder los wollen. Da laufen sie wohl etwa 20 Kilometer im Laufe der Veranstaltung. Und dabei immer die ahnungslosen Leute auf der Pier vor der heranschweifenden Schweißleine warnen, die Festmacherleine heranziehen und dann noch die Gangways rauf- oder runterwuchten.

Also Dank noch einmal an die Festmacher!

...und die Schweißleine aufschießen...



...und die Gangway 'ran und 'rauf!



Nun aber schnell die Leine auf den Poller...

Aus dem „Stettin“-Archiv Andreas Westphalen

Vom 16.11. bis 20.11.1964 erhielt die STETTIN im Dock der Howaldtswerke Hamburg routinemäßig einen neuen Bodenanstich, anschließend wurde am Hachmannkai der Schornstein erneuert, der sich seit dieser Zeit nicht mehr ganz schwarz sondern ockerfarbig mit schwarzem Topp präsentiert. Auch Details wie das breitere Brückenfenster für eine bessere Sicht des Rudergängers und die großen Fenster für den Salon wurden seinerzeit erneuert. Bereits zuvor nach dem schweren Eiswinter 1963 erhielt die STETTIN den modernen Dreifuß- Vordermast mit Radar, schließlich wurden noch 1972 die alten hölzernen Rettungsboote mit den Schwenkdavits durch die heutigen Kunststoffboote mit Klappdavits ersetzt. Dieses waren im Prinzip die einzigen Modernisierungen,



Foto: Arnold Kludas, 28.11.1964

die der Eisbrecher während seinen knapp 50 Jahre währenden Dienstzeit erfuhr.

In eigener Sache:

Unsere Verwalterriege braucht Verstärkung. Ansprechpartner ist Ressortleiter und Heuerbaas-Verwaltung Manfred Schilling.

Natürlich sind auch in den anderen Ressorts, Deck, Kessel, Maschine und Service ehrenamtliche Mitarbeiter(innen) willkommen.

Unsere EisbärPost braucht Futter. Aussagefähige Bilder, Zeichnungen und natürlich allgemein interessierende Berichte, Beschreibungen oder Glossen sind ebenfalls willkommen.

Es gibt immer noch einen alten Bestand von früheren EisbärPost-Ausgaben. Neue Mitglieder möchten vielleicht ihre Sammlung komplettieren und können die Redaktion ansprechen. Wenn möglich wird der Wunsch erfüllt.

Bei Änderung der Adresse oder der Bankverbindung wäre es sehr angebracht, der Geschäftsstelle davon Nachricht zu geben. Andernfalls kostet es Vereinsgeld, Zeit und macht unnötige Arbeit.



**Wer das
Dampfschiff hat
erfunden,
hat an Heizer
nie gedacht.
Sonst hätt' er
auf jedem
Kessel
einen Bierhahn
angebracht !**

Eine Frau in der Maschine?! ...

von Mitglied Elke Rathmann

Oft höre ich diese Frage, verbunden mit einem Ausdruck des Bedauerns darüber, dass ich hier so schwer arbeiten müsste. Dabei macht es mir so viel Spaß!

Bereits die dritte Saison gehöre ich nun zu den Maschinenassis auf der STETTIN. Wie kommt man als sächsische Landratte in den Maschinenraum eines Eisbrechers?

Kreuz und quer trieb es mich in der deutschen Wiedervereinigungszeit durchs Land, verschiedene Jobs ausprobierend und nebenbei die halbe Welt bereisend. Per Zufall landete ich so an Bord der chilenischen Marine und fing an, Gefallen an Wind, Wasser und Schiffen zu finden.

Ich erprobte immer wieder alle möglichen schiffbaren Untersätze und landete schließlich auch, mittlerweile wohnungsmäßig in norddeutscher Meeresnähe angekommen, an Bord der STETTIN für eine Rendsburg-Fahrt.

Fasziniert von diesem Schiff mit seiner einmaligen Technik und begeistert von der guten Laune an Bord kam ich, angesprochen von unserem lieben Blumen-Jochen, schnell zu dem Entschluss, hier mitzumachen. Immer auf dem Wasser, immer in Bewegung als Ausgleich zu meiner Büroarbeit und dazu noch mit Gleichgesinnten die Freizeit verbringen – für mich eine optimale Aussicht.

Nach kurzer Zeit im Service fragte ich in der Maschine an, ob ich da mitmachen könnte. Sie ist das Herzstück des Schiffes und der Teil, der es zu so etwas Besonderem macht.

Ich kann sagen, dass ich in dieser Männerdomäne sofort eine freundliche Aufnahme fand. Absolut nicht vom Fach, erschien mir anfangs das Gewirr aus Rohrleitungen und Ventilen sehr rätselhaft. Aber gleichzeitig dachte ich, dass hier doch alles sehr schön anschaulich und nachvollziehbar, einfach nur physikalischen Gesetzen folgt.

Mit viel Geduld werden meine Fragen beantwortet und mir Unverständliches erklärt. Dabei habe ich immer wieder „Aha-Effekte“ und bewundere die ausgeklügelte Konstruktion der Dampfanlage. Mittlerweile ist mir nun vieles vertraut, ich fühle mich akzeptiert und erledige gleichberechtigt die anfallenden Arbeiten.

Diese selbstverständliche, kameradschaftliche Zusammenarbeit und die gemeinsame Zufriedenheit nach einem gelungenen Fahrtag oder Winterarbeitseinsatz lohnen immer wieder den Einsatz von Freizeit und körperlicher Anstrengung.

Interesse, logisches Vorstellungsvermögen und – kurze Fingernägel, dann klappt's auch als Frau in der Maschine!



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

Die EisbärPost erscheint zweimal im Jahr

