

EisbärPost



Dampf-Eisbrecher **STETTIN**



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

Mai 2010 • Ausgabe 18



Letzte Meldung!!!
Der neue STETTIN-
Kalender 2011 ist da!
€ 13,-

**Dieser Winter
hatte es wirklich
in sich!**

Editorial

*Liebe Mitglieder und STETTIN - Freunde,
der Winter 2009/2010 hatte uns fest im Griff und hat so einigen beim vielen „Schneeschaufeln“
eine gute Basis für unsere Fahrsaison 2010 geschaffen. Unserer STETTIN konnte dieser Winter
außer einem kleinen Heizungsschaden auf der Brücke nichts anhaben, sie ist als Eisbrecher
konzipiert. Der Frostschaden an der Heizung war sozusagen ein „technischer Fauxpas“.
In der Wintersaison wurden wieder, wie jedes Jahr, viele Wartungsarbeiten wie reinigen,
konservieren, Lager kontrollieren, Ventile und Schaugläser überholen, von unseren eifrigen
Mitgliedern im „Arbeitsdienst“ durchgeführt. Außerdem haben wir jetzt nach der neuen
Isolierung an beiden Kesseln auch eine Blechverkleidung erhalten, welche hoffentlich unseren
Kesselraum sauberer hält, den Isolierwert erhöht und hoffentlich auch weniger Kohle
verbrauchen wird! Hiermit nochmals herzlichen Dank an euch alle!
Wir hoffen, auch den Umbau der Slapskiste vor der kommenden Fahrsaison fertigzustellen.
Last but not least: die Schifffahrtskrise hat auch uns, dank der „Gier der Banker“ erreicht,
dadurch wird die Zusammenarbeit mit Sponsoren immer schwieriger. Aber gemeinsam werden
wir auch diese Krise bewältigen. Auf eine erfolgreiche Saison 2010,
euer Hermann Jacobs*

In diesem Heft:

Liebe Leser,
die EisbärPost berichtet über
die Winterarbeit und weite-
re Aktivitäten des Vereins.
Einer unserer Chiefs erzählt
über seinen Berufsbeginn, als
noch viele Dampfer fuhren.
Drei Verwalter schreiben über
ihre Motive und Erfahrungen
während ihrer (fast) einsamen
Tage auf dem Schiff.
Der bekannte Schiffshistoriker
Hans Georg Prager trägt einen
Bericht über die weiteren
Schiffe namens STETTIN bei.
Andreas Westphalen, der
Autor des hier an Bord zu
erwerbenden Buches „Dampf-
Eisbrecher STETTIN und die
deutschen See-Eisbrecher“ hat
wieder etwas aus seinem Ar-
chiv herausgesucht. Und dann
gibt es noch etwas aus der
STETTIN-Tierwelt, u.a.m.
Viel Spaß beim Lesen!

Die Jahreshauptversammlung des Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V.

Es ist gute Tradition eines Vereins, bei der Jahreshauptversammlung eine Gedenkminute für die in dem jeweiligen Jahr verstorbenen Vereinsmitglieder einzulegen. So geschehen bei der Jahreshauptversammlung im November 2009, nachdem die Beschlussfähigkeit festgestellt worden war.

Beim Tätigkeitsbericht des Vorstandes über die ereignisreiche Saison konnten sich die hier Versammelten und daran Beteiligten die Vorgänge der Dockung und der Fahrten am geistigen Auge vorüberziehen lassen. Für den anderen Teil der Mitglieder bleibt nur die Berichterstattung durch die EisbärPost.

Es folgte der Dank an die Sponsoren, die mit erheblichen Sachleistungen zur Erhaltung des Schiffes beigetragen haben und sich hoffentlich auch in Zukunft engagieren. Hochinteressant waren die Ausführungen über die Planungen im technischen Bereich. Kurz erwähnt sei die Osmoseanlage, der Ausbau des Lastraumes, die Erneuerung der Kesselisierungsbleche.

Im personellen Bereich sind Ausbildungsmaßnahmen in Maschinenhandhabung und Schiffssicherheit geplant. Wie jedes Jahr wurde der Fahrplan von den Mitgliedern und ebenso von (hoffentlich) vielen zukünftigen Fahrgästen freudig erwartet. Hierbei ist unsere Homepage eine große Hilfe. Das fällt in den Bereich der elektronischen Informations- und Datenübertragung. Die Buchungen über t-online sind gut angelaufen. Ziel ist die schnelle Übersicht über Kosten und Einnahmen. Es freut den Kassenwart, wenn er in kurzer Zeit



V.l.n.r. Schriftführerin Britta Derjung, Gunda Hahnwinkel (Service), Dr. Wolfgang Dumke (Finanzen), Vorsitzender Hermann Jacobs bei seinem Bericht, Helmut Rohde (verdeckt, Technik), Nils Held (Nautik).

einen Haushaltsbericht und einen Finanzplan erstellen kann sowie die Kassenprüfer, die ebenso einfach eine Prüfung vornehmen können. Der Vorstand wurde entlastet, und so konnte die „Feuer-aus-Party“ an Bord beginnen.

Dafür hatte die Service-Besatzung alle Vorbereitungen in Form einer leckeren Suppe, Kaffee und Kuchen getroffen.

Die Präsentation der STETTIN auf der Hanseboot 2009

50. Internationale Bootsausstellung Hamburg
vom 24.10.2009 bis 01.11.2009

Im Jubiläumsjahr, 50 Jahre Hanseboot, waren wir wieder mit einem Messestand vertreten. Dank der Unterstützung durch die Firma LÜCO konnten wir uns auch bei unserem 2. Messeauftritt mit einem informativen Stand einem fachkundigen Publikum präsentieren.

Neben zahlreichen Ausrüstungsgegenständen von Bord der STETTIN war das Dampfmaschinen-Modell unseres Mitgliedes Urban Dümmling, wie beim vorigen Mal, ein besonderer Anziehungspunkt für Groß und Klein. Immer dann, wenn die Dampfpeife in Aktion trat, wurden noch mehr Besucher auf unseren Stand aufmerksam.

Unsere einsatzfreudigen Mitglieder gaben den Besuchern fachkundige Auskunft über die Vereinsarbeit und die geplanten Aktivitäten für das Jahr 2010. Dadurch konnten wir neue Mitglieder werben, Fahrkarten für 2010 und Souvenirs aus der SlapKiste verkaufen. Alle diese Bemühungen tragen dazu bei, unsere „Old Lady“ als fahrendes Denkmal zu erhalten, so dass sie ohne Probleme die 100 Jahre erreichen wird. Unsere Ausstellung war rundum ein großer Erfolg. Wir planen deshalb auch für 2010 weitere Messeauftritte.



Besucher-Magnet war wieder das Modell und die Dampf-Pfeife der STETTIN

Unser Dank gilt allen Mitgliedern, die uns vor und hinter den Kulissen so tatkräftig unterstützt haben, und somit zum Erfolg unseres Messeauftritts beitrugen.
von Mitglied Gustav Adolf Pluns

Umfangreiche Aufgabe für die jungen Menschen der *KOM: Die Bänke der STETTIN

Zwölf Teakholzbänke auf dem Bootsdeck (in denen sich die Rettungswesten befinden) bieten den Gästen während der Fahrten Platz. Es ist verständlich, dass sie dadurch einer großen Abnutzung ausgesetzt sind. Hinzu kommen Sonne und Regen und auch die sogenannten „Heizerflöhe“ (Ruß aus dem Schornstein), die das Ihrige dazu beitragen.

Um sie nicht dem Winterwetter auszusetzen und gleichzeitig neu zu lackieren, nahm unser Verein gern das Angebot der *KOM an, ihren jungen Auszubildenden diese Aufgabe zu stellen, damit sie unter der Anleitung des Herrn Stettin!... ihre beruflichen Erfahrungen mit der Verarbeitung mit Bootslack erweitern könnten. Die Bänke wurden von Bord gehievt und in die Werkstatt der KOM transportiert. Auch die Riemen (noch von 1933) hatten es bitter nötig und bekamen einen Lacküberzug. Der Rücktransport geschah mit aller Vorsicht und mit seemännischem knowhow, um die Arbeit der Azubis nicht zu beschädigen. Die STETTIN sagt „Danke!“

*Gesellschaft für berufliche Kompetenzentwicklung mbH



Immer im Blick bei den Auszubildenden:
Die STETTIN als Wandmalerei



Die Arbeit an und in der STETTIN im Winter: Alles andere als Beschäftigungsmaßnahmen!

Vom Eise befreit sind Strom und Bäche und Schiffe... (frei nach Goethe)... und der Weihnachtsbaum ist vom Peildeck in den Kohlebunker gewandert, um beim Anheizen seinen letzten Dienst zu tun.

Wie in jeder Winterpause wurde im Schiff auseinandergeschraubt, gereinigt, geflext und geschweißt und wieder zusammengebaut. Aber an Deck passierte lange Zeit wenig. Jedenfalls solange das Wetter nicht mitspielte. Dabei gäbe es viel zu tun. Und der Hafengeburtstagstermin steht fest. Als es dann endlich wärmer und trocken wurde, musste jeder „Rote“ ran.

Es gibt auf der STETTIN wie auf anderen Schiffen, die mit Gästen fahren, Bereiche, die nicht für sie zugänglich, aber wichtig und notwendig für den Betrieb sind: die Kombüse, die Logies, die Laderäume. Da es sich dabei um begrenzten Raum handelt, müssen sie optimal ausgebaut sein. In historischen Schiffen sind Winkel von 90 Grad selten. Vielmehr ändern sie sich von Zentimeter zu Zentimeter. Um diesen Raum optimal zu nutzen, müssen Regale akribisch geplant und dann gebaut werden. Das geschieht z.B. in der Slapskiste. Ebenso im unteren Laderaum des Vorschiffes. Nun hängt ein eiserner, fahrbarer Lastkorb an der Decke wie die Stadtbahn in Wuppertal. Er wird zum Be- und Entladen in die Mitte des Raumes gezogen und danach wieder zurück an die Seite. Eine Arretierungsmechanik sorgt für die Sicherheit.

Die Kessel sind in langwieriger Arbeit neu isoliert und mit neuen Bleche umkleidet worden. Dem Sponsor sei Dank.

Auch die gußeisernen, leider gebrochenen Schürplatten in den Feuerlöchern mussten mühsam entfernt und erneuert werden. Deren festgebrannte Bolzen hatten gegen die hydraulischen Pressen keine Chance. Die oben beschriebenen Arbeiten wurden von den Männern von „Jugend in Arbeit“ bewältigt.

Es wurde reichlich frische Farbe verarbeitet und die schönen Messingventile poliert.

Auch Taucher Schuchmann mußte wieder mal ran. Grund waren die Seeventile, die ausgetauscht werden sollten. Doch so einfach ist das nicht, denn die Seekästen (Öffnungen im Unterwasserschiff) mussten erst wasserdicht gemacht werden. Mit starken Magneten wurden Gummitücher auf die Außenhaut gepatscht. Und schnell musste Ab- und Anmontage auch gehen. Das wäre natürlich sehr viel einfacher im Dock geschehen, aber so ist das: Unverhofft kommt oft. Wer meint, dass damit alles getan ist, soll wissen: Im nächsten Winter geht es weiter. Herr Sisyphus lässt grüßen!



Noch...



kann man sich darin...



spiegeln...! (die neuen Kesselbleche)



Die neuen Lastkörbe ermöglichen eine größere Raumnutzung.

Erster öffentlicher Auftritt mit unserem Partner, dem Hanse Sail Verein e.V. Rostock

Vom 26. bis 28. Februar 2010 waren wir, der Verein **Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V.** in der riesigen Halle (10600 qm) der HanseMesse Rostock erstmalig mit einem gemeinsamen Stand präsent.

Auf der **VIVA Touristika**, eines der größten Reise-Events Deutschlands, zeigten wir gemeinsam Flagge und die Besucher konnten sich an unserem in seinen Ausmaßen fast bescheidenen Stand über die Arbeit beider Vereine zur Förderung der Traditionsschiffahrt und natürlich über die vielfältigen Mitfahrangebote in der Saison 2010 informieren.

Gemeinsam mit unseren unmittelbaren Standnachbarn der **DGzRS**, der **Deutschen Marine** und dem Förderverein **Jugendschiff „Likedeeler“ e.V.** boten wir den Besuchern ein gutes maritimes Bild.

Nach anfänglich eher zögerndem Besucherzulauf kam es im Laufe der Veranstaltungstage doch zu zahlreichen Gesprächen mit Interessenten und Neugierigen, die uns immer wieder bestätigten, dass beide Vereine in der Region wohlbekannt und lobend anerkannt sind. Für viele von ihnen ist der Besuch der Hanse Sail ein jährliches Muss. Nicht wenige Gäste waren in den vergangenen Jahren bereits auch mit der STETTIN gefahren und erwägen für dieses Jahr eine Wiederholung des für sie einmaligen nostalgischen Erlebnisses.

Nicht zuletzt beeinflussen auch unsere familienfreundlichen Unkostenbeiträge (im Vergleich zu anderen Traditionsschiffen) positiv diese Entscheidungen. Jedenfalls gingen unsere Flyer und Fahrpläne „weg wie warme Semmeln“. Es kann allgemein festgestellt werden, dass unser erster gemeinsamer Auftritt ein Erfolg für beide Partner war und die Basis für weitere Aktivitäten zum Nutzen beider Vereine sein sollte. Unser diesjähriger mehrwöchiger Aufenthalt im Rostocker Stadthafen wird bestimmt einige Möglichkeiten dazu bieten. Darin sind sich beide Parteien einig.

Nicht zuletzt möchten wir uns an dieser Stelle für die gute Zusammenarbeit beim Hanse Sail Verein bedanken! Und nebenbei bemerkt: über den Organisator der **VIVA Touristika**, der expotec GmbH Berlin, konnte ein Reisebüro in Berlin mit 50 Fahrgästen für eine Tagesfahrt auf unserem Dampfer gewonnen werden!

Mitglied Dieter Haase



Die EisbärPost ist um aktuelle Berichterstattung rund um die STETTIN bemüht, aber präsentiert gerne auch Erinnerungen aus den vergangenen Tagen der Dampfschiffahrt. In unserer Vereinsmitgliederschaft befindet sich ein Fundus an Erfahrungen in technischer und menschlicher Hinsicht. Eine nicht geringe Anzahl der Besatzung gehört zu den Pionieren deutscher Nachkriegsschiffahrt. Horst Buck, Chief auf der STETTIN, berichtet von seinem Berufsbeginn.

In den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts fasste die Seefahrt, nach dem fast totalen Aus Deutschlands, langsam wieder Fuß. Der Neubeginn wurde zunächst mit einem Sammelsurium von Schiffen in Bezug auf Größe und Antrieb gewagt. Für die kommende neue Flotte musste für die Reeder erst wieder ein finanzieller Grundstock eingefahren werden. So konnten sich auch einige kohlebefeuerte Frachtschiffe bis Ende der 50er Jahre in Deutschland halten, weit entfernt von den heutigen Sicherheitsauflagen. Von der Technik gar nicht zu sprechen. Ich hatte damals das Glück, als Wachmaschinist auf einem dieser Steamer anzumustern. Und das kam so: Horst aus Lübeck und ich, Horst aus Hamburg, fuhren als Maschinenassis auf einem Hamburger Frachtschiff. Um eines Tages mal an mehr „Kohle“ zu kommen, beschlossen wir mutig, in Hamburg auf der Schiffsingenieurschule das Patent (C5) zu machen. Horst aus Lübeck war das absolute Organisationstalent auf dem Schiff. Er hatte selbstverständlich eine Einzelkammer und fuhr mit dem Schmierer die Chief-Wache. Er war also während der Wache selbstständig und oft unbeaufsichtigt, was auch für die Inspektion der Proviandräume galt, derweil der Chief meist auf Kammer fuhr, wegen der vielen schriftlichen Arbeiten! So hatte H. gewisse Freiheiten, die auch uns, seinen Kollegen, gut taten. Unser Entschluss, die Schule zu besuchen, wurde noch gefestigt, nachdem wir eine gute Flasche Madeira getrunken hatten. Diese hätte normal nicht da sein dürfen, weil die Schiffsleitung mal wieder Alkoholverbot ausgesprochen hatte und Madeira normalerweise für uns nicht zugänglich war. H. aus Lübeck jedoch, zog sie aus einer Pütz, in der Wäsche eingeweicht war. Dieses Versteck hat sich für uns später gut bewährt, gegen die Schiffsleitung und Schmuggelverhinderungs-Leute. Auf der Schule am Berliner Tor in Hamburg bemühten sich nun wir beiden Assis, unser technisches Wissen und ihren Horizont zu erweitern. Ein nicht-technisches Fach hieß z.B. „Menschenführung“! Hier wurden uns die neuesten Erkenntnisse der Wissenschaft kundgetan. Die Wissenschaftler hatten dort die Hackordnung auf dem Hühnerhof

mit dem Sozialverhalten von Menschengruppen verglichen. Wegen der friedlichen engen Kontakte an Bord wohl damit nicht vergleichbar. Nach dem 2. Semester drohte uns die „Kohle“ auszugehen, BaföG gab es noch nicht. Doch H. aus Lübeck wusste immer Rat. Er meinte, in Lübeck beim Germanischen Lloyd könnten wir C2 machen. Eine kleine Bordprüfung auf einem Schlepper und wir hätten den Schein in der Tasche. Gesagt, getan! Wir fuhren also mit dem Zug nach Lübeck. Die leichte Bordprüfung erwies sich jedoch als der reinste Horror. Nach Abschluss musste uns der Abnahmebeauftragte aber doch sagen: „Ich bin bereit, Ihnen das Patent C2-Dampf auszustellen!“ So schön, so gut! Die Semesterferien näherten sich mit Riesenschritten. Aus einer Zeitungsannonce entnahm ich, dass eine Urlaubsvertretung auf einem Dampfer gesucht wurde.

Dampferzeiten

Unglaublich, Dampfer TEUTONIA machte doch noch an der Bunkerpier fest! An Bord saß mein Vorgänger, der 2. Maschinist auf gepacktem Seesack. „Gute Reise und gute Wache, ich muss schnell nach Hause. Meine Frau wartet!“ Keine Einweisung oder Übergabe, nichts. Der Chief, ebenfalls neu an Bord, meinte: „Übernehmen Sie bis auf Weiteres meine Wache. Mein Vorgänger macht bis Holtenau die Übergabe!“ Das Bunkern war schnell abgeschlossen und ich konnte mich meiner zukünftigen Aufgabe widmen. Meine bisherigen Kenntnisse mit Dampfanlagen hatte ich auf relativ modernen Dampfschiffen der Nachkriegszeit als Ingenieur-Assistent gemacht. Hier an Bord in der Maschine war nun alles anders. Abgesehen von den kohlebefeierten Kesseln, mit denen sich in erster Linie die armen Heizer abplagen mussten, unterschied sich auch die Maschinenanlage doch wesentlich von der, die



Dampfer TEUTONIA

Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung der Schiffsbuchhandlung Wolfgang Fuchs/Hamburg.

Mein Vorstellungsgespräch bei der Reederei Peters in Hamburg verlief positiv. Ich hatte mit Sicherheit keinen Mitbewerber. Damals hatten viele Reedereien bei den Besatzungen einen Spitznamen. Wie ich später erfuhr, hatte ich bei „Plünnen-Peters!“ angeheuert. Ich bekam eine Zugfahrkarte nach Cuxhaven und wurde am Bahnsteig an einem schönen frühen Sommermorgen von einem Peters-Angestellten persönlich verabschiedet. Er sollte sich sicher überzeugen, ob ich auch wirklich in den Zug stieg. Der Dampfer, auf dem ich anmustern sollte, hieß TEUTONIA, wurde mir gesagt. Welch ein markiger Name! Der Dampfer sollte im Laufe des Tages in Cuxhaven zum Bunkern und Besatzungswechsel anlegen. Ich saß unter der Kugelbake in der Sonne und wartete auf mein Schiff. Die Stunden verrannen. Gegen den Hunger gab es die damals noch preiswerten geräucherten Schillerlocken. Langsam ungeduldig erfuhr ich vom Hafenamt: Dampfer TEUTONIA wäre für die frühen Morgenstunden des nächsten Tages in Cuxhaven gemeldet. Ich saß also weiterhin unter der Kugelbake und sah Schiffe kommen und gehen. In der Morgendämmerung kämpften sich vierLichter müde gegen den Elbstrom.

ich bisher kennen gelernt hatte. Gut, das Prinzip war gleich: vorne in die Maschine Dampf rein, hinten Bewegung raus. Fast sämtliche Pumpen des Hilfsbetriebes waren hier an der Hauptmaschine angehängt. D.h., ging diese auf Stopp, gingen auch die Pumpenleistungen auf null. Besonders kritisch für die Kühlwasserversorgung! Wir wollten also ablegen, kein Assi, kein Schmierer, kein Reiniger in Hilfestellung und der Chief weiterhin in der Kammer. Nur die beiden Heizer und der Trimmer guckten sorgenvoll aus ihrem Reich auf den noch jungen Zweiten. Nachdem wir die Elbe und die erste Schleuse des Kielkanals „ohne besondere Vorkommnisse“ passiert hatten, kam der Trimmer in den Maschinenraum und sagte: „Meister!, hör mal!...“ (Es war wohl auf diesen Schiffen üblich, den Zweiten mit Meister anzusprechen), und ich wollte mich schon als geehrt fühlen, aber er redete weiter und sagte: „es hat Tradition, dass alle aus dem Heizraum im Kanal eine Kanalfier mit Bier und so machen. Aber mach dir keine Sorgen, wenn es notwendig wird, sind wir alle wieder im Heizraum.“ Zylinderkessel zeichnen sich bekanntlich durch großes Speichervermögen aus. So reichte der



Dampfdruck immer bis zur nächsten Kanalweiche. Wie versprochen, waren die Heizer dann auch wieder zur Stelle. Mein Dampfdruck ließ auch langsam nach. In den Weichen fielen mir ständig die Augen zu. Hinter der Holtenauer Schleusenanlage kam der Chief pünktlich zum Beginn seiner Wache um 18 Uhr zur Ablösung. Zeit für mich zum waschen, essen und schlafen bis zum Beginn meiner nächsten Wache um Mitternacht.

So dampften wir über die sommerliche Ostsee. Kurs nordwärts nach Finnland. Der 2. Offizier und gleichzeitig Funker, mein Partner um diese Zeit auf der Brücke, bat per Sprachrohr um Erhöhung der Stromspannung auf mindestens 115 Volt, es müsste ein Telegramm abgesetzt werden! Etwas irritiert stellte ich fest, dass hier die Spannung mit dem Zudampfventil der Lichtmaschine gefahren wurde. Der Wunsch konnte trotzdem erfüllt werden. Allerdings gaben sofort einige Glühbirnen ihren Geist auf. Der Funker meldete Vollzug und wir konnten den alten Spannungszustand wiederherstellen.

Die Heizer und der „Meister“ kamen sich nun auch während der Wachen näher. Der Trimmer, auch verdeckter Handwerker, half dem „Meister“, dem von Deck immer wieder defekte Laderaumleuchten (Sonnenbrenner) zugestellt wurden, bei der Reparatur dieser Lampen. Verwundert über diese seine Fähigkeiten, die nun nicht zu seinem jetzigen Job passten, erzählte er mir, er hätte mehrfach an Land gearbeitet. Auch bei der Post. Hier als Trimmer fühle er sich jedoch wohl, und er könne sein Leben nach seinen Vorstellungen gestalten. So ist das nun mal! Sein Persönlichkeitsprofil passte wohl nicht so recht an die gängigen Vorstellungen an Land. So dampften wir über die ruhige Ostsee mit sieben bis neun Knoten. Allerdings erreichten wir nicht das quirlige Helsinki, sondern eine Bucht, eingefasst von Kiefernwäldern. In der Ferne sah man die Dächer einer Ortschaft. In dieser schönen Umgebung gingen wir vor Anker. Kleine Motorschlepper brachten Kiefernstämme in Flößen längsseits. Diese wurden zu einer Hiev zusammengefasst und von unseren nach Schmirung schreienden Dampfwinden an Bord gehoben. Die finnischen Ladearbeiter

hatten damals noch einen 8-Stundentag. So konnte auch die Besatzung nach Feierabend ihren Landgang planen. Das Rettungsboot wurde zu Wasser gelassen und wir fuhren mit 10-Liter-Eimern zu, Heidelbeeren sammeln. Der Landgang wurde mit einer guten Ernte belohnt. Holz, Holz und nochmals Holz. Nachdem



Jungmaschinist Horst auf Freiwache

die Laderäume voll waren, wurde die Reling auf beiden Seiten des Schiffes mit einem Drahtzaun erhöht. Die Beladung konnte fortschreiten, bis uns bei einer Winde die Schieberstange brach. Da an Bord weder eine Drehbank noch ein Schweißgerät vorhanden waren, konnte dieser Schaden mit Bordmitteln vorerst nicht behoben werden. Es ist jedoch bekannt, dass es im tiefsten Wald noch einen Bastler gibt, der eine Drehbank besitzt. Nach nicht allzu langer Zeit konnte der Ladebetrieb wieder aufgenommen werden. Das Beladen wurde erst als abgeschlossen erklärt, nachdem die Brücke meinte, es sei nun genug, sonst könnten wir nicht mehr von oben über die Ladung gucken. Es wurde an Deck seeklar gemacht, soweit das noch möglich war. Aber die sommerliche Ostsee würde uns sicher eine gute Rückreise gönnen. Der Dampfer hatte jedoch starke Schlagseite nach Steuerbord. Da diese nicht so gut für die Hauptmaschine, für die Lage in der Koje und der stehenden Abwässer war, bemühten sich der Trimmer und die Heizer das Schiff durch geschicktes Trimmen wieder in die Horizontale zu bringen. Als dieses fast erreicht war, fiel das Schiff stark nach Backbord. Dieses Spiel wiederholte sich noch oft bis zum Bestimmungshafen.

Im 3. Semester auf der Schule wurde uns dann später gesagt, dieses hinge mit dem Metazentrum des Schiffes und der Veränderung des Gewichtsschwerpunktes zusammen. Wow!

So erreichten wir nach einigen Tagen wohlbehalten wieder den Kiel-Kanal. Hier wurde der Besatzung die betrübliche Mitteilung gemacht; der Dampfer werde im Zielhafen Antwerpen an einen Italiener verkauft. Alles bewegliche Inventar müsse an Bord bleiben! Auch Werkzeug, das war sowieso kaum an Bord. Heizer und Trimmer sahen sorgenvoll in die Zukunft. Sie hingen doch sehr an ihrem Job. Der junge „Meister“ versuchte, ihre Zukunftsängste zu beschwichtigen. Ein neues Dampfschiff, ein Tagestank und kein Bunker, eine kleine Pumpe und keine Schaufel sowie eine Bank für den Hintern und zwei Manometer für die Augen. Die Heizerzukunft damals!

Viel später auf unserem Eisbrecher STETTIN habe ich den Walter getroffen, er hatte es sogar bis zur Lufthansa geschafft. Zunächst zwar im Catering, später jedoch als Heizer am Flughafen Fuhlsbüttel.

So erreichten wir wohlbehalten den Hafen Antwerpen. Der neue zukünftige Reeder sah sich ernst Schiff und Inventar an. Der Verkauf des Schiffes von der Reederei Peters an den Italiener muss wohl geklappt haben, denn wir bekamen unsere Zugfahrkarte nach Hamburg und jeder außerdem noch eine Monatssteuer extra oben drauf. Ich konnte also den nicht so feinen Beinamen der Reederei nicht bestätigen.

Meine Dienstzeit als 2. Ing. endete also nach genau 30 Tagen. Finanziell einigermaßen aus dem Keller, konnte nun die nächste Hürde ins Auge gefasst werden, nämlich das Pauken im vorletzten 3. Semester auf der Schule am Berliner Tor und die damit anstehenden Prüfungen.

Es sollten noch einige Prüfungen im Lauf der Jahre anstehen.



Am Anfang steht die Sicherheit

Der Vorstand unseres Vereins hat in der Verantwortung für Schiff und Betrieb den Tätigkeitsbereich SCHIFFSSICHERHEIT eingerichtet. Mitglied Ingo Ehmer, pensionierter Sicherheitsfachmann von der See-Berufsgenossenschaft (SeeBG), hat 44! „Allgemeine Hinweise auf sicheres Verhalten an Bord“ formuliert, die als Pflichtlektüre eines jeden Besatzungsmitgliedes anzusehen sind.

Diese „Allgemeinen Hinweise auf sicheres Verhalten an Bord“ sind von der SeeBG für die Berufsschiffahrt aufgestellt worden. Wir haben sie auf die Gegebenheiten unseres Schiffes abgestimmt. In unserem Schiffssicherheitshandbuch haben wir uns verpflichtet, dass der Einsatz der STETTIN während

der Fahrten unter gleichwertigen Bedingungen erfolgt wie in der Berufsschiffahrt.

Als Ziel haben wir uns gesetzt, eine höchstmögliche Sicherheit im Betrieb des Schiffes zu gewährleisten. Hierbei sollen Menschen vor Schäden an Leib und Leben bewahrt sowie Umweltschäden, insbesondere an der Meeresumwelt, und Schäden an Vermögenswerten verhindert werden. Dies können wir nur erreichen, wenn jeder von uns auch die Hinweise befolgt...

Zu den Vorbereitungen zur Fahrsaison gehört das Überprüfen und ggf. Erneuern sämtlicher Rettungsmittel an Bord. Zudem muss jedes Besatzungsmitglied in der Lage sein, bei den Sofortmaßnahmen mitzuwirken. Angefangen bei erster Hilfe über Brandbekämpfung bis zum Zuwasserlassen der Boote und Ret-



Was macht Herz und Atmung?!... und wie funktioniert der Feuerlöscher?



tungsinseln. Gerade bei wechselnden Besatzungen ist ein wiederholtes Training unbedingt erforderlich.

Sicherheitsingenieur Michael Klotz kam zwecks Unterweisung an Bord. In Theorie und Praxis spannte er einen großen Bogen über die vielfältigen Aufgaben, die eine Mannschaft im Falle eines Falles zu bewältigen in der Lage sein muss.



Nach und nach wollen wir unseren Lesern Menschen und Aufgaben auf der STETTIN vorstellen

Was treibt einen Familien- und Großvater dazu, dreimal im Jahr von Karlsruhe nach Hamburg zur STETTIN zu fahren, um dort den „Kapitän auf dem liegenden Schiff zu vertreten“? Sind es die vielgepriesenen Sonnenauf- und untergänge über der Elbe oder die faszinierende Atmosphäre des Hamburger Hafens?

Sind es gar die vielfältigen Aufgaben, deren breites Spektrum von der Gästebetreuung über die Schiffssauberkeit, der Koordination der täglich anfallenden organisatorischen und bürokratischen Arbeiten bis hin zur Schiffssicherheit reicht? Oder ist es gar der klägliche Versuch, der Mannschaft fettarme, zwiebellose Bratkartoffeln mit Beilagen wie Sauerfleisch schmackhaft zu machen?

Liebt der des nächstens einsame Verwalter die nie enden wollende, oft verkannte und zum Teil recht verantwortungsvolle Arbeit, die gewöhnlich ab sechs Uhr morgens mit dem Aufstehen beginnt und sich oft bis tief in die Nacht hineinzieht so sehr? Nein, diese Argumente wären sicherlich nur teilweise richtig. Es muss noch etwas Entscheidendes hinzukommen:

Es ist die Liebe zu einem besonderen Schiff, das aufgrund seiner Einmaligkeit Leidenschaften freisetzt, die ein aktives Engagement geradezu einfordert. Als Verwalter einen kleinen Beitrag für das große Ganze zu leisten, bedeutet sinnvolle Tätigkeit und Befriedigung.

Wer einmal erfahren hat, dass die STETTIN nicht nur ein zu schützendes, erhaltenswertes Schiff ist, sondern ein hoch komplexer, lebendiger Organismus, der wird so schnell nicht mehr von ihr lassen können. Die STETTIN wäre nicht lebendig geblieben, wenn es nicht die vielen idealistischen Menschen gäbe, die sie erhalten, prägen, ja, ihr die Schiffsseele einhauchen.

Und diese Menschen sind es auch, auf die ich mich jedes Mal erneut freue und die ich nach Beendigung meines Aufenthaltes nur ungern wieder verlasse. Es sind prächtige Menschen, die ihre Arbeitskraft, ihre individuellen Fähigkeiten seit vielen Jahren unermüdet in den Dienst dieses Schiffes stellen, liebenswerte Frauen und Männer, unterschiedlichste Charaktere, die alle und jeder auf seine Weise, dem Ideal und Ziel verpflichtet sind, die STETTIN zu erhalten.

Diesen Menschen setze ich mit meiner Hommage an die STETTIN gleichzeitig ein Denkmal.



Rolf Six, Mitglied seit 1987, ehemaliger Heizer, Verwalter seit 2004.



Manfred Schilling, Mitglied seit 1990, Heizerbaas der Verwalter und Decksman.



Die Verwalter

Aus der Riege der STETTIN-Verwalter, „langgedienten Veteranen“ und „Neulingen“ berichten drei Vertreter von ihren vielfältigen Aufgaben während der Liegezeit des Schiffes. Gerade die Verwalter sind das Aushängeschild für Schiff und Verein.

Als Heuerbaas der Verwalter möchte ich ein paar Zeilen über den Aufgabenbereich des „Verwalters bei liegendem Schiff“ beisteuern.

Dank Horst Schagerer und anderen Mitgliedern gibt es zu diesem Thema einen mit vielen Bildern illustrierten, gut lesbaren und ansehbaren Ordner, der auch weiter fortgeschrieben wird.

Wie ihr wisst, ist während der gesamten Liegezeit ein Verwalter an Bord. Der Verwalter hat im Hafen die Rechte und Pflichten eines Kapitäns auszuüben. Neben dem Verkauf von

Souvenirs und Eintrittskarten müssen vom Verwalter noch zusätzliche Aufgaben ausgeführt werden.

Vom Flaggschiff bis zum Heizölpeilen, aber auch der Umgang mit Betrunknen, will alles gelernt sein. Am Wochenende bei Arbeitseinsatz der Mannschaft wollen manchmal 20 Leute und mehr mit Essen versorgt sein, vom Säubern des Schiffes hinterher ganz zu schweigen.

An dieser Stelle sage ich DANKE an die Service-Leiterin Gundel samt Crew, die mit ihrem Arbeitseinsatz vom Einkaufen bis zum guten Mittagessen für zufriedene Gesichter sorgt.

Bei Sturmwarnung und Störfällen steht dem armen Verwalter eine Telefonliste zum Hilfeholen zur Verfügung. Auch hier im Hafen habe ich schon sagenhafte Stürme, meist verbunden mit Sturmfluten, abgewettert. Die STETTIN-Aufkleber, oben an den Dalben, zeugen davon. Dabei bietet sich meistens ein Hafenspektakel der besonderen Art, Autos oder gar über Bord geworfene Container sieht man zu keinem Hafengeburtstag in der Elbe schwimmen.

...es ist die Liebe zu einem besonderen Schiff...

...vom Flaggschiff bis zum Heizölpeilen...

Ahoi Eisbrecher! Wir kommen bestimmt wieder.

Das fängt ja gut an! So macht es uns Freude! Sonne, Wonne, gute Laune. Viele Besucher stehen an der Kasse im Salon, neugierig auf den alten Dampfer.

So geht es weiter! Wir begrüßen Gäste, die selber Geschichte gelebt haben: ein 92-jähriger Besucher berichtet stolz, auf diesem Schiff gefahren zu sein. Ehe wir ihn näher befragen können, ist er im Trubel der Besucherschar untergetaucht. Schade! Ein anderer ist mit der Stettin von Rügen aus geflüchtet; er erzählt nichts, da er darüber ein Buch schreibt. Nach über 60 Jahren an den Ort seiner Kriegserinnerungen zurückgekehrt ist ein 85-jähriger Herr, froh, endlich reden zu dürfen, darüber reden zu können. Wir hören ihm zu.

Junge Eltern mit ihren Kleinkindern suchen bei uns die Geschichte, stellen viele Fragen zur Technik und Handhabung. Die steilen Niedergänge schrecken nicht die Kleinsten und nicht die Alten. Jeder Winkel wird erkundet.

20 Viertklässler schicken sich an, unseren Dampfer zu besichtigen, freuen sich, dass Peter sie begleitet und alle Fragen beantwortet. Toni erklärt ihnen, dass sie die Kaugummis nicht auf die Planken spucken dürfen. Zum Abschied bedanken sie sich tatsächlich einzeln für die Führung.

Die Kombüse ist mein Revier. Die ehrenamtlichen freiwilligen Helfer brauchen Stärkung. Auf dem Speiseplan stehen Nudeln mit Hackfleischsauce. Anstatt in den Topf ziele ich mit der Tomatenmarktube direkt auf meinen Busen. Ein langer roter Wurm klebt am Pulli. Ungeschick lässt grüßen.

Aktionen: Auf der Pier steht ein Naturfreund. Er versucht, per Mikrofon, das Geschrei der Möwen zu verewigen. Angelockt mit trockenem Kuchen setzt das Vogelkonzert in ohrenbetäubendem Gekreische ein. Die Aufnahme ist erfolgreich im Kasten.

Ein kleines Kamerateam: zwei Schauspieler drehen eine Filmszene direkt neben unserer Bordwand. „Das war gut, bitte noch einmal!“

Die beiden Akteure bleiben wohlgenut und wiederholen scheinbar mit viel Vergnügen die Szene bis zum Abwinken. Drei Models nebst Friseurmeisterin, Kosmetikerin, Modeexpertin entern unseren Salon. Der Profifotograf macht Bilder von der Brücke, am Schornstein und unten im Maschinen- und Heizerraum. Da wandern gute Spenden in die Kohlenkasse. Eine Musikgruppe aus der Schweiz bittet um Erlaubnis, an Bord knipsen zu dürfen. Der Eisbrecher bietet das optimale Motiv.

Erstaunlich viele Schulkinder kommen mit Ihren Eltern wieder, um ihnen das tolle „Eisschiebeschiff“ zu zeigen. Peter, „der Käpt'n mit der roten Mütze“, wird mit Fragen gelöchert. Geduldig erklärt er, spinnt auch allerhand Seemannsgarn. Der Kioskverkauf floriert. Es ist für jeden eine Erinnerung im Angebot. Zwei Wochen lang leben, schaffen, wachen.



Heidi (Verfasserin) und Peter Nolda

1945 gab es drei verschiedene Dampfer STETTIN

Ein Beitrag von Hans Georg Prager

Verdienstvollerweise hat die sehr gut redigierte EisbärPost in ihrer Ausgabe 04 vom August 2002 darauf hingewiesen, dass es unter den Reichspostdampfern der Jahre vor 1914 auch eine 1886 auf der Vulkan-Werft in Stettin gebaute und 1896 auf der Seebeck-Werft in Bremerhaven verlängerte STETTIN gab. Sie stand im Anschluss-Liniendienst der Ostasien-Hauptlinie und bediente die Linie Hongkong - Nagasaki.



"Stettin" wurde 1886 auf der Vulkan-Werft in Stettin gebaut und 1896 auf der Seebeck-Werft in Bremerhaven verlängert

Reichspostdampfer STETTIN

Wenig bekannt ist bis heute die Tatsache, dass es 1945 drei verschiedene kohlebefeuerte Dampfer namens STETTIN gab, die sich alle drei bei der „Rettungsaktion Ostsee“ in den Monaten Januar bis Mai 1945 große Verdienste erworben haben. Neben unserem Eisbrecher STETTIN gab es den 1925 erbauten 999 BRT großen Frachtdampfer STETTIN der Mathies Reederei Kommandit-Gesellschaft Hamburg. Er hatte sich mit mehreren Transporten zur Rettung von Flüchtlingen aus Danzig, Pillau, Gotenhafen und Hela ins Buch der Geschichte eingetragen. Im Juni 1945 befand sich das Schiff in Kiel. Es wurde am 9. Juli desselben Jahres in Methil/Großbritannien als Kriegsbeute abgeliefert. Das Schiff erhielt den neuen Namen EMPIRE CONWAY und wurde 1946 an die UdSSR weitergereicht. Unter sowjetischer Flagge war das Schiff als ANAKRIA bis 1976 in Fahrt. Es wurde 1978 abgewrackt.



Frachtdampfer STETTIN

Der Fahrgastdampfer STETTIN, 375 BRT. Er wurde 1914 auf der Werft J.W. Klawitter in Danzig für einen türkischen Auftraggeber gebaut und auf den Namen BOSTANDJE getauft. Der Kriegsausbruch machte die Ablieferung unmöglich, das Schiff blieb unvollendet liegen. 1927 wurde es von der Swinemünder Dampfschiffahrts-AG angekauft und als STETTIN fertiggestellt. 1929 erwarb die Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft J.F. Braeunlich dieses Schiff und reihte es in die Flotte der Braeunlich Bäderdampfer ein.

Nach Kriegsausbruch beschlagnahmte die Kriegsmarine die STETTIN, die fortan der Schiffsartillerieschule Sassnitz als Entfernungsmessschulschiff zugeteilt wurde. Aber diese ruhige Tätigkeit wich ab Februar 1945 humanitären Einsätzen. Der vormals zur Flotte der Hamburg-Süd gehörende, mit 11.291 BRT vermessene Verwundetentransporter GENERAL SAN MARTIN evakuierte bei 13 Einsätzen 35.111 Verwundete und

Flüchtlinge. Wegen seiner Größe war dem Schiff das Einlaufen in den Sassnitzer Hafen verwehrt.

Die STETTIN übernahm die aus diesem sowie anderen großen Schiffen aus den Brückenköpfen der Ostgebiete herausgeholt Menschen und brachte sie im Pendelverkehr zwecks Weitertransport per Bahn in den Sassnitzer Hafen. Zuletzt nahm die STETTIN selbst an Evakuierungs- und Rettungsfahrten von Flüchtlingen teil.

Am 11. Mai 1945 ging sie mit 350 Soldaten an Bord in der Strander Bucht ebenso vor Anker wie der Dampf-Eisbrecher STETTIN.

Der Dampfer blieb als Nummer 835 der TMMC-Liste – der Tripartite Merchant Marine Commission der Nationen Großbritannien, USA und Frankreich – als sogenanntes X-Schiff zunächst von der Ablieferung als „alliierte Siegesbeute“ ausgenommen und wurde schließlich an die nach Lübeck geflüchtete Reederei Braeunlich zurückgegeben. Sie vercharterte das Schiff an die Hamburger Hafendampfschiffahrts-Gesellschaft (HADAG), deren Schiffspark durch den Bombenkrieg erheblich dezimiert war. Der Dampfer wurde als Fährschiff für den Unterelbe-Nahverkehr eingesetzt.

In den Jahren 1947/48 fuhr das Schiff in Charter der Hamburger Reederei August Bolten und verkehrte zwischen Hamburg, Cuxhaven und Bremerhaven. Als Route für Hamstertouren bot sich in der Schwarzmarktzeit der damaligen Hungerjahre eine Marktlücke besonderer Art: Die beiden Nordseehäfen waren Anlandungsplätze der See- und Küstenfischerei. Verhärmte Großstädter kamen im Tauschhandel an frischgefangene Nordseekrabben, an Salzheringe und Lebertran heran, gegebenenfalls auch zu überhöhten Preisen. Natürlich roch der Dampfer STETTIN bald wie ein Heringslogger.

Er fuhr unter dem Kommando Wilhelm Krüger und Willi Lüdke. Krüger hatte den Dampf-Eisbrecher STETTIN von 1937 bis 1943



Fahrgastdampfer STETTIN

geführt und danach den Dampfer BERLIN. Lüdke war Kapitän der FRIGGA. Aber sowohl die BERLIN als auch die FRIGGA hatten Anfang 1946 an die Sowjetunion abgeliefert werden müssen.

Es ist bis heute wenig bekannt, dass also in den Nachkriegsjahren bis zur Währungsreform 1948 zwei kohlebefeuerte Dampfer namens STETTIN auf der Unterelbe im Einsatz gestanden haben. Der Fahrgastdampfer STETTIN wurde nach der Währungsreform aus der Charter entlassen und zunächst in einer stillen Ecke des Hamburger Hafens aufgelegt. Bei einer Sturmflut riss sich das Schiff los und kenterte nach schweren Wassereinbrüchen.

Nach kostspieliger Bergung und Wiederinstandsetzung verliefen alle Versuche, für einen neuen Verwendungszweck einen Chartervertrag oder sogar einen Verkaufserlös zu bekommen, negativ.

Am 5. Januar 1951 erwarb der Schiffsabbruchbetrieb Ritscher in Hamburg-Harburg das Schiff zum Verschrotten.



Aus dem „Stettin“-Archiv Andreas Westphalen

Von den ehemals gesamt sieben Stettiner Eisbrechern existiert heute außer der STETTIN noch ein weiterer, wenn auch seit über 90 Jahren unter Wasser: Die HINDENBURG. Im November 1913 wurde dieses Schiff bei den Stettiner Oderwerken in Auftrag gegeben, durch kriegsbedingte Verzögerungen erfolgte die Ablieferung erst am 23. Dezember 1916. Der Eisbrecher konnte sich nur für wenige Wochen in seinem Stammrevier bewähren, im Februar 1917 wurde er von der Kaiserlichen Marine angefordert. Er sollte in der nördlichen Ostsee an der Besetzung der Aalandinseln, die als Stützpunkt für die Unternehmung in Finnland dienen sollten, teilnehmen. Im Geleit mit mehreren Kriegsschiffen lief die HINDENBURG in den Gewässern von Eckerö am 9. März 1917 auf eine Mine und sank in kurzer Zeit. Der Untergang kostete drei Mann das Leben. Das Wrack liegt dort heute noch.
Foto: Max Dreblow, Januar 1917



Neues aus der STETTIN-Tierwelt



Die Renovierung der Sitzbänke (darin befinden sich die Rettungswesten) hatte auch Auswirkungen auf die Tierwelt. (s. Bericht auf Seite 3).

...siehste, siehste!
Ich hab' dir doch gesagt -
die Bänke sind neu lackiert!



Sonderstempel anlässlich der 20. Hansesail Rostock

Schonerbrigg GREIF, ex WILHELM PIEK und STETTIN sind die einzigen Schiffe, die seit 1991 auf jeder Hansesail in Rostock zu Gast waren. Auf beiden Schiffen befindet sich ein Bordpostamt, wo Postkarten und Briefe mit dem **Sonderstempel** für einen Kostenbeitrag von 0,50 € versehen werden können.



Der STETTIN-Kalender 2011 ist da!



an Bord erhältlich.
13,- €

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



STETTIN-DVD „Faszination Dampf — Die STETTIN und ihre Mannschaft“ ausgezeichnet!

Die Fernsehmacher aus Sellin können einen weiteren Erfolg für sich verbuchen. Nach dem Gewinn des deutschen Regionalfernsehpreises 2007 und 2008 konnte jetzt wieder eine Rügencampus Produktion überzeugen. Der 30-minütige Film

„Faszination Dampf — die STETTIN und ihre Besatzung“ gewann den „Grenzgänger“-Fernsehpreis in der Kategorie Reportage.

Entstanden ist der Wettbewerbsbeitrag schon im letzten Sommer. Auf Einladung des Kapitäns Horst Matzkuhn haben Produktionsleiter Thomas Eggers und Kameramann Matthias Kegel das größte kohlebefeuerte Dampfschiff der Welt auf einer Fahrt von Rostock nach Kiel begleitet. Dabei ist ein spannender Film über das Schiff und vor allem die Menschen an Bord entstanden, die das technische Kulturdenkmal am Leben erhalten.

Das sah auch die Jury im sächsischen Marienberg so, wo der Grenzgänger-Fernsehpreis zum vierten Mal vergeben wurde. Die Laudatio verlas Kathrin Heim. Die Diplom-Journalistin arbeitet seit 1984 beim Fernsehen. Unter anderem als Redakteurin für ein „Kessel Buntes“ und „Glück muss man haben“. Seit 1991 ist sie freie Autorin beim MDR. Sie verwies in ihrer Ansprache auf die Besonderheit der Menschen in dem Film, aber auch auf die Macht. „**Man wird mitgenommen auf Große Fahrt, erlebt alte Technik und ist hautnah am Geschehen. Man meint nicht nur Seeluft, sondern auch Dampf und Öl zu riechen. Unterstützt von sparsamer Musik spürt man die Begeisterung und den Einsatz an Bord**“, so ein Auszug aus der Festrede.

Veranstalter des Wettbewerbs sind die Sparkassenstiftung „Mittleres Erzgebirge“, das Mittelerzgebirgsfernsehen und der Förderverein des Kulturzentrums Baldauf Villa in Marienberg. Insgesamt wurden 120 Beiträge in fünf Kategorien eingereicht. Für Thomas Eggers hat der Preis eine besondere Bedeutung, da hier das erste Mal auch seine persönliche Leistung als Kameramann und Redakteur gewürdigt wurde. Bei den vorangegangenen Auszeichnungen für das Inselfernsehen stand die Teamleistung im Vordergrund.

Hier an Bord
an der Slapskiste

€15,-

