EisbärPost

Dampf-Eisbrecher
STETTIN

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

Mai 2016 • Ausgabe 30

Nein, das ist nicht die STETTIN.
Es ist der Dampf-Eisbrecher WAL im Trockendock.
Bericht auf Seite 4.

Editorial

Liebe Gäste und Freunde der STETTIN, liebe Mitglieder,

diese Fahrsaison, beginnend mit dem Hamburger Hafengeburtstag 2016, steht an.
Dieser Winter war, außer den immer wieder anstehenden periodischen Wartungsarbeiten, geprägt durch umfangreiche Reparaturarbeiten im Maschinen - und Deckbereich.
Als Beispiel sei hier nur die komplette Überholung der Haupt-Seekühlwasserpumpe, die sogenannte Zirkuline,
und die Reparatur des Niederdruckschiebers genannt (*Bericht S.2*).
Hier nochmals mein persönlicher Dank an die gesamte Crew.
Mein besonderer Dank geht an Ernst-August Block,
ohne ihn hätten wir die Generalüberholung der Zirkuline nicht gemeistert.
Wir freuen uns mit Ihnen auf eine erfolgreiche Fahrsaison 2016.

Euer Hermann Jacobs

Liebe Mitglieder, liebe Fahrgäste, liebe Leser,
in der letzten Ausgabe der EisbärPost wurde eine weitere Folge der von Andreas Westphalen ausgewerteten Stettin-Akte des Wasser- und Schifffahrtsamtes angekündigt. Der Vorstand hat sich zur Herausgabe der hochinteressanten, kompletten Auswertung der Akte in Form einer Broschüre entschlossen.
Für 2,-€ ist sie an Bord erhältlich.

Die Jahreshauptversammlung

Der Vorstand. Wolfgang Haeberle (l), Gunda Hanewinkel, Helmut Rohde, Hermann Jacobs, Peter Fogge, Ingo Ehmer.

Der Vorstand rief und 100 Aktive folgten der mit der EisbärPost beigelegten Einladung am 14. November auf die CAP SAN DIEGO.

In freundschaftlicher Atmosphäre wurden die Formalitäten abgehandelt.
Interessant waren die Berichte des Vorstandes über die Geschehnisse des Jahres und die Vorschau auf das nächste Jahr. Ebenso die Themen Sicherheit und Schulungen der Besatzung. Das Thema Vermarktung, eines der wichtigsten überhaupt, nahm einen gebührenden Zeitraum ein. Der Vorstand wurde entlastet.
Im Punkt „Verschiedenes" konnten die Mitglieder Fragen und Gedanken formulieren und Vorschläge machen. Zum Beispiel gab es die Frage nach dem gemeinschaftlichen, positiven Erscheinungsbild bei den Fahrten. Gemeint sind die Arbeitsanzüge in Rot, Blau und Schwarz mit dem STETTIN-Logo (auf eigene Kosten) der jeweiligen Besatzungssparten.
In dem Bewusstsein, dass noch eine Menge Arbeit bis zum Hafengeburtstag zu erledigen sei und dem Absingen der ersten Strophe des STETTIN-Liedes, eilten Teilnehmer zur STETTIN, wo die traditionelle „Feuer aus-Party" mit seinen vom Service bereiteten Köstlichkeiten wartete.

Hanseboot Hamburg

Bis das alles am rechten Platz ist, wird überlegt, zurecht gerückt … dann gibt's 'nen Kaffee!

Der Eisbrecher STETTIN war wieder präsent. Nicht ganz einfach, sich in der Vielzahl der maritimen Stände zu behaupten. Im Zusammenwirken von Ausstellungsveranstalter und dem Messestandbauer LÜCO konnte die Standbesatzung viele Besucher mit Erfolg auf die STETTIN hinweisen. Ein vielfältiges Angebot an Souvenirs, dekorativer Schiffsausrüstung und nicht zuletzt der Einsatz von Besatzungsmitgliedern, samt STETTIN-Modell mit lautstarker Dampfpfeife, hatte die Erringung guter Fahrgastzahlen zum Ziel.
Hoffen wir's.

Die ersten Interessenten...

Die Winteran

Nach der Fahrsaison ist vor der Fahrsaison. Das wissen alle Traditionsschipper.
Entscheidend ist der Arbeitswille der Ehrenamtlichen. Daran ist (wem auch immer sei Dank) kein Mangel im STETTIN-Verein. Solange das Wetter mitspielte, ließ sich einiges draußen machen. Bänke, Fenster, Relings. Die Holzteile abdecken. Winterfest soll es sein.
Die Rettungsinseln (300Kg) mussten runter zur Überprüfung (und natürlich auch wieder hinauf) Die Last und der Proviantraum wurde neu gemalen. Noch kurz vor Weihnachten herrschten Frühlingstemperaturen.Die Hoffnung lag auf dem Frühjahr.
In der Geschäftsstelle ging's auch rund. Jahresabschluss, Törn- und Terminplanung, Buchungs- und alle möglichen Anfragen. Und dann im Kessel- und Maschinenraum... Herr Sisyphus lässt grüßen...
Aus allen Ecken und Winkeln ertönten Arbeitsgeräusche für Monate!
Eine besondere Herausforderung war die Überholung der Zirkuline (Kühlwasserpumpe). Während der Hanse Sail entstand ein Lagerschaden an der Dampfmaschine der Zirkline und musste abgesetzt werden. Mit Bordmitteln war eine Reparatur nicht möglich. Aber die Konstrukteure von 1933 haben so einen Fall einkalkuliert und Rohrleitungen und Ventilgruppen eingebaut, sodass die Kühlwasserversorgung des Kondensators von der Emma (allgemeine Dienstpumpe) und der Feuerlöschpumpe erfolgen konnte. Die Leistung musste zwar reduziert werden, aber die Fahrsaison konnte mit diesem Betriebszustand beendet werden.
Nun hat Herr Sisyphus sich überlegt, warum nur das Lager reparieren? Es ist doch an der Zeit, eine Grundüberholung des ganzen Aggregates durchzuführen. Das ist seit dem Bau 1933 noch nie geschehen. Um an den Kreisel der Pumpe heranzukommen, musste die Vorlage des Kondensators abmontiert werden. Sie besteht aus einem breiten Ring und einem Deckel und bildet einen Vorraum an der Stirnseite des Kondensators. Dabei stellte es sich heraus, dass es Probleme geben würde. Die Verschraubungen hatten sich in den über 80 Jahren unlösbar verfestigt. Was tun?! Also Muttern aufschweißen, die Bolzen abreißen und den Rest herausbohren. Das alleine hat schon zwei Maschinisten für 100 Stunden in Schweiß gebracht. Nun erst konnte das Gehäuse der Kreiselpumpe aufgeschraubt und begutachtet werden. Ganz klar: Es muss was getan werden! Aber auch das Gehäuse, welches aus unterer und oberer Schale besteht, wies große Korrosionen auf. So nicht dicht zu kriegen. Also mussten die Übergänge zwischen Kreisel und Gehäuse (Spalte) ausgedreht werden. Eine Welle, versehen mit einem Drehstahl und von einem luftgetriebenen Motor gedreht, spante die Spalte sauber ab. Natürlich mussten die Wellen und die Lager überarbeitet werden.

Das Lösen der Schraubbolzen - mit Kaft und Ausdauer.

Auch die Dampfmaschine selber musste überholt werden. Zylinder wurde gehont, neue Kolbenringe und neuer Schieber waren erforderlich. Viele dieser Neuanfertigungen geschehen in privater Werkstatt, die den Begriff Bastelkeller weit übertreffen.

Das obere Gehäuse der Kühlwasserpumpe. Fertig zum Wiedereinbau. Aber neue Farbe kriegt es auch noch.

Im Niederdruckzylinder (das ist der größte von den dreien) war die Dichtung herausgerissen, eine neue musste eingebaut werden. Eine Kupferleiste sitzt zwischen Zylinderraum und Gehäuse, in dem sich die Mantelheizung befindet. Von dem 6 mm starken Flachmaterial mussten sechs Millimeter von der Breite auf eine Länge von ca 1,50 m abgeflext werden. Und das bei Sauwetter an der achteren Werkbank. Anschließend wurde sie mit Gefühl in die vorhandene Nut eingedengelt.
Nicht nur Reparaturen, sondern auch Innovationen geschehen auf der STETTIN.

Eine neue Dichtungs-Kupfer-leiste...

...für den Nieder-druckzylinder

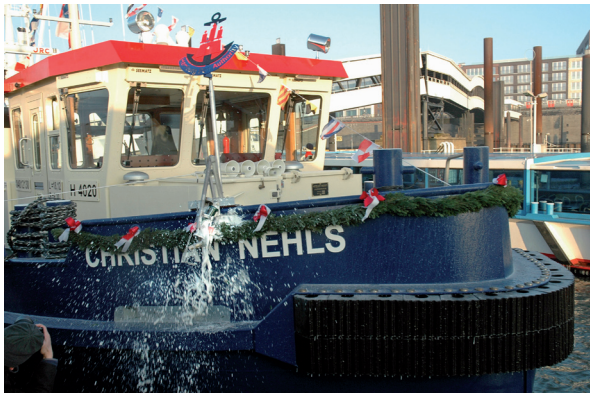
beit 2015/16

Unser Chief-Elektriker Eberhard hat sich eine elektronische Tank-Inhalts-Anzeige vorgenommen. Da es so gut wie keine rechten Winkel im Schiff gibt, ist eine Bestimmung eines Volumens der jeweiligen Flüssigkeit mit reichlichen Messungen verbunden, deren Werte ein programmiert werden müssen.
Vor Beginn der Aussenarbeiten geht der Blick zum Himmel: Bleibt es trocken? Die Fenster müssten mal... Die Bänke, das Deck und vieles mehr. So ist also die Wintersaison alles andere als Pause.
Aber wir von der Besatzung freuen uns auf das „Leinen los!"

Da wird verkabelt, geschweißt und gemalen (Seemannssprache).

Neue Eisbrecher für den Hamburger Hafen

Im August 2014 erteilte die Hamburg Port Authority (HPA) an die Lauenburger Hitzler Werft den Auftrag über zwei kleine baugleiche Eisbrecherneubauten für den Hamburger Hafen. Im März 2015 folgte ein weiterer Auftrag für zwei weitere größere Eisbrecher. Mit diesem Neubauprogramm wird in einem Rutsch die Hamburger Eisbrecherflotte erneuert, was in der 150-jährigen Geschichte des ehemaligen Amtes für Strom- und Hafenbau (seit 2005 HPA) einmalig ist.
Zu der umfangreichen Schiffsflotte des Amtes zählen sechs Schlepper, die hauptsächlich in der Nassbaggerei und für allgemeine Transortaufgaben eingesetzt werden, aber speziell für den Eisaufbruch konzipiert sind. In erster Linie geht es dabei um den Hochwasserschutz. In Zusammenarbeit mit den Eisbrechern des Wasser- und Schifffahrtamtes (WSA) Lauenburg müssen auf der Oberelbe Eisstauungen verhindert werden, die ein gefährliches Hochwasser zur Folge haben. Dadurch werden Deiche und Wasserbauwerke beschädigt und können schlimmstenfalls zu Überflutungen des Hinterlandes führen. Auch wenn die Winter allgemein wärmer werden, so ist schwerer Eisgang auf der Oberelbe immer noch möglich. Zuletzt waren sämtliche Eisbrecher sowohl der HPA als auch des WSA in den Wintern 2010 und 2012 im Einsatz. Dabei zeigte sich, dass die Hamburger Eisbrecherflotte überaltert ist, was im Übrigen auch für die Lauenburger Flotte gilt. In Folge dessen wurde das Neubauprogramm beschlossen.



Nachdem die traditionelle Sekttaufe geschehen ist, geht's auf die Jungfernfahrt. Ins Eis geht's später.

Bei eisigen Temperaturen wurden am 22. Januar 2016 an der Überseebrücke die beiden Schwesterschiffe CHRISTIAN NEHLS und JOHANN REINKE getauft. Die Schiffe haben eine Länge von 18, eine Breite von 6,20 und einen Tiefgang von max. 2,20 Metern und eine Leistung von 558 kW. Die eigenwillige Rumpfform wurde in der Planungsphase bei der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt erprobt.
Besonderes Augenmerk galt dem umweltfreundlichen Design: Die Schiffe verfügen über emissionsarme Antriebsanlagen, welche die gesetzlich geforderten Abgaswerte um 30 Prozent unterschreiten.
Weiterhin kommen zusätzliche Rußpartikelfilter für die Hilfsdiesel, wassergeschmierte Wellenanlagen sowie energieschonende LED Techno-logie zum Einsatz. Der beiden nächsten Neubauten HUGO LENZ und JOHANNES DALMANN sollen im August und November dieses Jahres folgen. Diese Schiffe werden unterschiedlich größer und mit demontierbaren Schubschultern ausgerüstet sein. Parallel zu den Neubauten werden entsprechend die Altbauten außer Dienst gestellt, die mit ihren Baujahren zwischen 1949 und 1965 ein beachtliches Dienstalter erreicht haben.

Taufe und Indienststellung der Eisbrecher am 22.01.2016.
CHRISTIAN NEHLS und JOHANN REINKE
Text und Fotos: A. Westphalen

Rasche Hilfe

Seit nunmehr drei Jahren befindet sich neben der medizinischen Notfallausrüstung auch ein AED, Abkürzung für „Automatischer Externer Defibrillator" an Bord der STETTIN. Dieses Gerät ist explizit für medizinische Laien konzipiert und bei richtiger Handhabung lebensrettend für Patienten, die durch das sogenannte Kammerflimmern des Herzens bewusstlos werden und durch Herzdruckmassage und Defibrillation wiederbelebt werden müssen. Erhalten diese Menschen innerhalb der ersten drei Minuten eine Herzdruckmassage und die entsprechende Impulsabgabe durch den AED können sieben von zehn Menschen mit Kammerflimmern gerettet werden. Es zählt bei diesem Notfall tatsächlich jede Sekunde, um den Kreislauf des Patienten wiederherzustellen.
Der Besatzung ist der Platz des Gerätes bekannt, sodass es in kürzester Zeit beschafft werden kann.

Direkt von der Arbeit weggeholt: Die Besatzung wird von Mitglied Dr. Heinrich (links) in der praktischen Handhabung des Defibrillators unterwiesen.

25 Jahre Museumsschiff
Dampf-Eisbrecher WAL

Andreas Westphalen

Im April 2015 weilte der Eisbrecher WAL für vier Wochen in dem Kaiserdock 1 der Lloyd Werft in Bremerhaven. Dabei kam es zu einer historischen Dockbelegung: Hinter dem Dampfeisbrecher mit dem Baujahr 1938 lag das Forschungsschiff POLARSTERN mit dem Baujahr 1982. Dieses Schiff ist speziell für die Arktisforschung konzipiert und somit als Eisbrecher ausgelegt. Eigner des Schiffes ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung, und wird vom Alfred-Wegener-Institut für Polar-und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven betrieben. Somit konnten in dem 222 Meter langen Trockendock (Baujahr 1899) zeitgleich zwei Eisbrecher-Generationen bewundert werden.

Bei der WAL lag das Augenmerk einerseits auf der Klassenerneuerung und andererseits auf einer langfristigen Konservierung des genieteten Rumpfes. Dieser wurde vollständig gesandstrahlt, wobei rund 80 Tonnen Strahlgut anfielen, und anschließend fachgerecht beschichtet. Das Schiff befindet sich in einem sehr guten Zustand, auch die Probleme der letzten Jahre mit den Wasserrohrkesseln hat die Stammcrew wieder im Griff.
In diesem Jahr feiert der Eisbrecher WAL das 25-jährige Dienstjubiläum als aktives Museumsschiff.
Am 1. Juni 1990 übernahm seinerzeit die Schiffergilde Bremerhaven das betriebsfähige Schiff von dem Wasserstraßen-Maschinenamt Rendsburg, wo das Schiff 52 Jahre lang als Kanaleisbrecher beheimatet war.
Die WAL machte in den 1990er Jahren Furore durch ausgesprochen lange und weite Seetörns. Dank der 18 Kabinenplätze für zahlende Gäste wurden 61 nordeuropäische Hafenstädte zwischen Dordrecht im Westen, Riga im Osten und Turku im Norden angelaufen.
Mit den steigenden Heizölkosten sind solche Touren nicht mehr durchführbar, so dass sich heute der Törnplan auf einen machbaren Radius begrenzt. In den letzten 25 Jahren hat die WAL 44.802 Seemeilen zurückgelegt, dabei 3.462.700 Liter leichtes Heizöl für die Dampfkessel, 62.000 Liter Dieselöl für die Dieselaggregate und 7.200l Schmieröl für die Hauptmaschine verbraucht.
Eigner und Betreiber des Schiffes ist die Schifffahrts-Compagnie Bremerhaven e.V. mit ihren gut 200 Mitgliedern. Hauptproblem für die Zukunft ist die Überalterung der Besatzung bei fehlendem Nachwuchs.

(Darüber kann der STETTIN-Verein nicht klagen, obwohl interessierte junge und ältere Leute jederzeit willkommen sind. Die Redaktion)

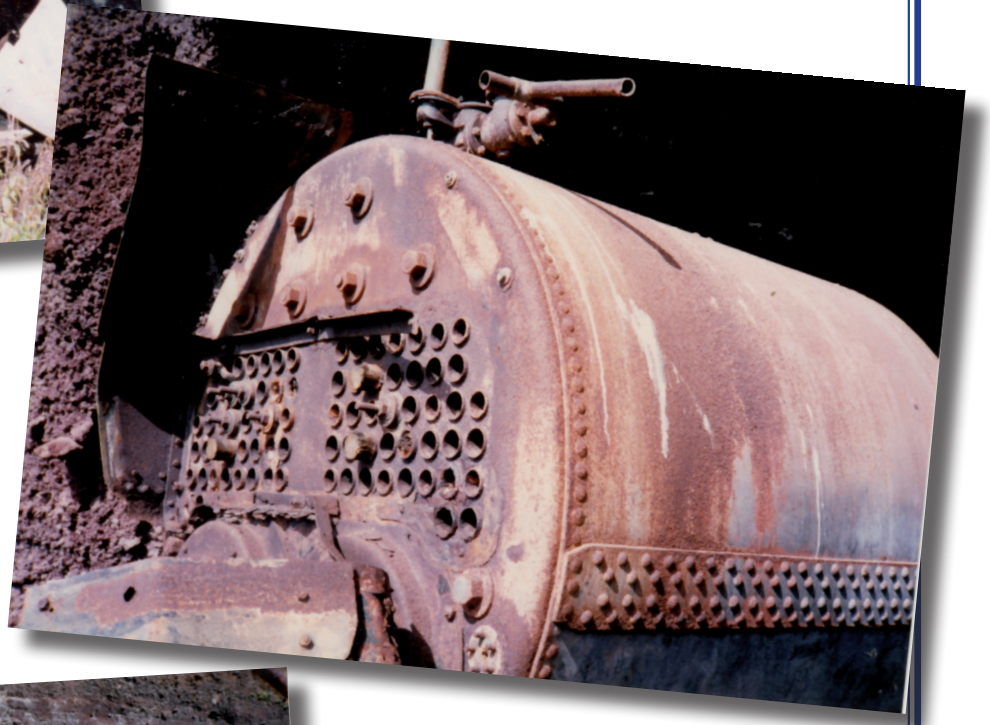
Beitrag und Fotos: Andreas Westphalen

Interessant ist die Entwicklung der Bugform eines Eisbrechers in den letzten Jahrzehnten am Beispiel der POLARSTERN.

*Ich ging im Walde so vor mich hin, ...

Gedanken unseres langjährigen STETTIN- Chiefs Horst Buck

Es gibt Zeiten, da fällt einem selbst auf einer Wanderung durch die schöne Natur die liebgewonnene technische Vergangenheit in den Schoß. Man stellt verwundert fest:
Ein Zylinderkessel muss nicht immer in einem Heizraum stehen und eine Winsch nicht immer an Deck eines Dampfers. Die Natur will sich offensichtlich mit der Technik vereinen. Zugegeben, die technischen Gegenstände wirken durch den Bewuchs etwas morbid. Dem interessierten Betrachter des Kessels werden jedoch die wunderbaren, wohlgeformten Nietreihen am Mantel und Boden auffallen, mit denen der Kessel dem Innendruck des Wassers getrotzt hat. Wann sieht man schon mal das Bild des unisolierten Kessels in diesem Bereich? Allerdings wirken die Dichtungsversuche an den Siederohren etwas hilflos. Dieses z.T. mit Holzpropfen zu versuchen dürfte, gelinde gesagt, mordsgefährlich gewesen sein.



Aus leidvollen Assi-Tagen werden Erinnerungen wach und man muss sagen: Dies geht auch anders und mit der Kesselwasseraufbereitung muss etwas nicht geklappt haben, so dass es zu solchen Schäden kommen konnte. Zur abgebildeten Winde stellt man sich die Frage: Wer konnte diese Kolben gebrauchen und lässt den Rest der Maschine stehen?

Vielleicht hat jemand eine Hantel als Fitnessgerät daraus gemacht. — Nur so gedacht! — Leider habe ich nach einem versteckten Kohlehaufen vergeblich gesucht. Es wäre wohl auch schwierig gewesen, diesen an Bord zu ziehen.

** frei nach Goethe*

Erinnerungen eines alten Seemannes

Arno Mix (92) berichtet in der vierten Folge über eine Schifffahrt, die längst passé, aber doch höchst interessant für uns jüngere Leute ist. Vielleicht erzählen wir in ein paar Jahren oder Jahrzehnten auch einmal, wie das so war – auf der STETTIN.

Auch in den Kammern gab es einen Waschtisch mit Becken, einem Eimer unter dem Ablauf und einen weiteren Eimer mit frischem Wasser. Der Steward war für das Füllen des Eimers sowie für die Entsorgung des Grauwassers verantwortlich. Wenn der Steward ausgeschlafen war, dann klappte alles, sonst gab es eine Überschwemmung.
Vielleicht noch eine Bemerkung zu den Toiletten. Es gab keine Fäkalienanlage. Kleine Häuschen standen an den Schiffsaußenseiten, getrennt nach Rang und Würde, auf den verschiedenen Decks.
Alles gut und schön, wenn die Rückschlagklappe gepflegt wird. Im anderen Fall, schlecht Wetter von der Seite und Seeschlag, kommt garantiert viel Freude auf.
Um im Hafen die stillen Örtchen benutzen zu können, wurden die sogenannten „Kötelbremsen" (eine schwere Holz- oder Metallplatte) ausgehängt.
Es gibt viele Häfen, die als Dockhäfen gebaut sind. Diese Hafenbecken sind nur nach dem Passieren einer Schleuse zu erreichen. Häfen wie Kalkutta oder Bombay zählen dazu, hier ist die Benutzung der Bordtoiletten verboten. Für die gesamte Besatzung, außer Kapitän und Chief, stehen Toiletten, getrennt nach Dienstgraden, an Land zur Verfügung. Für Kapitän und Chief gibt es Toiletteneinsätze, welche dann vom „Topas" an Land entsorgt werden. Dies zur Erinnerung an die Zeit, als Fäkalienanlagen noch kein Zwang waren.
(Selbstverständlich auf der STETTIN. Erst nach biologischer Behandlung wird das Abwasser in den Fluss, bzw ins Meer abgelassen. Red.)

Kriegsschicksal der BÄRENFELS

Am 10.4. 1940 (Norwegenbesetzung) in Bergen bei einem Luftangriff an der Pier versenkt. Nach der Bergung und Wiederherstellung in Oslo wieder in Fahrt. Am 10. 12. 1944, wieder in Bergen, mit einer Haftmine eines britischen Klein-U-Bootes erneut versenkt. Außer dem Chief, er war an Land, verlor die gesamte Maschinenbesatzung ihr Leben. Zu den Überlebenden der Decksbesatzung gehört unser Bootsmann der STETTIN, Kurt Krüger.
Zum Thema Steamrohr fällt mir eine kleine Geschichte ein.
Auf einem meiner Dampfschiffe gab es einen sehr plietschen Moses. Da er getrödelt hatte, war der Heißwasserkessel in der Kombüse leer geworden. Als er dann darauf wartete, dass das Wasser wieder heiß genug zum Kaffeekochen war, fiel sein Auge auf das Steamrohr. Also galt es die Kaffeekanne mit kalt Wasser füllen und unter das Steamrohr halten. Es ging sehr schnell und er trabte zurück zum Logis und füllte die Tassen. Über die Freude der Mannschaft über diesen Genuss könnte man eine neue Geschichte schreiben.
Was das schlaue Kerlchen nicht bedacht oder gewusst hat, ist folgendes:
Wenn das Wasser unter dem Steamrohr brodelt, dann ist es nicht das Zeichen dass es kocht, sondern nur der Dampf sprudelt. Und ein wichtiger Faktor, Der Dampf ist nicht das „reine Wort Gottes". Da das Kesselwasser mit Chemikalien aufbereitet worden ist, hatte der Kaffee einen „leichten Beigeschmack".

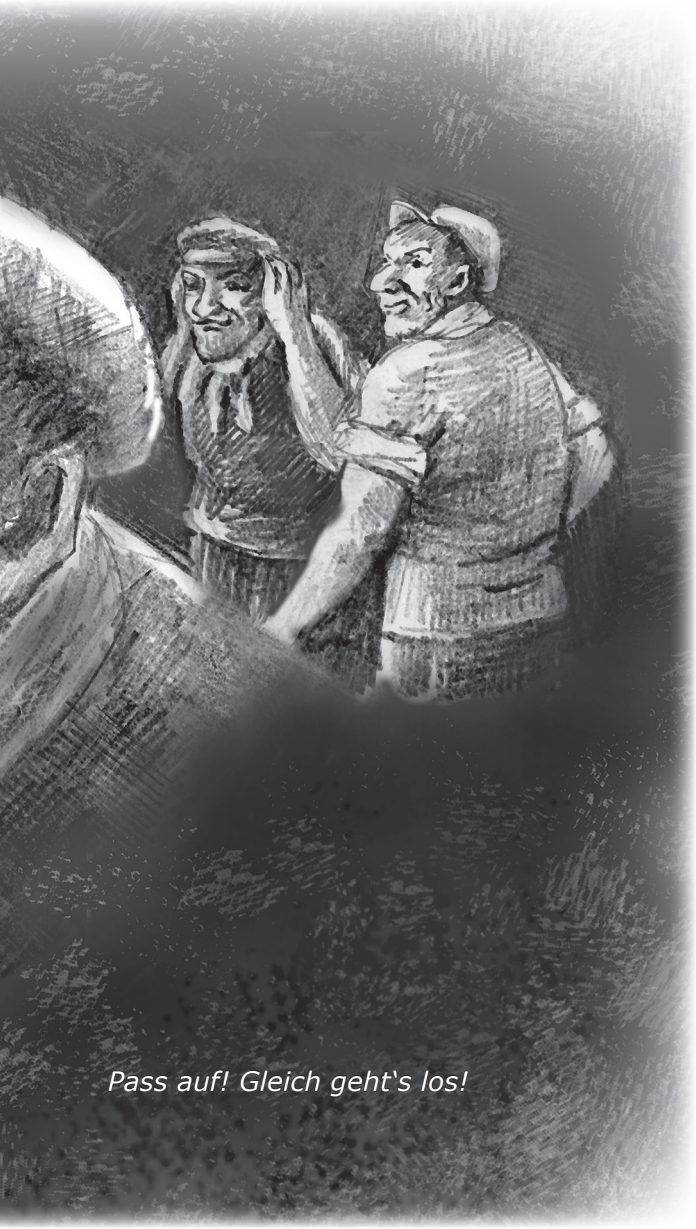
Abschmieren der Hauptmaschine auf dem Dampfer

Die alten Dampfer hatten keine Zentralschmierung, alle Lager mussten von Hand geschmiert werden. Speziell für diese Tätigkeit gab es den „Schmierer" an Bord. Diese Position wurde gestrichen und der Assistent durfte diese Arbeit übernehmen. Für einen Assistent vom Motorschiff eine vollkommen fremde Arbeit. Die erste Arbeit war das Verfeinern der Ölkanne. Die Tülle der Spritzkanne wurde verlängert und bekam einen bedeutend kleineren Austritt. Der nächste entscheidende Schritt war, den Knopf der Pumpe festzulöten. Mit dieser Ölkanne konnte man gezielt und rationell alle Ölvasen gut versorgen.
Diese Ölkanne wurde nicht wie üblich am Griff angefasst, sondern von unten über den Griff. In dieser Technik konnte mit dem Handgelenk das Auf- und Nieder der Pleuelstange (Schubstange) oder der Gleitbahn geschmiert werden.
Abgeschmiert wurde im 30-Minuten-Takt. Beim Abschmieren der Pleuelstangen wurden ebenfalls die Lager auf Temperatur überprüft. Da die Pleuelstange keine Zentralschmierung wie auf der STETTIN hatte, waren auch keine Ölrohre vorhanden. Es war möglich, die Lagerschale direkt zu überprüfen. Zugegeben, dies sollte man erst bei langsam laufender Maschine üben. Schnell lernte man, wie wichtig es ist, die Linings (Zwischenbleche der Lager) sorgfältig einzupassen.
Bei dieser Temperaturkontrolle konnte man ebenfalls den Ölfilm kontrollieren. Dieser Ölfilm musste glasklar sein, andernfalls war das Lager kurz vor dem Warmlaufen.
Schnelle Hilfe: mit Kondenswasser und Öl durchspülen. Anschließend mit einer Mischung von Zylinder- und Maschinenöl schmieren, bis der Austritt wieder klar ist.
Zum besseren Verständnis: Damals waren die Öle unlegiert und mischbar. Es war eine gute Art die Viskosität dem Wunsch anzupassen.
Es gab einen weiteren guten Tipp bei der zusätzlichen Schmierung.
Als die Maschine auf den Schiffen noch grundsätzlich mittschiffs angeordnet war, bedeutete dies eine lange Wellenleitung von dem Drucklager zum Propeller. Die Schiffe waren genietet und somit in engen Grenzen elastisch.

Bei der Beladung, über dem Wellentunnel lagen zwei oder drei Laderäume, waren Verbiegungen des Schiffskörpers üblich. Diese Veränderung war schnell an der Erwärmung der Wellenlager zu bemerken. Um eine stete Schmierung zu haben, gab es eine einfache Lösung. Eine Konservendose aus der Kombüse wurde mit einem Nagel am Boden geöffnet, die Dose mit Twist halb gefüllt und dann die Dose mit Öl füllen. Am Nagel entlang gab es dann einen kontinuierlichen feinen Ölfluss. Mit der Weite des Loches im Boden konnte man die Ölmenge steuern.
Ich erinnere noch heute, dass z. B. die Pleuelstange auf jede Seite 25 Schlag bekam. Ein Schlag bedeutet, einmal beim Weg vom OT nach UT. (UT unterer Totpunkt, OT oberer Totpunkt) schmieren. Mit so einer Ölkanne gab es kein Spritzenund somit auch eine volle Schmierung. Der Kreuzkopf bekam 15 Schlag, die Gleitbahn fünf Schlag auf jeder Seite. Wenig bewegte Teile hatten Ölvasen mit Tropfschmierung. Diese Schmierstellen wurden nur aufgefüllt. Es war darauf zu achten, dass der Docht rechtzeitig erneuert wurde.

Vielleicht noch etwas zur Wache

In der Maschine wurde nur Silvester mit 16 Glas geglast und 10 Minuten vor Wachbeginn 1 Glas.
Dies war das Signal für die neue Wache. In den folgenden 10 Minuten wurde alles von oben nach unten kontrolliert. Unten am Fahrstand angekommenen, machte der Assistent seinem Wach-Ing. Meldung, ob alles klar oder nicht klar ist. Gab es Beanstandungen, vielleicht schmierte ein Lager nicht durchsichtig, dann wurde die Wache nicht abgenommen. Andernfalls, wenn alles klar war, dann ein kurzes „ Gute Wache" und „Gute Ruh". Der Wachwechsel war vollzogen. Gab es Beanstandungen, dann musste die alte Wache den Fehler beseitigen. Da die abgelöste Wache noch 15 Minuten für eventuell warm werdende Lager verantwortlich war, lohnten sich Täuschungen nicht. Nur Anfänger täuschten mit der Ölkanne einen guten Ölfilm vor.
Wer schon einmal eine Dampfmaschine gesehen hat, kennt auch die schön blank geputzten Kupfer- oder Messingrohre über den Kurbelwangen. Mittels dieser Leitungen sollten im Notfall die Lager von außen gekühlt werden.
Dies mag vielleicht bei der „Grauen Dampferkompanie" (Marine) einen Sinn gehabt haben, wenn es um Sein oder Nichtsein geht. Im normalen Bordbetrieb war aus zwei Gründen Vorsicht geboten.
Einmal ist diese Leitung mit Seewasser eingespeist. Seewasser hat eine Salzkomponente und bei Erwärmung können Salzkristalle dem Weißmetall der Lager zusätzlich schaden. Zum Anderen ist es nicht ratsam, ein warmes Lager mit kaltem Wasser abzuschrecken. Die Spannungen im Metall können Risse verursachen.



Pass auf! Gleich geht's los!

Notbeleuchtung

Als Notbeleuchtung waren früher in den Kammern und im Maschinenraum Petroleumlampen aufgehängt. Im Bunker war auch elektrisches Licht verboten, hier sorgte die „Davitsche Lampe" (auch als Grubenlampe bekannt) für Licht.

Ein Donkeyman

Auf dem Dampfer BÄRENFELS hatten wir einen alten Donkeyman (Oberheizer), so etwas über 60 Jahre alt. Er war das, was man früher als „Internationaler" bezeichnete. Franz, so war sein Vorname, hatte früher Schiffe, Reedereien und auch zwischendurch die Nationalität der Reedereien gewechselt. Er war außer am Kopf und Hals voll tätowiert gewesen. Als ältester Donkeyman ging er auf See die Wache des II. Ingenieurs. Da ich die gleiche Wache ging und Franz, wie ich, aus Stettin kam, hatten wir auf Ankerwache immer Unterhaltungsstoff. Es war dann ein Spaß, wenn ich sagte: „Franz, zeige mir Bilder." Es waren wirklich wunderschöne Bilder, wenn man dies von Tätowierungen sagen darf. Das Schöne daran war, dass alle Bilder auch eine Geschichte hatten.
Franz hatte zwei Leidenschaften. Zum Einen liebte er Schnupftabak und die zweite Leidenschaft war das Patience legen.

Zum Schnupfen.

Normalerweise waren Heizer und Trimmer nur bei Arbeiten im Maschinenraum erwünscht. Sie hatten den Heizraum auch über den Heizraum-Niedergang zu benutzen. Franz hatte das Sonderrecht als Donkeyman sich jederzeit in der Maschine aufzuhalten. Da die Schnupftabakdose in der Hosentasche zu sperrig war und die Kollegen nicht nieseln sollten, parkte Franz seine Dose im Maschinenraum auf dem Schreibpult. Wir lagen im Hafen und in der Maschine wurde mit der Heizraumcrew gearbeitet. Franz auf Tageswache, kam in die Maschine, streute sich eine gute Priese auf den Handrücken und saugte tief ein. Wir dachten, der Franz explodiert.
Irgend jemand hatte den Tabak mit Pfeffer gespleißt (verlängert). Der Attentäter wurde nicht ermittelt, und das Bedauern oder auch die Schadenfreude war recht unterschiedlich, gelacht haben alle.
Das Patiencelegen ist eine gute Beschäftigung und niemand hatte etwas dagegen, bis auf das eine Mal...
Wir waren auf Ankerwache, 4 bis 8 Seewache, da meldete der Heizraum, dass der Donkeyman Franz nicht auf Wache käme. Der II. Ing. schickte mich nach vorne zum Heizerlogis, um ihn zu holen. Ich trabte zum Vorschiff ins Logis. Hier war Franz, schon lange von König Alkohol auf die Reise ins Traumland geschickt, beim Patiencelegen. Als es mir gelungen war, in sein Denkvermögen einzudringen, kam die lakonische Antwort: „Chinaman sagt nein, (Chinaman — bei der Seefahrt Patiencelegen). Ich lege mich jetzt in die Koje." Der II. war wenig erfreut, als ich mit dieser Nachricht wieder im Keller auftauchte. Da es eine Ankerwache war, verzichtete der II. auf einen Besuch im Logis. Morgens dann Meldung an den Chief. Das Ergebnis: Wenn Franz nüchtern ist, melden beim Chief! Na ja, im Laufe des Tages war es dann so weit. Man bekommt einen Sack. Bei der Seefahrt: Man ist entlassen. Im nächsten deutschen Hafen holt man sich seine Fleppen (Papiere) und heißt bei der Seefahrt: Wenn das Schiff ordentlich im Hafen „fest gemacht" hat, ist die Dienstzeit beendet.
Und doch war Franz auf der nächsten Reise an Bord. Ob er dann bei der Versenkung noch an Bord war, weiß ich nicht.

Die alten Kohleheizer

Vielleicht noch ein Wort zu den alten Kohleheizern. Es gab folgende Geschichte bei der Fahrt. Da kam ein Heizer an Bord und meldete sich beim II. Ingenieur zum Dienst. Da dem dessen Gepäck ziemlich dürftig vorkam, die kurze Frage: „Is dat allens ehr?" (Ist das alles Ihres?) Die Antwort: „Nö, dat halbe is mien Maker`s!" Das ganze Gepäck bestand aus einem Furoshiki. Das ist ein vierkantiges Tuch, welches an den vier Ecken zusammen ge-bunden wird und so ein Tasche bildet. In Asien eine viel genutzte Art, etwas zu tragen.
Zur Arbeitskleidung eines Heizers gehörte die Dreinahthose (heute Jeans genannt) und Holzpantoffeln. Bei diesen Holzpantoffeln, kurz Klienken genannt, war das Oberleder bis weit über den Spann geführt und gab beim Feuerreinigen dem Fuß einen besseren Schutz.

Handlappen

Heute werden beim Arbeiten am Feuer Handschuhe getragen. Früher waren sie an Bord kaum im Gebrauch, waren sogar verpönt. Handlappen wurden aus einem Stück vom alten Feuerlöschschlauch gemacht. Wenn man das Stück Schlauch auf der einen Seite aufschneidet, dann ist er fertig und leicht zu ersetzen.
Allerdings waren die Feuerlöschschläuche damals aus Segeltuch. Wenn diese Schläuche zum Löschen benutzt wurden, dann schwitzte das Segeltuch bis die Faser sich vollgesogen hatte. Diese Nässe war aber auch gewollt, denn der Schlauch hatte damit eine gewisse Wärmefestigkeit.

Fortsetzung folgt

Aus dem „Stettin“-Archiv Andreas Westphalen

Hamburg Port Authority (ehemals Strom- und Hafenbau) betreibt seit jeher eine ganze Flotte von Schleppern, die gezielt auch als Eisbrecher für den Hamburger Hafen konstruiert sind. Die HUGO LENTZ wurde 1965 auf der Werft August Pahl in Hamburg Finkenwerder erbaut und bildete den Abschluss eines Quartetts einer Nachkriegsbauserie. Sie waren die ersten Hamburger Eisbrecher mit Dieselantrieb. Diese vier Schlepper waren sehr klein und wendig ausgeführt, um auf den Kanälen und in den Hafenbecken eingesetzt zu werden. Alle Schiffe waren Anfang 2016 noch in Fahrt, werden aber im Laufe des Jahres durch die Hitzler-Neubauten ersetzt. Einzige Ausnahme ist die zur Schlickegge umgebaute OTTO STOCKHAUSEN.
Hugo Lentz (1828 – 1903) war übrigens ein Wasserbauingenieur und Leiter der Hafenbauverwaltung im Amt Ritzebüttel in Cuxhaven.

Foto: Sammlung Harry Braun

Freibeuter der Meere — Die Piraten des Kaisers

Am 20. Dezember 2015 strahlte das ZDF in der Serie „Terra-X“ die Verfilmung des Romans „Der Hilfskreuzer WOLF“ aus. Die STETTIN war wiedermal historische Filmkulisse. Wo gibt es das sonst noch auf einem aktiven Museumsschiff? Wieder wuselten Kameraleute, Assistenten, Akteure, Statisten und andere wichtige Leute auf dem ganzen Schiff herum. Eine Pappkanone an Deck, der Lastraum zum Friseursalon umfunktioniert und die neuzeitlichen Einrichtungen geschickt getarnt. Restliche Film-und Maschinengeräuschaufnahmen fanden zur sichtbaren Freude der Schauspieler während Hanse Sail während einer Fahrt auf der Ostsee statt.

Die Rückkehr eines harmlos erscheinenden Schiffes im Februar 1918 in den Kieler Hafen gerät zur Sensation. Niemand hat mehr daran geglaubt, dass der Hilfskreuzer SMS WOLF und seine Besatzung jemals wieder auftauchen. Die Admiralität rechnete fest mit dem Verlust des Schiffes und selbst die in Deutschland zurückgelassenen und zum Warten verdammten Ehefrauen hatten ihre Männer bereits für tot erklären lassen.
15 Monate zuvor war das Schiff unter dem Kommando des Fregattenkapitäns Karl-August Nerger zu einer mörderischen Odyssee angetreten.
Die Crews und Passagiere der erbeuteten Schiffe werden als Gefangene an Bord genommen. Mit der Besatzung der WOLF bilden sie eine Zwangsgemeinschaft – gemeinsam gehen sie durch die Hölle.
Denn innerhalb der Mannschaft wächst mit der Dauer der Reise auch die Unzufriedenheit. Die Matrosen müssen jeden Tag mit ansehen, wie sich die Offiziere an erbeutetem Champagner, Kaviar und Hummer satt essen – während sie selbst nur Kartoffeln und Suppe vorgesetzt bekommen. Unter ihnen ist auch der Oberheizer Theodor Plievier. Seine Tagebuchaufzeichnungen verarbeitet der junge Seemann nach der Rückkehr in die Heimat zu einem Roman. Ein Roman, der von der langen und leidvollen Reise der WOLF erzählt. *(Presseinformation)*

Ton läuft, Kamera läuft, Klappe! Action...

Bei dem der WOLF (Pfeil) folgenden Segler handelt es sich wahrscheinlich um das Segelschulschiff SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND

Text und Fotos aus der Presseinformation und den Dreharbeiten mit freundlicher Genehmigung der Loopfilm GmbH.

Foto: Wikipedia

Hilfskreuzer WOLF, ex D.S. WACHTFELS, Reederei HANSA, Baujahr 1913, abgewrackt 1931.

Mannschaft angetreten auf dem Achterdeck!

Feindliches Schiff voraus!

Der Herr Offizier bei künstlerischer Freizeitbeschäftigung.

Nach den Filmarbeiten musste die Filmgesellschaft wieder den vorherigen Zustand herstellen. Alle Dekorationsgegenstände abbauen und zum Beispiel die schwarze Farbe von den grünen Festmacherleinen wieder entfernen.

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
Redaktion EisbärPost: (Layout) Bernd Klevenhusen, (Versand) Vereinsmitglieder, Druck: Walter Hirschfelder
Die EisbärPost erscheint zweimal im Jahr