EisbärPost

Dampf-Eisbrecher
STETTIN

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

November 2016 • Ausgabe 31

Dampf-Eisbrecher STETTIN auf der Elbe bei der SAIL 89

Aquarell vom Cap Hornier und bekannten Marinemaler Hans Peter Jürgens. Der Abdruck für die EisbärPost geschieht mit freundlicher Genehmigung des IMM Hamburg (Internationales Maritimes Museum).

Wir trauern um unseren Chief

Arno Mix

* 24.03.1922 † 31.08.2016

Acht Glasen,
verfang' die Wacht.
Gute Ruh.

Arno war seit 1986 Vereinsmitglied und hat unsere Vereinsgeschichte mit großem Engagement und sehr wertvollem Fachwissen maßgeblich mitgestaltet.

Arno war unser Erfahrungsschatzverwalter und hatte für jedes Problem eine Lösung. Seine freundliche und humorvolle Art zeichnete ihn besonders aus. An seinen interessanten und spannenden Seefahrtserlebnissen hat er uns an vielen gemütlichen Abenden mit teilhaben lassen. Vieles davon hat er auch in der EisbärPost veröffentlicht.

Unsere Anteilnahme gilt ganz besonders seiner Familie, die seine ehrenamtlichen Tätigkeiten auf der STETTIN immer unterstützt hat. Wir verlieren einen lieben und engagierten Vereinskameraden und danken ihm für seine jahrelange Mitarbeit, deren Spuren unauslöschlich die STETTIN begleiten. Nicht nur sein fundiertes Fachwissen wird uns sehr fehlen.

Vorstand und Verein Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V.

Die Fahrten der

827. Hafengeburtstag

Wen interessiert es noch, dass vor 827 Jahren ein Schriftstück von Hamburger Stadtoberen aufgesetzt wurde, woraufhin Kaiser Karl ihnen angeblich das Recht gäbe, Handel treiben zu dürfen und einen Hafen zu bauen, wie schon lange die Bremer. Das nennt man Urkundenfälschung. Wie gesagt: Forget it! Wichtiger ist das Tohuwabohu an Land und auf dem Wasser.

Man bekommt auf unserer kleinen Welt STETTIN natürlich nicht alles mit, was so passiert, aber man darf vom Schiff aus die Küste „verachten". Für die Besatzung heißt das Stress. Besonders auf der Brücke. Immer aufpassen! Und das ist erst der Anfang der Saison. Und wieder hörte man von den Fahrgästen: Es war schön bei euch! Bestes Wetter, im Gegensatz zum Vorjahr. Wir, die Besatzung der STETTIN, tun alles, den Gästen eine schöne Fahrt zu bereiten, am Ende festzumachen und dann das Anlegebier zu genießen. (Red)

Foto: Mitglied Urban Dümmong

Ein Fischerei-4-Mast Schoner aus früheren portugiesischen Tagen: SANTA MARIA MANUELA.

Foto: Red.

Traditionsgemäß begann die Dampfsaison mit dem Hamburger Hafengeburtstag, der dieses Jahr nicht nur durch Christi Himmelfahrt ganze vier Tage lang gefeiert wurde, sondern Gäste wie „Stettiner" auch mit durchgehend wunderschönem Wetter begeisterte. So hatten alle vom Wasser aus beste Sicht und konnten ganz entspannt bei Kuchen oder Fischbrötchen das Geschehen verfolgen.

Alte Bekannte wie die Segler KRUZENSHTERN, DAR MLODZIEZY oder die frisch gestrichene ALEXANDER VON HUMBOLDT II und neue Besucher, wie der portugiesische Viermaster SANTA MARIA MANUELA, waren ganz aus der Nähe zu sehen und boten Gelegenheit zum Staunen und Fachsimpeln. Auch im Hafen selbst gibt es bei den Rundfahrten immer wieder Neues zu entdecken, zumal dieses Jahr die Elbphilharmonie erstmals ohne Baukräne äußerlich fertig zu sehen war. Höhepunkt war wie immer das große Feuerwerk am Sonnabend, diesmal kombiniert mit der beeindruckenden Lichtinszenierung zur Taufe der AIDA PRIMA. Die STETTIN lag auch hier in der ersten Reihe, so dass alle an Bord einen unverstellten Blick hatten.

Für die Heizer gab es dann am Sonntag noch einen Höhepunkt der ganz besonderen Art: Zum ersten Mal in der 83-jährigen Geschichte des Schiffs bestand eine der drei wechselnden Wachen im Kesselraum ausschließlich aus Heizerinnen. Zwei Kessel, zwei Damen mit Schaufel – aus dem Freudestrahlen der beiden zu schließen, wird sich die alte Lady an diesen Anblick wohl gewöhnen dürfen!

Mitglied und Autorin Corinna Wolf beim Heizen

Frauenpower...

Foto: Mitglied Norbert Marckart

35. Kieler Woche

Zum 35. Mal in Folge nahm die STETTIN an der Kieler Woche teil, beginnend mit der 100-Jahr-Feier 1982. In keinem Jahr vorher waren die Vorbereitungen so schwierig wie dieses Mal. Da der Liegeplatz am Institut für Meereskunde-Geomar an der Kiellinie seit zwei Jahren aufgrund erforderlicher Baumaßnahmen nicht mehr zur Verfügung steht, musste ein neuer Anleger für das An-und-Von-Bord-Gehen der Gäste sowie für das Liegen des Schiffes über Nacht gefunden werden.

Speziell für die öffentlichen Fahrten war eine Angabe des Abfahrtsortes unseres Schiffes bei „ticket-online" bereits Ende letzten Jahres erforderlich. So war in Absprache mit dem Kieler Hafenamt der Liegeplatz 28 des Ostsee-Kais vorgesehen. Als sich im Frühjahr die Anzahl der Meldungen der Kreuzfahrtschiffe für die Kieler Woche erhöhte, stand diese Pier nur noch eingeschränkt zur Verfügung, und es mussten Alternativen gefunden werden. In verschiedenen Gesprächen und Beratungen zeigte sich Kiels Hafenkapitän Schmidt sehr kooperativ und tat, was in seinen Möglichkeiten stand. Und so gab es dann verschiedene Liegeplätze und ein häufiges Verholen des Schiffes, das von der Besatzung mit Verständnis und routiniert erledigt wurde. So lagen wir am Ostsee-Kai, nahmen aber die Gäste unseres wichtigsten und treuesten Charterers, der Förde Sparkasse, im Ostuferhafen auf. Besonders erfreulich war eine neue Charter von der DFDS, der Linienreederei ins Baltikum, die offensichtlich von ihrer ersten Fahrt auf der STETTIN sehr angetan waren.

Problematisch wurde das zweite Wochenende, da für die angekündigten öffentlichen Fahrten kein Platz zur Aufnahme der Gäste zur Verfügung stand. Nach einer Anfrage beim Marinestützpunkt Kommando Kiel fand sich dieser bereit, die STETTIN an der Tirpitzmole aufzunehmen und den Gästen und der Besatzung Zugang zum Schiff zu gewähren. Dafür möchten wir uns noch einmal ganz herzlich bei der Marine bedanken! Ebenso bei der Firma Voith.

Als wir bei einer Ausfahrt das Geomar-Forschungsschiff ALKOR trafen, neben dem wir in den letzten Jahren liegen durften und zu dessen Besatzung sich freundschaftliche Kontakte entwickelt haben, teilte uns der Leiter des Instituts, Prof. Dr. Peter Herzig, in einem UKW-Gespräch mit, dass die Anlegebrücke entgegen früherer Planung doch repariert werden solle und wir im nächsten Jahr dort wieder willkommen seien! Das war die schönste Nachricht der Woche, die dann am Abend gefeiert wurde!

Die Rückreise des Schiffes von Kiel nach Hamburg benötigte ihre Zeit, Verzögerungen beim Einschleusen und verschiedene Stopper im Kanal hatten zur Folge, dass wir um ein Uhr morgens des nächsten Tages gut und sicher an unserem Liegeplatz in Oevelgönne festmachen konnten.

Allen Besatzungsmitgliedern, aber auch unserem Kieler Festmacher Rudi Dobiasch, einen ganz herzlichen Dank für diese letztlich wieder erfolgreiche Kieler Woche!

Mitglied und Kapitän auf diesen Fahrten
Werner v. Unruh

Bootsmanöver in Kiel. Wenn das Backbordboot zu Wasser gelassen wird, kommt es am Kühlwasseraustritt vorbei. Daher musste es in aller Eile von der Bordwand weggedrückt werden, damit es nicht zur Badewanne wird...

Foto: Mitglied Steffen Melzer

STETTIN 2016

Helgoland

Warum und wie kam die STETTIN nach Helgoland ?

Im Sommer 2015 bin ich, wie eigentlich jedes Jahr, mehrere Male mit meinem Boot nach Helgoland gesegelt. Und jedes Mal habe ich mir gedacht, das könnte ich auch einmal mit der STETTIN machen. Denn auf Helgoland gibt es für einen Tag genug zu sehen und zu erleben. Man kann sich den Ort ansehen mit den Hummerbuden, einen Inselrundgang auf dem Oberland (knapp 5 km) mit Besichtigung der Lummenfelsen und der Langen Anna machen, eine Besichtigung des zivilen Bunkers, das Helgoländer Museum und vieles Andere mehr. Und nicht zu vergessen die Einkaufsmöglichkeiten für Alkoholika, Zigaretten, Parfüm usw. Alles um die Mehrwertsteuer billiger als an Land.

Foto: Mitglied Volker Herberg

Als Erstes habe ich Peter Fogge als Marketingleiter gefragt, ob überhaupt seitens des Vorstandes Interesse besteht. Ja, auf jeden Fall war die Antwort.
Bei meinem nächsten Helgoland-Törn habe ich dann mit dem Hafenmeister gesprochen, (musste ich sowieso, um mein Hafengeld zu bezahlen) ob ich im nächsten Jahr mit der STETTIN nach Helgoland kommen könnte und ob wir auch einen Liegeplatz im Hafen bekommen können. Dabei muss man wissen, dass der Helgoländer Hafen Bundeseigentum ist, vom WSA Tönning verwaltet wird und somit für die STETTIN als ehemaliges Bundesfahrzeug kostenfrei ist.

Ja, wurde mir geantwortet, die STETTIN wäre jederzeit willkommen. Aber es muss auch einer der fünf Liegeplätze frei sein. Die sind aber von den Windkraft-Versorgern, dem Bäderdampfer HELGOLAND und anderen Bundesfahrzeugen oft belegt. Ich sollte mich aber rechtzeitig vorher melden, man würde sehen was sich machen lässt.

Bei Niedrigwasser bin ich dann mit meinem Boot die Liegeplätze abgefahren und habe ordentlich gelotet, ob auch überall genügend Wassertiefe für uns ist. Ist es. Diese Auskunft war mir zu windig, daraufhin bin ich zum Einteiler der Börteboote gegangen und habe gefragt, ob die Passagiere der STETTIN auf der Reede ausgebootet werden können. Das wäre kein Problem, ich sollte mich nur bei Auslaufen Cuxhaven bei ihm melden und die Anzahl der Passagiere und Besatzung mitteilen. Und er gab mir den Tipp, beim Bürgermeister zu fragen, ob sich beim Preis für das Ausbooten etwas machen lässt. Normal sind 3,50 Euro pro Passagier, Besatzung umsonst. Der Bürgermeister, Herr Singer, war

Der Ankerplatz vom Oberland Helgolands aus gesehen.

sofort begeistert. „Das wäre mal etwas ganz Besonderes, die STETTIN auf Helgoland, da hätten unsere Gäste mal etwas Besonderes zu sehen. Ob wir auch Besichtiger an Bord lassen würden?" Selbstverständlich, antwortete ich.
So nahmen die Dinge dann ihren Lauf, die Fahrt wurde in den Fahrplan 2016 aufgenommen, und es fand sich auch ein Charterer, der die Reise vermarktete.

Foto: Mitglied Manfred Schilling

Das Ausbooten mit den stabilen Helgoländer Börtebooten

Am Freitag, den 10.06., fuhren wir dann mit dem Strom von Hamburg nach Cuxhaven. Die Gäste wurden mit dem Bus abgeholt und am nächsten Morgen wieder an Bord gebracht. Um 9.00 Uhr fuhren wir dann los, wieder mit dem Strom und waren um 12.30 Uhr auf der Helgoländer Reede. Im Hafen war, wie ich befürchtet hatte, kein Platz für uns. Bei Ankunft war genau Niedrigwasser, und wir hatten an unserem Platz nur 20 Zentimeter unter der Hacke.

Inzwischen hatte Max Braren, unser Steuermann, das Geschirr zum Ausbooten klar gemacht. Max hat mehrere Jahre einen Bäderdampfer von Wyk aus gefahren und wusste, wie das funktioniert. Das Ausbooten klappte dann auch und auf der Rücktour brachten die Börteboote auch gleich Besichtiger mit. Kurz vor 16 Uhr kamen dann auch unsere Gäste wieder an Bord und wir konnten pünktlich Anker hieven. Unter lautem Tuten verließen wir dann die Reede, und es ging mit der Flut zurück nach Cuxhaven.

Während des ganzen Tages hatten wir bestes Wetter und kaum Seegang, die STETTIN wiegte sich nur ganz gemütlich in der flachen Dünung, die Gäste waren begeistert. Unterwegs unterhielt ich mich mit dem Charterer, Eigentümer eines Reisebüros. Er möchte das Schiff 1917 für zwei oder mehrere Reisen nach Helgoland chartern. Das ist doch ein gutes Zeichen, hat es doch allen gefallen. Was allerdings daraus wird, liegt an unserem Marketing.

Die Rücktour nach Hamburg, mit nur noch einer geringen Anzahl an Fahrgästen, dauerte sehr lange, wir hatten die Ebbe gegenan, das Wetter war auch nicht mehr schön, jeder war froh, endlich in Hamburg zu sein. Insgesamt war die Reise aber ein voller Erfolg. Ich hatte auch nichts anderes erwartet bei einer so guten Besatzung.

Niels Held
(Mitglied und Kapitän auf dieser Fahrt)

Bremerhaven/ Bremen

STETTIN zu neuen Ufern.
Helgoland und Bremen waren erstmalig im Leben der STETTIN die Fahrziele 2016. Auch der Rote-Sand-Leuchtturm wurde besucht. Für die Besatzung eine echte Neuigkeit. Sogar für die Langgedienten. Für die, die ein Seemannsleben aufweisen können, kamen natürlich so manche Erinnerungen an diese Gestade.

Foto: Mitglied Heidi Wiesner

Der Blick vom Bremenports-Gebäude. Links an der Seebäder-Kaje STETTIN (vorne) und WAL (dahinter)

Gemeinsam mit der WAL ging es weseraufwärts. So kam es auch zu herzlicher Begegnung beider Besatzungen und gipfelte in einem Grillabend auf dem Vorschiff der STETTIN.
Zwei Anläufe waren geplant. Allerdings kam es nicht dazu.
Während der Fahrt und auch zwischendurch dröhnten Hammerschläge, Flex- und Zischgeräusche vom Achterdeck. Gerard und Arjen, Mitglieder aus den Niederlanden, schmiedeten mal eben eine neue Heizerkrücke und reparierten ein verbogenes Positionslichtgehäuse. Die Maschinisten waren ebenso mit der Dauerwartung der Maschine beschäftigt. Die Heizer sorgten für genug Dampfdruck und während der Nacht für das Munki-Feuer und die Decksleute mit Pinsel und Farbe für das Äußere des Schiffes. Und die Serviceleute, morgens die Ersten und Abends die Letzten, waren im Dauerstress.

Der Retter

Weil ja angeblich Sommer ist, hat Matrosin Corinna ein kleines Gummi-Wasserbecken besorgt. Das wurde auf die Kohlenluke gestellt, mit unserem Kompressor aufgepumpt und mit Wasser gefüllt (direkt aus dem Hydranten, also recht kühl). Die Besatzung war anwesend, als sich Corinna und Birgit hineinstürzten. Keiner der männlichen Besatzung hatte diese einmalige Chance ergriffen, mit einzusteigen. War es die Angst vor dem kalten Wasser oder vor der Weiblichkeit oder beides?
Jedenfalls plantschte Kapitän Wolfgang todesmutig genau zwischen die beiden und rettete damit die Ehre der männlichen Besatzung. (Red.)

Foto: Mitglied Christina Günther

Liegeplatz in Bremen. *Foto: Red.*

Auf einem Dampfschiff muss man flexibel sein!

Schon seit dem Winter freut sich die Besatzung der STETTIN auf die Fahrt nach Bremen. Es sind viele Dinge notwendig für eine erfolgreiche Tour. Vermarktung der Karten, Zusammenstellung der Crew, Ausrüsten des Schiffes, Besorgung der Liegeplätze und so weiter. Alles hat gut geklappt, und wir sind glücklich in Bremen angekommen. Sogar das Wetter hat uns nicht im Stich gelassen. Nach Station in Cuxhaven und Bremerhaven lagen wir direkt in der „Hafencity" von Bremen. Und das war dann auch das Problem.
Die Anlieger fühlten sich gestört (s. E-Mail rechte Seite oben), und als wir nach unserer ersten Nacht in Bremen ausliefen, kam prompt der Anruf des Hafenmeisters, dass wir den Liegeplatz nicht noch einmal anlaufen dürften. Sehr ärgerlich, denn wir hatten Karten für zwei weitere Fahrten von Bremerhaven nach Bremen und zurück verkauft. Es sind extra Gäste aus Süddeutschland und auch der Schweiz angereist, um mitzufahren. Nun hatten wir einen Tag Zeit, alles neu zu organisieren. Der Bremer Hafenmeister bot uns zwar später noch einen Ausweichliegeplatz an, der aber logistisch für uns nicht in Frage kam. Wie sollten wir die Fahrgäste dorthin umleiten, woher so schnell einen Bus organisieren? Und dann die Tide —. Die STETTIN kann wegen ihres Tiefgangs nicht immer in Bremen einlaufen.
Es wurde notwendig, was wir immer zu vermeiden suchen: wir haben zwei Touren absagen müssen. Jetzt hieß es flexibel sein. Viele Gäste konnten wir auf andere Touren umleiten, einige mussten ihre Karten stornieren. Frage: Und was machen wir an den Ausfalltagen? Wir haben dann am Donnerstag spontan eine Weserfahrt bis Brake und am Freitag „Open Ship" angeboten. Sehr zur Freude der Bremerhavener. Viele haben die

Zweimal Bremen — Das erste und das letzte Mal

Von: Jörg Streitz [mailto:j.streitz@wpd.de]
Gesendet: Dienstag, 19. Juli 2016 13:28
An: stettin
Betreff: Luftverpestung!

Sehr geehrte Betreiber des Traditionsschiffes Stettin,
so schön, wie wir dieses Schiff auch finden, Ihr Kapitän sollte doch einmal Nachhilfe in Sachen Rücksicht nehmen! Seit knapp 24 Stunden liegt er hier in Bremen in der Überseestadt. Festgemacht hat er ca 7m neben unserem Gebäude. Der Schornstein raucht und stößt Unmengen an Ruß aus, welcher durch die Klimaanlagen in die umstehenden Gebäude angesaugt wird. Eine Zumutung! S. Anhang
Mit freundlichen Grüßen
Jörg Streitz
Technisches Management

wpd windmanager technik

Originaltext der E-Mail an die Geschäftsstelle.

Auf Grund dieser Beschwerde (oben) wurde der STETTIN ein weiteres Festmachen an dieser für Gastschiffe geschaffenen Pier verweigert.

Fahrten auf der STETTIN genossen, und auch zum „Open Ship" kamen viele Gäste an Bord. Dank unseres tollen Liegeplatzes in Bremerhaven, direkt an der Seebäderkaje, mit einem tollen Panorama, kamen viele Neugierige. Möglich war diese Aktion nur dank der guten Zusammenarbeit der Besatzung an Bord und den Kollegen in der Geschäftsstelle. So wurde die Tour letztendlich doch noch ein wunderschönes Erlebnis.
Es zeigt sich immer wieder: Dampfschiffe machen schwarzen Rauch, Kreuzfahrtschiffe produzieren gefährlichen, aber unsichtbaren Feinstaub, sind aber trotzdem willkommener. Man sieht die Gefahr ja nicht. Und warum zieht man in einen Hafen und beschwert sich dann über alles? Das ist aber in Hamburg ja auch nicht besser als in Bremen. Wir von der STETTIN hoffen, dass es auch weiterhin Städte wie Bremerhaven gibt, die uns so herzlich in Empfang nehmen und freuen uns schon auf den nächsten Aufenthalt. *Service-Leitung Christine Günther*

Umweltverschmutzung, Luftverpestung — wer ist nicht auch dagegen. Aber alte historische Technik ist es wert, für die Nachwelt erhalten zu bleiben. Dazu gehören Segelschiffe und eben auch kohlebefeuerte Dampfer, wie unsere STETTIN. Wie soll ein historisch und dampf-
* *technisch unbedarfter Mensch es verstehen, dass eine Dampfmaschine nicht mal eben ausgestellt werden kann wie ein Auto und keine Ahnung davon hat, dass dieses Schiff hunderte Menschen im Zweiten Weltkrieg gerettet*
** *hat. Mit womöglich mit seinem Dienst-Diesel umherfährt und abends am heimischen Kamin sitzt.*
Außerdem... ach, was soll's. Kein weiterer Kommentar, höchstens ein müdes Lächeln. (Red)

* ***Der Kapitän hat damit gar nichts zu tun.***
** ***Bei liegendem Schiff wird das Feuer auf Sparflamme reduziert.***

Presse-Echo

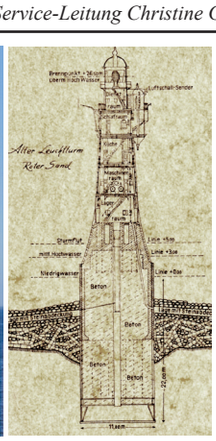
WAL und STETTIN – Alte Bekannte in der Premiere im „Pas de deux" auf der Fahrt weseraufwärts. Die Presse, der „Weser-Kurier" ist an Bord. Ergebnis ist eine ganze Seite mit vielen Bildern, sehr positiv. Immerhin ein einmaliges Ereignis, voraussichtlich. Daraufhin eine Leserzuschrift.

Guten Tag,
Vor einigen Monaten haben wir mit Freunden und Freuden eine Fahrt mit der „Stettin" von Bremen nach Bremerhaven gebucht. Einen Tag vor dem Ereignis bekamen wir die Mitteilung, das die Fahrt nicht stattfinden wird.
Der Grund dafür: eine Ruß - oder Qualmwolke, unerheblich nach Angaben der prompt gerufenen Polizei - aber Grund genug für die kleinmütigen Behörden, die Stettin zu verbannen. Immer neue Kapriolen des „Umweltbewusstseins". Somit wird die Stettin wohl nicht mehr nach Bremen kommen.
Großen Dank dafür, so wird Bremen immer mehr Provinz.
mit besten Grüßen *(Der Schreiber ist der Redaktion bekannt)*
R. Lehmann

Und Mitglied Corinna Wolf schreibt:

Nach Helgoland lief die STETTIN im Juli gleich noch einen zweiten Hafen zum ersten Mal an: Bremen. Da trifft es sich gut, dass auf dem Weg dorthin, in Bremerhaven, unser „Schwesterschiff" WAL ihren Heimathafen hat.
Bei den gemeinsamen Fahrten auf Weser und Nordsee konnten die Gäste so nicht nur ein Schiff von innen, sondern auch das jeweils andere aus nächster Nähe von außen erleben. Auch die Besatzungen nutzten die Gelegenheit für gegenseitige Besuche, und die Crew der STETTIN organisierte eine spontane Grillparty auf dem Vorschiff. Bei tollem Wetter und bester Stimmung wurde die Ladeluke zum Buffet und die Kohle war ausnahmsweise mal aus Holz.
Am Liegetag in Bremerhaven war die Mannschaft natürlich mit Werkzeug in der Hand an Bord unterwegs. Die Maschine bekam einen routinemäßigen Filterwechsel und die historischen Fensterrahmen im Ruderhaus einen neuen Schliff und Ölanstrich. Das Schiff war währenddessen für Besucher geöffnet und auch die Slapskiste hielt Stärkungen bereit.
Zum Abschluss ging es dann noch ein letztes Mal an den Leuchttürmen der Wesermündung vorbei und wieder die Elbe hoch nach Oevelgönne, wo, wie fast immer, Mannschaftskollegen zum Festmachen auf dem Ponton warteten.

Die Fahrt zum Roter Sand Leuchtturm



Die Schönwetterlage war für alle auf der STETTIN beste Voraussetzung, um den alten Leuchtturm zu besuchen und sogar zu umrunden. Der achtere Tank wurde gelenzt, um nicht in Kontakt mit dem Meeresboden zu kommen.

Indienstgestellt 1885. Seine Funktion wurde 1964 vom Leuchtturm „Alte Weser" (hinten links) übernommen.

Fotos:Red.

26. Hanse Sail Rostock

Die Überfahrt von Kiel nach Rostock war für einige wenige an Bord mit dem seetypischen Unwohlsein verbunden, aber insgesamt angenehm.

Die „Norddeutschen Neuesten Nachrichten" berichteten über die zwei besonders treuen Schiffe GREIF und STETTIN auf der Hanse-Sail. Kein Problem, wenn man uns lässt. Traditionell begrüßt vom Lotsenturm steuerte das Schiff den neuen Liegeplatz, den Fischereihafen an, wo auch das AFZ angesiedelt ist. Weit von dem Sail-Geschehen entfernt, konnte es als nachteilig, aber als auch vorteilig gelten, je nach Geschmack. So hatten Besatzungsmitglieder es nicht weit zu einem Brand- und Rettungstraining. Die Vorinformation an die Rostocker war erfolgreich. Sie konnten sogar per Auto anreisen, was im Stadthafen nicht möglich wäre. So kamen sie dann auch zahlreich, um mit „ihrer" STETTIN zu fahren.

Großen Dank an die Veranstalter und ihre Mitarbeiter. Wasser- und Stromversorgung und Abfallentsorgung waren vorbildlich organisiert.

Die gute Nachricht zum Schluss: Im Stadthafen wird gebaggert. Das bedeutet, dass die STETTIN und möglicherweise auch andere Schiffe mit Tiefgang dort festmachen können. Dann können die Rostocker und Touristen das Schiff traditionsgemäß besichtigen und fotografieren.

Der Liegeplatz der STETTIN im Fischereihafen beim Aus-und Fortbildungszentrum AFZ.

Feuerwehrübung: Verletzte Person im unteren Lastraum der STETTIN!

Diesmal waren es Feuerwehrschüler, die sich mit den Gegebenheiten auf der STETTIN auseinander zu setzen hatten. Die Bergung einer Person (Dummy) aus dem unteren Lastraum hatte es in sich. Einige Tips zu geben, war der Besatzung streng untersagt.
Erst nach den ehrlichen Bemühungen der Schüler, zeigte man ihnen, wie es richtig gemacht wird. Bekanntlich lernt man nur aus Fehlern.

Der angeschnallte Dummy wird durch den Niedergang heraufgeholt.

Knoten schnell und sicher machen will gelernt sein.

Fotos: Mitglied Urban Dümmong

† Arno Mix (94) 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.

Eine Seefahrt, die ist lustig... sagt man an Land

Der 3. Knopf

Am Anfang meiner Dienstzeit als Chief hatte ich die Möglichkeit, auf einer Reise nach Vorder- und Hinterindien, meine Frau mitzunehmen. Der Zufall war, dass zur gleichen Reise eine weitere Frau die Reise erleben durfte. Diese Dame hatte ich als vis-à-vis bei den Mahlzeiten, es handelte sich um eine große stattliche Person in einem Alter, wo die Erinnerung an die Jungmädchenzeit im Gedächtnisspeicher ganz weit hinten zu suchen ist. Die weitere Beschreibung fasse ich kurz in: Ihr Lebensmotto muss gewesen sein: „Diät ist Mord". Nun ist es üblich bei der Seefahrt, dass drei Hauptmahlzeiten am Tag gereicht werden. Diese Mahlzeiten darf man auch mit „vollem Schlag" bezeichnen. Zu erwähnen ist, dass der Dampfer voll beladen war und das Oberdeck auch voll gestaut war. Im Bordjargon: die Lademarke ist im Schornstein, damit die Hafenbehörde, wenn sie zum Ausklarieren an Bord kommt, nicht suchen muss.

Da somit das Deck als Trimmpfad ausfiel, waren die Bewegungsmöglichkeiten auf den kurzen Weg von der Kammer zum Salon und zurück recht eingeschränkt. Ein weiterer Weg von der Kammer durch den Betriebsgang zur Kombüse war auch nicht das „Wahre vom Ei". Der Koch, gut in seinem Beruf, hatte auch ein weiches Herz den Passajösen gegenüber. Ich möchte aber nicht unterstellen, dass es dort Probemahlzeiten gegeben hat.

Etwas querab von Malta wurde es wärmer, und ein Wäschewechsel war angesagt. Die leichte Bekleidung hatte Saison. Meine Dame von gegenüber erschien in weißer hochgeschlossener Bluse. Bei Ansteigen der Temperatur in den folgenden Tagen war eine Marscherleichterung durch das Öffnen der ersten beiden Knöpfe angesagt. Hier kommt dann der dritte Knopf von oben buchstäblich in den Fokus. Als naturwissenschaftlich interessierter Mensch konnte ich beobachten, wie durch gleichmäßige Kalorienzufuhr ein Knopf durch seine Befestigung zur Gefahr wurde. Durch ständige Energiezufuhr wird eine potenzielle Kraft aufgebaut, die sich in der Schlussfolge explosionsartig in kinetische Energie umwandeln kann.

Ballistisch gesehen waren meine Augen in direkter Schussrichtung. Diese Situation gab mir die Gelegenheit einer Langzeitstudie. Durch mehrmaliges Wechseln der Blusen der gleichen Größe und ähnlicher Modelle war es mir möglich, die angespannte Lage des dritten Knopfes in ein sich steigerndes Maß zu beobachten. Eine Schutzbrille bei den Mahlzeiten zu tragen, wurde von meiner Frau abgelehnt. Was blieb mir übrig. Ich überlegte bei jeder Mahlzeit, mit welchen Worten ich einen Unfallbericht an die SBG (Seeberufsgenossenschaft) formulieren könnte. Solch ein Bericht sollte die Tatsache und den Hergang klar zum Ausdruck bringen, aber dies ohne eine Schuldfeststellung oder Zuweisung. Es gab keine Katastrophe. Wir erreichten Colombo, und die Lady frischte den Blusenbestand mit dem Modell „locker und flockig" auf.

Einen ähnlichen Problemfall mit einem Knopf kann ich von mir berichten. In meinem Werdegang bei der Seefahrt vom Assistenten zum II. Ing. konnte ich über Bewegungsmangel nicht klagen. Nach der Beförderung zum I. Ingenieur war es auch ein Wechsel von der körperlichen Arbeit zur vorrangigen Schreibtischarbeit. Was sich nicht veränderte, war die tägliche Kalorienzufuhr. Die Annahme, dass sich dies nun in einer Vergrößerung der Hutgröße äußern würde, erwies sich als Irrtum. Diese Zuname wurde sichtbar am Äquator. Dem ersten Knopf an der Hose wurde eine Verantwortung zu teil, welcher er nicht gewachsen war. Der Knopf desertierte bei einer unpassenden Gelegenheit.

Ich war nicht nachtragend und befestigte den Nachfolger mit Zwirn. Als es dann in der folgenden Zeit wieder zu Spannungen kam, erinnerte ich mich an meine Mutter. Bei meinem Vater musste es ebenfalls zu Unstimmigkeiten mit seiner Hose gekommen sein. Ich hatte gesehen wie meine Mutter in einem solchen Fall zwischen Hose und Knopf ein Streichholz steckte. Auf diese einfache Art gab es eine nicht so enge Verbindung zwischen den sich streitenden Kontrahenten. Gedacht, getan. Streichhölzer gab es genug, und ich war nicht geizig. Etwas hatte ich aber nicht berücksichtigt. Es war die Tücke des Objektes. Sozusagen an der langen Leine, delegierte der Knopf einen

Teil der Verantwortung an den zweiten Knopf weiter. Alles war im grünen Bereich, solange im Nordkontinent eine Uniformjacke diese Maßnahme diskret verdeckte. Bis dann auf der Reise „leger" angesagt war und Hemd und Hose zum Einsatz kamen. In der normalen Umgebung an Bord sah ich keine Probleme, aber durch die Anwesenheit von Passajösen wurde die Sache schanierlich. Die Situation entschärfte ich kurz entschlossen durch die Anschaffung neuer Hosen mit einem Dehnbund.
Zurückblickend auf den Anfang meiner Geschichte steht die Frage im Raum: gibt es Blusen mit Dehnfalten?
Abschließend möchte ich sagen, dass die Geschichten wirklich stattgefunden haben. Verzeihung bitte ich dafür, dass ich beim Schreiben eine Lupe mit mir unbekannter Vergrößerung vor den Augen hatte.

Kojen & Besuch

Im Jahre des Herren 1958 bekam ich nach mehrmaligem Einsatz für krank gewordene Kollegen das Motorschiff FALKENFELS als festes Schiff. Sie war ein ausgesprochen gutes Schiff im schlechten Wetter. Das Brücken- und Maschinenhaus waren zusammen mittschiffs angeordnet und 1939 für die Reederei Leif Hoegh Oslo bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in Dienst gestellt worden. Mit einer Verdrängung von 8306 tdw oder 5250 BRT bei einer Länge von 131,27m, hatte sie eine 5-Zyl.-Doppelwirk-Zweitakt MAN-Diesel mit Einblaseluftkompressor. Der Diesel war mit MAN-Brennstoffpumpen mit Überströmregulierung und für Marinediesel als Betriebsstoff gebaut.
Damals also das modernste was es gab. Unter dem Namen HOEGH SILVER-CLOUD fuhr das Schiff auf der Atlantikroute nach Murmansk Nachschub für die Alliierten. In den Rettungsbooten waren noch Seekarten mit Kursangaben für verschiedene Jahreszeiten. Die Freunde mit der anderen Feldpostnummer hatten es auch nicht leicht. Wenn wir im Rettungsboot waren, war das Land meist nicht allzu weit entfernt, wenn man nicht im Boot noch durch MG-Feuer der begleitenden Jagdflugzeuge starb.
1953 erwarb die Tante Hansa den Dampfer und stellte ihn nach Umbau in Dienst. Doppelwirkende Zweitakter sind herrliche Motoren, wenn man sie nicht selbst fahren muss.
Hier hatte man sich aber noch etwas Besonderes ausgedacht.
Es erfolgte der Umbau auf Schwerölbetrieb und Nachladeschieber. Nicht umsonst hatte die MAN bei ihren Motoren nach dem Kriege auf Brennstoffpumpen von Bosch umgestellt.

Der dritte Knopf...

Ich hatte diese Freude ganze drei Jahre, bis ich ein anderes Schiff bekam. Bemerken möchte ich noch, dass ich die Chance bekam, mir einen II. Ing. selbst zu wählen, und dass außer des III. Ing. die gesamte Maschinenbesatzung gewechselt worden war.
Die Ausstattung der Kammern war wie 1939. Ich hatte zwar ein kleines Maschinenbüro, aber kein Schlafzimmer oder eigenes Bad. Die Kammern waren klein, und um seine Sachen unterzubringen, war die Koje nicht wie üblich, auf zwei Reihen Auszüge, (Schubladen) sondern drei Reihen hoch ausgestattet. Dieser kleine Unterschied verlangte aber eine gewisse Technik, um in die Koje zu kommen. Wenn also meine Frau an Bord war, wurde der untere Auszug etwas ausgezogen und mittels eines Brettes die Benutzung der Koje normalisiert.
Über diese Koje habe ich ein kleines Erlebnis zu berichten. In irgendeinem Hafen draußen bekam ich den Besuch eines guten Bekannten. Wir waren zusammen eine Reise auf der KYBFELS gefahren. Er III. Ing. und ich II.Ing. Die Zeit verging wie im Fluge, und es gab keine Möglichkeit für den Kollegen, zu dieser Zeit noch zu seinem Schiff zu kommen. Diese Situation war nicht selten, und da der Kollege der Ältere war, trat ich meine Koje ab und schlief auf dem Sofa. Geweckt wurde ich ein paar Stunden später durch einen Schrei. Was war geschehen? Der Freund hatte vergessen, dass es nicht seine Koje war. Bekannter Weise sind die Seitenbretter der Koje etwa 10 cm höher als die Matratzen. Nur so hat man bei schlecht Wetter die Chance, nicht aus der Koje zu fallen. Wenn jemand mit dem Chromosom X aus der Koje rutscht ginge es glatt wie bei einem Stapellauf. Bei dem Chromosom Y gibt es aber einen Haken und dieser ist nicht ohne. Nach der Feststellung, dass es keinen bleibenden Schaden gegeben hatte und die Stimme normal klang, kam uns bald die alte Geschichte mit dem Bullen namens Hannibal auf der Weide und dem Zaun ins Gespräch (altes bekanntes deutsches Wortspiel).
Dass die Kammern klein waren, sagte ich schon. In den Kammern vom III., dem IV. Ing. und dem Elektriker standen die Sofas an der Außenwand und die Koje rechtwinkelig teilweise über das Sofa. Bei dieser Anordnung hatte der III. Ing., von Statur etwas größer als der Durchschnitt, die Möglichkeit, wenn Wetter und die Lage es erlaubte, seine Füße abwechselnd durch das Bulleye an Deck zu stecken. Da es keine Klimaanlage gab, wurde von dieser Möglichkeit auch Gebrauch gemacht. Freude kam aber auf, wenn von der Decksbesatzung Deckwaschen oder Malen angesagt war.

Landgang in Syrakus, Sizilien

Meine Frau und ich waren von dem dortigen Agenten zu einer Besichtigung der Ausgrabungsstätten eingeladen worden. Auf der Gangway drehte sich Frau Kapitän zu ihrem Gemahl um und zeigte auf ihre Zähne. Herr Gemahl schüttelte den Kopf, Frau Kapitän dann auch. Eine Situation welche wohl keine Bedeutung hatte. Ein altes Ehepaar muss nicht viele Worte machen, um sich zu verständigen. Etwa später stellte ich fest, was diese stille Frage bedeutete. Herr Kapitän hatte bei der Einladung wohl mit einer flüssigen Erfrischung, nicht aber mit einer festen Mahlzeit gerechnet. Um es kurz zu machen, er hatte seinen Zähnen eine kleine Auszeit gegeben und an Bord gelassen. Das kurze Zähnezeigen war nur die Frage gewesen: hast du oder nicht? Ich möchte mitteilen: der Ausflug war ein Erlebnis, und da weder nautisches oder technisches know-how gefordert wurde, fiel dieses kleine Missgeschick wohl niemand auf. Und wenn, dann stand der Herr Kapitän über der Sache. Noch zu bemerken wäre, meiner Frau ist dies aufgefallen. Ich war lange genug mit dem Herren gefahren, um nlcht auf solche Bagatellen zu achten.
Diese kleinen Erlebnisse bleiben in der Erinnerung als recht lustig, wenn man es nicht selbst erleben muss, Schadenfreude ist die schönste Freude.

Aller guten Dinge sind drei

Die Kojen in den Einmannkammern waren als Ausziehkojen gebaut. Dieses Ausziehen machte die Koje etwa um 3o cm breiter, die Kammer aber wurde nicht größer. Als der Elektriker in den Nordkontinenthäfen seine Frau an Bord hatte, wurde es uns recht deutlich gemacht. Der Elektriker war eine recht stattliche Person, und seine Frau war am gleichen Baum gewachsen. Er als Tagedieb, von dem Wachbetrieb nicht gestört, fiel dadurch auf, dass er abends einen Spaziergang an Deck machte oder einer Kammer, in der noch Licht brannte, einen Besuch abstattete. Da er für beides nicht bekannt war, erzählte er auf Nachfrage, dass seine Frau den restlichen Platz in der Kammer brauchte, um sich für die Nacht zu verkleiden.
Ein II. Ing. auf diesem Schiff, selbst keine deutsche Eiche, hatte seine Gattin vom Nordkontinent an Bord. Sie, ebenfalls klein, hatte eine andere Weise, um in die Koje zu gelangen. Sie wählte den Weg über Sofa und Schreibtisch in die Koje. Der Versuch, mit einem Brett auf dem unteren Auszug, hatte nicht ausgereicht.

Arno ist auf die letzte große Reise gegangen. Der Verein Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V. ist dankbar für sein Wirken für das Schiff und darüber hinaus für seine zeitdokumentarischen Beiträge auch noch für die nächsten Ausgaben. Zum Beispiel über die Zeit als Seemann auf einem Schiff im Eiswinter, welches eigentlich für die Tropenfahrt gebaut worden war.

Fortsetzung folgt.

Aus dem „Stettin"-Archiv Andreas Westphalen

Am 11. Januar 1940 kam es bei der Tonne 9 im Stettiner Haff zu einer schweren Kollision mit dem Lloyd-Dampfer DESSAU. Nachdem der Frachtdampfer losgebrochen war, wurde hinter ihm gedreht. Laut Tagebucheintrag gab es einen Ruderversager. *„Es konnte nicht mehr verhindert werden, daß der Eisbr. Stettin mit erheblicher Fahrt gegen die B.B Seite des Hecks der Dessau lief (Kollision 17:56). Eisbrecher Stettin wurde beim Zusammenstoß die St.B. Brückennock und das darunter befindliche Bootsdeck weggerissen, ebenso die St.B. vordere Reling umgelegt."* Die STETTIN konnte mit eigener Kraft nach Stettin zur Hakenterrasse und am nächsten Tag zu den Stettiner Oderwerken verholen. Da bei diesen Eisverhältnissen keine Zeit für eine vollwertige Reparatur war, musste improvisiert werden. Die Steuerbord Brückenhälfte wurde zu einer offenen Brücke umgebaut, nach nur fünf Tagen Notreparatur konnte die STETTIN am 18. Januar wieder ihren Betrieb aufnehmen.

Foto: Slg. Mineif

Editorial

Liebe Mitglieder,
liebe Gäste der STETTIN,

die Fahrsaison 2016 endete nach der **S**chiff - **M**aschine **M**eerestechnik und der Schiffsparade am 17.9.2016 mit dem Saisonausklang am 18.09.2016.
Damit war es in diesem Jahr eine sehr lange, anstrengende Fahr-Saison für unsere aktiven Mitglieder.
Ich persönlich möchte mich bei allen aktiven Mitgliedern ganz herzlich für die geleistete ehrenamtliche Tätigkeit und den unermüdlichen Einsatz bedanken.
Ohne EUCH wäre die STETTIN nicht überlebensfähig.

Euer Hermann Jacobs

Kameradschaft!

Dampf Rundum 2015 in Flensburg war für mich verbunden mit einer negativen Erinnerung. Mir wurde die Brieftasche gestohlen. Geld, Ausweis und andere Dokumente waren weg. Jeder weiß, was das bedeutet. Die Probleme kommen erst hinterher.
Ganz anders hat es sich an Bord verhalten. Die Unterstützung an Bord der STETTIN war sehr gut. Anja begleitete mich zur Polizei, zur Aufnahme der Anzeige und die ersten Maßnahmen zur Sperrung des Kontos. Auf der Rückreise in Rendsburg wurde durch die Kameraden gesammelt, damit ich im Griechenrestaurant auch etwas essen und trinken konnte. Christina unterstützte mich mit einem Kredit aus der Bordkasse. Ich konnte damit nach dem Törn die Heimfahrt antreten. Ich möchte mich auf diesem Wege bei allen Kameraden für die große Hilfe bedanken.
Anja und Christina waren in dieser Situation einfach super.
Dafür nochmals herzlichen Dank.

Klaus-Dieter Lenhardt (KDL)

Fahrtfreie Tage

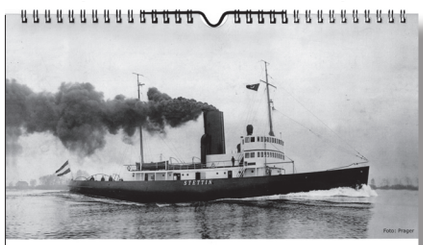
Die mit den roten Overalls, die Decksleute, haben während der Fahrt nicht übermäßig zu tun. Leinen trekken, Müll wegbringen, die Toiletten betreuen, am Ruder stehen und steuern. Vorher wurde Deck gewaschen, Wasser gebunkert, Messing geputzt und kleine Tätigkeiten vollbracht. Aber fahrtfreie Tage sind nicht zum Ausruhen. Am Abend vorher ist schon alles klar, was zu tun ist. Malen ist angesagt. Das Frühjahr war dazu zu schlecht.
Die Decks, die Brücke, die Fensterrahmen, die Masten und natürlich der schwarze Rumpf sind dran. Ein kritischer Blick zum Himmel – aufi geht's. Etliche Eimer Farbe, Grün, Grau, Weiß und Schwarz werden geleert. Dazu Rost genagelt und geprimert. Vorher muss natürlich gewaschen werden. Der Lohn ist am Ende der Anblick des Schiffes und die letzte Mahnung des Bootsmannes:

Kumm mi nich anne Farf!!

Der Kalender 2017 ist da!

12 historische Fotos s/w

29,7 x 21cm Preis: 5,- €



Dampf-Eisbrecher STETTIN
2017

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