EisbärPost

Dampf-Eisbrecher STETTIN

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

Juli 2021 • Ausgabe 39

Der Hafen von Travemünde vor 40 Jahren.
Der Liegeplatz der STETTIN.
Die PASSAT liegt heute seewärts,
die Uferpromenade wird zur Zeit neugestaltet.
Foto: Fiete Meyer

Foto: Red.

Editorial

Liebe STETTINer, liebe Freunde der STETTIN,

An der Reling des Peildecks prangt seit einigen Wochen mittschiffs ein neues Banner, das fast unscheinbar auf den 40sten Geburtstag unseres Vereins hinweist. Am 23.10.1981wurde der „Fördererverein Dampf Eisbrecher STETTIN e.V." in das Vereinsregister des Amtsgerichtes Lübeck eingetragen. Anders als bei Fördervereinen sind wir Eigentümer und Betreiber des Schiffes. Aus diesem Grund wurde am 03.04.2001 der Vereinsnahme in „Dampf Eisbrecher STETTIN e.V." geändert.

Als Eigentümer und Betreiber haben wir Handlungsfreiraum um Werftarbeiten, Erhaltungs- und Sicherheitsmaßnahmen, Denkmalpflegeaufgaben und Maßnahmen für Gästefahrten unbürokratisch im Vereinsvorstand zu beschließen und durchzuführen. Gleiches gilt auch für Unterkunft, Verpflegung und Bekleidung der Besatzung sowie für eine Vielzahl von weiteren wichtigen Entscheidungen.

Für den Verein und den Vorstand besteht eine wesentlich höhere Verantwortung, die sich gleichermaßen auch auf die Finanzen bezieht. Für die Bewältigung der umfangreichen Aufgaben ist die Geschäftsstelle mit der entsprechenden Infrastruktur durch die Firma Hoppe Marine unerlässlich geworden. Dies alles gab es vor 40 Jahren nicht und musste erst im Laufe der Zeit aufgebaut werden.

Der Verein wird ausschließlich von ehrenamtlich tätigen Vereinsmitgliedern getragen!

Auf dieser Basis wurden im Laufe der Zeit Strukturen aufgebaut und kontinuierlich eine Vielzahl von Besatzungsmitgliedern qualifiziert, womit wir das möglich gemacht haben, was Insider vor 40 Jahren bezweifelten:

Ein Schiff in der Größenordnung der STETTIN, mit allen technischen Herausforderungen für den Dampfmaschinenbetrieb und den mit Kohle beschickten Großwasserraum Kesseln, kann man nicht mit einer Hobby-Besatzung betreiben.

Die STETTIN wird mittlerweile in der dritten Generation betrieben. Die Aufgaben unseres Vereins beziehen sich nicht nur auf die Pflege und den Erhalt des Schiffes mit allen seinen Einrichtungen, sondern ganz besonders auf das Bewahren des handwerklichen und intellektuellen Könnens und Wissens. Diese Aufgabe ist eine kollektive Herausforderung für uns alle und sollte von jedem Besatzungsmitglied stets beachtet werden.

Grundlage unserer Gemeinschaft ist der gute kameradschaftliche sowie respekt-und vertrauensvolle Umgang miteinander, bei dem die im Sicherheitssystem vorgegebenen hierarchischen Strukturen und Verhaltensregeln zu beachten sind.

Seit Vereinsgründung beziehen sich die Tätigkeiten und Aufgaben der ehrenamtlich tätigen Vereinsmitglieder gleichermaßen auf das fahrende und das ruhende Schiff, wobei die Fahrten das Sahnehäubchen bilden. Es gilt das Motto: man hat gearbeitet und fährt gemeinsam.

Durch die Corona Pandemie wurden die Aktivitäten an Bord stark reduziert, eine Gruppe von Heimschläfern hat unter den gegebenen Hygiene-Bedingungen die notwendigsten Arbeiten erledigt. Glück für die STETTIN war, dass die polnische Nietkolonne unter der Leitung von Artur in quasi Quarantäne an Bord verbleiben konnte und viele wichtige Arbeiten erledigte, die schon seit langer Zeit auf der Arbeitsliste standen, über die in der EP nachstehend berichtet wird.

Der Beginn der Fahrzeit 2021 blieb aufgrund der Corona-Entwicklung lange Zeit unklar und begann sehr schleppend. Die ersten Fahrten fielen wegen Besatzungsmangel aus oder konnten nur mit einer geringen Besatzungsstärke durchgeführt werden. Die Heuerbaase sind verzweifelt und versuchen mit allen Mitteln in allen Bereichen Besatzungsmitglieder anzuheuern.

Der Schiffsbetrieb ist nur möglich, wenn die Besatzung in der bisherigen Stärke zur Verfügung steht.

(Fortsetzung Seite 14)

Die Jahreshauptversammlung 2020 ...

... und der an dieser Stelle übliche Bericht mussten aus bekannten Gründen ausfallen. Die gesetzlich vorgeschriebene Vorlagepflicht beim Amtsgericht wurde ausgesetzt. Angedacht ist ein Termin Ende des Jahres. Schmerzlich wurde das nach der Versammlung traditionelle Grünkohlessen vermisst.

Wie schon in der Sonderausgabe der Eisbärpost erwähnt, konnten noch zwei Fahrten im alten Jahr stattfinden. Gleichwohl waren noch einige Arbeitspunkte abzuarbeiten, die in dieser Ausgabe beschrieben werden. Die Arbeit unserer polnischen Schiffbauer wurde fortgesetzt, nur unterbrochen von der Weihnachts- und Neujahrspause.

Die Entwicklung der Coronapandemie erforderte besondere Maßnahmen. Während der Arbeiten auf der STETTIN trägt die Besatzung selbstverständlich Masken.

Inwieweit diese Verordnungen auch während der Fahrten Bedingung sind, wird die Zukunft erweisen.

Vor fast 40 Jahren:

Eines unserer Ur-Gesteine, Dr.-Ing. Friedrich Meyer, genannt „Fiete", berichtet über seine Anfangszeit auf dem aktiven Museumsdampfer STETTIN. Mittlerweile ist er über Achtzig, erfahrener Rudergänger, aber sich auch immer nicht zu schade, an der Renovierung der Logis mitzumachen.

Die STETTIN, wie ich sie seit 1986 erlebt habe

Friedrich Meyer

Meine erste Begegnung mit der STETTIN war eine Reise von Travemünde nach Kiel am 19. Juni 1986.

Gleich beim Ablegen fiel mir auf, dass ich kein Geräusch und keine Vibration im Schiff vernahm, wie ich es bis dahin nur von Segelschiffen kannte. Ich ging neugierig überall auf dem Schiff herum. Im Maschinenraum – ich stand beim Drucklager – sah ich staunend den Kurbeltrieb in voller Aktion. „Dass es so etwas noch gibt !", ich kannte es nur aus Büchern.

Rudergänger Fiete

Auf der Brücke – Kapitän war Wilhelm Rathke – lernte ich, dass ein anstehendes Ausweichmanöver so deutlich einzuleiten ist, dass es der Begegner versteht, und auch, dass man am Ruder nur den Kommandos des Wachhabenden folgen muss und nicht nach eigenem Gutdünken den Kurs ändern darf.

Hans Beland erklärte mir die Decksmaschinen und zeigte mir Mannschaftslogis und -waschraum, damals noch für Decks- und Maschinengang durch ein Stahlschott getrennt.

Ich war begeistert und wurde nach kurzer Zeit Mitglied. Vor allem, weil ich auf dem Schiff tätig werden wollte. Es ergab sich, dass ich im Winter in der Maschine arbeitete und im Sommer meist an Deck fuhr.

Ich lernte bald, dass alle Arbeiten der Erhaltung und Fahrfähigkeit des Schiffes dienen und den heutigen Anforderungen an Komfort für die Fahrgäste, aber vor allem an die Sicherheit und die gültigen Vorschriften angepasst werden, ohne dass der Charakter des Schiffes als Denkmal verändert wird.

Eine wesentliche Aufgabe später war der Neubau der Heizung und Wasserversorgung für das ganze Schiff von der vorderen Last bis zum Hotel zur Schraube und vom Heizraum bis zur Brücke. Unendlich viele Wochenenden haben Arno Mix und ich mit der Instandsetzung und Pflege der Ruderanlage von der Brücke über die Axiometerwelle bis in die Rudermaschine zugebracht, ich kenne sie fast bis in die letzte Schraube heute noch auswendig.

Das Wichtigste für die Stimmung auf einem Schiff: Schmackhaftes Essen für die Crew und die Fahrgäste gab es immer. Kaum einer bedenkt, dass die Küchencrew während der Fahrzeiten bis zu 20 Stunden täglich aktiv sein musste, da wir immer auch Abendfahrten hatten. Größerer Herd, Mikrowelle, Backofen, Kaffeemaschinen, Spülmaschine wurden erst später beschafft. Der Herd wurde mit Gleichstrom 120 Volt aus dem Bordgenerator betrieben, denn Wechselstrom 220 Volt gab es nur bei liegendem Schiff von Land. Entsprechend quälend lange dauerte alles Kochen!

Der einzige Kühlschrank stand an Deck backbords unter dem Bootsdeck. Eines Tages musste er einen Schwall Brackwasser abgekriegt haben, was seine Elektrik stilllegte, und das an einem Sonnabend ohne Möglichkeit der Ersatzbeschaffung!

Es gelang aber, ihn und seinen Inhalt durch Auskratzen der verschmorten Teile vor dem sicheren Tod zu bewahren.

Tresen und Schlapskiste waren noch nicht da. Das Bier schenkten wir aus einem Schrank auf der Unterbrücke aus, ohne es richtig kühlen zu können. Die Biergläser haben wir in einer Waschwanne gewaschen und gelegentlich das Wasser ausgetauscht, wir mussten es aber nach oben schleppen.

Für den Verwalter waren schon Räume hinter der Kombüse ausgebaut, so dass er dort nicht nur schlafen konnte, sondern auch administrative Arbeiten wie Abrechnungen durchgeführt und Unterlagen sicher aufbewahrt werden konnten. Das dort vorhandene WC wurde auch weiblichen Fahrgästen zur Verfügung gestellt. Das einzige andere, an Deck steuerbords, war für die gesamte Mannschaft und männliche Fahrgäste vorgesehen. Entsorgt wurde durch eine kurze Rohrleitung nach See.

Die anderen Abwässer wurden anfänglich in dem Raum unterhalb des Mannschaftswaschraums gesammelt und sollten regelmäßig nach Land ausgepumpt werden. Nur war das Deck zum Waschraum alles andere als geruchsdicht, denn es stank im Waschraum und bis in die Logis ganz intensiv. Die neue Fäkalienanlage löste das Problem dann all die Jahre zuverlässig, aber man musste schon an Backbord die Bulleyes dichtmachen, wenn das mit Natronlauge desinfizierte Wasser abgepumpt wurde.

In der aktiven Zeit des Eisbrechers im Winter wurden alle Räume und auch das Wasser, vor allem zum Duschen für die Heizer, mit Dampf geheizt. Eine Dampfleitung lag bis in den Mannschaftswaschraum. In der Kombüse gab es einen Dampfkochtopf, der nahezu kochendes Wasser bereit hielt.

Ohne Dampf im Winter fiel das alles aus. Ob wir aus der Kombüse mit Eimern warmes Wasser geholt oder kalt oder erst zu Hause (die Heizer !?) geduscht haben, weiß ich nicht. Der Durchlauferhitzer, der später im Waschraum installiert war, war eine Erlösung, konnte aber nur mit Landstrom betrieben werden, weil der Dieselgenerator, der später auf der Back stand, nicht die nötige Leistung hatte.

Im Laufe der Zeit kamen mehr und mehr Verbraucher wie Pumpen, Kücheneinrichtungen, Navigationsgeräte und anderes hinzu, die Wechselstrom oder Drehstrom brauchten. Auch als wir schon den Dieselgenerator hatten, mussten wir bei jeder Übernachtung außerhalb des Heimathafens noch darauf achten, dass wir dort Landstrom bekamen, denn der Diesel stand vor der Kapitänskammer und war für die Nacht viel zu laut.

Die Beheizung der Räume war notdürftig: In den Mannschaftslogis gab es Ölöfen ohne Abzug, sie verschwanden bald. Wo es nötig war, wurde elektrisch geheizt, so in den Verwalterräumen und im Salon. Dort saßen wir an Winterabenden zusammen mit Kapitän Wilhelm Rathke, der aus seiner Fahrtzeit erzählte, zuletzt war er Kanallotse gewesen.

Der vordere Laderaum hatte lange nur einen einzigen Zugang, die senkrechte Leiter am vorderen Schott. Die Treppe kam erst viel später. Es war auch kein Deck darin, man konnte dort nicht richtig stehen und Gegenstände ordentlich stapeln und schon gar nicht allein etwas heraufholen, weil man für die Leiter zwei Hände brauchte. Alles musste mit der Talje transportiert werden, auch noch, als später das Deck eingebaut war.

Das Hotel zur Schraube war ein einziger großer Raum mit dem Zugang von achtern. An jeder Seite waren unter den Bulleyes je zwei Kojen, länger und breiter als die in den Logis. Sanitär- und Waschanlagen gab es da nicht. Es war angeraten, sich ein Nachtgeschirr mitzunehmen, wenn man nicht nachts im Dunkeln über die Ruderketten stolpern und bis nach vorn und zurück laufen wollte. Ich habe dort öfter gut geschlafen, auch weil der manchmal nächtelange Lärm der Nachtschwärmer am Tresen nicht bis dahin ankam.

Sie waren ein langer Weg, meine 35 Jahre mit der STETTIN, bepackt mit eigener und Anderer Arbeit, mit Erfolgserlebnissen und Freude an Verbesserungen. Gemeinsames Arbeiten, Hilfsbereitschaft und die gegenseitige Akzeptanz von Menschen unterschiedlicher Herkunft und Ausbildung auf diesem Schiff sehe ich als wichtigste Ursachen für meine jahrzehntelange Mitgliedschaft in dem Verein.

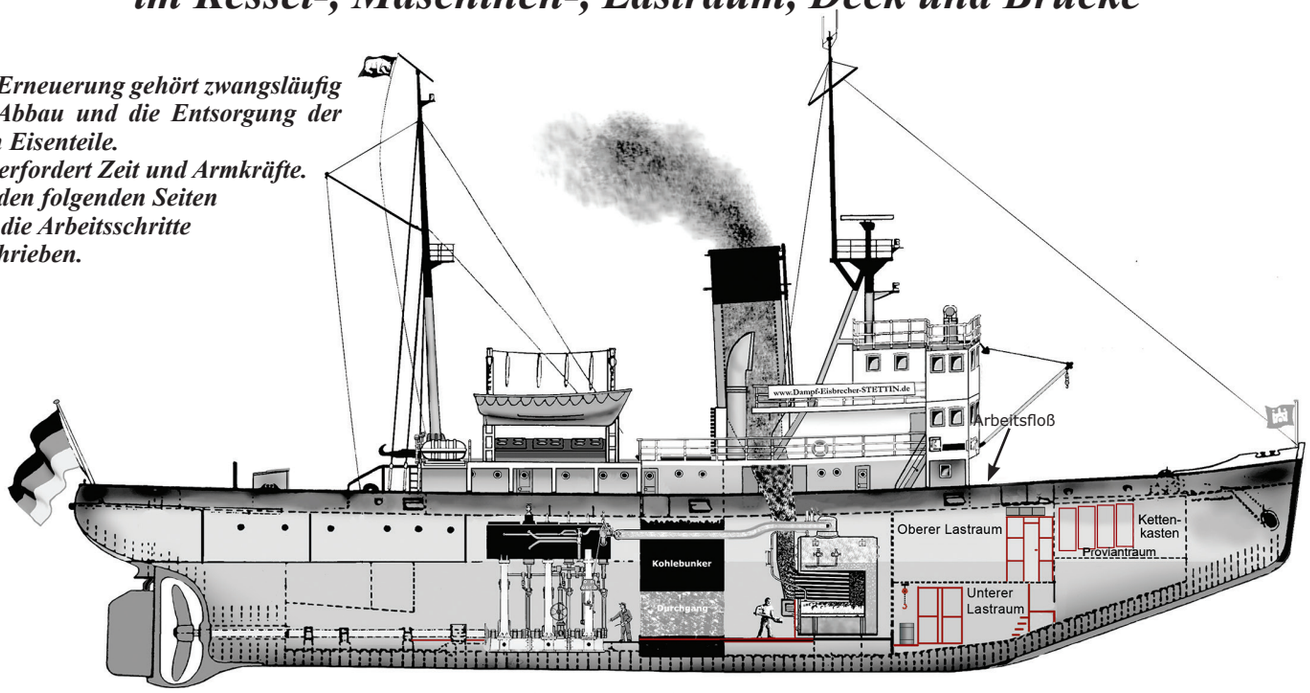
Einmal wurde ich gefragt, ob ich nicht auf einem anderen Museumsschiff weiter zur Instandsetzung beitragen wollte, meine Antwort war: Einmal reicht, und so schön wie auf der STETTIN kann es nicht nochmal werden.

Foto: Heidi Wiesner

weitere Erinnerungen ab Seite 8

Erneuerungen und Neukonstruktionen im Kessel-, Maschinen-, Lastraum, Deck und Brücke

Zur Erneuerung gehört zwangsläufig der Abbau und die Entsorgung der alten Eisenteile. Das erfordert Zeit und Armkräfte. Auf den folgenden Seiten sind die Arbeitsschritte beschrieben.



Der Kesselraum

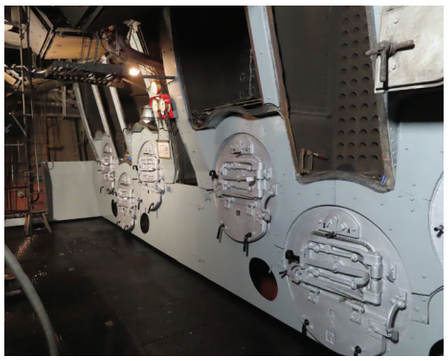
Fotos: Red.

Die Flurplatten und deren Unterkonstruktion im Kesselraum haben ausgedient und wurden ersetzt. Vorher wurde die Bilge gründlich gesäubert und konserviert.
Beidseitig der Kohleschotten sind Bleche deltaartig angeschweißt worden. Dadurch breitet sich die Kohle nicht mehr über den Boden aus und kann besser geschaufelt werden. Bleche, die an der Backbord- und Steuerbordseite angeschweißt wurden, verhindern das Hinunterfallen der Asche in die Bilge. Die schweren Schotten an den Kohlebunkern können leicht herauf- und heruntergekurbelt werden. Die in den sechs Feuerlöchern befindlichen 300 Rosten, je 20 kg (6t), sind nach einer gewissen Zeit ausgebrannt. Sie mussten gegen neue ausgetauscht werden. Es ist ein langer Weg zwischen Lastwagen auf der Straße bis ins Feuerloch…

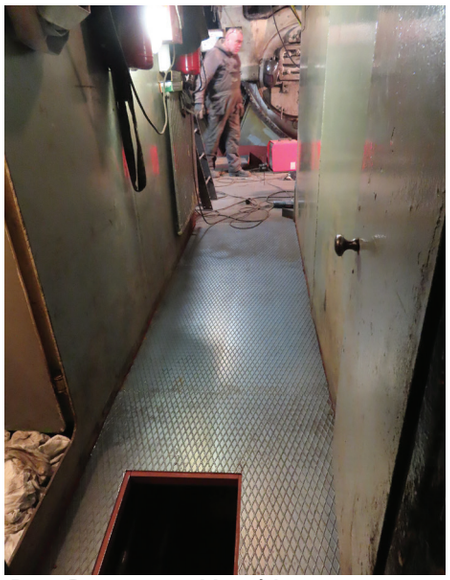
Vorher...

Nachher...

Nachherer: Nagelneue Flurplatten



Der Kesselraum nach der umfangreichen Restaurierung könnte die „Gute Stube" sein — noch.



Der Gang vom Maschinenraum zum Kesselraum.

Zum Verschrotten. Die Bleche dienen noch als Schablonen für die neuen.

Der Maschinenraum

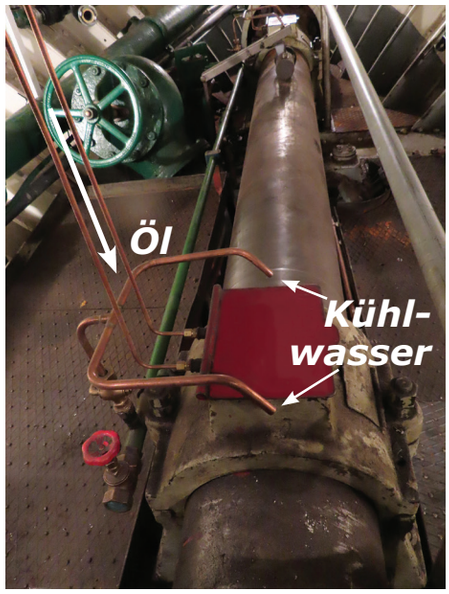
Wie in EisbärPost 38 erwähnt, war der Zugang vom Maschinenraum in den Wellentunnel beschwerlich. Nur sehr gebückt konnte man hinein und hinaus. Die Erweiterung und eine Haltestange macht es wesentlich rückenfreundlicher.
Für Reparatur- und Metallarbeiten, die immer auf einem Schiff anfallen, ebenso für Werkzeug- und Material, bedarf es eines Werkstattraumes, bezeichnet als Maschinenstore. Der seit mehr als 80 Jahren vorhandene Raum wurde endlich ausgeräumt und total umgestaltet. Eine starke eichene Arbeitsplatte ermöglicht bestes Arbeiten. Ein übersichtliches Regalsystem wurde eingebaut. Die große Ständerbohrmaschine, die viel Platz hinter der Maschine einnahm, wurde an die Wand montiert. Nun machen die Arbeiten richtig Spaß (vermutet die Redaktion).

Der Maschinenstore wurde von Grund auf neu gestaltet. Eine massive Arbeitsplatte aus Eiche ruht auf angeschweißten Trägern, wurde plangehobelt und geschliffen.

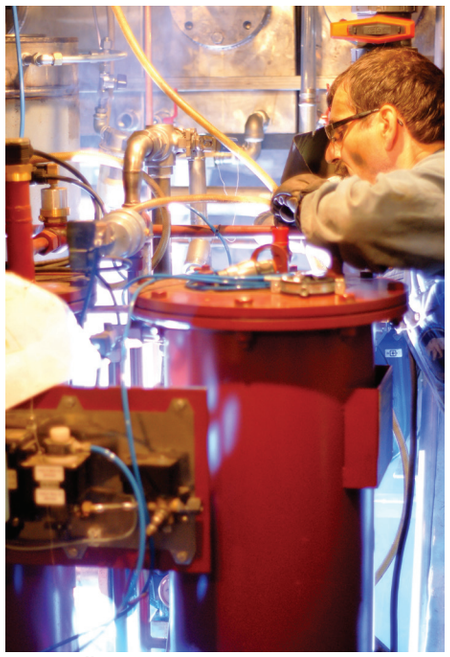
Die Erweiterung des Einstiegs in den Wellentunnel war eine gute Idee.

Fotos: Red.

Sie pumpt und pumpt und pumpt. Die Ölpumpe.



Das vordere Lager mit dem Öl- und Kühlsystem.



Die Öl-Aufbereitungsanlage. Ein verwirrendes Rohrleitungssystem. Da muss man sich auskennen.

Nebeneffekt war die Verschrottung einer riesigen Menge an Werkzeugen wie Schraubenschlüssel, Bolzen, Eisenkeilen und vieles nie Gebrauchte mehr, welches den ohnehin knappen Storeraum nur unnötig verkleinerte.
Ein Tropfen Öl wirkt Wunder – sagt man. Und es wird einiges verbraucht auf der STETTIN. Es soll gar nicht erst in der Bilge landen. So wird es nach dem Gebrauch so weit wie möglich aufgefangen, gefiltert, gereinigt und dem Betrieb wieder zugeführt.
Zum Beispiel die tonnenschwere Schwanzwelle. Das Drucklager hinter der Maschine ist eingekapselt, das Öl bleibt drinnen.
Nach achtern lagert sie auf drei Lagern, die natürlich auch geölt werden müssen. Das geschieht im selben Takt, wie die Welle sich dreht. Ein Pumpenschwengel, der mit der Maschine gekoppelt ist, betreibt eine Pumpe, die immer wieder aufgefüllt werden muss. Über Kupferleitungen wird das Öl in die drei Lager gepumpt und wieder aufgefangen. Sollte sich das Lager einmal heiß laufen, kann mit Wasser gekühlt werden. Das ist nur ein kleiner Teil der vielfältigen Routinearbeiten wie Ventile überholen, neue Dichtungen fertigen und einbauen.

Der Proviantraum

Ein weiteres Projekt für die polnischen Schiffbauer war der Einbau von vier beweglichen Hängeregalen für den Proviant. Früher lagen Mehl, Nudeln und sonstige Lebensmittel schwer erreichbar auf einem großen festen Regal. Jetzt können drei Regale zum Bestücken und Entnehmen leicht herausgezogen werden. Um das Einlagern und Wiederfinden zu erleichtern, wurden Etiketten aufgeklebt. Zum Zeitpunkt der ersten Fahrten war dieses Projekt noch nicht abgeschlossen. Da auf unserem Schiff jeder Zentimeter zum Verstauen genutzt werden muss, werden in der Liegezeit weitere Regale gebaut.

Die Regale im Bau. Sie hängen mittels Rollen an den Deckenschienen.

Der Proviant ist gut erreichbar.

Fotos: Red.

Die Brückenfenster

Fenster ausbauen. Gesichert sind Leiter und Mann.

Da muss etwas passieren.

Die Fensterlöcher werden konserviert.

Auch einige der Fensterlöcher mussten erweitert werden.

Schleifen, schleifen, schleifen. Bis runter aufs Holz. Dann mehrmals mit Bootslack lackieren.

Die Schraublöcher in den Fensterrahmen mussten erweitert werden.

Foto: Britta Kietzmann

Wieder Einbau. Kein Problem.

Ein weiteres Sorgenkind der STETTIN sind die seit einiger Zeit die Brückenfenster. Holz hält nicht ewig und die Stahlwand bedarf immer wiederkehrender Konservierung. Zunächst wurden neun Fenster von Decksleuten ausgebaut und überholt. Das war schon nicht ganz einfach. Eines der Fenster war nicht mehr zu retten und musste gänzlich neu gebaut werden. Das Einbauen hatte auch einige Überraschungen bereit.

Damit das in Zukunft problemloser funktioniert, wurden die Bohrlöcher so erweitert, dass An- und Abschrauben einfacher ist. Ein spezielles Dichtband soll Regen und Feuchtigkeit draußen lassen.

38 Fenster müssen ausgebaut werden. Dann kann eine Außensanierung stattfinden. Diese Arbeiten sind für den nächsten Werftaufenthalt geplant.

Die Niedergänge zur Brücke

Nachdem die feucht-kalten Wintertage vorüber waren, konnte auch der Steuerbord-Niedergang aufgebaut werden. Beide wurden aus Teakholz an Bord gebaut. Mehrmals mit Bootslack überzogen, werden sie etliche Jahre vor Wind und Wetter geschützt sein. Sie haben eine Stufe mehr als die vorherigen. Daher mussten auch die Handläufe umgeändert werden.

Mal zum Verständnis: Der seemännische Ausdruck für „Treppe" ist „Niedergang". Der hat natürlich den Vorteil, dass man auch herauf gehen kann.

Montage des Steuerbord-Niedergangs.

Fotos: Red.

Die obere Last

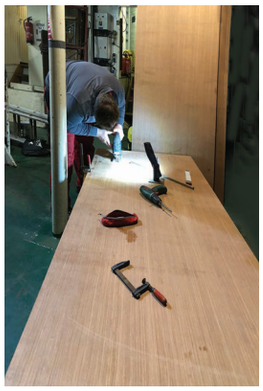
Seit Beginn der umfangreichen Reparatur- und Erneuerungsarbeiten kann man nicht davon sprechen, dass der Lastraum zum Verweilen einlädt. Noch im Juni stapelten sich dort Einrichtungsgegenstände, Baumaterial und weitere Kisten und Kästen aus der unteren Last, die in die obere Last zeitweilig ausgelagert werden mussten. Zudem wurde sie zur Werkstatt, wo geschweißt, geflext und gehämmert wurde.

Zwei Fliegen wurden mit einer Klappe geschlagen. Kaum entstanden, hatte es seinen Namen weg: Das Gartenhäuschen! Das Grundgerüst, was von den polnischen Schlossern gebaut wurde, haben Besatzungsmitglieder mit Lärchenholz umkleidet und innen Regalböden eingebaut. Auf diesem kleinen festen Raum für Betriebsmaterial ist das Arbeitsfloß gelascht. Bislang wurde es an die Seite gestellt und nahm viel Platz weg. Jetzt liegt es auf einem fahrbaren Schlitten und kann per Knopfdruck in die Position „heraushieven" bewegt werden, wenn es zum Einsatz kommt.

Das Arbeitsfloß im Einsatz.

Das Innengerüst steht, wird noch überlackiert.

Regalböden sind eingepasst und eine Grundplatte anmontiert.



Im sogenannten Gartenhäuschen wird Betriebsmaterial und z.B. zur Reinigung bestimmte Bordwäsche gelagert.

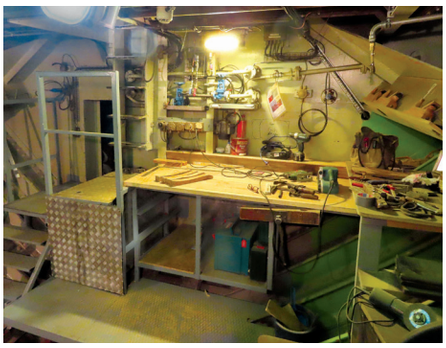
Der Lastraum ist zusätzlich auch ein Raum für sicheren Aufenthalt bei Gefahr und Veranstaltungen.

Plattenmaterial besorgen, zuschneiden, einpassen, bohren und dann anbauen.

Die untere Last

Die alten Regale werden abgeflext.

Sehr mühsam! Reinigen der Bilge.



Der neue Niedergang und Werktisch.

Fotos: Red.

Die vor Jahren eingebauten beiden hängenden Schieberegale erwiesen sich als ungenügend. Statt dessen wurden vier neue gebaut. Sie sollen die Getränkelast aufnehmen. Die alten wurden zerschnitten und entsorgt. Zudem wurde der Zugang in die Unterlast nach der Vorgabe der SeeBG umgebaut und sicherer gemacht. Dazu musste das Ventil zur Vorpiek umgebaut werden. Auch der Werktisch erhielt eine Erneuerung und soll die vielen notwendigen Werkzeuge und Kleinteile aufnehmen.

Die langen, schweren Deckbohlen wurden abgehoben, um die Bilge reinigen und konservieren zu können.

Hinter den Regalen ist Platz für die Maschinenölfässer. Es wurde eine Laufkatze unter das Deck geschweißt. Um die 200-kg-Fässer überhaupt hieven und stapeln zu können, waren vorher eine Talje und kräftige Hände erforderlich. Mit dem Kettenzug und der Laufkatze können sie ganz leicht die gehievt und gestort werden. Jetzt konnte Werkzeug und Material verstaut und die Regale frei werden für die Getränke. Aus der oberen Last konnten die zeitweilig hier gestorten Sachen wieder in die untere Last verbracht werden. Nach Abschluss aller Arbeiten erfolgte eine Grundreinigung und das Schleifen der Bodenplanken.

200 Kilo anhieven? Kein Problem mehr nach 40 Jahren.

Övelgönne, 8. Mai 2021

Es ist schon das zweite Mal, dass der Hafengeburtstag ausfällt. Das trifft sich aber ganz gut. Die Arbeiten im Schiff sind noch nicht abgeschlossen. Die EisbärPost hätte schon gedruckt sein müssen. In der Unterlast wird eine Hebevorrichtung für Ölfässer (Laufkatze mit Kettenzug) eingebaut. Im Proviantraum werden die Hängeregale vervollständigt. An Deck liegt Eisenmaterial. Nicht nur das. Kästen voller Schrauben und sonstige nie gebrauchte und in Zukunft auch nicht notwendige Eisenteile werden aus dem Maschinenraum zum Verschrotten geholt. Die sonst notwendigen Vorbereitungen zur Fahrt haben noch gar nicht begonnen. Immerhin wurde schon mal Deck gewaschen und Messing geputzt. Also:

Noch viel zu tun bis zur ersten Fahrt.

Gruß aus Sachsen

Das Vereinsmitglied Tom Radics aus Dresden übergibt Flyer der „Stettin" an den Maschinisten Jürgen Lehmann der KURORT RATHEN. Damit möchte man erreichen das die STETTIN in Sachsen noch etwas bekannter wird. Gefahren werden kann ja aktuell in Sachsen mit den Dampfern auch noch nicht, was für die Dampfschifffahrt in Dresden besonders bedauerlich ist, weil ja die „United Rivers AG" mit Sitz in Basel, die insolvente „Sächsische Dampfschiffahrt Gmbh" nach Insolvenz erst im Herbst 2020 übernommen hat und nun in einen erweiterten Fahrplan ihre Fahrten anbieten möchte.
Der Dampfer KURORT RATHEN wurde 1898 in Blasewitz gebaut, 1994 von Kohle auf Ölfeuerung umgestellt und mit einem neuen Kessel (10 Bar Betriebsdruck) ausgerüstet.
Desweiteren besitzt sie eine 2-zylindrige Verbunddampfmaschine mit oszillierenden Zylindern und einer Leistung von 140 PS. Im Jahr 2020 kam sie sehr oft von Bad Schandau aus in der Sächsischen Schweiz zum Einsatz.

Foto: Frank Ziesche

In eigener Sache

In diesem Jahr feiert der Verein sein 40-jähriges Bestehen. Dieser Zeitraum war proppevoll mit schönen, aber auch sorgenbereitenden Ereignissen. Wer noch die ersten Ausgaben der EisbärPost ab 1985 besitzt, sollte sie sich noch einmal vornehmen. Von getippten Schreibmaschinenseiten, fotokopierten Ausgaben DIN A5 über zweifarbigen DIN A4 zu vierfarbigen 12-seitigen Druckerzeugnissen reicht die Auswahl.
Sehr interessante Beiträge, aber auch Kritik an einigen Zuständen sind zu lesen. Da liest man zum Beispiel folgendes:
„Ein Besatzungsmitglied, das zum ersten Mal an Bord ist, stellt oft mehr eine Belastung, als eine Hilfe dar. Für Reisen werden Leute mit Erfahrung auf dem Schiff benötigt – und die erwirbt man sich am besten während der Arbeitseinsätze...".
Schon damals wurde der Mangel an jungen Leuten beklagt, die von der Erfahrung der Älteren profitieren sollen. Wie in allen Vereinen besteht auch bei uns ein Generationswechsel ins Haus.
„Weißt du noch?... kennst du den noch?..."
Die EisbärPost hat sich zwei Ziele gesetzt:
1. Das Bindeglied zu sein zwischen Schiff, Verein und den Vereinsmitgliedern.
2. möglichst interessante Informationen und Dokumentationen für Fahrgäste zu bringen, um sie zum Wiederkommen anzuregen oder besser Mitglied zu werden.

Wir verzichten auf bezahlte Werbe-Inserate.
Die auf den vorherigen Seiten beschriebenen Arbeiten zeigen die Entstehung der vielfachen Innovationen.
Liebe Mitglieder und Fahrgäste, schauen Sie sich die Ergebnisse selber an. Ob uns eine von coronabefreite 40-Jahrfeier bevorsteht, werden wir im August sehen.

Da die EisbärPost ein vollständiges Bild der vielen Arbeiten darstellen möchte, und einige noch nicht bis Redaktionsschluss abgeschlossen waren, wird es in der nächsten Ausgabe fortgesetzt.

*Übrigens... der Service der STETTIN bietet **EISBRECHER**, **Grauen Burgunder** und **Regent Rotwein** mit STETTIN-eigenem Etikett an. Prost und Zum Wohl!*

Das Thema des Jahres

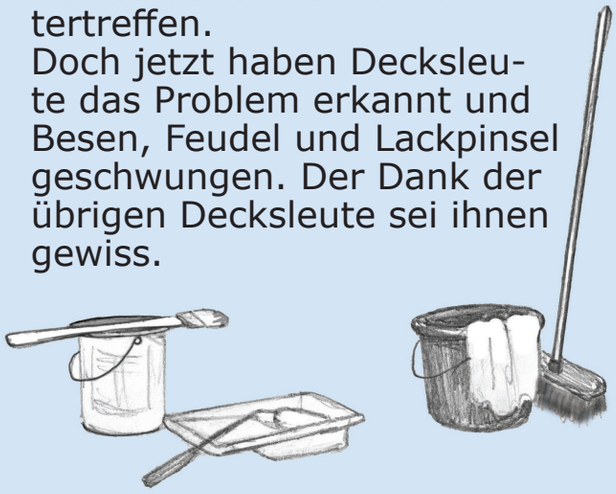
Am Samstag, den 27.3.2021 hatten wir Besuch vom NDR-Nordschaumagazin und Professor Kai Gutensohn. Unter Coronabedingungen wollte der Moderator den Stand der Dinge seit dem Werftbesuch im Film festhalten, wobei alle „Coronaauflagen" eingehalten werden sollten. Dazu wurde vorab die Schiffsbesatzung getestet. Bernd Klevenhusen und Manfred Schilling wurden von Professor Dr. Kai Gutensohn für diese Teste geschult. Sie waren von allen Beteiligten negativ.
Danach wurden Filmaufnahmen und Interviews im Maschinen- und Heizraum getätigt.
Nach Aufräumen und Anheizen kann die alte Lady wieder losdampfen, wenn die Rahmenbedingungen es zulassen.
Im Nordschaumagazin am 27.3.2021 wurde dann der Film (ca. drei Minuten) gezeigt.

Damian leidet...

Text u. Foto: Manfred Schilling

Auch das musste noch erledigt werden...

Die Fahrten der letzten Jahre haben es mit sich gebracht, dass die Unterkünfte der Besatzung nicht ganz so reinlich waren, wie es sich eine schwäbische Hausfrau vorstellt.
Durch das häufige Wechseln der Logiergäste kommt das Reinemachen etwas ins Hintertreffen.
Doch jetzt haben Decksleute das Problem erkannt und Besen, Feudel und Lackpinsel geschwungen. Der Dank der übrigen Decksleute sei ihnen gewiss.



Mal zusammengezählt

Während der Werftzeit sind von der Besatzung viele Stunden Eigenleistungen verschiedenster Art, also Entrostung, Maler-, Räum- und Bauarbeiten in Heizraum und Maschine erbracht worden. Darin enthalten sind auch die Stunden eines mindestens 12-Stundentages der Verwalter. Die ehrenamtlichen Arbeitsstunden ab Januar Jahr 2021 betrugen bis dato etwa 4000.

Vor mehr als 40 Jahren:

Maschinenkladde 1970 – 1976

aufgestöbert von Andreas Westphalen

Die Geschichte eines Traditionsschiffes ist quasi der immaterielle Wert des Denkmals. Die Historie der aktiven Dienstzeit des Eisbrechers STETTIN von 1933 bis 1981 ist ungewöhnlich gut dokumentiert. Neben den technischen Dokumenten, hauptsächlich Zeichnungen, sind die Bordtagebücher Primärquellen erster Güte. Sowohl die Brücken- als auch die Maschinentagebücher sind weitestgehend erhalten. Es lohnt sich, in das eine oder andere näher hineinzuschauen.
An dieser Stelle ist es exemplarisch die Maschinenkladde von Dezember 1970 bis April 1976. Wie der Name schon sagt, handelt es sich ausschließlich um die Maschine, von Deck findet man dort gar nichts. Und je nach Laune des Verfassers ist es mal leserlich und informativ oder mal unleserlich und nichtssagend. Doch bei genauem Durchlesen kann man sich ein gutes Bild von der damaligen Bordarbeit machen und erfährt auch manch interessantes Detail.
Um das jedoch im Kontext zu verstehen, muss man auch das Umfeld kennen.

Vom 27. März 1947 bis zum 29. September 1981 war die STETTIN im schleswig-holsteinischen Wedel mit Heimathafen Hamburg stationiert. Bereedert wurde der Eisbrecher durch das Wasser- und Schiffahrtsamt (WSA) Hamburg, dessen Bauhof seit 1928 in Wedel liegt. Etwa dort (Hafengrenze bei Tinsdal km 638,9) beginnt die Zuständigkeit des WSA Hamburg für die Bundeswasserstraße Elbe und endet ca. 50 km elbabwärts kurz vor Brunsbüttel (km 689,1). Weiter elbabwärts bis in die offene See ist das WSA Cuxhaven zuständig. Im Bereich des Hamburger Hafens ist die Hamburg Port Authority (HPA, ehemals Strom- und Hafenbau) Hausherr, weiter elbaufwärts dann wieder das WSA Lauenburg. Trotz mehrfacher Namensänderungen und Umstrukturierungen hat sich daran seit den 1920er-Jahren bis heute eigentlich nichts geändert. Die Aufgabe der WSA ist grob zusammengefasst die Unterhaltung und der Betrieb der Bundeswasserstraßen sowie der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen. Im Detail ist es jedoch vielschichtiger. Für die wasserseitigen Tätigkeiten unterhält der Bund eine ganze Flotte von Spezialschiffen: Peilschiffe, Tonnenleger, Bereisungsschiffe, Schlepper, Schuten und eben zumindest damals Eisbrecher. Diese Schiffe sind je nach Amt in dessen Bauhof, auch gerne Tonnenhof genannt, stationiert und werden dort unterhalten und betrieben. Der Bauhof Wedel war Anfang der 1970er-Jahre noch ein richtiger Betrieb mit rund 300 Mitarbeitern und einer umfangreichen Schiffsflotte (heute ist er dank Rationalisierung und Privatisierung nur noch ein kleiner Rest). Dominant war damals die Nassbaggerei für die Tiefhaltung der Fahrrinne. Dafür unterhielt das Amt einst fünf kohlegefeuerte Eimerkettenbagger und den ölgefeuerten Schutensauger HUNGRIGER WOLF, allesamt dampfende Veteranen aus der wilhelminischen Zeit. 1978 war mit dieser Ära Schluss, zur Freude der Anwohner. Das Hamburger Abendblatt titelte am 14. März 1978 „Nun gibt das Matschmonster endlich ruh" und schrieb „Die uralten Eimerkettenbagger, die mit ihrem ohrenbetäubenden Quietschen, Rasseln und Dröhnen Hundertausenden an der Küste jahrzehntelang auf die Nerven gingen, werden demnächst von modernen und vor allem leiseren Großraumsaugbaggern ersetzt." Gerade diese alten Bagger aber sicherten indirekt den Betrieb der STETTIN. In den Wintermonaten wurde die Baggerei reduziert oder ganz eingestellt. Dann stand ausreichend fach- sprich dampfkundiges Personal für die STETTIN zur Verfügung. Beispielsweise sind im Dezember 1971 4 Maschinisten, 1 Maschinenwärter und 7 Heizer gelistet. Alle waren in Wedel oder im näheren Umland wohnhaft. Und damit sind wir wieder bei der Maschinenkladde gelandet.

Das Ritual war im Prinzip jedes Jahr gleich. Mitte Dezember musterte die Maschinencrew mit vorerst 5-7 Mann an, heizte die Kessel langsam an, machte die Standprobe und immer kurz vor Weihnachten gab es eine Probefahrt nach Brunsbüttel und zurück inkl. einem Ankermanöver. Damit war der Eisbrecher betriebsbereit. Die nächsten Monate wurde immer ein Kessel unter Druck gehalten, alleine für die Dampfheizung.

Auch war das Schiff immer mit einer Bordwache besetzt, auch an Wochenenden und Feiertagen (inkl. Weihnachten und Silvester). Werktags waren in der Regel 3-5 Mann für allgemeine Arbeiten an Bord. Bei Bedarf wurde auch mal einer auf ein anderes Schiff oder in die Werkstatt abgezogen. Bei den (wenigen) Eiseinsätzen wurde die Maschinencrew auf 10 - 12 Mann aufgestockt und in zwei Wachen aufgeteilt. Je nach Wetterlage wurde die Anlage bis Ende Februar/ Mitte März betriebsbereit gehalten. Dann begannen die Konservierungsarbeiten, die sich über Wochen hinzogen. Ende März oder 1975 sogar erst Mitte Mai wurde die Restbesatzung wieder abgemustert. Das Schiff lag dann eingemottet an seinem Dauerliegeplatz, bis Mitte Dezember das Spiel wieder von vorne begann.

Der genannte Zeitraum von 1970 bis 1976 war für die STETTIN unspektakulär. Die Winter waren milde und große Investitionen wurden auch nicht mehr gemacht, da die Außerdienststellung absehbar war. In dieser Zeitspanne von fünf Wintern gab es in Summe gerade mal ganze 20 Tage Eiseinsätze: Die jeweils 4 Tage Anfang Januar 1971 und Anfang Februar 1976 sind nicht der Rede wert, lediglich die 12 Tage im Januar/Februar 1972 sind nennenswert.

Eimerkettenbagger PAGENSAND wurde 1909 erbaut und am 28.08.1973 vor Wedel von einem Containerschiff gerammt und versenkt. *Foto: Slg. A. Westphalen*

Blick in den Bauhof Wedel im Januar 1970. Ein Teil der Bagger ist aufgelegt und die STETTIN liegt in Bereitschaft. *Foto: Detlev Luckmann*

Knapp 40 Jahre später. Anlässlich 80 Jahre Bauhof Wedel besucht die STETTIN ihren alten Heimathafen, zusammen mit diversen anderen Schiffen.
Foto: A. Westphalen, 14.09.2008

Der geneigte Leser fragt sich nun, was die Besatzung in der übrigen Zeit denn den ganzen Tag lang gemacht hat.
Natürlich, und das wissen wir ja aus eigener Erfahrung gut, gibt es an solch einer umfangreichen Dampfanlage immer was zu tun, was in der Kladde auch zeitweise akribisch notiert wurde: Ventile einschleifen, Stopfbuchsen verpacken, Dichtungen erneuern, Lager einschaben, Filter reinigen usw... Natürlich musste auch immer die Asche gehievt werden, Schmierstoffe und selten Kohle gebunkert werden. Auch gab es immer mal kleinere Reparaturen: Der 4 kW Generator wurde zwecks Instandsetzung in der E-Werkstatt ausgebaut, an den Kesseln mussten immer mal einzelne Rauchrohre nachgewalzt und Nieten und Stehbolzen nachgestemmt werden, oder es wurde ein Boschöler für die Wellenlager eingebaut um nur ein paar Beispiele zu nennen. Es gab aber auch eine Menge Einträge, die von „Schwerstarbeit" zeugen: Pinsel gereinigt, Kabellampe repariert, Material vom Magazin geholt, Kupferring angefertigt, Gestell für Zahnputzzeug usw. in Heizerkammer angebracht, 1 Schlüssel für Heizerraumtür angefertigt, Rudermaschine abgewischt. Die meisten Einträge waren jedoch: Reinigungs- und Malerarbeiten, Aufklarung, Farbe waschen. Und das Tage, manchmal Wochen lang (der Dampfer muss picobello gewesen sein)! Dann gab es immer mal wieder Betriebsfeste und Personalversammlungen, und im Februar 1972 waren die Feuer drei Tage lang wegen Streik aus. Nach der Sturmflut im Januar 1976 musste die Crew an Land aufräumen. Während die Inbetriebnahme der Anlage nur wenige Tage dauerte (die Probefahrt musste vor Weihnachten durch sein!), war die Außerbetriebsetzung und Konservierung offensichtlich ein mehrwöchiges Ritual für sich. Ausdrücken, Öffnen, Trocknen und Reinigen der beiden Kessel und Entwässern und Konservieren aller Maschinen. Das braucht seine Zeit. Bespielsweise wurden am 11.3.1975 beide Kessel ausgeblasen (am 7.3. war äußere Kesselbesichtigung) und erst am 14.5. (also 2 Monate später!) war die Besatzung von Bord.
Zusammenfassend kann man festhalten:
In den Wintermonaten wurde die STETTIN in dem Bauhof Wedel für den Ernstfall, der nur selten eintrat, unter Dampf gehalten. Dem geneigten Leser dieser Kladde wird Eines deutlich: Tot gemacht hat sich an Bord niemand. Ganz im Gegenteil: Die Zeit totschlagen war die Herausforderung. Übrigens war die STETTIN nach 1976 nur noch einmal gefordert. Anfang 1979 war sie doch nochmal ganze 30 Tage im Einsatz: Mitte Januar routinemäßig erst auf der Unterelbe und dann ab Mitte Februar nach der legendären Schneekatastrophe erstmalig auf der völlig vereisten Kieler Innenförde. Da stieß der alte Kohlesteamer aber auch an seine Grenzen. Zwei Jahre später wurde der Eisbrecher offiziell außer Dienst gestellt. Einen Bedarf an einem Ersatz gab es nicht.
Das sagt eigentlich alles.

Die STETTIN Anfang Februar 1972 bei leichten Eisverhältnissen „auf Streife". (Foto Klaus Strübing)

Vor 40 Jahren: Gründung des Fördervereins Eisbrecher STETTIN e.V. Chronologie der Außerdienststellung, Vereinsgründung und Schiffsrettung 1981

Andreas Westphalen

Einen Verein zu gründen ist nicht schwer doch erfordert es die Erfüllung gesetzlicher Vorschriften. Aber einen großen Dampfer nicht als Privatsache, sondern als allgemein zugängliches Schiff zu betreiben ist eine ganz andere Sache, zumal damit nicht nur mit Vereinsmitgliedern, sondern vor allem mit zahlenden Gästen gefahren werden soll.
Die Finanzierung vor 40 Jahren war eine hohe Hürde und hätte gut und gerne schief gehen können. Heute kann der Verein auf diese Jahre Erfahrung zurückblicken. Sie waren voll von spektakulären Ereignissen. Angefangen hat alles mit einem großen Knall vor Blankenese. Das Hauptdampfrohr war geplatzt. Nachzulesen in der EisbärPost 23. Der letzte große Knall war 2017 in Rostock. Davon ist nichts mehr zu sehen.
Die erste Generation bestand aus altgediente Seeleuten und „Jung-spunds", die heute die „Alten" sind. So ist das auch heute noch. Die ereignisreiche Vorgeschichte des Vereins hat akribisch aufgeschrieben: Andreas Westphalen

Rückblende: Der Eisbrecher STETTIN, 1933 in Stettin erbaut und Flaggschiff der privatwirtschaftlich betriebenen Stettiner Eisbrecherflotte, flüchtete gegen Kriegsende über Kopenhagen in den Westen. Am **11.05.1945**, drei Tage nach der Kapitulation des Deutschen Reiches, erreichte die STETTIN mit rund 400 Flüchtlingen an Bord und der kohlelosen PREUSSEN im Schlepp die Kieler Förde. Damit waren das Schiff und die Besatzung heimatlos. Gemäß Bordtagebuch wurde die STETTIN am **22.10.1945** im Schlepp nach Hamburg verholt. Nach einem Werftaufenthalt bei der Stülcken Werft fuhr der Eisbrecher Ende Januar 1946 erste Eiseinsätze auf der Unterelbe. Die eigentliche Bewährungsprobe kam in dem nächsten extremen Winter. Ab Ende Dezember bis Ende März war der Eisbrecher auf der Unterelbe und in der Elbmündung im Einsatz. Am **27.03.1947** machte das Schiff erstmals in dem Bauhof Wedel des Wasserstraßenamtes Hamburg fest, der bis zum **29.09.1981** der Liegeplatz des Eisbrechers sein sollte. Der rechtliche Rahmen für das formal als EISBRECHER I benannte Schiff wurde erst in den Folgejahren nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland geregelt.

Im Juni 1981 liegt im Bauhof Wedel der ausgediente Eisbrecher STETTIN mit ungewisser Zukunft auf.

Das Schiff gehörte nicht dem Bund, sondern wurde von der Oberfinanzdirektion Kiel — Landesamt für Vermögenskontrolle — als Treuhänder für das nach Schleswig-Holstein verlagerte Vermögen der Gauwirtschaftskammer Pommern, ehemalige Industrie- und Handelskammer Stettin verwaltet. **1967** wurde die Verwaltung aufgrund des Rechtsträger-Abwicklungsgesetzes von der Oberfinanzdirektion auf die Lastenausgleichsbank (Bank für Vertriebene und Geschädigte) in Bonn-Bad Godesberg übergeben. Diese war eine Anstalt des öffentlichen Rechtes, die **1954** gegründet worden war, um die Eingliederung von Vertriebenen, Flüchtlingen und Aussiedlern zu unterstützen und den Lastenausgleich abzuwickeln. Rückwirkend zum **12.04.1950** wurde ein unbefristeter Chartervertrag zwischen der Oberfinanzdirektion und dem Wasser- und Schiffahrtsamt (WSA) Hamburg geschlossen. Die Hintergründe und Randgeschichten dieses ungewöhnlichen Charterverhältnisses sind in dem Sonderdruck „Die WSA-Akte" nachzulesen. *(im Büro erhältlich oder als Download unter www.andreas-westphalen.de/dokumentation).*

Wedel, Tonnenhof, 29. September 1981, 7.00 Uhr. Der Amtsleiter des Wasserschutzamtes Hamburg, Baudirektor Dipl.-Ing. Thiemann verliest, umgeben von seinen Mitarbeitern die Abschiedsrede für die STETTIN. Rechts: Kapitän und Seefahrtsschriftsteller Kurt Gerdau.

Der letzte Eiseinsatz der STETTIN war im Februar **1979** auf der Kieler Innenförde. Damals hatte das Amt Schwierigkeiten, gute Heizer und gute Kohle zu bekommen. In der Fachwelt wurden die kritischen Stimmen lauter, diesen alten Kohlesteamer weiter in Betrieb zu halten. Ein Umbau auf Ölfeuerung lohnte sich bei solch einem betagten Schiff nicht mehr, so dass die Außerdienststellung nur noch eine Frage der Zeit war. Die Pommersche Landeszeitung berichtete im Sommer **1980** wohl als Erste öffentlich über diese Pläne. Damit nahm die Geschichte der Rettung seinen Lauf:

01.08.1980: Friedrich Karl Lüder aus Lübeck schreibt auf Veranlassung der Pommerschen Landsmannschaft an die Lastenausgleichsbank, *dass ein ernsthaftes Interesse an der Übernahme des Eisbrechers STETTIN […] besteht. „Ich gebe diese Erklärung zu ihren Akten für den Fall, dass der Eisbrecher außer Dienst gestellt, verschrottet wird."* Herr Lüder (†2000) war gebürtiger Stettiner und erfolgreicher Geschäftsmann in Lübeck, der Patenstadt des heute polnischen Szczecins.

05.01.1981: Die Lastenausgleichbank (LAB) teilt Herrn Lüder mit Kopie an die Pommersche Landsmannschaft (PLM) in Hamburg und der Stiftung Pommern in Kiel mit, dass das WSA Hamburg den Chartervertrag zum **31.03.1981** gekündigt hat.

25.02.1981: Herr Lüder bekräftigt gegenüber der LAB sein Kaufinteresse und bittet um ein Angebot. Es folgen weitere Schriftwechsel und sicherlich eine intensive Korrespondenz zwischen Herrn Lüder, der LAB, der PLM und der Stiftung Pommern.

23.03.1981: Die Landsmannschaft informiert den Oberbürgermeister der Stadt Lübeck über den Vorgang und bittet um einen Liegepatz in Lübeck. *„Die Pommersche Landsmannschaft und besonders die Stettiner haben jetzt eine Möglichkeit, dass das Schiff angekauft und dann als Stettiner Erinnerungsfahrzeug in Lübeck beheimatet wird. Es soll in der Hauptsache als Kommunikationspunkt der Stettiner und der Pommern eingerichtet werden. Das Schiff wird fahrfertig gehalten, so daß es auch bei offiziellen Anlässen vorgeführt werden kann."*

26.03.1981: Die LAB teilt mit, dass ein verbindliches Angebot einer Abwrackfirma über 106 TSD DM (inkl. MwSt.) vorliegt, was somit die weitere Verhandlungsbasis ist. Aufgrund des auslaufenden Chartervertrages wird auf eine kurzfristige Entscheidung gedrängt.

19.06.1981: Erstmals gibt es in Hamburg eine größere Gesprächsrunde. Vertreten ist der Stettiner Yachtclub, der Heimatkreis Stettin, der Pommersche Kreis- und Städtetag, das Pommernzentrum, die Pommersche Landsmannschaft, die Pommersche Zeitung und erstmals als Sachverständige der Schifffahrtskonsulent Hans Georg Prager (†2018) und Kapitän Kurt Gerdau (†2007). Es wird beschlossen, das Anliegen der Politik vorzutragen, eine (weitere) Fristverlängerung bei der LAB zu erwirken und bei dem Denkmalschutzamt Schleswig-Holstein einen Antrag auf Denkmalschutz zu stellen. Zwischenzeitlich hat die Stadt Lübeck die Option auf einen auf fünf Jahre befristeten Liegeplatz in Lübeck ausgesprochen. Jedoch mit der Frage, wer denn zukünftig für das Schiff verantwortlich sei.

Fotos: Archiv STETTIN

25.06.1981: In einem dreiseitigen Brief erläutert das LAB ausführlich ausführlich die Dringlichkeit einer Entscheidung und setzt unmissverständlich eine Frist bis zum **11.07.** für den Ankauf und bis zum **31.07.** zum Verholen des Schiffes. Ansonsten wird das Schiff verschrottet und bestenfalls einige Einzelteile für das Deutsche Schiffahrtsmuseum geborgen.

08.07.1981: In einem mehrseitigen Vermerk wird die aktuelle Situation beschrieben. Das Bundesministerium des Inneren erwirkt bei der LAB einen Fristaufschub, die Stadt Lübeck bestätigt den kostenlosen Liegeplatz, es wird statt eines Ankaufes vorerst ein Leihvertrag diskutiert, es kommt erstmals ein Förderverein als Vertragspartner ins Gespräch und es wird eine Überführung nach Lübeck mit eigener Kraft begrüßt. Auch wird der Kontakt mit dem Landesamt für Denkmalpflege in Kiel und mit der Baltika-Werft in Travemünde aufgenommen.

31.07.1981: Das Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein erklärt die STETTIN aufgrund von vorliegenden Fachgutachten zu einem (einfachen) Kulturdenkmal, was jedoch kein Verschrottungsverbot beinhaltet.

06.08.1981: Die **1948** gegründete Pommersche Landsmannschaft, die in den letzten Monaten die Koordinierung der verschiedenen Aktivitäten geführt hat, lädt zu einer Gründungversammlung ein: *Für die jetzt zu treffenden Entscheidungen und Vereinbarungen ist ein eigenständiger, rechtsfähiger Träger erforderlich. Daher schlagen wir die Gründung eines eingetragenen Vereins auf gemeinnütziger Basis vor.*

21.08.1981: Gründungsversammlung in dem Hauptsitz der PLM in Hamburg, Johnsallee 18. Es nehmen elf Herren teil und weitere fünf sind entschuldigt abwesend. Unter TOP 1 wird die Situation eingehend erläutert. *Die Verhandlungen hätten einen Punkt erreicht, wo von Fachleuten entschieden werden müsse, ob das Schiff erhalten werden könne, die bisherigen Unterhändler brächten für die Beurteilung dieser Frage nicht den notwendigen Sachverstand mit. Wenn man das Schiff erhalten wolle, müsse ein handlungsfähiger Träger für die zu führenden Verhandlungen und den Abschluss von Verträgen geschaffen werden.* Unter TOP 2 *wird übereinstimmend die vorläufige Unterhaltung des Schiffes für möglich gehalten. Es wird einstimmig beschlossen, zunächst einen eingetragenen Verein auf gemeinnütziger Basis zu gründen.*

Es wird ein fünfköpfiger Vorstand gewählt:

Laut Satzung führt der Verein den Namen „Förderverein Eisbrecher STETTIN e.V." und hat den Zweck, *den Eisbrecher STETTIN als technisches Kulturdenkmal zu erhalten oder zu seiner Erhaltung beizutragen.*

Hans Georg Prager in der Anfangszeit der STETTIN.

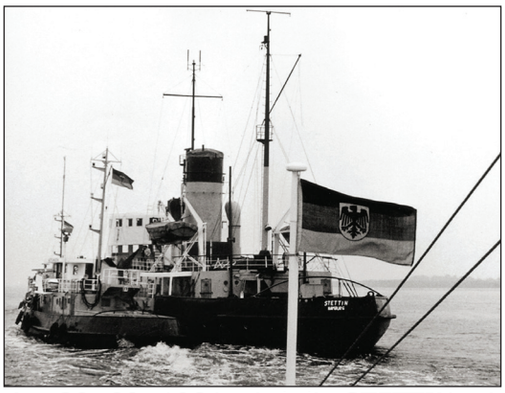
1. Vorsitzender: Schifffahrtspublizist und Fregattenkapitän d.R. Hans Georg Prager, Hamburg.

Stellvertretender Vorsitzender:
Landtagsabgeordneter Heiko Hoffmann, Klausdorf.

Stellvertretender Vorsitzender:
Prokurist Horst Jeschke, Ratekau.

Schatzmeister:
Akad. Direktor Hans Günter Cnotka, Kiel.

Schriftführer:
Techn. Angest. Detlev Luckmann, Bovenden.



Am 29. 09. 1981 wird die STETTIN mit zwei WSA-Schleppern von Wedel nach Blohm+Voss verholt.

Am 15.06.1982 macht die STETTIN nach einer erfolgreichen Probefahrt an der Überseebrücke fest.

Die Männer der ersten Stunden. V.l.n.r:
Wilhelm Radtke, Lotse, erster Bootsmann der STETTIN.
Wolfram Rohde, Schiffsingenieur, Chief auf Eisbrecher EISFUCHS und STETTIN, Vater von Helmut Rohde.
Walter Moth, Schiffsoffizier.
Hans Georg Prager, Fachberater für See- und Binnenschifffahrt, Gründer des Vereins.

29.09.1981: Nach einer letztmaligen Verlängerung der Liegefrist im Bauhof Wedel wird in den frühen Morgenstunden im Rahmen einer kleinen Zeremonie der Eisbrecher durch den Amtsvorstand aus den Bundesdienst entlassen. Zwei WSA- Schlepper verholen das nicht betriebsfähige Schiff zur Werft Blohm + Voss, die dem neu gegründeten Förderverein vorübergehend einen kostenlosen und geschützten Liegeplatz angeboten hat. Die Versicherung wird von der Stiftung Pommern übernommen.

23.10.1981: Eintragung des Vereins in das Vereinsregister des Amtsgerichtes Lübeck.

28.01.1982: Chartervertrag zwischen der Lastenausgleichsbank und dem Förderverein über eine Jahrescharter zu einem Mietzins von 1 DM.

03.02.1982: Hissen an Bord der historischen Eisbärflagge der ehemaligen Industrie- und Handelskammer Stettin als neue Vereinsflagge. Tags darauf Beginn der Instandsetzungsarbeiten durch Blohm + Voss. Ein großes Medienecho motiviert zahlreiche Freiwillige unterschiedlichster Herkunft zur aktiven Mitarbeit.

14.06.1982: Werftprobefahrt nach Jahren des Stillstandes von Blohm + Voss zu der Überseebrücke. An Bord eine ausschließlich ehrenamtliche Crew.

15.06.1982: Beginn der mehrtägigen Überführungsfahrt von Hamburg über Brunsbüttel und Rendsburg nach Kiel mit Gästen an Bord.

17. – 27.06.1982: Teilnahme an der 100. Kieler Woche mit täglichen Charterfahrten

27.06.1982: Ankunft in Lübeck-Travemünde, dem zukünftigen Heimathafen. Festmachen an der Überseebrücke 2 gegenüber der Viermastbark PASSAT

10.12.1982: Finaler Ankauf des Schiffes durch den Förderverein zu einem mittleren Schrottpreis von 70 TSD DM, größtenteils finanziert durch Spenden der Pommerschen Landsmannschaft.

Nachlese

Die Rettung dieses Schiffes war eine wirklich beachtliche Leistung, für die es bis dato keine Vorlage gab. Sie war nur möglich durch das Zusammenspiel der Heimatvertriebenen, die das Schiff als ein Stück Heimat erhalten wollten, und der Schifffahrtsfreunde, die das Schiff als ein technisches Denkmal erhalten wollten. Der Gründungsvorsitzende Hans Georg Prager, der zwar nicht der Initiator, aber doch der Motor dieser einmaligen Rettungsaktion war, hat die Geschehnisse der Gründungszeit in seiner gewohnt wortreichen und unterhaltsamen Weise unter dem Titel „Der folgenreichste Tag meines Lebens" niedergeschrieben.

Dieses und die weitere Geschichte des Vereins, der seit 2001 unter dem Namen „Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V." seinen Sitz in Hamburg hat, sind in dem Buch „Dampfeisbrecher STETTIN und die deutschen See- Eisbrecher" bzw. in Kurzform in der Broschüre Dampfeisbrecher „STETTIN – Biografie eines Denkmals" nachzulesen. (an Bord oder im Büro erhältlich)

Fotos: Archiv STETTIN

Vor 40 Jahren: ***Wenn wir die Veteranen der STETTIN fragen, wie es war vor vierzig Jahren, könnte man erschaudern. Keine Heizung, keine Verpflegung wie heute. Dies und Bettzeug musste man selber mitbringen, der große Dieselgenerator lärmte auf dem Vordeck. Statt der oberen Last, dessen Deck später eingezogen wurde, gab es nur die Last, die bis nach ganz unten reichte. Man kam nur an einer senkrechten Eisenleiter hinunter. Die Getränke mussten mittels Talje von Hand bewegt werden. Das beliebte Peildeck war nicht betretbar, die Relings wurden später aufgebaut. Die ersten Freiwilligen mussten sich nach Lübeck begeben. Erst 1990 wurde Övelgönne der Liegeplatz. Der Kampf gegen den Rost wurde aufgenommen und ist bis heute in Gange. Die seemännische Ausrüstung war bescheiden. Man brachte so manches Werkzeug und Farbeimer von zuhause mit. Die Festmacher lagen einfach an Deck. Man kann sagen: das war was für Puristen.***

Plötzlich war ich Kapitän eines Dampfschiffes

Werner von Unruh

In einer Ausstellung der Stiftung Pommern in Kiel in den 1970er-Jahren hingen zwei Rettungsringe mit den Namen Preußen und Stettin. PREUSSEN, das war der Eisbrecher, der 1968 leider verschrottet worden war. STETTIN aber, so hörte ich, sollte als einer der letzten Dampfer in Hamburg noch existieren.

Zu Jahresanfang 1979 fuhr ich bei eisiger Kälte mit einem Frachter elbabwärts nach Ostasien und sah Licht auf der im Tonnenhof Wedel liegenden STETTIN. Jetzt wird sie für den zu erwartenden Eis-Einsatz klargemacht, dachte ich. Und tatsächlich erreichte mich dann in Indonesien der Brief eines Freundes: „Ich bin auf der STETTIN mitgefahren, sechs Feuerlöscher, acht Heizer!" Ich beneidete ihn.

Ab Sommer 1981 erschienen in der maritimen Presse Aufrufe zur Unterstützung des Erhalts des Dampfschiffes STETTIN. Ich war skeptisch, denn die Erhaltung des Kieler Dampf-Tonnenlegers BUSSARD mit abgesägter Schwanzwelle und verschweißten Seekästen als nicht mehr fahrbereites Museumsschiff hatten wir uns wirklich anders vorgestellt. So würde es wohl mit der STETTIN auch werden…

Bei der Probefahrt 1982. Der Hamburger Hafenlotse nach dem Ablegen bei Blohm+Voss beim Kompensieren am Kompensierdalben.
Foto: Archiv von Unruh

Im Eiswinter 1982 hatte ich das erste Mal nach Außerdienststellung des Tonnenlegers BUSSARD 1979 wieder Gelegenheit auf einem Dampfschiff mitzufahren: Der Dampf-Eisbrecher WAL, beim Wasserstraßenmaschinenamt in Rendsburg beheimatet, war zu der Zeit das einzige betriebsbereite Dampfschiff an der deutschen Küste. Meine Bewunderung galt auch dem Kapitän, der das Schiff souverän durch das Eis des Nord-Ostsee-Kanals manövrierte. Gut, dass ich hier nicht fahren musste.

Wegen des Austausches von Schiffsbildern hatte ich im Mai 1982 ein Telefongespräch mit Hans Georg Prager, dem bekannten Schifffahrtsschriftsteller und Vorsitzenden des neu gegründeten Fördervereins Dampf-Eisbrecher STETTIN. Inzwischen hatte sich herumgesprochen, dass das Schiff unter Teilnahme an der 100-Jahr-Feier der Kieler Woche mit eigener Kraft in seinen neuen Heimathafen nach Lübeck fahren sollte. Freiwillige unentgeltlich tätige Besatzungsmitglieder hätten sich schon zu Genüge gefunden. Auf Nachfrage versicherte Hans Georg Prager mir, dass das Schiff auch weiterhin fahrbereit bleiben sollte. Wir hatten uns schon verabschiedet, als ich erfuhr, dass noch ein Steuermann fehlte. Da ich inzwischen das Kapitänspatent hatte und den großen Wunsch, noch einmal auf einem Dampfer mitzufahren, erklärte ich meine grundsätzliche Bereitschaft, diese Funktion zu übernehmen.

So fuhr ich dann nach Hamburg, um Schiff und Besatzung kennen zu lernen. Hans Georg Prager begrüßte mich freundlich und wortreich und führte mich über das Schiff. Beim Rundgang durch den Maschinenraum fiel auf, dass der Maschinentelegraf fehlte. Auch die Pfeifen für das Sprachrohr zur Brücke waren verschwunden. Wie sollte eigentlich die Kommunikation zwischen Brücke und Maschine, geschweige denn die Übermittlung der Fahrtstufen zur Maschine erfolgen? STETTIN und WAL waren als Halb-Schwesterschiffe auf derselben Werft gebaut worden, und auch die Telegrafenanlagen waren gleich. So fragte ich dann kurzerhand den mir bekannten Leiter der Staatswerft Saatsee in Rendsburg, ob wir uns mal so eben für 14 Tage den Telegraf des WAL ausleihen dürften. Und tatsächlich, der damalige Oberbaurat Wolf-Dieter Kannowski erklärte sich bereit, der STETTIN den Maschinentelegrafen befristet zur Verfügung zu stellen. So fuhr ich mit meinem Golf nach Rendsburg, wo dann der Telegraf vom WAL kurzerhand abmontiert wurde. Nach Unterzeichnung eines Vertrages über die Ausleihe des Maschinentelegrafen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Herrn Kannowski, und dem Förderverein Dampf-Eisbrecher STETTIN, vertreten durch Werner von Unruh, fuhr ich mit dem historischen Unikat im Kofferraum nach Hamburg.

„Hast du einen Telegrafen ?", fragte mich Chief Alfred Schiko besorgt, als ich wieder an Bord kam. Und tatsächlich, das Kommando-Übertragungsgerät passte wie hergestellt für das Schiff. Zwischenzeitlich hatte ich den letzten Chief des Dampftonnenlegers BUSSARD gefragt, ob er im technischen Bereich mitmachen würde. „Nein, das geht nicht", war zunächst seine Antwort, „ich darf zu meiner Rente nicht hinzuverdienen." Das sollte kein Hinderungsgrund sein, denn damals wie heute arbeiteten alle unentgeltlich. Nach dieser Information erklärte Bruno Raudys, dessen Schiff man für viele Jahre den Dampf abgedreht hatte, seine Bereitschaft, diesen technisch-historischen Betrieb zu unterstützen, was er mit Fachwissen und Erfahrung bis zu seinem frühen Tod 1985 humorvoll und in kameradschaftlicher Weise fortgesetzt hat. Zusammen mit dem jungen, immer aktiven Ingenieur Helmut und dessen Vater Wolfram Rohde, der die STETTIN früher als Chief gefahren hatte, war eine kompetente technische Leitung für diese außergewöhnliche Fahrt gegeben.

Der Kapitän würde etwas später kommen, wurde mir versichert, und ich sollte erst einmal für die Probefahrt die Schiffsführung übernehmen. Nun ja, mit Lotsenberatung sollte dies ja wohl möglich sein. Nachdem die Deckswinschen mit Hilfe von erheblichen Mengen von Kriechöl wieder betriebsbereit gemacht worden waren und die Standprobe erfolgreich verlaufen war, ging das Schiff im Juni 1982 erstmalig nach drei Jahren wieder in Fahrt. Nach der Kompass-Regulierung am Kompensier-Dalben verholte die STETTIN zwecks Pressevorstellung an die Überseebrücke.

Am nächsten Tag informierte mich Hans Georg Prager sehr aufgeregt, dass der vorgesehene Kapitän krankheitsbedingt ausgefallen sei. Da ich bereits zwei kleine Fahrgastschiffe vertretungsweise als Kapitän gefahren hatte, erklärte ich mich bereit, diese Funktion nun auf der STETTIN zu übernehmen. Mit 27 Jahren war ich zunächst das jüngste Besatzungsmitglied.

Hans Georg Prager verstand sich auf publicity und unter Begleitung von Wasserfontänen und Typhonsignalen verließen wir mit einer Gruppe geladener Gäste am 15. Juni 1982 Hamburg. Das Schiff sträubte sich aber, seinen Heimathafen der letzten 37 Jahre zu verlassen. Auf Höhe von Blankenese knallte es und ein langanhaltendes lautes Zischen war zu hören, bis die Hauptdampfleitungen über die auf dem Schornsteindeck im Freien liegenden Ventilräder von den Technikern geschlossen worden waren.

Die Heizer hatten den Kesselraum fluchtartig verlassen. Wie durch ein Wunder gab es keine Personenschäden. Mit der letzten Fahrt des Schiffes gingen wir außerhalb des Fahrwassers vor Anker. Aus der Maschine wurde gemeldet, dass eine der beiden Hauptdampfleitungen gerissen und nun nicht mehr einsetzbar war. Was nun? Chief Alfred Schiko wollte mit Schlepperhilfe zurück nach Hamburg fahren, aber Helmut Rohde konnte ihn überzeugen, dass nach Abschluss der defekten Hauptdampfleitung durch Einsatz eines Blindflansches eine Weiterfahrt mit Dampfzufuhr durch die verbliebene Hauptdampfleitung möglich war. Die defekte Leitung wurde dann durch die zu Hilfe gerufene Hafenfeuerwehr herausgebrannt und mit einem Feuerlöschboot zur Reparatur zu Blohm & Voss gebracht. Auch einige Gäste fuhren auf diesem Weg wieder zurück nach Hamburg, unter anderem auch Fiete Schmidt, der Initiator des Projektes Windjammer für Hamburg, das nach ursprünglichen Plänen die vor Mariehamm gesunkene Bark PLUS bergen wollte, aber später dann die heutige RICKMER RICKMERS erworben hat. In der Segeltuchtasche mit der Aufschrift „Hebt die PLUS!" sammelte Rolf Krüger als Verwalter der STETTIN die ersten Einnahmen.

Konzentration beim Anlegemanöver.

Foto: Archiv von Unruh

Nachdem die Kesselverbindung der defekten und nun ausgebauten Dampfleitung mit Blindflansch verschlossen worden war, ging es am späten Nachmittag „auf einem Kessel" weiter nach Brunsbüttel. Am nächsten Tag wurde die reparierte Dampfleitung per Lkw-Transport von Hamburg zurückgebracht und eingebaut, sodass es nachmittags nach Rendsburg weitergehen konnte, wo wir mit Zustimmung von Herrn Kannowski bei der Staatswerft Saatsee anlegen durften. Als späterer Vorsitzender in einer für den Verein finanziell sehr angespannten Zeit hat Herr Kannowski sich um Erhalt und Betrieb der STETTIN weiterhin sehr verdient gemacht.

Am nächsten Tag, dem 17. Juni, damals noch ein Feiertag in der alten Bundesrepublik, ging es wiederum mit geladenen Gästen weiter nach Kiel. Noch einmal wurde in der Kieler Förde ein Lotse genommen, und ich schaute mir an, wie der erfahrene Seelotse Kapitän Friedrich Rühr das Schiff sicher an den Sartori-Kai manövrierte.

1982 KIELER WOCHE. Mit Volldampf in die Zukunft.

Am 19. Juni hatten wir die erste Gästefahrt, deren Teilnehmer vom Charterer mit einer weißen Windjacke ausgestattet worden waren. Es war wohl das erste Mal, dass sie auf einem kohlengefeuerten Schiff fuhren. Zumindest war das Weiß bald einem grauen Muster gewichen. Nach dem Ablegen bat mich Hans Georg Prager noch den Marinekai im Plüschow-Hafen zwecks Aufnahme des israelischen Handelsattaches, einer attraktiven jungen Dame, und der verspätet gelieferten Erbsensuppe anzulaufen. Das Anlegen musste mit Steuerbordseite erfolgen, der manövriertechnisch schwierigeren Seite aufgrund der starken Steuerwirkung des Propellers, und die Wassertiefe unterschied sich nur wenig vom Tiefgang des Schiffes. Aber wir hatten Glück, mein erstes selbstständiges Anlegen der STETTIN verlief unter erschwerten Bedingungen ohne besondere Vorkommnisse. Beim Auslaufen aus dem engen Plüschow-Hafen bewegte sich das Schiff trotz vorauslaufender Maschine plötzlich nicht weiter. „Wo wir reingekommen sind, müssen wir auch wieder rauskommen können", sagte ich mir, und legte den Telegraf auf „Voll Voraus", und so schoben wir uns langsam wieder in das freie Wasser der Kieler Förde, um dann zu den Regattafeldern hinaus zu fahren.

Immer wieder wurden wir per Typhonsignal gegrüßt, Schiffe änderten ihren Kurs, um uns aus der Nähe zu sehen, und auch der damalige Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord ließ per UKW seine Grüße übermitteln. Hans Georg Prager informierte die Gäste umfassend über alles Sehenswerte, bis regelmäßig die Lautsprecheranlage in seinem Wortschwall zusammenbrach.

Der Besuch zum Hafenkonzert am Seefischmarkt in der Schwentine, die Teilnahme am Yachtkorso inmitten der vielen bunten Spinnaker bei herrlichem Wetter einlaufend in die Förde, das Treffen der kleinen Gruppe der Traditionssegler und die Teilnahme an der Windjammerparade am letzten Sonntag waren die Höhepunkte der 100-Jahr-Feier der Kieler Woche, bevor die STETTIN dann nach Travemünde fuhr und am Sonntagabend erstmalig an der Überseebrücke 2 festmachte.

Alles war gut verlaufen und so wurde der Beschluss gefasst, das Schiff weiterhin in Fahrt zu halten. Dies war nicht selbstverständlich, denn eine rechtliche Grundlage für diese Art des Schiffsbetriebs gab es nicht. In den 1980-er Jahren hatte die STETTIN den Rechtsstatus eines Sportbootes. Abgesehen von der Klassifizierung durch den Germanischen Lloyd gab es keine weiteren Zertifizierungen für Schiff und Besatzung. Diese rechtliche Grauzone endete dann mit dem erstmaligen Erlass der Traditionsschiffsrichtlinien 1991. Insofern war der Einsatz für das fahrbereite Museumsschiff, und hier sei noch einmal Hans Georg Prager genannt, nicht selbstverständlich.

Für die Entwicklung der Traditionsschifffahrt hat die STETTIN auch im übertragenden Sinne das Eis gebrochen. Schiffe wie MS STADT KIEL, Segelschiff THOR HEYERDAHL und Salondampfer ALEXANDRA folgten dann dem Beispiel der STETTIN.

Auch der Erhalt des Schiffes setzte einen außergewöhnlichen Einsatz voraus, und ohne die Beteiligung der heimatverbundenen Pommern, für diese sei hier Friedrich Karl Lüder erwähnt, würde der Dampfer heute wohl nicht mehr existieren. Schließlich ist noch der damalige schleswig-holsteinische Landeskonservator Dr. Hartwig Beseler zu nennen, der in Amtshilfe und unter weiter Rechtsauslegung des Denkmalschutzgesetzes die STETTIN als erstes Schiff als Kulturdenkmal anerkannte, so dass die ursprünglich vorgesehene Verschrottung des Schiffes nicht mehr ohne Weiteres möglich war.

Wir sollten deshalb diejenigen nicht vergessen, deren Weitblick, Mut und unkonventionelles Handeln den Erhalt dieses einzig-

Vor 40 Jahren: 40 Jahre Museumsschiff Dampf-Eisbrecher STETTIN

Rückblick auf die ersten Tage

von Helmut Rohde

Nach Kriegsende hat 1946 mein Vater als Schiffsingenieur beim Wasser und Schifffahrtsamt Hamburg, Außenstelle „Bauhof Wedel" angefangen und war als Leitender Ingenieur in den Sommermonaten auf den Eimerbaggern und dem Spüler HUNGRIGER WOLFs tätig. In der Winterzeit fuhr er auf den Eisbrechern EISFUCHS, OSTPREUSSEN und STETTIN. Alle Schiffe und Gerätschaften waren mit Dampfmaschinen und Kohlefeuerung ausgerüstet. Mein jüngerer Bruder und ich durften schon als Kinder auf der STETTIN im Eiseinsatz mitfahren. Besonders viel Spaß hatten wir in der Ferienzeit, wenn wir freitags, beim wöchentlichen Schichtwechsel, unseren Vater mit dem Versorgungsschiff abholten durften oder unseren Urlaub beim Leuchtturmwärter Pagensand verbrachten und auf dem Spüler beim Entteeren der Schuten mit der großen dampfgetriebenen Pumpe zusehen durften. Durch die Erlebnisse stand schon früh der Berufswunsch meines Bruders und mir fest. Wir wollten in die Fußstapfen unseres Vaters treten und Schiffsingenieure werden.

Kurz vor Ende meiner Lehre als Schiffsmaschinenschlosser bei den Howaldts Werke Hamburg kam die STETTIN für Reparaturarbeiten 1964 zur Werft, ein besonderes Erlebnis für meinen Vater als Chief und mich als Lehrling.

Nach Ende meiner Seefahrtszeit und Gründung einer Familie habe ich 1974 meine berufliche Karriere bei der AEG, in der Abteilung Schiffsautomation, an Land fortgesetzt. Die Seefahrt hat mich dabei nie ganz losgelassen. Als mir mein Vater 1981 von der Gründung eines Fördervereins erzählte, der die STETTIN vor der Verschrottung retten wollte, hatte ich mich spontan entschieden dabei mitzumachen.

Helmut Rohde (li) und Henning Rose im Fachgespräch. *Foto: Archiv Rohde*

Am 27.11.1981 ging ich nach vielen Jahren wieder an Bord der STETTIN, die bei Blohm & Voss lag. Bei meinem Rundgang traf ich die beiden Chiefs Alfred Schiko (73) und Wilhelm Eschweiler (76) im Heizraum auf der Stellage vor den Kesseln. Sie versuchten mit großen Hämmern die festgerosteten Vorreiber der Rauchfangklappen zu lösen um die Rauchrohre zu reinigen. Ich hatte keine andere Wahl, ich musste die beiden alten Herren und die STETTIN tatkräftig unterstützen.

Mein Vater ließ sich überreden, ebenfalls mitzumachen. In der Winterzeit konnte ich mich mit der Maschinenanlage vertraut machen und das Rohrleitungssystem erforschen. Beim Verfolgen der Rohrleitung in der Bilge entdeckte ich diverse Ventile und andere Anlagenteile, die durch Frost geplatzt waren. Da die Stettin verschrottet werden sollte, wurden nach der Stillsetzung 1979 die Dampfmaschinen nicht ordnungsgemäß konserviert und die Rohrleitungen nicht entwässert.

Mit Spannung erwartete ich die erste Inbetriebsetzung der Stettin als Museumsschiff. Kurz vor der ersten Fahrt wurden die Kessel über drei Tage langsam hochgefahren. Die Begeisterung und Freude war groß, als keine weiteren Leckagen auftraten und die Probefahrt erfolgreich absolviert werden konnte.

Am 15.07.1981 legte die STETTIN mit zahlreichen Gästen von der Überseebrücke zu ihrer Überführungsfahrt nach Lübeck ab. Wehmut mischte sich mit Freude als die STETTIN ihren zweiten Heimathafen Hamburg verließ, in dem sie, nach der Flucht aus Stettin, am 23.10.1945 festgemacht hatte.

Unter Begleitung von Wasserfontänen und Typhon-Signalen verließen wir Hamburg. In Wittenbergen wollte meine Familie mit vielen Freunden, die STETTIN mit Transparenten und viel Tamtam verabschieden. Ich war gerade auf dem Weg zur Brücke um unseren Kapitän Werner zu bitten doch etwas dichter am Ufer entlangzufahren, als es im Kesselraum knallte und plötzlich Dampf aus allen Luken und der Heizraumtür herausströmte. Da ich zufällig in der Nähe der Notventile für den Hauptdampf war konnte ich diese schnell zudrehen. Das Geräusch wurde zwar leiser aber es trat immer noch Dampf aus. Mit mulmigem Gefühl bin ich dann zum Dampfdom gegangen und habe nacheinander auch die Hilfsdampfventile geschlossen bis dann endlich Ruhe im Schiff war.

Werner hatte zwischenzeitlich den Anker geschmissen. Eine kurze Fehlersuche ergab, dass im unteren Bereich der Hauptdampfleitung des STB-Kessels, eine handtellergroße Fläche durch Regenwasser korrodiert und aufgerissen war. Es stellte sich die Frage wie es weiter gehen soll.

Die erste Option stand im Raum Schlepperhilfe anzufordern um die STETTIN wieder nach Blohm + Voss zu schleppen. Die STETTIN hatte schon viele brenzlige Situationen überstanden, und ich wollte die Chance nutzen, das geplatzte Rohr auszubauen und reparieren zu lassen.

Ein Blindflansch zum Dichtsetzen des betroffenen Kessels lag im Store. Werkzeug zum Lösen der Flansche war auch vorhanden, und so konnten wir mit viel Schweiß das Rohr ausbauen. Nur aus dem Kesselraum ließ sich das Rohr nicht transportieren, es war einfach zu lang. Vom Feuerlöschboot haben wir uns Brennergeschirr ausgeliehen und das Rohr durchgetrennt. Von der Feuerwehr wurden die Rohrstücke direkt zu B+V gebracht.

Wir lichteten den Anker und setzten, mit einigen Stunden Verspätung, unsere Tagesreise nach Brunsbüttel fort. Am nächsten Morgen stand B&V mit einem neuen Rohr vor der Pier und hat uns beim Einbau geholfen. Die Weiterreise nach Kiel konnte planmäßig fortgesetzt werden. Bis heute hat das Rohr jede Druckprobe sicher überstanden.

Aus Sicht meiner Frau sah die brenzlige Situation etwas anders aus. Es war die unglaubliche Zeit ohne Handy. Sie stand mit den Freunden auf dem Anleger Wittenbergen, die Plakate und Banner waren bereits ausgerollt, als die STETTIN in die Nähe kam. Plötzlich trat überall Dampf aus allen Schiffsöffnungen aus, die Stettin trieb quer und ein Containerschiff kam ihr entgegen. Angst machte sich breit, was ist passiert? Sohn, Mann und Schwiegervater waren an Bord und die Feuerwehr machte längsseits fest.

Nach einer Weile kam ein kleines Boot mit Gästen von der Stettin zum Anleger, die von der geplatzten Dampfleitung erzählten und sagten, dass kein Personenschaden entstanden sei.

Erleichterung trat ein, die STETTIN dampfte weiter, es blieben die Sorgen. Erst am späten Abend konnten die Sorgen per Telefon gemindert werden.

Fortsetzung von Seite 1

Ich bitte alle Vereinsmitglieder und Freunde der STETTIN wieder Kraft und Lust zu aktivieren und auch Verwandte, Bekannte und Freunde zu motivieren uns beim Erhalt und dem Betrieb der STETTIN tatkräftig zu unterstützen. Schon die ersten Fahrten dieses Jahr haben gezeigt, wie viel Spaß und Freude man in der Gemeinschaft an Bord haben kann.
Wenn ich die Wichtigkeit der Arbeiten für den Verein besonders hervorgehoben habe, so war das nur die eine Seite der Medaille, denn ohne Geld kann die STETTIN auch nicht fahren. Sehr viele Vereinsmitglieder und Freunde der STETTIN sind unseren Spendenaufrufen gefolgt und haben großzügig Geld gespendet. Das gilt auch für den Erwerb des besonderen Souvenirs, ein Schmuckniet der STETTIN, der alleine zu einer Einnahme in Höhe von ca. 7.000,00 EUR geführt hat. (das Kontingent ist noch nicht ausgeschöpft)
Ich danke allen tatkräftigen Vereinsmitgliedern und großzügigen Spendern sehr und wünsche uns allen, dass wir möglichst bald die Corona-Zeit bei bester Gesundheit überwinden und jeder wieder etwas mehr Freizeit aufbringen kann um zu helfen die STETTIN noch viele Jahrzehnte in Betrieb zu halten.
Mit herzlichen Grüßen **Helmut Rohde**

EXPEDITIONSSCHIFF
FEUERLAND
Tierra del Fuego

Nachruf auf ein historisches Schiff

von Bernd Klevenhusen

12.Juli.2006.

Ich bin auf der Fähre 62 auf dem Weg von den Landungsbrücken nach Finkenwerder. An der Haltestelle „Museumshafen" werde ich aussteigen. Klar, das Ziel ist die STETTIN, mein Arbeitsplatz.

Da entdecke ich Hans Georg Prager an der Steuerbordseite, den Gründer des Vereins Dampf-Eisbrecher STETTIN und Autor vieler Sachbücher. „Wo willst du denn hin", frage ich. „Da ist doch die FEUERLAND, ich wusste gar nicht, dass die noch existiert!", seine Antwort.

Die FEUERLAND wieder auf eigenem Kiel. Festmachen im Museumshafen Övelgönne. *Foto: Carola Buchner*

Zunächst weiß ich nicht, wovon er redet. Und da liegt an der Innenseite des Pontons so etwas wie ein kleiner, weißer Fischkutter. Dann versucht er, mir in kurzen Zügen die Fakten zu verklaren. Dieses historische Schiff des „Fliegers von Tsingtau" und Cap Horniers Gunther Plüschow mit seiner bewegten Vergangenheit soll gerettet und ein Museumsschiff werden.

Nur Wenige können mit dem Namen Plüschow etwas anfangen. Dabei kennt jedes Kind in Chile und Argentinien seinen Namen.

Gunther Plüschow, 1886-1931.

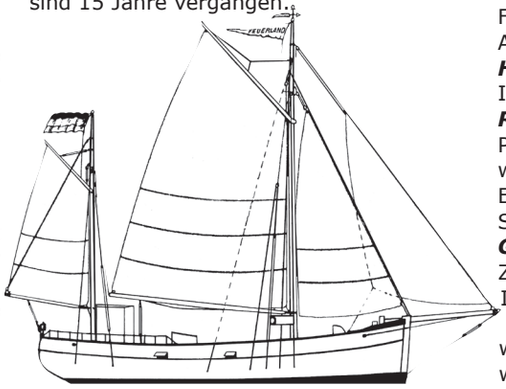
Der Skipper mit seinem Bordhund „Schnauf".

FEUERLAND vor dem Gletscher Lago Agostini.

An der Absturzstelle mit seiner Heinkel He-24 W am Lago Argentino, wo er und sein Pilot am 28. Januar 1931 ums Leben kam, wurde ein Denkmal errichtet. In Ushuaia im vergangenen Jahr ein Weiteres. Auch in Buenos Aires, Punta Arenas und Valparaiso befinden sich seine Denkmäler. Seine Grabplatte in Berlin wäre beinahe entfernt worden…

Das Schifffahrtsmuseum in Ushuaia, ein umgebautes Gefängnis, zeigt in einer seiner Zellen Fotos aus seiner Zeit der Expeditionen mit dem Forschungsschiff FEUERLAND und dem Heinkel-Flugzeug mit der Kennung D-1313 TSINGTAU, genannt SILBERCONDOR.

Seit dem Erwerb durch Kapitän und Initiator Bernd Buchner und dem Transport mit der MONTE SARMIENTO nach Hamburg sind 15 Jahre vergangen.



Hans Georg hat sich wie selbstverständlich auch hier engagiert. Das Scheitern dieser Idee hat er nicht mehr erlebt.

Die FEUERLAND ist von Harburg, wo „Jugend in Arbeit" das Schiff wieder restaurieren sollte, in die Flensburger Museumswerft transportiert worden.

Es ist nach wie vor geplant, das Schiff wieder in den Originalzustand, d.h. wie Gunther Plüschow es hatte bauen lassen, zu versetzen.

Die intensive Suche nach Sponsoren in Politik, Kultur und Wirtschaft war bislang erfolglos. Beispielhaft wären die finanziellen Hilfen für Hamburger Kulturprojekte. Es wäre ein großer Verlust an deutschem Kulturgut, wenn man aus der FEUERLAND Feuerholz machte.

Es heißt: ***Es kommt nicht darauf an, die Asche aufzuheben, sondern das Feuer am Brennen zu halten.***

Natürlich nicht mit der FEUERLAND

Im Museumshafen Övelgönne das Medienereignis. Die STETTIN im Hintergrund. *Foto: Carola Buchner*

Initiator Kapitän Bernd Buchner im ersten Gespräch mit Hans Georg Prager. *Foto: Carola Buchner*

Literatur:

Gunther Plüschow: „Silbercondor über Feuerland".
Aktualisierte Neuausgabe:
Hans Georg Prager, Mittler-Verlag,
ISBN 978-3-8132-0877-1

Roberto Herrscher: „The voyages of the Penelope". Die Geschichte des Schiffes während des Falklandkrieges.
Englische Übersetzung John A. T. Fowler.
SÜDPOL, ISBN 978-978-24524-7-6

Gerhard H. Ehlers: "IKARUS"
Zeitort-Verlag Berlin
ISBN 978-3-00-067220-0

Weitere Informationen

www.expeditionsschiff-feuerland.de
www.facebook.com/Denkmalschiff
Förderkreis Kulturdenkmal Expeditionsschiff FEUERLAND e.V.
eingetragen am Amtsgericht Pinneberg unter VR 1260 PI
Kontakt:
Vorstand@expeditionsschiff-feuerland.de

Hans Georg präsentiert der FEUERLAND-Besatzung „seine" STETTIN. *Foto: Carola Buchner*

Aus dem „Stettin“-Archiv Andreas Westphalen

Am 16. Februar 1871 gründete die Hamburger Kaufmannschaft das Comité zur Beseitigung künftiger Eissperren auf der Elbe und gab bei der Reiherstieg Werft einen Eisbrecher nach einem Entwurf des Hamburger Schiffbauingenieurs Carl Ferdinand Steinhaus in Auftrag. Die Konstruktionsmerkmale des Schiffes waren zukunftsweisend: Eine besonders stabile Bauweise, eine überdimensionale Maschinenleistung, ein geringes Längen- zu Breitenverhältnis und der löffelförmig geschwungene Bug. Der EISBRECHER No. 1 gilt weltweit als der Urahn aller Eisbrecher. In den 1920er-Jahren wurde er in EISFUCHS umbenannt und erst 1956, nach beachtlichen 85 Dienstjahren, außer Dienst gestellt und leider verschrottet. Auch die Stettiner Eisbrecher wurden nach diesem Prinzip gebaut, bis auf die STETTIN: Sie erhielt, im Gegensatz zu dem Steinhaus‘schen Löffelbug, einen Runeberg‘schen Eisbrechersteven finnischer Bauart. Die beiden Schiffe waren übrigens in der Nachkriegszeit Reedereikollegen beim Bauhof Wedel des WSA Hamburg. Von dem letzten gemeinsamen Eiseinsatz am 3. März 1956 gibt es sogar Filmaufnahmen der HSVA.

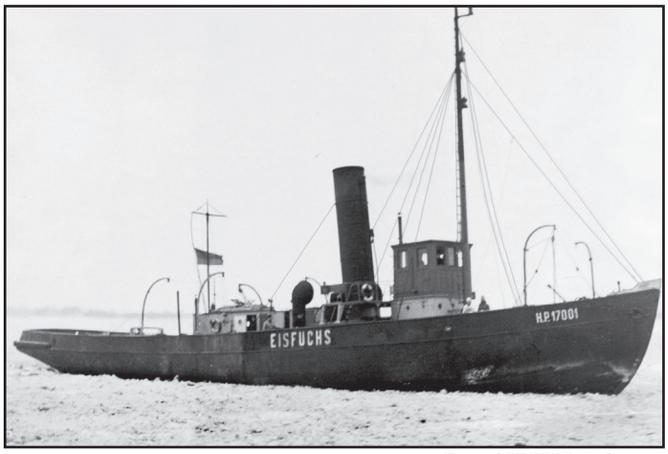


Foto: STETTIN-Archiv

Gourmetdampfer STETTIN

Kulinarische Verwöhntour auf der STETTIN.

Corinna Wolff

Bekanntermaßen ist die STETTIN das größte koffeinbetriebene Dampfschiff der Welt. Die Hauptmaschine steht strategisch günstig gleich hinter der Kombüsentür und ist an 365 Tagen im Jahr früh morgens die als erstes gestartete Maschine im Schiff. Kenner bevorzugen an Fahrtagen die Hilfsmaschine auf dem Bootsdeck, die an Einsatzmöglichkeiten keine Wünsche offen lässt. Aber das ist gewissermaßen nur der Schmierstoff, der den Betrieb am Laufen hält.

Foto: Christina Günther

Wer schon einmal an Bord war, weiß, dass die alte Lady ein Gourmetdampfer der ganz großen Klasse ist. Die Besatzung genießt eine Vollpension, die morgens mit einem liebevoll angerichteten Frühstück beginnt. Rührei, Zwiebelmett, Brötchen in Herzform, Marmelade nach persönlichen Vorlieben, und all das selbstverständlich an den Tisch gebracht. Aufstehen muss man hier nur für das Mittagessen, das regelmäßig aus drei Gängen besteht.
Bei trockenem Wetter wird diese Mahlzeit gern auf dem Achterschiff eingenommen, wo extra Poller und die Ruderquadrantenabdeckung zum komfortablen Sitzen bereitstehen. Das sorgt schon mal für bewundernde Blicke von außenbords. Zwischen den Mahlzeiten sind jederzeit belegte Brötchen, Kuchen, Obst, Süßigkeiten und andere Häppchen im Angebot, sowie zu besonderen Gelegenheiten die berühmten heißen Waffeln.
Weltweit einmalig ist die STETTINER Tradition des Schleuseneises. Kaum erwähnenswert, dass das Captain’s Dinner hier natürlich an jedem Fahrtag stattfindet. Legendär sind außerdem die oft spontanen Grillparties auf dem Vorschiff, bei denen die Ladeluke zum Buffet wird. Der Betrieb der Hauptmaschine wird abends zusammen mit dem der Dampfmaschinen abgesetzt. Dann schaltet die STETTIN um auf Landstrom und Zapfhahnbetrieb.
Das gemeinsame Festmacherbier auf dem Bootsdeck, oft bei grandiosem Blick auf Hafen und Schiffe, ist nach jeder Fahrt die Krönung einer gelungenen Gourmetreise.

Impressum

Herausgeber: Vorstand Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V.
Geschäftsstelle: Kieler Straße 318 • 22525 Hamburg
Tel.: 040-56 19 49 50 • E-Mail: stettin@hoppe-bmt.de
Redaktion und Layout: Corinna Wolff, Bernd Klevenhusen.
Versand: Vereinsmitglieder. Druck: RiemerDruck
Die EisbärPost erscheint zweimal im Jahr.

Eisbrecher Neubau 1320 der Pella Sietas Werft

Der dieselelektrisch angetriebene Eisbrecher ist für die Fahrt durch 2,5 m dickes Eis geeignet. Der Eisbrecher wird von Pella Sietas am Hauptstandort der Werft in Hamburg gebaut und soll zukünftig vor allem dazu eingesetzt werden, die Häfen und Wasserwege in der östlichen Bucht Russlands um Wladiwostok ganzjährig eisfrei zu halten. Damit erfüllt der Eisbrecher künftig eine wichtige Aufgabe bei der Sicherung globaler Handelsrouten und ist ein weiterer Beleg für die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der Hamburger Werftindustrie. Ausgerüstet mit einer starken Schleppwinde, einem Helideck und einem Feuerlöschsystem mit einer Wurfweite von 120 m kann das Schiff zudem auch für Schlepp- und bei Rettungseinsätzen genutzt werden.
Natallia Dean, Direktorin der Pella Sietas GmbH: „Wir freuen uns außerordentlich darüber, dass wir dieses technisch hoch anspruchsvolle Projekt im Auftrag von Rosmorport hier am Werftstandort in Hamburg umsetzen dürfen. Mit unserem Know-How beim Bau von Spezialschiffen wissen wir, wie man einen Eisbrecher dieser Größenordnung baut. Damit unterstreichen wir auch unsere Position im Markt als eine der innovativsten Werften und leisten einen weiteren Beitrag für die Wertschöpfung in der Region Hamburg in diesen außergewöhnlichen Zeiten.“

Hauptdaten Eisbrecher Typ 195/ Project 21900M2

Klassifikation: RMRS (Russian Maritime Register of Shipping)

Eisklasse Eisbrecher	7	**Antrieb**	
Länge (über alles)	119,8 m	2 elektrisch angetriebene Azimuthpropeller	
Breite	27,5 m	4 Hauptdiesel Generatoren	
Tiefgang	8,5 m	2 Hilfsdiesel Generatoren	
Tragfähigkeit	14300 tdw	**Unterkunft**	
Max. Geschwindigkeit	17 kn	Besatzung 35 Personen	
Einsatzreichweite	11000 sm	Arbeitspersonal 22 Personen	

Diese Angaben und das Foto wurden freundlicher Weise von der Pella Sietas Werft zur Verfügung gestellt.

Artikel DIE ZEIT Nr. 9 Seite 14 vom 25. Februar 2021:

Er ließ es gewaltig krachen

Gemeint ist der erste Eisbrecher Hamburgs. 1871 unter dem Namen COMITÉ in Dienst gestellt. Weltweit das erste Spezialschiff, das ausschließlich für den Eisbruch konzipiert wurde. Konstrukteur war Schiffbauingenieur Carl Ferdinand Steinhaus, 1826 auf St. Pauli geboren.

Anmerkung der Redaktion:

Wer also einen Eisbrecher bauen lassen will, der komme nach Hamburg.