

Die „Stettin“ sorgt für Dampf auf der Sail

Von AXEL BÜSSEM

Sie ist zwar eine alte Dame, aber sie macht immer noch eine Menge Dampf: Die 1933 gebaute „Stettin“ gehört zu den beliebtesten Gästen der Rostocker Hanse Sail. Mit dem durchdringenden Tuten seines Horns und seinem schwarz-gelben Schornstein hat sich der Dampf-Eisbrecher inzwischen zu einem der Markenzeichen des gestern eröffneten Großsegelertreffens entwickelt – auch wenn er gar keine Segel hat.

Eine ehrenamtlich arbeitende Crew erhält das Museumstück liebevoll und macht es den Besuchern zugänglich, vom schicken Salon auf dem Oberdeck bis zum ruhigen Kesselraum im Schiffsbauch. Während der Hanse Sail hört die Crew des Schiffs, das im Museumshafen Oevelgönne in Hamburg-Neumühlen zu Hause ist, auf das Kommando eines Rostockers: Kapitän Horst Matzkuhn kommt mit seinen 72 Jahren fast an das Alter der „Stettin“ heran.

Doch wie sein Schiff gehört auch Matzkuhn lange nicht zum alten Eisen. Im Gegenteil: An Bord der „Stettin“ mit ihrer fast komplett erhaltenen Originaltechnik sind erfahrene Skipper gefragt. „Für das Ruder braucht man Fingerspitzengefühl. Heute werden die Schiffe meist mit einem Joystick gesteuert, das ist ein Riesenunterschied“, sagt der Kapitän.

Im Rostocker Stadthafen und gerade zur Hanse Sail wird Matzkuhns Erfahrung, die er zu DDR-Zeiten bei der Volksmarine gesammelt hat, besonders gebraucht. „Die ‚Stettin‘ hat bei einer Länge von knapp 52 Metern stolze fünf Meter Tiefgang, da bleibt hier in Rostock nicht mehr viel Wasser unterm Kiel.“

Und wenn dann auch noch Hunderte Segelschiffe im Fahrgelände liegen, muss auch noch exakt um sie herum manövriert werden – gar nicht so einfach für ein Schiff, das als Eisbrecher vor allem geradeaus fahren sollte. „Wenn man hier ei-

nen Fehler macht, ist das nur schwer zu korrigieren“, betont der Kapitän.

Der große Tiefgang erklärt sich mit der Riesenkraft, die gebraucht wurde, um meterdi-

ckes Eis zu brechen. Dafür bekam die „Stettin“ damals auf ihrer Bauwerft in Stettin als Herz eine dreizylinderige Maschine mit 2200 Pferdestärken und zwei riesige Heizkessel, die je 24 Tonnen Wasser fassen. Unter ihnen verbrennt pro Stunde eine Tonne Kohle, bei Spitzenlast ist es fast das doppelte der Menge.

Die Kohle muss heute wie damals von Hand in den Feuer- und geschaufelt werden. Drei Heizer lösen sich dabei reihum ab, einer hat immer Pause. Für Außenstehende ist es schwer nachvollziehbar, aber auch diese Knochenarbeit macht offenbar Spaß. Das betont jedenfalls André Fellbaum.

Der 44-jährige Sendeassistent liebt es, seine Freizeit mit der Schaufel in der Hand zu verbringen. „Ich habe einfach Spaß an der Nostalgie, an der al-

ten Technik und an der Kameradschaft an Bord.“ Schließlich besteht der Aufenthalt auf der „Stettin“ nicht ausschließlich aus Arbeit. „Ab und zu gibt es auch mal eine Pizza-Party im Kesselraum.“ Dann werden Kohle und Asche vom heißen Rost gefegt und in wenigen Minuten ist eine Pizza kross gebacken.

Für die Dampfmaschine ist unter anderem Eckhard Pohlmann zuständig. Eigentlich wollte er auf der „Stettin“ seinem alten Beruf treu bleiben und sich um die Elektrik an Bord kümmern. „Aber dann hat mich doch die Dampfmaschine so fasziniert. Andere haben kleine Modelldampfmaschinen im Keller, ich habe es hier in Echt.“

Als Elektrotechniker hätte er auch gar nicht so viel zu tun, denn auf der „Stettin“ läuft praktisch alles mit Dampf, auch

die Stromerzeugung, das Ruder und die Ankerwinde. Ohne moderne Hilfsmittel ist Pohlmann auf seine Sinne angewiesen: „Hier läuft alles über Hören, Fühlen und Sehen.“ So muss er etwa heraushören, ob es irgendwo an seiner Maschine so quietscht, dass geölt werden muss.

Auch Ehepaare fühlen sich in der Mannschaft der „Stettin“ wohl. Heinz und Phyllis Dördrechter etwa sind seit drei Jahren dabei. Sie arbeitet im Servicebereich des Schiffes, er als Deckmatrose. Heinz war als junger Mann 14 Jahre lang auf großer Fahrt, bevor er seine spätere Frau kennenlernte. „Bei unserer Heirat habe ich zur Bedingung gemacht, dass er die Seefahrt aufgibt. Deswegen habe ich es ihm so gegönnt, dass er auf der ‚Stettin‘ anfangen kann“, sagt die gebürtige Irin Phyllis.

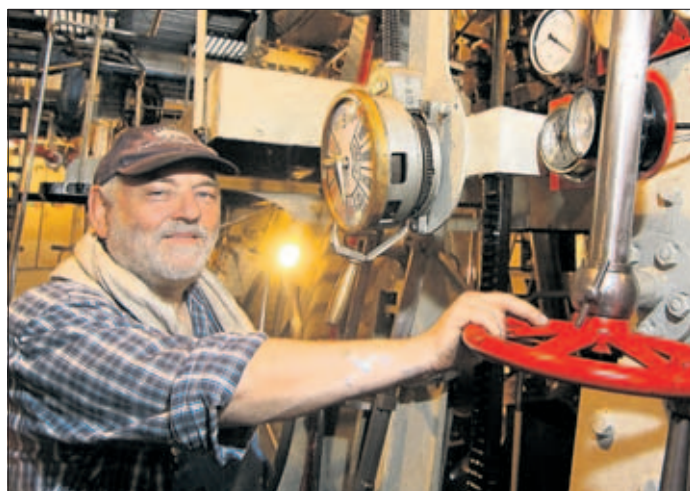
„Es ist schön, wieder rausfahren zu können“, sagt der heute 68-Jährige Heinz, der nach der Hochzeit im Hamburger Hafen Schlepper fuhr. „Immer nur im Hafen liegen, das ist ja nichts.“



Unter Deck: Heizer André Fellbaum legt kräftig nach, damit immer ausreichend Druck auf dem Kessel ist.

Fotos (5): Mandt

Einst brach er Eis, heute bricht er die Herzen von Schiffs-Liebhauern:
Der Dampf-Eisbrecher „Stettin“ gehört zu den Markenzeichen der Rostocker Hanse Sail.
An Bord geht es zu wie in einer Großfamilie.



Im Maschinenraum: Eckhard Pohlmann (68), ehemaliger Hamburger Elektroingenieur, fährt seit sechs Jahren mit.

Auf der Brücke: Kapitän Horst Matzkuhn (l.) hat hier das Sagen. Gern erläutert er den Touristen Martina und Dirk Böttcher aus Brandenburg den Dampfer.



TIPP

Höhepunkte heute

Das maritim-kulturelle Programm der Hanse Sail bietet für jeden etwas: Kabarett und bissige Satire mit den NDR-Moderatoren Stephan Fritzsche und Axel Naumer kommt heute von 11 bis 13 Uhr auf die NDR-Bühne im Rostocker Stadthafen. Shakespeares Komödie „Ende gut, alles gut“ von der Rostocker Theatergruppe ist ab 20.30 Uhr im Klostergarten zum Heiligen Kreuz zu sehen.

Pop-Begeisterte kommen am Abend auf ihre Kosten. Ab 21 Uhr stehen Inga Humpe und Tommi Eckart auf der NDR-Bühne im Stadthafen. Die Musiker der Berliner Band 2raumwohnung stellen ihr aktuelles Album „Lasso“ vor. Gegen 23 Uhr steht dann die dreiköpfige deutsche Girlband Monrose aus der Pro7-Castingshow Popstars auf der Antenne MV-Bühne im Stadthafen.

In der Kombüse: Phyllis Dördrechter (61, stammt aus Irland) kocht für die Mannschaft und die Gäste.

Der Dampfeisbrecher „Stettin“: Das Schiff wurde 1933 gebaut, ist über 50 Meter lang und die Maschine bringt es auf eine maximale Leistung von über 2200 PS.

Der Ostseeraum als Modellregion für Europa

Rostock (OZ/ab) Die Ostsee könnte schon bald zur Modellregion für das Zusammenwachsen Europas werden. Dabei könnten zahlreiche Arbeitsplätze etwa in den Bereichen Umwelt, Energie, Tourismus und Transport entstehen, sagte der Präsident der Industrie- und Handelskammer Rostock, Rolf Paarmann, gestern auf der Wirtschaftskonferenz Hanse Sail Business Forum. Obwohl die Region derzeit vor wesentlichen ökonomischen und politischen Herausfor-

derungen stehe, biete sich mittelfristig eine starke Perspektive. Das zeige sich auch daran, dass bis zum Sommer, als die Wirtschafts- und Finanzkrise voll durchschlug, die Volkswirtschaften rund um die Ostsee an ihrer Kapazitätsgrenze liefen, sagte Paarmann vor rund 250 Teilnehmern der die Hanse Sail begleitenden Wirtschaftskonferenz. „Die Ostsee bleibt eine der wettbewerbsfähigsten Re-

gionen der Welt.“ Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsministerium, Ulrich Kasparick, stellte die Grundzüge eines EU-Ostsee-strategiepapiers vor, das im Herbst verabschiedet werden soll. Darin werden vor allem vier Punkte genannt, an denen sich das Zusammenwachsen der Region orientieren soll: Nachhaltigkeit, Wohlstand, bessere Zugänglichkeit und Sicherheit. Zur Nachhaltigkeit gehöre vor allem

der Schutz der Umwelt. Das ökologische Gleichgewicht der Ostsee und damit die Grundlage des Tourismus sei enorm bedroht durch Schadstoffe, Überfischung, Altlasten, wachsenden Schiffsverkehr und Klimawandel. „Wir müssen aufpassen, dass uns dieses Kapital nicht zwischen den Fingern zerrinnt“, so Kasparick. Zur besseren Zugänglichkeit zählte er die Verkehrsverbindungen, aber auch Energieversorgung und

Kommunikation. Mecklenburg-Vorpommern komme beim Verkehr eine Schlüsselposition zu, da das Land an der Schnittstelle zwischen den Verkehrskorridoren von West nach Ost und von Nord nach Süd liege. MV werde von der Entwicklung der Region profitieren, sagte der Staatssekretär im Landesverkehrsministerium, Sebastian Schröder. „Die Ostsee prägt schon heute unsere Wirtschaftsstruktur.“ Ein Drittel aller

Exporte gehe in Anrainerstaaten, 74 Prozent des Umschlages in den Häfen des Landes stammen aus dem Ostseehandel. Schröder wie auch die anderen Redner mahnten dazu, Russland als einziges Nicht-EU-Mitglied an der Ostsee mit ins Boot zu holen: „Eine Ostseestrategie ohne Russland wäre so, als wenn man eine Strategie für den Rhein entwickelt, ohne die Schweiz zu berücksichtigen, weil sie nicht in der EU ist.“