DAMPF-EISBRECHER "STETTIN"

– das größte kohlengefeuerte Dampfschiff weltweit

Als eines der großen deutschen Traditionsschiffe ist der Dampf-Eisbrecher "Stettin" nicht nur an der Küste bekannt. wissen Wenige jedoch, dass es sich bei dem Schiff um den größten kohlengefeuerten Dampfer weltweit handelt. Die Kesselanlage mit Handbeschickung, die letzte den großen Überseeschiffen entsprechend, kann als einmalig bezeichnet werden. Den Titel des letzten seegehenden und kohlengefeuer-Dampfers Deutschlands dagegen verlor die "Stettin" erfreulicherweise

1988 mit der Wiederinfahrtsetzung des Flensburger Salondampfers "Alexandra". Die "Stettin" wurde 1933 als fünftes Schiff einer Eisbrecherflotte auf den Stettiner Oder-Werken im Auftrag der Stettiner Kaufmannschaft gebaut. Der strenge Eiswinter 1929 hatte die Erforderlichkeit eines weiteren und noch leistungsfähigeren Eisbrechers gezeigt. Aufgabe dieser Eisbrecher war die ganzjährige Gewährleistung der eisfreien Zufahrt des ca. 50 km südlich der Ostsee gelegenen Hafens Stettin. Es galt das Stettiner Haff und die Kaiserfahrt in Swinemünde auch in strengeren Eiswintern befahrbar zu halten. Im Rahmen der politischen Entwicklung des Jahres 1933 sollte das im Bau befindliche Flaggschiff der Stettiner Eisbrecherflotte den Namen des neuen Reichskanzlers erhalten. Auf eine entsprechende Anfrage hin in der Berliner Reichskanzlei wurde jedoch gebe-



Im Dock bei B+V 21.12.2004

Fotograf + Sammlung: Andreas Westphalen

Schlagzeilen der ausländischen Presse wie "Adolf Hitler untergegangen" gar nicht erst ermöglichen. (Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit hätte das Schiff mit diesem Namen das Kriegsende auch nicht überdauert.) Zumindest der Stapellauf am 7. September 1933 wurde zu Propagandazwecken der neuen Machthaber in Deutschland genutzt. Der neue Eisbrecher erfüllte die vertragsgemäßen Voraussetzungen und Erwartungen auf seiner Probefahrt am 19. November 1933 in vollem Maße. Auch im Eiseinsatz in den folgenden Wintern bewährte sich das Schiff sehr gut. 1938 entstand ein sehr interessan-

tes Bilddokument, in dem die fünf

dampfgetriebenen Eisbrecher ("Stet-

tin", "Preußen", "Berlin", "Pommern"

und "Swinemünde") der Größe nach-

ten, von diesem Vorhaben Abstand zu

nehmen. Anscheinend wollte man

einander in Kiellinie liefen.

Die "Stettin" war bis zum Bau des Eisbrechers "Hanse" 1966 der größte zivile Eisbrecher Deutschlands. Das Schiff hat eine Länge von 52 m, ist 13 m breit, hat einen Tiefgang von ca. 5,80 m sowie eine Wasserverdrängung von 1200 t. Der Raumgehalt ist mit BRZ 722 vermessen. Als Hauptmaschine dient eine dreifach Expansionsmaschine mit einer Leistung von 1900 effektiven oder 2200 indizierten PS. Des Weiteren arbeiten 14 autonome Dampfmaschi-

nen an Bord. Dazu zählen die Rudermaschine, die Zirkuline zur Seewasserkühlung des Kondensators, die Luftpumpe zur Erzeugung eines Vakuums im Kondensator sowie die Windkarre, um den Kesseln einen künstlichen Zug zu geben. Auch das Ankerspill und das Verholspill auf dem Achterdeck sind dampfgetrieben. Damit der Koch in der Kombüse auch Vorteile von der Dampftechnik hat, gibt es dort einen dampfbetriebenen Warmwassererzeuger, wie sich ein solcher auch in der Restauration des Salondampfers "Alexandra" befindet.

Für die Dampferzeugung werden zwei Flammrohrkessel mit jeweils 24 t Wasser Inhalt und je drei per Hand zu beschickenden Feuerungslöchern genutzt. Der Bunkerinhalt beträgt knapp 200 t. Je nach Fahrtumfang müssen täglich bis zu 10 t Kohle in die Feuerlöcher geschaufelt werden. Damit ist es für die Heizer aber

Stapellauf bei den Stettiner Oderwerken 07.09.1933

Fotograf: Photo Steinl, Sammlung: Hans Georg Prager



Paradefahrt aller fünf Stettiner Eisbrecher im Stettiner Haff 1937 Fotograf + Sammlung: Andreas Westphalen





Eiseinsatz auf der Unterelbe vor Cuxhaven, 20.01.1963

Sammlung: Hans Georg Prager

allein nicht getan. Sie haben die Kohle auf den Rosten richtig zu verteilen, die Luftzufuhr zu regeln und die Asche zu ziehen. Bei geringen Kohlenvorräten müssen sie in die Bunker klettern, um dort die Kohle vor das Bunkerloch, teilweise sogar nach oben auf die Flurplatten, zu schaufeln. Die wichtigste Aufgabe des Heizers ist die Regulierung des Wasserstandes. Insoweit lässt sich feststellen, dass der Heizer mehr Verantwortung als der Kapitän hat: Sinkt der Wasserstand unter die feuerberührte Fläche, muss mit einer Kesselexplosion gerechnet werden, wie es in früheren Zeiten auch immer wieder mal vorgekommen ist. Speißt der Heizer dagegen zuviel Wasser in den Kessel, besteht die Gefahr des Überreißens, d. h. dass der Dampf Wasser in die Zylinder der Maschinen mit hineinzieht und dies zu schweren Schäden an den Dampfmaschinen füh-

ren kann. Regelmäßig sind 6 Heizer auf der Stettin tätig. Bei kaltem Kessel sollte so langsam wie möglich mit mindestens zwei Tagen Vorlauf angeheizt werden, sind die Kessel warm und haben einen Restdruck des Vortages, so müssen die Heizer ca. drei Stunden vor Fahrtbeginn mit der Wasserpflege, nämlich dem Abschäumen und Abschlammen sowie dem Aufheizen beginnen. Regelmäßig wechseln sich im Fahrbetrieb jeweils drei Heizer stündlich ab. Wie unrentabel eine Dampfmaschine für heutige Verhältnisse geworden ist, kann man sich vorstellen, wenn man bedenkt, dass zusätzlich noch weitere sechs Personen für den Betrieb der Maschinenanlage erforderlich sind. Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass der Rumpf des Schiffes noch ausschließlich genietet ist und so konzipiert ist, dass er das Eis nicht nur zerdrückt, sondern auch zerschneidet.

Zurück zur Geschichte: Mit Kriegsausbruch wurde die "Stettin" der Reichsmarine unterstellt und nahm an verschiedenen militärischen Operationen, u. a. auch an der Besetzung Kopenhagens teil. Zu Kriegsende war das Schiff als Flüchtlingstransporter eingesetzt. Mit 500 Soldaten an Bord (und zwei Toiletten!) und dem aufgrund Kohlemangels fahrunfähigen Eisbrecher "Preußen" im Schlepp gelangte die "Stettin" in den Westen und wurde dem Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg zugeteilt. In den folgenden Eiswintern wurde sie für den Eisaufbruch auf der Elbe, im Nord-Ostsee-Kanal und in der westlichen Ostsee eingesetzt. Während im Eiswinter 1963 noch mehrere kohlegefeuerte Eisbrecher wie die "Preußen" in Kiel und die "Ostpreußen" auf der Elbe aktiv waren, waren im Eiswinter 1979 die "Stettin" und das ölgefeuerte Halbschwesterschiff "Wal" im Nord-Ostsee-Kanal als einzige Dampf-Eisbrecher zu finden. Bei diesem letzten Eiseinsatz zeigten sich aber bereits personelle und technische Probleme (Durchbrennen der Roste), so dass die Außerdienststellung des Schiffes beschlossen wurde. Dies bedeutete faktisch, dass das Schiff zum Verschrotten zum Verkauf stand.

Es ist in erster Linie heimatverbunden Pommern, wie dem Unternehmer Karl Friedrich Lüder zu verdanken, dass das Schiff nach äußerst schwierigen Verhandlungen einem Förderverein übereignet wurde. Unter dem Vorsitz des Schifffahrtsschriftstellers Hans Georg Prager wurde das Ziel des Erhalts des Schiffes auf die Wiederherstellung der Fahrfähigkeit hin erweitert. Zur 100-Jahrfeier der Kieler Woche 1982 fuhr die Stettin das

Letzter Einsatz (am 6.3. a.D.) auf dem NOK, aufgenommen von Hochbrücke Holtenau 04.03.1979 Fotograf + Sammlung: Detlef Luckmann

erste Mal unter der Flagge des heutigen Eigners mit Gästen an Bord zu Regatta-Begleitfahrten.

Der Rechtsstatus des Schiffes war zu dieser Zeit nicht unproblematisch. Alle an Bord tätigen Besatzungsmitglieder arbeiteten damals wie heute unentgeltlich und die Einnahmen wurden allein für die Erhaltung des Schiffes und seiner Fahrfähigkeit verwendet. Damit handelte es sich nicht um ein Kauffahrteischiff, sondern war als Sportfahrzeug einzustufen. Nach der Kollision des ehemaligen Feuerschiffs "Elbe 3"

mit einem sowjetischen Frachter 1985 auf der Kieler Förde forderte das damalige Seeamt Flensburg den Gesetzgeber auf, eine gesetzliche Grundlage für diesen Typ eines Seeschiffes zu schaffen. Nach Inkrafttreten der Traditionsschiffrichtlinien 1991 ist die "Stettin" von der Seeberufsgenossenschaft für die Mitnahme von über 100 Gästen zugelassen. Der Weiteren ist das



Andreas Westphalen: Dampfeisbrecher STETTIN und die deutschen See-Eisbrecher 192 Seiten, 243 farbige Abbildungen, EURO 39,50, ISBN 978-3-89757-422-9



Schiff als Kulturdenkmal im Denkmalsbuch seines Heimathafens Hamburg eingetragen.

Seit über 25 Jahren wird auf dem Dampf-Eisbrecher "Stettin" die Technik des früheren Schiffsantriebs unmittelbar interessierten Personen gezeigt. Um dies zu ermöglichen, wird über das ganze Jahr von den Vereinsmitgliedern zielgerichtet und gut organisiert am Schiff gearbeitet, um in einer manchmal schwierigen Gradwanderung die Ziele des Erhalts der historischen Substanz und eines sicheren Personentransportes - seit Jahren unter der erfolgreichen Leitung des Dipl.-Ing. Helmut Rohde – zu verwirklichen.

Wäre es nicht gelungen, das Schiff zu erhalten und wieder in Fahrt zu bringen oder würde dies zukünftig aufgrund geänderter Rechtsgrundlagen oder Rechtsauslegungen für Traditionsschiffe nicht mehr möglich sein, würde ein wichtiger Bestandteil der historischen maritimen Kultur fehlen.

1. Dampferrennen beim 3. Flensburger DAMPF RUNDUM 13.03.1997 Fotograf + Sammlung: Andreas Westphalen

