

Dampf-Eisbrecher STETTIN



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

September 2004 • Ausgabe 07



Eine Foto-Tour mit Wolfgang Köhler



Wer viele Gäste auf die STETTIN bringen will, muss auf sich aufmerksam machen. Für Werbung und Pressemitteilungen braucht man viele gute Fotos vom Schiff. Die Redaktion

konnte den Profi-Fotografen Wolfgang Köhler für eine kostenlose Fototour auf der Elbe gewinnen. Mit ihm an Bord der Museumsbarkasse ALTONA drehten unsere Mitglieder Peter Donner und

Günter Thümer unzählige Runden um unser Schiff während einer Gästefahrt durch den Hamburger Hafen. Beispiele dieser Mühe siehe oben. Allen sei herzlich gedankt!

Editorial

Liebe Mitglieder,

als uns in diesem Frühjahr nach dem EU-Beitritt Polens alle Experten stark steigende Preise für polnische Kohle vorhersagten, zahlte sich unsere vorsichtige Finanzpolitik der letzten Jahre aus. Wir konnten den Bedarf für mehrere Jahre noch sehr günstig kaufen und auch bezahlen.

Weitere große Ausgaben während der winterlichen Werftliegezeit und durch die Grundüberholung der Boote erinnern uns jedoch daran, wie wichtig die Erlöse aus Kartenverkauf, Charter und Service für uns sind, auch um die Rücklagen wieder aufzufüllen. Hier geht mein herzlicher Dank an alle, die zu unseren Erfolgen beigetragen haben

An Frau Charlotte Virchow kann unser besonderer Dank leider nur noch posthum erfolgen: Im Andenken an den gemeinsamen Geburtsort Stettin hat Frau Virchow die STETTIN in ihrem

Testament mit DM 10.000,- bedacht. Kürzlich ist auf dem Vereinskonto der Gegenwert in Euro eingegangen, den wir in ihrem Sinne zum Unterhalt unseres Schiffes einsetzen werden. Natürlich hat es uns alle gefreut, dass der letzte Kapitän aus der aktiven Fahrzeit der STETTIN bei uns an Bord war. Mit ein wenig Stolz haben wir vernommen, die STETTIN sei heute in einem viel besseren Zustand als bei der Außerdienststellung 1981 - viel Schweiß und Mühe der Aktiven und nicht wenig Geld haben sich also gelohnt! Nur durch den unermüdlichen Einsatz vieler Aktiver ist dieses schöne Schiff für die Nachwelt zu erhalten.

Hierfür und für die eine oder andere großzügige Zuwendung danke Ihnen allen ganz besonders

Ihr Manfred Fraider



Es war nicht zu überhören, die Hauptmaschine machte schon bei halber Fahrt schlagende Geräusche, eine gründliche Überholung musste her. Überstanden war der letzte Werfteinsatz bei B+V, als sehr publikumswirksam mit Fernsehbegleitung eine Nietgänger ihr altes Handwerk beim Austausch einiger Bodenplatten demonstrieren konnten. Erneut verholten Schlepper die STETTIN zur Werft, um neben den sonst üblichen Winterarbeiten Größeres in Arbeit zu nehmen.

Winter 2002/2003: Kessel und Hauptmaschine

Kuhwerder Hafen am Liegeplatz 9 - hier liegt unser stolzes Schiff an der Kaimauer, bei Ebbe ragt kaum der Schornstein über die Flutschuttmauer bei Blohm+Voss. Wie der Bordverwalter treffend sagte. „Hier ist das Ende der Welt, nicht mal die BILD-Zeitung gibt es hier!“. Eiskalter Wind pfeift über das Gelände und fröstelnd laufen wenige Männer herum. Eine ganz neue Erfahrung im Kesselraum. Dort wo sommers fast 50° Cels. herrschen, ist es saukalt.

Selbst die Bordheizung ist in Reparatur. Die Kessel sind ohne Wasser und alle Rauchklappen sind offen. Einige Rauchrohre müssen entfernt und erneuert werden.

Aus dem Inneren kreischt eine Flex. Jemand kriecht aus der Feuerbüchse und ruft nach Feuer für eine Zigarette.

Die Schweißarbeiten darf später nur ein Schweißer mit speziellem Zertifikat ausführen, danach folgen Druckprobe und amtliche Abnahme. Diesen ganzen Aufwand wird später niemand mehr sehen.

Ein weiterer Besuch auf der STETTIN: Inzwischen hat die größte Maschinen-Reparatur aller Zeiten begonnen. Die Grundlager der Hauptmaschine haben zuviel Spiel und müssen erneuert werden. Hierzu ist (fast) alles im Maschinenraum auszubauen, damit man an die Kurbelwelle herankommt. Die soll schließlich zur Nachbearbeitung an Land zu MAN (3 Teile mit je 2.200 kg), ebenso alle Grund- und Pleuellager.

Das ganze Schiff liegt schon voller Teile, Gitter, Bleche und Rohre - alles mit kleinen Nummern gekennzeichnet. Der Maschinenraum ist nur noch über den Kesselraum zugänglich - für den Laien das Chaos schlechthin. Dazwischen Hans Litfin mit Notizbuch und Kugelschreiber.

STETTIN dröben bi Blohm + Voss

un wat dor mokt worn is



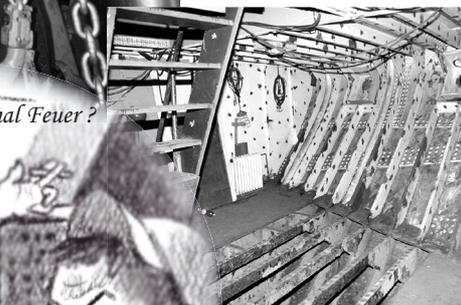
Mit Hub-Zug...



...Schweißbrenner...



...und Flex



Hier ist auch noch viel zu tun



Der Niedergang zum "Hotel" um 180° gedreht

Ein Blick über die Schulter zeigt Skizzen, Maße, Zahlen und Notizen. Metallisches hämmern und ratschen von Hubzügen begleiten die gespenstisch beleuchtete Atmosphäre. Joachim Karisch, Heinz Keiter und Henry Wiencken sind zu erkennen, ebenso Männer von B+V und VTH. Leichte Zweifel kommen auf, ob die STETTIN jemals wieder fahren können - aber da ist ja noch das Notizbuch des Leitenden Ing.! Dieses und vieles mehr hat dann zum vollen Erfolg geführt.

Nicht zu vergessen, dass bei miesem Wetter die Decksmannschaft mit Werner Hölting an der Spitze es schaffte, alle Außenarbeiten bis zur neuen Fahrzeit zu erledigen.

**Winter 2003/2004:
„Hotel zur Schraube“**

Früher reichten für den Einsatz im Eis Kojen für 22 Mann Besatzung. Heute sind zusätzlich (weibliches) Servicepersonal und hier und da überzählige Leute in Ausbildung unterzubringen. Hierfür wurde die eine oder andere Notkoje geschaffen. Weitere Schlafplätze gab es zur

Not in der Last oberhalb der Schraube - vornehm „Hotel zur Schraube“ genannt. Im letzten Winter sollte nun endlich das Provisorium ausgebaut und durch 2 Kammern mit je 4 Kojen nebst sanitären Einrichtungen abgelöst werden. Um mehr Platz zu schaffen, war der Niedergang so zu verändern, dass der Eingang nun von vorne erfolgt. Bei Blohm+Voss sollte VTH, unterstützt durch Freiwillige der STETTIN, endlich loslegen. Gleichzeitig konnte etliches im Maschinenbereich und die eine oder andere (wichtige) Kleinigkeit erledigt werden.

Unter der Last (Laderaum) im Achterschiff liegt ein Ballasttank, zugänglich durch ein Mannloch. Bei genauer Inspektion wurden die Gesichter immer länger: Rost hatte das

Deck zwischen Ballasttank und Last stark zerfressen, im Tank selbst war das eine oder andere Konstruktionsteil ebenfalls angefrassen.

Mit viel Aufwand musste durch eine Spezialfirma wochenlang alles gesandstrahlt

und alle maroden Bleche erneuert werden. Danach wurde alles fachmännisch gegen Rostfraß beschichtet. Da es einen ähnlichen Ballasttank im Vorschiff gibt, wurde in kluger Vorausschau die gleiche Prozedur dort wiederholt. Hierbei war noch ein alter verschlammter Heizöl-

tank (wegen der Explosionsgefahr) zu reinigen und auszubauen, auch kein Vergnügen.

Schon war Frühling und der eigentliche Innenausbau mit Isolierung und Sanitärinstallation musste schweren Herzens auf den nächsten Winter verschoben werden. Dann aber wird alles dem Namen gerecht werden - ein wirkliches „Hotel zur Schraube“.

An Deck wurden die Davits grundüberholt, Rost geklopft und Farbe gewaschen. Der STETTIN-Schriftzug wurde neu gestaltet und aufgemalt. Und nach der Fahrzeit geht's weiter...

Beigetragen zu Fotos und Text hat Manfred Schilling





Es tut sich etwas auf unserem Dampfer in Bezug auf die Schiffssicherheit. Wer aufmerksam durchs Schiff geht, wird jetzt überall die „Handschrift“ von Uwe Steinke entdecken. Man findet an Deck grün / weiße Tafeln mit den Rettungsstationen, im Gang, auf dem Hauptdeck und in den Niedergängen hängen die Einsatzpläne für den Notfall.

Schiffssicherheit- Auch auf der STETTIN ein Thema

Und auch an den Kojen sind schon Schilder mit den entsprechenden Angaben angebracht. So sollte also jedes Besatzungsmitglied seinen Platz im Falle eines Falles kennen.

Eine Stunde vor der Fahrt zur Kieler Woche wurde die Crew am Sammelpunkt 1 auf dem Vorschiff informiert, was in einem Notfall zu tun sei (man kann es auch Probealarm nennen) Uwe Steinke und Helmut Dehn erläuterten das Konzept und wiesen auf die Notwendigkeit des regelmäßigen Übens hin.

In Kiel hatten wir eine weitere Zusammenkunft mit den Mannschaftsmitgliedern. Hier wurden erste Erfahrungen ausgetauscht und auch schon Ver-

besserungsvorschläge gemacht. Der praktische Teil bestand dann in einem „Mann über Bord“ Manöver – allerdings wurde zunächst nur eine Schwimmweste über Bord geworfen. Dass das Bergen bei leicht rauher See nicht ganz einfach ist, zeigte sich am Zeitaufwand, denn es dauerte mehr als zehn Minuten ehe die Weste wieder an Bord war.

Beim zweiten Test musste dann Helmut Dehn im Überlebensanzug, den uns freundlicherweise das Forschungsschiff ALKOR zur Verfügung gestellt hatte, über Bord.

Bei windigem und kühlem Wetter wurde er selbstverständlich durch eine Leine gesichert.

Beim Anbordhieven des „Opfers“ hat es dann Werner Hölting erwischt. Er nahm ein Vollbad – ohne Überlebensanzug. Solche Rettungsübungen mit verschiedenen Szenarien werden zukünftig regelmäßig abgehalten werden, insbesondere vor längeren Großgewässertörns, damit die Kenntnisse für den Notfall allen Besatzungsmitgliedern geläufig sind. Genau so selbstverständlich wie Airbag und Anschnallgurte im Auto, sollte uns die Schiffssicherheit für uns und unsere Fahrgäste sein. Hoffen wir, dass wir beides nie im Ernstfall brauchen.

Henry Wiencken

Fotos: Eberhard Lantz und Henry Wiencken



Generalüberholt und geprüft: Boote und Davits



Das freiwillige und das unfreiwillige Bad



Ein wenig Feuchtigkeit im Stiefel



Das NDR-Fernsehen an Bord

In der Woche vor Pfingsten kam der NDR mit einem Team an Bord. Verwalter Klaus Sprave erfüllte geduldig alle Sonderwünsche der Fernsehleute und sorgte auch für die gewünschten Töne aus dem Typhon. In ihren Tipps zum Wochenende berichtete Petra Wanitschka über die nächsten Reisen der STETTIN und gab einen Hinweis auf den Kartenverkauf durch die Geschäftsstelle. Schon während der Sendung kamen die ersten Anrufe.

Meister der Buchstaben

Viele kennen unser Mitglied Bernd Klevenhusen („Bernie“) als Grafiker des STETTIN-Plakats. Erfreulicherweise für uns alle hat er nun auch diese EisbärPost gestaltet, was für ihn als gelernten Tiefdruckretuscheur und ausgebildeten DTP-Grafiker noch nahe liegt. Wie man auf dem Foto sieht, hat er auch vor großen Aufgaben keine Angst: Im Winter wurde der Schiffsname von ihm neu gemalt - ein wahrer Meister der Buchstaben. Danke Bernie!

Manfred Gehrke



Nach und nach wollen wir unseren Lesern Menschen und Aufgaben auf der **STETTIN** vorstellen.

„Mama, sind da unten auch Menschen?“
„Nein, Kind, das sind nur Heizer!“

Die erste und selbstverständliche Pflicht des Heizers ist die sachgemäße Bedienung und Instandhaltung der Dampfkesselanlage und aller zu dieser gehörigen Sicherheitsvorrichtungen und sonstigen Einrichtungen.

Gleichzeitig hat er aber auch für die Erzeugung der notwendigen Dampfmengen von erforderlicher Spannung zu sorgen durch ordnungsgemäße Beschickung der Feuerungseinrichtungen mit dem Brennstoff. Je besser die Verstandesbildung eines Heizers ist, die es ihm ermöglicht, schnell die inneren Zusammenhänge der einzelnen Vorgänge in Feuerung und Kessel richtig zu verstehen und aus den gemachten Beobachtungen folgerichtige Schlüsse zu ziehen, auf Grund deren er schnell und sicher seine Entschlüsse faßt zu weiteren Maßnahmen, umso besser wird der Erfolg seiner Arbeit sein. Für die Bedienung von Handfeuerungen kommen zu diesen geistigen Forderungen auch noch hohe Anforderungen an die körperliche Tüchtigkeit und Geschicklichkeit des Heizers.“ (Zitat aus einer Heizerschulung des Jahres 1924)

Damit ist eigentlich alles gesagt, aber gehen wir ruhig mal ins Detail. Zwar standen die Heizer und noch mehr die Trimmer früher auf der untersten Stufe der Bordhierarchie und ihr Ansehen war entsprechend gering, aber dass von ihrer Arbeit ganz entscheidend die Sicherheit des Schiffes abhängen kann, ist jedem sofort klar, der vom Dampfbetrieb mehr weiß, als dass ein Heizer halbnaakt in einer finsternen, glutheißen Hölle unentwegt Kohle in „Öfen“ schaufelt. Der Stolz auf ihre gute, solide Arbeit und das Wissen um Pflichten, Verantwortung und Sicherheit haben die „schwarzen Gesellen“ stets zusammengeschweißt, man schätzte sogar ihren Rat in mancherlei Angelegenheiten – „Seeadvokat“ war kein leeres Synonym. Die Arbeit war in der Regel hart und entbehrungsreich und Heizer auf einem kohlegefeuerten Schnelldampfer zu sein war nie ein Traumberuf. Aber: „Das blaue Band wurde mit der Heizerschaufel erkämpft“! Stimmt – der gewaltige Dampfbedarf beispielsweise von vier Vier-Zylinder-Dreifachexpansionsmaschinen in voller Fahrt bei einer Maximalleistung von 45 000 PS war nur durch Dampf aus 31 Kesseln unserer Bauart mit je vier Feuerungen zu stillen (KAISER WILHELM II, KRONPRINZESSIN CECILIE). Dabei wurden die Kessel und auch ihre Heizer im Grenzlastbereich beansprucht. 124 Feuer und 150 Heizer – vorbei, bei uns geht's „eine Nummer kleiner“ – 6 Feuer und 6 bis 8 Heizer.

So oder so, die Heizer haben dafür zu sorgen, dass der Maschine jederzeit Dampf von genügend hoher Spannung

Die Aufgaben unserer Heizer auf der **STETTIN**

zur Verfügung steht, auf unserer STETTIN je nach Absprache zwischen 12 (bei „Daddelfahrt“) oder dem maximalem Druck von 14,5 kg/cm² (beim Indizieren der Maschine oder Fahrt im freien Seeraum).

Das wichtigste überhaupt ist ein genügend hoher Wasserstand im Kessel. Der im Kondensator nach verrichteter Arbeit in den Maschinen zu Wasser zurückgekühlte Dampf wird, über die Hauptspeiseleitung von der Speisepumpe zu den Kesseln gefördert, vom wachführenden Heizer mittels zweier Reglerventile auf die beiden Kessel so verteilt, dass auch ungleiche Verdampfung und damit unterschiedlicher Verbrauch von Kesselwasser stets ausgeglichen werden. Das durch Pfeifendampf und kleine Undichtigkeiten verlorene Wasser wird aus

eben billigen guten Gasflammkohle ökonomisch umzugehen. Störungen zu erkennen und möglichst zu beheben oder dem Wachhabenden zu melden sowie pfleglicher Umgang mit der Anlage sind nicht zuletzt die wichtigsten Pflichten der Heizer.

Einschlägige Vorbildung oder Prüfungen waren für Seeschiffs-Heizer nie vorgeschrieben. Sie lernten nach und nach von den bereits Befahrenen ihr Handwerk, bis sie schließlich als Schiffsheizer voll einsetzbar waren. Je nach Veranlagung und Interesse stellte und stellt sich auch heute noch nach und nach das Wissen um die inneren Zusammenhänge der Dampferzeugung und der Kesseltechnik ein. Zwar gibt es leider wenig Literatur zum Thema, aber der Interessierte findet schon den Weg zu den Quellen...

Ein wirklicher Heizer will schließlich mehr als schwarze Brocken dahinfwerfen, wo's hell ist.

Wie reagiert der Kessel auf welche Aktion? Was für eine Qualität hat die zu verfeuernde Kohle und wie übertrage ich ihre Energie optimal aufs Kesselwasser? In welchen Zeitintervallen beschicke ich mit wie vielen Schaufeln die Feuer? Wie viel Verbrennungsluft benötigt die Kohle



der Autor beim Aschfallziehen

dem Speisewassertank als sogenanntes Zusatzwasser in benötigter Menge ergänzt. Wasser im Kessel und kein Feuer – keine Gefahr; kein Wasser im Kessel und Feuer – außer schweren Kesselschäden durch Warmverformung weiter keine Gefahr; zu wenig Wasser im Kessel und Feuer – wir Heizer passen schon auf, dass das nie vorkommt. Über die möglichen Folgen schweigt des Sängers Höflichkeit... Vorausschauende Heiztechnik, also sinnvolles, dem Betrieb angepasstes Heizen, ist angeraten, um mit der nicht

zum optimalen Abbrand? Kohlemenge und Verbrennungsluft sowie der zeitliche Abstand zwischen den Beschickungen ergeben in Abhängigkeit voneinander eine definierbare stündliche Dampfmenge (je Kessel maximal 5880 kg Dampf / Std.), die auf den Maschinenbedarf abgestimmt sein soll. Durch vernünftige Schürarbeit (Durchstoßen, Glutbett locker halten, eventuell mit dem Pricker aufreißen) ist ein lebhaftes Feuer und somit eine hohe Feuerraumtemperatur und optimale Verbrennung erreichbar.



Zu jedem Artikel gibt es Kurzportraits von Vertretern dieser Zunft. Die Auswahl hierzu ist rein zufällig.

Nun könnte man natürlich sagen: „das ist dem Chief sein Problem...“ Tatsächlich hat der Leitende Ingenieur (und stellvertretend sein Wachmaschinist) auch für den Kesselbetrieb die Verantwortung und die Heizer arbeiten unter seiner Aufsicht. Er kann (und muss) sich aber darauf verlassen können, dass der Kesselbetrieb reibungslos funktioniert. Der erfahrenste Heizer ist als Oberheizer sein „Kontaktmann“, er koordiniert alle anfallenden Arbeiten mit den Makkern. Da „der Keller“ nur als Einheit funktionieren kann, werden alle Vorgänge im Bereich Maschine und Kessel in Absprache und enger Zusammenarbeit geregelt. Der Kontakt zur Nautik

baren Heizer den Segen zum Asche-Ejektor, der alles (mit behördlichem Segen) per Wasserstrahl der See übergibt. Täglich setzt unsere alte Dame eine besonders markante Duftmarke: das Ergebnis des Rußblasens, bei dem Flugasche und Ruß aus allen Rauchrohren, Rauchfang und Schornstein per Dampf gelöst und ins Freie gepustet wird. Irgendwann rollt die Kohle auch nicht mehr freiwillig aus den Bunkern den Heizern vor die Füße, dann muss zusätzlich getrimmt werden, also die schwarzen Edelsteine in erreichbare Nähe der Makker vor die Kessel geschafft werden. Bei längeren Fahrten kann sich Schlacke bilden, das Feuer droht zu erstickern.

Menge Stahl und Wasser zu erwärmen. In der winterlichen Ruhepause werden hauptsächlich Kesselpflege, -reinigung und -vermessung sowie Ventilpflege betrieben. Außerdem Farbe waschen, pönen, aufräumen und anderes. Warum und wozu dies alles? Na ja, zum Wohl unseres Dampfers natürlich und im Interesse der gemeinsamen Sache unseres Vereins. Und warum ausgerechnet als Heizer? Zugegeben, ein ordentliches Schuss Dampf im Blut ist schon hilfreich, aber wen außerdem ein ordentliches heiß loderndes Feuer „richtig anmacht“, der kann gar nicht mehr anders, als Heizer auf dem größten noch aktiven Kohlebrenner zu werden.

Eberhard Lantz

Fotos: Dirk Schumacher

Heizerportraits

Eberhard Lantz

Über saarländischer Kohle aufgewachsen und von Lokomotivheizern gründlich mit dem Dampfbazillus infiziert, stieß er nach dem fotografisch begleiteten Ende dieser Ära in einem Modellbauheft endlich auf die Beschreibung der Maschinen- und Kesselanlage der STETTIN. Den Dampfer besuchen, vor den Kesseln stehen und an diesen Magneten spontan hängen bleiben, von gestandenen Schiffsheizern das Handwerk lernen, Erfahrungen sammeln und viele Fachbücher wälzen führten dazu, dass er nun im zehnten Jahr, inzwischen als Oberheizer, vor den Feuern des Eisbrechers den Großteil seines Urlaubs verbringt. Aus dem heutigen Domizil Bamberg reist der Berufsfotograf oft mit seiner Reni (weiblicher Heizer und von einem Fahrgast liebevoll „die Kohlenfrau“ genannt) zusammen sommers und winters zur Stettin.

Susanne Heß

Wer denn da meint, vor den Kesseln wäre nur Platz für gestandene Mannsbilder, irrt gleich mehrfach. Hierher hat sich auch die eine oder andere Frau verirrt. Während der Kieler Woche ist hier regelmäßig die blonde Susanne, eine „echte Kieler Sprotte“, in Aktion. Während sie „ihre Frau“ vor den Kesseln steht, widmet sich ihr Mann schnellen Autos auf dem Nürburgring. Die gelernte Büroangestellte ist der Faszination von Feuer und Wasser erlegen und freut sich immer das ganze Jahr auf den nächsten Einsatz auf der STETTIN.



Durchstoßen des Feuers

geschieht bekanntermaßen über den Maschinentelegrafen und das Sprachrohr. Zusammenarbeit mit allen Ressorts ist auf einem Schiff, so wie wir es betreiben, unerlässlich. Heizer-Nebentätigkeiten sind z.B. „Fenderman“, also Aushilfe an Deck, gelegentlich „Augenarzt“, also zum Kartoffeln schälen, und sogar am Ruder sah man schon schwarze Gesellen sich die Freiwache vertreiben.

Der Tag eines Heizers beginnt üblicherweise etwa vier Stunden vor Fahrtbeginn mit dem langsamen Hochfahren der über Nacht aufgebähten (mit je einem Ruhefeuer versorgten) Kessel. Danach folgt die oben beschriebene Tagesroutine, ergänzt durch weitere Aktivitäten. Nach und nach sammeln sich unter den Rosten im Aschfall die unbrennbaren Bestandteile der Kohle an, es muss Asche gezogen werden – wenn sie noch glüht, ein wundervoller „Budenzauber“ mit Funkenregen und schweflig duftenden Löschwasserschwadern. Täglich ein- bis zweimal wird entsorgt: als „indisches Förderband“ transportieren alle erreich-

Die Dampferzeugung lässt deutlich nach und das gefürchtete Feuerreinigen wird nötig, mit Schlacke brechen, Hitze, Qualm und all den netten Annehmlichkeiten, die wir Heizer so schätzen. Nach dem Anlegen werden die Kessel mit Frischwasser und Kesselchemie aufgespeist und in jedem Kessel das Munkifeuer für die Nacht aufgebäht. Danach besteht endlich die Möglichkeit, den lästigen Mineralwassergeschmack des Tages durch „Hopfenblütentee“ zu neutralisieren. Wenn zwischen zwei Fahrblöcken die Ruhepause weniger als drei Wochen beträgt, werden die Kessel durchgeheizt, das heißt, in jedem Kessel wird ein Feuer unterhalten, was ihnen besser bekommt, als häufiger Wechsel zwischen warm und kalt. Vor Saisonöffnung (und nach längeren Betriebspausen) müssen die (natürlich verschlossenen und gefüllten) Kessel per Lagerfeuertechnik angesteckt und so langsam mit Steinkohle hochgeheizt werden, dass keine Wärmespannungen auftreten. Das dauert drei Tage - schließlich ist eine



Internationales Dampf-Festival in Vejle (Dänemark)

Am Donnerstag, den 8. Juli 2004 um 5.40 Uhr im Hafen von Flensburg ist die Nacht für die STETTIN-Besatzung jäh zu Ende: Ohrenbetäubender Lärm lässt das Schiff erzittern - die schon seit Stunden aktiven Heizer schlammten die Kessel ab. Schnell ist alles auf den Beinen, denn bald kommen die ersten Passagiere für die Reise gen Norden.



Anlegen mit Schlepperhilfe. WAL liegt gegenüber

Pünktlich um 9.00 Uhr legt das Schiff ab, und es geht restlos ausverkauft bei auffrischendem Ostwind durch die Flensburger Förde. Voraus dampfen der Fördedampfer ALEXANDRA und der Schlepper WOLTMANN. Der Wind nimmt zu und Mutige auf dem Vorschiff werden durch überkommende Gischt gelegentlich nass. Vor Sonderburg müssen alle Schiffe auf die Öffnung der Straßenklappbrücke warten, die zu festgelegten Zeiten geöffnet wird. Hier kommt auch die STADT KIEL in Sicht und schließt sich dem Konvoi an. Wir passieren die schöne Silhouette der Stadt Sonderborg und es geht in den ruhigen Alsensund. Die Passagiere genießen die wunderschönen Küsten der bei Seglern zu Recht beliebten „Dänischen Südsee“. Hier im Kleinen Belt trennen sich gelegentlich unsere Wege (mit 5,40 m Tiefgang) und die der anderen Schiffe, die wegen ihres viel geringeren Tiefgangs so manche Abkürzung hinter kleinen Inseln wie Aarö fahren können. Auf der Brücke der STETTIN haben Kapitän Peter Wardetzki und Steuermann Dieter Haase alles im Griff und können sich dank der größeren Geschwindigkeit bald an die Spitze des kleinen Konvois setzen. Alle Bereiche des Schiffes werden von den Passagieren erobert. Je nach Interesse werden Kessel- und Maschinenraum bewundert und man lässt sich einfangen von der Faszination von Feuer und Wasser und dem ruhigen Lauf der Dampfmaschine. Andere haben ihren Lieblingsplatz auf der Brücke, im Salon oder gar oben auf dem Peildeck mit dem besten Rundumblick gefunden. Die eindrucksvollen Eisenbahn- und Autobahnbrücken bei Middelfart werden passiert. Kurz vor Fredericia begleiten Schweinswale das Schiff und springen voller Lebensfreude über die flachen Wellen, ein seltener Anblick. Bald biegen wir in den schönen Vejle-Fjord ein und navigieren durch das sehr enge Fahr-

wasser entlang der Tonnen in den Hafen von Vejle.

Schon von weitem begrüßt uns das für das Festival aufgebraute Riesenrad direkt am Hafen.

Das Hafenbecken ist nur 14 m breiter als wir lang sind, aber auch das Wendemanöver wird elegant gemeistert und nach neunstündiger Reise wird in Vejle festgemacht. Vergessen sind alle Probleme im Vorfeld der Reise.

Kurt Tværkær, Stadtrat in Vejle und Organisator für die Schiffe des Festivals, war es gelungen, insgesamt 12 größere und auch kleinere Schiffe nach Vejle einzuladen. Die STETTIN war das größte Schiff und zum ersten Mal beim alle zwei Jahre stattfindenden Festival dabei.

Als besonders attraktives Schiff wurden uns die Kosten für An- und Abreise ersetzt, wobei es schon ein wenig gedauert hat,



Kurt Tværkær



Oldtimer auf dem Wasser, der Schiene und dem Pflaster

bis Kurt Tværkær hierfür die Sponsoren gefunden hatte. Schon bei der Anmeldung hatten wir darauf hingewiesen, dass die unser Schiff die Anforderungen nach ISPS (siehe Kasten) nicht erfüllen kann. Hafenmeister und örtliche Polizei haben dieses akzeptiert und sahen keine Schwierigkeiten. Kurz vor der Reise gab es dann doch noch Probleme mit einem hohen dänischen Beamten und alle ausländischen Schiffe des Festivals sollten keine Einreisegenehmigung bekommen. Offensichtlich hat sich dann doch Kurt Tværkær durchgesetzt und auch Zweifler davon überzeugt, dass von dem Freundschaftsbesuch der deutschen Traditionsschiffe keine wie auch immer geartete Terrorgefahr ausgehen würde und es gab grünes Licht aus Dänemark. Er und einige Journalisten waren ab Flensburg an Bord. Hierbei gab es genügend Gelegenheit für Gespräche und

später auch ausführliche Berichte über die STETTIN in dänischen Zeitungen.

Offiziell begann die Veranstaltung am Freitag mit einer Einlaufparade aller Schiffe unter Führung eines kleinen dänischen Schiffes der Heimatverteidigung und endete am Sonntag mit einer Auslaufparade. Am Montag ging es zurück nach Flensburg.

Der einzige dänische Teilnehmer, die aus Kiel und Flensburg bestens bekannte SKJELSKØR aus dem Jahre 1914, musste leider wegen eines größeren Kesselschadens absagen und war nur durch einige Besatzungsmitglieder vertreten. Freudig wurden sie an Bord willkommen geheißen und mussten gleich die Gästebegrüßung auf Dänisch übernehmen.

Für die Stadt Vejle und Umgebung ist das Festival ein großes Ereignis und hat den Charakter eines Volksfestes. Viele Attraktionen für Jung und Alt locken Zuschauer an. Alles was mit Dampf zu bewegen ist, wird -liebervoll restauriert- vorgestellt und kann besichtigt werden. Eine umfangreiche Ausstellung von Modellen aller Art ergänzt den Anblick der dampfenden Maschinen und Schiffe in Originalgröße. Natürlich fehlt auch ein Dampfzug nicht, der vom Hafen aus längere Fahrten unternimmt.

Fahrbereite Auto-Oldtimer sind zu besichtigen und werden dazu genutzt, die Kapitäne der Schiffe nebst Begleitung zum Empfang ins Rathaus zu kutschieren.

Die Schiffe werden vom Veranstalter zu diversen kurzen und gut genutzten

Gästefahrten auf dem Vejlelfjord eingesetzt. Die Dänen haben ein besonderes Verhältnis zu allen historischen Dingen und besuchten die STETTIN auch bei jedem „Open Ship“ in Scharen. Traditionell findet immer am Sonntag auf einem Schiff ein Gottesdienst statt, dieses Mal auf der STETTIN mit dem Bürgermeister und Pastor Flemming Christensen.

Da alles um das Hafenbecken herum stattfindet, konnte die Besatzung die naheliegende Stadt in wenigen Minuten zu Fuß erkunden und sich mit Vejle schnell anfreunden. Jedenfalls gibt es schon heute ernsthafte Interessenten für die Reise nach Vejle in 2006 (7.-9.Juli)!

Und da war noch die Story mit dem Dänisch-Unterricht... (letzte Seite)

Was ist ISPS

Als Folge des 11. September 2001 wurde ISPS (International Ship and Portfacility Security Code) als Anti-Terror-Maßnahme von der UNO international vereinbart. Häfen und Schiffe über 500 BRZ müssen zur Terrorabwehr viele Auflagen erfüllen. Diese sind mit den Aufgaben von Museumsschiffen nicht in Einklang zu bringen. Es werden daher Ausnahmeregelungen erwartet.



(richtige) Kohle für die STETTIN



Pro Schiffsladung ein Jahr Kraftstoff

Die Bauwerft der STETTIN empfiehlt in den Spezifikationen „Oberschlesische Gasflammkohle“ als Kesselbrennstoff. Diese Kohle hat einen besonders hohen Brennwert und hinterlässt nur wenig Schlacke und Asche im Gegensatz zur Kraftwerkskohle aus Übersee. Sie ist also bestens geeignet für die Kessel, aber auch für unsere Heizer. An ihrem Fluchen hörte man den Unterschied. Sie hatten reichlich mehr zu entsorgen, wenn mal aus Brennstoffmangel in Kiel oder anderswo nachgebunkert werden musste. Im letzten Winter waren unsere Bunker leer und auch im Hafen lagerten nur noch ganz geringe Mengen. Also wurden 900 Tonnen in Polen zu sehr guten Konditionen geordert, um Vorräte für die

nächsten drei Jahre zu haben. Preiswert kann Oberschlesische Kohle nur per Binnenschiff nach Hamburg kommen, aber die Elbe führte in diesem Winter zu wenig Wasser. Endlich zu Ostern 2004 erreichten drei polnische Binnenschiffe nach viertägiger Reise den Hafenbetrieb Hansaport.

Nach einem Blick auf die Tankanzeige führt der Weg des Autofahrers einfach zur nächsten Tankstelle. Bei der STETTIN gehen die Blicke von Chief und Oberheizer in den 186 Tonnen fassenden Kohlebunker und die Planung geht los. In der Saison muss etwa zweimal gebunkert werden. Dazu muss ein Termin mit dem Hansaport abgesprochen werden, wann zwischen Abreise und Ankunft der sonst dort liegenden riesigen Erzbunker für uns ein Termin an der Pier frei ist. Nach der Probefahrt am 17. April 2004 ging es am späten Abend in den Sandauhafen, damit gleich am Sonntag ab 7.00 Uhr mit dem Bunkern begonnen werden konnte. Neben den gigantischen Erzhaufen von etlichen 100.000 Tonnen sieht unser Kohlenhaufen von 900 Tonnen geradezu winzig aus.

Auch wird uns berichtet, extra für die STETTIN würde man einen „kleinen“ Greifer bereithalten. Mit diesem war nach 2 Stunden der Bunker voll und die Besatzung konnte mit reichlich Wasser „Klar Schiff“ machen, denn in wenigen Stunden sollte die erste Gästefahrt beginnen.

Schon auf der ersten Reise hörte man nur Gutes und kein Fluchen aus Heizerkreisen: Gute Sortierung mit gleichmäßiger Größe, kaum Gruß und allerbeste Verbrennung. Das erleichtert die Arbeit vor den Kesseln und bringt mehr Dampf für Haupt- und Hilfsmaschinen.

Lukenvize dirigieren den „kleinen“ Greifer



Cuxhaven - Pfingsttour 2004

Pfingstsonnabend hieß unser Ziel erstmalig Cuxhaven. Immer wieder ein besonderes Erlebnis ist die Elbefahrt, vorbei am Elbhang von Blankenese, an der Schiffsbegrüßungsanlage Schulau, an Pagensand und den Schleusen von Brunsbüttel.



Vom Wetter in diesem Jahr nicht verwöhnt, gab es Pfingsten eine Ausnahme: sommerlichen Sonnenschein!

Viele Schiffe auf der Elbe und Interessantes an beiden Ufern nahmen die Passagiere ebenso gefangen wie alle Ecken und Winkel unseres schönen Schiffes. Nach einem gekonnten Wendemanöver im engen Hafenbecken machte die STETTIN am Liegeplatz „Helgolandkai“ fest. Dort warteten schon die Busse zur bequemen Rückfahrt nach Hamburg. Am nächsten Tag begann dann die Reise per Bus in Hamburg und ging mit dem Schiff zurück. Zwischenzeitlich knüpfte unsere Besatzung Kontakte

zum in Cuxhaven stationierten Seenotkreuzer HERMAN HELMS.

Zur Überraschung der Passagiere wurde die STETTIN vom Seenotkreuzer mit Fontainen wie ein Kreuzfahrer aus Cuxhaven verabschiedet. Viele Passagiere wollten begeistert schon gleich die Reise für 2005 buchen und hoffen auf Wiederholung.

Auch unser Kapitän Godehard Ohmes war begeistert und nahm sich Zeit sich für den jüngsten „seemannischen Nachwuchs“.



HERRMANN HELMS grüßt STETTIN



Unser Dampfer hat schon viele Charterer an Bord gesehen, aber manchmal gibt es doch welche, die auch für die STETTIN Neuland sind. Am 11. Juni 2004 war unser schönes Museumsschiff an das „Hamburger Abendblatt“ verchartert. Doch weit gefehlt, wer vermutet, dass sich Mitarbeiter der Redaktion an Bord befanden. Statt dessen erschienen etwa 25 Damen, die sich etwas unsicher, aber dennoch neugierig an Bord umsahen. Es waren allesamt Autorinnen. Und sie haben noch etwas gemeinsam: Sie alle schreiben...



Kriminalromane!

Da war also die Crème de la crème dieser Gattung an Bord unseres Eisbrechers, und einen Hamburg-Bezug gab 's auch. So schreiben die meisten dieser Damen Hamburg-Krimis für die vom „Hamburger Abendblatt“ herausgegebenen kleinen „schwarzen Hefte“ – eine Reihe von Kriminalromanen, die alle in Hamburg spielen. Vielleicht fühlt sich nun die eine oder andere Dame inspiriert und wir können bald einen Krimi lesen, der an Bord eines alten Eisbrechers spielt...

Dänisch-Unterricht

Bekanntlich ist Dänisch für deutsche Ohren und Zungen nicht ganz einfach. So ist es verständlich, dass sich in Vejle ein Besatzungsmitglied von einer Dänin nach Feierabend Nachhilfestunden geben ließ. Und weil alles nicht so ganz einfach ist, dauerte der Unterricht bis zum nächsten Vormittag...

Liebe Leser,

nach sechs professionell gemachten Ausgaben der EisbärPost die Nachfolge anzutreten, ist entweder dumm oder mutig. Und dann noch unter der Vorgabe des Vorstands, die Kosten hierfür zu senken! Als Sigrid Köhntopp signalisierte, dass sie nicht mehr zur Verfügung stehen könne, war ganz klar:

Die EisbärPost als wichtiges Bindeglied zwischen allen Mitgliedern und Freunden der STETTIN und allem, was auf dem Schiff und herum passiert, muss unbedingt erhalten bleiben. So fanden sich vier Mutige (hoffentlich nicht Dumme), diese Aufgabe fortzuführen. Aber die EisbärPost wird nur leben, wenn auch Wünsche, Anregungen, Kritik und natürlich auch redaktionelle Beiträge aus dem Kreis der Mitglieder und Freunde kommen!

Über möglichst viele Kontakte (bitte über die Geschäftsstelle) freut sich

Das neue Redaktionsteam

Impressum

Herausgeber: Vorstand Dampf-Eisbrecher STETTIN e. V.
Geschäftsstelle: Kieler Straße 318 • 22525 Hamburg
Tel.: 040-56 19 49 50

eMail: stettin@hoppe-bmt.de
Redaktionsteam EisbärPost:

M. Beckmann, M. Gehrke, B. Klevenhusen, J. Schumacher
Beiträge und Fotos ohne Vermerk sind von der Redaktion
Druck: Freutel & Schubel Druck oHG

Die Entwicklung der Dampfmaschine

Teil 5

von Helmut Rohde

Bereits 1769 findet sich die Idee der Expansionsdampfmaschine in einem Brief von Watt, es heißt da:
„Ich erwähne ein Verfahren, das mich in Stand setzt, auf ziemlich leichte Weise die Wirkung des Dampfes zu verdoppeln, indem man die Spannkraft des Dampfes, die jetzt ungenutzt im Kondensator verloren geht, wirken läßt. Das würde aber größere Zylinder erfordern. Die Idee ist daher am ersten für rotierende Dampfmaschinen von Bedeutung. Öffnen Sie das eine Dampfventil und lassen Sie so viel Dampf ein, bis der vierte Teil des Rauminhaltes mit Dampf gefüllt ist, schließen Sie jetzt den Dampfzutritt ab, dann wird der Dampf fortfahren sich auszudehnen und mit abnehmender Kraft seine Wirkung ausüben, bis er mit ¼ der anfänglichen Kraftäußerung endet. Die Summe dieser Reihe werden Sie größer finden als ½, obwohl nur ¼ des Dampfes angewandt wurde. Die Kraftleistung wird allerdings ungleichmäßig sein, doch kann man diesem Übelstande durch ein Schwungrad abhelfen.“

