

Andreas Westphalen

DAMPFEISBRECHER STETTIN

Biografie eines Denkmals

Inhalt

Einleitung	2
Die Stettiner Eisbrecher	3
Der Bau der STETTIN	7
STETTIN 1933 bis 1945	13
STETTIN 1945 bis 1981	25
STETTIN 1981 bis 2009	34
STETTIN – Zeittafel	46
Bild- und Quellennachweis	47

Einleitung

Am 7. September 2008 jährte sich zum 75. Male der Tag des Stapellaufes des Dampfeisbrechers STETTIN. Heute ist die STETTIN entlang der deutschen Küste ein populäres Museumsschiff, damals war sie das Flaggschiff der imposanten Stettiner Eisbrecherflotte. Die ersten beiden Drittel dieses langen Schiffslebens fungierte das Spezialschiff als klassischer Eisbrecher. In der Vorkriegszeit auf seinem Stammrevier, der Wasserstraße zwischen Stettin und der Ostsee, in der Nachkriegszeit auf der Wasserstraße zwischen Hamburg und der Nordsee und in den Kriegsjahren zeitweise in der mittleren und westlichen Ostsee. Für lange Zeit war die STETTIN der größte zivile Eisbrecher unter deutscher Flagge. Nach der Außerdienststellung 1981 gelang es einem neu gegründeten Förderverein in einer bislang beispiellosen Rettungsaktion, dieses Kultur- und Technikdenkmal nicht nur vor der sicheren Verschrottung zu bewahren, sondern es auch als betriebsfähiges Museumsschiff wieder in Fahrt zu setzen. Von nun an brach der Stahlkoloss nicht mehr in kalten Wintermonaten Eis, sondern beförderte in warmen Sommermonaten Gäste. In diesem Jahr dampft die STETTIN, die zu den größten fahrtüchtigen Museumsdampf-

schiffen weltweit zählt, bereits in die 29. Fahrseason. Das ist für einen gemeinnützigen Verein mit ausschließlich ehrenamtlich tätigen Mitgliedern eine wirklich beachtliche Leistung.

Der Lebenslauf der STETTIN ist dank der fast vollständig erhaltenen Tagebücher im Prinzip auf den Tag genau dokumentiert. Ergänzt werden diese Tagebücher durch zahlreiche Fotografien und andere Dokumente, die in den letzten Jahren digital archiviert wurden. Zum 75. Geburtstag des Schiffes erschien im Verlag H. M. Hauschild, Bremen, das Buch „Dampfeisbrecher STETTIN und die deutschen See-Eisbrecher“. Die jetzt vorliegende Broschüre ist praktisch eine Kurzfassung dieses umfangreichen Buches. Inhaltlich beschränkt sie sich jedoch ausschließlich auf die Biografie der STETTIN mit gekürzten Texten und geänderter Bildauswahl. Das nicht minder interessante Kapitel über die anderen deutschen Eisbrecher wurde gänzlich ausgeblendet.

Abb. 1



Die Stettiner Eisbrecher

Stettin (seit 1945 polnisch Szczecin), einst Pommerns Hauptstadt (heute Hauptstadt der polnischen Wojwodschaft Westpommern), liegt rund 120 km nordöstlich von Berlin an der Odermündung zum Stettiner Haff. Im Jahre 1243 verlieh Herzog Barnim I. den zwei hier befindlichen deutschen Kaufmannssiedlungen, der Wendensiedlung und dem Burgviertel, magdeburgisches Stadtrecht. Auf 53°25' Nord und 14°30' Ost gelegen, ist Stettin der südlichste Seehafen der Ostsee. Seeschiffe können ungehindert von Brücken und Schleusen tief ins Land einlaufen, um ihre Ladung zu löschen. Diese geographische Lage machte die Stadt zu einem bedeutenden Schifffahrts- und Wirtschaftszentrum. Mit einem Güterumschlag von 8,4 Millionen Tonnen schob sich Stettin ab 1936 nach Hamburg an die zweite Stelle unter den deutschen Seehäfen. International war Stettin der führende Ostseehafen. Die rund 66 km lange Seeschiffahrtsstraße zwischen Stettin und der Ostsee folgt ab dem Bollwerk, später Hakenterrasse, anfangs dem Flusslauf der Oder, durchschneidet dann das Papenwasser und das großflächige Haff, führt durch den rund 10 km langen Durchstich bei Caseburg, die 1880 fertiggestellte Kaiserfahrt, nach Swinemünde (Świnoujście) und mündet unterhalb des Swinemünder Hafens in die Ostsee. Diese für Seeschiffe ausgebaute Binnenwasser-

straße wurde um 1900 von 5,7 auf 7 Meter und später nochmals auf 10 Meter vertieft. Diese Wasserstraße war unter gewöhnlichen Umständen in den Wintermonaten mit einer 30 bis 40 cm starken Eisschicht bedeckt. Zu Zeiten der hölzernen Segelschiffahrt ruhte der Schiffsverkehr während dieser Wintermonate gänzlich, mit Aufkommen der maschinengetriebenen Dampfschiffe aus Eisen wuchs der Wunsch, die Schifffahrt mit Hilfe von speziellen Eisbrechern ganzjährig schiffbar zu halten. Stettin baute seine Position als wichtigen Ostseehafen stetig aus. So war es in erster Linie die Stettiner Kaufmannschaft, die Interesse an einer ganzjährig schiffbaren Wasserstraße und somit an einer effektiven Eisbrecherflotte hatte. Die Stettiner Regierung hingegen bevorzugte einen Ausbau der Eisenbahn zwischen Stettin und Swinemünde und sah in einem privaten Eisbrecherunternehmen eine Konkurrenz für ihr eigenes Eisenbahnprojekt. Nach jahrelangen und zähen Diskussionen wendete sich die Kaufmannschaft im Dezember 1884 an die städtischen Behörden Stettins mit dem Vorschlag, die finanzielle Grundlage für das Unternehmen durch einen Zuschlag zu den städtischen Hafen- und Bollwerksabgaben zu schaffen.

Nachdem von der Kaufmannschaft in Stettin im Jahre 1887 ein Programm für das

Abb. 2:
Eisbrecher BERLIN im Stettiner Haff am 24.1.1937.





Abb. 3: Eisbrecher PREUSSEN, Bj. 1920.

zu errichtende Eisbrechunternehmen aufgestellt war und die mit den städtischen Behörden gepflogenen Unterhandlungen einen günstigen Abschluss gefunden hatten, wurde sofort von der Kaufmannschaft die Anschaffung von 3 Eisbrechdampfern eingeleitet. Mit dem Bau dieser 3 Eisbrecher betraute man die Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft „Vulcan“, welche die kleineren Schiffe „Stettin“ und „Swinemünde“ im Winter 1888 und das größere, „Berlin“, im Winter 1889 zur Ablieferung brachte.

Über die Struktur, den Betrieb und die Finanzierung eines Eisbrechunternehmens wurde im Mai 1888 ein Vertrag zwischen der Korporation der Kaufmannschaft und

der Stadtgemeinde Stettin geschlossen. Im Laufe der Jahre gab es mehrere Nachträge, aber im Prinzip bildete er unverändert die Grundlage des erfolgreichen privat betriebenen Eisbrecherbetriebes bis zu dessen Einstellung gegen Ende des 2. Weltkrieges. Die Betriebsverwaltung der Eisbrecherflotte einschließlich deren Besatzungen wurde unter genau vertraglich festgesetzten Bedingungen der Reederei J. F. Braeunlich übertragen. Die Reederei J. F. Braeunlich, 1851 in Stettin gegründet, war eine der bekanntesten und bedeutendsten Fahrgastreedereien im Bereich der Ostsee. In den Wintermonaten lagen die Bäderschiffe im Stettiner Hafen auf, so dass deren Besatzungen auf den Eisbrechern anmustern konnten. Nach Ende der Eiskampagne wurden wiederum die Eisbrecher aufgelegt und die Besatzungen konnten bis auf eine kleine Stammcrew wieder auf die Bäderdampfer wechseln. Eine sehr pragmatische Lösung. Die Löhne und sämtliche Betriebskosten wurden von der Kaufmannschaft getragen, die wiederum aus den Abgaben der Eisbrechartarife finanziert wurden. Für die ganzjährige Betreuung der Eisbrecherflotte erhielt die Reederei Braeunlich einen Pauschalbetrag.

Die beiden ersten Eisbrecher STETTIN und SWINEMÜNDE waren relativ klein und mit den 350 PS starken Maschinen recht

Abb. 4:
Alle fünf IHK-Eisbrecher in Kiellinie im März 1937:
STETTIN, PREUSSEN, POMMERN,
BERLIN, SWINEMÜNDE.



schwach. Die BERLIN hingegen war bereits fast dreimal so leistungsstark. Mit steigendem Schiffsverkehr konnten diese drei Eisbrecher alleine nicht mehr den Eisaufbruch gewähren. 1905 wurde ein weiteres Schiff in Auftrag gegeben, erstmalig bei den Stettiner Oderwerken, die ein günstigeres Angebot als der Stettiner Vulcan abgaben. Die POMMERN ähnelte von den Abmessungen und Leistung her der BERLIN. Nach mehreren sehr eisreichen Wintern wurde im November 1913 bei den Stettiner Oderwerken ein weiterer, jedoch kräftigerer und größerer Eisbrecher in Auftrag gegeben. Die HINDENBURG sollte laut Vertrag am 15. Dezember 1914 abgeliefert werden, was aber aufgrund des 1. Weltkrieges schließlich erst am 23. Dezember 1916 erfolgte. Nachdem sich der Eisbrecher Anfang 1917 in seinem Stammrevier für wenige Wochen bewähren konnte, wurde er im Februar 1917 von der Marine angefordert. Er sollte an der Besetzung der Ålandinseln, die als Stützpunkt für die Unternehmung in Finnland dienen sollten, teilnehmen. Im Geleit mit mehreren Kriegsschiffen lief die HINDENBURG in den Gewässern von Eckerö am 9. März 1917 auf eine Mine und sank in kurzer Zeit. Der Untergang forderte drei Mann das Leben, das Wrack liegt noch heute dort.

Bereits am 18. Juli 1918 erfolgte ohne weitere Ausschreibung an die Stettiner Oderwerke der Auftrag für einen identischen Ersatzbau. Am 22. Januar 1921 machte die PREUSSEN ihre Probefahrt. Die PREUSSEN war seinerzeit der größte und stärkste Eisbrecher unter deutscher Flagge. Nachdem 1927 der kleine Eisbrecher SWINEMÜNDE nach Stralsund verkauft wurde, bestand die Stettiner Eisbrecherflotte nun aus den vier Schiffen PREUSSEN, POMMERN, BERLIN und STETTIN (I). Der schwere Eiswinter 1928/29, der in der westlichen und mittleren Ostsee zu erheblichen Behinderungen geführt hat und auch die Zufahrt nach Stettin für mehrere Wochen blockierte, veranlasste die Industrie- und Handelskammer

Abb. 5



zu Stettin (im Jahre 1926 war die Korporation der Kaufmannschaft in Stettin als die letzte in Deutschland durch Ministerialerlass aufgelöst worden; an ihre Stelle trat die Industrie- und Handelskammer zu Stettin), über einen weiteren Eisbrecher nachzudenken. Dieser neue Eisbrecher wurde am 31. August 1932 in Auftrag gegeben und sollte den Namen STETTIN (II) erhalten.

Lfd. Nr.	Angaben über die Eisbrechdampfer	Stettin	Preußen	Pommern	Berlin	Swinemünde
A. Allgemeines						
1	Erbauungsort	Stettin	Stettin	Stettin	Stettin	Stettin
2	Erbauungsjahr	1933	1920	1905	1889	1888
3	Erbauer (auch Maschine und Kessel)	Stettiner Oderwerke	Stettiner Oderwerke	Stettiner Oderwerke	Vulkan	Vulkan
4	Länge in der Wasserlinie	48,5 m	47,02 m	40,5 m	39,0 m	29,40 m
5	Breite in der Wasserlinie	13,43 m	12,79 m	11,0 m	10,72 m (über Deck)	8,53 m
6	Höhe von Oberkante Kiel bis Hauptdeckbalten auf 1/2 Schiffslänge	6,45 m	5,47 m	5,30 m	5,30 m	3,90 m
7	Tiefgang achtern	5,4 m	5,5 m	5,5 m	5,5 m	3,75 m
8	Wasserballast	264,95 t	131,4 t	vorn 61,5 t hinten 62,7 t	ca. 60 t	ca. 36 t
9	Inhalt der Bunker	196 t	142 t	91 t	65 t	50 t
10	Neubaukosten	574 000 M	6 000 000 M	360 000 M	350 000 M	135 000 M
11	Indizierte Pferdestärken	1900-2200 durch Gebf.	1800	1200	rd. 1000	350
12	Brutto-Register-Tonn	836,2 =	677,35 =	485,95 =	438,90 =	177,03 =
		2368,8 cbm	1918,8 cbm	1376,6 cbm	1243,3 cbm	501,5 cbm
13	Netto-Register-Tonn	290,66 =	245,46 =	198,92 =	174,92 =	71,49 =
		823,4 cbm	695,3 cbm	563,5 cbm	495,5 cbm	202,5 cbm
14	Kohlenverbrauch i. d. Stunde	1,4 t	1,4 t	1,2 t	1 t	450 kg
15	Schottenzahl	5	7	7	7	6
16	Besatzung einschl. Kapitän	22	21	15	15	10
17	Runkeneinrichtung	Debeg, Tt. u. Wechselfprechgerät, Peiler	Debeg, Tt. u. Wechselfprechgerät	Hoffmann Tt.=Sender	Hoffmann Tt.=Sender	Debeg, Tt.=Sender
18	Fahrtgeschwindigkeit im offenen Wasser	13 Sm.	12-12 1/2 Sm.	11 Sm.	11 Sm.	10 Sm.
B. Schrauben						
19	Anzahl der Schrauben (Rechtsschrauben)	1	1	1	1	1
20	Schraubendurchmesser	4,20 m	4,20 m	4,0 m	3,9 m	2,8 m
21	Anzahl der Schraubenflügel	4	4	4	4	4
C. Schiffskörper						
22	Bausstoff des Schiffskörpers	S. M. Stahl	S. M. Stahl	S. M. Stahl	Stahl	Stahl
23	Außenhaut:					
a)	Stärke des Kielganges	12 mm	13 mm	12 mm	12-23 mm	12-18 mm
b)	Stärke d. Vorderschiffsplatten	24 mm	24 mm	24 mm	18-23 mm	12-18 mm
c)	Stärke d. Hinterschiffsplatten	20 mm	20 mm	19 mm	11-18 mm	11-16 mm
24	Spanten:					
a)	Entfernung d. Spanten im Vorschiff	275 mm	275 mm	300 mm	400-360 mm	400-360 mm
	im Achterschiff	375 mm	375 mm	400 mm	450-360 mm	450-360 mm
b)	Dicke d. Bodenstücke im Vor- u. Achterschiff	10 mm	10 mm	10 mm	10 mm	10 mm
	im Kesselraum	12 1/2 mm	13 mm	13 mm	-	-
	im Maschinenraum	11 mm	12 mm	14 mm	-	-
D. Dampfmaschine						
25	Art der Schiffsmaschine	Vertikale 3 Zylind.-Masch. mit Oberflächen-Kond.	Dreifach Expansions-Maschine mit Oberflächen-Kond.	Vertikale 3 Zylind.-Masch. mit Oberflächen-Kond.	Dreifach Expansions-Maschine mit Oberflächen-Kond.	Stehende 2 Zylind.-Verbundmasch. mit Oberflächen-Kond.
26	Zylinderdurchmesser	H 540 - M 900 N 1430 mm	3550 u. 900 u. 1400 mm	3500 u. 800 u. 1300 mm	3500 u. 800 u. 1300 mm	2470 u. 1000 mm
27	Kolbenhub	900 mm	1000 mm	900 mm	800 mm	500 mm
28	Umdrehungszahl in der Minute	etwa 98	etwa 95	etwa 95	110	etwa 135
29	Lage der Maschine	mitschiffs	mitschiffs	mitschiffs	mitschiffs	mitschiffs
E. Dampfkessel						
30	Art u. Zahl der Kessel	2 Zylind. Kessel mit Dampfdorn	2 Zylind. Kessel mit rückkehrender Flamme	2 Zylind. Kessel mit Dampfdorn	2 Zylind. Kessel mit Dampfdorn	1 gewöhnl. Marinekessel mit zurückkehrenden Heizrohren
31	Einfache oder Doppelkessel	einfach	einfach	einfach	einfach	einfach
32	Größe der Heizfläche	435,6 qm	etwa 520 qm	etwa 363,2 qm	330	130
33	Größe der Kesselfläche	10,2 qm	12,6 qm	11,- qm	9,6 qm	3,90 qm
34	Dampfdruck	14,5 Atm.	13 Atm.	12 Atm.	11 Atm.	8 Atm.
35	Feuerlöcher	6	6	4	4	2
36	Scheinwerfer	ja (60 Amp.)	ja (60 Amp.)	ja	nein	nein
37	Dampfwinden	3	3	2	2	1
38	Dampfsteuerung	ja	ja	ja	ja	ja
39	Bergungspumpe	ja	ja	ja	1 Dampfanferwinde nein	nein

Der Bau der STETTIN

Die Stettiner Kaufmannschaft ließ ihre ersten drei Eisbrecher bei der Werft „AG Vulcan Stettin“ bauen, ab 1905 mit dem Bau der POMMERN wurden die „Stettiner Oderwerke AG für Schiff- und Maschinenbau“ der zukünftige Lieferant. Auch mit dem Bau des neuen Eisbrechers wurden die Oderwerke beauftragt. Der Stapellauf war aufgrund der Weltwirtschaftskrise der erste nach vier Jahren in Stettin und hatte somit einen starken Symbolcharakter, den die Nationalsozialisten zu nutzen wussten. Laut einem Zeitungsbericht mit dem aussagekräftigen Titel „Der neue Eisbrecher ‚Stettin‘ – Symbol des Aufbaues“ nahmen bis zu 10 000 Menschen an diesem Ereignis teil. Auszüge aus der Festschrift „Die Stettiner Eisbrecher 1889–1939“, verfasst von Alfred Berger, dem Syndikus der Kammer i.R., dokumentieren Konstruktion, Bau und Stapellauf der STETTIN:

Der Stapellauf des neuen Eisbrechers fand am 7. September 1933 statt. Die Kammer hatte dem Führer und Reichskanzler die Bitte vorgetragen, diesem größten Eisbrecher Deutschlands den Namen „Adolf Hitler“ geben zu dürfen. Dieser hatte jedoch mit Dank für die ihm zugedachte Ehrung gebeten, aus grundsätzlichen Erwägungen und, um Berufungen zu vermeiden, von der Benennung mit seinem Namen abzusehen. So vollzog die Taufe der damalige Gauleiter der Provinz Pommern. Angetreten waren zu der Feierlichkeit die Belegschaft in blauen Arbeitsanzügen mit ihrer NSBO-Fahne, außerdem Abordnungen der SU, der Hitler-Jugend und eine Fliegertruppe. Anwesend waren ferner die Leiter der Werft, Spitzen der Behörden, Vertreter der Reichsmarine,

Führer der politischen Organisationen und der SU, Männer aus Industrie und Handel. Nach seiner Taufrede drückte der Gauleiter auf einen Hebel, die Taue rissen, die Stützbalken brachen, und der Eisbrecher „Stettin“ glitt, während das Deutschlandlied erklang und sich die Arme emporreckten, ruhig und sicher in sein Element. Nach einem „Sieg Heil“ auf den Volkskanzler war die Feier zu Ende.



Damit die Eisbrecherflotte der Kammer nicht zwei Eisbrecher mit dem Namen „Stettin“ aufwies, wurde der kleine Eisbrecher dieses Namens umgetauft auf „Swinemünde“, erhielt also den Namen des nach Stralsund verkauften Eisbrechers. Die Probefahrt des Eisbrechers „Stettin“ wurde am 16. November 1933 bei sehr starkem Nebel unternommen und am 17. November fortgesetzt. Sie erwies eine außerordentliche gute Manövrierfähigkeit des Schiffes; die vorgeschriebene Geschwindigkeit wurde sogar erheblich überschritten. Der Eisbrecher wurde dann von der Kammer abgenommen und in Dienst gestellt.

Aus der vorstehenden Darstellung ergibt sich, dass die Korporation der Kaufmann-

schaft und dann der Industrie- und Handelskammer zu Stettin im Laufe der Jahre 1888–1938 im ganzen sieben Eisbrecher gebaut haben und dass die Industrie- und Handelskammer nach dem Untergang der „Hindenburg“ und dem Verkauf der „Swinemünde“ heute noch im Besitz von einer Eisbrecherflotte von fünf Schiffen ist. Der Eisbrecher „Stettin“ hat eine Länge zwischen den Perpendikeln von 46,05 m und eine solche über alles von 51,8 m. Seine größte Breite auf Spanten beträgt 13,4 m, über die Außenhaut gemessen 13,45 m. Die Seitenhöhe des Schiffes ist 6,45 m. Mit vollen Bunkern hat das Schiff einen Tiefgang von 5,4 m. Die Maschine hat eine Normalleistung von 1900 PSi und bei größter Füllung eine solche von 2200 ind. PS. Die beiden Röhrenkessel haben einen Arbeitsdruck von 14,5 atü, sind aber so eingerichtet, dass sie im Bedarfsfalle einem erheblich größeren Druck standhalten können. Die wasserberührte Heizfläche dieser beiden Kessel ist zusammen 440 qm groß. Bei der Maschinenanlage ist zu bemerken, dass das Schiff mit einer nach Art einer Zentrifugalpumpe gebauten Bergungspumpe von 500 cbm für die Stunde Leistung ausgerüstet ist. Die Bergungspumpe kann an beiden Schiffsseiten mit je sechs Schlauchanschlüssen angesetzt werden. Weiter hat das Schiff eine starke elektrische Lichtmaschine, die die in Wohnräumen, Salons usw. und die zum Eisbrechen und zur Navigation erforderlichen Brennstellen speist. An die Lichtleitung angeschlossen ist ein besonders starker Scheinwerfer, der eine Lichtstärke von 2,2 Millionen Lichteinheiten erzeugt.

Die Form des Schiffes weicht grundsätzlich von der bisher in Stettin üblichen Eisbrecherform ab. Mit der alten Eisbrecherform wird das Eis durch Auffahren auf die Eisfläche von dem breiten löffelartigen Bug zerdrückt und das ganze Schiff muss sich den weiteren Weg durch das Festeis gewissermaßen durch Hineinkeilen des Schiffskörpers bahnen. Hierdurch entsteht eine

Rinne, die etwa der Schiffsbreite entspricht. Durch das Vorwegschieben der vom Bug zerbrochenen Eismassen und durch das Hineinkeilen des Schiffskörpers geht viel Kraft verloren, es wird dadurch auch die Fahrgeschwindigkeit des Schiffes und damit die Brechleistung herabgemindert. Außerdem bringt diese Art des Brechens mit sich, dass das Schiff leicht aus der Kurslinie herausgebracht wird; insbesondere macht sich dieser Nachteil bemerkbar, sobald das Eis zu schieben anfängt. Die neue Schiffsförm des Eisbrechers „Stettin“ bricht dagegen das Eis mit dem Bug so gut wie gar nicht. Es läuft vielmehr der Vordersteven nur wenig auf die Eisfläche herauf, sodann schneidet die scharfe Bugspante in das Eis ein, um sofort etwa 8 m vom Vordersteven nach achtern gerechnet mit dem Abknicken von etwa 2 m breiten Eisschollen zu beginnen. Das Abknicken wird hervorgerufen durch die geneigte Spantebene, die, an jedem Querschott gemessen, eine gerade Linie darstellt. Es entsteht durch diese Form des Spants eine nach unten gerichtete Kraftkomponente, die das Abknicken der Eisschollen nach unten bewirkt. Dieses Abknicken der etwa 2 m breiten Eisschollen setzt sich über die Mitte des Schiffes hinaus fort, so dass einmal gegenüber der Schiffsbreite eine etwa 4 m breite Fahrrinne entsteht und weiterhin Pressungen auf die gesamte Länge des Schiffskörpers nicht entstehen. Erprobungen, die während der Frostperiode 1933 bei einer Eisstärke von 22 cm vorgenommen werden konnten, haben gezeigt, dass die neue Schiffsförm in bezug auf die Brechleistung sowie die Manövrierfähigkeit der alten Form stark überlegen ist.

Bei dem Bau des Schiffskörpers und der Haupt- und Hilfsmaschine sind die neuesten auf dem Gebiet des Schiffes- und Maschinenbaues gewonnenen Erfahrungen berücksichtigt. Ein ganz besonders starkes und enges Spantensystem, dieses wiederum verstärkt durch zwei kräftige Raumstringer und Querschotte, die besonders konstruiert

sind, um allen Eispressungen standzuhalten, sorgen dafür, daß an dem Schiffskörper, auch bei größten Eisschiebungen keine Beschädigungen entstehen. Der Schiffskörper ist vielmehr so konstruiert, dass das ganze Schiff von den Pressungen eher aus dem Wasser herausgedrückt als zerdrückt werden kann.

Eine kräftige Dampfwinde auf dem Achterschiff aufgestellt, sowie ein besonders stark ausgebildetes Schleppgeschirr einschließlich dazugehöriger Poller gestatten es, dass auch große Schiffe durch Packeis geschleppt werden können. Das Schiff besitzt den Eisverhältnissen entsprechend starke Rudermaschinen und ein ebensolches Ruder, so dass Störungen dieser Anlage kaum zu befürchten sind. Die Ausrüstung, d.h. Rettungsboote, nautische Einrichtungen, Signalgereäte, Radio und Empfänger, Funkpeiler usw.,

sind nach der neuesten Erfahrung erbaut. Die Besatzung und Offiziere sind bequem untergebracht und darüber hinaus hat „Stettin“ die Möglichkeit, in zwei geräumigen Passagierkammern vier Gäste auf längere Fahrt mitzunehmen. Ein großer Salon mit 26 Sitzplätzen gestattet auch die gelegentliche Mitnahme einer größeren Anzahl von Gästen bei Eisbrecherfahrten. Der Eisbrecher „Stettin“ hat in Abweichung von den anderen Stettiner Eisbrechern eine zweistöckige Brücke, um dem Kapitän von der oberen Brücke aus eine bessere Übersicht zu gewähren. Die obere Brücke ist beheizbar. In der äußeren Form unterscheidet sich die „Stettin“ von den anderen Eisbrechern dadurch, dass sie nicht den langen schmalen Schornstein dieser Eisbrecher, sondern einen kurzen gedrungenen Schornstein mit größerem Durchmesser aufweist.

Abb. 6:
Abnahmefahrt am 16.11.1933.



Fotoimpressionen vom Bau der STETTIN



Abb. 7: Spantengerüst von achtern.

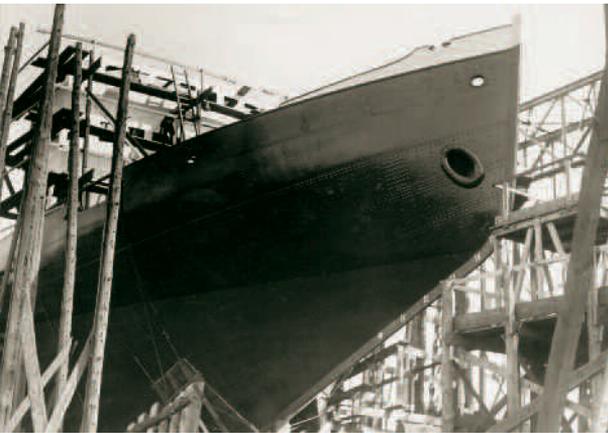


Abb. 8: Der Runeberg'sche Eisbrechersteven.

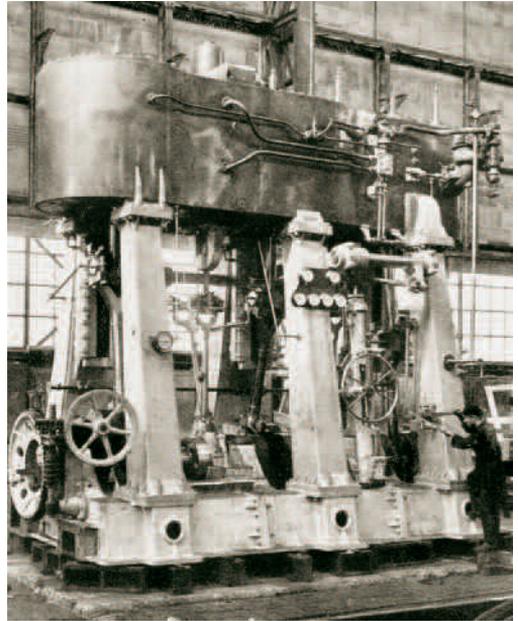


Abb. 9: Hauptmaschine vorm Einbau.



Abb. 10–12: Stapellauf am 7.9.1933.



Abb. 13:
Einsetzen des
Stb.-Kessels.

STETTIN 1933 bis 1945

Routine im Revier

Nach Abschluss der Probefahrt und Übergabe des Schiffes von den Stettiner Oderwerken an die Handelskammer am 17. November 1933 wurde die STETTIN am Bollwerk vor der Hakenterrasse vertäut und durch die Eisbrecherverwaltung vorerst wieder außer Dienst gestellt. Die Kessel wurden für die Lichtmaschine und die Heizung weiter unter Dampf gehalten. Am 5. Dezember erfolgte die Indienststellung durch die Eisbrecherverwaltung und um 11:00 Uhr legte die STETTIN zu ihrem ersten Einsatz im Revier ab. In den nächsten Tagen zeigte sich, dass der Eisbrecher seine Erwartungen voll erfüllt. Das Schiff pendelte zusammen mit den anderen Eisbrechern mehrfach zwischen Stettin und Swinemünde und sorgte so für einen weitestgehend störungsfreien Schiffsbetrieb von der Ostsee bis zum Stettiner Hafen. Die STETTIN

wurde am 15. März 1934 wieder außer Dienst gestellt und war während dieser ersten Eiskampagne an 34 Tagen in Fahrt. Unterbrechungen gab es mehrfach witterungsbedingt, außerdem mussten turnusgemäß Betriebspausen für Proviant- und Wasserübergabe und vor allem das arbeitsintensive Kohlebunkern eingelegt werden. Im Dezember mussten die Oderwerke an zwei Tagen Nacharbeiten ausführen.

Der nächste Winter setzte recht spät ein, erst am 10. Januar 1935 vermeldet das Tagebuch: *Eisbrecher Stettin wird für die Infahrtsetzung bereit gemacht. Trink- und Speisewassertank aufgefüllt. Nehmen 150 to Bunkerkohlen.* Am 11. Januar wurde die Besatzung angemustert und Proviant genommen. *Schiff klar zum Auslaufen.* Am 13. Januar: *9:00 Maschine klar; 9:15 Leinen los, verlassen den Hafen.* Es folgen 33 routinemäßige Fahrtage, lediglich durch vier Tage Kohlebunkern unterbrochen. Am 18. Februar heißt es: *Da das Haff vollkommen eisfrei ist, werden die Eisbrecher Pom-*

Abb. 14:
Die STETTIN vor der Hakenterrasse in Stettin.





Abb. 15:
Mit einer Eiszange wird die Eisdicke gemessen.

mern und Berlin entlassen. Die STETTIN bleibt am Stettiner Bollwerk vorerst in Bereitschaft liegen, am 28. Februar wird die Besatzung abgemustert, das Schiff mit einer Restbesatzung aber weiter unter Dampf gehalten. Offensichtlich ein milder Winter, aber der Schein trügt. Am 9. März wird die Besatzung wieder angemustert, am 10. März wird notiert: 8:10 Leinen los, Dampfen zur Kontrolle der Eisverhältnisse in das Haff. Auf der Oder befindet sich stellenweise aus leichten Schollen bestehendes, teilweise zusammengeschobenes Neueis. An der Westseite des Papenwassers befindet sich leichtes, festes Neueis. Südlich des Papenwassertores leichte Eisdecke. Nach einem Tag Bereitschaft wurde am 12. März nochmals abgelegt: Da Eis während dieser Kontrollfahrt nicht angetroffen wurde, fahren nach Stettin zurück. Am 15. März heißt es dann endgültig: Eisbrecher Stettin wird außer Dienst gestellt, die Besatzung am heutigen Tag entlassen. Dem Maschinentagebuch ist zu entnehmen, dass die Kessel noch bis zum 26. März unter Dampf gehalten wurden, wobei morgens die Lichtmaschine



Abb. 16: Der markante Eisbrecherbug.

*angesetzt und nachmittags abgesetzt wurde. Am 21. Dezember 1935 wird die STETTIN nun mit Kapitän Gaeth und 19 Mann Besatzung wieder in Dienst gestellt und am nächsten Tag eine Erkundungsfahrt unternommen. Der Winter ist anfangs jedoch ausgesprochen milde. Es folgen zwei weitere Fahrten, aber den ganzen Januar über liegt das Schiff in Bereitschaft. Mannschaft reinigt Boote und Bootsdeck, Mannschaft verrichtet diverse Arbeiten, Mannschaft mit Malarbeiten beschäftigt, Mannschaft malt Masten und Schornstein, Mannschaft verrichtet Reinigungsarbeiten, Mannschaft beseitigt den Schnee, das sind die tagtäglichen Eintragungen. Vom 12. bis 14. Februar folgten kurze Erkundungsfahrten mit dem Vermerk *Schiffahrt unbehindert*. Erst ab dem 15. Februar geht es richtig los. Tagtäglich wird auf dem Haff Eis gebrochen, zahllosen Schiffen Schlepphilfe gegeben, in dem Tagebuch alle ein- und ausgehende Schiffe*

notiert. Nachts macht die STETTIN entweder in Stettin oder in Swinemünde am Bollwerk fest oder geht im Haff vor Anker. Ab dem 16. März entspannt sich die Lage, am 23. März 1936 wird die Besatzung abgemustert und das Schiff außer Dienst gestellt. Laut Statistik der Handelskammer dauerte diese Eisperiode 90 Tage und brachte einen Gewinn in Höhe von 158 490,29 RM.

Erst am 17. Januar 1937 wird die STETTIN wieder in Dienst gestellt. Bei minus zehn Grad Frost geht es aber ab sofort tagtäglich in das Haff. Das Einsatzgebiet verlagert sich verstärkt in die Kaiserfahrt, dem rund 10 km langen Kanal zwischen Swinemünde und dem Haff. Zeitweise wird auch erstmalig die Ostsee befahren, da auch die Swinemünder Bucht dicht ist. Am 19. März wird der Eisbrecher wieder aufgelegt. Mit 52 Einsatztagen war es für die STETTIN der effektivste Einsatz in der Vorkriegszeit. Die Eisperiode 1937/38 war hingegen mit nur 17 Einsatztagen sehr kurz, die Periode 1938/39, die letzte zu Friedenszeiten, mit 19 Tagen ebenfalls kurz.

Der Hätetest

Der 2. Weltkrieg begann am 1. September 1939 ohne vorherige Kriegserklärung mit dem Einmarsch der deutschen Wehrmacht in Polen. Am 3. September 1939 erklärten Frankreich und Großbritannien im Rahmen ihrer Beistandsverträge mit Polen Deutschland den Krieg. Die Kriegsmarinedienststelle (K.M.D.) Stettin teilte der Eisbrecherverwaltung der IHK mit, dass mit der Mobilmachung auch der Eisbrecher STETTIN nach dem Reichsleistungsgesetz ab sofort der jederzeitigen Verfügbarkeit und dem Weisungsrecht der K.M.D. untersteht. Vorerst wurde die STETTIN aber noch nicht eingezogen, bis auf Weiteres sollte sie mit Zivilbesatzung je nach Bedarf im Revier Eis brechen. Und der Bedarf bestand. Der Eiswinter 1940 sollte besonders lang und streng werden.



Abb. 17: Kapitän Beyreis auf der Brücke.

Am 16. Dezember 1939 wurde die STETTIN in Dienst gestellt, einen Tag später, einem Sonntag, begannen die täglichen Revierfahrten, auch über die Weihnachtsfeiertage und den Jahreswechsel hinweg. Die Temperaturen betrug zweistellige Minusgrade. Am 7. Januar wurde von Swinemünde auch die Ostsee befahren. Wegen der ausgelegten Minensperren musste ein Sperrlotse an Bord genommen werden. Am 11. Januar kam es bei der Tonne 9 im Stettiner Haff zu einer schweren Kollision mit dem Lloyd-Dampfer DESSAU. Beim Freieisen des Frachtdampfers rammte die STETTIN das Heck des Schiffes, so dass die Steuerbord-Brückennock, das darunter befindliche Bootsdeck weggerissen und die vordere Reling umgelegt wurde. Der Eisbrecher konnte mit eigener Kraft nach Stettin zur Hakenterrasse und am nächsten Tag zu den Stettiner Oderwerken verholten. Da bei diesen Eisverhältnissen keine Zeit für



Abb. 18: Die notreparierte Stb.-Brücke nach dem Ramming mit der DESSAU am 11.1.1940.

eine vollwertige Reparatur war, musste improvisiert werden. Die Stb.-Brückenhälfte wurde zu einer offenen Brücke umgebaut; nach nur fünf Tagen Notreparatur konnte die STETTIN am 18. Januar wieder ihren Betrieb aufnehmen.

Am 20. Januar 1940 um 9:00 Uhr wurde die STETTIN offiziell an die Kriegsmarine übergeben. Sie blieb jedoch ein unbewaffnetes Schiff mit ziviler Besatzung, unterstand nun aber nicht mehr der Eisbrecherverwaltung, sondern der Kriegsmarienedienststelle. Ein Sperrlotsenkommandeur leitete nun die Einsätze. Und die verlagerten sich verstärkt nach See, in dem ursprünglichen Revier, dem Stettiner Haff, kam die STETTIN nur noch fallweise zum Einsatz. Auf der Ostsee herrschten mittlerweile schwere Eisverhältnisse. Die STETTIN war nach wie vor der größte deutsche Eisbrecher, der Marineeisbrecher CASTOR befand sich noch im Bau. Die Kriegsmarine setzte die alten Linienschiffe SCHLESSEN und SCHLESWIG-HOLSTEIN (1906 für die Kaiserliche Marine in Dienst gestellt) ein, die zwar stark und kräftig, aber mit ihrem Rammstern als Eisbrecher nur bedingt

tauglich waren. Am 27. Februar meldete die STETTIN den Eingang des schwedischen Eisbrechers YMER. Tatsächlich schickte das neutrale Schweden einen eigenen Eisbrecher in deutsche Gewässer, um landeseigenen Schiffen Hilfe zu bieten. Auch der estnische Eisbrecher SURR TÖLL, 1914 beim Stettiner Vulcan erbaut, operierte im Februar 1940 in der Danziger Bucht. Die STETTIN wurde unentwegt in der Ostsee zwischen Rügen und der Odermündung, später sogar bis Gedser eingesetzt. Neben den Handelsschiffen musste nun vermehrt auch Kriegsschiffen geholfen werden, die den Eisverhältnissen nicht gewachsen waren. Am 14. März dampfte die STETTIN von Arkona kommend durch schwere Eisbarren entlang der Greifswalder Oie. Um 22:10 Uhr meldet das Tagebuch *Ruder versagt*. Mit Bordmitteln konnte der Schaden nicht behoben werden. Mit dem Notruder, der Notruderpinne und der Rudertalje wurde nach Swinemünde gedampft, von dort ging es teilweise im Schlepp vom Eisbrecher POMMERN zu den Stettiner Oderwerken, wo der Schaden innerhalb von zwei Tagen behoben wurde.

Trotz des einsetzenden Tauwetters gingen die Einsätze bis Anfang April weiter. Am 5. April meldet schließlich das Tagebuch: *Liegen in Stettin in Bereitschaft für die Kriegsmarine*. Am nächsten Tag wurden 93 Tonnen Kohle und vier Tonnen Trinkwasser gebunkert und nach Swinemünde verholt. Einen Tag später wurde Richtung Westen gefahren, an Bord zehn geheimnisvolle „Gäste“ und ein Geheimauftrag. Am 8. April um 3:50 Uhr ankerte die STETTIN vor Travemünde in der Lübecker Bucht und um 6:30 Uhr hievte sie wieder die Anker und nahm Kurs auf Dänemark. Die Operation „Weserübung“, die deutsche Besetzung von Dänemark und Norwegen, stand bevor. Als „Wesertag“ wurde der 9. April 1940 und als „Weserzeit“ 5:15 Uhr festgelegt. Deutschland bot in einem Ultimatum beiden Staaten an, die territoriale Integrität und

politische Unabhängigkeit, also Neutralität und Selbstständigkeit, anzuerkennen, falls sie sofort kapitulierten. Norwegen lehnte ab und wählte den Krieg, die Dänen akzeptierten nach wenigen Stunden Kampf. Die Schlüsselrolle für die Besetzung Kopenhagens auf dem Seeweg hatte der Minenleger HANSESTADT DANZIG. Dieser wurde in Travemünde mit 1000 Mann, tonnenweise Munition, Fahrzeugen und Proviant beladen, um dann Kurs auf Kopenhagen zu nehmen. Da weite Teile der Ostsee und auch der Hafen in Kopenhagen noch nicht eisfrei waren, fuhr die STETTIN als Eis- und Sperrbrecher voraus, ebenfalls wurde der Eisbrecher PREUSSEN dazugeholt. Im Hafen von Kopenhagen lag das stark bewaffnete Küstenpanzerschiff NIELS JUELS der Dänen. In Schussweite gegenüber an der Langelinjekai machten wie geplant um 5:15 Uhr die STETTIN mit einem Maschinengewehr „bewaffnet“ und HANSESTADT DANZIG fest. Um 7:42 Uhr kam der erlösende Funkspruch *Dänische Regierung hat Schießverbot erlassen!* Die Besetzung Kopenhagens erfolgte kampfflos. Nach dieser abenteuerlichen Mission legte der Verband bereits um 14:30

Uhr des gleichen Tages wieder ab, die Eisbrecher mit Kurs auf Swinemünde, die HANSESTADT DANZIG mit Kurs auf Warnemünde. Am 16. April verholte die STETTIN nach Stettin, blieb dort aber unverändert in Bereitschaft der Kriegsmarine. Erst am 16. Mai wurde die Bereitschaft aufgehoben, die STETTIN mit Schlepperhilfe zum Netzhafen verholt und dort am 18. Mai 1940 außer Dienst gestellt und die Mannschaft abgemustert. Am 6. Juli verholte das Schiff zu den Stettiner Oderwerken, wo es vom 8. bis 18. Juli eingedockt wurde. Die 94 Einsatztage des ersten Kriegswinters haben ihre Spuren am Schiff hinterlassen. Neben der abrasierten Steuerbordbrücke wurden nach dem Eindocken folgende Schäden festgestellt:

An Bb.: Im B und C Plattengang in Brückenhöhe starke Einbeulung

Im Schanzkleid Bb.:

1. Einbeulung ca. 5 m in Höhe Vorkante Deckshaus bis vorderen Mittelgang.

Abb. 19: Bei Eisbildung wurden die Eisbrecher von dem Sommerliegeplatz zur Hakenterrasse verholt.



2. Große Einbeulung ca. 2 m lang Höhe Offiziersmesse eine Schanzkleidstütze eingeknickt.
3. Leichte Einbeulung in Höhe Bb. Poller achtern eine Schanzkleidstütze eingeknickt.

Im Wulstplattengang (G Plattengang) an Steuerbord:

1. Eine scharfe Einbeulung in Höhe Achterkante der vorderen Pforte.
2. Eine Beule in Höhe der Brücke.
3. Drei leichte Beulen Mittschiffs.

Kriegseinsätze und Revierfahrten

Am 17. Juli 1940 wurde die STETTIN ebenso wie der Eisbrecher PREUSSEN erneut von der K.M.D. Stettin übernommen, die Besatzung wurde gemustert und militärisch eingekleidet, fünf Besatzungsmitglieder als untauglich entlassen. Das Brückentagebuch der STETTIN endet am 25. Juli mit dem Eintrag *Liegen an den Stettiner Oderwerken, Mannschaft macht Decksarbeiten.*

Die STETTIN und PREUSSEN waren nun regulär Kriegsschiffe unter der Kriegsflagge. Am 27. Juli gingen beide Schiffe auf der Reede vor Kiel-Friedrichsort vor Anker. Für die Schiffe war eine Sonderaufgabe vorgesehen. Hans Georg Prager beschreibt in seinem Buch *Eisbrecher STETTIN – Seine Vorgänger und Nachfolger* den Vorgang wie folgt:

Der Mangel an Sperrbrechern und Magnetminenräumern hatte die Minenabwehr-Experten zu einem Provisorium gezwungen, das immerhin schon einige Erfolge aufzuweisen hatte: Starke umgebaute Fischdampfer oder Seeschlepper wurden eingesetzt, um an 170 m langen Schleppkabeln ein schwerfälliges Dreifachgerät hinter sich heranzuziehen, wobei man etwa drei Knoten Fahrt verlor. Das unter dem Decknamen „Seekuh“ entwickelte Abwehrsystem gegen Magnetminen und Induktionsminen er-

gänzte die vorerst noch äußerst knappen Sperrbrecher mit eingebauter Voraus-Eigenschutz-Anlage (V.E.S.) zum vorzeitigen Auslösen der Magnetminen-Detonationen. Man bezeichnete das für die STETTIN und PREUSSEN vorgesehene „Seekuh“-Dreifachgerät als Fernräum-Gerät (F.R.G.), das starke F.R.G.-Schlepper benötigte. Schlepper aber waren im Sommer 1940 „Mangelware“, denn man hatte jeden überhaupt verfügbaren an die Kanalküste beordert, um das Unternehmen „Seelöwe“, die Invasion Englands, vorzubereiten und einzuüben. Das Gros der deutschen Landungsverbände sollte ja mit provisorischen zu Landungsbooten umgerüsteten Schleppkähnen übersetzt werden. Also verfiel jemand auf die naheliegende Idee, die im Sommer nicht für ihre Aufgabe benötigten, jedoch mit Schlepp-einrichtung und starken Maschinen versehenen Eisbrecher für die neue militärische Aufgabe heranzuziehen, die Induktionsminenbekämpfung.

Für diese neue militärische Aufgabe als F.R.G.-Schlepper waren umfangreiche Umbau- und Ausrüstarbeiten durchzuführen. Noch bei den Stettiner Oderwerken wurde das Achterschiff im Bereich des Schanzkleides zu einem Minensucherheck umgebaut. Auch erhielten die Schiffe Mineneigenschutzanlagen (M.E.S.), bestehend aus einer um den gesamten Schiffsrumpf herum verlegten Kabelschleife, um bei entsprechender Dosierung das Magnetfeld des stählernen Schiffes aufzuheben und damit gegenüber magnetischen Grundminen den Magnet-Eigenschutz zu erzielen. Dazu bedurfte es an Deck eines Diesellaggregates. Im Marinearsenal Kiel wurde ein weiteres Gleichstrom-Aggregat für das Fernräumgerät an Deck gestellt. Am 29. Juli wurden die STETTIN und PREUSSEN durch die Mess- und Entmagnetisierungsanlage in der Kanalweiche Groß-Nordsee geschickt, um die magnetischen Eigenschaften der Schiffsrümpfe zu ermitteln und die dafür erforderliche Dosierung des M.E.S.-Stromes

Abb. 20:
Einsatz während
der Kriegsjahre.



festzulegen. Das Ergebnis war jedoch unbefriedigend: Der Magnet-Eigenschutz funktionierte zwar, wurde aber von den F.R.G.-Geräten überlagert und damit unwirksam. Die Schlepper gerieten dadurch in höchste Treffergefahr. Nach allen diesen umfangreichen Vorbereitungen kam die ernüchternde Order, die Schiffe wieder abzurüsten und unverrichteter Dinge nach Stettin zu verlegen!

Auf der Rückfahrt erhielt die STETTIN am 6. August 1940 auf dem Zwangsweg nach Fehmarn einen Minentreffer. Trotz eingeschalteter M.E.S.-Anlage detonierte unter dem Achterschiff eine Grundmine. Der Wassereintrich im Maschinenraum nahm bedrohliche Ausmaße an, nur mit Hilfe von

zwei Bergungsdampfern konnte abends das rettende Schwimmdock in Kiel erreicht werden. Am 22. September wurde die STETTIN nach Stettin geschleppt. Dort sollten weitere Reparaturen und der Rückbau zum zivilen Eisbrecher erfolgen. Die kurze und erfolglose Karriere als militärischer F.R.G.-Schlepper war beendet.

Bis zum 22. Januar 1941 dauerte der Aufenthalt bei den Stettiner Oderwerken. Tags darauf wurde eine Probefahrt durchgeführt, einen Tag weiter 66 Tonnen Kohle gebunkert und ab dem 26. Januar ging es wieder täglich in den Eiseneinsatz. Der Winter war zwar bei weitem nicht so hart wie der davor, aber dennoch schwerer als die Eiswinter vor Kriegsbeginn. Bis zum 16. März war



Abb. 21: Januar 1942:
Fünf Tage lang
leistet die STETTIN
dem Linienschiff
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Lenzhilfe.

die STETTIN fast täglich in Fahrt, danach lag sie einige Tage am Bollwerk in Bereitschaft und verholte am 27. März schließlich zum Sommerliegeplatz Netzhafen. Am 5. April musste sie doch noch einmal raus, um einige Schiffe durch die noch vorhandene Eisdecke bei Sassnitz zu bringen. Am 10. April war endgültig Schluss.

Der Krieg hat sich mittlerweile Richtung Osten ausgeweitet. Am 22. Juni 1941 begann der Russlandfeldzug, ein Vernichtungskrieg des Deutschen Reiches gegen die Sowjetunion. Der rasche Vormarsch der Deutschen Wehrmacht wurde mit dem Wintereinbruch gebremst. Bei $-35\text{ }^{\circ}\text{C}$ kam die Ostfront im Dezember vor Moskau zum Erliegen, am 16. Dezember gab Hitler den Befehl zum Halten, aber unter keinen Umständen zum Rückmarsch. Die Versorgung durch die Luftwaffe war stark eingeschränkt. Der Nachschub für den Nordabschnitt der Ostfront wurde über den vereisten Seeweg wichtig. Am Silvesternachmittag 1941 legte die STETTIN um 17:30 Uhr von Swinemünde ab Richtung Osten. Entlang der zunächst noch eisfreien Ostsee erreichte sie am 1. Januar Danzig-Neufahrwasser, am 3. Januar 1942 Libau und am 6. Januar Riga, die Hauptstadt des anfangs sowjetisch und nun deutsch besetzten Lett-

lands. Der offizielle Auftrag lautete, die operierenden Kampf- und Transporteinheiten im Rigaischen Meerbusen zu unterstützen. Die Eisverhältnisse waren schwer, zahlreichen Kriegs- und Transportschiffen wurde assistiert. Am 13. Januar kam ein Hilferuf des Linienschiffes SCHLESWIG-HOLSTEIN. Es hatte unter dem Heizraum einen Minentreffer erhalten und erlitt starken Wassereintrich. Die STETTIN kämpfte sich abends zum Schiff vor und leistete ab dem nächsten Morgen Lenzhilfe mit der Bergungspumpe, die eine beachtliche Förderleistung von $500\text{ m}^3/\text{h}$ hat. *Legen 3 Schlauchanschlüsse in „Schleswig-Holstein“, 3 x 4 Längen à 6 Meter und setzen um 10:00 die Bergungspumpe in Betrieb.* Fünf Tage und Nächte wurde gelenzt und so das Linienschiff über Wasser gehalten. Als am 19. Januar der große Marineeisbrecher CASTOR erschien, wurde die STETTIN zum Kohlebunkern nach Riga entlassen. Am 21. Januar meldet das Brückentagebuch $-21\text{ }^{\circ}\text{C}$, *Kommen in großen Eisbarrieren nicht mehr weiter, das Maschinetagebuch notiert bisweilen mit R.V. (Rückwärts Voll) & V.V. (Vorwärts Voll) durch die Eisbarrieren.* Auch der Eisbrecher OSTPREUSSEN aus Königsberg war im Rigaischen Meerbusen im Einsatz, zusammen mit der STETTIN boxte er einen Konvoi westwärts durch

das Eis. Am 22. Januar erreichten sie Libau. Die STETTIN wird aus der „Ostfront“ entlassen und nach einem Bunkerstopp in Swinemünde ging es mit drei U-Booten im Anhang weiter Richtung Kiel. Der Eiswinter hatte mittlerweile auch die westliche Ostsee erreicht.

Der Eiswinter 1942 wurde ähnlich kräftig wie der von 1940. Die Hauptlast lag auf der STETTIN, dem Groß-Eisbrecher CASTOR und dem gepanzerten Linienschiff SCHLESSEN. Der pannenbehaftete Neubau EISBÄR stand nur zeitweise zur Verfügung. Aufgabe dieser Eisbrecherflotte war es, Geleitzüge kreuz und quer durch die Ostsee zu bringen. Bei den zum Teil katastrophalen Verhältnissen mussten zeitweise zwei bis drei Einheiten gemeinsam in tagelanger Schwerarbeit den Anhang durch das Eis boxen. Manchmal mussten sich die Eisbrecher gegenseitig freibrechen. Ein solcher Geleitzug im März von Swinemünde nach Kiel dauerte statt dem üblichen einen Tag 19 Tage! Bis Anfang April dauerte die Plackerei an, erst am 23. April 1942 wurde die STETTIN in den Netzhafen verholt.

Nach drei aufeinanderfolgenden extrem kalten Wintern folgte 1942/43 glücklicherweise ein milder. Der erste Eintrag erfolgt

am 8. Dezember 1942: *Schiff wird in Dienst gestellt und ab heute wird gekocht an Bord.* Am 21. Dezember werden die Kessel gezündet und die nächsten Wochen unter Dampf gehalten. Eis gibt es vorerst wohl nicht, vom 13. bis 18. Januar wird das Schiff gedockt, um den Ruderschaft zu reparieren. Einen Tag später werden 130 Tonnen Kohle gebunkert und am 20. Januar werden im Jarnitzhafen Schleifen gefahren, um die M.E.S.-Anlage neu zu justieren. Ab dem 22. Januar wird schließlich doch starkes Eis im Haff gemeldet, aber mit 14 unspektakulären Revierfahrten wird es für die STETTIN die bislang kürzeste Saison. Der nächste Winter ist noch milder. Am 13. Dezember 1943 stellt erstmals Kapitän Walter Dittmer das Schiff in Dienst. Am 4. Januar 1944 legt die STETTIN zu einer Kontrollfahrt ab. Auffallend ist, dass die STETTIN in diesem Winter fast ausnahmslos vor Anker geht und dort zum Teil tagelang liegen bleibt. Stettin und Swinemünde werden nur kurzzeitig zur Proviantaufnahme, einmal zum Kohlebunkern und einmal zu einer Kesselrevision angelaufen, danach geht es wieder auf den Ankerplatz. Auch werden auffallend oft Bootsmanöver durchgeführt. *Boots-Mannschaft in Boots-Ruder und Segelmanöver unterrichtet.* Sporadisch werden Kontrollfahrten durch das Haff gefahren



Abb. 22: STETTIN und CASTOR quälen sich um die SCHLESSEN.

und *Schwaches Treibeis*, *Schiffahrt unbehindert* gemeldet. In diesem Winter hatte die STETTIN erstmalig keinen einzigen Eis-einsatz!

Ab Anfang 1944 wurde Stettin Ziel amerikanischer und britischer Bomber. Nicht die Stadt selbst, sondern die Industrie, die Werften und vor allem das Hydrierwerk Pölitz nahe der Odermündung in das Haff standen im Visier der Alliierten. Es war eines von 15 produzierenden Hydrierwerken des Reiches. In diesen Fabriken wurde nach dem Kohleverflüssigungsverfahren Benzin aus Kohle hergestellt, vor allem Flugbenzin. Ein großer Ring von Sperrballonen und Flakbatterien sowie ein Geschwader von Abfangjägern sollten das Werk soweit möglich schützen. Auch die STETTIN wurde im Frühjahr 1944 zu einer schwimmenden Flakstation umgerüstet. Auf dem Vorschiff erhielt sie eine Vierlinksflak vom Kaliber 2

Abb. 23: Die eingedrückte B.B.-Brückennock nach dem Ramming mit der GOTHA am 23.1.1942.

cm, auf dem Oberdeck oberhalb des Maschinenskylights auf einem Podest ein mittleres Geschütz vom seltenen Kaliber 5 cm. Die Geschützbedienung stellten Marinesoldaten der 3. Kompanie der 1. Marine-Bordflak-Abteilung. Stationiert wurde die STETTIN unweit des Torfeuer Süd, sie lag fest vor Anker ohne Dampf. An Bord verblieb neben den Soldaten eine reduzierte seemannische Besatzung. Im Oktober wurde das Schiff mit Schlepperhilfe in die Nähe des Torfeuers Nord verlegt.

Am 1. Dezember 1944 übernahm Kapitän Dittmer den Eisbrecher, nicht ahnend, dass es der letzte Winter in heimischen Gewässern werden sollte. *Das Schiff liegt noch auf dem alten Sammelliegeplatz in der alten Fahrt SOLich vom Leitholm. Ab dem 18.12.44 langsam zunehmende Kälte bis über -10° bei hohem Barometer und SO Wind. Schnell zunehmende Eisbildung. Das ganze Revier mit geschlossener Eisdecke bis 4" am 24.12.44. Am 1. Weihnachtstag wird die Fahrt aufgenommen, den 2. Weih-*



nachtstag feiert die Besatzung liegend vor Anker. Danach beginnt die tägliche Revierarbeit. Das Eis behindert die Schifffahrt merklich, diverse Schiffe müssen zum Teil im Schlepp durchgebracht werden. Die Schifffahrt steht mittlerweile vollständig im Zeichen des Krieges. Immer wieder wird der Seeweg durch das Haff wegen Minengefahr gesperrt und erst nach Räumung freigegeben. Doch die größere Gefahr droht aus dem Osten. Mitte Januar beginnt die sowjetische Großoffensive in Ostpreußen. Mehr als anderthalb Millionen Rotarmisten gehen am 12. Januar 1945 zum Angriff über. Ziel ist es, Ostpreußen von der Landverbindung zum Westen abzuschneiden. Nur noch die Flucht über See bleibt. Die Massenflucht der ostpreußischen Bevölkerung aus den frontnahen Kreisen in die Hafenstädte Pillau, Danzig und Gotenhafen stellt die Kriegsmarine vor die Aufgabe, rasch und ohne Verzögerung den Massentransport von Flüchtlingen mit Handels- und Kriegsschiffen über die Ostsee nach Westen zu organisieren. Bis Kriegsende retten über 1000 Schiffe jeglicher Art 2,5 Millionen Menschen vor der Roten Armee. Es ist das größte Rettungswerk der Seegeschichte. Swinemünde wird dabei anfänglich ein wichtiger „Umschlagplatz“. Täglich treffen Flüchtlingsschiffe ein. Das Brückentagebuch füllt sich merklich mit Schiffsbewegungen. Ende Januar wird zum Teil die Nacht durchgefahen.

Am 29. Januar 1945 ist der Eintrag zu finden: *13:55 Legen mit Lotsen ab vom Kai und assistieren Lazarettsschiff BERLIN bis 16:30.* Hinter diesem Lazarettsschiff verbirgt sich der Überseedampfer BERLIN (Bj. 1925) des Norddeutschen Lloyd, der in Friedenszeiten im Liniendienst zwischen Bremerhaven und New York stand. Am 23. August 1939 wurde die BERLIN als Lazarettsschiff A und zugleich als erstes deutsches Lazarettsschiff nach dem 1. Weltkrieg in Dienst gestellt. Ende Januar 1945 befand es sich im Evakuierungseinsatz auf der Ostsee. Auf

sechs Fahrten rettete es rund 35 000 Flüchtlinge und Verwundete aus den gefährdeten Ostgebieten. Am 29. Januar erreichte es die Reede von Swinemünde und machte kurz danach im Hafen fest, assistiert durch die STETTIN. Nur mit Besatzung und dem Sanitätspersonal an Bord verließ die BERLIN am 31. Januar wieder Swinemünde. Kurz nach Ansteuerung in den nach Osten verlaufenden Zwangsweg erhielt das Schiff am frühen Nachmittag zwischen Kessel- und Maschinenraum einen Minentreffer, es blieb aber schwimmfähig. Zum Bergen des Schiffes wurden der Bergungsschlepper SEEFALKE und Eisbrecher STETTIN gerufen. Die STETTIN traf um 21:25 Uhr bei der BERLIN ein und stellte längsseits um 21:50 Uhr eine Schleppverbindung her, während der SEEFALKE vorspannte. Um 23:45 Uhr war der Schleppverband im freien Wasser, zehn Minuten später erhielt die BERLIN einen zweiten Minentreffer und war nicht mehr zu halten. Die STETTIN kappte sofort die Schleppleine. Die BERLIN sackte auf der Position 54°0,9' Nord und 14°17' Ost mit ihren 9 Metern Tiefgang auf den 12,5 Meter tiefen Grund auf ebenen Kiel ab. Die STETTIN dampfte nach Swinemünde zurück und machte um 1:50 Uhr an der Lotsenstation fest. Auch der Eisbrecher hat durch die Minenexplosion Schäden erlitten: *Infolge Minentreffer auf Lazarettsschiff Berlin wurden in der Hauptsache Lichtmaschine, Lenz- und Ballastpumpe beschädigt. Warten auf Schadensbesichtigung durch S.B.V.* [Schadensbevollmächtigte]. Tags darauf dampfte die STETTIN zur Hakenterrasse und wurde schließlich am 5. Februar mit Schlepperhilfe zu den Oderwerken verholt. Die STETTIN war aufgrund der Schäden vorerst nicht einsatzfähig. Zwei Tage später wurden mit einem Schwimmkran die Lichtmaschine, Lenz- und Ballastpumpen an Land gesetzt. Die Reparaturen unter kriegsbedingt erschwerten Verhältnissen zogen sich bis zum 6. März hin. Zwischenzeitlich wurden auch die Flakgeschütze wieder demonstert.

Die Flucht in den Westen

Die Rote Armee war mittlerweile unaufhaltsam Richtung Oder und Neiße vorgestoßen. Am 3. März erreichten erste Angriffsspitzen die Odermündung. Die Eroberung Stettins war nur noch eine Frage von Tagen. Am 7. März 1945 verholte die STETTIN um 9:20 Uhr mit eigener Kraft von den Oderwerken an die Hakenterrasse. Noch am gleichen Abend legte sie mit Männern des Volkssturms wieder ab, um im Geleitzug oderabwärts zu fahren. In dem Geleitzug waren auch die Eisbrecher PREUSSEN, POMMERN und BERLIN eingereicht. Es sollte die letzte Fahrt auf dem Heimatrevier sein. Der kleine Eisbrecher SWINEMÜNDE schaffte den Anschluss nicht mehr. Wenig später wurde er bei einem Alleingang von sowjetischen Panzern getroffen und brannte aus. Das Ostufer des Stettiner Haffs war bereits größtenteils in sowjetischer Gewalt. Die STETTIN erreichte unbeschadet Swinemünde und lag dort weitere drei Tage in Bereitschaft und wartete auf Order. Am 11. März nahm sie 250 zivile Flüchtlinge an Bord und verließ am nächsten Morgen Swinemünde, um im Geleit Richtung Westen zu fahren. Nur wenige Stunden später fiel Swinemünde einem amerikanischen Luftangriff zum Opfer und wurde schwer verwüstet. Die STETTIN ging abends im Strelasund vor Anker. Am nächsten Morgen wurden die Flüchtlinge mit der flachgehenderen BERLIN nach Stralsund gebracht, die STETTIN verholte zur Reede vor Lauterbach auf der Insel Rügen. Dort folgten sieben lange und quälende Wochen mit Warten auf das, was geschehen möge.

Am 30. April hatte die Rote Armee Wolgast erreicht und damit Usedom den Fluchtweg über Land abgeschnitten. Es war eine Frage von Tagen, bis das gleiche Schicksal der Insel Rügen passieren würde. Es blieb nur noch die Flucht über See, aber die STETTIN konnte nicht mehr. Mittlerweile waren die Bunker leer und die dringend benötigte Kohle war nicht zu bekommen. Die Selbst-

versenkung schien beschlossene Sache zu sein, bis wie durch ein Wunder am 1. Mai der Seeleichter QUISTORP längsseits ging. Dieser kam über Nacht im Schlepp von der Heereswaffenversuchsanstalt Peenemünde. An Bord waren neben Flüchtlingen und allerlei Gütern auch 45 Tonnen beste schlesische Gasflammkohle, die als Ballast für die Seereise aus dem Kraftwerk Peenemünde geladen wurde. Somit wendete sich in letzter Minute das Blatt. In Handarbeit wurden die Kohlen übernommen und am nächsten Tag mitsamt den Flüchtlingen nach Sassnitz verholt. Dort gingen die zivilen Flüchtlinge von Bord und es wurden Proviant und Truppen übernommen. Am Morgen des 4. Mai setzte sich ein großer Konvoi in Bewegung, am Ende die STETTIN mit 500 Flüchtlingen an Bord, im Schlepp den antriebslosen, aber auch mit Flüchtlingen vollgestopften Transporter VERSAILLES. Zwei Tage später erreichte der Schleppzug die Reede von Kopenhagen. Dort konnten nochmals Kohlen von einem anderen Schiff übernommen werden. Am 8. Mai 1945 trat die Kapitulation Deutschlands in Kraft, Dänemark war zu diesem Zeitpunkt ein besetztes Land ohne Kampfhandlungen. Die STETTIN verholte an diesem Tag in den Hafen von Kopenhagen zur Proviant- und Wasserübernahme. Das lästige Anhängsel VERSAILLES war sie los, dafür bekam sie ihren Reedereikollegen Eisbrecher PREUSSEN in Schlepp. Dieser hatte zivile Flüchtlinge an Bord, aber keine Kohlen mehr. 100 Mann wurden auf die PREUSSEN übersetzt. Abends ging der Schleppzug nordwärts auf Zwangskurs. Nach einer stürmischen Seereise im Geleitzug erreichte die STETTIN mit 400 Flüchtlingen an Bord und der PREUSSEN im Schlepp am 11. Mai die Kieler Bucht und ging dort um 13:15 Uhr vor Anker.

STETTIN 1945 bis 1981

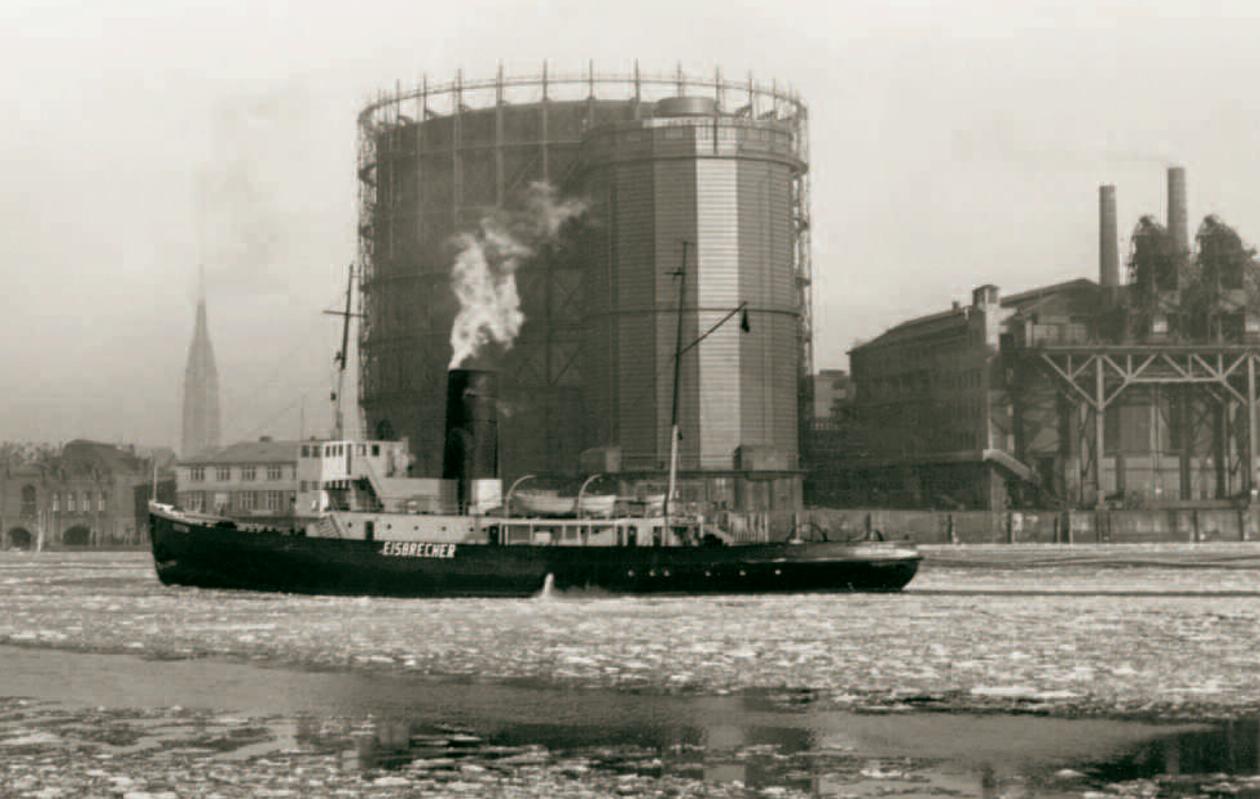
Eine ungewisse Zukunft

Am 11. Mai 1945, drei Tage nach der Kapitulation des Deutschen Reiches, ging die STETTIN im Päckchen mit der PREUSSEN in der Kieler Bucht vor Anker, die Zukunft war völlig ungewiss. An Bord rund 400 Flüchtlinge, zum Großteil Soldaten, und kaum noch Proviant und Brennstoff. Vier Tage später wurde die STETTIN mit Schlepperhilfe längsseits des Frachters BUKAREST verholt. Alle Wehrmachtangehörigen wurden übergesetzt und gingen in die britische Kriegsgefangenschaft. Nur die zivile Besatzung und Flüchtlinge, Frauen und Kinder, durften an Bord bleiben. Zurück auf Reede vergingen weitere endlose Tage und Wochen ohne Geschehnisse. Am 2. Juli wurde das Schiff endlich in den Hafen Kiel-Wik verholt, wo es zumindest im begrenzten Maße Proviant und Landgang gab. Am 24. Juli notiert das Tagebuch *Sämtliche Frauen*

von Bord und aus der Verpflegung abgemeldet. Doch die Zukunft des heimatlosen Schiffes und dessen Besatzung, deren letztes Stück Heimat nun das Schiff war, war weiter ungewiss.

Nach den Bestimmungen des Potsdamer Abkommens wurde die Kontrolle der deutschen Handelsflotte in den drei Westzonen der „Tripartite Merchant Marine Commission“ (TMMC) übergeben. Ein noch brauchbarer Großteil der durch den Krieg stark geschrumpften Handelsflotte musste an die Alliierten abgeliefert werden, ein kleiner Teil wurde auf hoher See versenkt und der klägliche Rest verblieb den deutschen Reedern. Ein weiteres Sonderkontingent von knapp 1000 kleineren Küsten- und Spezialschiffen wurde den sogenannten X-Schiffen zugeordnet. Zur Kennung erhielten diese am Bug eine Kontrollratsnummer, die STETTIN die Nummer X 2764. Damit blieb

Abb. 24: Um 1960 im Hamburger Hafen vor dem alten Gaswerk Grasbrok.



ihr das Schicksal der Ablieferung erspart. Denn die Siegermächte erkannten nach den Erfahrungen der zum Teil extremen Kriegswinter die Notwendigkeit von Eisbrechern. Das Tugboat Office der britischen Besatzungsmacht in Kiel übergab die STETTIN an das Sea Waterway Department in Hamburg. Am 22. Oktober 1945 nahmen zwei Schlepper die STETTIN längsseits und schleppten sie durch den seinerzeit noch Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Hamburg, wo sie einen Tag später im Strandhafen festmachte. Am 3. November wurde die STETTIN zur Stülcken-Werft verholt, um den Umständen entsprechend erste Überholungs- und Klassifizierungsarbeiten durchzuführen. Am 23. Januar 1946 verholte die STETTIN unter Dampf an die Landungsbrücken und legte mit Gästen zu ihrer ersten Eiskundung in dem neuen Revier ab. Vom 25. bis 31. Januar befuhr der „neue“ Eisbrecher täglich die Unterelbe ab Hamburg mehrfach auch bis Brunsbüttel. Die STETTIN hatte ihre erste kurze Bewährungsprobe bestanden. Die Sommermonate über wurde das Schiff mit einer kleinen Stammbesatzung an Bord an den Pfählen in dem Segelschiffhafen aufgelegt.

Die eigentliche Bewährungsprobe kam in dem folgenden Winter. Schon Mitte Dezember 1946 setzte starker Frost ein, ein extremer Winter lähmte die Bevölkerung in den kriegszerstörten Städten für Monate. Bereits am 14. Dezember wurden die Feuer in den Kesseln gezündet, erst am 10. April 1947 wurden die Kessel wieder ausgeblasen. Einen Tag vor Heiligabend legte die STETTIN zu der ersten Erkundungsfahrt ab, insgesamt sollten 54 Einsatztage folgen. Zum Jahreswechsel setzte wieder Tauwetter ein, so dass die STETTIN im Baakenhafen elf Tage in Bereitschaft lag. Aber am 9. Januar ging es nach dem Bunkern von 120 Tonnen Kohle im Kohleschiffhafen wieder Richtung Brunsbüttel und einen Tag später weiter nach Cuxhaven, wo im Amerikahafen Eis gebrochen wurde. Am 12. Januar befuhr

die STETTIN erstmals in ihrem Schiffsleben die Nordsee. Das Feuerschiff ELBE II musste eingeholt werden, die Ankerkette war gerissen, das Gleiche wiederholte sich mit der ELBE III am 1. Februar. Notizen aus dem Tagebuch verdeutlichen die Eissituation in der Elbmündung: *Vor Cuxhaven starkes zusammengeschobenes Eis, ..., erschwerte Eisverhältnisse, ..., Eisverhältnisse für kleine Dampfer sehr erschwert.*

Aufgrund eines Drahtes in der Schraube fällt der Eisbrecher für drei Wochen aus, war aber nach einem Werftaufenthalt bis zum 25. März im Einsatz. Zwei Tage später wird das Schiff erstmals im Bauhof Wedel aufgelegt, der bis zum 29. September 1981 der Heimathafen sein sollte. Ab dem 1. Mai 1947 unterstand der EISBRECHER 1 nun mit der Kontrollratsnummer HP 17308 dem Seewasserstraßenamt Hamburg, ab 1949 Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA). Eigentümer dieses „Flüchtlings“ war jedoch nicht der Bund, sondern der Deutsche Industrie- und Handelstag, der nach dem Reichsträgerabwicklungsgesetz das Vermögen der Industrie- und Handelskammern der verlorenen Ostgebiete verwaltete. Die Lastenausgleichsbank (Bank für Vertriebene und Geschädigte) in Bonn-Bad Godesberg wurde mit der treuhänderischen Verwaltung der STETTIN ebenso der Eisbrecher PREUSSEN und OSTPREUSSEN beauftragt. Sie charterte die Schiffe an die Wasser- und Schifffahrtsämter, die dabei erzielten Erlöse dienten der Altersversorgung ehemaliger IHK-Angehöriger. Diese Bareboat-Charter wurden erst mit den jeweiligen Außerdienststellungen gekündigt.

Einsätze unter der Bundesdienstflagge

Nach dem ausgesprochen harten Eiswinter 1946/47 folgten glücklicherweise mehrere milde Winter, so dass Eisbrecher nicht eingesetzt werden mussten. Erst am 1. Februar 1954 legte die STETTIN, noch offiziell



Abb 25: EISBRECHER 1 vor Cuxhaven am 14.2.1954.

EISBRECHER 1, erstmals unter deutscher Bundesdienstflagge ab. Bis zum 6. März stand das Schiff im Dienst, dabei wurde mehrfach die rund 100 km lange Strecke zwischen Hamburg und Cuxhaven befahren. Der darauffolgende Winter war mit nur 14 Eiseinsatztagen unspektakulär. Der Winter 1955/56 hingegen forderte ab Anfang Februar alle Eisbrecherkapazitäten entlang der (west)deutschen Küsten. Auszüge aus dem Artikel *Eisbrecharbeiten im deutschen Küstengebiet* in dem Fachmagazin HANSA verdeutlichen die Situation:

Der Winter 1955/56 brachte in der Zeit vom Januar bis März starken Frost und damit eine erhebliche Vereisung der Wasserstraßen. Wenn auch ein völliges Zufrieren in den meisten Revieren vermieden werden konnte, so traten doch erhebliche Behinderungen in der Seeschifffahrt auf. Vom WSA Emden wurde der Eisbrecher EMSHÖRN ständig im Einsatz gehalten, um die unbefeuerten Seezeichen auf ihre Lage zu kontrollieren. Dem Eisbrecher oblag ferner die

Verbindung zu dem Feuerschiff BORKUMRIFF und der Lotsenstation. Auf der Unterweser zwischen Bremen und Bremerhaven waren der Eisbrecher DONAR, der Hilfseisbrecher BALJE und weitere kleinere Fahrzeuge der WSV im Einsatz.

Der Eisbrechereinsatz auf der Unterelbe wurde zentral vom Bauhof Wedel gesteuert. Eingesetzt waren die großen Eisbrecher STETTIN und OSTPREUSSEN. Der kleinere, aber schon überalterte Eisbrecher EISFUCHS wurde, als OSTPREUSSEN wegen Kesselschaden am 17. Februar ausfiel, in Dienst gestellt, musste aber bereits nach seiner ersten Fahrt wegen starker Leckagen der Außenhaut wieder stillgelegt werden. Erstmals wurden in diesem Jahr die Eisbrecher mit tragbaren UKW-Sprechgeräten ausgerüstet und konnten so an den Betriebsfunk der WSV angeschlossen werden.

Auf dem Nord-Ostsee-Kanal wurden außer dem Eisbrecher WAL noch mehrere Hilfsfahrzeuge der Wasserbauämter Brunsbüttelkoog und Holtenau sowie der WSD Ham-



Abb 26: Eiswinter 1963 in der Elbmündung.

burg herangezogen. Auf der westlichen Ostsee im Gebiet vor der schleswig-holsteinischen Ostküste waren die durch Eis verursachten Schwierigkeiten sehr erheblich. Bei Beginn der Frostperiode wurden von der Verwaltung zunächst die Tonnenleger BUS-SARD, DELPHIN und WILHELMS für Eisbrechtaufgaben in Dienst gestellt. Wegen der anhaltenden Frostperiode wurde am 10. Februar der große Eisbrecher PREUSSEN in Dienst gestellt.

Nach diesen drei aufeinanderfolgenden Eiswintern Mitte der 1950er Jahre folgte wieder eine längere Pause. Die sieben Tage mit 945 km Gesamtstrecke Anfang 1961 und weitere fünf Tage mit 710 km Gesamtstrecke zum Jahreswechsel 1961/62 sind kaum einer Erwähnung wert. Allerdings war der Eiswinter 1962/63 mit 679 Betriebsstunden in 72 Einsatztagen und 14 295 km Gesamtstrecke für die STETTIN der längste und härteste Einsatz auf der Unterelbe. Ab dem 28. Dezember 1962 war sie tagtäglich ohne Unterbrechung bis zum 9. März 1963 im Einsatz. In der ersten Januarhälfte lag der Schwerpunkt in der Elbmündung, wobei mehrfach beim Lotsenversetzdienst ab Cuxhaven geholfen wurde. In den letzten drei Tagen dieser Kampagne kam die STETTIN auch erstmals in der Osthälfte des Nord-Ostsee-Kanals zum Einsatz. Dort war der Kanaleisbrecher WAL wegen Kesselschäden ausgefallen, im Februar musste der Kanal zeitweise für die Schifffahrt ganz gesperrt werden. Schwere Eiswinter standen danach in den 1960er Jahren nicht mehr an. Die STETTIN kam im Januar 1966 für sieben Tage, im Januar 1968 für sechs und im Februar 1969 nochmals für sechs Tage in Fahrt.

Die letzte Dekade

Verstärkte Eisbildung kam zum Jahreswechsel 1969/1970. Die STETTIN ging am 22.



Abb. 27–29: Impressionen an Bord 1963, links Kapitän Mewes.

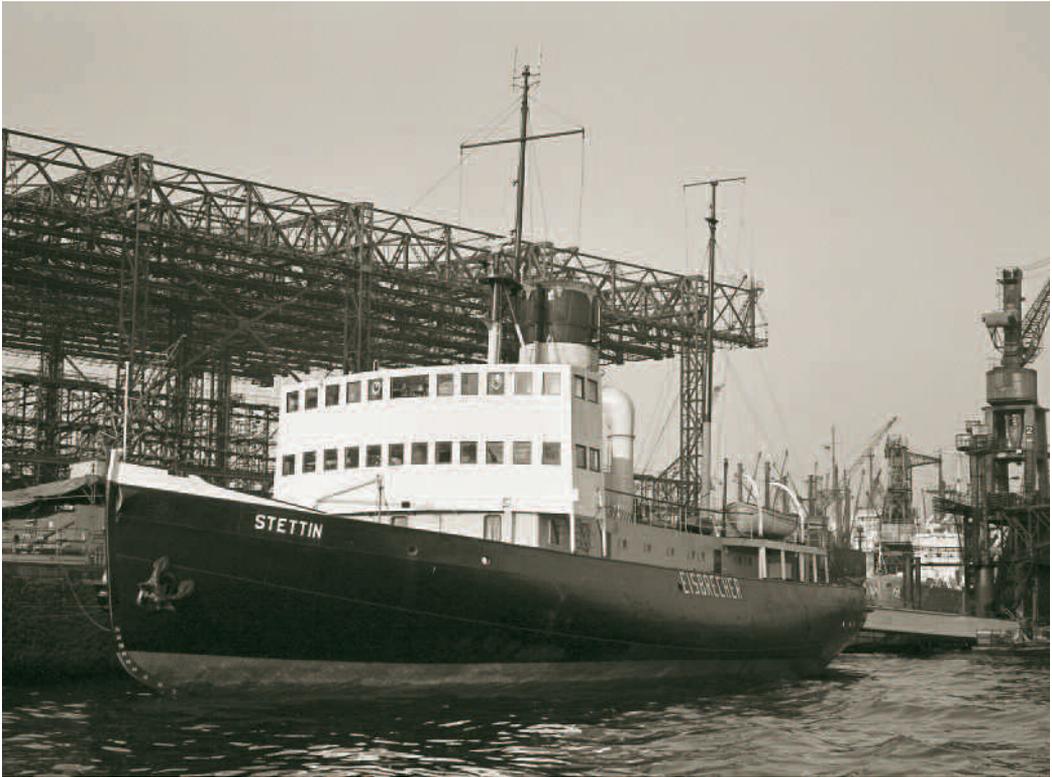


Abb. 30: Werftaufenthalt bei den Howaldtswerken im November 1964.

Dezember auf Probefahrt und bereits am 30. Dezember in den Einsatz. Bis Ende Februar folgten 39 Einsatztage. Die STETTIN war mittlerweile der letzte Kohlesteamer unter den deutschen See-Eisbrechern. Der modernisierte Kanaleisbrecher WAL kam in diesem Winter erstmals mit seiner komfortablen Ölfeuerung zum Einsatz. Auch für die beiden Neubauten MAX WALDECK und HANSE waren es die ersten Einsätze in der westlichen Ostsee. Die Winter in den 1970er Jahren waren fast durchgehend milde. Im Januar 1971 kam die STETTIN für ganze fünf Tage, 1972 immerhin für 12 Tage und im Februar 1976 nochmals für vier Tage in Fahrt. Die übrige Zeit lag das Schiff ungenutzt im Bauhof Wedel auf.

Nach den milden Wintern gingen die Schneekatastrophe, genaugenommen waren es zwei, vom Winter 1978/79 in die Geschichte Norddeutschlands und auch in die

Geschichte der STETTIN ein. Es sollte der letzte Eiseinsatz für diesen Oldtimer sein. Ein erster Schneesturm legte ab dem 28. Dezember 1978 zunächst die Nordhälfte Schleswig-Holsteins und Rügen/Usedom sowie das angrenzende Festland in Mecklenburg-Vorpommern lahm, bevor der extreme Kaltluftvorstoß bis zum Jahreswechsel auch das übrige Deutschland erfasste. Diese erste Schneekatastrophe berührte die anfänglich noch warmen Küstengewässer wenig. Die STETTIN kam am 10. Januar wie gewohnt auf der Elbe in Fahrt. Nach 13 routinemäßigen Fahrtagen auf der Unterelbe und einsetzendem Tauwetter endete dieser Einsatz bereits wieder am 5. Februar. Das Blatt sollte sich aber nach einem Wetterumschwung noch einmal schlagartig wenden. Am 13. Februar 1979 waren die Kieler und Mecklenburger Bucht weitgehend mit 5–10 cm dickem Eis bedeckt. Örtlich kam es zu Behinderungen für Schiffe



Abb. 31: Januar 1970 auf Höhe Wedel.

mit niedriger Maschinenkraft, was nichts Ungewöhnliches für diese Jahreszeit war. Die Vorhersage im Eisbericht wies jedoch darauf hin, dass *in etwa zwei Tagen in der westlichen und mittleren Ostsee mit dem Beginn einer erheblichen Eiszunahme zu rechnen ist*. Diese setzte dann auch ein, und zwar nicht nur durch den Zustrom arktischer Kaltluft, die in Finnland und Nordwestrussland bereitstand, sondern vor allem auch durch den damit verbundenen tagelangen Schneesturm aus Ost bis Nordost. Das Ostseewasser befand sich in Gefrierbereitschaft, so dass sich infolge der niedergehenden großen Schneemengen in wenigen Stunden eine dicke, zusammenfrierende Mischung aus Schnee, Trümmereis und kleinen Eisschollen bildete, die an den Luvküsten in 10–20 sm breiten Gürteln zusammengepresst wurde. Das waren für die Schifffahrt ungewöhnlich schwierige Eisverhältnisse, und innerhalb von zwei Tagen kam der Verkehr nicht nur an Land, sondern auch auf See nahezu vollständig zum Erliegen. Allein in der Kieler Außenförde und weiter bis Kiel-Leuchtturm waren annähernd 100 Schiffe vom Eis besetzt. Sie

mussten weitgehend individuell von Eisbrechern befreit werden. Die Schwierigkeiten bestanden vor allem darin, dass das unter Druck stehende meterdicke Eis-Schnee-Gemisch einen äußerst hohen Reibungswiderstand hatte und dass darin keine Rinnen gebrochen werden konnten, da es sich unmittelbar hinter dem Eisbrecher wieder schloss. Der Höhepunkt der Vereisung lag zwischen dem 20. und 25. Februar. Auch Schiffe mit starker Maschinenleistung konnten nur mit direkter Eisbrecherunterstützung verkehren. Nur auf den Hauptschiffahrtswegen wurde assistiert, die kleineren Häfen waren geschlossen. Erst Anfang März normalisierte sich die Eislage langsam.

Diese katastrophale Situation erforderte alle verfügbaren Eisbrecher. Am 14.2. waren in der Kieler Förde MAX WALDECK (3600 PS) und EISFUCHS (1500 PS) der Wasser- und Schifffahrtsdirektion und die Marineeisbrecher EISVOGEL (2400 PS) und NEUWERK (1500 PS) aktiv. Die HANSE (7500 PS) wurde aus Finnland angefordert und traf am 17.2. in der Kieler Bucht ein. Auch die



Abb. 32: Februar 1972 auf der Unterelbe.

STETTIN (1900 PS) wurde wieder hochgeheizt und erreichte am 17.2. Kiel-Holtenau. Einen Tag später kam der in der Nordsee stationierte Marineeisbrecher EISBÄR (2400 PS) dazu. Mit dieser geballten bundeseigenen Eisbrecherkapazität hoffte die Eisdienststelle, die Situation in den Griff zu bekommen. Doch die durch den tagelangen Oststurm angestaute Eisbarriere entlang der Ostküste war enorm. Wenn sich anfangs die Aufmerksamkeit auf die Kieler Bucht konzentrierte, so waren auch die völlig abgeschnittenen Häfen von Flensburg und Eckernförde zu öffnen, um die Versorgung der Bevölkerung und Industrie zu ermöglichen. Schließlich war auch der Landweg durch die meterhohen Schneewehen abgeschnitten. Am 19.2. wurde der für Arktiseinsätze konzipierte Versorger SCHNOORTURM (16 500 PS) der DDG „Hansa“ gechartert, der von Aberdeen kommend erst am 22.2. in Kiel eintraf und in erster Linie die HANSE verstärkte. Gleichentags wurden von der Bugsier-Reederei und Bergungs-AG die Hochseeschlepper PAZIFIK (8200 PS) und SEEFALKE (9000 PS) gechartert, die weniger zum Eisbrechen als vielmehr

zum Schleppen durch die Rinne eingesetzt wurden. Da sich die Eisbarriere nach Osten in den Bereich des Fehmarnsundes und der Kadettrinne verlagerte, wurde am 26.2. noch der eisbrechende Versorger TS 62 POWER (8000 PS) der Hapag-Lloyd Transport- und Service-Reederei angemietet. Ab dem 26.2. entschärften Westwinde die Situation. Die HANSE verließ am 7.3. wieder Kiel, MAX WALDECK war noch bis Ende März im Einsatz. Insgesamt wurden von allen deutschen Eisbrechern im Gebiet der westlichen Ostsee 44 Schiffe aus akuter Eisnot und Versorgungsschwierigkeiten befreit, rund 230 Schiffe aus dichtem Eis geschleppt und rund 680 Schiffe konnten den Eisbrechern in gebrochenen Rinnen folgen.

Bei diesen gesamt 62 500 Pferdestärken waren die 1900 PS der STETTIN nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Ihre Aufgabe war es, in der Kieler Innenförde die zu Dutzenden festsitzenden Schiffe freizuschneiden und zu der Eisrinne zu bringen und so die Zufahrt zu der Kanalschleuse Holtenau oder nach See zu ermöglichen. Die Schleusentore mussten mit Dampf enteist werden, das

Hochwasser hatte die Schleuse zeitweise außer Betrieb gesetzt. In den letzten Tagen war die STETTIN auch in der Osthälfte des Kanals im Einsatz, während die WAL die Westhälfte befuhr. Doch dieser Kiel-Einsatz entwickelte sich für die Besatzung, speziell für die zusammengewürfelte Heizercrew, zu einer außerordentlichen Plackerei. Die schlackenhaltige Ruhrkohle, die in Kiel gebunkert wurde, sorgte zeitweise für viel Qualm, aber wenig Dampf. Ende Februar musste das Schiff zur Notreparatur in die Saatseewerft in Rendsburg, um alle Kesselroste zu wechseln. Am 6. März schließlich machte die STETTIN wieder in dem Bauhof Wedel fest.

Nach Ende dieses Einsatzes wurden in Fachkreisen kritische Stimmen laut, ob dieser nostalgische Oldtimer noch seiner Aufgabe gerecht wird. Es wurden zwar noch einmal Reparaturen an der Maschinenanlage für die Bereitschaft des Schiffes ausgeführt. Zeitgleich aber wurden Angebote für die Umrüstung der originalen Kessel von Kohle- auf Ölfeuerung oder alternativ eine komplette Neubekesselung eingeholt. Auch eine vollständige Neumotorisierung stand zur Debatte. In einem Gutachten vom 4. September 1980 des WSA Hamburg wurden Gesamtkosten für eine Modernisierung der STETTIN je nach Variante von rund drei Millionen DM ermittelt. Das Gutachten endet mit den Worten: *Es sei darauf hingewiesen, daß die zum Betrieb des D. STETTIN erforderlichen Heizer nicht mehr vorhanden sind. Hierdurch ist ein optimaler Einsatz des Schiffes nicht mehr gegeben. Für den Winter 1980/81 ist das Schiff von der technischen Seite her noch einsatzfähig. Es ist jedoch eine baldige Entscheidung über den Werdegang des Schiffes zu treffen.* Die Entscheidung folgte schnell und eindeutig. Die WSD Nord kündigte zum 31. März 1981 den Bareboat-Chartervertrag mit der Lastenausgleichsbank in Bonn-Bad Godesberg. Der Eisbrecher STETTIN wurde nach 48 Jahren außer Dienst gestellt.

Ein Resümee

Die STETTIN wurde ursprünglich für das Stettiner Revier, die Seeschiffahrtsstraße zwischen Stettin und Swinemünde, erbaut, im Bedarfsfall darüber hinaus auch für die offene Ostsee. Die rund 100 km lange Seeschiffahrtsstraße zwischen Hamburg und Cuxhaven weist gerade im Bezug auf die Eisbildung zu dem Stettiner Revier gravierende Unterschiede auf. Die Gezeiten haben auf die Elbe, insbesondere nach den diversen Vertiefungen, einen entscheidenden Einfluss. Auch sind die Winter im Osten länger und kälter als im Westen. *Ebbe und Flut, die von der Nordsee aus ihre Wirkungen in der Elbe bis über Hamburg hinaus ausüben, lassen im Zusammenwirken mit der Strömung der Elbe die Bildung einer lange stehenden Eisdecke auf ihr nicht zu. Die Schifffahrt wird dort im wesentlichen nur durch an mehr oder weniger zahlreichen Stellen zusammengetriebene Eismassen behindert. Nur diese zu zerstören und in Treibeis umzuwandeln, war und ist die oft sicherlich nicht leicht zu bewältigende Aufgabe der Hamburger Eisbrecher. Im Stettiner Revier dagegen handelt es sich darum, auf einer 65 km langen Strecke Monate lang eine Fahrstraße durch glattes Kern- oder zusammengesobenes und oft auch in starker Bewegung befindliches Eis offen zu halten.* Dennoch waren in den 1880er Jahren die Hamburger Eisbrecher ein Vorbild für die Überlegungen der Stettiner Kaufmannschaft, nicht zuletzt, weil es bis dato kaum andere Vergleichsmöglichkeiten gab. Die ersten beiden Stettiner Eisbrecher ähnelten in den Abmessungen und Konstruktionen den hamburgischen sehr. Die STETTIN hat es durch die Kriegswirren an die Elbe verschlagen. Rückwirkend betrachtet waren nur die beiden Eiswinter 1947 und 1963 an Stärke und Härte mit den nahezu alljährlichen Wintern der Ostgebiete zu vergleichen. Hier wurde die STETTIN als Eisbrecher ernsthaft gefordert. Die Schifffahrt war bis in die Deutsche Bucht hinein

stark behindert und bedurfte dringend Eisbrecherunterstützung. Die Eiswinter 1954, 1956 und 1970 sind ebenfalls eine Erwähnung wert, die anderen wenigen nicht. Der Einsatz in der Kieler Förde 1979 war von anderer Natur und ist bei dieser Betrachtung außen vor. Gerade mal an rund 225 Tagen wurde die STETTIN auf der Unterelbe ernsthaft gebraucht, in einer Zeitspanne von gut 35 Jahren, rechnerisch entspricht das nicht einmal zwei Prozent der Zeit! Der Aufwand dafür war enorm. Alljährlich musste an die Lastenausgleichsbank ein fester Charterbetrag bezahlt werden, der im Verhältnis zu den Instandhaltungskosten jedoch nicht der Rede wert ist. Jedes Jahr wurden Mitte Dezember die Kessel angeheizt, damit kurz vor Weihnachten eine eintägige Probefahrt unternommen und die Bereitschaft festgestellt wurde. Mit einer kleinen Stammcrew an Bord wurden die Kessel meistens bis in den März hinein für die Heizung leicht unter Dampf gehalten, auch wenn oft überhaupt nicht gefahren wurde. Die Besatzung wurde von den anderen Fahrzeugen des WSA rekrutiert, die bei Eisgang nicht ein-

satztauglich waren. Für die alten Dampfhäsen war das Fahren eines solchen Oldtimers eine willkommene Abwechslung, wengleich die Arbeitsbedingungen spartanisch waren. Die Mannschafts- und Sozialräume waren original von 1933, so wie das ganze Schiff. Abgesehen von einigen Details wurden in all den Jahren keinerlei Modernisierungen durchgeführt. Mit zunehmendem Alter wuchs das externe Interesse an diesem Exoten. Die Einträge *Filmteam an Bord*, *Gäste an Bord* mehrten sich in dem Brückentagebuch, auch fuhren gerne Beamte der Wasserschutzpolizei zwecks „Beobachtung“ oder hochrangige Beamte der WSD zwecks „Eiserkundung“ mit. Mittlerweile war das kohlegefeuerte Dampfschiff ein Unikat.

In Anbetracht dieser Ausführungen ist es erstaunlich, dass sich die STETTIN überhaupt so lange im aktiven Dienst gehalten hat. Das Schiff wurde einfach außer Dienst gestellt, es gab nicht einmal Bedarf an einem Ersatz.

Abb. 33: Letzte Einsätze im Februar 1979 auf der Kieler Förde.



STETTIN 1981 bis 2009

Die Rettungsaktion

Mit der Kündigung des Chartervertrages zum 31. März 1981 wurde das Schiff von dem Bund an den Deutschen Industrie- und Handelstag bzw. treuhänderisch an die Lastenausgleichsbank zurückgegeben. Der Liegeplatz im Bauhof Wedel musste nach mehrmaligem Aufschub bis zum 30. September geräumt werden. Der Erlös aus dem Schrottwert, das Höchstgebot lag bei DM 106 000, sollte der Altersversorgung ehemaliger IHK-Angehöriger dienen. Bereits zuvor wurden erste Stimmen laut, dass dieses einzigartige Technik- und Kulturdenkmal nicht verschrottet werden dürfte. Es war die Pommersche Landsmannschaft, die an dem Erhalt dieses fassbaren Stückes Heimatgeschichte engagiert war. Bereits am 1. August 1980, als die Pläne für die Außerdienststellung der STETTIN publik wurden, wandte sich der gebürtige Stettiner Ingenieur und Unternehmer Friedrich Karl Lüder an die Lastenausgleichsbank, *daß ein ernsthaftes Interesse an der Übernahme des Eis-*



Abb. 34: Am 29.9.1981 wird die STETTIN nach Blohm + Voss geschleppt.

brechers „Stettin“ durch eine solvente Lübecker Firma und auch durch eine Personengruppe in Verbindung mit dem Pommern-Zentrum besteht, [...] für den Fall, daß dieser Eisbrecher außer Dienst gestellt – verschrottet – wird. Anfang Januar 1981, als die Kündigung des Chartervertrages offiziell war, begannen unter großem Zeitdruck Verhandlungen mit Entscheidungsträgern. Die Idee war, das Schiff von einem noch zu gründenden Trägerverein anzukaufen und in Lübeck beheimatet *als Kommunikationspunkt der Stettiner und Pommern* einzurichten. Der Senat der Hansestadt Lübeck, seit 1953 Patenstadt von Stettin, bot den Initiatoren ohne langes Zögern einen kostenfreien Liegeplatz für zunächst fünf Jahre an. Andere Pläne gab es nicht. Einzige Alternative wäre die Verschrottung gewesen. Für diesen Fall lag vom Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven *eine umfängliche Liste von Teilen der Maschinenanlage und der Einrichtung vor, die das Museum für erhaltenswert ansieht und an dessen Erwerb es Interesse bekundet hat.* Noch am 25. Juni 1981 formulierte die Lastenausgleichsbank unmissverständlich, *daß wir unter den gegebenen Umständen wegen des erteilten Treuhandauftrages gezwungen sein würden, das Schiff verschrotten zu lassen, falls es nicht durch eine Gruppe zu Museumszwecken erworben werden würde.*

Der Schiffahrtskonsulent und Publizist Hans Georg Prager erstellte ein umfangreiches Gutachten, das den einmaligen technik- und zeitgeschichtlichen Wert der STETTIN untermauert. Es folgten unabhängig voneinander vier weitere Gutachten. Seine Verfasser waren Prof. Dr.-Ing. Kurt Mauel, ehemals Leiter der VDI-Hauptgruppe Technikgeschichte in Düsseldorf, Direktor Dr. Ellmers vom Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven, Detlev Luckmann aus Göt-

tingen und der Seefahrtspublizist Kurt Gerdau aus Hamburg. Am 31. Juli 1981 erkannte das Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein offiziell an, „daß der Eisbrecher STETTIN als Kulturdenkmal im Sinne des Paragraphen 1 des Schleswig-Holsteinischen Gesetzes zum Schutze der Kulturdenkmale [...] zu gelten hat“. In den Räumen des Hauses der Pommerschen Landsmannschaft fand am 21. August 1981 die Gründungsversammlung des „Förderverein Eisbrecher STETTIN e.V.“ statt, der am 23. Oktober ins Vereinsregister des Amtsgerichtes Lübeck eingetragen und wenige Tage danach vom Lübecker Finanzamt für gemeinnützig erklärt wurde. Vision dieses neuen Vereins war es, das Schiff zu reaktivieren und als Museumsschiff zur 100. Kieler Woche 1982 zu dampfen. Anschließend sollte die STETTIN nach Lübeck verholten, um dort den endgültigen Liegeplatz einzunehmen.

Am 29. September 1981, einen Tag vor Ablauf der Räumungsfrist, wurde die STETTIN aus ihrem langjährigen Heimathafen, dem Tonnenhof Wedel, verabschiedet und mit Schlepperhilfe nach Blohm + Voss verholt. Die Traditionswerft hat dem jungen Verein kurzfristig einen kostenfreien Liegeplatz für die Wintermonate angeboten. Am 28. Januar 1982 konnte der Förderverein einen Chartervertrag mit der Lastenausgleichsbank unterzeichnen. Am 3. Februar setzte im Beisein von Presse, Hörfunk und Fernsehen Oberkreisdirektor a.D. Dr. Reinhard Berger als Sohn des letzten Chefs der Stettiner IHK-Eisbrecherverwaltung die originalgetreu rekonstruierte Eisbär-Flagge wieder im achteren Mast, wo sie von 1933 bis 1945 geweht hatte. Wenige Tage danach stand die Eindockung des Schiffes zur Inspektion und Konservierung des Unterwasserschiffes sowie die Vornahme der dringenden Instandsetzungsmaßnahmen bevor. Der Zustand des robust gebauten Rumpfes war unerwartet gut, die Medienresonanz ebenfalls. In der Folgezeit erschie-

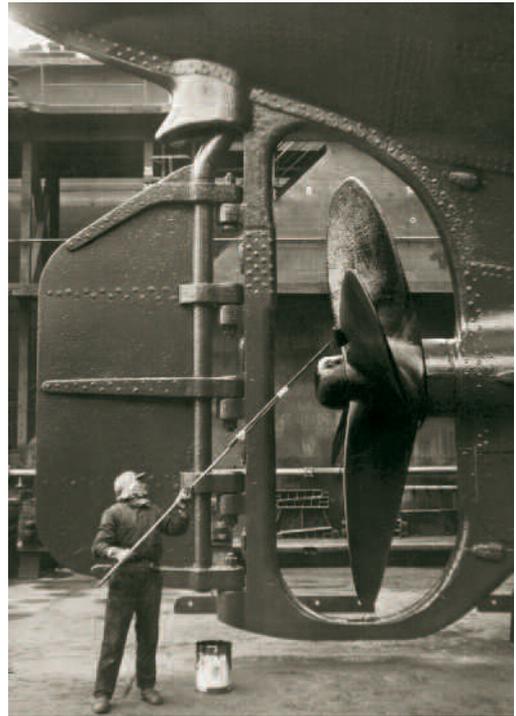


Abb. 35: Dockarbeiten im Februar 1982.

nen ehemalige Seeleute, um tatkräftigt an Bord mitzuarbeiten. Mit Unterstützung der Werft Blohm + Voss und anderer Fachfirmen sowie mittlerweile einer ganzen Schar Freiwilliger gelang es tatsächlich, die STETTIN nach gut dreijähriger Liegezeit am 14. Juni im Hamburger Hafen auf erfolgreiche Probefahrt zu schicken. Bereits einen Tag später ging es nun erstmals mit zahlreichen Gästen an Bord nach Brunsbüttel, danach nach Rendsburg und schließlich am 17. Juni 1982 zur Eröffnungsfeier „100 Jahre Kieler Woche“. Die Vision wurde Wirklichkeit!

Es war wirklich eine kleine Sensation: Gut drei Jahre zuvor war die STETTIN bereits Gast auf der Kieler Förde, seinerzeit noch als Eisbrecher mit einer Profibesatzung. Nur gut ein Jahr zuvor schien die Verschrottung dieses Schiffes noch eine beschlossene Sache zu sein. Nun dampfte es zur Kieler Woche als Nostalgiedampfer über die Förde, täglich mit bis zu 100 Fahrgästen und einer

Hobby-Besatzung an Bord. Nach Ende der Kieler Woche fuhr die STETTIN am 27. Juni vorerst noch mit einer Sondergenehmigung über See nach Lübeck-Travemünde, dem zukünftigen Liegeplatz. Jetzt war die STETTIN ein Museumsschiff in Travemünde an der Überseebrücke 2 gegenüber der Viermastbark PASSAT. Bis Ende Oktober besichtigten über 18 600 Besucher das Schiff, bevor es im Schlepp in den Lübecker Hansahafen nahe der Drehbrücke verholte. Hier sollte in den nächsten Jahren jeweils der Winterhafen sein. Am 6. Dezember 1982 kam es dort zu einer historischen Zeremonie: Am Heck der STETTIN stand von nun an Lübeck als Heimathafen. Nach langen Verhandlungen hat der Verein das Schiff von der Lastenausgleichsbank zu einem mittleren Schrottwert in Höhe von DM 70 000 erworben und ist nun alleiniger Eigner.

Volldampf voraus

Im nächsten Frühjahr ging es zurück zum Sommerliegeplatz nach Travemünde an die Überseebrücke mit dort entsprechend besserer Besucherfrequenz. Zum Anheizen musste der Kohlesteamer allerdings zum

entlegenen Skandinavienkai verholten, die Qualmerei war in Travemünde, nicht nur dort, nicht gerne gesehen. Glücklicherweise wurde das Schiff im Sommer 1983 wieder angeheizt, was ursprünglich gar nicht konkret geplant war. Dem Vorstand wurde nach den erfolgreichen Charterfahrten zur Kieler Woche 1982 und der allgemein positiven Resonanz schnell deutlich, dass ein derartiges Schiff langfristig nur zu erhalten ist, wenn es lebt. Ein liegendes und totes Schiff verliert schnell seinen Charme, besonders deutlich wird dieses bei einem Dampfschiff mit der historischen Antriebstechnik. Um die erforderliche Genehmigung für eine Fahrgastbeförderung über See zu erhalten, musste das Schiff durch den Germanischen Lloyd (GL) neu klassifiziert werden. Im Juni 1983 erhielt die 50 Jahre alte STETTIN nach einer Dockinspektion bei der Flender-Werft in Lübeck die höchste Neubauklasse + 100 A 4 (+E) und wurde vom GL zum Schiff des Jahres erklärt. Außerdem wurde von der See-Berufsgenossenschaft (See-BG) ein Schiffsicherheitszeugnis ausgestellt. Damit war der Weg für Seereisen mit Gästen frei. Auch an der gut 20-köpfigen Besatzung mangelte es nicht. Während es zuvor beim Wasser- und

Abb. 36: STETTIN nimmt am 17.6.1982 Kurs auf Kiel.





Abb. 37: Regattabegleitschiff zur Kieler Woche 1982.

Schiffahrtsamt Probleme mit professionellen Heizern gab, fanden sich nun ausreichend Amateure, die unter Anleitung altgedienter Heizer dieses Handwerk lernten. Patentinhaber für Nautik und Maschine waren zur Stelle, Servicepersonal für die Bewirtung der Besatzung und Gäste taten ihr Bestes. Es waren und sind bis heute unbezahlte Freiwillige aller Altersstufen und Berufsgruppen.

Mit großer Euphorie wurde der Fahrplan 1983 geschmiedet. Die STETTIN ging auf Tournee entlang der (west)deutschen Ostseeküste. Kiel, Flensburg, Eckernförde wur-

Abb. 38: Vertrautes Bild für viele Jahre: STETTIN an dem Ostpreußenkai in Lübeck-Travemünde.

den angelaufen, im Jahre 1984 wurde auch die Nordseeküste erobert. Brunsbüttel, Hamburg, Cuxhaven, Wilhelmshaven, Bremerhaven und Bremen standen im Programm. 46 Tage lang war das Schiff in Fahrt, länger als in den meisten Eiskampagnen in dem Berufsleben zuvor. 1985 wurden erstmals dänische Gewässer befahren, auch der Fährhafen Puttgarden wurde auf Einladung der Bundesbahndirektion besucht. Neben dem bis heute ohne Unterbrechung alljährlichen Besuch der Kieler Woche zählten die „Cuppy Sark Regatta“ bei der Travemünder Woche 1983, der „International Congress of Maritime Museums“ 1984 in Hamburg, das 800. Hafenkonzert in Bremen, die 700-Jahr-Feier der Stadt Flensburg zu den Höhepunkten der ersten Fahrblöcke. Eine Besonderheit waren die Eisfahrten Ende Februar/Anfang März 1985. Achtmal dampfte der „ehemalige“ Eisbrecher ab Travemünde in die Neustädter Bucht mit gesamt 540 Gästen an Bord zum „Schaubrechen“. Es war eine einmalige Aktion: Eisbrechen ist ein teurer Spaß. Rund 200



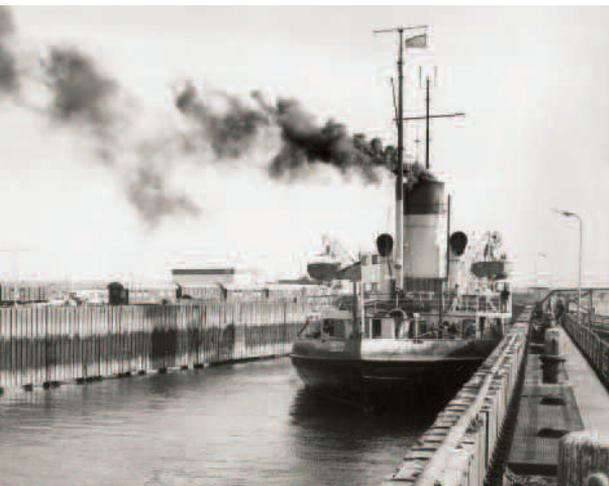


Abb. 39: Am 2.7.1985 in Puttgarden im Fährbecken III.

Zeitungsreportagen, ein Dutzend Fernsehfilme und 20 Hörfunksendungen machten in den Anfangsjahren die STETTIN populär. Das „Unternehmen“ STETTIN schien allen Unkenrufen zum Trotz eine Erfolgsstory zu sein. Doch der Schein trog. Die Aufwendungen für den Erhalt und Betrieb eines derartigen Schiffes sind enorm. Ein Schiff dieser Größenordnung im Eigentum eines gemeinnützigen Vereins nur durch ehrenamtlich tätige Mitglieder zu betreiben war ein Novum. Trotz minimaler Personalkosten, trotz Spenden, trotz öffentlicher Mittel waren die Ausgaben höher als die Einnahmen. 1986 belasteten Verbindlichkeiten im hohen sechsstelligen Bereich die Vereinskasse, die Liquidität war ernsthaft gefährdet. Es wurde erwogen, die Fahrten einzustellen, vorstandsinterne Unstimmigkeiten brachten personelle Veränderungen. Ein neu gewählter Vorstand legte ein strenges Sanierungsprogramm auf. Sparsamkeit wurde angeordnet, es gab keine Experimente mehr, 1987 war das Schiff nur an 19 Tagen in Fahrt. Vor allem konnte mit den beiden Großgläubigern, der Deutschen Schifffahrtbank und Blohm + Voss, ein außergerichtlicher Vergleich mit Besserungsschein ausgehandelt werden, der den Verein vor dem Konkurs bewahrte.

1988 beruhigte sich die angespannte Situation langsam. Höhepunkt mit Symbolcharakter war in diesem Jahr die Reise nach Kopenhagen zum „North Steam“. Man bedenke, dass dasselbe Schiff im Rahmen der „Operation Weserübung“ am 9. April 1940 als Sperrbrecher in den Kopenhagener Hafen einlief und damit die Besetzung Dänemarks einleitete. Fünf Jahre später, am Tag der deutschen Kapitulation, machte dasselbe Schiff dort einen Zwischenstopp auf der Flucht in den Westen. Beide Male lag die STETTIN nur für wenige Stunden, aber mit hoher historischer Bedeutung in Kopenhagen. Anfang August 1988 feierte das Museumsschiff STETTIN nun zusammen mit skandinavischen Schiffen friedlich ein Dampfertreffen!

Jahre voller Veränderungen

Nach einer Klassenerneuerung bei der Flennder-Werft zum Jahreswechsel wurde in der Saison 1989 wieder voll gefahren. Es gab 57 Fahrten an 42 Tagen, dabei wurden 1794 Seemeilen zurückgelegt, 230 Tonnen Kohle verheizt und 4633 Fahrgäste befördert. Erstmals besuchte die STETTIN den Hamburger Hafengeburtstag, der in diesem Jahr seinen 800. feierte, danach stand routinemäßig die Kieler Woche auf dem Programm, anschließend ging es zurück nach Hamburg zur „Operation Sail“ und schließlich wieder in die Ostsee zur 100. Travemünder Woche. In dieser Fahrsaison zeigte sich, dass die Vermarktung des Schiffes in Hamburg deutlich besser gelang als in Lübeck. Die Fahrten in Hamburg waren gewinnbringend, während die Fahrten zur Travemünder Woche erneut defizitär waren. Erstmals überwinterte die STETTIN auch nicht mehr in Lübeck, sondern verholte im September erneut nach Hamburg, um am Anleger Neumühlen umfangreiche Reparaturarbeiten ausführen zu lassen. Es wurde deutlich, dass die Millionenmetropole und der Industriestandort Hamburg wesentlich mehr Potential bietet

als Lübeck. Auch die Mitgliederstruktur wandelte sich im Laufe der Jahre. Im Nachhinein war das Jahr 1989 der Beginn der Verlegung der STETTIN von Lübeck nach Hamburg. Der Vorstand hielt an dem Heimathafen Lübeck fest, so sollte es auch noch über ein Jahrzehnt dauern, bis formal Hamburg am Heck des Schiffes stand.

Das Jahr 1989 brachte für Deutschland noch eine ganz andere Veränderung: den Fall der Mauer am 9. November. Ein Jahr später, am 3. Oktober 1990, wird die Wiedervereinigung von Ost- und Westdeutschland gefeiert. Am 21. Juli 1990 nahm die STETTIN mit 120 Gästen an Bord von Lübeck aus Kurs auf Wismar, seinerzeit noch DDR. *Die Einfahrt in den Hafen der Hansestadt Wismar war für alle Gäste sowie die Besatzung ein Erlebnis, das sicher lange in Erinnerung haftenbleibt. Wer hätte das vor einem Jahr geahnt? Einlaufen in einen Hafen der „DDR“, ohne Monate vorher um Genehmigung bitten zu müssen. Es wurden zwar von allen die Pässe eingesammelt, aber die Kontrolle nach dem Festmachen war mehr ein notwendiges Übel denn eine Kontrolle.* Der anschließende Besuch in Warnemünde brachte ebenfalls einen enor-

men Besucheransturm. Die Wiedervereinigung brachte für die STETTIN aber auch unerwartet einen finanziellen Nachteil. Die öffentlichen Gelder im Rahmen der Zonenrandförderung fielen fortan weg.

1991 kamen neue Hürden bürokratischer Art. Es ging um die Schiffssicherheit. Ab Ende der 1970er Jahre wuchs an den norddeutschen Küstengewässern eine ganze Flotte eines Schiffstypus, den es so vorher noch nicht gegeben hat: fahrende Museumsschiffe. Anfänglich in der Mehrzahl historische Segelschiffe, später auch Dampf- und Motorschiffe, die von Privatpersonen oder gemeinnützigen Trägern betrieben wurden. Gäste wurden auf den Törns mitgenommen, um den Schiffsbetrieb zu demonstrieren und mit den Einnahmen den Schiffserhalt zu finanzieren. Es war jedoch keine gewerbliche Fahrgastschiffahrt, so dass die Vorschriften zur Schiffssicherheit durch die See-Berufsgenossenschaft nicht griffen. Ein anfangs geduldeter Grauzonenbereich, in dem es abenteuerliche Konstellationen gab. Da wurden große Schiffe mit Sportbootschippern gefahren, die Gäste waren „Mitglieder auf Zeit“ oder einfach nur „gute Freunde“, die ein Spende leisteten.

Abb. 40: Dampferrennen beim Flensburger DAMPF RUNDUM am 9.7.1999.



Bei einigen Schiffen war das Personal unqualifiziert, die Sicherheitsausrüstung lückenhaft und der Schiffszustand mangelhaft. Als es bei der Kieler Woche 1985 zu einem schweren Ramming zwischen dem Feuerschiff ELBE 3 und einem Handelsschiff kam, wurde das Bundesverkehrsministerium in Bonn wach und sah Handlungsbedarf. Der besagte Schiffstypus bekam nun den amtlichen Namen „Traditionsschiff“. *Traditionsschiffe sind Museumsschiffe und ähnliche Wasserfahrzeuge sowie deren Nachbauten, sofern ihr Betrieb ausschließlich ideellen Zwecken dient und die zur maritimen Traditionspflege, zu sozialen oder verschiedenen Zwecken als Seeschiffe eingesetzt werden, deren Rumpflänge 15 Meter, jedoch nicht 55 Meter übersteigt oder die mehr als 25 Personen befördern.* Es wurden die „Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge“ (GSHW) gegründet und 1991 „Richtlinien der Schiffssicherungsverordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen“

erlassen. Auch für die STETTIN galten zukünftig diese Sicherheitsrichtlinien. Es sind Anforderungen an die Sicherheitsausrüstung, Brandschutz, nautische und technische Besetzung. Die STETTIN muss ein maßgeschneidertes Sicherheitskonzept mit der See-Berufsgenossenschaft abstimmen und einen Fahrerlaubnischein erhalten. Weitere Verschärfungen dieser Richtlinien in den Folgejahren haben die Traditionsschiffe immer wieder vor Probleme verbunden mit hohen Investitionen gestellt.

Nachdem die STETTIN ein letztes Mal in ihrem Heimathafen Lübeck überwintert hat, dampfte sie bereits Ende März 1992 zu ihrem „Zweitwohnsitz“ Hamburg. Nach der mittlerweile traditionellen Teilnahme beim Hafengeburtstag wurde nach Flensburg zur „Rum Regatta“ verholt. Die 750-Jahr-Feier der Stadt Kiel war in diesem Jahr die Besonderheit, die Teilnahme an der Trave-münder Woche entwickelte sich erneut zu einem Flop. Es sollte der letzte Besuch dort gewesen sein. Nach Saisonende 1992 verblieb das Schiff für umfassende Reparaturarbeiten in Hamburg. Die routinemäßigen Instandhaltungsmaßnahmen und vorbe-

Abb. 41: Die STETTIN vor der Hakenterrasse in Szczecin im Juli 2006.



reitenden Arbeiten für Großreparaturen wurden und werden zum Großteil von den ehrenamtlichen Vereinsaktiven durchgeführt. Hinter diesem einen Satz verbirgt sich weit mehr, als es mit wenigen Worten zu beschreiben ist. Den wenigsten Besuchern, die sich des guten Zustandes des Schiffes erfreuen, ist deutlich, welcher enormen Arbeits- und Verwaltungsaufwand der Erhalt eines solch großen Schiffes erfordert. Der Aufwand für die Instand- und Werterhaltung ist um ein Mehrfaches höher als der eigentliche Fahrbetrieb. Das Fahren im Sommer ist für die Aktiven die Belohnung für das Arbeiten im Winter. Beispielsweise wurden 1991 im Bereich Maschine 9170 Stunden und im Bereich Deck 4420 Stunden für die Instandhaltung durch die Mitglieder erbracht, was seinerzeit einem Gegenwert von rund DM 600 000 entsprach. Der eigentliche Fahrbetrieb und die Verwaltung kamen noch dazu. Nur durch die Ehrenamtlichkeit, sprich Arbeiten ohne Bezahlung, ist das Schiff wirtschaftlich zu halten. Unterstützung erhielt bzw. erhält der Verein soweit möglich durch Trägergesellschaften wie anfangs „Ökologische Technik“, später „Verein für Traditionsschiffe zu Hamburg“ und heute „Jugend in Arbeit Hamburg“. Diese Institutionen wurden unter der Zauberformel Arbeitsbeschaffungsmaßnahme (ABM) in den 1980er Jahren mit Förderung der Behörde für Wirtschaft und Arbeit gegründet und sollen in erster Linie der Integration und Vermittlung von Jugendlichen und Langzeitarbeitslosen in den ersten Arbeitsmarkt dienen. Als „Übungsobjekte“ boten sich in der Hafenstadt Hamburg in großer Zahl Museumsschiffe an. Manch eines von ihnen verdankt der ABM heute den guten Erhaltungszustand, partiell trifft dieses auch auf die STETTIN zu. Der Förderverein übernahm im Herbst 1981 das Schiff im Prinzip in einem betriebsfähigen und vor allem originalen Zustand. Die Originalität von der Antriebstechnik bis zu den Mannschaftskammern hatte historisch gesehen einen hohen



Abb. 42: Auf See Kurs Rostock am 3.8.2009.

Wert, hieß aber auch, dass die Bausubstanz ein halbes Jahrhundert unter zeitweise harten Arbeitsbedingungen auf dem Buckel hatte und der Standard nicht den heutigen Ansprüchen im Punkt Sicherheit und Komfort genügte. Folglich waren und werden auch zukünftig umfassende Reparaturen und Umbauten mit Materialaustausch zu erwarten sein. Auch bedurfte es für den Museumsbetrieb mit Personenbeförderung einiger Umbauten und Nachrüstungen. Erstmals wurden mit Hilfe von ABM-Kräften von „Ökotech“ Arbeiten im Winter 1989/90 in Hamburg durchgeführt, die auf dem freien Markt für den Verein nicht finanzierbar gewesen wären. Für 1992/93 stand erneut eine umfangreiche Liste an: alle Außentüren überholen, das Bootsdeck neu bel planken, einen Wetterschutz bauen, den Niederdruckschieber überholen und den Schornstein einschließlich der gesamten Rauchgaskanäle erneuern. 1993 fand die Jahreshauptversammlung erstmals in Hamburg und nicht mehr in Lübeck statt. Es war unübersehbar, das Schiff war mittlerweile fest in Hamburger Hand. Ein Jahr zuvor wurde ein neuer Vorstand bestehend ausschließlich aus Hamburgern gewählt. Zwar waren das Schiff und der Verein nach wie vor in Lübeck eingetragen, aber Aktivitäten und Entscheidungen fielen in Hamburg. Eine Entwicklung, die vereinsintern umstritten war.



Abb. 43: Rendsburger Hochbrücke passierend am 17.8.2008.

Kontinuität kehrt ein

Nach den Höhen und Tiefen der Gründerjahre setzte Mitte der 1990er Jahre eine gewisse Kontinuität ein, die sich auf den heutigen Erhaltungszustand der STETTIN positiv auswirkte. Ständiger Liegeplatz des Schiffes und seit 2001 auch offiziell Heimathafen ist Hamburg. In dem idyllischen Oevelgönne mit seinen kleinen Häusern und dem Elbstrand wurde nach Fertigstellung des Elbtunnels eine Pontonanlage errichtet, die seit 1977 als Heimat für den „Museumshafen Oevelgönne“ und als Anleger „Neumühlen“ für die HADAG-Fähren dient. Sommer- wie Wintertags ist dieser Ort gerade bei schönem Wetter sehr stark von Besuchern frequentiert, die eine permanente wenn auch nicht üppige Einnahmequelle durch Besichtigungen garantieren. Als Gast liegt die STETTIN dort in Nachbarschaft mit Dampfschleppern, Segelschiffen und anderen Museumsschiffen. Auch wenn es dort immer wieder zu Querelen insbesondere wegen Rauchbelästigung kommt, so hat

sich dieser Liegeplatz bislang bewährt. Da das Schiff an der Außenkante liegt, ist eine tägliche Bewachung rund um die Uhr vorgesehen. Das Schiff ist außerhalb der Fahrblöcke, das sind über 300 Tage im Jahr, von einem ehrenamtlichen Verwalter besetzt. Dieses zu erbringen ist alleine für sich eine beachtliche Leistung der Vereinsmitglieder. Die STETTIN liegt während der gesamten Wintermonate in Oevelgönne, abgesehen von Werftaufenthalten, und ist dort täglich zu besichtigen. In den Sommermonaten steht das Schiff meistens in Fahrblöcken unter Dampf und verlässt für mehrere Wochen Hamburg. Dann ist das Schiff in der Regel in deutschen Ostseehäfen in Fahrt oder überbrückt dort als liegendes Museumsschiff einzelne Fahrblöcke. Jeden Sommer ist das Schiff an 30 bis 40 Tagen in Fahrt, meistens anlässlich maritimer Großveranstaltungen. Längste Fahrseason war in dem Jubiläumsjahr 2008: An 56 Tagen wurde gefahren, weitere 51 Tage lang wurde an- bzw. durchgeheizt. Die Kessel waren also fast ein Drittel des Jahres warm!

In der Regel werden die Kessel Anfang Mai zum Hafengeburtstag angeheizt. Bei diesem Fest vor der eigenen Haustür hat die STETTIN ihren festen Platz gefunden, aufgrund einer erfolgreichen Vermarktung sind die Fahrten im Hamburger Raum gut gebucht und eine wichtige und zuverlässige Einnahmequelle. Seit 1982 ist die STETTIN ohne Unterbrechung, und das ist wirklich beachtlich, Gast bei der Kieler Woche. Auch hier gab es zwischenzeitlich Probleme mit dem Liegeplatz und im Laufe der Jahre wurde das Akquirieren von den lukrativen Charterfahrten schwieriger. Seit 1993 ist die STETTIN Stammgast beim Flensburger DAMPF RUNDUM und seit 1995 bei der HANSE SAIL in Rostock. Die Travemünder Woche besuchte die STETTIN hingegen letztmalig 1992, in Lübeck machte sie zuletzt 1996 fest. Im Juli 2004 fuhr die STETTIN nordwärts durch den Kleinen Belt in dänischen Gewässern bis nach Vejle zum „International Dampfestival Vejle“. Im Gegensatz zu der Ostseeküste konnte sich die Nordseeküste nur bedingt als ein taugliches Revier erweisen. Das rollende Seeverhalten dieses runden Eisbrechers ist bei schlechtem

Wetter weder Gästen noch Besatzung zuzumuten. Dennoch dampfte oder besser stampfte die STETTIN dreimal ganz in den Westen zu der Insel Borkum. Dort wurden im Auftrag der „AG Ems“ Pendelfahrten zwischen Emden und Borkum in Verbindung mit der Borkumer Kleinbahn durchgeführt. Im September 2000 war die STETTIN Gast bei der „Sail & Steam“ in Wilhelmshaven, ebenfalls hat sie mehrfach Bremerhaven und Cuxhaven besucht. Ein interessantes Einzelereignis war am 20. Juni 1995 der Jubiläumskorso „100 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“. Für Schiffsliebhaber besonders reizvoll sind die Überführungsfahrten zu den jeweiligen Häfen. Unzählige Male hat die STETTIN den Nord-Ostsee-Kanal passiert, die Krönung für die Fans sind aber die Fahrten mit Volldampf über See.

Höhepunkt der bisherigen Museumskarriere der STETTIN und des Vereinslebens war der erste Besuch der alten Heimatstadt Stettin, heute polnisch Szczecin. Die Reise nach Stettin war vom Verein von Beginn an ein großer Wunsch, der aber logistisch eine Herausforderung ist und politisch eine Brisanz hat. Nach mehreren Anläufen erhielt der Verein im Mai 1998 die offizielle Einladung des Präsidenten der Stadt Szczecin, Barthomiej Sochanski. *Ich glaube, es ist wirklich*

Abb. 44: Im Juli 2008 erstmals zu Besuch in Stralsund.





Abb. 45: Im Dock bei B+V am 21.3.2009.

*an der Zeit, daß das Schiff, das in Stettin erbaut wurde und dessen Namen es stolz an Bord trägt, nach so vielen Jahren in den Hafen einläuft, wo es so lange abwesend war, und an der Waly Chrobrego, der ehemaligen Hakenterrasse, anlegt. Am 19. Juni 1998 befuhr die STETTIN ihr altes Revier von Swinemünde (Świnoujście) durch die Kaiserfahrt und über das Haff oderaufwärts nach Stettin und machte um 14:36 Uhr an dem ehemaligen Bollwerk vor der Hakenterrasse fest. Derselbe Liegeplatz, den der Eisbrecher erstmalig am 17. November 1933 um 16:10 Uhr belegt hat und am 7. März 1945 um 19:30 Uhr fluchtartig verlassen musste. Der Empfang war überwältigend. Über 11 000 Bürger sollen in den wenigen Tagen an Bord gewesen sein. Der Bürgermeister von Szczecin verfasste im Gästebuch: *Das Schiff soll eine Brücke zwischen Vergangenheit und Zukunft meiner Städte**

(Szczecin und Stettin) schlagen zum Wohl der Polen und Deutschen im geeinten Europa. Im Sommer 2006 besuchte die STETTIN Szczecin ein zweites Mal. Auch diese Reise wurde wieder ein voller Erfolg, wenn auch erwartungsgemäß nicht ganz so überwältigend wie beim ersten Mal. Alle waren sich einig, dass es nicht das letzte Mal gewesen sein wird.

Das Schiff befindet sich heute in einem hervorragenden Zustand. Selbst manch ehemaliger Fahrensmann muss zugeben, dass es heute besser in Schuss ist als zu Behördenzeiten. Neben den routinemäßigen Instandhaltungsmaßnahmen und den optisch sichtbaren Schönheitskuren wurden auch diverse Konservierungs- und Reparaturarbeiten für den langfristigen Erhalt der Bausubstanz durchgeführt. Die wichtigsten der letzten 15 Jahre seien genannt: Erneuerung des Schornsteins, Erneuerung der gesamten Brücke, Austausch einzelner Bodenplatten, Komplett-Überholung der Hauptmaschine, Sandstrahlen der Kohlebunker und Wassertanks, Überholung der Kammern und des Salons, Erneuerung der gesamten Elektroverkabelung, Einbau eines leistungsstarken Dampfgenerators, Erneuerung des Bootsdecks. Neben diesen Maßnahmen zum Erhalt der Bausubstanz wurden auch diverse Umbauten ausgeführt, um den Komfort- und Sicherheitsansprüchen für die Personenbeförderung zu genügen. Man muss bedenken, dass das Schiff seinerzeit für eine 22-köpfige Besatzung plus vier Passagiere gebaut wurde. Entsprechend groß waren die Kombüse, der Salon, die Anzahl der Kammern und die sanitären Einrichtungen konzipiert. Heute fahren weit mehr als 100 Tagesgäste mit und die Besatzung kann auch über 40 Köpfe zählen. Folgende Arbeiten wurden ausgeführt: Montage eines Wetterschutzes auf dem Bootsdeck, Vergrößerung der Kombüse, Montage einer Treenanlage in der Unterbrücke, Erweiterung der sanitären Einrichtungen, Begehrbarkeit des Peildecks, Begehrbarkeit des vorderen

Laderaums, Ausbau des hinteren Laderaums, Einbau einer Fäkalienanlage, Einbau einer Ölheizung, Einbau diverser nautischer Geräte und diverser Sicherheitseinrichtungen. Das Schiff fährt unter der GL-Klasse 100 A5 K E, Kessel und Maschine werden turnusgemäß ebenfalls durch den Germanischen Lloyd geprüft. Für die Beförderung von Personen stellt die See-Berufsgenossenschaft einen Fahrerlaubnisschein mit einer Geltungsdauer von fünf Jahren aus. Die nautischen Geräte unterliegen der Prüfung durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

Das Unternehmen „Kulturdenkmal Eisbrecher STETTIN“ ist eine Erfolgsstory. Der gemeinnützige Verein „Dampf-Eisbrecher STETTIN“, Eigentümer und Betreiber des Schiffes, mit rund 650 Mitgliedern besteht seit 1981. Er hat das Schiff vor der Verschrottung bewahrt und als Museumsschiff wieder in Fahrt gebracht und bis heute gehalten. Das Schiff ist ohne Unterbrechung

jedes Jahr in Fahrt gewesen und hat dabei Zigtausend von Gästen befördert. Es ist in 28 Jahren rund 900 Tage gefahren, das ist mehr als in den 48 Jahren Berufsleben zuvor. Es gab keine wirklich nennenswerten Aus- oder Unfälle. Das Schiff befindet sich technisch und optisch in einem sehr guten Zustand, alle Bestimmungen werden erfüllt und es wird von einer ordnungsgemäßen Besatzung gefahren. Die STETTIN zählt zu den populärsten Museumsschiffen Europas. Das alles darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass es immer einer immensen Kraftanstrengung des Vereines bedarf, diesen Zustand zu halten. Dieses gelingt nur durch tat- oder finanzkräftige Unterstützung von außen. Interne Querelen, Finanzsorgen und Nachwuchsprobleme gehören zum Alltag eines Vereinslebens, die Hauptarbeit lastet auf wenigen Schultern. In all den Jahren haben die mittlerweile Hunderte an freiwilligen Aktiven immer das Satzungsziel vereint: Die STETTIN in Fahrt zu halten. Möge es lange so bleiben!

Abb. 46



STETTIN – Zeittafel

- 31.8.1932 Auftragserteilung von der IHK an die Stettiner Oderwerke
7. 9.1933 Stapellauf unter der Bau-Nr. 769 bei den Stettiner Oderwerken
- 16./17.11.1933 Probefahrt und Übergabe von der Werft an die IHK
- 5.12.1933 Erste Eisfahrt auf dem Stettiner Haff
- 11.1.1940 Schwere Kollision mit dem Frachtdampfer DESSAU
- 20.1.1940 Schiffsübergabe an die Kriegsmarine
- 9.4.1940 Unternehmen „Weserübung“
- 20.7.1940 Indienststellung als F.R.G.-Schlepper
- 6.8.1940 Minentreffer auf dem Zwangsweg von Kiel nach Fehmarn
- 1.2.1945 Schwere Schäden durch Minentreffer beim Lazarettschiff BERLIN
- 7.3.1945 Flucht aus dem Heimathafen Stettin
- 11.5.1945 Ankunft in der Kieler Bucht
- 23.10.1945 Übergabe an das Sea Waterway Department in Hamburg
- 23.1.1946 Erste Eisfahrt auf der Unterelbe
- 27.3.1947 Liegeplatz im Bauhof Wedel
- 28.12.1962–20.3.1963 Längste Eiskampagne auf der Elbe
- 10.1.–6.3.1979 Letzter Eiseinsatz auf Unterelbe, NOK und Kieler Förde
- 31.3.1981 Vertragskündigung zwischen Lastenausgleichsbank und dem WSA Hamburg
- 31.7.1981 Anerkennung als Kulturdenkmal des Landes Schleswig-Holstein
- 21.8.1981 Gründung des „Förderverein Eisbrecher STETTIN e.V.“
- 29.9.1981 Verholen vom Bauhof Wedel nach Blohm + Voss
- 23.10.1981 Eintragung des Vereins in das Vereinsregister des Amtsgerichtes Lübeck
- 28.1.1982 Chartervertrag zwischen der Lastenausgleichsbank und dem Förderverein
- 3.2.1982 Hissen der historischen Eisbär-Flagge
- 4.2.1982 Beginn der Instandsetzungsarbeiten bei Blohm + Voss
- 15.6.1982 Indienststellung als fahrendes Museumsschiff
- 17.6.–27.6.1982 Erste Teilnahme an der Kieler Woche
- 27.6.1982 Ankunft in Lübeck-Travemünde
- 6.12.1982 Ankauf des Schiffes durch den Verein, Eintragung ins Schiffsregister Lübeck
- 1.9.–2.9.1984 Teilnahme am International Congress of Maritime Museums in Hamburg
- 24.2.–4.3.1985 Eisfahrten in der Lübecker Bucht
- 2.8.–6.8.1988 Besuch beim North Steam in Kopenhagen
- 5.5.–7.5.1989 Erste Teilnahme am Hamburger Hafengeburtstag
- 21.7.1990 Erster Besuch der „DDR“
- 20.6.1995 Teilnahme am Schiffskorso 100 Jahre Nord-Ostsee-Kanal
- 22.4.1996 Eintragung in das Denkmaltbuch der Hansestadt Lübeck
- 10.6.–18.6.1998 Erster Besuch der alten Heimatstadt Stettin (Szczecin)
- 3.4.2001 Eintragung des „Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V.“ beim Amtsgericht Hamburg
- 14.6.2001 Eintragung in das Schiffsregister Hamburg
- 17.4.2002 Eintrag in die Denkmalliste Hamburg
- 7.9.2008 75. Jahrestag des Stapellaufes

Bildnachweis

Fotografen Abb.

Dreblow, Max † 3
Klett, Ernst † 4
Kludas, Arnold 30
Kupfer, Dirk 36
Lantz, Eberhard 44
Lothert, Gunter 27, 28, 29
Luckmann, Detlev 33
Meinecke, Rolf 31
Schilling, Manfred 41
Steinl, Walter † 6, 7, 8, 9, 11, 13
Strübing, Klaus 32
Westphalen, Andreas 1, 5, 40, 45
Wiesner, Heidi 42, 43, 46
Zahnow, Ernst † 19

Sammlungen Abb.

Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V.
6, 13, 17, 18, 19, 24
Landmann, Jürgen 2, 3, 4
Lichtbildstelle der DB 39
Pommersches Landesmuseum 7, 8, 9, 15
Prager, Hans Georg 10, 11, 12, 16, 20, 21,
22, 23, 26, 27, 28, 29, 34, 35, 37, 38
Schilling, Manfred 14
Stegemann, Helmut 25

Quellennachweis

Berger, Alfred
Die Stettiner Eisbrecher 1889–1939
Verlag Leon Sauniers Buchhandlung
Stettin, 1938

Görz und Buchmeister
Das Eisbrechewesen im Deutschen Reich
Verlag von A. Asher & Co., Berlin, 1900

Koslowski, G.
*Der ungewöhnliche Eiswinter 1978/79
im norddeutschen Küstengebiet*
Der Seewart 40, Heft 4, 1979

Loek, Gottfried
Dampfeisbrecher STETTIN
Kulturzeitschrift „Pommern“, Sonder-
druck aus Heft 1/1983

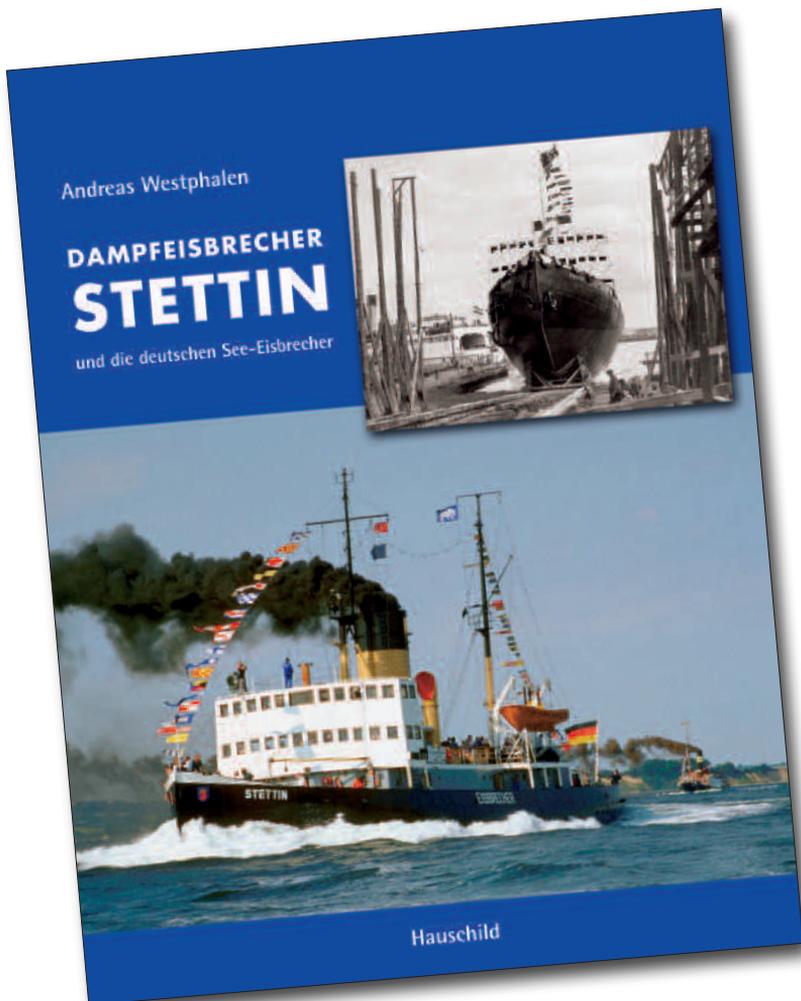
Lüder, Friedrich Karl
*Eisbrecher STETTIN – Geschichte seiner
Rettung vor dem Verschrotten*
Unveröffentlichte Dokumentensamm-
lung, Lübeck, 1984

Prager, Hans Georg/Ostersehlte, Christian
*Dampfeisbrecher STETTIN – seine Vor-
gänger und Nachfolger*
Hans Georg Prager Verlag, Lübeck, 1986

Reuter, Fritz
*Schiffahrtsbehinderungen und Eisbre-
chereinsatz Anfang 1979 in der westli-
chen Ostsee*
HANSA, 116. Jahrgang, 1979, Nr. 19

Wegner, Hartwig, Ministerialrat
*Eisbrecharbeiten im deutschen Küsten-
gebiet*
HANSA, 93. Jahrgang, 1956

Westphalen, Andreas
*Dampfeisbrecher STETTIN und die deut-
schen See-Eisbrecher*
Verlag H. M. Hauschild GmbH, Bremen,
2008



A. Westphalen

**Dampfeisbrecher STETTIN
und die deutschen See-Eisbrecher**

192 Seiten, 21,5 x 28 cm,

243 farbige Abbildungen,

Hardcover mit farbigem Schutzumschlag

EURO 39,50 / sFr 69,90

ISBN 978-3-89757-422-9

www.hauschild-werbedruck.de

Eine ausführliche Biografie zu dem Dampfeisbrecher STETTIN, ergänzt durch zahlreiche Dokumente und eine hochwertige Fotoauswahl. Der zweite Teil dieses großzügig gestalteten Buches beschreibt die deutsche Eisbrechergeschichte und -technik. Die ehemals 13 See-Eisbrecher der Bundesrepublik Deutschland werden porträtiert.

In diesem Buch wird das Leben der STETTIN im Speziellen und das deutsche Eisbrecherwesen im Allgemeinen dokumentiert.