



Bau Nr.	Baujahr	vom Stapel	in Dienst
41	1904	1904	1904

**Name**  
TÜMMLER

**jetziger Name**  
TÜMMLER

**Art des Schiffes** **Typ**  
Eisbrechdampfer S / I

**Besteller/Eigner**  
Königliche Elbstrombauverwaltung, Magdeburg

**jetziger Eigner**  
WSA Magdeburg, Magdeburg

Länge in m	Breite in m	Höhe in m	Tiefgang in m
25.30	5.20	2.20	1.30

Gewicht in t	BRT	NRT

**Maschinenart**  
1 x 2 Zyl. 2fach Expansionsdampfmaschine

**Zylinder** **Kessel**  
2 1

**Anzahl der Schrauben** **Geschwindigkeit**  
1

**Leistung in PS** **tdw**  
130

**Eignerliste**

- 1904 - 194x - Königliche Elbstrombauverwaltung, Magdeburg  
Heimathafen: Hitzacker
- 1945 - im flachen Wasser gesunken, Elbe bei Bitter km 522
- 1946/47 - gehoben und Verbleib in der sowjetischen Zone
- 1947 - auf Schiffswerft Havelberg wieder flott gemacht
- 1947/1948 - Deutsche Seebaggerei Rostock
- 1955 - 19xx - WSA Wittenberge, Heimathafen Wittenberge
- 1957 - neue Reg. Nr. ? (techn. Flotte/ Dampfschlepper)
- 1962 - außer Dienst gestellt und komplett entkernt
- 1963 - 1964 - Neuaufbau Schiffswerft Rathenow
- 1964 - neue Reg. Nr. 5 M 13-7
- 1980 - 1990 - VEB WBU - Magdeburg
- 1980 - neue Reg. Nr. 4 M 14-118
- 1990 - 2008 - WSA Magdeburg, Heimathafen Magdeburg und Calbe
- 2008 - WSA Magdeburg, Heimathafen Hohenwarthe
- 2015 - Hanse Crew Berlin, Heimathafen Berlin

**Namensliste**

- 1904 - 2015 - TÜMMLER
- 2015 - PROFESSOR OTTO LIDENBROCK

**Ergänzungen**

gebaut als Eisbrech- Schlepp- und Bereisungsdampfer für ca. 42.500 RM

Mit dem Bau des Eisbrech- Schlepp- und Bereisungsdampfers TÜMMLER stieg die Gebrüder Wiemann Werft in der Produktion von Eisbrechern ein. Hierauf achtete man in erster Linie auf die Konstruktion eines Eisbrechers. Der Bau erfolgte in Querspannenbauweise und man verwendete eine genietetete Außenhaut aus massiven Stahl. Um die Wirkung beim Rammen von Eisversetzungen zu erhöhen war der Bug fast senkrecht. Um das Aufgleiten auf feste Eisdecken besser zu ermöglichen war der Vorsteven relativ flach, mit lang gezogener Neigung. Der für einen Eisbrecher geringe Tiefgang ermöglichte einen optimalen Einsatz auf den Binnenwasserstraßen. Da im Sommer der Einsatz als Schlepper vorgesehen war erhielt er eine Schleppvorrichtung, dazu erhielt er eine ausreichend große Kajüte zur Unterbringung der Besatzung. Weiterhin war er mit einem Salon mit Rundumsicht ausgestattet. Zu dieser Zeit war es üblich, dieses aus Holz zu fertigen.

Bis kurz vor Kriegsende überstand er sehr gut 40 Jahre Eisbrech- und Schlepparbeiten. Um den TÜMMLER vor Kriegsschäden zu bewahren verlegte man den Schlepper in ein flaches Bühnenfeld. Aus ungeklärten Gründen sank das Schiff auf flachen Untergrund. Da der Eisbrechdampfer zum größten Teil über Wasser herausragte gab es keinen Schutz vor Plünderung. Als er 1946/47 gehoben wurde, war vom Inventar nicht mehr viel übrig. Um den TÜMMLER wieder fahr fertig zu machen wurde er nach Havelberg überführt und dort auf der Schiffswerft wieder einsatzbereit gemacht.

1962 – erfolgte die Abrüstung der Aufbauten  
1963 – wurde der TÜMMLER vom Schlepper ARTHUR zur Schiffswerft Rathenow geschleppt

Anzumerken ist, dass der Schiffskörper komplett entkernt war.  
1964 - In Rathenow erfolgte ein Neuaufbau. Die Umbaukosten betragen ca. 400.000 MDN  
Dieses beinhaltet:  
- Der Rumpf wurde modernisiert und den damaligen technischen Stand von Eisbrechern angepasst. Rumpf und Steven wurden verstärkt.  
- Bodenbeplattung erneuert, Vorschiff neu konstruiert  
- Ausstattung mit Schraubenhalbtunnel und Doppelflächenruder  
- Einbau eines robusten SKL- Motor 8NVD 36-1-U mit 300 PS bei 375 U/min.  
- großräumiger, höherer vorderer Aufbau inklusive Messe, WC, Küche und Zugang zu den Wohnräumen  
- flacher abgestufter Maschinenraum, sowie das Deckshaus und zwei weitere Kajüten  
- Das neue Steuerhaus ist großzügig und von beiden Seiten betretbar und wieder aus Holz. Für das passieren von geringen Unterführungen konnte dieses auseinander geklappt werden.  
- Verbesserung der Bedienungs- und Überwachungsinstrumente  
- nach Umbau neue Maße in m L 26,16 x B 5,65 x T 1,60  
Der Winter 1964/65 schaffte optimale Erprobungsmöglichkeiten auf Oder und Havel.

Nach Beilegung von Unstimmigkeiten über die Zugehörigkeit des Eisbrechers kam er Mitte der neunziger Jahre nach Calbe an der Saale.

- Nutzung auch als Eisbrecher  
1988 - erfolgte der Anbau einer Schubschulter  
1990 - neue Reg. Nr. E 2992  
erhalt einer ENI - Nr. 5029920  
2008 - neue ENI - Nr. 05029920  
2013 - noch im Bestand des Bauhofes aktiv  
2015 - vorgesehene Ausmusterung  
Zur Zeit ist der TÜMMLER Rekordhalter als ältester sich im Dienst befindender Binneneisbrecher. (2014 = 110Jahre)

2015 - im November verkauf durch die VEBEG mit folgender Ausrüstung:  
Maschinenanlage:Hauptmaschine:1 x SKL, 8 NVD 36, 240 kW, Baujahr 1964,  
Betriebsstunden nach Generalüberholung ca. 3.000  
Hilfsdiesel: 1 x Hatz, 4L40C, 27 kW, Baujahr 1987, Betriebsstunden ca. 3.900  
Druckluftanlage: VEB Mechanische Werkstätten Halberstadt, 4 Behälter, 30 Bar,  
Volumen 3 x 185 l, 1 x 100 l, Baujahr 1964  
Ruder: Doppelruderanlage  
Propeller: Umsteuerbar rechts-/ links (erneuert 2011)  
Bunker: Kraftstoff: 5.700 l, Öl: 200 l, Frischwasser: 900 l  
Elektrische Anlage (Landanschluss) : Gleichstrom: 24 V,  
Wechselstrom: 220 / 380 V  
Ausrüstung: Schlepphaken "German Mooring Systems" Typ Hansa H 7/H, 70 kN,  
Baujahr 1992, Öl-Heizung "Körling / Scheer" Baujahr 1990,  
Schubschulter, Koppelwinden  
Räumlichkeiten: Steuerhaus mit Sitzgelegenheit, Messe, Wohnraum,  
5 Kojen, Pantry, Toilette, Maschinenraum, Lagerraum.

23.11.2015 - Verlegung durch den neuen Eigner zur Werft Genthin, aufslippen und neue Revision  
06.12.2015 - Verlegung zum neuen Heimathafen Berlin

Verbleib	Schiff aktiv	Schiff abgewrackt/gesunken
bekannt	Ja	Nein