

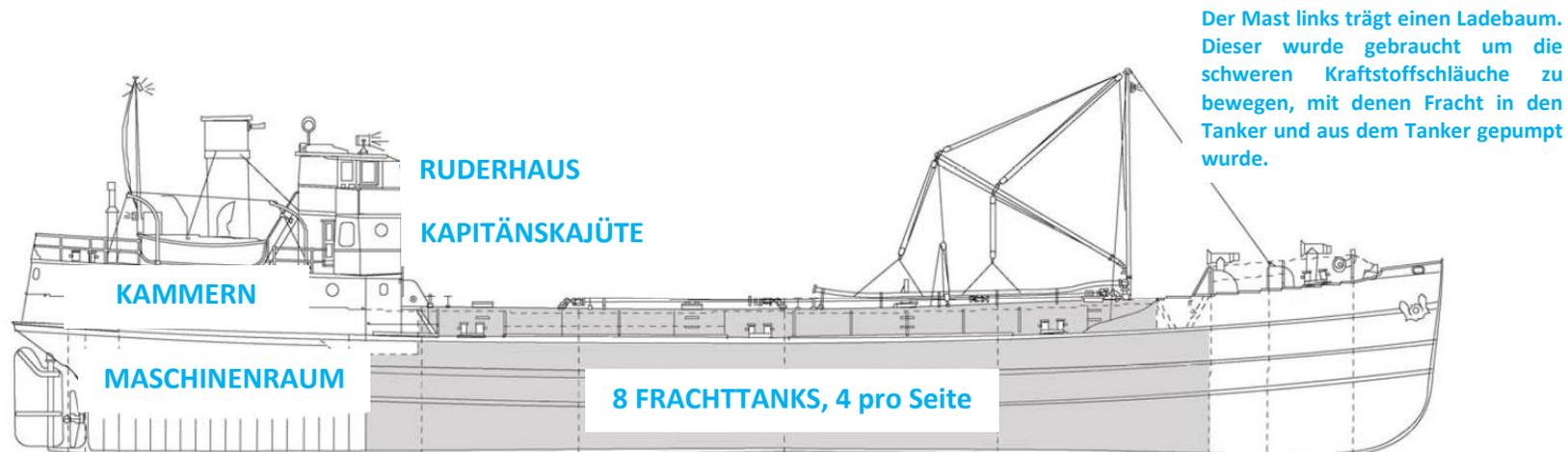
**PortSide New York ist ein lebendiges Projekt, das sich für bessere urbane Wasserwege einsetzt.** Wir sind ein innovativer Verein, der 2005 gegründet wurde. Unser Ziel ist, New Yorker stärker mit den Vorzügen unserer Wasserwege und Häfen zu verbinden und das Potential unseres Hafens voll auszuschöpfen. PortSide hat Angebote für Menschen allen Alters, egal von welchem Hintergrund, mit einem besonderen Fokus darauf, New Yorker Gemeinden zusammenzubringen, die verstärkt ökonomischen und sozialen Herausforderungen ausgesetzt sind. Zum Nutzen beider Seiten verbinden wir Menschen zu Wasser mit Menschen an Land, durch verschiedene Programme in Bildung, Kunst und beruflicher Ausbildung, auf unserem Flaggschiff, dem historischen Tanker MARY A. WHALEN.

**MARY A. WHALEN** Auf <http://bit.ly/MARYtour> steht Ihnen eine Audiotour zur Verfügung. Die MARY ist ein Artefakt in Red Hook, Brooklyn, von nationaler Bedeutung. Sie ist die letzte ihrer Art, und auf dem *Nationalen Register Historischer Stätten* gelistet. Sie war 1975 in einem bahnbrechenden Urteil des U.S. Supreme Courts involviert (U.S. vs. Reliable Transfer), in welchem beschlossen wurde, dass Schädiger proportional zu ihrem Beitrag am Schaden ersatzpflichtig sind, und nicht pauschal 50/50 wie zuvor galt. Sie ist Teil unseres E-Museums **RedHookWaterStories.org**, welches die Geschichte dieser Peninsula sowie den Mikrokosmos der maritimen Geschichte von NYC beleuchtet.

**Was, Wann, Wo:** Die MARY ist ein "Küstentanker", was bedeutet, dass sie Kraftstoff der Küste entlang (also nicht von Übersee) und auf Flüssen und kleinen Kanälen (man sagt dazu *creek work*) transportiert hat. Sie wurde zwischen Maine und Virginia eingesetzt, mit dem Heimathafen NYC. Die MARY ist 172 ft, also etwa 53 m lang, und hat eine Bruttoreaumzahl von 613 t. Sie hatte ein Fassungsvermögen von 8019 Barrels, das sind knapp 1,3 Millionen Liter, und transportierte Benzin, Kerosin, Heizöl und Schiffdiesel. Arbeit wie sie die MARY einst geleistet hat, ist hier nach wie vor von großer Bedeutung. Der Hafen von New York und New Jersey ist der größte Hafen für Petroleum in den USA, das Zentrum im Nordosten für Raffination und Umschlag.

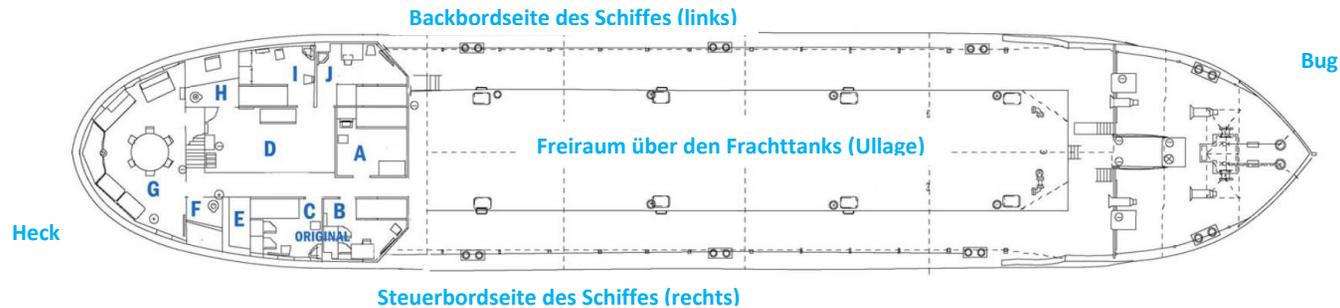
Die MARY wurde **1938 vom Stapel gelassen**. Ihr Betrieb wurde 1994 eingestellt und sie wurde 2006 PortSide's Flaggschiff. Sie wurde für **Ira S. Bushey & Sons** gebaut, eine Schiffswerft von nationaler Bedeutung, Kraftstoffterminal, und Frachtunternehmen am Ende der *Court Street*. **Bushey** baute über 200 Schiffe und betrieb eine große Flotte von Tankern, Schleppern und Barges. Das Unternehmen war bis in die 1980er Jahre im Geschäft.

**Wer:** Die **Größe der Crew variierte** mit der Zeit und je nach Art der Arbeit. Zunächst war eine Besatzung von 9 Mann eingesetzt, dann bis zu 11, und schließlich meist 7: Kapitän, Maat, Maschinist, Maschinenassistent, Smut (Koch) und zwei Tankerinnen, bis im Rahmen eines großen Streiks 1988-89 die Stelle des Smuts gestrichen werden musste. Wir wissen auch von einem weiblichen Crewmitglied, Tankerwoman Heidi Benedikt. Wir haben damit begonnen, dutzende Crewmitglieder von denen wir wissen, oder ihre Nachfahren, zu interviewen. Im Jahr 2009 kam **Schiffskatze Chiclet** an Board, die mit der traditionellen Aufgabe betraut ist, Nagetiere vom Schiff fernzuhalten. Vom *Time Out New York* Magazin wurde sie zu einem von NYC's Top-Maskottchen gewählt. Sie hat uns dazu überredet, *Cat WaterStories* Programme anzubieten – *coming soon!*



**Die Kombüse:** Die Kombüse ist gemütlich, konnte jedoch auch der Schauplatz von Streitigkeiten in der Crew sein. Als Heidi Benedikt in den 80ern an Board kam, hat der Smut ihr Essen monatelang rosa gefärbt. Der letzte Maschinist Jack Silva kochte gern, mochte jedoch den Käpt'n nicht, der wiederum keine Erbsen mochte, also hat Jack so vielen Gerichten wie möglich Erbsen hinzugefügt! Der Raum ist für das **Leben auf rauer See** gebaut: die erhöhte Tischkante und das Regal für Teller mit hohen Seitenwänden sorgten dafür, dass Teller bei Seegang nicht herunterfielen; der Tisch ist sehr solide. Der *Webb Perfection* Ofen wird mit Diesel betrieben, wurde 1918 patentiert, und wir bekommen noch immer Kundenbetreuung! Die holzgetäfelte Box ist Kühl- und Gefrierschrank. Wir wissen von einem Smut der auf See über Bord gegangen ist.

**Glocken für die Richtung, Klingeln für die Geschwindigkeit:** Die MARY ist ein Glockenboot – **Maschinenkommandos wurden über Glocken weitergegeben.** Der Kapitän oder der Maat steuerten über das Ruder ausschließlich Schiffsbewegungen nach backbord/steuerbord (links/rechts). Sie läuteten eine Glocke und eine kleinere Klingel, um Kommandos für Fahrtgeschwindigkeit und Bewegungsrichtung (voraus/zurück) an den Maschinisten zu senden, der zwei Stockwerke tiefer, auf dem Zwischendeck arbeitete, also der Ebene über der Maschine oder dem Kessel. Der Maschinist konnte nicht sehen wohin sich das Schiff bewegte, und reagierte indem er die Messinghebel des Maschinentelegraphs bediente. Finden Sie den Spickzettel für die Glocken im Zwischendeck?



Vor den Tanks ist ein Pumpenraum, der vorliche Maschinenraum, mit dem die Frachtpumpen versorgt werden, und die Vorpiek als Wassertank. Dieses Wasser wurde als Kühlwasser für die Maschine und als Ballastwasser genutzt, um den Bug niedrig zu halten, wenn der Tanker unbeladen war.

Die Kapitänskajüte ist eine Ebene höher, auf dem Bootsdeck. Darüber ist das Ruderhaus, auch genannt „die Brücke“.

**A** – Kabine für 2 Tankermen

**B** – Maat + 1 (Räume B+C wurden vom letzten Eigner zu einem Büroraum kombiniert und sind nun auch das Hauptbüro von PortSide)

**C** – Smut & Vollmatrose

**D** – Das Zwischendeck, die Ebene über Maschine oder Kessel

**E** – Schrank für Farbe und Kreiselkompass (heute Elektroraum)

**F** – Offizierstoilette

**G** – Kombüse

**H** – Crewtoilette

**I** – Maschinenassistent + 1 (Wurde vom letzten Eigner zu einem Büroraum umgebaut und ist nun das Büro unserer Vereinspräsidentin)

J – Maschinist