

Der „Wal“ geht die Puste aus

Für den besten Sound auf der Schiffsparade zum Deutschen Schifffahrtstag ist eindeutig der Bremerhavener Dampfeisbrecher „Wal“ zuständig: Gleich vier Dampfpeifen sorgen für einen unvergleichlichen Klang und viel Applaus am Ufer und auf den anderen Schiffen. Doch in diesen Tagen ist das auch ein Not-signal: Die „Wal“ braucht dringend eine Kesselsanierung, um in Fahrt zu bleiben. Aber noch fehlt dafür das Geld. Der „Sportschipper“ war an Bord auf einer der vielleicht letzten Reisen der „Wal“ – von Bremerhaven nach Bremen.



Wohin führt die Reise? Der Dampfeisbrecher „Wal“ muss dringend renoviert werden, um weiter in Fahrt zu bleiben. Doch wer kommt auf für die Kosten in Millionenhöhe? (Fotos: Kölling)

Den Nebel haben wir selbst gemacht, seit wir gestern die Dampfmaschine angeworfen haben“, scherzen sie am Morgen auf der „Wal“. Das Schiffshorn brüllt seine Botschaft über Bremerhaven: Noch kann der Dampfeisbrecher seine Kessel anheizen und auf Fahrt gehen. Im Neuen Hafen beträgt die Sichtweite vielleicht fünfzig Meter. Und so unklar wie die Sicht ist momentan die Zukunft des Schiffes, das bis 1990 dafür zuständig war, den Nord-Ostsee-Kanal auch im klirrendsten Frost schiffbar zu halten. Als es vom Bund außer Dienst gestellt wurde, kaufte es die Seestadt Bremerhaven und übergab es dem Verein „Schifffahrts-Compagnie Bremerhaven“ mit



Heißer Arbeitsplatz: Kesselwärter Bernd Kuhr in seinem Element.

dem Bremerhaven-Werber Hennig Goes an der Spitze. Der warb damals auch die ehrenamtliche Crew zusammen, die das Schiff bis heute fahrbereit hält.

In der Maschine heizen sie den zweiten Kessel an, der auf Standby zur Sicherheit mitlaufen muss. „Sicherheit“, brüllt Kessel-

Wer will das bezahlen? Auf dem Bremerhavener Dampfeisbrecher „Wal“ herrscht Renovierungsbedarf in Millionenhöhe – Ortstermin an Bord bei einer der vielleicht letzten Reisen

wärter Bernd Kuhr über den Maschinenlärm hinweg, und ein Kollege steckt die brennende Anzündfackel in die Brennkammer. Kuhr ist zufrieden: „Jetzt brennt der Kessel.“

Die Männer heizen den Kessel im Sparmodus – auf zehn statt 14 Bar Druck. Kuhr: „Je mehr Leistung wir haben wollen, desto mehr müssen wir heizen. Für 400 Euro pro Stunde. Das ist schon ein Hammer und viel Geld für einen Verein.“ Einmal bunkern kostet inzwischen 400.000 Euro, ein Vermögen und Ergebnis der Energiepreisexplosion.

Jetzt sind in der Maschine alle Mann auf ihren Posten. Oben werden die letzten armdicken Festmacherleinen per Dampfwinde eingeholt. Seefahrt wie anno dazumal: Die Brücke gibt per Maschinentelegraf die Kommandos in die Unterwelt: Chief Ralf Schaefer und seine Leute lieben es, wenn gleich für die Fahrt in die Schleuse ein Manöver das andere jagt.

Der Chief klärt per grauem Wandtelefon zusätzlich noch einmal mit Kapitän Daul, wie die Fahrt zur Kaiserschleuse vonstat-

tengehen soll: „Schleuse in zehn Minuten, okay. Danke.“ Er legt auf: „Das war die Manöverankündigung für unsere Maschinengänge. Vorbereitung: In zehn Minuten etwa kommt das Manöver für die Schleuse. Ich habe mit der Brücke telefoniert. Das wird ein etwas flottes Manöver. Vorwärts,

rückwärts, viele Kommandos – wir müssen also gut reagieren.“

Alles läuft hier von Hand vollkommen ohne jede Elektronik. Als Schaefer nach Jahrzehnten in der Handelsschifffahrt zum ersten Mal in der Maschine der „Wal“ stand, freute er sich, eine alte Bekannte wieder zu treffen: „Genau solch eine Dreifach-Expansionsdampfmaschine hatte mein erstes Schiff auch. Und die Handgriffe saßen von Anfang an wieder wie damals.“ Für den Außenstehenden wirken all die Aggregate, die mächtigen Schwungarme der Kolben rätselhaft. Aber die Herren in den Blaumännern wissen, was sie tun und bringen letztlich die Welle mit gekonnten Einstellungen an Hebeln und Rädchen auf Drehzahl. Dabei ist es hier unten mehr als mollig warm.

Ralf Schaefer freut sich, wie gut es läuft. „Arbeit ist das hier schon. Aber wir sind alle vom Fach. Alle im besten Alter. Jeder fummelt, schraubt und leistet seinen Teil zum Ganzen.“ Chief Ralf Schaefer ist wie alle seine Kollegen an Bord mit viel Herzblut bei der Sache.

Aber jetzt sucht der Verein jemanden, dem die dringend notwendige Sanierung der Kesselanlage 2,2 Millionen Euro wert ist. Eine Riesensumme. Chief Schaefer (74) und sein Kesselmann Bernd Kuhr, mit 78 der älteste der Crew, zeigen anhand von Fotos im Kesselraum und an der Anlage mal, wo die

Problemzonen versteckt sind: „Jeder dieser Kessel enthält in seinem Inneren 586 Rohre, in denen das Kesselwasser erhitzt wird. Wir sind immer wieder reingeklettert, haben die Rohre ausgebessert und geschweißt, einzelne stillgelegt. Aber wir kommen dagegen nicht mehr an.“

Im Jahr 1964 sei diese Kesselanlage im Schiff installiert worden. Die „Wal“ war 1938 ursprünglich noch für Kohlebefeuerung gebaut worden. Mitte der 60er kam mit der neuen Anlage dann die Ölbefeuerung. „Aber das ist ja nun auch schon eine Weile her. Eigentlich brauchen wir ganz neue Kessel. Und mit denen ließe sich dann natürlich auch der Verbrauch reduzieren“, meint Kuhr und schätzt die möglichen Einsparungen auf bis zu dreißig Prozent des teuer gewordenen leichten Heizöls, mit dem der Dampfer angetrieben wird.

Mit Rüdiger Pallentin, dem ehemaligen Chef der Bremerhavener Lloyd-Werft, hat der Verein einen Experten für die nötige Kesselsanierung sogar als Vorsitzenden. Pallentin berichtet aktuell, dass der Kostenvoranschlag von über zwei Millionen Euro angesichts der allgemeinen Preissteigerungen kaum zu halten sein wird: „Aber es ist momentan einfach kein Festpreis von den Firmen zu bekommen. Und wir brauchen für diese Arbeiten einfach eine Spezialfirma. Deshalb suchen wir momentan nach Alternativen, wie wir diese alten Kessel doch noch neu bohren können.“

Immerhin: Bei der Stadt Bremerhaven sei man auf offene Ohren gestoßen. Aber in allen Gesprächen wirke schon die Summe von zwei Millionen Euro ziemlich abschreckend, so Rüdiger Pallentin: „Aber die Traditionsschifffahrt ist das Aushängeschild der Stadt Bremerhaven. Stellen Sie sich mal den Alten und Neuen Hafen ohne Schiffe vor – die Stadt wäre tot.“

Auch der Kapitän der „Wal“ ist ratlos, woher das Geld kommen soll. Ingo Daul: „Wir bräuchten dringend zumindest diese neuen Rohre für die Kessel. Das ist aber eine Preisfrage, und da ist die Frage, wer das bezahlt. Wir im Verein haben dieses Geld nicht. Wir leben im Verein immer gerade so von der Hand in den Mund.“ Auch diese Fahrt als Attraktion des Deutschen Schifffahrtstages endet wieder eine Verlustfahrt. „Weil wir einfach nicht genug Passagiere haben“, sagt Kapitän Daul. Auf Mehrtagesfahrten sind Kojen für 38 Gäste da. Auf Tagesfahrten darf die „Wal“ maximal 79 Gäste mit an Bord nehmen.

Für die Reise nach Bremen haben hauptsächlich ehrenamtliche Helfer der „Wal“ angeheuert, um ihr Lieblingsschiff noch einmal in Fahrt zu erleben. Und so ist das Schiff auch dieses Mal wieder als schwimmender Botschafter Bremerhavens unterwegs. Das



„Arbeit ist das hier schon. Aber wir sind alle vom Fach. Alle im besten Alter. Jeder fummelt, schraubt und leistet seinen Teil zum Ganzen“: Chief Ralf Schaefer ist wie alle seine Kollegen an Bord mit viel Herzblut bei der Sache.



„Wir bräuchten dringend zumindest neue Rohre für die Kessel. Das ist aber eine Preisfrage, und da ist die Frage, wer das bezahlt“: Kapitän Ingo Daul sorgt sich um die Zukunft der „Wal“.

große Gesprächsthema an Bord: Wird dies die letzte Fahrt des Dampfers sein? Der Maschinentelegraf klingelt wieder eine Botschaft von der Brücke, die Ralf Schaefer bestätigen muss: Langsame Fahrt voraus. Die „Wal“ ist gleich angekommen.

Mit Blick auf die Überseestadt Bremen hoffen alle an Bord, dass die öffentliche Hand Geld gibt – egal, ob Stadt, Land oder Bund. Was passiert, wenn das Schiff einfach ohne funktionstüchtige Maschine an der Pier festgelegt wird, skizziert Kapitän Daul mit düsteren Worten: „Dann wird das Schiff an der Pier vergammeln und irgendwann verschrotet. Das ist der Gang der Zeit dann.“

Tags darauf ist der letzte große Dampfer im gesamten Nordsee-Revier dann noch einmal unterwegs – als schwimmendes maritimes Erbe auf der Schiffsparade zum Deutschen Schifffahrtstag. Und wieder wird der alte Eisbrecher umjubelt und beklatscht. Ob der Applaus an entscheidender Stelle gehört wird? (Volker Kölling)