

WAL

Ob es eine gute Idee ist, für die Hochzeitsreise die „Hochzeits-Kajüte“ zu buchen, wenn Sie als frisch gebackener Ehemann auch zu den Schiffs- und Dampf-Fans gehören?

Oh – ich glaube eher nicht; das könnte zu Komplikationen und Prioritäts-Problemen führen!

Obwohl die „Hochzeits-Kajüte“ auf der WAL ja schon 'ne verführerische, tolle Location ist

Wir sind nicht frisch vermählt und haben somit mehr ein Auge auf Schiff und Landschaft, stampfen mit einem der ältesten Dampfeisbrecher durch den Nord-Ostsee-Kanal – Richtung Kiel. Rechts und links ziehen satt-grüne Felder, Wälder und ein paar Gehöfte entlang. Fast geräuschlos dampfen wir gen Osten. Der Verkehr auf dem NOK ist lebendig. Ständig müssen wir Gegenkommer mit einem Flaggen-Dippen grüssen – es gibt so viel zu sehen, langweilig ist eine solche Passage nun überhaupt nicht. Der ganze Betrieb verursacht nichts als ein leichtes Rummeln im Bauch, ein bisschen vibriert das eine oder andere Blech. Nichts unterbricht das Relaxen und das Sonnen – fast nichts, denn schonmal meldet sich das Dampf-Typhon. Dann hört uns jeder! Wir können uns ganz dem Schiff, dem Antrieb und der Passage widmen und den Bordtag geniessen. Einfach nur herrlich!

Die WAL, mit derzeitigem Heimathafen Bremerhaven, gehört zu den Veteranen unter Dampf. Der als Eisbrecher konstruierte Dampfer, wurde 1938 bei den Stettiner Oderwerken gebaut. Das bedeutet: ein runder Geburtstag liegt an: 80 Jahre – Gratulation dem alten Eisen! Und Respekt allen, die beteiligt waren, das Schmuckstück bis heute so prächtig in Fahrt zu halten!

Aber das wahre Schmuckstück – so schön die WAL auch ist – ist dann doch die alte Maschine in ihrem Bauch. Die Dreifach-Expansions-Dampfmaschine mit einer Dauerleistung von 1200 PS, kurzfristig bis 1650 PS fahrbar, ist ein 'Sahnestückchen' vom Allerfeinsten. Das muß man erlebt haben, diese Faszination der laufenden Maschine ist kaum mit Worten zu beschreiben. Das gleichmäßige Auf und Ab der dicken Pleuel, die rotierenden Massen der Stephenson-Steuerung und das Wirken der Kurbelwelle sind unterhaltsam und spannend wie ein guter Krimi. Viele haben darüber schon die Zeit vergessen und die leckere Mahlzeit verpasst – ob's auch schonmal 'Verspätungen' in der Hochzeits-Kajüte gab, ist nicht überliefert... Vorstellbar wäre es!

Nicht so spannend geht es in der Heizerei zu. Denn 1965 wurde die Heizerei auf Ölfeuerung umgestellt. Somit entfällt der urbane Betrieb mit Kohle – und auch die rabenschwarze Rauchfahne über dem Schornstein ist seitdem Geschichte. Der Betrieb wurde durch die Modernisierung natürlich einfacher. Und das war wichtig, denn zu der Zeit war das Schiff ja noch aktiv als Eisbrecher im Dienst. Da zählten 'Fakten', nicht Nostalgie.

Aber bis dahin hatte die WAL schon viel erlebt!

Ihr Arbeits-Leben begann quasi in Kriegsjahren, am 5. Mai 1938 war die Taufe. Am 1. Sep. 1939 brach der Zweite Weltkrieg aus. Bis zu 41 Mann Besatzung waren ihr zugeteilt (1965 wurde sie nur noch von 13-köpfiger Besatzung gefahren). Ihr Einsatzgebiet war der Kaiser-Wilhelm-Kanal (heute NOK). Im Januar 1940 wurde sie erstmals für den Eiseinsatz auf dem Kanal eingesetzt. Aber nicht nur dort, bis März 1940 war sie auch für die Kriegsmarine zur Offenhaltung des Kieler Hafens und der Förde, vor Eckernförde, Fehmarn, Warnemünde, in der Flensburger Förde und der Lübecker Bucht im Einsatz. Winter 1940 – da gab's viel zu tun! Ab 1941 war sie ganz der Marine (Holtenau) unterstellt. 1942 wurde sie wieder zivil gefahren und war bis April 1942 in der westlichen Ostsee im Einsatz.

Der 'Schwarze Tag' für die Wal war der 26. April 1942. Durch Bombentreffer bei Fliegerangriffen auf Rostock ging sie auf Grund, konnte aber schon im Mai 1942 durch die Bugsier-Reederei aus Hamburg wieder gehoben werden. Die Reparatur in Lübeck dauerte bis Januar 1943.

1943 und 1944 war WAL wieder für die Kriegsmarine im Einsatz. Im März 1945 war sie an der Evakuierung des Ostens beteiligt – zahllose Flüchtlinge erreichten auf und mit der WAL den Westen.

Nach dem Krieg, ab 20. Dezember 1946, fuhr die WAL unter englische Flagge und hatte die Kennnummer KC 69. Ihr Revier war wieder der Kaiser-Wilhelm-Kanal, der dann ab 1948 in Nord-Ostsee-Kanal umbenannt wurde. Sie fuhr dort bis 1950 für das Wasserstraßenmaschinenamt Rendsburg. 1952 startete der Wiederaufbau Helgolands – die WAL war als Nachschubfahrzeug dabei. Die nächsten Winter – bis 1963 – wurde sie zum Eisbrechen im Kanal genutzt. Dann gab's ernste Probleme mit der Kesselanlage. Wie erwähnt, bekam sie dann 1963 auf der Staatswerft in Saatsee zwei neue Kessel mit Ölfeuerung.

Die Winter wurden dann offenbar milder – nur noch 1970, 72, 79, 1982 und 1985 gab es Eiseinsätze im Revier des NOK. Vom 19. Januar bis 12. Februar 1987 war ihr letzter Einsatz als Eisbrecher. 1988 bis 1990 gab es nur noch vereinzelte Gästefahrten – aber keine 'eisige Arbeit' mehr für die WAL. So wurde sie 1990 ausser Dienst gestellt. Nach 52 Jahren ging sie 'in den Ruhestand'. Aber wie das bei Rentnern so ist – dann geht's erst richtig los... Am 1. Juni 1990, um 10.00 Uhr, verließ die WAL Rendsburg und erreichte am Abend des 2.6.90 ihren neuen Heimathafen Bremerhaven. Seitdem ist die WAL als Museumsschiff im Einsatz. Und wenn man heute in den Tourenplan schaut, staunt man nicht schlecht – denn sie absolviert heute offensichtlich mehr Fahrtage, als im aktiven Eisbrecherdienst.

Das besondere Highlight im Touren-Programm 2018 ist die Fahrt zum Geburtsort – vom 27.6 bis 29.6.2018 wird WAL in Stettin, dem heutigen Szczecin / Polen, sein! Das ist mal eine Geburtstags-Tour!

Soweit der kurze geschichtliche Abriss.

Wie schon geschrieben, das Schmuckstück ist natürlich die Maschine. Seit 80 Jahren in Diensten, und sie läuft heute noch wie bei der Werftprobefahrt. Einfach fantastisch, was damals in Stettin gebaut wurde! Den Arbeitstakten zuzuschauen – das reine Vergnügen. Aber dazu trägt natürlich auch die Stephenson'sche Umsteuerung bei – noch eines der wenigen Systeme in 'Reinform'. Das war das erste Umsteuersystem, das zuverlässig arbeitete. 1843 wurde das System von Robert Stephenson, einem der Väter der (damals neuen) Dampflok, erfunden und gebaut. Diese Wirkungsweise berücksichtigte auch die sich ändernde Expansion.

Kurz beschrieben kann man sie sich so vorstellen:

Ein Schwinghebel (Kulisse) ist „freifliegend“ an zwei Stangen aufgehängt. Diese Stangen werden von Exzentrern bewegt – wenn die eine Stange hoch geht, geht gleichzeitig die andere herunter. Und dann umgekehrt. Der Schwinghebel 'wippt' also ständig, von den beiden Stangen bewegt. Nun befindet sich im Schwinghebel ein Schlitz. Und in ihm ein Kernstück. Diesen Kern kann man nun im Schlitz bewegen – vor und zurück. Oder von einem Ende der Schwinge zum anderen. Wurde der Kern im Schlitz der Schwinge nun an das eine Ende bewegt, nimmt er die Bewegung VOR auf. Im gleichen Zyklus wippt die Schwinge am anderen Ende jedoch in die andere Richtung. Würde der Kern dort plaziert sein, nähme er die Bewegung ZURÜCK auf. Mit dieser Bewegung des Kerns wird die Dampfsteuerung angetrieben.

In der Skizze ist diese Kinematik gut erkenn- und nachvollziehbar.

Es liegt somit an der Position des Kerns im Schlitz der Schwinge, ob die Maschine vorwärts oder rückwärts laufen soll.

Nun besteht diese Stephenson'sche Umsteuerung natürlich aus tonnenschweren Bauteilen. Es ist nur sehr schwer möglich, diese von Hand und manuell zu bewegen. So hilft auch dafür der Dampfdruck tatkräftig. Über einen Kolben wird per Dampfkraft die Mechanik der Umsteuerung bewegt – einfach nur bombastisch, wenn sich diese Technik in Bewegung setzt. Besonders beim An- / Ablegen ist es höchst interessant, im Maschinenraum dem zuzuschauen, das Umsteuern der Maschine ist ein Schauspiel !

Auf diese Weise wird also der Dampf richtig auf die Zylinder verteilt und wirkt auf die Kolben. Die Kolben – das dürfte bekannt sein, arbeiten über die Pleuelstangen auf die Kurbelwelle und setzen diese in Drehung. Und das mit einer Leistung von 1200 PS! Der im Durchmesser vier Meter große 4-Blatt-Propeller wiegt 6,2 Tonnen, macht dann rund 70 Umdrehungen pro Minute und beschleunigt die über 900 Tonnen schwere WAL auf rund 12 Knoten.

Und diese Kraft sieht man, spürt man, riecht man – mit allen Sinnen kann man Dampf geniessen!

Aber nicht nur hier wirkt Dampf. Wenn man über das Schiff spaziert, trifft man überall auf Dampf-Aggregate. Insgesamt gibt es *?* 14 *?* dampfbetriebene Anlagen an Bord. Vorne, auf der Back, ist die Ankerwinde plaziert. Natürlich mit Dampftrieb – und bei Fahrt ständig einsatzklar. Die beiden Kolben wirken über massige Zahnräder auf die Trommel. Diese sind umschaltbar und so kann entweder die Kette oder die Seiltrommel angetrieben werden. In der Kombüse kann mit Dampf gekocht werden. Im Maschinenraum gibt es zwei Kesselspeisewasserpumpen – dampfbetrieben. Eine separate, stattliche Dampfmaschine treibt die Pumpe an, mit der das Kühlwasser zum Kondensator gepumpt wird. Ein Deck höher steht die dampfbetriebene Rudermaschine. Auf dem Achterdeck thront die große Schleppwinde. Das sind alles beeindruckende, eigenständige Maschinen. Und alle wären -jede für sich- es schon wert, als Funktionsmodell einmal nachgebaut zu werden! Die Schleppwinde als dampfgetriebenes Modell – das wäre schon ein Hingucker!

Aber das 'Gesamtkunstwerk WAL' wird wohl eher als Vorbild für ein Modell herangezogen werden, zumal es ganz brauchbare Pläne zur WAL gibt. (((ggf. auf den Sievers-Plan hinweisen))) An Bord befinden sich auch noch Pläne, zum Teil sogar noch Teile der alten originalen Werftpläne. Einige konnten wir digitalisieren – Dank dafür an den Chief! Hier stellen wir diese in Verkleinerung zur Illustration vor. (Das Nutzungsrecht liegt bei der WAL!)

Nun haben wir uns das 'Technische Denkmal WAL' von Bug bis Heck, vom Kiel bis zur Mastspitze angesehen. Der Pflegezustand ist fantastisch – bei Ablieferung kann der Dampfer nicht besser „geglänzt“ haben. Jedoch war die WAL damals anders ausgebaut. Es war ein behördliches Arbeitsschiff, heute ein 'Kreuzfahrer' ! So gab es den großen Salon damals nicht. Der Ausbau zum Aufenthaltsort für die Gäste ist recht neu. Die Kabinen waren spartanischer – auf den 'Luxus' mußte die Crew damals verzichten. Und die heutige „Hochzeits-Suite“ - eine wunderschöne Kabine im achteren Aufbau – suchte man im Krieg auch vergebens. So hat der heutige Eigner, die Schifffahrts-Compagnie Bremerhaven e.V. viel Arbeit, Kosten und Mühe investiert, die WAL zum einen betriebsbereit zu erhalten und zum anderen zum derzeitigen Zustand auszubauen. Und das macht den Reiz und den Charme aus, den die WAL heute hat. Es zählt für Schiffsliebhaber zu den absoluten Erlebnissen, eine Tagestour oder eine Wochenfahrt mitzumachen und sich auf der WAL einzuschiffen. Der Fahrplan bietet dazu zahlreiche Möglichkeiten: Touren nach Helgoland sind im Angebot, Fahrten auf dem NOK oder Revierfahrten auf der Ostsee. Beim 'Dampf rundum' in Flensburg nimmt die WAL regelmäßig teil (siehe: Journal Dampf&Heissluft 1/2018). Zum Geburtstag dann natürlich die Krönung: der Besuch in Stettin am 27.Juni 2018 !

Heuern Sie an – es lohnt sich!