Dieser Beitrag ist im
Journal Dampf & Heißluft 1/2020 erschienen

mit freundlicher Genehmigung der Fachzeitschrift

Journal Dampf & Heißluft

Neckar-Verlag

Neckar-Verlag GmbH
Klosterring 1
78050 Villingen-Schwenningen

www.neckar-verlag.de

WAL

Helmut Harhaus

WAL im Hafen von Flensburg.

Ob es eine gute Idee ist, für die Hochzeitsreise die „Hochzeits-Suite“ zu buchen, wenn Sie als frischgebackener 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-Suite“ auf der WAL ja schon 'ne verführerische, tolle Kajüte 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 sattgrüne 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 unseren Dampf-Typhonen grüßen – das geht in 5 verschiedenen Tonlagen. 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 schon mal meldet sich das Dampf-Typhon. Dann hört uns jeder! Wir können uns ganz dem Schiff, dem Antrieb und der Passage widmen und den Bordtag

WAL im Nordostsee-Kanal – Hafen Rendsburg

Auf der Brücke – Kanalfahrt.

Kanalfahrt – Aufmerksamkeit ist geboten! Die zahlreichen Gegenkommer werden gegrüßt.

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 lag 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 1.200 PS, kurzfristig bis 1.650 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

Aufbau von vorne – hinter der oberen Fensterreihe liegt die Brücke.

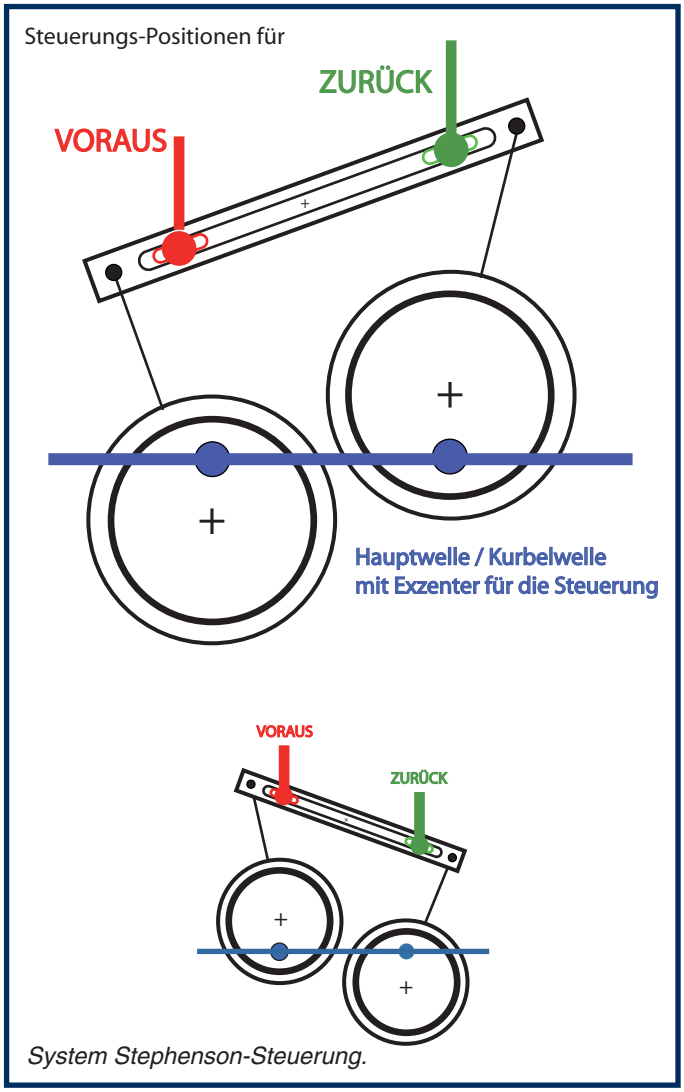
Die dampfbetriebene Schleppwinde.

Kompass auf dem Peildeck.

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 schon mal ‚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. Sept. 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 April1942 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 englischer 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.

So weit der kurze geschichtliche Abriss.

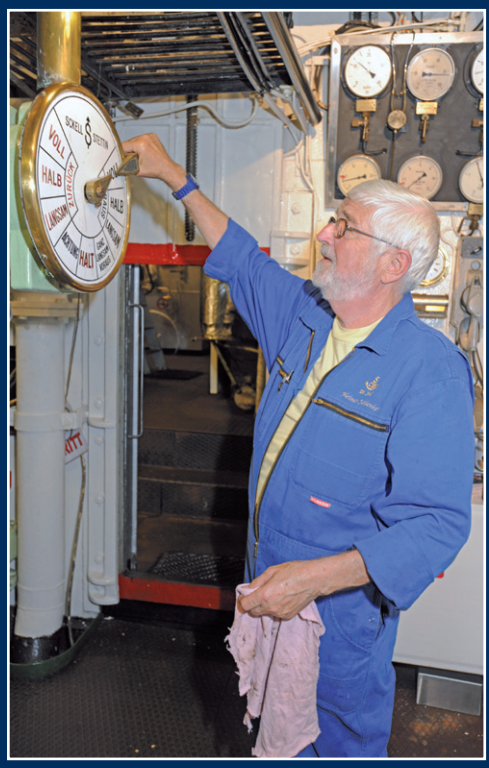
Wie schon geschrieben, das Schmuckstück ist natürlich die Maschine. Seit 80 Jahren in Diensten, und sie läuft heute noch wie bei der Werftprobefahrt. Einfach fantastisch, was damals in Stettin gebaut wurde! Den Arbeitstakten zuzuschauen – das reine Vergnügen. Aber dazu trägt natürlich auch die Stephenson'sche 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:



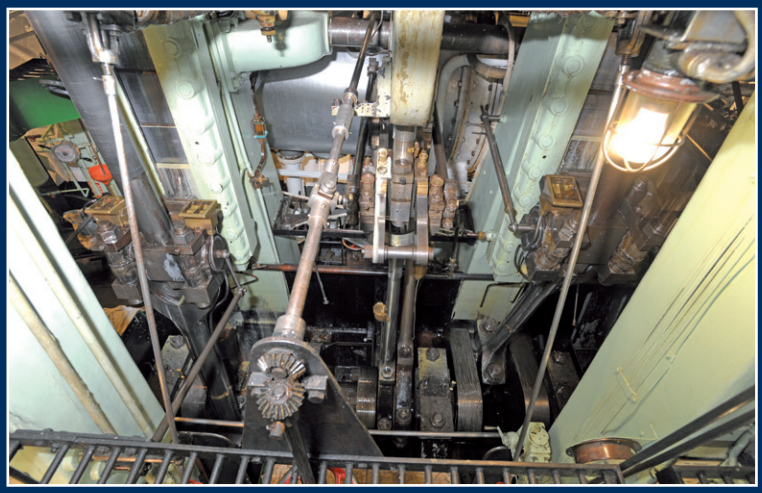
System Stephenson-Steuerung.

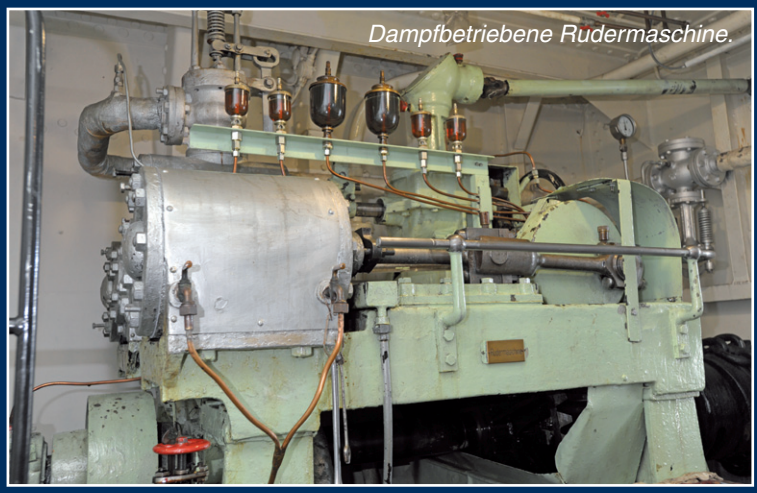
Ein Schwinghebel (Kulisse) ist „freifliegend" an zwei Stangen aufgehängt. Diese Stangen werden von Exzentern bewegt – wenn die eine Stange hochgeht, geht gleichzeitig die andere herunter. Und dann umgekehrt. Der Schwinghebel ‚wippt' also ständig, von den beiden Stangen bewegt. Nun befindet sich im Schwinghebel ein Schlitz.

Dampfantrieb für Kondensator-Pumpe.

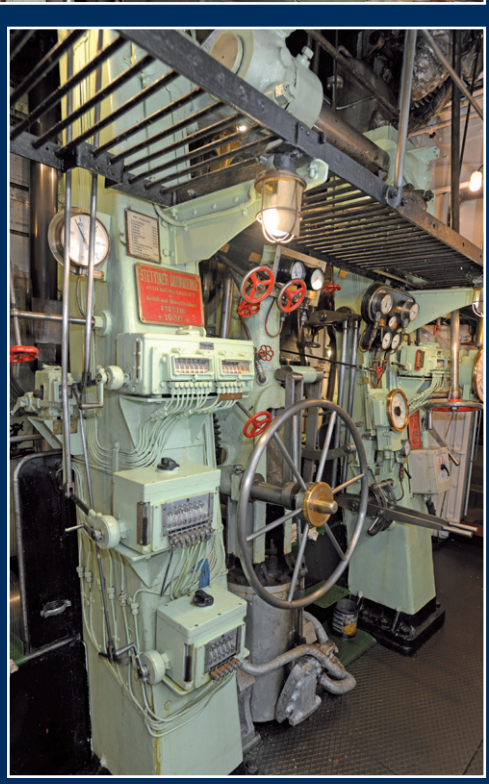


Maschinenraum – hier 'lebt' die 3-Zylinder-Verbundmaschine





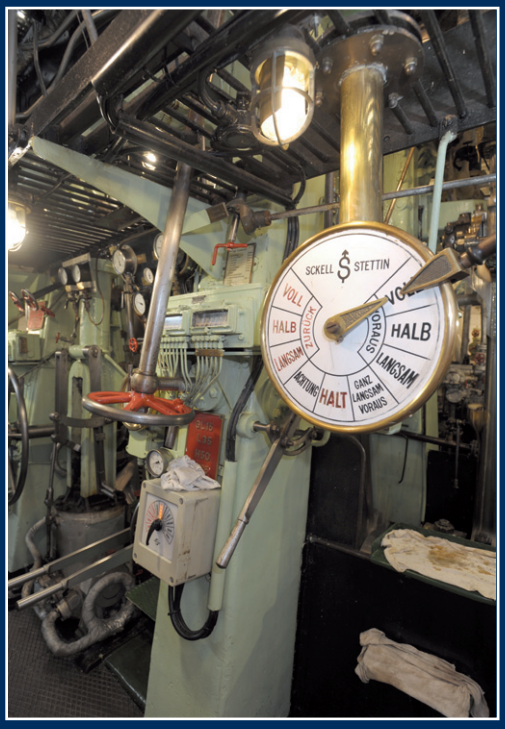
Dampfbetriebene Rudermaschine.



Maschinenwerkstatt.

E-Zentrale.

Kesselraum.



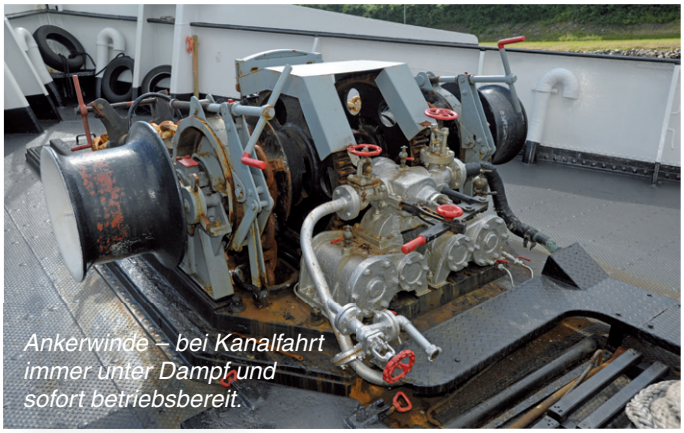
Blick auf die Back mit Ankerwinde vom Peildeck aus.

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 platziert 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


Ankerwinde – bei Kanalfahrt immer unter Dampf und sofort betriebsbereit.

dürfte bekannt sein – arbeiten über die Pleuelstangen auf die Kurbelwelle und setzen diese in Drehung. Und das mit einer Leistung von 1.200 PS! Der im Durchmesser vier Meter große 4-Blatt-Propeller wiegt 6,2 Tonnen. Bei 75 Umdrehungen pro Minute beschleunigt die über 900 Tonnen schwere WAL auf rund 7,5 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.

Spezielle hochprozentige WAL-Produkte werden im Salon angeboten.

Der große Salon.

Insgesamt gibt es 14 dampfbetriebene Anlagen an Bord. Vorne, auf der Back, ist die Ankerwinde platziert. Natürlich mit Dampfantrieb – und bei Fahrt ständig einsatzklar. Die beiden Kolben wirken über massige Zahnräder auf die Trommel. Diese sind umschaltbar und so können entweder die Ankerkette oder die Spillköpfe für die Leinen angetrieben werden. In der Kombüse wurde früher sogar mit Dampf gekocht. 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!

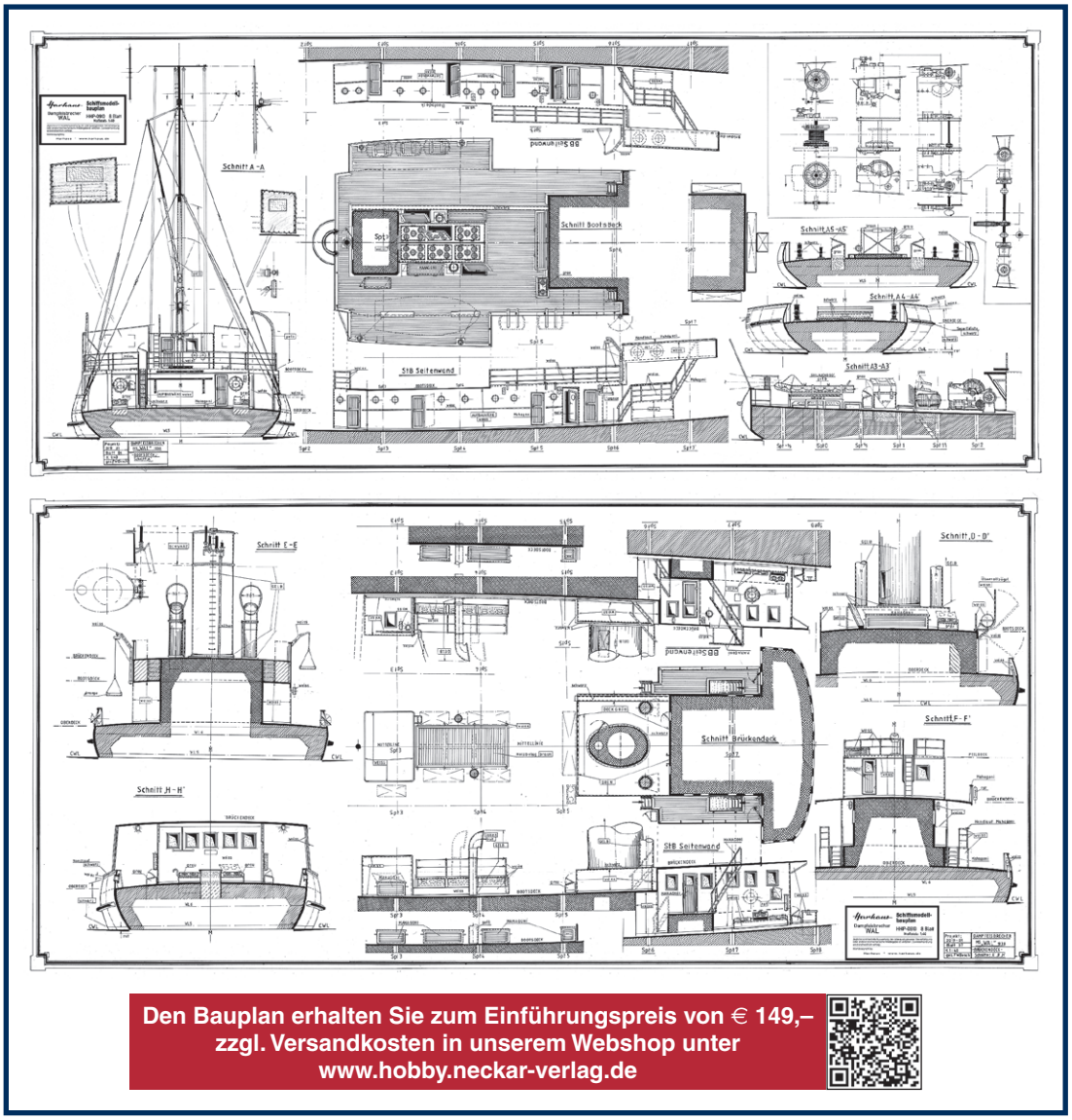
Technische Daten WAL

Rufzeichen:	**DFDR**
Werft:	**Stettiner Oderwerk**
Baujahr:	**1938**
Restaurierung:	**1990**
Klassifikation:	**Germanischer Lloyd 100 A5**
Länge ü. a.:	**50,0 m**
Länge zwischen Loten:	**42,5 m**
Breite:	**12,34 m**
Breite auf Spanten:	**11,50 m**
Tiefgang:	**4,32 m vorne, 5,25 m achtern**
Vermessung:	**662,09 BRT/208,45 NRT/636 BRZ**
Verdrängung / Gewicht:	**941 Tonnen**
Geschwindigkeit (Dauer):	**11,5 kn (bei 1.200 PS)**
Ausrüstung:	**2 Radargeräte Atlas 4500, GPS, Kreiselkompass, Magnetkompass, Echolot, 2 UKW-Anlagen, Wetterempfänger 6 automatische Rettungsinseln für 25 Personen, 1 Schlauchboot für z. B. „Mann über Bord-Manöver“ 1 Arbeitsboot „Eisbär“, 150 Rettungswesten**
Räume:	**17 Kabinen, 1 Salon für max. 30 Personen mit Bar, Mannschaftsmesse für max. 16 Personen**
Maschine:	**Dreifach-Expansions-Dampfmaschine mit Stephenson-Kulissensteuerung, 1.200 PS, kurzzeitig 1.650 PS**
Propeller:	**4-Blatt-Festpropeller, Ø 4 m, 6,2 t Gewicht**
Kessel:	**2 Wasserrohr-Seeschiffsdampfkessel halbautomatisch 6.000 kg/h je Kessel**

Aber nicht nur bei den beliebten Nord- und Ostseefahrten kann man diese Technik genießen. Die Crew sucht auch immer interessierte Freiwillige, die helfen, die WAL in Fahrt zu halten. Es gibt genügend Arbeit in allen Bereichen: Deck, Maschine und Service. Und bei solch einem ‚Arbeits-Wochenende' kann man auch hervorragend die Schiffsdetails kennenlernen ...
Aber das ‚Gesamtkunstwerk WAL' wird wohl eher als Vorbild für ein Modell herangezogen werden, zumal es neue, ganz hervorragende Modellbaupläne gibt.
Auf Basis der alten originalen Werftpläne hat F. W. Besch einen 8-seitigen Plansatz im Maßstab 1:40 und bestmöglicher Detaillierung angefertigt. Hier stellen wir Ausschnitte zur Illustration vor.
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 Schiffahrts-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 Wochenendfahrt 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 Ausgabe 1/2018)*. Zum Geburtstag dann natürlich die Krönung: der Besuch in Stettin am 27. Juni 2018!

Heuern Sie an – es lohnt sich!

Eigner/Kontakt:
Schiffahrts-Compagnie Bremerhaven e.V.
Verein zum Erhalt historischer Wasserfahrzeuge
Hermann-Henrich-Meier-Straße 6 C, 27568 Bremerhaven
Tel.: +49(0)471/9269110, Fax: +49(0)471/46 06 5
E-Mail: info@schiffahrts-compagnie.de



Den Bauplan erhalten Sie zum Einführungspreis von € 149,– zzgl. Versandkosten in unserem Webshop unter www.hobby.neckar-verlag.de

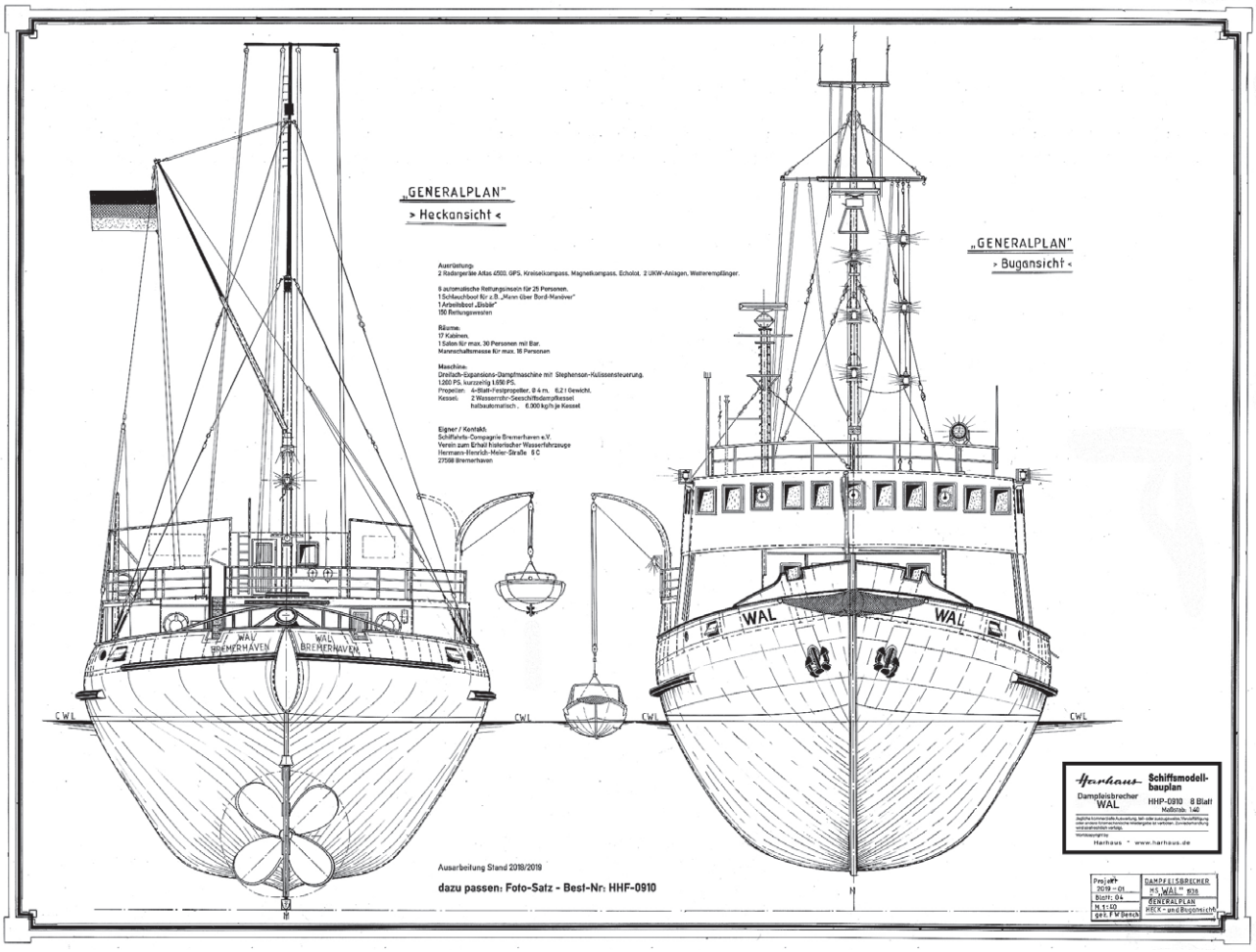
Internet:
www.schiffahrts-compagnie.de

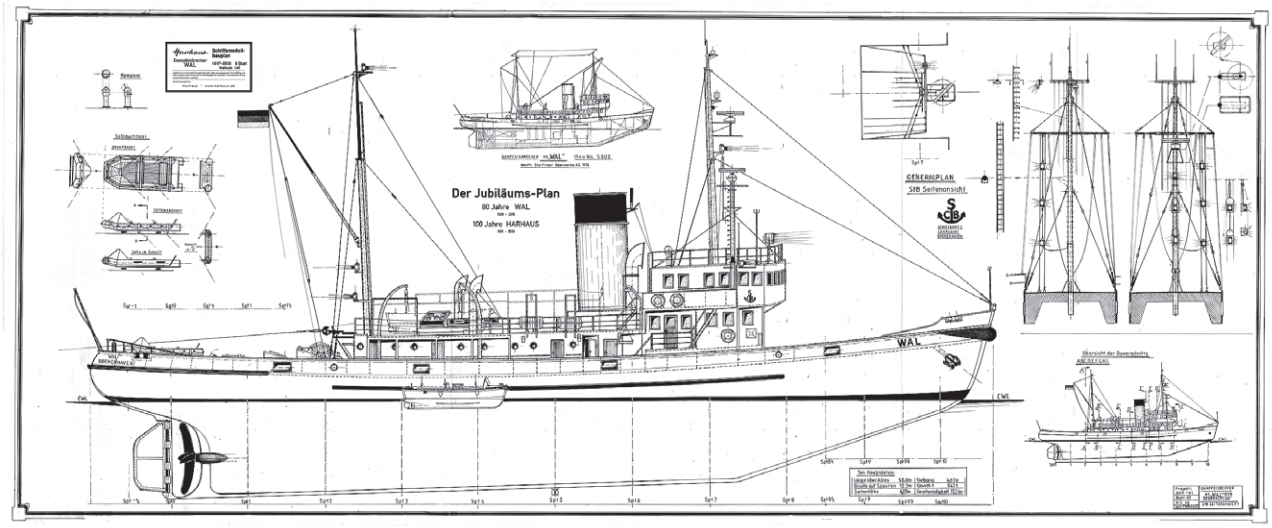
Das Magazin ANKER AUF kann man aufrufen unter: www.schiffahrts-compagnie.de/static/ankerauf-1-17/

Das Programm „Ostsee-Reisen 2020" ist im Internet auf www.schiffahrts-compagnie.de buchbar.

Fotos: Helmut Harhaus

Links und rechte Seite oben: Ausschnitte aus dem Plan-Satz WAL, der 8 Großformatbögen umfasst.





Bilder unten: Bei der Teilnahme am Dampferrennen in Flensburg „Dampf Rundum".