



Bullig ragt der Bug des 80 Jahre alten Dampfbrechers an der Kaje des Bremerhavener Neuen Hafens empor. Die Stadt hatte die „Wal“ 1990 vor dem Verschrotten gerettet.

# Verliebt in das Stampfen und Fauchen der alten Lady

Behäbig ragt ihr schwarzer Kiefern über die Kajenkante hinaus. Das Fossil macht Verschnaufpause. 80 ist sie jetzt, diese Lady aus Stahl. Beim Geburtstagstörn durch die Ostsee hat ihr heißes Herz gefaucht und gerumpelt. Aber es läuft wie geschmiert. Das verdankt die „Wal“ der ehrenamtlichen Crew der Bremerhavener Schiffsahrts-Compagnie: Die hat sich seit 28 Jahren mit Haut und Haaren dem musealen Dampfbrecher verschrieben. Doch jetzt schwebt über Schiff und Crew die Angst: Traditionsschiffen mit Fahrgastbetrieb droht behördlich das Aus – aus Sicherheitsgründen.

VON SUSANNE SCHWAN (TEXT) UND ARND HARTMANN (FOTOS)

**B**isher alles nur Spekulation“, nimmt Heino Tietjen vom Vorstand der Schiffsahrts-Compagnie den Druck vom Kessel. Doch die Sorge an Bord schwellt, ob und wie es weitergeht. Die Bundesstelle für Seesunduntersuchung in Hamburg hatte nach einer Kollision des Traditionsschiffes „Stettin“ im vorigen Jahr mit einer Fähre nach penibler Untersuchung jetzt empfohlen, ehrenamtlich betriebenen Traditionsschiffen mit Fahrgastbeförderung das Sicherheitszeugnis zu entziehen. Doch ohne Passagiere brechen den betrieblenden Vereinen die Einnahmen zum Erhalt ihrer musealischen Schätzchen weg. Compagnie-Mitglieder Tietjen hinst glänzen. Wir werden das in Ruhe mit der Behörde in Hamburg durcharbeiten und über künftige mehrtägige Reisen diskutieren.“ Vorsichtshalber reagiert der Verein schon jetzt: „Wir schicken unsere Ehrenamtlichen nach Rostock zur Sicherheitsausbildung. Die „Wal“ wird nicht in Bremerhaven an der Kette liegen bleiben.“ Das hoffen alle, die mit ihrem Herzblut an dem vierschrötigen Dampfbrecher kleben. „Die Dame ist sehr zügellos“, bringt Kapitän Ingo Daul auf den Punkt. „Aber ich bin in sie verliebt.“ Warum? Was bringt 20 ältere Männer und Frauen dazu, sich das ganze Jahr über jede Woche für ein paar Stunden an Land und auf Törn um Betrieb, Wartung, Pflege, Reinigung und den Service zu kümmern? „Wer hier einmal auf der Wal

war, ist infiziert“, stellt Enne Rudnick klar und saugt mit Schmackes die Stufen vom Salon runter zu den Gästekabinen: spartanisch eingerichtete Zweibettkoben. Dusche und WC auf dem Gang. „Wer hier mitfährt, sucht keinen Luxus, sondern Entschleunigung“, betont die 64-Jährige. „Bei mir hat’s vor zwei Jahren sofort gefunkt. Die maritime Atmosphäre, das Einfache. Ursprüngliche dieses historischen Schiffes gefällt mir. Ich bin jetzt Rentnerin. Ich mach zwei Tage in der Woche mit, ob Bier zapfen oder Betten neu beziehen.“ Mit Bauchweh denkt sie an eine sturm-umtoste Fahrt nach Holland: „Windstärke 11“, saftig, alles flieg durch die Gegend, die Wellen schwappten durch die Kombüse rein und durch die Messe wieder raus, wir alle waren seekrank. Aber das stete Stampfen der Maschine hat mich beruhigt.

ich wusste, der Kapitän und das Schiff machen das schon.“ Dieses Schiff, das 1958 bei den Stettiner Oderwerken vom Stapel lief und von Rendsburg aus im Winter für das „Wasserstraßenmaschinenamt“ das Eis im Kaiser-Wilhelm-Kanal durchpflügte. Das Schiff, das im April 1942 von Bomben getroffen sank, sofort gehoben und wieder einsatztauglich für die Marine repariert wurde. Das Schiff, das 1945 in der „Operation Hannibal“ Hunderte Flüchtlinge von Danzig über die Ostsee nach Westen brachte.

Eine von ihnen war Hildegard Simosog. Die Zeitzugeten hat es beschrieben: „Man hatte Stroh für uns aufgeschüttet, aber bewegen konnten wir uns in der winzigen Kajüte kaum“, so hat sich die Hochbetagte für die Chronik zum 75. Geburtstag der „Wal“ erinnert. „Wir hatten ein anderes Schiff im Schlepp, auch voll mit Flüchtlingen.“ Die abenteuerliche Flucht auf See, „alle waren seekrank“, währte 14 Tage, „wir kamen dort vorbei, wo die Wilhelm Gustloff versenkt wurde.“

„Leben neu geschenkt“ Einem Zufall verdanke sie, dass sie nicht wie geplant an Bord der „Gustloff“ war und mit 9000 anderen Flüchtlingen unterging. Erst wurde der damals 23-Jährigen bewusst: „Dank der Wal war uns das Leben neu geschenkt worden.“ 73 Jahre später: Seefest sollten sie schon sein, die dringend gesuchten neuen Freiwilligen an Bord. Wie alle Vereine hat auch



20. Juli 1938: Abnahmefahrt der „Wal“ von Stettin nach Rendsburg.

Foto: Sammlung Cnothka

die Schiffsahrts-Compagnie Nachwuchsorgnen. Wir brauchen dringend neue, jüngere Rentner mit Zeit, egal, ob im Service, als Köche, Nautiker, Techniker“, sagt Werner Gerlach.

74 ist er, Ingenieur Landratte. „Ich war nie Seemann.“ Aber seit zehn Jahren ist er seiner dampfstampfenden Liebe treu: Für sie geht Gerlach glatt durch die Hölle, Buchstäblich: Immer dem selbst gemalten Wegweiser an Deck nach – dem kleinen Teufelchen mit Dreizack, das den Weg steile Stahlstufen hinab in die Hitze weist. „Ich bin der Heizer“, erzählt der Mann, der das imposante Kessel- und Ventilsystem drei Meter tief in den Eingeweiden auf jeder Fahrt befeuert. „Neulich auf der Rückfahrt von Helgoland waren hier wirklich hüllische 42 Grad. Normal sind 35. Das Gebläse holt sich zum Kühlen ja die Luft von draußen, aber die war gerade hochsommerheiß.“

Noch aber will er es nicht mis-

sen, das Stampfen des alten „Wal“-Herzens. Ist noch komfortabel gegen früher 1964 wurden die beiden Kessel umgerüstet auf Ölbefuerung. Vorher musste in der „Hölle“ noch Kohle geschaufelt werden. Rund 300 Stunden im Jahr tuckelt der 50 Meter lange, einstufige Eisbrecher mit 12 PS bei maximal rasantem Tempo 19 – das entspricht 10 Knoten – unter Dampf, mal nach Helgoland, mal zum niederländischen Delfzijl, zu den Hamburger Hafentagen, nach Flensburg, Rostock oder Kiel.

„Wir müssen die Kessel zwei Tage lang vorbeizen“, erzählt Gerlach im Maschinenraum. Einmal Volltanken – das heißt 65000 Liter Öl, die ein Tanklager an der Kaje des Neuen Hafens in der „Wal“-Bauch pumpt. Damit werden pro Kessel 3500 Liter Wasser aufgeheizt, die der Lady Dampf machen. „Eine Tankfüllung kostet rund 45000 Euro“, rechnet Kapitän Ingo Daul nach, „das reicht für die 300 Betriebsstunden pro Jahr.“ Aber noch längst nicht für die Unterhaltung und Bewirtschaftung des musealen Schätzchens. „Rund 220000 Euro pro Jahr sind nötig für den Sprit, fürs Überholen in der Werft, für Hafengebühren, Lotsen, Strom, Wasser, Wäsche und Proviant.“

Eine Summe, die die Schiffsahrts-Compagnie nur mit einem Cocktail aus Hilfen stemmen kann: „Die Stadt gibt je nach Haushaltslage einen Zuschuss, der Freundeskreis Wal generiert Sponsoren, man kann das Schiff für Seminare und Charterschiffe mieten und wir bieten Reisen an“, erklärt Kapitän Daul. Ob und in welchem Umfang das so bleiben kann, wird

nun mit der Hamburger Behörde geklärt.

Immerhin ist mit Ingo Daul ein erfahrener Seebär an Bord. Auch der 66-Jährige, gebürtige Berliner macht unentgeltlich mit in der Crew. Vor drei Jahren hat es zwischen dem Seemann und seiner „eigenwilligen Dame“ gefunkt. „Ich war 21 Jahre lang Lotse, ich bin alles gefahren, vom U-Boot bis zum Containerschiff. Aber die „Wal“ ist was Besonderes. Dieses Manövrieren unter Dampf... Er schmunzelt, „eben spröde. Sie ist windanfällig, weil der Rumpf wie ein Ei geformt ist, der Steven vorne ragt zum Hisschieben schräg raus, es gibt keinen stabilisierenden Kiel.“ Die stürmische Holland-Tour steckt sogar ihm noch in den Knochen.

„Es war auch nicht so einfach jetzt in der Ostsee“, schaltet sich Uwe Harrie ein. „Wir haben zum ersten Mal Stralsund angefahren, war’n langer Ritt von Rostock um Rügen rum, schwieriges Fahrwasser in der Westefahrt, weil wir nur fünf Meter Tiefgang haben.“ Der 67-jährige Elektriker kennt die „Wal“ bis in ihren letzten Winkel, als einer der Männer der ersten Stunde. „Ich bin 1990 dazugestoßen, kurz nachdem die aus Rendsburg hierher kam.“ Das kam so: „Die „Wal“ lag da zwei Jahre

» Das Schiff muss ja fahren und darf nicht bloß liegen und rosten. «

Ingo Daul, Kapitän

und sollte außer Dienst, war nicht mehr rentabel. Aber die war noch so gut in Schuss, die sollte weiter bewegt werden.“

Um das Schiff nicht verschrotten zu müssen, bot der Bund es dem Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven an. Das gab die Offerte an die neu gegründete Schiffsahrts-Compagnie weiter. Die Stadt blätterte 48000 D-Mark hin und „beuerte“ die ersten Ehrenamtlichen für den Betrieb an. Am 1. Juni wurde die „Wal“ in Rendsburg verholt und kam am nächsten Abend in Bremerhaven an. „Erst musste sie in die Lloyd Werft zum Überholen und Umbauen für künftige Gäste“, so Gerlach. Mit Sponsoren brachte die Stadt auch die 180000 D-Mark dafür auf.

Ihren Einstand gab die runderneuerte Lady zur 16. Bremerhavener Festwoche im Juli 1990. Die NORDSEE-ZEITUNG war hautnah dabei und schreibt andertags: „Der Eisbrecher präsentierte sich in der Gestalt von Löschkanonen, ließ seine Dampfplöcke mit den Sirenen von drei Schleppern und einem Rettungskreuzer um die Wette heulen.“



Uwe Harrie (li.) und Werner Gerlach im Maschinenraum mit Dreifach-Expansions-Kolbendampfmaschine.



Spartanisch, aber immer picobello: die schlichten Kojen für Fahrgäste und Seminarteilnehmer.



Kapitän Ingo Daul hat als waschechter Seebär auf der Brücke der „Wal“ das Kommando.