

Die „Wal“ dampft erst mal weiter



Der Eisbrecher „Wal“ steht seit 80 Jahren unter Dampf. Seit seiner Außerdienststellung 1990 fährt er nur noch zum Vergnügen seiner Crew und zahlender Gäste. Ein Schiffsunfall in Rostock stellt dieses Modell jetzt infrage. Foto: Adebahf

Von Christoph Barth

BREMERHAVEN. Es herrschte ein fröhliches Gewimmel auf der Warnow – damals, im August 2017. Zur „Hansesail“ war die Hafenzufahrt von Rostock-Warnemünde voll mit Seglern, Kuttern und Motorbooten. Die Partystimmung endete abrupt, als im dichten Verkehr die einlaufende Fähre „Finnsky“ und der Hamburger Dampfeisbrecher „Stettin“ kollidierten. Zehn Fahrgäste des Traditionsschiffes wurden leicht verletzt. Der Unfall könnte gravierende Konsequenzen für Schiffsoldtimer haben – auch den Bremerhavener Eisbrecher „Wal“.

Der Bericht, den die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) Anfang des Monats vorlegte, listet eine Vielzahl von Fehlern auf, die zu dem Unfall am 12. August 2017 führten. „Verkehrte Reiseplanung“ und „unzureichende Wahrnehmung der Verkehrssituation“ auf der Brücke der „Stettin“, wo sich entgegen der Sicherheitsvorschriften ein Dutzend Fahrgäste aufhielt; fehlende Verkehrssicherung durch die Polizei; die „schnelle Rückwärtsfahrt der „Finnsky“ im dichten Verkehr“

ohne Wachoffizier auf der achteren Manöverstation, fehlende Kommunikation und Absprachen, ein regelwidrig kreuzender Kutterverband.

„Verstoß gegen EU-Recht“

Die eigentliche Bombe jedoch lassen die BSU-Gutachter auf Seite 70 ihres fast hundertseitigen Berichts platzen: Nach ihrer Auffassung dürfte die „Stettin“ mit Passagieren an Bord gar nicht auslaufen. Denn die Ausnahmegenehmigung, die dem ehemali-

gen Eisbrecher die Mitnahme zahlender Gäste erlaubt, verstößt nach Auffassung der BSU-Gutachter gegen EU-Recht.

Die einschlägige EU-Richtlinie aus dem Jahr 2009 schreibt nämlich strenge Sicherheitsnormen für alle Schiffe mit Fahrgästen an Bord vor. Davon sind nur wenige Ausnahmen zugelassen, unter anderem für „vor 1965 entworfene und hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebaute historische Fahrgastschiffe“. Die „Stettin“ jedoch, so argumentieren die BSU-Juristen, sei zwar vor 1965 gebaut worden (nämlich 1933), aber eben nicht als Fahrgastschiff, sondern als Eisbrecher. Mit zahlenden Gästen fährt das Schiff erst seit Anfang der 1980er Jahre, ohne damals umgebaut worden zu sein. Für die bis zu 225 Passagiere fehle es an Sitzplätzen und wettergeschützten Räumen, bemängeln die BSU-Gutachter. Im Falle eines Lecks sei die Stabilität des Schiffes nicht gewährleistet, auch die Rettungsmittel seien unzureichend.

Schwerer Schlag

Fazit der BSU: Das Sicherheitszeugnis der „Stettin“ und die Zulassung für bis zu 225 Passagiere „widersprechen den nationalen und europarechtlichen Regelungen und einer Einstufung des Fahrzeugs als Traditionsschiff und hätten nicht erteilt werden dürfen“. Die für die Schiffssicherheit zuständige Berufsgenossenschaft (BG) See wird aufgefordert, die Genehmigung zu widerrufen.

Für den Betreiberverein wäre das ein schwerer Schlag. Denn ohne die Einnahmen aus den Gästefahrten lässt sich ein

Schiffsoldtimer kaum betreiben. Die Alarmglocken schrillten auch in Bremerhaven, wo die Schiffsfahrts-Compagnie ein ähnliches Schiff unterhält: den Dampfeisbrecher „Wal“, 1938 auf den Oder-Werken in Stettin gebaut und bis 1990 vornehmlich auf dem Nord-Ostsee-Kanal im Ein-

» Wir fahren so lange, bis die Polizei an der Kaje steht.«

Ingo Daul, Kapitän der „Wal“

satz. Seitdem geht das Schiff von Bremerhaven aus auf Fahrt – regelmäßig auch mit bis zu 150 zahlenden Gästen. „Der Bericht der BSU hat bei uns natürlich für Unruhe gesorgt“, räumt „Wal“-Kapitän Ingo Daul ein. „Wenn wir keine Gästefahrten mehr machen dürften, müssten wir uns überlegen, ob sich das Schiff dann noch betreiben lässt.“

Fürs Erste versuchte das Bundesverkehrsministerium, die Gemüter zu beruhigen. „Die Traditionsschiffe können ihren Betrieb aufrechterhalten“, ließ das Ministerium wissen. Man teile die Rechtsauffassung der BSU nicht. Allerdings bedürfe der Bericht einer sorgfältigen Bewertung, die noch nicht abgeschlossen sei.

Die Vereine machen also erst einmal weiter. Am Mittwoch trafen sie sich in Hamburg, um mit ihrem Dachverband, der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW), die Lage zu besprechen. Ergebnis: „Wir gehen davon aus, dass das Verkehrsministerium hinter uns steht“, versichert „Wal“-Skipper Daul. „Wir fahren so lange, bis wir etwas anderes hören.“



August 2017: Nach der Kollision mit einer Finnland-Fähre kauft ein meterlanger Riss im Rumpf des Eisbrechers „Stettin“. Die genietete Stahlhaut musste von einem Spezialbetrieb repariert werden. Foto: Wüstneck/dpa