

Jörg-Peter Schulz gehört zur Maschinencrew, die den Dampfseibrecher „Wal“ in Fahrt hält. Am Maschinentelegraphen bestätigt er einen Befehl von der Brücke, welche Geschwindigkeit das Schiff fahren soll. Das demonstrierte er beim Dampferfest am Wochenende.

Foto eer

Ehrenamtlich unter Dampf

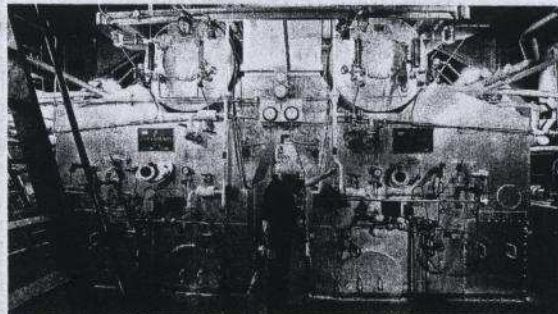
Dampferfest rund um die „Wal“ lockt viele Besucher in den Neuen Hafen – Ehrenamtliche Besatzung

VON GERT-ULRICH HENSELLEK

MITTE. Stunden, bevor die „Wal“ in See sticht, muss die Crew bereits ran. Anheizen. Sechs Kubikmeter Wasser – etwa 30 Badewannenfüllungen – müssen auf Betriebstemperatur erwärmt, die Leitungen von Wasserresten freigeblasen werden. Sonst droht Explosionsgefahr. Das erfuhren Besucher am Wochenende beim Dampferfest im Neuen Hafen.

„Heißer Dampf und kaltes Wasser vertragen sich nicht“, erklärt Heiner Schlenker. Der gelernte Maschinenbauer gehört zur ehrenamtlichen Crew, die den Dampfseibrecher „Wal“ in Fahrt hält. Von innen ist das 72 Jahre alte Schiff weitgehend im Originalzustand. Neu sei allerdings die Kesselanlage, in der sich das Wasser für die Dampfbereitung befindet, erklärt Schlenker den Besuchern, die nicht nur das Unterhaltungsprogramm an Deck, sondern auch die Maschinenanlage kennenlernen wollten.

Mit Wasserdampf werden die 1200 PS für die Antriebswelle des Schiffs erzeugt. Lediglich unter Dampf funktioniere aber auch die



Kennt jede Schraube der Maschinenanlage auf der „Wal“: Maschinenbauer Heiner Schlenker vor der neuen Kesselanlage.

Ruderanlage, ergänzt der 64-jährige. Das Prinzip des Herzstücks, der Dreifach-Niederdruck-Expansionsmaschine, erläutert er: „Da wird Hochdruck, Mitteldruck und Niederdruck erzeugt. Der gesamte Dampfdruck wird ausgenutzt.“ Rund 500 Liter Diesel pro Stunde seien dafür notwendig, so der Maschinist. Dass das ganz schön ins Geld geht, weiß Hennig Goes, stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer des Be-

triebsvereins SCB Schiffsahrtsgesellschaft Bremerhaven. „Rund 250 000 Euro im Jahr sind notwendig, um das Schiff in Fahrt zu halten.“ Zusammen kommt das durch einen Zuschuss der Stadt, Spenden und durch Gästefahrten, die der Verein in den Sommermonaten anbietet.

Das System funktioniert aber nur, weil Mitglieder wie Schlenker unentgeltlich viel Freizeit investieren. „Bei mir klappt das,

weil meine Frau Renate mitzieht“, ergänzt er: „Sie arbeitet im Service an Deck mit.“

Sein Metier ist dagegen unter Deck. Im Maschinenraum kennt er jede Schraube, jedes Manometer. Um das Schiff in Fahrt zu bringen, seien in der Maschine permanent ein Heizer und ein Maschinist notwendig.

Die setzen die Befehle um, die der Kapitän von der Brücke mittels Maschinentelegraph nach unten weitergibt; der Fahrhebel wird von Hand bedient. Die Apparaturen sind noch im Originalzustand. Die Befehle über Richtung und Geschwindigkeit werden jeweils mit einem Kontroll-dreh am Telegraphen bestätigt: „Bei dem Krach die einzige Möglichkeit, sich zu verständigen.“

Dampfseibrecher „Wal“

Die „Wal“ wurde 1938 auf den Oderwerken in Stettin gebaut. Der 50 Meter lange, knapp 13 Meter breite stählerne Rumpf war für den Winterdienst auf dem Nord-Ostsee-Kanal konstruiert worden. Die Dampfmaschine leistet 1200 PS.

