

Schönheitskur für die „Kelheim“

► Drei Tage am Fluss: Die Mannschaft des Ausflugsschiffs fährt zum großen Service in die Linzer Werft.

► Drei Mann unterm Kiel: MZ-Mitarbeiter Johannes Laubmeier beobachtete die Arbeiten im Trockendock.

VON JOHANNES LAUBMEIER, MZ

KELHEIM. Ein ohrenbetäubendes Quietschen übertönt den Brei aus Industrie-geräuschen, als sich die Stahlseile straffen. Langsam, Zentimeter für Zentimeter schiebt sich das große Schiff aus dem Wasser. Vier Winden ziehen die MS „Kelheim“ auf Schienen an Land. Ein Schwänenpärchen weicht dem den Hang hinaufrollenden Koloss mit gemütlichen Watschlern aus. Erwin Wagner, der Geschäftsführer der Stadler Personenschiffahrtsgesellschaft, beobachtet die Prozedur vom Land aus. Er trägt eine blaue Latzhose und darüber einen groben Strickpullover. Auf seinem Kopf sitzt eine marineblaue Schiffermütze. „Das schaut ja ganz gut aus“, kommentiert er den Zustand des Schiffs. Nach einer knappen halben Stunde ist das Schiff komplett auf dem Trockenen angekommen. Gerade rechtzeitig. Eine durchdringende Sirene hallt über das Gelände. „Mid-doog“, statuiert der Dockarbeiter im breiten österreichischen Akzent.

Die MS „Kelheim“ wird in der ÖSWAG-Schiffswerft in Linz generalüberholt. Seitdem die Werft in Regensburg Mitte der Neunziger Jahre geschlossen wurde, müssen die Binnenschiffer der Kelheimer Weißen Flotte eine zweitägige Reise unternehmen, um Reparaturen durchführen zu können. Mit drei Stunden Verspätung wird das Schiff am Montagvormittag „geslippt“ wie das An-Land-Ziehen genannt wird. Ein anderes Schiff blockierte den Stellplatz. Der anhaltende Regen der vergangenen Woche hatte die Reparaturen verzögert.

Start zur „Abenteuerfahrt“

Zwei Tage vorher legt die MS „Kelheim“ früh morgens an der Bootsanlegestelle Kelheim ab. Ein kurzes Knackern ertönt durch die Sprechfunkanlage. „Auf los, geht's los“, murmelt Frank, der älteste Sohn von Erwin Wagner. Ein dumpfes Dröhnen ertönt, als die Motoren starten. Immer schneller schiebt sich das Schiff vom Steg weg. Nach einer Weile ziehen auf der rechten Seite die in der Morgensonne verglühenden Lichter der Kelheim Fibres vorbei, bevor das Ausflugsschiff die Stadt, nach der es benannt ist, hinter sich lässt.

Aus drei Männern besteht die Besatzung, die zu der zweitägigen Reise nach Linz aufbricht: Erwin Wagner, sein ältester Sohn Frank und Günther Dier, der Schiffsführer der „Kelheim“. Für die drei Binnenschiffer ist die „Abenteuerfahrt“, wie Erwin Wagner sie nennt, eine willkommene Abwechslung.

Frank sitzt auf dem hohen Fahrersitz und lenkt das Schiff durch leichtes Drehen am rechten der beiden Steueräder. Aus dem Radio dudelt leise Popmusik. Sein Vater sitzt auf der kleinen Bank an der Seite des Führerhäuschens und lässt die Füße baumeln. Günther steht schweigend links neben Frank. Die Walhalla zieht hoch oben auf dem Hügelkamm am Fenster vorbei. Immer wieder tauchen Burgruinen am Ufer auf. Erscheinen als Schatten in der strahlenden Sonne, ziehen am Schiff vorbei und verschwinden wieder im Licht. Erwin weiß zu jeder markanten Stelle am Ufer etwas zu erzählen. Zu jeder Ortschaft erzählt er den beiden Jüngeren eine Geschichte, in jedem Jachtclub kennt er jemanden. Das Dröhnen des Schiffsmotors scheint verschwunden zu sein, vermischt sich mit dem Rauschen der Wellen. Die Sonne verwandelt die Heckwellen in einen glitzernden Streifen aus Licht, ein Donauflimmern. Am Abend macht das Schiff halt in Passau, bevor es am Sonntag weiter nach Linz geht.

So ruhig gehe es sonst nie zu, erklärt Erwin Wagner. „Ich nutze die



Mit vereinten Kräften montiert die Mannschaft die 100 Kilo schweren Schiffsschrauben ab.

Fotos: Johannes Laubmeier



Nach 30 Minuten hat das Schiff festen Boden „unter den Schrauben“.



Bei 500 Bar bleibt kein Algenreck kleben.

Hinfahrt nach Linz, um angefallene Büroarbeit zu erledigen.“ Auf der Rückfahrt bleibt dafür schon keine Zeit mehr. Das Schiff muss dann für den ersten Besucherstrand in den Osterferien auf Vordermann gebracht werden.

500 Bar gegen Dreck und Lack

Überhaupt hat man als Binnenschiffer wenig Freizeit. „Arbeit gäbe es immer“, meint Frank. Und da man arbeitet, damit andere ihre Freizeit genießen können, bleibt gerade im Sommer wenig Zeit für die Familie. „Man muss als Binnenschiffer eine Frau finden die das mitmacht und wir drei haben in unseren Frauen solche gefunden“, fügt Günther hinzu und lächelt.

Als das Schiff am Montag wie ein gestrandeter Wal auf dem Trockendock liegt, beginnt die Mannschaft mit der Arbeit. Frank trägt einen knallgelben Kunststoffoverall mit Kapuze und klobige orange Handschuhe. Mit dem

großen Visier, das er vor dem Gesicht trägt, ähnelt er Mitarbeitern einer Seuchenschutzbehörde.

Er schaltet einen Hochdruckreiniger, so groß wie ein Autoanhänger, ein. „Falchion 500 BAR“ steht in großen Buchstaben darauf geschrieben. Daneben ist eine Stichflamme aufgedruckt. Ein lautes Grollen ertönt, als die Maschine zu arbeiten beginnt. Als Frank den Abzug der Reinigerpistole durchdrückt, muss er sich mit seinem ganzen Körper gegen den Rückschlag stemmen. Seine gelben Gummistiefel drücken sich in die aufgeweichte Erde. Eine Wolke aus Wasserstaub verschluckt ihn. Mit dem Hochdruckreiniger säubern er und ein Kollege den Rumpf des Schiffs. Der Wasserdruck lässt den alten, von Algen braun verfärbten Lack in Fetzen abblättern. Darunter kommt die rote Grundierung zum Vorschein.

In Linz stoßen zwei Helfer zu den drei Flussfahrern. Erwin Wagner Jun.,

Franks jüngerer Bruder und Astrit Marevci ein Mitarbeiter der Firma komplettieren das Reparaturteam. Die Crew führt alle Reparaturen am Schiff selbst durch. Sie haben lediglich den Liegeplatz von der Werft gemietet. Alle fünf Jahre muss ein Schiff „durch den TÜV“ dabei wird unter anderem seine Wandstärke kontrolliert. Diese darf ein gewisses Maß nicht unterschreiten, sonst muss geflickt werden.

Überholung dauert eine Woche

Am Heck des Schiffs macht sich Erwin Wagner zusammen mit Günther Dier und Erwin Jun. am Antrieb zu schaffen. Zu dritt bauen sie die beiden alten, durch jahrelange Benutzung verschlissenen Schiffsschrauben ab. Keuchend wuchten sie die massiven Metallpropeller auf einen kleinen Handwagen aus Holz. Jede der beiden Schrauben wiegt 100 Kilo. Als sie die Abdeckungen der Antriebe entfernen, fallen klimpernd Muschelschalen, die sich in

den Zwischenräumen abgelagert hatten, auf den Boden. Algen tropfen von der Heckkante.

Frank hat inzwischen sein Visier gegen eine Feinstaubmaske eingetauscht. Mit einem langstieligen Besen trägt er Entkalkungsmittel auf den Rumpf des Schiffs auf. Die Luft ist mit einem stechenden Geschmack erfüllt, der erst verfliegt, als sie das Schiff ein zweites Mal mit dem Hochdruckreiniger abwaschen.

Die Generalüberholung der „Kelheim“ wird noch die ganze Woche andauern. Die Mannschaft wird die Seiten des Rumpfs abschleifen und dann alles neu grundieren und lackieren. Die abgenutzten Propeller werden durch neue ersetzt. Am Freitag wollen sie fertig sein. Dann soll das Schiff wieder zu Wasser gelassen werden und sich zurück auf den Weg in seinen Heimathafen machen. Wenn der Regen ihnen keinen Strich durch die Rechnung macht.