

RETTUNG EINES MARITIMEN DENKMALS: VEREIN UND WESER-KURIER RUFEN ZU SPENDENAKTION AUF

„Schulschiff Deutschland“ funkt SOS

VON VOLKER KÖLLING

Das „Schulschiff Deutschland“ braucht einen neuen Hüftgurt aus Stahl. Noch fehlen 300.000 Euro von über einer Million Euro für die Wertzeit. Mit dem Tag der offenen Tür am Sonntag, 21. September, starten der Deutsche Schiffschiffverein und der WESER-KURIER gemeinsam einen Spendenaufruf an alle Bürgerinnen und Bürger. Es geht um nicht weniger als darum, das einzig erhaltene Vollschiff der deutschen Handelsschiffahrt über Wasser zu halten. Eine Inspektion tief unten im Schiffsrumpf zeigt, wie dringend der Dreimaster in die Wert muss.

An rund 1500 Stellen hat Schiffsbetriebsmeister Ingo Müller-Fellmetz mit dem Ultraschallgerät die Stärke der Bordwände der „Deutschland“ gemessen und protokolliert. Man muss ganz nach unten zu den Dieseltanks, um mit dem offenen Blick auf Spanten, Plattenstöße und Nietköpfe eine Vorstellung zu bekommen, wie es um das „Schulschiff Deutschland“ unter der strahlend weißen Fassade bestellt ist: Rostnasen laufen von Nietköpfen herunter, die sich im Zustand fortschreitender Auflösung befinden. An den Stößen der Stahlplatten blüht der Rost. „Wenn das Schiff immer wieder vorne und hinten auf Schlick aufgefressen ist, treten an den Stößen enorme Kräfte auf, und es kommt Feuchtigkeit in den Verband. Aus einem Millimeter Stahl werden dann zehn bis zwölf Millimeter Rost, und der quillt und ist porös.“ Für Müller-Fellmetz ist klar, dass die Restaurierung an diesen Plattenstößen ansetzen muss.

„Naturgemäß sind die Schäden am Wasserspess des Schiffes am größten durch den ständigen Wechsel von Nass und Trocken

„Aus einem Millimeter Stahl werden dann zehn bis zwölf Millimeter Rost.“

Schiffsbetriebsmeister Ingo Müller-Fellmetz

und den Strömungskraften, die dort auftreten.“ Müller-Fellmetz erläutert, dass die bis zu zwei Knoten Strömung an der Lesumündung so wirken, als wäre der Dreimaster immer noch unangenehm mit ganz langsamer Fahrt durch das Wasser unterwegs. Glück habe man mit dem Schiff noch insoweit, dass es 1927 mit hoher Eisklasse extra stabil gebaut worden sei. Doch von den einstmaligen zwölf Millimeter dicken Stahlplatten findet er jetzt an vielen Stellen gerade einmal noch Wandstärken von vier bis sechs Millimetern. „Und weniger. Da setzen wir dann von innen sogenannte Betonkästen vor und versiegeln das so. Eine Dauerlösung ist das aber nicht.“

In der Werkstatt hat der Schiffsbetriebsmeister mit seiner Crew aus Qualifizierungskräften vor ein paar Jahren mit Bordmitteln eine Sanierung geschafft. Er zeigt eine tellergroße Platte. Ein Stück Fußboden hat sich in etwas verwandelt, das eher an die geologische Probe aus einer Kupfermine erinnert: „Das konnten wir da unten so mit dem Roststecker abschieben.“

Vom 8. Oktober bis zum 20. November geht das Vollschiff in die BVT-Werft. Die Bremerhavener hatten gerade erst mit der Sanierung der alten „Alexander von Humboldt“ einen ganz ähnlichen Fall im Dock.

Die Stahlplatten sind Gang für Gang immer überlappend miteinander vernietet worden. Da setzt man nun ein neues Band aus Stahlplatten dazwischen und verstärkt und versiegelt so alles,“ erläutert der Mann im roten Overall. Fünf bis sieben Anstriche der vorher mit Wasser gestrahlten Außenhaut sollen Schutz für viele weitere Jahre



Das „Schulschiff Deutschland“ am Lesumfer in Vegesack – es braucht Hilfe. Am kommenden Sonntag laden der Verein und der WESER-KURIER deshalb zu einem Tag der offenen Tür ein – auch um Spenden wird gebeten, um das maritime Denkmal in Bremen-Nord erhalten zu können.

FOTOS: V. KÖLLING

an der Lesumündung bieten. „Eine Stelle habe ich noch.“ Wieder an Deck geht Ingo Müller-Fellmetz auf die Knie und zeigt unter das Relingspodest zur Lotsentreppe. Durch die Schanz scheint in einer Reihe durch Rostlöcher Licht hindurch, die nicht einmal mehr die dick aufgetragene weiße Farbe schließen konnte. Müller-Fellmetz: „Das zeigen wir unseren Gästen bei einer

normalen Führung natürlich nicht. Aber vielleicht müsste man das, um klarzumachen, dass jetzt alle etwas tun müssen, um das Schiff zu retten.“

Wer helfen möchte, kann praktisch symbolisch Stahlplatten für den Dreimaster kaufen: Es gibt die Plaketten mit Schiffsgraven nach Größe sortiert für Spenden in Höhe von 20, 50 und 100 Euro auf dem

Schiff oder auch im Schiffschiffhaus in der Geschäftsstelle in der Straße Zum alten Speicher 15 in Vegesack von montags bis donnerstags von zehn bis 17 Uhr und freitags von zehn bis 14 Uhr.

Es gibt bei der Sparkasse Bremen (BLZ 29050101) ein Spendenkonto mit der Nummer 1111400. Die Spenden werden quittiert und lassen sich steuerlich absetzen.

„Open Ship“ – und ein Gewinnspiel

Ab 11 Uhr heißt es auf dem „Schulschiff Deutschland“ am Sonntag „Open Ship“ mit Musik, Kinderspaß und maritimen Gesprächsrunden. Mit dem WESER-KURIER-Gewinnspiel gibt es die Möglichkeit, noch mehr Zeit auf dem Dreimaster zu verbringen: Als erster Preis für die richtige Antwort auf die Gewinnspielfrage ist eine Übernachtung für zwei Personen in der Kapitän-Suite zu gewinnen. Der zweite Preis beinhaltet zwei Plätze auf der Überfahrt des Schiffes zur Werft nach Bremerhaven. Der dritte Preis ist ein Essen im Nautico und eine Schiffsführung für zwei Personen. Entsprechende Gewinnspielpakete können vor Ort ausgefüllt werden.

Der Eintritt auf das „Schulschiff Deutschland“ ist am Sonntag kostenlos. Trotzdem geht es bei dem Fest in erster Linie darum, mit vielen Einzelspenden das 250.000-Euro-Loch im Rettungsplan zu stopfen. Was alles

ANZEIGE

Prämie des Monats

Jeder kann werben!

SAMSUNG Smartphone REX 60 GT-C310

Empfehlen Sie den WESER-KURIER und erhalten Sie von uns als Dankeschön diese attraktive Prämie!

Weitere Prämien und Bestellungen unter:
☎ 0421/36716677
www.weser-kurier.de/praemienwelt

WESER KURIER

zu tun ist, wird Claus Jäger in einer von Martin Busch moderierten Podiumsdiskussion ausführen. Weitere Gesprächspartner werden ehemalige Zöglinge der Seemannschule sein, die heute aus der Sicht von Kapitän von ihrer Zeit in diesem schwimmenden Internat berichten. Gespannt sein darf man auch auf das Wiedersehen des langjährigen Kapitäns und Schulleiters Harm Müller-Röhlich mit Kapitänin Barbara Masing, der ersten Frau, die von ihm auf dem Schiff ausgebildet worden ist.

Den musikalischen Rahmen bildet am Sonntag das Bremer Swingtrio „Tripplepack“. Außerdem gibt es reichlich musikalische Seemannsromantik: Der Schulschiff-Deutschland-Chor hat hier gegen 16 Uhr sein Heimspiel. Der Plauerer Shanty-Chor aus Sachsen singt schon vorher gegen 13.15 Uhr. Die Veranstalter rechnen mit einigen tausend Besuchern.

Am WESER-KURIER-Stand kann man Kinder von einer Ballonkünstlerin fesseln lassen, es gibt Kinderschminkaktionen, Kinder-Body-Stamps und Heliumballons. Für Essen und Trinken ist gesorgt.

Die WESER-KURIER-Gewinnspielfrage lautet: Wann wurde das „Schulschiff Deutschland“ gebaut? A: 1917 – B: 1927 – C: 1937.

Vereinsvorsitzender Jäger: Wir freuen uns über jeden Euro

Bremens Vorzeiggeläch muss mit einem Alle-Mann-Manöver des letzten Augenblicks gerettet werden. Schon am 8. Oktober wird das „Schulschiff Deutschland“ in der Bremerhavener BVT-Werft erwartet. Bis dahin hofft Senator a. D. Claus Jäger als Vorsitzender des Schiffschiffvereins auf reichlich Rückenwind durch Sponsoren. Mit Volker Kölling sprach Jäger über die dringend notwendigen Reparaturen und die Finanzierung der Wertzeit.

Sieht man das „Schulschiff Deutschland“ von der Fähre aus, denkt man sich: Was für ein perfektes Schiff. Warum ist es für Sie ein Patient?

Claus Jäger: Dieser Eindruck ist erst einmal ja erfreulich. Ein Patient ist es auch nicht. Aber es hat über die Jahre unheimlich einen Rostfraß gegeben. In den 50er-Jahren ist das Schiff innen teilweise mit Beton ausgekleidet worden. Zwischen diesem Beton und der Bordwand hat sich Schmutzwasser gebildet, das man gar nicht sehen konnte. Wir haben zwischenzeitlich den Beton herausgeholt und den Stahl von innen so gut es geht versiegelt. Aber die Bordwand hat an Stärke verloren.

Was muss jetzt passieren? Die technisch einfachste Lösung ist es, eine Aufdoppelung des Stahls vorzunehmen.

Das Schiff kommt in die Werft, und dann wird genau in Abständen von 50 bis 80 Zentimetern gemessen. Und dort, wo die Wandstärke nicht mehr ausreicht, wird eine Stahlplattenschicht wie ein Pflaster aufgeschweißt. Wir gehen davon aus, dass das einmal rund ums Schiff erfolgen muss.

Das hört sich einfach an. Was ist daran so kostspielig?

Das eigentliche Schweißen und die benötigte Menge Stahl erzeugen nicht die Kosten. Weil sich aber beim Schweißen enorme Hitze bildet, muss im Schiff alles in diesen Reparaturbereichen ausgebaut werden, damit es kein Feuer gibt. Und danach muss man alles wieder einbauen. Das erzeugt einen enormen Aufwand.

Das Schiff ist ein deutsches Denkmal. Warum zahlt eine solche Reparatur dann nicht der Staat?

Es ist erst einmal ein bremisches Denkmal. Und die Denkmalpflege in Bremen unterstützt uns auch nach Kräften. Wenn Sie mit dem Landesdenkmalpfleger Professor Skelecki reden, dann wird der Ihnen erläutern,

wie viele Denkmäler es in Bremen gibt und wie viel Geld er hat. Und wir haben ja doch erreicht, dass Bremen sich beteiligt. Die Reparaturarbeiten kosten nach der letzten genauen Einschätzung inklusive Mehrwertsteuer 1050000 Euro. Daran trägt der Bund über die Staatsministerin Kultur 400000 Euro. Bremen beteiligt sich mit 200000 Euro. Mit der Stiftung Denkmalerschutz in Bonn ist eine Förderung von jeweils 50000 Euro über zwei Jahre verabredet. Die Spendenplaketten haben schon 50000 Euro eingebracht.



Fordert ein Alle-Mann-Manöver: Claus Jäger.

Bleiben 300.000 Euro. Da denkt man doch bei einem Schiffschiffahrtstandort wie Bremen, dass Sie dann nur ein paar Firmen anrufen müssten, um das restliche Geld zusammenzubekommen. Warum ist das nicht so?

Wir haben vor sechs Jahren die Messe modernisiert. Damals haben wir 280000 Euro komplett finanziert durch Spenden von Geschäftspartnern und Reedereien. Damals ging es der Schiffschiffahrt recht gut. Wenn Sie sich die Situation jetzt angucken, fragt man sich, wer in der mariti-

men Wirtschaft momentan überhaupt noch Geld verdient.

Also müssen alle helfen?

Wir haben auch ein paar Großspenden. Und wir werden noch einige mit diesem Rückenwind aus der WESER-KURIER-Aktion mit der Bitte um Spenden ansprechen. Aber ich will ein Alle-Mann-Manöver organisieren. Wenn wir uns doch alle an diesem nationalen Denkmal erfreuen und es ja auch alle zusammen nutzen können, dann müssen auch alle bereit sein, einen Beitrag zur Unterstützung zu leisten. Und das kann Frau Meier mit einem kleinen Einkommen mit zwanzig Euro für eine kleine Spendenplakette tun und ein größeres Unternehmen kann das mit größeren Beträgen machen. Wir freuen uns über jeden Euro.

Zur Person: Claus Jäger, Jahrgang 1943, kennen viele aus seiner Funktion als Bremer Wirtschaftssenator und Bürgermeister für die FDP in Zeiten der Ampelregierung mit SPD und Grünen von 1991 bis 1995. Tatsächlich lenkt Jäger aber schon seit Jahrzehnten die Geschicke rund um das ehemalige Ausbildungsschiff der Handelsmarine als Vorsitzender im Deutschen Schiffschiffverein. Claus Jäger ist verheiratet, hat einen Sohn und eine Tochter.

Segler, Lazarett und nun Denkmal

Ihr Großmast ist 52 Meter hoch, aber die eigentliche Spezialität des 86,2 Meter langen „Schulschiff Deutschland“ ist, dass ihr Kreuzmast hinten mit Rahngelenk ausgestattet ist, was den Dreimaster zu einem reingestiegenen Vollschiff macht.

Georg W. Claussen brachte 1927 als Konstrukteur des Fünfmastlers „Preussen“ das Wissen mit, wie ein schneller Ausbildungssegler aussehen kann. So schaffte das „Schulschiff Deutschland“ zwischen 1927 bis 1944 Spitzengeschwindigkeiten bis 17 Knoten. Es machte zwölf Übersee-reisen und 17 Ausbildungsfahrten in Nord- und Ostsee. Acht Offiziere, zehn Unteroffiziere und sechs Matrosen hatten auf dem Schiff bis zu 140 Zöglinge zu bändigen.

Nach einer Zeit als Lazarettsschiff gegen Kriegsende wurde der Dreimaster in unseheinbarem Schwarz dann 1950 Teil der stationären Seemannsschule an der Kleinen Weser in Woltmershausen. 1995 wurde das Schiff auf der Vulkan-Werft in den Originalzustand zurück renoviert und ist seit Juni 1996 das maritime Kulturdenkmal im Bremer Norden. Auf dem „Schulschiff Deutschland“ kann man heiraten, feiern und sogar übermachen – heute aber in Kojen anstelle der Hängematten.