

# „Schulschiff Deutschland“ zurück in der Lesum

Dreimaster ist zehn Wochen lang für eine Million Euro saniert worden / Abfahrt in Bremerhaven mit Hindernissen

Nach zehn Wochen in der BVT-Werft Bremerhaven ist das denkmalgeschützte „Schulschiff Deutschland“ gestern Abend an seinen Liegeplatz in der Lesum zurückgekehrt. Das Schiff ist für über eine Million Euro saniert worden.

VON VOLKER KÖLLING

**Bremen.** Das letzte Hochwasser vor Silvester hat das „Schulschiff Deutschland“ gestern Abend zurück an seinen Liegeplatz in der Lesum gebracht. Nachdem sich bereits die Abfahrt zur BVT-Werft in Bremerhaven um drei Wochen verschoben hatte, verhinderten heftige Sturmböen die Rückfahrt des schwimmenden Denkmals. Dafür muss der weiße Dreimaster nach der über eine Million Euro teuren und zehn Wochen andauernden Sanierung seines Rumpfes nun für Jahre nicht wieder in die Werft.

Bei Schiffen kann man sich gewöhnlich darauf verlassen, dass man sich auf nichts verlassen kann. Die Abfahrt in Richtung Vegesack war so auch schon für die Nacht zum Dienstag drei Uhr geplant – bis Schiffsbetriebsmeister Ingo Müller-Fellmetz ein Malheur der unseemännischen Art entdeckte: Das Nachbarschiff der „Schulschiff Deutschland“ hatte seine Festmacherleinen wie ein Schloss über den Poller und die Leinen des Dreimasters gelegt: „Wir haben zu dritt mit Brechstangen daran gerissen, aber es war nichts zu machen.“ Als die Crew des Nachbarschiffes alarmiert war und mit starken Elektrowinschen das Leinengewusel entwirrte, winkten die Flusslotsen ab: Das „Schulschiff Deutschland“ wäre nicht mehr mit dem richtigen Wasserstand in der Lesum angekommen.

Drei Mann der ehrenamtlichen Crew mussten weg, der Rest wollte mit dem Schiffsbetriebsmeister im roten Overall nun alles perfekt und idiotensicher für das letzte Fahrtenfenster des Jahres vor dem Silvestertag vorbereiten.

Ingo Müller-Fellmetz sieht den schwachen Wind und eine konstante Wetterlage. Nach der Besprechung mit den Lotsen, den Schlepperchefs und dem extra angeheuertem Kapitän von der Unterweser Reederei URAG ist das grüne Licht da: „Wir haben die Leinen aufgekürzt und sie danach schlicht bewacht.“ Schon um 14 Uhr ist der



Start in Bremerhaven: Gut sieben Stunden war das „Schulschiff Deutschland“ bis nach Bremen-Vegesack unterwegs.

FOTO: VOLKER KÖLLING

URAG-Schlepper „Berne“ da für die Übernahme der Leinen am Heck. Die „Constant“ kommt, zieht am Bug und um 15.30 Uhr steht der „Schleppverband Schulschiff Deutschland“ schon in der großen Kammer der Fischereihafendoppelschleuse.

Die sogenannten Brassbäume ragen weit über den Rumpf hinaus und sind jetzt extrem gefährdet. Doch „Constant“ und „Berne“ quetschen sich in die Ecken der Kammer und halten ihre Leinen stramm. Ingo Müller-Fellmetz hat inzwischen Erfahrung:

„Ich habe darauf bestanden, dass wir das Manöver schwebend fahren.“ Auf der Anreise zur Werft hakten die Brassbäume mit den Leinen hoch in die Masten hinter den Dalben am Liegeplatz fest. Dabei kam mit einem Mal soviel Spannung in die Takelage des Dreimasters, dass es sogar für die mächtigen Masten gefährlich wurde. In der Schleuse gibt es keinen Kontakt zur Wand, nicht einmal Kratzer am neuen Lack.

Als sich das Schleusentor wie ein Vorhang Richtung Geestvorhafen öffnet,

sieht man in der Abendsonne gar nicht, dass im Bremerhavener Bredow-Dock mehr gemacht worden ist als eine Schönheitsoperation an dem weißen Vollschiiff. Dabei hat das „Schulschiff Deutschland“ einen komplett neuen Gürtel aus Stahlplatten auf Höhe der Wasserlinie bekommen. Dazu wurden über 1000 weitere Schadstellen geschweißt, darunter ungezählte vergammelte Niete erneuert. Über 32 Tonnen Stahl waren für alle Arbeiten nötig. Die 36 Schlafkammern für Hostelgäste muss-

ten vor den Schweißarbeiten ausgebaut und nachher von Tischlern wieder historisch authentisch eingebaut werden.

Noch ist die Schlussabrechnung nicht erfolgt, aber momentan sind nach den Worten von Claus Jäger als dem Vorsitzenden des Deutschen Schulschiffsvereins alle Arbeiten offenbar im kalkulierten Budget geblieben: Demnach hat die gemeinsame Spendenaktion des Deutschen Schulschiffsvereins und dem WESER-KURIER seit Mitte September dazu beigetragen, die Finanzierungslücke um fast 100 000 Euro zu schließen. Der Löwenanteil an der Sanierung des einzig erhaltenen Vollschiiffs der Deutschen Handelsmarine kommt mit 400 000 Euro ohnehin aus dem Etat des Kultusstaatsministers des Bundes. Das Land Bremen ist mit 200 000 Euro dabei. 50 000

„Zehn Wochen, da wäre das ‚Schulschiff‘ ja früher schon in Südamerika gewesen.“

ein Crewmitglied

Euro stammen aus den Lottomitteln der Deutschen Stiftung Denkmalschutz. Ein Wermutstropfen ist für den Verein der Verdienstaufschlag in den vergangenen Wochen des Weihnachtsgeschäftes voller Benefizkonzerte und Schiffstrauungen.

Bei der Crew ist das bei Sauerkraut und Kassler auf der Weser kein Thema: Auf dem Schiff sind alle froh, dass man es noch im alten Jahr bis nach Hause geschafft hat. Zehn Wochen weg, da wäre das „Schulschiff“ ja früher schon in Südamerika gewesen, heißt es. Trotzdem gibt es keine Hast. Unterwegs bremst Ingo Müller-Fellmetz sogar den Lotsen und den Kapitän von den acht Knoten Geschwindigkeit herunter: „Jetzt machen wir gar nichts mehr falsch: Ich habe allen eingebläut, dass wir nach dem Hochwasser um 21.18 Uhr mit dem einsetzenden Ebbstrom das Schiff schön gerade zwischen die Dalben setzen. Da passiert jetzt gar nichts mehr.“ Bei Redaktionschluss um 22 Uhr allerdings versuchte die Crew bereits zum dritten Mal einzuparken.