

# Das schwimmende Klassenzimmer

Vor 25 Jahren reifte in Vegesack der Plan, die „Schulschiff Deutschland“ vom tristen Liegeplatz unter der Bremer Stephaniebrücke zu retten und in ihrem alten weißen Erscheinungsbild als Touristenattraktion an die Lesum zu legen. Tatsächlich erfüllte das Schulschiff anfangs auch in Vegesack noch den Zweck, für den es 1927 gebaut worden war: als Berufsschule auf dem Wasser. Jetzt sind vier Männer an Bord zusammengesessen, die dazu ein Buch füllen könnten.



Berufsschule auf dem Wasser: Unter diesen drei Masten wurden zwischen 1927 und heute rund 12 000 junge Menschen ausgebildet. (Foto: Kölling)

**D**er ehemalige Schulschiffkapitän Harm Müller-Röhle klettert trotz seiner mehr als siebzig Winter in den Knochen immer noch wie eine Katze die Wanten hoch zur Mars. Den Sicherheitsgurt hat er sich von Schiffsbetriebsmeister Ingo Müller-Fellmett angelegen lassen, nutzt ihn aber nur beim Überkopfaufstieg auf die Saling. Marc Petrikowski, heute im wahren Leben Weserlotse, steht schon oben auf der Plattform und ruft zu Müller-Fellmett und seinem Nautik-Jahrgangskollegen Jörn Richter herunter, dass es da oben im Rigg ganz gut aussehe, aber ein bisschen Arbeit auf die ehrenamtliche Crew warte.

Schnell wechselt das Gespräch über fast zwanzig Höhenmeter in das Fachchinesisch, das man nur verstehen kann, wenn man sich eingehend mit Rahsegeln beschäftigt hat. Diese Männer hier verstehen genau, was gemeint ist, wenn von Blöcken, Zapfen und Dingen wie der Rahnock die Rede ist, von Mars, Fock, Royals, Stagen, Brasen, dem Gewirr der Taue oder dem mächtigen Gangspill. Ihre Biografien sind alle mit diesem Dreimaster verbunden: Sie waren Zöglinge, Kadetten, Lehrer, Kapitäne, Meister – und alle zu ihrer Zeit auch Hiwis für alles, was an Arbeiten auf solch einem Schiff eben anfällt.

Zwischen 10 000 und 12 000 junge Menschen sind zwischen 1927 und heute auf der „Schulschiff Deutschland“ ausgebildet worden – je nachdem, ob man die Metallkurse für die Berufsschulen in jüngerer Zeit noch mitzählt. Zwischen dem Stapellauf 1927 in Bremerhaven und 1944 lief die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses für Deutschlands Handelsmarine unter Segeln. Diese Zeit hat auch Harm Müller-Röhle als Ältester in der Runde nicht mehr miterlebt, dafür aber die Zeit nach dem Krieg. In den 50er Jahren wird die „Schulschiff Deutschland“ mit dem Schulgebäude an der Stephaniebrücke zur Bremischen Seemannsschule. Vor der Fahrzeit bei einer Reederei gehen die jungen Männer für drei Monate als „Zöglinge“ an Bord. Harm Müller-Röhle erinnert sich an den Drill an Deck, wo die Jungen wie im Schlaf alle Leinen sofort richtig benennen können mussten: „Das wurde bis 1954 aber auch noch mit dem Hintergedanken gemacht, dass das Schiff vielleicht doch noch einmal in Fahrt gehen könnte. Diese Pläne waren damals noch nicht vom Tisch.“

Harm Müller-Röhle kennt die „Schulschiff“ noch ohne die gemütlichen Zweibett-Kabinen: „Damals sprach man von drei Divisionen zu dreißig Mann in Hängematten. Ich weiß noch, dass ich das damals als 14-Jähriger sehr unheimlich fand.“ Jörn Christian Richter zeigt in seinem an Bord obligatorischen grünen Overall mal,

## Ortstermin auf der „Schulschiff Deutschland“: Vier Männer erinnern sich an bewegte und bewegende Zeiten an Bord

wie eine Kammer später und tatsächlich auch noch heute aussieht: Ein Etagenbett auf links, rechts der Schrank und hinten durch ein Tischchen unter dem Bulleye für zwei Mann. „Ich habe mich bewusst für dieses Schiff entschieden. Ich kam eigentlich aus Niedersachsen und hätte eher nach Elsflerth gemusst. Aber Schiffe und dazu ein Segelschiff fand ich total toll.“ Trist findet er die Kammer heute noch nicht: „Das war ziemlich gemütlich hier unten – und im ersten

Schublock 1986 hatte ich noch einen Kumpel zum quatschen. Das war toll.“ Heute ist Richter Geschäftsführer einer Firma, zieht den grünen Overall aber immer noch sofort über, wenn er an Bord gerufen wird.

Marc Petrikowski ist in der Bordhierarchie einmal sogar schon bis zum Kapitän des Schulschiffs aufgestiegen, als Harm Müller-Röhle bei der Überführungsfahrt zu einer Sail nach Bremerhaven verhindert war: „Das war schon ein ganz spezielles Erlebnis, mit meinem alten Ausbildungsschiff da um den Blexer Bogen herumzufahren zwischen allen wartenden Schiffen voller jubelnder Menschen.“ Die Show stimmt. Dass hier eigentlich eine schwimmende Berufsschule um die Ecke biegt, weiß kaum einer: Seit Harm Müller-Röhles Amtsantritt als Schulschiffkapitän und Schulleiter 1977 beherbergt der Bauch des Dreimasters Werkstätten, wo vorher Proviantkammern und Schlafsäle waren. Müller-Röhle: „Eisen vorn sagten unsere Meister, und so haben wir Labore und Werkstätten gebaut.“ Der heutige Schiffsbetriebsmeister Ingo Müller-Fellmett ist damals einer dieser Meister, die den Jungs zeigen, wie man den Gang an die Drehbank ohne Verletzungen überstehen kann: „Das war eine elende Plackerei, die Maschinen zu zerlegen und mit Alle-Mann-Manövern hier herunter zu wuchten. Aber es hat geklappt.“

Die Maschinen gibt es alle noch. Sie sind bestens erhalten und komplett einsatzbereit – als stünde der nächste Trupp angehender Schiffsbetriebsmechaniker schon oben an der Gangway. Hier unten begreift man, wie Ingo Müller-Fellmett den Dreimaster mit seiner kleinen Ehrenamtlichen-Crew überhaupt so gut in Schuss halten kann: Er hat alle Maschinen an Bord, die für Holz- und Metallbearbeitung notwendig sind, dazu einen riesigen Takelboden voller Tauwerk und Drähte in allen Stärken. Der Meister zeigt auf eine hölzerne Belegbank, die er gerade aus formverleimtem Holz nachbaut. Sein alter Schulschiffkapitän fragt, ob es auch genug Sachspenden gibt, und Müller-Fellmett beruhigt ihn: „Da kommen wir zurecht. Aber ein paar neue Freiwillige könnten wir schon gebrauchen. Jeder kann einfach so kommen. Wir finden dann schon Arbeit für die Leute.“

(Volker Kölling)