

Sentimentaler Abschied, spektakulärer Empfang

Es ist ein lauter Tag voll ungezählter Salutschüsse und Schiffssirenen den ganzen Fluss hinunter: Eine ehrenamtliche Crew hat die „Schulschiff Deutschland“ am 26. August von Vegesack nach Bremerhaven verholt. Begleitet vom wehmütigen Winken einiger Dutzend Schulschiffreunde an der Lesum-Mündung und umjubelt von tausenden neuer Fans bei ihrer Einfahrt in Bremerhaven. Nur ein paar hundert Meter Luftlinie vom Standort ihrer Bauwerft entfernt hat das letzte deutsche Vollschiff der Handelsmarine mit dem Baujahr 1927 seinen neuen festen Liegeplatz eingenommen.

Ihr müsst auf Spannung kommen, ja, gut so! Stopp!“ Der Lümelbeschlag der Alu-Gangway hebt sich Stück für Stück, die Festmacher ziehen die Landverbindung ans Lesum-Ufer, vier Männer fieren über eine Traverse von Bord vorsichtig nach. Dazwischen steht Schiffsbetriebsmeister Ingo Müller-Fellmetz und hat beide Hände in der Luft wie ein Dirigent. Roter Overall, Pferdeschwanz, rheinischer Dialekt – auch nach Jahrzehnten an der Weser. Unverkennbar und überall präsent. Ein Kameramann kommt ihm in die Quere: „Du stehst im Weg. Geh aus dem Weg!“ Der Ansage folgt ein breites Grinsen. Mit dieser Mischung aus Härte und Herz hat der Mann über Jahrzehnte junge Männer geprägt. Die ziehen sich

Protokoll einer denkwürdigen Überführung:
Eine ehrenamtliche Crew hat die
„Schulschiff Deutschland“ endgültig von
Vegesack nach Bremerhaven verholt

jetzt, dem Ruf zu helfen folgend und mittlerweile graumeliert, gerne wieder den Blaumann an, um die Fahrt ihrer „Schulschiff“ möglich zu machen. Zwanzig Ehrenamtliche holen morgens um 5.45 Uhr die letzten Stahldrähte vom Ufer weg, rennen wie früher in Reihen über Deck, um ohne jede Hilfsmaschinen das Schiff freizubekommen.

Roland Wegner steht erhöht auf dem Achterdeck mit dem Walkie-Talkie in der Hand und hält den Kontakt mit den beiden Boluda-Schleppern „Blexen“ und „Blumenthal“. Wegner hat heute für einen Tag als Kapitän auf der „Schulschiff Deutschland“ angeheuert. Allerdings ohne Heuer: „Versteht sich ja wohl von selbst“, findet er. Wegner hat die Verantwortung, aber das Schiff im Griff hat sein alter Lehrmeister Müller-Fellmetz wie seinerzeit die Jahrgänge an Kadetten – als der Dreimaster noch das Internat der Seefahrtsschule Bremen an der Kleinen Weser war.

Wegner weiß um die schwierige Aufgabe und die Unterwasserwand aus Spundwand unter dem Liegeplatz, über die er rüber muss. Der Nautiker freut sich, dass kein Wind weht und um 6.14 Uhr auch das Morgenlicht da ist: „Die optimalen Bedingungen sind das eine. Aber trotzdem ist das keine einfache Aufgabe, das Schiff hier herauszukriegen. Aber das Wasser läuft etwas höher auf als normal. Das wird uns auch helfen.“ Die beiden Schlepper haben dem Nautiker fast etwas zu viel Power.

Aber Boris Szezik, Boss der Schlepper-Reederei Boluda in Bremen, beruhigt: „Wir haben das ja auch schon 2016/17 bei der Fahrt zur Bredo Werft in Bremerhaven und zurück gemacht. Wir haben also schon etwas Erfahrung: Der hintere Schlepper hat einen ganz

neuen Hanepot aus hochfestem Dyneema-Tauwerk bekommen, damit jede Steuerbewegung von ihm direkt auf die „Schulschiff“ übertragen wird und die Kräfte etwas verteilt sind.“ Wie ein riesiger Triangel hängt das Tauwerksdrehwerk am geschwungenen Heck des Dreimasters – ab 6.20 Uhr immer auf Spannung. Auch der Boluda-Geschäftsführer hat heute das Sakko gegen eine vollbemale Arbeitskluft getauscht und hört auf Kommandos, statt selbst welche zu geben. Er grinst: „So viele Patent-Inhaber wie hier wirst du so schnell nicht wieder auf einem Haufen finden.“

Lotse Henning Pape trifft sich mit Kapitän Wegner und Ingo Müller-Fellmetz zur letzten Kurzbesprechung: Das Wasser an der Lesum-Mündung steht jetzt für ein paar Minuten – Stauwasser. Walkie-Talkie-Kommandos zu den Schleppern – ganz vorsichtig geht es los. Auf der Steuerbordseite verhalten sich die weit außen geführten Brassens und Schoten kurz an einem der Stahldalben. Das 1.257 Tonnen verdrängende Schiff federt leicht zurück, die Tampen kommen frei. Eine Lenkbewegung des Schleppers am Heck, und schon geht es mit dem 86,2 Meter langen Vollschiff weiter.

Ingo Müller-Fellmetz hatte ähnlich schon einmal Bruch auf der Backbordseite und ist einfach nur noch erleichtert, dass „seine „Schulschiff““ jetzt heile raus ist: „Das Manöver hätte besser nicht klappen können. Das war perfekt. Für so etwas hier mache ich doch meinen Job.“ Und zum dritten Mal betätigt er das mächtige Typhon für einen langen Ton. Nun dürfte auch der letzte Bremen-Norder wach sein und begreifen, dass die „Schulschiff Deutschland“ für immer davonfährt.

Leiser Abschied im Morgengrauen: Um 5.45 Uhr verlässt die „Schulschiff Deutschland“ ihren langjährigen Standort im Vegesacker Hafen und macht sich auf nach Bremerhaven.
(Foto: Katrin Leduc)



Klare Ansagen: Schiffsbetriebsmeister Ingo Müller-Fellmetz dirigiert mit einer Mischung aus Härte und Herz eine ehrenamtliche Crew aus Idealisten, die die Verholung des letzten deutschen Vollschiffs der Handelsmarine ohne Pannen bewerkstelligt.
(Foto: Kolling)

Kapitän für einen Tag: Roland Wegner trägt die Verantwortung für die Verlegung der „Schulschiff“.
(Foto: Kolling)



Die meisten Menschen an Land winken noch, ein paar uniformierte Marinereservisten grüßen zackig. Woher die Salutschüsse zum Abschied kommen, ist nicht auszumachen. Scharf geschossen wird nicht. Die kleine Sportbootflotte blockiert nichts, sondern will das Schiff nur begleiten. Niemand buht dem Dreimaster hinterher. Es war an den Tagen vorher einiges an Gerüchten über Protestaktionen in den Kneipen am Utkiek und in den Bootshäusern aufgekommen. Deshalb ist Claus Jäger als Vorsitzender des Deutschen Schulschiffvereins nicht nur darüber erleichtert, dass das Schiff beim Ablegen aus dem Dalbenwald keine Schrammen abbekommen hat: „Es stand ja schon zu befürchten, dass es Proteste geben würde. Umso erleichtert bin ich jetzt, dass das ausgeblieben ist. Es ist ja auch so: Bremen-Vegesack ist Bremen, aber Bremerhaven gehört ja auch zum Bundesland Bremen. Wir sind mit dem Schiff ja nicht weg. Das muss man den Menschen immer wieder klar machen.“ Er verweist auf die große Mehrheit der Mitglieder, die einer Verlegung der „Schulschiff Deutschland“ in die Havenwelten Bremerhaven als dem touristischen Herz der Seestadt zugestimmt haben. Mit Kurs auf eine langfristig ohne Steuergelder selbst finanzierte Zukunft durch Einnahmen aus Übernachtungen und Besichtigungen, wie Jäger immer wieder betont.

Ingo Müller-Fellmetz und die Seinen haben jetzt aber ganz andere Dinge im Sinn: Die „Gorch Fock“ und ihr Wohnschiff „Knurrhahn“ liegen bei Lürssen in Lemwerder immer noch fest. Wobei das Segelschiff der deutschen Marine ziemlich komplett aussieht – nur die Deutschlandflagge weht weder hier noch auf dem Wohnschiff am Heck: Müller-Fellmetz lässt die Flagge am Heck der „Schulschiff“ dippen und holt mit dem Schiffstyphon dann am Ufer doch noch ein paar Uniformierte aus den Kammern. Der Gruß trifft die Marine so früh am Morgen vollkommen unvorbereitet.

Viereinhalb Stunden Fahrt. Wolken ziehen auf, der Wind frischt auf. „Schade, dass wir



Schaulustige, soweit das Auge reicht: In Bremerhaven macht die „Schulschiff Deutschland“ unter großer Anteilnahme der Öffentlichkeit an ihrem endgültigen Standort fest.
(Foto: Kolling)

Ehrwürdiges Empfangskommando: Der Dampfeisbrecher „Wal“, die Seemotretter aus Bremerhaven, die Kogge „Übena von Bremen“, Behördenschiffe und viele private Sportboote geben dem schmucken Dreimaster Geleit.



gut aus,“ findet Schlepperboss Boris Szezik und denkt schon über ein Segel-Sponsoring nach. Überall stehen jetzt Menschen zusammen und schnacken. Jürgen Peters, Peter Zahalka und der Bremer Reeder Peter Harren – alle mit Vorstandserfahrung im Deutschen Schulschiffverein – stehen bestens gelaunt mit Claus Jäger am Ankerspill auf dem Vordeck. Angesichts der wachsenden Begleitflotte sind die Herren bestärkt in ihrem Gefühl, alles richtig gemacht zu haben. Und Claus Jäger rückt auch mit den konkreten Zahlen des Bremerhaven-Angebotes heraus: Da seien über 150 000 Euro an Kosten für die Errichtung des Liegeplatzes am Neuen Hafen mit Frischwasser, Kanal und Stromversorgung. Jäger: „Und dazu übernimmt Bremerhaven auch noch die Kosten der Überführung. Und da reden wir mit Schleppern, Lotsen, Genehmigungen wie dem Schwimmfähigkeitszeugnis auch noch einmal von 50 000 bis 60 000 Euro Überführungskosten.“

Jäger wird auch nicht müde, den mitreisenden Journalisten aufzuzeigen, wie mühsam andererseits die Verhandlungen mit Bremen für einen Verbleib der „Schulschiff Deutschland“ an der Lesum gewesen seien: „Und es hat wirklich bis zum Schluss kein mit Zahlen hinterlegtes Angebot von Bremer Seite gegeben. Darauf konnten wir uns nicht einlassen und haben die Gespräche dann seinerzeit abgebrochen.“ Irgendwie ist das alles wichtig, aber was jetzt vor Nordenham an Begrüßungsorchester erklingt, lässt das alles zu alten Geschichten werden: Der Dampfeisbrecher „Wal“ dröhnt mit seinem ultratiefen Dampfthyphon. Der Seemotretter aus Bremerhaven ist da, die Kogge „Übena von Bremen“ hat Gäste an Bord, die eifrig fotografieren. Behördenschiffe geben Wasser Marsch aus ihren Feuerlöschkanonen und malen Bögen über den Fluss. Vom Restaurantschiff „Hansa“ winkt der Bremerhavener Oberbürgermeister Melf Grantz von der Nock. Die Flotte der Yachten wächst minütlich.

Dann der Ausblick voraus: Die Parkplätze an der Geestemole stehen voller Wohnmobile, der Deich, der Willy-Brand-Platz vor dem Zoo am Meer, am Pingelturm vor der Kaiserschleuse – alles ist Schwarz vor winkender Menschen. „Ich habe heute Abend bestimmt eine Blase am Finger,“ grinst Ingo Müller-Fellmetz, drückt wieder zu und lässt zum 37. Mal drei lange Töne aus der Schiffssirene. 11 Uhr, rein in die Kaiserschleuse, nach einer Stunde kommt das Schiff erst wieder raus: Alle Jubler haben Zeit, sich selbst in den Neuen Hafen zu verholen.

Claus Jäger grinst bis über beide Ohren, winkt der Menge zurück: „So einen triumphalen Empfang hätten wir uns nicht erträumt. Das ist unglaublich. Ich musste wirklich schlucken.“ Die Einfahrt durch das Nadelöhr Zugbrücke vom Kaiserhafen in den Neuen Hafen erfordert jetzt wieder volle Konzentration von den Männern auf den Schleppern und der „Schulschiff“-Crew. Rückwärts muss eingeparkt werden, und oben die Rahen dürfen keinesfalls die Brücke streifen. „Jetzt wollen wir einfach mal keinen Kratzer mehr machen“, gibt Kapitän Roland Wegner als Losung raus. Es schauen auch ein bisschen zu viele Menschen dafür zu. Also wieder alles schön langsam angehen. Der Ballonfender wird nicht gebraucht. Aber 1,2 Meter zu beiden Seiten sind nicht viel Platz.

Dezimeterarbeit dann auch wieder am neuen Liegeplatz. Die Schlepper haben hinten und vorne zu wenig Platz, weil schon wieder die Kogge und die „Seefalke“ festgemacht haben. Wurfseile sollen erst einmal Leinenverbindungen zum Land schaffen, bevor die beiden Boliden aus dem Schleppgeschirr dürfen. Manch einer Bremerhavener Dame fliegen plötzlich geknotete Affenfüste am Kopf vorbei. Doch die Bremerhavener Festmacher zeigen sich fangsicher. Alles dauert. Geduldsarbeit, bis beide Boluda-Einheiten ihr Schleppgeschirr an Bord haben und gemeinsam ganz vorsichtig mittschiffs das antriebslose Schiff an die Kaje drücken können. Den Schleuten gefällt es. Die Tourismusorganisation „Erlebnis Bremerhaven“ hat Stelzenläufer, Bühne, Bierwagen und Shantychöre an die Kaje organisiert.

Das offizielle Empfangskomitee der Seestadt will gar nicht an Bord, sondern schickt Claus Jäger mit Melf Grantz auf die Bühne. Oberbürgermeister Grantz spricht von einem Festtag für alle Bremerhavener und Menschen, die das Maritime lieben und verweist auch noch einmal auf die Werft Johann C. Tecklenborg in der Geeste, wo der Dreimaster gebaut worden ist: „Das Schiff kommt also praktisch nach Hause.“ Auf Nachfrage verspricht er Hilfe für Schiff und Verein, wenn es mal nötig werden sollte. Das Schicksal der Holzbark „Seute Deern“ des deutschen Schifffahrtsmuseums, die schlecht gepflegt abbrannte, unterging und gerade abgewrackt wird, haben hier alle noch im Kopf. Das soll der Seestadt nicht noch einmal mit einem maritimen Wahrzeichen passieren.

Ingo Müller-Fellmetz freut sich am frühen Nachmittag bei einer selbstgedrehten Feierabendzigarette wie ein Kind über den Empfang: „Wir hatten nur Probleme, bei all den Menschen auf der Kaje beim Anlegen überhaupt unsere Poller zu finden.“ Mit der Wurfleine sei auch niemand verletzt worden – alles gut. Und eine Nachricht verbreitet Claus Jäger dann mit einem Extradank noch von der Bühne aus: „Von unserer Stammcrew ist niemand zurückgetreten, weil das Schiff jetzt in Bremerhaven liegt und die Anfahrt vielleicht zu lang wird. Und wir hoffen natürlich, dass sich viele neue Freiwillige in Bremerhaven finden, die uns helfen, unsere „Schulschiff Deutschland“ in dem guten Zustand zu erhalten, in dem Sie sie hier heute sehen.“ Ingo Müller-Fellmetz will er überreden, auch nach seinem Rentenaustritt im kommenden Jahr weiter für das Schiff zu arbeiten. Jäger lächelt: „Das klappt bestimmt. Wir wissen ja alle, dass der ohne das Schiff und seine Crew gar nicht leben kann.“
(Volkmar Kolling)