

# Fatales Urteil für die „Franzius“

Der Werftbesuch ist zum Alptraum geworden: Probebohrungen am Weserkahn „Franzius“ zeigen, dass Wasser in den Holzrumpf eingedrungen ist. Der Gammel sitzt tief in den vier Holzschichten der Außenhaut. Für die Sanierung wird der Betreiberverein Bremer Weserkahn „Franzius“ einen sechststelligen Betrag auftreiben müssen. Die gut gebuchten Törns für 2020 mussten abgesagt werden. Die Rumpf-Reparatur im Hohentorshafen wird voraussichtlich das ganze Jahr dauern.

Bei den Sommertörns im Wattenmeer hat Thomas Hinzen, 1. Vorsitzender des Betreibervereins, schon Schlimmes befürchtet, weil praktisch immer Wasser in der Bilge war: „Wir hatten in der letzten Wertzeit eine kleine Leckage auf der Backbordseite geschlossen. Und danach hätte das Schiff eigentlich trocken sein sollen.“ Der Schiffsrat beschloss daraufhin, in diesem Jahr lieber früh auf den Slipp der Maleika-Werft im Neustädter Hohentorshafen zu gehen. Werftchef Björn Richter setzte gut dreißig Probebohrlöcher. Mit niederschmetterndem Ergebnis: „Es gibt lei-

Wasserschaden im Holzrumpf: Betreiberverein muss sechststelligen Betrag für Sanierung aufbringen – Sommertörns abgesagt – Spenden willkommen

der kein einheitliches Bild. Mitunter ist das Holz in Ordnung an Stellen, wo man es eher nicht vermutet hätte. Und dann hat man wieder ganze Bereiche, wo einem schon bei der zweiten Holzschicht der Gammel entgegenkommt“, so Richter. Das macht eine größere Reparatur nötig, weil das schwarz angefaulte Holz großflächiger ausgetauscht werden muss. Jede der vier Lagen Holz muss wie im Bauplan wieder ins Schiff eingebaut werden – mit sauber geschäfteten Übergängen und Klebstoff, der hält. Richter: „Wir sprechen aber auch schon über konstruktive Verbesserungen, damit die Kräfte



Zwangspause: Die Reparatur des Rumpfes der „Franzius“ wird voraussichtlich das ganze Jahr dauern. Zurzeit liegt sie hoch und trocken auf der Maleika-Werft im Neustädter Hohentorshafen.

(Fotos: Kölling)

beim Trockenfallen besser vom Schiffrumpf aufgefangen werden können.“

Mit dem Fingerknöchel klopfen Hinzen und Richter der Rumpf ab und spüren eine ganze Reihe hohler Stellen auf. Der Befund: Die vier 15 Millimeter starken Holzlagen halten einfach nicht mehr aufeinander. Thomas Hinzen war Anfang der 90er Jahre dabei, als die Idee zu dem Bootsbauprojekt beim Jugendkutterwerk in Vegesack ausgeheckt wurde. Das Verfahren der Formverleimung galt als Non-plus-ultra – viel langlebiger als die ursprüngliche Kahnbauweise mit schlichten Planken. Hinzen hat die Geburt der „Franzius“ in sechs Jahren Bauzeit in der ehemaligen Ausbildungswerkstatt der Vulkan-Werft begleitet: „Unsere Bootsbauer haben immer gesagt: Eher bricht das Holz daneben, aber niemals unsere Verleimung. So wird man eines Besseren belehrt – bitter.“

Thomas Hinzen sagt das trocken und ohne Vorwurf in der Stimme. Er erinnert sich, dass die „Franzius“ wegen ihrer Ausmaße von über 22 Metern nicht im beheizbaren Bereich der Qualifizierungswerft gebaut werden konnte: „Vielleicht lag da schon der Fehler, dass wir oft einfach nicht die richtigen Temperaturen für die Verarbeitung des Epoxydharzes hatten. Vielleicht lag es auch am Mischungsverhältnis des Harzes oder an einer schlechten Charge Material.“ Das ließe sich heute nicht mehr aufklären. Fakt sei aber eins: „Da müssen wir jetzt ran. So können wir nicht mehr weiterfahren.“

Der Diplommantiker und Hochschuldozent hat schon die Berufsgenossenschaft See informiert, die das Schiff nun begutachtet. Auch die Klassifizierungsgesellschaft Bureau Veritas ist mit Gutachtern



Ernüchternde Probebohrungen: Werftchef Björn Richter (l.) hat tiefsitzende Wasserschäden im Holzrumpf festgestellt. Thomas Hinzen steht mit dem Betreiberverein Bremer Weserkahn „Franzius“ vor großen finanziellen Herausforderungen.

dabei. BV hatte schon vor zwanzig Jahren den Bau der historischen Replik begleitet, damals ein Novum in der Klassikerszene. Mit dem Einschalten der BG See ist nun aber auch die Betriebserlaubnis für den Weserkahn erst einmal erloschen. Im nächsten Schritt muss es runter von dem Maleika-Slipp. Björn Richters Leute haben über die maroden Stellen der „Franzius“ erst einmal seewasserfeste Sperrholzplatten mit Pantera verklebt. Richter: „Da kommt jetzt noch ein Anstrich drüber. Dann schwimmt das Schiff zumindest wieder bis der Kran kommt.“

Ein Grundstück als Bauplatz für die Rumpfsanierung gibt es auch schon. Thomas Hinzen: „Das Geld für Kran und Miete haben wir vielleicht gerade noch in der Vereinskasse. Aber danach wird es eng.“ Rundmails an die Vereinsmitglieder und Förderer des Schiffes auch in der Bremer Kaufmannschaft sind schon raus. Die ersten Spenden gehen ein. Aber Thomas Hinzen weiß, dass es damit allein nicht getan sein wird: Die „Franzius“ ist seinerzeit mit Mitteln aus den Europäischen Sozialfonds, der Arbeitsagentur und aus dem Bremer Arbeitsressort finanziert worden. Hinzen: „Wir müssen mal in alle Richtungen schauen, welche Möglichkeiten wir noch finden.“ Immer wieder wird er dieser Tage auf die Millionen aus Bundestöpfen angesprochen, die in Bremerhaven in die Sanierung des Museumsschiffes „Seute Deern“ fließen sollen. Der Vereinsvorsitzende dazu: „Das sind Mittel aus einem Kulturtopf für ein historisches Schiff. Wir sind nur der Nachbau eines historischen Segelfahrzeugs. Das dürfte zumindest schwierig in der Begründung werden – aber wir werden nichts unversucht lassen.“

Dass es die „Franzius“ so kurz vor ihrem erst 20. Geburtstag erwischt hat, kann Hinzen selbst noch kaum begreifen: „Ich dachte, dass wir deutlich länger mit diesem Schiff ohne Probleme unterwegs sind.“ Aber ein schlechtes Omen gab es schon: Die „Franzius“ ist in Vegesack am selben Tag getauft worden wie die Kogge „Roland von Bremen“ – am 14. Mai 2000. Die Kogge ist bereits einmal an der Schlachte abgesoffen, bevor man Pilzbefall im Eichenholz entdeckte. Quer gegenüber vom Slipp der „Franzius“ liegt die „Roland“ als Projekt des Beschäftigungsträgers BRAS fast vergessen hoch und trocken im Hohentorshafen. Die „Franzius“ braucht jetzt jedenfalls ein Alle-Mann-Manöver, damit sie wieder mit lernbegeisterten Crews durch das Wattenmeer segeln kann. Fürs Abwracken ist das Schiff schlicht zu jung.

Spenden sind willkommen auf dem Vereinskonto: IBAN DE95 2905 0101 0001 1138 28. (Volker Kölling)