

Ein „Bootschafter“ im Wartestand

Zum kaputten Weserkahn „Franzius“ kocht die Gerüchteküche: Von immensen Reparaturkosten am Holzrumpf von 800.000 bis 1,2 Millionen Euro war schon die Rede. Tatsächlich gibt es noch gar keinen Kostenvoranschlag. Jetzt geht der Verein auf die Bremse und fährt die Kosten herunter – bis die Finanzierung für die große Reparatur steht: Die „Franzius“ auf ihrem Liegeplatz hoch und trocken bei der Firma Wortmann am Hohentorshafen wird derweil erst einmal auf die Winterarbeiten vorbereitet.



Hoch und trocken liegt die „Franzius“, die nun auf den Abschluss der Gutachten wartet.

Fotos: Kölling

Thomas Hinzen ist gerade erst zwei Tage aus seinem Urlaub zurück und klettert doch schon wieder auf „seiner“ Baustelle herum. Der 1. Vorsitzende des Vereins „Bremer Weserkahn Franzius“ klärt mit Ehrenamtlichen, wie man für kleines Geld eine Winterplane über das Deck bekommt, unter der man arbeiten kann. Ein kleines blaues Zelt über dem Bug zeigt, wie das bald aussehen könnte.

Ansonsten bildet der Kahn ein Bild, als wenn er zu früh ins Winterlager eingerückt wäre: Das Ruder liegt abgenommen unter dem Heck auf den massiven Seitenschwernern des Schiffes. Welle und Propeller sind gezogen. Die Masten sind aufgebockt. Vereinsmitglieder sammeln die riesigen Fender ein, um sie zum Materialcontainer zu bringen. Wer näher an den Rumpf herangeht, entdeckt notdürftig mit Schrauben und Dichtungsmasse aufgesetzte Holzflücken, dort, wo für die Begutachtung des Rumpfes gebohrt werden musste. Es sind viele Flücken über der Kimmkante zur Rumpfplatte.

Seit dem 30. April steht der knapp 23 Meter lange Nachbau eines historischen Weserkahns schon auf dem Wortmann-Grundstück. Schaut man noch genauer hin, entdeckt man die weißen Schriftzeichen am Rumpf – mit Nummern und Kreisen rund um Risse. „Neue Risse 2020“ ist an einer Stelle wie mit Kreide auf den schwarzen Rumpf gemalt. Die Zahl der Schadensstellen lässt ganz gut nachvollziehen, was für eine dramatische Wendung der Schiffs-TÜV im Dezember 2019 genommen hat. Mal eben eine neue Klasse für das Schiff machen, mit den Leuten von der BG Verkehr über Umbauten sprechen und nebenher noch mal eben mit ein paar Probebohrungen den Rumpf checken, so erinnert Thomas Hinzen den Anfang.

Dann trat der Gammel zu Tage, flächendeckend hatte sich Feuchtigkeit ins Schiff gestohlen. Ganze Plankengänge machte Björn

Richter mit seinen Leuten von der Maleika-Werft in den folgenden Monaten auf und entdeckte immer mehr Schäden – bei einem gerade einmal zwanzig Jahre altem Schiff aus

Große Reparatur für die „Franzius“ – Finanzierung muss noch gesichert werden

formverleimtem Holz. Thomas Hinzen war damals bei der Bauwerft Jugendkutterwerk in Vegesack in den Jahren der Bauzeit von 1994 bis 1999 dabei. Er hat inzwischen mit



Thomas Hinzen erwartet, dass die „Franzius“ frühestens im Herbst 2021 wieder zu Wasser kommt.

Hilfe der Maleika-Proben rekonstruiert, was beim Bau auf der Qualifizierungswerft schiefgelaufen ist: „Eine entscheidende Sache ist jetzt herausgekommen: Der damals verwendete Leim war nicht optimal. Der hätte eine höhere Elastizität haben müssen.“ So sei gar nicht das Holz gebrochen, sondern die

Feuchtigkeit habe sich ihren Weg über Brüche im Leim in das 60-Tonnen-Schiff gesucht.

Erschwerend kam dazu, dass das Trockenfallen bei der „Franzius“ zu fast jedem Törnplan gehörte: Als einziger schwimmender „Bootschafter“ des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer hieß es regelmäßig unter den Inseln: Aussteigen zur Wattenmeer-Safari. Thomas Hinzen: „Dazu muss man wissen, dass beim Vorgang des Trockenfallens natürlich enorme Torsionskräfte auf den Rumpf einwirken. Das Schiff verdreht sich förmlich. Dem konnte das Schiff irgendwann nicht mehr standhalten.“

In Dutzenden Gesprächen hat Hinzen das Problem der „Franzius“ und den Finanzbedarf für die Reparatur schon dargelegt. Es gab Kontakte zum SPD-Bundestagsabgeordneten Uwe Schmidt aus Bremerhaven, der das Geld für den Nachbau der „Seute Deern“ besorgt hatte. Hinzen: „Schmidt ist sehr am Erhalt des maritimen Erbes interessiert. Unser Problem ist, dass wir zwar eine historische Nachbildung sind, nicht unter Denkmalschutz stehen. Sonst wäre es einfacher, in Berlin an Fördergelder zu kommen.“ Aber laut Hinzen gibt es schon Zusagen für Hilfen etwa von der Sail Training Association Germany (STAG) und einigen Geldgebern und Institutionen, die noch nicht genannt werden wollen. Rolf Noll vom Museumshafen Vegesack versuche seinerseits, Kontakte für die „Franzius“ herzustellen, versichert Hinzen.

Und auch im Weserkahn-Verein tut sich einiges: Vereinsmitglieder haben mit ihren privaten Schiffen Wattentörns angeboten und dabei Spenden gesammelt, Wattführerinnen ihr Salär direkt an die Baustelle durchgereicht.

Mit vielen kleineren Beträgen, Spenden über die Plattform betterplace.org und den Mitgliedsbeiträgen hat der Verein jetzt schon das finanzielle Polster, das Schiff erst einmal sicher oben am Hohentorshafen zu „parken“. Von April 2021 ist zur Landliegezeit



Zahlreiche Risse durchziehen das Unterwasserschiffs, Holzflücken decken die Bohrungen zur Begutachtung ab.



die Rede. Ob der Termin zu halten ist, bezweifelt Hinzen: „Wir kennen erst die Wahrheit, wenn wir den Boden öffnen. Ziemlich sicher muss die gesamte Bodengruppe ausgetauscht werden.“ Gleichzeitig werde als nächstes untersucht, bis wohin Feuchtigkeit vielleicht sogar ins Überwasserschiff eingedrungen ist. Hinzen: „Erst dann haben wir Klarheit. Mit viel Glück sind wir im Herbst 2021 wieder im Wasser.“

Sicher ist für ihn, dass mit Lukas Thiemann aus Oldenburg ein versierter Holz-

bootsbauer die Regie für die Reparatur übernehmen wird. Auch Auszubildende der Werft Abeking & Rasmussen wollen zurarbeiten, heißt es im neusten Rundbrief an die Vereinsmitglieder. Die sind natürlich auch angesprochen, kräftig mit anzupacken. Bis zur Mitgliederversammlung im November gilt es, Pläne zu schmieden, Arbeiten zu verteilen und Kostenvoranschläge einzuholen.

Wer die „Franzius“-Rettung unterstützen möchte, kann das über betterplace.org, Stichwort Franzius tun. Volker Kölling