

Wie die „Bremen“ zurückkam nach Bremen

Am 1. Januar vor 70 Jahren lässt die Vegesacker Lürssen Werft den Versuchskreuzer „Bremen“ der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) vom Stapel – Huckepack soll er bald ein Beiboot tragen, das über eine hydraulische Heckklappe aus dem 17,50 Meter langen Schiff herausrauschen kann. Damit ist das bis heute angewandte Tochterbootprinzip der DGzRS-Rettungskreuzer erfunden. Inzwischen liegt das Schiff nach einigen Irrfahrten restauriert im Vegesacker Kutter- und Museumshaven.



Geburtsstunde des Tochterbootprinzips bei der DGzRS: Vor 70 Jahren wurde der Versuchskreuzer „Bremen“ bei Lürssen vom Stapel gelassen – Huckepack trug er bald ein Beiboot, das über eine hydraulische Heckklappe ins Wasser gelassen werden konnte. (Foto: privat)

Der Ingenieur Dr. Kai Steffen ist 2007 Werkspraktikant bei Airbus in Hamburg und entdeckt bei einem Spaziergang eine Privatyacht, die mit ihren Formen so gar nicht zu den anderen Booten im Yachthafen des Elbeseitenarms passen will: Ein praktisch rundes Waldeck, ein schlanker hoher Turm mit einem Außenfahrstand, ein eher schmaler, geschützter Innenfahrstand: „Ich war ganz perplex, als ich das Schiff wiedererkannte, das ich als Junge mal in einem Buch gesehen hatte.“ Steffen trifft den Eigner der „Wal“ zu ersten Gesprächen. Aber der passt den Verkaufspreis an den historischen Wert seines Schiffes an, und so wird es für Steffen wegen schlechter Kassenlage erst einmal nichts mit einer Rückführung der „Bremen“ nach Bremen.

Aber wenn Kai Steffen etwas ist, dann hartnäckig und findig: Der junge Ingenieur findet in Bremen den maritimen Mäzen und privaten Besitzer des Hafenumuseums Speicher XI, Klaus Hübötter, als Mit-

Vor 70 Jahren lief der Versuchskreuzer der DGzRS bei Lürssen vom Stapel – Inzwischen liegt das Schiff nach einigen Irrfahrten dank privater Initiative restauriert im Vegesacker Kutter- und Museumshaven

streiter. Und der trifft in Hamburg bei der Witwe des inzwischen verstorbenen Voreigners den richtigen Ton. Steffen hat inzwischen eine ehrenamtliche Stammcrew zusammengetrommelt und holt das Schiff 2013 auf eigenem Kiel aus der Elbe in die Weser. Die sehr schaukelige Nordseerunde zeigt der Crew, warum die „Bremen“ bis heute auch „Versuchskreuzer Bremen“ genannt wird: Sie ist an vielen Stellen nicht optimiert, schlingert enorm, ist kaum auf Kurs zu halten, und die beiden Dieselmotoren haben einen enormen Durst. Ohne den zu stillen, würde das Schiff es kaum auf über zehn Knoten bringen. Ursprünglich war die „Bremen“ mit 250 PS motorisiert, ein Bruchteil im Vergleich zu modernen Motorbooten.

Kai Steffen verweist entschuldigend auf die Rumpfform als bremsendes Element: Lürssen hatte 1953 praktisch aus der Hülle des 1931 gebauten Motorrettungsbootes „Konsul Kleyenstüber“ die „Bremen“ gebaut. Sie ist von Anfang an nicht so schnell wie gewünscht, hat aber schon den später für die DGzRS-Rettungskreuzer typischen doppelwandigen Rumpf sowie Leichtmetall als Baustoff für Deck und Aufbau. Klaus Hübötter stellt zu Lebzeiten zufrieden über seinen Ankauf fest: „Man sieht an der ‚Bremen‘ den Beginn der modernen Rettungskreuzerschiffahrt.“

Die DGzRS kann sich 2013 finanziell nicht an der Rettung der „Bremen“ für Bremen engagieren. Jeder Euro der komplett aus Spenden finanzierten Rettungsorganisation wird in die eigene Arbeit gesteckt. Das müssen die Enthusiasten um Kai Steffen schlucken und eigene Wege auf tun, die nötigen Umbauten in Angriff zu nehmen. Klaus Hübötters Name und seine Tipps helfen Kai Steffen, die Türen von Stiftungen zu öffnen und von Sponsoren gehört zu werden. Im Laufe der Jahre verwandelt sich die zwischenzeitliche Privatyacht wieder in den alten Versuchskreuzer.

Das Schiff ist bald auch offiziell ein schwimmendes nationales Denkmal und bekommt Förderung unter anderem von der Deutschen Stiftung Denkmalschutz. Nur mit der ehrenamtlichen Crew und ihren Eigenleistungen reicht es aber tatsächlich immer so gerade, Projekte auch umzusetzen: Etwa die zugeschweißte Heckpartie zu öffnen und originalgetreu die hydraulischen Klappen und die Wanne für das Tochterboot zu rekonstruieren. Kai Steffen erklärt, was an



Mit viel Idealismus und Eigeninitiative zum Erfolg: Dr. Kai Steffen (2.v.l.) holte die „Bremen“ zurück nach Bremen. Mithilfe einer ehrenamtlichen Crew verwandelte er das zwischenzeitlich zur Privatyacht umfunktionierte Schiff wieder zurück in den ehemaligen Versuchskreuzer. Ohne finanzielle Unterstützung wie die der Deutschen Stiftung Denkmalschutz (Foto) wäre das unmöglich gewesen. (Foto: Kölling)

diesem ständig verfügbaren Beiboot so revolutionär war: „Es ermöglichte den Einsatz im flachen Wasser.“ Statt vieler Stationen mit kleineren Rettungsbooten überall entlang der deutschen Küsten wollte die DGzRS mit solchen größeren Schiffen samt Tochterbooten vor den Küsten kreuzen. Steffen: „Daher kommt der Begriff Seenotkreuzer.“

Nach den Versuchsfahrten wird die „Bremen“ im November 1953 in Bremerhaven stationiert, wo sie bis 1960 Dienst tut. Bis zum Dienstenende 1965 liegt die „Bremen“ noch ein Jahr in Hörnum auf der Insel Sylt und vier Jahre vor Amrum. Das Selbstaufrichterprinzip des Schiffes ist sein großes Plus gegenüber den älteren Rettungsboot-Konstruktionen, die noch kentern und volllaufen konnten. Es bewährt sich so auf der harten Nordsee. Was aber immer wieder innerhalb der DGzRS moniert wird, ist die mangelnde Geschwindigkeit der „Bremen“ im Seebetrieb. Aber die aus ihrem Einsatz gewonnenen Erkenntnisse sind die Grundlage für die Entwicklung und den Bau der „Theodor Heuss“, in der viele Ideen aus dem „Bremen“-Bau konsequent weiterentwickelt worden sind.

Nicht immer ist die Spurensuche für Steffen und Co einfach: Das vor 70 Jahren noch offene Tochterboot mit seinen zwei 34-PS-VW-Motoren der „Bremen“ gilt lange als verschollen und soll am Ende von einem Schrotthändler aus einem norddeutschen Vorgarten geborgen worden sein. Kai Steffen hat recherchiert, dass dieses Boot 1953 nicht von der Lürssen Werft mitgeliefert wurde. Der Innenausbau der „Bremen“ wie auch der Bau des Tochterbootes fand demnach im Anschluss an den Stapellauf vor 70 Jahren in der DGzRS-Werkstatt an der Werderstraße in der Bremer Neustadt statt. Dieses Boot nachzubauen ist momentan eines der Hauptprojekte der „Bremen“-Crew. Und die freut sich immer auch über fähige Neuzugänge. Und natürlich über die Unterstützung von Firmen und von privaten Spendern.

(Volker Kölling)