

Sammeln für den schmucken Stint

Sie wollen 10.000 Euro an Spenden einsammeln, um maritimes Kulturgut aus dem Weserraum zu erhalten: „Rette den Stint“ hat der Segelverein Weser (SVW) seine neueste Kampagne betitelt. Die 5,5 Meter lange Weserjolle „Stint“ vom legendären Konstrukteur Ferdinand Grünhagen soll bei den Holzspezialisten von Bopp & Dietrich in Steinhude wieder aufgemöbelt werden. Effekt: Der Verein hätte dann zwei typgleiche Boote – ideal für Match Races zwischen den Brücken.

Es ist der älteste Segelverein in Nordwestdeutschland. Gegründet 1884. Sein Vereinsheim ist der Hort des Grünhagen-Kults: Im Saal direkt mit Wasserblick direkt neben dem Weserstadion hängt unter der Decke eine schön gearbeitete Metall-Lampe des Schlossermeisters aus der Nienburger Straße im Bremer Viertel. An der Wand segelt eine von ihm gezeichnete Jolle beschaulich den Strand auf einem Gemälde entlang. Im Saal hat „Stint“-Projektleiter Jürgen „Jogi“ Steinbach zum Herren-Heringsessen des Vereins Ferdinand Grünhagens Nachfahren an einen Tisch gesetzt: Die Enkelsöhne Karsten Alfke, Thorsten Grünhagen und Eberhard Wetjen sind da. Bernd Metz hat den weitesten Anfahrtsweg hinter sich. Metz wird als angeheirateter Schwager vorgestellt – verheiratet mit der Grünhagen-Enkelin Hela. Er besitzt selbst eine von Grünhagens Weserjollen – ein Vorzeigeschiffchen mit dem Stammrevier Steinhuder Meer.

„Helas Eltern waren immer hier. Hela ist praktisch hier im Verein großgeworden und erzählte immer von den Booten. Das hat mich irgendwann neugierig gemacht, wie die wohl segeln.“ Wie die anderen am Tisch ist Bernd Metz so etwas wie ein Grünhagen-Forscher – allerdings mit ganz eigener Passionsausprägung, weil er seine Weserjolle immer auch noch auf Regatten wie der Classik Week in Flensburg, in Schwerin oder auf der Schlei zusammen mit seinem Schwager segelt. Dabei gewinnt er gerne Silber mit dem bis ins Detail original erhaltenen Boot.

Seine „Älskling“ hat 1943 schon 2800 Reichsmark gekostet, hat Bernd Metz recherchiert. 800 Arbeitsstunden sind damals in den Bau eines solchen Bootes geflossen. Metz: „Heute würde ein handwerklich so gebautes Boot wohl eher um die 50.000 Euro kosten. Das wurde ja noch von Hand aufgeplankt und genietet. Alles war reine Handarbeit.“ Er erzählt von der 14 bis 16 Millimeter starken Mahagoni-Beplankung auf Eschen- oder Eichenspannten: „Und für das Deck hat

man früher Fichte genommen, die mit Leinen bezogen und dann mit Bleiweiß wasserdicht gemacht wurden.“

Durch die Arbeit am eigenen Boot weiß Metz ziemlich genau, woran bei der „Stint“ gearbeitet werden muss: „Das Unterwasserschiff muss neu ausgeleistet werden. Man muss das Totholz am Kiel tauschen und auch den Schwertkasten erneuern. Da steckt viel Arbeit drin.“ Arbeit, die getan werden muss, finden die Männer. Denn die Weserjolle ist im



Beim traditionellen Heringessen des SV Weser war die Restaurierung der „Stint“ zentrales Thema bei Tisch. Unter den Gästen waren auch Nachfahren des Konstrukteurs. (Foto: Kölling)

Revier eine aussterbende Art: Von Grünhagens 6,5-Meter-Konstruktion sind ohnehin nur elf oder zwölf Exemplare gebaut worden, rechnet der Expertentisch hoch. Die 5,5-Meter-Version mit dem Konstruktionsjahr 1923 war demnach zahlreicher produziert worden – bei Werften wie De Dood oder Johann Rohde. Flotten von über fünfzig 5,5-Meter-Jollen sollen auf der Weser an den Wochenenden gegeneinander gesegelt sein, heißt es. Und über Geschmack lässt sich schlecht streiten, wenn man die alten schwarzweißen Fotos dieser eleganten Erscheinungen durchsieht: Die machen dem Auge noch heute Spaß.

Für die Besitzer bedeuteten diese Boote das Ticket zu einer ganz neuen Welt – Luft kriegen, raus aus dem Mief der wachsenden Stadt Bremen: Beim Heringessen des SVW erzählt Grünhagens Enkelsohn Karsten Alfke, wie man sich mit den unmotorisierten



Schmuckstück mit Geschichte: eine Weserjolle des legendären Konstrukteurs Ferdinand Grünhagen. (Foto: Bernd Metz)

Jollen seinerzeit nach dem Krieg noch an den Schleppzug Richtung Unterweser angehängt hat. Zurück vom Wochenendtrip ging den jungen Leuten noch regelmäßig der Wind aus, vorzugsweise nach Kentern der Tide an Sonntagabenden. Alfke: „Ab der AG Weser wurde regelmäßig verzweifelt gepaddelt und/oder getreidelt. Das war schon ein mühevoller Unterfangen.“

„Stint“-Projektleiter Jürgen Steinbach hat indes in einer Broschüre herausgearbeitet, was Ferdinand Grünhagen als Konstrukteur alles so draufhatte. Der Schlossermeister ertüftelte ein eigenes Drehreff für den Großbaum, entwickelte ein eigenes Kiel-schwertsystem für die Boote und verpasste den Jollen ein damals visionäres hölzernes Vorstag in Schienenform – für die einfache Bedienung des Vorsegels. Die Boote bekamen ihre eigenen Spritzkappen und konnten durch den großzügig bemessenen Innenraum reichlich Menschen und Proviant aufnehmen. Steinbach: „Ein paar Tage in solch einem Boot zu übernachten, das war damals gar kein Problem.“

Der Segelverein Weser hat mit Restaurierungsprojekten Erfahrungen gemacht – wie auch mit dem Erhalt hölzerner Zeitzeugen dieser anderen Art der Segelei. Jürgen Steinbach, der ehemalige Vereinsvorsitzende, berichtet von der Rettung der 5,5-Meter-Grünhagenjolle „Forelle“ für den SVW. 15 Jahre funktioniere der Erhalt des Bootes nun schon ganz gut, weshalb man sich nun dem Projekt Jollenrettung Nummer zwei stellen will.

Jürgen Steinbach sammelt für den SVW bei der Sparkasse Bremen auf dem Konto IBAN DE21 2905 0101 0001 0009 91 Spenden für die Restaurierung unter dem Verwendungszweck „Weserjolle Stint“. Weitere Infos gibt es im Vereinsheim, Auf dem Peterswerder 29, oder im Internet unter www.segelvereinweser.de. (Volker Kölling)