

Kleine Plakette, großes Engagement

Am Versuchskreuzer „Bremen“ prangt seit Ende Juni ein neues kleines Stück Metall. Die Plakette ist für die Mutter aller modernen Seenotrettungskreuzer der DGzRS in den vergangenen Monaten 51.600 Euro wert gewesen: „Gefördert durch die Deutsche Stiftung Denkmalschutz mit Hilfe der Glücksspirale“ steht da zu lesen. Konkret gefördert wurde dabei der Umbau der Heckpartie in den Originalzustand – für die Aufnahme eines Tochterbootes.

Projektinitiator Kai Steffen, der sich zusammen mit einer Gruppe engagierter, ehrenamtlich tätiger Schiffsliebhaber der „Bremen“ angenommen hat, hat zum Ortstermin die halbe Crew zusammengetrommelt: Die „Seenotrentner“ sichern nicht nur den Betrieb der „Bremen“ als aktives Wasserfahrzeug. Sie haben mit der typischen Beharrlichkeit alter Fahrleute seit 2013 auch dafür gesorgt, dass der ehemalige Versuchskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger Stück für Stück wieder in den Originalzustand aus dem Jahre 1953 zurückversetzt werden konnte. Tausende Arbeitsstunden hat das Team in den Rückbau der „Bremen“ gesteckt – einen großen Teil der Mittel für die Restaurierung stellte die Deutsche Stiftung Denkmalschutz (DSD) bereit. Dies wird nun durch die Plakette dokumentiert.

Und so schüttelt Horst Saade als Crewmitglied der ersten Stunde unten auf dem Steg im Museumshafen Vegesack Marion Schoene von der Deutschen Stiftung Denkmalschutz die Hand. Jürgen Köper und Hans Jürgen Hauptmann, beide Kapitäne, sind auch gekommen. Ottmar Struwe als Verantwortlicher des Landesamtes für Denkmalpflege in Bremen-Nord rundet das Bild ab. So wird klar: Neben der „Schulschiff Deutschland“, ein paar hundert Meter weiter, beheimatet Vegesack ein weiteres schwimmendes Denkmal.

Tatsächlich verbindet die „Bremen“ mit ihrem Liegeplatz aber sogar mehr Geschichte als der Dreimaster: Im Jahr 1931 wurde sie unter dem Namen „Konsul Kleyenstüber“ auf der Lürssen-Werft direkt nebenan vom Stapel gelassen. Ihr erstes Leben für die DGzRS



Mutter aller Seenotrettungskreuzer: 1931 unter dem Namen „Konsul Kleyenstüber“ auf der Lürssen-Werft vom Stapel gelassen, wurde der heutige Versuchskreuzer „Bremen“ von 1951 bis 1953 zu einem der spannendsten Spezialschiffe seiner Zeit umgebaut.

führte sie als typisches Motorrettungsboot ihrer Tage. Dann folgte in den Jahren 1951 bis 1953 der Umbau zu einem der spannendsten Spezialschiffe ihrer Zeit: Erstmals tauchte der hohe Turm mit dem Jahrzehnte so typischen äußeren Fahrstand auf. Das Deck gestaltete man rund für einen guten Wasserablauf. So sollte sogar eine Eskimorolle gut überstanden werden. Das Selbstaufrichterprinzip war erdosen, bis heute Standard moderner Seenotrettungskreuzer.

Ins Heck wurde seinerzeit eine Wanne mit einer mechanischen Heckklappe eingebaut: Um besonders auch in Flachwasserbereichen und den Watten agieren zu können, sollte die „Bremen“ ein Beiboot binnen Minuten einsatzklar machen können. Projektleiter Kai Steffen:

„Das Konstruktionsprinzip bewährte sich, und fortan wurden alle neuen Seenotkreuzer dem Beispiel der Bremen folgend konstruiert – allerdings mit den beim Betrieb des Versuchskreuzers erkannten Verbesserungen.“

Tatsächlich tüftelten die DGzRS-Konstrukteure auch bei der folgenden, deutlich schnelleren Konstruktion „Hermann Apelt“ noch an ihren Ideen. Als erster moderner Seenotrettungskreuzer und echtes Typschiff gilt daher dann eigentlich erst wieder die „Theodor Heuss“, die 1957 auf der Schweers-Werft in Bardenfelth zu Wasser gelassen wurde. Zu dieser Zeit fuhr die „Bremen“ noch im aktiven Dienst. Zuerst bis 1960 in der damals sehr verkehrsreichen Wesermündung. Danach stationierte die DGzRS die „Bremen“ für ein Jahr in Hörnum auf Sylt und dann bis zur Außerdienststellung 1965 auf Amrum.

Kai Steffen entdeckte das Schiff dann eher zufällig 1997 bei einem Spaziergang im Hafen von Finkenwerder. Er kam in Kontakt mit dem Eigner Horst Voss, der sich das Boot zur Privatyacht umgebaut hatte. Selbst in die Jahre gekommen, war Voss durchaus verkaufsbereit. Aber es brauchte noch den Einstieg des Kulturmäzens Klaus Hübner, bevor das Projekt „Bremen“ Fahrt aufnehmen konnte: 2013 kam es dann praktisch als schwimmendes Ausstellungsobjekt des Hafenumseums Speicher XI zurück nach Bremen.

Fertig wird die Crew um Kai Steffen wohl nie: Auf der Bootswerft Maleika sind die „Yachtanbauten“ von Horst Voss verschwunden. Es gibt wieder eine Heckwanne und eine funktionierende Heckklappe. Gerade erst ist Rost unter der Messe erfolgreich bekämpft worden. Dazu muss man wissen, wie eng es in dem historischen Boot ist und wie langwierig Arbeiten hier werden können. Kai Steffen: „Das Arbeiten im Boot ist extrem anstrengend.“ Nun ist mit der offenen Heckwanne aber noch deutlicher zu sehen, dass der „Bremen“ noch ein entscheidendes Detail fehlt – das Tochterboot. Historische Foto davon gibt es, aber keine Pläne und auch keine Spur zum Originalboot. Es bleibt also noch genug zu tun beim Projekt Versuchskreuzer „Bremen“.

(Volker Kölling)

Deutsche Stiftung Denkmalschutz
fördert Umbauten am Versuchskreuzer
„Bremen“ – Engagierte Schiffsliebhaber
kümmern sich um Rückbau



Ortstermin auf dem Versuchskreuzer „Bremen“ (v.l.): Ottmar Struwe, Verantwortlicher des Landesamtes für Denkmalpflege in Bremen-Nord, Kai Steffen, Projektleiter und Ansprechpartner der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, Hans Jürgen Hauptmann, Vormann und Kapitän auf Großer Fahrt, Horst Saade, Crewmitglied der ersten Stunde und Bordelektriker/Elektroniker, Marion Schoene, Ortskuratorin der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, und Jürgen Köper, Vormann und Kapitän auf Großer Fahrt, bei der Übergabe der Spendenplakette.