

Schweden statt Schrottplatz

Die „Wietze“ ist weg: Das letzte große Restaurierungsprojekt der 2012 in die Pleite geschickten Vegesacker Qualifizierungswerft Bremer Bootsbau Vegesack (BBV) ist Mitte Juni per Schwimmkran vom Bauplatz gehoben worden. Ein schwedischer Unternehmer namens David Pajus hat den ehemaligen Segellogger zum Schrottpreis erstanden und in den vergangenen sechs Monaten heimlich, still und leise schwimm- und reise-fähig gemacht. Das Schiff will Pajus nun in Schweden zu Ende restaurieren.



Stapelhub ohne großen Bahnhof: Die „Wietze“, letztes großes Restaurierungsprojekt der 2012 in die Pleite geschickten Vegesacker Qualifizierungswerft Bremer Bootsbau Vegesack (BBV), ist Mitte Juni per Schwimmkran von ihrem Bauplatz gehoben worden. Jetzt macht sie sich auf den Weg nach Schweden, wo ihr neuer Eigner die Restaurierung abschließen will. (Foto: Kölling)

Normalerweise wäre dieser Stapelhub einhergegangen mit Bremer Politikerreden, Bratwurst und Bier und mindestens einigen Shantychor-Gesängen. Aber die jüngere Geschichte der „Wietze“ in Vegesack ist keine rühmliche, wie auch Tham Körner weiß, der das Projekt von Anfang an für den MTV Nautilus mit betreut hat: Einige Millionen Euro hat die BBV als Beschäftigungsträger rund um dieses Refit versenkt – alles öffentliche Gelder. Und doch wollte die „Wietze“ auch in 13-jähriger Projektzeit bis zur BBV-Pleite 2012 einfach nicht fertig werden.

Umso erstaunlicher ist jetzt das Happy End für das Schiff. Tham Körner hat den neuen Eigner Pajus gefunden, beraten und früh ein gutes Gefühl bei dem Schweden bekommen: „Er ist verrückt genug, dieses Projekt auch durchzuziehen.“ Und er hat offenbar die Mittel dazu. Allein die Schwimmkranaktion mit der anschließenden Fahrt zur Zwischenstation nach Bremerhaven liege von den Kosten her bei 10.000 Euro, schätzt Tham Körner: „Und in dem Schiff stecken mindestens noch zwei Jahre Arbeit, bis es wirklich fertig ist.“

Tatsächlich ist aber die Überraschung am Krantag darüber groß, wie weit Pajus die Fertigstellung des Loggers in den nur sechs Monaten schon vorangetrieben hat, die er seit dem Kauf nur hatte: Das Deck ist dicht. Die Nietlöcher im Rumpf sind mit Stahlbolzen verschweißt. Das Schiff hat einen Motor und eine funktionierende Ruderanlage, weiß Tham Körner. Sogar ein kleines Deckshaus ist achtern aufgesetzt worden. Viel Farbe ist noch nicht dran. Körner: „Sie fährt jetzt unter schwedischer Flagge, hat ihr Schwimmfähigkeitsattest bekommen und ist versichert. Pajus war auch im Winter alle paar Wochen hier und hat gearbeitet. Geschlafen hat er bei uns auf der BV II Vegesack, bis er sich an Bord der ‚Wietze‘ irgendwie provisorisch eingerichtet hatte.“

Pajus hat laut Körner nach der anstehenden Überführung der 26 Meter langen „Wietze“ einen Bauplatz nördlich von Stockholm im Visier, was angesichts der Geschichte des Schiffes schon kurios ist: Denn Körner und Co hatten das Schiff ursprünglich halb versunken im nordschwedischen Hudiksvall entdeckt, geschenkt bekommen und 1999 für 100.000 Mark bergen lassen. Mit Hilfe der Reederei Jürgen Briese kam das Wrack als 104 Tonnen schwere Decksladung nach Ve-

gesack. Die „Wietze“ wurde wegen ihres schlechten Zustandes aber schnell zum Sorgenfall für die BBV. Was da letztendlich nun sieben Jahre auf der Werftbrache nur noch herumstand, war schon zu einem großen Teil ein Neubau – so viel musste von der BBV an Teilen ausgetauscht werden. Tham Körner: „Aber achtern ist noch eine ganze Menge original.“

Original heißt im Fall der „Wietze“ Baujahr 1902: So wie die BV II „Vegesack“ von 1895 die erste Baunummer der legendären stählernen Vulkan-Segellogger ist, so markiert die mehr als fünf Meter längere „Wietze“ das Ende dieser Bauserie. 25 Segellogger sind insgesamt beim Vulkan im Auftrag der Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft entstanden, die im Wesentlichen denselben Eigentümern gehörte wie die damals noch junge Werft. Tham Körner: „Alle Boote dieser Baureihe haben denselben Spantenplan, nur sind bei der ‚Wietze‘ der Bug und das Heck etwas anders als bei der BV II.“ Jedenfalls machte die „Wietze“ seinerzeit zwischen 1902 und 1921 53 Fangfahrten mit einer Ausbeute von insgesamt 18.226 Kantjes, den hölzernen Heringsfässern. Die aufgelisteten Fangergebnisse zeigen aber auch, wie es immer weniger wurde mit dem Hering. 1922 wird das Schiff schließlich für sein nächstes Leben als Frachtlogger verlängert und bekommt dann auch erst einen Motorantrieb.

Dass die Geschichte des Schiffes nun doch nicht beim Schrotthändler endet, erfüllt Tham Körner mit einer ruhigen Zufriedenheit. Er hatte nach der gescheiterten Versteigerung des Schiffskorsos Kontakt zum Eigentümer, der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB), aufgenommen und nachgefragt, ob er den Rohbau zum abgefragten Mindestgebot vermitteln dürfe. Er fand schließlich David Pajus. Und dann habe die WFB auch noch ziemlich viel Geduld bewiesen und das alte BBV-Grundstück trotz des Kaufinteressenten Lürssen nicht einfach mal schnell eben geräumt. Nun sei alles auf einem guten Weg für die „Wietze“, findet Körner: „Ich habe ein gutes Gefühl dabei, dass sie jetzt so geht.“

(Volker Kölling)

Schwedischer Unternehmer will die „Wietze“, letztes großes und unvollendetes BBV-Restaurierungsprojekt, in seiner Heimat zu Ende aufarbeiten