

Alte Schönheit – lieb und teuer

So von der Brücke über den Vegesacker Hafen aus und auf den ersten Blick gesehen, ist der Heringslogger BV 2 „Vegesack“ einfach nur ein Schiff zum Verlieben. Aus der Nähe sieht man ihm inzwischen aber seine fast 130 Jahre an. Segelnde Geschichte – als einziger Original Vegesacker Heringslogger, der noch unter deutscher Flagge fährt. Aber eben sichtbar in die Jahre gekommen. Trotzdem: Als Kapitän André Hübner die BV 2 vor zehn Jahren zum ersten Mal sah, war der Yachtsegler einfach nur hin und weg. Jetzt managt er zusammen mit Alt-Kapitän Tham Körner das Abriggen des Schiffes und bereitet die große Wertzeit vor. Doch für die fehlen noch fast 700 000 Euro.



Erst einmal Abriggen: An Bord der BV 2 „Vegesack“ bereitet die Stammcrew des Loggers alles für die große Wertzeit vor. (Foto: Kölling)

Warum er bei so einem Traditionsegler angeheuert hat, weiß André Hübner, Kapitän und Geschäftsführer der gemeinnützigen Betreibergesellschaft der BV 2 „Vegesack“, bis heute ganz genau: „Weil es einfach ein irres Schiff ist. Als ich das allererste Mal 2013 hier an Bord kam, da dachte ich nur: Was ist das geil hier. Da war ich verknallt.“ Hinter ihm tragen fünf Männer die Spreizgaffel von Bord. Alles hier ist zentnerschwer, die Technik vor Urzeiten ersonnen. Dass er es auf einem modernen Segler viel einfacher hätte, juckt Hübner nicht: „Diesem Schiff gucken alle nach. Wenn man es von außen sieht: Es ist doch einfach nur ein Schmuckstück.“

Tatsächlich muss das Schmuckstück aber dringend in die Werft – wenn es weiter mit

Gästen auf Fahrt gehen soll. Die Klassifizierungsgesellschaft, der Schiffs-TÜV, hat Auflagen gemacht: Besonders hinten im Achterschiff müssen dünne Stahlplatten und verrostete Spanten ausgetauscht werden: Aber wie von innen an die Außenhaut ran-

130 Jahre alter Heringslogger BV 2 „Vegesack“ muss in die Werft – Bund zahlt 680 000 Euro aus Denkmalschutz-Sonderprogramm – Ohne umfangreiche Spenden und Eigenleistung geht es nicht

kommen? Drinnen ist alles komplett vollgebaut. André Hübner windet sich den Niedergang runter, an der riesigen Ölheizung und der Hauptmaschine vorbei Richtung Achterschiff: „Wir müssen das fast leer-

machen: Auch hier die ganzen Maschinen müssen raus. Damit wir da von innen und außen rankommen und es neu geschweißt werden kann. Und dann wird von innen und außen neu gepönt.“ Nach zehn Minuten da unten im Loch ist Hübner immer noch nicht fertig damit, alle Dinge aufzuzählen, die hier dringend gemacht werden müssen: „Die Elektrik ist halt auch schon mehr als 30 Jahre alt, ein neuer Generator ist bestellt, und wir müssen auch den ganzen Motor hochbocken, um an die Rumpfpattie darunter heranzukommen.“ Vieles hier stammt noch aus der Zeit der Restaurierung des Schiffes zwischen 1979 und 1982.

Das muss nun raus.

Alles, was sie selber machen können, müssen sie nicht bezahlen, lautet die Losung an Bord. Und trotz Bremer Schmuttelwetter ist die komplette ehrenamtliche Crew an-



Unterwegs im Dienste des Hering: Im Jahr 1895 ist die „Vegesack“ das erste Schiff, das auf der damals gerade gegründeten Werft namens Bremer Vulkan gebaut worden ist. (Foto: Archiv Tham Körner)



Das war einmal: In den 30er Jahren war Vegesack Heimathafen für die größte Heringsfängerflotte Europas. Die Fangschiffe lagen hier dicht an dicht bis in die Lesum hinein – daneben Berge von Fässern für den gesalzenen Hering. (Foto: Archiv Tham Körner)

getreten. Abriggen, dafür müssen erst einmal Freiwillige nach oben in die Takelage. Die beiden Männer oben im Mast bekommen bei ihrem schaukeligen Job viel Wind ab. Während oben die Blöcke angeschraubt werden, lässt Tham Körner seine Männer unten die Dirk abnehmen. Und so wird Steuermannsanwärter Jona Huth hoch oben im Mast unter seinem lautstarken Protest gleich mehrfach ein glitschiger Tampen über den Kopf gezogen. Als er wieder an Deck steht, kann er darüber schon wieder lachen: „Joh, die haben unten rumgezuppelt, als wir da gerade oben im Mast waren. Es ist immer angenehmer, wenn das ein bisschen besser koordiniert ist. Hat ja aber am Ende alles wunderbar funktioniert.“ Jona Huth legt sein Klettergeschirr weg und packt gleich wieder mit an.

Die Gaffelbäume abnehmen ist ein All-Hands-Manöver. Um den Heringslogger zu retten, braucht es aber noch mehr als die Arbeit der Stammcrew, sagt Alt-Kapitän Tham Körner: Es fehlen demnach noch rund 680 000 Euro nur für die nötigsten Reparaturen. „Das Eisen ist fast 130 Jahre alt, und so rostet es eben unter dem Hintern weg. Einige große Stahlteile und Strukturen müssen mittelfristig erneuert werden. Das kann die Crew nicht leisten. Dafür brauchen wir richtig Geld.“

Dabei ist der Wert des Schiffes als Maritimes Erbe Deutschlands unstrittig: Die BV 2 ist ein schwimmendes Denkmal. Im Jahr 1895 ist sie das erste Schiff, das auf der damals gerade gegründeten Werft namens Bremer Vulkan gebaut worden ist. Der Zweimaster erinnert aber auch an die 30er Jahre, als Vegesack Heimathafen für die größte Heringsfängerflotte Europas war: Die Fangschiffe lagen hier dicht an dicht bis in die



Klare Ansagen: André Hübner ist Kapitän und Geschäftsführer der gemeinnützigen Betreibergesellschaft der BV 2 „Vegesack“. An Bord überwacht er das Abriggen, an Land kümmert er sich um die finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen für die Renovierung. (Foto: Kölling)

Lesum hinein. Daneben Berge von Fässern für den gesalzenen Hering. Tham Körner: „Hering aus Vegesack war berühmt und berüchtigt: In besseren Häusern ließen sich die Bediensteten in ihre Arbeitsverträge einschreiben, dass es nicht mehr als zweimal die Woche Hering geben dürfe. Das war ein Arme-Leute-Essen. Und hier kam der Hering mit den Loggern eingesalzen in Fässern – sogenannten Kantjes – an.“

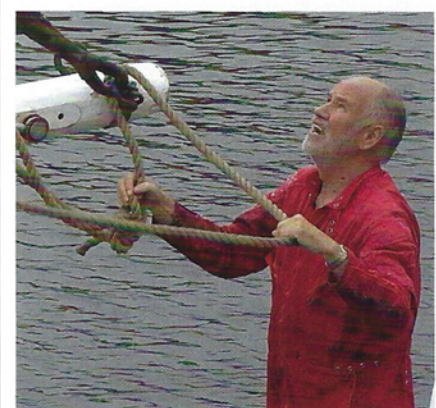
Den Status als schwimmendes nationales Denkmal hat die BV 2 „Vegesack“ schon lange. Und dem entsprechend zahlt der Bund 680 000 Euro zum Erhalt des Schiffes aus einem Denkmalschutz-Sonderprogramm. Zwei Werften hat Hübner um Angebote gebeten und ist dabei, sie mit den Kollegen

auszuwerten. Der Bund hat signalisiert, das Geld über den Bremer Landesdenkmalpfleger auszuzahlen. Immerhin kann die Crew ihre erheblichen Eigenleistungen gegenrechnen. Aber Bremen gibt keinen Cent dazu. André Hübner: „Das war aber auch von Anfang an klar, dass es da nichts geben würde.“

Andere Bundesländer geben auf solche Bundeszuschüsse 40 Prozent obendrauf. Bremen nicht. „Das ist besonders schade – natürlich: Weil wir in Vegesack unsere maritime Tradition meiner Meinung nach auf jeden Fall hochhalten sollten. Aber erzwingen kann ich das Geld ja wohl nicht.“

Für seine BV 2 ist Hübner bereits bei einigen Firmen betteln gegangen. Bei knapp 34 000 Euro liegt das Spendenaufkommen Anfang Oktober. Die Zeit drängt: Bis zur neuen Saison soll der Segellogger schließlich mit viel neuem Stahl und frischer Farbe wieder ein Schiff zum Verlieben sein.

(Volker Kölling)



All hands on deck: Um den Heringslogger zu retten, braucht es aber noch mehr als die Arbeit der Stammcrew, sagt Alt-Kapitän Tham Körner. (Foto: Volker Kölling)