



## AKTUELL

Mit einer Flotte von **61** Schiffen ist die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) an der deutschen Nord- und Ostseeküste im Einsatz. Sieben Tage die Woche, **24** Stunden lang. Allein im vergangenen Jahr konnte die Besatzung **1.095** Menschen aus Gefahrensituationen befreien. Unermüdliches Engagement der freiwilligen Helfer und hochpräzises technisches Equipment sind dabei unerlässlich. Der Vorläufer heutiger Seenotrettungskreuzer ist die „Bremen“ welche **1953** zu Versuchszwecken umgebaut wurde - und nun als Museumschiff in die Hansestadt zurückkehren soll.

„Es wäre zu schade, ein solches Schiff zu verschrotten, da mit ihm ein wichtiger Teil Bremer Seefahrtgeschichte verloren ginge“, sagt Dr. Kai Steffen, der 2007 den Förderkreis Versuchskreuzer Bremen ins Leben rief. Durch Zufall erfuhr er damals, dass der in den 60er Jahren außer Dienst gestellte Seenotrettungskreuzer noch existiert und in perfektem Zustand erhalten ist.

Der Museumsleiter des Focke Windkanals war sofort Feuer und Flamme und versuchte, die „Bremen“ ausfindig zu machen. „Mein großer Bruder hat lange Zeit für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gearbeitet. Das Thema hat mich schon als Kind fasziniert“, so

Steffen. Für den Maschinenbauingenieur war es daher selbstverständlich, den Liegeplatz des historischen Fundes in Hamburg aufzusuchen.

Im Yachthafen Finkenwerder ist dieser heute besser unter dem Namen „Wal“ bekannt. Umgebaut zu einer Privatyacht leistete das 17,50 Meter lange und 4,20 Meter breite Boot die letzten 40 Jahre gute Dienste auf der Elbe. Aus Altersgründen plant der heutige Eigner nun den Verkauf seines Lieblingsstückes. Eine Chance für die von Kai Steffen gegründete Initiative, die Vereine Focke Windkanal, Bremer Denkmalschiff und MS Friedrich sowie einige Freunde der DGzRS, die „Bremen“ in ihre Geburtsstadt zurückzuholen.

Konzipiert als Motorrettungsboot wurde das Schiff 1931 auf der Friedrich Lürssen Werft in Bremen-Vegesack gebaut. Zwei Dieselmotoren mit einer Leistung von je 75 PS trieben das von der DGzRS unter dem Namen „Konsul Kleyenstüber“ in Dienst gestellte Fahrzeug an. In den Einsatzgebieten Pillau, Borkum und Amrum rettete sie bis Anfang der 50er Jahre viele Menschenleben in der Nord- und Ostsee.

Gegenüber der beginnenden Seenotrettung im 19. Jahrhundert mit offenen Ruderbooten, die mühsam mit einem Pferdegesspann zum Havarie-Ort gebracht werden mussten, waren die motorisierten Hilfsmittel damals ein großer Fortschritt.

# EINE BREMEN FÜR BREMEN!



Blick in den Maschinenraum



Dr. Kai Steffen und Olaf von Engeln (v.r.) wollen das Schiff in seine Geburtsstadt zurückbringen.

Initiative plant Rückkauf des weltweit ersten Seenotrettungskreuzers

Generalüberholung im Trockendock



Steuerstand



In der Werft



Mit einer Geschwindigkeit von maximal zehn Knoten erwiesen sich die Schiffe auf Dauer jedoch als zu langsam. Um in Gefahr geratenen Handelsschiffen, Fischern und Wassersportlern relativ zeitnah helfen zu können, kam die Forderung nach einer schnelleren Fahrgeschwindigkeit auf.

Im Jahrbuch der DGzRS von 1952 heißt es hierzu: „Da im Rettungsdienst auf absolute See- und Brandungsfähigkeit unter keinen Umständen verzichtet werden konnte, blieb nichts anderes übrig, als die Stationierung einer großen Zahl von verhältnismäßig langsamen Rettungsbooten in geringem Abstand voneinander, um so auch mit mäßiger Geschwindigkeit die jeweiligen Unfallstellen rechtzeitig erreichen zu können. (...) Eine geringe Anzahl schneller Seenotrettungskreuzer kann, mit erprobter Mannschaft ständig vor der Küste kreuzend... eine Mehrzahl der bisherigen Rettungsboote und -Stationen ersetzen.“ Dazu kamen zahlreiche Verbesserungswünsche im Bereich der Konstruktion.

Auf dieser Basis wurde ein neuer Schiffstyp entwickelt, der mit einem kleineren Tochterboot ausgestattet werden sollte, um schneller am Einsatzort zu sein und Schiffbrüchige selbst aus flachen Gewässern zu bergen. „In der Praxis hat sich häufig gezeigt, dass bei sehr geringen Wassertiefen die großen Motorrettungsboote nicht in unmittelbare Nähe der gestrandeten Schiffe gelangen können“, so die Chronik weiter.

Obwohl ihr das Geld für einen Neubau fehlte, konnte die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger im Jahr 1953 mit dem ersten Seenotrettungskreuzer der Welt neue Maßstäbe setzen. Aus Kostengründen wurde das Vorhaben auf Basis eines bereits existierenden Schiffes realisiert. Ab 1951 wurde die „Konsul Kleyenstüber“ auf der Lürssen-Werft zu



Aus der "Wal" soll wieder eine "Bremen" werden

dem neuartigen Spezialschiff umgebaut und anschließend auf den Namen „Bremen“ getauft. Neben der Umgestaltung des Stahlrumpfes umfassten die Arbeiten einen Turmaufbau für den Steuerstand sowie ein rundes Walfischdeck mit freiem Platz für verschiedene Arbeiten und das Aufspannen eines Sprungnetzes. Am Heck erhielt das moderne Rettungsschiff eine Wanne für ein mitzuführendes Tochterboot plus eine Vorrichtung für das Zuwasserlassen und Wiederaufnehmen desselben. Die geforderte Verdopplung der Geschwindigkeit war aufgrund des zu kleinen Schiffsrumpfes nicht möglich, der Versuchskreuzer wurde allerdings mit zwei 125 PS starken Maschinen ausgestattet. Damit konnte er zumindest etwas an Fahrt gewinnen.

Nach ihrer Fertigstellung wurde die mit modernster Technik ausgestattete „Bremen“ einer umfangreichen Erprobung im harten Alltag des Rettungsdienstes unterzogen und war an mehreren Stationen im Einsatz. Ausgiebige Tests und Verbesserungen zeigten, dass die DGzRS



Fotos: Dr. Kai Steffen



Liegeplatz im Yachthafen Finkenwerder

den richtigen Weg eingeschlagen hatte. Die Konstruktion erwies sich als äußerst seetüchtig, manövrierfähig und stabil, und war richtungweisend für spätere Kreuzer wie die „Hermann Apelt“ oder die „Theodor Heuss“. Bis zum hundertjährigen Bestehen der Organisation 1965 liefen schließlich so viele neue Schiffe vom Stapel, dass die „Bremen“ ihren wohlverdienten Ruhestand antreten konnte.

Unter dem Namen „Oeltjen“ fuhr sie zunächst als Schlepper auf der Weser, bis sie im Jahr 1972 an einen Hamburger Privatmann verkauft wurde. „Mit diesem Schiff wäre Bremen um eine maritime Attraktion reicher“ erklärt Dr. Kai Steffen, dessen Förderkreis plant, das Schiff zurückzubauen. Mit umgestaltetem Deck, neuem Tochterboot und originalgetreu-

em Anstrich soll dieses als schwimmendes Museum zeigen, „wie Seenotrettung in den 50er Jahren funktioniert hat.“

Als Standort ist ein Liegeplatz an der Weserpromenade Schlachte, in Sichtweite der DGzRS-Zentrale, oder in Nähe des Hafenumuseums in der Überseestadt angedacht. Für Ankauf und Unterhalt des historischen Bootes ist die Initiative auf finanzielle Unterstützung angewiesen.

20.000 Euro wurden bereits gesammelt, so dass nur noch 40.000 Euro für den Erwerb und die Aufstellung fehlen.

Weitere Informationen zu diesem Projekt sowie Kontodaten für Spenden sind auf der Internetseite [www.srk-bremen.de](http://www.srk-bremen.de) erhältlich.