



Die „Bremen“, der erste nach dem Zweiten Weltkrieg eingesetzte Versuchs-Seenotrettungskreuzer, auf dem Weg zurück an die Unterweser. • Foto: Manuel Miserok

„Schiff in Fahrt halten“

Erster Nachkriegs-Versuchs-Seenotrettungskreuzer ist zurück in Bremen

Von Ulf Buschmann

BREMEN - Was mit dem Schiff geschehen soll, weiß derzeit noch keiner. Klar ist nur, dass es „auf jeden Fall in Fahrt gehalten werden soll“. Diese Marschroute gibt Dr. Kai Steffen aus. Der Ingenieur, der vor einigen Jahren durch die Rettung des Focke-Windkanals bekanntgeworden ist, gehört zu einem kleinen Kreis von Enthusiasten, die es sich zum Ziel gesetzt haben, die „Bremen“ wieder in ihren Originalzustand zurückzubauen.

Die „Bremen“ ist der erste nach dem Zweiten Weltkrieg eingesetzte Versuchs-Seenotrettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Bremen. Seit ein paar Tagen liegt er im Vegesacker Hafen. Doch wer nach dem bekannten Design Ausschau hält, sucht vergebens. Denn nach der Ausmusterung kaufte ein Hamburger Geschäftsmann das Schiff und ließ es bis zu seinem Tod im vergangenen Jahr unter dem Namen „Wal“ laufen. Inzwischen gehört es dem Kulturforum Speicher XI. An der gemeinnützigen GmbH ist der Bremer Mäzen und Bauunternehmer Klaus Hübotter beteiligt. Wie viel Geld er und seine Mitstreiter die „Bremen“ gekostet hat, ist nicht bekannt. „Über den Kauf-



Derzeit liegt die „Bremen“ noch unter ihrem Namen „Wal“ im Vegesacker Hafen. Foto: Buschmann

preis ist Stillschweigen vereinbart worden“, sagt Steffen.

Er war es, der schon in den 90er Jahren von der Existenz der „Bremen“ erfahren hatte. Danach nahm Steffen zum Hamburger Geschäftsmann Kontakt auf, der nie gänzlich abbriss. Kein Wunder also, dass sich die Ehefrau des Mannes nach dessen Tod in Bremen meldete und das Schiff zum Kauf anbot. Nachdem die Formalien erledigt waren, stand einer Überführung von Hamburg nach Bremen nichts mehr im Wege. Doch bei der Begutachtung stellte sich heraus, dass die Technik vor allem durch einen

Frosteinbruch im Winter einige Blessuren davongetragen hatte. Die Bremer legten also Hand an, um das betagte Schiff notdürftig für die Überfahrt zu reparieren.

Nun liegt die „Bremen“ im Museumshafen und wartet auf ihre weitere Verwendung. Erst einmal soll das Schiff wieder in einstmals heimische Gefilde überführt werden, so die Devise, von Steffen. Jetzt müssen er und seine Mitstreiter überlegen, was sie außer es „in Fahrt“ zu halten, mit dem dem einstigen Versuchs-kreuzer anfangen wollen. Eines steht jetzt schon fest: Gästefahrten sind damit nicht möglich. „Dafür ist das Schiff nicht zugelassen“, sagt Steffen. Der Wunsch ist es, die „Bremen“ zum 150. Geburtstag der DGzRS im Originalzustand als Botschafter der Hansestadt zu präsentieren. „Aber bis dahin ist es noch viel Arbeit“, so Steffen - unter anderem deshalb, weil es für das Schiff keine Baupläne mehr gibt. Auch historische Bilder sind gewünscht. Verschwunden ist das ehemalige Tochterboot, das Gerüchten zufolge in Stade vermutet wird.

Gebaut worden ist die spätere „Bremen“ 1931 auf der Friedrich-Lürssen-Werft. Sie war zuerst als Seenotrettungsboot beziehungsweise während des Zweiten Welt-

krieges als Marinerettungsboot „Konsul Kleyenbrücker“ im Einsatz. Als Ende der 40er/Anfang der 50er Jahre international darüber diskutiert wurde, dass die Seenotrettungseinheiten nicht nur zehn, sondern 20 Knoten laufen müssten, ergriff die DGzRS die Initiative: Statt ein komplett neues Schiff in Auftrag zu geben, ließ sie die inzwischen außer Dienst gestellte „Konsul Kleyenbrücker“ aus Kostengründen 1951 zum ersten Seenotrettungskreuzer mit dem bis heute typischen Turmaufbau ebenfalls bei Lürssen umrüsten - Tochterboot inklusive.

Die „Bremen“ wurde ab 1953 zunächst in Bremerhaven stationiert, doch bald zeigte sich, dass der Versuchs-kreuzer die an ihn gestellten Erwartungen nicht erfüllen konnte. Er tat bis 1960 an der Unterweser, danach in Hörnung auf Sylt und von 1961 bis zu seiner Außerdienststellung auf Amrum Dienst. Die DGzRS schließt eine Beteiligung an den Rückbaukosten kategorisch aus, sagt Sprecher Christian Spipeldey. Dies lasse die Satzung der DGzRS nicht zu. Über eine ideelle Unterstützung lasse sich zu gegebener Zeit sprechen, so Spipeldey. Noch sei es zu früh, um über Details zu reden.