

# Ein Reset für die „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 Kai Steffen aus. Der Ingenieur, der vor einigen Jahren durch die Rettung des Focke-Windkanals bekannt geworden ist, gehört zu einem kleinen Kreis von Enthusiasten, die es sich zum Ziel gesetzt haben, die „Bremen“ wieder in ihren Originalzustand zurück zu bauen.

**B**ei diesem Schiff handelt es sich allerdings nicht um einen der legendären Passierdampfer, die im 20. Jahrhundert mehrfach das „Blaue Band“ für die schnellste Atlantiküberquerung gewannen. Die „Bremen“ ist der erste nach dem Zweiten Weltkrieg eingesetzte Versuchs-Seenotrettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrücker (DGzRS).

Seit kurzem liegt es 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 sie der Kulturforum Speicher XI. An der gemeinnützigen GmbH ist der bekannte Bremer Mäzen Klaus Hübötter beteiligt. Wieviel Geld er und seine Mitstreiter die „Bremen“ gekostet hat, ist nicht bekannt. „Über den Kaufpreis ist Stillschweigen vereinbart worden“, sagt Steffen.

Er war es, der schon in den 1990er Jahren von der Existenz der „Bremen“ erfahren hatte. Danach nahm Steffen zu dem 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 wie die Änderungen im Schiffsregister erledigt waren, stand zumindest formal 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 vorvergangenen Winter einige Blessuren davongetragen hatte. Also hieß es für die Bremer und einige ihnen wohlgesonnener Menschen, das betagte Schiff notdürftig zu reparieren, so dass es von Hamburg aus über Cuxhaven und Bremerhaven nach Vegesack gehen konnte.

Im dortigen Museumshafen liegt die „Bremen“ nun und wartet auf ihre weitere Verwendung. Jetzt müssen Steffen und Co. überlegen, was sie außer es „in Fahrt“ zu halten, mit dem einstigen Versuchskreuzer anfangen wollen. Eines steht jetzt schon fest: Gästefahrten sind damit nicht möglich. „Dafür ist das Schiff nicht zugelassen“, sagt Steffen.

Der Wunsch sei es, die „Bremen“ zum 150. Geburtstag der DGzRS im Originalzustand als Botschafter der Hansestadt zu präsentieren. „Aber bis dahin ist es noch viel Arbeit“, sagt Steffen - unter anderem deshalb, weil es für das Schiff keine Baupläne mehr gibt. Auch historische Bilder sind gewünscht. Verschwunden ist auch das ehemalige Tochterboot, das Gerüchten zufolge in Stade vermutet wird.

Gebaut worden ist die spätere „Bremen“ bereits 1931 bei der Friedrich-Lürssen-Werft in Lemwerder. Sie war zuerst als Seenotret-



**Die „Bremen“, hier noch mit ihrem zwischenzeitlichen Namen „Wal“ am Bug, soll nach dem Willen ihrer neuen Besitzer in jedem Falle in Fahrt gehalten werden.**

(Foto: Buschmann)

tungsboot beziehungsweise während des Zweiten Weltkrieges als Marinerettungsboot „Konsul Kleyenbrücker“ im Einsatz. Als Ende der 1940/Anfang der 1950er 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 alsbald zeigte sich, dass der Versuchskreuzer 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 technischen Erwartungen der DGzRS konnten erst die „wenige Jahre später mit den vier in Serie gebauten Seenotkreuzern der ‚Theodor-Heus‘-Klasse“ erfüllt werden, so Sprecher Christian Spipeldey auf Nachfrage.

Gleichzeitig schließt er eine Beteiligung der Gesellschaft an den Rückbaukosten kategorisch aus. Dies lasse die Satzung der DGzRS nicht zu. Einer ideellen Unterstützung der „Bremen“-Fans um Steffen würden sich die Seenotretter „zu gegebener Zeit nicht verschließen“, so Spipeldey: „Es ist derzeit allerdings sicherlich noch zu früh, um schon über Details zu sprechen.“

Was also dringend gebraucht wird, ist Geld. Finanzielle Unterstützung ist gefragt. Steffen hat beim Landesamt für Denkmalpflege beantragt, die „Bremen“ unter Denkmalschutz zu stellen. Bei einem positiven Bescheid könnten Fördergelder fließen. Außerdem hofft Steffen, Interesse bei Firmen wie Werften, Maschinenbau- oder Hydraulikfirmen sowie Malerbetrieben zu wecken, die das Projekt mit Dienstleistungen oder Materspenden unterstützen wollen.

Weitere Infos unter [www.skr-bremen.de](http://www.skr-bremen.de). (Ulf Buschmann)

Kulturforum Speicher XI will den ersten nach dem Zweiten Weltkrieg eingesetzten Versuchs-Seenotrettungskreuzer der DGzRS in den Originalzustand zurückbauen.