



Versuchskreuzer BREMEN



Der Versuchskreuzer BREMEN war in den 50er Jahren das modernste Schiff der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Dieser Urahn heutiger Seenotkreuzer führte erstmals ein flachgehendes Tochterboot mit sich und diente als Erprobungsträger für viele heute selbstverständliche Konstruktionsmerkmale. Beispielsweise richtete sich das Schiff im Falle des Kenterns von selbst wieder auf. Ferner verfügte es über ein gewölbtes Walfischdeck mit einer Holzgrätung, damit überkommendes Wasser schnell ablaufen konnte.

Auch Wind und Wellen sollte die BREMEN möglichst wenig Angriffsfläche bieten. Daher hatte der hohe Turmaufbau eine sehr kleine Querschnittsfläche. Es gab einen geschützten Fahrstand im Turminnenen und einen zweiten offenen Fahrstand auf dem Turm. Von dort hatte der Vormann einen hervorragenden Überblick über die See, so dass beispielsweise im Wasser treibende Personen schneller gefunden werden konnten.



Weitere Informationen:
www.SRK-Bremen.de

Die Geschichte der BREMEN



Die BREMEN wurde 1931 unter dem Namen KONSUL KLEYENSTÜBER auf der Vegesacker Lürssen-Werft erbaut.

Sie rettete bis Anfang der 50er Jahre viele Menschen aus Nord- und Ostsee. Dann war sie nicht mehr

einsatzfähig und lag mit ungewisser Zukunft in Bremen auf. Damals stand der internationale Seenotrettungsdienst vor dem Problem, dass die vorhandenen Rettungsboote zwar ausgesprochen seetüchtig, aber mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 Knoten auch sehr langsam waren. Auf der *International Lifeboat Conference 1951* stand die Erhöhung der Geschwindigkeit im Vordergrund. Obwohl dies unter vielen Experten als unmöglich galt, konnte die DGzRS auf erfolgversprechende Modellversuche verweisen.

Um die Kosten eines vollständigen Neubaus zu sparen, wurde das inzwischen auf den Namen BREMEN getaufte Rettungsboot KONSUL KLEYENSTÜBER ab 1951 auf der Lürssen-Werft zum ersten Seenotkreuzer umgebaut.



Der neue Schiffstyp wurde

mit einem Tochterboot ausgestattet und konnte mit hoher Geschwindigkeit zum Einsatzort fahren. Sofern dort keine ausreichende Wassertiefe für das Mutterschiff vorhanden war, kam das flachgehende Beiboot zum Einsatz, welches über eine Vorrichtung am Heck zu Wasser gelassen und wieder aufgenommen werden konnte. Das Schiff erhielt ein rundes Walfischdeck mit freiem Platz für das Aufspannen des Sprungnetzes, den charakteristischen Turmaufbau und die heute noch übliche elegante Linienführung des Rumpfes mit einer umlaufenden Wallschiene.



In der Werfthalle der 1952 eingeweihten DGzRS-Zentrale an der Werderstraße erfolgte anschließend die vollständige technische Ausstattung des leeren Rumpfes mit Maschinen und sonstigem Gerät.

1953 wurde das seinerzeit modernste Rettungsschiff der Welt fertiggestellt und auf verschiedenen Stationen einer umfangreichen Erprobung im harten Alltag des Rettungsdienstes unterzogen.



Bis zum einhundertjährigen Bestehen der DGzRS im Jahre 1965 waren genug neue Seenotkreuzer vom Stapel gelaufen, um die BREMEN außer Dienst stellen zu können. Sie wurde zunächst als Schlepper auf der Weser eingesetzt und dann an einen privaten Eigner nach Hamburg verkauft, der sie dort als außergewöhnliche Motoryacht nutzte und das Schiff bis zu seinem Tod liebevoll pflegte.

Seine Frau vermachte den Versuchskreuzer dem Bremer Hafenumuseum, da das Schiff ihrer Meinung nach in seinem alten Heimathafen am besten aufgehoben ist. Im Mai 2013 wurde die BREMEN zurück in den Vegesacker Museumshafen überführt, wo sie 1931 vom Stapel gelaufen war.

Noch im selben Jahr stellte das Bremer Landesamt für Denkmalpflege den Urahn der heutigen Seenotkreuzer unter Denkmalschutz. Damit ist sichergestellt, dass dieses einmalige Schiff dauerhaft erhalten bleibt.

Derzeit kümmert sich eine Gruppe engagierter Schiffsliebhaber um die BREMEN. Sie soll möglichst bis zum 150-jährigen Jubiläum der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger am 29. Mai 2015 wieder in den Originalzustand der 50er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurückversetzt werden.

Spendenkonto Kulturforum Speicher XI
"Versuchskreuzer BREMEN"
Bremer Landesbank
BLZ 290 500 00 / Konto 2002 072 196
IBAN: De37 2905 0000 2002 0721 96

Bitte unterstützen Sie den Erhalt des Versuchskreuzers BREMEN mit Geld- oder Sachspenden.

Der Weg zum Seenotrettungskreuzer



vor 1953
Bis zum Umbau der BREMEN waren die 10 Knoten schnellen und 17 Meter langen Motorrettungsboote HINDENBURG und NORDERNEY die leistungsfähigsten Einheiten der DGzRS.



1953
Bevor ein teurer Neubau in Auftrag gegeben wurde, sollte die BREMEN als Versuchsträger zeigen, welchen Nutzen die neuen Konstruktionsmerkmale bringen. Aufgrund des bereits 1931 gebauten Rumpfes lief sie allerdings auch nur 10,5 Knoten.



1955
Die HERMANN APELT war der erste schnellere Seenotkreuzer. Er erreichte aber noch nicht die geforderte Geschwindigkeit von 20 Knoten und kam nur ohne Tochterboot im Seegebiet vor Helgoland zum Einsatz.



1956
Aufgrund der Erfahrungen mit der BREMEN und der HERMANN APELT entstand die THEODOR HEUSS als erster voll ausgereifter Seenotkreuzer moderner Bauart. Alle späteren Kreuzer der DGzRS basieren weitgehend auf den Erkenntnissen dieser Epoche.

Kontakt und Anfragen:
Dr.-Ing. Kai Steffen
Herderstraße 14
28203 Bremen
kms@SRK-Bremen.de



www.hafenmuseum-speicherelf.de