

# Rost am Rumpf

## Großsegler muss zur Sanierung für 30 Tage in ein Bremerhavener Dock / Spenden gesucht

Das „Schulschiff Deutschland“ braucht so etwas wie Heftpflaster aus Stahl an seinem Bauch, damit es weiter in der Lesummündung schwimmen darf. Dafür muss der Dreimaster für 30 Tage ins Dock nach Bremerhaven, wo dann gleich auch noch die Rahen, an denen früher die Segel hingen, abgebaut und neu konserviert werden sollen. Allerdings hat der Deutsche Schulschiff-Verein erst für rund 500 000 Euro der erforderlichen 1,5 Millionen Euro Förderzusagen bekommen.

VON VOLKER KÖLLING

**Ve gesack.** „Ich bin sicher, dass wir einen Weg finden, das wirklich Notwendige auch zu finanzieren“, gab sich Claus Jäger als Vorsitzender des Schulschiffvereins gestern Mittag optimistisch. Jäger verwies in einer Pressekonferenz im Schulschiffhaus immer wieder auf die Chance, die man mit Kulturstatsminister Bernd Neumann als Förderer der Schulschiffreparatur jetzt noch in Berlin habe. Neumann hatte zur Eröffnung der Messe Brenor in Blumenthal am vergangenen Wochenende Unterstützung vom Bund zugesagt. Laut Claus Jäger ist inzwischen von 400 000 Euro an Bundesmitteln die Rede.

Der frühere Wirtschaftssenator Jäger weiß auch von einem Brief Neumanns an den Präsidenten des Bremer Senats, Jens

„Der Staatsminister wirbt für eine Bremer Beteiligung an der Reparatur.“

Claus Jäger, Vorsitzender Schulschiffverein

Böhrnsen. „Der Staatsminister wirbt darin für eine Bremer Beteiligung an der Reparatur des Nordbremer Wahrzeichens. Eine Antwort gibt es auch schon, in der aber nur von ideeller Unterstützung die Rede ist, weil Bremen kein Geld hat.“ Tatsächlich sei das Land aber nun im Zugzwang. Doch Jäger ist zuversichtlich, dass aus europäischen Fördertöpfen, die über den Wirtschaftssenator angezapft werden können, noch finanzielle Unterstützung für den Erhalt des auch touristisch bedeutenden Ziels kommen kann.

Jäger: „In jedem Fall hat die Stiftung Denkmalschutz uns schon Unterstützung in Höhe von etwa 80 000 Euro zugesagt.“ In den kommenden Wochen wird der ehrenamtlich arbeitende Schulschiff-Vorstand eine Menge Zeit mit dem Schreiben von Anträgen und Bettelbriefen verbringen, um die Lücke von rund einer Million Euro bei dem Projekt zu schließen.



„Schulschiff Deutschland“: Der Dreimaster muss am Rumpf saniert werden. Doch das kostet voraussichtlich 1,5 Millionen Euro. Eine halbe Million hat der Schulschiffverein schon, doch es fehlt noch eine Million. FOTO: CHRISTIAN KOSAK

Mit Jürgen Peters hat der Verein außerdem ein Vorstandsmitglied mit der Technikplanung betrauen können, das schon die große Sanierung des letzten Großseglers des Deutschen Schulschiffvereins auf der Vulkan Werft im Jahr 1995 begleitet hat. Gemeinsam mit Schulschiff-Geschäftsführer Wulf Dominik hat Peters Angebote bei zwei Werften für die Wertzeit eingeholt. Momentan läuft laut Peters alles auf eine Beauftragung der BVT der Rönner-Gruppe hinaus, die in Bremerhaven auch Zugriff auf die Bredow-Schwimmdocks hat: „Für die Schweißarbeiten hat uns die BVT ein Verfahren vorgeschlagen, bei dem vorher der Innenausbau im Schiff ausgebaut werden muss. Das ist aufwendiger,

aber sicherer.“ Insgesamt 32 Tonnen Stahl in sechzig Zentimeter breiten Bahnen werden laut Peters von außen auf die alten Platten geschweißt: „Der ursprüngliche Rumpf ist ja genietet worden, aber dieses Verfahren beherrscht heute kaum noch eine Werft, und es wäre auch nicht zu bezahlen.“ Peters wie Dominik betonen, dass es hier nicht um Schönheitsreparaturen geht. Dominik: „Wir sind vom Wasser- und Schiffsfahrtsamt aufgefordert worden, für das sogenannte Schwimmzeugnis unseres schwimmenden Denkmals ein Gutachten beizubringen.

Der Gutachter hat dann im vergangenen Jahr dem Rumpf insgesamt einen ausgezeichneten Zustand angesichts des Baujah-

res 1926 attestiert, eben aber auch auf die Schwachstellen hingewiesen.“

Laut Jürgen Peters hat das „Schulschiff Deutschland“ nach den Ultraschallmessungen heute noch dickere Metallplatten, als sie im modernen Schiffbau bei einem Neubau verwendet werden: „Aber Schwitzwasser im Schiff hinter den Einbauten und Dämmungen hat an den Verbindungen der längs im Schiff sitzenden sogenannten Stringer mit dem Rumpf für Durchrostungen gesorgt.“ Lecks seien mit Zement abgedichtet und moderne Vorwarnsysteme installiert worden: „Keiner muss sich sorgen, dass er bei einer Übernachtung hier plötzlich mit dem Schiff sinkt. Aber wir müssen jetzt etwas tun.“