

EINE GRUPPE EHEMALIGER LEITENDER INGENIEURE PEPELT HAMBURGS DRITTES MUSEUMSSCHIFF AUF

Rentnergang macht die „Bleichen“ FLOTT



Die „Bleichen“ fuhr bunt geschmückt bei ihrer Ankunft aus Istanbul in den Hafen ein – damals hieß sie noch „Old Lady“

Mittwoch morgen am Schuppen 50 B. Ein gutes Dutzend grauhaariger Herren im besten Alter schickt sich an, die kurze steile Rampe zum Steg auf einen alten Stückgutfrachter zu erklimmen. Jeder von ihnen trägt einen Blumann und ein breites Lächeln – Vorfreude auf das, was kommt: Schrauben und Hämern für eine gute Sache. Die „Bleichen“, nach der „Cap San Diego“ und der „Rickmer Rickmers“ Hamburgs drittes Museumsschiff, soll wieder flott gemacht werden. Keine leichte Aufgabe bei einem fast 50 Jahre alten Schiff. Aber das ist gerade für viele der Reiz. Unter Deck die Maschine klar machen, so wie zu alten Zeiten, als man selbst noch zur See fuhr.



Karl-Friedrich Buck (63), Geschäftsführer der Carl Baguhn GmbH & Co. und stellv. Vorsitzender des Fördervereins, begutachtet die Laufbuchsen, die seine Firma nachgefertigt hat

Unter Deck ist eine Menge los. Eine einzelne Glühbirne gibt mattes Licht. Es riecht nach Diesel. Ein Hauch von „Das Boot“ im Maschinenraum. Der mächtige 4-Takt-Motor von Deutz mit seinen acht 420 Millimeter Zylindern (73,15 Liter Hubraum) wird von den Männern erst mal links liegen gelassen. Zuerst sind die Hilfsdiesel dran. Drei 517er KHD-8-Zylinder mit 130 mm Bohrungen gilt es zu sanieren. Und hier fangen die Schwierigkeiten an. Neue Dichtungen müssen her. Doch woher nehmen?

Und hier kommt die geballte Erfahrung des „Weißkopfgeschwaders“, wie einer aus der Gruppe sich selbst bezeichnet, zum Tragen. Fast jeder der Bastler war früher einmal Leitender Ingenieur auf einem Schiff und somit Spezialist im Lösen schwieriger Probleme. Denn wenn auf hoher See etwas kaputt ging, musste man sehen, wie man klar kommt. „Hier an Bord gibt es nichts, was nicht schon irgendeiner von uns mal gesehen hat“, erklärt Wilfried Müller (72), ehemals Technischer Inspektor bei Komrowski und heute verantwortlich für die Sanierung der Maschine. Und natürlich kennt jeder seiner Mitstreiter

eine Menge Leute, die man um Hilfe bitten kann.

Viele Ersatzteile gibt es nicht mehr

Bei den Dichtungen kam Bernd Willms (66), Geschäftsführer der GROMEX GmbH, ins Spiel. Seine Firma ist seit 33 Jahren auf den weltweiten Vertrieb von Dichtungen für Großmotoren und Heizkraftwerke spezialisiert. „Ich habe gleich rumtelefoniert und einige Originalteile aufgetrieben, die noch irgendwo auf Lager lagen“, berichtet er. „Viele hätten sie so abgegeben. Andere mussten extra angefertigt werden, weil es sie einfach nicht mehr gibt.“ Und Kolbenringe braucht die „Bleichen“ eine Menge. Allein bei den Hilfsdieseln sind es 120. Bei einem Stückpreis von knapp 20 Euro geht das schnell ins Geld. Und genau das haben die Freunde von der „Bleichen“ natürlich nicht. Dafür jede Menge guten Willen und Einsatzbereitschaft.

Auch andere Firmen unterstützen die „Bleichen“. Hatlapa aus Uetersen arbeitet die beiden Seewasser gekühlten Anfahrkompressoren auf, die unerlässlich zum Starten des

Motors sind, Westfalia überholt die Separatoren, die den Brennstoff vom Schweröl reinigen.

„Wir machen das aus Verbundenheit zu den vielen ehrenamtlichen Mitarbeitern“, meint Willms. „Viele sind gute Kunden. Und man lernt auch immer wieder etwas, wenn man mal soviel geballte Kompetenz vor Ort sieht. Ich nehme immer auch etwas für mich mit, wenn ich an Bord war“, schwärmt er.

Probleme machen Elektrik und Abwässer

Eines der größten Probleme ist die Elektrik. Früher wurde auf Schiffen nur Gleichstrom verwendet. Heute ist Wechselstrom gängig. Wenn man einen Kühlschrank oder Fernseher anschließen will, muss ein zweiter Kreislauf her. Auch mit den Toiletten ist das so eine Sache. Vor 50 Jahren machte man sich noch nichts draus, die Fäkalien im Meer zu entsorgen. Heute ist das verpönt. Es muss wohl alles abgepumpt werden. Auch das wird wieder Geld kosten.

Aber neben den alten Fahrensmännern sind noch andere an Bord aktiv. Der Verein „Jugend für Arbeit“ ist mit der Instandsetzung der Schiffsaufbauten beschäftigt. Wo immer es neuer Planken bedarf, ein Metallträger gewechselt werden oder ein neuer Anstrich her muss, sind die Männer im Auftrag von Joachim Kaiser aktiv. Der Vorsitzende der Stiftung Hamburg Maritim hatte die Spenden für den Kauf der „Bleichen“ gesammelt und ist von dem Schiff begeistert. „90 Prozent sind noch im Originalzustand. Wo hat man das sonst noch?“ Die „Bleichen“ soll einmal eine der Attraktionen des Hafenumuseums werden.

Aber hier liegen auch die Knackpunkte. Soll man ein Teil, das nicht mehr funktioniert, erhalten, weil es eben alt ist und musealen Wert hat, oder soll man es austauschen, damit alles wieder funktioniert. Hier scheiden sich bisweilen die Geister. Da wird dann heftig diskutiert – auch das hält jung.

Immerhin gibt es schon jetzt genug notwendige Technik an Bord. Radar, Kreiselkompass, Funkanlage. Schließlich wird der Germanische Lloyd das Schiff abnehmen, bevor es wieder hinaus auf See geht.

In drei Jahren soll alles fertig sein

In den nächsten drei Jahren soll das Schiff komplett überholt sein. Alles muss dann wieder voll funktionieren. „Die Bleichen ist dann quasi neuwertig“, sagt Wilfried Müller. Schließlich wollen die ehemaligen Seeleute auch wieder auf große Fahrt gehen. Nach Finnland oder Schweden. Mal sehen. Auch da spielt Geld eine Rolle. Denn der Motor braucht rund fünf Tonnen Sprit am Tag. Viel zusätzliche Passagiere dürfen auch nicht mitgenommen werden. Gerade einmal zwölf sind auf hoher See zulässig. Bei Ein-Tages-Touren auf der Elbe dagegen können sich auch mal rund 300 Schaulustige an Bord umsehen.

Eine erste Probefahrt soll es beim Hafengeburtstag im nächsten Jahr geben, hofft Müller. Sagt's und verschwindet unter Deck. Irgendwo leckt schon wieder eine Leitung.

Matthias Soyka

Weitere Informationen unter:
stiftung-hamburg-maritim.de



Reinhard Geppert (62, l.), Bernd Willms (66) und Gert Becker (69, r.) vor einem der Hilfsdiesel

GESCHICHTE DES FRACHTERS

1958 Stapellauf auf der Rendsburger Nobiskrug Werft im Auftrag der Hamburger Reederei H.M. Gehrckens.

Darin steckt ein gutes Stück Hamburger Schiffsbauertradition: Die Rudermaschine stammt noch von Kampnagel, die Schiffsschraube von Zeiss.

Das 1.405-Tonnen-Schiff ist 93,40 Meter lang, 12,30 Meter breit, verfügt über einen 1.800 PS-Motor und schafft 12 Knoten. Fünf Laderäume mit acht Ladebäumen. 22 Mann Besatzung.

Bis 1970 verkehrte die „Bleichen“ zwischen Hamburg und Finnland, von wo sie vorwiegend Zeitungspapierrollen für den Springer-Konzern und Schnittholz mitbrachte.

1970 wurde der Frachter an eine italienische Reederei mit Sitz in London verkauft und in „Canalgrande“ umgetauft.

1979 Zwangsversteigerung an den türkischen Reeder Cantas. Einsatzort war nun Westafrika. Umtaufe in „Arcipel“, **1994** in „Old Lady“.

Heimathäfen waren Malta, Won San (Nord-Korea) und Moroni (Komoren). Hauptsächlich transportierte sie jetzt im Schwarzen Meer Schrott.

2006 drohende Verschrottung, da aufgrund der engen Ladeluken das Löschen der Ladung drei volle Tage dauerte. Spenden von Hamburger Kaufleuten, Reedern und Privatpersonen ermöglichten es der Stiftung Hamburg Maritim, das Schiff zum Schrottwert zu erwerben.

In einer Werft in Istanbul erhielt der Rumpf einen Anstrich in den Originalfarben der Gehrckens-Reederei und wurde danach nach Hamburg zurück überführt. Insgesamt kostete dies rund 450.000 Euro.

Seit dem 30. Januar 2007 liegt das Schiff vor dem Schuppen 50 B.

Anfang Februar gründet sich der Verein „Freunde des Stückgutfrachters MS Bleichen e.V.“, der das Schiff in Eigenleistung sanieren will.

Am 27. April wurde die „Old Lady“ in „Bleichen“ zurückgetauft.

Spendenkonto „Bleichen“
HSH Nordbank
Bankleitzahl 210 500 00
Kontonummer 1000 415 886