



Die SEUTE DEERN – ein Schiff mit wechselvoller Geschichte

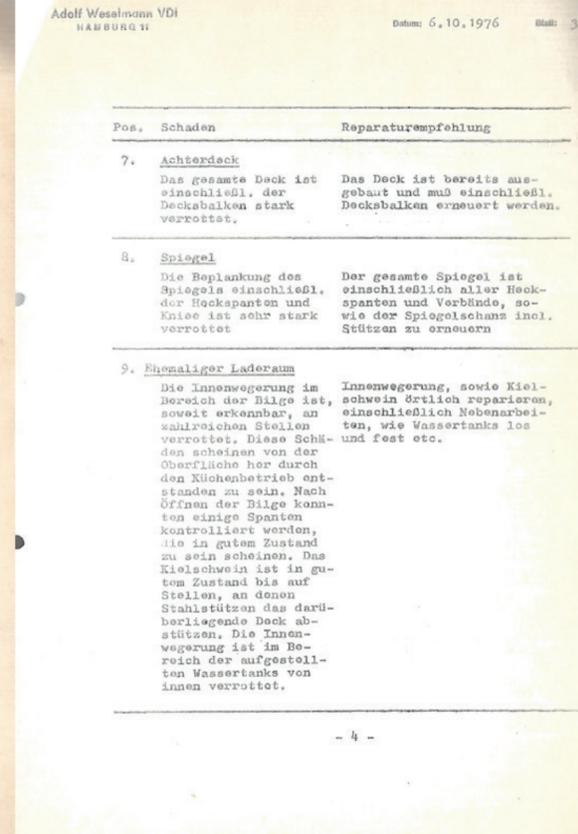
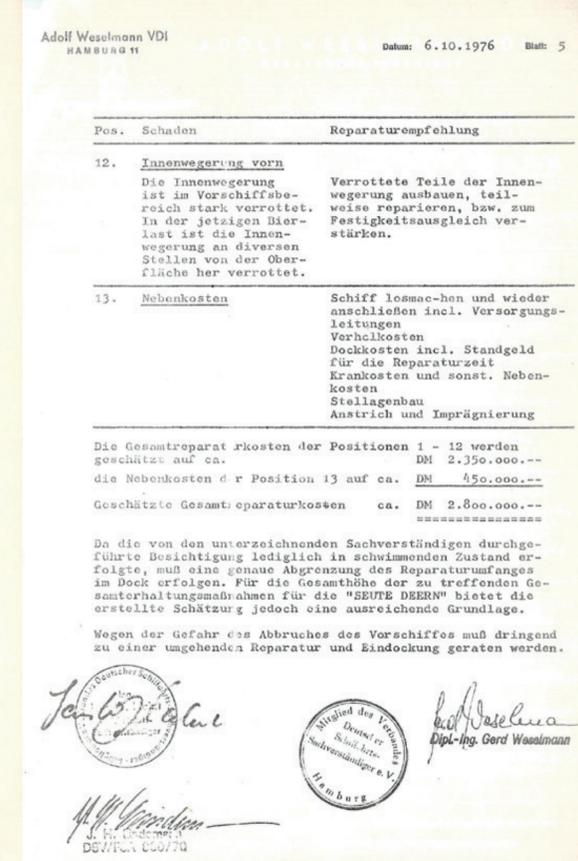
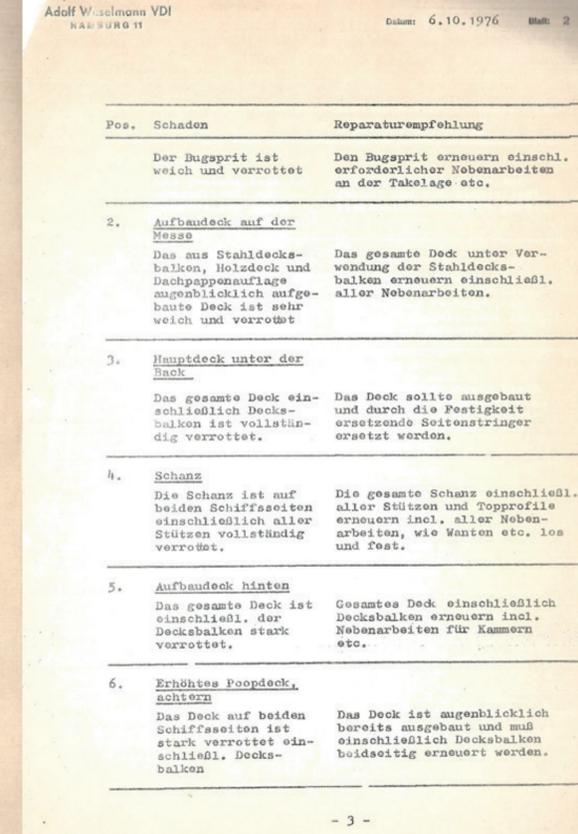
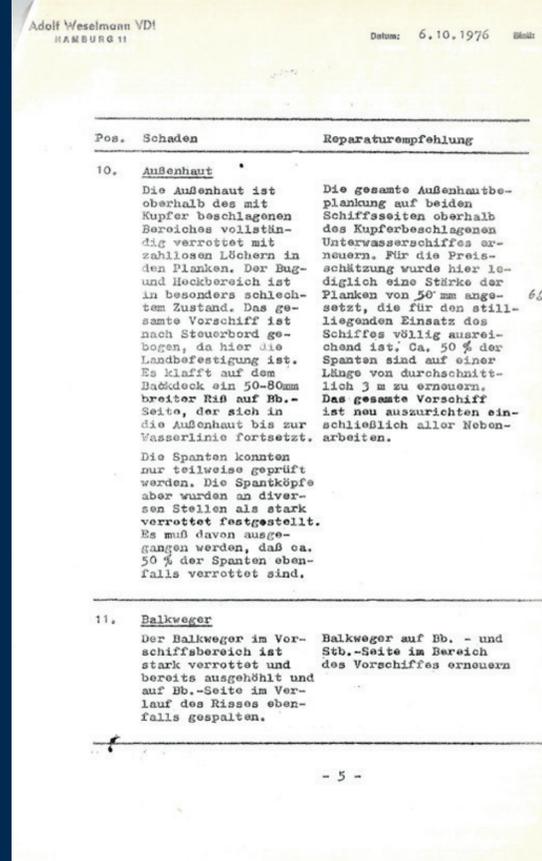
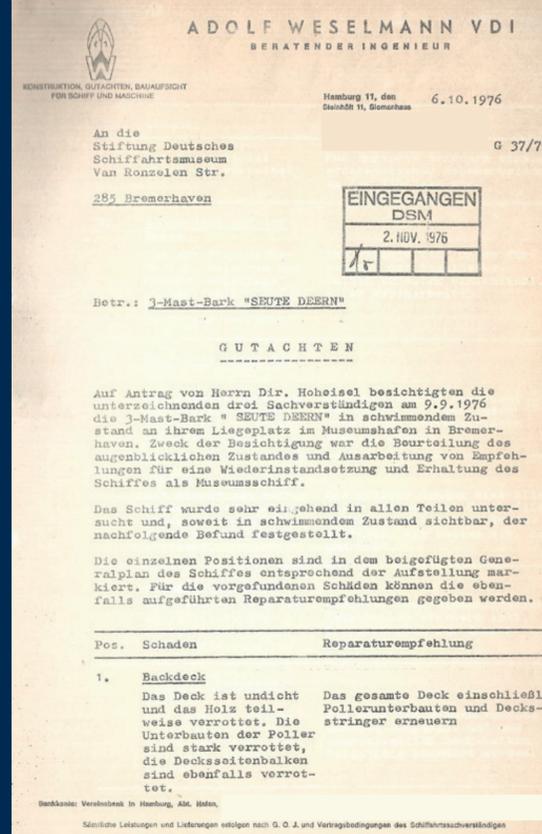
1919 hat das Zeitalter stählerner Dampfschiffe längst begonnen. Doch Stahl ist nach dem Ersten Weltkrieg knapp. Daher bedient man sich in Gulfport im US-Bundesstaat Mississippi noch einmal alter Schiffbautechniken. Möglichst kostengünstig will man einen hölzernen Viermast-Gaffelschoner namens ELIZABETH BANDI bauen, der selbst Holz transportieren soll. 1938 erwirbt der Hamburger Reeder John T. Essberger das Segelschiff. Auf der Werft Blohm & Voss lässt er es zu einer Dreimastbark umbauen, die während der NS-Zeit als Schulungsschiff für Seeleute seiner Tankschiffflotte dient. In jener Zeit erhält das Schiff auch seine charakteristische Galionsfigur in Form einer jungen Frau in der Tracht des Alten Landes. Sie gibt dem Schiff seinen Namen SEUTE DEERN, plattdeutsch für „süßes Mädchen“. Nach dem Zweiten Weltkrieg dient die 75 Meter lange Bark in Hamburg zunächst als Hotel- und Restaurantschiff mit ausgemauerten Zimmern. Als fahrbares Segelschiff ist

sie seither nicht mehr nutzbar. Als die Bark 1954 als schwimmende Jugendherberge ins niederländische Delfzijl verkauft wird, ist sie bereits eine maritime Kuriosität – einerseits aufgrund ihrer Bauweise, andererseits aufgrund ihres Alters. Denn Schiffe erreichen selten eine Nutzungsdauer von mehr als 30 Jahren. 1964 wird das Schiff aufgrund hoher Unterhaltskosten nach Emden weiterverkauft. An der Ems soll es eigentlich zu einem reinen Restaurantschiff umgebaut werden, sinkt jedoch auf den Grund des Hafens, bevor die Pläne verwirklicht werden können. Nach der Bergung und Übernahme durch den Helgoländer Hotelier und Kaufmann Hans Richartz gelingt schließlich der Umbau zum Gastronomieschiff in der Emdener Schröder-Werft. 1966 erhält die SEUTE DEERN in Bremerhavens Altem Hafen einen neuen Liegeplatz. Zunächst befindet sie sich im alleinigen Besitz des Gastronomen, später zu 50 und schlussendlich zu 100 Prozent im Besitz der Stadt Bremerhaven.

Die SEUTE DEERN – von der Seestadt Bremerhaven ins Museum

Bremerhaven und die SEUTE DEERN – das ist eine besondere Beziehung. Schon bald nachdem das Schiff im Alten Hafen festgemacht hat, finden zahlreiche Hochzeiten und Familienfeiern an Bord statt – lieb gewordene Erinnerungen, die der Bark einen festen Platz in den Herzen vieler Seestädter sichern. Immer wieder wird die SEUTE DEERN als Wahrzeichen Bremerhavens bezeichnet. 1972 wird die Bark als Gründungsgeschenk der Stadt in das Deutsche Schiffahrtsmuseum eingebracht. Für ein Wahrzeichen ist der letzte hölzerne Großsegler Europas jedoch schon zu jener Zeit in einem wenig vorteilhaften Zustand: Ein Gutachten aus dem Jahr 1976, ein Jahr nach Eröffnung des DSM, belegt, dass das gesamte Deck inklusive Decksbalken, die Außenhaut, der Heckspiegel und Teile der inneren Strukturen verrotten sind.

Neben der Stadt Bremerhaven, die dem DSM die SEUTE DEERN stiftet, bringt das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V. das Feuerschiff ELBE 3, das Walfangschiff RAU IX und den Bergungsschlepper SEEFALKE in den Museumshafen ein. In der Stiftungsurkunde verpflichten sich das Land Bremen und die Stadt Bremerhaven für den Erhalt der Schiffe aufzukommen. Dennoch reichen die dem DSM jährlich durch die Stifter zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel und die Pachteinahmen aus dem Restaurantbetrieb nicht aus, um die SEUTE DEERN und die anderen Schiffe und Objekte im Museumshafen instand zu setzen und instand zu halten. Stets sind mühsam angeworbene Sonderzuwendungen der öffentlichen Hand sowie Spenden des Fördervereins und anderer Unterstützer notwendig, um die schlimmsten Schäden zu beheben. Für eine grundlegende Sanierung fehlt jedoch das nötige Geld.



Schicksalhaftes Jubiläumsjahr für das „alte Mädchen“

Noch im Juni 2018 feiern das Museumsteam, der Förderverein und ein zuvor gegründeter Initiativkreis zur Rettung der SEUTE DEERN einen großen Erfolg: Für die dringend notwendige Sanierung des Schiffes sind Bundes- und Landesmittel in Aussicht gestellt worden. Die benötigten Gesamtkosten für die Sanierung werden auf rund 32 Millionen Euro geschätzt – diese Summe entspricht der Höhe des Museumshaushalts für mehr als vier Jahre und wäre folglich durch das Museum selbst niemals zu stemmen gewesen.

In der Nacht vom 15. auf den 16. Februar 2019 dann der Schock: Im Restaurantbereich des historischen Großseglers kommt es zu einem Schwelbrand, bei dem glücklicherweise niemand verletzt wird. Die ohnehin angegriffene Substanz des Schiffes wird jedoch weiter in Mitleidenschaft gezogen. Die Küche ist zerstört, so dass der Restaurantbetrieb nach dem Unglück nicht weitergeführt werden kann. Zahlreiche Bremerhavener versammeln sich vor der SEUTE DEERN. In den Rasen vor dem Schiff stecken sie viele herzförmige Schilder mit Liebeserklärungen an die alte Bark.

Im Mai 2019, kurz vor den Feierlichkeiten zum 100. Geburtstag des Schiffes, bewilligen das Land Bremen

und die Stadt Bremerhaven 1,4 Millionen Euro, die für die Prüfung verschiedener Sanierungsvarianten eingesetzt werden sollen. Die Planungen hierfür laufen bereits, als sich am 30. August eine weitere Katastrophe ereignet: Eine der Lenzpumpen, die das undichte Schiff über Wasser halten, fällt aus, was schnell zu einem massiven Wassereintritt führt. Die Bark bekommt Schlagseite und sackt etwa zwei Meter tief ab, bis sie im Schlick stecken bleibt. Noch in der Nacht werden Bergungsmöglichkeiten abgewogen und das Schiff notdürftig gesichert.

Die herbeigerufenen Gutachter erkennen die drohende Gefahr und raten zu äußerster Eile. Mithilfe luftgefüllter Hebesäcke und leistungsstarker Pumpen kann das Schiff zunächst stabilisiert und drei Wochen nach dem Untergang geborgen werden. Abermals ist die Anteilnahme der Bremerhavener groß: Das Museum erhält zahlreiche Zuschriften mit Ideen und Vorschlägen, wie das Schiff vielleicht gerettet werden könnte. Doch die Havarie hat den ohnehin kritischen Zustand der Bark weiter verschlechtert, Gutachter bescheinigen ihr einen „konstruktiven Totalschaden“. Der Stiftungsrat des Museums sieht sich gezwungen, das Schiff aufzugeben, und beschließt im Oktober 2019 den Rückbau.



Foto: Hartig

Trotz des Rückbaus: Die Geschichte der SEUTE DEERN geht weiter

Die 100-jährige Geschichte der SEUTE DEERN weist viele Wendungen auf. Auch nachdem das Ende der Bark bereits besiegelt schien, sorgt sie weiter für Überraschungen. Auf Initiative der Bundestagsabgeordneten Uwe Schmidt und Johannes Kahrs bewilligt der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages Mitte November 2019 für einen Nachbau der SEUTE DEERN 46 Millionen Euro. Zurzeit werden in Absprache mit der Bundesbeauftragten für Kultur und Medi-

en verschiedene Varianten geprüft, wie der Bau eines neuen Schiffes als Wahrzeichen für die Stadt Bremerhaven umgesetzt werden kann. Die Überlegungen beziehen auch die Frage mit ein, wie der Museums- hafen insgesamt attraktiver gestaltet werden kann. Gefördert von der Bundesbeauftragten für Kultur und Medien entsteht unterdessen eine dreidimensionale Dokumentation, die mithilfe von 3D-Scannern erstellt wird. Sie stellt sicher, dass die Bauweise der SEUTE

DEERN sorgsam dokumentiert und dieses Wissen für die Nachwelt erhalten wird. Charakteristische Bestandteile, wie etwa die Galionsfigur, die Anker, das Steuerrad oder große Teile des Riggs, werden gesichert. Auch dem Wunsch nach privaten Erinnerungstücken soll nachgekommen werden, so dass künftig jeder, der möchte, ein kleines Stück SEUTE DEERN für das heimische Regal erwerben kann.



Foto: Oltthaver

Ein Forschungsmuseum der

Leibniz
Leibniz
Gemeinschaft



Was lässt sich am Beispiel der SEUTE DEERN lernen?

Am Beispiel der SEUTE DEERN lassen sich viele Fragen aufwerfen. Was wollen wir als Gesellschaft als kulturelles Erbe erhalten? Und wieviel ist uns der Erhalt von Kulturgütern im konkreten Fall wert? Welche – vielleicht auch ungewöhnlichen – technischen Wege müssen hierfür gefunden werden? Fest steht: Kulturelles Erbe ist ein Geschenk unserer Vorfahren. Es zu bewahren, kann nur als Gemeinschaftsaufgabe gelingen. Weltweit haben Städte, Kommunen und Museen jedoch große Schwierigkeiten, historische Schiffe zu erhalten – insbesondere solche, die sich bis heute schwimmend im Wasser befinden.

Nicht nur Holz ist in seiner Lebenszeit im Wasser endlich, auch Stahl benötigt eine regelmäßige Erneuerung. Kein Schiffbauer konnte einst ahnen, dass sein Wasserfahrzeug einmal als historisch schützenswertes Objekt eingestuft werden würde. Anders als Pyramiden, Schlösser oder Kathedralen sollten Schiffe nicht Jahrhunderte oder gar Jahrtausende überdauern, sondern wurden in der Regel für eine Betriebsdauer von 20 bis 30 Jahren ausgelegt. Wenn wir sie heute als historisch bedeutend einstufen, müssen wir uns zugleich auch darüber Gedanken machen, wie wir sie

erhalten wollen und erhalten können. In der Stiftungsurkunde ist geregelt, dass das Land Bremen und die Stadt Bremerhaven als Stifter durch die Bereitstellung finanzieller Mittel für den Erhalt der Schiffe sorgen. Dass dies mit erheblichem Kostenaufwand verbunden ist, wurde bei der Gründung des Museums nicht ausreichend berücksichtigt.

Für alle, die in unserem Museum Verantwortung trugen und tragen, war und ist dies ein großes Problem, das nie grundlegend gelöst werden konnte. Wenn der Verlust der SEUTE DEERN eines zeigt, dann dies: Der Museumshafen braucht eine nachhaltige Perspektive. Gemeinsam mit unseren Stiftern, unserem Förderverein und unseren Gesprächspartnern auf Bundesebene arbeiten wir daran, dass der Museumshafen wieder ein lebendiger, attraktiver Ort im Herzen Bremerhavens und in den Herzen der Bremerhavener wird. Ein Ort, der Schifffahrtsgeschichte für Touristen und Einheimische erlebbar macht – eingebettet in die Innenstadt und in ein Netz aus verschiedenen Akteuren.

**Begleiten Sie uns dabei unter
www.dsm.museum/seutedeern**