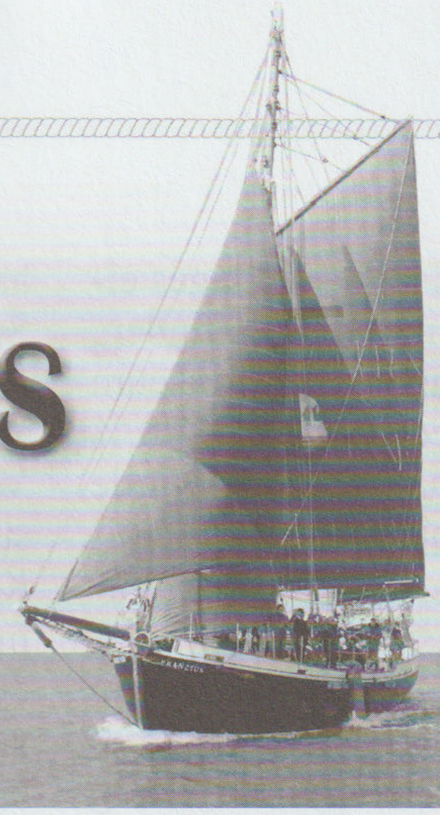
FRANZIUS der Weserkahn –



die Hoffnung stirbt zuletzt

Nicht einmal im berühmten Brockhaus Konversationslexikon aus dem Jahr 1900 findet sich ein Eintrag zum Thema »Weserkahn«. Lediglich die »Weser-Korrektion« wird erwähnt: Zwischen 1887 und 1895 wurde unter Leitung des Bremer Oberbaudirektors Ludwig Franzius für 30 Millionen Mark die seit dem 17. Jahrhundert zunehmend versandete Weser vertieft. So konnten nun Schiffe aus Übersee mit einem Tiefgang von ca. fünf Metern Bremen wieder anlaufen. Bis dahin befuhren die Weserkähne den Fluss. Nur wenig wurde über diese Lastesel der Unterweser berichtet. Lediglich Hans Szymanski berichtet in seiner zum Klassiker gewordenen Veröffentlichung »Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt« (Lübeck 1929) auf knappen zwei Seiten darüber. Er ist der Meinung, dass sie der »Gruppe der Ewer« zuzuordnen seien: »Ihr Verbreitungsgebiet und Baugebiet sind die beiden Ufer der Niederweser gewesen, besonders Oldenburg, geringer war ihre Zahl in Bremen und noch geringer in Hannover.« Um 1859 scheinen demnach ca. 370 der kleinen Segelfrachter auf der Weser unterwegs gewesen zu sein.
Er beschreibt die kleinen Segler, die mehr als ein Jahrhundert Bremen als bedeutende Hafenstadt am Leben hielten, wie folgt:

Weserkähne an der Schlachte in Bremen

Sie gehören zwar zur Gruppe der Ever, ſind aus dieſen hervorgegangen, aber haben ſich dann den abweichenden Fahrwaſſerverhältniſſen entſprechend verſchieden entwickelt. Wie die Ever hatten ſie einen flachen, vorn und hinten aufgeholten Boden, dieſelbe Wegerung, völlige Seiten, ein überhängendes Vorſchiff, jedoch mit weniger gekrümmtem Vorſteven, einem mehr ſenkrechten Achterſteven und einen platten Spiegel mit Heckfenſtern, ſowie auch einen Ruderkopf, dagegen keine Klüsbacken. Die Weſerkähne waren im Durchſchnitt größer, beſonders breiter und höher als die Ever. Ihr mittlerer Wert der L/B beträgt 2,94, gegen 3,26 bei den eigentlichen Elb-Evern. Vorn hatten ſie einen ſtarken Sprung, der nach hinten flacher verläuft als bei den Evern, ein ſchärferes Achterſchiff und nach hinten eingezogene Seiten. Ein beſonderes Merkmal bildete ihre hohe Lukenabdeckung, die für die Aufnahme von ſperrigen Gütern eingerichtet war und Zelt genannt wurde. Die neueren Kähne zeigen im Vorſchiff weniger Sprung, beſitzen die flache Lukenabdeckung der Ever, auch hat ſich für dieſe Fahrzeuge die Bezeichnung Everkahn eingebürgert.

Am Ende des 18. Jahrhunderts beſtand ihre Takelung aus einen Pfahlmaſt, mit einem großen Gaffelſegel, großer Stagfock und an dem Bugſpriet einen Klüver; wie viele Küſtenfahrer ſetzten ſie vor dem Maſt ein kleines Rahtoppſegel. In dem Anfang des 19. Jahrhunderts wurden ſie mit zwei feſten oder loſen Maſten getakelt, entweder mit einem ſehr kleinen und dicht am Spiegel ſtehenden Maſt, oder mit einem weiter vorn befindlichen und hohen Beſahnmaſt mit einem Knickſtag und beide häufig mit loſen Stengen. An Segeln führten ſie ein Großſegel, einen Beſahn, eine Breitfock und darüber gelegentlich ein bis zwei Rahſegel, eine Stagfock, ſowie an dem Bugſpriet mit loſem Jagerbaum zwei bis drei Klüver. Neben den zweimaſtigen Kähnen wurden auch die einmaſtigen weiter verwendet, und ſeit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wird nur noch die Breitfock und an Stelle der Rahſegel ein Großgaffeltoppſegel gefahren.

(Quelle: Die Segelschiffe der Deutschen Kleinschiffahrt, Hans Szymansky, Lübeck 1929)

Weserkähne auf der Weser in Bremen

Bedeutete in Frankreich der Siegeszug der Eisenbahn das Ende der Frachtschifffahrt auf vielen Flüssen und Kanälen in wenigen Jahrzehnten, so war hier die als Weserkorrektion bezeichnete Fahrwasservertiefung verantwortlich für das vollständige Verschwinden der Weserkähne.

70 Jahre nach Beginn der Bauarbeiten zur Fahrwasservertiefung existierten nach Szymanskis Angaben nur noch zwölf dieser »Feederschiffe«, die nur wenige Jahre später auch verschwunden waren – ohne aussagekräftige Spuren hinterlassen zu haben. Geblieben sind lediglich einige wenige Fotos, Zeichnungen und Modelle in Museen.

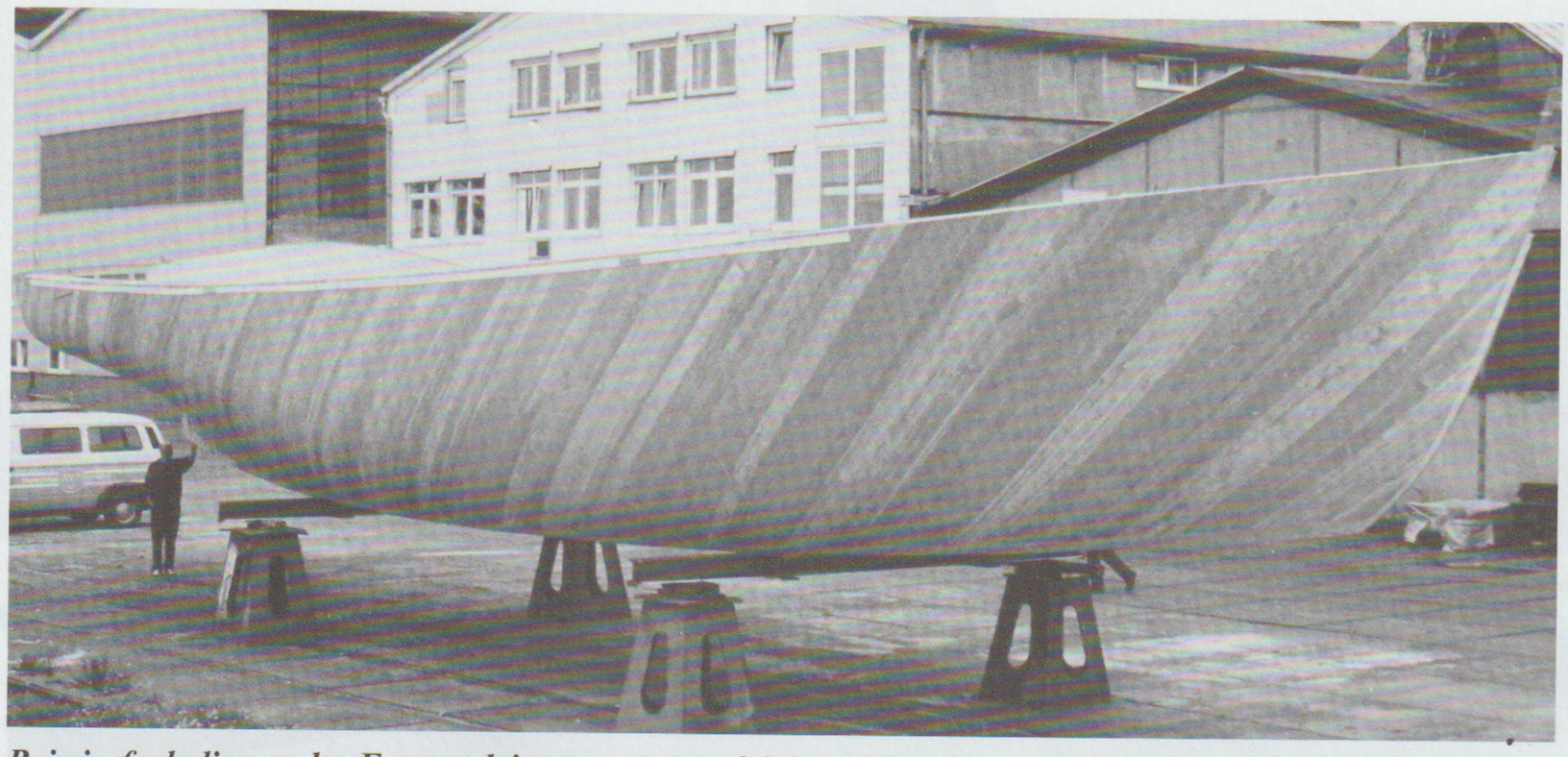
Umso dringender stellt sich die Frage, wie man den einzigen existierenden Segler dieses Typs – die FRANZIUS – erhalten soll, auch wenn es (»nur«) eine Replik ist?

Das Desaster begann vermutlich mit einem fehlenden Logbucheintrag. Die Weserkähne, ähnlich wie die Ewer der Elbe, waren so gebaut, dass sie problemlos trockenfallen konnten – eigentlich.

Führt bei einem hölzernen oder eisernen Ewer Trockenfallen auf unebenem Grund oder einem Stein höchstens zu einer Beule oder einem deutlich sichtbaren Riss im hölzernen Boden, gab es hier offenbar einen

Ein Weserkahn an der Unterwese

Weserkahn gegenüber der Schlachte - dieses Foto diente als Vorlage für den Neubau



Bei vierfach diagonaler Formverleimung sorgen gleich mehrere Holzschichten für Festigkeit

weder sicht- noch fühlbaren Riss im formverleimten Rumpf der FRANZIUS. Ein formverleimter Rumpf reagiert tückisch: Hier bilden sich Haarrisse, durch die eigentlich ständig unmerklich Wasser eindringt, das nicht einmal im Winterlager vollständig austrocknet – eine geradezu ideale Umgebung für Fäulnisbakterien und Pilze aller Art.

Nun muss man natürlich fragen, warum wurde ein formverleimter Rumpf für den Nachbau eines historischen Schiffes verwendet? Bei der Antwort hilft ein kurzer Blick in das unrühmliche Ende von Bremens Werftgeschichte. Seit 1895 begann mit dem Bau des ersten eisernen Loggers BV 2 VEGESACK die Geschichte der Vulkan Werft, die 1995 in einem skandalträchtigen Konkurs endete. Tausende suchten Arbeit, wollten sich qualifizieren und das bei einer Arbeitslosenquote von 11,5 %. Hier versuchte der Staat fördernd einzugreifen mit sogenannten Qualifizierungsmaßnahmen. Im Bundesland Bremen gehörte das 1984 gegründete Jugendkutterwerk dazu, das schließlich im Bremer Bootsbau Vegesack (BBV) aufging. Ziel war von Anfang an, vor allem jugendliche Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger für den Eintritt ins Berufsleben zu qualifizieren. Es waren kleine, aber feine Projekte, die dort erfolgreich erarbeitet wurden: der heute weit über Bremens Grenzen hinaus bekannte Jugendwanderkutter BALU, diverse Jollen, der Torfkahn JAN VAN MOOR und die ESPRIT – ein schneller Schoner mit formverleimtem Rumpf – für das Sail Training Jugendlicher, der bis heute sehr erfolgreich an den Tall Ships Races teilnimmt und dessen junge Crew regelmäßig weite Reisen unternimmt, die bis Island führten.

Als 1996 aus dem Jugendkutterwerk Bremen e.V. die gemeinnützige Bremer Bootsbau Vegesack (BBV) hervorging, blieben die Ziele die gleichen: Qualifizierung schwer zu vermittelnder Langzeitarbeitsloser und Sozialhilfeempfänger, um sie fit zu machen für eine bessere Zukunft und die Rückkehr in Berufsleben. Doch die Projekte wurden größer: Eine große Kogge wurde gebaut, die ROLAND VON BREMEN (2000; L: 24 m), die stählerne Gaffelketsch ROTER SAND (1999; 26,3 m), der hölzerne Schaufelraddampfer DIE WESER, als Jugendherberge ohne Maschine (2008; 24 m) und der Weserkahn FRANZIUS.

Nach den guten Erfahrungen, die man mit der ESPRIT gemacht hatte, erhielt auch FRANZIUS unter Aufsicht des Bureau Veritas einen formverleimten Rumpf, der wesentlich zu den exzellenten Segeleigenschaften dieses traditionell geriggten Schiffes beitrug. Durch die in mehreren Schichten diagonal verleimten (dünnen) Plankenschichten erhält der Rumpf die nötige Festigkeit, ohne zu schwer zu werden, und man spart das aufwendige Kalfatern.

Da offenbar ein entsprechender Logbucheintrag fehlte, dachte auch niemand daran, im Winterlager nach entsprechenden Schäden zu suchen. So nahm das Unglück seinen Lauf. Lange rätselte die Crew über Feuchtigkeit im Bodenbereich. Erst

Anbringung der Außenhaut

als im Winterlager 2019 der Rumpf noch einmal akribisch untersucht wurde, fand man fast unsichtbare Haarrisse. Die genauere Untersuchung ergab, dass die Feuchtigkeit wohl im Verlauf mehrerer Jahre, geschützt durch eine äußere und eine innere Plankenschicht, die inneren Planken großflächig zerstört hatte.

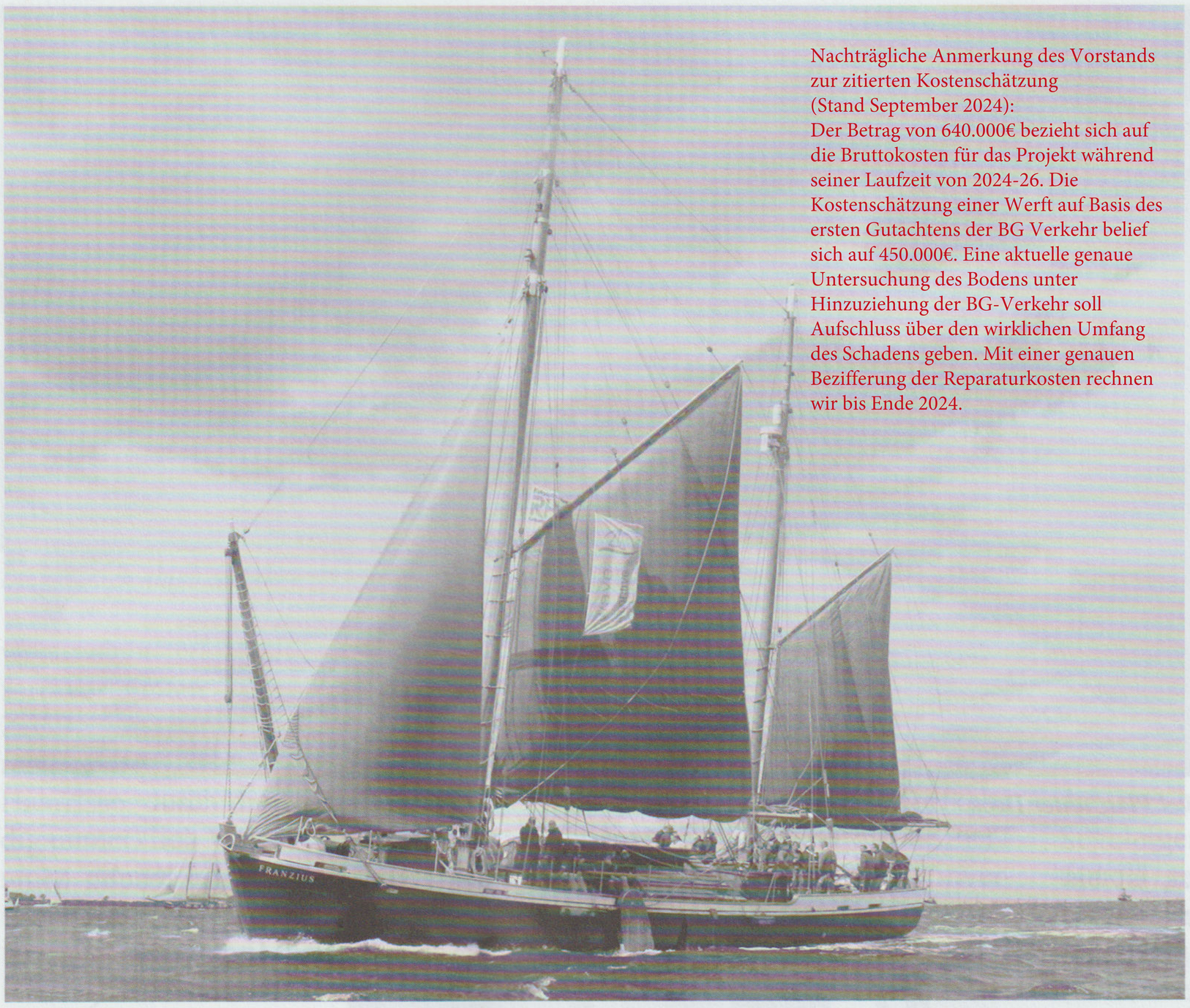
Viel Platz unter Deck

In den nächsten Monaten und eigentlich bis heute geben sich Gutachter, Bootsbauer und Versicherungsmitarbeiter »die Klinke in die Hand«. Da sich, wie bereits erwähnt, kein Logbucheintrag über eine Grundberührung findet, ist bis heute auch keine Versicherung bereit, sich an den Reparaturkosten zu beteiligen. Die sind erheblich, nahezu das gesamte Unterwasserschiff muss erneuert werden, seriöse Schätzungen liegen bei knapp 640.000 Euro. Eine Summe, die der Verein Bremer Weserkahn FRANZIUS e.V. alleine nicht aufbringen kann.

Es ist nicht nur eine Art der Fortsetzung der Tradition der Frachtschifffahrt auf der Unterweser, die das Projekt so wichtig macht. Mindestens ebenso bedeutend ist, dass bis heute 40 Mitarbeiter in zwei Lehrgängen während der Qualifizierungsmaßnahmen am Schiff gearbeitet hatten und zu Bootsbauern ausgebildet worden waren.

Und genauso wichtig sind die vielfältigen Bildungsaufgaben, die sich Verein und Crew gestellt haben, und die während der Thementörns »abgearbeitet« werden: Als Partnerschiff des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer stehen Wattenmeer-Safaris zur Ökologie des Wattenmeeres mit einem zertifizierten Wattführer häufig im Mittelpunkt, Weltnaturerbe-Expeditionen, Beobachtung des Verhaltens der Schweinswale, Forschungsfahrten in Zusammenarbeit mit Hochschulen und Universitäten, Bildungsurlaube in Zusammenarbeit mit Volkshochschulen, Schulprojekte und nicht zuletzt das Sail Training mit dem Erlernen traditioneller Seemannschaft, dem immateriellen UNESCO-Kulturerbe. Es sind vor allem die Wattenmeer-Safaris,

An Deck



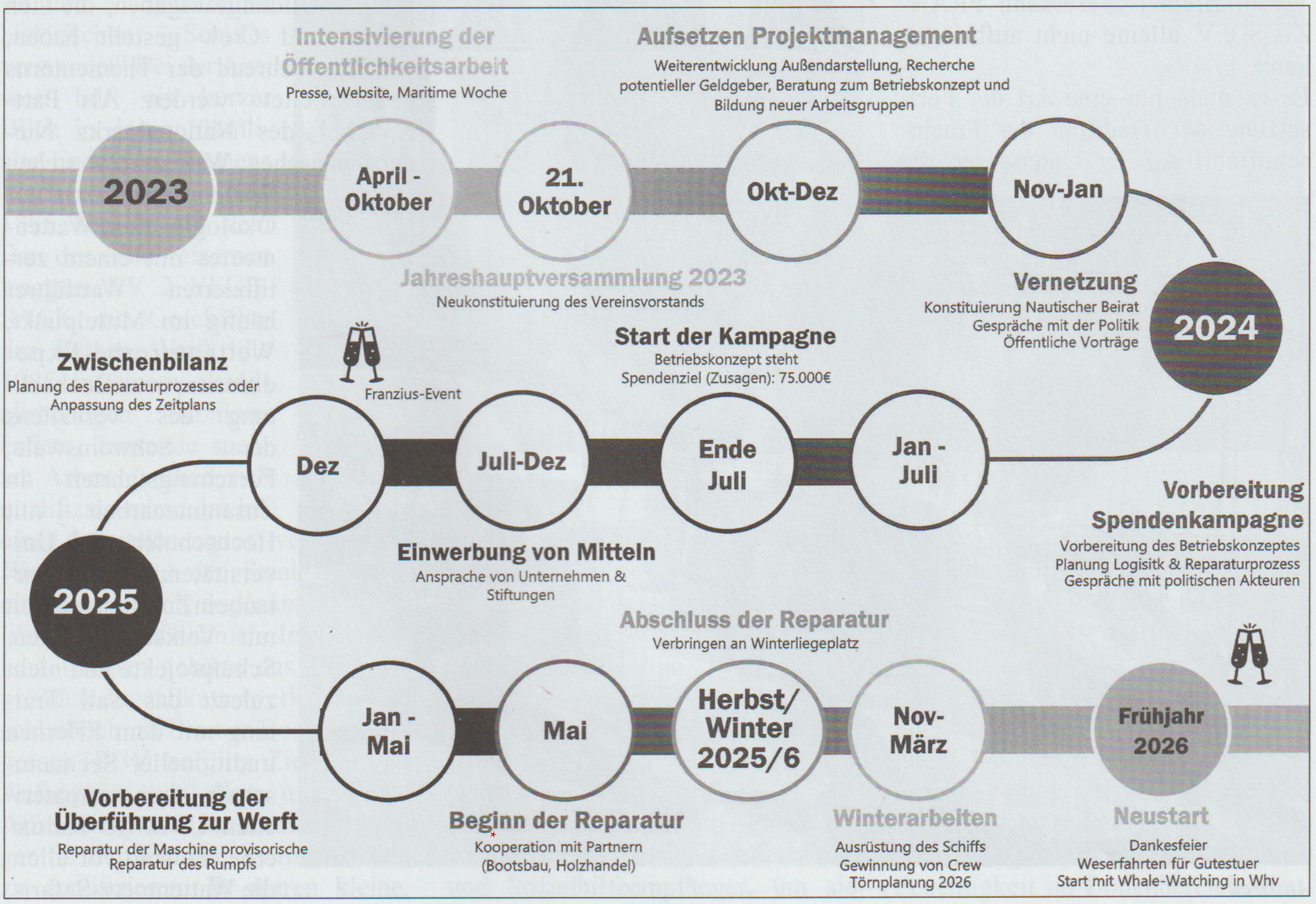
Nachträgliche Anmerkung des Vorstands zur zitierten Kostenschätzung (Stand September 2024):
Der Betrag von 640.000€ bezieht sich auf die Bruttokosten für das Projekt während seiner Laufzeit von 2024-26. Die Kostenschätzung einer Werft auf Basis des ersten Gutachtens der BG Verkehr belief sich auf 450.000€. Eine aktuelle genaue Untersuchung des Bodens unter Hinzuziehung der BG-Verkehr soll Aufschluss über den wirklichen Umfang des Schadens geben. Mit einer genauen Bezifferung der Reparaturkosten rechnen wir bis Ende 2024.

Unter Segeln

die sich den Kurs- bzw. Törnteilnehmern einprägen. Dort, wo sich früher der Laderaum befand, bietet heute der flexible Seminarraum Platz für ca. 30 Teilnehmer, die dort gleich ihre »Beute« vom Wattausflug naturwissenschaftlich auswerten können! Die Verwendung als Seminarschiff hatten die Erbauer von Anfang an eingeplant und gleich 16 Gäste-Kojen für mehrtägige Erkundungsfahrten vorgesehen.
Und noch ein Punkt spricht für den (teuren) Erhalt des Schiffes: Den Bau unterstützten damals der Europäische Sozialfonds, die Bundesrepublik, die Stadt Bremen sowie viele ehrenamtliche Helfer mit tausenden von

Das FRANZIUS Refit-Projekt – 2023 bis 2026

Weitere Informationen unter franzius-weserkahn.de



freiwilligen Arbeitsstunden – Investitionen, die durch das Abwracken (neudeutsch: Rückbau) verloren wären. So hat die Deutsche Sail Training Association (S.T.A.G.) die Arbeit des Vereins seit vielen Jahren gefördert und wird sich bestimmt auch in Zukunft beim Erhalt des Schiffes nicht zurückhalten.

Um nicht das Schicksal der ZUVERSICHT zu teilen, die trotz tapferster Gegenwehr der Vereinsmitglieder das Werftgelände am Nord-Ostsee-Kanal nur noch als Brennholz verließ, hat der Verein unter Führung seines Vorsitzenden Kapitän Thomas Hinze einen detaillierten Plan entwickelt, nach dem im Frühjahr 2026 die FRANZIUS wieder als Bildungs- und Ausbildungsschiff auslaufen kann.

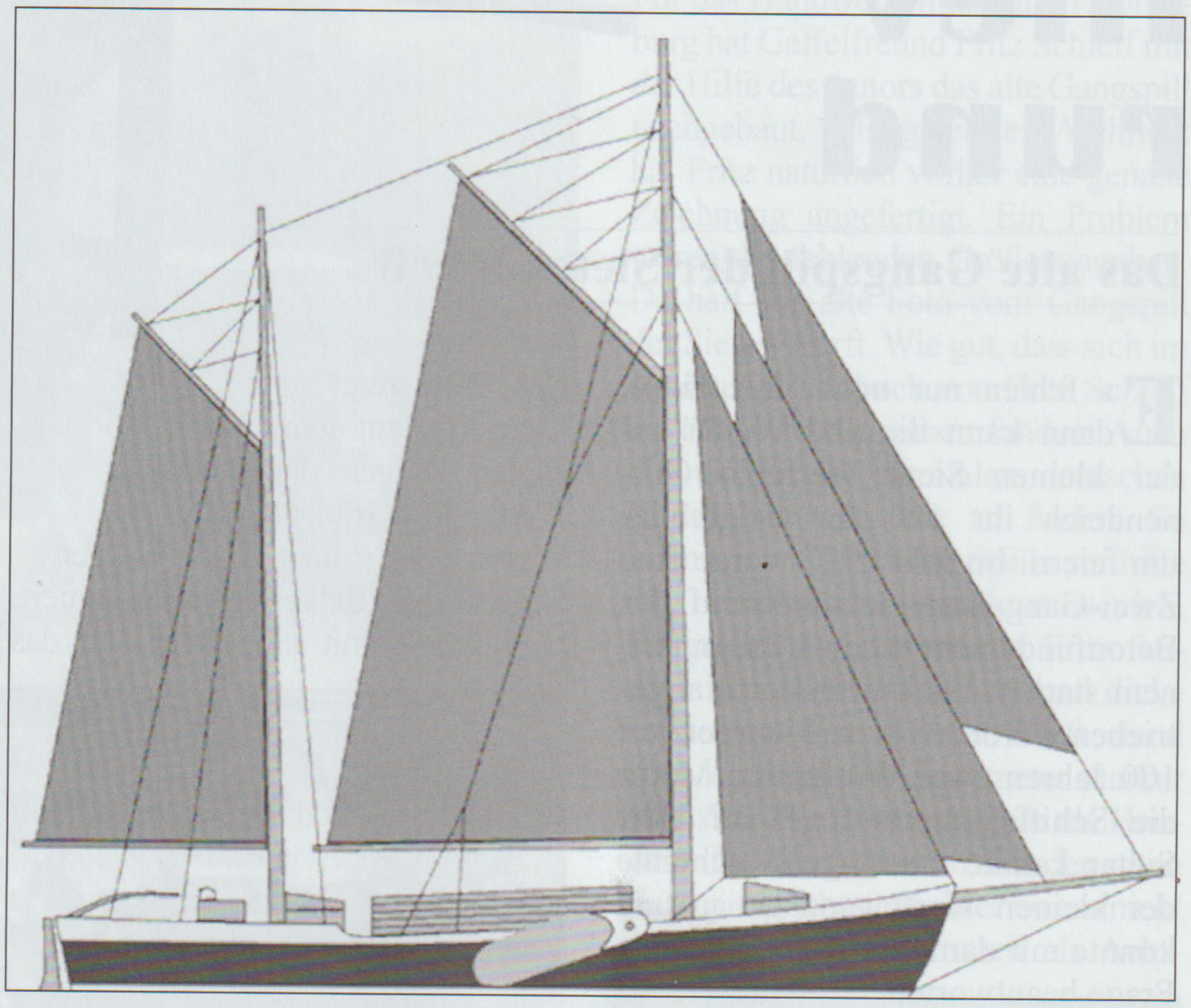
In der Zwischenzeit wurde die professionell gestaltete Werbebroschüre fertiggestellt, mit der potenzielle Geldgeber/Spender von der Bedeutung des weit über die Grenzen Bremens hinaus so wichtigen sozial-maritim-ökologischen Bildungsprojektes überzeugt werden sollen, um sich dann an der Wiederherstellung des Schiffes (finanziell) oder mit Material zu beteiligen. Was spricht dagegen, die FRANZIUS zum Beispiel als Werbeträger für ein »grünes« Firmenprojekt zu nutzen???

Herbert Böhm

Fotos: H. Böhm, Bremer Weserkahn Franzius e.V.

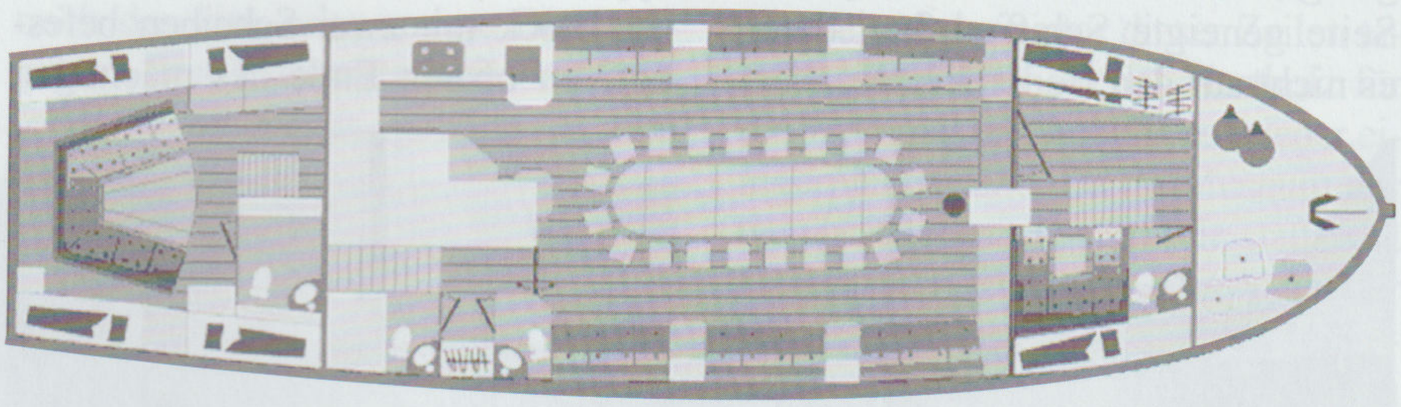
Im Wurster Watt trocken gefallen

Daten FRANZIUS



Traditionelles Rigg als Ketsch mit Gaffelsegeln

- **Schiffstyp:** Weserkahn, Plattbodenschiff
- **Bauwerft:** Bremer Bootsbau Vegesack gGmbH
- **Baujahr:** 1999
- **Masten:** klappbar
- **Länge ü.a.:** 22,60 m
- **Breite:** 6,36 m
- **Tiefgang:** 1,25 m
- **Verdräng.:** 65 t
- **Rumpf:** 4 Lagen holzverleimt
- **Segelfl.:** 273 qm
- **Motor:** MTU 174 KW (240 PS)
- Stammcrew 2 bis 4 (Skipper, Co-Skipper, Deckshands, Koch/Köchin, Referent:in)



Achterkammer Stammcrew, Navigation, Bad + Toilette

Kombüse/ Masch-Raum, Niedergang Speisekammer, Garderobe, Bad +Toilette

Messe mit 12 Kojen

Vorschiffkammer 4 Kojen, Bad + Toilette

Kabelgatt

Innenaufteilung und Kojenplan

Auf Tagesfahrten können 30 Gäste an Bord begrüßt werden. Auf Mehrtagestörns ist Platz für 16 Gäste. Die Stammcrew wohnt in der separaten Achterkammer. Gekocht wird gemeinsam in der offenen Kombüse. Um den großen (abbaubarem) Tisch in der Messe (31,5 qm bei über 4 m Raumhöhe) finden bis zu 20 Personen Platz.