



So hat man ihn noch kaum gesehen: Der „Kapitän Meyer“ nach seiner Anlandung bei der Neuen Jadewerft.



Wer zählt die Tage, wer die Stunden: Axel Vogeler (r.) ist quasi das lebende Inventar des „Kapitän Meyer“ und steckt seine gesamte Freizeit in das Schiff. Hier, im Bild von links, helfen Björn Sabokat, Benjamin Büscher, Amir Lanic. WZ-FOTO: GABRIEL-JÜRGENS



Auch die Schwanzwellen des Tonnenlegers wurden in der Werft gezogen und bearbeitet.



Sisyphus-Arbeit bis in die kleinsten Winkel. Die Arbeit steckt im Detail.

# Verjüngungskur beim „Meyer“ schlägt an

**MARITIMES** Segelkameradschaft Klaus Störtebeker: Unterstützung für ein Team von Idealisten

Es braucht seine Zeit, aber: „Die Wilhelmshavener bekommen ihren ‚Kapitän Meyer‘ wieder, besser als je zuvor!“ Im Sommer soll er an den Bontekai zurück.

VON ULRICH MÜLLER-HEINCK

**WILHELMSHAVEN** – Als am 12. Juli letzten Jahres der „Kapitän Meyer“ – 1949/50 gebauter Doppelschrauben-Dampf-Tonnenleger – vom Bontekai in die Neue Jadewerft am Hannoverkai wechselte, war dies für das Schiff „allerhöchste Eisenbahn“. 60 Jahre nach dem Stapellauf brachten die Sanierungsarbeiten Zug um Zug mehr ans Tageslicht, als es der Segelkameradschaft „Klaus Störtebeker“ lieb war, vor allem, wenn das Licht dort hindurchschien, wo zuvor nur noch Farbe und blättriger Rost dies verhindert hatten.

Heute, 17 Monate später, sieht die Segelkameradschaft, die sozusagen als verlängerter Arm der Stadt deren Museumsschiffe im Großen Hafen betreut, ein hoffnungsvolleres Licht am Ende des Tun-

nels. „Im Sommer kommenden Jahres soll der ‚Kapitän Meyer‘ wieder am Bontekai festmachen“, sagt Vorsitzender Klaus Vogel, und: „Die Wilhelmshavener bekommen ihn in besserem Zustand als je zuvor zurück.“

Dafür waren und sind viele Hände im Einsatz, die dem betagten maritimen Zeitzeugen eine Verjüngungskur bescherten. Die macht ihn für die nächsten Jahrzehnte wieder topfit. Sicherheitsrelevante komplexe Arbeiten unter Aufsicht der See-Berufsgenossenschaft führte die Neue Jadewerft aus, so die Totalerneuerung der Decks über die Speise- und Frischwassertanks in den Mannschaftsräumen. Die waren wegen durchgerosteter Einfüllrohre zwischen Holzfußboden und Stahldeck über Jahrzehnte hinweg allmählich durchgegemelt.

Dass am Ende der Werftarbeiten dafür 30 000 Euro mehr als veranschlagt fällig waren, überraschte Kenner der Materie kaum. Wilhelmshavener kennen die Kostensteigerungen in ganz anderen Dimensionen von einem anderen genieteten Zeitzeugen: der KW-Brücke.



Es grünt so grün: Das Backdeck in neuem Glanz. FOTOS (11): SKS

Als entscheidender für die Zukunftsperspektive des Schiffes erwies sich der offenbar unzerstörbare Idealismus der Vereinsmitglieder, die sich für keine Arbeit zu schade sind und mehr als nur Wochenenden dafür opfern. Da kriecht man in Tanks zum Ausschlämmen, kratzt Rost, zerlegt Aggregate in kleinste Einzelteile, poliert, lackiert, sägt und schraubt komplett neue Holzdecks – allein daraus resultierte eine Einsparsumme von gut 200 000 Euro.

Das war neben den Eigenleistungen nur mit Spenden und Unterstützung von vielen

Seiten möglich, etwa neben der Werft Adalbert Janssen, der den Wasserliegeplatz zur Verfügung stellte, Betriebe wie Turbo-Technik, Nietiedt, Jade-Dienst, HBV, aber auch durch die Wilhelmshavener Hafengewerkschaftsvereinigung mit John Niemann, die über 20 000 Euro beisteuerte.

„Ohne solche Hilfe ginge es nicht“, betont Vogel, „schließlich bringt der ‚Kapitän Meyer‘ seit eineinhalb Jahren keine Einnahmen, nur Ausgaben.“ Die Zuschüsse der Stadt für den Erhalt ihrer Schiffe seien deshalb weiterhin unverzichtbar. Axel Vogeler, seit

Jahrzehnten im Tonnenleger die gute Seele im Blaumann, unterstreicht: „Wir haben noch einen Großteil der Stahlarbeiten zu erledigen, brauchen natürlich Werkzeug und Material.“ Da muss man durch, Vogeler sieht das als Lebensaufgabe. „Das haben wir uns ans Bein gebunden, das führen wir auch zu Ende!“ sagt er und quittiert mit einem leichten Seufzer glatte 2000 Euro für gerade angeliefertes Heizöl. Mit einem Team von Bürgerarbeitern ist auch jetzt mitten im Winter Tag für Tag Arbeit im Schiff angesagt.

Die Dampfkessel sind zur Zeit in der Abnahme durch den Germanischen Lloyd. Am Ende wird auch das Sicherheitszeugnis durch die SBG erneuert und verlängert sein. Klaus Vogel, gerade 70 geworden und auf der Suche nach einem Nachfolger im SKS-Vorsitz in Vorstandsmitglied Kai Hülzer fündig geworden, zeigt sich weiter als optimistischer Realist: „Wenn es der Stadt mit dem Wunsch nach maritimer Identität weiterhin Ernst ist, sollte auch der ‚Kapitän Meyer‘ – und nicht nur der – auf ganz lange Sicht eine echte Chance haben.“



Stolz auf das schon Erreichte: SKS-Aktivisten Kai Hülzer, Axel Vogeler und Klaus Vogel (von links) auf dem jetzt frisch verlegten Laufdeck aus sibirischer Lärche. WZ-FOTO: GABRIEL-JÜRGENS



Etwas vom Rost erleichtert, aber immer noch Schwergewichte: Die Anker.



Einfüllrohre und Tankdeck vor und nach der Sanierung (Fotos unten). – Das sieht nach Arbeit aus: Nagender Rost am Aufbau und zerlegte Maschinenteile (Bilder oben).



Der Schornstein im Zustand vor und nach der gründlichen Erneuerung.