

Mit Weselmann fing alles an – JAN-DIRK ist der Urahn heutiger Containerfeederschiffe! Helfen Sie ihn in Fahrt zu halten!

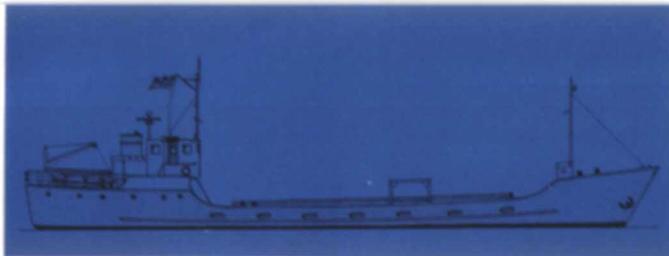
Einer der letzten Vertreter des Küstenmotorschiffstyps 'Weselmann', die seit dem 13. März 1981 in Burgstaaken beheimatete JAN-DIRK, konnte buchstäblich in letzter Minute vor dem schon beschlossenen Abbruch am 10. Februar 1999 gerettet werden. Ulrich Koch aus Wischhafen an der Unterelbe, einem früheren Schwerpunkt der Küstenschiffahrt, erwarb den am 1. November 1950 von der Cuxhavener Mützelfeldtwerft als JÜRGEN abgelieferten Frachter mit der Hilfe seiner Frau und dem finanziellen Engagement seiner Schwiegermutter. Ziel der Familie Koch war es, die JAN DIRK der Nachwelt zu erhalten. Am 26. Juli 1999 fand die Gründung des Fördervereins zur Erhaltung des Küstenmotorschiffs JAN DIRK e. V., die Eintragung in das Stader Vereinsregister und die Anerkennung der Gemeinnützigkeit durch das Finanzamt Stade statt.

Das gut erhaltene und fahrfähige Schiff soll nun mit Hilfe von weiteren Vereinsmitgliedern und Sponsoren erworben und in das Vereinsigentum überführt werden. Im Winter 1999/Frühjahr 2000 hat der Verein eine Totalsanierung des 24 m langen, 6 m breiten und rund 2,7 m hohen Laderaums in Arbeit, der künftig multifunktional genutzt werden soll. Feiern aller Art sind ebenso vorstellbar wie Präsentationen maritimer Objekte (Bücher, Ausrüstungs-, Navigations- und Rettungsmittel usw.) oder Ausstellungen. Die JAN-DIRK wird an maritimen Veranstaltungen im Raum seines alten Fahrtgebietes Nord- und Ostsee teilnehmen und die Erinnerung an die erste Kümo-Generation der Nachkriegszeit erhalten und helfen, auch der heutigen Küstenschiffahrt den nötigen Stellenwert zu verschaffen.

Der BRZ 298/423 tdtw-Frachter JAN-DIRK ist die Mühe wert; in seiner fast fünfzig Jahre währenden Fahrtzeit auf Nord- und Ostsee ist er niemals wesentlich umgebaut oder verlängert worden. Lediglich sein Ladegeschirr wurde abgenommen, aber immer noch schlägt der 1950 eingebaute Viertakt-Sechszylinder-Deutzmotor mit 250 PSe seinen Takt, wenn er denn angelassen wird. Der Bau der JAN-DIRK ex HEINRICH NAGEL ex JÜRGEN basiert auf Konstruktionsunterlagen des Hamburger Schiffbau-Oberingenieurs Adolf Weselmann, der wie andere Konstrukteure auch zur Entwicklung eines modernen leistungsfähigen Kümos aufgerufen worden war. Die deutsche Küstenfrachterflotte war durch den zweiten Weltkrieg erheblich dezimiert worden. 1948 umfaßte der Tonnagebestand der im Verband Deutscher Küstenschiffseigner organisierten Eigner 955 Schiffe mit etwa 108.000 BRT und rund 160.000 Tonnen Tragfähigkeit. Die durchschnittliche Ladekapazität lag also bei 168 Tonnen, das Durchschnittsalter lag jenseits der 30 Jahre. Zu diesem Zeitpunkt wurden zum Ersatz der Kriegsverluste rund 100 Neubauten geplant, deren Größe durch die damals gültigen alliierten Kontrollratsvorschriften auf 110' Fuß/ 33,45 Meter beschränkt war; die Maschinenleistung durfte 300 PS nicht übersteigen.

Dem 1. Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Küstenschiffer, Kapitän Walter Richter, wurde von der Bundesregierung für die ersten Schiffe vier Millionen DM bewilligt. Dafür sollten mindestens 13 Schiffe für Kapitäne gebaut werden, die im Kriegseinsatz ihre Schiffe verloren hatten. Aufgrund einer Ausschreibung vom Verband Deutscher Küstenschiffer wurde der Arbeitsgemeinschaft Küstenschiffe, bestehend aus Maierform, der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt sowie den Herren Beeck, Lemke und Weselmann, Entwürfe für den Bau auszuarbeiten, insbesondere mit der Maßgabe, daß für die bewilligten vier Millionen DM 13 Schiffe gebaut werden konnten. Der 'Weselmann'-Entwurf kam in die Entscheidung und wurde schließlich in Auftrag gegeben. Ein Neubau des vom Konstrukteur Adolf Weselmann in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Küstenschiff entwickelten Kümo kostete in absolut einfachster Bauweise rund 325.000 DM. Das erforderliche Mindest-Eigenkapital in Höhe von 20 Prozent machte über 60.000 DM aus, ein Betrag, den die bauwilligen Eigner nur mit Mühe aufbringen konnten.

Die erste Aktion mit dem Bau von 13 Schiffen entwickelte sich sehr schnell, so daß nach den gleichen, leicht abgeänderten Plänen, unter Berücksichtigung derselben Grundkonzeption, insgesamt 71 Fahrzeuge gebaut wurden. Für ihre Finanzierung gab es keine Bundesmittel. Im Eldebereich und Schleswig-Holstein wurden 48 und im Weser- und Emsbereich 23 dieser sogenannten 'Volkswagen'-Kümos gebaut.



JAN-DIRK im heutigen Aussehen. Zeichnung: Alfred Schneider

Die Mützelfeldtwerft in Cuxhaven partizipierte mit zwei Kümos an dem Wiederaufbauprogramm. Sie lieferte am 15. Oktober 1950 zunächst die RONALD an den Warstader Kapitän Hans Suhr ab und einen Monat später die JÜRGEN an Kapitän Henry Blohm aus Stade. Dieser wollte das Schiff anlässlich des Stapellaufes eigentlich auf den Namen HELMUT nach seinem ältesten Sohn taufen lassen, aber der Makler wies ihn an: 'Einen Helmut haben wir schon am Kontor, such Dir einen anderen Namen', und so wurde der zweite Sohn JÜRGEN Namensgeber und Taufpate. Als Antrieb wählte Kapitän Blohm für seinen 438 tdtw-Frachter eine Deutz-Maschine vom Typ RV 8M 536 mit 250 PSe/184 kW, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von neun Knoten verlieh. Kapitän Henry Blohm wurde nur 48 Jahre alt, er starb am 6. Juni 1956. Im Januar 1958 erfolgte die Überschreibung des Schiffes auf seine Witwe Hertha Blohm und die Kinder. 1958 kauften Heinrich Nagel und Sohn aus Wischhafen das Kümo und benannten es HEINRICH NAGEL. Neun Jahre fuhr das Schiff für die Nagels, 1974 kauften Reinhard und Walli von der Fecht ebenfalls aus Wischhafen den Frachter, der nach ihrem Sohn den Namen JAN-DIRK bekam. Das Ehepaar von der Fecht ersetzte mit dem Weselmann-Kümo eine JAN-DIRK mit 130 BRT aus dem Baujahr 1931.

Am 2. März 1981 wurde Kapitän Wilfried Liesenberg aus Burgstaaken neuer Eigner, ein Namenswechsel fand nicht statt. Äußerlich hat sich am Schiff seit seiner Indienststellung wenig verändert, nur das Ladegeschirr wurde unter der Regie von der Fechts abgetakelt. Aus optischen Gründen versah der Eigner von der Fecht die Front des Ruderhauses mit einer Teakholzverkleidung. Liesenberg ließ den Heimathafen Burgstaaken anbringen und veränderte schrittweise die Farbgebung. Der Rumpf wurde blau-türkis, die Brückenfront bekam einen braunen Anstrich, und der Name JAN-DIRK wurde in plastischen Buchstaben draufgeschraubt. Liesenberg ließ einen Lukenwagen aufbauen, damit nicht mehr jeder einzelne Lukendeckel einzeln mit zwei Mann ab bzw. aufgedeckt werden mußte. Zuletzt fuhr Liesenberg das Schiff nur noch zusammen mit seinem langjährigen Matrosen Erwin Hochmuth, mehr Besatzung erwirtschaftete der kleine Frachter nicht mehr. Die Entwicklung in der Küstenschiffahrt war in den vielen Jahren an ihm vorübergegangen. Aus Kostengründen war der Trend zum größeren Schiff erfolgt. Die 4/600 Tonner der Wiederaufbauzeit wurden durch die 1000-Tonner der sechziger Jahre ersetzt, ihnen folgten die 17/2100-tdw-Frachter Ende der siebziger Jahre und seit den neunziger Jahren sind die meisten Kümos, wenn es denn überhaupt noch welche sind, in der Regel 3500 tdtw und größer. Es blieben zwar etliche kleine Häfen und Partien nach, die für größere Einheiten nicht zugänglich oder interessant waren, aber ihre Frachtraten hatten sich leider nicht nach oben entwickelt.

In der Stückgutfahrt faßten nur wenige Weselmann-Fuß, die Linien bevorzugten größere Schutzdecker mit mehr Raum- und Stellplatz. Ab Anfang der sechziger Jahre verdrängten moderne und vor allem größere Schiffe, so ab 1000 tdtw, die Weselmann aus der Holzfahrt. Ihre Domäne wurde nun die Schüttgutfahrt im Bereich der kleinen Fahrt von westlicher Ostsee und östlicher Nordsee. Aufgrund ihrer kleinen Abmessungen konnten sie auch kleinste Hafenplätze bedienen, von denen es vor allem in Schleswig-Holstein (Schleswig, Kappeln, Heiligenhafen, Orth, Burgstaaken, Neustadt) und in Dänemark sowie an der Ostküste Englands noch viele gab. Anfang Februar 1999

