

Stahlpflaster für „Schulschiff Deutschland“

BVT-Werft beginnt mit den Schweißarbeiten / Deutsche Stiftung Denkmalschutz steuert 50 000 Euro bei



Freude über 50 000 Euro für das Schulschiff: Claus Jäger (von links), Horst Helms, Georg Skalecki und Bernd Wagner von Lotto Bremen.

Das „Schulschiff Deutschland“ braucht den neuen Gurt aus zwei Meter hohen Stahlplatten einmal komplett um das ganze Schiff herum. Das ist das Ergebnis der Messungen an der Außenhaut, die am Dienstag im Bremerhavener Schwimmdock abgeschlossen wurden. Damit wird nun die kalkulierte Maximalmenge von 35 Tonnen Stahl verschweißt.

VON VOLKER KÖLLING

Vegesack-Bremerhaven. „Wir hatten die Hoffnung, nicht ganz rum zu müssen und so Geld zu sparen. Nun werden wir aber neben dem Gürtelband auf Höhe der Wasserlinie auch noch weitere Stahlpflaster am Unterwasserschiff anbringen,“ erläuterte

Claus Jäger, Vorsitzender des Deutschen Schulschiff-Vereins, am Dienstag gegenüber einer Delegation der Deutschen Stiftung Denkmalschutz aus Bonn direkt unter dem nackten Schiffsrumpf. Die private Stiftung hat aus Lottomitteln 50 000 Euro für die über eine Million Euro teure Rettung des Schulschiffs beigesteuert.

Landesdenkmalpfleger Georg Skalecki hatte zudem mit Claus Jäger in Berlin vorgeschlagen, um letztlich 400 000 Euro an Mitteln aus dem Etat des ehemaligen Kulturstaatsministers Bernd Neumann loszu-eisen, bis heute der größte Einzelposten der Rettung. Skalecki: „Man sieht dem Schiff an seinen Linien seine legendäre Dynamik an. Wir haben es mit einem nationalen Denkmal zu tun: Dem letzten in



Im Bredow-Dock in Bremerhaven: Das „Schulschiff Deutschland“ bekommt ein Gürtelband auf Höhe der Wasserlinie und Stahlpflaster am Unterwasserschiff.

FOTOS: VOLKER KÖLLING

Deutschland erhaltenen Großsegler des Deutschen Schulschiffvereins.“ Und Horst Helms weiß als Ortskurator der Deutschen Stiftung Denkmalschutz auswendig, dass dieses Schiff einst mit 16 Knoten Fahrt durch die Ozeane gepflügt ist: „Das war damals wirklich viel.“ BVT-Werftchef Thors-

ten Rönner versicherte, das Schiff mit besonderer Sorgfalt zu behandeln: „Die Reparatur dieser alten, genieteten Seglerrümpfe ist eine besondere Herausforderung. Das können heute nicht mehr viele Werften.“ Die BVT ist nach der Grundsanierung der alten „Alexander von Humboldt“ und dem

Neubau der „Alex II“ praktisch die letzte Großseglerwerft in Deutschland. Claus Jäger bestätigte, dass der Verein einige Werften angefragt hatte: „Aber neben der BVT-Werft haben wir nur von Bredow in Bremerhaven ein Angebot erhalten. In deren Dock stehen wir heute und sehen, dass auch BVT hier die Dockarbeiten vornimmt.“

Zweieinhalb Wochen dürfen die Schweißarbeiten am Rumpf insgesamt dauern, dann wartet das nächste Schiff auf das Dock. Nun sollen die ersten Stahlpflaster ganz unten am Rumpf aufgebracht werden, wo innen im Schiff Ballastbeton den Ausbruch eines Feuers verhindert. „Da ist das Schweißen ungefährlich. Aber wo wir Holzverkleidungen und Farbe hinter der Schweißlinie haben, muss alles Brennbares bis auf zwanzig Zentimeter Höhe über den Schweißpunkten weg,“ erläutert Ingo Müller-Fellmett. Der Schiffsbetriebsmeister ist in diesen Tagen buchstäblich überall zugleich auf dem Dreimaster gefragt. „Die Zusammenarbeit hier auf der Werft läuft prima. Man sieht, dass es alle gewohnt sind, dass von außen noch Firmen beauftragt werden für die nötigen Arbeiten.“

Die Kabinen werden zerlegt

Bis Ende der Woche zerlegen Tischler, Elektriker und Heizungsbauer alle Kabinen und die Wand der Messe. Sie sorgen für den freien Blick auf die Außenhaut überall da, wo außen geschweißt werden muss. Wenn es heiß wird, passt innen im Schiff eine Feuerwache mit Feuerlöschern und Wasserspritze auf, dass das schwimmende Denkmal nicht in Flammen aufgeht. „Aber es gibt immer wieder Unwägbarkeiten: Gerade standen wir vor der Frage, wie wir seitlich überhaupt in den Kettenkasten hineinkommen. Da müssen wir uns dann beispielsweise einen Weg durch den Beton stemmen.“ Nirgendwo wird ohne Kontrolle innen geschweißt, hat der technische Schulschiff-Chef als Lösung ausgegeben.

Schiffsbetriebsmeister Ingo Müller-Fellmett guckt dann genau hin, wenn alles wieder in den Urzustand zurückversetzt werden muss, notfalls mit viel Sikaflex und Farbe: „Es gibt für jede Kabine eine Einzelabnahme. Ich habe alles dokumentiert und fotografiert. Da sind die Kollegen hier jetzt schon am Schwitzen.“

Die Spendenaktion des Deutschen Schulschiffvereins und des WESER-KURIER geht indes weiter. Bis jetzt sind laut Claus Jäger mehr als 100 000 Euro zusammengekommen: „Und wir haben in den vergangenen Tagen immer noch täglich Einzelspenden von 20 bis 300 Euro bekommen. Auf das Geld sind wir dringend angewiesen.“ Es gibt bei der Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01) ein Spendenkonto mit der Nummer 111400. Die Spenden werden quittiert.