

Wasserbauer baggern den Schlick weg

„Schulschiff Deutschland“: Arbeiten am Liegeplatz / Großsegler länger in der Werft in Bremerhaven

Das „Schulschiff Deutschland“ ist in der Werft. Trotzdem gibt es am angestammten Liegeplatz auf dem Wasser einiges zu sehen. Die Wasserbauer der Bremer Firma Wortmann Bauunternehmung baggern seit Tagen von einem Schwimmponton aus den Schlick an dieser Stelle der Lesummündung weg. Zeit haben sie genug, weil das Schulschiff sogar noch zwei Wochen länger in Bremerhaven bleiben muss.

VON VOLKER KÖLLING

Vege sack. Frank Kronschewski faltet einen Plan auseinander. Der zeigt seiner Crew, wo unter Wasser der Spundwandkasten verläuft, in dem der fast 90 Meter lange Großsegler „Schulschiff Deutschland“ sonst liegt: „Unser Job ist es, auch alles aufzunehmen, was sich vor dem Bereich der Liegewanne angesammelt hat.“ Die starke Strömung der Lesum nimmt von den Ufern jede Menge Boden im Wasser mit. Kronschewski, Geschäftsführer der Firma Wortmann, die den Schlick am Liegeplatz des Großseglers entfernt: „Bei Hochwasser geht dieses Wasser auch über den Spundwandkasten und das Sediment setzt sich dann unten ab.“

Von bis zu 3000 Kubikmetern Baggergut ist in der Ausschreibung durch die Wirtschaftsförderung Bremen die Rede. Deren Sprecherin Juliane Scholz beziffert die Kosten der Arbeiten auf 140000 Euro: „Das Ausbaggern war turnusgemäß ohnehin fällig und jetzt zur Werftzeit konnten wir die hohen Kosten sparen, sonst hätten wir das Schiff auf unsere Rechnung verholten müssen.“ Grundsätzlich gehe es an dieser Stelle darum, dass das „Schulschiff Deutschland“ nicht durch zu viel Schlick unter dem Kiel Schaden nehme.

Die Firma Wortmann hat schon früher für Wasser unter dem Schulschiff gesorgt. Dementsprechend ist Frank Kronschewski nicht erstaunt, dass er hier nur mit schwerem Gerät gegen die Schlammmassen ankommt. Die große Schute schaffte Wortmanns Subunternehmer Heinrich Hirdes ganz aus Frankreich heran. Kronschewski: „Von diesen Klappschuten haben wir im Revier nicht mehr allzu viele.“ Der Clou: Der Schlick muss nicht mehrmals aufwendig bewegt werden. Die „HH 210“ fährt einfach Richtung Weserkilometer 33, öffnet dort den Schiffsboden und verklappt so den unbelasteten Lesumgrund einfach wieder in die Weser.

Auch der Bagger ist ein Spezialfahrzeug mit einem extra weiten Ausleger vor dem breiten Greifer. Der Maschinenführer tastet sich geradezu über den Grund zum nächsten unsichtbaren Schlickschenkel. Das Bild ähnelt einem Schwan, der mit langem Hals am flachen Ufer gründelt. Nur nähert sich der Bagger unermüdlich von Kubikmeter und Kubikmeter dunklem Grund, um ihn nach einem Schwenk des Halses in



Der Bagger lässt den Schlick in die Schute fallen. Das unbelastete Material wird anschließend in der Weser verklappt.

FOTOS: KÖLLING

die offene Schute auszuspucken. Kronschewski erklärt, dass sie an den tiefsten Stellen bei Niedrigwasser baggern und sich die ganz flachen Ecken bei Hochwasser vornehmen: „Wir müssen hier an manchen Stellen auf minus 9,5 Meter bei normalem Wasserstand. Mit dem Bagger kommen wir acht Meter tief hinunter.“

So braucht es auf dem Ponton den dritten Mann, weil die Plattform samt Baucontainer, Materiallager und Bagger an Stahltrossen immer wieder hin und her manövriert werden muss. Manche der Verbindungen reichen zu den Dalben am Liegeplatz, die Wortmann-Crew hat aber auch Anker ausgebracht. Zusätzlich kann sich die Arbeitsplattform auf zwei Beinen selbst am Lesumboden abstellen und so besser der hier starken Strömung trotzen. Halb fertig sind sie schon, schätzt der Geschäftsführer. Die kommende Woche noch und diese Wasserbaustelle ist geschafft.

Claus Jäger kann von seinem Vorstandsbüro im Schulschiffhaus sehen, wie gut es zumindest zu Hause vor der Haustür vorangeht. In Bremerhaven in der Werft hat die Dienstag-Baubesprechung ergeben, dass

das „Schulschiff Deutschland“ noch zwei Wochen länger im Dock liegen wird: „Weil doch die maximal kalkulierte Menge von über dreißig Tonnen Stahl zu einem zwei Meter hohen Gürtel verarbeitet werden muss, dauert es einfach länger“, so der Vorsitzende und Geschäftsführer des Deutschen Schiffsvereins. Nach den Schweißarbeiten ist demnach jetzt die sogenannte Dichtigkeitsprobe für den 22. November geplant. Dringt dann nirgendwo mehr Wasser ein, müssen noch fünf Lagen Anstrich auf das Schiff gebracht werden.

Vor Ort passt Schiffsbetriebsmeister Ingo Müller-Fellmett laut Jäger wie ein Luchs auf, dass alle Arbeiten in bester Qualität ausgeführt werden. Doch das wird zumindest die fünf Hochzeitsgesellschaften nicht so sehr freuen, die für den 6. Dezember das Schulschiff für ihren großen Tag ausgesucht hatten. Immerhin: Für das große Konzert auf der Schulschiff am dritten Advent ist Claus Jäger noch optimistisch: „Bis dahin müsste das Schiff wieder hier sein.“ Angesichts der Winterstürme um die Zeit könnte das Zurückholen aber noch problematisch werden.



Frank Kronschewski überwacht die Arbeiten an der Lesummündung.