

18-Meter-Mast am Haken

Die „BV 2 Vegesack“ bekommt zwei neue Masten und ist jetzt bereit für die Saisonfahrten

VON VOLKER KÖLLING

Vegesack. Nach dem Bruch des Besanmasts in der Nordsee im Sommer 2016 hat die „BV 2 Vegesack“ jetzt nach mehr als 35 Jahren zwei neue Masten für ihren Hauptantrieb bekommen – die 340 Quadratmeter Segelfläche. 15 Mann und eine Kranführerin haben die Hölzer an Bord balanciert.

Um 11 Uhr steht plötzlich eine rothaarige Frau neben Tham Körner und verschafft sich Gehör. Melanie Fischer hat ihren 60-Tonnen-Kran schon am Hafenbecken geparkt. Der Geschäftsführer der Betreibergesellschaft der MTV-Nautilus-Schiffe wird ein paar Stunden später voller Hochachtung vom Können der Kranführerin sprechen: „Das lief komplett unkompliziert.“ Am Vormittag findet der Aufbau statt, gegen Mittag schwebt der Großmast über dem Hafen. Seit Tagen hat die Crew alles vorbereitet: Nur der Hauptteil des Mastes mit seinen 18 Metern ist neu. Oben drauf steht nach alter Väter Bauweise noch eine sogenannte Stenge. Die ist am Hafen montiert worden. Auch die Wanten sind schon angeschlagen und müssen mit in die Höhe gehievt werden.

Was ist einfacher: Schwere Kraftwerkskomponenten heben oder einen leichten Zahnstocher durch ein schmales Loch in ein Schiff hinunterbalancieren? Melanie Fischer schaut in ihrem Führerhaus auf die Anzeige: „Wir haben zweieinhalb Tonnen am Haken. So ganz leicht ist das ja auch nicht. Aber es stimmt schon: Schwere Sachen zu heben, ist im Prinzip einfacher als im Vergleich dazu so etwas hier. Die Last kann sich leicht verdrehen und dann bekommt man Probleme.“ Sie bekommt keine, auch weil unten an Deck die Helfer die Wanten in Empfang nehmen und schon einmal lose anschlagen.

André Hübner ist der Klettermaxe der „BV 2“-Crew und ruckzuck oben auf Salingshöhe, um dort alles zu klariieren. Puls, Adrenalin okay? Hübner lacht nur unter seinem Sturzhelm: „Alles gut. Man bekommt

maximal schmutzige Hände. Aber die Arbeit oben macht richtig Spaß.“ Der Mann fährt im Urlaub Snowboard und wird immer dann ruhig, wenn bei anderen der Adrenalinpegel steigt. Rund um den Hafen verteilt stehen Zuschauer und sehen sich Hübners Hochseilartistik an. Melanie Fischer denkt, sie hat einen Profi unter ihrem Haken.

Fachsimelei am Hafen: Am neuen 18-Meter-Besanmast kann man die Bauweise der Bültjer-Werft in Ditzum nachvollziehen. Bültjer ist eine der letzten renommierten Holzbootwerften der Republik, an der Ems. Ein ostfriesisches Familienunternehmen. Tham Körner: „Als wir dort im November anriefen, sagten die nur, dass sie keine rundgehobelten Masten mehr machen. Masten werden dort heute gebaut.“

Der Mastenbauer verleimt einzelne Holzteile, spannt sie ein und bringt sie dann in die endgültige Form. Diese Bauweise erhöht die Stabilität, die Festigkeit und die Lang-

„Wir haben ja erst noch über eine Reparatur geredet.“

Tham Körner, BV2

lebigkeit. Körner: „Früher arbeitete das Holz mitunter auch noch Jahre später und konnte sich komplett verziehen, was auf einem Schiff dramatisch werden kann. Das ist jetzt so gut wie ausgeschlossen.“ An der Sohle sieht der Mast aus, als hätte man unterschiedliche Bauklötze aus Esche aneinandergesetzt.

Der Freiwilligentrupp im Hafen nimmt den honigfarbenen glänzenden Mast und stemmt ihn samt Radarplattform in Richtung Kranhaken. Aber der kleine Mast will mit seinem achteckigen Fuß nicht in die Aufnahmeöffnung unten im Schiff schlüpfen. Handarbeit ist angesagt, bis das große Stück Holz fest sitzt. 15 000 Euro kostet die Betreibergesellschaft nur dieses kleinere Schmuckstück, mit 20 000 Euro schlägt der Großmast zu Buche. Eine einzige Spende gibt es erst.

Tham Körner: „Wir brauchen da dringend Unterstützung. Die Werft hat uns die alten Masten wieder mitgebracht. Die werden nun zu Hockern und anderen nützlichen Dingen verarbeitet und zur Unterstützung der BV 2 verkauft.“ Auf ein Schiff stellen hätte man den Mast von 1981 nicht mehr können. Körner: „Wir haben ja erst noch über eine Reparatur geredet, aber das für den Besan dann aufgeben müssen. Und bei genauerer Untersuchung hatte auch unser Großbaum zwei Stellen, die wir mit Bordmitteln nicht im Griff behalten hätten.“

Der Kran muss noch einmal ran: Melanie Fischer darf als Zugabe noch die beiden schweren Rettungsinseln an Bord hieven, dann ist ihr Job vorbei. Zu Tham Körner sagt sie noch, wie begeistert sie von der 35 Meter langen „BV 2“ ist. Tatsächlich sieht das Schiff durch die Arbeit der Mal-Truppe des Vereins jetzt mit den neuen Masten besser aus als bei seiner Ablieferung: Als erster Heringslogger der damals neu gegründeten Werft namens Bremer Vulkan im Jahr 1895 ging die „BV 2“ in Fahrt.

Eine ganze Flotte solcher Arbeitsschiffe lag damals im und sogar noch vor dem Vege-



Zum Segeln fast zu kostbar: 20 000 Euro kostet allein der neue Hauptmast des alten Heringsloggers, der 1895 auf dem Vulkan gebaut worden ist. FOTOS: VOLKER KÖLLING



Melanie Fischer im Führerhaus ihres 60-Tonnen-Krans.

sacker Hafen bis zum Schulschiff-Anleger. Das waren Arbeitsschiffe mit grob genieteten Rumpfen für die Fangreisen zur Doggerbank und noch weiter. Die Zweimaster hatten geteerte Decks und schwarze Masten – nicht solche glänzenden Schmuckstücke. Tham Körner scherzt: „Bei Bültjer haben sie nur gesagt: Ihr wollt doch mit unseren Masten jetzt wohl nicht segeln? Dafür sind die eigentlich viel zu schade.“

Tatsächlich aber bereitet sich die Crew nun auf die Segelsaison vor: Wer das Projekt „BV 2 Vegesack“ unterstützen möchte,

kann mitsegeln und das Leben an Bord eines Schiffes kennenlernen. Auf Mehrtagesfahrten können zehn Gäste plus Stammcrew an Bord leben. Wer mitfährt, packt mit an. Der grobe Törnplan lässt sich in diesem Jahr so zusammenfassen: Es geht los mit dem Hamburger Hafengeburtstag, dann in die Ostsee und zur Kieler Woche und danach zur Hanse-Sail in Rostock. Die Unterbringung erfolgt in Zweierkabinen. Auf Tagesfahrten darf die „BV 2“ 30 Gäste plus Stammcrew mitnehmen. Nähere Infos gibt es unter www.vegesack-bv2.de