

Viel Gedöns und ein Hüftgurt für die Dame

Die „Schulschiff Deutschland“ ist wieder fit für ein paar Jahrzehnte als schwimmendes Denkmal. Der dreißig Tonnen schwere Gürtel aus Stahlplatten auf Höhe der Wasserlinie hält, wie die Dichtigkeitsprüfung nach der Dockzeit in Bremerhaven ergeben hat. Auch die 38 Kabinen sind wieder ins Schiff eingebaut worden, die wegen Feuergefahr während der Schweißarbeiten aus dem Dreimaster geholt werden mussten. Das Budget der Rettungsmaßnahme in Höhe von über einer Million Euro konnte eingehalten werden.

„Schulschiff Deutschland“ ist fit für die nächsten Jahrzehnte als schwimmendes Denkmal



Das Fundament für die nächsten Jahrzehnte ist gelegt: Die „Schulschiff Deutschland“ wurde für eine Million Euro technisch auf Vordermann gebracht.

(Foto: Kölling)

Viele werden fragen, wo wir denn eigentlich die eine Million Euro gelassen haben. Wir haben ja keinen Mast mehr bekommen, sondern sozusagen die Fundamente des Schiffes überholt“, warnt Ingo Müller-Fellmetz schon einmal vor überzogenen Erwartungen beim nächsten Schiffsbesuch. So haben die Kabinen für die Hostalgäste an der Lesum immer noch kein WLAN oder TV, dafür aber wieder die Original-Gardinen-Bommel an den Fenstern und die Segelanweisung an der Wand. Mit Manfred Hülsemann, dem Projektleiter der BVT-Werft, achtet der Schiffsbetriebsmeister beim Einbau der Kabinen auf die Kleinigkeiten: „Wir wollen ja auch den Kult so wieder hinkriegen, wie er war,“ meint der Schiffbauer und hat dann auch gleich noch ein paar Fragen zur Konstruktion des Wasserablaufs unter den Bulleeyes, den runden Fenstern des Schulschiffs. Wer das Fenster öffnet, muss danach einen Behälter mit Regen-, See- und Kondenswasser ausleeren, der sich in dem kleinen aschenbecherähnlichen Wandgefäß gebildet hat. Müller-Fellmetz: „Das Schiff ist voll von solchem Gedöns.“

Hier fehlt noch eine Glühbirne in der Leselampe, da muss ein Tischler noch einmal eine Leiste austauschen. Der Schornstein ist noch

ingerüstet. Aber tatsächlich ist das Gros der Arbeiten geschafft und Müller-Fellmetz nach einem Monat Leben und Arbeiten auf dem Schiff ziemlich erkältet und heiser vom Reden: „Nach zwei Tagen im Dock hatte man sich daran gewöhnt, dass die von morgens um sieben bis nachts um drei an dem Dampfer am Reißen waren und die Möker knallten. Die haben sich schon ganz schön gemüht.“

1000 der alten Stahlmieten hatte Müller-Fellmetz mit dem Schweißgerät neu festsetzen wollen. Am Ende mussten 1600 Nietköpfe so neu mit dem Schiff verbunden werden. „Dass die Schulschiff Deutschland nicht schon Wasser genommen hat, haben wir dem Be-

tonballast unten im Schiff zu verdanken. Der hat mit Sicherheit viel abgehalten“, so Müller-Fellmetz. Jetzt ist der Rumpf erst einmal für viele Jahre wieder richtig dicht: Die Schweißer haben die Platten nicht einfach nur an den alten Stahl geheftet, sondern mit sogenannten Langlöchern auch fest mit den Spanten, dem stabilen Schiffsskelett, verbunden.

Während draußen überall am Schiff die Schweißgeräte blitzen, hielten drinnen im Schiff teilweise fünf geschulte Brandschützer Wache. Ingo Müller-Fellmetz: „Der Ausbau der Kabinen und der Einsatz der Brandwächter war unbedingt nötig. Da qualmte es manchmal schon heftig aus dem Schiff.“ Das Problem: Durch die Hitze beim Schweißen außen am Rumpf drohte die Farbe innen im Schiff zu verbrennen. „Da musste dann immer erst einmal wieder gestoppt werden.“

Tage hat der Schiffsbetriebsmeister jetzt auch einmal unter dem fast neunzig Meter langen Rumpf verbringen dürfen: „Da sollte ja nicht einfach nur der neue Plattengang draufgeklatscht werden. Die schönen stromlinienförmigen Linien des Schiffes machen das aber gar nicht so einfach.“ Bananenförmige Stahlbleche mit acht Millimeter Stärke galt es, als Unterkonstruktionen zu formen.

Beim Malen des neuen Wasserpasses hätten die Kollegen dann ziemlich geflucht: „Die nehmen ja heute Laser und Schlauchwasserwagen für so etwas. Aber hier ging es darum, die runde Schiffslinie mit viel Gefühl nachzuvollziehen.“ An dem höheren roten Rallyestreifen sei dann auch tatsächlich zu sehen, dass sich etwas an dem Schiff verändert hat: Der sitzt ein ganzes Stück höher und kaschiert so den neuen Hüftgurt der weißen Schönheit.

Am 10. Dezember sollte die „Schulschiff Deutschland“ nach Plan eigentlich um zehn Uhr in Bremerhaven starten und um 17 Uhr am Liegeplatz vor dem Standort des Deutschen Schulschiffvereins an der Lesum sein. Doch schwerste Sturmböen machten den Plan zunichte. Andererseits hatten die Hafenerbauer am Liegeplatz der „Schulschiff Deutschland“ durch diese Verzögerung noch die Möglichkeit, die Dalben zu verlängern. Müller-Fellmetz: „Bei extremen Hochwassersituationen sind wir bisher Gefahr gelaufen, uns praktisch mit dem hochgezogenen Heck auf den Dalben zu setzen.“ Damit ist dann ab sofort auch die Gefahr gebannt, dass sich der frisch sanierte Dreimaster im Sturm selbst aufspießt und versenkt. (Volker Kölling)