

Auf der Zielgeraden: Der Rumpf der „Alexander von Humboldt II“ ist fast fertig. Ende des Monats wird die Bark in ihr künftiges Element gesetzt.



Reimer Peters ist für die DSST zuständig für die Bauaufsicht. Auf der alten „Alex“ ist er 58 000 Seemeilen als Kapitän gefahren.



Noch ruht der Rumpf der „Alexander von Humboldt II“ in der Werfthalle auf den Palen. Ende Mai erfolgt die Wasserung.



Mit 100 Millimeter dickem Dämmmaterial werden die Außenwände der „Alex“ unter Deck isoliert.



Blick in den Maschinenraum: Hier wird in Bremerhaven eine 551 kW (rund 749 PS) starke Volvo-Penta-Maschine eingebaut.



Letzte Schweißnähte zieht Adam Oskat auf der neuen „Alex“.



Der Schiffsname prangt schon an Bug (Foto) und Heck des Stahlrumpfes der „Alexander von Humboldt II“.

Aus Stahl-Puzzle ist die neue „Alex“ geworden

Drei Masten, grüner Rumpf, weiße Segel: So wird das Traumschiff der Deutschen Stiftung Sail Training (DSST) aussehen, wenn die Bark „Alexander von Humboldt II“ zu ihrer ersten Reise in See sticht. Der Rumpf ist fast fertig. Ende des Monats erfolgt der Stapelhub in Bremen. Erst danach wird die „Alex II“ zum stolzen Segler in Bremerhaven ausgerüstet. VON JÜRGEN RABBEL

Das große Tor vor der Montagehalle auf dem Werksgelände der Brenn- und Verformtechnik Bremen ist nur einen Spalt geöffnet. Milchige Kunststoffplanen vor einem Gerüst verstopfen den Blick. Ans Ohr dringen unangenehme laute Schleifgeräusche. „Ein paar Schweißnähte müssen noch geglättet werden“, sagt Udo Kamlade. „Erst danach können wir mit den Schutzanzügen für den Rumpf beginnen“, erklärt er. Kamlade beaufsichtigt für die DSST die Stahlbaukonservierung.

Schutz für die Außenhaut

Der erste Blick hinter die Plane endet auf dem Bug. Satt rot ist der Kiel bereits gestrichen. Mit Spezialfarbe. Fünf Schichten, 0,8 Millimeter dick. Die Luft ist zum Schneiden. Über schmale Leitern geht es dann am Gerüst nach oben. Auf halber Strecke fliegen Funken. Mit einem Einhandschleifer macht ein Arbeiter die hervorstehende Naht an der zehn Millimeter dicken Außenhaut platt. Zwei Etagen höher ist das Hauptdeck erreicht. Eine Baustelle. An Segelschiffromantik erinnert hier noch gar nichts. Nur nackter Schiffbaustahl. Ein Rohbau eben.

Gebaut wurde der Rumpf in den vergangenen sechs Monaten komplett an Land. „In 14 Sektionen“, berichtet Reimers Peters. Er leitet das Projekt als Bauaufsicht. „Die drei Kielsektionen wurden auf den Kopf gestellt zusammengeschnitten. Das war einfacher.“ Wie ein großes Puzzle ist der Rumpf danach zusammengefügt worden. Für die Werft sei die „Alex“ auch eine echte Herausforderung. „Die runden und geschwungenen Linien haben es in sich.“

Die schnittige Form der „Alex II“ haben die Konstrukteure nicht neu erfunden. „Wir wollten ja ein Traditionsschiff bauen“, sagt Peters. Als Grundlage für die Konstruktion seien die bewährten Linien der „Dewarutji“ angenommen worden. Die Dreimastbarkentine wird von der indonesischen Marine als Segelschiff verwendet und ist 1953 in Hamburg gebaut worden. Da die „Alex“ aber länger und breiter als die „Dewarutji“ ist, „haben wir die Maße ausgetrakt, die Linien an unser Schiff angepasst“, berichtet Peters.

Mit der Arbeit der Werft ist er mehr als zufrieden. „Wir liegen voll im Zeitplan.“ Vor dem Stapelhub werden Decks und Rumpf noch konserviert sowie Propellerwelle und Bugstrahlruder eingebaut. Danach wird der rund 700 Tonnen schwere Rumpf per Schwertransporter aus der Halle zur Kaje bugsiert und mit Hilfe eines Schwergutschiffes in die Weser gehoben. Die restliche Ausrüstung erfolgt in Bremerhaven. Masten, Motor, Segel und das komplette Innenleben warten schon auf die neue „Alex“.

Auf einen Blick

Schiff: Dreimastbark „Alexander von Humboldt II“

Länge über Alles: 65 Meter

Länge Rumpf: 57 Meter

Breite: 10 Meter

Segelfläche: 1360 Quadratmeter

Besatzung: maximal 79 Personen

Baukosten: 15 Millionen Euro

Auftraggeber: Deutsche Stiftung Sail Training

Bauwerk: Brenn- und Verformtechnik (BVT) Bremen

Stapelhub: Ende Mai

Ablieferung: September



Noch keine Spur von Segelschiffromantik auf dem Deck der „Alex“. Auf dem Rohbau wurden schon Ankerspill und Festmach-Poller montiert.



Rund 350 Tonnen Stahl wurden für die „Alexander von Humboldt II“ verbaut. Er-schwert wurde der Kiel mit 318 Tonnen Blei. Fotos: bel



Auf dem Hauptdeck wird eine Ausgleichsmasse aufgetragen. Anschließend erhält der Boden eine weitere Beschichtung, die optisch wie Schiffsbodenplanken aussieht.

