

„Alex II“: Sinkflug in die Weser

BVT hat Rumpf des neuen Großseglers fertiggestellt / Spektakulärer Stapelhub an der Egerland-Pier

VON JÜRGEN THEINER

Vege sack. An der Egerland-Pier in Vege sack ist gestern Schifffahrtsgeschichte geschrieben worden. 53 Jahre nach dem Stapellauf der „Gorch Fock“ wurde erstmals wieder ein deutscher Großsegler zu Wasser gelassen. Kurz nach 14 Uhr hob ein Schwergut-Spezialschiff den 820 Tonnen schweren Rumpf der „Alexander von Humboldt II“ in die Weser.

An der „Alex II“ wurde seit Anfang des Jahres auf dem Vulkan-Gelände gearbeitet, und zwar bei der zur Bremerhavener Rönner-Gruppe gehörenden Brenn- und Verformtechnik (BVT). Auftraggeber ist die Deutsche Stiftung Sail Training (DSST), die in den Neubau 15 Millionen Euro investiert. Wie schon auf ihrem Vorgängerschiff, der durch die „Beck's“-Fernsehwerbung bekannt gewordenen „Alexander von Humboldt“, sollen junge Leute auf der „Alex II“ das Hochseesegeln auf Traditionsschiffen erlernen.

Der gesamte DSST-Vorstand hatte sich gestern früh bei Sonnenaufgang auf dem Vulkan-Gelände eingefunden. Kurz vor 5 Uhr steht dort die „Alex II“ auf selbstfahrenden Achsen in der weit geöffneten ZAW-Halle, der Zentralen Ausrüstungswerkstatt des einstigen Vulkan. Der frisch lackierte Rumpf schimmert im ersten Morgenlicht. Sein Anblick versetzt DSST-Vorstand Dietrich Rickens in Festtagsstimmung. Rickens lobt die Zusammenarbeit mit der BVT-Werft. Bisher habe alles bestens geklappt, „wir sind von der handwerklichen Qualität der Arbeit beeindruckt“, sagt Rickens.

Nun sollen sich eigentlich die hydraulischen Achsen, auf denen der Schiffsrumpf rund 300 Meter Landweg bis zur Pier überwinden muss, in Bewegung setzen. So sieht es der Zeitplan vor. Doch an Bord des Schwergut-Frachters „Palau“, der dort festgemacht hat, ist man noch nicht so weit. Es gibt Probleme mit einem Schwimmponton, der wasserseitig an der „Palau“ angebracht werden muss, um sie zu stabilisieren, wenn ihre beiden 450-Tonnen-Kräne den Rumpf der „Alex“ anheben. Es hilft nichts, die Logistiker verordnen dem Unternehmen Stapelhub eine Zwangspause.

Kurz vor 10 Uhr kann es schließlich weitergehen. Ganz behutsam, nicht schneller als einen halben Meter pro Sekunde, setzen sich die Selbstfahrachsen in Bewegung und bugsieren den Schiffskörper unter den Augen von BVT-Geschäftsführer Thorsten Rönner über den Egerland-Parkplatz Richtung Pier. Ist er stolz auf das, was seine Mannschaft da abgeliefert hat? „Der Stolz kommt, wenn's wirklich geschafft ist. Man soll den Tag nicht vor dem Abend loben“, sagt Rönner, der weiß, dass der schwierigste Teil der Wasserung noch bevorsteht.

Kurz nach 11 ist es, als der Schwertransport an der Pier ankommt. Die „Alex“ steht nun vis-à-vis der „Palau“, die ihre Lastkräne über den Rumpf schwenkt. Fachleute der Bremer Reederei Harren & Partner befestigen das Tragegeschirr an den dicken Stahlseilen, die sich vorn und achtern um den Rumpf der „Alex“ legen. Die Sicherung der millionenschweren Fracht ge-



Klein nimmt sie sich aus, als die „Alexander von Humboldt II“ am Haken hängt. Doch mit 65 Metern Länge und 820 Tonnen Rumpfgewicht ist sie ein ganz ansehnlicher Windjammer.

FOTOS: CHRISTIAN KOSAK



Bei Sonnenaufgang öffnen sich die Tore der BVT-Werft – die Reise zur Weser kann starten.



Auf selbstfahrenden Achsen bewegt sich die „Alex“ über den Egerland-Parkplatz zur Pier.



Schiff hebt Schiff. Zuvor wird das Schwergut-Ladegerüst an der „Alex“ befestigt.

schieht mit großer Sorgfalt, und es dauert fast zwei Stunden, bis sich die Seile spannen, dass es knirscht. Zunächst kaum sichtbar, heben die mächtigen Kräne ihre 820 Tonnen schwere Fracht Zentimeter für Zentimeter von den Selbstfahrachsen. Als der Rumpf etwa einen halben Meter über ihnen schwebt, ist der Stapelhub auch schon geschafft – zumindest in der Vertikalen. Die Achsen werden jetzt unter dem Schiff weggezogen, und zwei Schlepper bewe-

gen die „Palau“ von der Pier weg. Als zwischen dem Schwergut-Carrier und der Landseite genügend Platz ist, wird die „Alex“ langsam herabgelassen. Um exakt 14.55 Uhr taucht sie in die Weser ein.

Als der Rumpf ungefähr anderthalb Meter tief im Wasser liegt, geht ein kleiner Trupp von BVT-Leuten an Bord und beginnt, den Schiffskörper auf mögliche Leckagen abzusuchen – Routinearbeit, die sein muss, bevor die neue „Alex“ am späte-

ren Nachmittag Richtung Bremerhaven geschleppt wird. Dort soll die „Alexander von Humboldt II“ in den nächsten Wochen am Bremerhavener BVT-Standort aufgeriggt, also mit einer Takelage versehen werden, bevor sie dann im Spätsommer zu ersten Erprobungsfahrten in die Nordsee ausläuft. Die DSST richtet sich darauf ein, ihr neues Schiff am 30. September übernehmen zu können. „Ein strammer Terminplan“, ahnt Thorsten Rönner.