

Segelschulschiff Alexander von Humboldt II:

Windjammer-Tradition unter modernen Vorzeichen



ES SIND DIE HERAUSFORDERUNGEN FÜR MENSCH UND TECHNIK UND DIE KONFRONTATION MIT DER PUREN NATUR, DIE SEIT JEHER DIE FASZINATION DES SEGELNS AUF EINEM GROSSSCHIFF AUSMACHEN. AUF DEM SEGELSCHULSCHIFF ALEXANDER VON HUMBOLDT II WIRD DIE TRADITION, MIT EINER MANNSCHAFT DIE WELTMEERE ZU ERKUNDEN, AUF MODERNE WEISE FORTGEFÜHRT.



Über fünf Jahre hat der Neubau der über 100 Jahre alten Windjammer Alexander von Humboldt von der Idee, über die Konzeption bis hin zur Fertigstellung gedauert. Die Taufe der gleichsam traditionsbewusst wie fortschrittlich gestalteten Bark fand im September 2011 statt. Bewährte Qualität und zeitgemäßes Design prägen auch die Waschräume.

Hommage an die Historie mit Blick auf Gegenwart und Zukunft

Für den Eigner der „Alex“, die Deutsche Stiftung Sail Training in Bremerhaven, bedeutet der in Deutschland seit 1958 erstmals gebaute Dreimaster die Verwirklichung eines Traums. Einer, der nun für nachfolgende Generationen erlebbar gemacht werden kann. „Die Auseinandersetzung mit den unberechenbaren Elementen Meer und Wind kann nirgends so nah gelebt werden wie auf einem Großsegler. Sie prägt die beteiligten Menschen nachhaltig und flößt ihnen Respekt ein“, so Kapitän Reimer Peters, der mit dem Vorgängerschiff fast 58 000 Seemeilen zurückgelegt hat und auf 55 Jahre Erfahrung zurückblickt. „Auch wird dadurch jedem die Bedeutung von Verlässlichkeit und Teamgeist klar vor Augen geführt. Rücksichtnahme, Hilfsbereitschaft, Toleranz und vor allem Eigendisziplin bestimmen das Bordleben.“

Bereits 2005 hatte Reimer Peters begonnen, Entwürfe und Designvorstellungen für den Neubau zu entwickeln. Das Projekt „Alexander von Humboldt II“ stellte die Chance dar, „ein modernes Segelschiff komplett nach unseren Wünschen und Erfordernissen zu gestalten“, erklärt der Kapitän. „Unsere neue Alexander von Humboldt wurde geplant und gebaut als Dreimaster in Form einer Bark, auf der die überlieferte und bewährte Technik eines traditionellen Großseglers mit der heutigen vorgeschriebenen Schiffssicherheit verschmolzen



Links oben: Der grüne Anstrich des Rumpfs ist eine Reminiszenz an die traditionsreiche Bremerhavener Reederei Rickmers
Mit der Taufe des neuen Segelschiffes Alexander von Humboldt II im September 2011 wird die Tradition der Großsegler fortgesetzt
Unten rechts: Zwei Schiffsgenerationen auf großer Fahrt in der Deutschen Bucht: Die Alexander von Humboldt von 1906 mit ihren markanten grünen Segeln, gefolgt von der 2011 fertig gestellten Alexander von Humboldt II



Kreuzfahrt-Romatik à la „Traumschiff“ sieht anders aus: Die Mannschaftsräume unter Deck sind zweckmäßig eingerichtet und nutzen jeden Quadratmeter optimal aus. Sparsame Armaturen sorgen an den Waschtischen sowie als Spültischbatterie mit Schwenkauslauf auch in der Kombüse der Alexander von Humboldt II für einen bewussten Umgang mit dem Element Wasser (rechtes Bild). Kleines Foto auf der linken Seite: Bis heute ist die Schiffsglocke unentbehrlicher Bestandteil eines jeden Großseglers. Ein Glösen, d. h. ein Glockenschlag, steht für eine halbe Stunde

wird.“ Im Gegensatz zum Vorgänger lehnt sich die überwiegend manuelle Handhabung der Takelage, also der feststehenden Masten inklusive Tauwerk, eng an die ursprüngliche Segeltradition an. Zudem ziert eine Nymphe als Schutzsymbol und Galionsfigur die Spitze des grün angestrichenen Bootsrumps. Gleichzeitig sorgten die Ingenieure der Marigraph in Bremen und HB Hunte Engineering aus Oldenburg dafür, dass das Schiff auf dem aktuellsten Stand der Technik und für zukünftige Aufgaben gerüstet ist. Sogar hinsichtlich umwelttechnischer Fragen erfüllt das Schiff alle internationalen Normen, wie beispielsweise eine biologische Behandlung des Abwassers.

Das Innenraumkonzept: funktional und nachhaltig

Bis zu 80 Personen haben auf dem neuen Großsegler aus der Bremer Werft BVT Brenn- und Verformtechnik Platz. Neben 20 bis 30 Mitgliedern der Stammbesatzung beherbergt das Schiff je nach Bedarf gleichzeitig 50 Schulungsteilnehmer. Über drei Decks verteilt gibt es 27 Kabinen mit je eigenem Waschraum. Hinzu kommen ein Salon, zwei Mehrzweckräume, mehrere öffentliche Toiletten und Duschräume, eine Krankenstation sowie Lager- und Kühlräume. Jeder Quadratmeter des 65 Meter langen, zehn Meter breiten und knapp 38 Meter hohen Schiffs wurde optimal ausgenutzt. „Die Alexander von Humboldt ist eine der letzten noch existierenden großen Windjammern und eben kein Passagierschiff mit Stewards und luxuriösem Service“, sagt Kapitän Peters. Das Einrichtungskonzept folgte daher der Vorstellung, funktional zu sein und gleichzeitig im Einklang mit heutigen Ansprüchen, insbesondere an Qualität und Technologie.

Meer wollen, mehr bekommen: Wasserspaß an Bord

Da Trinkwasser auf See knapp werden kann, sind in den Waschräumen und in der Kombüse wassersparende Armaturen und Brausen Pflicht. Hinsichtlich der Ausstattung war dies auch kein Problem, da sich die Industrie inzwischen ja auch für

den Gebrauch an Land intensiv für wassersparende Armaturen-Technologie eingesetzt hat.

Das puristische, geradlinige Design der Einhebelmischer in den Waschräumen steht dabei in wohlwollendem Kontrast zur traditionellen Windjammer-Optik. Ihre schlanke zylindrische Form und die rechten Winkel vermitteln Sachlichkeit in Kabine und Kombüse. Sie kamen überall dort zum Einsatz, wo moderne Technologien, Belastungsfähigkeit und besondere Hygiene gefragt sind. Wassersparen schließt Duschen aus, das gilt zu Lande wie auch zu Wasser. Dafür sorgen die immerhin 160 Millimeter großen Kopfbrausen in den Duschen, die mit einem angenehmen Strahlbild den Wasserspareffekt gar nicht erst erkennbar werden lassen. Ergänzt werden sie durch die entsprechenden Handbrausen. Und da im Sinne der ökologischen Ausrichtung des Schiffskonzeptes auch der Energieeinsatz reduziert werden sollte, sind alle Duschen mit Brausermostaten ausgestattet.



Thorsten Rönner, Geschäftsführer der ausführenden Werft BVT Brenn- und Verformtechnik Bremen GmbH (links), übergibt Kapitän Reimer Peters die Neubauplakette

Segelschulschiff Alexander von Humboldt II:
www.de.dsst.eu/
Grohe Deutschland Vertriebs GmbH, Zur Porta 9, 32457 Porta Westfalica, Tel: 0571-3989-333, Fax: 0571-3989-999, www.grohe.de

INFO:

Die Bark ist ein Segelschiffstyp mit mindestens drei Masten, der an den vorderen Masten Rahsegel trägt, am letzten Mast dagegen Gaffelsegel. Die Bark war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Hochseefrachtschiff weit verbreitet. Im Vergleich zu den an allen Masten mit Rahsegeln getakelten Vollschiiffen hatte die Bark ein deutlich günstigeres Verhältnis zwischen Segelfläche und damit Geschwindigkeit einerseits und der zur sicheren Bedienung notwendigen Größe der Schiffsbesatzung andererseits. Eine Bark mit einer größeren Anzahl an Masten heißt der Anzahl der Masten entsprechend Viermastbark oder Fünfmastbark. Eine zweimastige Variante bezeichnet man dagegen als Schonerbrigg oder Brigantine