

GROHE Deutschland
Objektmanagement
Zur Porta 9
32457 Porta Westfalica
Tel. +49 (0)571 39 89 444
Fax +49 (0)571 39 89 217
objektmanagement@grohe.com
www.grohe.de

GROHE Ges.m.b.H
Wienerbergstraße 11/A7
A-1100 Wien
Tel. +43 (0)1 6 80 60
Fax +43 (0)1 6 88 45 35
www.grohe.at

GROHE Switzerland SA
Bauarena Volketswil
Industriestraße 18
CH-8604 Volketswil
Tel. +41 (0)448 777 300
Fax +41 (0)448 777 320
www.grohe.ch

Bisher erschienene GROHE Objektberichte: **Johannes Wesling Klinikum** Minden | TMK Architekten + Ingenieure, Düsseldorf | **Atrion am Lietzensee** Berlin | Gregor Fuchshuber + Partner, Leipzig | **Ellington Hotel** Berlin | Reuter Schoger Architekten, Berlin | **Schloss Freudenstein** Freiburg | AFF architekten, Berlin | **Wissenschaft- und Kongresszentrum** Darmstadt | Chalabi architects & partners ZT GmbH, Wien | **Ozeaneum** Stralsund | Behnisch Architekten, Stuttgart | **Deutsches Auswandererhaus** Bremerhaven | Studio Andreas Heller GmbH, Hamburg | **Lenbach Gärten** München | SteidleArchitekten, München | **Neumayer-Station III** Antarktis | Alfred-Wegener-Institut, Bremerhaven | **Klimahaus° 8° Ost** Bremerhaven | Klumpp Architekten Stadtplaner, Bremen | **Kindergarten Sighartstein** Neumarkt/AT | kadawittfeldarchitektur, Aachen | **Radisson Blu Hotel** Hamburg Airport, **Lindner Park-Hotel** Hagenbeck Hamburg | JOI Design GmbH, Hamburg | **Reemtsma Park** Hamburg | Helmut Riemann Architekten GmbH, Lübeck | **Neubau Rudolf-Harbig-Stadion** Dresden | Beyer Architekten, Rostock | **Oberstufenzentrum** Berlin-Weißensee | ReimarHerbst.Architekten, Berlin | **Forschungs- und Entwicklungsgebäude BIG** Einbeck | Bünemann & Collegen GmbH, Hannover | **Operturm** Frankfurt a. M. | Prof. Christoph Mäckler Architekten, Frankfurt a. M. | **ICADE Premier Haus 1** München | GHU Architekten, München | **Neubau der Medienbrücke** München | steidle architekten, München | **Umbau des Café Moskau** Berlin | HSH Hoyer Schindeler Hirschmüller BDA Architektur, Berlin

www.grohe-objekt.de

GROHE OBJEKT 22

Planung und Gestaltung von Schiffen
Neubau der Alexander von Humboldt II, Bremerhaven

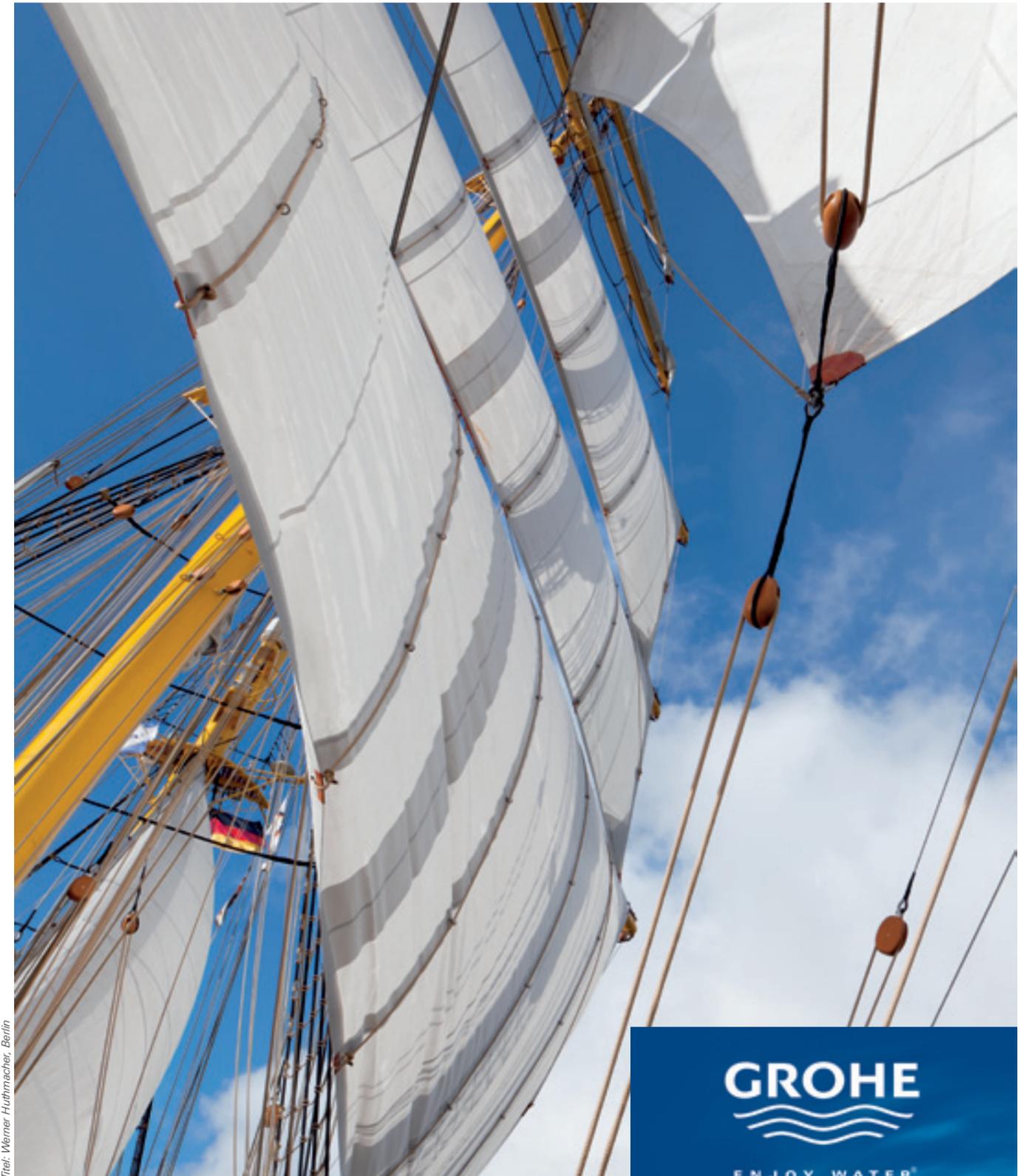


Foto: Werner Huthmacher, Berlin

GROHE
ENJOY WATER®

NEUBAU DER ALEXANDER VON HUMBOLDT II

Mit der Taufe des neuen Segelschulschiffes Alexander von Humboldt II im September 2011 wird die Tradition der Großsegler fortgesetzt. Der erste und einzige seit 1958 in Deutschland gebaute Dreimaster löst das über 100 Jahre alte Vorgängerschiff Alexander von Humboldt mit seinen markanten grünen Segeln ab. Die Aufgabe bleibt bestehen: Seit 1988 bringt die Deutsche Stiftung Sail Training (DSST) Mitseglern aller Altersgruppen das Segeln nahe, aber auch seemännische Tugenden wie Teamgeist und Durchhaltevermögen.



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

Die 1986 gegründete Deutsche Stiftung Sail Training mit Sitz in Bremerhaven ist Eigentümer und Betreiber der Bark „Alexander von Humboldt II“. Kapitän Reimer Peters, der bereits mit dem Vorgängerschiff rund 58.000 Seemeilen zurücklegte und auf über 55 Jahre seemännische Erfahrung zurückblickt, hat dieses ungewöhnliche Projekt von Anfang an aktiv vorangetrieben. Seit 2005 steuerte er erste Ideen, Entwürfe und Designansichten bei; danach begleitete er beinahe täglich die einzelnen Baufortschritte auf der Werft und sorgte für die termingerechte Übergabe des Segelschiffs.

Kapitän Peters, was ist das Besondere an der Alexander von Humboldt II?

Die Arbeit am Projekt „Alexander von Humboldt II“ hatte bei mir in den letzten fünf Jahren höchste Priorität. Der Grund ist meine Überzeugung, dass hier neben dem Erhalt einer bewundernswerten Tradition mehr noch die Herausforderung an Mensch und Technik im Vordergrund steht. 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. Auch wird dadurch jedem die Bedeutung von Verlässlichkeit und Teamarbeit klar vor Augen geführt. Rücksichtnahme, Hilfsbereitschaft, Toleranz und vor allem Eigendisziplin bestimmen das Bordleben. Denn die Alexander von Humboldt ist einer der letzten

noch existierenden großen Windjammer und eben kein Passagierschiff mit Stewards und luxuriösem Service. Die Arbeit auf einem solchen Schiff fordert und fördert Umsicht, Mut und Ausdauer. All diese Dinge haben mich motiviert, meine über 55-jährige seemännische Erfahrung bei Planung und Bau zur Verfügung zu stellen.

Was waren die Gründe für den Neubau?

Die erste Alexander von Humboldt hat in mehr als zwanzig Jahren vielen tausend Jugendlichen wie auch Erwachsenen die traditionelle Seefahrt näher gebracht. Mit ihren markanten grünen Segeln hat sie nicht allein viele Freunde gewonnen, sondern seit ihrem Umbau 1988 über 500.000 Seemeilen zurückgelegt. Doch sie ist in die Jahre gekommen. Zugleich wollte die Deutsche Stiftung Sail Training



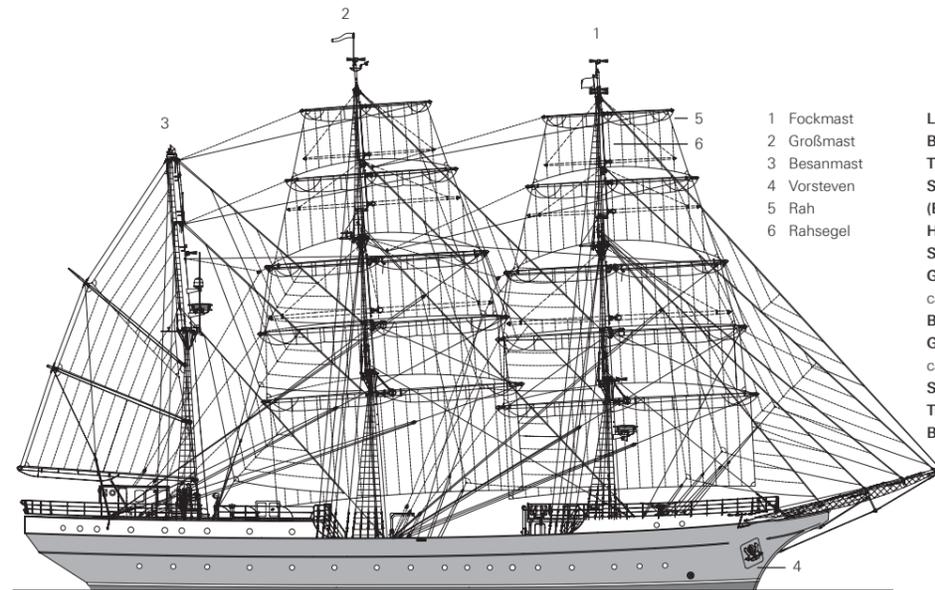
Zwei Schiffsgenerationen auf großer Fahrt in der Deutschen Bucht: Die Alexander von Humboldt von 1906 mit ihren markanten grünen Segeln, gefolgt von der 2011 fertig gestellten Alexander von Humboldt II

in Bremerhaven dieses erfolgreiche wie bekannte Projekt fortsetzen – damit auch die nachfolgenden Generationen die traditionelle Seemannschaft erleben können. Ich wünsche mir, dass auch weiterhin viele Menschen bzw. Organisationen und Betriebe, die sich mit den maritimen Wurzeln identifizieren können, dieses einmalige Projekt auf vielfältige Weise unterstützen werden.

Welche Veränderungen gab es im Vergleich zum Vorgänger?

Die erste „Alex“ wurde vom damaligen preußischen Seefahrtsministerium als Feuerschiff geplant und lief 1906 unter dem Namen „Reserve Sonderburg“ bei der Bremer Weserwerft vom Stapel. Nach vielen Stationen folgte 1988 der Umbau zum Segelschulschiff und die Taufe auf den neuen Namen „Alex-

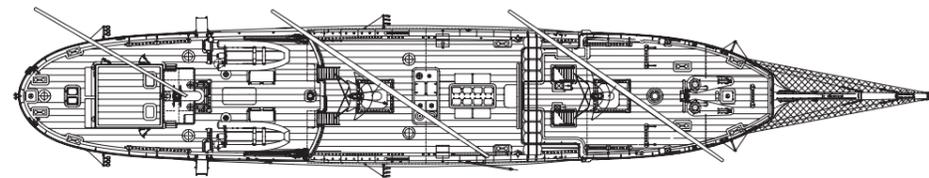
ander von Humboldt“ – benannt nach dem deutschen Naturwissenschaftler (1769 – 1859), der zu seiner Zeit zahlreiche Forschungsreisen in alle Welt unternommen hat. Mit der Neugestaltung wurden die Decks wie auch die Takelage grundlegend verändert. Aus dieser Zeit resultieren übrigens auch der grüne Anstrich und die weithin bekannte grüne Besegelung. Mit dem jetzt erfolgten Neubau der Alexander von Humboldt II bekamen wir die Chance, ein modernes Segelschiff komplett nach unseren Wünschen und Erfordernissen zu gestalten. Besonderer Wert wurde auf die Anordnung der Takelage gelegt. So erhielten der Fock- und der Großmast jeweils eine Bramstenge und die oberen drei Rahen an diesen Masten können abgesenkt werden. Der Besanmast dient gleichzeitig dazu, die Abgasleitungen der Maschinen hindurch zu führen.



- 1 Fockmast
- 2 Großmast
- 3 Besanmast
- 4 Vorsteven
- 5 Rah
- 6 Rahsegel

Länge über alles: 65,00 m
 Breite maximal: 10,00 m
 Tiefgang (halbe Beladung): 4,50 m
 Seitenhöhe Spt. 27
 (Basis – Hauptdeck): 7,25 m
 Höhe Großmast: 37,80 m
 Segelfläche gesamt: 1360 m²
 Geschwindigkeit unter Segel:
 ca. 12 – 13 kn
 Bruttoreaumzahl: 763 BRZ
 Geschwindigkeit unter Maschine:
 ca. 10 kn
 Stammbesatzung: 20 – 30 Personen
 Trainees: bis zu 60 Personen
 Besatzung gesamt: bis zu 80 Personen

Ansicht, M 1:500



Draufsicht, M 1:500

Der gesamte Segelbetrieb soll in der Regel manuell erfolgen, kann aber auch durch an Deck platzierte vertikale Segelwinden unterstützt werden. Im Gegensatz zur alten Alex bedeutet die Handhabung der Takelage mehr Tradition und damit eine noch intensivere Seemannschaft – trotz der üblichen Hilfsmittel an Bord, die selbstverständlich modernen internationalen Technik- und Sicherheitsansprüchen genügen. Manches bleibt jedoch bestehen: Der Tradition folgend, zielt den vorderen Steven eine lächelnde Nereide als Galionsfigur.

Sie haben lange seemannische Erfahrung, sind mit der Alexander von Humboldt mehr als 58.000 Seemeilen gefahren – was war Ihnen persönlich wichtig bei der Planung des neuen Schiffs?

Ich habe ein einfaches Credo: Wenn man das traditionelle Segeln für die Allgemeinheit über die Zeit retten will, darf man sich nicht mit alten Schiffen beschäftigen, sondern muss einen den heutigen Vorgaben angepassten Neubau realisieren. Die

Entwurfsarbeit und die Ausgestaltung bis hin zu einer baureifen Vorlage und der Bau selbst haben über fünf Jahre in Anspruch genommen. Unsere neue Alexander von Humboldt II 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 wird. Die jetzt erreichte Linienführung verleiht dem Schiff eine herausragende Form und ließ gute Segeleigenschaften erwarten, was sich während der späteren Segelerprobung auch bestätigt hat.

Für das Schiffsinnere haben wir über drei Decks eine zweckmäßige Ausstattung bei der Einrichtung gewählt, wie sie heutigen Anforderungen entspricht. So erhielt z. B. jede der 27 Kabinen eine eigene Nasszelle mit Wasser sparenden Armaturen. Weiter sind ein Salon, zwei Messen, zwei Mehrzweckräume, z. B. für Schulungen mit bis zu 50 Personen, eine Krankenstation, mehrere öffentliche WCs und Waschräume, Versorgungs- sowie Kühlräume für Proviant, eine Wäscherei und Lagerräume



Das Segeln auf der Alexander von Humboldt II fordert Stammmannschaft und Gäste wie vor über 100 Jahren



Der grüne Anstrich des Rumpfs ist eine Reminiszenz an die traditionsreiche Bremerhavener Reederei Rickmers



Bis heute ist die Schiffsglocke unentbehrlicher Bestandteil eines jeden Großseglers. Ein Glasen, d. h. ein Glockenschlag, steht für eine halbe Stunde



Kein Urlaubsschiff: Die Mannschaftsräume unter Deck sind zweckmäßig eingerichtet und nutzen jeden Quadratmeter optimal aus

für die Schiffsausrüstung zu finden. Das Schiff ist mit einer leistungsstarken Lüftungs- und Klimaanlage ausgestattet. Auch umwelttechnisch werden alle gültigen internationalen Vorgaben erfüllt: So wird zum Beispiel das Abwasser biologisch behandelt. Der feste Schiffsmüll wird in einem eigenen, gekühlten Behandlungsraum geschreddert, gepresst und bis zur Entsorgung in einem Hafen zwischengelagert. Bis zu 10 m³ Wasser gewinnen wir durch eine eigene Osmose-Anlage an Bord, die aus Seewasser Frischwasser erzeugt. Dies sind nur einige der vielen Beispiele dafür, wie wir mit dem Bau der Alexander von Humboldt II Tradition und Moderne miteinander verbunden haben.

Kapitän Peters, vielen Dank für das Gespräch.

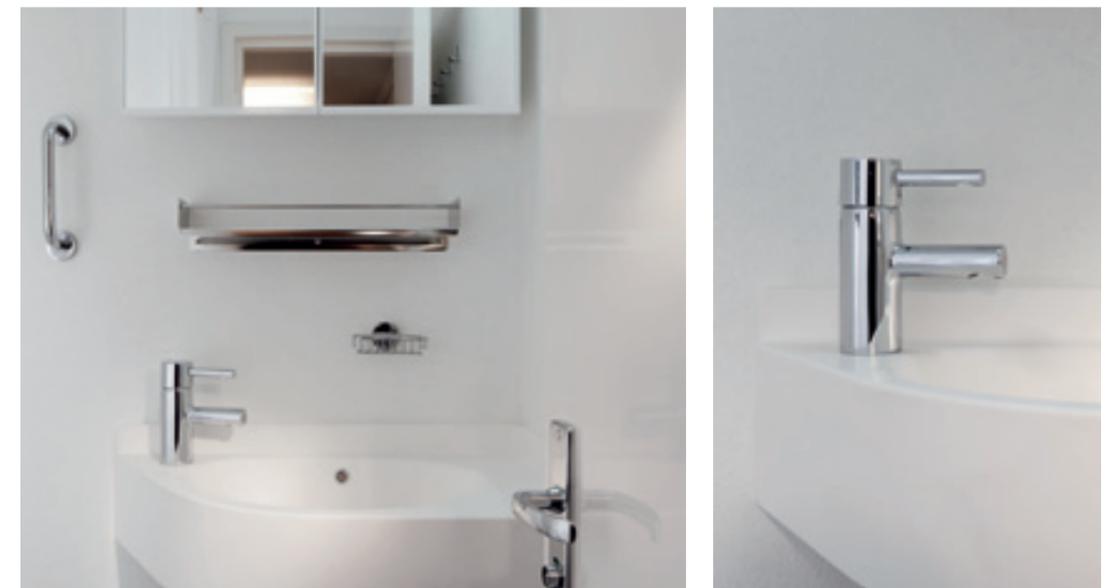
Objekt | Neubau der Alexander von Humboldt II
Nutzung | Segelschulschiff für weltweite Fahrt
Eigner/Betreiber | Deutsche Stiftung
 Sail Training, Bremerhaven
Heimathafen | Bremerhaven
Ingenieurbüro | Marigraph GmbH, Bremen,
 HB Hunte Engineering GmbH, Oldenburg
Werft | BVT Brenn- und Verformtechnik GmbH,
 Bremen
Fertigstellung | 21. September 2011
GROHE Produkte | Tempesta Brause,
 Grohtherm 1000, Euphoria Duschsysteme,
 Essence WT, Essence Küche, Euroeco Spezial

TRADITION UND TECHNIK

Die Verbindung aus bewährter Qualität und zeitgemäßem Design der Alexander von Humboldt II findet sich auch in den Sanitärräumen wieder. Weil Trinkwasser auf hoher See knapp ist, sind hier sparsame Lösungen gefragt – an den Waschtischen ebenso wie in den Duschen.

Die Essence Einhebelmischer an den Waschtischen sowie in der Kombüse benötigen auch bei normaler Leistung einen relativ geringen Wassereinsatz. Ähnliches gilt für alle GROHE Brausen: Bei ihnen verteilt GROHE DreamSpray® die kostbare Ressource gleichmäßig auf alle Düsen. „Mit ihrer 160 mm großen Kopfbrause garantiert das Euphoria Duschsystem auch für optimalen Duschgenuss auf dem Großsegler“, erklärt Andreas Schumann, Key Account Manager bei GROHE.

Alternativ steht der Crew das Handbrausenset Tempesta Mono für die schnelle Erfrischung oder Entspannung zur Verfügung. Ein stoßfester Silikonring schützt die robuste Brause im Falle eines „Falles“ vor Beschädigungen. Die GROHE TurboStat® Technologie im Brausethermostaten Grohtherm 1000 gewährleistet, dass Druckschwankungen in der Warm- und Kaltwasserversorgung sofort ausgeglichen werden, damit die Temperatur immer stabil bleibt.



Sparsame GROHE Essence 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

Das GROHE Angebots- und Planungsservice-Team hilft Ihnen bei Planung, Kalkulation und Ausschreibungsbearbeitung Ihres eigenen Projekts. Daten, die Sie bei der Planung anspruchsvoller Bäder unterstützen, sind ganz

einfach unter www.mygrohe.de in verschiedenen Formaten erhältlich. Dort können Sie auch den kostenlosen Newsletter „Bau.Werk.Objekt“ abonnieren, der Sie regelmäßig über aktuelle Lösungen und neue Produkte von GROHE informiert.