

Schleifen, bis die Scheibe glüht

Sportschipper-Autor Volker Kölling berichtet in loser Reihenfolge von der Deckssanierung seiner Shipman 28 mit all den Überraschungen, die bei einem 49 Jahre alten GFK-Boot damit einhergehen. Ein anspruchsvolles Familienunternehmen.

GFK-Boote müssen im Alter fast ähnlich aufwändig gepflegt werden wie hölzerne Yachten: Bei unserer Shipman 28, Baujahr 1972, steht eine komplette Deckssanierung an. Die alte Farbe auf der alten Dame ist schon großflächig weggeblättert, zwei Winter als schwimmende Studentenbude in Kiel haben da mitgeholfen. Die Arbeiten komplett an eine Werft zu übergeben, gibt das Budget nicht her: Die Familie muss ran! Das Misstrauen bei unserem Zweitgeborenen ist deutlich aus seiner Stimme herauszuhören, als er von anstehenden Schleifarbeiten hört: „Nein, Florian. Diesmal wirst Du nicht den ganzen Tag unterm Schiff stehen, wie Du sagst „Gift einatmen“ und abends Deine Arme nicht mehr spüren. Ist ja diesmal das Deck.“ Um schwere körperliche Arbeiten an den 22-Jährigen zu bringen, muss ich als Vater argumentativ alles geben. Ich spreche sogar von einem schwimmenden Erbstück. Von Belohnungen im Diesseits und Jenseits. Es ist nicht einfach. Aber Ende Oktober hört man über dem Grohner Yachthafen wahre Musik in den Ohren eines zufriedenen Vaters: Das summend-brummende Geräusch von Exzenterschleifern samt Absauggeräten am Nachmittag nach Schulschluss.

Zeitgleich geht es für alle an den Abbau der Beschläge: Die Handläufe an Deck sind geschraubt und geklebt und halten sich hartnäckig fest. Der Beschlag für den Kettenvorlauf ist noch original, hat sein Chromfinish komplett abgeblättert und ist seit zwanzig Jahren ohne Klappdeckel. Ein paar Handyfotos und ein nettes Gespräch mit Boots-ausrüster Heiner Imhoff später ist ein neuer Edelstahlkettenbeschlag bestellt. Fünfzig Euro Invest und kein Wasser mehr im Kettenkasten – kann man doch ausgeben. Salontüren, Schiebeluke, Skylights – alles muss weg und füllt die Umzugskartons unter dem Boot. Als ganz wichtig erweisen sich fünfzig kleine verschließbare Plastikbeutel und ein Eddingstift: Die Schraubensammlung für jeden Beschlag wird einzeln eingetütet und beschriftet. Die Idee ist, damit eine Verkäuferin vom Lüssumer Eisenwarenladen insofern in Corona-Zeiten zu beschäftigen, als sie uns für alles Ersatz in Edelstahl besorgt. Nein Jungs, die Fenster lassen wir dran. Man kann es ja auch überreiben. Und das tut Vater auch umgehend,

indem er die Motorinstrumente des kleinen Zweizylinderdiesels im Cockpit für Schrott erklärt. Auch da geht umgehend der Auftrag zur Neubeschaffung raus. Okay, der Drehzahlmesser hatte wirklich einen Wackler, und die Alarmer gingen nicht mehr. Fahren konnte man auch mit Temperatur- und Motordruckanzeiger. Aber wenn man schon alles neu macht im Cockpit...

Der erste Einkauf mit Autoeinsatz läuft dann aber Lockdown-bedingt online beim Baumarkt ab: Ohne Ende Dachlatten und die größten Folien überhaupt wandern in den Caddy. Ehefrau Gaby würde die folgende Konstruktion wohl einen Theatervorhang nennen, den wir vormontieren und an alten Fallen bis unter die Decke hochziehen. Vielleicht wird unsere Schleiferei die Bootskameraden in der Halle nerven, aber schaden soll es ihren Booten in jedem Fall nicht. Nach einem ganzen Tag Schrauben, Hämmern und Hieven ist die komplette Einhausung in der Halle fertig. Thomas von der betagten Sirius 25 schräg gegenüber fragt, ob es nicht Sinn macht, sein graues Gelcoat an Deck auch einfach überzulackieren. Ein Blick. Das ist doch noch super. Polieren ist besser als Lackieren, lautet der Rat. So lange es irgendwie geht.



Vergiss das 80er Schleifpapier: Die alten Farblagen lassen sich nur mit 40er Schleifpapier und dem Metaboschleifer mit dem großen Hub bei voller Power wegschaffen. Die erste Fünfzigerkiste mit 40er-Schleifscheiben ist schnell aufgebracht. Auf einen 100er Schliff müssen wir es aber mindestens noch bringen, bevor wir an Grundierung und Spachtel überhaupt denken können. Das muss erst einmal verdaut werden.



Theatervorhang nennt Ehefrau Gaby unsere Konstruktion aus Dachlatten und Riesenfalten, die wir vormontieren und an alten Fallen bis unter die Decke hochziehen. Vielleicht wird unsere Schleiferei die Bootskameraden in der Halle nerven, aber zumindest bleiben ihre Boote sauber. Akteur hinter dem Vorhang: Sohn Florian.

(Fotos: Kölling)

Unser Boot hat seine erste Deckslackierung von uns vor zwanzig Jahren bekommen, die zweite vor zehn Jahren. Einmal lackieren, immer lackieren, heißt es. Und dahinter steckt eine immense Plackerei.

Was auch der Filius schnell bemerkt: Sohn Florian hat ernsthafte Kritik am edlen Festool-Exzenterschleifer, und irgendwie ist das 80er Papier auch nur auf dem Papier eine gute Idee: Die alten Farblagen lassen sich schließlich nur mit 40er Schleifpapier und dem Metaboschleifer mit dem großen Hub bei voller Power wegschaffen. Inzwischen sind die Temperaturen im November nur noch bei fünf Grad, die Arbeitszeiten werden kürzer. Trotzdem beschließen wir, es diesmal richtig zu machen und alle Altanstriche runterzunehmen, um alles komplett mit Zweikomponenten-Grundierung, Epoxypachtel und Zwei-Komponentenlack für mindestens zehn Jahre wieder richtig fit zu machen.

Langsam verschwindet unter dem Schleifteller auch die Riffelung im alten Gelcoat, die das Deck trittsicher gemacht hat. Endlosrollen Butterbrotpapier verkleben wir in langen Bahnen und pausen so die Kanten der Riffelflächen durch. Gaby räumt zu Hause das Wohnzimmer frei, um dort daraus Formen aus anschniegbarer Pappe zu schneiden. Deren Rahmen wollen wir später abkleben, um auf dem neuen Deck einkomponentiges Kiwi-Gripp als neue rutschfeste Farbe aufzubringen. Die erste Fünfzigerkiste mit 40er-Schleifscheiben ist aufgebracht. Knapp 90 Euro kostet der Nachschub. Und es gibt

auch Mitte Dezember immer noch viel zu schleifen.

Unser Freund Ralf ist Bootssachverständiger und Bootsbaumeister und kommt uns mal besuchen: Auf einen 100er Schliff müssen wir es mindestens noch bringen, bevor wir an Grundierung und Spachtel überhaupt denken können, sagt er. Puh, okay. Dann packt er ein kleines Zauberkästchen aus, dessen Zeiger für meinen Geschmack viel zu oft in den roten Bereich schnell, während er damit auf Steuerbord die Decks-Partie rund um den Handlauf schallt. Das Feuchtemessgerät verrät ihm, dass hier Wasser über einen langen Zeitraum ins Deck eingetreten ist. An ein, zwei Stellen lässt sich die GFK-Oberfläche tatsächlich mit der bloßen Hand spürbar eindrücken. Ein ähnlicher Befund ohne ganz so große Ausschläge am Mastfuss zeigt auch da, dass wir hier etwas tun müssen. Ralf bleibt ganz ruhig. Wir brauchen Trost.

Das ist erwartbar bei so einem alten Boot, meint er. Aber macht jetzt noch mal nix und werdet mit dem Deck erst einmal fertig, sagt Ralf. Das kann man wunderbar im nächsten Winter machen. Dann habt ihr wenigstens auch dann noch was am Schiff zu tun. Sonst ist es doch auch langweilig. Es ist der Tiefpunkt in der Anfangsphase. Die schlechten Nachrichten wollen erst einmal verdaut werden. Aber dann kommt der Entschluss von uns allen: Jetzt erst recht. Zu ihrem 50. Geburtstag 2022 soll das hier die am besten erhaltene Shipman 28 von allen in der Flotte sein.

(Volker Kölling)