

Die Reise zum Mittelpunkt des Bootes

Ganz kurz darf die Shipman 28 mal in neuem Glanz strahlen. Dann wird sie wieder zugedeckt, damit das neu lackierte Deck im Winter keinen Schaden nimmt: Jetzt alle Löcher, sprich Luken und Lüfteröffnungen, zu. Es geht beheizt im Schiff weiter mit der Sanierung des Balsaholzkerns. Die erweist sich als komplizierte Operation am offenen Herzen unseres Bootes – die emotionale Kurve bei diesen Arbeiten reicht von Verzweiflungsanfällen bis hin zu euphorischen Tänzchen an Deck. Am Ende wird alles gut.



Nur Geduld: Gattin Gaby hat als beste Bootskameradin ever den ehrenvollen Job, im Bootssalon jeden Quadratmillimeter mit blauer Folie abzukleben.

Oh nein: Da scheint Licht durch den Spalt, wo gerade noch die Fräse des Multitools die alte innere Glasfaserschale samt Balsaholzkern ganz vorsichtig ablösen sollte. Das ist Sonnenlicht, das durch das Hallendach strahlt. Ich habe von innen die müh-

Schnitten der Multitoolsäge an der Innenschale: Darunter schimmert es schwarz aus den Balsaholzpackungen, die flächig unter das Deck geklebt worden sind. Unser Freund, der Sachverständige und Bootsbaumeister Ralf Weise, hatte genau an diesen schwarzen Stellen den lautesten Alarm von

ben mittig die Feuchtigkeit praktisch in den Deckskeim gezogen. Da ist an einigen Öffnungen im Deck und an Bohrungen an anderer Stelle schlicht nicht wasserfest versiegelt worden. Auf dem Seitendeck waren es vor allem die Schrauben der Handläufe, die das Wasser ins Schiff gebracht haben.

Das Abenteuer geht weiter: In unregelmäßigen Abständen berichtet Sportschipper-Autor Volker Kölling über die kleinen Schritte vorwärts (und gelegentlich auch rückwärts) bei der Deckssanierung seiner 50 Jahre alten Shipman 28.

Vor der Decksackierung haben wir all diese Löcher großflächig aufgebohrt und mit Exopyspachtel wieder verschlossen. An manchen Stellen hat sich der Spachtel innen trichterförmig verteilt. Das muss jetzt wieder weg. Wir schleifen die Decke von innen vorsichtig mit reduzierter Leistung der Maschinen wieder plan. Ein neuer Kern muss her. Und da hilft ein Telefonat mit Helge von der Linden, der bundesweit Werften seit Jahrzehnten mit Epoxysystemen wie West System vertraut macht. Er rät zu einer Coosa-Compositplatte als Kern eines neuen Sandwiches. Die hat er nur im Format 2,4 mal 2,4 Meter da, das ist aber trotzdem unsere erste Wahl in der Variante der Stärke von 8 Millimetern. Dann lässt sich die Platte noch gut formen.

Coosa, das ist glasfaserverstärkter Polyurethan-Schaum, der praktisch keine Feuchtigkeit ziehen kann und hochfeste Sandwich-Verbindungen schafft. Abreißgewebe wird dazu bestellt, damit die Überkopparbeit nicht in einer allzu großen Sauerei endet

sam aufgetragene neue Decksackierung zerstört – durch einen kleinen Moment der Unachtsamkeit. Sternzeichen Zwilling, fangen in mir sofort mehrere Stimmen an, in Widerstreit zu treten: Ich bin sauer auf mich, dann auf die schwedischen Bootsbauer des Jahres 1972. Die haben ausgerechnet an dieser Stelle mit viel zu wenig Matte rund um den Balsakern gearbeitet. Was für eine Schlaperei heute, aber auch auf der schwedischen Insel Visby vor ziemlich genau 50 Jahren!

Merke: Alt ist nicht immer besser, und dieser Blick in die Innereien des eigenen Bootes öffnet einem sprichwörtlich die Augen. Die Einsicht kommt schon nach den ersten

seinem Feuchtemessgerät empfangen. Noch ein paar Schnitte mit der Fräse und mit dem Beitel gehobelt, dann kommt uns feuchter Torf entgegen. Dieser Sandwichkern ist vollkommen verrottet und hat gar keine stabilisierende Wirkung mehr.

Wir entfernen den Holzkern praktisch auf der kompletten Steuerbordseite bis zum Deckssprung – und auf einem halben Quadratmeter um den Mastfuß am Holzschott. Bis zum gesunden Holz muss gefräst werden. Ralf schickt auf die WhatsApp-Fotos aus der Ferne aufmunternde Kommentare: „Ist doch gut, dass der Gammel rauskommt.“ Wie der Gammel entstehen konnte, ist jetzt einfach zu sehen. Der Lüfter und die Mastbolzen ha-



Nicht ohne meine Maske: Mit dem Zahnschachtel trägt Volker Kölling eine Mischung aus Harz, Härter und der Westsystem „High Density Filler 404“ auf eine Coosa-Compositplatte auf. (Fotos: Kölling)

– und noch einmal fünf Kilo Harz und ein Liter langsam anziehender Härter. Bei der anstehenden Tätigkeit im aufgeheizten Boot sollte man auf keinen Fall in Zeitnot geraten. Aus dem Internet kommen noch sechs ausfahrbare Industriestützen als Bestellung dazu, dann kann es losgehen.

Den innerlichen Weinkrampf nach dem „Durchbruch“ durchs Deck habe ich einen Tag später überwunden, indem ich vier Lagen Glaselege von innen auf die offene Wunde laminiert habe. Tags drauf kommt außen zumindest wieder Feinspachtel drauf. Ich bohre die Coosa-Platten mit einem Zehnerbohrer alle handbreit an, wie es mir mein Baustellenleiter Ralf Weise mit auf den Weg gegeben hat: „Dadurch siehst Du, ob Du das angedickte Harz auch dick genug verteilt hast und es überall hingekommen ist.“

Gattin Gaby hat als beste Bootskameradin ever den Job, im Bootssalon jeden Quadratmillimeter mit blauer Folie abzukleben. Sie hat außerdem leere Mayonnaise-Eimer besorgt, in denen sich jetzt Harz, Härter und der Westsystem „High Density Filler 404“ zu einer hellbraunen Creme mischen. Mit dem groben Zahnschachtel satt aufgetragen, noch etwas dünnes Epoxy als Laminiergrund, und mit Hurra geht der Coosa-Kern dick eingeschmiert hoch unter die Decke. Am Mastfuß fangen wir an, legen Abreißgewebe über die Coosa-Platte und kleben unsere Arbeit an den Rändern mit breitem Lackiertape ab. Stützen drunter und Druck aufbauen. Steht!

Der Gang auf das Boot am nächsten Tag ist bang: Hat das so geklappt, wie wir uns

das gedacht haben? Ja, hurra! Die Platte sitzt schön gewölbt und bombenfest unter der Decke, und aus allen Bohrlöchern ist der Kleber gequollen und auch schon brethart.

Eine Woche später ist auch die Lauffläche an Steuerbord mit einer einzigen großen Coosa-Platte wieder verstärkt von unten. Wir haben inzwischen gelernt, bei der Überkopparbeit Handschuhe und Overalls miteinander mittels des breiten Lackiertapes zu verkleben, damit das Epoxy nicht doch seinen Weg auf die Haut findet. Das Zeug bringt einem bei der ersten Anwendung bei, Maske, Brille und Kopfbedeckung zu nutzen – und gut zu lüften. Endlich mal wieder Maske!

Noch einmal schleifen, saubermachen, mit Flüssigharz grundieren. Dann füllt sich der Mayonnaise-Eimer wieder, und gemeinsam kleben wir jetzt die angeschliffene alte Innenschale einfach so mit der Spachtelklebercreme unter die Salondecke. So wird sie selbst zum Inneren des neuen Sandwichaufbaus. Einen Kabelkanal für unser neues Solarpaneel mögeln wir auch noch unter die Deckenschale. Aus Kanthölzern und Restholz haben wir uns ein weiteres halbes Dutzend Stützen gebastelt. Als die neue alte Decke angeklebt ist, sieht es unter Deck aus wie im Bergbau-Stollen. Erst zwei Tage später inspizieren wir die Baustelle wieder: Und hüpfen auf Socken außen auf dem Deck, das keinen Millimeter mehr nachgibt. Jedes Klopfen beantwortet das Schiff mit einem tiefen vollen Ton: So stabil war dieses Schiff an dieser Stelle noch nie.

(Volker Kölling)