

Finale furioso

Würden wir uns noch einmal auf so ein Riesen-Refit einlassen mit der Ahnung, wie viel Arbeit darin steckt, ein 50 Jahre altes Boot wieder komplett aufzuarbeiten? Irgendwann kommt immer die Frage, wenn Vereinskameraden mal wieder bei unserer Hallenbaustelle vorbeischauen. Meist als zweite Frage nach einem: „Hast Du hier auf der Baustelle übernachtet?“ Fast: Morgens um acht geht es ab Januar für mich oft zur Bootsbaustelle – bei vier Grad Außentemperatur wird das Boot innen geheizt, bis wir wieder schleifen, spachteln und grundieren können. Kurz nach elf dann schnell nach Hause: duschen, frühstücken und ab zur Nachrichtenschicht bei Radio Bremen Fernsehen.

Die beste Bootsfrau Gaby ist ab 16.30 Uhr nach Dienstschluss im Kindergarten oft gleich wieder beim Boot. Sie hat den Ausspruch geprägt: „Wir müssen aufpassen, dass wir jetzt nicht vom Höcksken zum Stöcksken kommen.“ Kurz danach fragt sie dann aber selber, ob wir wirklich die alten Wandbespannungen aus 50 Jahre altem Giddelteppich drin lassen wollen: Nein, wollen wir nicht. Und Sabine Grimm, unsere gute Bekannte aus Hemelingen, kann auch helfen. Und wo wir gerade die Decke lackiert haben, müssen doch nicht wieder die alten Glühlampen drunter, sondern schicke neue LED-Deckenstrahler mit wahlweise Rot- und Weißlicht. Beim Deckeschleifen ist unser Gerät außerdem an die Holzverkleidungen gekommen. Die müssen also noch neu lackiert werden. Und wenn man die Holzbänder an den Fenstern neu lackiert, dann müssen auch die Teakschotts mit den großen Flächen geschliffen und fünfmal lackiert werden. Das sieht ja sonst nicht aus. Und am Ende alles natürlich noch einmal mit Fugen versiegeln – perfekt. Man kann an seinen eigenen Ansprüchen auch ganz schön Muskelkater bekommen.

Es wird März, und der ist eigentlich zu kalt: Trotzdem geht es jetzt an die Decksbeschläge. Die Festmacherklampen bekommen neue Teakstäbe, das Niro wird poliert. Auf einer großen Plastiktüte laminieren wir selber eine große GFK-Platte. Zu Helge von der Lin-



Der Mief eines halben Jahrhunderts ist raus: Auch unter Deck ist die Runderneuerung gründlich geglückt.

14

Zehn Grad Außentemperatur auf dem Thermometer bedeuten: Ran an die restlichen Decksbeschläge. Den alten Edelstahlpilz von Lüfter gibt es noch in Neu: Gekauft. Heiner Imhoff besorgt mir über seinen Bootsladen einen Niro-Ketteneinlauf vom Feinsten. Von SVB kommen die neuen Edelstahl-Einläufe für Frischwasser und Diesel.

Doch der Dieselstutzen ist ein halbes Zoll schmaler als sein schwedischer Vorgänger – verflixt! Was ist mit DIN-Normen, wenn man sie mal braucht? Das Malheur entdeckt Vereinskamerad Thomas Rieper, der die richtigen Maße für meine Backskiste hat. Der ehemalige Grohner Hafenmeister hat mir beim Austausch des rostzerfressenen Auspuffkrümmers geholfen, den mir sein Vater Klaus Rieper nachgebaut hat. Und Thomas hat da unten im Schiff auch noch Schläuche und Verbindungen erneuert. Jetzt meint er, dass die ganze Konstruktion zwischen Tank und Decksstutzen auf gerade mal 17 Zentimetern eigentlich neu gebaut werden muss: „Aber ich mach das nicht.“ Trotzdem Danke.

Nachdenken. Wer kann helfen? Hürden wollen schließlich gemeistert werden. Der Mai ist gekommen, und an Himmelfahrt soll das Boot ins Wasser. Marc Wadepuhl von Maxmare bekommt einen merkwürdigen Anruf von mir: „Hast Du einen Monteur, der auch in kleinen Bötchen noch in die hintersten Ecken kommt?“ Hat er, aber erst knapp zwei Wochen später, nach Pfingsten.

Okay, Kompromisse sind gefragt: Ohne Verbindung zwischen Tankstutzen und Tank darf halt nicht mit Lage gesegelt werden. Das soll jetzt mal der Fachmann machen, zumal an dem neuen Einfüllstutzen auch noch der Dieselrücklauf vom Motor angelötet werden muss. Da ist man dann auch nach zwei Jahren Bootsbaustelle einfach nur Laie.

Das Teakdeck für das Cockpit hat die Fachfirma im Herbst abgemessen und Schablonen abgenommen. Jetzt wird es verlegt und ist nach zwei Tagen Montage der vorgefertigten Stabdeckplatten eine echte Augenweide. Da muss ich jetzt aber auch noch mal die Teakpinne feinschleifen. Gaby lässt mitunter nach ihrer Arbeit die Beine vom Boot baumeln – und fummelt stundenlang das blaue Abklebeband von Püttingen, Relingsstützen und Relingsdraht. AC/DC dröhnt aus der Powerbox: „I'm on the highway to hell“.

Artur Ilin vom Lackierzentrum-Nord kommt mit einem Lehrling vorbei und befreit Schanz und Fenster profilhaft mit feinstem Cuttermesserschnitt von seinem Tape. Der Boah-Effekt stellt sich umgehend ein, weil man jetzt erst sieht, wie gut die Deckslackierung geworden ist. Auch das Kiwi-Gripp als Antirutschbelag sieht super aus.

Ich grübele derweil, wie ich die überarbeiteten Teak-Handläufe wieder montieren kann: Alle Löcher im Deck sind mit Epoxy versiegelt und lackiert. Hier ist die Feuchtigkeit in den alten Balsa-Holzkern gelaufen, den wir mühevoll austauschen mussten. Das soll nicht wieder passieren. Wir bekommen den Tipp: In Bohrungen Gewindehülsen mit Epoxy einkleben und die Handläufe dann mit Bolzen anschrauben. Die Bolzen werden auch noch in Klebmasse getunkt, und obendrauf setze ich die Teakproppen mit seewasserfestem Leim ein. Das erweist sich als beste Lösung für praktisch alle Beschlagsverbindungen, die wir in den kommenden Wochen bauen müssen. Und das sind einige: Von der Vorschiffsluke über die Schiebeluk-Schienen bis zu all den Backskisten-Deckeln des Bootes.

Die letzten Tage vor dem Slipp-Termin sind noch mal voller Hektik. Die Segelmacherei „Die Zwei“ repariert mal eben zwischen-



Frischzellenkur geglückt: Nach vielen hundert Stunden Arbeitseinsatz und Kosten in Höhe von einigen Tausend Euro schwimmt sie wieder, die 50 Jahre alte Shipman 28. (Fotos: Kölling)

den, dem West-System-Guru am Rhein, gibt es fast eine telefonische Standleitung, was das Lösen kleiner und größerer Materialfragen angeht. Die Kunststoffplatte zersäge ich und klebe sie als Verstärkung großflächig unter die angeschliffenen Bereiche, wo danach von oben die aufgearbeiteten Klampen wieder montiert werden sollen. Am Tag nach dem Ankleben kommen noch vorgebohrte Niroplatten dazu. Spinnenwebenrisse wird es an diesen Stellen nie wieder geben.

Im Vorschiff erwartet uns die nächste Überraschung, als wir die alten Teppiche von der Wand schälen: Die Schweden haben doch tatsächlich den Teppichkleber zum Ausgleichen ihrer ziemlich buckeligen Polyester-Innenhaut benutzt. Offenkundig wurden sogar Luftblasen einfach mit dem Kleber dicht gespachtelt. Das muss alles runter. Drecksarbeit, die ein Freund in zwei Tagesschichten übernimmt – und danach nie wieder auf der Bootsbaustelle gesichtet wird. Auch ans Telefon geht er nicht mehr.

Auch unsere Söhne sind seit Wochen täglich ausgebucht – erstaunlich. Wir können sie verstehen – richtig Lust auf die Baustelle ist nicht mehr da, weil ja auch immer wieder neue Klippen auftauchen. Also meditiere ich vor zwanzig Jahre alten Bildern des Bootes, als wir unsere Shipman 28, Baujahr 1972, schon einmal refittet haben.

Im Vorschiff laminieren Gaby und ich mehrere Lagen Glasgelege auf die buckelige Wand, spachteln und schleifen sie. Die Frau ist so praktisch klein und kommt gut in die Ecken des Bootes. Ich hocke wie Buddha da, wo Platz ist. Gut, dass wir hier zu zweit werkeln. Einer hält die eingestrichenen Bahnen an, der andere sorgt für den richtigen Sitz. Am Schott kleben wir auf einer Eckfuge aus dick angemischtem Epoxyspachtel Winkellamine mit mehreren Lagen dicker Glasmatte. Die haben vor Jahren mal den Weg aus dem Windradbau zu mir gefunden, als ein Geschäftsführer leichtsinnigerweise sagte: „Melden Sie sich, wenn Sie etwas Material brauchen.“ Braucht Mensch mit GFK-Boot immer!

Als Gaby und ein Freund unseres Sohnes Wochen später den neuen Wandbelag einkleben, herrscht danach fast andächtige Stille – so schön sehen die Kojen vorne jetzt aus mit dem weißen Leinen an den Wänden und dem glänzenden Teakholz überall. Als die Ankerkette wieder in ihren Kasten rauscht und innen das Kollisionsschott geschlossen ist, feiern wir einen weiteren Meilenstein auf der Baustelle.

durch einen fast abgerissenen Reißverschluss an unserer Sprayhood. Hafenmeister Tobias Wilder hat unseren Salontisch aufgearbeitet, bis er wieder wie neu aussieht und nimmt fast schüchtern unser überschwängliches Lob entgegen. Elektriker Dennis Oldenburg verbringt noch einen Tag auf unserem Boot und setzt es wieder unter Strom: So hell war es drinnen noch nie. Und mit der Umstellung auf LED haben wir auch noch unseren Stromverbrauch um 70 Prozent gesenkt.

Und dann ist der große Tag des Slippens da. Und mit ihm unsere Söhne. Freund Klaus Tietze und ich lassen uns zu Wasser rollen. Alles dicht, super! Der Motor springt sofort an – trotz der zwei Jahre Standzeit. Drei Tage später sind die Segel angeschlagen und wir sitzen geschafft, aber glücklich im Cockpit. Ganz viele Vereinskameraden bleiben vor unserem glänzenden Schmuckstück stehen: „Ein Wunder!“ bekommen wir mehr als einmal zu hören. Die Frage nach unseren Ausgaben können wir schlicht nicht mehr beantworten. Jenseits der 15.000 Euro haben wir irgendwann das Mitrechnen eingestellt. Ganz abgesehen davon, wie viele hundert Arbeitsstunden wir selbst als Familie investiert haben. Bis zum Mai galt die Ansage: Egal, wie es in der Wohnung und Garten aussieht: Das Boot geht vor!

Aber der Aufwand hat sich gelohnt. Das Boot ist strukturell stabiler als jemals zuvor und sieht blendend aus. Unser Freund und Bootssachverständiger Ralf Weise sagt nach dem ersten Rundgang nur trocken: „Na denn mal Glückwunsch zum neuen Schiff.“ Aber tatsächlich ist ein Schiff doch nie fertig: Habe ich da unten in den Vorratskisten nicht Bodenbretter gesehen, die ich im Herbst noch lackieren könnte? Und vielleicht gönne ich uns dann auch den Einbau eines festen Kühlschranks.

Ich kenne da noch eine, die mir erklären kann, wie ich das machen muss. Und ein Blister auf einem Endlos-Furler vorne am Bugspriet wäre auch noch schick. Ich frage mal Carsten Buerfeindt von Hahnfeld-Masten. So ganz ohne Bootsbaustelle komme ich, glaube ich, in Zukunft nicht mehr durch den Winter. „Ich schon!!!“ meint Gaby und besteht auf diese Klarstellung. (Volker Kölling)

Geschafft: Nach einem nervenaufreibenden Refit-Marathon erstrahlt die 50 Jahre alte Shipman 28 der Familie Kölling in neuem Glanz und darf endlich wieder zu Wasser

Sportschipper 09/2022