

Refit am Rande der Resignation

Am Ende wird alles gut? Bei der Deckssanierung unserer fast 50 Jahre alten Shipman 28 kommt irgendwann die kalte Wut auf, als immer klarer wird, dass wir unser Projekt zur Saison 2021 nicht fertigbekommen: Das gewählte Verfahren, eine ganz neue Exoxidharz-Beschichtung aufzubauen, erweist sich für uns Laien als zu aufwändig. Es fehlt uns an Zeit, wenn das Wetter mal passt. Unser Knowhow reicht nicht, und den Helfern geht immer wieder die Puste aus.

Rund um Weihnachten steht die Baustelle, und täglich laufen bei uns You-Tube-Lehrfilme über das richtige Versiegeln von betagten Decksflächen mehrsprachig auf dem iPad – selbst kurz vor Mitternacht im Schlafzimmer. Helge von der Linden als Deutschland-Importeur von West-System wird gleich mehrfach am Telefon genervt, wie welche Zuschlagstoffe in das Basisharz gemischt werden können und was sich damit dann bewerkstelligen lässt. Als die Bestellung über den Fachhandel dann ankommt, ist unser Erstaunen über das Volumen an Zuschlagstoff zur Herstellung eines ultraleichten Feinspachtels dann doch groß: In

Ein ambitioniertes Familienunternehmen:
Sportschipper-Autor Volker Kölling berichtet
in loser Reihenfolge von der Deckssanierung
seiner fast 50 Jahre alten Shipman 28

diese Tonne würde ja sogar Oskar aus der Sesamstraße hineinpassen.

Vor der Garderobe im Hauseingang verkleiden wir eine große Ecke mit Karton, um all die empfindlichen Chemikalien in der richtigen Temperatur direkt unter der Heizung zu lagern. Dann im März stimmen endlich auch einmal fünf Tage lang die Temperatur



Ortstermin: Freund und Bootsbaumeister Ralf Weise treibt es beim Begutachten der Kölling'schen Baustelle die Falten auf die Stirn.

Nummer zwei nach allen Schleifgängen immer wieder das Deck. Inzwischen ist es unter der Hallendecke oft 35 Grad heiß. Auf so eine Plackerei waren wir nicht eingestellt.

Mitte Juli holen wir schließlich Gerrit Meyer vom Lackierzentrum Nord mit ins Boot, der gerne auch einmal Aufträge für Lürssen und andere Yachtwerften in der Umgebung erledigt. Jetzt müssen mal die Profis ran, wenn es um ein gutes Finish geht: „Da habt Ihr ja einen echten Schildbürgerstreich hingekriegt: Ich sehe, dass ihr dreimal Epoxi aufgetragen habt. Das ist an den meisten Stellen aber auch gleich wieder abgeschliffen worden.“ Ich muss jetzt ganz stark sein und meiner Frau beibringen, dass es dieses Jahr nichts mehr wird mit unserem Segelurlaub.

Gerrit Meyer macht beim Hallenbesuch einen Kostenvoranschlag für eine Ausführung nach seinem Lackierstandard von über 10.000 Euro, der uns die Sprache verschlägt. Okay: Mit Pinsel und Rolle soll es anders und billiger gehen, als wenn er das Boot in der Halle für

Die Laune ist auf dem Höhepunkt: Gaby Kölling sieht nicht nur kein Ende der Plackerei, sie sieht auch die Chancen auf einen Sommerurlaub an Bord in weite Ferne rücken.
(Fotos: Kölling)



ren draußen, und los geht es mit dem Löcherfüllen am Boot. Unser Freund und Bootsbaumeister Ralf Weise hatte die Haarrisse rund um die Klampen mit Falten auf der Stirn beäugt und geraten, die Kunststoffflächen bis zum Ende der Risse aufzuschleifen und möglichst alle Bohrungen im Deck neu zu verschließen.

Als besagte erste warme Tage kommen, sollen alle an Deck sein. Die Beste von allen Gabys redet von ihrer Arbeit, meine Woche ist – wie es sich ja auch gehört – ordentlich mit Terminen verplant, und die beiden Prinzen des Hauses erinnern an Schule und Studium, als wäre ihnen das tatsächlich wichtiger als unser aller Boot. Der Hafenhelfer, den wir dazu geordert haben, ist auch kein Held der Arbeit. Aber an zwei Tagen von fünf kommen wir ganz gut weiter und haben schließlich die erste Füllung Epoxyspachtel in Mayonnaisekonsistenz in allen Bohrungen.

Als es endlich wieder wärmer wird, kann ich auch mal vor der Halle die stumpfen Edelstahlbeschläge der Klampen und Püttinge aufpolieren. Gaby schleift derweil unsere Teakhandläufe und Führungsschienen der Schiebeluke wieder auf. Dann wird es wieder bitterkalt, und alle Pläne einer schnellen Exoxidharzbeschichtung des Bootes sind erst einmal auf Eis gelegt. Und als es dann wärmer wird, sorgen Fehlentscheidungen für Verzögerungen. Nein, es hilft nicht beim Aushärten, das Mischungsverhältnis von Harz und Härter auf 5:2 zu verdoppeln. Was der Kollege Hafenhelfer da aufgetragen hat, bleibt stehen in Kaugummikonsistenz und muss mühsam und unter Einsatz vieler Schleifscheiben wieder runter. Mancher Handschliff unserer Helfer ging zudem runter bis auf das Laminat des Bootes. Auch die Dellen wollen wieder gespachtelt werden. Außerdem sollen die Bereiche der ewigen Pfützen auf dem Seitendeck mit Hilfe von Spachtel verschwinden, den wir selbst anrühren. Alles machbar, aber extrem zeitaufwändig, wie sich beim erneuten Handschleifen herausstellt.

Der Termin für das Zuwasserlassen des Bootes rund um den Mai wird endgültig zur Illusion. Noch ein Kunststofffachmann soll mit Rat und Tat helfen. Die Experten sollen es richten. An Tipps mangelt es ohnehin nicht, und uns wird erklärt, dass You-Tube-Videos eben nicht helfen, so eine Aufgabe richtig zu erfüllen. Also geben wir unsere Baustelle ab und hoffen auf eine späte Segelsaison. Tatsächlich kommen die ersten Epoxischichten auf das Deck, und die Schleiferei beginnt von vorn. Gaby hat alles abgeklebt und reinigt nun mit Sohn

das Lackieren im Spritzverfahren mehrfach neu einhausen würde. Spachteln muss er trotzdem noch einmal, meint er. Wobei wir ihm nicht sagen können, der wievielte Spachtelgang das dann ist. „Macht nix, einmal noch, wenn wir das machen, und dann können wir ran.“ Aufatmen. Lieber ein teures Ende als gar keins.

Unser Job vor dem Sommerurlaub ist es, dass Deck auf einen 240er Schriff vorzubereiten. Das kostet noch einmal zwei Wochen lang Doppelschichten neben dem Job von der ganzen Familie. Und Gerrit Meyer und seine Leute brauchen Zeit, weil sie uns zwischen größere Aufträge schieben.

Unser Urlaub steht vor der Tür, und wir machen nun das Beste daraus: Wir planen um – von Segel- auf Campingurlaub. Zelten direkt am Wasser. Mit Kajak, SUP Board und Fahrrädern erkunden wir Ziele in Dänemark und Schweden, die wir nochmal besuchen werden, wenn unser Boot irgendwann wieder einsatzklar ist.

(Volker Kölling)