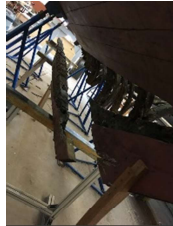
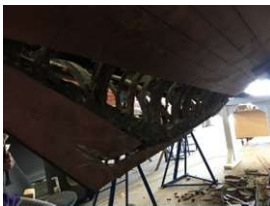




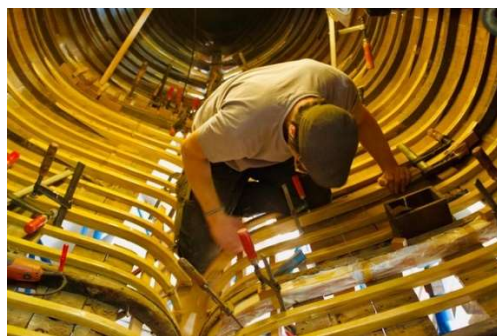
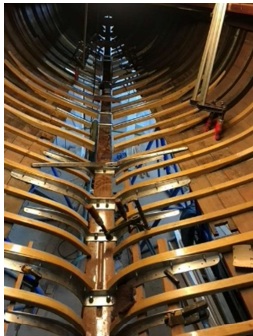
Viele von Euch werden ihn schon auf seinem Liegeplatz im Segelclub-Rheingau vermisst haben. Den 45-er nationalen Kreuzer „Onkel Otto“. Einige von Euch wissen, dass er sich gerade am Bodensee befindet, wo er vom Enkel des Besitzers restauriert wird. Moritz Eider, der seit zwei Jahren ausgebildeter Bootsbauer ist, lässt Euch im folgenden Artikel an der Arbeit teilhaben, die „Onkel Otto“ wieder flott machen soll, damit er recht bald wieder in seinem Revier in Walluf zum Einsatz kommen kann.

Viel Spaß beim Lesen...

Der Kiel ist rott (vergammelt). Genauso verhält es sich mit vielen Planken im Unterwasser-Bereich und den meisten Spanten, welche außerdem oft in der Kimm gebrochen sind. Der Ballast wird also abgenommen, anschließend wird der Kiel entfernt, nachgebaut und der neue wieder eingesetzt.



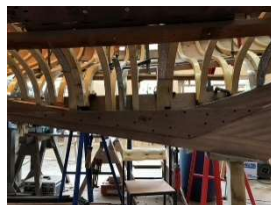
Anschließend wird mit den Spanten ebenso verfahren. Um die Form des Schiffes zu erhalten werden stets nur wenige Bauteile entfernt. Dann werden sie nachgebaut und die neuen Teile wieder ins Schiff eingesetzt bevor das nächste Teil ausgebaut wird. Die neuen Spanten werden im Schiff selbst verleimt um die exakte Form abzunehmen. Robinien-Lamellen werden mit Epoxidharz verleimt und mit Schraubzwingen und Holzklötzen neben dem alten Spant fixiert.



Nach dem Aushärten werden die neuen Spanten verputzt, grundiert und an die alten angeschäftet. Die alten Bodenwrangen aus verzinktem Stahl werden in VA nachgebaut und mit den neuen Spanten verschraubt. Anschließend werden auch Vor- und Achterstegen ersetzt. Somit ist also die komplette tragende Struktur des Schiffes ersetzt beziehungsweise überarbeitet, sodass nun neue Planken eingesetzt werden können.



alter Achterstegen



und der neue

Nachdem das Gerippe also wieder hergestellt ist, werden von unten nach oben neue Planken eingesetzt. Jede Planke wird an die darunterliegende Planke angepasst und mit ihr verklebt. Die Verbindung zu den Spanten wird durch schrauben und kleben hergestellt, genauso wie die Enden der Planke in die Spannung geklebt und geschraubt werden. Kleben ist gut, schrauben ist gut, kleben und schrauben ist super. Die



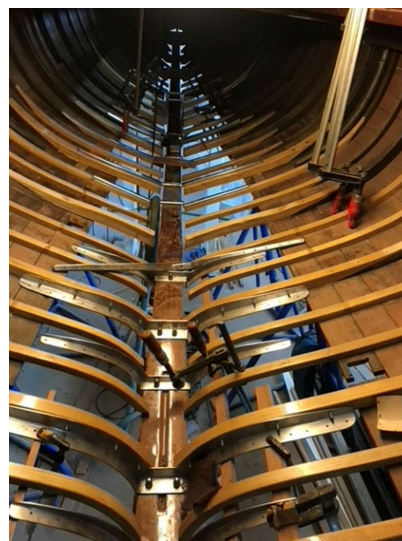
Sponung ist eine Falz die in Kiel und Steven gefräst wird und die die Planken aufnimmt um deren Krafteinwirkung besser auffangen zu können.



Sponung

Bevor die neuen Planken eingebaut werden, werden sie von innen lackiert um dem Bootsbauer später mühsame Lackiererei in der Biege zu ersparen. Bei einem Schiff um die zehn Meter schafft ein guter Bootsbauer pro Tag eine Planke von einer halben Bootslänge. Anpassen, lackieren und die am Vortag lackierte Planke einsetzen. Wo Planken nur stellenweise beschädigt sind wird nur der betroffene Bereich ersetzt. Besonders anfällig für Rott wegen der sich aufstauenden Feuchtigkeit sind die Planken im Bereich von Schränken im Innenausbau. So auch in unserem Fall, was sich auf den Bildern gut erkennen lässt.

Wo zwei Plankenteile miteinander verbunden werden findet sich eine Schäftung. Eine Schäftung meint eine Art der Verbindung bei der die beiden zu fügenden Teile abgeschnitten werden anstatt die Enden stumpf aneinander lassen. So wird die Leimfläche vergrößert. Je nachdem wie Teil später belastet wird sollte die Länge der Schäftung der zwölffachen Materialdicke entsprechen. Wo die alten erhalten bleiben werden die Plankennähte auf gefräst und Leiste wird in den entstandenen Schlitz geklebt, wodurch die Planken miteinander verbunden und der Rumpf steif und Nachdem der Rumpf wieder zu geplankt ist wird der Ballast montiert. Anschließend wird die Außenhaut in Form Eine Arbeit die viel Geduld und Fingerspitzengefühl Und viele Hobel.



schräg stoßen zu stark ein acht- bis Planken eine einzelnen fest wird. wieder gehobelt. erfordert.

Nachdem das Unterwasserschiff in Form gehobelt und geschliffen ist, wird die Oberfläche mit Epoxi grundiert, anschließend wird eine Lage Glasfasergewebe aufgebracht. Auf die Glasfaser wird eine Schicht Spachtel aufgetragen der anschließend in Form geschliffen werden kann. Auf diese Weise wird eine perfekte Oberfläche erzeugt. Anschließend werden mehrere Schichten Teer-Epoxi aufgetragen die als Dampfsperre funktionieren. Soll heißen kein Wasser und auch keinen Wasserdampf an das darunter liegende Material dringen lassen.



Über Wasser wird die Außenhaut ebenfalls ausgeleitet, allerdings ungleich akkurater und penibler. Alte Niete werden aufgebohrt und ersetzt.



Stahlnägel durch Edelstahlschrauben. Kleine Beschädigungen werden repariert. Anschließend wird in Faserrichtung geschliffen, bevor die Beize aufgebracht werden kann. Die Kringel die eine Schleifmaschine hinterlässt würden beim Beizen sichtbar, daher der sogenannte Struktur-Schliff in Richtung der Maserung.

Anschließend werden sechs Schichten Lack aufgetragen. Einkomponentig aber hochmodern, glasklar und extrem hart und langlebig. Später werden vier weitere Schichten Lack aufgebracht für perfekten Glanz und eine besonders glatte Oberfläche.

Da der Lack so klar ist verzeiht er keine Fehler beim Lackieren. Ebenso wenig wie bei den Holzarbeiten. Die Hölzer die zum Reparieren benutzt werden, sollten heller gewählt werden als das alte Holz, da sie in den ersten Jahren nachdunkeln. Pfeil und Ähre am Ende der Göhl werden vor dem lackieren in den Rumpf geschnitten und vor dem Aufbringen der letzten Lackschichten mit Blattgold ausgelegt.



Auch der Wasserpass wird auf den Basis-Lack aufgebracht und anschließend unter den letzten Schichten versiegelt. So ergibt sich ein cleaneres Bild ohne Lackkanten.