

Restaurierung des historischen Folkebootes DOMINO

Eingeweihte wissen es, aber viele fragen sich auch: was passiert eigentlich hinter dem schönen grünen Tor des alten Rettungsschuppens am Laboer Hafen?



Das Tor zu unserer kleinen OSL-Werft

Tatsächlich befindet sich in diesem historischen Gebäude neben unserem Vereinsheim im Hafenspavillon unsere kleine Werft. Aktuelles Projekt ist die Restaurierung der DOMINO: mit der Segelnummer G 17 eines der ersten in Deutschland registrierten Holz-Folkeboote aus dem Jahr 1959. Ziel ist es, dieses schöne Boot wieder so aufzubauen, dass es bald wieder auf der Kieler Förde bewundert werden kann.



Einige der OSL-Restaurateure vor der DOMINO

Der Arbeitsfortschritt an dem Boot war vor einiger Zeit etwas ins Stocken geraten, weil wir an einem Punkt angekommen waren, der vertiefte Bootsbaukenntnisse erforderte, die uns als Laien damals fehlten. Seitdem haben wir die Zeit konsequent genutzt, uns durch Selbststudium und Teilnahme an Restaurierungsseminaren das nötige Know-How selbst anzueignen. Außerdem hatten wir das Glück, dass sich zuletzt weitere interessierte

Mitstreiterinnen und Mitstreiter gefunden haben, die unsere Restaurierungsgruppe verstärken und mit großem Engagement die Arbeiten vorantreiben.

Nachdem die wesentlichen Fleißarbeiten abgeschlossen waren, wie z. B. Entfernung des Ballastkiels und der verrosteten Kielbolzen, Demontage des Innenausbaus, Lackierung der ersten Ausbauteile, Entfernung des alten Lacks vom Rumpf, Abschleifen der Planken, geht es nun ans Eingemachte. Gebrochene Spanten müssen ausgetauscht oder repariert werden. Ein neuer Kielbalken muss exakt passend gefertigt und neu montiert werden. Beschädigte Bodenwrangen sind zu ersetzen. Sobald diese Arbeiten erledigt sind kann es weitergehen mit der Aufarbeitung des Decks, des Kajütaufbaus und der Inneneinrichtung

Aber wie geht das eigentlich? Wie kriegt man z. B. die geschwungene Form eines Spants so genau nachgebildet, dass das gebrochene Segment durch ein möglichst exakt nachgebautes neues Spantsegment ersetzt werden kann?

Als Erstes nehmen wir mit einer selbstgebauten Schablone die Spantform an der Schadstelle ab. Dazu nutzen wir zusammengefügte einfache Holzleisten, die wir auf Höhe des Spants positionieren. Auf diesen Rahmen werden spitz zugeschnittene Stücke aus Pappe oder Hartfaserplatte so festgetackert, dass jede Spitze genau an den Punkten die Planken berührt, an denen auch der Spant am Rumpf anliegt.



Die Schablone folgt der Spantkontur



Schraubzwingen halten den neuen Spant in der gewünschten Form

Vorsichtig nehmen wir die fertige Schablone nun raus und legen sie auf eine große Spanplatte, dem sog. Schnürboden. Mit Bleistift werden die Punkte, die die Pappspitzen markieren auf die Platte übertragen. Die Reihe der markierten Punkte folgt genau dem Schwung des Originalspants. Exakt an diesen Stellen werden nun Winkel festgeschraubt.

Ein Paket aus an der Kreissäge ausgeschnittenen Holzlamellen in der Breite der Spanten wird mit Epoxidharz satt eingestrichen und mit Schraubzwingen fest an den vorbereiteten Winkeln auf dem Schnürboden fixiert. Nach einem Tag ist das Ganze ausgehärtet und verbleibt somit in der gewünschten schwungvollen Spantform auch wenn die Schraubzwingen wieder gelöst sind. Mit einem Schleifer werden die überschüssigen Kleberreste entfernt.



Das neue Spantsegment fertig zum Anschäften

Jetzt ist das neue Spantstück fertig zum Anschäften an den verbliebenen intakten Rest des Originalspants. Zu guter Letzt muss das Ganze noch mit Kupfernägeln und passenden Klinkscheiben mit der Rumpfbeplankung vernietet werden. Diese Technik hat sich seit Jahrzehnten im traditionellen Bootsbau nicht verändert und für diese Art von geklinkerten Booten sehr bewährt. Insgesamt werden wir auf diese Art und Weise rund 16 kaputte Spanten erneuern.



Zu zweit werden die reparierten Spanten mit dem Rumpf vernietet

Die nächste große Herausforderung, die wir gerade angehen, ist die Herstellung des neuen Kielbalkens. Zum einen muss die Sponung, d. h. der Falz in den die Beplankung bündig einläuft, exakt eingehobelt oder gefräst werden. Dies ist relativ schwierig, weil der Falz eben nicht, wie z. B. in einer Türzarge, rechtwinklig ausgebildet ist, sondern über die Länge des Bootes dem eleganten Schwung des Rumpfes folgt und somit von vorne nach achtern über eine veränderliche Schmiege verfügt. Diese muss genau nachgebildet werden, damit die Beplankung beim Einbau des Kiels möglichst genau ohne größeren Spalt anliegt. Zum anderen müssen auf der Mittellinie des Kiels die Löcher für die dicken Kielbolzen, die den schweren Ballastkiel aus Gusseisen mit dem Bootsrumpf verbinden, exakt gebohrt werden.



Wir bauen uns eine Bohrschablone



Exakte Ausrichtung der Bohrschablone

Die Schwierigkeit besteht darin, dass die Kielbolzen im Ballastkiel nicht genau auf der Mittelachse liegen, sondern jeweils einige Millimeter links oder rechts davon. Mit einer eigens dafür konstruierten Bohrschablone gelingt es uns aber, die unregelmäßigen Positionen der Bohrlöcher präzise abzunehmen und auf den Holzkielbalken zu übertragen.

Aufgrund der für uns Laien komplexen Arbeitsschritte haben wir uns entschieden, dass Ganze zunächst an einem Übungsbalken aus einfachem Bauholz auszuprobieren, bevor wir uns an den finalen Balken aus feinstem Eichenholz wagen.



Der provisorische Kielbalken wird auf Maß gehobelt



Der Ballastkiel ist frisch entrostet

Wenn uns das erfolgreich gelungen ist, können wir den eine Tonne schweren Eisenkiel mit den neuen Edelstahlbolzen wieder am Boot montieren und uns um die Fertigung der kaputten Bodenwrangen kümmern.

Zur Vorbereitung darauf wurde der alte Ballastkiel bereits von einem Kieler Spezialunternehmen per Sandstrahlen vom Rost befreit und unmittelbar nach dem Strahlvorgang mit einer schützenden Beschichtung aus einem speziellen strapazierfähigen 2-Komponentenlack versehen, um den kleinsten Ansatz von Flugrost sofort zu unterbinden. Diese Behandlung soll helfen, dass wir auch später, wenn die DOMINO wieder ins Ostseewasser kommt, möglichst lange von neuer Rostbildung verschont bleiben.

Wer jetzt Lust bekommen hat, sich das Ganze mal aus nächster Nähe selbst anzuschauen, ist herzlich willkommen, uns zu besuchen.

In der Regel treffen wir uns immer sonabends ab 11:00 Uhr im alten Rettungsschuppen hinter der Fischküche, um unsere Leidenschaft für Holzarbeiten und das maritime Handwerk in angenehmer Gesellschaft von Gleichgesinnten zu pflegen. Bei gutem Wetter steht dann auch stets das Tor offen. Viel Zuspruch erhalten wir dann immer wieder von vorbeikommenden Spaziergängern und Touristen, die überrascht sind, was dort vor sich geht und sich neugierig alles genau erklären lassen. Die Leute sind begeistert von der aktiven Pflege alter maritimer Traditionen in dem denkmalgeschützten Gebäude und freuen sich über diese passende Bereicherung für das schöne Laboer Hafenumfeld.

Diesen Charakter einer lebendigen „gläsernen Werft“ zum Erhalt traditioneller und historisch interessanter Holzboote möchten wir auch künftig in dieser tollen maritimen Umgebung durch unser ehrenamtliches Engagement pflegen und weiter ausbauen.

Kommt gerne mal auf einen Schnack vorbei und macht euch selbst ein Bild von dem spannenden Projekt. Vielleicht habt ihr danach ja auch selbst Lust, mit anzupacken. Wir freuen uns über jede und jeden, die dabei sein möchten.

*Text: Detlef Bahr
Fotos: Christian Geilich, Frank Gollnick, Detlef Bahr*