Restaurationsbericht
Drachen GER1085 (ex GO 50) Trinity 2009/2010

VORHER

NACHHER

I. Vorwort
Im Sommer 2009 habe ich aus Zeitmangel meinen Drachen GER 374 den wir mit ca. 4500 Std. restauriert haben und seit 1997 segelten verkauft.

Als der Verkauf besiegelt war überkam einem schon ein komisches Gefühl.

Zum Erstenmal seit vielen vielen Jahren stand ich ohne Schiff da.
(Bis auf meinen Opti G706, in Mahagoni-Bauweise, der in meiner Firma im Besprechungsraum hochkannt als Bücherregal steht.)

Wehmütig habe ich im Internet nach Drachen Annoncen geschaut. Entweder waren die Drachen viel zu teuer oder sie waren aus Kunststoff.

Doch dann passierte ein fataler Fehler, ich machte einen Tippfehler und die Suchmaschine zeigte mir mein „bald“ neues Schiff an.

Eine Yachtwerft hatte im Namen eines Klienten einen „Drache“ annonciert, und das wohl schon seit vielen Jahren, ohne Erfolg. Was so ein fehlendes „n“ doch ausmachen kann.

Nun war es passiert mein Jagdfieber war wieder entbrannt und das obwohl ich als Unternehmer doch eigentlich keine Zeit habe.

II. Der Kauf

Es ist das Erstemal in meinem Leben, daß ich ein Schiff im Internet kaufen werde.
Da flimmerte nun die Annonce auf meinem Bildschirm.
„Drache“ zu verkaufen Standort Bodensee, nur Rumpf Mast Baum und Hafentrailer.

Ich rief am nächsten Morgen, eigentlich nur zum Spaß bei der Yachtwerft an, und stellte die üblichen Fragen:
- Sind auch Segel dabei?
- Welche Segelnummer hat das Schiff

- Gibt es einen Meßbrief?
- Was wissen Sie von dem Schiff
- Was ist alles defekt
- Ist der Rumpf morsch?
- Aus welchem Holz wurde das Schiff gebaut?

Antwort der Werft:
Wir verkaufen das Schiff im Namen eines Klienten, leider wissen wir nicht sehr viel über das Schiff. Es steht seit 14 Jahren an Land in einer Scheune.
Es stammt wohl aus der DDR von einer Berliner Werft. Nein Segel sind nicht dabei und eine Segelnummer ist uns auch nicht bekannt. Meßbrief hat unser Klient auch nicht mehr. Der Klient soll es vor vielen Jahren einmal bei Ebay ersteigert haben.

Material: Mahagoni, blau angemalt.
Der Werftbesitzer sagte mir noch, daß man Schiffe ohne Geschichte hier am Bodensee nicht Restauriert. Als sein Klient das Schiff gekauft hatte sagte man ihm wohl das selbe und da hat er es in die Scheune verbracht und sich einen anderen Drachen gekauft.
Der Werftbesitzer sagte mir dann noch, das man sogar beschlossen hätte wenn sich bald keiner meldet, daß Schiff in der Mitte durch zusägen und dann sollte die Werft die eine Rumpfhälfte bekommen um diese an eine Halle als Werbegäg zu verwenden und der Klient wollte sich die andere Rumpfthälfte an die Hauswand hängen.

Für ein FKY-Mitglied eine Horrorvorstellung. Es muß gehandelt werden!

Nun war sie da meine einmalige Chance zu verhandeln. (Eigentlich wollte ich ja erstmal kein Schiff mehr haben wegen des Zeitmangels.)

Ich bat den Werftbesitzer mir noch einpaar Bilder per E-Mail zu zusenden.

2 Tage später waren die Bilder da.
Von der Bilge bis hin zum Deck.

Anhand der Bilder machte der „Drachen“ einen sehr guten Eindruck.
Ich fragte den Werftbesitzer, ob der jetzige Zustand des Schiffes eine Restauration zulassen würde.
Dieses wurde bejaht und es wurde bestätigt, daß am Schiff keine morschen Stellen zufinden sein.

Die heiße Verhandlungsphase hatte begonnen und der Preis wurde verhandelt.
Nun kam der Familien- und Crew-Rat dran, bevor ich mich endgültig entscheide. Es wurde vereinbart, daß mir die Werft den Drachen 2 Tage reserviert.

Meine alte Segelcrew des Drachen GER374 hatte ich angerufen und gefragt ob sie wieder dabei wären wenn ich diesen Drachen vom Bodensee nach Hamburg hole. Alle Crewmitglieder (9 an der Zahl) waren begeistert und sicherten mir zu, bei der Restaurierung zu helfen.
Mein Vater, der ein begnadeter Ingenieur und Techniker ist freute sich auch auf ein neues Projekt. Schließlich ist er Rentner und so eine Aufgabe macht ja Spaß.

Ich rief die Werft an und stimmte dem Kauf zu.

Dank des Internets brauchte ich auch nicht zum Bodensee fahren. (Gekauft wie im Internet gesehen, wenn man mir das vor 10 Jahren erzählt hätte, hätte ich die Leute für verrückt erklärt. So ändern sich die Zeiten.
Nun ging alles ganz schnell, bereits am nächsten Tag war der Vertrag da und konnte unterschrieben werden. Nach nur 4 Wochen ohne Schiff hatte ich nun wieder eins, meinen 2 Drachen.

Jetzt mußte das Schiff nach Hamburg!
Auch hier war mir das Internet behilflich und es fand sich schnell jemand, der den Transport übernimmt.
Im Oktober war es endlich soweit, und ich erhielt den erlösenden Anruf, daß mein Drachen am nächsten Tag auf der Werft Wüstenberg ankommen sollte.
Auf der Werft und Bootslagerung G. Wüstenberg haben wir schon meinen ersten Drachen restauriert und man hat mir gerne wider einen Winterlagerplatz direkt an der Alster angeboten, was gibt es schöneres.

III. Die Ankunft:
Am 07.10.2009 wurde der Drachen am Bodensee für den Transport nach Hamburg verladen.

Und am 13.10.2009 war es endlich soweit und mein neuer Drachen stand vor dem Werftgelände.
Per Kran wurde der Drachen in sein neues Bockgestell gehoben und wie auf dem Präsentierteller vorne am Werfteingang plaziert.

Es war Zeit, daß Schiff zu Inspizieren. Die Werft vom Bodensee hatte recht und wir fanden keine morschen Stellen. Das Holz war gesund.

Der Sen. stellte eine Leiter ans Schiff und stieg ins Cockpit. Wir wollten uns nicht zufrieden geben, daß dieses Schiff keine Segelnummer hat. Achtern im Kielbalken werden von den Bootsbaumeistern ja immer die Segelnummern eingeschlagen. Und genau an dieser Stelle bedekten viele lagen Spachtel- und Farbmassen den Kielbalken. Die Voreigner hatten eine Vorrichtung für die Baumstütze hier aufgespachtelt. Vorsichtig mit einem Spachtel wurden die Spachtelmassen entfernt. Und siehe da, der erste Buchstabe kam zum Vorschein. Erst ein G, dann ein O, die Spannung wurde größer.
Es wurde eine 5 freigelegt und dann eine 0. GO 50 Volltreffer!
Schnell wurde der Drachen mit einer neuen Winterplane eingeplant .Zufrieden sind wir nach Hause gefahren und haben uns über den Kauf dieses schönen Schiffes gefreut.

IV. Die Geschichte nimmt ihren lauf.
Beim FKY habe ich mir daraufhin das DDR Meßbriefbuch per PDF herunter geladen. An dieser Stelle möchte ich dem Verein meinen Dank aussprechen, für ein so tolles Yachtsportarchiv, ohne dieses würde ich wohl immer noch viele Daten mühsam suchen müssen. (Seit 1998 bin ich nun auch schon Mitglied im FKY.)

GO 50 und die Baunummer sind in diesem Buch verzeichnet.

Nun habe ich den DSV angerufen und nach dem alten Meßbrief der GO50 gefragt. Im Archiv des DSV gab es tatsächlich noch eine Kopie, die man mir dann per Post zugesendet hat.

Anhand des Meßbriefes erfuhr ich wer dieses Schiff gebaut hat, es war WILLI LEHMANN, laut FKY Archiv einer der bedeutensten Bootsbaumeister seiner Zeit, für gesamt Deutschland.

Werft : Willi Lehmann
Erster Eigentümer: ASK Rostock
1.Name des Schiffes: Teufel
Baujahr : 1970

(Als ich den Drachen gekauft hatte stand an der Kajüte „Gemeiner Bläuling“)

Es folgte ein weiterer Anruf beim DSV, ich brauchte ja jetzt einen neuen Meßbrief, da es die DDR nicht mehr gibt.

Es waren 2 Segelnummern frei und ich durfte mir eine davon aussuchen. Ich nahm die GER 1085
Nach dem Nachweis, daß es jetzt mein Drachen ist und Einsendung einiger Fotos vom Schiff erhielt ich den neuen Meßbrief samt Meßplakette

Nun ging es weiter mit der Recherche beim FKY. So stieß ich auf den Restaurationsbericht des Drachen Knechtsand und rief den Eigentümer an.
Man war begeistert, daß es noch einen Willi Lehmann Drachen gibt und dieser nicht schon verschrottet oder verschollen war.

Ich erhielt die Information, daß es sogar ein Willi Lehmann Museum in Wedel gibt. Auch hier hin telefonierte ich und man war fasziniert , daß das Museum nun um einen Willi Lehmann Bau reicher war. Die Daten wurden aufgenommen und stehen jetzt anderen zur Verfügung.

Die Geschichtsdaten sprudeln nur so. **„Von wegen ein Schiff ohne Geschichte“**

Von Verwanden von Willi Lehmann erfuhr ich telefonisch, daß mein Drachen wohl das letzte Schiff war vor seinem Tot welches er gebaut hatte.
Gebaut kurz vor der Olympiade 1972. (Baujahr 1970)

Willi Lehmann-Bauten waren sehr erfolgreiche Regattaschiffe.

Ich habe die Regattaergebnisse in alten DDR Segelzeitschriften verfolgt, die auch im FKY-Yachtsportarchiv zur Verfüngung stehen.

Ergebnis: Das Schiff war sehr erfolgreich und laut einiger Archivdaten meine ich gelesen zu haben, daß die Olympia-Mannschaft auch Kontakt zu diesem Drachen hatte. Der Drachen ersegelte zu DDR-Zeiten sogar viele erste Plätze laut Yachtsportarchiv FKY.

Es meldeten sich sogar alte Segler, die früher auf dem Schiff gesegelt sind und wollen dieses besichtigen, wenn sie nach Hamburg kommen.

Mehr Geschichte geht nun wirklich nicht.
Ich habe mir ein erfolgreiches Regattaschiff gekauft. Das belegen schon die ganzen Informationen über das Schiff und die Beschläge an Bord. Überwiegend Harken-Beschläge, nur vom feinsten.
So macht die Ahnenforschung Spaß!
Ich stehe im Kontakt mit vielen Seglern und eventuell finden wir ja noch mehr geschichtsträchtiges. (Über Regattabilder aus DDR-Zeiten würde ich mich sehr freuen.

V. Die Restauration beginnt.

Im Oktober 2009 haben wir mit der Restauration des historischen Drachen begonnen.

Zuerst erfolgte die Bestandsaufnahme. Hierbei kam uns nun die Erfahrungswerte der ersten Restauration des Drachen GER374 zu gute. Die letzte Restauration wurde mit dem Restaurationspreis der Holzbootklassik auf der Alster prämiert. Das ist nun auch unser jetziges Ziel.

Das Holz ist in allen Teilen des Schiffes gesund, daß war schon einmal sehr gut.
Doch dann folgte ein kleiner Wehrmutstropfen.
Die Planken hatten zum größten Teil kleine und größere Abstände zu den Spannten.
Wir haben die ersten Proppen entfernt und die alten Messingschrauben versucht heraus zudrehen.
Die haben sich zum Teil im wahrsten Sinne des Wortes aufgelöst. Entweder kamen Fragmente zum Vorschein, manchmal kamen sogar noch komplette Schrauben heraus.

Fazit: Wir haben beschlossen die gesamten alten Schrauben durch neue zu ersetzen. Was wir uns damit angetan hatten merkten wir erst später. (Wir haben die Berge an Schrauben in Behältern gesammelt.)

Dafür, daß das Schiff seit 14 Jahren an Land stand, konnte man kaum durch die Planken nähte schauen. Echte Bootsbaukunst. Eben ein Willi Lehmann – Bau!

Im Cockpit stellten wir noch fest, daß 3 Bodenwrangen gebrochen waren, die mußten ersetzt werden.
Es gab auch einige gebrochene Spannten im Schiff, die wir ebenfalls ersetzen müssen.

Der Bootsbaumeister Herr Wüstenberg, auf dessen Gelände der Drachen nun stand kam vorbei und begutachtete das Schiff auch noch einmal.
Tolle Substanz war seine fachmännische Meinung.

Und im Schertz sagte er noch, Familie Burrlein wird ja sicher das Schiff wieder in Mahagoni Natur lackieren.
Bis heute war die Außenhaut dunkel blau mit weißem Unterwasserschiff.
Wir waren uns da aber noch gar nicht sicher, ob wir uns diese Arbeit auch noch aufbürden würden.
Sehr spannend war die Überprüfung der Kielbolzen. Und siehe da, die waren super konserviert und sahen aus wie neu. Zum Glück!

Anfang November kam mein alter Drachen aus dem Wasser und (welche Gemeinheit vom Werftbesitzer) hat er zum Ansporn unseres Restaurationsvorhaben eben diesen grade Restaurierten Drachen genau neben meinen neuen gestellt.
Mein alter Drachen war Mahagoni natur lackiert und sah wirklich wunder schön aus.
(Auf der Alster ist er einer der bekanntesten Drachen und der HSC hat sogar für die Holzbootklassik-Regatta mit einem Foto von meinem alten Drachen geworben)

Das mein alter Drachen nun neben meinem neuen Restaurierungsbedürftigen Drachen stand hatte tatsächlich Wirkung.
Kurzerhand wurde beschlossen das neue Schiff wird abgezogen und wir versuchen es in Mahagoni natur!
Die Liste der Arbeiten wurde länger und länger.
Ziel war eigentlich zum Sommer 2010 fertig zu sein!

Die alte Crew hat sich das Schiff auch angesehen und alle waren begeistert, jeder will an diesem Projekt teil haben.
Die alte Crew war wieder zusammen!

Rainer Burrlein, Volker Burrlein, Kai Sommermeyer, Jens Borrmann, Jan Firnges, Monika Henne, Jiri Andress, Jan Eelbo, Danilo Hübler und neu dazu gekommen ist Matthias Klages.

VI. Die Arbeiten beginnen:

Jeder hat nun seine Aufgaben erhalten.

Der Senior war für die Entsorgung der alten Schrauben zuständig. Natürlich wurden diese immer gleich durch neue ersetzt.
Die übrige Crew mußte zuerst das Unterwasserschiff und den oberen Bereich des Schiffes von der alten Farbe befreien.
Diese haben wir sehr schonend mit dem Heißluftfön erledigt.

Mit dieser Arbeit waren wir bis Mai 2010 beschäftigt. Es ist eben eine Wochenendrestauration.
Die Teile vom Rumpf, die wir vom Lack befreit hatten, hat sich der Senior dann vorgenommen um die alten Holzproppen zu entfernen und danach die alten Schrauben.

In den kalten Wintermonaten waren wir natürlich nicht tatenlos und haben die neuen Bodenwrangen gebaut und ebenfalls die Spannten, die wir ersetzen wollten.

Vorne am Mastbereich sah ein Decksbalken schlechter aus, den wir dann anhand des alten neu angefertigt haben. Hierzu war es gut, daß unsere Crew einen Zimmermann hat, der diesen dann angepaßt und eingebaut hat.

In unserer Garage, die kurzerhand zur professionellen Werkstatt umfunktioniert wurde haben wir auch schon angefangen die Bodenbretter zu bearbeiten.

Im frühen Sommer wurde die Firma International Farbenwerke auf unser Projekt aufmerksam und bat uns ein Crewsponsering an.

Firma International Farbenwerke möchte unser Restaurierungsprojekt fachmännisch begleiten und stellt uns für die Restauration alle nötigen Farben und Lacke sowie Spachtel zur Verfügung.
Trotz unserer Erfahrung aus den letztem Restaurationsprojekt konnten wir noch sehr viel lernen vom Außendienst Herrn Hassenstein. (Wir sagen danke !)

Da diese Art von klassischen Schiffen ja Denkmäler vergangener Zeiten sind empfinde ich es sehr schön, daß auch Firmen von Internationalen Formart sich um die Erhaltung solcher Schiffe kümmert.

Nun hatte unsere Crew den ersten Top Sponsor.
Die Firma Multitool, die mein Unternehmen Burrlein & Klinke OHG als Werksvertretung vertritt bot ebenfalls ein Sponsoring an.

Herr Hassenstein von International und Rainer Burrlein

Multitool Sponsor für Werkzeug

Damit standen uns nun neben den professionellen Farben von International auch die nötigen Pinsel, Rollen, Farbwannen, Abziehwerkzeuge, Meßbecher, Arbeitshandschuhe, Staubmasken usw. zur Verfügung.

Mit diesen Sponsoren war unsere Arbeitsgrundlage noch professioneller geworden.

Welche Drachen-Crew hat schon Sponsoren. Einfach toll!

Als der Rumpf ohne Farbe in Holznatur vor uns stand waren wir schon begeistert über die tolle Quallität des Rumpfes. Regattaschäden der Vorbesitzer hielten sich in Grenzen.
Zu DDR-Zeiten wurden diese aber leider mit Spachtelmasse repariert.
Diese mußte nun heraus gekratzt werden. Betroffen war der obere Plankengang.
Der Senior hat diese Stellen ausgestämmt und mit Mahagoni ausgeschäftet.
Herr Wüstenberg der Werftbesitzer hat uns schon in dieser Phase der Restauration den Ritterschlag gegeben in dem er uns lobte und sagte besser hätte er diese Arbeiten auch nicht machen können.
Dennoch waren wir sehr froh, daß wir den Werftbesitzer und Bootsbaumeister sowie unsere Sponsoren als Fachkräfte vor Ort hatten, die wir fragen konnten wenn professionelle Hilfe nötig war. Schließlich soll das Schiff ja wieder wie neu aussehen.

Ende Juli hat der Senior die letzten Proppen und Schrauben im Überwasserbereich ersetzt.
Mittlerweile waren wir bei knapp 1000 Stunden Arbeitszeit angekommen.
Das Deck nimmt so langsam auch Gestallt an. Jan, Jens und ich waren eifrig dabei die alten Schrauben aus dem Deck zu holen. Die Decksschrauben sahen zum Teil noch aus wie richtige Schrauben. Hier hat die Elektrolyse noch nicht so angesetzt wie um Rumpfbereich.
Nur an den Stellen wo das Deck durch Riggkräfte belastet wird waren die Schrauben ziemlich defekt.
Die heiße Phase vor dem Lackieren kam näher. Ende Juli lieferte uns unser Hauptsponsor International eine Palette Farben und Lacke.
Vorher wurde am Rechner ermittelt, was wir für unser Restaurationsprojekt genau benötigen.
Selbst diese Rechnung am Computer war für uns Neuland und faszinierend.
Herr Hassenstein von International setzte vor der Lackphase einen Fototermin an. Es soll ja genau dokumentiert werden wie dieses Schiff unter Farbe kommt.

Diese Erfahrung ist neu und macht Spaß.
Das unsere Arbeit bereits im Vorfeld gelobt wird macht einen Stolz.

Nun war es soweit:
Der glattgeschliffene Rumpf (Finish mit 240er Schleifpapier) wurde mit Mahagonibaize (Interstain) gebaizt.
Die Blume des Mahagonis kam zum Vorschein. Die ganze Crew war begeistert.

Und die Spitze vom Werftbesitzer hat gezogen. Das Schiff wird wie der alte Drachen mit Klarlack versehen.

Während der ersten Malerarbeiten kam der Bootsbaumeister auch und gab seinen Kommentar ab: Ich wußte doch, daß die Familie Burrlein das Schiff wieder in Mahagoni natur Lackieren wird!

Eine Woche später bei blauem Himmel und Sonne pur wollten wir den ersten Klarlack vermalen.

Wir haben uns wie bei unserem alten Drachen wieder für einen 1 komponenten Klarlack entschieden. (Original von International)

Auf das richtige Mischverhältnis kommt es an:

1. Lackschicht:
(1 Liter wurde angemischt in einem Meßbecher von Multitool)

30% Klarlack Original und 70% Verdünnung Nr. 1 sowie 100ml Interstain Mahagonibaize von International.

2. Lackschicht:

Diesmal wählten wir das folgende Mischverhältnis:

50% Klarlack Original und 50% Verdunnung Nr. 1 sowie 100ml Mahagonibaize

3. bis 6. Lackschicht:

70 % Klarlack Original 30% Verdunnung Nr. 1 sowie 100ml Mahagonibaize von International.

Die 5. und 6. Lackschicht wurde aber erst eine Woche Später im August vermalt.

Im Sonnenschein glänzte der Rumpf bereits und machte Lust auf mehr.

International Herr Hassenstein besuchte uns am 08.08.2010 um sich die ersten Ergebnisse anzusehen.
Er war ebenfalls fasziniert von unserer Arbeit.

Der Senior hatte die letzten Arbeiten am Unterwasserschiff im August abgeschlossen.

Zu diesen gehörte natürlich das Kalfartern nach alter Bootsbauhandwerkskunst.
Es wurden nur die großen Nähte kalfartert. Die kleineren wurden mit Sikkaflex abgespritzt.
Es waren zum Glück nach der Montage der neuen Schrauben nur sehr wenige Nähte die noch nachbearbeitet werden mußten.
Alle Planken saßen nun wieder fest an den Spannten, alle Lücken wurden geschlossen. Die Festigkeit im Schiff ist wieder wie bei einem Neubau.
Es waren wohl mehr als 1000 Schrauben. Der Senior hat am Tag ca. 60-80 Schrauben auswechseln können. Start war Oktober 2009 und die letzte Schraube wurde Ende Juli 2010 verbaut. (Inkl. der Decksschrauben.)
Im Bugbereich wurden noch kleinere Plankenstücke ersetzt, da diese doch etwas gelitten hatten . Auch der Übergang zum Kiel wurde noch mit neuen Leisten versehen.
Kai hat mitlerweile angefangen den Stahlkiel mit Spachtel zu glätten (Water Tide von International)
Auch das Ruderblatt mußte dringend repariert werden. Durch die sogenanten Persenningreihleihnen hatte das Ruderblatt tiefe Leinennarben davon getregen. Ein Stück vom Ruderblat war dabei Gänzlich abgebrochen. Dank Epoxidharz war diese Reparatur ein Kinderspiel.

Der Wasserpaß wurde abgeklebt, zum Glück hatte der Bootsbaumeister Willi Lehmann den Wasserpaß durch kleine Punktmarken die in die Planken gestemmt waren makiert.

Ich und der Senior haben nun die Ehre gehabt das Unterwasserschiff mit Primocon aufzubauen. Auch Primocon ist ein Produkt der Firma International und dient der Grundierung, bevor man das Antifouling später auftragen kann.

Da wir das Unterwasserschiff komplett neu aufbauen befolgen wir den Rat von International und werden mindestens 10 Lagen auftragen.
Am ersten Tag konnten wir bereits 4 Mal Malen.

Das Crew-Team um Kai und Jens geben in den ersten Tagen im August richtig Speed und reparieren das Deck.
Es wurden alle Beschläge demontiert.
Bereits im Mai habe ich die Kajüte und das Süll abgezogen.
Unebenheiten werden mit Spachtel geglättet. Auf ein Stabdeck haben wir bewußt verzichtet, da es sich bei unserem Drachen um eine „Rennmaschine“ handelt und da ist überflüssiges Gewicht nicht gewünscht.
Das Deck soll später mit Interdeck von International lackiert werden.

Jiri und Jan haben im Innenschiff die Seitenwände geschliffen, sodaß der Bilgebereich mit Firnesöl getränkt und konserviert werden kann.

Mitlerweile sind die neuen Spannten und Bodenwrangen eingebaut und der Senior hat die Kielbolzen mit einem Drehmomentschlüssel wieder angezogen.
Der Drehmomentschlüssel ist wichtig, denn wie der Volksmund so schön sagt, nach Fest kommt ab und das wollten wir unter allen Umständen verhindern.

VII. Kleinarbeiten auf die man nicht verzichten kann:

So langsam müssen wir anfangen uns um das Zubehör zu kümmern.
Viele kleine Bauteilen am Schiff von den Bodenbrettern angefangen warten ebenfalls auf eine liebevolle Restauration.

Die Mastinspektion hat ergeben, daß wir uns lieber um einen neuen Mast kümmern sollten, da die Vorgänger bereits einige Stellen geschweißt hatten.
Das war uns nicht ganz geheuer und es wäre ja schade, wenn wir mit dem restaurierten Schiff gleich Mastbruch erleiden müssen und ein teil unserer Arbeit wieder zerstört wird.

Also mußte das Internet wieder dran glauben und ich habe in ganz Deutschland nach einem ordentlichen Mast gesucht, der unser Budget nicht gleich sprengen würde.
Es war keiner zufinden!
Auf der Internetplattform der Drachen-Klassenvereinigung habe ich dann ein Insereat aufgegeben, „Suche Alu-Mast für Drachen“

Glück muß man haben, nur wenige Tage nach der Schaltung erhielt ich eine E-Mail, daß ein Drachen-Segler einen kaum gesegelten Drachen-Mast seit vielen Jahren im Mastschuppen hat.

Er hat mir Bilder zugesendet und ich erkannte gleich, es ist genau der gleiche Mast den es zu ersetzen galt. Ein Reckmann Mast.
Damit würden alle Wanten und Fallen passen und natürlich auch der Mastfuß.

Einziger Wehrmutstropfen, der Mast liegt am Starnberger See.

Dennoch wurde der Mast gekauft und nach kurzer Zeit hat der Mast auch eine Mitfahrgelegenheit bekommen und wurde mir Ende Mai angeliefert.

Die Bodenbretter haben ihr Finish Zuhause in der Werkstatt erhalten.

Beim Demontieren der Decksbeschläge ist uns aufgefallen, das die Pinne lose und die Endhalterung im Nirioblech gebrochen war.

Pinne und Halterung sowie die grau angemalte Zierblende für den Decksdurchbruch der Ruderanlage wurden in unserer Werkstatt Zuhause repariert.

Der Pinnenbeschlag wurde in einem Metallbetrieb geschweißt, da wir kein Niroscheißgerät hatten.

Die Zierblende wurde abgezogen und in natur lackiert (Die Zierblende war auch aus Mahagoni)

Die Pinne war hinten zu dünn für den Nirobeschlag, was sicherlich der Grund für den Bruch im Blech war. Die Pinne wurde hinten aufgeleihmt, so das er richtig in den Beschlag paßt.
Pinne, Reitbalken, Bodenbretter Teakleisten usw. wurden Zuhause mit Original Lack lackiert und warten nun auf den Einbau.

Der Name muß ans Heck. Ich hatte noch gelbe Folie. Mit einem Schreibprogramm habe ich den Namen gedruckt. Diese wurde auf die Folie mit Klebeband befestigt und dann ausgeschitten.

Das klappt immer sehr gut.
Am 08.08.2010 konnte ich das Heck damit bekleben.

Der neue Name des Drachen: **TRINITY**

Der Schriftzug am Heck wird einlackiert.

Fallen, Wanten, Riggteile werden kontrolliert. Auch die Beschläge, die wir demontiert haben werden gereinigt und gangbar gemacht.

Im September 2010 wurden die restaurierten Bodenbretter im Schiff angepaßt und eingebaut.
Das Deck erhielt mit 2 Lagen Interdeck von International (beige) sein Finish.

Im Rumpfinneren hat sich auch sehr viel getan. Das gesamte Innenschiff war abgezogen und wurde nun 4x lackiert mit Original – Klarlack von International.

Ein Teil der Crew war bis Mitte September damit beschäftigt alle Beschläge wieder an zubauen. Der Bug bekam eine Messingschiene und einen neuen Kopfbeschlag.

Viele Gäste der Bootsvermietung, die sich auf dem Werftgelände Wüstenberg befanden blieben stehen und bewunderten den schönen Rumpf. Viele Komplimente der Passanten gingen runter wie Öl.

Die Trinity war nun zu einem Kunstwerk vergangener Bootsbaumeisterleistung geworden.

VII. Slipptermin

Nach fast 1500 Stunden harter Arbeit war es endlich soweit und ich konnte einen Slipptermin mit dem Werfteigner vereinbaren.
Hierfür lieh uns die Bootswerft Künzel vom Goldbeck-Kanal einen Heißstrop für Drachen, hierfür noch einmal vielen Dank.

Am 13.09.2010 16.20 Uhr war der große Moment da und die Trinity hing im Kran.

Nach genau 14 Jahren an Land, wurde der Drachen seinem Element Wasser wieder zugeführt.

Langsam tauchte der Kiel ins Wasser, bis der ganze Rumpf mit dem Alsterwasser in Berührung kam.
Ist er dicht war nun unsere große Frage.
Ja er ist dicht. Nach 14 Jahren an Land machte der Rumpf so gut wie kein Wasser er war dicht und die extra gekaufte Elektropumpe konnte wieder eingepackt werden.
Wir haben sehr gut gearbeitet war der Kommentar vom Bootsbaumeister!

Die Taufe des Drachens werden wir in unserem Clubhafen in den nächsten Tagen mit Freunden, Familie, Crew und Sponsoren vornehmen.

Alle sind ganz heiß darauf den Drachen zu segeln.

Wenn nun das neue Rigg so paßt wie wir uns das vorstellen kann man bestimmt die Trinity bis Ende Oktober 2010 auf der Alster sehen.

Das endgültige Finish der Restauration werden wir dann im Winter vornehmen.

Wir werden berichten.

Weitere Informationen zur Restauration finden Sie auf unserer Homepage
www.sy-trinity.de

Fortsetzung folgt ...