

**Unterwasserschiffssanierung
bei
Jarro
einem
6,5 KR Vertens Bau von 1962
Teil 2**



Ich habe ja im Frühjahr in Teil 1 angekündigt,
hier zu berichten, wie weit ich mit
der Sanierung gekommen bin.

Der erste Teil endete mit dem Ausbau des Motors und des Motorfundaments.



Bild 1



Bild 2

Der Motor war mit einer Leistung von 53 PS und einem Gewicht von 185 Kg ein bisschen überdimensioniert und mittlerweile verkauft.

Als nächstes sollten die verzinkten Bodenwrangen raus.
Die Kielbolzenmuttern lose zu bekommen, war nicht so einfach,
aber mit dem richtigem Werkzeug gelang das dann, ohne die Kielbolzen
zu zerstören.



Bild 3



Bild 4

Mit dem Schlagschrauber ließen sich die Kielbolzenmuttern lösen (Bild 3).
Die Bolzen mit denen die Planken und die Spanten an den Bodenwrangen
befestigt waren sind gelöst und soweit nach draußen getrieben, dass die
Bodenwrangen lose sind (Bild 4)



Bild 5



Bild 6

Die erste Bodenwrange ist draußen (Bild 5). Damit nicht jegliche Verbindung zwischen Spanten und Kiel durch den Ausbau der Bodenwrangen verloren geht habe ich Behelfswrangen eingebaut (Bild 6).



Bild 7



Bild 8

Die ausgebauten Bodenwrangen (Bild 7) sehen doch gar nicht so schlimm aus. Die Substanz ist noch gut.
Nach dem Ausbau sehen solche Stellen ja immer irgendwie katastrophal aus, aber wenn die alte Farbe und Dichtungsmasse und was da noch so anhaftet abgekratzt ist, ist doch alles gut (Bild 8 und 9)



Bild 9



Bild 10

Die Kielbolzen bleiben erstmal drinnen. Die Gewinde wurden sauber gemacht und mit Zinkfarbe gestrichen (Bild 10).



Bild 11



Bild 12

Das Holz für die neuen Planken ist da (Bild11).
Die Bodenwrangen sind vom Sandstrahlen und Feuerverzinken zurück (Bild 12).



Bild 13



Bild 14

Ein Stück Eichenbohle und die aufgetrennten Lamellen um die Spanten zu verleimen (Bild 13 und 14).



Bild 15



Bild 16

Die neuen Spantenstücke im Bereich der Maschine habe ich über eine Form verleimt (Bild 15).
Die verleimten acht Spanten mit den Schablonen für die Form (Bild 16).



Bild 17



Bild 18

Die ersten neuen Spantenstücke sind eingebaut (Bild 17 und 18).



Bild 19



Bild 20

Die neuen Spantenstücke sind breiter als die alten Spanten und zu den Originalspanten hin verjüngt. Die zwei Bodenwrangen in dem Bereich habe ich auch erneuert (Bild 19). Die alten Spanten waren teilweise sehr geschwächt (Bild 20).



Bild 21



Bild 22

Im Vorschiff verabschiedeten sich dann noch zwei Spantenenden der gesägten Spanten und wurden erneuert (Bild 21 und 22).



Bild 23



Bild 24

Die neuen Spanten im Bereich des Cockpits habe ich im Rumpf verleimt (Bild 23). Da die Planken erneuert werden, konnte ich große Löcher für die Schraubzwingen bohren. Die neuen Spanten sind ausgespannt und die Seiten grob geputzt (Bild 24).

Wenn ich nochmal Spanten laminieren müsste, würde ich die Variante der im Rumpf verleimten Spanten bevorzugen. Das Anarbeiten der Schmiege an die über die Schablone verleimten Spanten war doch zeitaufwändig.

Ein Fazit der Sanierung bis jetzt:
So wie immer dauert alles länger als gedacht.
Alles ist aufwändiger als geplant.
Aber was soll es!
Immer mit der Ruhe, es geht schon weiter!
Zum Glück hetzt mich ja keiner.
Der Plan 2025 wieder mit JARRO zu segeln steht noch.

Ich werde hier über den Fortschritt weiter berichten.

Bleibt gesund.

Jens Bessey
jensbessey@t-online.de