

# Dichten der Klinkerbeplankung

**Alte Bootsbautechniken vor dem Vergessen bewahren.** Das Abdichten der Bootsplanken ist für den Fachmann weit mehr als nur das Kalfatern. Das stellte Bootsbaumeister Jörn Niederländer bei seinen Recherchen im Kollegenkreis zum Thema Kalfatern fest.

Von Jörn Niederländer. Der Einfachheit halber seien zuerst die Boote genannt, deren Klinkerbeplankung keiner weiteren Dichtung bedurfte. Die Landungen der Gigboote früherer Zeiten wurden auf den Ruderbootswerten so präzise geschmiegt, das „keine Dichtung mehr dazwischen passte“, wie der Chef meines Ausbildungsbetriebes gerne zum Besten gab. Die in kurzen Abständen gesetzten Nieten pressten die Planke an die Landung der vorhergehenden Planke, und der abschließend in mehreren Schichten aufgetragene Lack verlief in den Sicken der Außenhaut zu kleinen Hohlkehlen, die höchstens dann Wasser tröpfchenweise ins Innere ließen, wenn das Boot in die Jahre gekommen war und der Lacküberzug hart und spröde wurde. Tatsächlich war, wenn beschädigte Planken dieser leichten Sportboote ausgewechselt werden mussten, selten einmal zu sehen, dass beim Grundieren des Neubaus der verdünnte Lack des ersten Auftrags weit zwischen die Landung vorgedrungen war.

*Der Baumwollfaden wurde bei großen Booten mit breiten Landungen auch zwei- und dreifach gelegt*

Edwin Dinewitzer, der Altmeister des Kanubaus, bestätigt ausdrücklich diese Methode, die auf großer Fingerfertigkeit im Umgang mit dem Hobel beruht. Seitdem er für die Beplankung seiner leichten Klinkerboote Sperrholz verwendet und die Landungen verleimt, braucht er sich über deren Dichttheit keine Gedanken mehr zu machen. Bis dahin aber waren bei ihm auch Mittel wie „dicker Lack“ gebräuchlich, also Lackreste, die durch Verdunsten des Lösungsmittels dickflüssig geworden waren und sich klebstoffartig auftragen ließen.

Bei größeren Booten und dickeren Planken als den fünf Millimeter dünnen „Furnieren“ der Sportrunder- und Padelboote hat man möglicherweise nicht weniger präzise gearbeitet, aber angesichts anderer Einsatzgebiete der Boote und längerer Wasserliegezeiten nie auf eine Dichtung verzichtet. Lang ist die Liste der Materialien, und wenn wir Dinge wie Tierhaare und Moos weglassen, weil deren Anwendung schon

lange nicht mehr zeitgemäß ist, bleiben Teerfilz und Teer bei den Arbeitsbooten über. Bei alten Segel- und Motoryachten findet man häufig Reste von „dicker Farbe“, Leinölkitt und Bleiweiß zwischen den Planken, letzteres gerne in Verbindung mit dem auch beim Karweelbau wiederkehrenden Baumwollfaden. Dieser Faden wurde bei großen Booten mit breiten Landungen auch zwei- und dreifach gelegt. Natürlich denken zeitgenössische Bootsbauer hier sofort an Polyurethan- oder MS-Polymer-Dichtmassen, die in der Anwendung un-



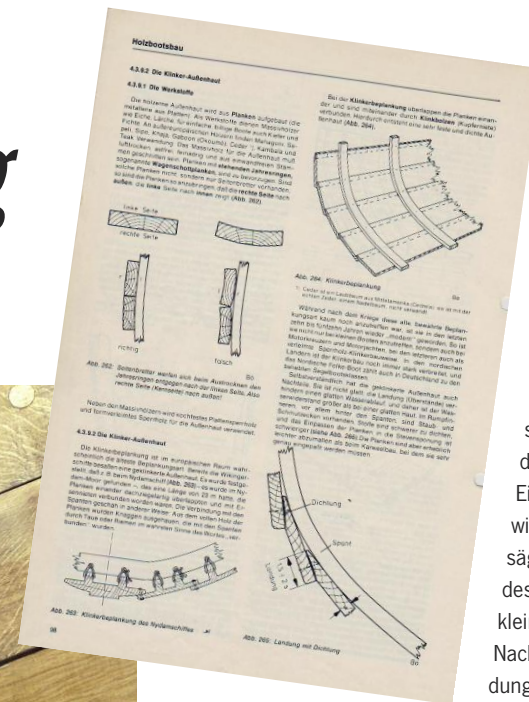
Fotos: Niederländer, Pixello

**Fachgerechtes Kalfatern mit Baumwollfaden eines karweel beplankten Arbeitsboots und die alte Anleitung für die Bearbeitung von Klinkerbooten.**

kompliziert und im Ergebnis gleichwertig sind. Es sei denn, sie vertragen sich nicht mit dem anschließend aufgetragenen Alkydharzlack. Wer hat nicht schon einmal diese unangenehme Erfahrung gemacht?

Ein Besuch bei Kirsten Dubs in ihrer Bootswerft in Freest liefert einen Einblick in die Welt der schweren Fischer- und Arbeitsboote. In diesem Bereich kommt es kaum noch zu Neubauten, aber nicht selten muss auf der Werft ein altes Boot repariert und gedichtet werden. Die Bootsbaumeisterin lehnt die Verwendung von dauerelastischen Mitteln ab, da diese nicht lange haften. Eine offene und undichte Landung zieht Schmutz und Feuchtigkeit an, ungunstige Voraussetzungen für die Anwendung des Universaldichtmittels. In Freest wird statt dessen mit Gefühl kalfatern, entweder mit Baumwolle oder Hanf. Auf die Frage, ab welcher Plankendicke diese Methode dem Boot zuträglich ist, kommt die von Kollegen oft vernommene Antwort „es kommt drauf an...“. Das bedeutet, dass der Bootsbauer hier einen Ermessensspielraum hat und den Gesamtzustand des Bootes und die Plankendicke im Verhältnis zum Spantabstand berücksichtigen sollte.

Der Neubau eines traditionellen schwedischen Fischerbootes von 36 Fuß Länge auf der Insel Orust wurde 1992 in der „Wooden Boat“ beschrieben. Das Boot hatte eine geklinkerte Aussenhaut aus zölliger Eiche. Die Planken wurden in den Landungen und mit den Spanten mittels selbstgefertigter Holzstifte aus Wacholderholz verbunden. Dieser „Holznagel“ hat, bedingt durch



seine Herstellung, an der Aussen-seite der Beplankung eine Art Verdickung, ähnlich dem Kopf eines Eisennagels. An seinem anderen Ende wird ein Schlitz der Länge nach eingesägt, in den dann von der Innenseite des Bootsrumpfes aus gesehen, ein kleiner Holzkeil eingeschlagen wird. Nach dem Aufplanken werden die Landungen der Planken von außen kalfatern. In der nachfolgenden Ausgabe der „Wood-

en Boat“ erschien der Leserbrief eines Kollegen, der auch meine gesammelten Einwände gegen dieses Vorgehen zunächst auf den Punkt brachte, dann aber, angesichts von Alter und Herkunft der Methode aus bester schwedischer Bootsbautradition, folgendes einräumte: Die Plankendicke und die Verwendung der Holznägel rechtfertigen dieses Vorgehen. Ein Kupferniet kann man durch wohldosierte Hammerschläge auf Spannung bringen, ein „Holznagel“ der beschriebenen Art durch das gefühlvolle Kalfatern. Vom Nachkalfatern dünner Planken, als Beispiel wird das Folkeboot genannt, wird im zitierten Leserbrief ausdrücklich abgeraten. Ein Reißen der Planke entlang der Nietenreihe wäre die Folge.

*Zum Kalfatern eines Neubaus muss eine V-förmige Fuge zur Aufnahme des Wergs an der Unterkante der Planke vorhanden sein*

Weil ich es nun genau wissen wollte, rief ich als „letzte Instanz“ Nils Rammin von der gleichnamigen Werft in Barth an. Der Zeesbootbauer bestätigt seine Kollegen/in in Freest und Orust. Er führt weiter aus, dass zum Kalfatern eines Neubaus eine V-förmige Fuge zur Aufnahme des Wergs an der Unterkante der Planke vorgesehen werden muss. Es sei jedoch nicht ratsam, auf das Schmiegen der Landungen zu verzichten, um diese Fuge zu erhalten. Beim Nieten hätte dies unweigerlich ein Reißen der Planke zur Folge, wenn diese nicht flächig auf der Vorhergehenden aufliege.

Zum Schluss das Naheliegendste zum Abdichten von alten Klinkerplanken: das Nachnieten der Kupferniete. Die Meinungen der Experten gehen allerdings auseinander. Dinewitzer hält dies für eine gute Möglichkeit, um mit wenig Aufwand zum Ziel zu gelangen. Rammin hingegen weiß, dass die meisten Niete vom Bootsinnern kaum erreichbar sind und schwört auf das Kalfatern. Dies kann als weiterer Verweis auf die Vielfalt des Holzbootsbaus, seiner Bootstypen und seiner regional unterschiedlichen Arbeitsweisen dienen.

**Literaturhinweise:** Unser Thema ist im „Eichler“ recht ausführlich dargestellt. Das amerikanische Magazin „Fine Woodworking“ hat ein Buch mit dem Titel „Bending Wood“ herausgegeben. Es ist bei Taunton Books unter ISBN 0-918804-29-9 erschienen.