

## Projekt „Nachsicht“ – eine Herausforderung

Immer wieder war es im Gespräch, dass die vorhandenen BM's ausgemustert werden sollten. Sie seien pflegeintensiv, würden kaum gesegelt werden und vor allem in einem schlechten Zustand (stimmt!).

Polyfalken sind ja so viel einfacher in jeder Hinsicht. Stimmt auch.

Nun sollte die Nachsicht, die zu diesem Zeitpunkt die traurigste BM im Verein, verschrottet werden und ich konnte dem nicht zustimmen, weil – sentimental oder nicht – ich genau auf dieser BM das Segeln auf dem See gelernt und auch auf diesem Schiff die Prüfung gemacht habe.

Also habe ich den Vorstand darum gebeten, dieses Schiff aufarbeiten zu dürfen – meine Zeit, meine Planung, das Material zahlt der Verein. Nach einigem Hin- und Her wurde zugestimmt. Das war Mitte 2011. Vereinskollegen und – freunde sagten nur: „Du bist bekloppt.“

Ich hatte in 2011 zwei wirklich tolle Mitkämpfer, Karla und Benno der nicht mehr dabei ist. Wir haben tagelang und über Monate geschliffen, gebeizt, mit Industrieföhn die diversesten Lack-, Öl-, Poly- und Harzschichten abgetragen, die über die Jahre übereinander gelegt wurden. Da sie sich chemisch zu einer Art betonähnlicher Masse verbunden hatten, glaubten wir irgendwann nicht mehr daran, jemals fertig mit dem Schleifen zu werden. Das hat auch wirklich den Rest der Saison 2011 gedauert – und wir waren jedes WE bei der Arbeit. Holz – irgendwann im Spätherbst sahen wir tatsächlich HOLZ – es war noch da!!! – und sah gar nicht so schlecht aus an Deck.

Der Winter kam und das Boot wurde aus der Werkstatt in den Schuppen verbracht und gut unter allem möglichen anderen Zeug verkramt.

Im Sommer 2012 ging irgendwie gar nix – zuerst war ich bis Anfang Juli selbst ziemlich krank und konnte nicht an dem Boot arbeiten, dann kam ich nicht an das Boot heran, da niemals genügend Leute am Gelände waren, die geholfen hätten, den ganzen Kram, der sich in dem Schuppen um, auf und über der BM befand, zusammen mit mir weg zu räumen – das war nicht mit 1 bis 2 Leuten zu leisten. Also kroch ich zumindest zwischen die Trailerräder und versuchte, so gut es eben ging, den Kiel zu spachteln und mit Harz zu stabilisieren. Allerdings waren Tabernakel und Nagelbrett neu aus Eiche gefertigt. Mehr war da nicht zu machen.

2013: die BM kam in die Werkstatt zurück – ich konnte spachteln und endlich Glasfasermatten und in mehreren Lagen Epoxyharz auftragen. Zu der Zeit habe ich alleine gearbeitet und ebenso, wie alle anderen, Zweifel an der Vollendung des ambitionierten Projektes bekommen. Warum: tja – die Arbeitsbedingungen waren bescheiden, und die Bereitschaft, der Clubmitglieder zu helfen, war zu dem Zeitpunkt gleich Null. Außerdem gab es viele, die an dem noch feuchten Epoxy ihre Spuren hinterließen (natürlich unbeabsichtigt, aber halt unachtsam) – also mussten viele Arbeitsvorgänge mehrfach wiederholt werden. Mein Frustraktor war enorm – aber damit wuchs meine Sturheit.

Es kam 2014: keine Lust, aber plötzlich fanden sich ein paar Leute (Peter, Sigrid, Carla, Ursula und Dietmar), die wollten helfen – vielleicht mangels an Arbeitsstunden oder aus Mitleid, weil ich den ganzen Sommer jedes Mal einen Tag unseres Seewochenendes geopfert habe, um an der BM zu arbeiten und nicht mit Dirk zusammen den See zu genießen konnte. Tabernakel, das Nagelbrett, sowie Pinne und die 4 Bodenbretter wurden fertig mit D1 & D2 geölt. Dünne GFK-Matten wurden nach Rücksprache mit Peter Ennen als Verstärkung der Verbindung zwischen Deck & Rumpf aufgeharzt & geschliffen, der Vorlack wurde in 5 Schichten aufgetragen. Das Ruderblatt wurde montiert und die ersten drei Hauptlackschichten folgten – wieder waren eigentlich unnötige Wiederholungen notwendig, da leider unachtsam am feuchten Lack vorbei gegangen wurde. Schade.

Der inzwischen fertig stabilisierte Kiel wurde von Rolf Poth, Hans-Jürgen Dännart und Pascha in einer schnellen Aktion wieder angebracht. Auch der Druck seitens des Präsidenten wurde stärker aufgebaut: die BM sollte endlich ins Wasser gehen. Warum denn jetzt so plötzlich? Ja, eine der Falken war kaputt und die anderen BM's waren ja in einem schlechten Zustand. Tja – Pech.

Ich habe mich gewehrt, das Boot, in dem bereits sehr viel Arbeit steckte, einfach so mal schnell „fertig zusammen zu huddeln“ oder an andere zu übergeben, nur weil plötzlich anscheinend Bedarf an einem weiteren Clubboot herrscht – ich war echt sauer. Erst belächeln und dann pressen. Irgendwann ist Schluss mit lustig!

Februar 2015: Die Mahagoniplatte war von Pascha auf das Vordeck montiert worden, die Tabernakel eingepasst. Es war zu kalt. Der verbliebene, hölzerne Anteil des Decks musste noch mit D1 & D2 geölt werden. Sobald die Temperaturmarke 5 Grad erreicht hatte, waren Dirk und ich an der BM – Beginn der D1 – Phase war der 28. Februar. Jede Woche bis 31.03. kamen 5-7 D1 – Schichten auf das Deck. Anfang bis Mitte April habe ich

jeweils Montagabend & Samstags je eine D 2 – Schicht (insgesamt 6) aufgebracht, ab Mitte April standen Dietmar, Ursula und Dirk parat, um Antifouling und den Endlack mit aufzubringen, optische Verschönerungen durchzuführen, den Kiel & Rumpfspalt mit Sikaflex abzudichten und die Winschen, Rollen, Bänke (die übrigens nur mit 2 Schooner-Lackschichten versehen worden sind!) wieder anzubringen. Mast und Baum haben wir nicht angepackt.



Es ist der 26.04.15: wir sind super weit gekommen – Die BM stand fast vollständig montiert vor uns und der Aldi Einkaufswagen (Sammelwagen der BM-Teile) enthielt - zu meinem Entsetzen - noch ein Brett, geschliffen, aber ungeölt: was zum Kuckuck war das???? Ein verdammtes Brett übersehen bei der Ölung. Ja – das habe ich bis zum 01.Mai auch noch geschafft –es kam eben mit nach Hause. Der Namenszug wartete im Boot, den konnten wir auch nicht aufbringen, aus Angst, dass das Restlösmittel noch nicht ganz raus ist und ihn zerstören könnte.

Was für den 01. Mai noch fehlt: Tabernakel müssen noch fixiert werden und das Nagelbrett durchbohrt werden.

Der 01. Mai kommt und damit die fast fertige Präsentation der Nachsicht – gut, dass Peter Ennen da war: er machte mich darauf aufmerksam, dass der Mast keine durchgehende Unterfütterung bis auf das Kielschwein hat und zeichnete mir genau auf, was wir noch einzubauen und zu unterfüttern hatten. Damit waren Dirk und ich dann den gesamten 02. Mai und den Vormittag des 03. Mai komplett beschäftigt. Wir verstärkten auch noch in einem das Vordeck. Den Mast stellten wir Probe – alles passte. Gut. Sonntag, den 03. Mai wurde noch silikoniert und die Segel gesichtet – damit können wir sie am nächsten WE aufriggen und ins Wasser bringen.



Sie sieht toll aus – nicht perfekt, aber wir sind stolz auf unsere BM – und ich hoffe, dass sie gesegelt und auch mit Nachsicht und Respekt behandelt wird. Auch wenn sie viel, viel Arbeit gekostet hat – sie war es wert. Es wäre sehr schön, wenn es mehr Mitglieder gäbe, die nicht nur erwarten, dass sie funktionierendes Material vorfinden, sondern auch dafür Sorge tragen, dass es in Schuss bleibt.

Ein privates Wort noch: ich möchte mich bei Dirk bedanken, der klaglos auf die vielen Stunden verzichtet hat, die wir hätten segelnd mit unserer Susi verbringen können und der mir bei dem Projekt immer den Rücken gestärkt und auch mäßigend auf mich eingewirkt hat, wann immer das notwendig war. Dirk, dieses Jahr werden wir segeln und den See genießen!

Mai, 2015 Karin Charlier

Anhang: geleistete Arbeiten

<b>Name</b>		<b>Stunden</b>	<b>Arbeit</b>	<b>Jahr</b>
Sabine	Badura	5	Schleifen	2011
Ursula	Bytomski	18	D 1 & Lack	2013+14
Karin	Charlier	372	alles	2011 - 14
Dirk	Charlier	33	D 1 & Aufbau der Teile	2014
Carla	Classen	6	Lackieren	2013
Dietmar	Dumke	18	D 1 & Lack	2013+14
Sigrid	Honold-Jansen	10	D 1 Bodenbretter & Pinne	2014
Günter	Neumann	2	Epoxy	2014
Christoph	Pascher	6	Holzplatte Bug	2013+14
Benno	Schillermann	39	Schleifen	2011
Arnd	Sommerhoff	2	Epoxy	2014
Chrissie	Stein	2	Entlacken	2013
Karla	Wieland	47	Schleifen	2011
Peter	Zysno	5	Unterlack	2013

**Summe:** 565