

# Die Restaurierung von „Röde Orm“

## Schiffsgeschichte

Röde Orm (Internationale Drachen-Klasse) wurde im Jahre 1956 von der schwedischen Bootswerft Arvika Batvari in Mahagoni auf Eiche für Herrn Ake Eriksson, Vänersborg, gebaut. In den 60ern und 70ern wurde er von mehreren Besitzern im Großraum Stockholm gesegelt. 1980 kehrte er dann an seinen Geburtsort Vänersborg zurück. Der damalige Besitzer ließ ihn umfangreich restaurieren. Die Kielbolzen und einige Teile der Rumpfes wurden ersetzt und das Deck wurde mit Teak belegt. Dann übernahm mein Vorbesitzer den Drachen, der ihn 1987 gemäß den aktuellen Klassenregeln (Mast, Baum, stehendes Gut) nach einer Vorlage der Werft Borresen modifizierte.

In Schweden nahm er unter der Segelnummer S 196 an vielen nationalen und internationalen Regatten teil.



**Bild 1. Röde Orm in Göteborg, Datum unbekannt**

Im Laufe seines Schiffslebens wechselte Röde Orm mehrfach seinen Besitzer und seinen Namen. Er hieß Dracula, Pirat III, Chiquita, Röde Orm, Kwai und Gaia, Segelnummer durchgehend S-196.

Perm. nr	Klass	Regist.nr	Regel
Jaktens namn	Ägare	Hemort	Segel-sällskap
Röde Orm	Åke Henry Eriksson	Vänernborg	Vä 55
- " -	Lennart Ranghusen	Skulle	K.S.S.S.
<del>Dracula</del>	- " -	- " -	- " -
Pirat III	G. Kelterer	- " -	- " -
Chiquita	Jan Johansson	Vänernborg	Hellerås 22
Röde Orm <sup>12/4 80</sup>	Jörgen Gustav	Boatst. Östern 44	K.S.S.S.
KWAI <sup>3/6 86</sup>	Årmat Andersson	462 00 VÄNERS	Henån ✓
GAIA <sup>14/6 87</sup>	Pelle Falth	Värmlän	Bat.K
Röde Orm <sup>4/5 90</sup>	Jesper Sundh	Länge drag	KA 55
Röde Orm <sup>6/10 91</sup>	Ulrich Schwedoff	Fiskeböck	KA 55
		Hänstetter	KA 55

Tabelle 1: Vorbesitzer und frühere Namen von Röde Orm

Tabelle 1: Die vollständige Liste der Namen und Vorbesitzer von Röde Orm

### Sommer 1994

In der Yacht 17/94 erfuhr ich dann von den Verkaufsabsichten des Vorbesitzers. Ich flog nach Göteborg, traf den Vorbesitzer, besichtigte das Schiff, das zu dieser Zeit noch im Wasser lag und war begeistert. Zahlreiche Gespräche und Telefonate später war ich dann im September 1994 Besitzer von Röde Orm.

Im Oktober 1994 war es dann so weit. Da das Schiff zwischenzeitlich aus dem Wasser geholt und längere Zeit auf einem Hänger hoch und trocken zwischengelagert war, war er nicht mehr wirklich dicht. Daher schied ein Transport auf eigenem Kiel aus. Es wurde daher – man verzeihe mir den Stilbruch - auf dem Hänger mit der Fähre von Stena-Line von Göteborg nach Kiel nach Deutschland transportiert und dann über die Autobahn nach Wiesbaden gefahren.

Im Winter/Frühjahr 1994/1995 wurde Röde Orm in einer Scheune in Kettenschwalbach restauriert.

## Restaurierungs-Maßnahmen

Nachdem das Schiff in der Halle aufgepalmt lag, wurde eine ausführliche Bestandsaufnahme vorgenommen.

Folgende Maßnahmen wurden beschlossen:

- Belegen des Kajütdaches mit Teak-Holz, passend zum Rumpf
- Ersatz des hinteren Teils des Süllbords
- Einbau einer Motorhalterung
- Ersatz der Bodenbretter
- Schleifen des Decks, Neuverschrauben und –verpropfen der Teakschrauben
- Schleifen und Lackieren des Rumpfes und des Ballastkiels

## Kajütdach-Deck

Das Deck des Kajütaufbaus war nicht mehr zu retten. Es war noch mit Leinen belegt, das jedoch weitgehend verrottet war. Passend zum Schiffsdeck wurde daher das Kajütdeck durch die Bootswerft Rolf Wefers, Netetal mit Teak belegt.



**Bild 2:** Das neu mit Teak belegte Deck nach dem Schleifen

## Hinteres Süllbord

Besonders schlimm sah das Süllbord des Cockpits aus, dessen hintere Rundung verrottet war.

Es wurde entschieden, das Ersatzstück des Süllbords aus mehreren Lagen von geschältem Mahagoni-Furnier mit einer Lagenstärke von ca. 1,5 mm aufzubauen.

Mit der Chinasäge wurde daher der verrottete Teil des Süllbords an den Seiten abgesägt und der Rest ausgebaut.



**Bild 3: Das hintere Süllbord (verrottet) ist ausgebaut**

Der ausgebaute Rest diente als Muster für die Rekonstruktion. Aus Tannenholz wurde dazu ein Klotz angefertigt, der eine Innen-Negativform des ursprünglichen Süllbords darstellte. Die Rundungen des Musterklotzes wurden etwas stärker ausgeführt (kleinerer Radius), als im Original, um die spätere Rückbiegung nach Verleimen des Ersatzstückes auszugleichen.

Dann wurde Lage um Lage des Schäl furniers um die Form herumgebogen und auf die Vorlage aufgeleimt, bis die ursprüngliche Stärke von ca. 15 mm erreicht war.



**Bild 4: Neubau des hinteren Teils des Süllbords**

Das fertige Bauteil wurde dann an den Rest des Süllbords angeschäftet und beigeschliffen.



**Bild 5: Hinterer Teil des Süllbords eingebaut und beigeschliffen**

## **Motorhalterung**

Passend zur geplanten Verwendung wurde am Heck eine demontierbare Motorhalterung eingebaut. Um während der Fahrt unter Motor – insbesondere bei längeren Fahrten - nicht auf dem Heck hocken zu müssen, wurden im hinteren Decksbereich zwei Klappen eingebaut, durch die bedarfsweise die Kraftstoffleitung und die Züge für die Motorsteuerung in das Cockpit verlängert werden konnten. Wenn nicht benutzt, schlossen die beiden Klappen über einen Gummizug das Heck wasserdicht ab.

## **Bodenbretter**

Sämtliche Bodenbretter wurden durch identische Neubretter aus Mahagoni maßstabsgerecht ersetzt. Im vorderen Bereich unter Deck wurde eine wasserfest verleimte Schichtholzplatte eingepasst.

## **Deck**

Das gesamte Deck wurde vorgeschliffen. Teilzerstörte und nicht mehr vorhandene Propfen und ggfls. die Schrauben zur Befestigung der Teakleisten wurden ersetzt. Die Fugen wurden neu mit Sikaflex abgedichtet. Das gesamte Deck wurde danach feingeschliffen.



**Bild 6: Bugbereich fertig geschliffen**

## **Rumpf**

Der gesamte Rumpf wurde geschliffen. Nur wenige und kürzere Strecken der Plankenfugen mussten ausgeleitet werden. Ein Ersatz von kompletten Planken war nicht notwendig. Es mussten jedoch zahlreiche Pfropfen ersetzt werden, die durch mehrfaches Schleifen durch meine Vorbesitzer zu dünn geworden waren.

## **Ballastkiel**

Totholz und Bleiballast wurden ebenfalls bis aufs Holz bzw. bis aufs Blei abgeschliffen. Dabei traten viele Schichten undefinierbarer Konsistenz von Vorlacken auf. Typischer Fall von immer wieder Drüberpinseln.

## **Lackierung**

Der Mahagoni-Holzrumpf wurde zunächst mit drei Lagen Zweikomponenten-Kunstharz passiviert. Im Überwasserbereich (Bereich oberhalb des Wasserpasses) wurden anschließend 12 Lagen Zweikomponentenlack mit der Druckluftpistole lackiert, das hat ein Lackier-Profi übernommen.

Der Unterwasserbereich erhielt im Holzbereich 3 Schichten VC-TAR und 2 Schichten Antifouling. Der Bleiballast wurde mit einer Zinkverbindung vorgestrichen und anschließend ebenfalls mit 3 Schichten VC-TAR und 2 Schichten Antifouling gestrichen.

## **Segel**

Die Segel wurden für gut befunden, es musste nur die neue Segelnummer GER D 849 nach den Vorschriften des DSV aufgeklebt werden.



Bild 7: Ersatz der alten (S-196) durch die neue Segelnummer (GER-D 849)



## Abschluß

Nach Abschluss der Restaurierungsarbeiten erfolgt der erste Rollout, der ordentlich begossen wurde.



**Bild 8: Röde Orm nach der Restaurierung nach dem ersten Rollout**

## Erprobung

Um sicherzustellen, dass alles funktioniert, erprobte ich das Schiff zunächst im Schiersteiner Hafen in Wiesbaden. Es zeigte sich, dass das Schiff (wie erwartet) anfangs mächtig Wasser machte. Elektropumpen hinderten das Schiff kontinuierlich am Untergang, während der Fahrt musste heftig von Hand gepumpt werden. Erst nach Wochen dichtete das Schiff mehr oder weniger ab.



**Bild 11: Endlich im Wasser, warten auf den ersten Start**

## Travemünder Woche 1995

Als alles zur Zufriedenheit funktionierte, meldete ich Röde Orm zur Travemünder Woche 1995 an.



**Bild 9: Röde Orm am Haken vor dem ersten Probeschlag**



**Bild 10: Röde Orm am Kran vor der Wettfahrt zur Travemünder Woche 1995**



**Bild 12: Röde Orm während der Wettfahrt bei der Travemünder Woche 1995**



**Bild 13: Röde Orm am Kran nach der Wettfahrt zur Travemünder Woche 1995**

## Wie es weiter ging

Nach Abschluss der Erprobung habe ich Röde Orm im Frühjahr 1996 an zwei Segler verkauft. Die verkauften ihn nach einigen Jahren an einen Besitzer am Bodensee. Dort segelt er bis heute (2009). Im Herbst 2009 habe ich den derzeitigen Besitzer besucht. Bis auf gebrauchstüblichen Verschleiß ist von keinen massiven Problemen berichtet worden, der Rumpf soll jedoch jetzt, nach mehr als 10 Jahren, neu lackiert werden.



**Bild 14: Röde Orm, mehr als 10 Jahre nach der Restaurierung am Bodensee**



**Bild 15: Röde Orm am Bodensee**

## **Erfahrungen**

Röde Orm war mein erstes größeres Restaurierungsprojekt.

Was hätte man mit der Erfahrung von heute anders gemacht:

- Anders als geplant, wurde Röde Orm nie als Fahrtenschiff eingesetzt, er segelt noch heute Regatten. Daher haben sich alle Modifizierungen zum Motorfahren und zum Leben an Bord als überflüssig herausgestellt.
- Der Motor war überdimensioniert und zu schwer, am Heck montiert ergibt sich eine gewaltige Hebelkraft (Zweizylinder-Mercuri mit 9 PS), die Luken im hinteren Bereich wurden wohl nie benutzt, die schwere Starterbatterie haben die Nachbesitzer auch gleich wieder ausgebaut.
- Ich habe lange mit mir gekämpft, ob ich die andauernden Leckagen durch Überlaminieren des Rumpfes beende. Es zeigt sich jedoch, dass Röde Orm jetzt bei dauerndem Verbleiben im Wasser weitgehend dicht wird und bleibt. Glücklicherweise habe ich ihm kein „Totengewand“ übergezogen.
- Beim Schleifen des Rumpfes kann man nicht vorsichtig genug sein. Schnell sind mit dem Bandschleifer Dellen in den Rumpf geschliffen, daher nur Teller-Schwingschleifer verwenden, besser noch verwendet man einen ca. 5 cm breiten

und ca. 30 cm langen Streifen Sperrholz mit zwei Griffen am Ende, auf den man das Schleifpapier aufklebt. Diese Vorsichtsmaßnahmen hatten aber meine Vorbesitzer schon nicht beachtet, daher mussten viele Dellen mühsam wieder herausgeschliffen werden, was nicht vollständig gelang.

- Beim Schleifen unbedingt die Faserrichtung des Holzes der Planken beachten.
- Spritzlackieren kann nur ein Profi, insbesondere, wenn – wie im vorliegenden Fall – ein Dreikomponentenlack verwendet wird, der ungeheuer empfindlich auf Temperatur und Luftfeuchtigkeit reagiert. Wenn ein Lackierprofi nicht zur Verfügung steht, dann bleibt mE nur ein Pinselanstrich.
- Sorgfalt bei der Prüfung der Spanten auf Bruch (auch nicht sofort sichtbare Brüche) ist dringend angeraten. Jedes gebrochene Spant erzeugt beim harten Regattasegeln Bewegungen des Verbandes, damit Risse im Lack und damit weitere Undichtigkeiten des Schiffes.

Aber ein inzwischen mehr als 50 Jahre altes Schiff darf wohl etwas undicht sein.