

Building *Sea Time*

Ein Erlebnis- (Leidens-)Bericht

Hintergrund

Bei einem meiner zahlreichen Besuche im Robbe & Berking Yacht Heritage Center in Flensburg im Herbst 2019 traf ich dort auf eine Ausstellung von RIVA-Booten aus zahlreichen Jahrzehnten.

Ich fasste kurz nach diesem Besuch spontan den Beschluss, nach vielen Restaurierungen und Kleinbooten jetzt einmal ein Motorboot nach alten Vorlagen in meiner Halle in Kiel, später in Helse und das ganz allein ohne die Profis selbst zu bauen.

Das Projekt bekam von meiner Ehefrau Karin gleich den Titel „**Mein Schiff 6**“

Zur Übersicht:



Mein Schiff 1: ca. dreijährige Restaurierung des Drachen **RÖDE ORM**, Baujahr 1956, in einer Scheune in Ketterschwalbach bei Wiesbaden, nach Restaurierung verkauft nach Konstanz an den Bodensee



Mein Schiff 2: Bau des Reisekanadiers **CHILCOATL**
Wettbewerbsprojekt: Anforderung: Entwicklung eines Kanadiers mit 350 kg Tragkraft und 35 kg Eigengewicht. Rumpf Zedernholz, Rahmen Mahagoni.



Mein Schiff 3: Bau des Ruderboots TENDER to FREYA

In Schleswig Holstein gebaut, verkauft nach Düsseldorf, dient jetzt in einer Hafenkneipe im Hafen in Düsseldorf als Tischunterbau



Mein Schiff 4: Restaurierung des Schärenkreuzers 22 G 19 FREYA, Baujahr 1927.

2. Platz eines internationalen Restaurierungswettbewerbs
Restaurierung in der Halle in Kiel, nach mehrjähriger Restaurierung verkauft nach Berlin



Mein Schiff 5: Überarbeitung der Jeanneau Sun Odyssey 45 DS **OCEAN HARMONY**, jahrelang unsere Zweitheimat im Mittelmeer und Dänischer Südsee, vom Oktober-Sturm 2023 in Schilksee versenkt, Totalschaden, Baujahr 2008

Jetzt also seit Ende von Corona: **Mein Schiff 6: Chris Craft Sportsman Utility Sea Time**,

Wie es begann:

Eigentliche Motivation für den Bau von SEA TIME waren die Boote von RIVA am Gardasee in Italien. Recherchen ergaben, dass es von zahlreichen RIVA-Booten Zeichnungen gibt. Vor allem in dem zweibändigen dicken Buch über das Leben von Carlo Riva und seiner Werft am Gardasee. Die nicht originalen Pläne werden von dubiosen Quellen angeboten. Keine der Zeichnungen war jedoch vollständig, so dass im Ergebnis die fehlenden Details hätten improvisiert werden müssen, was dann zwangsläufig zu einer nicht maßstabsgetreuen Nachbildung führt.

Im dicken RIVA-Buch wird aber beschrieben, wie Carlo Riva seine Lehrjahre bei Chris Craft in den USA verbrachte. Man könnte daher sagen, dass alles, was er danach baute, von dieser Lehrzeit beeinflusst war.

Also warum nicht gleich zur Quelle, sprich dem Nachbau eines Motorbootes von Chris Craft. Aber welches der zahlreichen Muster?

Die Recherche im Internet ergab folgende Historie:

Im Jahre 1876 begannen die Brüder Henry „Hank“, (1851) und Christopher Columbus Smith, (* 1861), mit dem Bau von Booten für die Entenjagd und zum Fischen. Ihr Vater, James Smith, Jahrgang 1823, betrieb eine Waffenschmiede und als Jäger in den umliegenden Flachwassern des St. Clair River nahm er die Söhne mit, wobei Chris mit dem Bau von Ruder-, Segel- und kleinen Motorbooten begann.*

1921 übernahmen Chris Smiths Söhne Jay W. und Bernard die Führung und gründeten gemeinsam 1922 die Chris Smith & Sons Boat Company.

Nach mehreren Eigentümerwechseln und Konkursen existiert das Unternehmen unter dem Markennamen Chris Craft bis auf den heutigen Tag.

Bemerkenswert ist, dass die „Runabouts“ von Chris Craft Vorbild für die Boote von Carlo Riva wurden, der sie maßgeschneidert für das Dolce Vita in Italien mit einer Liegefläche zum Sonnenbaden und als Wasserskizugboot für die „Oberen Zehntausend“ veränderte. Heute sind Rivas „Nachbauten“ wesentlich begehrt und wertvoller als die Ur-Runabouts von Chris Craft.

Nach dieser Vorrecherche entstand beim Autor dieser Rahmenplan:

- Ich baue ein Holzboot nach den Plänen von Chris Craft.
- Das Boot soll (später) eine Liegefläche zum Relaxen haben.
- Meiner Frau kaufe ich einen weißen Schal 😊
- Der Rumpf muss aus klarlackiertem Mahagoni bestehen.
- Meine Halle erlaubt kein Boot über 8 Meter Länge.

Auswahl:

Am besten gefiel mir das Design der Serie **Chris Craft Utility Sportsman**. Utility, da auch oft als Fischerboot bzw. zum Personentransport genutzt.

Chris Craft Utility Sportsman

The company (Chris Craft) sold high-end boats to famous customers such as Dean Martin, Katharine Hepburn, Frank Sinatra, and Elvis Presley. Their boats were often made from the finest mahogany and were considered to be among the best available. They were easy to operate, a must for their "weekend sailor" owners. In some circles, owning a Chris-Craft was expected. Even their lower-priced boats were considered to be of high quality, often featuring such luxurious items as a liberal use of mahogany, teak, and brass.

Muster

Im einschlägigen Handel werden vor allem in den USA bis heute zahlreiche, teilweise liebevoll restaurierte „**CCU**“ (Chris Craft Utility Sportsman) angeboten.

Es gibt CCU von ca. 15 bis 24 Fuß. Mein Interesse liegt auf dem Original mit 22 Fuß, also einer CCU22



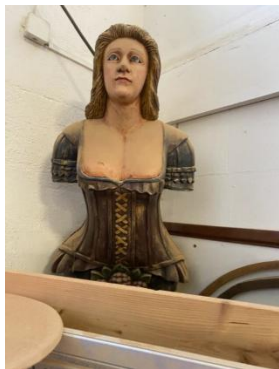


Beispiele von CCU, aktuell auf dem Markt

Bei meinen Recherchen stieß im Internet zufällig auf den weltberühmten Film „**On Golden Pond**“ mit Katharine Hepburn und Henry und Jane Fonda.

Am goldenen See (Original-Titel: „On Golden Pond“) ist ein US-amerikanischer Spielfilm aus dem Jahre 1981 unter Regie von Mark Rydell. Er entstand nach dem Theaterstück „Das Haus am See“ von Ernest Thompson. Das Melodram gewann drei Oscars: Für Thompsons Drehbuch sowie für die beiden Hauptdarsteller Katharine Hepburn und Henry Fonda, wobei es Fondas letzte Kinorolle vor seinem Tod war.

Zentrale Szenen des Films wurden auf insgesamt drei baugleichen Chris Craft Utility Sportsman, CCU 22 alle mit Namen THAYER, gedreht bzw. bei den Dreharbeiten zerstört, man achte im Film besonders auf einige spektakuläre Ablege-Manöver am Anfang des Films



Danach stand endgültig fest: so ein Schiff baue ich (bis auf Beratungen durch einzelne Experten) ganz allein, begleitet nur von Ella, meinem Werftmaskottchen, die ich vor vielen Jahren mit einer Kettensäge aus einem Abwrack-Segler vor dem Feuertod „gerettet“ habe und die mir seitdem immer wortlos und scheinbar dankbar bei meinem Tun in meiner Mini-Werft zuschaut.

Die Baupläne

Die Originalpläne (damals noch als Papierpläne) stammen aus den späten 40er Jahren.

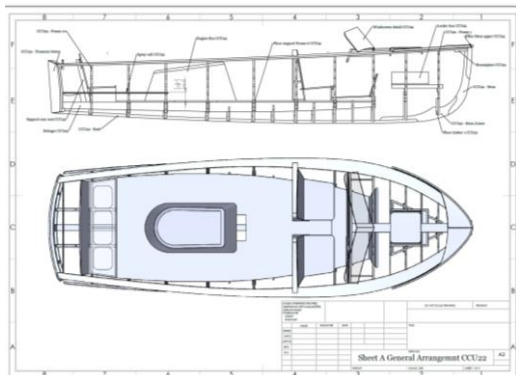
Die Firma **Classic Wooden Boat Plans** aus Australien bietet die Pläne für CCU an, einmal als Papieroriginal, aber auch als CAD-Datensätze. Diese können mithilfe eines CAD-Systems vom französischen Flugzeughersteller Dassault (Dassault hat mir das System zur kostenlosen Nutzung überlassen) angezeigt und in Grenzen auch verändert werden. Daher kann ich gewissermaßen schon in meinem zukünftigen Schiff virtuell am Computer „umhergehen“.

Als Resultat der Beschaffung der Pläne entstand ein enger Kontakt zu „Arthur“ (Chef von Classic Wooden Boat Plans in Australien), der mich bei der Umsetzung der Pläne mit vielen Detailklärungen massiv unterstützte.

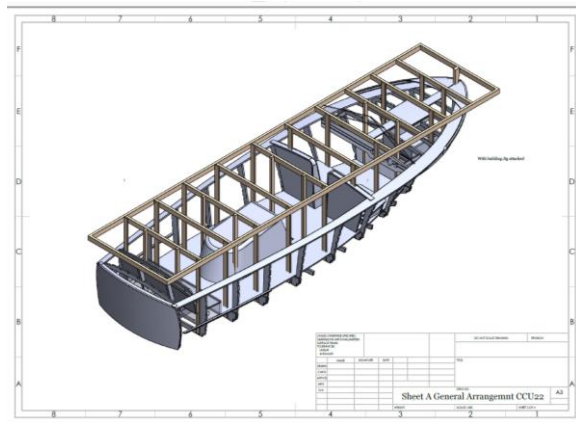
Die Eckdaten von SEA TIME:

Länge	22 Fuß	6,81 m
Breite	86 3/8	2,19 m
Hull Planking	5/8 "	15,88 mm
Side Planking	1/2 "	12,74 mm
Deck Planking	7/16 "	11,1 mm

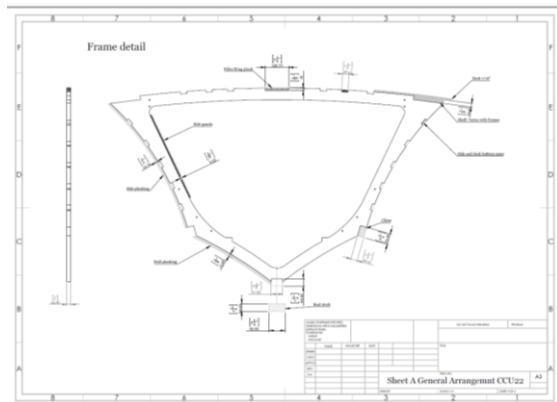
Beispiele der Pläne



General Assembly Pan A.1 zeigt die Seitenansicht und die Draufsicht



Plan General Assembly A.2 zeigt die Sicht auf ein geeignetes Spantengerüst im Helling.



Plan General Assembly A.3 zeigt als Beispiel von Spant 3 die wichtigsten Konstruktionsmasse

Nun ging's los

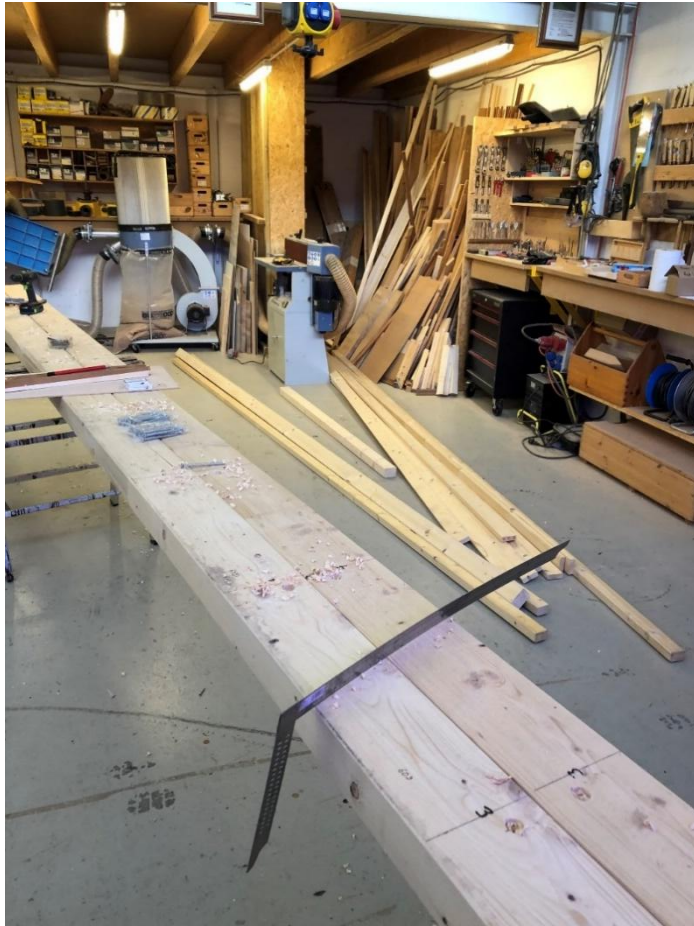
Also die Werkhalle in Kiel aufgeräumt, die seit der Aufgabe meines gewerblichen Betriebs nach Abschluß der Restaurierung von FREYA und mit Ausbruch von Corona mehr oder weniger einen Dörrröschenschlaf geführt hatte.

Zunächst wurden diverse Einrichtungen für die Konstruktion der Teile von SEA TIME gebaut, insbesondere eine fast 10 Meter lange Werkbank. Nichts nervt mehr, als ein Stringer (Seitenleste, die über die gesamte Schiffslänge verläuft), der bei der Bearbeitung nicht komplett plan aufliegen kann

Bau des Helling

Dann ging es an den Bau des Helling.

Der Rahmen der Helling (des Baugerüsts) besteht aus Fichtenholz mit den wuchtigen Abmessungen 20 * 40 cm. Der Rahmen der Helling kann nicht stabil genug sein, er muss alle Kräfte aus den nachfolgende gebauten Teilen aus massiver Eiche aufnehmen.



Grundbalken des Hellings

Damit das spätere Handling vereinfacht wird, wurden Querträger mit Rollen unter den Rahmen montiert, damit ich das Schiff während der Bauphase jederzeit verschieben kann, denn meine Halle ist nur einen guten Meter länger, als die Länge des Schiffs. Das hat sich bei früheren Projekten auch schon als äusserst praktikabel erwiesen.

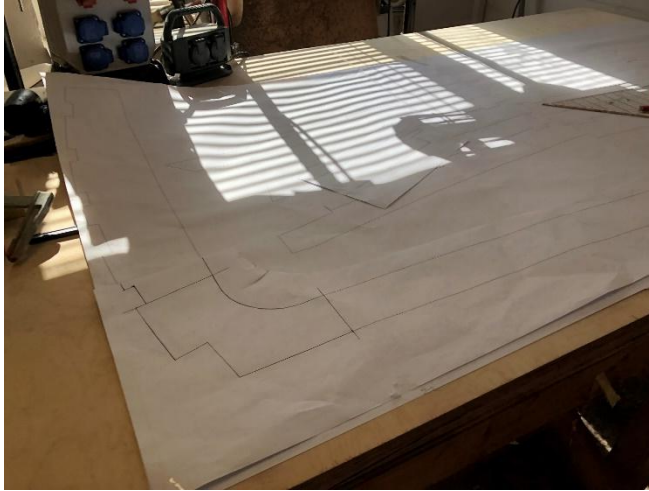


Es zeigte sich, dass die ursprünglich verwendeten und im Bild sichtbaren Rollen mit einer Tragkraft von je 200 kg bei weitem nicht ausreichten. Nachdem die Rollen während des Baus von Sea Time deutliche Ermüdungserscheinungen zeigten, mussten sie durch vier Rollen mit einer Tragkraft von je 600 kg ersetzt werden.



Der Helling mit den Stützen für die Spanten ist fertig

Vom Plan zum Bauteil



In Köln habe ich einen Drucker-Dienstleister gefunden, der die digitalen Pläne aus Australien „lesen“ und ausdrucken konnte.

Sein Motto: „*So lange es DIN A0 in der Breite nicht überschreitet, krieg ich das aufs Papier*“ .



So war es: nachmittags habe ich die Datensätze verschickt. Am nächsten Tag kam per Post eine große Papprolle mit den im Massstab 1:1 ausgedruckten Papierbögen.

Spanten

Die Spanten und Stringer bestehen laut Plan und auch nach eigener Planung aus Eiche. Also habe ich bei einem Holzlieferanten einen ziemlich Berg an kammergetrockneten Eichenbohlen gekauft. Es hat sich bewährt, wenn man das Holz über einen Tischler bestellt, denn der hat deutlich bessere Konditionen und wenn man freundlich fragt, dann gibt er diese teilweise auch an den Bootsbauer weiter. Beeindruckend, wenn das rohe Holz vor einem liegt (und die Rechnung kommt).

Dieser gewaltige Haufen Holz kam als einzelne Planken – wie aus dem Baum gesägt – inklusive Spund und Rinde mit der üblichen Dicke von ca. 3,8 cm.



Im ersten Schritt wurde mit der Kreissäge die Rinde und das Spundholz in Längsrichtung abgesägt.

Dann mussten einzelne Planken auf maximal 40 cm breite Streifen gesägt werden, denn das ist die maximale Breite meines Dickenhobels.



Der Dickenhobel hat dann alle Planken in mehreren Durchläufen auf die Sollstärke der späteren Spanten heruntergehobelt. Der Hobel hat dabei einen kompletten Satz TERSA-Schneiden verbraucht. Eichenholz ist unglaublich hart.



Der Spänesack der Absaugung musste fast täglich geleert werden.



Der Rest landete auf den Armen und den Klamotten des Berichterstatters.

Stringer

Weiterhin mussten mehrere Dutzend Stringer (siehe oben) – ebenfalls aus Eiche und mit der Länge des Schiffs - hergestellt werden. Insgesamt deutlich mehr als 200 Meter

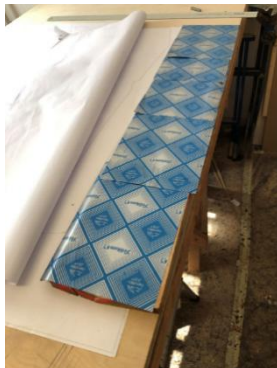


Da es kein (oder kein bezahlbares) Holz mit einer Länge von ca. 7 Metern gibt, musste jeder Stringer in Handarbeit geschäftet und mit Epoxidharz auf Bootslänge verklebt werden. Dabei hat sich die auf 10 Meter verlängerte Werkbank sehr bewährt.



Herstellung der Spanten

Im ersten Schritt wurden die ausgedruckten Pläne auf das Holz kopiert. Dabei hat sich das altbekannte Kopierpapier bewährt.



Mit der Bandsäge wurden die Spantenteile ausgesägt.



Meist aus drei bis vier Teilen wurden dann die Spanten im Endformat gemäß Plan hergestellt.



Die fertigen Spanten wurden unmittelbar danach auf dem Helling mithilfe der Stützen und zahlreicher dafür gebauter Hilfsmittel auf Höhe und in Richtung montiert.

So langsam erkannte man die spätere Rumpfform.



Etwas schwieriger war der Bau und die Montage des Kielbalkens. Dieser verjüngt sich vom Heck zum Bug sowohl in Dicke und Breite. Er muss zudem exakt in die Aussparungen der Spanten eingefügt werden. Der Kielbalken endet in einer Krümmung am Bug, der aus mehreren Segmenten zusammengeleimt wurde.



Feier der Kiellegung

Einem alten Brauch folgend wurde im Rahmen einer kleinen Feier im Kielbalken eine Euro-Münze eingebaut und der Kielbalken ordentlich begossen.





Dann wurden immer mehr der Einzelteile des Schiffs gebaut und gleich danach im Helling fixiert.

Beplankung

Für die Beplankung wurden zahlreiche Tafeln marinezertifiziertes Bootsbausperrholz bei



Sommerfeld und Thiele in Mölln beschafft. Die Tafeln wurden in einem nervig langen Prozess segmentweise zugeschnitten. Die ersten Lagen (möglichst lang in Längsrichtung) wurden zunächst mit einem Drucklufttacker auf die Spanten getackert, deren Kanten vorher mit dem Hobel so bearbeitet wurden, dass möglichst große Auflageflächen entstanden.

Die weiteren Lagen (man nennt das in meiner Welt Patches) wurden flächig mit Epoxydharz bestrichen und ebenfalls mit einem Drucklufttacker auf die jeweilige untere Lage aufgeklebt und vernagelt .

Im Bodenbereich wurden drei Lagen (6 bzw. 4 mm) gemäß Bauplan montiert. Im Rumpfbereich zwei Lagen, jeweils immer schön überlappend.



Es war – wie immer - spannend, zu sehen, wie sich gewissermaßen wie von Geisterhand so nach und nach eine gefällige Rumpfform herausbildete.

Dann wurde mit einem Laser die spätere Konstruktionswasserlinie laut Bauplan festgelegt.

Im Überwasserbereich (jetzt noch unten) wurde dann eine Lage Mahagoni-Furnier aufgeklebt.

Da man später von den Tackernadeln im Überwasserbereich nur die beiden 0,5 mm-Löcher, nicht jedoch den Querriegel der Nadeln sehen (bzw. eigentlich nicht sehen) sollte, wurde eine komplizierte Hilfskonstruktion entwickelt. Klapprahmen hielten die Furniere grob in Position.

Sperrholzplatten, einseitig mit Folie bespannt, sorgten dafür, dass flächendeckend der notwendige Druck für eine strakende Oberfläche aufgebracht werden konnte.



Rudieranlage



Danach muss zunächst die Position des Ruders bestimmt werden. Die Wahl fiel auf eine Hydraulik-Rudieranlage der Firma Vetus. Das Hennesrohr (die Buchse, in der der Ruderschaft sich dreht) wurde so eingebaut, dass die Hinterkante des Ruders nur minimal über das Heck hinausragt. Das hat sich bei Rückwärtsfahrt aus eigener Erfahrung durchaus bewährt. Das Bild zeigt die gefundene Position im Innen- Heckbereich, zu sehen ist links das obere (später untere) Ende des Hennesrohrs sowie das Ende

des Ruderschafts.

Power Train – der Weg vom Motor zum Vortrieb

Danach begann eine weitere spannende und auch komplizierte Phase. Sea Time soll ein Motorboot werden, also ist es ratsam, eine Antriebswelle vorzusehen, die sich mit dem angeschraubten Propeller am Heck im Wasser dreht und im Rumpfbereich im Innenraum mit dem Antriebsflansch mit dem Motor verbunden sein muss.

Für die Montage, zu der sich die Originalpläne edel ausschweigen, mussten zahlreiche Entscheidungen getroffen werden, interessanterweise immer vom Heck Richtung Bootsmitte.

Ich wäre ohne den Rat eines in Kiel ansässigen Motorenexperten, scherzhaft Power Train Consultant genannt, altersmäßig weit in den 80ern, nicht in der Lage gewesen, alle Randbedingungen korrekt zu beachten.

Die Antriebswelle verbindet aus offensichtlichen Gründen den Motor mit dem Propeller. So weit so einfach. Der Propeller darf mit seinen Flügeln aus ebenfalls offensichtlichen Gründen den Kielbalken nicht berühren. Schlimmer noch, es muss ein zusätzlicher Spalt zwischen dem rotierenden Propeller und dem Kielbalken von mehreren Zentimetern vorgesehen werden, damit das, was die Experten Kavitation nennen, vermieden wird. Weiterhin darf die Nabe des Propellers bzw. der Antriebswelle nicht mit dem Ruder kollidieren.

Motor

Sodann kommt man eigentlich nicht länger um die Entscheidung des Motors herum, denn Propellerdurchmesser, Durchmesser der Antriebswelle und Motorleistung stehen in einem festen Verhältnis, das mithilfe von Tabellen der Hersteller bestimmt werden kann.

Bilder und Videos sowie Hinweise von Chris Craft deuten darauf hin, dass CCU22 ursprünglich von einem 8-Zylinder-Motor angetrieben wurde, den Chris Craft in einer eigenen Motorenfabrik herstellte.

Später wurde meist ein **8-Zylinder-Motor** von Edelbrock eingebaut.

Variante 1: Edelbrock 8 Zylinder

Offensichtlich stammen einige dieser Edelbrock-Motoren aus der Produktion von Autos der Marke Chevrolet. Dort arbeiten diese Motoren mit Luftkühlung. Für den Einsatz in einem Schiff müssen die Antriebe mariniert werden. Das heißt unter anderem, dass ein Zweikreis-Kühlsystem eingebaut werden muss.



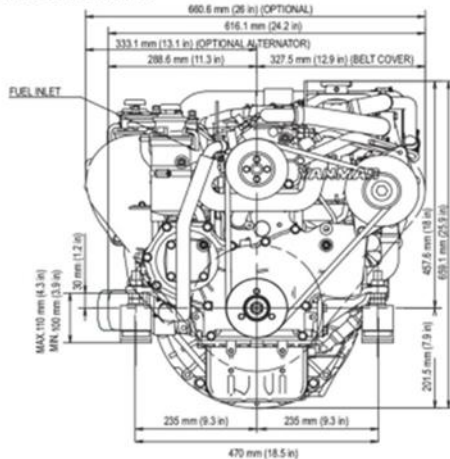
Edelbrock Performer RPM 410 Crate Engine

Motoren von Edelbrock machen zwar ordentlich und von Liebhabern dieser Motoren wohl auch angestrebten Lärm. Sie leisten an der Antriebswelle jedoch „nur“ ca. 110 PS.

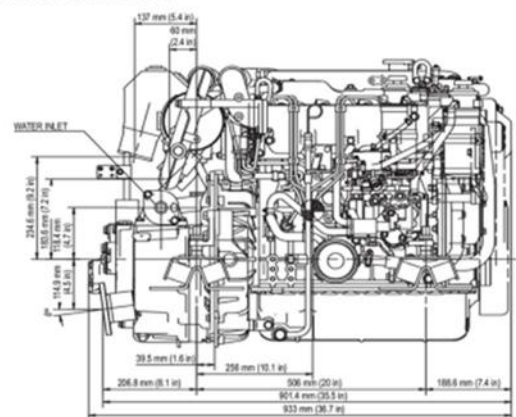
Variante 2: Yanmar 4 Zylinder

Als Alternative kann beispielsweise ein moderner Sportschiffsdiesel verwendet werden. Geeignet wäre beispielsweise der **4-Zylinder-Yanmar** mit der Bezeichnung 4JH4-HTE mit passendem Getriebe KM4A2.

4JH4-HTE with KM4A2



4JH4-HTE with KM4A2



Dieser Motor leistet ca. 200 PS, ist jedoch deutlich kleiner, als der Edelbrock-Block. Außerdem ist dieser Motor für den Einsatz in Motorbooten entwickelt und gebaut worden, er besitzt also alle wesentlichen Komponenten für den maritimen Einsatz.

Man verzichtet dabei jedoch bei entsprechend dimensioniertem Abgassammler/Auspuffdämpfer auf das 8-Zylinder-Blubbern.

Variante 3: Elektroantrieb

Neu ist die Überlegung, ob nicht ein **Elektroantrieb** sinnvoll für SEA TIME sein könnte.

Grund: SEA TIME in der Nord- oder Ostsee – nicht wirklich vorstellbar. Also wohnt der spätere Besitzer von SEA TIME wohl eher in Süddeutschland oder Italien.

Zumindest in Deutschland ist laut Informationen mehrerer Bootsbesitzer aus dem süddeutschen Raum auf Binnenseen der Betrieb von Freizeitschiffen mit Verbrennerantrieb inzwischen praktisch nicht mehr zulässig. Neue Zulassungen werden angeblich nicht mehr erteilt.

Die Wellenanlage

Davon unabhängig muss zunächst einmal der Weg vom späteren Motor zur Schraube (landläufig Propeller genannt) realisiert werden, allgemein insgesamt als Wellenanlage bezeichnet. Dazu habe ich meinen Power Train Consultant wieder eingebunden.

Der ermittelte auf der Konstruktionsdaten einen Wellendurchmesser von mindestens 35 mm und einen maximalen Propellerdurchmesser von Propellerdurchmesser von 19 Zoll.

Als nächstes galt es herauszufinden, unter welchem Winkel und wo das Stevenrohr die hölzerne Kielsohle durchdringen muss.

Ich habe für die weiteren Arbeiten daher sowohl für die Ruderanlage als auch für den Propeller mit Welle jeweils ein Modell aus Holz im Maßstab 1:1 gebaut.



Die Antriebswelle zusammen mit dem Stevenrohr für die Wasserkühlung muss also im flachen Winkel durch den Kielbalken geführt werden. Die Bohrung dafür muss u.a. zwei Grundanforderungen erfüllen:

- am Heck muss genügend Platz zwischen den Flügelspitzen des späteren Propellers und dem Kielbalken bleiben
- im Rumpf am anderen Ende muss sich ein vernünftig kleiner Winkel zwischen der Welle und der späteren Motorachse ergeben, der mit einer Flex-Kupplung von zB Allpa ausgeglichen werden kann. Andernfalls müsste ein klobiges Kreuzgelenk eingebaut werden.

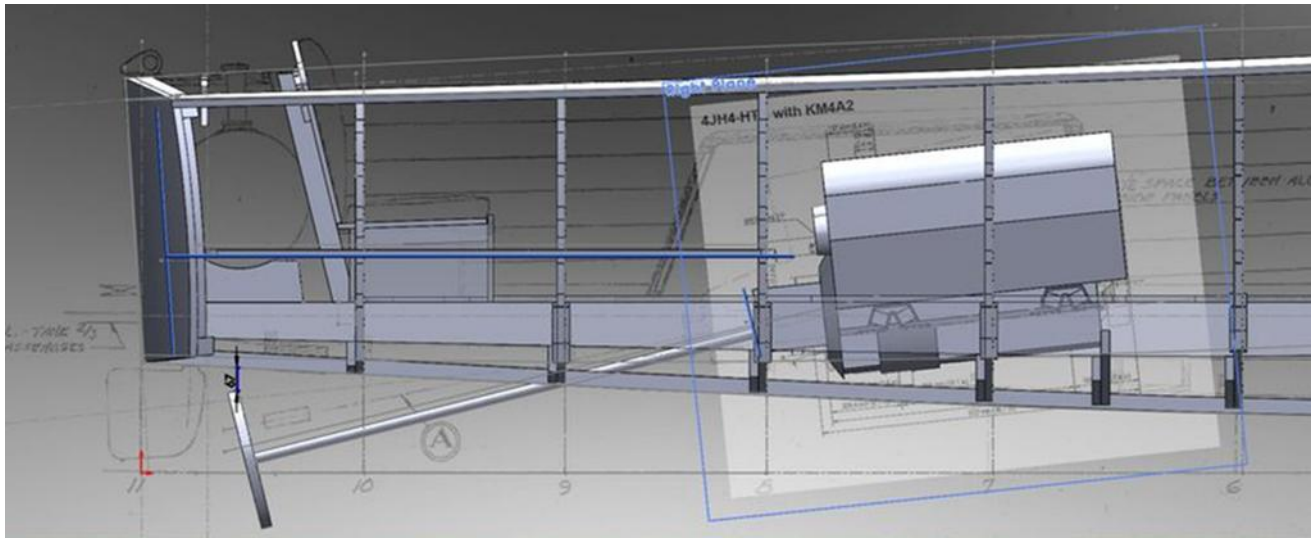
Viele weitere Parameter waren zu beachten bzw. erst einmal zu diesem frühen Zeitpunkt zu bestimmen. Die Planung nahm demzufolge eine ziemliche Zeit in Anspruch. Die Originalpläne schweigen sich zu diesem Thema aus.

Also habe ich den Motorexperten meinen Power Train Consultant“ wieder mal eingebunden.

Das erste Problem: Durchmesser der Welle vs. Antriebsleistung des Motors.

Dazu muss eigentlich über den späteren Motor entschieden werden – aber siehe oben.

Das Büro von Arthur in Australien führte gewissermaßen als Mittelwert für die Yanmar-Variante eine CAD-Simulation mit den bis hier bestimmten Daten am Computer durch.



Laut Plan muss die Antriebswelle demzufolge zusammen mit Stevenrohr im Winkel von 14 Grad gegen die Waagrechte eingebaut werden.

Dazu wurde vom Autor zunächst mit einem sehr langen dünnen Bohrer unter Anlegen eines Winkelmessers (mein iPhone) eine Pilotbohrung durchgeführt.



Auf Anhieb wurde ein Winkel von 13,5 Grad erreicht. Große Entspannung und Freude.



Entlang dieser Bohrung wurde dessen Radius schrittweise mithilfe eines Kunststoff-Modells des Stevenrohrs auf dessen Durchmesser erweitert.



Danach wurde das Stevenrohr zusammen mit der Ummantelung der Antriebswelle in das Bohrloch eingeklebt. Im Bild der Innenbordteil.



Schießlich wurde noch ein Bronze-Ruderbock mit passendem Winkel eingebaut, um die Antriebswelle nahe am späteren Propeller (im Bild rechts) zu stabilisieren.

Der „Umsturz“ – Rolle des Rumpfes um 180 Grad in Längsrichtung

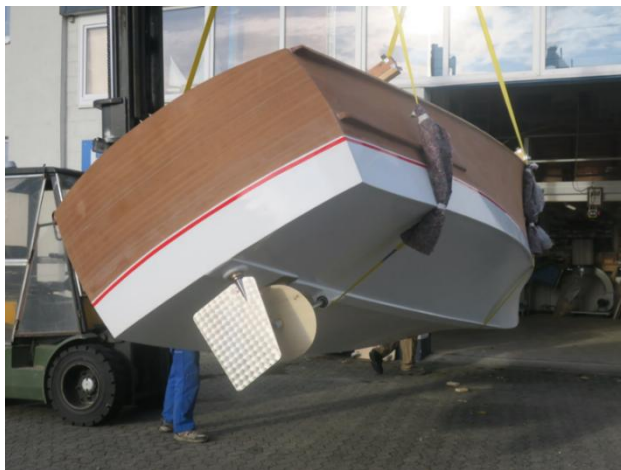
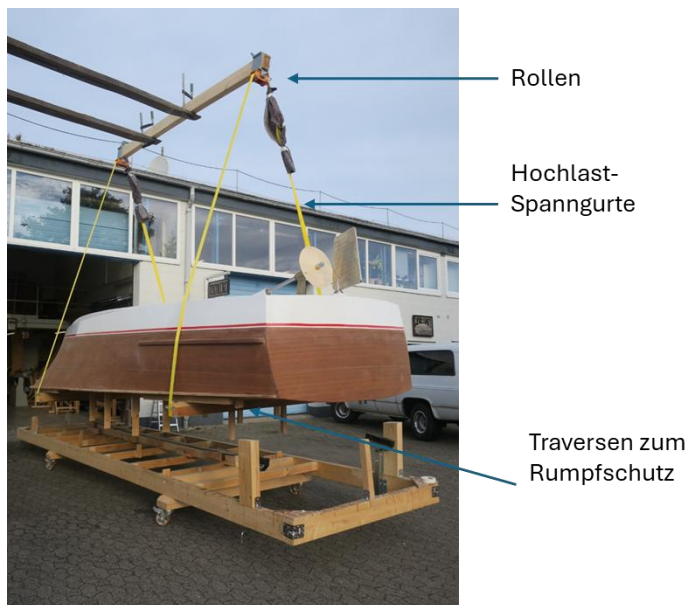
Sea Time wurde kopfüber auf der Helling gebaut.

Irgendwann musste sie für die weiteren Arbeiten zum Innenausbau und Lackieren in Längsrichtung um 180 Grad gedreht werden.

Ich habe lange nachgedacht und mich verfolgten dunkle Gedanken, dass ich nach dem Rollen vor einem Haufen Schrott stehe.

Nach längerem Nachdenken habe ich folgende Lösung ausgedacht:

- Gabelstapler mit ausreichendem Kontergewicht von 4 Tonnen und langen Zangen fürs Heben
- Hochlast-Spanngurte rund um den Rumpf, verstärkt jeweils mit einer Traverse
- Die Spanngurte liefen über zwei Rollen auf den Staplerzangen



Der kritische Moment (im Bild der Autor verdeckt hinter dem Schiff, beim erfolglosen Versuch, die Rollbewegung zu bremsen)

Beinahe wäre das Manöver schiefgegangen. Ich hatte die Wucht, mit der der Rumpf umschlug, völlig unterschätzt. Sobald ich den Rumpf etwas gedreht habe, gab es kein Halten mehr. Der Rumpf schlug mit einem gewaltigen Schlag fast vollständig um.

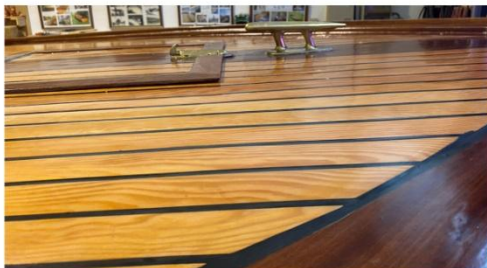


Glücklicherweise hat die Konstruktion durchgehalten, der Gabelstapler hat nur einen kleinen Diener gemacht und weder Rumpf noch Personen kamen zu Schaden.

Danach wurde Sea Time - nun in späterer Schwimmlage - auf dem Rollgerüst abgestellt, nachdem ich die Stützen der Helling entfernt hatte.

Die Helfer haben das „Überleben“ mit Bier gefeiert.

Einige Bilder aus der Bauphase mit Stand von 7/2025



Oregon Pine Deck Cover



Back Seat“



Front and Mid Section of SEA TIME



From front to back



Back of SEA TIME



Engine Cover



Bow with Nav Light

Throttle



Steering and Controls



Master switch board



Shore Power Connector
Master Battery Switch
Battery Loading