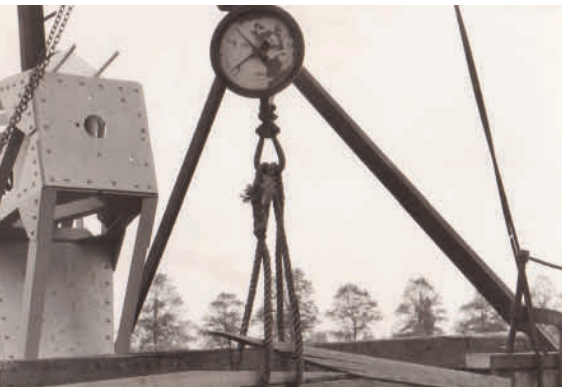


Marinefahrzeuge in Holzbauweise (3)

Alte Bootsbautechniken vor dem Vergessen bewahren. Bootsbaumeister Jörn Niederländer hat sich mit dem Bau von Holzbooten für die frühe Bundesmarine beschäftigt.

Von Jörn Niederländer. Wenn man sich rückblickend mit dem Bau von Schiffen und Booten aus Holz befasst, stößt man gelegentlich auf eine These, die besagt, ein Schiffskörper sei dann gut, wenn er mit Elastizität den Beanspruchungen durch Wind und Wellen begegnen könne. Hinweise auf erfolgreiche Schiffstypen wie etwa auf die Langboote der Wikinger dürfen dann nicht fehlen. Tatsächlich aber ist diese Elastizität fast immer ein



Archiv Burmester, jetzt Yachtwertf Meyer



Archiv Burmester, jetzt Yachtwertf Meyer

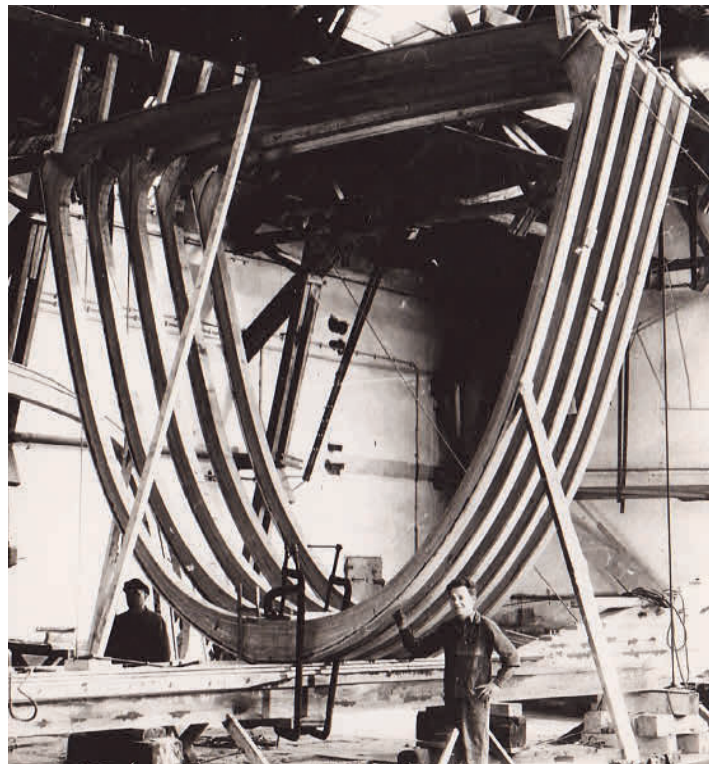
Oben: Vertrauensbildende Maßnahmen: Belastungsversuch an einer geleimten Schäftung.

Unten: Ein Bootsbauer schneidet an der Tischfräse mit Hilfe einer Zuführvorrichtung eine Plankenschäftung.

ungewünschter Nebeneffekt der Nagel-, Schrauben- oder der gelaschten Verbindungen der einzelnen Bauteile solcher Schiffe gewesen, den man durch den Einbau örtlicher Verstärkungen oder von Stringern und Diagonalstreben abmildern, aber nie völlig beseitigen konnte. Seeschiffe wurden auf Dauer durch ständige Wechselbeanspruchung im Seegang und durch das allmähliche Nachgeben ihrer nur punktuell wirkenden Verbindungen weich und undicht und waren nicht mehr zuverlässig und sicher.



Archiv Burmester, jetzt Yachtwertf Meyer



Archiv Burmester, jetzt Yachtwertf Meyer

Oben: Der Rumpf wird aufgeplankt, noch sind Schraubzwingen zu sehen, es wird sich folglich um die erste Plankenschicht handeln.

Links: Spanten und Kiel des Küstenminensuchers. Die abgebildeten Bootsbauer verdeutlichen die Größenverhältnisse.

Seit dem Beginn der 1950er Jahre stand dem Holzverarbeitenden Gewerbe ein Leim zur Verfügung, der wasser- und sogar kochfest war und somit höchsten Ansprüchen auch im Flugzeug- und Bootsbau genügte, und mit dem man maximalsteife und dichte Holzboote bauen zu können

hoffte. Es war das Produkt „Aerodux“ von Ciba Geigy, später auch „Kauresin“ der BASF, ein Leim, der von Bootsbauern später umgangssprachlich stets als „roter“, „brauner“ oder „schwarzer“ Leim bezeichnet wurde, wobei jede der drei farblichen Zuordnungen irgendwie passend erscheint.



Archiv Burmester, jetzt Yachtwertf Meyer



Archiv Heinz D. Janssen

Oben: Probefahrt auf der Weser, noch ohne Minenräumrüstung und Bewaffnung. Im Hintergrund Lemwerder und die alten Werkhallen der Werft A & R.

Unten: Stapellauf auf der Schürenstedt-Werft in Bardenfleth. Ein Schnelles Minensuchboot (SM-Boot) geht zu Wasser.

Beinahe zeitgleich wurden Aufträge für erste Schiffsneubauten der neuen, deutschen Bundesmarine vergeben. Die einschlägigen Werften, die den Zusammenbruch überstanden hatten und in den zurückliegenden Jahren vor und während des Krieges schon kleinere Kampfschiffe aus Holz gebaut hatten, kamen auch jetzt wieder in die engere Wahl für den Neubau von Minensuchern, Schnellbooten und ähnlichen Fahrzeugen. Warum diese Schiffe nicht in verleimter Holzbauweise herstellten, zumal Stahl wegen seiner magnetischen Eigenschaften nach wie vor nicht erwünscht war, antimagnetischer Stahl im Schiffbau nicht ausreichend erprobt war und Glasfaser/Polyester gerade erst in die Herstellung kleiner Boote Eingang gefunden hatte und sich viel später dann tatsächlich als ungeeignet für Marinefahrzeugen erwies, die Anstrengungen verkraften mussten? Es war ein mutiger Schritt sich dieser neuen Bauweise zu widmen, den nicht alle beteiligten