

# Dreißig Hammerschläge für jede Niete

Freitags um drei kommt Leben in eine Altonaer Gewerbehalle. Dann greifen die Kutterkinder zum Werkzeug. Bootsbau ist pädagogisch wertvoll. Vor allem macht es Spaß.

VON ERDMANN BRASCHOS

„Wir können Kinder nicht erziehen, die machen uns eh alles nach“, bemerkte Karl Valentin einmal über den Unterschied zwischen dem propagierten und praktizierten Leben. Wer den Nachwuchs auf den richtigen Weg bringen, ihm vor Erreichen des ereignisreichen Wildwassers der Pubertät einen schönen, vielleicht prägenden Inhalt mit auf die Lebensreise geben möchte, der macht am besten was Gescheites vor. Und was soll das sein? Also, wir könnten da jetzt manches pädagogisch wertvolle Beispiel aufzählen, kommen aber als Segler lieber gleich zur Sache. Denn musizieren oder die üblichen Ball- und Mannschaftssportarten sind nicht schlecht, was aber ist das schon gegen die vertiefte Beschäftigung mit Booten.

Wie ein Blick in Messehallen oder Werftkataloge zeigt, kostet die Hardware ein Vermögen. Doch steht zum Glück in den hinteren Winkeln der Bootslager oder Garagen manches vernachlässigte Objekt herum. Ein Jugendsegelkutter zum Beispiel lässt sich wie eine flachbordige Jolle problemlos mit dem Anhänger mitnehmen. Dank seiner Größe von acht mal zwei Metern und ohne komplizierte Technik ist er ein überschaubares Reparaturprojekt. Da lernen Kinder ein Boot weniger als kostspieliges Objekt unserer inszenierten Warenwelt kennen, sondern als realen Weg in die Freiheit des Segelns. Zu guter Letzt und nicht ganz unwichtig: Wer das Boot selbst instand gesetzt hat, geht vorsichtig damit um.

Im Altonaer Bezirk Bahrenfeld im Westen Hamburgs mischt sich seit jeher Arbeit mit Wohnen. Hier wurden einst Schiffs- und Maschinenteile hergestellt, später die Reemtsma-Zigaretten gedreht. An der Stahlwiete gab es mal eine Fischräucherei. Gegenüber dem heutigen Phoenixhof findet sich ein Gewerbegebiet flacher Gebäude mit einer Taxizentrale, einer Umzugsfirma und dazugehörigem Lager. Hinter einem hohen blauen Faltdach stehen in der Schulzeit jeden Freitagnachmittag die Kutterkinder. Glasbausteine lassen reichlich Licht herein. Ein Kajütboot, ein Jollenkreuzer und natürlich der zu drei Vierteln fertige Segelkutter, ringsum zugänglich aufgebockt, stehen in der Halle.

Sieben- bis Zehnjährige wuseln durch die Halle. Der Kutter ist ringsum zugänglich aufgebockt. Im Schiff stehen mehr oder weniger engagiert ein paar Blondschöpfe herum. Mal geht es mit ein paar Pinselstrichen voran, mal wird was Internes besprochen. Die Großen haben schon die Hände in den Hosentaschen. Die Mittvierzigerin Franziska Zickwollf hat das Geschehen mit Güte und der inneren Ruhe einer Waldorf-Lehrerin im Blick. Sie unterrichtet Französisch und Russisch. Man könnte annehmen, dass es ihr mit dem Kindergezwusel am Ende der Woche mal lang. Doch kompensiert sie ihr Lehrerleben gern mit ein wenig Handwerk. Ein Stechbeitel muss am handbetriebenen Schleifstein hergerichtet werden. Weil wir grad eh mit den Händen in der Tasche herumstehen, Stechbeitel zwar gelegentlich benutzen, aber noch nie einen geschärft haben, lernen wir gleich was fürs Bootsbastlerleben.

Der überwiegende Teil der morschen Planken und Spanten (der Rumpf ist mit 120 davon versteift) ist schon gewechselt. Um die Form des Boots zu wahren, wurde Zug um Zug jeder vierte Spant herausgenommen und durch ein neues Kantholz aus Esche ersetzt. Damit sie sich der Form des Bootskörpers anschmiegen, wurden die drei mal zwei Zentimeter starken Eschenlatten in einem selbstgebasteten Kasten gedämpft. Voller Stolz erklären die Kinder die Funktionsweise der neben dem Bug stehenden Dampfzisterne. Besonders die von Wellen-



Junge Leute, altes Handwerk: Klas Klauberg (links) bereitet mit den Kutterkindern den Einbau eines neuen gedämpften Spants vor.

Fotos Birte Kuhn



Die Kutterkinder im Einsatz: Viele Planken sind bereits gewechselt, und schriftlich wird der Fortschritt festgehalten.

## Der Verein Kutterkinder

Gegründet wurde er 2009 von Eltern der Rudolf-Steiner-Schule Altona. Der Kutter fand sich in Bremen. Bald stand dank einer großzügigen Vermieterin quasi umsonst die Bootsreparaturhalle zur Verfügung. Solche Immobilienbesitzer gibt es. Unterstützt werden die Kutterkinder außer von privaten Spendern auch vom Hamburger Carlsen-Verlag und der Körber-Stiftungsinitiative „50 Impulse für Hamburg“. „Als wir den Kutter

hatten, gab es viele Fragezeichen, die sich dann rasch in Luft aufgelöst haben“, berichtet Baustellenleiter Klauberg. Die Nietwerkzeuge für Kinderhände fertigte ein benachbarter Schlosser. „Wenn man mit so einem Projekt kommt, gibt es aus unvermuteten Ecken Unterstützung, Hilfe und Geld.“ Adresse: Kutterkinder e.V. c/o Startklar, Kai Ulrich, Papenhuder Straße 35, 22087 Hamburg, www.kutterkinder.de

gang und wechselnder Nässe beanspruchten Planken nahe der Wasserlinie waren verrottet. Der mit den alten Nietern gefüllte Eimer – jede Niete war mit etwa 30 Hammerschlägen aus dem Holz zu schlagen – lässt ahnen, wie viel Mühe und Geschick in der Sanierung des Kutters steckt.

An diesem Tag steht noch mal das im modernen Bootsbau obsolete und vergessene Verbinden der Planken und Spanten mit Kupfernieten auf dem Programm. Gut sechs Zentimeter lange, 2,5 Millimeter starke viereckige Kupfernägeln werden von außen durch vorgebohrte, etwas engere Löcher ins Boot geschlagen, bis der Kopf in der Bohrung zur späteren Aufnahme der Querholzdübel, einer Art Holzpfropfen, verschwindet. Einer steht außen und beginnt mit gezielten Hammerschlägen. Im Kutter hockt der Baustellenleiter Klas Klauberg und beaufsichtigt das Gegendrücken einer jungen Hobbybootsbauerin. Sie hält mit einem Hammelstiel dagegen, so bleibt der Spant an seinem Platz. Schlag für Schlag treibt den beiden der Kupfernagel durch den Spant entgegen. „Weiter, stopp, voll gut, Olli“, lauten die Anweisungen aus dem Kutter.

Dann wird innen im Boot eine Art stramm auf dem Vierkantnagel sitzende Unterlegescheibe mit dem sogenannten Nietenzieher über den Kupfernagel komplett bis auf den Spant geklopft. Der überstehende Nagel wird abgeklopft und das Material innen im Boot mit dem nächsten Werkzeug, dem sogenannten Kopfmacher, zu einer homogenen Kappe geklopft, während nun von außen gegengehalten wird. „Du siehst, wie der Kupfernagel Schlag für Schlag treibt, das Material hart, zu einer Einheit wird“, erklärt Klauberg den einst in Hamburg und an sämtlichen Küsten der Welt üblichen Nietvorgang. Viele Kupfernägeln halten das filigrane Gebälk zusammen.

Die traditionelle Niettechnik ist keine Sache, die allein von Kindern zu machen ist, eher eine Arbeit, die gemeinsam mit Erwachsenen kennengelernt und ausgeübt werden kann. Auch verlangt sie eine gewisse Beharrlichkeit. Interessierte Väter und Mütter helfen, treiben das Bootinstandsetzungsprojekt mit einigen Extrastunden und natürlich auch manchem entscheidenden Schlag beim Nieten voran.

Seit einigen Wochen kann man wieder im Boot stehen. Der zehnjährige Keno ölt die als Bodenwangen bezeichneten Aussteifungen des Bootsbodens zum Schwertkasten hin. Wichtiger als das Detail, dass die Stirnseiten der Hölzer aus verrottungsresistentem Kambala angesichts der Ölaufnahme oft zu streichen sind, erscheint ihm die Altersangabe. Denn erst Zehnjährige dürfen die Cafeteria seiner Schule besuchen. Weil sei-



Einsatz an der Bodenwange: Hier ist Feinarbeit gefragt.

ner Ansicht nach alles, was in der Zeitung steht, stimmt und Keno annimmt, dass die Cafeteriaaufsicht seiner Schule dann sein wahres Alter erfährt, wird an dieser Stelle ausdrücklich mitgeteilt, dass Keno wirklich schon zehn ist.

Als sich während der vertieften Erörterung der Altersangabe und dazugehöriger Implikationen für seinen Status in der Schule mehrere junge Freitagnachmittagsbootsbauer um den jetzt zur Kenntnis genommenen Reporter versammeln, hat dieser große Sorgen um die schöne volle Dose Leinöl, die auf dem Schwertkasten mitten in der Gruppe steht. Er hat innerlich die Hand zur Rettung des gefährdeten Behälters schon draußen und kann daher nicht mehr genau wie-

## Der Jugendwandrerkutter

Die mit zwei Masten getakelten Jugendwandrerkutter sind eine Weiterentwicklung der besegelten und mit zwölf Riemen geruderten Rettungs- und Schulboote der Marinen dieser Welt. Die hingen vor rund 100 Jahren als handliche, universell gebrauchte Arbeits- und Beiboote an kleinen Schwenkarmen (Davits) bereit für den raschen Gebrauch, beispielsweise zum Übersetzen zu anderen Schiffen oder an Land. Es gibt verschiedene Typen vom Original-Marinekutter bis zu den sogenannten Kuttern zweiter Klasse (K2K). Das DDR-Pendant namens ZK 10 ist heute noch in großen Stückzahlen unterwegs. Traditionreiche Segelvereine an der Elbe, beispielsweise die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne (SVAOe), begannen in den zwanziger Jahren damit, ihren Nachwuchs darin mit dem Handwerk mit Schot und Pinne vertraut zu machen. Der Jugendwandrerkutter in seiner heute üblichen Form ist eine Entwicklung des Hamburger Schiffbauingenieurs Hans-Pe-

dergeben, was genau der elfjährige Linus und längst schon legale Cafeterialeser seiner Schule am Kutter gemacht hat. Die siebenjährige Anuk und die neun Jahre alte Ilona halfen übrigens beim Ausbau der Spanten.

Dann macht der hagere Kutterbaustellenboss im Blaumann mal eine Nietbeaufsichtigungspause. Klauberg beschäftigt sich beruflich in seiner „Hamburger Segelakademie“ mit Personalentwicklung auf dem Wasser. Segeln und Bootsbau können ein wichtiges Korrektiv zum zunehmend abstrakt und artifiziell erfahrenen Schülerdasein und Arbeitsleben sein. „Das Boot hier hab ich selbst gebaut. Damit glucker ich nicht ab“, fasst er das auf Handwerk, Zuverlässigkeit und gemeinsamem Tun gründende Lebensgefühl zusammen.

Die im Schulbetrieb oft und vielen anderen Lebensbereichen auch vermissten Konturen prägen ungeachtet aller spielerischen Beschäftigungsmöglichkeiten mit dem Meier die Freitagnachmittage bei den Kutterkindern. Pünktlich um drei geht es in der Altonaer Halle los. Es werden zwei verschiedene Arbeiten vorgeschlagen. Jedes Kind kann sich für eine Sache entscheiden, muss dann aber dabei bleiben. Wenn es zu viel wird, geht es langsam oder nach einer Pause weiter. Wichtig ist, dass nicht herumgelungert und am Thema drangeblieben wird. Um 16.30 Uhr gibt es eine viertelstündige Pause. Viertel vor sechs wird gemeinsam aufgeräumt. Schreien, schubsen, springen sind in der Kutterbaustelle mit herumliegenden Werkzeugen und offenen Leinöldosen tabu. Ende Juni wollen die Kutterkinder das instandgesetzte Boot im Museumshafen von Altona-Oevelgönne auftakeln. Man kann Kindern nichts vormachen, vorleben schon.

## Die Bananen sind weg

Hobie für Einsteiger

Man könnte meinen, er gehöre fast genauso zu einem Strand wie die Wellen oder die Palmen – der Hobie-Cat. Kaum ein sonniger Küstenstreifen dieser Welt, an dem man ihn nicht findet. Zur kommenden Saison wurde das wahrscheinlich erfolgreichste Modell, der Hobie 16, jetzt als einsteigerfreundliche „Tattoo-Version“ neu aufgelegt. Zwar wird es den traditionellen 16er weiterhin geben, doch der „Tattoo“ ist vor allem für Einsteiger, Segelschulen und Familien gedacht.

Auffälligste Veränderung: Die „Bananen-Rümpfe“ sind verschwunden. Stattdessen schneiden jetzt zwei senkrechte Steven die Wellen, und es gibt über die komplette Rumpflänge keinen Sprung mehr, also keinerlei Krümmung. Eine wenige Zentimeter überhängende Kante an der Außenseite der Rümpfe, die über die gesamte Länge verläuft, soll für mehr Stabilität sorgen. Dieser Effekt steigert sich mit zunehmender Geschwindigkeit. Je schneller gesegelt wird, desto mehr Wasser strömt unterhalb der Kanten entlang. Das sorgt für mehr Auftrieb an den Schwimmern und so für ruhigere Fahrt. Das besonders für Segelanfänger unangenehme Unterschneiden des Leeschwimmers, zu dem der 16er häufig schon bei geringer Krängung neigt, soll so verhindert werden. Jeder Bug hat außerdem an der oberen Kante einen integrierten Griff, der das Slippen erleichtern soll. Das Trampolin zwischen den Rümpfen ist für bis zu drei Personen bemessen. Das Großsegel am 7,5 Meter hohen, optional trennbaren Mast hat 13 Quadratmeter, die Fock drei und der Spinnaker (Aufpreis) noch einmal zwölf. Der 4,90 Meter lange und 2,30 Meter breite „Tattoo“ lässt sich auch mit einem Doppeltrapez segeln. Zum Transport stellt man ihn auf einen Anhänger, oder man baut ihn auf dem Autodach. Der Preis des Hobie 16 „Tattoo“ liegt bei 8490 Euro. (schie.)



Strandgut: Hobie Tattoo Foto Hersteller

## Nach dem Race ist vor dem Race

Der erste Landgang war noch ein wenig wackelig nach 100 Tagen, drei Stunden, 13 Minuten und 25 Sekunden auf See. So lange hatten Boris Herrmann und Ryan Breymaier beim Barcelona World Race rund um die Welt gebraucht, bis sie mit der „Neutrogena“ als Fünfte von 14 Yachten das Ziel erreichten. Knapp eine Woche nach den Siegern Dick/Peyron auf der „Virbac-Paprec 3“, aber mehr als zehn Tage vor der favorisierten „Hugo Boss“ schrieb die jüngste Crew ein Kapitel Sportgeschichte. Der gebürtige Oldenburger Herrmann (29) ist der erste deutsche Regattasegler, der nonstop um den Globus fuhr, sein Co-Skipper (35) der erste US-Amerikaner bei der Zwei-Mann-Regatta. „Es war ein Rennen voller Extremes. Es gab wunderbare Glücksmomente und mentale Tiefpunkte“, berichtete der Heimkehrer in Hamburg. „Wir haben uns hundertprozentig aufeinander verlassen können, vor allem im Schlaf.“ Das machte den entscheidenden Unterschied zu seinem nächsten großen Ziel aus, so Boris Herrmann, der Vendée Globe. Ab 20. Oktober 2012 soll es vom französischen Hochseemekka Les Sables-d'Olonne aus allein um den Erdball gehen, ebenfalls im 18,29 Meter langen IMOCA Open 60, Reparaturstopps sind nicht erlaubt. Aber zunächst übte Herrmann wieder den sicheren Gang – beim Bergwandern. (ankl.)