Peter Samulat

Ich hab' mir einen alten Fischkutter gekauft

Mein Tagebuch - 2021

Der Autor

Dr.-Ing. Peter Samulat, Jahrgang 1956, lebt in Dithmarschen, ist verheiratet, hat vier Kinder und seit Jahren den Wunsch, einmal ein eigenes Boot zu besitzen. Dafür wird sogar das jahrelang gepflegte Hobby digitale Modelleisenbahn aufgegeben.

Denn im Jahr 2020 ergab sich die Gelegenheit, einen alten, schon zum Wohnboot umgebauten Fischkutter zu erwerben.

Und so beginnt diese Reise ins überraschend Unbekannte.

Titelfoto und Foto auf dieser Seite: F.-W. Trottmann, Büsum

Mit Dank an Jens, Marco, Raimon, Anne, Petra und die vielen anderen helfenden Hände.

Ohne euch hätte ich schon lange hingeschmissen.

Vorwort

Kennen Sie die Filmkomödie „Geschenkt ist noch zu teuer“[1]? Hier geht es zwar nicht um ein Boot, aber um „ein junges Liebespaar im Krieg mit seinem frisch erworbenen Traumhaus, das sich zum Albtraum entwickelt“.

Schon immer hatte ich den Wunsch, einmal ein Boot zu besitzen. Den Sportbootführerschein See hatte ich schon seit Jahren und in einem Verein in der Nähe gab es dann sogar die Möglichkeit, ein Motorboot stundenweise auf der Eider zu fahren. Auch standen an diesem Boot im Winterlager immer viele Arbeiten an. Ich habe damals die komplette alte Elektrik entfernt und erneuert.

Nach ein paar Jahren wurden diese kurzen Törns auf der Eider aber einfach zu langweilig.

Immer wieder flammte der Gedanke auf, ein altes Boot (möglichst einen ehemaligen Fischkutter) zu kaufen und zu restaurieren (Neudeutsch: Refit). Es sollte eben nicht so ein „Joghurtbecher“ sein also kein modernes, weißes Boot aus viel Plastik.

Und irgendwann ergab sich dann eine Möglichkeit: In Cuxhaven wurde Mitte 2020 in einer Kleinanzeige ein alter Holzkutter als „Bastlerboot“ zum Verkauf angeboten. Der Preis: Fast geschenkt. Und für mich als Laien in einem guten Zustand. Die Bilge war trocken, der Motor aus dem Jahr 1944 lief. Vor vielen Jahren war es zum Wohnboot umgebaut worden und lag seit langer Zeit in Cuxhaven ganzjährig im Wasser.

12,6 Meter lang, 4,5 Meter breit. Ein schöner Brocken.

Und so beginnt diese Geschichte. Eine Mischung aus liebevollem Wahnsinn, Selbstüberschätzung, fehlenden Fachwissen, unzählbaren Arbeitsstunden und viel Geld.

Aber: Es hat Spaß gemacht! Und macht es noch immer.

An dieser Stelle mein großer Dank an Petra, der besten Ehefrau von allen, die mir liebevoll wohlwollend, aber immer auch kritisch mit dem Blick aufs Geldversenken, zur Seite stand.

Heute möchte ich Sie mitnehmen auf meine Erlebnistour, dem Refit eines ehemaligen Fischkutters.

Der trägt heute den Namen HANNES, nach einem guten Freund, der aus Büsum stammt und seit vielen Jahren in Griechenland lebt.

Dieses Buch ist eine Mischung aus Tagebuch und Baubericht. Daher sind einige Themen „weit verstreut“. Ich habe so aber versucht, die vielen kleinen und großen Probleme und meine Lösungswege zu dokumentieren – auch als Hilfestellung für andere.

Viel Spaß beim Lesen!

Peter Samulat

---

[1] Originaltitel „The Money Pit“, 1986.

INHALTSVERZEICHNIS

- Gekauft wie gesehen
- Los geht’s
  - Landstromanschluss
  - Raus aus dem Wasser – das erste Mal seit Jahren
  - Der Motor soll laufen!
  - Dokumentation
  - Die Seilsteuerung
- Tschüss Cuxhaven, Moin Büsum
- Tschüss MODAG – ein „neuer“ Motor muss her
- HANNES im Winterschlaf
- Hydraulikzylinder einbauen
  - Schritt 1
  - Schritt 2
  - Schritt 3
  - Schritt 4
  - Schritt 5
  - Schritt 6
  - Schritt 7
- Umbau Ruderhaus: Der neue Steuerstand
  - Die Holzarbeiten
  - Einbau der Hydraulikpumpe und Inbetriebnahme
  - Anzeige- und Bedientafel

- Die 12V-Verteilung mit Sicherungsblock
- Kabelführung im Ruderhaus
- Das Reintjes Schaltgerät
- Umzug und Erweiterung der Landstromversorgung
- Funkgerät
- NASA Sting Ray Echolot
- Deckleuchten, Dampfer- und Ankerlicht
- HiFi-Anlage mit Mikrofon
- Der Suchscheinwerfer
- Die Schleuderscheibe
- Alles an seinem Platz

Schanzkleid-Abdeckung

- HANNES bekommt seine Namensschilder

Takelung (Teil 1)

- Inventur
- Planung und erste Schritte
- Kranbolzen
- Gaffel
- Klüverbaum und Bugwanten
- Traveller

Der „neue“ Motor

- Batteriebank 24V
- Treibstoff-Bunker
- Tagestank
- Dieselpumpe 24V

- Seewasserfilter
- Tankstutzen

Deckel Maschinenraum

Lichthaube

- Steigleitern

Wasser in der Kajüte

- Beide Poller im Bugbereich sind hin
- Erneuerung der Abdeckleisten, Abdichtung Dachbereich
- Kajüte-Außenwand (Backbord) erneuern

Jetzt wird’s wohnlich – Kajüte modernisieren

- Tisch
- Kojen
- Pantry
- Teller- und Tassenregal

Mein Dingi – Das Schlauchboot

Das Jahr geht zu Ende

Stichwortverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Gekauft wie gesehen

Im Juni 2020 bin ich zufällig auf diese Kleinanzeige gestoßen:

Kutter Angelboot Kajütboot Motorsegler Bastler

Auf Grund anstehendem Nachwuchs sowie Haus und Hof möchte ich mich von dem schönen Projekt trennen:
Liegeplatz ist Cuxhaven!
Schöner,gesunder Kutter
Länge:12,6m
Breite: 4m
Tiefgang: 1,20m

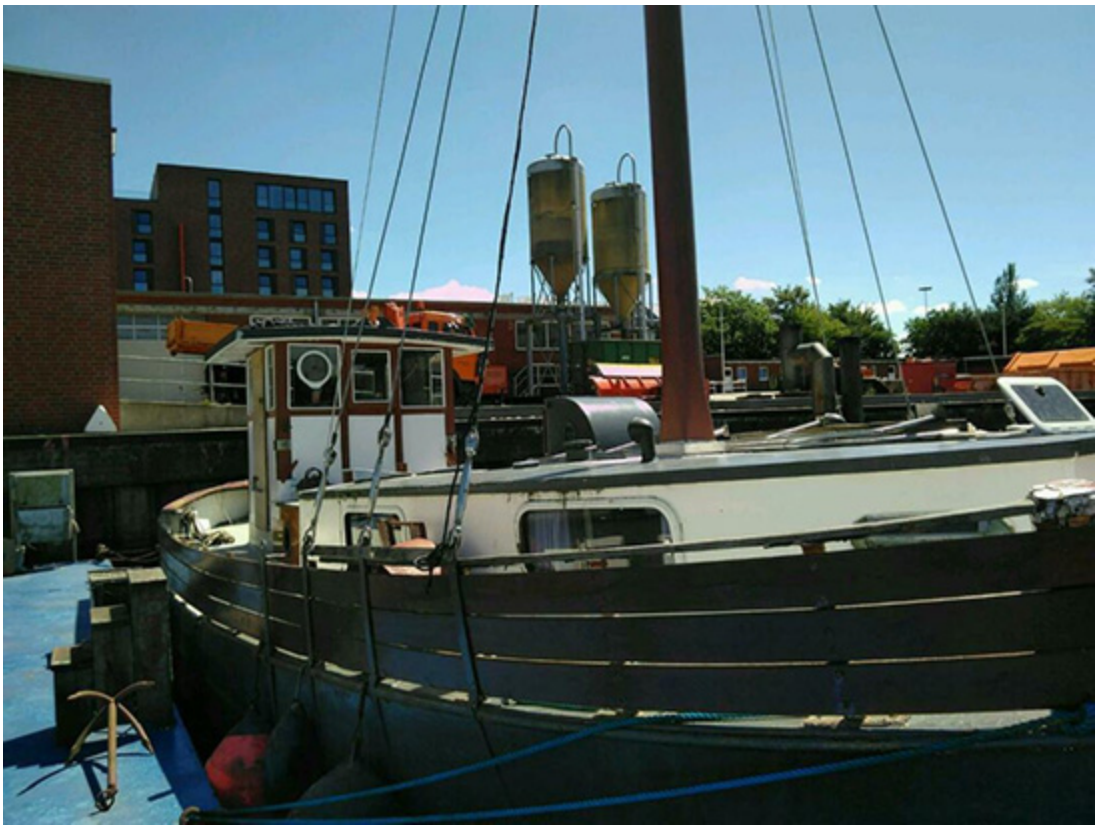

Abbildung 1: Ein Foto aus der Kleinanzeige

Liebe auf den ersten Blick? Muss wohl so etwas in der Richtung gewesen sein, denn dieses „Bastlerboot“ wollte ich mir unbedingt ansehen. Cuxhaven war ja auch nicht so weit weg, zumindest in der Luftlinie von Büsum aus gesehen.

Und in der Anzeige waren viele Fotos und Details, die mich in meinem Entschluss noch bestärkten.

> Masthöhe: ca 13m und 2018 komplett erneuert!!!!
> Segel vorhanden!

Der Vorbesitzer, der während der Zeit seines Hausbaus auf diesem Boot wohnte, hatte tatsächlich einen neuen Mast, nach Vorlage des vergammelten alten, aus einem massiven Balken mit der Hand angefertigt und gesetzt. Großsegel und Focksegel (beide in braun!) waren dabei, so wie auch einige

Holzteile einer Gaffeltakelung, allerdings abseits vom Boot gelagert und mit deutlichen Spuren der Zeit.

Aber: Wow – wäre es nicht großartig, dieses Boot als Motorsegler wieder zum Leben zu erwecken? Dachte ich mir so, als Nicht-Segler mit überhaupt keiner Erfahrung in so etwas.

Motor: Modag 3Zylinder 90Ps Baujahr 1944...der überlebt uns alle ;-) Motor dreht und läuft (Video folgt) Momentan allerdings leider kein Auspuff montiert. Der Motor wird per Pressluft gestartet. Kompressor hierfür ist vorhanden

Das Video dazu zeigte dann wirklich, wie der MODAG Motor mit 20 Bar Pressluft „auf Schlag“ gestartet werden konnte und die Schraube sich drehte. Aber es war schon sehr verwegen vom Vorbesitzer, ein solches Ungetüm ohne Auspuff und selbst im Motorraum stehend, zu starten. Kein Wunder, dass alles voller Ruß war…

Bei mir war aber die Idee geboren, mit diesem Motor auch wieder auf Fahrt gehen zu können. Der Sound dieser Maschine war atemberaubend, eher ein rhythmisches Donnern wie bei einer alten Hafenbarkasse – nur lauter. Ein Auspuff (eigentlich nur ein dickes Rohr) musste dran und die Versorgung mit Seewasser als Kühlmittel musste wieder hergestellt werden. Sollte doch alles machbar sein, oder?

Und das mit dem „Überleben“ schien nicht so abwegig zu sein.

Kraftstofftanks sind "neu". Es wurden gebrauchte Tanks gereinigt und 2019 eingebaut. Tanks sind aus Stahl.

Fassungsvermögen ca 850 Liter.
Es ist ein 60 Liter Tagestank installiert. Befüllt wird dieser per Handpumpe.

Die beiden vorhandenen Bunker mit 850 Liter Diesel sollten auch für eine längeren Törn ausreichend sein, wobei mir schon klar, dass der alte Motor nicht gerade ein Spritsparer sein wird. Und es war auch noch eine Menge Treibstoff in den Tanks. Laut Vorbesitzer sollten es rund 250 Liter sein.

Die Bunker waren allerdings nur eher provisorisch auf Holzpodesten im Rumpf beiderseits des Motors montiert und nur mit Spanngurten gesichert worden. Sah nicht so vertrauenserweckend aus und dazu fehlten die Tankstutzen. Ok, kommt auf meine immer länger werdende Liste der von mir machbaren Dinge.

Um die Bunker an ihre Plätze zu bringen, hatte der Vorbesitzer die schöne und massive Teakabdeckung des Motorraums aufgesägt und dann provisorisch mit einer Platte abgedeckt. Im großen Fundus der auf dem Boot gelagerten Zubehörteile fand sich aber auch eine fast komplette Lichthaube, die genau zum Ausschnitt passte. Gut, sollte machbar sein – muss aufgearbeitet werden.

Der Vorbesitzer hatte aber auch, neben dem Mast, noch weitere Arbeiten am Boot durchgeführt.

- Unter dem Ruderhaus wurden 4 Decksbalken ausgetauscht
- Im hinteren Teil des Schiffs wurde das Deck überarbeitet und mit Epoxi überzogen (2019)
- Unterzüge des Ruderhauses wurden 2019 auch neu gemacht

- In der Kajüte gibt es ein See-WC (Vakuum), dieses ist voll funktionsfähig
- Dinette mit 4 Sitzplätzen
- Refleks Ofen (mit Diesel betrieben...schöne wohlige Wärme ;-) mit Kupferspirale als Zentralheizung!!! (Alleine schon einige tausend Euro wert!!!)...mit separatem Tank!
- Kombüse mit 2- Platten Gasherd und Spüle. Optional mit Herd/ Backofenkombi
- 100 Liter Frischwassertank!

Das Ruderhaus und der Maschinenraum hatten eine massive Abstützung (Unterzüge) aus Stahlträgern erhalten. Dazu musste aber leider auch die Mechanik der ursprünglich vorhandenen Seilsteuerung weichen. Die Teile waren auch nicht mehr vorhanden, leider. Im Fundus war aber eine gebrauchte Hydrauliksteuerung (Zylinder und Pumpe), die vom Vorbesitzer für den Einbau vorgesehen war. Leider hatten beide Teile aber nur noch Schrottwert, was sich aber erst später herausstellte. Die Teile wären wohl auch zu klein gewesen.

Sehenswert ist der große Refleks Ofen, Typ 67 MS. Der Wert „einige Tausend“ ist sicherlich übertrieben – aber der Ofen funktioniert einwandfrei. Die Heizspirale aus Kupfer ist Teil des Fundus, aber nicht eingebaut.

Die ohne Zusatzkosten angebotene, mit Gas betriebene Herd-/Back-ofenkombi habe ich natürlich auch gerne genommen. Eine Gasanlage wollte ich allerdings nicht an Bord haben, so dass dieser Ofen heute in einer Outdoorküche in meinem Garten eingebaut ist.

Am Liegeplatz habe ich schließlich Landstrom und auf Törns (wenn’s denn mal so weit ist) gibt es Stulle mit Brot.

Abbildung 2: Ein Blick in die Kajüte: Substanz ok, aber ziemlich abgewohnt

Bilge ist trocken.
Rumpf ist komplett dicht und mit GFK überzogen.
Kein Leichentuch!!! Das Holz ist gesund!!!

Der Holzrumpf hatte, fachmännisch in einer Werft ausgeführt, vor Jahren eine Acryl-Einhausung bekommen. In diesem Zusammenhang ist oft vom „Leichentuch“ zu lesen, d.h. der Holzrumpf ist nicht mehr intakt. Soweit ich es sehen konnte, war das aber hier nicht der Fall. Und der gesamte Rumpf war trocken, keine Spur von Fäulnis oder Pilzbefall. Sah (für mich) gut aus.

Alter, aber gesunder Kutter...mit natürlich etwas Arbeit!!!
Bitte nichts für Träumer!!!
Um den Kutter fahrfertig zu bekommen, bedarf es nicht sonderlich viel Geld, aber Zeit und handwerkliches Können und Spaß an dem Hobby;-)

Darüber seid euch bitte im Klaren.

Gut gemeinter Rat, mit aus meiner heutigen Sicht völliger Fehleinschätzung in Bezug auf „etwas Arbeit“ und Kosten.

Und man muss wohl ein Träumer sein, wenn man sich so einer Aufgabe stellt. Denn die Arbeitsliste wurde länger und länger – und nicht alles werde ich selbst machen können. Holzarbeiten und Arbeiten an der Elektrik sind für mich kein Problem. Mit Motoren kenne ich mich allerdings nicht aus. Aber dafür gibt es in Cuxhaven Unterstützung, denn der Kutter liegt zu diesem Zeitpunkt dort im Werftbereich.

Also: Handschlag. Gekauft wie gesehen!

So geschehen im Juli 2020. Erste Maßnahme: Inventur. Was ist alles an Bord, was ist im großen Fundus der verkauften Zubehörteile?

Viel!

Denn in jeder Ecke des Bootes liegen wohl über Jahre gesammelte Teile. Messingbeschläge, eine ganze Wanne voll mit Glasfasermatten, ein großer Seewasserfilter aus Edelstahl, und noch vieles mehr.

Selbst ein Radarreflektor und Seenot-Signale sind dabei. Da hatte wohl mal jemand Großes vor.

Wird noch alles gut zu gebrauchen sein.

Los geht’s

Cuxhaven schien mir gar nicht weit weg von Büsum[2] zu sein. Aber die jetzt vornehmlich an den Wochenenden stattfindenden Fahrten mit dem Auto oder Zug waren doch nervig. Unter vier Stunden für eine Fahrt ging nur selten etwas.

Und eine Fährverbindung zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven gab es leider noch nicht wieder.

Also habe ich die ersten Holzarbeiten bei mir in der Garagenwerkstatt durchgeführt. Erster Punkt auf der langen Liste: Es galt, dem Ruderhaus wieder Türen zu geben. Hier hatte der Vorbesitzer einfache Holzplatten gestellt und mit Zwingen provisorisch gesichert.

Abbildung 3: Die Ruderhaustüren im Rohbau

In Büsum habe ich mir bei Fischkuttern angesehen, wie deren Türen so aussehen. So entstehen zwei neue Türen mit einem Rahmen aus Lärchenholz, Sperrholzfüllungen und Plexiglas-Scheiben. Nach der Grundierung werden diese weiß gestrichen und mit Beschlägen aus Edelstahl montiert (Abbildung 4)

Abbildung 4: Die neue Tür auf der Steuerbordseite

Landstromanschluss

Sieht doch gleich ganz anders aus! Bei der Gelegenheit wurde dann gleich auch der mehr als provisorische Landstromanschluss entfernt und durch eine 230V-Verteilung mit FI-Schalter, Brandschutzschalter und Sicherungen ersetzt. Der Landstromanschluss ist jetzt eine CEE-Steckdose, witterungsgeschützt an der Rückseite des Ruderhauses.

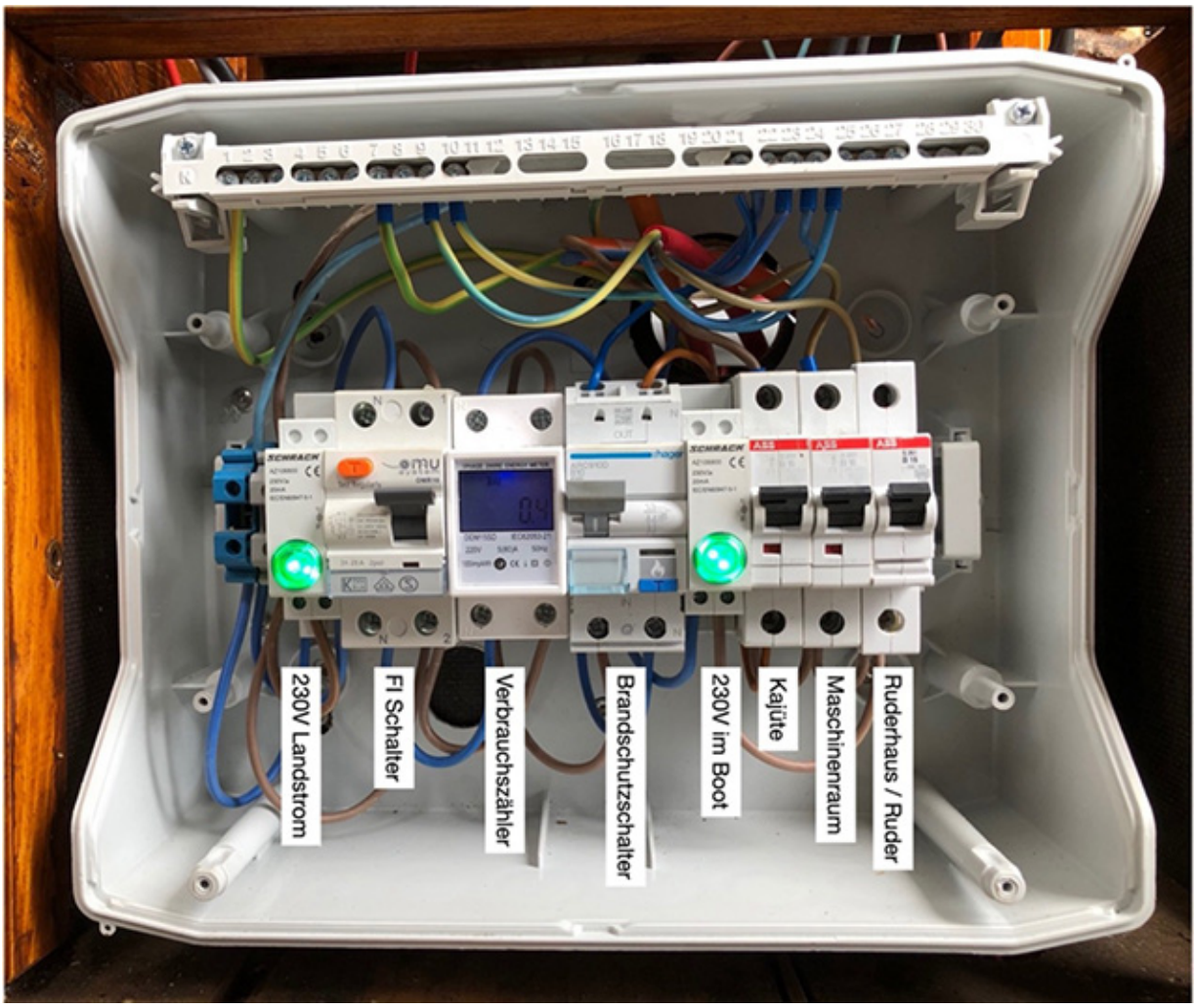

Abbildung 5: Die neue Landstrom-Verteilung

Zwei Leuchtmelder zeigen auf einen Blick, ob der Landstrom anliegt (links) bzw. ob die 230V im Boot vorhanden sind (also nach den Schutzschaltern). Ein einphasiger Verbrauchszähler hilft ein wenig dabei, den Stromverbrauch abschätzen bzw. kontrollieren zu können.

Abbildung 6: Der Landstromanschluss und die 12V-Verteilung am (provisorischen) Platz an der Ruderhaus-Rückwand

Die Anschlussleitungen für den Landstrom (in Längen von 20 und 5 Metern) entstanden aus orangefarbenen Baustellenkabel.

Auch die an Bord verlegten 230V-Leitungen werden konsequent aus diesen sehr widerstandsfähigen und auffälligen Baustellenkabel gebaut, um jede Verwechslung mit 12/24 Volt Leitungen auszuschließen.