

Nach alter Väter Sitte: Kalfatern

Alte Bootsbautechniken vor dem Vergessen bewahren. Im Wissensfundus des Schiffsausrüsters Toplicht in Hamburg fand man von Bootsbaumeistern notierte alte Anleitungen zum „Kalfatern“. Wir zitieren auszugsweise.

„Die Arbeit beginnt mit dem Wergspinnen. Aus dem Wergballen wird das Werg gezupft und, indem man sitzt, auf dem Knie mit der flachen Hand zu einem knapp fingerdicken Draht gedreht. Der muss schön gleichmäßig sein und darf keine Verdickung oder harte Teile enthalten. Dann wird der Draht zu einem Knäuel aufgewickelt.

Die Nähte müssen trocken und sauber sein. Niemals über nasses Werg nachkalfatern.



Kalfatern mit traditionellen Werkzeugen heute. Gesehen auf einer türkischen Werft.

Beim Kalfatern sitzt man auf dem flachen Kalfaterschemel neben der Naht an Deck mit in Naht-richtung ausgestreckten Beinen. Das Schöreisen wird in die ausgestreckte flache Hand gelegt und mit dem Daumen gehalten, also keine Faust bilden. Der Hammer wird ebenfalls nicht mit der Faust gehalten, sondern der Daumen liegt auf dem Stiel auf, zwecks besserer Führung. Der Schlag erfolgt mit lockerem Handgelenk. Keinesfalls schlagen, als ob man Nägel einhauen will. Das Hammergewicht macht es. Nun wird der Draht nicht einfach längs in die Naht gelegt. Sondern in Buchten angesetzt. Darauf wird der Draht mit dem Schöreisen weggesetzt und anschließend wird mit dem Rabatteisen nachgegangen. Dieser Arbeitsvorgang wiederholt sich immer armlängenweise und zwar arbeitet man immer von sich weg. Man

muss die Naht immer gleichmäßig füllen, so dass es keine Berge und Täler gibt. Damit die Sache besser flutscht, hat man eine leere Sardinendose mit etwas Werg und Maschinenöl dabei. Da hinein stipt man ab und zu das Kalfateisen.

Steht man vor der Außenhaut oder hockt man unter dem Boden, dann bindet man sich ein Stück Speckschwarte ans Handgelenk und fettet mit ihr hin und wieder das Eisen.

Weil beim Kalfatern das Deck aufgekeilt wird, muss man erst die gesamte Fläche mit einem Draht versehen haben, bevor man mit dem zweiten beginnt. Ist das Knäuel aufgebraucht oder der Draht abgerissen, muss man den neuen Ansatz mit dem einliegenden Draht verbinden, sonst entstehen Fehlstellen. Um Ecken, wie zum Beispiel Butten (das sind die stumpfen Flankenspitzen, die ins

Leibholz eingelassen sind) ist der Draht herauszuführen. Man rechnet je Zoll Flankendicke einen Draht, besser aber zwei. In jedem Fall ist es besser dünnere Drähte und dafür lieber einen mehr zu nehmen.

Die Seiten der Decks- und Außenplanken sind auf zweidrittel der Plankendicke angeschragt. Das untere beziehungsweise innere Drittel bleibt rechtwinkelig. Dadurch entstehen die Nähte. Der erste Draht haftet ganz leicht in diesem rechtwinkligen Drittel, keinesfalls Durchschlagen. Darauf muss man aufpassen.

So lange sich das Kalfatern wie „flopp“ anhört, staucht das Werg noch weg. Hört man ein tiefes „Bum“, dann steht die Naht. Ein guter Zentimeter der Naht muss freibleiben für die Aufnahme des Pechs.

Kalfatern ist eine Sache des Gefühls. Das merkt man, wenn dünne Planken zu kalfatern sind, oder wenn man es mit alten Schiffen zu tun hat. Bei denen kommt es des Öfteren vor, dass sich die Verbände gelockert haben oder, dass die Nähte aufgetrocknet sind. Dann muss man den Draht in ganz kurzen Buchten ansetzen und gut stauchen. Das erreicht man, indem man immer von sich weg arbeitet. Und mit Gefühl, mit Gefühl.

Deck und Außenhaut müssen nicht nur nachkalfatern werden, wenn man eine Leckage feststellt, sondern auch, wenn das Pech mit der Zeit verbrösel ist oder das Werg sich aus den Nähten gearbeitet hat. Man nimmt den Kalfathammer und passendes Rabatt und prüft, ob sich der Inhalt der Naht so weit wegstauchen lässt, dass man einen Draht darüberlegen kann. Ist Platz genug vorhanden, schlägt man eine Lage darüber und verpecht neu. Sind die Nähte voll, weil schon ein anderer diese glorreiche Idee hatte, wird die alte Kalfaternung mittels Spanjer oder Rister hausgeschlagen beziehungsweise -gerissen. Der Rister ist eine einfache Stange mit Griff und krummer Spitze.

Was macht man aber, wenn die Nähte soweit offenliegen, dass man eine Mütze hindurchschmei-



Ben könnte? Der Berufsschiffer würde sein Schiff jetzt abwracken, aber das haben wir bei unserer Nutzung noch nicht nötig. Man kann von innen Nahtleisten vornageln. In Nahtleistenbreite wird Bleiweiß auf die Planken geschmiert (oder dicker Lack). Darauf ein dünner Streifen Teerfilz, Teerpappe oder Nesselstoff gelegt und die Nahtleisten ebenfalls eingeschmiert und dann genagelt. Man kann auch eine zweite Außenhaut aufplanken. Was man nicht darf ist ein Kunststoffüberzug. Alte Decks, die sich auseinander gearbeitet haben, deren Nähte können mit Schmarming benagelt werden. Wenn nötig stemmt man eine breite Nut in die Naht und nagelt dann Persenningstreifen darüber. Dazu verwendet man geschnittene Kupfernägeln. Man kann auch, wenn es nicht stört, die Streifen ohne Nut, also flach darüber nageln.

Das Verpechen

Das Pech hat nur die Aufgabe, die Naht so zu verschließen, dass kein Werk herauszuseneln kann. Pech ergänzt sich mit dem Holz, weil es entgegengesetzt arbeitet. Wir sprechen zwar von Pickkoken (Pechkochen), aber Pech darf keineswegs kochen, denn die Blasen, die sich dabei bilden, geben nach dem Erkalten Löcher. Das Pech muss sieden.

Der Pechkessel wird in der Nähe der zu pechenden Fläche aufgestellt, denn das Pech erkaltet schnell. Die Naht soll gut gefüllt werden, aber möglichst nicht überlaufen. Darum tunlichst einmal vor- und dann nachgießen. Pech das übersteht, wird nach einigen Tagen mit dem bekannten Pechschrapper entfernt. Aber so, dass das Pech nicht ausbricht und auch das Holz nicht beschädigt wird.

Sollte es notwendig sein, wird die Fläche mit dem Ossen gehobelt, aber lange Züge. Nicht den Doppelhobel nehmen und aus Faulheit nur kleine Flächen putzen. Das gibt Dellen und an Deck ewige Pfützen.

Da leckt und fault es zuerst.

Kalfatern und vor allem das Pechen unter dem Boot ist schwierig. Um das Pech in diese Nähte hinein zu zaubern, schlugen sich die Schiffszimmermänner eine Pint aus dünnem Tauwerk. Damit wurde das flüssige Pech in die Nähte gestrichen. Man kann die Nähte auch kitteln. Dann müssen sie jedoch mit Firnis vorgestrichen werden und selbstverständlich vollständig trocken sein.

Mehr Informationen:
www.toplicht.de

