

Der Herr der Klinkerboote



„Arbeitsplatz“: Seit 50 Jahren kümmert sich Karl-Heinz Wegner um die Boote des RV Blau-Weiß. Die meisten Klinkerboote wurden in den 70er Jahren angeschafft. Durch seine gute Pflege sind sie noch heute auf den Gewässern um Mirow unterwegs.

Der Ruderverein Blau-Weiß Mirow im Süden der Mecklenburgischen Seenplatte hat eine Flotte von geklinkerten Ruderbooten, die der Verein sogar an Gäste verleiht. Seit 50 Jahren kümmert sich Bootswart Karl-Heinz Wegner um diese „Oldtimer“-Flotte und hat unendlich viele Stunden in die Pflege der Boote gesteckt.



Werkzeug: Nieteisen, Schlaghammer, Kopfmacher, Nietzieher und Vorhalteisen gehören in der Werkstatt zur Grundausrüstung.

Karl-Heinz Wegner fühlt sich in der Werkstatt beim Ruderverein Blau-Weiß Mirow am wohlsten. „Hier bin ich eigentlich immer – wenn meine Frau mir keine anderen Aufträge erteilt“, erklärt er mit einem Schmunzeln. Denn hier findet Karl, wie er von allen genannt wird, alles, was er zum Leben braucht – zumindest für das Leben seiner Klinkerboote. Säge, Schleifpapier und Schraubzwingen hängen an der Wand, Schrauben, Muttern und Dichtungen lagern in den Schubladen, Leimtöpfe, Pinsel und Lacke stehen auf der Werkbank. Nicht ordentlich, sondern immer in Griffnähe. Und in der Mitte des Raumes liegt auf zwei Böcken die „Labus“ – ein gesteuertes Zweier-Klinkerboot aus dem Jahr 1930, das zur Überholung in der Werkstatt ist. Elf Hilfsspannten und ein Hauptspant müssen erneuert werden, auch eine Bodenwange und ein paar Planken sind defekt. Wegner greift zu Hammer und Nieteisen, um eine neue Niete einzuschlagen. „Diese Arbeit macht man besser zu zweit. Einer schlägt den Nietkopf ein, der andere hält von außen den Niet, um den Stoß aufzufangen“, erklärt er. Aber ein zweiter Mann ist nicht da und auch nicht in Sicht, also schafft er diesen Vorgang auch allein. Karl-Heinz Wegner ist einer der letzten seiner Art: Bootswart mit Herz und Leidenschaft.

1963 hatte ihn sein Geschichts- und Mathelehrer, Paul Wolter, angesprochen, ob er nicht rudern möchte? Als 15-Jähriger interessierte sich Wegner eigentlich für Modellbau, doch Wolter war

Holz soweit das Auge reicht: In der Bootshalle lagern die Klinkerboote. Die Skulls sind ebenfalls noch aus Holz und - wie sollte es anders sein - tadellos in Schuss.





Wertarbeit: Rund 300 Stunden benötigt der alte Bootswart für die Generalüberholung eines Vierers. Dann ist aber auch jeder Spant, jede Bodenwange, jede Planke überprüft, repariert oder erneuert worden.

zwischen 1956 und 1965 Vorsitzender des Rudervereins und immer auf der Suche nach Nachwuchs. So gewann er den Jungen für den Sport, obwohl Rudern in der DDR als elitär galt, was im Arbeiter- und Bauernstaat nicht so gut ankam. Dennoch, Wegner blieb beim Rudern, allerdings „nicht besonders erfolgreich“, wie er offen preisgibt.

Was von seiner Ruderlaufbahn aber blieb, war die Liebe zu den Booten, zu den eleganten, aber schweren Klinkerbooten, die so viel Aufwand bei der Pflege benötigten. Hauptproblem war immer wieder eindringendes Wasser, das durch die Planken eintrat und für Fäulnis sorgte. „Wir haben einfach angefangen, die Boote zu reparieren“. Wir, das waren Karl-Heinz, der inzwischen auf der Bootswerft Rechlin zu arbeiten begonnen hatte, und Alwin Reincke, ein gelernter Schiffsbauer. „Wir waren beide nicht vom Fach und mussten uns alles selbst beibringen.“ Spanten auszuwechseln, Bodenwangen zu erneuern und irgendwann auch Niete auszuwechseln. „Natürlich haben wir auch etliche Fehler begangen, aber wir haben auch viel gelernt“, zieht er Bilanz. Seit 1972 ist Karl-Heinz Wegner Bootswart in Mirow, das sind 50 Jahre! Zwischen durch war der heute 74-Jährige auch Vorsitzender (1990 – 2010) und Übungsleiter. Aber das eigentliche Interesse galt den Booten. Wie viele Niete er in Bootswände eingeschlagen hat, hat niemand gezählt. Aber längst weiß er, dass eine Niete nach dem Einschlagen leben muss. „Und das geht nur, wenn der Nieterring seine Wölbung nicht verliert. Denn die damit verbundene Spannung braucht die Niete, um in ihrer Führung zu arbeiten.“ Platt gehauene Niete dagegen, wie man sie häufig in anderen Booten sieht, sind tot, haben keine Spannung, um das arbeitende Holz zu halten.

In den 70er Jahren begann die Bootswerft in Friedrichshagen, ihre Produktion von Klinkerbauweise auf Sperrholz umzustellen, die Mahagoni-Preise in der DDR waren unerschwinglich geworden. Außerdem waren die neuen Boote leichter und schneller zu fertigen. Die Berliner Rudervereine stellten um und wollten ihre alten Klinkerboote loswerden. Karl und Alwin kauften alles auf, was ihnen in die Hände kam. „Bis zu 300 Ostmark haben wir geboten“, erinnert sich Wegner an diese Zeit. Der Bootspark in Mirow wuchs und da sich Wegner seitdem um die Pflege und Wartung dieser Boote kümmert, verfügt der Verein noch heute über eine wohl einmalige Sammlung an Oldtimer-Schiffen: Elf Vierer, vier Zweier und sogar einen Achter, den sog. „Entenachter“ der Frauen.

Grenzschutzbaracke als Bootshaus

Der MSRV – Mirower Segel- und Ruderverein – wurde 1925 an der heutigen Stelle gegründet. Neben dem Sport spielte das gesellschaftliche Leben unter den Handwerkern eine große Rolle. Nicht umsonst hatte der MSRV bald den Spitznamen Mirower Sauf- und Radauverein weg. Nach den Kriegsjahren zog 1946 eine Tischlerei auf das Gelände, der Ruderverein bezog einen privaten Holzschuppen in der Nähe. 1963 konnte es zurückgehen auf das ursprüngliche Gelände, eine alte Grenzschutzbaracke diente als Bootshaus. Damals wurde auch die Vereinsflagge den politischen Verhältnissen angepasst. Ursprünglich war das Johanniterkreuz auf dem Vereinsblem. Das ging in der jungen DDR aber überhaupt nicht, sodass aus dem Kreuz ein blau-weißes vierblättriges Kleeblatt wurde.

Die treibende Kraft bei Blau-Weiß war damals der Berliner Lehrer Paul Wolter. Rennsport spielte in Mirow immer nur eine untergeordnete Rolle, Wanderfahrten dagegen, Fahrtenwettbewerbe für Kinder und Jugendarbeit bildeten das Zentrum der Ruderaktivitäten. In den 70er Jahren hatte der Verein über 100 Mitglieder und stellte mehrfach die meisten Erfüller für die Fahrtenwettbewerbe. In der DDR wurde für solche Kilometerleistungen vom Deutschen Ruder-Sport-Verband ein Deutscher Meistertitel verliehen. Mit dieser Popularität im Rücken wurde der Deutsche Turn- und Sportbund auf Mirow aufmerksam und gründete hier 1972 ein Nachwuchsleistungszentrum für Kinder bis 14 Jahre, das bis 1992 bestand. Die Hälfte der Mitglieder im Ruderverein waren zu dieser Zeit Kinder und Jugendliche, die für die DDR-Herbstregatten trainierten und die besten von ihnen wurden zur benachbarten KJS (Kinder- und Jugendsportschule) delegiert. Damit war der Verein in die streng hierarchisierte Nachwuchsordnung der DDR integriert. Rudern florierte in Mirow.

Nach der Wende 1990 machten Realschule und Gymnasium am Ort dicht, heute gibt es nur noch eine Grundschule. Viele Familien zogen wegen der besseren Arbeitsbedingungen gen Westen, der Verein verlor seine Zukunft. Der Ruderverein besitzt zwar heute noch 17 Klinkerboote, hat aber nur noch 52 Mitglieder, das jüngste ist 31 Jahre alt – von Jugendarbeit kann also keine Rede mehr sein.

Die Mirower verfolgen inzwischen ein ganz anderes Konzept. Der Verein liegt mitten in einem der schönsten Ruderreviere Deutschlands, der Mecklenburgischen Seenplatte. Eine Vielzahl von Seen, die über Kanälen und Flüsse miteinander verbunden sind und über die Havel bis nach Berlin reichen. In unmittelbarer Nähe auch die Müritz, nach dem Bodensee der zweitgrößte Binnensee Deutschlands, auf dem das Rudern wegen der Winde allerdings nicht ganz einfach ist. Auf seiner Website weist der Verein sechs Rudertouren gen Norden, sieben nach Südost und fünf gen Süden auf – Tagesfahrten zwischen 13 und 60 Kilometern. Wer will, kann sogar bis nach Hamburg oder Polen rudern – Wassergrenzen gibt es keine – nur Schleusen.

Das Vereinsgelände an der Rotdornstraße ist idealer Ausgangspunkt für Wanderfahrten oder Tagestouren. Und genau da-



„Stapelware“: Insgesamt verfügt der Ruderverein Mirow über elf Vierer, vier Zweier und einen Achter. Und in einer hinteren Halle liegt sogar noch ein „Hochzeits-Einer“.

rauf hat sich der Verein eingestellt. Zu den üblichen Bootspreisen (20 Euro für einen Vierer pro Tag, 12 für einen Zweier) und günstigen Übernachtungspreisen (4,50 Euro pro Person) stehen den Gästen Boote, Zeltwiese, Mehrzweckraum zur Übernachtung, Küche, Duschen und Sanitärbereich zur Verfügung – einzelne Zimmer gibt es allerdings nicht. Dafür aber direkten Zugang zum Wasser, viel Platz, Schwimmsteg und Grillecke. Das Angebot wird reichlich genutzt: aus Berlin, Dresden, Hamburg, aber auch aus den skandinavischen Ländern und den Niederlanden reisen die Rudergruppen an, um sich in Mirow einzuquartieren. Im Ort selbst gibt es weitere einfache bis gute Übernachtungsmöglichkeiten vom Bauernhof bis zum nahen Schlosshotel. Der Verein hat für Anfragen einen festen Ansprechpartner, die Mitglieder wechseln sich beim wöchentlichen Dienst ab, um als „guter Geist“ vor Ort die Besucher zu betreuen. Pro Saison rechnen die Mirower mit 600 bis 700 Gästen für Camping und Bootsleihe.

107 Bootsplätze für Gäste des Rudertreffens

Einmal im Jahr, am letzten Wochenende im August, steigt das „Mirower Rudertreffen“, in diesem Jahr fand es zum 36. Male statt. Ruderer und Ruderinnen aus der näheren und fernerer Umgebung, ja, aber auch aus Freiburg und dem Ruhrgebiet waren gekommen, um zu grillen, zu klönen und um das Vergnügen zu erleben, in geklinkerten Booten über die Seen zu fahren. Denn wenn ein Verein ein Klinkerboot noch sein Eigen nennt, dann hängt das gute Stück meist an der Decke oder lagert vollgestaubt und abgeriggert weit hinten in der Bootshalle.

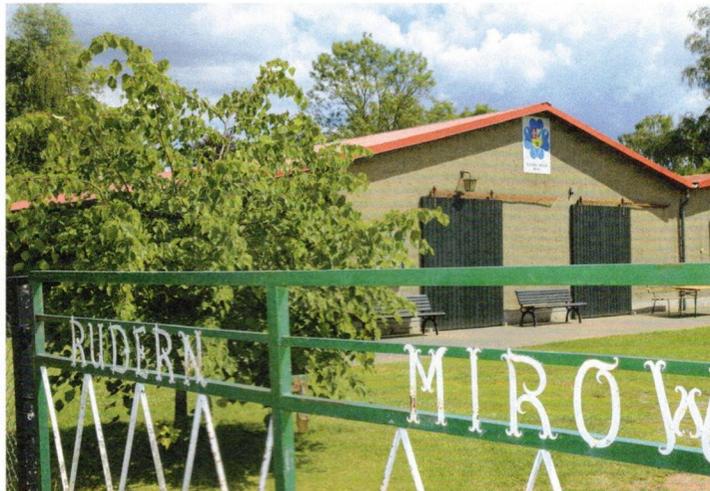
Über 107 Ruderplätze verfügt der Verein insgesamt, die Gäste müssen also keine eigenen Boote mitbringen. Fast ehrfurchtsvoll bestaunen sie die „Museumsschiffe“, die alle tadellos in Schuss sind. Denn spätestens zum Rudertreffen Ende August ist der Fuhrpark auf Vordermann. Rund 360 Stunden benötigt Karl-Heinz Wegner für die Generalüberholung eines Vierers. Da lässt sich bemessen, wie viele Stunden, Monate und Jahre der Bootswart schon in der Werkstatt gestanden hat. Wird ein Boot generalüberholt, dann wird das Boot fast in seine Einzelteile zerlegt: Querlager, Reiter, Schotts, Bodenwangen, Spanten – alles raus.



Ästhetik: Optisch sind Klinkerboote ein Genuss und eine Verbeugung vor der Bootsbaukunst. Jede einzelne Niete wird per Hand eingeschlagen, geschliffen, gebürstet.



Vereinsgelände: Hinter diesem trostlosen Tor verbirgt sich der „Schatz von Mirow“ (links). Das Vereinsgelände von „Blau-Weiß“ ist großzügig und bietet Rudergästen viel Platz zum Zelten und Übernachten. Der Verein ist darauf eingestellt (rechts).



Jedes Teil wird auf Schäden und Fäulnis überprüft und bei Bedarf ausgebessert oder ersetzt. Die Lackierung des Bootes wird ebenfalls abgezogen. Der alte Lack muss weg, weil er sich mit dem neuen meist nicht gut verträgt und dann Blasen wirft.

Erst 1994 übernahm der Verein die Räume der Tischlerwerkstatt auf dem Vereinsgelände. Solange musste Wegner in der unbeheizten Bootshalle werkeln, seitdem besitzt er sein eigenes kleines Reich. Jeder Quadratzentimeter ist hier mit Geräten und Werkzeug bestückt. Der Raum selbst wirkt wie ein Museum. Natürlich gibt es Schleif- und Bohrmaschinen, aber die Gerätschaften zeigen: Hier wird noch viel mit der Hand gearbeitet.

Sobald die Holzarbeiten abgeschlossen und alle Risse verleimt sind, wird neu lackiert. Dafür muss das Holz mehrfach angeschliffen werden. Früher, als Wegener noch Acryllacke benutzte, wurde innen vier- und außen siebenmal lackiert. Mit den heuti-

gen Kunstharzlacken muss er innen nur noch dreimal und außen viermal zum Pinsel greifen. Weniger oft sollte es aber nicht sein. Der Lack verhindert nicht nur Wassereintritt, sondern bietet auch einen guten Korrosionsschutz. Der Bootswart schwört auf einen speziellen Seglerlack, der auch in die Ritzen der Stoßflächen zwischen den Planken fließt. Wenn Karl-Heinz Wegner irgendwann einmal aufhört, dann weiß hier niemand, wie es weitergeht. Ein Nachfolger ist nicht in Sicht. Dann wird viel Wissen verlorengehen über Klinkerboote. Die „Latus“ ist rechtzeitig fertig geworden für das Rudertreffen und erstrahlt in altem Glanz. Ob er all sein Wissen nicht aufschreiben mag? „Ach“, winkt der alte Bootswart ab, „ich habe das ja gar nicht richtig gelernt, sondern nur von anderen angenommen. Und solange ich Spaß daran habe, mache ich ja weiter“, gibt er zu bedenken. Ja, und seine Frau ihn lässt. Ein paar Jahre können das noch werden. **THOMAS KOSINSKI**



Flickwerk: Auch schadhafte Stellen sollen am Ende dicht sein. Dafür braucht es manchmal ein paar Nieten mehr.

WAS PASSIERT BEIM NIETEN?

Vereinfacht gesagt bedeutet nieten, dass zwei flache Materialien mit Hilfe einer Niete (oder auch eines Niets) miteinander verbunden werden. Dabei wird die Niete beim Einhämmern plastisch verformt und presst die Holzplanken aneinander. Auf diese Weise entsteht die Nietverbindung. Auch heute noch wird zum Beispiel bei Bauwerken oder Flugzeugen genietet, da es bei sogenannter Dauerschwingbelastung keine bessere Verbindungstechnik gibt. Zunächst wird ein Nietloch geschlagen oder gebohrt. Man führt die Niete von der Außenseite durch die Öffnung, legt den kleinen Amboss darunter und setzt dann von der Vorderseite das Nietköpfchen auf. Mit einem kräftigen Hammerschlag mittig auf den Nietkopf wird nun eine Nietverbindung hergestellt, da sich die Niete durch den Schlag deformiert und die beiden zu verbindenden Holzplanken aneinanderpresst.



Handwerkers Traum: Jeder Quadratcentimeter der Werkstatt ist genutzt und hält eine Hilfe oder ein Werkzeug bereit, um dem alten Klunkerboot ein neues Aussehen zu verleihen.

Zubehör: Jeder Sitz ist markiert und nummeriert. Die Steuerplätze sind reichlich verziert. Wer möchte da nicht einsteigen?

