



# Holz erfüllt Träume

Ein Peterson-Kreissägewerk ist das wichtigste Werkzeug für die Cleone

**Die im Jahr 1919 aus Eichenholz gebaute Gaffelketch „Cleone“ gehörte einst Charlie Chaplin, mittlerweile ist sie zu großen Teilen morsch. Einige Enthusiasten wollen das Boot wieder seetüchtig machen – darunter der Tischler Ulf Stühmer-Jacobsen. Mit seinem Peterson-Kreissägewerk sägt er die benötigten Planken, Spanten und Weger.**

Kurt Scharlibbe war sein Leben lang Landwirt, bevor er vor einigen Jahren seinen Betrieb aufgab, um nur noch zu tun, was ihm Spaß macht. Der 64jährige verkaufte den Großteil seiner 135 Milchkühe, behielt einige Bullen sowie zwei Pferde und erzeugt jetzt Bullen-Weidefleisch. Seinen Hof unterhält er weiterhin: Er erwarb eine 32 Meter lange Rundhalle und baute sie über sein Fahrsilo, „denn überdachte Fläche kann man nie genug haben“. Eines Tages lernte Scharlibbe über seinen Schlosser Michael Heidelbergmann kennen. Heidelbergmann besaß ein Schiff und such-

te dafür ein Trockendock. So wurde im März 2013 aus dem Fahrsilo im schleswig-holsteinischen Latendorf bei Neumünster eine Werft, fernab von jedem Segelgewässer.

## Die Cleone, Baujahr 1919

Heidelbergmanns Schiff besteht nahezu komplett aus Eiche und heißt Cleone. Es erlebte eine bewegte Geschichte: Der im Jahr 1919 im englischen Sittingbourne gebaute Bootstyp Gaffelketch mit zwei Segelmasten und 230 Quadratmeter Segelfläche gewann in den Jahren 1924 und

1925 die Hochseeregatta England - New York, und wurde im Jahr 1928 vom Komiker Charlie Chaplin gekauft und gesegelt. Mitte der 1980er Jahre erwarb ein niederländisches Künstlerpaar die Cleone und bereiste damit das Mittelmeer, bevor der Zweimaster im Jahr 2004 vor der Insel Borkum Leck schlug und an Land gebracht wurde. Im Jahr 2013 wurde Heidelbergmann der neue Eigner. Er will das morsche Holzboot wieder seetüchtig machen. Eine Lebensaufgabe, für die der 60jährige Besitzer schon einige Unterstützer gewinnen konnte. So stellte Kurt Scharlibbe

die Werft und seine Tischlerei zur Verfügung, sowie 50 Eichenstämmen mit jeweils acht Meter Länge und über einem Meter Durchmesser, die bereits zehn Jahre an der Luft lagerten. Das Holz für die Cleone sägt der Tischler Ulf Stühmer-Jacobsen mit seinem Kreissägen-Sägewerk der neuseeländischen Firma Peterson Portable Sawmills. Aus einem sechs Meter langen Eichenstamm mit 1,20 Meter Durchmesser sollen neue Lamellen und Spanten für die Cleone entstehen – das Holz, das die tragenden Rippen des Schiffs bildet. „Wir haben keine Unterlagen und Zeichnungen der Cleone“, weist Scharlibbe auf die besonderen Probleme hin, „wir nehmen alle verrotten Teile ab und bauen sie nach. Dafür sind Handwerker aller Gewerke gefragt.“ Deshalb sind an diesem Tag Bootsbauer aus Kiel und Greifswald angereist, um die Cleone zu begutachten.

**Sägerahmen mit 24 PS**

Ulf Stühmer-Jacobsen hat das Sägewerk bereits vorbereitet. Das Peterson-Modell WPF ist ein sogenannter Winden-Konstruktionsrahmen, mit dem der auf Rollen gelagerte Schneidkopf mit dem Kreissägeblatt auf zwei Laufbahnen über den Stamm gezogen wird. Die komplette Laufbahn ist gut zehn Meter lang und 2,20 Meter breit, Stammdurchmesser bis zu 1,80 Meter lassen sich damit aufsägen. Angetrieben wird das Kreissägeblatt von einem Honda-Benzinmotor mit 24 PS, der gleichzeitig eine Autobatterie für den Strom zur Höhenverstellung der Säge lädt. Der Vorschub der Säge erfolgt manuell: In Vorwärtsrichtung immer mit einem waagerechten Sägeblatt und beim Zurückziehen mit dem Blatt in senkrechter Stellung. So lassen sich in weichem Holz in einem Arbeitsgang Kantenlängen von 25,4 Zentimeter sägen, also genau zehnzöllige Balken. In hartem Holz ist die maximale Schnitttiefe aber schwierig in einem Arbeitsgang zu sägen. Dann wird die Säge zwei- bis dreimal über dieselbe Schnittfuge geführt. Mit einem waagerechten beidseitigen Schnitt sind so Kantenmaße bis 50,8 Zentimeter für 10-mal-20-Zoll-Balken möglich. Daß das Sägeblatt nur in der Vorwärtsbewegung schneidet, liegt – wie bei jeder Kreissäge – an dem Winkel der Schneidezähne. Wird mit dem waagerechten Blatt auch in der Rückwärtsbewegung geschnit-



Das Kreissägeblatt des Peterson WPF sägt waagerechte Schnitte in der Vorwärtsbewegung und senkrechte Schnitte beim Zurückziehen des Laufwagens. Die maximale Schnitttiefe liegt jeweils bei knapp 26 Zentimetern. Alternativ ließe sich ein Stamm wie dieser mit einer Kettensägen-Schneidgarnitur auch auf ganzer Breite zersägen.

ten, hebt sich das Sägeblatt wie ein Rad nach oben und den Sägekopf aus der Laufbahn. Um eine gerade Schnittfläche zu erhalten, will Stühmer-Jacobsen zuerst den Kopf des Stammes abschneiden. Doch bereits unter der ersten Rindenschwarte sind schwarze Verfärbungen im Kernholz der Eiche zu erkennen. Sie sind ein sicheres Anzeichen, daß Metallteile im Holz eingewachsen sind. Der Tischler sucht daraufhin mit einem Metalldetektor den Stamm ab. Die Metallsonde lokalisiert Eisen bis zu einer Tiefe von 30 Zentimetern – und jetzt piept das Gerät gleich an mehreren Stellen.



Durch die spezielle Schnitttechnik lassen sich starke Durchmesser wie bei dieser Eiche optimal ausnutzen – ohne den Stamm einmal wenden zu müssen.

Fotos: Riemann



Die weiten Spanlücken zwischen den Sägezähnen produzieren lange Späne, damit der Schnitt nicht verstopft. Eine Führungsschiene (Pfeil großes Bild) und ein Sägeblattstabilisator (Pfeil kleines Bild) sorgen dafür, daß der Schnitt nicht verläuft. Die Schnittrillen auf diesem Foto sind untypisch, weil die Säge falsch eingestellt war. Richtig ausgerichtet, wird das Holz glatt vom Stamm gesägt.



Eine Schwenkmechanik dreht das Sägeblatt in eine senkrechte Stellung. Die Sägezähne lassen sich mit einem Schärfgerät pflegen, das Strom von der bordeigenen Autobatterie bezieht.



„Ein Stück Draht schneidet das Blatt einfach durch“, meint Stühmer-Jacobsen, „doch wenn es auf eine Krampe trifft, brechen die Zähne des Sägeblatts.“ Das wäre teuer, ein neues Sägeblatt kostet rund 600 Euro und das Aufsetzen neuer Hartmetallzähne immerhin noch 250 Euro.

**Lamellen für den Kiel**

Der Tischler bearbeitet die dunklen Punkte der Eiche mit Hammer und Stechbeitel, bis ein Stück Draht freigelegt ist. Mehr Eisen ist nicht zu finden, obwohl die Metallsonde noch deutlich hörbar anschlägt. Die Bootsbauer entscheiden deshalb, das komplette dunkle Holz mit einer Motorsäge herauszuschneiden, um anschließend mit dem Sägewerk die Oberseite der Eiche planzusägen. Danach läuft es besser: Aus dem mächtigen Stamm sollen nun 40 Millimeter starke Lamellen für den Kiel werden, „optimalerweise mit stehenden Jahresringen“, raten die angereisten Kieler Bootsbauer. Ulf Stühmer-Jacobsen stellt die Schnittstärkenskala auf Null und setzt das Blatt zum Sägen an. Durch diese sogenannte Nulleinstellung lassen sich genaue Holzmaße, ohne zu Rechnen und ohne die Schnittfuge be-



Die Boots-Freunde rund um Ulf Stühmer-Jacobsen und Kurt Scharlibbe (v.l.) begutachten die aufgesägte Eiche. An zahlreichen Stellen hat sie sich schwarz verfärbt – ein deutliches Indiz für eingewachsenes Eisen. Dünnere Drähte wie rechts im Bild können dem Sägeblatt zwar kaum schaden, bei stärkeren Krampen aber brechen die Zähne. Weil der Metalldetektor auch an vermeintlich eisenlosen Stellen anschlägt, werden mehrere große Blöcke abgesehen und der Stamm so halbiert. Dann schweigt der Detektor.



rücksichtigen zu müssen, bei jedem Schnitt exakt ausmessen. Dann startet der Sägewerker den Honda-Benzinmotor, dessen Verbrauch bei rund 2,5 Liter pro Stunde liegt, und sägt mit einer relativ hohen Schnittgeschwindigkeit eine Lamelle nach der anderen ab. Das Vorschieben und Zurückziehen der Säge ist zwar durchaus Arbeit, aber leichter, als es aussieht, weil zum Bewegen des leichtläufigen Sägewagens nur wenig Kraft benötigt wird und die Arme kaum arbeiten müssen. Das

stabile Sägeblatt schneidet auch verwachsene Stellen glatt und kraftvoll durch, bei denen zu dünne Bänder oft schief verlaufen. Mit der Kreissäge ist auch kein Drehen des Stammes erforderlich, weil eine Schicht nach der anderen maßgenau abgesägt werden kann. Obwohl das Sägewerk in den Abmessungen ziemlich groß ist, handelt es sich um eine tragbare Sägemühle, die sich überall in kurzer Zeit rund um einen Stamm aufbauen läßt. Der Sägekopf mit dem Blatt, der Höhenverstellung, dem

Motor, der Wasserschmierung und der Batterie mißt etwa drei mal 1,50 Meter und läßt sich mit aufsteckbaren Transporträdern wie eine Schubkarre auf einen Pkw-Anhänger verladen. Die längeren Bahnen stehen dann beim Straßentransport etwas über. Für die Wartung der Säge genügt wenig technisches Verständnis, weil das mechanische Prinzip sehr einfach ist. Ganz billig ist die Peterson allerdings nicht, der Listenpreis liegt bei 32.130 Euro inklusive Mehrwertsteuer.



Das Eichenholz der über Deck knapp 15 Meter langen Cleone muß zu großen Teilen erneuert werden. Die wesentliche Technik wie die Rudersteuerung, der Anker und ein Ford-Vierzylinder-Dieselmotor mit 78 PS sind aber intakt. Das Deck und der bereits abmontierte Decksalon aus Burma-Teak sind am besten erhalten, weil das ölhaltige Teakholz nur wenig verwittert.

Nachdem die Mitte des Stamms fast erreicht ist, zeigen sich auf der sägerauen Fläche neue schwarze Flecken. Die Metallsonde schlägt an, auch dort, wo das Holz intakt scheint. Die Eisenspur zieht sich wie eine Treppe auf einer Länge von mehreren Metern rund um den Stamm, überall piept der Detektor. Die Eiche stammt aus dem Nachbarort, die unteren zwei Meter des Erdstamms wurden bereits entfernt. Dieses Stammstück stammt also aus acht Metern Höhe, hier muß jemand den damals noch jungen Baum mit Stacheldraht umwickelt haben. Um das Sägeblatt nicht zu beschädigen, sägt Ulf Stühmer-Jacobsen unterhalb der Eiseneinschlüsse mehrere Blöcke ab, dann endlich schweigt der Metalldetektor und es kann weitergehen.

Auf der Werft wird inzwischen über das weitere Vorgehen beraten. Bis jetzt ging es darum, die Cleone trockenzulegen und rund um den Zweimaster Platz zum Arbeiten zu schaffen. Während der vergangenen Jahre an Land hat sich das Holzschiff verzogen und muß jetzt wieder in die Ursprungsform gebracht werden. Wie bei einer falsch geschliffenen Axt weist der Kiel mittlerweile eine Hohlkehle auf und muß gerichtet werden. Diese Arbeit ist vergleichbar mit einer Richtbank für Autos: Mit Stahlseilen, Keilen

und Steifen aus dem Gerüstbau drücken und ziehen die zukünftigen Matrosen der Cleone das 4,05 Meter breite Schiff wieder gerade. Neben Eigner Michael Heidelbergmann, Werftbesitzer Kurt Scharlibbe und Tischler Ulf Stühmer-Jacobsen gehört auch der ehemalige Marineoffizier Kai Fischer zum Kernteam der Cleone. Der Seemann mit Kapitänspatent achtet darauf, daß alle schiffsbaulichen Vorgaben eingehalten werden, damit der Zweimaster eine Zulassung von der zentralen Schiffsunterstützungskommission erhält. Das Team ist in wechselnden Besetzungen sechs Tage in der Woche vor Ort, einige Unterstützer aus Latendorf bringen ständig weiteres Material und Werkzeuge.

**Biotopeversuch in der Au**

Während das Holzschiff viele neue Teile benötigt, ist das Zubehör zu hundert Prozent erhalten. Alle Segel sind vorhanden, die Rudertechnik, Kompaß und Navigationsgeräte sowie alle Bronzebeschläge. Sogar der Ford-Dieselmotor mit vier Zylindern und 78 PS ist intakt, auch wenn die Kolbenringe, Lager und Einspritzpumpe noch erneuert werden. „Aber der Motor ist einfach gestrickt, er muß bei schlechtem Wetter ja auch zuverlässig sein“, berichtet Michael Heidelbergmann.

Die neuen Segelmasten der Cleone sind schon fertig. Dafür wurden bei Vollmond zwei Douglasien gefällt, deren Mondholz besonders widerstandsfähig sein soll. Die 37 Meter langen Masten liegen seit zwei Jahren in dem Fließchen Hardebek-Brokenlander-Au, weil sie so – ohne Sauerstoff – nicht verrotten. „Das ist mit dem Wasser- und Bodenverband abgesprochen und gilt als Biotopversuch“, weiß Kurt Scharlibbe. Mit dem Holz aus dem Peterson-Sägewerk soll als nächstes der Kiel von Bug bis Achtern komplett erneuert werden. Weil die gesägten Eichenlamellen aber gerade sind und der Kiel gebogen ist, muß sämtliches Holz geleimt werden. Dafür wird wegen der Gerbsäure im Eichenholz

spezieller Rolleim und ein hoher Anpreßdruck benötigt. „Im Grunde ist unser Vorhaben unmöglich“, meint Kurt Scharlibbe, „wir bräuchten eigentlich eine Million Euro.“ Deshalb soll nun eine zweite Werft auf dem benachbarten leeren Fahrsilo entstehen, die dann vermietet werden soll. Ziel der Bootsbauer ist, an Bord der Cleone an ihrem hundertsten Geburtstag im Jahr 2019 den Stapellauf zu feiern. Bis dahin sind noch sehr viele Säge- und Arbeitsstunden nötig. Aber wer nie beginnt, erreicht auch nie ein Ziel.

**MAX RIEMANN**

[www.petersonsawmills.com](http://www.petersonsawmills.com)

Kontakt zu den Bootsbauern der Cleone: Kurt Scharlibbe, Telefon: 0172 750 94 65



Besuchen Sie uns auf dem Bay. Zentral-Landwirtschaftsfest ZLF in München vom 17.-25.09.2016 im Freigelände Nr. V1/07 Wir freuen uns auf Sie!

- Vollautomatische Hackschnitzel-Feuerungsanlagen
- Holzhackmaschinen für Hand- und Kranbeschickung
- Hackschnitzel - Transportsysteme
- Hackschnitzellagerung
- Umweltfreundliche Energiesysteme

**Heizomat**  
Energie im Kreislauf der Natur  
Maicha 21 · 91710 Gunzenhausen · Tel.: 09836/9797-0 · info@heizomat.de · www.heizomat.de

**THOR** **HOLZSPALTER, WIPPSÄGEN, BRENNHOLZSÄGESPALTMASCHINEN**

**WWW.THOR-ITALY.COM**  
Ricca Andrea & C. SNC  
Via Vecchia di Cuneo, 57 - 12022 Busca (CN)  
Tel. 0171.946709 - info@thor-italy.com

AGROVITA

Folgt uns auf **f** und **YouTube**  
facebook.com/thor.spaccalagna  
youtube.com/thoritaly