

Refit einer Fritz Mayer TRIAS aus dem Baujahr 1982

Dieser Bericht soll all denen Mut machen, die sich für den Kauf einer etwas betagteren TRIAS entschieden haben und diese wieder zeitgemäß herrichten wollen. Eines sei vorab gesagt: Möglich ist Vieles. Mit dem entsprechend hohem Maß an Motivation, Herzblut für die Sache und vor allem Durchhaltevermögen lässt sich so manch verwittertes Schätzchen wieder zu neuem Leben erwecken.

Die Bekanntschaft zu einer Dame in den besten Jahren namens „Wonderbra“ oder: Wie alles begann.

Mein Name ist Volker Markmann. Ich bin frische 50 Jahre alt, wohne in einem kleinen Dörfchen in der Nähe Greifswalds. Dem Segelsport fröne ich bereits, mit einigen Unterbrechungen, seit meinem sechsten Lebensjahr. Nach vielen Jahren der Gastsegelschaft auf den Yachten befreundeter Segler wurde es endlich Zeit, ein eigenes Segelboot anzuschaffen. So mit Ende vierzig will man es ja noch einmal wissen. Also sah ich mich nach einem geeigneten Sportgerät um. Ziemlich rasch fasste ich die Entscheidung, eine TRIAS anzuschaffen. Über den Winter durchforstete ich das gefühlt komplette Internet nach passenden Exemplaren. Schnell stellte sich heraus, dass es für mich preislich passende Boote dieses Typs nicht wie Sand am Meer gab. Trotzdem fand ich ein nett inseriertes Boot, das meine Aufmerksamkeit fand. Den Kontakt zum Eigner hab ich umgehend hergestellt. Nach einigen Telefonaten war ich mir mit dem Eigner über Preis und Abholmodalitäten einig geworden. Dem Kaufvorgang stand also nichts mehr im Wege. Im Frühjahr 2018 erwarb ich nun, gemeinsam mit einem Sportsfreund, eine nicht mehr ganz so frische TRIAS vom Starnberger See. Nach längerer Anreise aus Greifswald empfing uns das freundliche Eignerpaar auf dem Gelände des Yachtclubs Seeshaupt am Starnberger See. Hier hatte ich die Möglichkeit, die „Wonderbra“, so lautete damals noch ihr Name, erstmals etwas näher zu begutachten. Sehr schnell zeigte sich, dass mit der „Wonderbra“ immer sehr gerne und viel gesegelt wurde. Glücklicherweise befand sich das Boot bereits auf dem Trailer. Eine augenscheinliche Inspektion des Unterwasserschiffs war also problemlos möglich. Die Offenporigkeit

desselben sowie das freche Spiel des Ruderschafts im Koker stellten meine Entscheidungsfreudigkeit auf eine harte Probe. Als ich dann aufenterte und im Cockpit auf dem sehr rückenfreundlichen Zwischenboden stand (der gab so schön weich um 1-2 cm bei jedem Schritt nach), grinnten mich zwei laienhaft montierte Revisionsdeckel an. Die musste ich natürlich sofort reflexartig öffnen. Was ich da im Innern des ausgeschäumten Bodens sah, verschlug mir fast die Sprache. Im Bereich der Öffnungen war der PU-Schaum entfernt. So konnte sich das eintretende Wasser hier sammeln und entfernt werden. Das Polyesterlaminat der Außenhaut lag ungeschützt im Wasser. Wohlbemerkt im Innern des Bootes. Was hier auf den ersten Blick zu erkennen war, konnte ja nur die oft beschriebene Spitze des Eisbergs sein. Schlagartig wurde mir klar, eine Entscheidung treffen zu müssen, die nicht unerhebliche finanzielle und zeitliche Auswüchse zur Folge haben würde. Ein Boot mit komplett mit Wasser vollgesogenem Schaumkern zu kaufen, grenzt ja eigentlich an ein unkalkulierbares Abenteuer in Sachen Hobbybootsbau. Zumal meine professionelle Bootsbautätigkeit in einer namhaften Greifswalder Yachtschmiede 1992 ihr Ende fand und somit eine Ewigkeit zurückliegt. Also was nun machen? Kai, der Nocheiniger der Wonderbra gab sich alle Mühe, mir die Revisionsöffnungen als Vorteil zu verkaufen: „So kommt ihr immer schön an das Wasser im Zwischenboden ran.“ Das machte es aber alles nicht besser. Dennoch war es ein angenehmes Treffen. Ich mochte den Kai gleich. Wir hatten ja im Vorfeld schon einige Male telefoniert und Vieles organisiert. Kai hatte auch einige Arbeit mit dem Reparieren des Trailers auf sich genommen. Das imponierte mir. Soweit war alles gut. Aber jetzt standen wir da. Auf dem Winterstellplatz des Yachtclubs in Seeshaupt. Die TRIAS machte auf mich den Eindruck, als ob sie nicht mit uns hoch in den Norden zum Greifswalder Bodden kommen wolle. Meistens Wellen um einen Meter und höher, dabei kurz und ruppig. Ab 4 Bft. geht das Segeln erst so richtig los da oben bei denen im Norden. Eine völlig andere Welt als am ach so stillen Starnberger See. Verschlafen und etwas gefangen in ihrem eigenen Scharm stand sie da. Ganz sicher wusste sie um die Wirkung ihrer Linien auf mich. Auf Bildern, Fotos und diversen You-tube Videos fängt die Faszination des TRIAS-Risses jeden ambitionierten Retrosegler ein; so auch mich. Aber das ist alles nichts gegen den wahrhaften Augenschein der 9,20 m langen offenen Kieljolle. Zeitlose, schnelle und sichere Linien lassen nicht mehr los. Ein Segelboot zum Sattsehen. Mir war klar, um diesen Riss segeln zu dürfen, werde ich so Einiges auf mich

nehmen müssen. Dass es später dann ein doch so großer Aufwand werden würde, war in Seeshaupt noch nicht absehbar. Kurzum: Die Trias wechselte den Eigner und zog um in den Norden nach Greifswald an die Küste.

Nachdem nach einigen wunderbaren Segeltagen auf dem Greifswalder Bodden bei Windstärken zwischen 5 und 1 Bft. die persönliche Beziehung zur Trias sehr gut gediehen war, wuchs die Liste der zu erneuernden Details immer weiter an. Mittlerweile fand, fast beiläufig, eine Umtaufe der Trias statt. Sie trägt nun den Namen „Glasperle“; in Anlehnung an das Spätwerk „Das Glasperlenspiel“ von Hermann Hesse. Die Glasperle setzte bald erste Duftmarken im Feld der alteingesessenen lokalen Regattaboote. Über einen Mangel an interessierten Blicken der Sportfreunde auf dem Wasser brauchte sich unsere Crew nicht beklagen. „...schönes Schiff!!!,toller Name,ist das eine Trias oder Dyas?“ wurde uns des Öfteren zugerufen. Wir waren also mit der Glasperle auf dem Segelrevier des Greifswalder Boddens angekommen. Unsere Abläufe bezüglich der Manöver wurden langsam aber stetig eingespielter. Wir lernten das Schiff unter unterschiedlichsten Bedingungen kennen und ja: Es war die richtige Entscheidung, in Seeshaupt nicht ohne die Trias wieder nach Hause in Richtung Greifswald zu fahren. Die Segeleigenschaften der Trias sind einfach fantastisch. Gutmütig, sportlich, schnell und immer ein beruhigendes Maß an Sicherheit ausstrahlend. Bis es dann geschah: An einem perfekten Segeltag mit 4-5 Bft. aus Ost riss beim Großsegelsetzen das Großfall. Was dies bedeutet, bedarf keiner weiteren Erläuterung. Der Entschluss, das Boot weit vor dem Saisonende aus dem Wasser zu nehmen, stand somit fest. Manchmal muss eben das Schicksal etwas mithelfen. So konnte bereits ab Mitte August mit dem Refit begonnen werden.

Auf dem Trockenen

Zunächst sollte das Unterwasserschiff trocknen. Aus dem Kiel tropfte noch tagelang das Wasser. Der war demnach voll Wasser gesogen. Diverse defekte Stellen am Kiel traten zu Tage. Zum Glück überwog immer noch die Euphorie der tollen Segelerlebnisse auf dem Bodden. So machte sich unsere Crew, nachdem wir den zeitlichen und finanziellen Aufwand besprochen und verabschiedet hatten, umgehend an das Demontieren der kompletten Decksbeschläge.

Wir entfernten auch die Sperrholzverkleidungen der seitlichen Staufächer unter Deck. Teilweise fanden wir hier für die Gartenarbeit bestens geeigneten Torf vor. Das Thema „Torf im Schiff“ sollte uns noch an anderer Stelle prominent begegnen. Dazu später mehr.

Der Zwischenboden

Bekanntlich braucht man etwas Anlauf, um einen hohen Berg zu besteigen. „Der erste Schritt ist immer leicht...“ singt Clueso in einem seiner Songs. So ging es auch mir. Die ersten Arbeiten am Boot waren schnell und voller Eifer erledigt. Aber dann. Der Schaum aus dem Zwischenboden musste ja raus. Wie soll das geschehen? So schonend und substanzerhaltend, wie nur irgend möglich musste dieser Schwerpunkt des Refits realisiert werden. Das „Wie“ ließ keine Alternativen zu. Es gab nur einen Weg, an den wassersaugenden Schaum heranzukommen: Der Innenboden muss großflächig aufgeschnitten und entfernt werden. Was für ein gruseliger Gedanke. Aber es führte kein Weg daran vorbei. Beherzt setzte ich die Flex an und schnitt, wie im Wahn, mein Schiff auseinander. „Das wird schon wieder“ ermutigte ich mich; auch noch in den Folgewochen. Nachdem die Fußbodenflächen entnommen waren, bot sich mir ein Bild des Grauens. Nasser, alter, harter PU-Schaum aus den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts grinste mich an. „Na komm schon, versuch’s doch!“ schien er mich zu provozieren. Da war er bei mir an der richtigen Adresse. Stück für Stück befreite ich meine Glasperle von dem Schaumgeschwür in ihrem Inneren. In der Summe waren es am Ende mehr als 20 große blaue Müllsäcke voller nassem PU-Schaum, die ich aus dem Laib der Glasperle herausoperierte. Mühsam, mit den verschiedensten Werkzeugen arbeitete ich mich, ähnlich der Art eines Bergarbeiters, durch die spröde Masse. Diese durchaus nervende Arbeit dauerte etwa 3 Wochen an. Tatsächlich betrug die Masse aller mit Schaumbrocken und –bröckchen gefüllten Säcke in der Summe 200 kg. Was für ein beachtliches Ergebnis. Ich war fürs erste zufrieden. Die in den achtziger Jahren weit verbreitete bootsbauerische Sünde des Ausschäumens von Luftkammern wirkte auf die Performance der Trias ähnlich wie die Fußfesseln eines Strafgefangenen auf der Flucht. Welche wunderbaren Möglichkeiten von tatsächlicher Speedoptimierung stünden uns jetzt wohl offen? Träumen war ab sofort wieder erlaubt. Allerdings musste jetzt die

Stabilität der Außenschale nachhaltig neu überdacht werden. Bodenwrangen waren anzufertigen und einzulaminieren, der Kiel wartete ebenfalls auf seine Reanimation. An ein Ende der Arbeiten war zu diesem Zeitpunkt also noch lange nicht zu denken. Der Anfang war jedoch gemacht. Die Ursache allen Übels, der vermaledeite PU-Schaum im Zwischenboden, hatte seine Zeit in der Trias hinter sich gebracht. Nun musste das nasse Laminat einige Zeit trocknen, bevor die Laminierarbeiten beginnen konnten.

Bodenwrangen, Kiel und Co

Am liebsten hätte ich alles so gelassen, wie es nach der Schaumentfernung aussah. Kein weiteres Gewicht in Form von Bodenwrangen, Stringern und neuem Laufdeck dem Boot anzulasten, wäre toll. Aber die Stabilität und Funktion mussten natürlich gewährleistet sein. Also machte ich mich an die Überlegung, wie die Luftkammer des Zwischenbodens fachlich annähernd korrekt aufgebaut werden könnte. Als der gesamte Schaum entfernt war, zeigte sich der Kiel im Innern des Bootes. Wie sich schnell herausstellte, handelte es sich hierbei um ein in der Mittschiffslinie längs aufgestelltes Brett, welches einfach mit Polyester und Glasmatte umlaminiert wurde. Alles nicht mehr so richtig wasserdicht. So konnte sich das einlaminierte Stück Holz ganz allmählich in besten Gartentorf verwandeln. Mit einfachen Worten ausgedrückt: Das einlaminierte Kielholz war komplett verfault. Die Folge war, dass dieser Teil des Zwischenbodeninnenlebens auch mit aller Härte meiner Entscheidungsfreude aus dem Boot geschnitten werden musste. Dies geschah von der Hinterkante des Ballastkiels bis fast an den Koker heran. Der Aufbau des neuen Kiels erfolgte mit einem wasserresistenten, hochfesten Schaumwerkstoff, den ich sauber an die Schiffslinien anpasste und zunächst mit angedicktem Epoxidharz fixierte. Am Folgetag erhielt dieser Schaumkern auf seiner gesamten Länge ein dickes Kleid aus mehreren Lagen Glasmatte und Epoxidharz. Alles brav mit Abreißgewebe abgedeckt konnte die neue Bootsstabilität langsam aushärten.

In meiner kleinen Werkstatt, es ist eher ein Schuppen zum Unterstellen der Fahrräder meiner Frau, fertigte unterdessen eine entsprechende Anzahl an Bodenwrangen an. Die Formen hab ich grob vorlaminiert, an der Oberseite mit einer Abkantung von etwa 3 bis 4 Zentimetern versehen. So konnte ich an der

Unterseite die Bodenwrangen die Außenhautlinie anpassen, ein großzügiges Speigatt für das Bilgewasser einschneiden, und sauber im Boot einlaminiieren. Die Abkantung am oberen Rand der Bodenwrange stellte gleichzeitig die Auflage des später einzupassenden Laufdecks dar. Also mussten die Bodenwrangen, zumindest an ihrer Oberkante, sauber in einer Flucht eingepasst sein. An der, Unterseite war einige Luft beim Einpassen zu verzeihen. Hier erhielten die Bodenwrangen ja reichlich Laminat. So entstand im Laufe der kommenden Wochen ein in sich steifes Konstrukt. Die Bodenwrangen hatten einen Abstand von etwa 40 Zentimetern zueinander. Verbunden hab ich die Bodenwrangen jeweils mit 15 cm breiten Stringern, die ebenfalls an ihrer Oberkante eine Abwinkelung als Lager für das Laufdeck aufwiesen. Alles wurde gewissenhaft und in entsprechender Laminatstärke miteinander verbunden. Jetzt war schon gut zu erkennen, dass meine Gedanken in die Richtige Richtung gingen. So verbrachte ich einige Wochen mit dem Aufbau eines steifen Innenlebens der neu entstandenen Luftkammer unter dem Laufdeck. Diese Arbeiten, erledigte ich in Ermangelung eines schönen warmen Hallenplatzes im Freien unter einer Plane, die auch nicht mehr ganz so wasserdicht war. Also eher suboptimale Bedingungen für einen Hobbybootsbauer, der schon etwas aus der Übung gekommen war. Dennoch ging alles gut voran. Schlussendlich fertigte ich auf einer großen, planen Fläche die Grundplatte für das Laufdeck an. Vier Lagen Carbongewebe tränkte ich mit Epoxidharz. Nach dem Aushärten nutze ich das alte ausgeschnittene Laufdeck als Schablone und schnitt das neue Laufdeck aus. Einige leichte Anpasskorrekturen waren noch erforderlich und das neue Laufdeck konnte montiert werden. Dazu bestrich ich die Abkantungen der Bodenwrangen großzügig mit eingedicktem Harz, legte die neue Decksplatte darauf und fixierte alles mit Schrauben, die ich von oben durch das neue Deck in die Bodenwrangen schraubte. Am Nächsten Tag entfernte ich die Schrauben wieder, verschliff mit achtziger Schleifpapier und einem großen Schleifteller die entstandenen Unebenheiten und das ausgetretene Harz. Anschließend bekam das Laufdeck weitere vier Lagen Carbongewebe spendiert. Jetzt folgte Schleifen, spachteln, schleifen, spachteln.... immer feiner werdend. Zum Schluss konnte sich das Ergebnis sehen lassen. Ich war zufrieden.

Das Unterwasserschiff

Etwa 14 Quadratmeter Fläche misst das Unterwasserschiff einer Trias. Da hat man reichlich zu tun, wenn alles komplett auf Vordermann gebracht werden soll. Eine komplette Kur erfordert Zeit und viel Enthusiasmus. So war es auch beim Unterwasserschiff der Glasperle der Fall. Unendlich viele Schichten des bekannten VC 17 Antifoulings mussten zunächst entfernt werden. Unter angelegtem Vollschutz schliffen wir, zwei Mitsegler und ich, mehrere Tage diese Beschichtung vom Rumpf ab. Natürlich wurde der Schleifstaub direkt von den Exenterschleifern abgesaugt und somit der größte Teil aufgefangen. Als wir das Antifouling runter hatten, bot sich ein Bild ähnlich dem eines Sternenhimmels. Zum Glück konnten keine Osmoseblasen festgestellt werden. Jedoch zeigten sich tausende kleine Löcher im Gelcoat und auch im darunterliegenden Laminat. Um hierüber Klarheit zu bekommen, musste das alte Polyestergelcoat also auch noch runtergeschliffen werden. Geplant war das ursprünglich nicht. Aber es half alles Weh und Ach nichts. Die Exenterschleifer wurden mit 60er Körnung ausgestattet und begannen über das alte Gelcoat zu tanzen. Nach einigen Stunden des nervigen Schleifens lag dann das Laminat in seiner vollen Schönheit frei vor uns. Die Substanz des Laminats war noch sehr gut. Keine weißen Stellen oder gar Delaminierungen konnten festgestellt werden. Das war beruhigend. Jedoch diese unzähligen kleinen Löchlein im Laminat nervten mich schon sehr. Mit einem Durchmesser zwischen einem halben und einem dreiviertel Durchmesser besiedelten sie das gesamte Unterwasserschiff. Die Osmoseprohylaxe sollte mit Gelshield*plus* und Gelshield 2000 erfolgen. Damit ließen sich aber nicht die winzigen Löchlein verschließen. Vielleicht gelänge das, wenn der Rumpf kopfüber mit dem Kiel nach oben gelagert wäre. Dann könnte die Gelshieldmasse schön in die Löchlein fließen. Dem war aber nicht so. Also entschloss ich mich kurzerhand das Unterwasserschiff in seiner gesamten Schönheit mit einer Lage 165g/m² Glasfaser zu überziehen. Alles natürlich mit osmoseresistentem Epoxidharz. In den nächsten 2-3 Tagen packte ich das Unterwasserschiff komplett in ein neues GFK Interface. Schön mit 85g/m² Abreißgewebe abgedeckt, konnte ich eine ziemlich glatte und ebene Oberfläche erzielen. Alle kleinen Löchlein und Poren waren nun verschlossen. Es schloss sich eine Schleifprocedur an, die alle Überlappungen des Gewebes und kleine Falten im GFK einebnete. Den Rest der Formenglättung erledigte ein Überzug aus Epoxispachtel. Abermaliges Schleifen

nach zweitägigem Aushärten der Spachtelschicht brachte ein ziemlich glattes Unterwasserschiff hervor. Auch wenn dieses nun wie eine bunte Kuh aussah und nicht den Eindruck einer sauber durchgestrahten Fläche vermittelte. Dieser Eindruck verbesserte sich schlagartig, als die Schicht Gelshield*plus* aufgerollt wurde. Zum ersten Mal seit vielen Arbeitsgängen nahm das Unterwasserschiff wieder ein ordentliches Aussehen an. Nun folgen sieben Schichten Gelshield2000. Immer im farblichen Wechsel grün-grau. Das Finish bekam das Unterwasserschiff mit zwei Anstrichen Anifouling Micron 3000 frisch aufgerollt. Jetzt war es tatsächlich soweit: Das Unterwasserschiff zeigte sich gänzlich saniert. Die Grundlage für alle weiteren werterhaltenden, bzw. wertzurückbringenden Arbeiten war geschaffen. Mit den Arbeiten an Deck und im Cockpit konnte es nun weitergehen. Da wartete noch reichlich Arbeit auf mich und meine Segelkameraden. ...und es war schon April.

Deck und Cockpit

Eine der ersten Arbeitsgänge des Refits konnte in der Entfernung aller Decksbeschläge zu sehen sein. Vieles hatte ohnehin keine Verwendung mehr und wurde später nicht mehr montiert. Ziel war es, das Deck übersichtlicher zu gestalten, um die zahlreichen Trimmmöglichkeiten einfacher ausführen zu können. Also schraubten wir jedes Teil vom Deck ab, nummerierten es und ließen es erstmal in einem großen Pappkarton verschwinden. Ziel war es nicht nur, die Bedienung der Trias bei gleichbleibender Performance einfacher zu gestalten. Auch sollten sämtliche Holz- (oder besser Torfanbauteile) aus dem Cockpit und vom Deck verschwinden und durch GFK bzw. Carbonelemente ersetzt werden. Hierzu sind der Wasserabweiser an Deck, die seitlichen Sperrholzaufdopplungen im achteren Bereich des Cockpits und die Fußabstützbretter für den ersten Vorschoter zu zählen. Ach ja, dann war da auch noch so ein loser Schottrest aus besagter Sperrholz-Torfmischung, der die Grenze vom Cockpit zur Achterlast darstellte. Dieses Schott, es war einfach nur eine lose umherklappernde Sperrholzplatte. Sie flog schon vor unserem ersten Törn aus der Trias. Eine Wiederbelebung erfuhr dieses Schott von mir nicht. Wie sagt man so schön? Ersatzlos gestrichen!

Tatsächlich sind als einzige Holzteile an Bord der Travellerbalken und die Pinne geblieben. Wobei ich die Pinne mit Sichtcarbon leicht veredelt hab. Ein bisschen Racestimmung soll ja auch mitschwingen.

Im Cockpit galt es nicht nur, das Laufdeck zu erneuern, auch die seitlichen Fußstützen für die Vorschoter aus Holz mussten raus. In meinem besagten Schuppen fertigte ich die Fußstützen aus Carbonlaminat vor. Später wurden sie sauber ins Cockpit eingepasst und anschließend einlamiert. Was folgte, war das obligatorische Schleifen, spachteln, schleifen, spachteln, schleifen...

Irgendwann nach war es dann soweit, dass mit dem Farbauftrag begonnen werden konnte. Als erster Arbeitsgang erfolgte der Auftrag des Primers. Jetzt zeigte sich das gesamte Cockpit zumindest schon einmal in einem einheitlichen hellen, freundlichen Lichtgrau. Die nächste Farbschicht sollte ein rutschfester, weißer Decksanstrich werden. Härter und Basis hab ich sorgsam miteinander verrührt und flink mit einer entsprechenden Florrolle aufgetragen. Ich bildete mir für einen kurzen Moment ein, diese Beschichtung sei mir in Werftqualität gelungen. Nach Aushärtung des Spezialanstrichs zeigten sich dann doch hier und da Merkmale des Hobbybootsbaus. Aber begeistert war ich immer noch. Um das Ergebnis zu verfeinern, erhielten das Laufdeck im Cockpit, sowie das gesamte Cockpit, einen Deckanstrich in weißer Farbe. Natürlich vom selben Systemgeber, von dem ich die Decksfarbe bezog. Ursprünglich zeigte sich das Cockpit mit schwarzem Anstrich an der Außenhaut und alten dunklen Holzverkleidungen im Look der achtziger Jahre. Das war natürlich nicht mehr zeitgemäß. Jetzt erstrahlte alles in einem übersichtlichen Weiß.

Nicht nur das Laufdeck im Cockpit musste erneuert werden. Auch das eigentliche Deck oder auch Schandeck genannt musste aufgehübscht werden. So erhielt das Deck im Bereich vor dem Mast einen neuen Wasserabweiser aus GFK. Das alte Holzteil mit dem Mittelstück aus Aluguss wollte ich einfach nicht mehr an Deck sehen. Selbstverständlich hab ich dieses Set auch komplett restauriert. Nun kann es anderen Trias – Crews vielleicht noch viel Freude bereiten. Es steht zum Verkauf.

Einige Decksdurchführungen wurden geschlossen, andere erhielten einen optimierten Platz, neue Beschläge mussten sorgsam ausgesucht werden. Nachdem all diese Arbeiten und Entscheidungen abgeschlossen waren, ging es an die Beschichtung des Decks. Analog des Schichtaufbaus im Cockpit erhielt

das Deck zunächst eine Schicht Primer, anschließend den echt sehr guten Antirutschanstrich. Zu guter Letzt spendierte ich der Glasperle noch ein Finish mit weißem Decklack. Natürlich basierten alle Anstriche auf der 2-K PUR Technologie.

Was sonst noch so erledigt wurde und Fazit

So fast neben bei hab ich einige Arbeiten erledigt, auf die ich hier nicht näher eingehen möchte. Aber der Vollständigkeit halber seien sie an dieser Stelle kurz erwähnt. Was also sonst noch so verbaut wurde: der Koker erhielt eine GFK Verstärkung, die Verbindung zwischen Deck und Rumpf hab ich von innen mit zwei Lagen 165g/m² Glasmatte überlaminiert, Revisionsdeckel kamen in das Deck im Cockpit, Eine Tiefenmessanzeige sowie Geschwindigkeit durchs Wasser Anzeige wurde verbaut (inkl. Gelbatterie), der Spiegel erhielt eine Verstärkung auf ganzer Fläche mit drei Lagen 460g/m² Glasfaserlaminat, ein 4,5 PS Langschaft Außenborder von Honda wurde angeschafft. Alle Fallen, die Genoa- und Spischoten wurden erneuert. Neue Festmacher und neue größere Fender kamen auch an Bord. Alles in allem fällt mir kein Teil am Boot ein, das nicht irgendwie erneuert oder zumindest einer eingehenden Prüfung unterzogen wurde. Es war wirklich viel Arbeit. Viele Gedanken und Ideen mussten sortiert werden. Etwa 600 Arbeitsstunden flossen in das Projekt Refit Glasperle. Monetär waren es um die 4 Tsd. Euro. Eine genaue Auflistung der Stunden und der Kaufbelege erspare ich euch an dieser Stelle. Ich erwähne dies nur, um die zeitliche und finanzielle Größenordnung einer solchen Aktion zu veranschaulichen. Teilweise hatte ich Unterstützung von unserer Crew, den Sportfreunden André und Jan. So floss hier und da auch etwas Schiffbauingenieurs-Know-how in das Refit ein. Das war super.

In erster Linie jedoch bekam ich auf voller Kiellänge (...und darüber hinaus) Unterstützung von meiner Frau, Beate. Sie hielt mir über das gesamte Projekt den Rücken frei. Ermunterte mich, weiterzumachen, wenn ich mal so ziemlich am Ende mit meinem Latein war. Sie tolerierte meine ausbleibenden Aktivitäten für Haus und Garten. Ich hatte ja in dieser Zeit nur noch Augen, Ohren und Hände für das Boot. Ja selbst ihren Gartenschuppen funktionierte ich zur, nicht immer ganz so ordentlichen, Werkstatt um. Beates Geduld wurde

also auf eine ausgiebige Probe gestellt. Liebe Beate, danke für deine liebevolle „Betreuung“ des gesamten Refits in jeglicher Hinsicht.

Wer sich also an ein solch umfangreiches Projekt, wie dem Refit eines Segelbootes wagt, sollte vorher vielleicht nicht ganz so genau alles durchplanen. Denn: es kommen jede Menge ungeplante Aufwendungen und Herausforderungen auf einen zu. Besser man steckt sich nur den groben Rahmen ab und beginnt einfach. Am Ende eines solchen Projekts kann eh nur der Idealist gewinnen. Wer jeden Euro auf die Goldwaage legt, wird schnell feststellen, dass man sich mit dem gesamten Geld rasch ein fertiges Boot kaufen könnte. Aber das ist ja nicht der Sinn des Refits einer Trias. Wir Trias-Freunde wollen ja die alten Exemplare aus den siebziger und achtziger Jahren wieder fit für die nächsten Jahre machen. Sie sind Begleiter und Zeugen aus der Zeit unserer Kindheit und Jugend; den frühen Erwachsenenjahren. Der Zeit, in der wir das Segeln lernten und später die Leidenschaft für unseren Sport entwickelten. Den Geist dieser Epoche, der sich in den für diese Zeit charakteristischen Rissen widerspiegelt, wollen wir mit der Erhaltung und Pflege unserer leicht in die Jahre gekommenen Boote pflegen und weitergeben. Es geht also nicht um den schnöden Mammon. Es geht um viel mehr beim Erhalt einer älteren Trias. Unsere nachfolgenden Generationen werden es uns irgendwann danken, dass wir dieses Kulturgut bewahrt und der Nachwelt zur aktiven Nutzung überlassen haben. Irgendwie ist es auch unser seglerisch-moralischer, Auftrag, eine Trias nicht nur mit ihrem vollen Potential aktiv zu segeln, sondern auch zu pflegen und zu erhalten.

Es bleibt zu hoffen und zu wünschen, dass sich bald eine Werft findet, die bereit und in der Lage ist, die Lizenz für den Bau neuer Trias-Boote zu erwerben. So könnten endlich frische, moderne Exemplare nach dem heutigen Stand des zeitgemäßen Bootsbaus unsere Segelreviere bereichern. Eine wunderbare Vorstellung. In diesem Sinne verbleibe ich mit seglerischen Grüßen an alle Trias-Freunde.

Volker aus Greifswald

...wir sehen uns auf dem Wasser.

Finde das Trias Sailing Team Glasperle auf [You-Tube](#) und auf [Facebook](#)