

## Wir stellen unseren „Bootswart“ vor.

Die meisten Mitglieder unseres Ruderclubs kennen Klaus Disselkötter (70). Sie kennen ihn unter anderem als Polterer, der gelegentlich jedem schroff seine Meinung sagt, ob er sie hören will oder nicht. Aber er hat auch andere Seiten. Im „fortgeschrittenen“ Alter von 20 Jahren begann er 1960 mit dem Rudersport, hatte sportliche Erfolge (u.a. Vize-Eichkranz und Vizemeisterschaft) und ist seit fast 50 Jahren engagierter Ruderer und war auch Ausbilder/Trainer (u.a. unserer Deutschen Junior A 4+ Meisterinnen 1986).

Seit etlichen Jahren hat er ehrenamtlich die Verantwortung für Instandhaltung, Pflege und Verbesserung unseres nicht gerade kleinen Bootsparkes übernommen, brummt aber dazu: „ Bin kein Bootswart, tu` nur meine Arbeit“. Als Maschinenbauingenieur und geschickter Handwerker ist er bestens dafür qualifiziert. Er ist als hochqualifizierter Fachmann aber auch mit 70 Jahren noch beruflich gefragt und im (Ring-)Walzwerksbau engagiert.



Klaus im Gespräch mit Friedel Kieserling

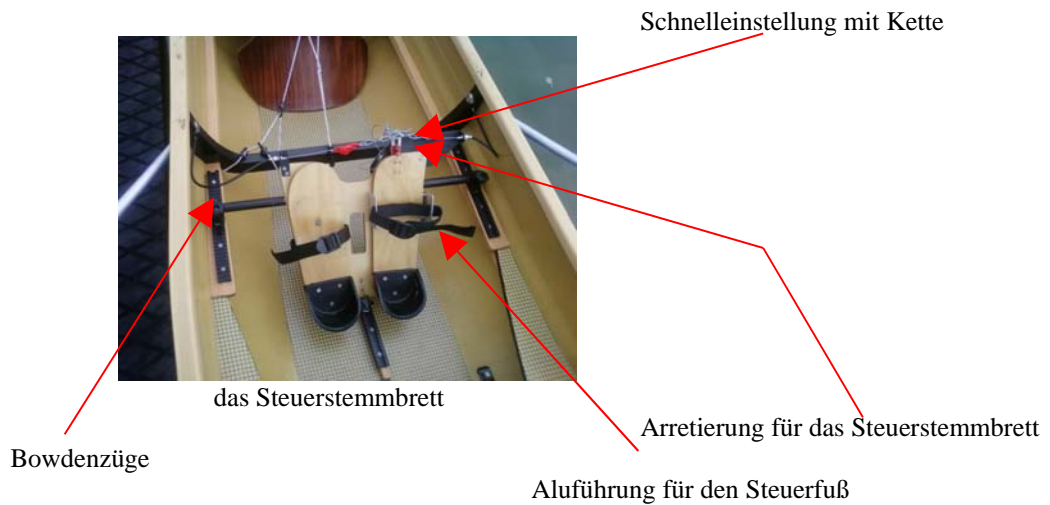
Zu seinen zahlreichen Hits am Club zählt die Steueranlage in unserem Gig-Achter „Deutschland“, der vor etwa 20 Jahren zum 100-jährigen Vereinsjubiläum angeschafft wurde. Für die Steuerung wurde in das Boot ein Schwertkasten, ähnlich, wie in einer Segeljolle, eingebaut. Darin wird die Steuerung abgesenkt. Die Idee war seinerzeit so revolutionär, dass ein Bericht darüber im „Rudersport“ erschien. Andere Ideen und deren Umsetzung, für die er verantwortlich ist, sind der Bootsanhänger für den „Wandervogel“, die Einerwagen, durch die in den Bootshallen mehr Platz für größere Boote möglich wurde, und die Wägelchen für die Gigboote, mit denen die Handhabung der Boote mit geringem Kraftaufwand möglich ist. Eine ganz wesentliche Errungenschaft ist die Ausrüstung fast sämtlicher Gigboote mit einem Steuerstembrett, mit der ein Ruderer das Boot steuern kann, denn es ist – besonders im Winter – meist unmöglich einen Steuermann zu bekommen. Nach seiner Meinung gehört die Steueranlage auf den Schlagplatz, schon „damit der Ruderer das Steuer und auch sein Kielwasser beobachten“ und so den Kurs halten kann.

Seine neueste Errungenschaft ist die Verbesserung des etwa vor einem Jahr angeschafften Gig-Vierers „Bernkastel“



Das Heck der „Bernkastel“

Die Stembrett-Steuerung wurde vom Bugplatz zum Schlagplatz verlegt. Das Steuerstembrett selbst wurde umgebaut. Es bekam für die Hacken feste Kappen und für den Steuerfuß seitliche Führungen aus Alublech. Außerdem kann das Steuerstembrett arretiert werden, wenn nicht mit dem Fuß gesteuert wird.



Die Idee mit der Stembrettarretierung reklamiert allerdings Friedel Kieserling für sich.



Das Steuer am Heck der „Bernkastel“



so sieht das Steuer aus

Das Steuer ist aus Edelstahl, und Klaus hat Größe und Form (wie auch für die anderen Boote) entwickelt, damit es mit dem Fuß bewegt werden kann. Oberhalb des Bootshecks ist ein Knick in der Steuerwelle, damit der Antrieb des Steuers trotz der Heckschräge waagrecht erfolgen kann. Oben auf der Welle ist eine Visiereinrichtung, die ein „Zielen“ mit der Steuereinrichtung ermöglicht. Die Übertragung der Steuerbewegung erfolgt mit Bowdenzügen. Hierdurch ist eine Stembrettverstellung möglich, ohne die Stellereinstellung zu beeinflussen. Die Ankopplung und Einstellung des Steuers in Bezug auf die Boots-Längsachse erfolgt, wie bei den anderen Booten, mit Kettengliedern. Diese Ankopplung ist formschlüssig und nicht davon abhängig, ob eine Schraube festgezogen ist.



Waagrechtter Antrieb des Steuers

Außerdem hat sich Klaus mit den Rollsitzen beschäftigt. Rollsitze sind eine ständige Quelle von Störungen. Sie verschleifen, klemmen, und es bilden sich Rillen in den Laufflächen der Rollenachsen. Daher haben Bootsbauer in neuerer Zeit Rollsitze mit starren Achsen und Kugellagern entwickelt.

Die eigentliche Idee zu kugelgelagerten Rollsitzen hatte Klaus schon Ende der 70er Jahre. Wir hatten einen Rennachter aus Holz (Name: Rowing Stones), der wegen seines gebogenen Rumpfes der „Bananenachter“ war. Die damalige Werft Gehrman hatte dieses Boot gebaut, welches wegen seiner „Standfestigkeit“ sehr beliebt war. Jeder, der sich hineinsetzte, konnte sofort darin rudern. Da die konventionellen Rollsitze im Laufe der Zeit und bei der häufigen Benutzung sehr abgenutzt waren, hatte Klaus die Idee mit den Kugellagern. Diese waren zunächst aber nicht in den Rollen eingebaut, sondern in Leisten, die statt des Wagens unter der Sitzplatte befestigt waren. Die alten Achsen mit den angebauten Rollen wurden in die Kugellager eingesetzt, mussten aber, um sie einbauen zu können, auseinandergenommen werden. Das Ganze funktionierte, aber die Zeit war noch nicht reif für diese neue Idee:

Wegen der Achsdurchmesser der vorhandenen Rollwagen waren die Lager kleiner als heute und somit nicht so belastbar. Die Rollbahnen waren konstruktionsbedingt noch nicht lang genug. Bei etlichen der alten Rollsitzen war die Rolle nicht demontierbar, weil bei manchen Bauarten die Kunststoffrollen mit der Achse vergossen waren. Das entscheidende Hindernis war jedoch, dass es zwar abgedichtete Lager gab, aber diese nicht rostbeständig waren. Daher konnte sich diese bahnbrechende Neuerung zu der Zeit noch nicht durchsetzen.

Die heutigen Kugellager-Rollsitze haben normalerweise etwas kleinere Rollen. Die Kugellager sind in den Rollen eingebaut. Daher sind die Achsen fest angebaut und drehen sich nicht mit. Man kann die konventionellen Rollwagen durch Wagen mit Kugellagerrollen ersetzen, die aber teuer sind. Klaus übernimmt also von dem alten Rollsitz die Sitzplatten und arbeitet auch die alten noch funktionsfähigen Rollen um. Er hat zunächst eine große Anzahl von abgedichteten Kugellagern aus rostfreiem Stahl besorgt. In zähen Verhandlungen hat er einen günstigen Preis für diese Lager herausgeschlagen. Dann hat er die alten Rollen, die sonst nicht mehr benötigt würden, für die neuen Lager – ebenfalls für einen günstigen Preis - aufbohren lassen und die Lager eingebaut. Die Lager mussten in den Rollen gesichert werden, damit sie sich nicht durch die ständige Bewegung selbständig machen.



die umgebauten Rollen

Sicherung der Lager gegen Lösen



so sieht der umgebaute Rollsitz aus

Hierzu hat er ein System mit je zwei Schrauben entwickelt, mit dem die Lager in der Rolle festgehalten werden.

Die Achsen werden in Aluwinkeln befestigt, wobei die Spurbreite der Rollschienen berücksichtigt wird. Sie werden gegen Verrutschen gesichert. Die umgebauten Rollsitze haben sich schon in eini-

gen Booten in der Ruderpraxis bewährt. Zug um Zug werden die anderen Boote umgerüstet: technisch auf hohem Niveau und zu einem Bruchteil der Kosten für eine Umrüstung mit Kugellagerrollsitzen „aus dem Laden“.

## Die Bootshallen

Die Bootshallen sind nach dem 2. Weltkrieg, in dem der Ruderclub vollständig zerstört worden ist, in den vierziger Jahren beim Wiederaufbau der Clubgebäude gebaut worden. Im Laufe der Jahre erwiesen sie sich als zu klein, und es ist eine Halle umgebaut worden (die Werkstatt wurde verlegt), und eine neue Halle ist angebaut worden.



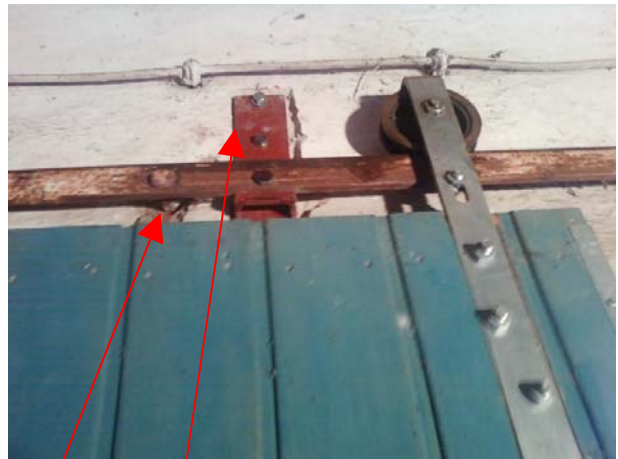
die Bootshallen mit dem „Werkstattwagen“ davor - Halle 4 im Vordergrund

Die Halle 1 (mit dem Wagen im Vordergrund) ist die jüngste und nachträglich angebaut worden. Seit der Zeit des Entstehens der Hallen (etwa 60 Jahre) waren die Türen ein wunder Punkt an den ganzen Bauwerken. Sie klemmten, und sie wurden im Laufe der Zeit morsch. Die ursprünglichen Türen hatten noch kleine Glasfenster. Beim Bau der Halle 1 wurden auch die Türen erneuert, ohne die Situation entscheidend zu verbessern. Sie klemmten nach wie vor, besonders bei feuchtem Wetter, wenn das Holz quoll und speziell im Winter, wenn durch Frosteinwirkung sich noch der Hallenboden im Torbereich anhub. Beim gewaltsamen Verschieben hängten sich die Tore aus oder verfehlten die unteren Führungen und hakten sich so fest. Die unteren Kanten fransten so immer mehr aus und wurden auch unansehnlich. Bei einem Gespräch mit dem Hauswart schlug der vor: „wegwerfen und neue Rolltore“. Die hätten aber je Tor etwa 2000,- € gekostet ohne die Montage.

Klaus Disselkötter hatte ganz andere Ideen. Als Ingenieur hat er zunächst Ursachenforschung betrieben. Er fand heraus, dass die Befestigung der Laufschiene, an denen die Tore aufgehängt waren, nicht der Belastung entsprechend angebracht waren und sich daher durch die Belastung absenkten. Die Folge war, dass die Tore über den Hallenboden rutschten.



Klaus in Aktion



alte und neue Befestigung der Laufschiene

Er hat eine bessere Befestigung konstruiert und in Eigenarbeit zuhause zunächst ein Muster angefertigt. Als er sah, dass diese Befestigung ihren Zweck erfüllen konnte, hat er insgesamt 15 von diesen Befestigungen hergestellt (zurecht geschnitten, geschweißt, gebohrt, gesäubert und angestrichen) – wohlgerne in Heimarbeit. Das Material konnte er von einem Schrotthändler günstig erwerben. Dann hat er die Laufschiene angehoben und mit den neuen Befestigungen wieder montiert. Hierzu benutzte die „einfachen Maschinen“, die jeder Absolvent von Realschule oder Gymnasium aus dem Physikunterricht kennt (Rolle, Hebel, schiefe Ebene, Keil – Aha, Archimedes & Co. lassen grüßen).

Die alten Rollen wurden überholt. Die Wälzlager darin (Nadellager) hat er gesäubert und neu geschmiert. Die Tore selbst wurden nachgearbeitet. Die ausgefransteten Unterkanten hat er geschliffen und mit Verstärkungen aus verzinktem Blech versehen. Die senkrechten Türkanten wurden mit Blechen verstärkt. Das obige Bild zeigt, wie er gerade einen solchen Kantenschutz anbringt.



eine nachgearbeitete Tür - seitlicher und unterer Kantenschutz

Um die Türen beim Öffnen sicher in die Führungsschiene zu leiten, hat er kugelgelagerte Führungsrollen angebracht.



die Führungsrollen – es sind auch die Frostschäden zu sehen, durch die die Tore klemmten.

Der Anstrich – so Klaus Disselkötter – muss warten, bis trockene Witterung herrscht.

Klaus hat durch seine Aktion die Bootshallentüren entscheidend verbessert und überhaupt funktionsfähig gemacht. Zusätzlich hat er dem Verein etwa 10.000,-- € erspart, die für neue Rolltore fällig gewesen wären. Die nachgearbeiteten Hallentore gehen so leicht, dass man sie mit zwei Fingern verschieben kann und man am liebsten gar nicht aufhören möchte die Tore zu öffnen und zu schließen.

**Fazit: Einmal Ingenieur – immer Ingenieur**