

Teakdeck ohne Ve

Über die Restaurierung der „Safari“ auf der Hartmann-Werft in Hard haben wir schon in Heft 5/2006 berichtet. Die aufwändige Sanierung der Stahlschale ist abgeschlossen und etliche Meter Schweißdraht „verbraten“. Jetzt kommt das Deck wieder aufs Boot. Hier beschreiten der Eigner Michael Eller und die Bootswerft Hartmann interessantes Neuland.

Die „Safari“ soll später wieder weltweit unterwegs sein, hat sich Eller vorgenommen. Da können keine Kompromisse bei der Bausubstanz eingegangen werden, und das Boot muss mit minimaler Wartung praktisch für die Ewigkeit halten. Die „Sa-

fari“ soll sowohl unter tropischer Sonne als auch in frostigen Breiten mit Schnee und gefrierender Gischt einsetzbar sein.

Vor diesem Hintergrund ist die übliche Bauweise des Decks – Sperrholzplatten und Teakbelag – mit gewis-

sen Risiken behaftet. Das ist auch der Grund, weshalb man nur auf wenigen Blauwasseryachten ein Teakdeck findet. Bei aller Ästhetik sind solche Decksbeläge doch relativ empfindlich und Undichtigkeiten mit hohem Risiko und noch höherem Sanierungsaufwand verbunden.

Durch die Zusammenarbeit mit einer großen Zimmerei in der Nähe verfügt die Bootswerft Hartmann im vorarlbergischen Hard sowohl über große Bandsägen mit Vorschubapparat, in der Teakdielen hochkant aufgetrennt werden können, als auch über eine lange Vakuumpresse, in der normalerweise Leimbinder hergestellt werden und über eine

große Zylinderschleifmaschine, um die Decksegmente nach dem Verleimen plan zu schleifen.

Dadurch lag es nahe, ganze Segmente des Decks außerhalb des Bootes zu fertigen und auf die übliche Unterlage aus Sperrholz zu verzichten. Die Unterlage wird in diesem Fall selbst gefertigt, und zwar aus Teakholz.

„Das klingt sehr kostenaufwändig“, sagt Michael Eller. „Ich musste mich zunächst einmal mit dem Vorschlag der Werft gründlich auseinandersetzen.“

Jetzt ist Eller aber überzeugt, dass das nicht nur eine qualitativ gute, sondern auch eine wirtschaftliche Lösung ist, weil praktisch



Das Deck der „Safari“ wird ohne Sperrholzplatten aufgebracht. Der Unterbau besteht aus abgesperrtem Teakholz. Der Eigner erhofft sich davon eine bessere Haltbarkeit. Der Verschnitt, der beim Zuschnitt der Teakriemen ohnehin angefallen wäre, kann dafür benutzt werden. Dadurch müssen keine Kompromisse bei der Nutzschrift eingegangen werden.

Verschnitt



Die ersten beiden Schichten des Decks werden zweischichtig im Vakuum hergestellt und segmentweise dauerelastisch auf die Stahlverbände geklebt.



Hier sieht man die untere, längsverlaufende Schicht, die von der Mittel- lage abgesperrt wird. Darüber werden die Teakdeckleisten konventionell verlegt, sodass eine Drei-Schicht-Sperrholzplatte komplett aus Teak entsteht.



Mit der Zylinderschleifmaschine können die Platten genau plan geschliffen werden.

kein Verschnitt beim Teakholz anfällt, erklärt er. „Wir müssen bei der obersten Schicht keinerlei Kompromisse eingehen und verwenden nur das hochwertigste Holz mit kerzengerade stehenden Jahresringen“, erklärt Eller. Der Verschnitt, der dabei anfällt, kann für die unteren Lagen verwendet werden. Das Holz kann also komplett aufgebraucht werden.“

Zieht man die Kosten für die eingesparten Sperrholzplatten ab, sei dieses System kaum teurer als die übliche Methode, erklärt Eller.

Tatsächlich ergeben sich gewaltige Vorteile bei dieser Bauweise. Teak ist eine Holzart, die kaum arbeitet und vor allem sehr resistent gegenüber Fäulnis ist. Eine undichte Fuge in der Nuttschicht dürfte also wesentlich weniger dramatische Auswirkungen haben als bei einem Unterbau aus Gabun-Sperrholz. Wie sich die Lösung in der Praxis bewährt,

muss sich freilich erst noch zeigen. Die Verleimung wurde mit „WKT“, einem dauerelastischen Polyurethan-Kleber durchgeführt, der nicht nur Spannungen innerhalb der Leimfuge ausgleichen kann, sondern auch eine Sperrschicht gegenüber Feuchtigkeit darstellt. Deshalb wurde das Deck auch von unten mit dem Material beschichtet. So kann kein Kondenswasser ins Holz eindringen und Schäden verursachen.

Die Deckelemente selbst werden ebenfalls dauerelastisch mit den Verbänden verklebt, sodass auftretende Spannungen durch die breite Leimfuge absorbiert werden. Die dritte Lage wird in Form von Teakstäben entlang der Laibung verlegt und ebenfalls mit WKT verklebt. Schrauben werden dabei keine verwendet.

Lediglich die Elemente der Unter- und Mittellage werden mit Schrauben fixiert, bis der Kleber hart ist.

Hochsee Rennyacht

Safari

Bootsname	Safari
Flagge	Deutschland
Heimathafen	Bremerhaven
Konstrukteur	Paul Böhling
Baujahr	1955
Rumpfmateriale	Stahl
Deckmateriale	Vollholz Teak
Länge ü. A.	13,29 m
Breite	3,22 m
Tiefgang	1,91 m
Verdrängung	12,00 t
Segelfläche	100 qm

www.classic-hochsee-rennyacht.de