

# Bootsbau: Leim oder Faden

**Über diese Frage erhitzen sich häufig die Gemüter der Liebhaber klassischer Holzjachten, wenn es um die Restaurierung eines alten Rumpfes geht. Dabei ist der Streit müßig. Jeder Fall sollte sorgfältig und unvoreingenommen von allen Seiten untersucht werden, bevor man sich für die eine oder die andere Technik entscheidet.**

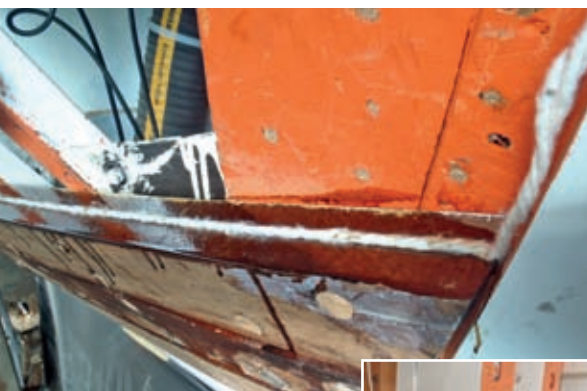
Anhand zweier gelungener Restaurierungsprojekte erklärt Uwe Baykowski, Bootsbaumeister, Gutachter für klassische Yachten und Chef der Werft des Kieler Yacht-Clubs in Strande, worauf Eigner und Werft unbedingt achten sollten. Natürlich stellt sich für den Eigner einer klassischen Holzjacht immer die Frage, wie originalgetreu die Restaurierung erfolgen soll, angefangen bei der Auswahl der eingesetzten Materialien bis hin zu den angewendeten Verfahren, um das klassische Erscheinungsbild der Yacht zu erhalten.

Dabei ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass vor allem richtig alte Klassiker im Laufe ihres Daseins häufig von ihren Voreignern schon verändert worden sind. Das fängt bei zeitgemäßen, effektiveren Beschlägen oder einem sparsameren Einbaumotor an und hört bei Segeln aus modernen, oft klassisch eingefärbten Kunstfasern noch lange nicht auf. Masten aus Carbon, sorgfältig mit einem Sprucefurnier beklebt, sind äußerlich kaum von in traditioneller Weise aus Spruce verleimten Masten zu unterscheiden.

Oberstes Entscheidungskriterium sollte für einen Eigner immer sein, das Leben seiner Yacht um viele Jahre zu verlängern, und natürlich spielen immer auch die Kosten eine wichtige Rolle. So ist der finanzielle Aufwand für eine Epoxy Verklebung der Planken schon allein deswegen größer, weil die



Bei der berühmte 12mR Yacht „Anita“, Baujahr 1938, entschied man sich bei der Neubepankung für die moderne Variante mit der Epoxy-Verklebung. So entsteht ein besonders steifer Rumpf.



Neue Planken für die „Gudrun“, Baujahr 1918. Die Entscheidung fiel für den traditionellen Aufbau mit Faden, um einen Rumpf aus einem Guss zu erhalten.



Fotos: Baykowski

Arbeiten bei einer Temperatur von mindestens 15 Grad und bei möglichst gleichbleibender Luftfeuchtigkeit durchgeführt werden müssen, will man ein optimales Ergebnis erzielen. Die traditionelle Beplankung ist hingegen in jeder Umgebung machbar. „Wenn sich da dann Spalten auftun, werden die einfach dicht kalfatert“, erklärt dazu Uwe Baykowski.

Die berühmte 12mR Yacht „Anita“, 1938 bei Abeking & Rasmussen auf Kiel gelegt, ist ein gelungenes Beispiel für die Restaurierung des Rumpfes mittels der Epoxy Klebtechnik. Der Rumpf war seinerzeit in traditioneller Bauweise mit Mahagoniplanken auf Stahlspanten hergestellt worden. Dazu hatten die Bootsbauer über die ganze Länge der schmalen, nach oben zeigenden Seite der Planken mit einer Art Meißel und einem Schlagwerkzeug eine gestauchte Nut geschlagen. Es wurde also kein Material abgetragen oder heraus gefräst. In diese Nut wurde dann ein in Leinöl getränkter Baumwollfaden eingelegt, der die Stoßnaht schon im trockenen Zustand des Holzes abdichtete. Auf diese Weise wurde Planke auf Planke gesetzt. Die vom Holz später aufgenommene Feuchtigkeit erzeugt starke Kräfte, die einen so hohen Pressdruck bewirken, dass das gestauchte Holz der Nut nach oben gedrückt wird und die Planken zusätzlich abgedichtet werden. Diese Bauweise erfordert ein hohes Maß an handwerklicher Genauigkeit.

Im Jahr 2012 war es dann soweit, die Yacht musste im Unterwasserbereich neu aufgeplankt werden und die Frage traditionell oder modern stand im Raum. Nach Abwägung aller Faktoren entschied sich der Förderverein „Freunde der SY Anita“ um Volker Christmann für die moderne Variante, bei der die Planken Stoß auf Stoß stumpf mit Epoxy verklebt werden. Die Gründe hatten mit dem Vorleben der „Anita“ zu tun. Kielbalken, Achtersteven und Achterstevenknie waren schon vor einigen Jahren neu verleimt und mit Epoxy gesperrt worden. Ebenso waren beide Seiten des Rumpfes im gesamten Freibordbereich bis zur Wasserlinie 1996 ausgeleitet und neu aufgeplankt worden. Dazu waren die Sipo Mahagonileisten mit Epoxy ein- und auf die Stahlspanten aufgeklebt worden. „Zusammen mit den stählernen Spanten hatte das schon eine wunderbar feste Struktur ergeben“, so Uwe Baykowski, der die „Anita“ als Gutachter untersucht hatte und für die Bauaufsicht zuständig war. Die zu erneuernden Planken würden also an den Schiffsenden und am Schiffsboden in die vorhandene feste Struktur hineinlaufen und, da sich dort nichts mehr bewegt hatte, war eine Rissbildung dort und an dem Stoß von Freibord und Wasserlinie nicht mehr zu befürchten. Auf diese Weise würde ein Rumpf mit einer einheitlichen sehr steifen Struktur entstehen.

Voraussetzung für das Gelingen war auch, dass die neuen Sipoplanken gut getrocknet waren und in der Bauphase auch das Schiff von innen trocken gehalten wurde. Zudem wurde in Ergänzung zur Außenlackierung innen eine Dampfsperre aus Epoxylack aufgebracht, so dass weder von außen noch von innen Wasser in das Holz eindringen konnte. Heute zeigt sich die Anita als eine pflegeleichte Schönheit, bei der ein Nachkalfatern noch nicht nötig war.

Nicht minder schön ist „Gudrun“, eine 20 Meter lange kuttergetakelte Colin Archer Yacht, die 1918 auf der schwedischen Langedrag Werft vom Stapel lief. Nach einer wechselvollen Geschichte, die die Gudrun schon 1933 in den Kieler Yacht-Club geführt hatte, dann als Ausbildungsboot an die DHH-Yachtschule in Glücksburg, wurde sie 2010 von den KYC-Mitgliedern Johannes-Christian Ahrens und Joachim Umlauf übernommen.

Auf der Yachtwerft Glückstadt wurde die Gudrun III dann 2014 fachmännisch restauriert. Das traditionell auf Holzspanten und einige mit Holz verkleidete Stahlspanten geplankte Unterwasserschiff war noch in Ordnung. Im Freibord über Wasser waren neben den Kambala- auch einige Kieferplanken eingebaut worden, die alle Splint aufwiesen, stellenweise marode waren und erneuert werden mussten. Die Entscheidung fiel in diesem Fall gegen Leim und für den traditionellen Aufbau mit Faden, um einen Rumpf aus einem Guss zu erhalten, der zwar nicht eine so hohe Steifigkeit aufweisen würde wie ein verleimter Rumpf, oder anders ausgedrückt, der eine homogene Schale darstellt, bei der andererseits aber die Gefahr des Reißens an der Nahtstelle zwischen über Wasser und unter Wasser so gut wie ausgeschlossen ist.

Die Arbeiten wurden auf der Yachtwerft Glückstadt unter der Leitung von Bootsbaumeister Heiko Bierwitz mit unglaublicher Präzision ausgeführt. So wurden die Nuten mit einem pneumatischen Stempel auf den Millimeter genau in die Planken gedrückt. Beim fertigen Rumpf sind die Nähte zwischen den Kambalaplanken kaum zu erkennen. Natürlich kann bei intensiver Sonneneinstrahlung eine Naht mal aufgehen, aber das war früher auch so. Viel hängt bei diesem Verfahren auch von der Trockenheit des verarbeiteten Holzes und auch der anschließenden Pflege und der Art der Lackierung ab. Wenn sich später die Plankengänge etwas abzeichnen, hat Eigner Johannes Ahrens nichts dagegen. „Schließlich soll man ruhig sehen, wie dieses Boot gebaut ist.“

**Kontakt:** Uwe Baykowski

Tel: +49 (0)4349 / 398, werft@kyc.de