BB17 – 94 Menemsha

Werkstattbericht

Im Jahre 2012 übernehmen wir unsere BB17, Baujahr 1966, Segelnummer 94 vom Vorbesitzer am Tegernsee. Dort stand sie fast fünf Jahre lang eingelagert in einer Tenne. Die ersten 50 Jahre ihres bisherigen Lebens verbrachte sie auf dem Tegernsee und oft auch in langen Törns auf der Ostsee. 2012 wurde sie von uns, nach einer gründlichen Voruntersuchung durch einen erfahrenen Bootsbauer im Chiemsee zu Wasser gelassen, auch um zu erfahren, ob neben Äußerlichkeiten auch substantielle Schäden die augenscheinlich nicht erkennbar waren, bestanden. Im Winter 2012/13 wurde sie dann in der Werft einer grundlegenden Sanierung unterzogen, bei der Planken im Unterboden ausgetauscht, Fugen verleistet und Spanten verstärkt oder ausgetauscht wurden. Äusserlich wurden alle Lackarbeiten ausgeführt, und das Teakdeck überarbeitet.

Danach machte sie uns viel Freude, auch wenn sie mit den häufigen Schwachwindperioden (=auch Flauten) des Chiemsees wenig anzufangen wusste. Auch dies war ein Grund, ihr einen neuen Namen zu geben. Ihr bisheriger Name „Wildgans“ wurde ersetzt durch „Menemsha“. Menemsha, das ist indianisch und heißt „Stilles Wasser“. Aber wie das Bild oben zeigt, finden Menemsha und der Chiemsee dennoch immer wieder großen Gefallen aneinander.

Im Winter 2022/2023, zehn Jahre später war dann wieder ein Werftbesuch fällig. Undichtigkeiten, strukturelle Schwächen und Lackierarbeiten waren fällig. Bevor aber ein erwartungsgemäß teurer Auftrag erteilt wurde, holten wir uns Meinungen von verschiedenen kundigen Bootsbauern ein. Der Aspekt der Wirtschaftlichkeit war uns bei einem sechzig Jahre alten Schiff kein vorrangiger Maßstab, hingegen die Fragen, was trägt am besten zum Werterhalt bei, welche Werften haben die höchstmögliche Holzbaukompetenz und wer bietet auch noch das bestmögliche Preis-/Leistungsverhältnis.
Auch wenn unsere Suche weiträumig vom Südufer des Bodensees bis in den südbayerischen Raum reichte, fündig wurden wir dann in unserem Nachbarort bei einer Werft, die bereits vier andere BB17, sowie Nationale Kreuzer und Schärenkreuzer in Pflege hatte, ein echter Holzbootexperte!

BB17 – 94 Menemsha

Alles begann jetzt mit einer sehr ausführlichen Untersuchung des Rumpfes, der Pflicht und des Decks, des laufenden und des stehenden Guts. Allein der Mast blieb außen vor, da er erst vor zwei Jahren grundlegend überholt wurde.

Es entstand eine lange To-Do-Liste, die vor allem die folgenden Mängel und Schäden beinhaltete:

1. Offene Fugen und Löcher, die auch im Wasser nicht mehr dicht wurden:

   Fugen dieser Art führen auch zu Faulstellen im direkten Umgriff, wie auf dem rechten Bild zu sehen ist.

2. Undichtes Vorderdeck,
   aufgrund einer unbeachteten Undichtigkeit verrotteten die Decksbalken in Vorschiff. Damit entsteht eine Instabilität und in Folge eine geringere Formstabilität, ganz abgesehen von zunehmender Undichtigkeit des Teakdecks und leichte Fäulnis im Rumpf.

3. Uberprüfung der Kielbolzen und des Totholzes, der Wrangen und der Spanten

4. und als Neuerung der Einbau eines elektrischen Unterflurmotors

Der Rumpf

1. Austausch von Planken
Hier war nur eine Planke teilweise auszutauschen. Auf dem Bild ist gut zusehen, wie die der Anschluss an die bestehende Planke mittels schrägem Anschnitt bereits beim Ausbau vorbereitet wird.

2. Fugen

Der Rumpf ist über der Wasserlinie durch Verleimung der Planken sehr steif und dicht. Unter Wasser sind die Planken stumpf gestoßen und werden im Wasser durch Quellen dicht. Diese Eigenschaft mindert sich im Alter.
Wir haben entschieden über wie unter der Wasserlinie derartige Fugen zu verleisten:

Auf den Bildern sind die Fräsungen gut zu sehen. Über der Wasserlinie werden die Leisten dann beidseitig, unter Wasser nur einseitig verleimt. Die Leisten stehen als verleimter Rohling 5 bis 10 mm über die Rumpfoberkanten hinaus. Dann werden sie abgehobelt, bis dass sie eine homogene Oberfläche mit den Planken bilden:

Die so entstandene Oberfläche des Rumpfes wird vollständig geschliffen und somit auch vom Altlack befreit:

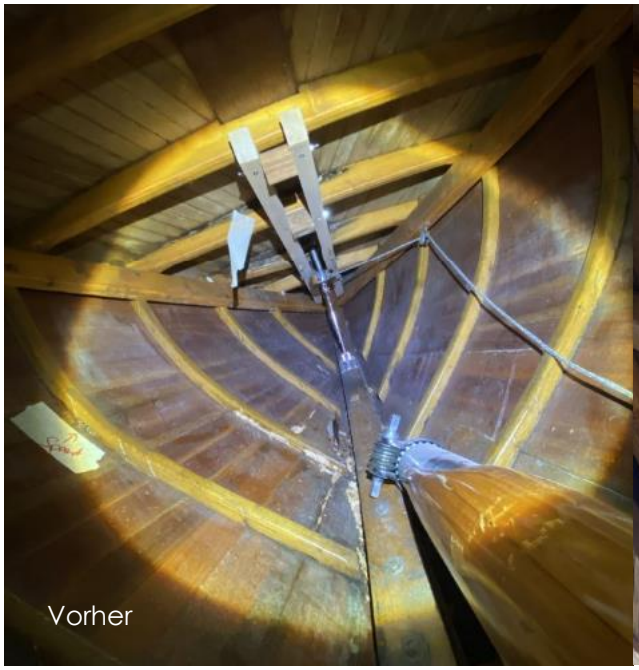
Der Rumpf unter dem Wasserspiegel wurde mehrfach grundiert und mit Antifouling beschichtet.
Der Rumpf über Wasser wurde bis zu achtmal lackiert, bis er schlussendlich hochglänzend erstrahlte.

Auf diesem Foto sieht man unter dem neuen Lack auch die Spuren, die im Laufe von sechzig Jahren entstanden sind, hier unter anderem die verschlossenen Bohrungen einer früheren Halterung für den Außenborder, der auf der Ostsee notwendig war.

3. Austausch der Decksbalken

Das Teakdeck offenbarte vor der Sanierung im vorderen Deck leichte Verwerfungen, da die Unterkonstruktion nicht mehr tragfähig war. Wir hatten sie deshalb provisorisch verstärkt (siehe Bild auf Seite 5). Die Sanierung dieses Bereichs war der aufwändigste Teil der Arbeit. Hier gab es die Möglichkeit, entweder das Teakdeck zu demontieren, um von Oben den Austausch der Decksbalken zu ermöglichen, oder aber das Teakdeck zu belassen und seitlich in den Rumpf eine Montageöffnung zu schneiden, so dass die Decksbalken von unten ausgetauscht werden können. Der zweite Weg war der sinnvollere.

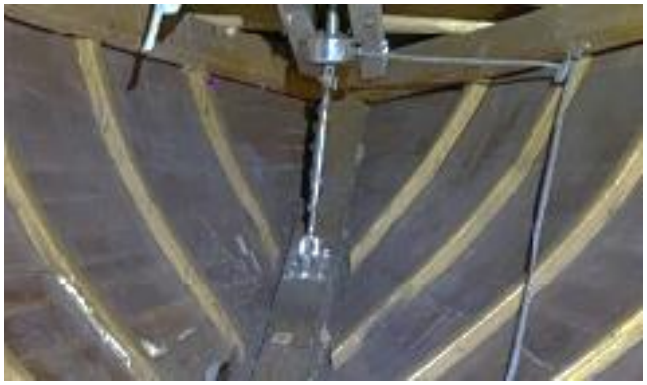
Die verrotteten Decksbalken wurden von unten ausgebaut und dienten als Lehre für die neuen Exemplare. In diese wurde vor dem endgültigen Einbau die statisch wichtige Unterkonstruktion aus Mahagonie eingeklinkt, die die Steifigkeit vom Bug bis zum Mast liefert, so dass hieraus auf Deck unter anderem die Klampe kraftschlüssig montiert werden kann.



Anschließend wird das Teakdeck wieder mit der neuen Unterkonstruktion verschraubt.

Die Öffnung im Rumpf wurde wieder neu beplankt, wobei neues Mahagoniholz verwendet wurde. Farbliche Abweichungen des Holzes wurden mit eine leichten Beize angeglichen.

Das Vorstag mit dem drehbaren Fuß der Rollfock erhielt eine wasserdichte Decksdurchdringung um auch hier zukünftige Leckagen zu vermeiden. Damit konnten die Zug- und Druckbelastungen sicher und wasserdicht zum Vorsteven abgeleitet werden:



4. Kiel und Totholz

Hier wurde ebenso alles bis auf die Holzoberflächen geschliffen, um eventuelle Schwachstellen erkennen zu können. Hier gab es keinen Sanierungsbedarf, auch die Kielbolzen waren alle noch vollständig intakt. Somit konnte hier gleich wieder der äußere Schutz aufgetragen werden, nachdem die Lager des Ruderblattes kontrolliert und neu justiert wurden.

5. Teakdeck

Den hinteren Teil des Teakdecks hatten wir mit Hilfe von fleißigen Nachbarn bereits saniert. Dieser war noch fehler- und rissefrei, somit dicht. Im vorderen Bereich des Decks bestand hingegen noch Handlungsbedarf.

Hier wurde die Fugenmasse ausgefräst, die Kanten sauber geschliffen, grundiert und neu verfugt. Anschließend wurde das komplette Teakdeck gereinigt und geschliffen. Eine weitere Behandlung erhielt das Teakdeck nicht. Das gelegentliche Reinigen mit Wasser und Schrubber in Holzfaserrichtung sind völlig ausreichend, eine dichte Persenning ist auch sehr hilfreich.

6. Elektrischer Flautenschieber

Wir hatten jahrelang einen elektrischen 24 Volt Außenborder. Die immer wiederkehrende Montage vor und Demontage nach dem Segeln ist jedoch mühsam und von Frauen kaum zu bewältigen.

Der Austausch gegen einen fest montierten Flanschmotor (Aquamot) am Rumpf war deshalb naheliegend. Die BB17 ist ein, für seine Größe schweres Boot, auf eine entsprechende Motorleistung ist zu achten. Wir haben den Motor mit einem Faltpropeller versehen. Da die Motoren nur gelegentlich und auch jeweils nicht lange in Betrieb sind, verschmutzen die Gelenke des Faltpropellers leicht, so dass der Propeller nicht richtig öffnet. Die Folge sind Vibrationen durch die entstehende Unwucht und Leistungsverluste. Sehr hilfreich ist der mechanische Fahrtenregler, der wahrlich besser zu einem Klassiker passt als eine Funkfernsteuerung!

7. Sonstige Arbeiten

Der Rumpf wurde innenseitig geschliffen und imprägniert. Das sollte man regelmäßig alle paar Jahre machen. Dabei ist darauf zu achten, dass nicht zu viel Imprägnierlösung aufgetragen wird, dass dann im Frühjahr das Dichtquellen der Planken behindert.

Das Schleifen und Lackieren der lackierten Deckaufbauten haben wir vertagt. Es war mittlerweile schon Mitte April und die Lust zu Segeln schon groß. Diese Arbeiten stehen jetzt an.

8. Ins Wasser lassen

Bislang sank das Schiff beim Einheben in den Hafen wie ein Stein. Nach zwei Tagen in der Gurtsicherung wurde es wieder angehoben, eine Tauchpumpe wurde in den Rumpf gelegt und das Schiff schwamm. Am dritten Tag konnte die Pumpe gegen die (zuverlässige) Bilgenpumpe ausgetauscht werden. Dennoch waren immer drei bis fünf cm Wasser in der Bilge.
Nunmehr, nach den langen Arbeiten in der Werft schwamm das Schiff sofort, völlig dicht und trocken schon nach dem Einheben. Auch im Verlaufe der gesamten Segelsaison war sie vollkommen dicht.

9. Fazit:

Der Aufwand war groß! Handwerklich wie wirtschaftlich! Das Segeln wurde ohne die vielen Vor- und Nacharbeiten einfacher, ein trockenes Boot ist zudem angenehmer.

Für das Geld hätten wir uns auch eine gut erhaltene PVC-Kieljacht kaufen können, ein Gedanke, der niemals im Raume stand und der dem überzeugten Segler eines hölzernen Klassikers auch niemals gekommen wäre.

Wir hatten vor Beginn der Arbeiten auch überlegt, den Rumpf unterhalb der Wasserlinie mit einer PVC/GFK – Schicht zu versehen. Manche sprechen hier von einem Leichentuch, ein hartes Wort, das aber auch vielfach missverstanden wird, da diese Art der Beschichtung vorab die Sanierung des hölzernen Bootskörpers nicht ersetzt. Wer seinen unsaniertes Boot beschichtet, der begeht einen grundlegenden Fehler. Wichtig ist immer, das keine Feuchtigkeit, kein Wasser, im Besonderen von oben eindringen kann und Fäulnis fördert. Es sprechen unserer Meinung nach vor allem zwei Gründe gegen diese Art der Abdichtung:

1. Viele der vorbereitenden Arbeiten, die wir notwendigerweise ausgeführt haben, sind auch vor einer Beschichtung notwendig, der Preisvergleich führt letztendlich bei der GFK- oder Kunststoffbeschichtung zu keinem Vorteil.

2. Der klassische Bootsbau in Vollholzbauweise ist ein handwerkliches und auch sehr nachhaltiges (Kunst-) Handwerk. Es gibt nur noch ganz wenige Bootsbauer, die dieses Handwerk beherrschen! Für diese ist dann die Restaurierung, oder auch nur Reparatur oder Wartung eines hölzernen Klassikers Überzeugungsarbeit. Zudem bietet diese klassische Bauweise den Vorteil, weil sie eine Reparatur, auch den Austausch von Bauteilen so leicht ermöglicht.
Warum sollte man eine derartige handwerkliche Meisterleistung mit artfremdem Material und anderer Arbeitsweise umkleiden, wenn die eigentliche und richtige Lösung sich schon aus dem Baukonzept ergibt? Wir sind sehr froh, einen Bootsbauer gefunden zu haben, der das gleiche Verständnis hatte.