



Erneuerung des Teakdecks

Bedingt durch jahrelange Abnutzung waren die Fugen nicht mehr tief genug und lösten sich im Sommer an den Flanken bzw. ganz aus den Fugen. Die Schraubenköpfe traten hervor und die Reparaturarbeiten im Herbst wurden immer umfangreicher, so dass ich mich für eine Erneuerung des Teakdecks durch einen Profi entschied. Natürlich hätte ich alle Fugen nachschneiden können, alle Schrauben tiefer einbohren können, aber diese Art der Restaurierung wäre ähnlich teuer geworden.

Hier mit blauem Tape gekennzeichnet die Fugen, die sich im Laufe eines Sommers ganz, bzw. an den Flanken gelöst hatten. Von Jahr zu Jahr wurden diese Stellen immer mehr. Im Bild erkennbar habe ich die defekten Fugen mit Tape gekennzeichnet.



Einen echten Profi fand ich dann schließlich in Elburg in Holland. Der sollte mein Deck erneuern.

Zunächst wurde an Deck jedes einzelne Teil vermessen, wo es an Deck platziert war. Dieses wurde auf den einzelnen Teilen notiert. Das war deshalb wichtig, da die Schraubenlöcher mit zugespachtelt werden sollten um ein komplett dichtes Oberdeck zu erhalten. Die genauen Positionen braucht man, da das Deck teilweise für bestimmte Beschläge (z.B. Klampen, Genuaschienen) bereits bei Bau verstärkt wurde.

Dann alles demontiert und das gesamte Teakholz entfernt. Danach mussten alle alten Löcher der Schrauben verspachtelt werden. Das Deck wurde geschliffen. Man kann nur staunen, wenn man sieht, wie viele Löcher es im Deck durch die Verschraubung gibt und man versteht schon, dass auch so manches Teakdeck undicht werden kann.



Nachdem alles demontiert war, konnte man auch sehr gut prüfen, ob der Untergrund schon stellenweise weich geworden war, ein bekanntes Problem bei älteren Schiffen. Nachdem alles in Ordnung schien, konnte das Deck für die Aufnahme des neuen Belages vorbereitet, das heißt noch einmal gespachtelt und geschliffen werden.

Spätestens jetzt wäre auch der Zeitpunkt gewesen, für neue Ausrüstung einen verstärkten Unterbau einzuarbeiten. Dieses aber war bei mir nicht der Fall. Also wenn neue Ausrüstung, dann vorher planen und jetzt die Verstärkungen einbauen.

Ich entschied mich für das Verlegen von einzelnen Stäben. Und dick sollten sie auch sein. Neben den üblichen 9 mm starken Leisten, wurden auch 12 mm Stäbe angeboten. Der preisliche Unterschied war nicht ganz so groß.. Dafür entschied ich mich. Damit sollte ich für lange Zeit Ruhe haben. Bei Hallberg sind die Stäbe etwas schmaler als üblich. Auch dieses wurde berücksichtigt.



Die eigentliche Arbeit begann. Stab für Stab wurde verlegt. Jeder einzelne wurde in einem Ofen mit Wasserdampf biegsam gemacht und anschließend an Deck angepasst. Danach in ein Klebebett aus Sikaflex gelegt und mit einer Vielzahl von kleinen Bleigewichten (jedes einzelne 1 Kg schwer) fixiert. Pro Stab wurden auch schon mal mehrere 100 Gewichte verteilt, je nachdem wie lang er war.

Dadurch, dass die Stäbe vollflächig verklebt wurden, ersparten wir uns die Schrauben und damit auch die neuen Löcher im Deck. Folgerichtig können damit zukünftig auch keine Schraubenköpfe bei Abnutzung sichtbar werden.

Es gibt unterschiedliche Meinungen dazu, ob Sikaflex oder etwas anderes, ob Schrauben oder Verkleben. Ich habe hier mal auf den Fachmann gehört, der mir sehr kompetent erschien. Die Klebstoffe haben sich mit Sicherheit seit dem Baujahr des Schiffes (1982) weiterentwickelt. Damals war Sika wohl nicht die erste Wahl. Durch die Weiterentwicklung der Produkte soll Sika heute aber zu den bevorzugten Klebern gehören. Ich will aber nicht verschweigen, dass es hier unterschiedliche Meinungen mit Pros und Kontras gibt.



Da immer nur 3 - 5 einzelne Stäbe pro Tag verlegt wurden, dauerte das ganze natürlich entsprechend lange. Im Prinzip den ganzen Winter. Dagegen hatte ich nun aber gar nichts, denn statt ein Hallenwinterlager (wie sonst üblich) anzumieten, stand mein Schiff den ganzen Winter in der geheizten Halle des Schiffszimmermannes. So konnte ich die Gebühr für das Winterlager einsparen. Ich konnte jederzeit selbst am Schiff arbeiten und habe das auch redlich ausgenutzt. So schön warm im Winter hatte ich es noch nie.



Nachdem alle Stäbe verlegt waren, wurden sie großzügig vergossen. Es folgte wieder eine Wartezeit in der alles gut durchtrocknen sollte.

Nach Meinung des Zimmermannes sind die Trocknungszeiten fast der wichtigste Teil der Deckserneuerung. Sie sind entscheidend für die Langlebigkeit der Verklebung.

Erst dann begann man, die groben überflüssigen Sikaflexstreifen zu entfernen, bevor geschliffen wurde. Jetzt ließ sich schon ahnen, wie das Deck einmal aussehen würde und die Vorfreude stieg.



Ich war begeistert. Das war für mich alte Handwerkskunst. Bis in das aller kleinste Detail eine wirklich saubere Arbeit mit einem ansprechenden Ergebnis. Stundenlang saß ich auf meinem Schiff und schaute mir das neue Deck an. Ein perfektes Finish.

Jetzt fielen auch meine letzten Zweifel und ich war froh, mich zu diesem Schritt entschlossen zu haben



Hier noch ein paar Bilder zum Genießen



Wohin man auch sah, alles schien perfekt. Das neue Deck passte auch super zu den bereits von mir vorher installierten Lüftungshauben. Bereits vor 3 Jahren hatte ich die GFK Hauben durch entsprechende Holzhauben ersetzt. Lediglich die Hutzen selbst, waren noch aus Plastik.



Das fast fertige Teakdeck vor Augen, bereute ich meinen Entschluss für ein neues Deck keine Sekunde. Ein Überarbeiten des alten Decks wäre fast so teuer (ca. 70 %) geworden wie ein neues Deck. Dafür aber wäre in ein paar Jahren das ganze Spiel von vorne angefangen. Bis heute, und es ist bereits 4 Jahre her, habe ich außer gelegentlichem Schrubben (natürlich nicht in Faserrichtung) mit grüner Neutralseife noch keinen Handschlag am Deck machen müssen.

Ich hoffe, es bleibt auch noch eine ganze Weile so. Natürlich wird der goldbraune Farbton nicht bleiben und das Deck wird in Ehren ergrauen. Wie so oft gehen auch hier die Meinungen auseinander, ob ein goldbraunes (mit Öl behandeltes) Deck besser aussieht als ein verwittertes graues. Ich mag mein ergrautes Deck.

