

news

“Andromeda” Wasserstandsmeldung von Oliver Bahr

Die Oertz-Yacht „Andromeda“ - sie war einmal ein Fall unserer Aktion „Rettet die Klassiker“ - geht mit Riesenschritten ihrem zweiten Frühling entgegen. Noch steht der Plan, die Yacht Anfang Mai zu Wasser zu bringen und Masten zu stellen, um dann Ende Mai in Neustadt bei der Oertz-Regatta dabei sein zu können. Oliver Bahr, Motor dieses großen privaten Restaurierungsprojektes, hält für den „Klassiker!“ Rückschau auf die Mühen, aber auch die Erfolge des letzten Jahres:

„Wo standen wir vor einem Jahr?

Eine der größten Aufgaben war mit Sicherheit die Erneuerung der Decksbalken. Hier ging es nicht nur um den Austausch der verkohlten Balken, nein, es mussten am Schluss doch alle Decksbalken erneuert werden, da wir festgestellt hatten, dass die Bucht sich im Laufe der Jahrzehnte entgegen der ursprünglichen Ausführung verändert hatte, sprich flacher geworden ist. Diese Arbeiten haben bis in den April 2011 hinein gedauert. Vor dem Verlegen des Decks haben wir Anfang April zu einem, im wahrsten Sinne des Wortes, „open ship“ eingeladen, zu dem ca. 35 Interessierte den Weg nach Neuhaus fanden. Es konnte nicht nur die neue

Decksbalkenkonstruktion angesehen werden, sondern auch eine Menge Dias aus besseren Zeiten der Andromeda, die Helga und Jochen Scheidt (Voreigner aus den 1970ern) mitgebracht hatten.

Nun konnte die Verlegearbeit der Planken beginnen. Diese hatten wir beim Holzhändler auf 38 mm Stärke aufsägen und von der Unterseite mit einer Ziernut fräsen lassen. Außerdem wurden die Hölzer bereits 2x weiß von der Unterseite gestrichen, um später im Schiff so wenig Überkopf-Arbeit wie möglich zu haben. Diese Verlegearbeit ging flott von der Hand und man konnte sich jeden Abend über einen weiteren

sichtbaren Fortschritt freuen.

Die ca. 2.000 Proppen wurden in Werkstattarbeit hergestellt und konnten dann am Schiff zügig eingesetzt werden. Abstechen, vergießen und schleifen bildeten den Abschluss. Ende Juni konnte ich dann nach fast 20 Monaten Arbeit barfuß über das herrliche Deck laufen. Wahnsinn!

In der Zwischenzeit fand die Suche nach einem geeigneten Stamm für den Großmast ihren Abschluss, der jetzt seit fast einem Jahr vor sich hin trocknet.

Sämtliche Beschlagteile aus Metall sind vor Beginn der Abrissarbeiten des



FT NORD: Fehmarn | Fehmarnsund 6 | T 04371/67 13 WERFT SÜD: Radolfzell | Strandbadstr. 25 | T 077 32/10 180



Die Spezialisten im
Boots- & Yachtbau

Unsere hochkarätigen Bootsbauer überholen und restaurieren Ihr Boot.

Wir fertigen Neu- und Innenausbauten, optimieren und trimmen Boote und segeln sie an die Spitze.

www.martin-yachten.de

Decks in Pläne eingezeichnet und beschriftet worden. Nun musste für deren Aufarbeitung eine Lösung gefunden werden, da wir alle noch einsetzbaren Teile wieder verwenden wollen. Hier sind wir beinahe an der technischen und auch finanziellen Machbarkeit gescheitert. Der Großteil der ca. 200 Teile wurde 1923 aus Vollstahl hergestellt und einfach verzinkt. Dieser Schutz hat über die Jahre stark gelitten und dadurch sind die Teile angefressen, ausgeschlagen und somit unansehnlich geworden.

Es fand sich kein Betrieb in Norddeutschland, der diese Teile säubern, glätten und danach seewasserbeständig beschichten konnte. Eine Feuerverzinkung sollte es nicht mehr werden. Nach langen und nicht zufriedenstellenden Testbearbeitungen fanden wir endlich einen Betrieb in der Nähe von Bauzen, der die Beschichtung in der gewünschten Optik und Qualität aufbringen kann. Leider kann auch diese Firma die Vorarbeiten nicht maschinell machen. Nun hieß es, nicht weiter suchen, sondern eine zweite Flex kaufen und sich dann mal für ca. 200 Stunden nach Feierabend in die heimische Werkstatt verziehen und unter Einsatz von hunderten von Schleif- und Polierscheiben die Teile glätten. Zwischendurch immer mal zum Schlosser, um nicht schleifbare Dellen, Fugen und Risse schweißen zu lassen. Diese Arbeiten werden jetzt beendet und die restlichen Teile zur PVD-

Beschichtung nach Bauzer verschickt. Wir werden einen guten Kompromiss zwischen optisch hübsch aufgearbeiteten, aber dennoch sichtbar alten Originalteilen erreichen.

Die Arbeiten am Rumpf verliefen in einem überschaubaren Rahmen. Durch den Voreigner wurden in den 1990er die Planken im Unterwasserbereich erneuert, was uns jetzt zugute kam.

Die diversen Farbschichten wurden entfernt, die Nähte ausgekratzt und danach war der Unterwasserbereich schon fast fertig zum Kalfatern.

Dieses wurde mit Baumwolle und Pech durchgeführt. Die Planken im Überwasserbereich stellten uns dagegen vor größere Probleme, da diese z.T. noch Original von 1923 waren. Dadurch bedingt waren die Plankenstöße und Kanten so stark abgenutzt, dass wir uns nach vielen Diskussionen fürs Ausleiten entschieden haben. Danach konnte gespachtelt und geschliffen werden, um hier eine möglichst glatte, saubere Oberfläche für die Lackierung zu bekommen. Die ersten beiden Grundierungsanstriche sind mittlerweile erfolgt. Witterungsbedingt kam es im Februar fast zum Stillstand auf der Baustelle, da die Halle nicht beheizt ist und nach 2 Stunden die Finger und Füße in den Gefrierzustand übergangen. Leimarbeiten waren vorher schon nicht mehr möglich. Hier kam uns ein befreundeter

Betrieb aus Cuxhaven entgegen, der uns in dieser Zeit seine beheizten Hallen zur Verfügung stellte. So konnte die Zeit genutzt werden, um die Rahmen des Niedergangs, der beiden Skylights und der Luken vorzubereiten. Das Cockpitsüll konnte noch vor dem Frost verleimt und montiert werden. Sämtliche Rahmen sind bereits angepasst und mit dem Deck verschraubt.

Heute geht es an die Montage der Leisten im Cockpit-Bereich und die Festsetzung des Motors. Die Welle konnte nach gründlicher Reinigung mit neuer Stopfbuchse schon wieder eingesetzt werden. Der neue Propeller liegt fertig in der Werkstatt.

Es laufen jetzt die Abschlussarbeiten an den Aufbauten an Deck, nebenher sind alle zu lackierenden Flächen schon gesäubert und fein geschliffen worden, so dass ab Ende März mit den Lackierarbeiten begonnen werden kann.

Der Mastrohling ist schon einmal angezeichnet und gehobelt worden, die Dimensionen gehen allmählich in Richtung Yacht. Der Besan, der durch den Brand nicht beschädigt wurde, ist abgezogen und wartet geduldig auf Farbe und Pinsel.

Wir werden es schaffen, Ende Mai in Neustadt mit dabei zu sein. Bis dahin gibt es noch viel zu tun, weshalb ich jetzt auch meinen Bericht beende.“

Walsteds
Baadewerft

Walsteds Baadewerft · Saugkærvej 21, Thuro · DK-5700 Svendborg · Telefon: +45 6220 5168 · Fax: +45 6220 5124 · info@walsted.dk · www.walsteds.dk



Gutes Handwerk für alle

Die Walsted-Bootswerft beschäftigt sich mit dem Neubau, der Renovierung und der Reparatur von Booten. Seit dem Beginn im Jahre 1949 sind Qualität und gutes Handwerk zusammen mit einem engen Kontakt zum Kunden das Kennzeichen der Werft.

In all den Jahren sind bei Walsteds unzählige klassische Segelboote renoviert worden, und zwar mit dem Augenmerk auf Qualität, wobei die Seele des Bootes stets bewahrt wurde.