

Kunststoffschweißer (PE) gesucht!

Wenn bei einer längst volljährigen Yacht (Bavaria 37/3, Bj. 2001) ein kleiner Riss im 150 Ltr. Frischwassertank unter Druck für ziemlich großen Ärger sorgt, gibt es keine professionelle Hilfe?



Im Heimathafen Heiligenhafen & umzu leider nicht. Die Werften und andere Profis können nicht helfen. Ein Experte der [Schweißtechnischen Lehr- und Versuchsanstalt Hannover](#) kann genau erklären, **wie** das geschweißt werden könnte, aber wir machen sowas nicht.

Es geht auch nicht in Hannover, es geht nur da, wo sich die „Kalami Star“ befindet, üblicherweise in Heiligenhafen. Doch die Yacht ist beweglich und kann überall hinsegeln, wo sie mit 1,85 m Tiefgang und 16 m Masthöhe hinkommt.

Neuer Tank? Es gibt weder über [Bavaria](#) (Hersteller), noch über [SVB](#) Ersatz. „... nicht mehr lieferbar.“ Ausbauen und gegen einen neuen Tank tauschen so gut wie unmöglich – Foto oben. Der Tank ist richtig gut verbaut und gegen verrutschen im unteren Bereich einlamiert. Der Aufwand ist einfach zu groß, also schweißen.

Kunststoffschweißer (PE) gesucht & gefunden!

Meine „Ausschreibung“ bleibt ohne Reaktion, doch zwei „alte Bekannte“ melden sich. Lothar und Frank, beide Profis. Beide kennen die „Kalami Star“ in und auswendig, waren und sind immer noch meine Helfer in größter Not. Lothar hat jahrelang beim Kranen und bei der Elektrik geholfen. Frank ist „mein Maschinist“. Beide schicken Lösungsvorschläge, Lothar schreibt u.a.:

„PE kann man mit entsprechendem Primer vorbehandeln und kleben, oder mit PE-Schmelzklebestäben, Heißluftpistole (mit Temperaturregelung) mit entsprechender Düse auch schweißen. Dazu muss man kein Profi sein. Ein wenig Erfahrung bzw. Gefühl wäre allerdings hilfreich dabei. Ansonsten kann man es durchaus selbst machen.“

Nahezu zeitgleich meldet sich Frank per WhatsApp: „Ja Kleben, mit Vorbehandlung! geht auch. Schweißen ist besser. Der Unterschied der Varianten beim PE liegt im Temperaturpunkt. Deshalb sollten Grundmaterial und zugeführtes Material gleich sein. Nur dann wird die Naht homogen. Ich habe auch schon mit Sekundenkleber und Füllstoff gearbeitet. Da ist vorbehandeln wichtig. Das Kleben ist eher weniger anspruchsvoll. Eventuell muss der Riss vorher mit einem kleinen Fräser bearbeitet werden um ihn dann ausfüllen zu können und mehr Fläche für Füllmaterial zu haben. Evtl. kann man auch speziellen Heißkleber verwenden. Das ist zwar die einfachste Methode, aber nur wenn die anderen nicht möglich sind. Keinesfalls mit dem üblichen Heißkleber.“

Meine beiden „Dschunxx“ sind sich einig, schweißen! Nur wer? Ich??? Wie denn? Vielleicht doch, Frank hat das komplette Werkzeug zuhause ... nahe Augsburg, das sind 850 km bis Heiligenhafen. Eine kleine Oberfräse von Dremel (wie beim Zahnarzt), die Heißluftpistole (mit Temperaturregelung) und „PE-Schweißdraht“. Frank überlegt nicht lange, „ich kann dir das schicken“ ... und ruckzuck ist ein DHL-Versandetikett aus Hannover beim Maschinisten.



Ab geht die Post. Ein paar Tage später packe ich an Bord aus (oben) und sofort macht sich der „du kannst das auch Amateur“ an die Arbeit. Zuerst mit der Fräse vorsichtig eine kleine Fuge in den Riss fräsen (unten). Auf keinen Fall durch und mit ausreichend Platz für das



Schweißmaterial, den „Schweißdraht“. Hier oben geht's los, der „Zahnarzt“ mit ruhiger Hand bei der Arbeit. Gar nicht so einfach, weil der Skipper, zu allen Seiten völlig eingeklemmt am



Fußende der Kabine, arbeiten muss. Der zweite Schritt: Die gefräste Fuge & umzu wird mit einem Schleifvlies gereinigt, bzw. entfettet, damit sich das Schweißmaterial optimal mit dem PE verbinden kann. Alles sauber? Alles!



Es ist ziemlich eng in dieser Ecke, deshalb sind Detailfotos vom Schweißen nicht möglich. Der Skipper muss höllisch aufpassen: Jetzt den Schweißdraht mit der Fuge verbinden und bei exakt 250° verschweißen. Das gelingt ihm auch (unten), nur schön geht irgendwie anders.



Natürlich werde ich von Frank ferngesteuert und ermutigt. „Schön muss das nicht“, sagter, „nur dicht!“ Dann ist es geschafft. Nachdem das Material abgekühlt ist, der Belastungstest! Super, hält ... doch 30 Sekunden später zeigt sich ein winziges Tröpfchen und noch eins. „Scheiße“, flucht der Schweißer und Frank ermutigt ein weiteres Mal: „Nochmal heiß machen, das wird schon!“ Nach dem dritten winzigen Tröpfchen ist der Tank endlich dicht, aber hält das auch? Seitdem sind Stunden verstrichen, kein winziges Tröpfchen mehr, alles trocken, der Tank ist dicht.

Dem Skipper sin Fru und ihr Schweißer sind sowas von erleichtert, dass das hier (rechts) endlich vorbei ist. Für Beratung, Werkzeug & Versand ein dickes Dankeschön an Frank, den Maschinisten. Danke schön ebenso an Lothar und dem Skipper sin Fru, die hatte schließlich die Idee zur „öffentlichen Ausschreibung!“ Hat ja auch geklappt – irgendwie.



Nun isses vollbracht und die Bilge wieder trocken. So muss das.

Fairwinds & lieben Gruß

Fahr

