



Nicht ohne, sondern mit Flachs: Die Faser ist Hauptbestandteil der Bio-Boote.



Das Vakuum sorgt dafür, dass Flachs und Harz in die Form gepresst werden.



Unter der Decke der Werkhalle hängt Friedrich Deimanns Meisterstück: ein sieben Meter langes Zweierkajak. Das Paddelboot war das erste, das Deimann aus alternativen Materialien fertigte.



Friedrich Deimann und Luca Günther heben die Negativform auf die Holzbocke.



Immer auf dem aktuellen Stand: Ein Vertreter präsentiert neue Werkzeuge.



Jeden Tag um halb zehn trifft sich das Team zum gemeinsamen Frühstück an der langen Tafel.



Im Laminierraum trocknet der Rumpf eines Segelbootes.

Der Wellenvorreiter

In seiner Werft in Horn-Lehe baut Friedrich Deimann Bio-Boote – aus Flachs, Kork und Leinöl-Harz

VON CHARLOTTE BEHR (FOTOS)
UND KATHARINA FROHNE (TEXT)

Hoch oben, unter der Decke der Werkhalle, hängt die Erinnerung an den Anfang. Ein sieben Meter langes Zweierkajak, glänzend und milchschokoladenbraun, befestigt an zwei dicken Schürmen. Das Paddelboot ist Friedrich Deimanns Meisterstück. Mit ihm schloss er vor sechs Jahren seine Prüfung zum Boots- und Schiffbaumeister ab. Und mit ihm begann, was Deimann heute „ein Materialexperiment“ nennt.

In seiner Werft in Horn-Lehe baut der 52-jährige Bio-Boote große Segeljachten, kleine Motorboote und schmale Stand-up-Paddel-Boards. Nicht aus Kunststoffen, sondern aus Flachsfaser, Kork- oder Papierwaben und Leinöl-Harz.

„Ich habe schnell gemerkt, dass mir die Arbeit mit den üblichen Baustoffen nicht gefällt“, sagt Deimann. Glasfaser und Harz auf Erdölbasis seien unangenehm zu verarbeiten, die Ausdünstungen hochgradig giftig. Also überlegte er, was er anders machen könnte. Er recherchierte im Internet, mietete sich irgendwann eine kleine Werkstatt. „Nach Feierabend habe ich mit verschiedenen Materialien herumgespielt“, sagt Deimann. Als er zufrieden war, erprobte er seinen neuen Werkstoff an seinem Kajak. Und stellte fest: Es funktioniert. Sein 2013 gegründetes Unternehmen nannte er „Green Boats“, grüne Boote.

Wie in einem Stoffgeschäft hängen die verschiedenen Flachsfasertypen in einem Nebenraum der Werkhalle untereinander. Aufgerollte Meterware, grobmaschig und weich oder eng gewebt und fester. Mit einer Schere schneidet Deimann eine viereinhalb Meter lange Lage einer grauen, grob gewebten Faser ab. Aus ihr soll der Rumpf eines Stand-up-Paddel-Boards werden.

Die Folie ab. Dann wird vakuumisiert: Über vier Schläuche zieht eine Pumpe die Luft unter der Folie weg, die Faser wird dicht an die Form gepresst. Während die Luft abgesaugt wird, sorgt der Unterdruck dafür, dass über einen weiteren Schlauch der Harz unter die Folie fließt. Er durchdringt die Fasern und verklebt sie dicht an der Formober-

fläche. Wenn Deimann sie später heraustrennen wird, werden sie eine spiegelglatte Oberfläche bilden. Ist die erste Lage ausgehärtet, bringt Deimann den Sandwichekern aus Papierwaben auf. Dann folgt eine zweite Flachschicht. Es riecht nach nichts in dem kleinen Raum. Für Deimann eine Errungenschaft. „Normalerweise stinken neue

Boote“, sagt er. „Nicht ein bisschen, wie ein neues Auto, sondern richtig penetrant.“ Nach Lösungsmitteln, nach Chemie. Seine Boote riechen nach gar nichts, sagt Deimann – „höchstens mal ein kleines bisschen nach Kork“. Sind sie fertig, bleiben sie nackt. Wenn Deimann Rumpf und Deck verklebt hat, streicht er die Oberfläche mit Klarlack. Die Flachsfaser soll sichtbar bleiben. „Ein bisschen sieht das dann aus wie Teppich hinter Glas“, sagt Deimann. Er mag die Kombination aus weicher Struktur und harter Oberfläche. „Außerdem zeigt das unsere Andersartigkeit.“ Die habe allerdings ihren Preis: „Wir müssen sehr genau und sauber arbeiten, damit es keine Luft einschließt im Harz gibt“, sagt Deimann. Bei Kunststoffbooten sei das weniger problematisch. „Da kann man hinterher spachteln und drüber lackieren. Hinter Lack kann man viel verstecken.“ Genau das will Deimann nicht. „Man soll sehen können, wie wir arbeiten.“ Seine Boote bestehen zu immerhin 80 Prozent aus nachwachsenden Rohstoffen. Mehr geht nicht. „Den übrigen Anteil braucht es, damit die Eigenschaften die gleichen



Die Boote bestehen aus Kork- oder Papierwaben (links oben) und Flachsfaser (links unten). Beim Vakuumisieren zeigt ein Messgerät den Druck an (rechts oben). Wird versehentlich Luft im Harz eingeschlossen, entstehen helle Flecken (rechts unten).

„Holz ist
im Bootsbau
nicht mehr zeitgemäß.“

Friedrich Deimann

sind wie beim Kunststoff“ sagt Deimann. Trotzdem sei der Unterschied zu hundertprozentig fossilen Materialien riesig.

Das fand auch die Jury des Bremer Umweltpreises, der Deimann im September verliehen wurde. „Wegweisend“ nannte sie den neuartigen Werkstoff – nicht nur für den Bootsbau. Für Deimann eine „olle Wertschätzung“. Dass er einmal eine Werft mit zwei Auszubildenden betreiben würde, hätte er nie gedacht. „Es ist schon sehr cool, dass das Material so langsam als ernst zu nehmende Alternative angenommen wird.“

Baut Deimann keine eigenen Boote, repariert er die anderer. In der Werkhalle, unter dem schokobraunen Zweierkajak, steht das Boot eines Kunden: ein Holzsegelboot aus den 1950er-Jahren, ein frühes Fabrikat der Bremer Werft Abeking und Rasmussen. Heute werden in den Werkshallen in Lemwerder große Jachten gebaut. „Auch die haben mal kein angelegtes“, sagt Deimann. Ob er das auch einmal wolle, riesige Bio-Jachten bauen? „So große Pötte, nein“, sagt Deimann und lacht. „Mit den eigenen Ideen erfolgreich werden, klar, das ja.“



Für die nächste Messe steht schon alles bereit: An seinem Stand zeigt Friedrich Deimann Bilder seiner Boote.