

Die große Renovierung und der Neuanfang der Anita 12mR

-Vorbemerkungen zu einer Yachtrestaurierung:

Nachdem Anita über seit 1962 vornehmlich als Fahrtenschiff der „Segelkameradschaft Ostsee“ betrieben wurde, kam es im Jahre 2008 zum großen Umbruch: Bei der genaueren Begutachtung des Rumpfes wegen immer wieder auftretenden Leckage stellten sich gravierende Schäden am Unterwasserschiff heraus: Es zeigt sich, daß eine Erneuerung der gesamten Holzteile im Unterwasserschiff erforderlich war um Anita wieder für weitere Jahrzehnte fit zu machen. Die zu erwartenden Kosten überstiegen bei weitem die Finanzmittel der Segelkameradschaft die sich auch uneins war über das Konzept des Weiterbetriebs des Schiffes.

Im Jahre 2009 kam es daher zur Auflösung des Vereins, die Anita fiel gemäß der Satzung der Segelkameradschaft an den Segelclub Rheingau, aus dessen Reihen vor Jahrzehnten die Segelkameradschaft gegründet wurde.

Unter Federführung des Segelclub Rheingau unter dessen Vorsitzenden Wolfgang Gottschalk erfolgte daher Gründung des Fördervereins der Freunde der SY Anita , der in der Folgezeit die Einwerbung der Finanzmittel für die Grundrenovierung übernahm. Alte und neue Anitaliehaber spendeten an die 200.000,-€ oder gaben Privatdarlehen um Anita wieder flott zu machen Zum Betrieb des Schiffes wurde eine gemeinnützige GmbH , die SVR gGmbH gegründet , um die Seesegelaktivitäten vom Binnensegelverein getrennt zu halten.

Mittlerweile hatten wir in der Bootswerft in Gilleleje in Nordseeland die ideale Werft für das Projekt gefunden. Werftchef Niels Andersen, ein Holzbootsbauer der alten Schule, hatte sich schon bei der Renovierung der 12mR Yacht Thea einen Namen in der Szene erworben Er sollte in Zukunft das Renovierungsprojekt nicht nur mit seinen handwerklichen Fähigkeiten begleiten, sondern wurde mit seinem stets freundlichen und pragmatischen Art ein wichtiger Ideen und Ratgeber des Projektes.

Zuerst einmal galt es allerdings Anita von ihrem damaligen Standort in Glückstadt an der Unterelbe nach Gilleleje zu bringen.



In einer nächtlichen Fahrt auf dem Tieflader gelangte Anita sicher nach Dänemark und wurde sogleich in eine Halle geschoben, in der früher hölzerne Fischkutter gebaut wurden. Die Bootsbauer machten sich sofort daran, ein hölzernes Korsett mit Stützen quer durch den Rumpf zu bauen um den Rumpf zu stabilisieren



Viele Aufgaben die in keiner Leistungsbeschreibung erfasst waren, mussten nebenbei gelöst werden zumal auch erstmalig ein Motor installiert werden sollte um die Handhabung des über 21 m langen Schiffes zu erleichtern.

Niels Motto „Just keep it simple“ sollte sich wie ein roter Faden durch alles ziehen und so waren die ersten der zahlreichen Arbeitstrupps aus dem fernen Rhein Main Gebiet nur damit beschäftigt, das Schiff von nicht unbedingt nötigem Ballast zu befreien, der sich über Jahrzehnte an -und unter Deck wie Jahresringe um das Schiff gelegt hatte. Gefüllte Tonnen Kupferkabel, Radargeräte, Satelliten und Grenzwellenempfänger, voluminöse Gasinstallationen und Batteriebänke sowie nicht zuletzt das hölzerne Doghouse wurden geopfert um Anita zu erleichtern und die alte Schwimmwasserlinie zu erreichen..

Im ersten Arbeitsschritt im August 2011 wurde der 14 Tonnen wiegende Ballastkiel abgenommen. Nun lag das Kielholz, das massive, aus 16 cm dicker Eiche bestehende Rückgrat des Schiffes frei und es wurde klar, warum Anita in den letzten Jahren permanent beim Segeln undicht war:



Das Holz war unter dem Mastfuß verfault, hier war Wasser über die undichten Kielbolzenverschraubungen permanent ins Holz eingedrungen. Das stählerne Spantgerüst der Kompositbauweise war dagegen in hervorragendem Zustand.



Lediglich im tiefsten hinteren Bereich der Bilge waren drei Bodenwrangen nur noch papierdünn und mussten ausgetauscht werden.



Die Planken waren zum großen Teil an der Kontaktstelle zum Stahl der Spanten schwarz verfärbt und hatten große Anteile der alten Festigkeit verloren. Insgesamt mussten daher 450 m Planken erneuert werden. Hierzu wurde Sipo Holz verwendet, das dem ursprünglichen, nicht mehr lieferbaren Tabasco Mahagoni am ähnlichsten ist. Das neue Kielholz sowie die zu erneuernden Anteile des Vor und Achterstevens wurde aus Kamballa Holz gefertigt.



Nach Entrostung und Reparatur des Spantgerüsts wurde dieses sorgfältig mit Epoxyprimer beschichtet um erneuten Rostbefall zu verhindern. Bei diesen Arbeiten wurde auch schon das Fundament des neuen Motors installiert, was Aufgrund des sehr schlanken Unterwasserschiffes war. Schließ sollte der Motor und damit den Schraubenbrunnen möglichst tief unter die Wasserlinie kommen.





Die Planken wurden an den Übergängen zu den alten Planken 1:10 geschäftet und mit Epoxi geklebt.



Die Kontaktstellen zu den Metallspanten wurden zusätzlich mit Sikaflex isoliert um eine erneute Kontaktkorrosion auszuschließen. Im Februar 2012 war das Aufplanken beendet und es ging ans Schleifen und Hobeln des neuen Unterwasserschiffes, das sich noch einmal 6 Wochen hinzog.



Und so dauerte es dann noch bis Ende Mai das Anita ihren Roll out aus der Halle bekam und wieder zu Wasser gelassen werden konnte.



Dr. Joachim Arndt
Geschäftsführer Technik SVR gGmbH