

SCHÄKEL

Mitteilungen des
Hannoverschen Yacht-Club e. V.



Nr. 03 / Dezember 2021

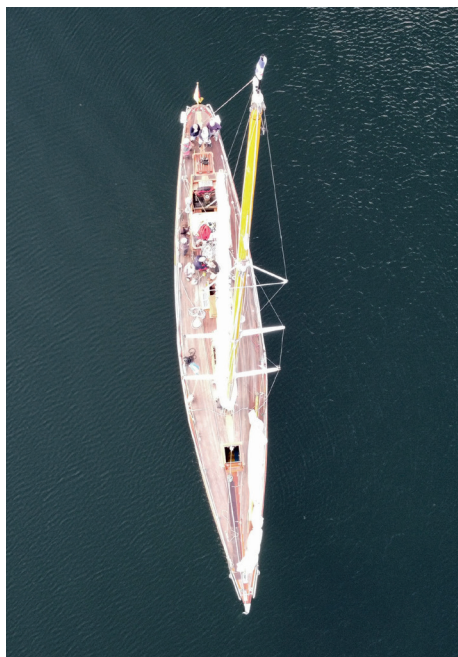


Dr. Andreas Müller-Rosenau & Manfred Sommer

Kiel - Stockholm ohne eine Wende

Mit der 12 mR „Anita“ in den Stockholmer Schärengarten

Eine 12 mR-Yacht zu segeln hat seemännische und auch so manche Management-Herausforderungen. Für eine Yacht mit 3,6m Breite einen Liegeplatz zu bekommen ist kein größeres Problem, hier bewegen wir uns in der Klasse Bavaria-Tourer 32 Fuß. Kombiniert mit der Länge von 22 Metern bzw. 66 Fuß, gibt es manchem Hafenmeister bei der Reservierung eines Liegeplatzes schon eine kleine



Denksportaufgabe. Sobald nach dem Anlegen der Hafenmeister in Sicht kommt, schrumpfen 12er Yachten Ruckzuck auf 19,78 m, hierbei kann man sich ja an der Wasserlinie orientieren. Auf See sind die 12er dann wieder 22 Meter lang und pflügen mit ca. 27 Tonnen durchs Wasser.

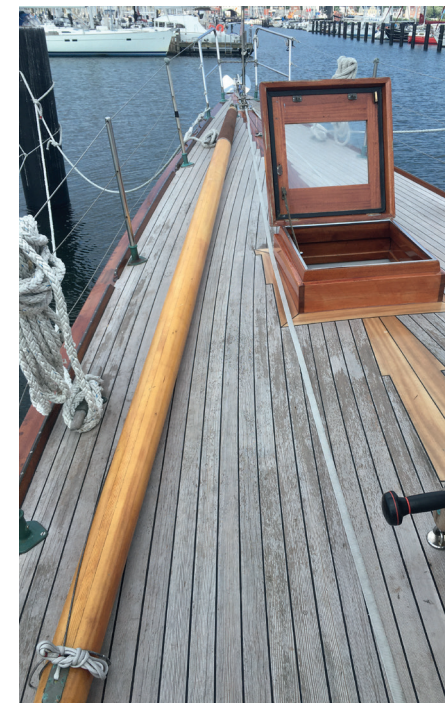


Mit der Anita, Baujahr 1938, ein Abeking & Rasmussen-Bau, eine der ganz wenigen Meter-Class-Yachten, die noch original erhalten sind, starten wir Ende Juli vom Heimathafen Kiel nach Norden mit Ziel Stockholm. Da die komplette Crew diesmal nachhaltig mit der Bahn anreist, wird der Proviant ganz professionell von Edeka als Yachtservice pünktlich auf die Pier geliefert. Was für Mengen - für wie viele Monate? Viele fleißige Hände tragen und stauen den Proviant für ca. 10 Tage und eine Crew von 9 Seglern. Niemand der Träger und Stauer hat hier einen Gesamtüberblick und die Mengen werden schon stimmen - der Skipper hat das ja schließlich organisiert. Später auf dem Wasser kommt uns langsam der Verdacht, dass da wohl einiges zwischen „Packung“ und „Verpackungseinheit“ bei der Bestellung missverstanden worden ist. Die Reise bekommt spontan den Arbeitstitel „Bahlsen-Marzipankuchen satt“. Hiervon hatten wir 24 (!!) Stück an Bord. An die Unmengen Linsensuppe, Flaschen Essig und Zitronensaft in Literflaschen will niemand denken.

Unser Mitsegler Colin hat seit Tagen gebetet und Kerzen angezündet, dass es kein Kreuzkurs gegenan geben soll. Kiel - Bornholm - Polen - egal wo lang. Hauptsache am Ende Saltjöbaden/Stockholm und er wird erhört.

Vor dem Wind geht es unter Vollzeug aus der Förde, Kurs auf Rödby. Nach-

dem sich alle an die Dimensionen und Kräfte gewöhnt haben, geht der kleine Spinnaker - 180 m² zur Probe hoch, der Spinnakerbaum hat gut 30 cm Durchmesser, ist 6m lang und aus Holz. Spi-setzen macht man hier gerne mit 4 Mann auf dem Vordeck. Dass jeweils Schot und Achterholer doppelt gefahren werden, hat schon bei leichten 3 Windstärken so manchen in der Halse die Finger und Zähne gerettet. Mit 12mR Yachten wurde zwischen 1958 und 1973 der Americas Cup ausgesegelt. Daher wurde in der Konstruktion anscheinend keine große Rücksicht auf alternde Hobbysegler genommen.





Und dabei wird es die nächsten Tage bleiben, Wind von achtern. wir können uns an keine Reise erinnern, auf der wir einfach Nord steuern. Mal fünf Grad hoch oder runter, ein komplizierter Slalomkurs durch die riesige Baustelle der Dänen für die Fehmarnbelt-Untertunnelung ist die Ausnahme. Aber letztlich bleiben wir vor dem Wind.

Auch bei 6 Windstärken kochen, lesen und die kleinen Reparaturen - kein Problem - ganz ungewohnt. Kommt eine bedrohliche Regenbö doch von achtern zu schnell auf, und selbst mit Halsen ist ihr nicht zu entkommen, heißt es Spi runter, Fock weg, zwei Reffs ins Groß einbinden und eine halbe Stunde abwarten. Das Gute an der klassischen Heckform der Anita ist, dass keine See von achtern in die Pflicht einsteigen kann. Das Heck

wird angehoben und das Surfen mit der Welle beginnt. Der nach dem Bergen nasse Spinnaker wird neuerdings in einer riesigen Tasche an Deck gestaut. Die alte Variante war den Spi durch das Vorluk tiefend nass auf die Rohrkojen der 4 Mitsegler, die ihr Domizil in der Segellast haben, zu stopfen. Aktuell gibt es nahezu durchgängig eine trockene Koje im Vorschiff, da das „Durchgreifen“ und neu verpacken zwischen den Kojenpolstern entfällt.

Hier ein Suchbild, Blick in die Segellast. Wo befinden sich hier 4 Rohrkojen?



Einige aus der Crew meinen Reffen und Halsen wäre der einzige Sport auf einem 12er, ich kann dem diesmal nicht widersprechen.

So stabil, wie ein 12er auf der Kreuz Stunden lang auf der Backe liegt, so ungemütlich wird es platt vor dem Laken, wenn sich 15 Tonnen Blei aufschaukeln. Der Grossbaum, irgendwie durch die Vermessungsformel viel zu lang geraten, pflügt ohne Bullenstander und Baumniederholer beim Geigen durchs Wasser. Würde man den Baum ordentlich Richtung Bug festlaschen, könnte beim nächsten Eintauchen das ganze Rigg von oben kommen. Also wird dem Rudergänger wieder und wieder eingeschärft, dass eine Patenthalse die Reise schlagartig beenden würde, da das Rigg der Anita mit Backstagen gefahren wird. So schnell könnte unsere Mitseglerin am Backstag gar nicht Kurbeln, und die ist schon wirklich schnell, um das unvermeidliche bei einem Umschlagen des Baums doch zu vermeiden. Im Zuge einer der ersten Halsen des Törns war ich an der Winstrommel und musste die Großschot schnellstmöglich, aber eben noch kontrolliert fieren. Nahezu 90° Schwenkwinkel des Baums mit 15m Länge bedeuten einige Meter Großschot, Reibungswärme, eine angeschmolzene Einlage im Segelhandschuh und eine Verbrennung an der Fingerkuppe. Beim nächsten Mal wusste ich besser, wie ich zugreifen und fieren muss.



Nach zwei Tagen nonstop haben wir uns einen Hafen verdient, weitere 247 Seemeilen liegen nach unserem ersten Stop in Röddy und diesem zweiten Schlag in unserem Kielwasser. Kalmar an der Ostküste Schwedens - bei Nacht - theoretisch ganz einfach. In der Praxis des richtigen Lebens ist die Raffinerie an der Hafencity an backbord kennt vom letzten Jahr keiner von uns und dazwischen liegen irgendwo zwei mickerige, aber ganz wichtige, unbeleuchtete Ansteuerungstonnen. Diese wollen wir mit 2,8m Tiefgang auch nicht verpassen. Beim Anlegen gibt es wenigstens kein Hafenkino, alle anderen Schiffsbesatzungen liegen gegen Mitternacht in der Koje. Anita ist gerade neu, strah-

lend weiß lackiert und entsprechend sorgen wir uns beim Festmachen an dem schrecklich scharfkantigen Baustellenpier. Alternativen gab es leider nicht, da die Auswahl an freien Liegeplätzen in der 22m Dimension nachts leider begrenzt ist. Am nächsten Morgen wird klar, warum dieser entsetzliche Platz noch frei war. Aber gegenüber werden plötzlich 30 Meter genau vor der Dusche, einer bestens ausgestatteten Küche und dem Supermarkt frei. Ein Göttergeschenk. 12er haben weder Warmwasser, Dusche noch einen riesigen Kühlschrank. „Anita“ hat seit wenigen Jahren erstmalig ein 75 PS-Motörchen. Es ist uns gelungen noch vor dem nahenden großen Tiefdruckgebiet davon zu laufen, doch in Kalmar holt es uns ein, wir sind 2 Tage eingeweht, erholen uns im Stadthafen mit allem Komfort und haben Zeit die schöne alte Stadt zu besichtigen. Anita ist ein Schiff mit hohem Gemütlichkeitsfaktor für diese Regentage.



Hier sei warnend ein kleiner Lernblock zum Thema moderne Küchen und ungeübte Küchenhilfen eingeschoben: Ein nasses Geschirrhandtuch für 3 min in einer 800W Mikrowelle ist anschließend heiß und trocken. Der Job kann weiter gehen. Das gleiche nasse Tuch für 5min in der Mikrowelle bedeutet Rauchentwicklung und Brandflecken. Nicht zu empfehlen.

Die Sensiblen in der Crew sind bereits seit dem ersten Ablegen unruhig und der Blick in die Bilge, unser Kühlraum, verursacht schlagartig Kopfschmerzen. Die von den Nasen wahrgenommenen Signale bestätigen sich. Ganz tief unten ein wenig Wasser, aber oben drauf deutlich sichtbar Diesel. Am nächsten Tag eher etwas mehr. Es gibt keine Erklärung, die nicht durchgehechelt wird. Die Kieler Werft unseres Vertrauens, will zwar keinen Mechaniker einfliegen lassen, aber es ist ihnen so peinlich, dass wir uns auf Gewährleistung eine Werft aussuchen können, die sich um den nagelneuen, vor kurzem eingebauten Tank kümmern soll. Es ist wie verteufelt, nirgends ist auch nicht mit Spiegel und Lampe die Undichtigkeit im Dieselsystem zu sehen. Aber der Diesel in der Bilge nimmt zu. Um keine Zeit in einer Werft zu verlieren, nutzen wir die Liegezeit zur gründlichen Reinigung der Bilge und wollen uns vorerst auf weiteres Beobachten beschränken. Nach 2 Tagen Liegezeit heißt es „Leinen los“ und trübe Gedanken an die Tiefen der Bilge sind verfliegen bei

dem perfekten Segelwetter, das wir nach dem Durchzug des Tiefs wieder haben.

Nördlich Kalmar beginnt das Schärengebiet, dass wir alle bei dem Stichwort Schweden vor Augen haben. Gut ausgeruht und mit reichlich Frischwasser im Tank, soll am Abend in einer Bucht geankert werden. Spi, Sonne und Müßiggang zeichnen diese 80 sm aus.

den hat, da es keine Plicht nach heutigem Standard gibt. Mit gleichmäßiger Lage kann eine kleine, inoffizielle Regatta gegen eine moderne Yacht gewonnen werden. Hier helfen die 29m Masthöhe ausreichend Tuch der max. möglichen 500 m² Segelfläche zu nutzen.

Die Flotte der 12er ist relativ überschaubar und einige von ihnen waren zeitgleich zu unserem Törn auf der



Am folgenden Segeltag deutet uns Anita an, wofür die feine Dame vor 83 Jahren mal gebaut wurde. 20 Grad anluven und wir sind mit 7 Knoten im Tagesmittel, 13 Knoten Spitze unterwegs. Gut, wenn man eine bequeme Position auf dem Deck für sich gefun-

Überführung zur Weltmeisterschaft in Helsinki. Die Anita, eigentlich auf vielen Regatten vertreten, war dieses mal aufgrund der langwierigen Planungsphase mit Überführungs- und Regatta-Crew für eine Reise nach Finnland – und das in der unsicheren

Corona-Zeit, dieses mal nicht dabei. Im Hafen von Sandhamn haben wir dann die Hamburger Crew der 12er Nini Anker getroffen, die sich auf der Anfahrt zur WM befand. Hier war der Vergleich des Neubaus aus 2015 spannend anzusehen. Keine Kombüse, da eine reine Rennyacht, bedeutet Zelten und Hotel für die Crew. Der nicht-vorhandene Seezaun führt zu manch verlorenem Mitsegler auf der Regatta-Bahn, der dann vom Begleitboot eingesammelt werden muss.



Ein weiterer Ruhetag auf der kleinen, äußeren Schäre Sandhamn, um Mitseglern etwas Ruhe zu gönnen - z.B. dem, der ungern Kreuzen wollte - und der anschließende siebte See-tag bringt uns durch wunderschöne Schären mit fantastischen alten Villen in den Vasahavn/Stockholm. Bei bestem Wetter können wir noch ein we-

nig die Stadt ansehen, bevor uns der Rückflug wieder nach Deutschland bringt. 530 sm liegen hinter uns.

Kleiner Nachtrag: Die Nachfolgecrew nutzte den ersten Tag nach Übernahme, demontierte den großen Tisch sowie Bodenbretter in der Messe und hoben den Dieseltank aus den Tiefen der Bilge. Nur handwarm angezogene Schrauben an einem kleinen Wartungsdeckel führten zu der Undichtigkeit.

