15. bis 19. Oktober

Nach der Saison ist vor der Saison

Montag, 15. Oktober

Es ist nicht zu fassen, Sommer bei der Kranvorbereitung? An Sommerwetter zum Kranen im Oktober kann ich mich nicht erinnern. Die Crew der „Rund Rügen Reise" ist abgefrühstückt, hat gepackt, die Klamotten im Auto verstaut und ich kann sie mit einem Fischbrötchen bestechen, noch die Segel zu waschen und abzuschlagen. Vorher muss die Sprayhood runter, die Nähte sind mürbe und müssen nachgenäht werden. „Bis heute Abend haben wir das erledigt", versprechen die Segelmacher.

Jetzt, die Genua ausgerollt und an Deck gefiert. Langsam wieder hoch mit dem Tuch und dabei jeden cm^2 mit Süßwasser abwaschen. Logisch, von beiden Seiten. Die Dschunxx von Luv mit dem Schlauch, während der Skipper in Lee in Schwerwetterklamotten im Regen steht. Jetzt kann die Genua trocknen.

Beim Großsegel ist das komplizierter. Bevor wir das Groß aufheißen, müssen die Lazyjacks gefiert und die Latten gezogen werden. Auch die Reffleinen gehen in die Winterpause und werden abgeschlagen. Danach geht auch das Großsegel nach oben und wird dabei gewaschen. Bei leichtem Wind und Sonne satt trocknen die Segel schnell, sodass wir die Tücher nach der Fischbrötchenpause abschlagen und kellertrocken zusammenlegen können.

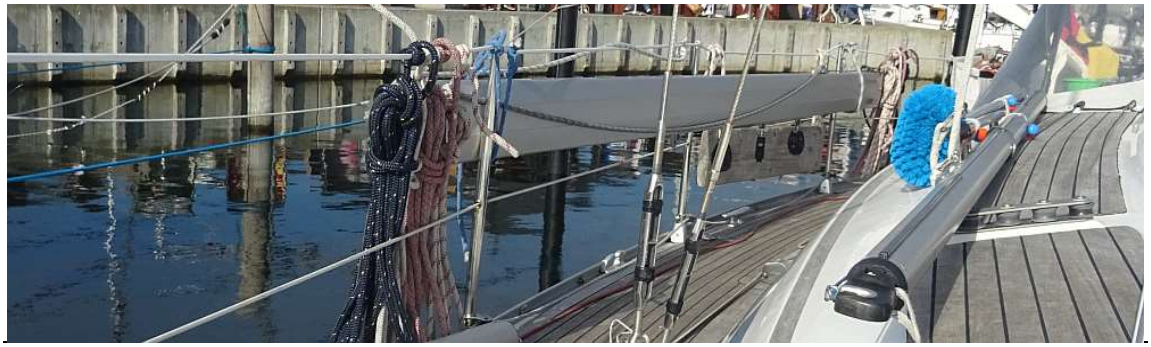
Die Segel haben fertig. Die Segelsäcke kommen zwar erst morgen, aber es bleibt bis dahin trocken und warm. Jetzt kommt die Verpackung an die Reihe, die Lazy Bags (Bag = Tasche),

in die das Segel im Hafen per Reißverschluss sicher vor UV-Strahlung aufgetucht wird. Die durch Latten versteifte tiefblaue Tasche (oben rechts) muss auch zum Segelmacher. Ein kleines Bändsel war ausgerissen. Einmal hin, ein paar Stiche, fertig. Die fertig genähte Kuchenbude bekomme ich gleich wieder mit und montiere die „Spritzkappe", so die offizielle Bezeichnung, wieder an ihren Platz – nächste Seite. Genug für heute.

Dienstag, 16. Oktober

Nach dem Frühstück wird schmutzige Wäsche gewaschen und danach der Baumkicker demontiert. Achtung, die Dirk muss natürlich den Baum halten (wegen des Kickers fahre ich die Dirk als Bergetalje, also nicht am Baum). Den Kicker zu demontieren ist nicht ungefährlich, die Gasdruckfeder muss unbedingt vorher mit einer Leine gesichert werden. Das Abschlagen geht leicht: Splint entfernen, Bolzen ziehen, fertig. Hier unten links liegt er schon.

Wenn alle Leinen aus den Klemmen gezogen sind, kann der Baum abgeschlagen werden. Rechts hängt die Baumnock noch in der Dirk. Der Alubaum ist nicht wirklich schwer. Auch hier zunächst den Sicherungssplint ziehen, dann den Bolzen – Achtung die Unterlegscheiben nicht verlieren. Bolzen und Splint wieder fixieren und den Baum an der Reling befestigen - unten.



Auf dem Foto – Vorseite – sieht man im Vordergrund den Spibaum, auch der braucht einen „Liegeplatz".

Beim Kranen braucht man ein freies Laufdeck, damit man an die Püttinge kommt. Übrigens soll man an Deck nie barfuß laufen … aber es ist so heiß und eine kurze Hose leider nicht an Bord.

Jetzt alle Fallen am Mast beibändseln und natürlich auch die Reffleinen, die fest mit dem Baum verbunden sind, an die Reling binden. Mehr muss man jetzt nicht tun, die letzten Vorbereitungen folgen kurz vor dem Kranen. Was noch? Lüften, lüften, lüften. Alles muss raus, besonders bei diesem Wetter. Die Matratzen aus der Vorpiek, Bettzeug, Decken …

Die „Kuchenbude" (Segelmacher sagen dazu Anschlussverdeck) kommt in die Sonne, wird gereinigt und knochentrocknen wieder verstaut.

Das hier links sind die Backskisten. Da drin ist es immer feucht, weil die salzigen Leinen nie richtig trocken werden. Deshalb alle Leinen raus, mit Süßwasser spülen und in der Sonne trocknen lassen – unten links

Wenn alles trocken und verstaut ist, geht es innen weiter. Die meiste Feuchtigkeit sammelt sich unten in der Vorpiek (oder besser unter Skippers Koje) – Bild rechts. Nun wird verstaut – alle verbliebenen Lebensmittel müssen raus, Getränke, nichts bleibt an Bord, es könnte im Winter kaputt frieren und Schaden anrichten. Darüber später mehr.

Um 1515 kommt Sabine, dem Skipper sin Fru, und bringt Kisten, Kasten und die Segelsäcke mit. Was bin ich froh. 10 Tage lang nur Kerle und jetzt kommt zusammen, was zusammen gehört – aber nicht lange, doch eine Kaffeepause bei Junge muss sein. Dann packen wir die Segel und die Rettungsinsel (muss im Winter gewartet werden = 450 €) ins Auto. Die Kisten und Kasten kommen an Bord. Sabine fährt mit dem Auto, der Skipper mit der Yacht.

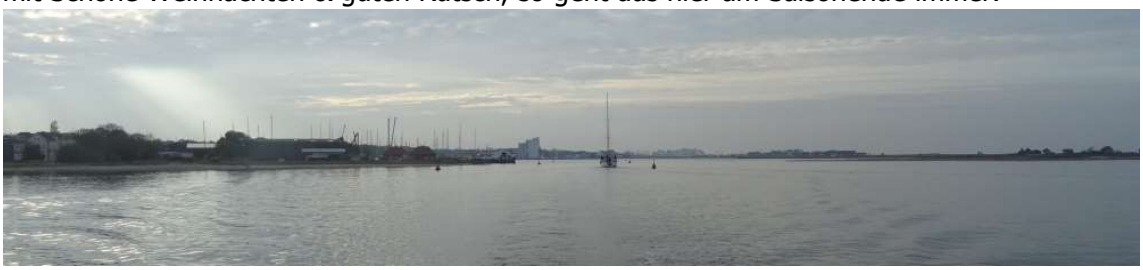
Um 1615 beginnt die letzte Reise in diesem Jahr. Wir verlassen unseren vorübergehenden Liegeplatz an Steg 9 und so langsam tuckern wir aus dem Hafen.

Noch einmal der Blick rüber zu Steg 12, der wieder unser Zuhause geworden ist. Von den Freunden und Nachbarn ist niemand mehr da, alle längst im Winterlager. 70 % der Dauerlieger

sind schon weg und jetzt sind wir an der Reihe. Sabine verabschiedet Boot und Skipper, „…bis gleich in Burgstaaken!" In zwei Stunden sind wir da.

Nur an den Charterstegen liegen noch alle Yachten, doch überall wird gearbeitet … wie bereits beschrieben.

Bei meinem Spezie Holger (Bootswerft Göttsch) wird gekrant als gäb's kein Morgen – Foto Vorseite. Endlich sind wir draußen. Die „StefStef" kommt vorbei und wir verabschieden uns mit Schöne Weihnachten & guten Rutsch, so geht das hier am Saisonende immer.



Draußen ist niemand unterwegs. Die Gedanken gehen an so viele Törns in diesem Jahr zurück. Wie oft haben wir auf den alten Radarturm zugehalten – Mitte unten? Wie oft die Osttonne passiert?

Im Fehmarnsund eine wunderbare Stimmung. Es ist leicht diesig und doch sorgt die Sonne gelegentlich für pastellige Töne. Der Autopilot steuert souverän, sodass ich mich für ein paar Minuten auf meinen Lieblingsplatz setzen kann. So viele Ladies waren auf diesem Platz Kate Winslet und sind doch nicht mit der „Titanic" untergegangen. Gleich die Sundbrücke.

Noch am Sonntag haben wir genau hier einen formidablen Sonnenschuss hingelegt. Immerhin sind wir in diesem Jahr zweimal unter Gennaker durch. Das gab's noch nie.

Beide Male ein wirkliches Vergnügen. Am 04. Oktober mit Caroline und Jörg (Foto Vorseite) und am 14. Oktober mit Henning, Frank, Martin und Uli. Schöne Grüße an beide Crews.

Komisch, ohne Segel die Brücke zu passieren … weiter im Fahrwasser. Die See spiegelglatt und der Autopilot erledigt seinen job ausgezeichnet. Wegen Strom von vorn muss ich hin und wieder leicht korrigieren. Bald verlassen wir das Fahrwasser und hangeln uns am Mittelgrund entlang. In einer halben Stunde sind wir da.

Auf diesem Foto muss man schon genau hinschauen, um zu erkennen, wo wir sind. Wirklich wunderbare Farben. Das ist natürlich kein Oktobertörn. Als ich vorhin mit Holger telefonierte sprachen wir natürlich übers‘ Wetter und darüber, dass sich das bestimmt wieder ausgleichen wird. „Das haben wir schon mal“, sagte der Werftchef, „das nimmt uns keiner mehr“. So isses.

Ganz leise lässt der Dunst die Konturen von Burgtiefe durch. Die Küste wie in Watte. Jetzt ist es nicht mehr weit. 10 Minuten später rein ins Fahrwasser nach Burgstaaken. Das Sektorenfeuer ist noch nicht in Betrieb.

Upps, ein Motorboot überholt. Wo kommt der denn plötzlich her? Im Bild rechts das Café Sorgenfrei. Dort ist noch viel Betrieb. Vor zwei Wochen sind wir hier während der Nachtfahrt mit Caroline und Jörg durch, natürlich seewärts. Logisch war es stockdunkel und irgendwann sind wir einmal aus der Richtfeuerlinie raus und ein wenig rumgeeiert.

Noch rechtzeitig vor dem Steinwall (oben) haben wir auf den Pfad der Tugend zurückgefunden und sind fehlerfrei weiter nach Heiligenhafen. Uff.

Die Sonne wehrt sich gegen ihren Untergang. Darunter ist der Kleiderbügel (die Sundbrücke) noch ganz schwach zu sehen.

Kurz nach 1800 dann Burgstaaken. Aus der Ferne sehe ich viele Masten, ob da noch Platz ist? Jetzt wollen so viele an die beiden Kräne im Hafen und ins Winterlager. Wir passieren die „Ostwind", von der Jürgen grüßt. Bei Jürgen sind wir Winterlagerkunden.

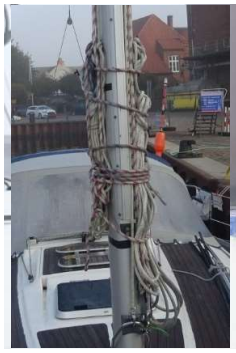
Um 1815 ist die „Kalami Star" nach 11 sm fest in Burgstaaken. Der letzte kurze Törn ist zu Ende. Sofort geht es an den Motorölwechsel – das Öl ist noch sehr heiß und kann gut abgepumpt werden. Blöderweise habe ich den neuen Filter vergessen - unten. Ist aber kein Problem, VolvoPenta öffnet morgen früh um 0800.

Wir essen an Bord, packen danach weiter und stauen alles ins Auto. Um 2330 sind wir buchstäblich fertig. Morgen wird ein intensiver Arbeitstag, da hat das Logbuch Pause. Aber du kannst gegen 1100 live dabei sein, klickstu hier http://baltickoelln.de/de/webcam.html

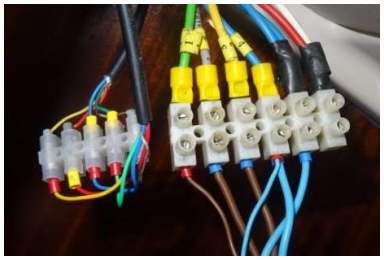
Mittwoch, 17. Oktober

Um Punkt 0800 bin ich erster Kunde bei VolvoPenta und wenige Minuten später schnurrt die Maschine mit frischem Öl. Jetzt wird in aller Ruhe gefrühstückt, bis 1100 ist nicht mehr viel zu erledigen. Frühstückstipp: Das Café Kontor, da gibt es übrigens auch frische Brötchen. Die letzten Vorbereitungen sind fällig:

Alle Fallen müssen so am Mast befestigt werden, dass sie nirgendwo hängenbleiben können.



Nun geht es an die Wanten - rechts. Die Sicherungssplinte werden entfernt und die Wantenspanner auf „handwarm" gelöst. Wenn man damit erst unter'm Kran beginnt, ist die Krancrew nicht wirklich amused.



Danach geht es unter Deck weiter. Auf dem linken Foto siehst du, wie viele Kabel in den Mast führen. Diese Verbindungen müssen alle getrennt werden. Die kleine Lüsterklemme verbindet die Kabel des Windmessgebers mit dem Display. Die rechten Verbindungen führen zum Dampfer-, Ankerlicht und zur Decksbeleuchtung. Ein Antennenkabel ist für die Funke und das AIS, ein zweites für DVBT2, also Fernsehen. Die Feuerlöscher müssen alle zwei Jahre gewartet werden. Das erledigt eine Firma in Burg.

Um 1045 bringe ich die „Kalami Star" auf die andere Hafenseite zum Kran. Unterwegs traue ich meine Augen nicht, am zweiten Kran warten Guido (links) und „Carpe" auf den Lift in die Winterlagerhalle. Der Koblenzer hat einige abenteuerliche Reisen hinter sich, schau mal hier http://www.törn.de/ Wir seh'n uns jedes Jahr zweimal, im Frühjahr und wenn es wieder aus dem Wasser geht. Heute leider nur aus der Ferne …

Übrigens, wer live mitkranen will, klickt einfach hier http://baltickoelln.de/de/webcam.html
Der Nebel und das Gegenlicht haben das heute aber nicht leicht gemacht. Hat jemand einen Screenshot für mich?

Die Crew, Ernst, Henry und Jörn sind ein seit Jahren eingespieltes Team. Überraschenderweise brauche ich nicht mit anpacken, dann kümmere ich mich eben um den Mast. Klar gibt's wie immer ein kleines Trinkgeld,

Wenn der Mast am Kran hängt wird zunächst das Achterstag gelöst, danach die Ober- und Unterwanten. Kippen kann der Mast nun nicht mehr. Jetzt wird der Mast geliftet, die Kabel ge-

zogen und erst danach das Vorstag gelöst. Nahezu in Waage wird der Mast auf einen Mastenwagen abgelegt. An jedem Ende sorgen zwei Böcke dafür, dass Antenne, Windex und Windmessgeber (der kostet allein 600 €) nicht auf den Boden schlagen.

Während ich den Mast für's Regal vorbereite, d.h., Wanten und Salinge demontiere und alles gut verpacken, bereitet die Crew die Yacht für das Auskranen vor.

Die Yacht hängt in Gurten, die in Traversen eingehakt werden. Über eine Vor- und eine Achterleine wird die schwebende „Kalami Star" so gedreht, dass der Wagen untergeschoben werden kann. Vier Stützen werden sorgfältig unter den Rumpf geschraubt, damit die Yacht sicher

steht. Zu manch Winterlagerhalle geht es kilometerweit über Feldwege.

Nach dem Kranen wird die Yacht zuerst auf den Waschplatz transportiert und der Rumpf mit

einem Hochdruckreiniger gewaschen. Je länger man mit dem Abwaschen wartet, desto schwieriger gestaltet sich das Entfernen von Pocken und Bewuchs.

Weil die Yacht viel unterwegs ist, gibt es nur am Wasserpass nennenswerten Bewuchs, anson-

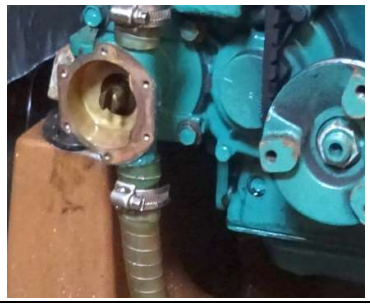
sten ist das Unterwasserschiff sauber. Trotzdem haben die vielen Jahre Spuren hinterlassen:

Das Antifouling haftet nicht mehr gut und blättert ab. Da hilft kein Anschleifen, der „Anstrich" für das Unterwasserschiff muss neu aufgebaut werden. Der ganze „Anstrich" muss runter und dann werden 5 neue Schichten aufgetragen, zuerst das Gelshield. Jeder Anstrich muss völlig abgetrocknet sein, bevor die nächste Schicht aufgetragen wird. Das kostet natürlich und braucht seine Zeit.

Hinter dem Niedergang (oben) verbirgt sich die Maschine. Die Zweikreiskühlung erfolgt über Seewasser und damit dieser Kühlkreislauf nicht einfrieren kann, wird er frostsicher gemacht.

Auf dem Bild links sieht man den Seewasserfilter. Die rechte Leitung saugt das Seewasser vom Seeventil durch den Filter und transportiert es in den Kühlkreislauf. Das ist der Normalzustand.
Um den Motor einzuwintern, muss die Maschine zunächst mit Süßwasser gespült werden. Dafür demontiere ich den Schlauch, indem ich die Schlauchschelle löse und den Schlauch in eine Pütz stecke - rechts. Über einen Wasserschlauch wird Wasser in die Pütz gepumpt und die Maschine gestartet. Die Wasserpumpe versorgt die Maschine jetzt mit Süßwasser und spült das Salz aus. Ein paar Minuten reichen, dann ist das erledigt. Das geht natürlich nur zu zweit, weil eine Person die Maschine starten und das Wasser anstellen muss. Die zweite Person bleibt an der Pütz.

Jetzt ist der Impeller dran. Das Gehäuse wird geöffnet und der Impeller herausgezogen. Was für eine Überraschung. Der Impeller ist schrottreif und ich weiß warum:



Als wir im Frühjahr in Borkum ablegten, war der Seewasserfilter nach der Kontrolle nicht richtig festgeschraubt. Das Kühlsystem zog Luft und der Impeller lief ein paar Minuten trocken. Im Sommer wurde von der Werft an der Maschine gearbeitet und das Seeventil geschlossen. Nichtsahnend legte ich ab und auch in dieser Situation lief der Impeller trocken. Das hat das Gummirädchen nicht schadlos überstanden – wie man sieht.

Aus Sicherheitsgründen tausche ich den Impeller jedes Jahr – links. Dabei muss der „Propeller" immer mit einem Gleitmittel versehen montiert werden, damit er anfangs nicht zu heiß werden kann – bevor das Wasser kühlt. Die mitgelieferte Papierdichtung wird natürlich eingelegt, bevor der Deckel wieder verschraubt wird

Jetzt kommt ein Mix aus handelsüblichem blauen Frostschutz und Wasser in die Pütz. Die Maschine wird gestartet und der Frostschutz durch die Maschine gepumpt. Wenn blaue Flüssigkeit aus dem Auspuff kommt, ist das System befüllt, das Kühlsystem frostsicher. Selbstverständlich muss auch der Kühler frostsicher befüllt sein. Danach wird der Schlauch wieder an den Seewasserfilter geschraubt. Der nächste Winter kommt bestimmt.

Die Keilriemenspannung wird natürlich immer geprüft und weil ich grad ein passendes Foto habe, soll das auch mit hier rein. Vom Motorölwechsel habe ich schon geschrieben. Treibstoff- und Feinfilter wechsele ich immer erst zu Saisonbeginn, damit evtl. Bakterien gleich mit entsorgt werden. Bisher hatte ich damit keine Probleme, weil der Tank ständig neu befüllt wird. Auf Additive verzichte ich, weil mir mein Schrauber dazu geraten hat.

Die Maschine ist nun winterfest, aber die Trinkwasseranlage nicht. Das Wasser muss aus dem Tank, aus der Pumpe, dem Boiler und aus den Leitungen. Rechts im Bild wird der Boiler entleert. Dabei kleckern 20 Liter in die Bilge, die ich mit einer kleinen Pumpe in eine Pütz „befördere". Von der Druckwasserpumpe aus (u.re.) puste ich das System leer – auch das drückt noch ein paar Liter in die Bilge.

Gibt's auch was Schönes? Gibt es. Am späten Nachmittag die erste große Pause im Café Kontor. Das Café ist bei Seglern berühmt und berüchtigt, weil die wirklich selbst gebackenen Torten unglaublich gut schmecken. Und wer Mitte Oktober noch draußen im Strandkorb sitzen kann, möge sich nicht beschweren.

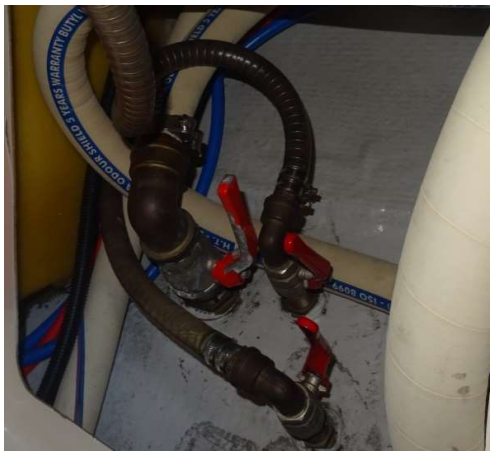
Beschweren könnte sich eigentlich nur unser Auto. Es hat viel zu viel Tiefgang, wie man gut

sehen kann. Okay, morgen entlasten uns die Feuerlöscher und ab Lübeck Rettungsinsel (35 kg) und Schwimmwesten.

Die „Kalami Star" hingegen fühlt sich erleichtert und geht in den Winterschlaf. Nur ein paar Kleinigkeiten müssen wir morgen noch erledigen.

Foto Vorseite: Als wir auf den Winterlagerplatz zurück kommen wird die „Kalami Star" auf einen neuen Standplatz rangiert. Logisch, wir müssen aufrücken, vom Kran kommen neue Yachten auf den Waschplatz.

Direkt hinter uns eine alte Bekannte, die gelbe „Arkona" von Imke und Christian. Auch die geht demnächst in die Halle, soll aber vorher poliert werden. Die „Arkona", eine Neptun 31, steht zum Verkauf und wie so oft, wollen sich die Eigner vergrößern. Christian hat die „Arkona" bei Ebay Kleinanzeugen eingestellt. Die Yacht wurde regelmäßig gewartet und erneuert. Die „Arkona" ist ein zuverlässiger und auch bei viel Wind sicherer Segler. Wir sind uns oft begegnet. Wer neugierig und vielleicht sogar interessiert ist, hier der Link
https://www.ebay-kleinanzeigen.de/s-anzeige/segelschiff-neptun-31/881576989-211-2124?utm_source=whatsapp&utm_medium=social&utm_campaign=socialbuttons&utm_content=app_android



Heute werden alle Seeventile gecheckt und mit Marinespray gängig gehalten. Sabine muss sich ganz schön strecken, während der Skipper von innen die Seeventile betätigt.

Bei der Sicherheitseinweisung zitiere ich gern „Gas, Wasser, Scheiße". Die Gasflaschen sind längst von Bord, Trinkwasseranlage hatten wir gestern, jetzt geht es an das Bord-WC. Viele Eigner schließen das Seeventil und kippen Frostschutz ins WC. Kann man machen ist aber nicht richtig, weil das Frostschutzmittel die Pumpe „angreift". Jabsco empfiehlt die seitliche Dichtung abzuschrauben, dann kann nichts mehr passieren.

Die Bilge hat uns jahrelang Probleme bereitet, bzw. ist dort Wasser angelangt, von dem wir nicht wussten, woher? Durch die Kielbolzen, das war die erste Vermutung, kam es nicht. Wir haben die Yacht sogar gekrant, um nach der Ursache zu forschen. Nach ewiger Suche stellte sich heraus, dass bei neu installierten Lüftern auf dem Salondach alte Schraubenlöcher nicht abgedichtet worden waren. Bei überkommendem Seewasser (oder der Decksreinigung) suchte sich das Wasser unbemerkt seinen Weg in den „Keller". Nachdem ich die Schraubenlöcher

abgedichtet hatte, kommt zwar immer noch eine minimale Menge unten an, das wird sich im nächsten Jahr auflösen, wenn auch die Backbordrelingsstützen ausgetauscht und neu abgedichtet werden.

Gas, Wasser, Scheiße ist keine lustige Arbeit. Wasser gelangt überall hin, meine Hände leider nicht. Wer das WC trocken legt, wird mit den Gerüchen belohnt, die wir vorher durchgemacht haben. Die Bilge trocken legen ist da schon deutlich angenehmer. Über den Winter nehmen wir die Bodenbretter über der Bilge raus, damit sich auch dort der letzte Tropfen Feuchtigkeit auflöst.

Ans Segeln denkste bei diesen Arbeiten nicht, aber eine Mail von Ernst beamt mich schnell zurück aufs Wasser. Ernst ist mit seiner „Gwylan" von Kopenhagen nach Stubbekøbing unterwegs, während wir schon im „Winter" angekommen sind. Der keltische Name "GWYLAN" bedeutet Möwe. Der kräftige Nordwind wird die 17 m lange Oyster sicher nach Stubbekøbing schieben.

Mit diesem Foto seiner „Gwylan" ist Ernst im letzten Jahr auf die Titelseite der Yacht gesegelt. Gute Reise Ernst. Wer mal virtuell mitsegeln möchte, findet Ernst hier www.sailing-time.net

Es gibt natürlich viel mehr zu tun, als ich es hier beschreiben kann, doch was wir selbst tun können ist erledigt und deshalb verabschieden wir uns von unserem „Dampfer". Schnell noch ein Blick zum Mastenregal und auch dort ist unser Mast gut und sicher aufgehoben. In ein paar Tagen steht die „Kalami Star" ebenfalls warm und trocken in der Halle – so wie hier unten auf dem Foto.

Und was ist mit dem Unterwasserschiff, warum wird der Rumpf nicht poliert?

Das Unterwasserschiff komplett abzuziehen und neu aufzubauen ist eine Drecksarbeit und nicht in ein, zwei Tagen zu machen. Ich weiß wovon ich rede – links. Allein die Materialkosten belaufen sich auf ca. 1.000 € und auf dem Boot kannste dann nicht schlafen. Kommen also Hotel- und Fahrtkosten dazu. Das wird teurer als das Angebot von den Winterlagerspezies.

Da habe ich zum Glück keine andere Wahl und erspare mir die Drecksarbeit. Außerdem haben die Profis das know how und die Maschinen. Beides habe ich nicht.

Mit diesen Aussichten schließen wir die Saison 2018 an einem Ort ab, an dem es keine Sorgen gibt, im Café Sorgenfrei.

Vor zwei Tagen sind wir hier selbst noch im Fahrwasser vorbeigetuckert. Jetzt das Finale – aber bitte mit Sahne.

P.S. Das Unterwasserschiff muss neu, das Ruderlager ist ebenfalls dran und das Teakdeck (da bekomme ich Hilfe von einem Mitsegler) sind für einen mittelständischen Kleinunternehmer ein ordentlicher Batzen. Dazu kommen die wiederkehrenden Kosten für die Wartung der Schwimmwesten (240 €), der Rettungsinsel (450 €) und der Feuerlöscher (170 €). Das gilt ebenso für die Seenotsignalmittel (Fallschirmsignalraketen, Handfackeln und Rauchtopf = 240 €). Nach 10 Jahren werde ich im nächsten Jahr die Preise wieder mal „anpassen" müssen.