

Saisonfinale 2020



Freitag, 16. Oktober, sind wir von [Skagen Rund](#) zurück im Heimathafen. Wie immer zum Saisonende oder -start finden wir einen Platz ganz vorn an Steg 9. Martin bringt uns rückwärts rein, damit wir die Yacht leichter entladen können. Außerdem ist das der kürzeste Weg zum Parkplatz. Der Anleger ist noch nicht getrunken, da beginnt bereits die Vorbereitung auf den Krantermin am Montag: Statt Reinschiff schlagen Martin, Cris & Skipper Groß und Genua ab. Die Tücher trocken runter kriegen ist immer der schwierigste Job, bevor abgerigg wird. Nach 90 Minuten liegen die Tücher zur Durchsicht beim Segelmacher. An der Kuchenbude und an den Lazy Bags muss nachgenäht werden, doch das hat Zeit bis Ende März/Anfang April.



Samstag, 17. Oktober

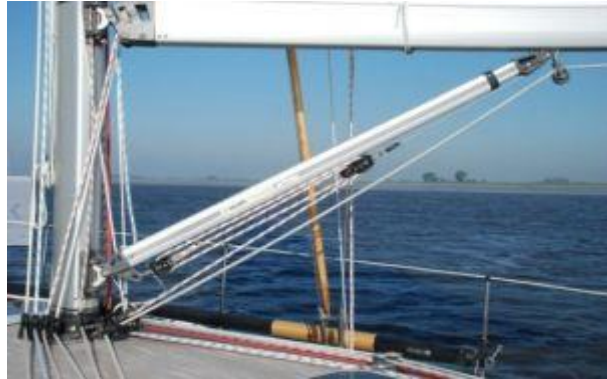
Als alle Leinen, Schoten oder wie die alle heißen, ausgeschoren sind und entspannt in tiefen Winterschlaf fallen, beginnt mein Reinschiff. Teakdeck und Aufbau sind von einem Staubfilm überzogen, den ich mit Schwamm, Teakdeckreiniger und ganz viel Wasser entferne. Dabei entdecke ich erstmals marode Stellen im Teak, die beseitigt werden müssen. Man erkennt das daran, dass Wasser in das Holz eindringt und das Teak schlecht abtrocknet.



Leider werde ich an insgesamt fünf Stellen fündig. Da die Reparatur mehrere Arbeitsschritte erforderlich macht und ich nun wirklich kein „Holzwurm“ bin, beauftrage ich mit Klaus Jäger einen ausgesprochenen Teakspezialisten mit der Reparatur. Wir kennen uns schon lange und allein deshalb weiß ich die Yacht bei Klaus in den besten Händen, kuckstu <http://www.yachtwerft-fehmarn.de/index.html>

Das vorsichtige Scheuern und Reinigen dauert fast den ganzen Samstag, ein Oktobertag mit traumhaftem Wetter. Am späten Nachmittag geht es endlich ans Rigg und das beginnt damit, dass ich den Spibaum abschlage und eine etwas längere Auslöseleine anschlage.

Die alte Leine war minimal zu kurz und hat uns immer wieder geärgert. Das Problem sollte damit gelöst sein. Jetzt geht es an den Rodkicker (Baumniederholer). Achtung, das Ding (rechts) ist höllisch gefährlich, weil eine Gasdruckfeder den Baum permanent kräftig nach oben drückt - deshalb benötigen wir keine Dirk. Bevor also der Kicker abgeschlagen wird, muss die Talje des Baumniederholers so gesichert werden, dass sie sich nicht lösen kann. Erst dann können die Sicherungssplinte entfernt und der Kicker von Baum und Mast gelöst werden, fertig.



Sonntag, 18. Oktober



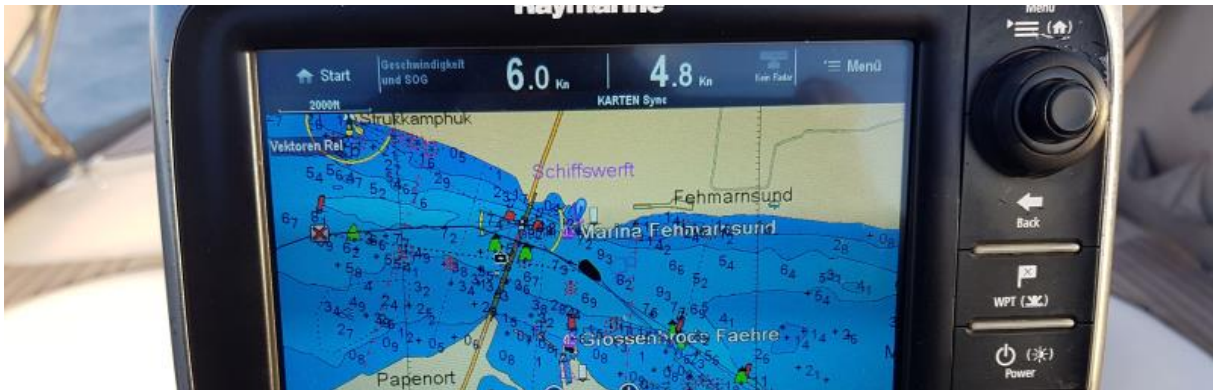
Heute weht es kräftig aus Nordwest, zum Glück regnet es nicht. Der Baum muss noch runter und an der Stb.-Reling gelascht werden. Auch das hat einen Grund, denn beim Kranen ist immer Backbord die Landseite, da würde der Baum erheblich stören. Außerdem muss der Baum für die Überfahrt nach Burgstaaken gut gesichert werden, damit er bei Seegang nicht über Bord geht. Auf dem Foto ebenfalls gut zu erkennen, wie glänzend sauber Teak und Aufbau sind. Jetzt könnte man den Aufbau gut polieren, keine Leine stört.

Doch dafür habe ich keine Zeit, jetzt geht es unter Deck weiter. Waschraum/WC werden gründlich gereinigt, upps, noch immer ist das Leck am Schlauch des Druckausgleichsbehälters nicht dicht ... nach dem Kranen. Kühlschrank, Herd, Backofen, Pantry, die Schapps für die Lebensmittel, Wasserflaschen. Hab dazu wenig Lust und lenke mich immer wieder mit dem [Skagen Rund](#) Lockbuch ab. Das macht wirklich mehr Spaß. Bis die Zeit drängt, um 1600 muss ich ablegen und rüber nach Burgstaaken, „auf der anderen Seite“ erwartet mich Sabine. Alles erledigt, alles sicher? So sieht das Motorboot aus!



Tatsächlich lege ich um 1630 ab, Sabine signalisiert, dass sie eh nicht pünktlich sein wird. Wir haben viel Wind und der lässt erst gar keine sentimental Gedanken aufkommen. Fast jedes Jahr habe ich die Abreise fotografiert, den Hafen, die Osttonne und ab hier erwischen mich kräftige Wellen. Holla, das hatten wir doch erst ..? Von Heiligenhafen in 24 h rüber nach Rønne auf Bornholm. Genauso fing der Törn an. Von Skagen Rund will ich hier gar nicht reden. Der Nordwest weht mit 24 Knoten (Bft. 6) in den Sund und treibt beeindruckende Wellen über das

Wasser. Das Motorboot reagiert darauf empfindlich und schaukelt Skipper & Crew ordentlich durch. Gut, dass alles sicher gelascht ist. Wasser kommt über und der Autopilot bringt mich zur Verzweiflung. Wo will der denn hin? Als ich das Sundfahrwasser bei Strukkamphuk erreiche, geht der Speed merklich runter. Was ist das denn? Wind aus Nordwest, Strom aus Südost? Tatsächlich, Fahrt durchs Wasser sechs, über Grund knapp vier Knoten. Logisch, Wind gegen Strom, da steilt sich die Welle auf. Das habe ich in dieser Intensität selten im Fehmarnsund erlebt. Wir sind doch nicht auf der Elbe!



Als die Brücke bereits achteraus liegt (oben das Plotterbild) immer noch Strom von vorn. Die Wellen werden zwar nach der Brücke kleiner, der Wind bleibt. Caroline grüßt per WhatsApp vom Deutschen Eck ihrer Heimatstadt und bestellt Grüße an „Gaby“ mit. Von wegen, Gaby ist



in Ballen Hals über Kopf von Bord, die [literarische Episode](#) hat sich selbst gelöscht. Je länger ich unterwegs bin, desto mehr klettere ich in immer wärmere Klamotten. Als ich in Burgstaaken ankomme, trage ich meine „Spitzbergenjacke“, Stiefel und Handschuhe, mehr geht nicht.

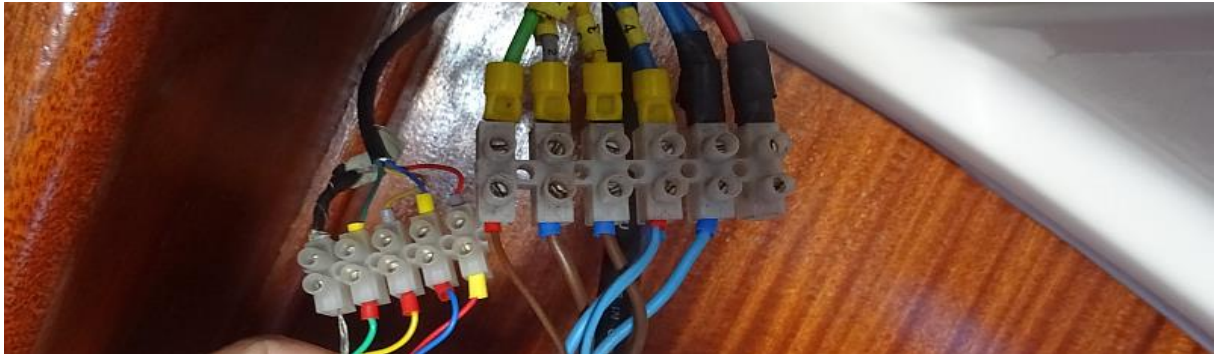
Ganz vorn im Hafen die 46er Bavaria [„Intention“](#) von meinem Freund Rollo. Zwei Dschunxx seiner Crew nehmen, ein paar Plätze weiter, meine Leinen an und schon sitze ich mit ner Dose Bier bei Rollo im Salon. Danke für die Einladung und dann erzählt Rollo, dass er Skagen Rund online verfolgt hat. Viel Zeit bleibt uns nicht, seine Crew hat Plätze im [„Goldenen Anker“](#) reserviert und ich muss, so lange die Maschine noch warm ist, den Ölwechsel vornehmen. Das klappt reibungslos, auch der Filterwechsel kein Problem.

Als Sabine endlich mit dem Auto eintrifft, große Freude. Fast sechs Wochen haben wir uns nicht gesehen. Nach einem kurzen Palaver über was, wann und wo, sitzen wir wenig später ebenfalls im Goldenen Anker. Danach packen, packen & alles im Auto verstauen. Das bekommen wir wirklich gut hin. Um 2400 ist Feierabend, ab in unsere Pension. Das machen wir zum ersten Mal so und es erspart uns, Koje bauen, Frühstück an Bord und erst dann packen.

Montag, 19. Oktober

Entspannt kommen wir um 1000 zurück an Bord. Die Feuerlöscher sind, wie alle zwei Jahre, bereits zur Überprüfung und Wartung bei [Brandschutz Hörncke](#). Noch drei Stunden bis zum Krantermin. Das Altöl werde ich im Winterlager los, Zeit, den Mast vorzubereiten. Zunächst

trenne ich alle Kabelverbindungen, die in den Mast führen. Da kommt einiges zusammen. Dampfer- und Ankerlicht, Decksbeleuchtung, Windmessgeber, UKW-Antenne, DVBT2-Antenne. Hier unten die Kabelverbindungen – ohne die Antennen.



Danach löse ich alle Wanten auf „handwarm“, checke Vor- und Achterstag, am Kran muss alles schnell gehen. Die Krancrew geht um 1200 in die Mittagspause, wir soll'n schon mal an der Kranpier festmachen. So machen wir das und positionieren die Yacht exakt an der Mastmarkierung an der Pier.



Was für ein grandioses Wetter. Beim Auskranken am 12. Mai wollte der Regen gar nicht aufhören. Das haben wir uns jetzt aber verdient. Die Sonne scheint aus allen Knopflöchern, kein Wind. Als Ernst (der Kranführer) mit mir den leider notwendigen Papierkrieg abwickelt, erfahre ich, dass das Kranen aus den Winterlagerkosten ausgesourct ist und 142 € „extra“ kostet. Das glaube ich ja wohl nicht und so richtig kann mir der Kranführer das auch nicht erklären. Was soll ich jetzt tun? Nix!



Die Krancrew bereitet den Dampfer vor. Ernst schwebt gleich nach oben und pickt den Mast an den Kran. Henry (im Vordergrund) und der Skipper bereiten die Gurte vor. Karl (in rot) und



Chris lösen die Wanten - Vorseite. Der Mast steht zwar noch an Deck, hängt aber bereits im Kran. Jetzt kann ich das Achterstag lösen - unten.



Jetzt wird der Mast geliftet (links), nur noch das Vorstag ist fest. Das zu lösen ist immer Skippers Job. Den Splint schließen, aus dem Bolzen ziehen und den Bolzen raus. Das Vorstag ist frei und wird an die Landseite abgegeben. Die Crew schwenkt den Mast über den Mastenwagen und legt den „Spargel“ sanft darauf ab. Auf dem Foto unten ist der Mast im Anflug auf den Mastenwagen. Oben im roten Kreis die webcam für den Hafen.

Der Link zur webcam:

<http://baltickoelln.de/de/#webcam>
die alle Kranvorgänge „live“ überträgt. Wie schön, dass einige von euch ebenfalls live dabei sind und jetzt beobachten können, dass der Skipper sich ausnahmslos um den Mast kümmert, während die Krancrew den Dampfer an den Haken nimmt - unten.



Der Skipper demontiert zunächst die empfindlichen Teile vom Masttopp. Wie schnell rempelt mal ein Touri dagegen (die hier in den Herbstferien in Massen rumlaufen) oder der Mast kippt nach unten, zur Seite oder oder oder. Windmessgeber, Windex und Antenne wandern sofort an einen sicheren Platz. Jetzt kann ich in aller Ruhe die Ober, Mittel- und Unterwanten von Mast und Salingen trennen. Obwohl ich diesen Job schon länger mache, kann ich mich immer noch nicht an den „neuen“ Mast (2016) gewöhnen. Manche Schraubverbindungen bleiben einfach gewöhnungsbedürftig.





Zur selben Zeit lifet die Krancrew die Yacht auf den Winterlagerbock. Ich bin hocheifrig, dass das neue Antifouling den Pocken- und Algenbewuchs wirksam verhindert hat. Auffällig ebenso, dass die Yacht etwas achterlastig unterwegs war – deshalb haben wir die Backskisten entlastet und Ausrüstung in der Vorpiek gestaut. Dadurch wird hoffentlich wieder ein ausgewogener Trimm möglich. Die Krancrew macht wirklich einen guten job. Die Stützen müssen sehr genau platziert werden, damit die Yacht auf den rumpligen Straßen (Kopfsteinpflaster) auf der Fahrt ins Winterlager keinen Schaden nimmt.



Der Skipper hat seinen Spargel fertig – oben. Rechts im Bild ein Screenshot von der webcam. Vielen Dank an Christian und Aloha! Die „Kalami Star“ wird jetzt auf den Waschplatz gefahren





und trifft dort auf ihre Vorgängerin. Tatsächlich war diese [Targa 96](#) unsere erste Ostseeyacht. Wir hatten sie 2003 in Brunsbüttel aus zweiter Hand gekauft und später entdeckt, dass der Verkäufer uns nicht nur einen Vorbesitzer unterschlagen hatte. Bis dahin hieß die Yacht „Dixie“. Diesen Namen wollten wir nicht von der Elbe mitnehmen und taufte die kleine Mittelcockpit-yacht „Kalami“, nach dem Ort auf Korfu, der uns zum Segeln inspiriert hat. 2007 haben wir die „Kalami“ verkauft, die auf ihrem Liegeplatz in Heiligenhafen blieb und als „Katinka“ mit den neuen Eignern Monika & Ralf weiterhin die Ostsee bereiste. Vor drei, vier Jahren sind die Beiden auf's Wohnmobil umgestiegen und haben die Targa 96 deutlich unter Wert weiterverkauft. Jetzt treffen wir unsere „[Kalami](#)“ hier wieder.



Die Winterlagercrew hat die „Kalami Star“ inzwischen mit dem Hochdruckreiniger oberflächlich von Algen und Pocken befreit. Schaut man genau hin, bleibt noch viel zu tun. Also geht Sabine mit Spachtel, Schraubenzieher und Topfschwamm auf die Pocken los, die sich vor allen Dingen an/in den Seeventilen, an Propeller und Ruder nicht mit dem Hochdruckreiniger entfernen lassen. Wirklich ein Scheißjob, dabei sind die Pocken so scharfkantig, dass ich mir schnell eine Schnittverletzung einfange.

Dienstag, 20. Oktober

Unter Deck das gewohnte Procedere, die Maschine muss eingewintert werden. Wie das funktioniert, habe ich in den [Logbüchern](#) der letzten Jahre ausführlich beschrieben. Auch die Trinkwasseranlage und das Bord-WC werden trockengelegt, damit nichts einfrieren kann. Eine Baustelle bleibt noch, die mich die gesamte Saison beschäftigt hat: Im Bereich des Druckausgleichsbehälters gibt es eine rätselhafte Undichtigkeit. Mehrfach habe ich den Schlauch gelöst, neu befestigt und hatte am Ende den Druckausgleichsbehälter selbst in Verdacht. Nun war es (hoffentlich) doch der Schlauch ... am anderen Ende. Da ran zu kommen erfordert einiges an „Körperbeherrschung“ denn Wasserpumpe und Behälter (Foto) sind hinter einer Wand montiert. Zum Schrauben bleibt lediglich 30 cm Spielraum. Irgendwie bekomme ich das doch noch gelöst.



Aufgrund des guten Wetters können wir draußen am „Wasserpass“ weiterarbeiten. Mit „Algen- und Muschelkalkentferner“ wird der Wasserpass eingesprüht und ein paar Minuten später mit Topfschwamm und viel Wasser gereinigt. Danach muss kräftig mit dem Hochdruckreiniger nachgespült werden. Das gelingt überraschend gut, sodass das Polieren im Frühjahr viel leichter fallen wird.

Zum guten Schluss räumen wir alles aus, was am Sonntag noch nicht von Bord konnte. Gegen 1700 sind wir fertig. 10 Minuten später setzt der Regen ein. Die Yacht liegt jetzt im Winterschlaf, in 150 Tagen sind wir wieder hier ...

Ein Dankeschön an Sabine, die fast alle Fotos geliefert hat. Bei dem rechten Foto hat sie nicht ganz aufgepasst, ein paar Sekunden vorher bin ich noch durch brennende Reifen gesprungen.

Damit schließe ich das letzte Lockbuch der Saison.
Wir seh'n uns, Fairwinds & lieben Gruß

Ralf

