

Wieder am Haken

18. bis 22. Oktober



Als die „[Um die Ecke nach Schweden](#)“ Crew (unten) sich am Montag verabschiedet, ist schon das Wichtigste erledigt: Die Segel sind abgeschlagen und zur Durchsicht und Reparatur beim Segelmacher. Das ist allein kaum zu schaffen, ganz herzlichen Dank.



Dienstag, 19. Oktober: Heiligenhafen - Burgstaaken

Nein, nein, ich bin danach in kein Loch gefallen, dafür bleibt einfach keine Zeit. Ärmel aufkrem-peln und los geht's, von innen nach außen. Vor allen Dingen in Skippers Kabine entdeckst du manch Überraschung. Egal, alles muss gepackt und in Taschen und Kisten verstaut werden.



Jetzt geht es draußen weiter. Schoten, alle Reffleinen und Fallen, Kicker, Baum und Spibaum werden demontiert und an der Steuerbordseite gelascht (rechts). Das hat den einfachen Grund, dass beim Kranen Backbord Landseite ist. Jetzt ist (fast) alles fürs Kranen vorbereitet, doch das geht drüben in Burgstaaken über die Bühne.

Kurz bevor ich ablege, erlebe ich ein Drama in der Box gegenüber. Ein netter, junger Mann bereitet seinen ziemlich „alten Eimer“ auf's Ablegen vor: „Ich segele nach Kiel ins Winterlager, das Boot wird dort am Samstag verkauft!“ „Gute Reise“, wünsche ich und bin beim Ablegen behilflich. Doch oh weh, die Maschine fährt weder vor- noch rückwärts. Weil ich noch die Vorleine halte, lasse ich den „alten Eimer“ vom Wind seitwärts an den Steg wehen. „Was nun“, fragt der junge Skipper. Meine schnelle Diagnose: Der Bowdenzug vom Getriebe muss gerissen sein, die Maschine nimmt hörbar Gas an, aber der Propeller dreht nicht. Nun habe ich keinen passenden Bowdenzug in meiner Werkzeugkiste und muss jetzt selbst rüber nach Burgstaaken. „Ruf mal Menzel an“, der kommt bestimmt schnell. Kommt er auch und stellt einen kapitalen Getriebeschaden fest. Von einer Sekunde auf die andere ein wirtschaftlicher Totalschaden. Der junge Mann hat plötzlich ein Wrack, das aus eigener Kraft nicht ins Winterlager nach Kiel fahren und schon gar nicht verkauft werden kann. In Heiligenhafen liegenbleiben geht auch nicht. Ab 1. November darf keine Yacht im Hafen liegen. Als ich um 1220 ablege, winkt er traurig hinterher, Menzel auch. Shit happens.



Der Blick zurück auf meinen Vor- und Nachsaisonplatz an Steg 9. Achteraus, im Gebäude der Segelmacher, liegen Segel und Kuchenbude. Die Crew von Sascha und Olli hat immer wieder kurzfristige Reparaturen erledigt. Ich mag die Dschunxx und hab' für die Weihnachtsfeier ne Kiste Flens auf die Back gestellt. Vielen Dank.



Rechts unser Heimatsteg, nur noch wenige Yachten halten es hier aus. Dann raus aus dem



Hafen und rüber zu Holgers Werft. Holger hat mich mindestens dreimal aus höchster Not gerettet und [Reparaturen](#) möglich gemacht, ohne die der Törn zu Ende gewesen wäre. Holger schätzt ein spezielles karibisches Zuckerrohrgetränk, das ich seit Helgoland als Dankeschön spazieren fahre. Mit den Wünschen für ein schönes Weihnachtsfest und ein glückliches neues



Holgers Werft

Jahr, verabschieden wir uns. Der dreimalige Fehmarn Rund Gewinner (mit Diesel im Blut) grinst sich einen, ein Ausdruck höchster Zufriedenheit.



Jetzt liegt Heiligenhafen wirklich achteraus. An Steuerbord der Deviationsdalben (unten), der



manch SKS-Prüfling in arge Erklärungsnot gebracht hat. Was hat der für eine Aufgabe? Lassen wir das. Um 1245 verlassen wir das Fahrwasser, Kurs Sundbrücke. Inzwischen hat der Auto-pilot übernommen und ich poliere mit Rubbing den Flugrost vom Bugkorb (den Holger nach dem Mastbruch selbst geschweißt hat) bis der wieder glänzt.



Um 1325 passiere ich die Sundbrücke bei leichtem Südostwind und westsetzendem Strom, vielleicht bremsst der mit 0,5 Knoten. Die „Um die Ecke nach Schweden“ Crew erhält das Foto als Dokument und schnell kommt der Daumen hoch zurück. Christian warnt mich per WhatsApp vor dem morgigen Orkan. Ich frage nach: Orkan, in Kiel? Darauf er: Nö, Fehmarn, Kiel kennt nur Tornados und hängt die Windvorhersage gleich mit dran. Böen bis 47 Knoten sind im-



merhin Beaufort 9. Ist damit der Krantermin gefährdet? Da wir bereits um 0900 dran sind, sollte das störungsfrei ablaufen. Hafen und Kran liegen doch sehr windgeschützt, jedenfalls bei Südwestlage.



Bald geht's vom Fahrwasser rüber nach Burgstaaken und der Südostwind sorgt jetzt bei meinem Motorboot für Spritzerchen auf dem frisch gewaschenen Deck. Igitt!!!



Um 1410 das [Café Sorgenfrei](#) an Steuerbord und schon bald der neue Aussichtsturm (unten), aus der Ferne nicht wirklich ein Hingucker. Freunde waren bereits dort und sind von dem Holzturm begeistert, der nachts sogar angestrahlt wird. Je näher du kommst, desto schöner wird der. Da freue ich mich auf die erste Nachtfahrt 2022!



Unten die so typische Skyline von Burgstaaken, mein Winterheimathafen. Hier kenne ich so viele Profis, die vom Segelsport leben und immer wieder froh sind, wenn sie mir noch eine Re-



paratur oder besser gleich ein paar Euro aus der Tasche ziehen können. Telefonisch melde ich mich beim Hafenmeister an, der gern vorher gefragt werden will, auch wenn man nur ein paar Stunden bleibt. Um 1425 sind wir nach 11 sm (Gesamt Saison 1873) fest unter der Getreide-

brücke. Peter Ollhoff ist schnell vor Ort und kassiert seine 14 € Liegegebühr. Immerhin gibt es Strom, ein freies WLAN, Toiletten und Dusche sind eher eine Zumutung. Naja, ein richtiger Yachthafen ist das ja auch nicht. Hier warten alle nur auf ihren Krantermin.



Nach dem Anlegen geht die Arbeit weiter. Die Maschine ist warm, Motorölwechsel. Richtig lustig ist das nicht, weil der Filter waagrecht verbaut ist und auch noch so viele Lappen nicht verhindern, dass ein paar Tropfen daneben gehen. Danach müssen Lappen, Filter und Altöl entsorgt werden und das kostet inzwischen 0,50 €/Liter. Als ich zurück bin, steht dem Skipper sin Frau „vor der Tür“ und da freuter sich wie Bolle.

Doch Sabine ist nicht zum Vergnügen hier, nun geht die Arbeit erst richtig los. Alles muss raus! Wenn der Dampfer erst auf dem Winterlagerbock steht, ist das doppelt schwer, dann müsste alles die Leiter runter, braucht keiner! Kabinen, Salon, WC und die Skipperkoje werden noch einmal genau inspiziert. Dabei entdeckst Du Dinge, die längst nicht mehr an Bord sein dürften: Diese Handschuhe suchen die passenden Hände und der Co-Skipper hat gleich sein ganzes Wäschefach vergessen! Männergrippe halt. Gegen 2100 ist der Dampfer leer, bis auf sechs Dosen Eintopf. Stimmt wir ham ja noch gar nichts gegessen! Der Herd funktioniert noch und so wechselt eine Dose Möhreneintopf den Behälter. Vielen Dank an die „letzte Crew“.



Um 2200 liegen wir in der Koje – nein, nicht an Bord, is ja alles eingepackt. Wer von euch mal ein Quartier sucht, hier seid ihr richtig: [Pension Hansen](#)

Mittwoch, 20. Oktober: Am Haken

Bereits für 0730 haben wir das Frühstück bestellt, damit wir Punkt 0900 unterm Kran sind. Das klappt auch. Alle Wanten sind „handwarm gelöst“, alle Kabel, die in den Mast führen frei. Um das UKW-Funk Kabel zu lösen muss die Litze mit dem LötKolben „gelöst“ werden. Zu diesem Zweck hat mir Martin einen kleinen GaslötKolben geschenkt, doch so sehr ich drücke, schiebe, drehe, das Ding bekomme ich nicht in Gang ... Bedienungsanleitung hin oder her. Der ElektrolötKolben schafft das aber auch. An diesem stürmischen Tag ist das Ablegen gar nicht so einfach, unterm Kran rückwärts festmachen gelingt ohne Probleme. Jetzt mit den Leinen die Yacht auf den Punkt fixieren, damit der Mastenkran genau über dem Mast stehen kann.



Die Krancrew, das sind Ernst und Henry, geben mir Aufträge: Die Unterwanten können los (rechts), das Achterstag auch (oben). Doch ohne Mastenwagen geht gar nichts - Pause. Da positionieren wir schon mal die



Gurtbänder, die später in die Traverse eingepickt werden. Dann ist der Mastenwagen endlich da, Ernst liftet sich selbst in den Mast, um den Stropp anzubringen. Normalerweise so, dass der Mast fast im Gleichgewicht hängt. Das ist heute anders. Aufgrund der Windstärke wird der Stropp etwas höher



angeschlagen, damit die Crew den Mast besser führen kann. Zur Crew gehören jetzt auch Steven und Karl, die beim [Winterlagerbetreiber](#) die Yachten transportieren und den Rumpf waschen. Der Winterlagerbetreiber ist verantwortlich, dass die Yacht gut und sicher auf dem Bock steht – der Mast natürlich auch ordentlich gelagert wird. Links auf dem Foto werden gerade die Kabel gezogen, der Mast hängt noch am Vorstag.



Oben links löst der Skipper den Bolzen für das Vorstag und danach wird der Mast auf dem Mastenwagen abgelegt. Jetzt sind wir wirklich ein Motorboot.



Der Screenshot von Christian hier unten ist von der Hafenwebcam, du kannst [hier](#) stundenlang beim Kranen zuschauen.

BALTIC
KOLLN
FEHMARN





Während die Yacht auf den Winterlagerbock schwebt, bin ich neugierig, ob der Kiel eine Beschädigung aufweist? Beim [Skippertraining](#) sind wir über einen Stein gerumpelt. Doch außer



Rost und Pocken nichts zu erkennen. Steven kratzt die Pocken an der Unterseite der Kielbombe ab. Weil die Yacht darauf stehen wird, kommt man an diese Stellen später nicht mehr ran.



Um 0957 ist der Kranvorgang abgeschlossen, die Yacht wird zum Waschplatz gefahren. Jetzt sind wir wieder dran. Natürlich hilft Sabine kräftig mit und macht dazu noch die ganzen Fotos, vielen Dank. Zuerst werden die empfindlichen Teile abgebaut: Windmessgeber, Windex und UKW-Seefunkantenne. Danach werden alle Wanten und Salinge demontiert und natürlich führe ich eine intensive Sichtkontrolle durch. Außer einem kleinen Block für die Lazyjacks ist alles bestens – der Block wird an Ort und Stelle ausgetauscht. Die Stb-Wanten werden gekennzeichnet, aufgerollt und später zurück an Bord gebracht. Damit sind die Außenarbeiten abgeschlossen, wir schieben den Mast rüber ins Winterlager. Weil die Yacht noch auf dem Waschplatz steht, gönnen wir uns eine Pause.

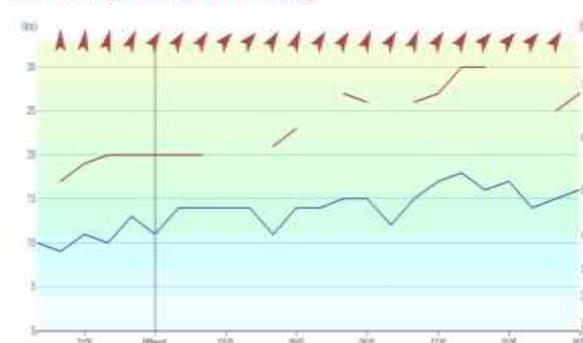




Da ganz hinten entdecke ich die „Arkona“ von Christian, die längst in der Halle stehen sollte. Die „Pampelmuse“ ist nicht zu übersehen. Daraufhin schaue ich mir mal die Messwerte an. Wieviel Wind hatten wir tatsächlich? Am Vormittag waren wir eher bei 5, in Böen bei 6 Bft., gegen Abend legte der Wind n Tacken zu, alles moderat.

Die kurze Pause verbringen wir im Fischlädchen der Fischereigenossenschaft und treffen dort Heike und Norbert aus unserer Nachbarschaft.

Aktuelle Windgeschwindigkeit und -richtung



Ab jetzt wird's für euch langweilig, denn die Bilder über das Einwintern der Maschine oder der Trinkwasseranlage habe ich hier so oft gezeigt, kuckstu z.B. ins [Winterlager 2019](#). Gegen 1800 sind Trinkwassertank und Boiler leer, das WC trocken (bitte kein Frostschutz reinkippen!) und die Maschine frostsicher. Ziemlich platt fallen wir um 1930 an den Tisch bei unserem Lieblingsitaliener [Borgo Antico](#).

Donnerstag, 21. Oktober: Raue Kosmetik



Tief „Ignatz“ verschärft die Lage in NRW und Niedersachsen, aber auch auf Fehmarn weht es kräftiger als gestern – und es schauert. Besonders rund um die 40 m hohen Silos stürmt es ordentlich. Wir sitzen im Auto vor der Yacht und warten, und warten bis der Schauer durch ist. „Es reicht, unter einem Schiff kann man doch nicht nass werden,“ behauptet Sabine und



wird dabei ganz groß. Endlich mal ein Foto von Skippers Reederin. Eigentlich ist sie ja nur für die Pocken unserer [Nordseereise](#) zuständig, die bei dem miesen Augustwetter nicht immer ein Vergnügen war. Trotz der Wind- und Schauerböen kommen wir gut voran. Von den „frischen Pocken“ haben wir kein Foto, auf dem Bild unten siehst du nur noch die sterblichen Überreste, die sich nur mit einem Spachtel entfernen



lassen. Ein mühsames Geschäft. Zentimeter für Zentimeter spachteln wir weiter. Dann immer



wieder abwaschen und endlich ist die Steuerbordseite von allen Pockenresten befreit. Backbord geht es weiter, noch zwei Stunden. Von wegen, der nächste Schauer sorgt für die nächste Unterbrechung. Doch das Wetter kann uns mal, wir schaffen das. Am Ende ist der Wasserpass von allen Pocken befreit.





Wir packen unsere Sachen ins ohnehin schon volle Auto. Der Skipper will eigentlich nur noch weg (er schleppt immer noch die Männergrippe mit sich rum). Dem Skipper sin Fru aber will noch eine Belohnung und die gibt es zum Glück im [Café Kontor](#) gleich gegenüber.



Nach dem Blick zurück geht's an die Belohnung, mehr muss man dazu nicht sagen. Klar is, die



Yacht liegt jetzt im Winterschlaf, in 150 Tagen sind wir wieder hier. Damit schließe ich das letzte Logbuch der Saison. Danke für die vielen schönen Bilder an Sabine und Grüße gehen an die „Um die Ecke nach Schweden Crew“, an Oliver, Christian & Daniel.

So, weißte Bescheid. Fairwinds & lieben Gruß

A handwritten signature in black ink on a white background, which reads "Ralf".