

Finale



Bevor es ins Winterlager geht, legen die Segelmacher ein letztes Mal Hand an. Am Donnerstag, 21. Oktober, wird endlich das "Main Drop" montiert, früher hieß das mal Segelkleid und hatte noch keinen Reißverschluss. Dazu gehört noch die "Schürze", die um den Mast gelegt wird,

um das Segel zu verpacken. Später wird endlich auch die neue Genua probeweise angeschlagen (rechts). Danach kommt das Groß wieder runter, damit ein 3. Reff genäht werden kann. Das Segel überwintert beim Segelmacher (unten). Auch die neue Genua kommt gleich wieder niegelnelneu ins Winterlager. Damit soll nun endlich alles erledigt sein? Wann war nochmal der Mastbruch? Ach ja, am 08. August!



Wenn wir die Yacht ins Winterlager bringen sind keine Segel mehr angeschlagen. Das ist zwar immer ein trostloses Bild, so sehen viele Yachten im Moment aus, doch wir sind froh, dass wir überhaupt wieder einen Mast haben. Soweit die Vorgeschichte. Am Sonntag, 25. Oktober, nachdem die Uhren für eine Stunde angehalten worden sind, beginnt nun wirklich unser Finale.

Vielen Dank für die Fotos an Siegfried

Sonntag, 25. Oktober: Heiligenhafen - Burgstaaken

Ausgeschlafen und bei Traumwetter packen wir in Heiligenhafen ein, was einzupacken geht. In zwei Stunden ist der Drops gelutscht. Sabine fährt mit dem Auto rüber nach Burgstaaken, ich nehme die Yacht. Upps, Wolfgang seine Tanke hat ja auf - also schnell noch um die Ecke, volltanken. 52 Liter passen noch in den Tank, dann ist auch der für den Winter gefüllt.



Der letzte Blick zurück und na klar gehen mir viele Erinnerungen durch den Kopf. Dann raus aus dem Fahrwasser Kurs Struckamphuk und siehe da, ein Schweinswal kreuzt unseren Kurs. "Überraschung", klickt der Außenbordskamerad. Damit habe ich wirklich nicht mehr gerechnet. Schnell gebe ich meine Sichtung online nach Stralsund durch und hänge Grüße für ein schönes Weihnachtsfest und ein friedliches neues Jahr mit dran - so verabschieden sich alle hier oben von ihren temporären Landratten, die wir ab morgen leider wieder sind.



Noch einmal die Sundbrücke mit ein paar Anglern im Fahrwasser und auf der anderen Seite bleibt endlich auch die See ruhig (wir haben Westwind), aber was interessiert das einen Motorbootfahrer. Ein Traditionssegler pflügt an der Ansteuerungstonne vorbei und wir am Drachenfestival auf dem Südstrand. Das Café "Sorgenfrei" grüßt ein letzte Mal rüber und



jetzt ins Fahrwasser rein nach Burgstaaken. Überall brennen längst die Lichter, nur die Richtfeuerlinie will uns noch nicht heimleuchten. Stattdessen leuchtet Sabines rote Jacke da hinten auf der Pier und schon sind wir nach 11 sm, um 1715 fest in Burgstaaken. Die letzte Eintragung ins Logbuch bescheinigt mir für die unterbrochene Saison immerhin 2.747 sm. Gar nicht so viel, aber in Schweden sind wir fast nur Kurzstrecke "gefahren".

Jetzt, wo die Maschine noch warm ist, schnell der obligatorische Ölwechsel. Zuerst das heiße Öl raus, danach mit Ölfilterschlüssel und Ratsche den Filter runter. Die Kunst der beinahe nächtlichen Übung ist, sich mit Werkzeug und Pumpe auf dem engen Raum beinahe schlangengleich zu bewegen, ohne Ölflecken zu hinterlassen. Frisches Öl wieder drauf, Feierabend!

Feierabend? Wem gehört eigentlich die Sturmhaube, aus der Seitentasche im Cockpit? Ja, es gibt Seeleute die ziehen sich bei Kälte oder Starkwind eine Sturmhaube über und manchmal ist schon der Name Programm. Sturmhaube auf, klar, schon kommt der Sturm. Ehrlich, außer dem Skipper habe ich an Bord nie jemanden mit Sturmhaube gesehen. Welcher Coup sollte damit wohl gelandet werden? Vermutlich wird sich der Eigentümer nie bei mir melden. Die Dinger gibt's im Mopedladen oder gelegentlich bei Tchibo für 3,90 €, absolut empfehlenswert.

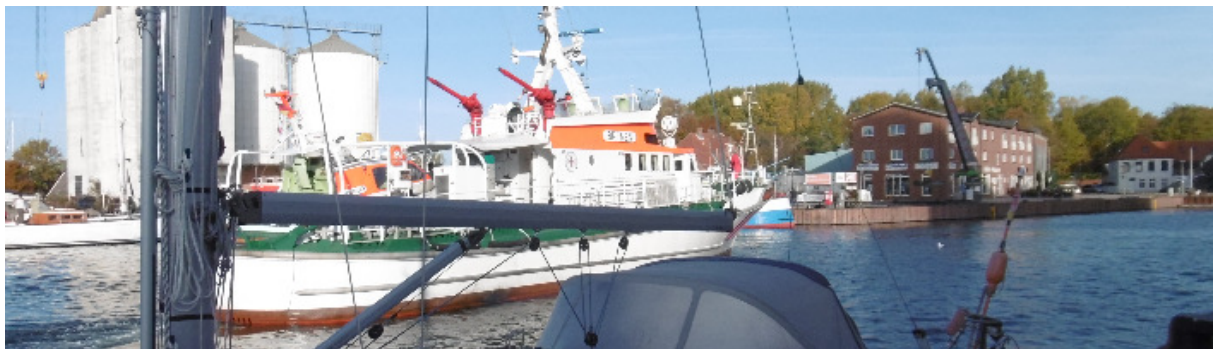


Melden wird sich voraussichtlich auch nicht der "Besitzer" einer Rechnung über 3.800 DKK (510 €) von "Miss Sophie" (Arangementer) in Marstal. Die sorgfältig versenkte Rechnung finde ich tief im Schrank der Bb-Achterkabine. Die Öffnungstider bei "Miss Sophie" gehen von 23:00 bis 06:00 und ehrlich, Miss Sophie hasst es, Quittungen zu schreiben. Sie hat mir mal in ihrem Heckflossenchevy (durchgehende Sitzbank vorne) erzählt, wenn jemand so was wirklich braucht, macht sie das natürlich. Doch wer bitte liefert eine Rechnung von Miss Sophie in seiner Firma oder beim Finanzamt ab? Oder hat der Seemann ein Alibi gebraucht? Zusammen mit der Sturmhaube wird vielleicht ein Schuh draus. Links übrigens Miss Sophie beim St. Hans Aften in Ærøskøbing.

Leider gibt es auch unerfreuliche Fundsachen. Irgendein Smutje oder Tellerwäscher hat die Herdabdeckung mit so viel Gewalt verbogen dass ein Scharnier beinahe raus gebrochen ist. Um den Schaden halbwegs wieder gut zu machen, geh'n 1,5 überflüssige Stunden drauf, weil ich nur schlecht an die verdeckten Schrauben komme. Es kann einfach nicht sein, dass du das nicht bemerkt hast, Seemann. Wenn doch, warum reparierst du das nicht gleich oder informierst wenigstens den Bordhausmeister. So, weißte Bescheid!

Montag, 26. Oktober: Finale

Die Nacht war schweinekalt, aber jetzt scheint die Sonne aus allen Knopflöchern. Besseres Wetter kannst du Ende Oktober nicht wünschen. Bei Jürgen werde ich mein Altöl los und Ernst, der Hafenmeister und Kranführer, will uns um Punkt eins unterm Kran sehen. Bis dahin ist noch viel zu tun. Gegen 1000 will uns die "Bremen" (Foto unten) retten, aber die Rettungsinsel liegt schon zur Wartung im Auto. Jetzt darf keiner mehr über Bord.



Also weiter packen, lüften, trocknen und dann den Großbaum abschlagen. Neuland für einen Segler, der bisher ein Rollgroß gefahren ist. Nebenbei mailt mir Uli, dass er seine "Klemmendruckmaschine" bereits aus dem Keller geholt hat und mit Sven, dem Segelmacher, kläre ich, dass wir noch zwei Klampen am Mast benötigen. Als ich die Abdeckung unter dem Mast im Salon abschraube entdecke ich immer noch eingedrungenes Wasser (der Mastfuß ist nicht ganz dicht), dass bereits an den Kabelkontakten für Korrosion sorgt. Schön ist das nicht, hier muss noch nachgearbeitet werden. Passiert ebenfalls im Winterlager.

Sei's drum, kurz vor 1300 rutschen wir unter den Kran. Alles ist vorbereitet: Die Wantenspanner sind "handwarm" gelöst, wie man hier sagt, es kann losgehen. Ernst und seine Crew verholen die Yacht noch 5 cm nach vorn, dann passt alles. Nun steigt der "Meister" in den Bootsmansstuhl (unten) und verholt sich mit dem Maststropp auf halbe Höhe.



Danach wird der Mast mit dem Kran leicht angeliftet, das Achterstag gelöst, die Unter- und Oberwanten und ganz zum Schluss das Vorstag. Beinahe federleicht wird der Mast auf den Mastwagen und die Böcke abgelegt (unten).



Schnell sind die äußerst zerbrechlichen Windmessgeber, Windex und Antenne demontiert und sicher verstaut, als auch schon die Traverse einschwebt. Die 6 Tonnen Gewicht hängen schnell an den Gurten und werden sehr penibel auf den Bock gestellt. Diese Prozedur dauert schon mal 10 bis 15 Minuten. Da muss wirklich alles passen.



Das Unterwasserschiff sieht super aus, kein Bewuchs. Ein paar Rostflecke am Kiel, das ist normal. Ist ja auch kein Kunststück, die Yacht war ja schon in Heiligenhafen drei Wochen aus dem Wasser. Obwohl schon beinahe Saisonende ist sind wir nicht die letzte Yacht in diesem Jahr, ca. 30 Yachten folgen noch.



Hier oben fährt Sebastian die "Kalami Star" bereits zum Waschplatz, während wir den Mast für's Mastenregal klarieren. Als wir die Salinge demontieren wollen kommen wir ein wenig ins Schleudern. Heute werden bei Seldén die Salinge mit Imbusschrauben befestigt, ganz anders als 2001, dem Baujahr der damaligen "Suprise". Nach einer Weile haben wir den Dreh raus, früher wurde einfach nur gesteckt. Wenig später bleiben wir an den Lazy Jacks hängen. Die Leine läuft im Mast und von dort über einen kleinen Block an der Saling. Der Block lässt sich aber nicht lösen, also bändseln wir die obere Saling am Mast fest - mit Lazy Jacks.

Auf dem Waschplatz leeren wir das Trinkwassersystem und machen die Maschine winterfest. Dazu wird zunächst der Impeller ausgetauscht, das mache ich jedes Jahr. Und jedes Jahr entdecke ich, dass es an irgendeinem Teil des Impellers einen leichten Riss gibt. Wenigfahrer mögen das belächeln, doch ich bleibe dabei, der Impeller muss jedes Jahr ausgetauscht werden. Danach wird der Kühlkreislauf 10 Minuten mit Frischwasser gespült und abschließend mit Frostschutz befüllt. Treibstoff- und Feinfilter tausche ich erst zu Saisonbeginn. Dann prüfen wir auch das Getriebeöl.



Nach der Zeitumstellung wird es bereits früh dunkel und saukalt. Um 1800 machen wir Feierabend, da sieht es auf dem Waschplatz schon sehr romantisch aus.

Dienstag, 27. Oktober: Finale

Wieder so ein strahlend schöner Tag, doch bevor wir zum Boot fahren, besuche ich den Hafenmeister in Burgtiefe und hole vier verbilligte Hanseboottickets ab. 9 statt 13 €, das lohnt sich doch, naja für die Crew ... ich hab ne Einladung von meinem Segelmacher und komme umsonst rein.

Die Yacht ist inzwischen wunderbar trocken. Wir sprühen die Seeventile mit Marinespray und dann geht es nur noch um viele "Kleinigkeiten", die mit nach Hause sollen. Zuletzt basteln

wir an der to-do-Liste. Die Seekarten kommen mit nach Hause (und werden im Winter bei Ebay verkauft), die Card aus dem Plotter muss mit, weil sie im März ein update bekommen wird. Haben wir nichts vergessen? Werden wir im März sehen.



Am Mittwoch ist wieder so ein strahlend schöner Spätherbsttag. Während es überall neblig trübe ist, scheint auf der "Sonneninsel" längst die Sonne. Wir haben unsere Winterlager-to-do-Liste abgearbeitet und überlassen die Yacht der trockenen Halle. Auf geht's in mein Leben als Landmann zurück nach Hannover.



Für uns beginnt jetzt eine lange Winterpause, Ende März oder Anfang April sind wir zurück an Bord. Doch vorher, ab 6. Februar, segeln wir vier Wochen in der Karibik. Kannst Du noch so lange auf uns warten? Nein, dann komm am 31. Januar 16 ins Segelkino. Später mehr dazu auf www.ralfuka.de

Da seh'n wir uns. Fairwinds & Gruß

A handwritten signature in black ink, which appears to be "Ralf".

