

6. bis 11. Oktober**Finale**

Es geht ins Winterlager und du hast dich von allen verabschiedet. Das Ritual ist unter Seglern vertraut. Wer sich ins Winterlager verabschiedet wünscht ein friedliches Weihnachtsfest und ein gesundes neues Jahr. Auch die Einheimischen kennen das. Klar, wir seh'n uns erst im April wieder. Den Heimathafen im Kielwasser (oben) geh'n die Gedanken zurück, gar nicht so weit. Noch am Donnerstag sind wir von LaBöe eine stürmische Überfahrt nach Heiligenhafen gesegelt. Am so sonnigen Freitag haben Martin und ich tatsächlich die Segel mit Süßwasser gespült und von Wind und Sonne trocknen lassen. Sauber aufgetucht und im Segelsack verstaut warten die Tücher auf den April. Ein dickes Dankeschön an Martin.



So ein Wetter wie am Sonntag bei der Überfahrt nach Burgstaaken (oben) hatten wir am Samstag leider nicht. Es hat nur geschüttet. Wenn draußen schon nichts geht, ist endlich innen die Schlussreinigung fällig. Als Sabine an Bord kommt bin ich buchstäblich fertig. Am sonnigen Sonntag wird das Rigg auf den Krantermin vorbereitet. Spibaum demontieren, den Kicker und am Ende ist für den Baum Schluss mit lustig. Wir sind Motorboot!



Rüber nach Burgstaaken. Vorbei am „SKS-Spielplatz“, wo wir für die SKS-Prüfung üben und bei den Trainings schon mal ein Mann oder eine Frau im Überlebensanzug über Bord geht. Hier begegnet unserem Motorboot eine sonderbare Yacht. Irgendwie erinnert das Fahrzeug an eine mittelalterliche Steinschleuder. Da keine Segel angeschlagen sind, ist das Rigg nicht unbedingt selbsterklärend oder ist das eine Kurzwellenantenne? Weiß vielleicht jemand mehr?



Als wir am Sonntag Heiligenhafen Ost achteraus haben, der Blick zurück zum Radarturm. Bei klarem Wetter sieht man den 127 m über dem Wasser stehenden Turm beinahe von Dänemark aus. Auch am Donnerstag, als wir dem Sturmtief „Xavier“ hinterher gesegelt sind, hat uns der Turm Orientierung gegeben. Apropos Donnerstag: Bis in den Fehmarnsund hatten wir tatsächlich 3 m hohe Wellen, doch heute, am Sonntag, werde ich als Motorbootskipper ebenso kräftig durchgeschüttelt.



Unter Segeln schiebt man zwar Lage, aber wenigstens stabil zu einer Seite. Als Motorboot pendelst du hin und her ... und das bei Bft. 5 aus Nordwest, die Welle genau von der Seite. Eine halbe Stunde dauert die Pendelei. Erst als ich an Tonne 3 ins Fehmarnsundfahrwasser fahre, kommen wir in die Landabdeckung, die Schaukelei hat ein Ende.



Weil Wetter harmoniesüchtig ist und alles ausgleicht (das Hoch z.B. füllt das Tief) bekommen wir zum Ausgleich für die Schaukelei mitlaufenden Strom – oben gut zu sehen. 1,5 bis 2 Knoten schieben uns auf die Fehmarnsundbrücke zu. Über Grund machen wir 7,7 Knoten. So macht die Fahrt ins Winterlager doch wieder Spaß.





Ich hab' nie gezählt, wie oft ich das Sundfahrwasser rauf und runter bin, wie oft ich über die Hochhäuser auf dem Südstrand rumgenörgelt habe. Natürlich weiß ich, dass Dänemarks berühmtester Architekt den kompletten Südstrand entworfen hat, aber davon werden die auch nicht schöner. Nun fahre ich drauf zu. Wenigstens als Seezeichen sind die Betonklötze gut.



Als ich ins Fahrwasser nach Burgstaaken motore, ein letzter Blick auf die Ostsee. Die letzten Törns segeln durch mein Kopfkin. Sind wir in diesem Jahr einen Törn ohne Bft. 7 gesegelt? Und ohne Schauer? 2017 gab es nicht einen Hitzetag (über30°), schreibt Meeno Schrader in der Yacht. Sonnenschein sogar 15 % weniger als im Jahresdurchschnitt und von Juni bis August wurden 17 Sturmtage registriert. Und nächstes Jahr? Kommt's noch schlimmer!



Burgstaaken liegt vor uns. Wir sind eine Viertelstunde früher als üblich (mitlaufender Strom). Schon aus der Ferne sehe ich Sabine in ihrer roten Jacke (unten) und winke ihr zu. Näher dran stellt sich Sabine als roter Rettungskasten heraus. Zurück gewunken hat der auch nicht. Ich weiß, meine Fernsicht hat minimal nachgelassen, aber die Brille mag ich auch nicht. Ich rufe



den Hafenmeister von Burgstaaken an und kläre, wo wir festmachen. Das klappt denn auch gut Einhand – im Gegensatz zum Ableger in Heiligenhafen. Da habe ich gedankenverloren überhaupt nicht auf den Wind geachtet und die Luvachterleine zuerst gelöst. Peinlich, hat aber bestimmt niemand gesehen. Das soll ich auf jeden Fall aufschreiben, „diktiert“ Sabine später, die mit unserem Auto noch gar nicht in Burgstaaken festgemacht hat.



Als sie wenig später kommt, bin ich bereits beim Motoröl- und Filterwechsel. Schnell wird es dunkel und nach dem Essen beginnt der zweite Teil der Packorgie. Was wir nicht alles an Bord haben und alles, wirklich alles muss in den heimischen Keller. Am späten Abend drehen wir



noch eine Runde durch den Hafen. In der Haifischbar wird das Anglerlatein neu erfunden und nach ein paar Flens werden aber soooo große Fische geangelt. Im Raucherbereich läuft bei Sky ein Länderspiel und ich knipse später diese stimmungsvollen Bilder. Gute Nacht.



Montag, 09. Oktober

Diese bekloppten Bugstrahler werden leider immer mehr und wecken mich. Da stehste senkrecht in der Koje. Irgendwann werden Segelyachten kein Ruder mehr haben. Der freundliche Hafenmeister kommt vorbei und kassiert 10 €. Gegenüber krant Ernst bereits die ersten Yachten. Ich wechsle die Seite und frage, ob wir im Zeitplan sind? „Du kannst gleich rüber kommen“, sagter, doch wir sind noch gar nicht so weit. Die Kabel in den Mast müssen gelöst werden und wie jedes Jahr, muss ich die beiden Antennenkabel kappen. Die passen mit ihren Steckern einfach nicht durch die schmale Öffnung - ohje, wenn Lothar das liest bekomme ich im April wieder „einen Einlauf“. Spi- und Großfall müssen noch weg gebunden werden, die Dirk auch. Wir schaffen das: Eine halbe Stunde später schwimmt die „Kalami Star“ um 5 vor 10 unterm Haken. Fünf Minuten vor der Zeit ist des Seemanns Pünktlichkeit – hab` ich mal gelernt.



Auf geht's. Der Mast wird in der Mitte in einen Stropp eingepickt. Jetzt werden die bereits „handwarm“ gelösten Wantenspanner abgeschraubt. Beide Schäkel am Achterstag geöffnet, der Mast vorsichtig geliftet und landwärts geschwenkt. Erst jetzt wird das Vorstag gelöst, nun hält den Mast nichts mehr auf der Ostsee. Danach wird das komplette Rigg vorsichtig auf den Mastenwagen gefiert – unten.



Schnell schraube ich Antenne, Windmessgeber und Windex ab und verstau sie sicher an Bord. Das sind die empfindlichsten Teile am Mast und wehe davon geht was kaputt. Übrigens, wer beim Kranen zusehen will, klickt auf die webcam: <http://baltickoelln.de/de/webcam.html>



Während ich die Salinge und Wanten vom Mast demontiere, wird die „Kalami Star“ bereits an Land geliftet. Vorsichtig fährt Sebastian den „Bock“ unter die Yacht. Das Aufsetzen ist eine ausgesprochen penible Arbeit. Die Yacht steht schließlich bis April auf dem Kiel und wird seitlich nur gestützt. Da muss die Gewichtverteilung stimmen und die Seitenstützen müssen genau positioniert werden. Was ist mit dem Kiel? Die Yacht ist über einen Stein gerumpelt und hat mehrere Aus-, pardon Aufsitzer im Schlick oder auf Sand hinter sich. Hat das Spuren, evtl.



sogar Schäden hinterlassen? Zum Glück nicht, der Kiel sieht aus wie immer. Klar ist da Rost drunter, mehr aber auch nicht. An der Kielaufhängung ebenfalls keine Hinweise auf eine Beschädigung. Da haben wir richtig Glück gehabt. 10 Minuten nach der Begutachtung segelt die „Kalami Star“ zum Waschplatz.



Die Crew des Hallenbetreibers geht zwar mit dem Hochdruckreiniger über den Rumpf, aber damit ist der Bewuchs noch lange nicht runter. So viele Pocken hatte der Dampfer noch nie. 90 Minuten lang bearbeite ich den Rumpf mit einem wirklich kräftigen Hochdruckreiniger.



Nein, nein nicht so ein Heimwerkerkärcher, diesen hier kannste kaum festhalten. Trotzdem bleiben immer noch Bewuchs- und Pockenreste, die Chemie muss helfen: „Algen- und Muschelentferner“ und dann ist auch gut. Draußen sind wir fertig. Rumpf- und Unterwasserschiff werden erst im Frühjahr auf die neue Saison vorbereitet.



Jetzt ist die Maschine dran. Der Kühlkreislauf muss mit Süßwasser gespült und später mit Frostschutz gefüllt werden. Doch zuerst wird der Impeller (links) getauscht, same procedure as every year. In diesem Jahr hat der Gummipropeller mächtig gelitten, der ist überfällig. Wir sind heilfroh, dass wir den jedes Jahr tauschen. Den Kühlkreislauf spülen geht nur zu zweit. Der Skipper sitzt beinahe in der Maschine und hat den Ansaugschlauch vom Seewasserfilter gelöst und das Ende in eine Pütz gesteckt. Die Pütz wird mit einem Wasserschlauch befüllt, während Sabine (in Ämterhäufung) „Wasser Marsch“ gibt und die Maschine startet. Mit Süßwasser wird der Seewasserkreislauf gespült und damit das Salz ausgewaschen. 10 Minuten später Maschine Stopp! Jetzt wird Frostschutz in die Pütz gefüllt, die Maschine erneut gestartet. Der Impeller treibt das Frostschutzmittel solange durch die Maschine, bis die gefärbte Flüssigkeit aus dem Auspuff läuft. Maschine aus! Damit ist der Seewasserkreislauf frostsicher eingewintert. Natürlich wird auch der primäre Kreislauf mit Frostschutzmittel aufgefüllt.

Jetzt geht's an die Trinkwasseranlage. Der Boiler wird geöffnet und das Wasser läuft in die Bilge. Der Warmwasserbereiter fasst immerhin 20 Liter, da kommt schon was zusammen. Klar, alles muss raus. Ich nehme die Druckwasserpumpe „vom Netz“. Von der Pumpe aus puste ich alle Leitungen kräftig durch. Nun muss nur noch das Bilgenwasser raus. Eine Plastikflasche wird in ein Ösfass umgewidmet und zum guten Schluss hilft eine kleine Handpumpe. Damit ist die Trinkwasseranlage ebenfalls winterfest. Mehr schaffen wir heute nicht. Morgen soll die Yacht in der Halle stehen und nach ein paar Restarbeiten kann ich vielleicht sogar schon polieren.

Dienstag, 10. Oktober

Du wachst morgens vom Regen auf. Vom Hotelbalkon sehen wir auf Arne Jacobsens denkmalgeschützte Betonklötze ... und den Yachthafen Burgtiefe (rechts). Da sind noch reichlich Boote im Wasser. Auch bei Regenwetter wird natürlich gekrant und so viele müssen noch raus ..? Wir sind heilfroh, dass wir das hinter uns haben und in der trockenen Halle weiter arbeiten können.



Auf dem Weg zur Halle nehmen wir bei VolvoPenta die Opferanode für den Propeller mit. Ich fasses nich, 49,95 € für drei kleine Stück Zink (links). Die Verkäuferin meint, das sei schließlich ein Luxusartikel, sie könne sich jedenfalls keine Yacht leisten. Im ersten Moment bin ich sprachlos, aber klar, wer kann sich schon eine Yacht leisten? Nur, wie soll ich der Lady erklären, dass wir uns für diesen Luxus den Arsch aufgerissen haben – versteht eh keiner oder doch?

Als wir das Winterlager erreichen steht unser Dampfer draußen – im Regen! Die Yacht sollte doch in die Halle. Nun ist die „Kalami Star“ klatschnass und wenn du raufklettern willst musst du zuerst durch den Matsch. An polieren ist jedenfalls nicht zu denken. Wir sprechen mit dem Hallenbetreiber, der im Moment eh keine Zeit für uns hat, weil jetzt eine Yacht nach der anderen gekrant wird. Die „Kalami Star“ steht im Stau. In den Hallen wird rangiert, aber immerhin schiebt man uns vorübergehend in die Mastenhalle. Schon besser, aber mit trockenen Füßen kommst du nicht mehr an Bord, zudem ist die Halle schmutzig, das Teakdeck nass, die gute Laune geht in die Bilge, pardon in den Keller.

An Bord brauchen wir Strom, doch keine Steckdose liefert. Ich probiere ein anderes Landstromkabel, da kommt auch nichts. Alle landseitigen Sicherungen sind okay. Also liegt es am Kabel? Ich messe beide Kabel durch, da kommt wirklich nichts an. In den Hallen benutzt man Schukos, dann kann es nur am Adapterkabel liegen. Ich schraube den Stecker auf und tatsächlich, eine Litze ist lose. Fehler gefunden. Dafür hab` ich 1,5 Stunden gebraucht. Dann fällt auch noch eine Leuchtstoffröhre von der Leiter, ein gebrauchter Tag.

Das Bord-WC ist dran. Früher habe ich das mit Frostschutz gefüllt, das mache ich schon lange nicht mehr. Unten an der Schüssel wird einfach die Dichtung geöffnet und bleibt über den Winter offen. Lustig ist das trotzdem nicht. Mitten rein in die Scheißarbeit platzt der Hallenbetreiber, unsere Yacht muss mal wieder rangiert und vorübergehend raus gefahren werden. Wir verziehen uns ins Café Kontor <https://www.cafekontor.de/>, was Besseres kannst du nicht machen. Viele Crews kennen das wunderbare Café mit den selbst gebackenen Torten. Da verdaddeln wir die Zeit und beschließen, das Polieren auf das Frühjahr zu verschieben.

Im Café Kontor ist kein Platz frei. Zum Glück winkt uns ein freundliches Paar an ihren Tisch - nennen wir es Stegasyll. Ehrlich, ich habe Wolfgang, den Skipper der „Poco Loco“, nicht erkannt – aber er mich. Ingrid und Wolfgang liegen mit der „Poco Loco“ an Steg 9 und da sind wir uns zu Saisonbeginn öfter über den Weg gelaufen. Die haben ihre Bavaria am selben Tag gekrant

wie wir und so wechseln Einwinterungstricks und -flops von der Mohn- zur Kirschtorte. Als wir von unseren Segelabenteuern erzählen schlagen die Wellen langsam höher. Kirsch- zur Mohntorte: „Bei unserem Mastbruch 2015...“ Irish Coffee zum Capuccino: „Hatten wir 2005 auch.“ „Wir haben auf dem Steinhuder Meer angefangen“, sagt die Eierlikörtorte und der Käsekuchen, „wir auch, Steg 30, beim SCMA!“ „Wir Steg 31, Nordufer!“ „Ich bin für die Segelschule XYZ gefahren“ und der Capuccino, „... ich bin selbst eine!“ So ist das, wenn 30 auf 40.000 Meilen treffen. Auf jeden Fall die richtige Begegnung, um den gebrauchten Tag wenigstens etwas vergessen zu machen. Was haben wir nicht alles überlebt ... und dann dieser schrecklich nasse und stürmische Sommer 2017. Ingrid und Wolfgang sind doch bei euch aus der Nähe, Conny und Claus? Bestimmt kennt ihr die beiden?



Nach der Tortenschlacht klettern wir noch einmal zurück an Bord. In der Hallenecke begrüßt uns die „Arkona“ (links) von Imke & Christian. Wir kennen uns schon ewig, aber die „Arkona“ liegt im Sommer in der Marina Wendtorf, da sehen wir uns eher selten. Schöne Grüße.

Wir kramen unsere Klamotten zusammen, es geht eh nicht weiter. Ist einfach blöd, wenn man ein Hotelzimmer bezahlen muss, damit man arbeiten kann und dann läuft das nicht. Zurück im Hotel lassen wir uns von den diversen Portalen ein schönes Restaurant empfehlen und landen wieder mal bei „Nettis“ <http://www.nettis-restaurant.de/>. Da kannste nicht viel falsch machen – außer du hast nicht reserviert.

Mittwoch, 11. Oktober



Es ist eigentlich alles erledigt. Ein letzter Besuch auf unserem Dampfer gilt dem Kühlschrank. Den müssen wir noch ausräumen, dann sind wir für dieses Jahr durch. Der Abschied fällt nicht



wirklich schwer. In 180 Tagen sind wir zurück und zum Saisonstart geht es diesmal raus auf die Nordsee. Auf Borkum und in Emden waren wir auf eigenem Kiel noch nie. Bis dahin wird die „Kalami Star“ in der großen Halle in den verdienten Winterschlaf gehen. War ne harte Saison für unseren „Dampfer“.



Wie bereits in Heiligenhafen, verabschieden wir uns auch in Burgstaaken mit „Schöne Weihnachten und guten Rutsch“. An der Winterlagerhalle vorbei (oben) nehmen wir Kurs auf Orth/Fehmarn – wir wollen noch ein anderes Winterlager besuchen. Ob Anita & Bernd noch da sind? Nee, sind sie nicht, doch dafür geraten wir in die Filmaufnahmen zu einer Folge des ARD-Krimis „Nord bei Nordwest“



Wieso sagt uns keiner, dass große Teile dieser Serie in Orth gedreht werden. Schau mal in die ARD-Mediathek zur Serie. Schöne Aufnahmen!

So, genug erzählt und jetzt geht's endlich zurück nach Hannover. Es regnet in Strömen. Als wir kurz vor Lübeck die Teerhofinsel an Backbord haben und ein letztes Mal Masten sehen checke ich gedanklich noch mal alles durch. Nichts vergessen? Nö ... ach du Scheiße, die Gasflaschen sind noch an Bord. Das darf im Winterlager gar nicht ... noch einmal 82 km zurück nach Fehmarn und jetzt sind wir wohl endgültig reif für die Insel.

Schöne Weihnachten und guten Rutsch

Ralf



P.S. Bis Februar gehe ich in den Winterschlaf. Wenn ich aufwache skipperere ich mehrere Crews durch das Traumrevier Kanarische Inseln. Neugierig? Klickst du hier <https://www.singlereisen.de/reise/segeln-fuer-singles-und-alleinreisende-ab-teneriffa.html>

PPS. Segelkinopremiere am Sonntag, 4. März 2018, um 5 vor 12, in der „Zwischenzeit“