In 150 Tagen ...

16. Oktober bis ? März

... sind wir wieder hier. Bis dahin ist allerdings noch viel zu tun. Die Vorbereitung auf das Auskranen beginnt bereits mit der Rückkehr der Fyn-Rundt-Crew.

So sieht der Dampfer kurz nach der Ankunft im Heimathafen aus. Wer die Törns der „Kalami Star" kennt, weiß, dass wir zu Saisonbeginn und zum Saisonende nicht an Steg 12, sondern an Steg 9 festmachen - oben. Direkt vor dem Segelmacher und ein kurzer Weg zum Parkplatz.

Traditionell nimmt die letzte Crew die Segel runter. Vorher waschen wir das Salz aus den Segeln und segeln die Tücher trocken. In Fachkreisen nennt man das Stegsegeln. Das der

Skipper was davon versteht, erkennt man an der Segelstellung und natürlich hatter auch darüber sein Lockbuch geschrieben, kuckstu http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2019/478-stegsegeln

Beim Trocknen spielt uns das Wetter in die Hände. Als wir die Tücher zusammenlegen sind sie beinahe schranktrocken. Doch halt, an Genua und Großsegel sind einige Scheuerstellen, sogar erste kleine Risse. Wir liefern die Tücher 10 m weiter beim Segelmacher ab. Die haben nun Zeit bis Ende März, die Segel wieder optimal zu tunen. Das Segelkleid und den „Kamin" (an

Bord „Kapuze" genannt) geben wir gleich mit ab. Hier sind einige Nähte nachzunähen. Nun sind wir ein Motorboot und Motorboote müssen nun mal viel tanken. Auch das holen wir gleich

nach - und Wolfgang füllt den Tank randvoll, damit sich im Winterlager möglichst kein Kondenswasser bilden kann. Für eure Hilfe ein großes Dankeschön an meine Hardcorefynrundtsegler Stefan und Karsten - unten.

Noch ein Problem hat sich in den letzten Tagen angekündigt: Die bisher so zuverlässige Heizung braucht immer länger, um anzuspringen. Doch wenn sie läuft, wird uns warm ums Herz. Der Webastoservice erklärt telefonisch, woran es liegt und verspricht bis zur Abreise in's Winterlager Abhilfe. Sind wir mal gespannt.

Ein paar Nachrichten für die Dauerlieger:

Im Sanitärgebäude an Steg 8/9 (Vorseite) wurde festgestellt, dass der Wasserrohrbruch im August erhebliche Feuchtigkeitsschäden in Mauerwerk und Estrich nach sich gezogen hat. Bereits seit zwei Wochen wird das Gebäude Tag und Nacht mit großem Maschineneinsatz getrocknet und das kann noch dauern. Deshalb soll das Waschhaus zunächst wieder in den alten Zustand versetzt werden. Die für den Winter angekündigte Sanierung des Gebäudes wird um ein Jahr verschoben.

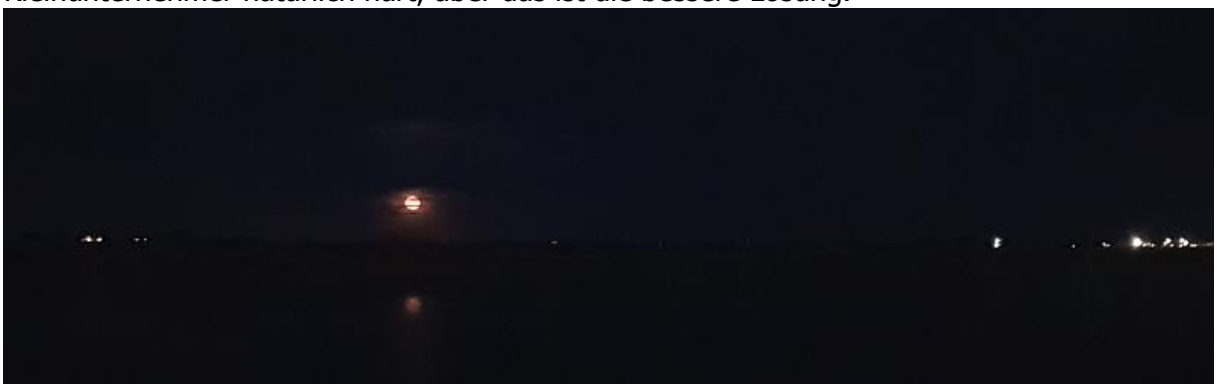
Geplant sind endlich auch öffentliche Toiletten an der linken Gebäudeseite. Da stehen jetzt noch die Fahrradständer. Wenn das Gebäude bleibt wie es ist, wie sollen die öffentlichen Toiletten unter diesen Umständen bis zur nächsten Saison fertiggestellt werden ..?

Der Plan, dass das Sanitärgebäude für die bald „heimatlosen" Hafenmeister aufgestockt werden soll, scheint damit ebenfalls vom Tisch. Wohin die Reise jetzt geht, weiß der Geier. Vielleicht kassiert Gosch nächste Saison das Hafengeld?

Ganz sicher wird Gosch Pfingsten 2020 sein 250 Plätze Restaurant (125 Innen und 125 Außenplätze) eröffnen. Gerade werden die Abrissarbeiten für das Hafenmeistergebäude vorbereitet. Auf der Fotomontage und dem Lageplan unten ist gut zu erkennen, dass die Slipanlage bleibt und das Publikum vor den Außensitzplätzen promenieren soll. Das ca. 17 x 34 m große Restaurantgebäude erscheint auf der Fotomontage recht klein, wird aber bis knapp vor die Kletterwand am Kinderspielplatz heranreichen – unten. Mindestens sieben Parkplätze gehen für Gosch drauf. Inzwischen hat Gosch in der Hafenstraße die Gaststätte „Seewolf"

gekauft. Das Gebäude soll zu Mitarbeiterwohnungen umgebaut werden. Fotomontage (oben) und Lageplan des Architekten sind aus den Unterlagen der Stadtverordneten. Unten: Von der Hafenmeisterbude (links) bis zur Kletterwand am Spielplatz wird das neue Gebäude von Gosch reichen.

Inzwischen war der Webasto Service an Bord und hat die Bordheizung überprüft. Die Brennkammer ist ausgebrannt, verrußt und auch andere Bauteile sind nach 18 Jahren mürbe und müssen ersetzt werden. Der Abgasschlauch zeigt starke Mängel und muss ausgetauscht werden, allein der kostet solo 150 €. Gesamtkosten für die Reparatur der 18 Jahre alten Webasto Airtop 3500 (oben) ca. 650 €. Upps, ganz schön teuer, was nun? Wird die defekte Heizung instandgesetzt, behalte ich ein 18 Jahre altes Gerät und damit das systembedingte Klackern der Dieselpumpe in der Stb. Achterkabine. Schlafen und heizen schließen sich aus und deshalb entscheide ich mich für eine neue Heizung. Da klackert nichts mehr und die Heizung kann bereits laufen, bevor die Crew aufsteht. Kosten knapp doppelt so hoch und das trifft den mittelständischen Kleinunternehmer natürlich hart, aber das ist die bessere Lösung.



Es ist längst dunkel und schmutzige Wäsche muss auch noch gewaschen werden. Auf dem Weg zum Waschhaus übernimmt der Mond die Regie. Vom Stegende dieser Blick auf den Mann im Mond – oben.

Dienstag, 15. Oktober: Rüber nach Burgstaaken

Morgens um Sieben beginnt der Arbeitstag. Mindestens 75% der Yachten sind bereits weg. Am Vormittag werden alle Schapps ausgeräumt, gereinigt und alles kommt wieder auf seinen

Platz. Bad/WC und Pantry sind dran, danach der Salon und der ganze Rest. Jetzt draußen weiter und dabei habe ich so viel Publikum – Vorseite.

Zunächst wird der Baumkicker demontiert. Achtung das Ding steht erheblich unter Spannung und muss vor dem Ausbau „entschärft", bzw. gesichert werden.

Anschließend werden alle Reffleinen aus den Klemmen gezogen und am Baum fest gebändselt. Die Großschot wird ebenfalls in den Winterschlaf geschickt und bekommt einen entspannten Winterlagerplatz. Wenn alle Leinen los sind, hänge ich die Großbaumnock in die Dirk und an der Mastseite den Baum ins Großfall. So kann ich entspannt den Bolzen aus dem Lümmelbeschlag ziehen. Mit Dirk und Großfall fiere ich den Baum so tief, dass ich ihn bequem an den Relingsstützen festlaschen kann – oben.

Fehlt noch der Spibaum, doch das geht schnell. Nun ist das Rigg fertig für die Überfahrt nach Burgstaaken. Zu guter Letzt Reinschiff an Deck, natürlich nicht mit dem Schrubber, wie früher,

sondern mit Boatwash und Schwamm. Nach zwei Stunden ist der Dampfer sauber und wird während der Überfahrt trocknen. Um 1445 ziehe ich den schwarzen Festmacher, gleich darauf alle anderen Leinen los, rüber nach Burgstaaken.

Heute ist der mit Abstand sonnigste Oktobertag und die „Galerie" rappelvoll. Applaus für meinen Ableger gibt es nicht, aber von Holger, der kurze Abstecher muss sein. Mein „Schrauber" bekommt noch eine Flasche von seinem Lieblingsrum (habe ich seit Helgoland an Bord). Wir wünschen uns schöne Weihnachten und ein friedliches neues Jahr und dann liegt Heiligenhafen achteraus – unten.

Auf dem Wasser eine wunderbar windstille, friedliche Stimmung. Für mich als Motorbootfahrer kann's nich besser laufen, als Segler wäre ich wegen des fehlenden Windes maulig.

Die Sommerhäuser auf dem Graswarder im allerbesten Licht. Bald steh'n wir vor der Sundbrücke. „Stefan, wie war das noch mit dem maritimen Brauchtum unter der Sundbrücke? Stimmt es, wenn man unter der Brücke durchfährt, muss man einen ausgeben? Falls ja, wie

gehen Einhandmotorbootfahrer damit um?" Tatsächlich tuckern wir um 1540 unterdurch.

Wie oft in diesem Jahr? Ich weiß es nicht. Um 1630 haben wir das Café „Sorgenfrei" querab. Die Terrasse voller Gäste – einen schöneren Tag kann es hier nicht geben.

Ein letzter Schwenk auf die Richtfeuerlinie nach Burgstaaken. Ein großer Schwarm Gänse zieht auf der Vogelfluglinie vielleicht ebenfalls ins Winterlager? Zugvögel wie wir …

Dann endlich rein nach Burgstaaken. Ich rufe den Hafenmeister an, doch der hat keinen Platz mehr. Heute Abend kommt ein großer Frachter. Dann doch ein Hinweis, wenn die Crew der „Joss" ein wenig aufrückt, passen sie da noch ran. Na prima und so sind wir um 1630 fest neben der Tankstelle. Der Hafenmeister kassiert die obligatorischen 10 €. Strom, Wasser und freies WLAN sind mit drin. Doch wo ist Sabine? Die steckt noch im Stau, aber um 1720 isse da. Super & große Freude, war ja auch ganz schön lange weg.

Die Maschine ist noch warm, da muss der Ölwechsel sofort erledigt werden. Der job macht nicht so'n Spaß, geht halt immer was daneben. Zuerst das noch heiße Öl absaugen, dann der Filterwechsel. Warum hat VolvoPenta nur den Filter waagerecht angebracht? Is nich wirklich lustig.

Danach muss alles raus, alles. Genau dafür haben wir einen Kombi.

Am späten Abend wird endlich meine Frage nach dem maritimen Brauchtum rund um die Fehmarnsundbrücke beantwortet, O-Ton Stefan: „Wenn man unter der Brücke durchfährt u. gleichzeitig ein Zug rüberfährt, muss der Rudergänger ne Kiste Bier ausgeben".

Da muss ich doch nochmal nachfragen, Stefan. Hier oben steuert nachweislich (Foto) der Autopilot unter der Brücke. Der gibt mir jetzt ne Kiste Bier aus, richtig?

Zu später Stunde ein gemütliches Abendbrot an Bord mit den Überbleibseln der Fyn-Rundt-Crew. Ham die den 2018er Colombard Sauvignon Blanc vergessen? Dschunxxx, der stand noch in der Bar! Ein kleiner Rundgang schließt sich an und dabei machen wir diese Entdeckung – Foto rechts.

Noch später kommt die „Jeanny" in ihren Heimathafen, obwohl hinten Delfzijl draufsteht. Als der Hafenmeister sagte, dass am späten Abend ein großer Frachter erwartet wird, war mir klar, Jens tuckert nachher mit seiner „Jeanny" hier rein und so ist es auch. Für einen Klönschnack ist es aber jetzt viel zu spät und morgen bleibt keine Zeit. Gute Nacht.

Mittwoch, 16. Oktober: Heute geht es an den Kran

Das Foto (Vorseite) von „Jeanny" und „Kalami Star" simse ich Jens: „Sind an Deiner Backbordseite, muss schuften, geht gleich an den Kran und dann auf Heimreise. Schöne Weihnachten und ein friedliches neues Jahr!" Prompt die Antwort: `Wünsche ich euch auch. Ich muss ja auch im Winter weiterfahren.`

Um 0800 kippt das Wetter vollends. Gestern DER goldene Oktobertag – heute soll es ohne Ende schauern. Kranführer Ernst lässt uns sogar zeitlich aufrücken – weil einige Segler ihren Krantermin abgesagt haben. Na denn, Schlechtwetter sind wir ja gewohnt, raus in den Regen.

Hastig werden noch einige Sachen ins Auto verladen, dann rückwärts rüber an den Kranplatz. Die Unterwanten können schon los, die Oberwanten „handwarm" lassen. Oha, beinahe hätte ich unter Deck die Kabel, die in den Mast führen, vergessen. Während ich unten noch schraube wird oben schon gezogen … halt, halt, halt.

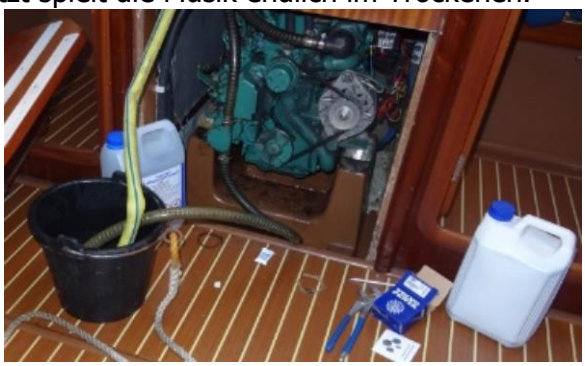
Und dann liegt der Mast schon auf dem Mastenwagen. Butterweich wird der Spargel abgelegt. Nun bin ich an der Reihe und ich sichere zunächst die empfindlichsten Teile: Antenne, Windex und Windmessgeber. Danach löse ich alle Salinge, anschließend Ober- und Unterwanten. Spaß macht das nicht. Es regnet ohne Ende (links), die Werkzeugkiste ist voll Wasser. Wie schön, dass Sabine die Arbeit dokumentiert, gut gemacht.

Die Üblichen Verdächtigen wissen, dass sie per webcam (oben) warm und trocken von zuhause zuschauen können und es wundert mich nicht, dass Christian diesen Screenshot sendet und als Landratte grüßt. Vielen Dank.

Während der Skipper noch am Mast schraubt wird der Dampfer auf den Bock gestellt. Das ist nicht so ganz einfach, die 6 tons müssen sauber auf die Stützen verteilt werden.

Dann ist auch das erledigt und die Yacht wird zum Waschplatz gefahren. Die Winterlagercrew geht jetzt mit dem Hochdruckreiniger den Pocken an die Wäsche … während der Skipper und sin Fru immer noch den Mast „zerlegen". Das ist ganz schön frickelig und bei der Gelegenheit bekomme ich richtig Probleme mit der „individuellen" Verschraubung des Bb.Salingsendbeschlages, den wir mit der Skagen-Rund-Crew auf Endelave ersatzweise montieren mussten. Da haben wir ganze Arbeit geleistet, so schwer geht das los.

Inzwischen sind wir pitschepatschenass, doch jetzt spielt die Musik endlich im Trockenen.



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 raus. 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.

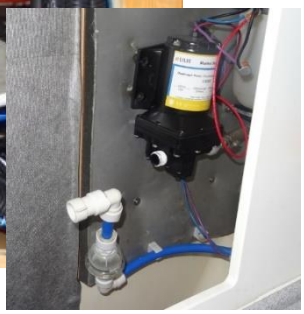
Jetzt ist der Impeller dran. Das Gehäuse wird geöffnet und der Impeller herausgezogen und siehe da, es gibt wider Erwarten doch kleine Macken am Gummiflügel.

Aus Sicherheitsgründen tausche ich den Impeller ohnehin jedes Jahr – links. Dabei muss der „Propeller" immer mit einem Gleitmittel versehen werden, damit er anfangs nicht 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 Frostschutz und Wasser in die Pütz. Die Maschine wird gestartet und der Frostschutz durch die Maschine gepumpt. Wenn diese Flüssigkeit aus dem Auspuff tritt, 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 erst zu Saisonbeginn, damit evtl. Bakterien gleich mit entsorgt werden. In diesem Jahr hatte ich damit erstmals Probleme, doch weil inzwischen nur noch biofreier Diesel getankt wird braucht man keine Additive.

Die Maschine ist nun winterfest, die Trinkwasseranlage noch 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.



Aufmerksame Leser kennen den letzten Abschnitt, ich habe den kompletten Block aus dem letzten Jahr kopiert. Ach, du hast es nicht bemerkt? Auch nicht schlimm. Zeit für eine Pause: Wir verholen bei strömenden Regen zur Fischereigenossenschaft und gönnen uns eine kleine Zwischenmahlzeit. Kaum zurück an Bord gräbt sich Sabine immer tiefer in die Vorpiek. Hier ist alles nass. Die Sturmfock, der Treibanker, das muss alles noch raus. Stimmt, während bei den

letzten Törns drinnen geheizt wurde, bildete sich innen an der Bordwand Kondenswasser … mal ehrlich, der Skipper schlief auf einem flüssigen Eisberg. Schøn war das nicht, die Matratze trotz Gewebe darunter immer von unten feucht.

Wie gesagt, alles muss raus und an die Luft, aber bei dem Wetter? Um 1700 ist endlich Feierabend. Morgen geht es weiter. In der Pension Hansen, die Adresse gebe ich gern weiter http://www.pensionhansen.de/, fühlen wir uns ausgesprochen wohl. Hier der Blick aus unserem Fenster mit den letzten Wolken des abziehenden Regentages.

Donnerstag, 17. Oktober: Weiter winterfest machen

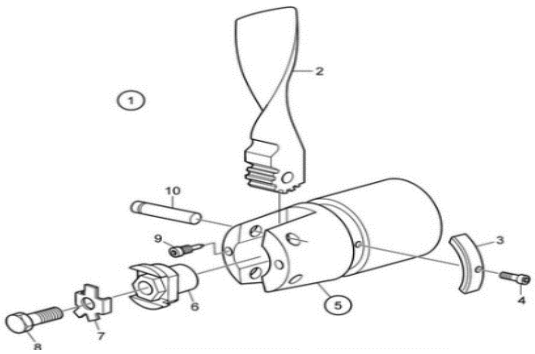
Das Wetter bleibt unverändert trübe und feucht.
Ich zeig' dir hier mal das Mastenregal. Hier halten die Masten ihren Winterschlaf. Wie man sieht, muss (fast) alles demontiert sein. Na klar, die Salinge und Wanten wurden gleich nach dem Kranen demontiert. Nur Vor- und Achterstag sowie die Fallen sind noch angeschlagen.

Das hier ist unser Propeller, ein Faltpropeller. Leider wurde der Prop mit Antifouling übergepönt und sieht entsprechend traurig aus. Die Versammlung der Pocken hat ebenso Spuren hinterlassen, aber darum geht es hier nicht. Heute muss ich die Opferanoden austauschen.

Opferanoden sind die „hellen Ringe" direkt hinter dem Saildrive und vor dem Propeller. Damit die linke Anode ausgetauscht werden kann, muss nicht nur der Propeller runter und das beginnt mit zwei Imbusschrauben, die leicht zu lösen sind. Die Imbusschrauben halten zwei Metallbolzen, die wiederum die beiden Propellerflügel in exakt derselben Position halten. Aus der Ruhestellung entfalten sich die Propeller, wenn sich die Welle dreht.

Rechts die Nabe ohne Propeller. Mittendrin, und auf dem Foto nicht zu erkennen, ist die Befestigung der Nabe auf der Antriebswelle. Zuerst muss die Sicherungsscheibe der Konterschraube gelöst werden. Daran sind kleine Bleche befestigt, die so gebogen werden, dass sich die Schraube nicht öffnen kann. Jetzt wird die 13er Sechskantschraube gelöst, auch dieser Arbeitsschritt funktioniert problemlos. Danach ist großes Gerät gefragt: Die Propellermutter wird mit einer 24er Nuss gelöst. Obwohl ich das alle vier bis fünf Jahre immer allein erledigt habe, lässt sich die Mutter diesmal nicht lösen – auch nicht mit Hilfe von WD 40. Mit Jochen kommt ein zweiter Skipper zur Hilfe … chancenlos.

Dann hat Jochen DIE Idee und sorgt mit der Lötlampe für unterschiedliche thermische Verhältnisse … klappt leider auch nicht. Im Gegenteil, die Nuss rutscht immer wieder von der Mutter und greift bald gar nicht mehr. Jetzt haben wir ein Problem und hier endet der job des „Heimwerkers". Da VolvoPenta gleich um die Ecke „wohnt" rufe ich dort an und frage nach einem Handwerker … der 10 Minuten später vor demselben Problem steht. Der Fachmann bestätigt, ihr habt alles richtig gemacht, nimmt eine 24er Nuss aus dem Werkstattwagen, dazu einen Fäustel und nimmt Maß. Zwei Schläge und eine Umdrehung weiter ist die Propellerschraube gelöst. Sabine, Jochen und der Skipper murmeln irgendwas von großartig und der gute Mann düst zurück in die Werkstatt, aber nicht allein. Wir sollen in jedem Fall eine neue Propellerschraube einsetzen. Die kostet 48, die Sicherungsscheibe 5 €. Für seinen Service sind wir ihm nichts schuldig, betont der Profi, deshalb sei das hier deutlich herausgestellt.



Da sind wir nach zwei Stunden angekommen: Jetzt muss nur noch die Anode am Saildrive gelöst werden, dann ist alles demontiert. Nächste Seite: Die Galerie aller Teile.

Jetzt wird die Welle gereinigt und mit seewasserfestem Fett geschmiert. Die Opferanode verschraubt – die Schrauben werden zusätzlich mit Loctite geklebt.

Danach die neue Propellerschraube drauf (ohne Loctite), die Sicherungsscheibe und die Konterschraube – unten rechts. Jetzt die Bleche hochbiegen, fertig.

Die dreiteilige Opferanode vor dem Propeller wird von außen aufgeschraubt. Der Prop wird ebenfalls mit seewasserfestem Fett geschmiert und alles n büschen mit der Drahtbürste „poliert". 3,5 Stunden später ist das Werk vollbracht. Applaus brandet auf, doch der gilt leider nicht mir, sondern einem 12 jährigen Mädchen, das in weniger als zwei Minuten das 40 m hohe Silo stürmt – rechts.

Jetzt noch die Seeventile mit seewasserfestem Marinespray auf den Winter vorbereiten. Von außen in die Ventile sprühen und die Dinger von innen bewegen. Zuletzt noch das Bord-WC trockenlegen. Ja, ich weiß, andere kippen Frostschutz in die Schüssel und wundern sich, dass die Dichtungen der Pumpe „weggammeln". Unten an der Seite jedes See-WC ist eine Ablassschraube aus Kunststoff. Die muss geöffnet werden, dann ist auch das Bord WC winterfest.

Nebenbei ein Forschungsauftrag von Christian, „… wo steht unser gelber Bomber?" scheucht er mich durch die Hallen. „Hier", simse ich zurück und knipse, ohne es zu merken, auch gleich die „Charlotte" mit (Foto Vorseite). Als ich das später merke sende ich Foto und Grüße an auch Helge, der mit seiner Crew von der „Charlotte" den weißen Schweinswal gefilmt hat. Das Video wird später hier sicher noch eingestellt.

Ach es gibt noch so viel feuchtes Zeug, dass ins Auto muss. So viel Kleinkram, den wir heute noch erledigen, doch um 1515 sind wir tatsächlich durch. Das Auto ist voll und Sabine freut sich riesig, dass wir endlich fertig sind. Wir lösen das „Landstromkabel", die „Knochen" (Hauptstromschalter) von Maschine und Servicebatterie werden ausgeschaltet. Ab jetzt haben wir Urlaub! Klar, der Letzte macht das Licht aus … und in 150 Tagen wieder an.

Ich schreibe das hier alles auf, weil ich meinen job als Ausbilder ernst nehme. In diesem Jahr sind mir drei angehende Segler begegnet, die sich, gerade mit dem SKS in der Tasche, gleich eine Yacht kaufen wollten. Vielleicht helfen diese Zeilen bei der Entscheidungsfindung. Mag sein, dass auch manche/r denkt, hier bin ich wohl im falschen Film. Das waren wir heute Abend auch – noch dazu im so wunderschönen Burger Filmtheater. In diesem Jahr gibt es jedenfalls bei www.ralfuka.de keine Vorstellung mehr, Vorhang.

Ein großes Dankeschön an die Fyn-Rundt-Crew, an Christian für das Foto, natürlich an Sabine, ohne die das gar nicht geklappt hätte und natürlich an alle Lockbuchleserinnen und -leser.

So, weißte wieder Bescheid.
Fairwinds & lieben Gruß

P.S. Nicht alles ist hier aufgeschrieben. Kein Wort von feuchter Bettwäsche, von Bettzeug und

Decken, die gewaschen werden müssen. Überprüfung der Feuerlöscher, Schwimmwesten, Seenotsignalmittel, Batterien, Rettungsinsel, Gasanlage und Trinkwasserprüfung. Das Teakdeck braucht nur wenig Pflege.

Das Unterwasserschiff muss wieder gemacht werden, so wie Jasper es hier so vorbildlich zeigt. Rumpf und Aufbau müssen jedes Jahr poliert werden. Weil ich gewerblich unterwegs bin, gebe ich diese Arbeiten in Auftrag. Das ist von Hannover aus sonst zu zeitaufwändig und teuer. Zu den Fahrtkosten kämen auch noch Übernachtungskosten. So, jetzt weißte fast alles. Ab in den Winterschlaf und in 150 Tagen wachen wir wieder auf …