

Schöne Weihnachten

11. – 16. Oktober 25

Samstag, 11. Oktober: Hafentag Heiligenhafen

Wer jetzt ins Winterlager fährt wird von den Eingeborenen mit „Schöne Weihnachten und ein gutes neues Jahr“ verabschiedet. So muss man wohl die Überschrift verstehen ...

Gegen Mittag verabschiedet sich die [Goldene Oktober](#)crew und mit ihr geht (gefühl) die ganze Saison an Land. Beim Frühstück haben wir noch einmal über Konsequenzen aus dem Bergemannöver nachgedacht und nun sind alle weg (nicht die Konsequenzen). Wenn die wüssten, welche Rückmeldungen der „Mann über Bord“ erhalten hat, lest mal:

Andrea: Danke 😊

Bitte!

Roland: Ja sehr gute Reflexion von Euch. Hier dazu ein [Update](#) zum Thema "auf keinen Fall von Bord fallen" mit der verbesserten Version 2.0 der Absicherung nach oben.

Schade, dass ich meine Kamera nicht dabei hatte, deshalb lade ich das nur auf „seinen kleinen Kanal". Mit der Handykamera kann man keinen Oscar gewinnen, aber das Video erzählt, wie mühsam das schon ohne Welle war. Schönen Sonntag, jetzt gehts an die Arbeit ...

Martin: Das Manöver ist wirklich nicht ohne. Ich habe Dich ja auch schon Mal den ganzen Mast hochgekurbelt, aber du bringst auch keine 100 kg an den Haken. Und 25 kn Wind verzeihen keine Fehler. Also insgesamt eine große Herausforderung, obwohl ihr viele Hände hattet und keine Aufregung, weil tatsächlich etwas passiert war. Beim nächsten Übungsszenario kannst Du mal konsequenter Weise jemanden unter Deck schicken, um simuliert das Funkgerät zu bedienen. Da stehste dann plötzlich ganz alleine im Cockpit. Du hast also völlig Recht: besser nicht über Bord fallen.

Nochmal Martin: Ein tolles und aufschlussreiches Video! Mir ist aufgefallen, dass Christian immer die Weste auseinandergezogen hat, sonst hätte das mit der Duck wohl auch nicht funktioniert ...

So isses, die Brustbehaarung musste wohl auch raus. Sitze mit Strammen Max beim Junge, alle Plätze im Schaufenster weg, volle Hütte!

Conny & Peter: Hallo Ralf, herzlichen Dank für das lehrreiche Video! Wir wollen uns lieber mal nicht ausmalen, wenn die Crew nur aus zwei Personen besteht ... 🙄 ... vor allem das Einhaken des Spifalls in die Rettungsweste und das anschließende Winschen. LG und einen schönen Sonntag, Peter & Cornelia

Moin Conny & Peter, auch für das Einpicken gibt es Hilfe, lest mal das Logbuch des letzten Törns, vor allen Dingen die letzten vier Seiten. Hab dabei selbst viel dazu gelernt, kuckstu [hier...](#) und wenn die Person zum Durchschnittsgewicht gehört, klappt das hoffentlich immer! Mein [Video](#)

Hamoudi: Ich finde, das ist klasse ein super Training für Segler 👍

Moin Hamoudi, vielen Dank für die positive Rückmeldung. Wir schaffen es auch nochmal aufs Wasser!

Simon: Sehr schöne Videos, danke dir für's Weiterleiten!

... wenn der „Mann über Bord“ etwas leichter gewesen wäre, hätte ich nicht so viel gelernt, kuckstu [hier ...](#)

Renate: Beeindruckend! Damit meine ich auch die Leistung, 100 kg aus dem Wasser zu wünschen. Und ja, älteres Ehepaar, nur zur zweit im Boot, dürfte erhebliche Probleme haben. Übrigens habe in meinem Schnupperkurs vor etlichen Jahren bei der Q-Wende grundsätzlich die Boje überfahren 🤔. Wie gut, dass ich keinen Segelschein habe

Moin Renate, entscheidend sind die Konsequenzen, die habe ich im Lockbuch ausführlich beschrieben. Manchmal geht es eben auch einfach - wenn die Person im Wasser "nur" 75 kg wiegt, kukstu [hier ...](#)

Anika: Oh ha ... das ist lehrreich und ich bleib dabei: über Bord zu gehen ist NIE eine Option. Wann habt ihr das trainiert? Und habt ihr noch andere Methoden probiert?

Es macht Sinn, wenn Du wenigstens die letzten drei Seiten des Logbuches dazu liest – den Link findest Du im Text des Videos, aber es geht auch so, wenn der MOB "leicht" ist, kuckstu [hier ...](#)

Anika: Habe in meinem Kopf verschiedene Methoden theoretisch durchgespielt, eure praktischen Übungen sind bei harmlosen/moderaten Bedingungen geprobt, die Person im Wasser kommt unversehrt wieder aufs Schiff und dennoch, der Mensch im Wasser möchte weder ich noch soll einer meiner Crew sein. Also super, dass ihrs ausprobiert und du deinen Mitseglern die Möglichkeiten und Grenzen zeigst!

Lothar & Eva: Klasse, tolle Übung. Man gut, dass es Retter gibt. LG Eva und Lothar



Edgar: Moin Ralf du hast jetzt zwei Youtube-Abonnenten mehr 👍

Hab's schon gemerkt, das wird ein langer Fernsehabend für Dich und ich muss putzen ... LG Ralf

Jobst: Oha, und das dann bei 5 WS mit bewusstloser Person. Da bleib ich besser an Bord 🤔

Sag ich ja, es darf niemand über Bord gehen!

Andreas: Top - lehrreiches Video!

... hier kommt gleich noch ein [Video](#) mit einem 75 kg Mann über Bord und lehrreich ist das Logbuch der Reise, jedenfalls die letzten Seiten, schönen Sonntag noch, mache Hausputz an Bord

Dirk W.: Ein sehr schönes Logbuch! 🍷 Nebenbei: warum nennst du es immer Lockbuch? Willste die Mitsegler anlocken? 🤔🤔 Beim Beidrehen mache ich fast nix mit der Genua außer ggf. vorher dichtholen, dann Wende zum Beidrehen. Danach einfach Groß dichter, Fahrt aufnehmen, Halse mit der noch backstehenden Genua. Nach der Halse ist sie gleich wieder auf der richtigen Seite und der alte Kurs kann wieder aufgenommen werden. 😊

So machen wir das auch Dirk, nur muss man manchmal mit der WC-Pumpe auf die Leeseite. Zum Thema Lockbuch ein Volltreffer. Tatsächlich sind die Lockbücher für einige Segler so verlockend, dass sie an Bord der „Kalami Star“ anheuern.

Christian: Aloha, da kann man mal sehen wie wichtig es ist zu üben üben üben. Aber für mich als Einhandsegler ... ein unfreiwilliges

Fender über Bord musste ich am Freitag auch mal fahren, aber unter Motor. Fair winds. 😊

Im Ernstfall ist für Einsteiger unter Maschine die richtige Maßnahme, das Hamburger Manöver macht Sinn, wenn der Jockel auch nicht will.

Kaum ist die Crew auf der A1, klopft es am Bugkorb: Andrea & Rainer, die Crew ohne Boot will nochmal Seeluft schnuppern, ihre „Sveja“ steht schon in der Halle. Und so segeln wir bei Kaffee und Kuchen wieder los: Kennste diesen Hafen, warste da schon mal und wie isstes denn in Præstø? Ein kurzweiliger Nachmittag, der wie in Rauschefahrt vergeht. Wir sitzen immer noch im Cockpit während auf der nahen Promenade Massen an goldenen Oktobertouristen vorbeischieben. Als wir uns verabschieden ist es wieder da: „Schöne Weihnachten ... wir seh'n uns am 1. März im Segelkino.“

Dann schnacke ich ne Weile mit Klaus („Wind of Change“), der jetzt auch an Steg 9 liegt und mit Dominik („Tilda“). Alle Nachbarn sind hier an 9, weil unser Steg 12 über den Winter abgerissen und neu aufgebaut wird. Wie soll ich da Reinschiff machen?

Immerhin fange ich unter Deck schon mal mit der Pantry an ...

Sonntag, 12. Oktober: Hafentag Heiligenhafen

... und frühstücke erstmal beim Junge. Danach geht es an Kicker, Baum und Spibaum.



Jetzt sind wir Motorboot. Baum und Spibaum sind an die Stb-Reling gelascht, weil wir mit Bb-seite am Kran festmachen werden. Das Deck ist frei von Leinen und nun endlich Reinschiff. Leider nicht, jetzt kommt Einhandsegler Klaus und will mit mir an die Bunkerstation. Der seit Tagen kräftige Wind pfeift zwar immer noch durch den Hafen, aber schon ein wenig leiser. Also mit „Wind of Change“ zur Bunkerstation und wir Skipper wissen den Dieserverbrauch gut zu schätzen. Klaus zu Wolfgang (Tankwart): Das werden wohl 75 Liter – es werden 74,6! Gestern war ich genauso dicht dran.

Zurück an Bord die große Yachtwäsche und so lange die Yacht abtrocknet, kann ich keine schwarzen Streifen wegpolieren. Das hole ich morgen nach. Unter Deck geht's weiter ...

Wo ist die Zeit geblieben? Es ist so früh dunkel, die Sonne geht bereits um 1830 unter.



Der Kühlschrank ist leer, der Skipper geht im [Nordpol](#) essen. War wieder gut. Der Nordpol wird wohl mein Gastrofavorit – jedenfalls für Oktober. Nach ein paar Kleinreparaturen ist denn auch gut. Das da oben sind doch auch gute Nacht Fotos.

Montag, 13. Oktober: Heiligenhafen - Burgstaaken



Morgens um 0700 kommt Leben in die „Kalami Star“. Die Nacht war kalt und die Yacht nass, von wegen polieren. Es ist wohl doch besser, vor der Arbeit zu frühstücken. Also rüber zum Junge, vorbei an der bereits langen Brötchenschlange, bis an die Frühstückstheke. Zwei Leute sind vor mir und mein Lieblingsplatz, im Schaufenster, ist noch leer. Von dort der Blick über den Hafen bis rüber zum Graswarder. Das macht richtig gute Laune. Neben Strammem Max und Pott Kaffee chatte ich mit meinem Freund Martin, dessen „NoName“ heute in Wilhelms-haven gekrant wird. Gutes Gelingen.



Mein Lieblingsplatz – oben und endlich ist die Yacht auf der Sonnenseite trocken. Jetzt werden die schwarzen Streifen von den schwarzen Schuhsohlen wegpoliert. Oha, das sind aber viele ... da hätte ich die Goldene Oktobercrew gut noch mit beschäftigen können, doch am Samstag war wirklich kein T-Shirtwetter – unten. Die Touristen sind auch längst wieder da, sogar der ältere Herr im Strandkorb winkt freundlich rüber. Erinnerst dich? Der hat für uns Segler die Teleskopmasten erfunden. Genial, warum ich da nicht draufgekommen bin?



Dann eine Nachricht von Martin, die „Noname“ ist aus dem Wasser – rechts. Aber was ist in Wilhelmshaven für trübes Wetter? Das geht doch gar nicht. Hier T-Shirt, da Ostfriesenherz? Von wegen, schöne Weihnachten. Für den Skipper ist es guter Brauch, sich bei Werft und Segelmachern für den guten Service zu bedanken. Mit einer Hafenkarre fahre ich zu REWE und liefere jeweils eine Kiste Flens für die Weihnachtsfeier ab, obwohl mir klar ist, dass die Kiste die Weihnachtsfeier nicht erleben wird, isso. Bei Holger (Werft) war ich lange nicht mehr und mein Spezie freut sich, dass er mir endlich seine fertig sanierte Faurby zeigen kann. Bei der 2023er Oktobersturmflut sind in vielen Häfen viel zu viele Yachten auf Tiefe gegangen und als Totalschaden abgeschrieben worden. Nur wenige wurden für kleines Geld zur Sanierung „verkauft“, so auch diese Faurby aus Schilksee – rechts. Heute, nach mehr als 2.000 Stunden ist sie besser als neu und der Eigner freut sich riesig – sein Kunde aber auch. Bilder zeige ich nicht, das ist mir zu privat. Aber Holger verkauft seine „Ildre“, ein H-Boot, das top gepflegt und überkomplett ausgestattet ist. Interesse? Klick [hier ...](#)



Zurück an Bord ist auch die Steuerbordseite abgetrocknet, nun kann er auch hier alle Spuren beseitigen. Unter Deck wird unterdessen weiter gepackt, alles muss nachher ins Auto. Jan ruft an, der wartet bereits in B'staaken auf die „Kalami Star“. Oha, 1400? Hab' ich ganz vergessen und wohl ein wenig getrödel. Jetzt kann's aber auch losgehen, das Küstenseewetter:

Flensburg – Fehmarn: Schwachwindig, vorübergehend Nordwest 4, strichweise diesig.



Von Klaus will ich mich noch verabschieden, aber der schläft wohl noch. Um 1330 legen wir, voll cool mit einer Hand in der Tasche, ab, die Touris sollen auch ihren Spaß haben. Am Heimatsteg 12 (unten) ist niemand mehr. Wegen der ab 15.10. bevorstehenden Bauarbeiten haben inzwischen alle Yachten anderswo Asyl gefunden.



Nun geht es raus aus dem Heimathafen ... in 150 Tagen sind wir wieder da. Es ist traumhaftes Wetter, das gab es wochenlang nicht. Nach der Hafenausfahrt übernimmt der Autopilot und der Skipper hat Zeit, sein Logbuch zu schreiben.



Nach der schmalsten Stelle des Fahrwassers (oben) sind wir bald am „SKS-Spielplatz“. Was haben sich hier für Dramen abgespielt und letzten Freitag noch das lehrreiche „Mann über Bord“ Manöver mit Christian, da hatten wir hier 6 Bft. Das Video von unserem [Mann über Bord Manöver](#) wird gut angeklickt. Die vielen Rückmeldungen habt ihr ja sicher vorn gelesen.



Um 1425 passieren wir die Sundbrücke. An der Vorbereitung der Tunneltrasse wird schon an einigen Abschnitten gearbeitet, doch die Perspektive (Vorseite) täuscht, das Fahrwasser ist frei. Der Autopilot hält weiter Kurs, es ist aber auch weit und breit kein Fahrzeug in Sicht. Um 1450 verlassen wir so langsam das Fahrwasser und halten auf die grüne 1 zu.



Auf dem Plotter finde ich noch den Track vom „Hamburger Manöver“ – oben. Ist doch unglaublich, dass man die Boje nach einer Minute an Bord hat. Das [Video](#) ist doch lustig und nicht alle haben es verstanden. Muss man auch nicht, Hauptsache wir hatten Spaß. Klingt rau, aber das Lachen können wir uns nicht verkneifen. Klick auf das Foto ...



Um 1510 rein ins Fahrwasser. Das ehemalige Café Sorgenfrei heißt jetzt [Chillaz Café Südstrand](#) und bei dem Wetter gibt es keinen schöneren Platz als hier in der Sonne am Fahrwasser.



Wenig später stehen wir vor dem Hafen und jetzt hat auch der Autopilot fertig. Der Skipper bedankt sich artig und wünscht dem Autopiloten schöne Weihnachten und ein gutes neues Jahr. Rein in den Hafen, am Kran vorbei und ganz hinten in die Ecke. Da, wo zuerst die Morgensonne ankommt. Um 1530 sind wir nach 10,5 nm fest im Winterhafen.



Nach ein paar Minuten kommt Jan an Bord und führt den Ölwechsel durch. Soll ich den Impeller auch gleich wechseln? Eigentlich mache ich beides meist selbst, aber warum nicht. Gut so, denn Jan entdeckt doch ein paar Macken: Der Gasbowdenzug muss ausgewechselt werden, der für das Getriebe gleich mit und weil die Maschine ölt, ist die Ventildeckeldichtung fällig.

Der Skipper trennt inzwischen die Mastelektrik und löst Ober- und Unterwanten auf „handwarm“, damit das Mastlegen schneller geht. Der Hafenmeister (Urlaubsvertretung für Mirco) kassiert und ich frage ihn nach der Richtfeuerlinie. Das Oberfeuer ist wieder in Betrieb. Ich musste nur die Ersatzbirne anschalten. Woher er die Info hatte, frage ich nach? „Da hat mich irgendwer informiert“. So, weiß ich Bescheid. Langsam wird es dunkel und endlich trifft dem Skipper sin Fru nach fünf Stunden (!!!) Autofahrt ein.



An Bord ist alles gut vorbereitet, der Kombi ist schnell gepackt und wir können in unser Hotelzimmer einchecken. Morgen können wir ausschlafen, die „Kalami Star“ geht um 1300 an den Haken.

Dienstag, 14. Oktober: Am Haken



In der Nacht hat es geregnet. Das will niemand, aber der Krantermin ist kein Wunschkonzert. Wir sind heilfroh, dass kein Starkwind ist oder Schauerböen den Hafen fegen. Alles schon gehabt, doch dann: Der Anruf erwischt uns beim Frühstück, ob wir statt 1300 nicht doch eher kommen können. Können wir, wenn ihr uns nicht drängelt, schließlich ist alles gut vorbereitet.



Wir erfahren, eine Yacht kommt nicht pünktlich zum Kran, dann können wir bei euch schon mal den Mast liften. So tuckern wir unter den Kran. Kranführer Ernst: „Stellt die Oberwanten schon mal handwarm, die Unterwanten können los!“ Gesagt, getan und los geht's. Hier oben wird bereits der Mast geliftet und auf dem Mastenwagen abgelegt.



Danach räumen wir wieder den Platz, die verspätete „Johanna“ mit Skipper Thorsten macht am Kran fest. Wir müssen warten ... und haben keine Eile, der Mast liegt ja schon. Um 1145 ziehen wir wieder vor und nun folgt der große Rest dem schlanken Mast an Land.



An Land eine neue Crew. Neben der Krancrew Ernst und Henrik sind jetzt Frederike und Lasse von [Köln Yacht-Winterlager](#) mit dabei. Lasse hat inzwischen vier Wochen Erfahrung mit dem Auskranen und Frederike war schon als Kind mit dabei. Die Yacht ist schnell aus dem Wasser, doch die Pocken sind sehr ungleich verteilt. Steuerbord achtern reichlich, auf der anderen Seite wenig. Einzig die von Polier Björn vergessenen kleinen Inseln (wo die Stützen den Rumpf halten) machen auf sein Versäumnis aufmerksam – das kanner hier ruhig lesen. Jetzt wird der Bock unter die



Yacht gefahren und ab geht's auf den Waschplatz. Dem Skipper sin Fru und ihr Skipper schlagen Salinge und Wanten ab. Auf dem Waschplatz wird die „Kalami Star“ inzwischen mit dem Hochdruckreiner von Bewuchs und Pocken befreit.

Während der Zeit haben wir zuerst Windmessgeber, Antenne und Windex demontiert. Hier laufen so viele Touristen zwischen Kran, Schiffen und Masten rum, da ist so ein Windmessgeber schnell beschädigt. Dafür sind locker 500 € fällig. Zum guten Schluss werden die Wanten zu einem Paket aufgerollt und der Mast „geschnürt“ – jedenfalls macht das der Skipper so! Aber dann muss der „Spargel“ zum Mastenregal gefahren werden - rechts. Der Skipper schiebt hinten 15 m Mast, sin Fru regelt vorn den Verkehr. Unten das Mastenregal.



Der Hochdruckreiniger hat Muscheln, Pocken und Bewuchs aber wirklich nur oberflächlich entfernt. Hier oben mal eine Vergrößerung. Im Heckbereich, wo der Wasserpas ständig unter Wasser ist, bleibt eine zentimeterdicke Schicht Pocken. Nur mit einem Spachtel und Chemie, lässt sich das Zeug entfernen.



Auf den Fotos hier oben sieht das kinderleicht aus, da ist der saure Drops aber auch schon gelutscht. Morgen kümmern wir uns um den Kiel, an dem immer Rost zu finden ist.



Mit Antigilb wird jetzt der Gilb, das sind im richtigen Leben Pilze, von ihrer neuen Heimat getrennt und siehe da, jetzt könnte die Yacht beinahe schon poliert werden (oben), aber das wird wohl Carl erledigen.



Inzwischen haben wir den Seewasserkreislauf mit Frostschutz winterfest gemacht und den Frischwassertank geleert. Auch der Warmwasserboiler wird geöffnet und geleert. Das Wasser sammelt sich in der Bilge, doch unsere neue Pumpe, die wir mit dem Akkubohrer betreiben wollen, versagt oder der Skipper oder die Pumpe UND der Skipper, jedenfalls bekommen wir das Wasser nicht raus. Inzwischen ist es 1800, wir haben für 1900 einen Tisch im [Borgo Antico](#) reserviert und wollen uns nichts mehr pumpen.



Außerdem werden wir uns morgen um 10:00 den Frischwassertank ansehen und überlegen, wie wir den rausbekommen – oben. So, jetzt weißte alles, die „Kalami Star“ geht in den Winterschlaf und wir müssen schuften. Meine Hände wissen schon, warum sie nicht mehr so gern tippen ...

Mittwoch, 15. Oktober: Wir sind an Land

Als wir den Hof betreten ist unsere Yacht weg, die „Kalami Star“ nicht mehr da. Das ist wirklich nicht luschtig, weit kann the nich sein, die Segel sind ja runter. Wir finden unseren Stern schließlich im Freilager hinter der Halle – neben der „Arkona“ von Christian & Imke. Beide Yachten sind schon lange befreundet, wir auch.



Zuletzt sind wir uns am 21. Juni, beim Mitsommertörn auf der Westlichen Ostsee begegnet. Wenig später trafen wir auch noch die „Disco Volante“, das Lockbuch gibt es [hier ...](#) doch wo sind wir hier gelandet?



Achtera erzählen einige Yachten die Geschichte gescheiterter Ehen, Pleiten, Pech und Pan-
nen oder vom ausgebliebenen Lottogewinn. Da wollen wir uns bitte nicht einreihen.

Gestern haben wir es nicht mehr geschafft, dass Frischwasser aus dem Boiler nach außenbords zu bringen. Heute erledige ich das in 15 Minuten – ohne Elektropumpe. Doch erst nachdem das Wasser raus ist, entdecke ich in der Vorpiek die (vergessene) Handpumpe, die wir so lange gesucht haben. Das hat uns eine Stunde Zeit gekostet. Gegen 1200 macht sich Jan daran, den Frischwassertank aus der Bb-Achterkabine auszubauen. Mit Bohrer, Multimeter, Stich- und Tigersäge geht Jan zu Werke. Uns bleibt nur die Rolle des Handlangers, das können wir.



Beim Bau der Yacht wurde der PE-Tank auf den Rumpf montiert und die Koje obendrüber. Jan kann nur den Tank „freisägen“ und dazu braucht er jede Menge „destruktives“ Holzwerkzeug.

Längst ist geklärt, dass der Hersteller (Bavaria) keine Tanks mehr ausliefert. SVB, ein maritimer Großversender, teilt darüber hinaus mit, „... Zeichnungen oder Abmessungen sind nicht mehr verfügbar. Tanks nach Maß gibt es zum Beispiel hier. Bitte wenden Sie sich direkt dorthin: <https://schaefer-kunststoffverarbeitung.de/wohnmobil-boots-und-schiffstanks/>

Der Skipper ruft bei Schäfer an und erfährt, dass man sehr gern einen Tank für uns baut. Bitte senden Sie uns eine Zeichnung und ein paar Fotos.



Noch sind wir nicht so weit. Jan gibt alles und sägt den Tank in Rekordtempo frei, damit ist der Tank noch lange nicht raus. An einigen Stellen ist der Tank einlamiert, auch diese Verbindung muss aufgeschnitten werden. Nach rund drei Stunden ist es geschafft. Auf dem Foto rechts wird der Tankmessgeber demontiert, dann wird Maß genommen – unten.



Während wir uns Gedanken über die Entsorgung machen, entwickelt sich eine neue Idee. Die Firma Schäfer ist im tiefen Süden, in Schwaben. Gibt es in Norddeutschland keinen Hersteller für PE-Produkte? Der Skipper lässt die KI recherchieren und die wird bei der [Holstein-Kunststoff-Technik GmbH in Moorregge](https://www.holstein-kunststofftechnik.de/) (nördlich Hamburg) fündig. Da ruft der Skipper an und erfährt: "Natürlich bauen wir auch Tanks für Sportboote. Bringen sie ihren Tank einfach vorbei!" Oha, denke ich, ich habe das Aufmaß beinahe fertig. Völlig umsonst? „Wie lange haben Sie morgen geöffnet?“ „Bis 18:00 Uhr!“ „Dann bis morgen!“

Genial. Wir müssen nichts entsorgen, können sogar das Original als Vorlage für den Neubau liefern und der Skipper kann den neuen Tank nach Fertigstellung direkt vor Ort abholen - ohne Speditionskosten. Die gute Laune kehrt zurück.

Davon bekommt Jan, der längst auf der nächsten Baustelle ist, nichts mehr mit, aber natürlich wird er sofort informiert. Wir belohnen uns im [Café Kontor](#) mit einer feierlichen Torte und plötzlich eine Bildnachricht von Christian. Der (immer noch) Neukierer schickt uns ein Foto von seinem Firmenwagen auf dem Hinterhof des Winterlagers - rechts. Wie schön, treffen wir Christian auch noch. Der segelnde Heavy Metal Fan scheut selbst vor Heavy Metal Kreuzfahrten nicht zurück. Christian ist begeisterter Lockbuchleser und kommentiert sehr gern unsere Segelabenteuer mit trockenen Sprüchen. Aloha Christian und vielen Dank.



Zurück zu unserem Tank, der morgen bis 1800 in Moorregge sein muss. Da wir ohnehin morgen nach Hause fahren, gilt ab sofort Plan B: Die Rostarbeiten am Kiel hole ich nach, wenn wir den neuen Tank einbauen, alles andere ist abgearbeitet. Dann also morgen zunächst die Rettungsinsel zur Wartung zu Moritz in Lübeck und von dort weiter zu [Holstein- Kunststoff-Technik](#) in Moorregge. Wie schön, der Tank passt sogar ins Auto, Sabine wollte den schon auf's Dach packen. Dieser verdammte Tank hat den ganzen Tag dominiert. Ich weiß gar nicht, was wir sonst noch gemacht haben, aber es ist alles erledigt.



Auf jeden Fall sind wir fertig, fix & fertig und endlich läuft es. Nur der Liegeplatz auf der feuchten Wiese macht keinen Spaß und niemand zählt, wie oft wir die Leiter zum Boot rauf- und runterklettern. Wie oft wir die Spuren der matschigen Wiese mit an Bord nehmen und wieder entfernen müssen – Wasser ist nicht mehr an Bord. Gegen 1830 sind wir durch. Christian hat seine „Arkona“ in einen Wintermantel gepackt und Sabine freut sich auf Glühwein.



Zur Feier des Tages landen wir bei [Nettis](#) und werden wie immer wunderbar verwöhnt. In den nächsten Tagen zieht die „Kalami Star“ in die Winterlagerhalle um und fällt so lange in den Winterschlaf bis wir mit dem neuen Frischwassertank anklopfen.

Morgen erfährst Du hier, ob unser Plan mit [Holstein- Kunststoff-Technik](#) aufgeht.

Donnerstag, 16. Oktober: Holstein-Kunststoff-Technik GmbH

Bevor wir bei [Holstein- Kunststoff-Technik](#) in Morregge ankommen, haben viele Leserinnen und Leser offenbar Fragen. Was hat es mit dem Frischwassertank auf sich, warum ist der überhaupt kaputt? Die Antwort liefert dieses [Logbuch](#). Wer den Hintergrund nicht kennt, kann dieser Geschichte nur schwer folgen.

Am frühen Nachmittag also Moorregge. Frau Boye, die Geschäftsführerin von HKT, begrüßt uns freundlich und gleich darauf, „... zeigen Sie mal, was Sie für einen Tank mitgebracht haben!“ Wir ziehen den 2 m langen Tank aus dem Auto und sehen Fragezeichen in den Augen der Geschäftsführerin. „Der is ja rund? Rund können wir nicht, wir bauen ihnen einen eckigen Tank, die Größe kriegen wir hin!“ „Nein, nein, eckig passt nicht in die Kabine. Der Tank muss sich der Rumpfform anpassen.“



Die Chefin wird nachdenklich und bleibt dabei, „... das können wir nicht, rund nicht!“ Der Skipper mag das nicht gern hören, ist enttäuscht. Gestern hat die Chefin am Telefon gesagt, wir bauen jeden Tank auch für Sportboote. Genau deshalb sind wir hier und jetzt geht's nur eckig? Der Skipper will den Tank am liebsten wieder ins Auto schieben, macht doch alles keinen Sinn. Sin Fru bremsst den Seemann, „... warte doch!“ Frau Boye scheint laut nachzudenken und hat jetzt viele Fragen. Warum die Einfüllstutzen abgetrennt sind, am Tankmessgeber geschnitten wurde, was ist mit dem Edelstahldeckel und was war eigentlich die Ursache für das Leck im Tank?

Der Skipper fragt zurück, „... können Sie denn das kleine Leck schweißen?“ „Können wir!“ Und wir beginnen zu verstehen, warum Frau Boye 2024 vom [Deutschen Innovationsinstitut für Nachhaltigkeit und Digitalisierung](#) die Auszeichnung *Unternehmerin der Zukunft* erhalten hat. Wir können zuschauen, wie sie den alten, gestern beim Ausbau „demolierten“ Tank Stück für

Stück gedanklich repariert. Nie im Leben haben wir damit gerechnet, dass der „alte“ Tank wiederhergestellt werden kann. Jan musste die Stutzen für die Befüllung und Entlüftung abtrennen, sonst hätten wir den Tank niemals hinter dem Schott rausziehen können. „Neue 1 und 1,5 Zoll starke Stutzen können wir im 45° Winkel wieder anschweißen,“ denkt Frau Boye laut.

„Den Revisionsdeckel (rechts) schneiden wir im oberen Umfang ganz raus, schweißen eine neue Platte drunter und montieren darin den Revisionsdeckel.“ So einen Deckel zeigt uns Frau Boye. Wenn das klappt, wäre das einfach genial ...

Bleiben noch zwei Lecks: Ganz rechts das ursprüngliche erste Leck, das der Skipper nicht mehr schließen konnte und die Öffnung neben dem Durchstich für den Messgeber - musste Jan beim Ausbau schneiden. „Das lässt sich alles reparieren“, vollendet Frau Boye ihren Plan. „Lassen sie den Tank mal hier, wir haben doch jetzt ein paar Wochen Zeit!“

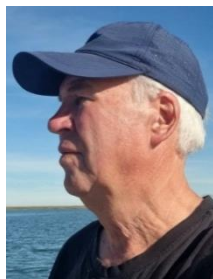


Von **rund geht nicht** bis zur Tankreparatur (wie oben) vergehen 10 Minuten und die Stimmung kommt (jedenfalls beim Skipper) aus dem dunklen Keller zurück ans Licht. Aber klar, theoretisch kann ich praktisch alles, ist ein geflügeltes Wort an Bord. Was den Skipper und sin Fru überzeugt, sind die technischen Möglichkeiten und das professionelle Personal. Jeder Abschnitt kann durch Abdrücken überprüft und ggfs. nachbearbeitet werden. Möglichkeiten die wir an Bord nicht haben, vom Werkzeug ganz zu schweigen.

Mit großer Zuversicht fahren wir nach Hause und damit schließen wir dieses Logbuch.

Ein dickes Dankeschön an die „[letzte Crew](#)“ mit Armgard & Swen-Olaf, Ruben und Christian für die Unterstützung beim Segel abschlagen. Vielen Dank allen Mitleserinnen und Mitlesern und euch allen schöne Weihnachten und ein friedliches, gesundes neues Jahr.

Fairwinds & lieben Gruß



P.S.: Wer im nächsten Jahr z.B. einen Skippertrainingstörn mitsegeln möchte, darf das dem Skipper jetzt schon schreiben. Mail an segeln@ralfuka.de