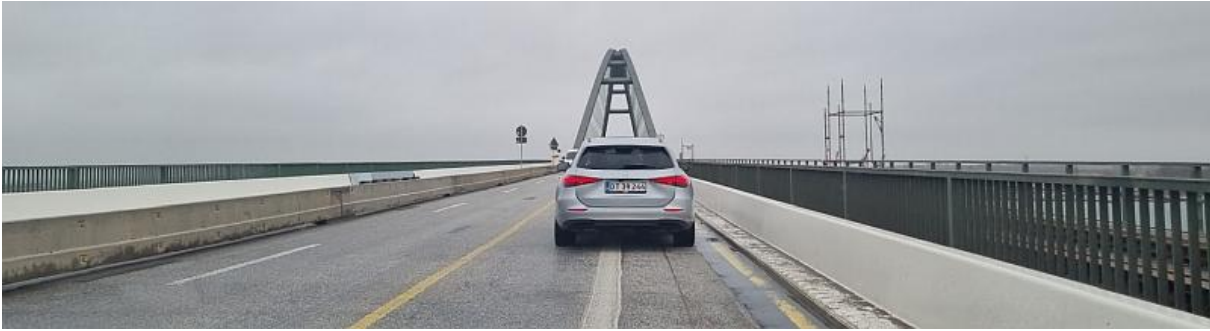


Los geht's



Es ist schon ein paar Tage her. Jedenfalls ist es am 24. Februar noch saukalt, doch die Sache mit dem Umbau auf Lithium duldet nun mal keinen Aufschub, folgt man meinem Freund Roland. Los geht's. Roland der E-Spezie (rechts, beim Frühstück in der [Bretterbude](#)) ist ein Mann der Tat – der Skipper eher ein Mann des Wortes und deshalb musser immer alles aufschreiben, so wie das hier.



Roland, aus der Hansestadt am Wasserstraßenkreuz, pickt den Skipper in Hannover auf und bald queren sie bei unsichtigem Wetter den Fehmarnsund (oben) und erreichen die Winterlagerhalle.



Zwei Hotelübernachtungen sind ab Montag gebucht, spätestens Mittwoch sind wir fertig. Rechts der Blick auf die Ausgangslage: Wir sehen einen 65 kg schweren 230 Ah Akku, neu verbaut 7/22, der bereits im Oktober 25 schon wieder am Ende ist, kuckstu ins [Logbuch](#). Tatsächlich hat der Vorgänger auch nicht länger gehalten. Da muss sich jetzt was dreh'n ...



Es ist nicht zu fassen, wie penibel Roland seinen job vorbereitet hat. Neben der exakten Zeichnung hat er Mengen an Kabel, Sicherungen & Werkzeug dabei, so was hab' ich noch nie geseh'n. Eine hydraulische Presse für die Polklemmen? Für jeden Stromkreis extra Sicherungen, im Cockpit die Flex, Schraubstock und, nachdem die Baustelle eingerichtet ist, sind Salon und Kartentisch eine einzige Werkstatt. Roland hat natürlich einen Plan. Logisch, zunächst muss alles raus: Akku, Ladegerät, Trenndiode.





Während in der eiskalten Halle die Yachten im Winterlager schlafen, geht Roland der Sache auf den Grund. Der Neuaufbau hat längst begonnen, doch an Tag zwei bemerkt Roland, „... ob wir heute fertigwerden, glaube ich nicht.“



Man muss auch mal andere Gesichter sehen. Bevor wir nach dem Frühstück von der Bretterbude rüber ins Winterlager fahren, der Blick auf die Baustelle an Steg 11 und 12 (unser Heimatsteg in Heiligenhafen). Wenn es draußen schon eiskalt ist, ist es in keiner Winterlagerhalle wärmer. Unlustiges Wetter!



An Tag drei die erste Stellprobe (oben) und am Nachmittag muss der Skipper leider die Baustelle verlassen, die versprochene Hilfe beim Umzug der 90jährigen Nachbarn ist nicht aufschiebbar. Roland arbeitet auch noch den vierten und halben fünften Tag an seinem Kunstwerk – anders kann man das nicht nennen. Dann ist es vollbracht, großartig und herzlichen Dank.



Inzwischen werden die Tage länger, die Uhren eine Stunde vorgestellt und es wird endlich auch an der Küste wärmer. Kurz vor Ostern geht es nochmal nur für einen Tag in die Halle, die Rostansätze am Kiel müssen weg. Ein Scheißjob, der unbedingt mit Maske und Schutzbrille erledigt werden muss. Doch was tun, wenn die Schutzbrille sofort beschlägt?



Als der Rost runter ist, kommt [Primocon](#) drüber, ist der abgetrocknet, kann Antifouling drauf.

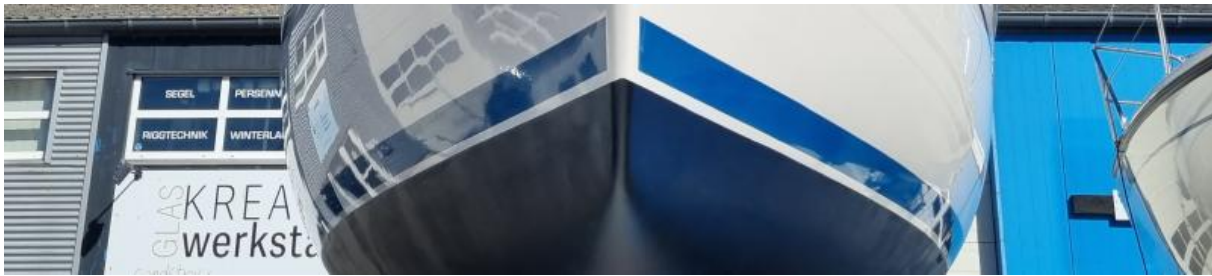


Der Skipper ist zum Glück nicht allein an Bord. Wenn Ferien sind, muss Enkeltochter Yara unbedingt mit. Zu tun gibt es genug und von Rolands Werkstatt erzählen jetzt nur noch übriggebliebene Schrauben und die alten Polklemmen. Am 5. und 6. April ist Ostern, ab dem 8. April wird die Yacht zunächst auf die BG-Verkehr Abnahme am nächsten Tag vorbereitet.



Als ich Burgstaaken viel zu spät erreiche, arbeitet Jan schon längst an der Maschine. Die Ventile sind neu eingestellt, eine neue Ventildeckeldichtung drauf und der Jockel wird von allen Ölsuren befreit. Während der Skipper das Antifouling aufträgt, baut Jan neue Bowdenzüge für Getriebe und Gas ein, sicher ist sicher. Dazu muss auch der Schalthebel ausgetauscht werden. Das [Antifouling](#) streichen dauert zu lange, das Antifouling vom letzten Jahr ist zu dickflüssig - war aber billiger! Jetzt verbraucht der Skipper viel mehr davon und eine neue Dose ist bei Baltic Kölln glatte 40 € teurer (169 €) als bei Bauhaus MariJan. Das hatter nun davon, Oha!





Bald ist auch der job erledigt, doch unter Deck nur Chaos und in 12 Stunden kommt die BG-Verkehr zur Abnahme der Yacht. Nichts ist an seinem Platz. Essen? Schlafen? Keine Zeit. Es ist 21:00, wenigstens die Heizung funktioniert.



Der Skipper macht noch einen schnellen Einkauf bei Rewe und plötzlich geht alles ganz leicht. Er räumt von hier nach da und hinter der Kabinentür sieht man das Elend sowieso nicht. Er gönnt sich ein Glas Primitivo und schaltet erstmals im Salon den neuen Monitor ein. Das Programm kommt ihm seltsam bekannt vor. Als ihm die Augen zuklappen wollen, baut er sich ein ganz einfaches Nest und schläft selig da oben ein.



Heute ist Donnerstag, der 9. April. Um 1000 kommt ein Gutachter der BG-Verkehr und wird die „Kalami Star“ akribisch unter die Lupe nehmen. Um 0800 ist der Skipper hellwach. Frühstück? Nee, erst den Salon salonfähig machen, das dauert knappe 30 Minuten. Jetzt wird er doch nervös und prüft die Seeventile auf Leichtgängigkeit - läuft. Die Papiere müssen auf den Tisch, das Logbuch. Jetzt Kaffee machen? Noch zu früh. Die Firma Johannsen kommt vorgefahren und will die Gasabnahme durchführen. Unglaublich, damit habe ich gar nicht mehr gerechnet. Ich habe vor ein paar Tagen per Mail angefragt, aber keine Bestätigung erhalten und jetzt schicken die einen Gasprüfer. Der ist 20 Minuten später mit seinem Check durch, die Plakette klebt am Gasbehälter, Brief und Siegel wandern zu den Schiffspapieren - erfolgt die Gasabnahme nach Sichtung durch die BG-Verkehr, bekommt man sein Zertifikat natürlich erst, wenn man die Gasabnahme nachgewiesen hat.



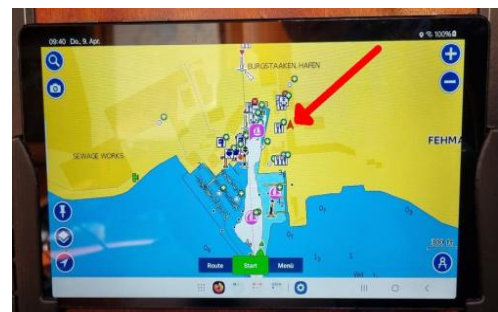
Punkt 10 ist der Kaffee fertig, liegt der Mast neben der „Kalami Star“. In der Backbordachterkabine wartet der Trinkwassertank auf seinen heutigen Einbau, in die Steuerbordachterkabine schauen wir lieber nicht. Vorn beim Skipper stapelt sich der Rest, der Salon ist tatsächlich salonfähig.

Der Gutachter (es sind erfahrene Kapitäne) kommt, wir kennen uns. Smalltalk vorneweg, dann geht es an die Checkliste. Ja, einen Kaffee nehme ich gern. Wir drehen eine Runde um Yacht und Mast, drehen die Runde oben an Deck, Epirb und Radartransponder, Seenotsignalmittel, wo haben sie denn ihre Rettungswesten? Ja wo sind die denn? In der Vorpiek nicht, in der Achterkabine auch nicht, die müssten doch ... sind die noch im Auto, fragt der Gutachter? Ich glaube nicht, aber da sind sie tatsächlich. Alles gut, Rettungsinsel auch, Feuerlöscher, alles. Wir reden über „Mensch über Bord“. Der Skipper berichtet von den Trainings und wie schwer es ist, eine 100 kg Person an Bord zu holen. Der Kapitän von der Schwierigkeit, technische Hilfsmittel an die Frau/an den Mann im Wasser zu bringen ... die unendliche Geschichte.



Was halten sie denn von Rolands Arbeit? Super gemacht! Der Gutachter ist sehr angetan und so langsam verlassen wir den „geschäftlichen“ Teil und fahren wieder zur See. Durch Mittelmeer, Suez und Rotsee in die Straße von Hormus, da ist der Skipper in seiner Fahrzeit besJanmt viermal durch. Nebenbei tippt der Kapitän seine Bemerkungen in den Rechner. Kurz darauf: „Ich hab` jetzt alles fertig, sie können sich das Zertifikat gleich [hier](#) runterladen. Vielen Dank und gute Fahrt, ich muss weiter nach Neustadt.“

Der Gutachter ist noch nicht weg, da klettert bereits Jan die Leiter hoch. Der findet das Bild auf dem Plotter auch seltsam. Der kleine rote Pfeil, das sind wir, die „Kalami Star“, die an Land steht, aber ins Wasser will und wieder für zwei Jahre von der BG-Verkehr als Ausbildungsfahrzeug abgenommen worden ist. Seltsamerweise unterliegen Charteryachten diesen hohen Standards nicht. Man muss das nicht alles verstehen, der Skipper freut sich jedenfalls.



Der Einbau des vorzüglich reparierten Trinkwassertanks beginnt natürlich mit seiner Vorbereitung. Jan hat einen Plan und der bringt uns zunächst in den Baumarkt. Dort werden zwei Leisten zugeschnitten, die Jan verkleben und verschrauben wird, damit der abgetrennte Rahmen wieder darauf montiert werden kann. Das sieht doch schon ganz gut aus – Fotos nächste Seite.



Nach vorn oder achtern kann der Tank bei schwerer See nicht rutschen. Bei Lage halten die Gurtbänder den Tank stabil. Die Befestigungsösen für die Spanngurte klebt Jan auf den Rumpf (oben rechts). Der Kleber muss ein paar Tage aushärten.

Bisher läuft alles nach Plan und dann passiert es doch. Die Bohrung für den Tankmessgeber nehmen wir an einem aufgeschweißtem PE-Stück vor und vergessen dabei, dass das Gewinde vom Messgeber für die doppelte Wandstärke zu kurz ist. Auf dem Foto rechts ist das gut zu sehen – das Loch noch nicht ganz durch.



Jetzt ist guter Rat teuer. Einen neuen Messgeber bestellen? Keine Chance. Stattdessen schließen wir die „falsche Bohrung“ von beiden Seiten mit einer Edelstahlplatte (Pfeil) und bohren eine neue Öffnung für den Messgeber – auf dem Foto rechts schraubt Jan gerade beide Teile zusammen. Hier passt der Messgeber (wieder). Sowas hält natürlich auf, längst hat Jan eigentlich Feierabend und natürlich wollen wir den Tank noch testweise befüllen. Daraus wird heute nichts mehr.





Dennoch gibt es allen Grund, ein wenig zu feiern. Der Zufall hat heute Morgen Michael zur „Kalami Star“ gelotst, doch da ist gerade der BG-Verkehr Kapitän an Bord. Michael ist Skipper und Eigner der „Disco Volante“ und natürlich war Michael zum SKS und zu diversen Trainings hier an Bord. Ein, zweimal im Jahr treffen wir uns in irgendwelchen dänischen Häfen oder mitten auf der Ostsee, so wie mit Kay und Friedhelm beim letzten [Mittsommertörn](#). Es gibt so viel zu erzählen, dass wir ganz vergessen, ein Foto für euch zu machen. Egal, bei Nettis ist es immer wieder schön.

Auf dem Heimweg fegt mich der schneidig kalte Ostwind (er weht über die noch eiskalte Ostsee) beinahe von der Straße. Schon ab Mittag hat es böse aufgefrischt, wir messen inzwischen 7, in Böen 8 Bft. Da ist es auf meinem See-BG geprüften „Hochsitz“ gemütlicher als auf dem Wasser. Gemütlich ist gut, ohne Wasser und WC ist das nicht luschtig. Obwohl, Wasser gibt es schon. Bei warmer Heizungsluft innen und 5° draußen, läuft das Kondenswasser die Innenwände nur so runter, na denn gute Nacht.



Ich bin noch gar nicht wach, als mich diese Nachricht von Martin erwischt:

Guten Morgen, das Logbuch ist (wie immer) toll geschrieben. Ich frühstücke jetzt und mache mich dann bald auf den Weg über Hamburg nach Heiligenhafen/Fehmarn. Holen wir morgen früh die Segel oder soll ich die auf dem Weg mitbringen? Ich wäre wohl so zwischen 13:00 Uhr-14:00 Uhr in Heiligenhafen...

Was hat Martin? Der will schon heute kommen? Ich antworte wahrheitsgemäß:

Hä? Heute ist doch Donnerstag oder und Du kommst morgen? Es schauert hier wie Hulle, ich frühstücke jetzt auch!

Mein Lieber ... frühstücke erstmal!

Oha, na klar ist Freitag, jetzt bin ich hellwach. Die Segel habe ich für heute späten Nachmittag bestellt. Du kannst an der Schranke bei Elvstrøm klingeln ... ich freu mich!!!

Super, dann stimmt der Kompass ja wieder ;-)) Ich freu mich

Ende der Nachrichten. Martin kommt wie verabredet am Freitag, also heute Nachmittag. Damit darf dieser Tag nun auch offiziell beginnen, Frühstück!

Freitag, 10. April: Hoch & trocken in Burgstaaken



Was war das denn eben? Mein Kompass stimmt nicht? Hab' ich an die Missweisung gedacht und an die Deviation? Gibt's das hier an Land überhaupt? Welche bord-eigene Ablenkung hat mein Auto? Zugegeben, zu wenig geschlafen stimmt schon, aber jetzt endlich das erste Frühstück an Bord. Außer mit Jan bin ich mit niemandem verabredet, ich kann es ruhig angehen lassen. Nicht ganz, Martin macht bereits in Bremen die Leinen los und das ist eher ein Grund zur Freude. Martin ist inzwischen jedes Jahr nicht nur beim Kranen dabei und längst guter



Freund, ihr kennt ihn ja.

Jan betritt den Hochsitz – man muss tatsächlich die Leiter zur Badeplattform hochklettern. Oben auf dem Foto ist das ganz gut zu sehen. Ja und jetzt wird der Frischwassertank „geflutet“, wir sind gespannt. Das Wasser rauscht in den Tank und wir stellen schon mal fest, dass der Tankmessgeber seiner Arbeitsplatzbeschreibung gewachsen ist, er funktioniert. Nur unsere „Fehlbohrstelle“ hält nicht so ganz dicht – rechts im Bild sieht man den platt gequetschten O-Ring. Es ist nur ein winziges Tröpfchen, kein Problem, weiß Jan. Zunächst muss das Wasser wieder aus dem Tank und das dauert. Warum zieht die Wasserpumpe nicht richtig? Der Skipper prüft alle Leitungsverbindungen, dichtet neu ab, reinigt den Filter, doch da is irgendwo der Wurm drin. Jan verabschiedet sich zwischenzeitlich, er hat noch andere Verpflichtungen, aber klar: „Heute Nachmittag bringen wir das (hoffentlich) zu Ende“, verspricht er.



Der Skipper hat jetzt tatsächlich ein wenig Ruhe, hievt die restliche Ausrüstung vom Auto auf den „Hochsitz“, hängt Vorhänge auf, bezieht Kissen und ganz unverhofft verzieht sich das grauenhafte Wetter. Der frische Wind lässt nach, erste Wolkenlücken, die Sonne setzt sich langsam durch, es ist, als hätte Martin (hier ein älteres Foto) exakt auf diesen Moment gewartet: Er erscheint!



Martin braucht nicht lange und ist sofort mittendrin. Wir suchen weiter den Fehler der Frischwasserpumpe - zunächst in der Fischereigenossenschaft beim Fischbrötchen mit'm Pott Kaffee! Aber auch die Fischbrötchen finden den Fehler nicht, wir sind und bleiben ratlos ... bis Jan endlich zurück ist. Jan checkt nochmal alle Positionen. Sicherung an, Sicherung aus, die Pumpe zieht einfach nur Luft, wenn überhaupt ... Jan hat noch eine Idee: Wenn sie vorhin Wasser gepumpt hat und jetzt nur noch Luft, dann ist doch irgendwas undicht oder der Tank ist leer. Der Tank ist leer? Der Tank ist leer!



Der Tank ist tatsächlich leer. Der dunkle Schatten auf dem Foto zeigt den Wasserstand und der steht unterhalb des Entnahmerohrs – links. Sind wir denn völlig bescheuert und keiner merkt das? Sind wir und die Pumpe ist uns jetzt scheißegal: Wir müssen wissen, ob der Tank dicht ist. Jan hat die „Fehlbohrstelle“ noch einmal neu und kunstvoll abgedichtet, Wasser marsch! Das Wasser steigt und tatsächlich, die Fehlbohrstelle hält, der Tank nicht!!! Es ist nicht zu fassen, an der tiefsten Stelle eine kleine, undichte Stelle – Pfeil. Wie kann das sein?



Alles hatter schon erlebt, unser Skipper: Mastbruch vor Göteborg, Schwerwetter bei Skagen Rund, Bruch der Schubstange bei Bft. 9 vor dem Hornsund/Spitzbergen, doch das hier sorgt für ein Leck an der tiefsten Stelle seiner Seglerseele. Sprech' ihn bloß nicht darauf an. Seit Jahren plagt er sich mit diesem Tank rum. Niemand wollte einen PE-Tank schweißen. Er hat sie alle abgeklappert, keine Werft, niemand schweißt PE. Dann hat er es (unter fachkundiger Leitung von Frank) selbst gemacht und der Tank hält – immerhin ein Jahr. Danach mit dem Tank im Octavia rüber an die Westküste zu Holstein Kunststoff Technik, die haben den Tank repariert und auch das hat nicht gehalten – siehe oben. Für einen kleinen Moment überschlägt der Skipper die bisherigen Kosten und landet bei 2.500 € für nichts! Doch geht es wirklich noch um Geld? Geht es nicht.

Der Skipper ruft bei Holstein Kunststoff Technik an und landet auf dem Abstellgleis – logisch, Freitagnachmittag. Mit dem Tank nochmal da hin? Gut, die flicken den und dann bricht die nächste Naht auf. Dieser Tank ist KEINE Lösung, vielleicht doch? Wie wäre es, wir würden in den alten, einen flexiblen Frischwassertank integrieren, sowas wie hier unten.



Der jetzige „Tank“ fasst 150 Liter. Wenn wir z.B. die Decke und die Aussparungen an den schraffierten Stellen vom Tank trennen, die Aussparungen entfernen und einen flexiblen Tank darin „einsperren“ haben wir ohne großen Aufwand eine schnelle, flexible und preiswerte Lösung. Die gute Nachricht: Wir jammern nicht, wir suchen nach einer Idee. Vielleicht ist das hier eine, möglicherweise aber auch nicht.

Kursänderung: Morgen wird gekrant, um den Tank kümmern wir uns später. Während Jan und der Skipper noch hinter der Trinkwasserpumpe her sind, hat Martin längst alle Utensilien und das Werkzeug für den Mastaufbau im Auto verstaut. Fender und Leinen sind fertig, wir auch. Wir verlassen den Hochsitz „Kalami Star“ und verholen rüber in [Toms Hus](#) nach Heiligenhafen. Martin hat dem Skipper, nach dem kargen Hochsitz ohne Wasser und WC (aber mit Heizung), ein Hotelzimmer verschrieben.



Dort angekommen entwickelt sich unter der Dusche neue Motivation, die sich nur noch beim Essen toppen lässt. Schon lange waren wir nicht mehr im China Restaurant [Xiao](#). Schade eigentlich, es wird ein sehr schöner Abend und eine gute Nacht.

Bis dahin Fairwinds & lieben Gruß

Ralf

