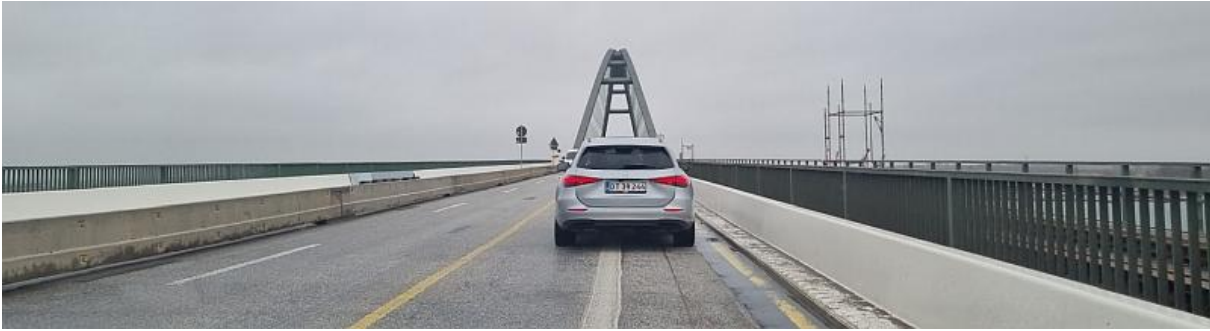


Los geht's



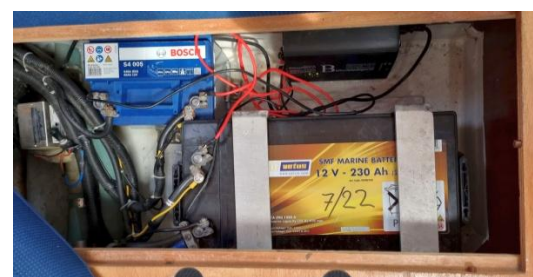
Es ist schon ein paar Tage her. Jedenfalls ist es am 24. Februar noch saukalt, doch die Sache mit dem Umbau auf Lithium duldet nun mal keinen Aufschub, folgt man meinem Freund Roland. Los geht's. Roland der E-Spezie (rechts, beim Frühstück in der [Bretterbude](#)) ist ein Mann der Tat – der Skipper eher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

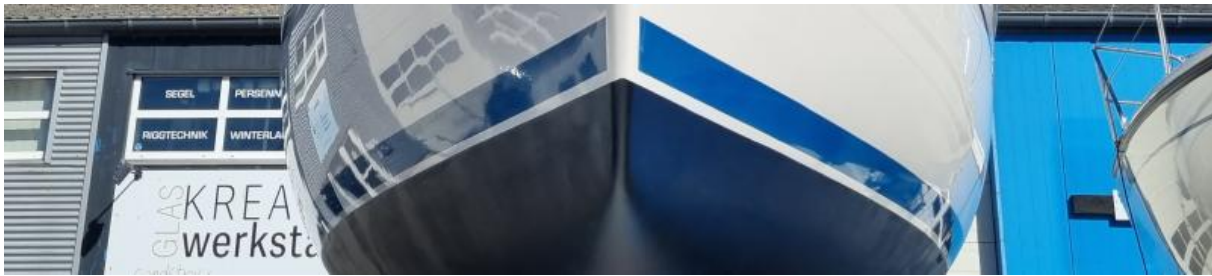


Der Skipper ist zum Glück nicht allein an Bord. Wenn Ferien sind, muss Enkeltochter Yara unbedingt mit. Zu tun gibt es genug und von Rolands Werkstatt erzählen jetzt nur noch übriggebliebene Schrauben und die alten Polklemmen. Am 5. und 6. April ist Ostern, ab dem 8. April wird die Yacht zunächst auf 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 Maritim. 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 drin 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 die Back, das Logbuch. Jetzt Kaffee kochen? Noch zu früh. Die Firma Johanssen 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.



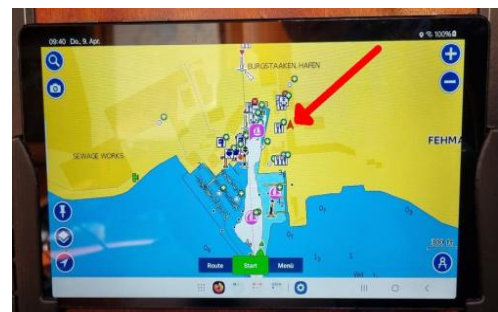
Punkt 10 ist der Kaffee fertig, liegt der Mast neben der „Kalami Star“. In der Backbordachterkabine wartet der Trinkwassertank auf seinen heutigen Einbau, in die Steuerbordachterkabine schauen wir lieber nicht. Vorn beim Skipper stapelt sich der Rest, der Salon ist tatsächlich salonfähig.

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 bestimmt sechsmal 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 Kapitän 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 auch noch 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.

Samstag, 11. April: Los geht's ...

Schon vor dem Frühstück schreibt Michael (Chirurg): Ich habe eine Idee (zum defekten Trinkwassertank). Nichts zersägen! Die Lösung ist wie bei der OP eines Leistenbruchs ... später erläutert Michael seine Idee am Telefon: Das Leck muss von innen geschlossen werden, wie bei einem Leistenbruch. Der „Klebstoff“ für die „OP“ heißt [Tikal](#) und den gibt es bei SVB. Wir bedanken uns für den wunderbaren Tipp, doch das Tikal-Datenblatt erläutert, PE lässt sich mit Tikal nicht „operieren“. Schade eigentlich, aber es ist doch großartig, wie sehr sich Skippers Community Gedanken macht.

Noch ein anderes Beispiel: Gestern hat Markus bei Google Maps eine so positive und differenzierte [Rezension](#) über die Törns auf der „Kalami Star“ geschrieben, da zieht der Skipper seinen Hut. Ganz herzlichen Dank Markus und natürlich freue ich mich auch über [Deine Erfahrungen](#) mit Skipper & Yacht, gern auf GoogleMaps.



Von [Toms Hus](#), oberhalb von Heiligenhafen, der perfekte Blick über den Fehmarnsund. Sonne satt, ein wunderbarer Tag kündigt sich an. Ein paar Minuten später fahren wir selbst über die Sundbrücke, hier ein frühes [Video](#) von ganz oben.

Überraschung in Burgstaaken, der Mast ist bereits zum Kran transportiert, dabei ist es erst



1100 Uhr. Wenig später wird der Dampfer zum Kran gefahren und wir bereiten den Mast vor. Zunächst schlagen wir Salinge und Oberwanten an, danach Unterwanten, Windmessgeber, UKW-Antenne und zu guter Letzt die Windex. So gut waren wir noch nie, der Mast wird in Rekordzeit vorbereitet.



Im Vordergrund der Mast im Hintergrund wartet die „Kalami Star“ auf das Ende der Mittags-



pause. Damit sind wir mittendrin im kleinen Bilderbuch vom „Abslippen“, so nennt man das Auskranen hier oben im echten Norden.



Punkt 1300 schwimmt die Yacht wieder und sofort springt die Maschine an. Jetzt kommt der Mast angeschwebt. Zuerst muss der Skipper das Vorstag per Bolzen/Splint sichern, Martin zieht im Salon die Mastkabel durch. Jetzt die Wanten „handwarm“ anziehen, dabei geht Skippers Blick vorsichtig nach oben, während andere Zuschauer bereits im Hafenkino Platz nehmen. Hä, Hafenkino, welcher Film läuft denn hier? Verkehrte Salinge! Das Publikum wird Zeuge, dass die Salinge von oben unten und die von unten oben am Mast montiert sind, dabei müssen die oberen oben, die unteren unten montiert werden. Kranführer Ernst ist entsetzt, Henry,

Friederike, alle, wir auch. Wie konnte das passieren? Dabei waren wir doch so schnell und haben uns genauso schnell bis auf die Knochen blamiert! Lacht bloß nicht zu früh, wer im Hafenkino sitzt, muss auch mal liefern, isso. Tatsächlich hat es kaum jemand mitgekriegt.



Also den Mast schnell wieder runter, die Salinge von oben nach unten und umgekehrt. 60 € wechseln die Seite, Strafe muss ein. Endlich verholen wir auf die andere Seite – hier kennt uns niemand. Während Martin unter Deck die Mastverkabelung erledigt, schlägt der Skipper, Baum und Kicker an. Zu zweit dann das Segelkleid, die Lazy Jacks und die Tücher drauf. Zwei Stunden später ist die „Kalami Star“ seeklar, diesmal Hafenkino vom Feinsten, das muss auch mal gesagt werden. Um 1600 legt Martin ab.



Das Seewetter haben wir nicht dokumentiert, aber 18 Knoten aus Südost bis Ost wehen uns im Fahrwasser entgegen. Die Wassertemperatur misst 7°, hier draußen ist es schweinekalt. Bei achterlichem Wind rollen wir nur die Genua aus und sind schnell bei 6 Knoten Fahrt. Mit achterlichem Wind rauschen wir nur so durch das Sundfahrwasser. Die Logge pendelt zwischen 6,6 und 7,3 Knoten bei 1,5 – 2 Knoten mitlaufenden Strom.





Die Sundbrücke wird seit Jahren saniert. Aktuell ist unter der Brücke ein „Laufsteg“, die Durchfahrtshöhe beträgt während dieser Zeit nur noch 20 m. Am „Kielwasser“ von Tonne 3



ist der westsetzende Strom gut zu erkennen - oben. Übrigens könnt ihr unseren Kurs ab sofort wieder beim Vesselfinder oder Marinetraffic verfolgen. Im Gegenlicht segeln wir, immer noch Vorwind, mit der Genua bis in den heiligen Hafen.



Wir sind gespannt, wie es um den Baufortschritt an unserem Heimatsteg aussieht? Die Stege

11 und 12 werden neu aufgebaut und alle Dauerlieger von 11 und 12 müssen bis voraussichtlich Ende Mai an andere Liegeplätze umziehen.



Ungefähr auf Höhe des Arbeitspontons wäre unser Liegeplatz, vom Steg ist da noch nichts zu sehen. Stattdessen bietet uns Steg 9/5 vorübergehend Asyl. Um 1805 machen wir nach 10 nm fest. So ein Anlegemanöver hat man zwar selten gesehen, aber Ziel erreicht, wir sind da.



Wenig später sind wir zurück in [Toms Hus](#) und verlustieren uns in den [Seestern](#). Immer noch eine gute Adresse und der Preis stimmt einfach. Weißte Bescheid!

Sonntag, 12. April: Heimathafen

Es regnet, obwohl heute Sonntag ist. Wie kann ein Regentag Sonntag heißen? Nach dem Check-out aus [Toms Hus](#) holen wir das zweite Auto von Burgstaaken nach Heiligenhafen. Früher fuhr einer die „Kalami Star“, der andere das Auto von Burgstaaken nach Heiligenhafen, doch damit wird einer um das erste Segelvergnügen gebracht. Mit zwei Autos geht das.

Zurück an Bord müssen wir uns nur noch um das Großsegel kümmern. Martin schraubt die vier Segellatten mit leichtem Profil und unterschiedlichen Schraubendrehern ein, während der Skipper dabei seine Fortbildung über unterschiedliche Kreuzschlitzschraubendreher bekommt. Die unterscheiden sich nämlich in Phillips (PH) und Pozidriv (PZ). Phillips haben ein klassisches, einfaches Kreuz, Pozidriv (PZ) vier zusätzliche, feine Linien (ein Sternchen-Muster) zwischen den Hauptflügeln. Kennt doch jeder – oder? Danach geht es mit den Reffleinen weiter und erst dann werden Segelkleid und Lazyjacks entsprechend ausgerichtet. Alles kein Hexenwerk, aber Martin und hexen ergibt einen sinnvollen Zusammenhang.



Als alles fertig ist, heißen wir das Großsegel, inzwischen bei Sonntagswetter (!!!), einmal auf, um es sauber aufzutuchen. Segelkleid und Kamin drüber, fertig – oben.

Kaffeepause! Wir schlendern zum [Junge](#) und treffen Regina und Niko. Regina kennen viele Trainees oder SKS-Crews als (ex) Chefin im [Kap Orth](#), dem schönsten Hafenkiosk der Ostsee. Niko ist Segler und Mucker - früher hab' ich das auch mal von mir behauptet. Dem Skipper sin Fru und ihr Skipper haben Regina und Niko im Sommer 2024 bei ihrer Hochzeitreise in Hundested/Nordsjælland getroffen. Später im Segelkino und jetzt hier. Nikos „Bidewind“ ist noch nicht seeklar, aber sein [Youtubekanal](#) läuft das ganze Jahr. Schaut mal rein.

Nach der Kaffeepause vermessen Martin & der Skipper noch einmal den Frischwassertank und wägen verschiedene Reparaturmöglichkeiten ab. Obwohl Michael doch noch einen PE-kompatiblen Kleber [Easy-Mix PE-PP 50](#) entdeckt hat (vielen Dank), verwerfen wir (vorerst) diese Alternative, weil auch der Kleber nicht garantieren kann, dass wenig später die nächste Nahtstelle aufbricht. Die Never-ending-Story muss jetzt ein Ende finden. Auf jeden Fall wird der Skipper noch einmal die Firma [Holstein-Kunststoff-Technik](#) befragen. Die Profis müssen doch eine Lösung kennen. Oder ist hier vielleicht doch noch jemand, der den entscheidenden Tipp geben kann? Würde mich sehr freuen.



Der Sonntag macht seinem Namen jetzt wirklich alle Ehre, die Touris flanieren über die Promenade, Hochbetrieb. Dazu gehört nun auch Martin, den ich mit einem herzlichen Dankeschön verabschiede. Bei den abschließenden Räum- und Putzarbeiten würden wir uns nur gegenseitig im Wege steh'n. Ja und ich mag es auch nicht, wenn ihr dabei zuguckt, Leute, es gibt Grenzen.



Wer also glaubt, Segler haben es gut mit der großen Freiheit auf dem Wasser, dazu blauer Himmel, Sonnenschein, der kennt die Realität jetzt schon ein wenig besser. Kauf Dir nie eine eigene Yacht, segeln heißt Boote an schönen Orten pflegen und reparieren.

Montag, 13. April: Heimathafen

Damit verabschiede ich mich aus Heiligenhafen und schließe dieses Logbuch ... diesen Satz habe ich gestern geschrieben und bin zurück nach Hannover. Heute, am frühen Morgen, informiere ich Frau Boye von [Holstein-Kunststoff-Technik](http://www.holstein-kunststoff-technik.de) per Mail über den defekten Tank und bitte um Rückruf. Keine 10 Minuten später ruft Frau Boye an und schnell ist klar, kleben geht gar nicht (auch nicht von innen). Entweder kommen wir zum Tank oder der Tank kommt zu uns, wir reparieren den sofort. Oha, was für ein Angebot. Dem Skipper sin Fru und ihr Skipper checken den Terminkalender, die Spritpreise und wenig später düst der Skipper zurück nach



Heiligenhafen. Was für ein Unterschied zu gestern. Kein Touri flaniert über die Promenade, tote Hose. Ein kräftiger Ostwind fegt mit 6, in Böen bis 7 Bft. durch den Hafen und lässt die Wellen vierkant gegen die Bordwand rumpeln. Seekrank wird man nicht, aber der Dampfer bewegt sich und schiebt Lage. Die Heizung läuft und langsam wird es ungemütlich. Doch um gemütlich geht es nicht, der Frischwassertank muss hier einfach nur raus und morgen zur Reparatur zu [Holstein-Kunststoff-Technik](http://www.holstein-kunststoff-technik.de) in Moorregge – und zurück an Bord.

An die Arbeit: Nach 20 Minuten sind alle Verbindungen gelöst (u.a. Tankstutzen, Entlüftung, Tankmessgeber, Wasserleitung) und zum Glück haben wir den Frischwassertank noch nicht wieder fest unter den Bb-Kojen verbaut. Nur deshalb kann ich den Tank allein aus seinem Endlager (er)lösen (rechts) und vorsichtig an Deck bringen. Das Ding ist ganz schön sperrig, schwer und bei dem kräftigen Wind nicht leicht allein an Land zu bringen.



Gehe ich mit dem Tank über Bord, habe ich wenigstens eine Rettungsinsel dabei – untergehen kann ich nicht! Klar, Skipper die ihre eigenen Texte schreiben sind immer die Heroes, bin ich auch! Logisch informiere ich Martin, Jan, Michael, Roland und dem Skipper sin Fru. Aus allen Ecken kommt der Daumen hoch zurück, die freu'n sich mit mir. Michael schreibt: (...) Naja, am Ende wird bei Dir ja immer alles irgendwie gut.

Oha Michael, noch sind wir weit weg von „... am Ende wird bei Dir alles irgendwie gut.“ Bis Moorregge sind es von Heiligenhafen immerhin 161 km - Google Maps gibt mir morgen 02:05 h. Rechne ich Hin- und Rückfahrt (322 km) und dazu Hannover - Heiligenhafen hin und zurück (534 km) bin ich 856 km für den Tank mit dem Auto unterwegs. Unser Octavia braucht ca. 8 Ltr. auf 100 km und bei 2,12⁹ € für Super E10 sind das ca. 150 € Spritgeld, dabei ist das ein Wasser- und kein Benzintank.



Wohin zum Essen ist bei dem Mistwetter, es regnet inzwischen kräftig, keine Frage. Der [Seestern](#) ist ganz in Hafennähe und mit Martin war es dort wieder sehr schön. Also wird es der [Seestern](#) und dann ist auch für mich Feierabend. Morgen geht es hier weiter ...



Dienstag, 14. April: Heiligenhafen – Moorregge und zurück, 322 km



Einen Wecker brauche ich nicht, um 0700 isser hellwach. An Bord gibt es zwar (noch) kein Wasser, aber der Weg zu Dusche/WC ist nicht weit. Gefrühstückt wird beim Junge – natürlich im Schaufenster zum Hafen, mein Lieblingsplatz. Auch die Crew an Steg 12 baut immer weiter.



Sind wir mal gespannt, ob die wenigstens ihren Plan B (fertig bis Ende Mai) einhalten.



Der Frischwassertank legt pünktlich in Heiligenhafen ab und macht um 1045 bei [Holstein-Kunststoff-Technik](http://www.holstein-kunststoff-technik.de) in Moorregge fest – von hier zur Elbe sind es 8 km! Tank und Skipper werden schon erwartet, Frau Boye (rechts) hat ihre Crew gut auf den Patienten vorbereitet.



Der Patient landet sofort auf dem Operationstisch - oben. Der Riss im Bogen ist gut zu erkennen. Der Tank ist „geplatzt“, sagen die Profis ... und Frau Boye (Chefin) freut sich über die bevorstehende Vitalisierung des Patienten. Wir sehen, wie der Riss scharfkantig angerissen und schließlich professionell verschweißt wird. Die Operation ist in 30 Minuten erledigt und wie gut, dass der Patient hier





auf dem OP-Tisch liegt und nicht in der engen Kabine zurück ins Leben geholt werden muss. „Der is dicht,“ versichert der Profi und testet mit Wasser – alles gut. Ein dickes Dankeschön an Frau Boye & ihre Crew. Tank & Skipper sind hochzufrieden und legen um 1115 zur Heimreise ab. Kurz vor 1200 machen wir noch einmal an einer „Bunkerstation“ fest und haben Glück: Mit 2,05⁹ €/Ltr. sparen wir 11 Cent/Liter, wie sich kurz nach 1200 herausstellen wird. Was hat sich meine Regierung da nur für einen Blödsinn ausgedacht?



Am [Selenter See](#) (hier war ich noch nie) eine kleine Pause. Überhaupt, was für eine schöne Gegend zwischen Oldenburg/Holstein und Kiel. Jetzt aber weiter, Zeit ist ein kostbares Gut, der Tank muss schließlich noch eingebaut werden.



Das machter auch. Für den Einbau benötigt der Skipper rund 90 Minuten, dann ist wieder alles an seinem Platz. Jetzt wird der Tank gefüllt (oben) und darf sogar überlaufen. Kein Problem, alles dicht und auch die Wasserpumpe macht, was in ihrer Arbeitsplatzbeschreibung steht. Es



ist tatsächlich geschafft, was für ein Kraftakt! Unter diesen Bb-Achterkojen liegt der „vitalisierte“ Frischwassertank – unvorstellbar, wie sehr uns das Ding beschäftigt hat.

Nun beginnt, viel zu spät, von innen und außen das Reinschiff. Wir haben Wasser, ja sogar warmes Wasser und endlich kommt alles an seinen Platz, so muss das. Der Skipper freut sich wie Bolle und da trifft es sich gut, dass sein E-Spezie Roland heute in Großenbrode angekommen ist und so verabreden wir uns für 1830 im [Seestern](#). Rolands „Luna“ geht am Donnerstag, 16. April, wieder ins Wasser. Da wünschen wir alles Gute.



Wir haben einige gemeinsame Törns auf dem Salz buckel und Pannfisch auf dem Teller. Roland versteht es gut, dass der Skipper in Feierlaune ist, aber irgendwann is denn auch mal gut ...



Mittwoch, 15. April: Nach Hause





Alles sauber, alles fertig, die erste Crew kann kommen. Der Skipper verabschiedet sich aus Heiligenhafen und fährt entspannt zurück nach Hannover. Damit schließe ich dieses Logbuch. Falls jemand wissen möchte, warum der Skipper das alles dokumentiert? Er schreibt es vor allen Dingen für sich und reflektiert damit seine Arbeit als Skipper. Er schreibt es für angehende Seglerinnen und Segler, die wissen wollen, wie das so funktioniert. Und wer mit dem Gedanken spielt, eine Yacht zu kaufen, erfährt, was das bedeuten kann. Weiter vorne hat er geschrieben: Kauf Dir nie eine eigene Yacht, segeln heißt Boote an schönen Orten pflegen und reparieren.

Wer sich dennoch eine Yacht kauft, so wie Roland, Michael oder Martin, hat nicht alle Tassen im Schrank und das mit Leib & Seele. Deshalb ein dickes Dankeschön für die wunderbare Zusammenarbeit mit Martin, Michael, Roland, Tim und noch einmal an Frau Boye und ihre

Dschunxx von [Holstein-Kunststoff-Technik](#).

Vielen Dank natürlich auch an die vielen Leserinnen und Leser, die mir auf WhatsApp, Signal oder www.ralfuka.de folgen, leider selten bis nie schreiben, ob sie das Logbuch überhaupt lesen.

Hier ist noch Platz:

Termine	Törns 2026	Kosten	Freie Kojen
1. - 4. Mai	Kurz-Skippertraining	400,00 €	1
4. - 7. Mai	Kurz-Skippertraining	400,00 €	3
29.5. - 12. Juni	Zwischen Borkum & Sylt	1.050,00 €	1
19. - 26. Juni	Mittsommertörn	700,00 €	voll
21. - 28. August	Sommerreise Dänische Südsee	700,00 €	3
28.8. - 4. Sept.	Sommer SKS	700,00 €	3
19. - 26. Sept.	Skippertrainingstörn	700,00 €	3
3. - 10. Oktober	Goldenes Oktobertraining	500,00 €	4

Weißte Bescheid, Fairwinds & lieben Gruß

Ralf

