

Dienstag, 23.06.:

Schon um fünf Uhr morgens quält mich der Gedanke an die Windmessenanlage. Natürlich hat noch keiner der beiden weiteren angeschriebenen Raymarine-Servicepartner reagiert. Im Internet sind eine ganze Reihe von Beiträgen über die Unzuverlässigkeit der Raymarine SmartWind-Sensoren zu finden. Schon der schwedische Servicepartner im letzten Sommer hat diesen Sensor verflucht, Malte Steckmest ebenso.

Ich hatte gehofft, dass der nun angeblich neu entwickelte Sensor auch dauerhaft funktionieren würde, aber da habe ich mich geirrt. Nici schlägt vor, dass wir persönlich bei der zu Fuß nur eine halbe Stunde entfernten Firma A1 Marine Electronics vorsprechen. Ich bin nicht sicher, ob das hilft, stimme aber zu. Vorher verpasst mir meine Liebste aber noch einen Haarschnitt auf der Pier.



*Haarschnitt morgens um sieben Uhr auf der Pier. So eine nette Friseurin will (fast) jeder...*

Um kurz nach halb neun machen wir uns auf die Socken. Es gibt zwei Wege zu A1, einen dicht am Wasser lang und einen (nur augenscheinlich längeren), der über befestigtes Terrain führt, was wir vorher nicht wussten. Mein mitgenommener Tretroller hilft nur bedingt, weil nicht für gröberes „Geläuf“ geeignet, aber immerhin ist der eingeschlagene Weg am Wasser wirklich schön und Teil des „Coast Path England“.



*Entlang des „Coast Path England“ auf dem Weg zum Raymarine Service-Dealer*

Auf dem großen Gelände am Hamble Port Quay residieren viele Firmen aller möglichen Sparten der Yachtbranche. Wir müssen fragen, um A1 Marine Electronic zu finden. Vor dem von außen winzig aussehendem Büro stehen jedoch schonmal zwei Service-Fahrzeuge. Drinnen sind zwei Jungs in den Mittdreißigern, die sofort einen kompetenten Eindruck auf uns machen.

Sie kennen das Problem und fluchen ebenfalls über diese Windmessenanlage, die offensichtlich nur Ärger zu machen scheint. Wann sie mir helfen können, muss einer der Chefs entscheiden, die glücklicherweise auch ein paar Minuten später kommen. Als ich sehr deutlich sage, dass ich für die Weltumsegelung gut ein zuverlässiges System gebrauchen könnte, grinst einer der Chefs. „Yes mate, but not the SmartWind...“

Ein Mitarbeiter der Firma soll nach der Mittagspause ab 13:30 Uhr vorbeischaun und das Problem analysieren. Eventuell kommt das Vorgängermodell der Windmessenanlage auf den Mast. Auf jeden Fall ist man erstmal zuversichtlich das Problem bis Freitag in den Griff zu bekommen. Ich bin gespannt.

Wir erfahren bei A1, dass „Maiden“ schon seit Jahren an Land steht. Ganz so doll scheint es mit dem „Maiden Factor“-Projekt also leider nicht zu laufen. Trotzdem müssen wir uns das Boot aus der Nähe ansehen. Nici ist beeindruckt von der völlig spartanischen Decksausstattung. Fotos von „Down below“, also dem Ausbau hatte sie gestern schon im Internet gesehen.



*Leider schon seit Jahren an Land: „Maiden“, unser damals schärfster Konkurrent beim Whitbread Round the World Race 1989-90. Es war das erste Mal, dass ein nur von Frauen (auch noch sehr erfolgreich) gesegelt Boot am Whitbread teilnahm, was damals als die längste und härteste Regatta der Welt galt.*





*Built to race without any comfort. Das Deck der „Maiden“*

Gegen 14:00 Uhr tauchen tatsächlich die beiden Techniker von A1 auf. Sie tippen auf den „Gateway“ unter Deck, der wohl regelmäßig ausfällt. Die Masttop-Einheit haben sie auch als Neuteil dabei, ihren eigenen Bootsmannsstuhl aber nicht.

Der „Gateway“ ist jedoch in Ordnung, also hat sich die Gebereinheit oben im Mast oder das Kabel verabschiedet. Mit meinem Bootsmannsstuhl dürfen sie aus versicherungstechnischen Gründen nicht, deshalb bringt der Chef den Bootsmannsstuhl von A1 vorbei. Geber umgesteckt und schon geht die Windmessenanlage wieder, mal sehen wie lange...

Die Jungs sind just von Bord, als neben uns eine große Motorquatze rückwärts neben uns einparken will. Der Skipper hat den quer auf das Boot blasenden frischen Wind falsch eingeschätzt. Ich schreie ihm zu „You are too close, don't damage my boat“, doch er reagiert nicht. Hinten auf der Badeplattform steht eine Grazie, leider ohne Fender in der Hand.

Der ältere Herr am Steuer fährt uns ohne Sicht nach achtern mit einem lauten Krachen genau in die Steuerbord-Spiegelecke. Zum Glück ist sein eigener Schaden größer als unserer. Selbst mit kritischem Blick ist bei uns nur eine fünf Zentimeter lange Schramme auf der Spiegelecke zu sehen, Motor und Rettungsinsel haben wohl nichts mitbekommen. Jedenfalls lässt sich der Motor noch drehen und die Rettungsinsel in ihrer Halterung bewegen.

Mit einer Zahlung von 200 Euro lasse ich den älteren Mann entkommen. Er verspricht, dass er das Geld am Freitag überweist. Sicherheitshalber mache ich noch ein Foto von seinem Führerschein und von seinem eigenen Schaden...



*Der Schaden am Boot des „ Müllkutschers“ ist größer als unserer. Nach einer Stunde ist er wieder weg. Ein teurer Kurzstopp...*

Ein aufregender Tag geht zu Ende. Morgen geht es nach Southampton, wo hoffentlich das Paket mit den Ersatzteilen für den Watermaker angekommen ist.

Mittwoch, 24.06.:

Wir sind früh wach, weil es unter Deck - trotz aller geöffneten Luken und Fenster - schon um halb sechs 25° C warm ist. Noch vor dem ersten Kaffee gehen wir zu den „facilities“. Das ist für mich das zweite Mal in diesem Jahr, dass ich nicht an Bord dusche. Für die unverschämt hohe Hafengebühr muss ich nun eine Ausnahme machen, die sich lohnen sollte.

In der „Members Area“ der Sanitäranlagen gibt es richtige Badezimmer mit vernünftigen WC's, großem Waschbecken und einer tollen Regendusche, aus der gefühlt 100 Liter pro Minute strömen. Zum ersten Mal bleibe ich tatsächlich erst einmal eine Weile unter der Dusche stehen, bevor ich mich einseife. Auch der „Spülgang“ fällt erheblich länger aus als an Bord.

Trotzdem sind wir um kurz vor sieben auf der „Piste“ und laufen mit dem ersten ablaufenden Wasser aus dem Hamble aus und biegen rechts in das Fahrwasser nach Southampton ab. Nach einer guten Stunde laufen wir schon in die Ocean Village Marina ein, die ich noch von der Überführung der „Schlüssel von Bremen“ zum Whitbread-Start 1989 im Kopf hatte. Auch 1994 war ich mit der Hallberg Rassy 312 „Harlekin“ nach meiner ersten Atlantiküberquerung noch mal hier.



*Southampton Ocean Village Marina: Blick nach Nordwesten*

Die Bebauung rund um die Marina hat sich komplett verändert, an der Waterfront steht kein altes Gebäude mehr. Auch der damals gut sortierte und sehr preiswerte Schiffsausrüster ist nicht mehr da. Wie schon in Dover sieht es hinter den gepflegten und modernen Fassaden der Neubauten ganz anders aus, eher wie in der ehemaligen DDR direkt nach der Wende...

Gleich nach dem Anlegen gehen wir zum Hafenmeister. Obwohl es erst viertel vor neun am Morgen ist, schmelzen wir schon förmlich dahin. Mit „nur“ 97 britischen Pfund ist es hier im Vergleich zur Hamble Port Marina schon fast günstig. Wir fangen einen Smalltalk mit dem Hafenmeister an und fragen nach dem Durchschnittseinkommen der Briten.

Das liegt angeblich – Google bestätigt das später – bei rund 41.000 Pfund, etwa 49.000 € im Jahr. Der Hafenmeister selbst zahlt (nach Abzug des Angestelltenrabatts) für sein 10 m – Boot im Jahr 9.000 Pfund für den Sommerliegeplatz! Das Winterlager kommt nochmals obendrauf... Da haben wir es in Deutschland und Skandinavien vergleichsweise gut.

Auf dem Rückweg zum Boot gehen wir beim Coop vorbei und schleichen dann langsam in der mittlerweile schon brütenden Hitze zum Boot zurück. Auf dem Weg sprechen wir über die mögliche Anschaffung einer mobilen Klimaanlage. Dabei gibt es jedoch mehrere Probleme zu berücksichtigen: Erstens muss das Ding irgendwo gestaut werden, zweitens will keiner von uns freiwillig bei der Hitze in die Stadt gehen, drittens fressen die Dinger unglaublich viel Strom und last but not least scheinen alle mobilen Klimaanlagen in England momentan ausverkauft zu sein.



*Southampton, Ocean Village Marina: Blick nach Nordosten*



*Unglaubliche 40° Celsius unter Deck...*

An Bord bauen wir sofort das Sonnensegel auf, unter Deck sind es schon 36° C. Das soll aber noch nicht das Ende der Fahnenstange sein, erst bei 40,1° C wird es nicht mehr wärmer. Trotzdem gibt es auch unter Deck noch Arbeiten zu erledigen. Heute Mittag sind die richtigen 5-Mikrometer Filter für den Watermaker an Bord geliefert worden. Einer wird sofort eingebaut, die restlichen neun Stück wandern in die begehbare Backskiste in die Box mit den Filtern.

## Wartungen SY NYALA

Beschreibung	letzter Service erledigt bei	Intervall
<b>Maschine</b>		
Motorölwechsel	350,00 h	250,00 h
Ölfilter	350,00 h	250,00 h
Getriebeölwechsel	350,00 h	250,00 h
Impellerwechsel	350,00 h	250,00 h
Kühlmittelewechsel	350,00 h	250,00 h
Kraftstofffilterwechsel	350,00 h	250,00 h
Reinigung Luftfilter	350,00 h	250,00 h
Reinigung Gebläse Turbolader	350,00 h	250,00 h
Reinigung/Austausch Mischer Abgas/Kühlwasser	350,00 h	250,00 h
Keilriemenspannung prüfen/justieren	350,00 h	250,00 h
Ventilspiele einstellen	50,00 h	1000,00 h
Bowdenzüge Schaltung reinigen/fetten	50,00 h	1000,00 h
<b>Gasanlage</b>		
Druckprüfung	Jun 26	2 Jahre
Austausch Schläuche und Druckminderer	Mai 26	6 Jahre
<b>Watermaker</b>		
System entlüften	230,00 h	30,00 h
Prüfung Druckausgleichsbehälter (4 bar)	230,00 h	100,00 h
Austausch Vorfilter	230,00 h	80,00 h
Austausch 5 mic. Aktivkohlefilter	230,00 h	80,00 h
Austausch Membranen	-	6 - 7 Jahre
Konservierung für mehrere Monate	-	nach Bedarf
<b>Gebälseheizung</b>		
Testlauf	Jun 26	1 x Monat
<b>Winschen</b>		
zerlegen, reinigen und neu ölen/fetten	Mrz 26	jährlich
<b>Rettungsmittel</b>		
Rettungswesten Seago Rettungswesten	Dez 24	3 Jahre
Rettungsinsel Seago	Jun 26	3 Jahre
Darbuoy Plastimo	Sep 24	2 Jahre

Da ich den schon lange überfälligen Filterwechsel einfach nicht auf dem Schirm hatte, mache ich mich dann an die Anfertigung einer Liste mit allen mehr oder weniger periodisch anfallenden Wartungsarbeiten an Bord. Dazu müssen die Handbücher der einzelnen Geräte und Zubehörteile studiert werden, eine Qual bei den Temperaturen.

Wir hoffen, dass es morgen auf dem Wasser etwas angenehmer wird. Wetterwelt zumindest verspricht für morgen feinen Nordost- bis Ostwind mit drei bis vier, später vier bis fünf und in Böen auch sechs Windstärken. Damit lässt sich leben, jedenfalls wenn es denn so kommt...