

# Nikolaus-Törn

Eigner X erhält seine neue Balticat 43 im Dezember 08 in Mallorca. Gesucht wird ein Skipper der ihn zum Zielhafen Grado (Adria) begleitet. Er soll dem eigentlich versierten Segler den letzten Feinschliff, Tips und Kniffe für Fahrtensegler und ein bißchen Navigationsroutine vermittelt. Wo ist so ein Skipper zu finden? Google oder andere Kateigner helfen da gern weiter. Was darf so ein Skipper kosten? Entweder man einigt



sich auf ein Meilenhonorar + Kältezuschlag oder er erhält einen Tagessatz. Die Gefahr von Tagessatz ist – dass man bei den Winterstürmen einige Hafentage fürs „Rumliegen“ bezahlen muß. Bestimmte Törngebiete aber sind nur mit Tagessatz zu fahren (oder der Skipper ist kein Profi und muss nicht davon leben). Darüber hinaus bringt ein Profi die dementsprechende Lizenz und noch wichtiger eine Skipper-Haftpflicht mit (und all das will bezahlt sein). Nachdem dies geklärt ist kommt der Skipper mit seinem Ticket in Stuttgart kurz vor der

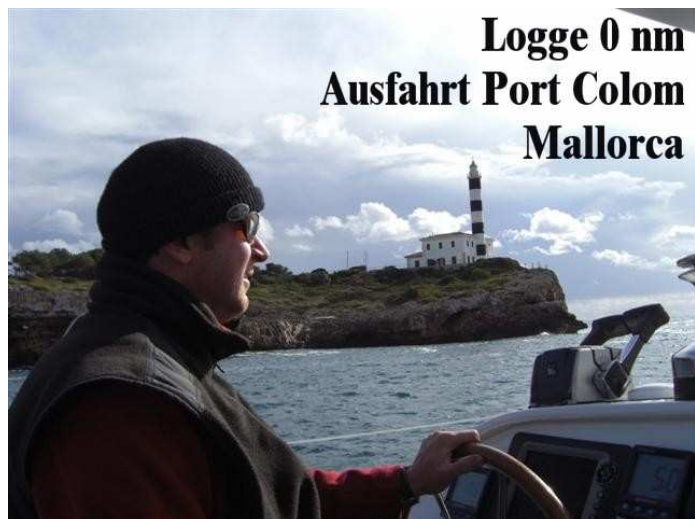
Abflugzeit an um festzustellen – LTU hat den Flug überraschend 6 Stunden vorverlegt. Angebliche 3 E-Mails über die veränderten Flugzeiten hat der Skipper nie bekommen – aber den gnädigen Hinweis man könne bei der Konkurrenz für morgen einen Flug buchen. Also Gepäck ins Auto 100 km zurück und erneuter Versuch einen Tag später mit Air Berlin (von denen man bei Ankunft in Palma glaubt ihnen gehört der Flughafen – da es fast keine weiteren Airlines auf dem Rollfeld gibt). Man wird im kühlen, frischen Mallorca erwartet. 16°, moderater bis frischer Wind aus W. Mit dem Dinghi an den Ankerplatz – die ersten nassen Füße und der Eigner hat den ersten Auftrag – Einweisung einer neuen Crew/Gäste. Hier dargestellt durch den Skipper. Das meistert er souverän. Er weiß wirklich wo sein Verbandskasten ist, welche Sicherung für die Wasserpumpe verantwortlich ist und bei einem anschließenden letzten Versorgungsstopp wird fast unnötigerweise nachgebunkert. Die Verpflegung dürfte jetzt schon für eine Weltumsegelung ausgelegt sein.

Ohne großen Stress geht am Morgen der Anker auf – hoppla was hängt am Anker? Eine Mooringkette mit Gliedern stark wie ein Unterarm – mitten in der Bucht von Porto Colom? Ja! Wie die Trosse nun von der Spitze des Bügelankers bekommen? Einfach. Den Bügel mit einem Tampen am Beam befestigen und nun den Anker wieder ablassen.

Über den so geschaffenen Winkel fällt die Kette wieder auf ihre 6m Tiefe.

Auslaufen aus dem Windschutz der Insel und hinein in spritzige kühle Vergnügen. Bis zu 40 kt Wind aus N.

Herrlich, wer sie nicht gesegelt ist wird es nicht glauben – permanent über 10 kn schießt der Kat in Richtung Ost. 4 Genuaschoten sind für den Skipper ungewöhnlich, machen aber sofort einen Sinn, wenn für Ausbaumen kein Spibaum da ist – aber ausreichend Breite (6,92m). So wird also bei achterlichem Wind die äußere Schot über eine Rolle neben der Mittelklampe gefahren und bei am Wind Kurs über die Traveler Schiene.





Nur über die Dauerbelegung von 2 Bullenstander, die ständig gefahren werden, wundert sich der neue Kapitän – eine ständige Stolperfalle auf dem Weg nach vorn. Der Netzbereich ist vom Dinghi belegt das dort ausreichend Platz findet und auch die Sicht vom Salon nach vorn nicht einschränkt. Im Netz liegen möchte bei 14° Wassertemperatur eh keiner und auch die Delphine sind sehr selten zu sehen. Gemütlich warm zeigt sich der Salon – selbst wenn die Heizung alle 4-5 Stunden neu gestartet werden muß.

In 4,5 Tagen ist das Duo-Team bei diesen Winden via Südkap Sardinien und der Meerenge von Messina an der Ferse von Italien. Maria de Leucca. Warm 18° - kein Wind. Aus der Adria kommt er aber mit NW 15-20 kn. Also warten. Nach 2 Tagen wird Scirocco

daraus. Ab und um das Kap. Laut GRIB File aber sollen es bis zu 45 kn Rückenwind werden und der Windfinder warnt per SMS vor Böen über 110km/h. Zuviel für den Skipper; 2 weitere Hafentage bei extremen Wind und Regen werden in Otranto (sehr sicher bei S Wind) abgewettert.

Zeit, sich das erstmalig in Kevlar und Verbundstoffen gebaute und sehr leichte Schiff genauer anzusehen. Bedingt durch die Bauweise (und noch nicht vom Eigner überladen), sind die Segeleigenschaften für einen Kat dieser Größe geradezu Spitze. Geräumig, durchdacht und teilweise nach

Eignervorstellungen ist die Werft in der Lage nach Kundenwunsch Holzart und individuelle Eignerwünsche zu erfüllen – Rumpf, Deck, Rigg und Motorisierung sind bestens gelungen. Nur mit der Endkontrolle scheint die Werft all ihre Pluspunkte wieder abgeben zu wollen. Tatsächlich keines der Scharniere (ob Tür oder Schrank) hat alle Schrauben, oder gleich Linsenschrauben (womit dann einige während der Fahrt herausfallen und so gut wie alle nachgezogen werden müssen). Wohlgemerkt das Schiff ist kaum ein halbes Jahr alt. Türen stehen im geschlossenen Zustand 1cm offen, Cockpitdeckel stehen über und haben (was aber nur optisch stört) verschiedenen Schließbügel. Bis auf einige wenige Tropfen in einem der versenkten Luken (sprich glattes Deck) ist das Schiff absolut dicht – Klasse. Halt das nehmen wir zurück. Über die Steuerkulisse und E-Winsch kommt soviel Salz/Süßwasser in die Elektroabteilung das am 3. Tag keines der Innenlichter mehr geht. Das Kabel ist grün oxidiert und hängt lose im Kasten. Nassraum Dosen für Verteiler, Kabelendaderhülsen und Verlegeschächte (alles nach CE vorgeschrieben) sind eine



komplette Fehlanzeige. Der Eigner hat zwar AIS eingebaut bekommen – aber es geht nicht. Selbe Pleite beim GPS. Der Kartenplotter geht – kann aber die Navionic Daten nicht an den Navionic Autopiloten weitergeben. Auch das UKW Funkgerät erhält sie nicht (womit **Distress** – die automatische Übermittlung von Positionsdaten natürlich keinen Sinn mehr macht). Die Seiten der kleinen Mängel sind auf 3 gewachsen. Wie aber das Schiff, das über 2 Hydraulikzylinder gesteuert wird, ein halbes Jahr gefahren ist – wird den beiden Winterabenteurern ein Rätsel bleiben. Schon

in Mallorca mußte die Ruderanlage synchronisiert werden. 6,5cm am BB Ruder 5,5cm an SB am Hydraulikstempel? Überkommene See (und das geschieht halt nun mal bei am Wind und 35kn) sind bei Kursstabilität kein Problem.



Hält der Autopilot den Kurs aber nur 1-2 Minuten, dann sitzt man den Unbilden ungeschützt seine Wache (a 3 Stunden) draußen im Freien ab. Naß, kalt und angepisst. Grund: am SB-Ruder fehlten die Sicherungsbolzen und am anderen Ruder waren die Sicherungsbolzen schlicht zu kurz und evtl. ist die Hydraulik nicht ganz dicht. Bis Maria de Leuca wurde die Ruderanlage 5x synchronisiert und erst mit längeren Schrauben tat auch das SB Ruder was sein Gegenpardon an BB tat – in die richtige Richtung lenken. Ist klar dass ein Autopilot mit 2 gegenläufigen Rudern nicht klar kommt.

Als Bootsbauer und Gutachter frage ich mich deshalb oft, warum die Werften ihre Reputation damit zerstören eine geeignete Qualitätsendkontrolle durchzuführen und die Verkabelung (Zeit ca. 1 Woche) nicht an einen qualifizierten Yachtelektriker vergeben. Bei Schiffen dieser Preisklasse bestimmt nicht zu viel verlangt. Da ein Schraubchen vergessen, da ein Scharnier nachgestellt – eigentlich ganz harmloser „Kleinkram“ – nur wenn sich das halt summiert, ist vor allem die Kundschaft aus Deutschland oder der Schweiz schnell angegriffen.

Nach 1300 nm im Mittelmeer hat das Schiff gezeigt was es kann und nun bleibt dem Eigner nur, diverse Nachbesserung durchzusetzen, um seinen Weltumsegler-Traum in 2 Jahren starten zu können. Bis dahin werden wohl noch einige der aufgefallenen Mängel (Sitzlehnen zu groß) und defekte Heizung behoben sein.

Ein spitzes Nikolaus-Team hat mit viel Humor dieses Wintervergnügen locker „abgewettert“.

Skipper UDO ([www.skipper-udo.de](http://www.skipper-udo.de)) für mehr Info und Bilder

