

Und sie reparierten sich um die Welt



MAGO DEL SUR hängt in den Gurten. Es geht zurück ins angestammte Element

Langfahrt + Boot = Reparaturen an den schönsten Plätzen der Welt

Offenbar eine Form der einfachen Mathematik. Sonja hatte die Tage verwundert gefragt, ob wir wegen der zahlreichen Reparaturen und Probleme mit unserem Boot besonderes Pech haben, oder ob das immer so ist. Und unwillkürlich neigt man auch selbst dazu, diese Frage zu stellen.

Es heißt doch unter Eingeweihten gerne, man repariert sich um die Welt bzw. Langfahrtsegeln bedeute, an den schönsten Plätzen der Welt sein Boot zu reparieren.

Diesbezüglich sind Anke und ich ein klein wenig privilegiert, da wir mit MAGO DEL SUR die zweite derartige Reise machen. Wir haben diese Erfahrungen und den zugehörigen Reparatur- und Reifeprozess schon einmal durchgemacht. Vieles war daher doch vermeidbar? Oder etwa nicht? Beim Blick zurück auf die alte Reise fallen schon einige vergleichbare Merkwürdigkeiten auf. Gut, gut. Aber warum muss denn das jetzt wieder so sein? Heißt es etwas: Neues Boot, neues Drama?

Also los. Wir hatten JUST DO IT vor dem Start bereits sechs Jahre gesegelt und nach und nach an unsere Vorstellungen angepasst, ausgerüstet und mit zahlreichem zusätzlichem Equipment aufgerüstet. Natürlich hatten wir mehrfach Lehrgeld gezahlt, bestimmte Arbeiten wiederholt gemacht, manche Erwerbungen wieder von Bord geschmissen. Als wir zum Zeitpunkt des Startes die Gesamtausgaben zusammenzählten, also Kaufpreis plus alle Investitionen, stellten wir fest, dass wir alle Ausgaben zusammengenommen, genauso gut eine etwa gleich große, werftneue OVNI hätten kaufen können, vollständig für eine Weltreise ausgerüstet, wie es der damalige Importeur anbot. Mit Wassermacher, Heizung und vielem mehr inclusive. Aber wir wären noch keine Meile mit dem eigenen Boot gesegelt, hätten es nicht kennen gelernt, hätten noch kein Verhältnis entwickelt. Und niemand soll glauben, dass es mit einem neuen Boot keine Probleme gibt. Da kann man ein Boot nicht mit einem Auto vergleichen. Schon in den Monaten, seit wir in Cherbourg aufgeschlagen sind, haben wir die interessantesten Erfahrungen, was neue Boote angeht, teilen können.

Wir waren Juli 2004 mit einem reichlich vorbereiteten Boot gestartet und dennoch, wir hatten Probleme über Probleme. Ich kann mich noch gut an unseren Frust erinnern, als wir Lissabon mit ausgefallenem Autopiloten erreichten, zumal unser Windpilot bis dahin auch noch nicht überzeugt hatte. Erstmals entspannt

auf Reparaturen und Ausfälle reagierten wir nach Erreichen der Algarve (Alvor, Lagos). Möglicherweise, da wir hier erstmals auf zahlreiche andere Langfahrtsegler trafen, und alle die gleichen Erfahrungen hinter sich hatten. So war der gestorbene Kühltankkompressor zwar lästig, wurde aber in Lagos ohne viel Probleme ausgetauscht.

Eine ernsthafte Erschütterung in das Vertrauen zum Boot bescherten dann die Risse in der Mastaufnahme bei der Überfahrt von Lagos zu den Kanaren. Da wir die Passage nach anfänglicher Panik aber überlegt zu Ende brachten und schadlos überstanden, war schon auf dem allerersten Ankerplatz bei La Graciosa nicht mehr daran zu denken, „womöglich mit der ARC zu segeln.“ Anke lehnte einen solchen Vorschlag meinerseits entrüstet ab. Wir konnten das Mastfuß-Problem dann auf Lanzarote mühelos beseitigen. Von da an nahm die Häufigkeit von „Katastrophen“ und Reparaturen stetig ab und wich eher einem sich über die ganze Reise hinziehenden, beständigen Unterhaltungsaufwand, wie es auch sein sollte.

Interessant ist, die meisten Segler unterwegs berichteten von ähnlichen Erfahrungen, egal ob neues oder gebraucht gekauftes Boot, ob langjährig erfahren oder Segelneuling. Was steht dahinter?

Zunächst einmal wissen die wenigstens, die auf Langfahrt gehen, worauf sie sich einlassen - das war bei uns nicht anders - und starten mit idealisierten Erwartungen, die der Wirklichkeit nicht standhalten. Und niemand bedenkt, dass Segeln und auch das Leben auf dem Boot - egal ob im Hafen oder auf dem Ankerplatz – etwas anderes ist, als die paar Urlaubswochen und Wochenenden in der Heimat.

So sieht es aus

Das Boot und seine Ausrüstung werden ununterbrochen vierundzwanzig Stunden an sieben Tagen der Woche beansprucht, 24/7 heißt das heute.

Ein Törn endet nicht nach wenigen Stunden. Selbst ein Tagestörn bedeutet zu Hause ja oft nur 4, 5 oder 7 Stunden „segeln“, auch davon oft nur ein Teil tatsächlich unter Segeln. Auf Langfahrt geht es selbst bei der europäischen Küstenhoppelerei auch Nächte durch.

In der Heimat geht man seltenst raus, wenn es rau ist oder wird. Auf Langfahrt boxt man sich doch mal wo durch, z. B. gegen rauhen und hohen Schwell aus einer langen Hafeneinfahrt. Oder auch noch durch bis zu einem Hafen oder Ankerplatz.

Auch werden Komponenten des Bootes weitaus anders beansprucht, als erwartet. Nach dem Auftanken in Den Helder dachte ich seinerzeit allen Ernstes, mit JUST DO IT vor Brasilien nicht wieder tanken zu müssen. Wir wollten ja segeln. Stattdessen motorten wir schon bis zur Algarve mehrere Tankfüllungen durch. Kaum Wind im Englischen Kanal, kein Wind an der portugiesischen Küste, aber viele Motorstunden.

Auch die insgesamt bewältigten Distanzen sind andere, und damit auch minimalste Belastungen, die sich summieren. Sammelt man zu Hause im Jahresverlauf, wenn es hoch kommt, oft nur 1.000 Seemeilen, so beträgt die Distanz von der Elbmündung bei Cuxhaven nach Lagos bereits auf direkter Linie runde 1.450 Seemeilen, mit Hafen rein oder raus und ein paar kleinen Abstechern kommen schnell 1.700 Meilen zusammen, und das Jahr ist mit Erreichen der Algarve in der Regel bei Weitem nicht um, es geht ja meist noch weiter. Auf die Kanaren, oder nach Gibraltar. Daraus folgt ...



Martin macht sich in Lissabon an die Reparatur des Radpiloten. 2004 war das.

Erkenntnis No. 1:

Die mechanische Beanspruchung von Boot und Material auf einem Jahr Langfahrt übertrifft die einer heimatischen Segelsaison um ein Vielfaches.

Bei älteren Booten fallen gerade zu Beginn der Langfahrt lange vorhandene Geräte aus. Das passiert zu Hause genauso, nur fällt es nicht so auf, da man sie häufig nach einem kurzen Besuch beim Schiffshändler ersetzen kann, oder man verschiebt Ersatz und Reparatur auf das Winterlager. Hinzu kommt, dass gerade elektronisches Equipment ab einem gewissen Alter, so ab 10 Jahren, nach und nach aufgibt. Da uns das Problem von JUST DO IT her bekannt war, haben wir bei MAGO einen Großteil des Equipments bereits präventiv ausgetauscht, als die ersten Schwächelzeichen auftauchten. Manches von dem neuen Zeug hat allerdings nachhaltig Probleme bereitet. So etwas ist natürlich nicht vorgesehen. So ist das kabellose Tochtergerät unserer UKW-Funke nach wie vor nicht in der Lage, mit der Umwelt zu funken. Empfangen geht, aber senden ist Fehlanzeige.



Erstbesichtigung der damaligen BRONWYN 2016: Die gesamte alte Elektronik stammte überwiegend von B&G und war in die Jahre gekommen. Heute weitgehend erneuert und von Furuno.

Erkenntnis No. 2:

Ausfälle der Ausrüstung sind offensichtlicher - ein eher wahrnehmungstechnisches und damit psychologisches Problem.

In der Heimat ist es einfach, das Boot zu pflegen, vor allem nach jeder Fahrt mit Frischwasser zu spülen. Das ist auf Langfahrt nicht immer möglich, und das Boot ist dem Salzwasser (Welle, Gischt, Spray) in einem ganz anderen Umfang und auch über längere Zeiträume hinweg ausgesetzt. Das Salz ebenso wie feinsten, zusammen mit dem Salz letztlich hygroskopisch wirksamer Staub (im Einfluss der Sahara besonders verarbeitet), sind eine echte Plage. So unterliegt das gesamte Boot mit der gesamten Ausrüstung in einem ganz anderen Ausmaß korrosiven Prozessen. Und nicht nur außen. Es ist erstaunlich, wie sich Salz und Staub ins Innere hineindrängen. Da staunt man dann über die „Abdichtung“ oder den mangelnden Seewasserschutz so manchen Bauteils an Bord bzw. verschiedener Installationen, beispielsweise offener Lüsterklemmen, untauglicher Gehäusedichtungen an Schaltern und Tastern ... Der Ausfall des Relais für das Bugstrahlruder – von Berthon vor der Probefahrt mit MAGO aus Verlegenheit nachgerüstet – war letztlich ein Korrosionsproblem.



Korrodierte und abgebrannte Kontaktflächen des Bugstrahlruder-Relais

Erkenntnis No. 3:

Korrosion und der (nicht immer mögliche) Schutz vor Korrosion spielt eine viel größere Rolle, als man annimmt.

Unterwegs zeigt sich, dass so manches Material nicht das hält, was man von ihm erwartet hat. Edelstahl in den bei uns üblichen Qualitäten A4 und A2 ist beispielsweise nicht geeignet für hohe Meerwassertemperaturen. Für eine Edelstahlankerkette kommt daher nur Duplex- (Chromox-) Stahl in Frage. Oder der Klassiker, verzinkter Stahl. Auch korrodieren Edelstahlbehälter und -rohre schneller durch, als man erwartet. So sind Tanks aus Edelstahl fast nie dauerhaft dicht, und auch Abgasrohre oder Führungen (Motor) werden an den Schweißstellen früher oder später Probleme bekommen. Dazu kommen Probleme bei ungeeigneten Materialpaarungen (galvanische Korrosion), die an den erstaunlichsten Stellen zu finden sind, und schon mal

an der Kompetenz des jeweiligen Produkt-Herstellers zweifeln lässt.

Bei MAGO begann ein aus Edelstahl gebogenes Abgasrohr hinter dem Turbolader des Motors, wahrscheinlich beim Tausch des Motors in Südafrika oder auf Trinidad gebastelt, um den neuen Motor einzupassen, zu lecken, es korrodierte durch.

Erkenntnis No. 4:

Nicht alle Materialien / Ausrüstungen an Bord sind wirklich praxis- bzw. seewassergerecht.

Auch sind teilweise Dinge und technische Kleinigkeiten im Boot verbaut, die vom Hersteller so gestaltet sind, dass sie sich nicht warten lassen. Das bedeutet dann (teuren) Neukauf und Austausch, oder viel Arbeit und die Suche nach ganz speziellen Ersatzteilen, Dichtungen z.B. oder findige Improvisation. So geht es uns an Bord der MAGO DEL SUR beispielsweise gerade mit den Drehverschlüssen aller Backskistendeckel.

Erkenntnis No. 5:

Nicht alle Beschläge / Ausrüstungen an Bord sind wartungsgerecht.

Manche vorbereitende Arbeit hat man von Werften ausführen lassen, weil man keine Zeit hatte, nicht die nötigen persönlichen oder technischen Voraussetzungen besaß, es selber zu machen. Und leider hat man auch nicht immer die ausreichende Kompetenz, um die geleistete Arbeit ausreichend prüfen und beurteilen zu können geschweige denn die Zeit, um die Arbeiten auf Schritt und Tritt zu begleiten. Und so treten nach einiger Zeit Dinge zu Tage, bei denen man dann denkt, ok, die Werfthandwerker sind halt auch nur Menschen – manchmal denkt man allerdings auch ... diese Deppen. Und so sehr man vielleicht persönlich kontrolliert, man staunt, was man dennoch übersehen hat oder was man nicht mehr hartnäckig reklamiert hat, weil es einem Leid war. Man ist halt auch nur Mensch (... oder Depp) und ärgert sich. Bei MAGO betrifft das u. a. einen übersehenen, völlig ungeeigneten, aber sicherheitsrelevanten Bolzen am Babystag, oder die aus ungeeignetem Gummi bestehende Unterlage des Mastfußes. Vor allem letzteres ist ärgerlich, da für den Austausch der Mast gelegt werden muss.

Erkenntnis No 6:

Auch Werften und Handwerker sind nicht perfekt (gehe eher vom Gegenteil aus).

Außerdem hat man sein Boot natürlich in dem zwischenzeitlich unvermeidlichem Kaufrausch vor dem Start mit Dingen belastet, die man nachher nicht braucht, die doch nicht so funktionieren oder passen, wie man es sich vorgestellt hat, oder die Erwartungen nicht erfüllen. Alles das muss wieder raus, geändert, erneuert werden. Man beseitigt nach und nach letztlich die selbst gemachten Fehler. Diesbezüglich ist uns glücklicherweise nicht viel unterlaufen. MAGOS Hecklicht muss wegen des in Davits hängenden Dinghis etwas höher gesetzt werden. Aber das geht.



Vorbereitungen für die Überführung: von MAGO Beide Ketten sind im Prinzip vertretbar. An Backbord eine verzinkte Kette, an steuerbord eine von uns mitgebrachte Duplex-Kette. Wegen des schlechten Zustands trauten wir den vorhandenen Ketten nicht. Und einen vernünftigen Bügel-Anker hatten wir vorsichtshalber auch mitgebracht. Der Dreck ist übrigens Rost von der losgeklopften alten Kette an Steuerbord (kein Amel Original). Wir wissen nicht, was der Voreigner hier getrieben hat.)



Fehler der Werft: Das zu weiche Material der Unterlegplatte wird vom Mast herausgedrückt.

Da es hier eben auch um selbst gemachte Fehler geht, wollen wir ein Beispiel einflechten, das wir zwar nicht zu verantworten haben, das aber die Problematik verdeutlicht. Abweichend von den Plänen des Konstrukteurs Kurt Reinke hatte der Erbauer der JUST DO IT den Kettenkasten zwei Spantsegmente weiter vorne angebracht, vermutlich, da ihn das Kettenfallrohr in der Vorschiffskabine zu sehr störte. Dadurch wurde der Kettenkasten zwangsläufig kleiner und saß höher. Mit dem Ergebnis, dass nicht einmal eine superglatte Duplex-Kette in dem Kasten vernünftig staute. Mit dem ärgerlichen Ergebnis: Beim Ankeraufgehen musste man immer, wenn 10 m Kette eingeholt waren, ins Vorschiff stürzen, und schnell die Kette verteilen, um eine Haufenbildung und ein Verklemmen zu verhindern - an der ursprünglichen Position des Kettenkastens hätte es dies Problem nicht gegeben.

Erkenntnis No. 7:

Selbst gemachte Fehler bei der Ausstattung und Umgestaltung des Bootes werden deutlich. Denke erst dreimal nach, bevor Du etwas änderst oder einbaust.

Und **dann** wollte man – und das ist auch wirklich vernünftig – ja endlich loskommen und nicht zu Hause so lange am Boot rumschrauben, tun und machen, bis es wirklich ganz und absolut fertig ist. Ein Boot ist niemals fertig. Also schleppt man vom Start an eine Tu-Was-Liste mit sich, die niemals, wirklich niemals – das können wir versprechen – vollständig abgearbeitet sein wird. (Das kommt nur in Träumen vor, oder im Paradies, aber den Schritt wollen wir heuer noch nicht gehen.) So muss MAGOS seit Jahren still liegender Wassermacher instandgesetzt werden, gleiches gilt für die Klimaanlage usw. usw. Immerhin wissen wir schon, dass die Klimaanlage heizen. Es geht also nur noch um die Kühlung.

Erkenntnis No. 8:

Das Boot ist niemals fertig.

Was sich hinter den genannten Erkenntnissen verbirgt, reicht allein schon, um keine Langeweile aufkommen zu lassen und zumindest zeitweise den Frustpegel zu steigern. Um dagegen die Frustration zu steigern bedarf es gesonderter Anstrengungen (Yoga, Meditation, Entspannungsübungen, Alkohol ... Abwechslung, Kommunikation, schlicht Ablenkung).

Leider gibt es dann auch noch die Dinge, die so richtig ärgern können, und mit denen man nun wirklich nicht rechnen musste. Bei JUST DO IT war es beispielsweise die fehlerhafte Montage der Mastaufnahme auf dem Teakdeck, die zu den Rissen in der Aufnahme führte. Ein Problem, das zu größeren Arbeiten einschließlich zweimaligem Legen des Mastes in der Marina Rubicon auf Lanzarote und in Higuierillas in Chile führte.

Bei MAGO DEL SUR ist es eher das im Heck eindringende Wasser, dessen Ursache wir noch nicht gefunden haben. Und das ist ärgerlich, weil damit auch der erforderliche Reparaturaufwand nicht eingeschätzt werden kann.

Und dann gibt es eben auch normalen Verschleiß. Einfach so. Oder besondere Effekte. So hat der Sturm in Zeebrügge die Backbord-Achterklampe gelockert. Und die alte Webasto-Heizung will einfach nicht mehr. Was natürlich immer im Winter herauskommt, aber wann auch sonst.

Und das abschließende Fazit ist eine Binse: Je mehr man hat - also an Technik an Bord mitschleppt - desto mehr kann kaputt gehen. Und verlass Dich drauf, es geht kaputt. Also: **Keep it simple. Was Du nicht dabei hast, kann auch nicht kaputt gehen.**

So sieht's also aus. Alles völlig normal, oder?

La Rochelle, 10.04.2021

Martin und Anke

