Mago del Sur

Das Tagebuch - 30.01. bis 01.03.2023
Almerimar

Der Turm des Puerto Almerimar. Bei genauem Hinsehen erkennt man, dass Almerimar auch bei Caravanern beliebt ist. Und im Hintergrund grüßen die schneebedeckten Gipfel der Sierra Nevada.

Mago del Sur

Das Tagebuch - 30.01. - 01.03.2023

30.01.2023
Almerimar

Zu den vergangenen Tagen in Deutschland ist nicht viel zu ergänzen. Alles Wesentliche ist in den beiden Blogbeiträgen vom 08.01. und 29.01. zusammengefaßt. Inzwischen sind wir wieder am Boot, und der Yachtiealltag hat begonnen.

Vielleicht sollten wir noch nachtragen, dass die Anreise unerwartet gut und reibungslos verlaufen ist. Anke hatte im Netz der Möglichkeiten eine Verbindung gefunden, die mit einem nur 40-minütigen Aufenthalt in Amsterdan von Bremen nach Malaga geführt hätte. 40 Minuten für den Transfer von einem Flugzeug zum nächsten erschien uns allerdings recht sportlich. Hätte unser Gepäck das auch geschafft? Und was, wenn der erste Flug Verspätung haben würde? Vorsichtshalber buchten wir auf einen günstiger erscheinenden Anschlussflug am Nachmittag um, auch wenn es Anke nicht leicht fiel, sich mit der Vorstellung anzufreunden, stundenlang auf dem Airport Schipohl herumzuhängen.

Nach aufreibenden letzten Tagen, es scheint ein Naturgesetz zu sein, dass sich gegen Ende eines Aufenthalts immer alles Mögliche ballen muss, stand das bestellte Taxi überpünktlich vor der Tür. Die Fahrt zum Flughafen war mehr als reizvoll. Aufgehende Sonne über norddeutscher Landschaft. Ein ganz sanfter Frühnebel hing zwei, drei Meter mächtig über den Äckern, Wiesen und Weiden. Die Gräben hatten immer noch hohen Wasserstand. Überall auf den Wiesen sah man mehr oder weniger viel Pfützen und Wasserflächen. Und ein Misthaufen mitten im Nirgendwo dampfte kräftig vor sich hin.

Das Einchecken verlief fast problemlos. Nur an Ankes Schuhwerk gab es bei den Kontrollen etwas nachzuuntersuchen. Dafür wurde die mitgeführte Druckwasserpumpe nicht als Bombe eingestuft! (Große Sorge nach Ankes Anlassererfahrung.) Der Landeanflug bei Amsterdam geriet etwas sportlich. „Der fliegt aber verwegene Kurven!“ Martins Kommentar wurde wenige Minuten später bestätigt bzw. begründet. Der Flugkapitän hatte die von den Fluglotsen vorgesehene Abfolge verweigert, sein Anflug war ihm zu dicht

hinter ein vorausgehendes Flugzeug gesetzt. Er brach mit extrem enger und steiler Wendekurve und vollem Schub ab und drehte dann eine Warteschleife. Na ja, wir kamen sicher runter.

In Schipohl entdeckten wir erst etwas spät die Loungeecke mit den besseren Gerichten (und Getränken), doch wir haben sie entdeckt, und so konnten wir dort einen entspannenden Wein genießen.

Der Anschlussflug nach Malaga war - wir wollten es zunächst kaum glauben - restlos ausgebucht. Diese Etappe war reichlich unspektakulär. Anke hatte noch Bedenken, ob unser Gepäck die Umbuchung auf den späteren Flug mitgemacht haben würde, aber die waren unbegründet. Wir waren soeben bei der Gepäckausgabe angelangt, da kamen unsere Reisetaschen bereits. Über das Handy mit präzisen Informationen ausgestattet, erreichten wir ohne Verzögerung den Stand des Autovermieters, und fünf Minuten später - dank Internet war alles Wesentliche bereits im Vorfeld erledigt - standen wir vor unserem Autochen. Die Fahrt durch die spanische Nacht war nach anfänglichen Irritationen in Malaga (unmittelbar jenseits des Flughafens) letztlich ganz entspannend. Zu unserer großen Überraschung warnten Leuchtschilder vor Regen, und tatsächlich, kurz vor Almerimar hatten wir noch zwei heftige Wolkenbrüche. Am Ziel war es glücklicherweise trocken. Das hätte noch gefehlt. Udo vom TO-Stützpunkt Almerimar hatte eine Planke bereit gelegt, so dass wir gut auf das Boot kamen. Dort riggten wir schnell die Gangway, trugen anschließend das Gepäck an Bord, parkten das Auto endgültig ein und setzten uns dann ans Abendessen. Udo hatte auch für uns eingekauft und den Kühlschrank gefüllt. Tags drauf beschäftigten wir uns mit dem Verstauen der mitgebrachten Dinge, orientierten uns ein wenig und ließen es ruhig angehen. Und wir wollen es nicht verschweigen, wir haben bis in die Puppen geschlafen.

Als wir den One-Way-Mietwagen in Almeria abgegeben hatten und mit einem in Almerimar angemieteten zweiten Mietwagen, es gab unglücklicherweise keine bessere Lösung, auf dem Rückweg waren, stießen wir zu unserer Überraschung auf eine Diffunta Correa. Ganz nahe bei Almerimar. Am Rande der

Difunta Correa

In Argentinien herrschten die Föderationskriege, als sich María Antonia Deolinda y Correa 1841 mit ihrem Säugling in die Wüste begab, um ihren Mann, einen Freischärler, zu suchen, der von unitarischen Regierungstruppen, verschleppt worden war. In ihrer Verzweiflung zog sie in die Wüste und verdurstete dort. Maultiertreiber fanden sie tot, aber ihr Kind lebend. Dank der Muttermilch war es nicht verdurstet.
Die Mutter wurde von den Gauchos begraben. Ihr Grab ist heute ein berühmter Wallfahrtsort in der Nähe von Vallecito in der Provinz San Juan. Vor allem LKW-Fahrer verehren sie, da sie die Schutzheilige der Reisenden darstellt. An vielen Orten Argentiniens findet man kleine Schreine der María, bei denen gläubige LKW-Fahrer einen Halt machen. Heute hat sich daraus ein echter Volksglaube entwickelt. Kennzeichen dieser Orte sind Wasserflaschen, die für die Verdurstete zurückgelassen werden. María verkörpert in diesem Glauben das Bild einer idealen Frau. In ihrer Treue folgt sie ihrem geliebten Mann, und zugleich ist sie eine sich über den Tod hinaus aufopfernden Mutter.

Difunta Correa

Unsere Scheuerleiste sieht nicht so toll aus.

Steilabbruchs nicht weit von der Küste entfernt. Wir wollten es kaum glauben. Wir kennen diese Art der Weihestätten aus Argentinien. Hier, in Spanien, hätten wir sie nicht erwartet.

02.02.2023
Almerimar

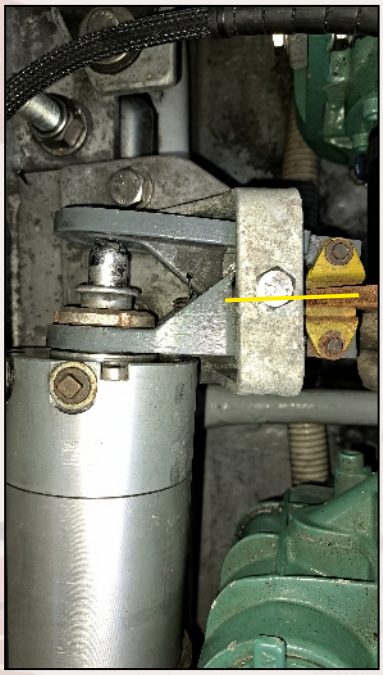
Die ersten Tage in Almerimar durften wir uns leider mit etwas unerfreulichen Dingen beschäftigen. Die Nachbaryacht zur Linken hatte sich bei dem letzten Sturm mit MAGO DEL SUR angelegt und die Scheuerleiste demoliert. Glücklicherweise nicht großflächig, aber doch. Auch sie selbst war nicht ungehelligt geblieben. Es gab verschiedene Gründe, die bei diesem Unglück mitgewirkt hatten, so beispielsweise eine fehlende achtere Festmacherleine, die ein Vertreiben des Nachbarbootes hätte verhindern können. Das Ausbringen einer solchen Leine hatten die Marineros untersagt. Sie würde einen Liegeplatz blockieren. Die entscheidende Ursache war uns zunächst jedoch gar nicht aufgefallen, da vor unseren direkten Blikken verborgen. Beim Nachbarboot, einem stattlicher Taiwan-Clipper, waren die Muringleinen auf Betings belegt. Das sind zwei vertikale Pfosten, die unter anderem diesem Zweck dienen, aber die vor allem den Klüverbaum seitlich fixieren. Die luvseitige, also die Backbordbeting war nun im Sturm gebrochen. Das Bruchstück war (glücklicherweise) vor der Klüse hängen geblieben, durch die die Muring geführt war. Damit war natürlich auch am Bug des Bootes eine Menge Lose zum Vertreiben entstanden. Und so kam es denn zu der unglücklichen Berührung der beiden Boote.

Nun sind wir damit beschäftigt, eine Reparaturmöglichkeit zu finden und die Versicherung zu überzeugen, dass es sich tatsächlich um einen Haftpflichtschaden handelt.

Ganz nebenbei leben wir uns wieder ein. Anke mit Handicap, da ihr linkes Knie weiter Ärger bereitet und ständig schmerzt. Und Martin hat heute den ersten Arbeitsgang gestartet, die Wellenbremse in Stand zu setzen. Das bestand in andauerndem, händischen Aufreiben der vorhandenen Lagerbohrungen der Bremsbacken auf ein Übermaß, um die neue Achse mitsamt einer Teflonlaufhülse einsetzen zu können.

05.02.2023
Almerimar, Hafentage

Nach vier Tagen ist es Martin heute gelungen, die Wellenbremse endgültig fertig zu stellen. Nachdem die Bohrungen passten wie gewünscht, die Teflonlaufhülse



Die Wellenbremse. Die beiden grünen Platten drücken die Bremsbeläge an die rostig rote Bremsscheibe. Um zu fluchten muss der Sechskantkopf exakt auf der Höhe der Bremsscheibe sitzen (gelbe Linie). Man sieht, hier fluchtet es nicht. Grrrmmmbl. Das große, silbrige Ding ist der Hydraulikzylinder, der die Bremse bedient.

ebenfalls und sogar die das alles haltende Achse sich „saugend-schmatzend“ - Motorenschrauber wissen, was gemeint ist - einführen ließ, stellte sich heraus, dass das die Bremse aufnehmende Stahlelement keine saubere Flucht zwischen Bremse und Bremsscheibe zuließ. Also hieß es, die vorhandenen, aber nicht ausreichenden Langlöcher, die der Befestigung des Elements dienen, mit Geduld, Spucke und Feile ebenfalls aufreiben. Weitere Bescheribungen im Detail erspare ich mir. Am frühen heutigen Nachmittag saß die Wellenbremse jedenfalls wie gewünscht. Anke hat derweil diverse Arbeiten im Boot gemacht. Darunter auch die nicht immer frustfreie Aktualisierung elektronischen Equipments, auch die der neuen Gopro.

Im Licht des beginnenden Abends bereiten Strandwanderungen besondere Freude.

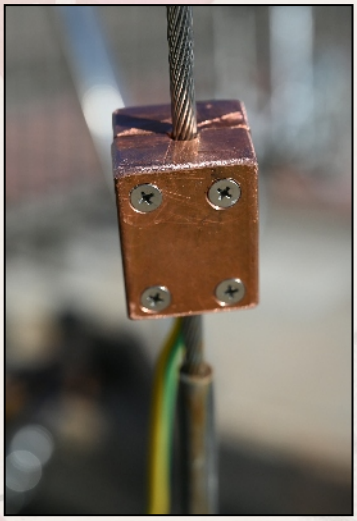
Bei der Gelegenheit muß unbedingt erwähnt werden, dass Anke noch am Freitag trotz ihres Knies zu Chris auf die Werft geradelt ist. Sie erreichte, was mir tags zuvor verwehrt war: Wir müssen für den Kostenvoranschlag über die Reparatur der Scheuerleiste nicht das Boot zur Werft verholen, ein Mitarbeiter wird zum Boot kommen und sich den Schaden anschauen.

Gestern haben wir übrigens wieder trotz Ankes Knie eine Strandwanderung machen können. Ich glaube fast, der Umstand, dass hier nicht so ohne Weiteres geeignete Ärzte aufzugabeln sind, trägt zur Beruhigung der Lage bei. Jedenfalls ging die Wanderung gut, wir konnten sogar noch einen kleinen Einkauf einbinden, und auch heute spielt das Knie halbwegs mit, auch wenn vorsichtshalber Schonung angesagt ist.

Ganz vorsichtig planen wir allerdings schon einen Ausflug in die Sierra Nevada, deren verschneite Gipfel uns die letzten Tage von Morgens bis Abends gegrüßt haben.

06.02.2023
Almerimar, Hafentag mit Küchenkatastrophe

Anke bemüht sich weiter um Angebote verschiedener Werften für die Reparatur der Scheuerleiste. Eine zeitraubende Angelegenheit. - Dann gibt es da einen kleinen Kupferblock, 10,0 x 4,0 x 1,5 cm. Martin sägt den in zwei Teile, bohrt und schneidet Gewinde für seinen Entwurf eines selbstgebastelten Antennen- / Achterstag-Kopplers. Am Nachmittag kann man sogar schon ahnen, was dabei rauskommen soll. Die Bootsnachbarn vom *Pantalan* wundern sich sicher, was er da treibt, denn das Objekt ist vergleichsweise winzig, der Maschinenpark dagegen geradezu gigantisch: Akkuschrauber, große Bohrmaschine, Akku-Babyflex, Säbelsäge, Metallsägen mit „Handantrieb“, Schraubzwingen, Gewindeschneider. Sogar der alte, reichlich rost-



Der selbstgeschnitzte Achterstagkoppler für die SSB-Funke

besetzte, argentinische Schraubstock wurde aus der Bilge gekramt und auf den Tisch, der hier als Arbeitsbühne von Boot zu Boot wandert, verschraubt. Und der Endzustand ist noch lange nicht erreicht.

Sieht so harmlos aus: Das salzhaltige Wok-Gericht

Irgendwie wird es auch etwas spät mit dem Kochen. Und da wir nichts vorbereitet haben, aber noch eine riesige Paprika und ein paar andere Dinge da sind, bereitet Martin ein Wok-Gericht. Schließlich enthält „Fach 48“ (alle unsere Staumöglichkeiten sind durchnumeriert und ihr Inhalt wird in einer Excel-Tabelle verwaltet) ja eine Menge asiatischer Zutaten. In angenehmster Erinnerung an die Krabben in Bohnensauce des Restaurants „Surabaya“ in Bremen, setzt er heute eine kürzlich erstandene Bohnensauce ein. Und eingedenk der angenehmen Erinnerungen kommt er gar nicht auf die Idee, dass es sich bei dem Inhalt des Glases in seiner Hand um eine Art Konzentrat handeln könnte. Und das auch noch hochkonzentriert gesalzen. Das Ergebnis ist, als da gewisse Missverhältnisse abschmeckbar werden, nur noch mit Mühe und nicht wirklich überzeugend entschärfbar. Anke mildert ihren Teller noch mit Sahnezugabe, aber auch das reicht nicht aus. Martin dagegen ist Mann und ein Mann geht im Zweifel durchs Feuer, oder auch mal durch das Salzgericht. So ähnlich muss ein im Salzmantel gegarter Fisch schmecken, wenn man den Salzmantel mit isst. Anke erwähnt beim Lesen dieser Zeilen, dass es ganz so schlimm nicht war. Na ja, aber sie hat ihre Portion nicht aufgegessen!

08.02.2023 - Almerimar, Hafentage

Wenn man sich noch in Deutschland Gedanken macht über die zunächst anstehenden Tage auf dem Boot, da schreibt man Tu-was-Listen und kalkuliert, wie lange man für dies und das brauchen wird. Und dann ist es, wie es immer ist. Ein Tag beginnt. Und der hat im Grunde schon in der Nacht vor drei Tagen begonnen. Wiederholt sprang die Bilgepumpe an, machte ein paar Pumpenschläge und ging wieder aus. Wiederholt! Und das schon seit Tagen, also seit wir wieder hier waren. Mal öfter, mal seltener, doch meist ohne erkennbaren Grund. Vor drei Tagen hatte ich daher mitten in der Nacht die Kabel der Stromversorgung für die dumme Pumpe getrennt, sie also stillgelegt. Mit dem Ergebnis, das am nächsten Morgen rund 120 Liter Wasser im Motorraum herumschwabberten, die da eindeutig nicht hingehörten. (Geschmackskontrolle: halb salzig.) Die waren schnell wieder ausgepumpt, aber es war seltsam. Diese Wassermenge fehlte nirgends. Undichte Leitungen und Anschlüsse ließen sich auch nicht finden. In den Tagen danach wiederholte sich dieser Wasserzustrom auch nicht.

In der vorletzten Nacht ging das Pumpen dann wieder los. Also wurden die Tu-was-Listen hinten an gestellt, das naheliegende Problem musste gelöst werden.

Ich stieg mal wieder in den geliebten Motorraum. Die Kontrolle der Kabel, die die Pumpe mit Strom versorgen, zeigte keine Fehler oder Auffälligkeiten. Was liegt dann näher, als den Fehler im Schalter zu suchen. Das ist im Grunde nur ein einfacher Sterling-Schalter oder eine baugleiche Variante, aber unser Boot wäre keine Amel, wenn es damit nicht eine besondere Bewandnis hätte. Der Schalter sitzt auf einer kleinen GFK-Halterung, die wiederum an einem Regenfallrohr - ja, an einem baumarktüblichen Plasik-Regenfallrohr - angenietet ist. Dieses Fallrohr steht in der Grauwasserbilge. In ihm befindet sich ein Schwimmkörper, der auf dem Grauwasser schwimmt. Das ist ja auch seine Aufgabe. Der Schwimmkörper trägt eine lange Stange und hebt diese in Abhängigkeit vom Grauwasserstand höher oder niedriger. Ist ja auch logisch. An dieser Stange ist nun an zwei Stellen eine dünne Leine befestigt, die wiederum mit dem Hebel des Sterling-Schalters verbunden ist. Zweck des Ganzen: Füllt sich die Bilge, steigt der Schwimmer und klappt den Hebel nach oben. Der Schalter schaltet, der Pumpenmotor erhält Strom und die Pumpe pumpt. Ist ein gewisser, niedriger Füllstand erreicht, zieht der sinkende Schwimmer den Schalter mit der gleichen Leine nach unten. Der Schalter schaltet aus, die Pumpe stoppt. Soweit das Prinzip. Aber mit dem Schalter scheint ja etwas nicht zu stimmen. Also will ich den ausbauen. Das erfordert wegen der beeng-

ten Verhältnisse „vor Ort“, die oben genannte GFK-Halterung, an der der Schalter sitzt, zu lösen. Die erste Niete lässt sich problemlos lösen, bei der zweiten wandert der Bohrer aus in das GFK. Na ja, mit List und Tücke und einer kleinen Metallsäge wird auch diese Niete beseitigt. Jetzt lässt sich der Schalter von der Halterung befreien. Etwas Probleme bereitet noch der Knoten, mit dem die Leine am Schalterarm befestigt ist, aber den bekomme ich tatsächlich gelöst, ohne ihn aufzuschneiden.

Jetzt hab ich ihn in der Hand, diesen dummen Schalter. Nach langem Brüten hebel ich seine metallenen Flanken auf und kann tatsächlich eine Art Oberteil vom Gehäuse ziehen. Nun fällt mir alles Mögliche entgegen. Ehrlich gesagt, ziemlich wenig. Eine kupferne Schaltwippe, ein Edelstahlgehäusedeckel, ein kleiner Kunststoffführungsstift. Der eigentliche Hebel ist gehäuseseitig hohl und beherbegt im Hohlraum sogar ein Federchen. Hier gehört der Stift rein, der offenkundig die Wippe bedienen soll. Ansonsten ist der Hebel recht sonderbar, da von Amel modifiziert. Zunächste stelle ich allerdings verblüfft fest, im Schalter gibt es keinen Fehler!!! Dann stelle ich fest, der von mir zerlegte Schalter lässt sich beim besten Willen nicht mehr zusammensetzen. Die metallenen Flanken sind aufgebogen und nicht mehr zu schließen. Typischer Fall von dumm gelaufen.

Also muss ein neuer Schalter ran. Den wir glücklicherweise haben. Ein Austausch der Hebel kommt nicht in Frage (wegen der Amel-Modifikation), denn das würde ja ein Öffnen des neuen Schalters erfordern. Also muss der Originalhebel des neuen Schalters äußerlich modifiziert werden. Das erfordert ein Metallröhrchen von etwa fünf Zentimeter Länge und fünf Millimeter Innendurchmesser. Die nächsten anderthalb Stunden vergehen damit, alle möglichen und unmöglichen Ausrüster und Werkstätten bis hin zum Chinaladen abzuklappern. Natürlich hat keiner ein Metallröhrchen mit dem passenden Durchmesser. Die Länge wäre ja egal, da anpassbar. Anke kommt dann auf die Idee, in unserer Grabbelkiste zu suchen. Und es ist nicht zu glauben, dort findet sich ein Kupferrohrfragment von 5 Zentimeter Länge und 5 Millimeter Innendurchmesser. Und nicht nur das, in einer benachbarten Kiste finde ich ein noch aus Argentinen stammendes Kabelendterminal mit Auge, das exakt in dieses Röhrchen passt. Ich möchte hier nur am Rande noch einmal erwähnen, dass ich vor einigen Tagen einen soliden Tisch, der auf dem Pantalan von Boot zu Boot wandert, so modifiziert habe (also gelöchert), dass ich ihn mit unserem Bordschraubstock bestücken kann. Vorsichtig in den Schraubstock eingespannt werden nun die Flanken des Originalschalthebels des neuen Schalters mit der Babyflex abgeflacht. Nun wir das Röhrchen aufgeschoben und mit der von europäischen Handwerkern zwar verpönten, aber von mir geliebten, argentinischen Terminalquetsche angepresst. Zur Sicherheit habe ich den Hebel zuvor mit Kleber versetzt. Dann wird das Endterminal mit Auge, ebenfalls mit Kleber versehen, eingeschoben und ebenfalls ein wenig angequetscht. Und das Auge umgebogen, da die Konstruktion im Vergleich zum Original zu lang wurde. Nun noch zusätzlich ein Schrumpfschlauch drüber geschrumpft. Und dann kommt der große Moment, an dem der neue Schalter mit verlängertem Hebel in die GFK-Halterung gesetzt wird. Dass es noch einiger Schleiferei bedurfte, um die sichernde Überwurfmutter auch über den neuen Hebel zu bekommen, und dass die Gummimanschette dieser Mutter - ja, die besaß so etwas - auch noch heil über den Hebel gewürgt werden konnte, erwähne ich nur der Vollständigkeit halber. Auch das erneute Annieten der Halterung mitsamt des Hebels gelang erst im zweiten Anlauf, aber so halbwegs sitzt sie nun. (Werd ich aber noch zusätzlich fixieren müssen.) Dann war nur noch die Leine mit richtigen Längenverhältnissen zu verknoten. Ich brauche sicher nicht zu erwähnen, dass diese gesamte Lächerlichkeit eine Tagesaktion war. Und das Ergebnis vorsätzlich zu testen, haben wir uns nicht mehr getraut. Wir haben es der Natur, d.h. unserem Wasserverbrauch überlassen. Und man glaubt es kaum, am heutigen Morgen sprang die Pumpe vom Schalter gesteuert an, und der Schalter schaltete auch im rechten Moment ab.

Ein Tag Arbeit, um den banalen Schalter (gelber Pfeil) zu tauschen und mit einem verlängerten Hebel zu versehen (roter Pfeil). Man mag es kaum glauben.

09.02.2023 - Almerimar, Hafentag

Heute kamen wir deutlich weiter in Sachen Scheuerleistenreparatur. Chris wird ein Angebot erstellen und die Marina hat adhoc ein Angebot für Liften, Stehen auf dem Hardstand und zurück ins Wasser geschrieben. Die anderen angefragten Werften haben bislang keinen Pieps von sich gegeben.

Dann haben wir heute nett mit Tasja und Ralf, die wir vom Motorenschrauber-Seminar des TO 2020 kennen, und den Argentiniern Veronica und Diego geklönt. Für uns war das natürlich eine herrliche Erinnerung an die letzte Reise.

Weiter ist zu vermelden, dass nach nunmehr vier Tagen „feinmechanischer“ Arbeiten - natürlich darf man jetzt keine Acht-Stunden-Tage assoziieren - Martin es geschafft hat, den aus einem Kupferblock selbst geschnitzten Achterstagantennenkoppler zu riggen. Irgendwie massiv, andererseits auch unauffällig hängt er jetzt kurz oberhalb der Reling am Steuerbordachterstag. Die nächsten Tage werden dann mal zeigen, ob die Aktion etwas gebracht hat.

Auch Sandra wollte nicht aufgeben. Sie hat uns ein neues Dinghi-Cover geschneidert, da das Cover aus Marina di Ragusa einfach nicht passte. Sandras Cover passte auf Anhieb, wollte sich aber partout nicht sicher um das Dinghi herum „anbändseln“ lassen. Ich erspare mir Details. Aber Sandra war sehr verbissen und wollte die Sache auch nicht auf die lange Bank schieben. Und natürlich wollte sie die Angelegenheit auch aus dem Kopf haben. So tauchte sie heute ganz überraschend ein zweites Mal auf, hatte das Cover wieder modifiziert, und nun klappte es. Mich, Martin, hat es getröstet, zeigte es doch, dass auch Profis manchmal etwas länger „herumschnitzen“ müssen.

„Fünf Stunden unnötige Arbeit!“ war Sandras Kommentar.

10.02.2023 - Almerimar, Hafentag mit Wind

Wind. Eigentlich ist immer Wind, aber heute herrscht besonders viel Wind. Ich muss sogar die Arbeiten auf dem Pantalan abbrechen, da mir die Teile wegfliegen.

Wir unternehmen daher einen kleinen Spaziergang. Das Meer sieht gar nicht so wild aus. Aber wir sehen hier, südwestlich des Hafens, die Leeseite des Plateaus, das hier den Bergen der Sierra Nevada vorgelagert ist. Weiter draußen stellen sich die Verhältnisse garantiert ungemütlicher dar.

Abends gemeinsam mit Hans und Geli und anderen im „Galley“. Witzig: alle bestellen Spareribs, nur ich falle aus dem Rahmen mit Bacalao, also Stockfischfilet, mit Muscheln, Feldsalat und Kartoffelpürree in

Der Wind weht die Gischt von den brechenden Wellen.

zitroniger Buttersauce. Die Spareribs waren, wie ich höre, bestens und in Anbetracht der Preise sowieso der Hammer. Ich persönlich habe nach anfänglichem Misstrauen meine Liebe für Bacalao entdeckt. Gut vorbereitet und mit etwas Können zubereitet ist der ehemalige Trockendorsch weder salzig noch trocken, sondern erstaunlich saftig und schmackhaft.

17.02.2023 - Almerimar, Hafentag mit Wind

Es ist kaum zu glauben. Seit inzwischen fast zwei Wochen herrscht ununterbrochen kräftiger Ostwind. Hier unmittelbar unter der Küste geht es noch, da die Landmasse den Wind bremst, doch draußen auf See ist es deutlich heftiger. Waren die Tage anfangs noch sonnig und wolkenlos, häufen sich jetzt die grauen Tage. Ab und zu nieselt es, oder es fällt ein Schauer. An den Hängen der nicht weit entfernten Berge der Sierra Nevada gibt es kräftige Niederschläge. Oft können wir sehen, wie die Konturen vom fallenden Regen verschluckt werden, während es hier noch trocken ist. Der Verkäufer aus dem Obst- und Gemüseladen erklärt Anke, dass es in Almerimar tatsächlich nur selten regnet, aber dass die vielen Niederschläge an den Bergen dafür sorgen, dass hier kein Wassermangel herrscht.

Anke hat nach Rücksprache mit Knut und Bianca der HABIBY ein paar neue Fender gekauft. Ein paar waren bei den Stürmen abhanden gekommen. Nun sind MAGO DEL SUR und HABIBY wieder gut geschützt für den Fall des Falles.

Unsere Tage vergehen mit Bootsarbeiten, fast täglichen Spaziergängen, um Ankes Knie zu üben sowie gelegentlichen gemeinsamen Abenden mit anderen Seglern. Letztere finden mal in einem Restaurant oder einer Bar statt, mal an Bord eines Bootes. Und natürlich mit wechselnden Beteiligten. Sunny und Sigmund haben den Einhandsegler Horsti unter die Fittiche genommen, was wirklich nett ist, bei Horsti aber gelegentlich zu komatösen Ausfällen führt. Meine Oma hätte früher ganz klar gesagt: „Horsti, hüte Dich vor den bösen Buben!“ Doch böse Buben sind die beiden wahrlich nicht, vielmehr echt nette Gesellen und Kumpels.

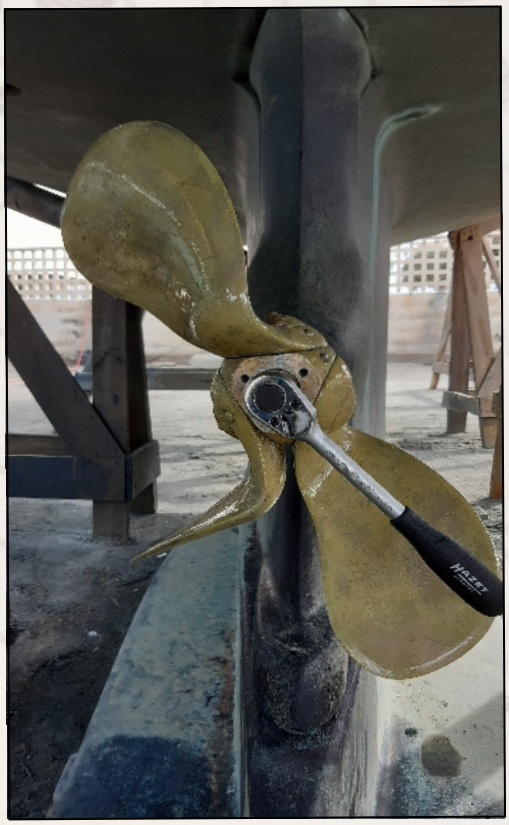
Heute haben wir die freudige Nachricht erhalten, dass die Versicherung des Nachbarbootes, der HABIBY, die Reparaturkosten übernehmen wird. Das freut uns und die Eigner Knut und Bianca ebenso. HABIBY hat übrigens eine interessante Herkunft. Erstbesitzer war ein Bruder von Osama bin Laden, was ihr beiläufig zu goldenen Wasserhähnen verhalf. Die Goldauflage ist mittlerweile bei den meisten Hähnen entschwunden, aber einen besonderen Charme hat das Boot auf jeden Fall, denn es ist ein robustes, fast schon klassisch zu nennendes Gefährt, das Solidität und unbeirrbare Souveränität verkörpert. Das eine solche Ausstrahlung auch täuschen kann demonstriert der Bugspriet, der Wochen später, als die HABIBY auf dem Hardstand steht, einfach vom Bug fällt. Er sollte allerdings eh getauscht werden und ist dem Abbau einfach zuvorgekommen.

Wir essen meist nur zweimal am Tag, morgens und abends, doch dann auch gerne und es wird (meist) mit Liebe gekocht- hier wird ein Auflauf vorbereitet. In diesem Fall ein Geflügel-Reis-Auflauf.

Lange haben wir in den letzten Tagen mit der großen Aufgabe „Wassermacher“ gehadert. Wie rangehen an das Problem. Minimalistisch oder doch raus mit dem Ding und von Grund auf checken, säubern, ggfs. zerlegen und dann sanieren. Jede Nebenaufgabe, die sich auf einem Boot fast wie von selbst entwickelt, wurde mit Freude

angenommen. Je komplizierter und zeitintensiver, um so besser. Aber schließlich führte kein Weg mehr vorbei: Das dumme Ding und damit die Aufgabe musste angepackt werden. Gestern hat Martin dann angefangen, alles zu lösen, was einen Ausbau möglich macht. Ein paar Schrauben unnd ein paar Kabelverbindungen. Zeitraubend war allerdings der Umstand, dass der Wassermacher recht verborgen sitzt und die für die Aufgabe zu erreichenden Stellen nur schwer und mit viel körperlicher Verbiegung zu erreichen waren. Doch heute Nachmittag konnte vermeldet werden: „Alles für den Ausbau vorbereitet“.

Nachdem wir gestern einen angenehmen und kurzweiligen Abend mit Geli und Hans von der BIJOU verbracht haben, war heute ein Abend unter uns angesagt. Es gab Lachs auf der Haut gebraten mit Polenta und einer selbstkreierten Honig-Senf-Zitronensauce. Das erfreuliche ist, dass Anke, die ja eine Zeitlang ganz große Probleme mit Fischeiweiß hatte, wieder gut und gerne Lachs (und manch anderes Meeresgetier) essen kann. Ja, von ihr kam sogar der Vorschlag, mal wieder ein Lachsfilet auf der Haut zu braten!



Der Propeller wird abgenommen. Wer hätte gedacht, dass der Tauwerkschneider nicht passt und zuvor geprüft? (Und viel Arbeit gespart?)

20.02.2023 - Almerimar, Krantag mit Frust

Heute morgen um halb Acht stand Hans schon früh vor dem Absperrzaun unseres Stegs. Er wollte uns auf der Fahrt zum Travellift begleiten und unterstützen. Wir hatten bereits den Slap-Silencer, den wir ja bei solchen Gelegenheiten gerne vergessen, geborgen und an Deck gelagert und bereits einen Teil der Festmacherleinen hereingeholt bzw. auf Slip gelegt. Hans half dann bei der Vorbereitung der verbliebenen Leinen und dem Wegstauen der Gangway.

Den Motor hatten wir schon vor einigen Tagen zur Probe gestartet. Da tat er sich noch etwas schwer. Ich hätte wohl vorab die Dieselleitungen entlüften oder primern sollen, wie es im englischen Sprachraum heißt. Nach dem ersten Start und ein paar Minuten Lauf stellten wir ihn ab und starteten noch einmal. Das lief bereits wie gewohnt. Und auch gestern hatten wir einen Probestart gemacht. Keine Probleme. So war es heute dann auch keine Überraschung, dass der Motor auf Anhieb kam. Der in den letzten Tagen so heftige und böige Wind zeigte auch ein Einsehen und verschnaufte, als wir den Liegeplatz verließen. Alles easy, nicht einmal den Bugstrahler benötigten wir.

Etwas Hektik kam unmittelbar vor dem Kranen auf. Wo gehörten die Heißgurte hin? Wir hatten zwar Fotos gemacht und auf Nachfrage des verantwortlichen Marineros die für die Gurte geeigneten Stellen markiert, aber jetzt kamen zumindest beim vorderen Gurt Zweifel auf und es gab einiges an Hin und Her. Besonders Anke litt in dieser Phase, da sie eh keine Freundin des hiesigen, schmutzig-staubigen Hardstands ist. Letztlich ging jedoch alles gut. Der vordere Gurt saß exakt zwischen den Gebern von Echolot/Logge und der alten Ultrasonic-Logge.

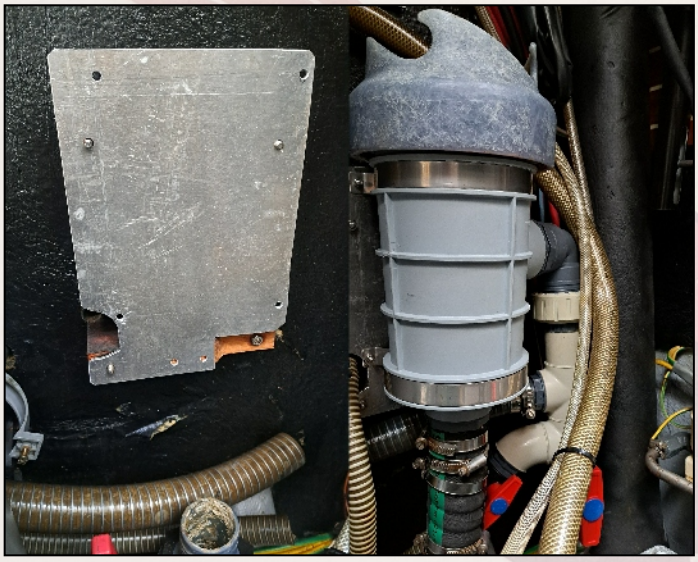
Aufgepallt am endgültigen Standort mussten wir noch überstehen, dass neben uns ein Fischtrawler abgestellt und abgespritzt wurde. Aber das ist nunmal Alltag auf einem Werftbetrieb, und eine abzuspritzende Yacht hätte auch keinen Unterschied gemacht.

Letztlich war alles recht zügig und problemlos von statten gegangen. Martin hat, kaum das das Boot sicher stand, noch die Schlüssel für das Tor des Hardstands und das Appartment geholt, auch noch dies und das geklärt, im Vorbeiradeln eine Geburtstagseinladung entgegen genommen und sich dann an erste Aufgaben gemacht. Um Eins (!!!) war bereits der Propeller abgenommen. Gemeinsam haben wir uns dann daran gemacht, die Montage des Tauwerkschneiders vorzubereiten, dessen Fixierbolzen ja bei unserem letzten Aufenthalt auf dem Hardstand eine Idee zu spät ankam. Bei der Vorbereitung kam es zu einem kleinen Malheur, über den wir als Umweltingenieure und Landschaftsarchitekten vorsichtig den Mantel des Schweigens legen, vielleicht ein Zipfelchen anheben: Um den Fixierbolzen zu setzen, muss die Ölablassschraube des Amel-typischen C-Drives herausgedreht werden. (Der Fixierbolzen ersetzt nämlich

zukünftig die Ölablassschraube.) Es war auch alles für das Auffangen des Öls vorbereitet und vorsorglich hatten wir nicht die Einfüllöffnung für das Öl geöffnet. Wir wollten, dass es keine Entlüftung gibt und das Öl gemächlich aus dem Körper des C-Drives herausfließt. Das dumme Öl hat sich aber nicht an Handbücher und Empfehlungen gehalten, sondern kam herausgetobt, als wenn es ein Wasserfall wäre. Die Masse des aus dem Antriebsstrangs herausschießenden Öls konnten wir immerhin auffangen. Beim Rest hieß es wischen, reinigen, verseuchten Sand aufnehmen usw. Wobei anzumerken ist, dass das 2016 aufgefüllte Öl einen fast noch jungfräulichen Eindruck machte.

Unübersehbar: der Tauwerkschneider passt nicht, er ist für eine 35 mm Welle gedacht, MAGO DEL SUR besitzt aber einne 38 mm Welle. Grrrmmbll!

Und dann, ja und dann stellten wir fest, dass der Tauwerkschneider nicht passte. Er war für eine 35 mm-Welle gedacht, MAGO DEL SUR hat aber eine 40 mm-Welle, die am Gehäuseausgang (Rumpf) auf 38 mm abgedreht worden ist. Dass passt einfach nicht. Martin hatte schon einen Anfall bekommen, als er entdeckte, dass die Inbus-Bolzen des Schneiders zöllig waren, und ihm ein Maß bei seiner Inbus-Sammlung fehlte. Aber das war ja jetzt ohne Belang. All die Arbeit, das Abnehmen des Propellers, der Ölschweinkram und und und, alles umsonst.


Links der etwas verwegene Rohling der notwendigen Halteplatte und rechts ein neuer Seewasserfilter mit verschämt verstecktem primären Manifold in Beige.

Danach haben wir uns auf den Umzug ins Appartment konzentriert, haben im Stumble Inn Currywurst gegessen - die umtriebige Kellnerin wusste ohne weitere Frage - was wir für Getränkewünsche hatten, und wir haben ansonsten einen ruhigen Abend verbracht.

21.02.2023 - Almerimar, Hardstand und Appartment

Da sich MAGO völlig unerwartet erneut auf dem Hardstand befand, bot es sich ja nun an, das neue „primäre Manifold“, also den neuen Seewasserverteiler, den Wolfgang ja löblicherweise aus La Rochelle nach Deutschland gebracht hatte, einzubauen. Beim Ausbau des bestehenden zeigte sich, dass der eigentlich noch gut war. Nun dann, wir haben ihn daraufhin in das Ersatzteillager verfrachtet.

Natürlich war das neue Manifold etwas größer als der Vorgänger, so dass ebenso natürlich die bestehende Halterung nicht passte. Martin musste also aus einem Alublech eine Zwischenhalterung schneiden und in vielen Schritten passend schnitzen. Die Arbeit war mit athletischen Einlagen und viele Verbiegungen verbunden und einer körperlichen Grundhaltung, die der eines Sumo-Ringers unmittelbar vor dem Kampf ausgesprochen ähnlich schien. Auch war der Anbau von Zwischenblech und Manifold an eine ganz bbestimmte Reihenfolge gebunden, da sich ein Teil der Schrauben unvermeidlich gegenseitig blockierten.

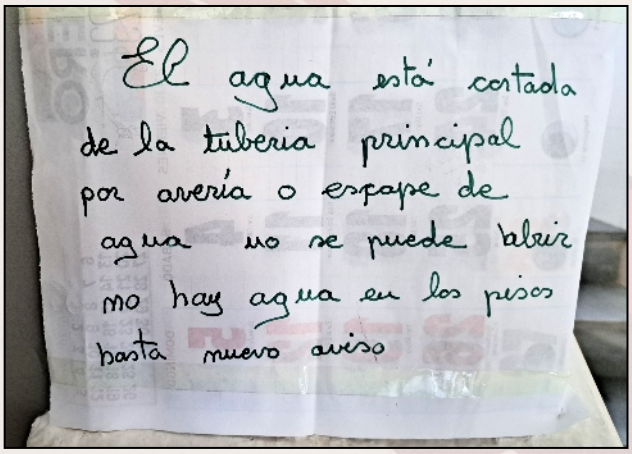
Zum gestrigen Tag ist übrigens noch nachzutragen, dass es beim Aufräumen und Zusammenpacken noch die Entdeckung des leckenden Hydraulikzylinder der Wellenbremse gab. Das war besonders ärgerlich, denn der ist an das hydraulische Motorgetriebe gekoppelt. Und wenn das Hydrauliköl „verschwindet“ bedeutet das den Verlust des Antriebs. Wir hatten soetwas schonmal am Heiligen Abend 2018 auf der Weser erlebt. (Das waren in der Folge wahrhaft Frohe Weihnachten!)

22.02.2023 - Almerimar, Hardstand

Erschöpft vom vielen Rauf und Runter über die Leiter kocht Martin abends im Sitzen. Immerhin lässt unser kleines Appartment einschl. Der Küche nichts zu wünschen übrig.

Das neue Manifold war gestern Abend noch immer nicht drin, wie geplant. Die Zeitplanung erweist sich trotz all der Erfahrung mal wieder als Illusion. Es hat wahrhaft ewig gedauert, das neue Manifold so zu platzieren, dass es in den verfügbaren Raum passt, dass sich die mit ihm verbundenen Ventile bedienen ließen - das alte Manifold besaß keine Ventile - und dass man auch noch an (fast) alle relevanten Orte bei der Montage rankommt. Wohlgemerkt auch später natürlich noch.

Da ein Teil der Arbeiten besser nicht an Bord stattfinden sollte, kletterte ich ständig an Bord und wieder zurück auf den Erdboden. Wegen der staubig-sandigen Beschaffenheit des Hardstands jedes mal mit einem Schuhwechsel verbunden.



Abends im Treppenflur des Appartmenthauses. Was will uns dieser Zettel sagen? Nun, er sagt, dass wir kein Malheur auslassen und vorerst kein Wasser haben, da der Hauptverteiler leckt und nicht repariert werden konnte und bis auf Weiteres, genauer zur nächsten Ankündigung, in den Etagen kein Wasser zur Verfügung steht.
Unten rechts der silbern glänzende, neue V-Bolt, mit hauchdünnen Teflonscheiben gedichtet, und darüber der kurze Propellerschaft mit einem Schlauchstück statt des Tauwerkschneiders.

David, der den Schaden an der Scheuerleiste repariert, hat heute einen Teil des Abdeckprofils über der Scheuerleiste herausgetrennt. War interessant, mal in das Innere derselben zu schauen.

Abends hab ich mich in die Badewanne unseres Appartments verholt. Und musste feststellen, dass das heiße Wasser gerade mal für eine halbe Wannenfüllung reicht. Ich meine eine halbe Füllung, wenn mein persönliches Volumen bereits seinen Platz beansprucht. Welche Enttäuschung. Ich ergänze mit kaltem Wasser und Anke nutzt den Wasserkocher, um noch etwas aufgekochtes Heißwasser zu ergänzen. Ich habs ohne Verbrühung überstanden.

Den Rest des Abends sitzen wir auf der Loggia. Wie gestern auch trappeln auf dem eingeklappten Sonnensegel die Füßchen einer Handvoll Schwalben. Es dauert anscheinend auch bei denen, bis sie sich zur Bettruhe begeben.

25.02.2023 - Almerimar, Hardstand

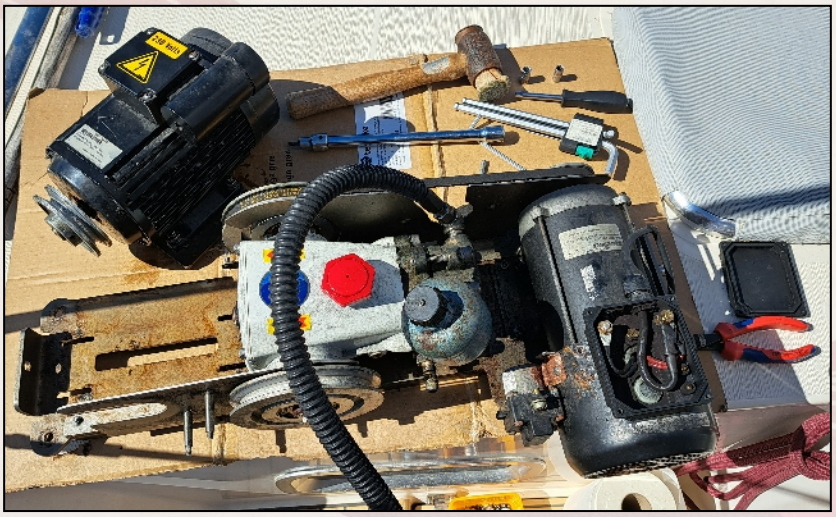
Vorgestern war es endlich soweit: Das neue Manifold saß, wie es sitzen sollte, alle Schläuche waren angeschlossen, nichts scheuerte, die beiden Ventilknebel ließen sich frei und ohne irgendwo anzuecken drehen, und nachdem ich das ganze System mit eingen Töpfen Süßwasser aufgefüllt hatte, blieb alles dicht!

Auch gestern war alles noch dicht. Ganz nebenbei hatten wir dann auch noch den „V-Bolt“ für den nicht passenden Tauwerk-

schneider mit Hilfe einiger selbstgeschnitzter Teflonringe in der gewünschten Position fixiert und anschließend den Propeller wieder montiert.

Den gestrigen Abend verbrachten wir bei Geli und Hans auf der BIJOU und feierten Gelis 33. Geburtstag. Wir wurden von Geli und Hans ziemlich verwöhnt. Was mich wie immer bei Geburtstagsfeiern verwundert, denn eigentlich sollte doch der Jubilar, die Jubilarin einen schönen Tag haben. Nach einem umfangreichen Tapasangebot zum Ansporn, gab es einen irischen Lachseintopf und schließlich noch eine Schichtgeschichte mit Kekskrümeln, Pfirsichen und jeder Menge Mascarpone. Das musste alles adäquat gespült werden, versteht sich. Es wurde daher und alles in allem auch etwas später und unsere persönliche Eigenschaft als Trimmgewicht hat sich sicher verbessert.

Gelis kleine Geburtstagsfeier. Wir haben viel Spaß und lachen häufig, entsprechhend unscharf und verwackelt werden die Fotos.



Viel Rost. Die Pumpen- und Motoreinheit des Wassermachers ist herausgewuchtet und wird zerlegt.

Heute stand eine neue Aufgabe auf dem Programm: Der Ausbau der Motoreinheit des Wassermachers. Das war nicht ganz leicht, einmal wegen des Einbauortes, aber auch wegen des nicht unerheblichen Gewichts der Einheit. Nach dem Lösen der vier Befestigungsbolzen, einer einfachen Angelegenheit, bedurfte es bereits des Einsatzes von Hebeln, um das gute Stück überhaupt über die Befestigungsbolzen zu heben. Glücklicherweise hatte ich Hans von der BIJOU um Unterstützung gebeten. Mit viel List und Tücke und der Hilfe von Brettern und Holzstücken gelang es dann, die 35kg Substanz soweit in den zentralen Bereich des Motorraums zu verhohlen, dass Martin das Ding anheben und Hans es im Cockpit annehmen konnte. Daraufhin war klar: Ein Bier für die beiden ist mehr als verdient. Dagegen verblasst jedes Ankerbier in Bedeutungslosigkeit.

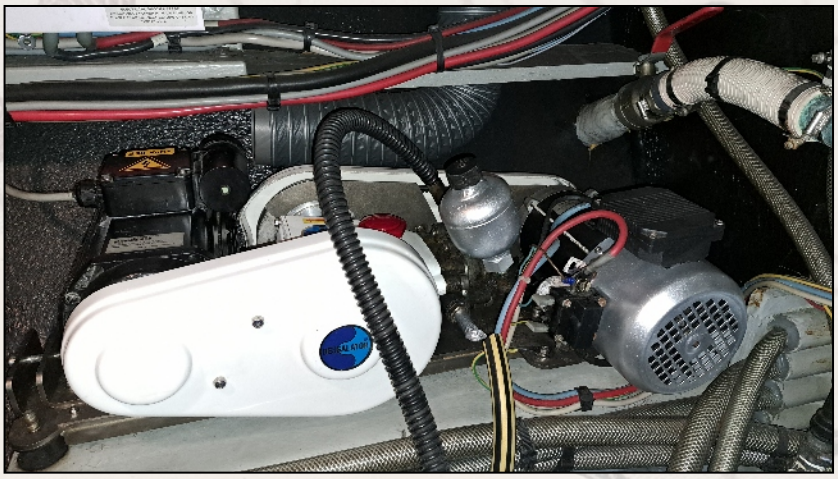
26.02.2023 - Almerimar, Hardstand

Anke hat die Gunst der Stunde genutzt. Davids Arbeitsbühne stand noch am Boot, und heute, am Sonntag würde er nicht arbeiten. Da bot es sich an, diese einmal in Etappen rings um das Boot zu schieben und den schon wieder stumpfen Rumpf zu säubern. Dank der guten Politurarbeit vor drei Monaten ging das auch erfreulich leicht von der Hand. Natürlich glänzte der Bereich, an dem David tätig war, weitaus strahlender. Aber der ist Profi. Wir werden versuchen, noch möglichst viel von ihm zu lernen.

Wir waren sowieso schon überrascht. Der gestrige Wind war doch nicht schlimm genug. Ursprünglich hatte er verkündet, er könne wegen des angesagten Windes nicht arbeiten. Mit einer gigantischen Druckmaschine hatte David gestern die reparierte Scheuerleiste spritzlackiert, und ganz nebenbei - wir hatten es gar nicht richtig wahrgenommen - auch die ganzen Gelcoatkratzer beseitigt. Vor allem: Wir konnten keinerlei Farbdifferenz zwischen dem alten Gelcoat und den reparierten Stellen erkennen. David ist schon ein Meister seines Fachs.

Meine Aufgabe bestand heute darin, die Pumpeneinheit des Wassermachers zu zerlegen, zu säubern und zu entrosten. Und da Hans und Geli zu Besuch kamen, bliebt nicht aus, dass wir die Funktionsfähigkeit der Motoren geprüft haben. (Hans kann es nicht haben, wenn es irgendwo ungelöste technische Rätsel gibt.) Ergebnis: Beide Motoren laufen einwandfrei und das Schaltrelais am 24V-Motor schaltet auch, wie es soll.

01.03.2023 - Almerimar, Hardstand



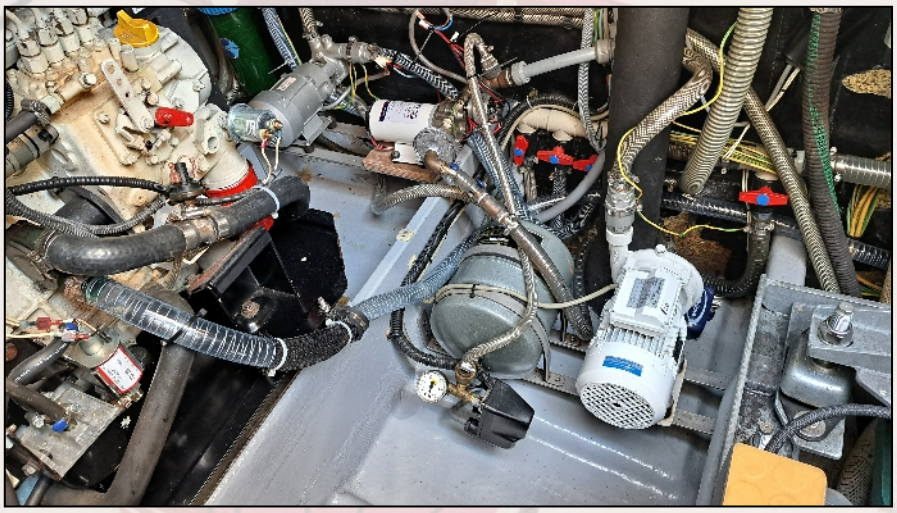
E-Motoren und Pumpe des Wassermachers sitzen entrostet und frisch lackiert wieder am angestammten Platz. Die Elektrik ist angeschlossen, nur der Wasserschlauch und Druckschläuche warten noch auf ihre Montage,

Ein erschöpfender Tag. Eigentlich war gestern alles erledigt, was die Motoreinheit des Wassermachers betraf. Sogar frisch lackiert hatten wir ein paar Teile.

Aber heute hieß es nochmal, alle auf dem Chassis befestigten Teile abschrauben, noch ein paar Dreck- und unerklärliche Ölnester in Spalten beseitigen. Hintergrund war, dass ein seitliches Schutzblech, das verhindern soll, dass ein reißender Keilriemen Schaden an der Pumpe anrichtet, vor allem verhinderte, dass man die 24V-Pumpe unabhängig vom Rest der Teile ein- und ausbauen kann. Ich hatte schon ein Teil dieses Blechs beschnitten, doch wie sich jetzt herausstellte, nicht genug. Also nochmal alles auseinander, nochmal flexen, und alles wieder zusammen. Und dann - nun klappte es - alles Stück für Stück in den Motorraum und an die richtige Stelle jongliert. Ich fragte mich dabei, wie Hans und ich es eigentlich geschafft hatten, vor einigen Tagen den kompletten Pumpenblock mit rund 35 kg Gewicht rausbugsieren.

Jedenfalls war das heute nicht nur wegen der Gewichte, sondern auch wegen der verbogenen Haltung eine mehr als erschöpfende Angelegenheit. Ausgesprochen froh und dankbar war ich Anke, die gestern in diese abgelegene Höhlung gekrochen war, und dort die ganze Umgebung mit Bilgenreiniger, anschließend Wasser und Spüli und auch noch mit Staubsauger gereinigt hatte.

Nachdem die Trägerplatte des Wassermachers zusammen mit der Hochdruckpumpe sowie die beiden Motoren wieder an Ort und Stelle saßen und auch sonst fast nichts übersehen war - die ganze Einheit musste ich wirklich nur einmal wieder hochhebeln, da ich die Unterlegscheiben über den Montagegummis vergessen hatte - erledigten wir als erstes die Verkabelung, schließlich wollten wir vor zu viel Einbauerei unbedingt einen weiteren Funktionstest machen. Zu unserer großen Freude liefen beide Motoren anstandslos. Das erlaubte dann, die meisten Verschraubungen vorzunehmen, die Keilriemen zu spannen und abschließend die Verblendungen aufzusetzen.



Weil ja sonst nichts zu tun war, hab ich die rund 4,5 m lange Seewasserzuleitung des Generators modifiziert und auf knappe 2 m reduziert: Der transparente Schlauch.

Vielleicht darf ich noch erwähnen, dass wir auch versucht haben, ein Schlauchformteil für die Seewasserzufuhr des Onan zu trennen. Ein nahezu unmögliches Unterfangen, da die entscheidenen Bauelemente praktisch nicht zugänglich waren. Und das, obwohl die Motoren des Wassermachers gerade nicht im Weg waren. Ärgerlich, dass in diesem

Zusammenhang eine im Grunde einfach zu demontierende Abdeckung des Onan anschließend nicht mehr passen wollte. Auch das erforderte noch ein paar Bohrungen, das Nachschneiden eines Gewindes und und und. Immerhin gelang die mehr als 50%tige Kürzung des eigentlich Zulaufschlauchs zwischen Filter am Seeventil und der Impellerpumpe des Generators.

Reichlich erschöpft sagten wir abends noch Hans und Geli Hallo. Mit dem überraschend angenehmen Ergebnis, dass wir zu abendlichen Spaghetti mit Salat eingeladen wurden.

Und zurück in unserem Appartment haben wir den Haupthahn im Haus aufgedreht und einfach geduscht. Am nächsten Tag erfuhren wir, dass das OK gewesen ist, denn ein Klempner hatte eine Notreparatur improvisiert, die es erlaubte, wenigstens zeitweise Wasser zu nutzen.

In diesem Sinne immer schön flüssig bleiben,

Martin und Anke

Der fröhliche Vogel im Bildhintergrund stammt von einer Serviette, oder war es eine Tischdecke (?) in einem der gelegentlich besuchten Restaurants.

Das fast schon künstlerische Objekt rechts ist der Übeltäter, der die Wasserversorgung in unserem Appartmenthaus unterbunden hat.

Unten: Nächtlicher Blick auf Almerimar und den Hafen. Wir sind über unser Appartment und dessen Lage keinesfalls unglücklich und genießen sowohl morgens als auch abends die Aussicht..