

Der *Fighter* steht am Diersfordter Waldsee auf dem Trockenen. Kein Wunder um diese Jahreszeit. Doch er hat es zum Ende der Segelsaison noch ins Wasser geschafft und fand das ganz toll ... - ich auch!!!

Zunächst galt es den *Fighter* von seinem Trailer zu befreien. Da der Steuerbordkiel auch zu reparieren war, entschloss ich mich zum Bau des Kant'schen Gestells. Das Holz besorgte ich bei einem 1a Sägewerk für EUR 100,--, die Eisenwaren und Beschläge kamen auf etwa EUR 60,-- und Papa holte seinen alten Ruhrkohle Eintonner Hubzug aus dem Keller. Papa erklärte ziemlich unumwunden, dass er mit der Bauanleitung nicht viel anfangen könnte und ich hatte auch so meine Zweifel. Hinzu kam, dass im Sägewerk nicht alle gewünschten Holzformate verfügbar waren und daher aus 8x8 mal 8x6 und aus 6x4 dann 6x6 wurde ... - überflüssig zu



betonen, dass ich beim Einkauf der Schrauben diese Formatänderungen nicht berücksichtigte, zumal die exakten Schraubenlängen sowieso nicht immer vorrätig waren. Wir hatten also eine Menge Holz, noch mehr Eisenteile und legten in der heimischen Garage los. Das Gestell, gewissermaßen „frei nach Kant“, wurde halb fertig gestellt, dann wieder demontiert und ein paar Tage zur Endmontage zum Waldsee verfrachtet. Die Sache mit den verschraubten Lochblechen für die Diagonalstützen ist übrigens nicht so der Hit.

Die Montage ging aber im steten Nieselregen zu Dritt ganz gut von der Hand bis uns dann zwei Schrauben fehlten bzw. die noch verfügbaren zu kurz waren. Um Zeit zu sparen, schickten wir meine Mutter zum nahe gelegenen Baumarkt, damit wir an anderer Stelle weiter aufbauen konnten. Keine zwei Stunden später hatte meine Mutter den Rückweg zum Waldsee gefunden und musste nicht minder aufgebaut werden wie das Gestell ...

Irgendwann stand das Gestell dann, Papa machte sich an die Inbetriebnahme seines Eintonners und der *Fighter* machte die Kobra. Ich weiß, laut Herrn Kant sollte der Hubzug vom Kajütdeckel aus bedient werden und Papa stand im Cockpit dahinter, ob es daran lag? Wohl nicht nur. Egal, wir zogen den Trailer hervor und stellten fest, dass ein Aufbocken sowieso nicht funktionieren konnte, da unser Gestell für die Gerüstbohle zu breit und der Zupunkt so weit vorne war, dass die Kiele deutlich achterlich des Gestells in der Luft hingen.





Für die Zwischenlagerung entschieden wir uns für eine klassische Bergmannslösung; also praktisch, ressourcensparend und schnell.

Während der Trailer dann in der Werkstatt war, vertrieb ich mir die Zeit mit Watertite, Schmirgelpapier,



VC Tar2 und VC 17m. Wenn mir jemand vor einem halben Jahr gesagt hätte, dass mir Sägen, Schrauben, Spachteln, Schmirgeln, Pinseln und dergleichen Spaß machen könnte, den hätte ich lauthals ausgelacht.



Nachdem wir den reparierten Trailer dem Fighter unter die Kiele praktiziert hatten, stieg die Spannung und ich schaute mir zum ersten Mal die „Video Aufbauanleitung“ an, die mir Daniel mitgegeben hatte. Extrem hilfreich, auch wenn es eigentlich eine Demonstration des Mastlegens ist. Egal, mit solchen Transferleistungen komme ich üblicherweise klar und mein Notebook hat einen guten Akku ...

Für den 27. Oktober hatte der Stegwart den letzten Krantermin angesetzt und am gleichen Tag sollte auch die Slipbahn dicht gemacht werden ... - einen Tag vorher machten sich Papa und ich zum See auf. Mit ausgedehnten Videostudien zur Klärung von Details und viel Gelassenheit stellten wir den Mast und schlugen die Fock und den Baum nach bestem Wissen(?) und Gewissen(!) an. Ich wäre versucht gewesen, es dabei zu belassen, doch Papa wollte jetzt auch sehen, ob der *Fighter* wirklich schwimmt und wie die Slipwinde funktioniert.

So drehten wir denn die erste kleine Runde über den Diersfordter Waldsee bei 1-2 Windstärken. Nach einer halben Stunde auf dem Wasser hatten wir die Schoten, Tampen und Enden in zwei übersichtliche Gruppen eingeteilt:

1. Ah, dafür ist das gut!
2. Nicht den Hauch einer Ahnung???



## Schiffsmeldung Nr. 2

GER 84 - „???”

09.Nov.07 @ 1500 UTC

51° 41' 7" N

6° 31' 51" O

Wir machten den *Fighter* in einer leeren Box fest und am Samstag kehrte ich mit Petra zurück, um den Bootsnamen nach altem Seemannsbrauch zu beerdigen und den *Fighter* aus dem Wasser zu holen. Der Stegwart sagte uns dann aber, dass die Slipwinde in Betrieb bleiben würde, also verlängerte ich kurzerhand die Segelsaison.



Am Sonntagnachmittag fuhr ich dann für ein paar Stunden zum See raus und machte bei 2-3 Windstärken die ersten richtigen Schläge. Ich dachte an mein Pinnengewürge am Altmühlsee auf Günters nagelneuem GER 214 zurück und freute mich wie ein



Schneekönig über jede Wende und Halse. Wenn der Luvkiel hauchzart unter der Wasseroberfläche dahin zischt wie ein Delphin, das sieht schon toll aus. Ist schon klar, der soll aus dem Wasser raus, und das war er wohl auch mindestens einmal als das Cockpit leeseitig Wasser machte ... - da war mir nur nicht mehr so nach „mal eben nachschauen, was der Luvkiel so macht“. Es war einfach nur großartig!

Endorphinschwanger verschätzte ich mich dann beim Anleger mit der Geschwindigkeit und hatte mir zu allem Überfluss eine Box ohne Fender an der Stirnseite ausgesucht. Nichts was man nicht mit ein wenig Watertite, Schmirgelpapier und ein paar Pinselstrichen aus der Welt schaffen kann.

Das Ausslippen und Mastlegen an Allerheiligen verlief dann zwar langsam aber äußerst unspektakulär. An den vorangegangenen Wochenenden hatte ich da auf der Slipbahn ganz andere Kunststücke gesehen und das eine oder andere Mal mitgeholfen, um Schlimmeres zu verhindern. Selbst wenn ich im nächsten Jahr keinen Wasserliegeplatz bekommen sollte, so ist das Verholen an Land als das Slippen mit der Winde alleine und ohne Auto locker zu machen ist. Echt stark.



Auf dem Weg nach Sylt machten Petra und ich dann bei Niemeyer in Hamburg Station und kauften ein. Im nächsten Frühjahr soll ein wenig Farbe ans Boot und den neuen Bootsnamen haben wir auch schon bestellt ... - ach ja, über die eine oder andere Strippe werden wir wohl noch reden müssen!

***Euch und Euren Lieben ein schönes Restjahr und bis die Tage!!!***