

„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 1

2025 vom 16.05. - 29.10. / 3 sm

Skipper: (Mechaniker: Christoph)

Co-Skipper: (Co-Mechaniker-in: Birgit und Radek)

Crew: –

Alles neu (Motor- und Antifouling usw.) macht der Mai, der Juni, der Juli, der September, ...oder wie man sich die Sommer-Saison selber noch so zerstören kann, bzw. andere auch noch mit zerstören. ;-)

Zerstören, ... ein leidiges Thema.

Manatees Motor hätte im Grunde gar nicht raus gemusst, wenn nicht ein gewisser Christoph, also ich, nicht so überaus großzügig mit Bremsenreiniger (Alkohol) als „Starthilfe“ zwei mal in der Vergangenheit umgegangen wäre. (Finger weg von dem Zeug, wenn es nicht unbedingt sein muss !) Das Ganze in der ersten Zeit nach dem Kauf mit der Dieselpest im Tank, die wir ja bis jetzt erfolgreich bekämpfen konnten und auch das gesamte Kraftstoffsystem überarbeitet hatten.

Aber passiert, ist passiert...und ich hatte eine Vorahnung zu dem zuletzt hohen Ölverbrauch und des schlechteren Ansprungsverhaltens des Motors. Mangelnde Verdichtung, ...ich tippte auf defekte Kolbenringe durch explosionsartige Verbrennung...Bremsenreiniger entzündet sich unkontrollierter, also zu früh und heftig im Diesel und führt zu entsprechend hohen Drücken im Verbrennungsraum. Ist halt nur eine Notlösung, um den Motor ohne langwieriges Entlüften des Dieselsystems schnell wieder ans laufen zu bekommen, was ich in 2 brenzlichen Situationen auf dem Wasser, in denen sonst Schlepphilfe erforderlich gewesen wäre, bzw. ein Seenotfall draus geworden wäre, getan habe. Wissend, das es schlecht für die Kolben und Lager sein könnte. Mal gewinnt man, mal verliert man. Ich hatte es übertrieben, aber eben auch keinen Seenotfall ausgelöst. Er lief ja auch noch ganz gut, wenn er dann lief, aber eben mit erhöhtem Ölverbrauch. Ein größerer Schaden bahnte sich also langsam an und den galt es nun zu vermeiden und rechtzeitig einzugreifen.

Pünktlich am 16.05. kam Manatee dann aus dem Wasser. Leider nicht, wie gewünscht im März, da im Hafen keine Böcke frei waren. Radek, mein ehemaliger Lehrling und Mitarbeiter und bester Schrauber vor dem Herrn, hatte sich bereit erklärt, den Motor mit auszubauen.

Eine ziemlich aufwändige Geschichte, da man so ziemlich den ganzen Salon auseinander nehmen muss, um an den Eisenklotz heran zu kommen und ihn ans Tageslicht zu befördern.

Es ist ja auch nicht so, dass man dafür eine Anleitung hätte, oder wusste, wo jetzt jede

„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 2

Schraube sitzt, oder wie man generell vorgeht, was passt, was nicht passt. Eng sollte es auf jeden Fall werden. Das war schnell klar.

Das eingeschweißte Bodenpodest, ein Rahmen aus U-Stahl, machte uns von der ersten Minute Magenschmerzen, genau wie im weiteren Weg nach oben, der schmale und kurze Niedergang, der unter der Garage der Schiebeluke nur um gut 15 cm, nach heraustrennen eines eingeklebten Blechs, verlängerbar war. Enge Geschichte, so oder so.

Hier half nur Ruhe, überlegen, mehr vom Motor abschrauben als gedacht oder gewünscht, eine Stichsäge mit Metallsägeblatt und die Erkenntnis: Alles was Menschen zusammen gebaut haben, bekommen wir auseinander und wieder zusammen ;-) Eine Maxime, die Radek und ich schon so oft erfolgreich unter Beweis gestellt haben, das selbst gestandene Ingenieure und Monteure namhafter Maschinenhersteller Bauklötze gestaunt haben. Aber zurück zum Thema. ;-)

Nachdem nun klar war, das es ohne heraustrennen einer Strebe nicht möglich ist, Motor und Getriebe am Stück heraus zu bekommen, beschlossen wir, sie eben herauszutrennen und später wieder einzuschweißen, bzw. mit Schrauben demontierbar zu machen, um nicht den Motor im Schiff wieder aus Einzelteilen zusammenbauen zu müssen. Klar, würde gehen, aber wäre dumm, da ein Probelauf in der Werkstatt sinnvoll ist, ein erneutes Teilzerlegen, um ihn wieder ins Schiff zu bekommen, sicherlich nicht.

Die erste Hürde war somit genommen, wir hatten zu viel abgeschraubt, Radeks Finger und Arme waren ganz schön verbogen und verdreht, ...er ist Meister im heraus frimeln von Schrauben, die kein anderer überhaupt erahnt. Birgit hat ihm unermüdlich im Wechsel metrisches und zölliges Werkzeug angegeben und ist mit ihm im Keller von Manatee in jede Ritze gekrochen. Ungewohnt in Zoll zu schrauben, aber man gewöhnt sich auch daran und vorher eingekaufte Werkzeugsätze erleichterten die Geschichte. Der Motor von Manatee ist ein englisches Fabrikat, Perkins, und so mit in Zoll gebaut. Manatee generell aus Dänemark, somit metrisch.

Toll, ich hätte das so alleine nicht geschafft, ...zu dick, zu unbeweglich, zu alt, zu weinerlich ;-)

Aber meine Aufgabe als Aufseher, der seine Untertanen herum scheucht, dumme Kommentare abgibt, den Kopf schüttelt und bequem und rauchend im Niedergang saß, war ja nicht ganz so unbequem, diente jedoch der Übersicht des tollen Teams, die klaglos nach meiner Pfeife tanzten ;-)

Nach viel Kopf kratzen war der Eisenklotz dann nach gut 15 Stunden Demontage, hin- und her, am Haken und erblickte einmal mehr das Licht der Welt und landete schnell im VW-Bus von Radek. Was wirklich toll war, ist der Umstand, das wir den Travel-Lift unserer

„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 3

Marina selber bedienen und nutzen durften. Ein enormer Vertrauensbeweis unserer Hafenmeister. Danke an dieser Stelle an die Beiden. Ohne hätten wir einen Mobilkran ordern müssen, um die knapp 700 kg da unten raus zu bekommen. So hat es Zeit und Kosten gespart.

Die Demontage in unserer Werkstatt war dann innerhalb einer Woche nebenbei erledigt, mein erster Verdacht war fast richtig. Nicht die Kolbenringe hatten einen Schaden, sondern die Stege der Kolben zwischen den Ringen waren teilweise gebrochen und haben somit die Verdichtung minimiert und zu viel Öl in den Brennraum gelassen. Zum Glück haben wir tatsächlich noch früh genug gehandelt, da alle anderen Teile des Motors noch ganz gut aussahen und somit die Kosten im überschaubaren Rahmen bleiben würden.

Die benötigten Ersatzteile wurden notiert, Teilelisten und Literatur beschafft, vermessen und Entscheidungen getroffen, was man sicherheitshalber direkt neu macht, was wiederverwendet werden kann, was es noch an Originalteilen gibt, bzw. was besser original, wo reichen kostengünstige Nachbauteile usw., usw.

Die Beschaffung war etwas mühsam, da auch Dichtsätze und weitere Teile, zwar kostengünstig, aber eben nun, seit dem Brexit, aus England zu beschaffen waren. Zoll und Zeit lassen grüßen. Um 25 Positionen dem deutschen Zoll auf zu dröseln war etwas nervig...aber am Ende hat auch das noch funktioniert und die Ersatzteile liefen so langsam Kartonweise in der Werkstatt ein.

Jetzt war zwar alles bereit, wir hatten Mitte Juni, aber ich keine Zeit und keine Nerven mehr, das Baby wieder zusammen zu schrauben, da normale Arbeit zu erledigen war, die etwas Kreativität und Aufmerksamkeit von mir verlangten. Eine Mutterreinigungsmaschine war noch fertig zu konstruieren, zu bauen, zu testen, zu programmieren und auszuliefern. Also nicht direkt am ollen Perkins arbeiten und es ging leider viel Zeit ins Land.

Wo wir beim Thema „zerstören“ waren, gab es am Rande noch eine traurige Begebenheit mit Metropolis, dem Kat Lagoon 420, von Marlis und Frank, auf dem wir schon über 20 mal in den letzten 7 Jahren quer durch Europa unterwegs waren und auf dem wir auch 2025 und 2026 hätten segeln sollen. Einmal mehr ist der Mast umgefallen und das Schiff aktuell unbrauchbar. Zum Glück ist keinem Menschen etwas passiert. Der Vorfall ereignete sich Nachts bei 25 kt, in Böen 35 kt. Wind und ca. 2-3 Meter Welle, etwa 15 Meilen vor der Küste Italiens und war nur durch Glück und Besonnenheit des Skippers in den Griff zu bekommen, so das auch daraus kein wirklicher Seenotfall wurde.

Ein Teil der Crew wurde durch die italienische Küstenwache abgeborgen, die dabei das Heck an einem Rumpf von Metropolis unabsichtlich, aber ordentlich, beschädigten. Der

„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 4

Skipper und 2 erfahrene Crewmitglieder weigerten sich jedoch, den Anweisungen der Küstenwache, das Boot komplett aufzugeben, folge zu leisten und brachten das Boot halbwegs intakt in eine Bucht und ankerten dort dann für eine Woche, bevor Metropolis, dann mit Frank, der sofort anreiste, in den nächsten größeren Hafen mit Werft, gut 40 Meilen, gefahren wurde. Metropolis wartet nun auf Instandsetzung in Italien, Versicherungsfragen ohne Ende. Gutachten, und viele Überlegungen. Frank hat sich schweren Herzens von Metropolis verabschiedet. 2 Jahre früher als geplant, aber verständlich, wenn auch wirklich bitter. Er geht langsam auf die 70 zu und fühlte sich nicht mehr stark und sicher genug, seinen Plan bis zum Ende umzusetzen. Respekt, Frank. Das war eine abenteuerreiche, interessante, schöne und lehrreiche Zeit mit Metropolis und über 40.000 Seemeilen, also gut 2 mal um die Welt, eben nur quer durch Europa und vor Afrika etc. verdienen höchste Anerkennung und seglerischen Respekt.

Auslöser: Ein gebrochener Splint, ein raus gerutschter Bolzen am Vorstag...und zack, weg ist der Mast. Ein Systemfehler bei fast allen Katamaranen, die nur 3 Wanten gesamt haben. Versagt ein Teil, liegt der Mast. Kaputte Segel, kaputte Leinen und Elektronik, Beschädigungen am Rumpf etc. sind die Folge. Nebenbei natürlich auch nicht ganz ungefährlich, da es ja auch Menschen an Bord gibt, die Schaden nehmen könnten.

Das Boot hat bereits einen neuen Eigner, ist angezahlt und so mit nicht mehr für uns verfügbar. Damit sind dann 4 Törns in den kommenden 2 Jahren geplatzt. Schade.

Aber wieder zurück zum Perkins und Manatee.

Nach erfolgreicher Lieferung der Mutterreinigungsmaschine und dem Bau von 2 Elektro-Kränen konnte ich mich dann endlich im August wieder um den Perkins kümmern.

Es begann mit dem Einbau von neuen Zylinderlaufbuchsen, neue Kolben und Kolbenringe, neue Haupt- und Pleuellager für die Kurbelwelle, neue Ölpumpe, neues Überdruckventil, alle Dichtungen neu, neue Stößeltassen, Überholung Einspritzpumpe, Überprüfung der Einspritzdüsen, Überholung Seewasserpumpe, Reinigung aller Wärmetauscher und Teile, neue Filter, Demontage und Montage Ventile im Kopf nebst neu einschleifen usw., usw., also eine Generalüberholung in gut 10 Tagen...immer mal wieder Kleinkram für Kunden zwischendurch, aber hauptsächlich Perkins, der dann auch freudig und nach Plan zuverlässig seine Arbeit wieder aufnahm und prima auf dem Hof gut 10 Stunden einlief. Ein vorsorglicher Öl- und Filterwechsel. Kontrolle des Ventilspiels...und fertig für den Einbau.

Mit dem Hafen war dann ein Einbautermin 3 Wochen später vereinbart, wo wir wieder den

„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 5

Lift für uns zur Verfügung hatten. Radek nahm sich auch wieder ein Wochenende Zeit, obwohl er gerade das Dach an seinem Haus selber neu eindeckt. Danke für Deine Freundschaft und Hilfsbereitschaft Radek. Das ist wirklich außergewöhnlich und einmalig.

Nebenbei hatten wir uns im Vorfeld noch um zig andere Dinge gekümmert. Antifouling, Lacke, Schutzkleidung, Gasmasken, Pinsel, Roller, Spachtel, Spachtelmasse, Grundierungen, Klebebänder, Isolierung, Opferanoden usw. usw. mussten eingekauft werden, um im weiteren Verlauf auch das Unterwasserschiff und kleinere Macken auszubessern und neu zu lackieren.

Gesagt, getan.

Birgit und ich fahren mit randvollem Vito, aber ohne Perkins, bereits am Donnerstag Morgen, 18.09., nach Workum um den Einbau ab Samstag, den 20.09. vorzubereiten.

Auf dem Plan stand Bilge reinigen, eine Undichtigkeit im Druckwassersystem zu finden und zu beseitigen. Wellendichtung kontrollieren und weitere Kleinigkeiten.

Vorgefunden haben wir Manatee nach 4 Monaten Abwesenheit eigentlich ganz gut, aber es gab ärgerliche und vermeidbare Verluste. Als wir ankamen, mussten wir feststellen, dass die 3 Verbraucher Batterien, die wir erst in 06/24 erneuert hatten, tot waren. Mist und ärgerlich. Wir hatten Manatee nicht am Landstrom und vergessen, den Wechselrichter abzuschalten, der ein paar Watt Ruhestrom zieht, auch wenn alle Stromkreise getrennt sind, durch die 4 Hauptschalter. Die Akkus waren auf 3,2 Volt (12V nominell) leer gesaugt und somit defekt...also tiefst entladen, was die Zellen nachhaltig schädigt. Selbst wenn man sie mit Tricks wieder aufladen könnte, ist die Kapazität im Eimer. Ein teurer und vermeidbarer Schaden. Egal. Die 4. Batterie, unsere Starterbatterie, die noch 12,5 Volt hatte, da nicht am Wechselrichter, wurde kurzerhand umfunktioniert und als Verbraucherbatterie eingesetzt. Somit hatten wir dann wieder ein funktionierendes 12V System, Beleuchtung, Kühlschrank, Wasserpumpe etc.

Die undichte Stelle im Druckwassersystem war schnell lokalisiert, eine Kunststoffpumpe, die ohne Strom, per Fußpedal zu betätigen ist und Frischwasser an der Spüle liefert, war schon mehrfach durch die Voreigner repariert, aber nun endgültig undicht. Ein Backup-System, falls man Wasser zapfen möchte, aber keinen Strom zur Verfügung hat, oder die elektrische Druckwasserpumpe streiken würde. Auf langen Passagen durchaus sinnvoll um dann Trinkwasser zu zapfen.

Im lokalen Bootsshop konnten wir eine neue Pumpe selber Bauart bekommen, jedoch von den Anschlüssen auf der falschen Seite. Das lies sich aber durch ein einfaches auseinandernehmen und anders herum zusammenbauen lösen und war schnell erledigt und dicht.

„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 6

Eine neue Batterie selber Größe und Hersteller konnten wir auch noch ergattern, um dann wieder Verbrauchs- und Starterbatterie zu haben. 2 weitere sind bestellt und werden beim nächsten Besuch eben noch wieder dazu gebaut.

Birgit hat dann die Bilge mit Bremsenreiniger und einem Haufen Lumpen komplett auf Hochglanz gebracht.

Ein kleiner weiterer Schaden war noch eine kleine Undichtigkeit der provisorisch aufgesetzten Schiebeluke, was zu einem unschönen Fleck auf einem Fußbodenbrett geführt hatte. Dieses ließ sich aber mit etwas feinem Schleifpapier und etwas Klarlack schnell wieder halbwegs hübsch machen. Wenn man es nicht weiß, fällt es nicht auf und irgendwann sind die Bodenbretter dann auch eh mal zum neu lackieren fällig.

So weit so gut. Wir waren klar Schiff und bereit für den Wiedereinbau des Motors.

Radek kam pünktlich um 8.00 Uhr am Samstag Morgen mit dem Perkins im VW-Bus unter den Lift gedieselt. Wir konnten nach einem kleinen Frühstück und zwei Kaffee und ein paar Zigaretten direkt durchstarten. Kuchenbude, Sprayhood, Lukengarage waren schnell wieder runter. Die Achterwanten auch, damit wir mit dem Lift weit genug über das Loch im Schiff kamen.

Der Wetterbericht kündigte ab 14.00 Uhr Regen an. Etwas, was man nicht brauchen kann, wenn im Schiff dann alles nass würde.

Also Vollgas. Die Zeit drängte.

Unser Plan, den Motor komplett montiert ins Schiff zu bekommen scheiterte im ersten Anlauf leider, weil wir beim Ausbau nicht ganz genau messen konnten, da ja einige Anbauteile demontiert waren. Es scheiterte an 1 cm eines Anschlusses am Thermostatgehäuse. Also Wasserkasten ab, Lichtmaschine auch.

So haben wir ihn dann mit den meisten Anbauteilen dran, auf den mm den durch den Niedergang gequetscht.

Die zweite Herausforderung: Wie neigen und drehen, das wir ihn wieder auf die Lager bekommen? Das war etwas wie Tetris in groß...aber auch das gelang nach 2...3 Anläufen auf den mm genau. Sieg ;-)

Mit pünktlich einsetzendem Regen war die Bude wieder zu und wir erleichtert. Die zuvor demontierten Teile waren flott wieder montiert. Die Propellerwelle schnell am Getriebe angeflanscht. Das ging dann bis zum frühen Abend Schlag auf Schlag weiter, so dass für Sonntag nur noch wenige Schläuche, Elektrik und Züge anzuschließen waren.

Ein lecker Abendessen im Strandrestaurant und natürlich ein paar kalte Bier versüßten uns den Feierabend.

„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 7

Am Sonntag war dann der Rest schnell erledigt. Gegen Mittag war alles wieder an Ort und Stelle. Elektrik dran, Züge justiert, innere Kühlkreislauf wieder befüllt. Radek konnte dann auch umgehend wieder abreisen, um am Montag mit seinem Dach weiter machen zu können. Super Job, alles bestens geklappt.

Den Probelauf nahmen wir dann am Montag Vormittag vor, nachdem wir wieder auf unserem Standplatz zurück waren. Dafür musste Manatee wieder mit dem hydraulischen Fahrheber umgesetzt werden, was Marko, unser Hafenmeister, direkt am Montag Morgen als erstes erledigte.

Wie erhofft, lief alles bestens. Der Motor sprang sofort an, alle Anzeigen und Geber funktionierten, Lichtmaschine usw. alles bestens, alle Kabel wieder richtig angeschlossen. Dabei hatten viele farbige kleine Kabelbinder und viele Fotos geholfen, alles wieder schnell und richtig anzuschließen, die wir bei der Demontage entsprechend angebracht und fotografiert hatten. Handy ist da eine Super Sache :-)

Das Thema Motor war damit erledigt.

Birgit und ich bauten dann im weiteren Verlauf den Boden wieder ein. Die vorbereitete Strebe musste noch Schiff seitig angebohrt werden, einige Senkungen angebracht und Gewinde geschnitten werden. Dann noch Rostschutz drauf und montieren. Bodenbretter rein. Beim Zusammenbau des Bodens fiel uns noch zufällig eine kleine Undichtigkeit am Steuerbord-Füllstandgeber des Trinkwassertank auf, die wir dann auch noch schnell beseitigt haben. Boden also wieder drin.

Nächste Baustelle am Dienstag dann: Endgültige Montage Niedergang und Schiebeluke mit neu verkleben und abdichten des Blech der Luke am Dach unter der Garage. Rahmen montieren, Deckenpaneele wieder rein schrauben, Lampen montieren usw. usw. Am Dienstag Abend waren wir dann mit den Salon-Arbeiten fertig, nachdem Birgit noch pingelig das Podest für die Sitzecke Motor seitig Wärme- und Schalltechnisch neu isoliert hatte. Das Sturzbrett, welches vormals ein geleimt war, haben wir auch demontierbar wieder eingebaut, um ggf. deutlich schneller wieder demontieren zu können. Eine kleine, aber feine Verbesserung, die Radek beim Ausbau 3 nervige Stunden Frimelei, Geduld und Geschick gekostet hatte, das Brett heile zu demontieren, trotz Kleber und Leim. Bodenbrett Sitzecke wieder rein und Tisch montieren. Fertig.

Der Rest ist schnell erzählt. Unterwasserschiff und Antifouling und ein Anfahrtsschaden am Heck, sowie 2..3 kleine Roststellen beschäftigten uns die nächsten Tage ganztägig. Wir entrosteten, Rostumwandelten, spachtelten, schliffen, lackierten, rollten, bis alles fertig

„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 8

war.

Mehrere Schichten und alles fein und sauber. Eine reine Fleißarbeit, ohne große Ahh-Haa-Effekte.

Dazwischen versüßten wir uns die Abende mit lecker Essen, ein paar Bier und gesundem Schlaf, da immer schlapp und kaputt. Wer viel arbeitet, hat tatsächlich keine Energie mehr für Blödsinn ;-)

Manatee war dann am Montag, dem 29.09. bereit zur Wasserung. Marko setzte sie mit dem Lift gegen 14⁰⁰ Uhr wieder ins Wasser. Ein kurzer Check, ob alles dicht ist...Gurte weg, Motor an, Kühlwasser kommt, Gang rein...und los ging es. Ein schöner Moment bei bestem Wetter, wieder auf dem Wasser zu sein. Wir fuhren 3 Meilen den Kanal auf und ab. Tankten noch 100 Liter synthetischen Diesel (keinen Ärger mit Dieselpest) nach, pumpten Schmutzwasser ab und führen zurück in den Hafen in unsere Box und legten Manatee direkt an 8 Leinen...die Herbst- und Wintersicherung um bei Stürmen unbemantes durch den Hafen cruisen, ohne Besatzung, zu verhindern. Ja, es passiert immer mal wieder, das eine Leine reißt oder durch scheuert. Versicherungsbedingung im Hafen.

Nach erneuter Kontrolle der Bilge und der Anschlüsse am Motor etc., machten wir klar Schiff, spannten noch die beiden Achterstagen auf 15%, sicherten die Spannschlösser. Unsern Püngel zusammen gepackt und zum Auto gekarrt und ab nach Hause. So gingen 14 intensive und spannende Arbeitstage zu Ende.

Ganz schön aufwändig, viel Arbeit, hunderte kleine und große Dinge, die einfach passen müssen. Eigner sein, verpflichtet. Ein Boot ist und bleibt eine kostspielige und teils nervige Dauerbaustelle, vor allem wenn alles Top sein soll.

Gesamtaufwand für uns: Ca. 12.000 Euro Material und Nebenkosten.

Für Eigner, die nichts selber machen können: Ca. 40-45.000 Euro incl. Arbeitslöhnen.

Von daher...alles tutti, alles bestens ;-)

Wenn Ihr das nächste mal auf dem Deich sitzt und ein Segelboot romantisch am Horizont vorbeizieht...denkt mal an die Realität ;-)

Ich hoffe, das bleibt der letzte, lange Bericht und Logbucheintrag für 3 lausige Seemeilen auf einem Segelboot unter Motor und einer Sommersaison ohne Segeln.

Jetzt kommt der Herbst...und uns zieht es magisch aufs Wasser :-)

„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 9



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 10



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 11



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 12



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 13



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 14



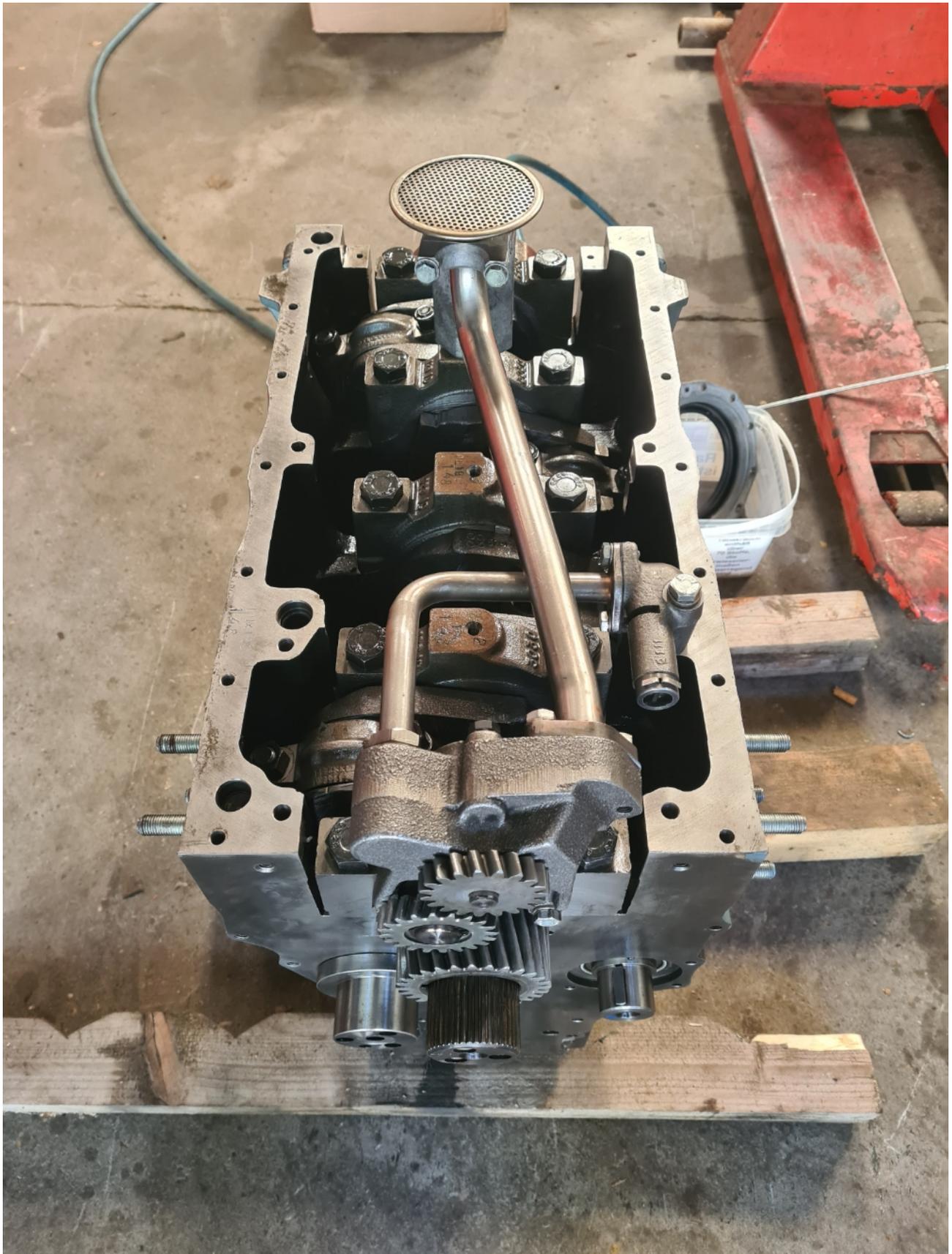
„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 15



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 16



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 17



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 18



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 19



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 20



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 21



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 22



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 23



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 24



„Logbuch“ (Törnberichte und News)

Segelyacht „Manatee“

von Birgit + Christoph Brune

Motiva 43 DS MMSI: 211 217 980 / Reg.: DU-E 669 / Call-Sign: DJ 2894

Seite: 25

