

## EINWINTERN 2. Teil

\* TRAILER  
ALS BOCK

\* ÜBERWINTERN  
IM GARTEN



Damit die Reifen Ihres Trailers nicht so enden, wie die „platten Latschen“ dieses Sliptrailers, sollten Sie unbedingt das Fahrgestell Ihres Trailers durch Aufbocken entlasten. Das geschieht am besten durch Unterfütterung



des Rahmens mit Stapeln von Holzklötzen. Optimal ist eine solide 5-Punkt-Lagerung.

H.-G. Kiesel



# Den Trailer zum Bock gemacht

**W**ird der Trailer als Winterlagerbock für das Boot genutzt, sollte man ihn fachmännisch aufbocken, um die Lager, Stoßdämpfer und vor allem die Reifen zu entlasten. Unterläßt man dies, werden die Reifenkarkassen mit der Zeit an den Auflageflächen hart und brüchig. Sie laufen dann unrund. Beim Fahren können schlagende Geräusche auftreten, schlimmstenfalls fliegen Teile des Profils davon. Hält man dann nicht an, platzt am Ende der Reifen und ein Unfall ist kaum noch abzuwenden.

Um einen Doppelachs-Tracker mit einem etwa 1,5 Tonnen schweren Boot aufzubocken, benötigt man etwa zwanzig große Fichtenholz-Klötze im Format 40 x 20 x 8 sowie fünf kleinere Klötze im Format 20 x 20 x 8 Zentimeter. Sie sind im Holzhandel für den Zimmereibedarf erhältlich. Je fünf Holzklötze ergeben einen Stapel. Zusätzlich dienen kurze, dünne Brettabschnitte dem Niveauegleich.

Zum Anheben von Trailer und Boot eignet sich am besten eine Dune-Craft, so

**Bootsanhänger und Lagerbock in einem – das spart Geld und ist praktisch. Der Trailer braucht aber Stützen, sonst macht er schlapp.**

heißen die schweren Kurbelheber der professionellen Transporteure. Sie heben mit dem Stempel oder einem seitlichen Lastarm. Ihr Hubweg ist lang genug, so daß ein Arbeitsgang ausreicht. Auf den mechanischen Wagenheber vom Pkw würde ich nicht verlassen, der ist in der Regel zu schwach ausgelegt. Lediglich hydraulisch arbeitende Stempelheber können solche Gewichte lupfen. Achten Sie vor dem Kauf darauf, daß der Stempel beziehungsweise der Hubarm unter die Trailerholme paßt. Sonst muß damit gerechnet werden, daß man „in Portionen“ anheben muß, wobei abwechselnd Trailer und He-

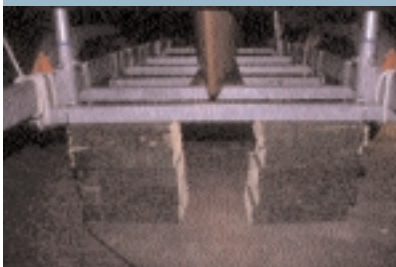
ber mit Klötzen zu unterfüttern sind. Vom Gewicht her sollte so kalkuliert werden, daß er mindestens die Hälfte des Gesamtgewichts von Trailer und Boot (Ausrüstung nicht zu vergessen!) anheben darf.

Vor dem Abbocken im Frühjahr ist ein Trailercheck fällig: Lichtleiste kontrollieren, alle Lampenkontakte auf Korrosion untersuchen und mit Kontaktspray behandeln. Kontakte der Trailer-Elektrokupplung gegebenenfalls mit feinem Schleifpapier von Korrosionsbelag befreien und ebenfalls einsprühen. Alle Schmierstellen laut Trailer-Wartungsplan mit der Fettpresse abschmieren. Alle Muttern der Holmverbindungen nachziehen. Prüfen, ob sich die Räder ohne Schleifgeräusche leicht von Hand drehen lassen.

Ganz wichtig: Vor dem Anheben des Trailerrahmens die Handbremse immer fest anziehen! Nach dem Aufbocken unbedingt wieder lösen, sonst ist sie im Frühjahr fest. Beim Abbocken die Räder mit Keilen sichern, sobald die Reifen den Boden berühren. *Harald Schwarzlose*



Die aus einer breiten Holzbohle zugesägten Klötze können sicher aufeinander gestapelt werden (möglichst nahe der vorgesehenen Position). Das Hebewerkzeug in der Mitte des achteren beziehungsweise vorderen Quer-



holms ansetzen, gegebenenfalls mit einem Brett unterfüttern. Den Stapel Klötze als Ganzes unter die Holme schieben. Für die Unterfütterung der Anhängerdeichsel genügt auch ein niedrigerer Stapel.

Die Räder sollten den Boden nicht berühren. Im Frühjahr sicherheitshalber den Reifendruck kontrollieren. Hat ein Reifen schlappgemacht, bekommt man ihn für die Fahrt zur Tankstelle am einfachsten mit einer Fußpumpe wieder in Form.



## Winterschlaf der persönlichen Habe

Nur in beheizten Lagerhallen kann man seine Siebensachen getrost den Winter über an Bord lassen. Ansonsten heißt es: Ausräumen, damit nichts verrottet oder kaputtgefriert.

Daß die Betten oder Schlafsäcke zur Pflege nach Hause kommen, ist wohl selbstverständlich. Nach Pflegeanleitung (oder mit Feinwaschmittel) handwarm waschen, gut durchtrocknen lassen, luftig und staubgeschützt (Leinenbeutel oder alter Bettbezug) aufbewahren. Bleiben die Matratzen an Bord (hochstellen und die Stauräume darunter öffnen), wenigstens die Bezüge zum Waschen mit nach Hause nehmen. Selbst die geringsten Salzspuren im Gewebe sorgen für permanente Durchfeuchtung.

Die Bekleidung gehört komplett nach Hause und ist durchzuwaschen, auch wenn sie länger nicht getragen wurde und im Schapp gelegen hat. Gleiches gilt für Ölzeug; waschen Sie es nach Pflegeanleitung der Hersteller maschinell oder per Hand in der Badewanne. Fragen Sie Ihren Fachhändler, ob Sie eventuell nachimprägnieren sollten. Alles luftig aufhängen. Lederstiefel und -schuhe vom Salz befreien, gegebenenfalls sogar auswaschen, sehr gut durchtrocknen und mit den speziellen Fetten für Seestiefel behandeln. Gummistiefel auch von innen waschen. Alles auf Schäden untersuchen. Hart gewordene Sohlen sind nach Behandlung mit Schmirgelpapier wieder (fast) wie neu.

Karten und nautische Unterlagen werden bei Feuchtigkeit wellig, Bücher quellen auf oder „gehen ganz aus dem Leim“. Für alles Papierne gilt daher: Herunter damit vom Schiff!

Leeren Sie die Petroleumlampen, denn der Brennstoff kann im Winter ausflocken und dem Docht zusetzen. Suchen Sie alle Schapps und Stauräume (Bilge nicht vergessen) nach Lebensmitteln ab (auch Dosen halten nicht ewig; auf das Ablaufdatum achten). Kaputtgefrorene Getränkeflaschen sorgen für eine Riesenschweineerei im Schiff!

M. Naujok →

## EINWINTERN 2. Teil

\* TRAILER  
ALS BOCK

\* ÜBERWINTERN  
IM GARTEN

**Die Yacht direkt am Haus erspart das Winterlager in der Werft. Ideal für Eigner mit viel Platz, toleranten Nachbarn und Gewässernähe.**

# Der Bock im Garten



Das Schiff vor der eigenen Haustür – immer erreichbar und immer unter Kontrolle. Für viele Eigner der Idealzustand. Die Nachbarn dürfen darunter aber nicht leiden.



Werkstatt und Lager direkt am Boot. Wer seine Yacht im Garten hat, geht nur kurze Wege und kann sich die Arbeit nach Lust und Laune einteilen. Bei Mal- und Lackierarbeiten ist die Nähe besonders vorteilhaft.

H. Schuldt

**H**auptstraße Nummer 13 in einem kleinen Dorf an der Elbe, das zwischen Hamburg und Brunsbüttel liegt. Hier reihen sich die schmucken, kleinen Einfamilienhäuser aus rotem Backstein dicht aneinander.

Die Nachbarn in Nummer 15 müssen tolerante Menschen sein. Sie dulden klaglos, daß zwischen November und April in ihre Küche kaum ein Sonnenstrahl fällt, denn die dunkelblaue Lkw-Plane über dem Gerüst auf der Garageneinfahrt von Hausnummer 13 wirft einen dauerhaften Schatten. Unter ihr hält eine ausgewachsene 10-Meter-Yacht ihren Winterschlaf.

Im Garten, verbunden mit dem Haus, gibt es einen kleinen Anbau. Hier steht eine Werkbank mit Schraubstock. An den Wänden hängen Maulschlüssel, Schraubendreher, Schiffersatzteile vom Impeller bis zur Posi-Lampe. Kurzum alles, was das Seglerherz im Winterlager begehrt.

Das Schiff vorm Haus ist eine bequeme Sache, die aber manchmal nur schwer zu realisieren ist. Eigentlich bedarf es einer Genehmigung der Bauprüfungsabteilung des zuständigen Bauordnungsamtes. Die Einzelheiten für eine „Bauliche Anlage“ sind im Bauordnungsrecht der Länder genauestens festgehalten. Besonders zu beachten sind die Abstände zu Nachbargrundstücken und Gebäuden sowie der „gestalterische Gesamteindruck“.

Wer eine solche offizielle Genehmigung beantragen will, der muß auf einen längeren Behördenweg vorbereitet sein. Einfacher geht es sicherlich auf dem „kleinen Dienstweg“. Wer die Nachbarn über sein Vorhaben informiert und sich mit ihnen einigt, kann versuchen, die Behörden frei nach dem Motto „Wo kein Kläger, ist auch kein Richter“ zu umgehen.

Unser Eigner vor den Toren Hamburgs hat jedenfalls Glück mit seinen Nachbarn und genießt alle Vorteile des Winterlagers vor der Haustür.

Heiner Schuldt

### Vorteile

- Kürzeste Wege zwischen Boot und Boden beim Ein- und Ausräumen.
- Keine eingeschränkten Öffnungszeiten, wie bei Winterlagerbetrieben vielfach üblich.
- Der Eigner hat die Möglichkeit, zu jeder Tages- und Nachtzeit „schnell mal eben“ an sein Schiff zu kommen.
- Lange Anfahrtswege zum Winterlager entfallen. Daher lohnt der Gang zum Schiff auch während der Woche nach Feierabend.
- Ständig stehen fließend (Warm-) Wasser und Strom zur Verfügung. Man kann das Schiff beliebig durchheizen, und die Batterien lassen sich über das Ladegerät optimal versorgen, können also an Bord bleiben.
- Das Schiff steht den langen Winter hindurch unter eigener Aufsicht.
- Einsparung der Kosten für Lagerhalle oder Außenliegeplatz.

### Nachteile

- Die Kosten für den Landtransport sind recht hoch. Für einen Weg von ungefähr 15 Kilometern können je nach Schiffsgröße 550 Mark und mehr pro Strecke anfallen.
- Ein einziger nörgeliger Nachbar in der Straße genügt, um großen Ärger mit der Obrigkeit zu bekommen, denn offiziell ist diese Art der Lagerung eine „bauliche Anlage“, die ein langwieriges Genehmigungsverfahren des Bauordnungsamtes erfordert und jedes Mal mehrere hundert Mark sowie viel Zeit und Nerven kostet.
- Bei Mietobjekten droht auch das Veto des Eigentümers. Sein Einverständnis sollte schriftlich vorliegen.