

Skippertrainingstörn

11. bis 18. Juni

Corona ist nicht weg, auch wenn sich das an der Küste so anfühlt.



Den frischen Test bringen alle mit, doch als ich für den Abend fünf Plätze in der Altdeutschen Bierstube (ADB) reservieren will, ist klar, für die Innengastronomie brauchst Du einen frischen Test, nicht älter als 24 Stunden. Da bekommst du als Skipper eine ganz neue Arbeitsplatzbeschreibung. Wie wär's mit Herbergsvater? Tests organisieren, Gepäck abholen, Einkauf bunkern, aber da helfen schon alle mit. Wie in der Jugendherberge eben.

Sabine und Frank sind gegen 1500 an Bord und bringen mit, was man für eine sechsmonatige Expedition an Ausrüstung braucht. Da sich die Crew bereits im Vorfeld per Videokonferenz abgestimmt hat, wundert es nicht, dass Guido und Peter, mit vergleichbaren Klamotten einchecken. Weil Guido und Peter aus dem tiefen Süden anreisen müssen, haben Sabine und Frank bereits den Einkauf erledigt. Nachdem alles verstaut ist, wird der Dampfer leicht kopflastig, jetzt stimmt endlich die Wasserlinie wieder. Es ist mehr als genug genug für alle da.



Rechts neben dem Skipper Sabine, die bereits mehrere Törns mit der „Kalami Star“ gesegelt ist. Guido ist schon zu Zeiten gesegelt, da wurde die Position noch mittels Funkpeiler oder Loran C bestimmt. Leider war er seitdem nicht mehr auf dem Wasser, der Seemann will bei uns in die Wiederaufbereitungsanlage. Peter hat im letzten Jahr die SKS-Prüfung absolviert und wird „nur“ den nächsten Schritt machen. Frank kennt Yacht & Skipper schon lange, eine bunte Mischung also, „meine Wundertüte“ für eine Woche.

Die zu erwartende Wetterlage macht die Törnplanung nicht leicht. Windy bringt zwar etwas Licht ins Dunkel, aber ob der Plan aufgeht? Samstag in der Landabdeckung nach Neustadt, Sonntag durch die Häfen der Lübecker Bucht mit Ziel Travemünde (Böbs Werft). Montag weiter nach Kühlungsborn, Dienstag bis Warnemünde, bzw. Rostock. Am Mittwoch rüber nach Burgstaaken/Fehmarn mit später Nachtfahrt weiter nach Heiligenhafen. Zum guten Schluss

am Donnerstag Fehmarn Rund mit Ziel Heiligenhafen, alternativ Hafen- und Bergemanöver. So weit der Plan ...

Samstag, 12. Juni: Heiligenhafen – Neustadt

Wo ist nur das sommerliche Wetter geblieben? Draußen ist es graugrau und ein kräftiger Wind aus Nordwest gibt mächtig an. Die Crew hat wohl nicht so gut geschlafen, „... die erste Nacht“, aber inzwischen die Klamottenberge abgebaut. Das Expeditionsgepäck wurde gesichtet, gelichtet, im Auto verstaut und so langsam haben wir wieder Platz unter Deck. Für das Frühstück müssen wir ganz tief in den Kühlschrank tauchen, bis wir an die richtigen Sachen kommen: „Hallo, das Nutella ist im Wandschrank bei der Spüle!“

Die Sicherheitseinweisung wird (wieder mal) sehr intensiv, aber die Crew ist neugierig, hat viel zu viele Fragen und gewinnt neue Erkenntnisse. Die Wiederaufbereitungsanlage liefert ... ab 1230 geht's an Deck weiter. Zu guter Letzt binden wir schon jetzt das 2. Reff ins Groß. Allemal sicherer und besser als auf dem Wasser. Dabei stellen wir fest, dass die Krancrew das 2. und 3. Reff vertauscht hat, also die Reffleine wieder raus und erneut verwechselt, erledigt

Um 1330 legen wir bei diesem Wetter ab:

Westliche Ostsee: West 4 bis 5, langsam zunehmend 6, nordwestdrehend, anfangs strichweise Schauerböen, See zunehmend 1,5 Meter

Beim Ablegen führen wir wegen des starken Seitenwindes die Leevorleine über die Sorgleine auf der Luvseite. Damit können wir die Yacht bei der Rückwärtsfahrt stabil in der Mitte halten. Was buchstäblich schiefgeht, der Flaggenstock findet sein unverdientes Ende am Achterpfahl. Selber Schuld Skipper, allen Crews erzählst du immer, bei Hafenmanövern den Adenauer reinzunehmen, damit es keinen Bruch gibt! Nun denn, 125 € futsch und wer den Schaden hat ... oder doch nicht? Der Segelmacher behauptet immer noch, „... der ist unkapputtbar!“ Bin mal gespannt, was Sascha jetzt dazu sagt.



Vor dem Kommunalhafen setzten wir das gereffte Groß und segeln das Fahrwasser seewärts. Wie man sieht ist die Crew guter Dinge. Wenig später nehmen wir die Genua dazu und stellen die auf 50 %. Wir segeln raum und rutschen hinter dem Graswarder langsam in die Welle. Die Kaltfront ist seit ein, zwei Stunden durch, wir bekommen Rückseitenwetter und müssen mit Schauerböen rechnen, wie man hier unten gut sehen kann. Da kommt was auf uns zu!



Na klar klettern wir jetzt in die Segelklamotten und bereiten uns auf mehr Wind und kräftige Schauer vor. Der Wind nimmt denn auch zu, wir messen in der BÖe 27 Knoten, Bft. 6.



Vor der Sundbrücke werden Bodenproben für den Tunnelbau gezogen. Zwei Plattformen, auf jeder Seite des Fahrwassers, werden von einem Überwachungsfahrzeug bewacht. Auf der Ostseite der Brücke segeln wir Vorwind (Schmetterling) bis Tonne 15 und setzen Kurs auf Dameshoved ab. Inzwischen haben die Rudergänger gewechselt, jede/r fährt 60 Minuten. Es weht zwar immer noch kräftig, aber in der Landabdeckung kaum Welle – richtige Kursentscheidung für den ersten Tag.

Daniel von der „letzten“ Crew hat uns nicht vergessen: Oha, sehe gerade, es geht los. Bei dem Wetter können die Rudergänger ja zeigen, ob sie für alle Wetterlagen Klamotten dabei haben. Wünsche gute Fahrt.

Danke Daniel, die Fotos sind angekommen, aber diese Bande lässt mir keine Zeit zum Entpacken. Auch Martin wäre wohl gern an Bord und schickt gute Wünsche: Für euren Törn wünsche ich euch viel Spaß. Zumindest werdet ihr wohl eher ins Segeln kommen, als letzte Woche. Liebe Grüße, Martin. Na prima, Uli P aus H schließt sich an, vielen Dank Dschunxx.



Um 1630 haben wir Dameshoved (oben) querab, neuer Kurs Pelzerhaken Süd. Die Yacht läuft super, auch jetzt beim Anlieger steht in der Regel die 7 vor dem Komma und das im 2. Reff, Genua 50 %! Frank (unten) meint, „feinstes Burkasegeln!“



Es hört nicht auf mit dem schaurigen Wetter, vor Grömitz legen wir zwei Sonnenschüsschen hin, Genua noch kleiner. Habter den letzten Sponnenschuss nicht gehört? Um 1815 haben wir Pelzerhaken Süd querab, wir nehmen die Genua weg, es ist wirklich genug mit dem Mistwetter, doch jetzt, 10 Minuten vor Neustadt, hört der Regen auf. Gibt's doch gar nicht.

Ortswechsel: In Wilhelmshaven liest ein angehender Eigner, dass die Krancrew die Reffleinen vertauscht haben soll und kommentiert das auf seine Weise: Das kann ich mir bei der besten Krancrew der „Kalami Star“ im Jahre 2021 gar nicht vorstellen, die Hunde!!! Du hast Recht Martin, vermutlich hat jemand aus der neuen Crew diesen Sabotageakt angezettelt, kennste einen, kennste alle!



Um 1840 ist das Groß geborgen wir motoren rein nach Neustadt. An Backbord (oben) die Ancora Marina, voraus Bundesmarine, an Stb. der Stadthafen. Im Stadthafen findeste keine



Lücke, dafür einige Mitbewerber. Der Skipper einer Najad dreht plötzlich durch und rauscht mit 6 knts., Sog & Wellenschlag an den Motorbooten vorbei. Die Dschunbxx auf den Motorbooten flippen aus, nur Guido bleibt so was von cool und legt uns in eine 11,56 m kurze Lücke, die „Kalami Star“ misst 11,55 m. So muss das! Um 1900 sind wir nach 33 nm fest in Neustadt.



Der Kellner von nebenan ([Klüvers Brauhaus](#)) nimmt die Tischreservierung entgegen, besser geht's nich. Aber was war das für ein Törn, das ging ja richtig ab. Crew & Skipper sind sehr zufrieden. Nach dem Platzwechsel – im Hintergrund die „Kalami Star“ – eine wirklich gelungene



Überraschung: Mit dem naja Traditionssegler „Mirounga“ gleiten leicht verspielte Takte Freejazz vorbei. Der Saxophonist will gar nicht mehr aufhören und wir sind regelrecht aus dem



Häuschen. Als würde der durchaus anstrengende Segeltörn im (immer noch starken) Wind verwehen, bin ich von dieser Stimmung regelrecht beglückt – und das nicht vom Anlegebier.



So geht Segeln! Tipp: [Klüvers Brauhaus](#) ist eine gute Adresse. Gute Nacht.

Sonntag, 13.06.: Neustadt – Travemünde

50 % der Crew meldet, dass sie letzte Nacht „schon ganz gut“ geschlafen hat, der Rest schläft sowieso super. Da gibt es also noch Entwicklungsbedarf. Heute starten wir zunächst wieder mit der Theorie. Der Skipper holt seine gefürchtete Flipchart raus und jetzt wird an- und abgelegt als gäb's kein Morgen. Theoretisch klappt das, danach Kurs & Wetter:

Westliche Ostsee: Nordwest 6, abnehmend 3 bis 4, südwestdrehend, See 1,5 Meter

Bevor wir Ablegen kommt der Hafenmeister, sieht den Schiffsnamen und begrüßt mich mit Herr Müller! Dem Herrn Müller knöpft er 20 € ab und den grüße ich jetzt an der Nordseeküste. In Neustadt legt die Crew nach einem langen Palaver um 1200 durch Eindampfen in die Vorspring ab. Das hat schon mal geklappt. Jetzt trainiert die Crew (mit viel Platz) wenden auf engem Raum, danach geht es in die Vor- und Rückwärtsfahrt. Wichtig, den kräftigen Wind beachten und jede Drehbewegung, egal ob vorwärts oder rückwärts immer gegen den Wind. Bei viel Wind spielt der Radeffekt keine nennenswerte Rolle. Vorbei an der Bundesmarine (rechts) weiter in die Ancora Marina. Der erste Test beim Anlegen in der Box wird zu einem Lehrbeispiel, wie man es nicht macht und da hat der Skipper seine Aktien drin:



Zwischen zwei dicken Motorbooten bekommt er seine Achterleine nicht über den Pfahl, die Luvachterleine erreicht ihr Ziel, rutscht aber von der Klampe. Und am Ende stehen beide Vorschiffsleute auf dem Steg und niemand auf dem Vorschiff. Die Fehleranalyse ernüchternd, der Lerneffekt riesengroß.

Weiter unter Genua nach Niendorf. Der Wind weht immer noch mit 15 – 18 Knoten aus WNW.



Wie man oben sieht ist hier der Urlaub zuhause und freie Liegeplätze ... gibt's leider nicht.



Woran das liegt? Seit Corona bleibt der Deutsche an sich im eigenen Land. Jede, auch noch so alte Yacht, ist verkauft, die Dauerliegeplätze ausverkauft. Hinzu kommt, dass niemand wegfährt, die Einreise von Dänemark nach D ist wohl erst ab 1. Juli komplikationslos möglich.



Ganz hinten im Hafen tut sich eine Lücke auf (oben), ein einheimischer Segler gibt uns den Tipp, an den Platz eines Fischdampfers zu gehen, der erst heute Abend erwartet wird. Der Zufall will, dass Guido an der Reihe ist, der schon gestern in die schmale Parklücke vor Klüvers Brauhaus manövriert ist. Allerdings müssen wir vorab einige Touris von der Pier scheuchen, damit niemand gefährdet ist. Bei 18 Knoten Wind leitet der Ruf: „Achtung, Fahrschule legt an!“ eine allgemeine Fluchtbewegung ein. Alle Touris nehmen Reißaus, alle, nur diese Drei nicht. Nein, erst wird aufgeessen ... und den Rest bekommt der Hund. Ich fasses nicht!





Was essen möchte die Besatzung auch, nur deshalb sind wir hier, und es dauert Sekunden, da ist Peter mit den gewünschten Fischbrötchen zurück. Die Crew total happy und so langsam kehrt auch der Sommer zurück. Allein zum Essen sind wir nicht hier, eindampfen in die Vorspring und rückwärts wieder raus. Rüber nach Travemünde!



Den Blick auf die Seekarte (rechts) nicht vergessen und eine Stunde später stehen wir vor der Haustür von Travemünde – im Gegenlicht. Peter dreht im Passathafen und anschließend im Fischer- und Sportboothafen eine Runde, bevor er uns in der Böbswerft in die Box bringen soll.



Eine dicke Motoryacht kommt uns dabei in die Quere – wir kommen von rechts, doch in Sportboothäfen gelten keine Regeln. Die „gegnerischen“ Skipper müssen sich per Sichtkontakt verständigen. Alles zigmal durchgeklagt. Dann endlich freie Fahrt und schon wieder ist alles anders: Rückwärts an den Schwimmsteg heißt, kurze Leinen achtern, lange vorn, aber das klappt beinahe perfekt, jedenfalls achtern. Um 1730, legt uns Pe-



ter nach 17 sm (Gesamt 50) butterweich an den Steg. Beim Anlegeschorlenbier wird vor dem Tagesfeedback die Tagespigmentierung gemessen. Heute erreicht Sabine mit 1.814,2 Lumen die Pool Position, doch die Dschunxx holen mächtig auf, brauchen wir eben kein Licht. Kuckstu



Vorseite! Während der Schreiber schreibt, bereitet die Crew ein Sternemenue vor. Filet de Porc Capitain, avec une creation du fromage et nouilles de Baltic. Dazu wurde soufflet au carotte



gereicht. Die Crew wurde mit einem vin rouge der stark an Waldfrüchte und saftige Sauerkirschen erinnerte und im Gaumen mit ausdrucksstarker Saftigkeit ein Intermezzo voller Geschmeidigkeit und Aromenfülle nach Schokolade und Amarenakirsche glänzte. Daneben verwöhnte sich die Weißweinfraktion mit einem einzigartigen Chenin Blanc, der durch seine zartgrüne, trocken ausgebaute und frische Art mit einer feinen Aromatik von Feige und Banane überzeugte (O-Ton auf dem Etikett).

Zum Dessert muss sich die Crew nach Travemünde bewegen, der Skipper gibt n Eis aus. Schiffe gucken macht hier noch mehr Spaß. Zurück an Bord der Blick auf die Wetterlage und damit sind wir schon wieder bei der Törnplanung. Plan A lässt sich bei so wenig Wind nicht umsetzen. Kommt mir irgendwie bekannt vor ... also Plan B:

Montag nach Wismar (ca. 25 sm)

Dienstag von Wismar nach Grömitz (ca. 25 sm)

Mittwoch nach Burgtiefe (ca. 25 sm) + 11 sm Nachtfahrt nach Heiligenhafen

Donnerstag Fehmarn Rund (ca. 40 sm)

Montag, 14. Juni: Travemünde - Wismar

Wir haben Post:

Moin, die Grüße sind angekommen :-))
Sonst heißt es ja immer "Wo ist Ralf?" Wir (Cris und ich) haben letztes Jahr aber nicht unter dem Brauhaus, sondern an einem der Längsstege mit dem Heck in Richtung Fahrwasser festgemacht. Sonne von morgens bis abends. Aber Box wäre zu langweilig für eine Trainingscrew. Wenn wir einen Eindruck beim Hafenmeister hinterlassen haben, dann war es ein guter. Ansonsten könnt ihr euch ja einfach unter dem Sammelbegriff "Müller" anmelden :-D
Liebe Grüße, Martin

Nunja Martin! Da gehe ich nicht mit. Der Tag ist nicht mehr fern, da läuft die „Salami Star“ unter dem Namen „Salami Müller“ ... ohne mich! Danke auch für die Grüße von Marian, der gestern aus Travemünde raus ist.

Besonders gefreut habe ich mich über die Zuschrift der Ladies meiner beiden süddeutschen Dschunxx an Bord. Im vorauseilenden Gehorsam habe ich die Ladies informiert, dass sie ihre Kerle anders zurückbekommen, als sie angekommen sind. Auf Anweisungen reagierten die Kerle bisher mit einem zaghaften ja, nun kommt ein kräftiges JAWOLL zurück. So ein Trainingsstörn ist in gewisser Weise auch ein Umerziehungslager, läuft! Wisster Bescheid, Mädels!

Heute will plötzlich jeder von der Crew rückwärts anlegen, bevor wir nach Mecklenburg-Vorpommern einreisen. Also wieder in die Segelschule und zurück an die Magnettafel. Theoretisch ist der Fisch gegessen, doch praktisch läuft das nur mit Maschine. Doch die will nur mit Stottern anspringen, obwohl der Diesel temperaturbedingt kaum Vorglühen muss. Der Motor orgelt und orgelt und schmeißt weiße Abgase raus. Auch der zweite Versuch dauert, doch dann nimmt der VolvoPenta MD2030D seinen Dienstbetrieb auf. Unterwegs springt der Diesel zuverlässig an, wenn der ausgekühlt ist, orgelt der halt. Da ich kein Diesel im Blut habe, frage ich in der Böbswerft nach Hilfe, doch die Dschunxx sind erst um 1330 oder 1400 da. Das dauert zu lange, der Skipper ruft seinen Spezie Holger in Heiligenhafen an und der meint, „... oh, oh, oh, das wird teuer. Nein, nein, evtl. Einspritzdüsen im schlimmsten Fall Zylinderkopfdichtung, das kostet aber wirklich.“ Für Freitag zum Crewwechsel reserviere ich einen Termin, doch falls dann Ersatzteile gebraucht werden ist das natürlich blöd.

Wenn nichts mehr geht hat mir mein Freund Frank schon oft den richtigen Tipp gegeben, aber auch Frank bestätigt meinen Werftspezie:

Moin Ralf, das hört sich nicht gut an. Weißer Rauch deutet auf Wasser hin. Das riecht nach Zylinderkopfdichtung. Da es anscheinend nur im kalten Zustand auftritt (deshalb springt er kalt schlecht an, warm ohne Probleme) ist da irgendwo ein kleiner Kanal entstanden, wo Wasser reindrückt wenn der Motor aus ist. Also Einspritzdüsen glaube ich eher nicht. Ist die Maschine mal mit zu wenig Kühlung heiß gelaufen? Machen kannst du da selber leider nix. Hoffe es geht glimpflich aus!
Lieber Gruß, Frank

Zurück an Bord. Die Maschine läuft, die Segelschule beginnt mit den Hafenmanövern. Auftrag: Rückwärts anlegen in der Box, bzw. Schwimmsteg und das hat seine Tücken.

Problem 1: Von achtern sieht man in einem vollen Hafen schlecht, was in der Boxengasse passiert. Die Vorschiffsleute haben freie Sicht und geben dem Rudergänger freie Fahrt zum Ablegen (sonst kommt, wie soeben erlebt, ein Motorboot unter die Räder).

Problem 2: Der Übergang von der Vor- in die Rückwärtsfahrt führt zu unverhofften Kursänderungen, „... da wollte ich eigentlich gar nicht hin!“ Was tun? Ruhig bleiben! Wie das geht? Weiß

ich auch nicht. Deutlich wird, dass bei Richtungswechseln von Vorwärts nach rückwärts, das Ruder zu oft in die vorherige Richtung gelegt ist. Erst Ruder legen, dann Gas geben. Niemals in einem Ruck von Vorwärts nach Rückwärts schalten ... dann flippt der Skipper aus!!!

Problem 3: Zu langsam oder zu schnell. Bei zu langsamer Fahrt entscheidet der Wind, bei zu schneller Fahrt, der Heckpfahl, weißte Bescheid.

Problem 4: Beim Ablegen muss die Yacht erst durch die Pfähle, bevor Ruder gelegt werden kann. Erst dann gibstu rückwärts und jetzt dreht der Radeffekt das Heck nach Steuerbord (wir haben jetzt Wind von Stb.). Die Yacht stoppt und der Wind dreht den Bug nach Backbord. Alles klar?

Viel Stoff für Einsteiger und wenn es hier keine Fotos gibt heißt das, der Skipper hat alle Hände voll zu tun. Um 1200 legen wir endgültig ab, bis Wismar sind es ca. 25 sm. Das Seewetter:

Westliche Ostsee: West bis Südwest 3 bis 4, nordwestdrehend, See 0,5 Meter



Auf der Trave treffen wir die „Alexander von Humboldt“ und Travemünde legt jetzt noch mehr Wert auf Beton, egal ob im Passathafen oder gegenüber (rechts). Der alte Leuchtturm geht darin völlig unter (und schämt sich). Wer hat da nicht aufgepasst? Hinweise und Proteste gab's genug. Kümmern wir uns um unsere Segelschule.

Draußen vor der Tür setzen wir Groß und Genua. Schon bald sorgt ein Wind für Vortrieb, den wir nicht auf dem Zettel haben. Statt aus W-SW weht der mecklenburgische Wind zunächst aus SO, dreht aber langsam auf SSW, Vorwindkurs. Ich ahne es schon, eine Leichtwind Schlacht steht bevor. Die Crew zieht alle Register, damit ich den Spibaum zum Ausbaumen der Genua endlich anschlage. Guidos Bemühungen haben Erfolg, vor Freude präsentiert er uns hier sein



altes Lieblingslied: „Mein Freund der Baum.“ Die Mitbewerber lassen wir achteraus. Einige geben auf und starten den Jockel, andere ändern ihr Ziel, die „Kalami Star“ ist schon bald allein zuhaus. Die Sonne brennt, kein Schatten im Cockpit, wir messen 26°. Als Herbergsvater bin ich selbstverständlich für Körper UND Geist der Crew verantwortlich. Natürlich achte ich auf gründliche Körperpflege (auch unten), die Bordhygiene muss nun mal stimmen. Dazu gehört, dass sich die Crew mit genügend Umdrehungen gegen die Sonne schützt. Auch körperliche Ertüchtigung und Erfrischung (trinken, trinken, trinken) gehören dazu.

Doch jetzt kommts: Wir schmoren auf der Ostsee in der Sonne, das glasklare Wasser misst 17° und niemand ist bereit, baden zu gehen? Kann nicht sein! Der Skipper, doppelt so alt wie seine Crew, schafft es nicht die Bande von einem erfrischenden Bad zu überzeugen.



Okay, bade ich eben allein und genieße die mediale Aufmerksamkeit bordeigener Objektivs. Na klar, Fotos machen sie alle, im Wasser bin ich allein! Dabei ist mir völlig klar, es besteht die Gefahr, dass sie meine Fenderleine kappen, dann brauche ich zwei Meilen an Land ... wehe!

Glück gehabt, bin zurück an Bord. Seit 1500 fahren wir unter Groß, Motorkegel & Maschine, um 1600 passieren wir das Offentief. Timmendorf auf Poel an Backbord, Wismar voraus. Unterwegs geht dennoch die Motoranalyse weiter. Am Ende schicke ich meinem Schrauber die Zusammenfassung des „Gutachtens“ meines Maschinisten Frank, dem ich dafür ganz herzlich danke:

Moin Holger, ein befreundeter Dieselspezialist hat mir das so erklärt: Weißer Rauch deutet auf Wasser hin und das riecht nach Zylinderkopfdichtung. Da es anscheinend nur im kalten Zustand auftritt (deshalb springt er kalt schlecht an, warm ohne Probleme) ist irgendwo ein kleiner Kanal entstanden, wo Wasser reindrückt wenn der Motor aus ist. Wenn die Maschine läuft, ist der Druck im Motor höher als der Wasserdruck – dann kommt kein Wasser rein. Es sind dann sicher Abgase im Kühlwasser nachweisbar, aber für dich nicht prüfbar. Wenn der Motor sonst nicht „am Ende“ ist, gibt's eine neue Kopfdichtung. Deine Werft kann ja mal die Kompression messen um zu sehen, wie gut die noch ist. Dumm nur, wo das Wasser rein kommt, geht auch Kompression raus. Also ein Zylinder wird wohl ohne neue Dichtung nicht gut sein. Leistung geht erst dann weg, wenn das Loch massiv wird.

Das klingt für mich plausibel. Insofern wäre es gut, ihr würdet bei Volvopenta bereits jetzt für die MD 2030D neue Zylinderkopfdichtungen bestellen. Ich „muss“ ja Samstag wieder los. Fairwinds & Gruß, Ralf



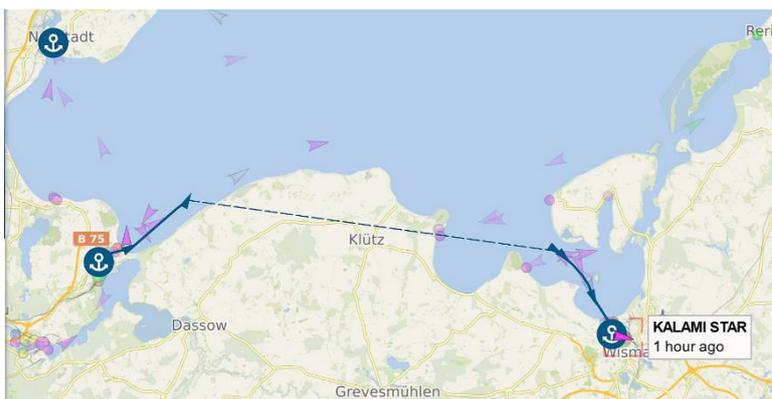
Guido steuert immer noch. Vom Ruder ist er nicht mehr wegzukriegen, auch nicht als wir Wismar vor dem Bug haben. Ganz an Backbord die Einfahrt zum Wasserwanderrastplatz, in der Mitte geht es in den Alten Hafen und an Steuerbord der Westhafen. Wir sind immer noch nördlich von 25 Grad Temperatur, die Wüste lebt.



Wir nähern uns der Hansezeit. Wismar ist Weltkulturerbe und eine wunderbare Stadt. Über den Alten Hafen weiter in den Osthafen, zum Wasserwanderrastplatz. Guido ist selbstverständlich immer noch am Ruder, eine zweite Bewerbung gibt es nicht.



Um 1800 legt uns der Seemann nach 29 sm (Gesamt 79) sauber an den Schwimmsteg. Der hat heute Vormittag wirklich gut aufgepasst! Dass er dabei über Land gefahren ist, sorgt für ein gewisses Unverständnis – rechts der Track beim [Vesselfinder](#).



Wir haben Post:

Lieber Ralf, da haben wir uns um einen Tag verpasst, den 'Klüver' in Neustadt, hattest Du uns ja empfohlen, haben dort auch im Freien nochmal lecker gespeist bei einem köstlichen ☺. War wieder ein schöner Törn. Eure Törnplanung gen Osten liest sich auch sehr interessant, wir wünschen Euch noch viel Spaß! Liebe Grüße, Frank und Caroline 🚢 ☀

Vielen Dank Caroline & Frank. Martin schreibt schon wieder:

Jawoll, gelesen!:-) Eine "Kalami Müller" wäre natürlich schön. Aber das wird wohl noch etwas dauern ...

Eine Frage: kennst du die beiden da auf dem Schiff im Anhang (unten)?



Das Foto stammt von Marinetraffic und wurde wohl am 28.09.2020 in Hochdonn (NOK) aufgenommen... Viel Spaß in Wisborg, lasst euch nicht [beißen...](#) Liebe Grüße, Martin.

Vielen Dank „Kalami Müller“ und auf dem Foto (Vorseite) sind wohl die Besten eingefangen, kuckstu [Logbuch](#).

Um 2000 gibt's das Abendmenue, das Foto hat unsere Drohne Guido aufgenommen:



Mahlzeit, mehr muss man nicht dazu sagen!

Kurz nach dem Essen endlich gute Nachrichten von der Motorfront. Mein Motorspezie mit Diesel im Blut weiß inzwischen, dass es keinen Kühlwasserverlust gibt und signalisiert Entwarnung: „Alles nich so schlimm, mach Dir keine Sorgen!“ Mach ich mir natürlich doch und trotzdem ist das ne gute Nachricht. Gute Nacht.



Dienstag, 15. Juni: Wismar - Grömitz

Die Crew lässt nicht locker und will schon wieder Hafenmanöver fahren. Irgendwann is auch mal gut, der Skipper kurz vor dem Burnout. Was dann? Der Wetterbericht ist heute nochmal cool, ab Morgen wird es auch hier heiß. Inzwischen hat sich immerhin ein Warmduscher, ich betone 1 Warmduscher zum Bad in der Ostsee bereit erklärt. Warten wir's ab. Der „Wind“ sorgt nicht unbedingt für Vorfreude, kommt uns voraussichtlich entgegen. Das Seewetter:

Westliche Ostsee: Nordwest bis West um 3, später schwachwindig, See 0,5 Meter

Gerade als wir ablegen wollen die Höchststrafe: Zwei Beamte der Wasserschutzpolizei betreten den Steg und überprüfen erkennbar nur Yachten mit mehr als vier Personen an Bord. Ach du Scheiße, denke ich, was wird das denn? Aber klar, das Hygienekonzept hängt gut sichtbar an der WC-Tür, ich habe eine ausgefüllte Crewliste mit eingetragenen Schnelltests, kann eigentlich nichts schiefgehen. Trotzdem, ein bisschen Aufregung bleibt, wenn der Staat an Bord kommt und in Meck-Pomm gelten nun mal andere Regeln als in SH, die hab` ich gar nicht auf dem Schirm. Die maskierten Dschunxx begrüßen uns mit einem fröhlichen Moin und erwischen ein Crewmitglied (Namen tun hier nichts zur Sache) ohne aktuellen Schnelltest. Wir hören nur noch die Handschellen klicken, dann führen sie NN zur erkennungsdienstlichen Behandlung in den Kastenwagen. Dort wird unter polizeiärztlicher Aufsicht der Schnelltest nachgeholt und 10 Minuten später kehrt NN negativ getestet und ohne Handschellen zurück an Bord. Das gibt's doch gar nicht ...

Davon unbeeindruckt startet um 1040 die Maschine und springt nach kurzem Stottern problemlos an. Nur ein leichtes weißes Wölkchen erinnert an die Problemlage, die trotzdem nicht weg ist. Vermutlich sind wir deshalb so gut gestartet, weil wir gestern drei Stunden vor dem Festmachen nur unter Maschine fahren mussten. Entspannt geht die Crew an die Arbeit und legt rückwärts an, auch NN. Okay, die Bedingungen sind deutlich leichter als gestern in Travemünde, aber jedes Manöver läuft fehlerfrei. Wir lernen beim Ablegen dazu, dass die Luvachterleine in Verbindung mit Ruderlage und Maschine dafür sorgt, dass wir uns vom Fingersteg absetzen können.

Als wir rausfahren erschüttert plötzlich eine starke Vibration das Cockpit. Für einen Moment bin ich ratlos, dann meldet sich das Großhirn und dreht die Yacht in die Rückwärtsfahrt, sofort ist die Vibration Geschichte. Da hat sich „irgendwas“ am Propeller verfangen, dass wir in Rückwärtsfahrt freigespült haben. Die Crew übernimmt, Wismar liegt achteraus.



Hinterm „Walfisch“ meldet die Crew, „das Groß ist oben, Maschine aus, wir setzen die Genua!“

Super, die Crew macht das inzwischen wunderbar allein, so muss das. Das neue Thema Segeltrimm! Bei Leichtwind lösen wir Unterliekstrecker und Kicker leicht und stellen die Genua bauchiger. Sofort nehmen wir etwas mehr Fahrt auf. Andere allerdings noch mehr. Eine 42er X mit niegelneuen Lamitsegeln demoralisiert uns geradezu mit seinen Tragflächen. Schade, aber das ist nicht unsere Liga. Und die Bavaria 38 die mit Rollgroß höher und schneller segelt als wir? Kann nicht sein, da läuft ganz sicher die Maschine mit. Und dennoch, wir sind froh, dass wir überhaupt segeln können und so kreuzen wir uns mühsam aus der Wismarbucht.

Über Funk erreicht mich die SY „Milonga“ mit ihrem Skipper Marian. Marian hat 2018 an Bord der „Kalami Star“ die SKS-Prüfung absolviert und seitdem sind wir im Kontakt geblieben. Die „Milonga“ kommt aus Warnemünde und geht nach Wismar. Ein paar Tipps wechseln hin und her und dann endet der Kontakt, gute Reise, over & out.

Im Offentief ist Schluss mit Lustig, der angekündigte Schwachwind löst kräftige Bft. 3 ab. Wir rollen die Genua ein, Maschine an. Die Crew macht mich wie befürchtet darauf aufmerksam, dass jetzt selbstverständlich der Motorkegel an gut sichtbarer Stelle im Vorschiff (rechts), gesetzt werden muss. Wäre ich allein unterwegs würde ich das „auf der hohen See“ nicht machen. Klar, auf einem Segelschulschiff muss das natürlich und jetzt weiß jeder, wie der Hase so laufen tut.

Wir setzen Kurs auf Grömitz ab und werden in zwei Stunden drüben sein. Ein Liegeplatz in der Nähe des Grillplatzes ist schon ausgeguckt. Vielleicht treffe ich dort meinen Freund Uli mit seiner „Mercy“?



Die Stimmung ist auch bei Motorfahrt ausgezeichnet. Kaffee und Zimtgebäck werden gereicht, was geht's uns gut. Achteraus geht die „Alexander von Humboldt“ auf dem Travemünde –



Gedser-Weg durch – oben. Während der Autopilot steuert kehrt an Bord Langeweile ein.



Bevor wir in die Kartenarbeit (rechts) einsteigen, der Blick auf die Arme von NN. Inzwischen sind die amtlichen Spuren der mecklenburg-vorpommerschen Staatsgewalt verblasst, der arme Kerl kann wieder mitspielen ... und verliert erneut (rechts). Lächele, es könnte schlimmer kommen, der Skipper gewinnt und lacht!



Kurz vor Grömitz packen wir das Großsegel ein, der Motorkegel wandert in die Backkiste und um 1710 geht es rein in den Hafen.



Um 1715 sind wir nach 27 sm (Gesamt 107) fest am Außensteg in Grömitz. Jetzt gibt's es nur noch drei Dinge: Anlegebier, Grillen und Fußball.



Das Radleranlegebier liegt schnell achteraus, das Grillen in Vorbereitung, danach der lange Marsch (oben).





Die beste Crew, die je am 11. Juni 21 an Bord gegangen ist, beim Klassenfoto und beim



Grillgelage. Wie man sieht ein Abend zum Genießen, ein Gartenfest mit Freunden. Bleibt noch das Fußballspiel im TV. Auch das zum Genießen ... das Spiel der Franzosen.

Mittwoch, 16. Juni: Grömitz – Burgstaaken - Heiligenhafen

Danke für die Grüße von Marian von der „Milonga“ aus dem Westhafen von Wismar und von Daniel aus Machdeburch.

Beim Frühstück die Spielanalyse und die weiteren Aussichten gegen Portugal. Das Wetter:

Westliche Ostsee: Schwach umlaufend, ost- bis südostdrehend um 4, See 0,5 Meter

Nach dem Törnplan wieder ein seltsam stotteriger Start der Maschine. Eigentlich willse anspringen, schafft es aber nicht. 1035: Weißer Rauch wie bei der Papstwahl, dann klappt es doch, läuft! Danach erneut kräftige Vibrationen, und logisch, 100 m Rückwärtsfahrt, drehen und störungsfrei aus dem Hafen. Was'n das? Läuft jetzt wieder störungsfrei. Okay, die Yacht geht Freitag in die Werft und muss wohl auch an den Kran. Irgendwas stimmt da unten nicht, nur was? Faltpropeller? Die Werft ist jedenfalls informiert, der Skipper grummelt Seltsames vor sich hin.

Dabei haben wir sensationelles Wetter, leider nicht für Segler. Die Crew hat sich vorschriftsmäßig eingecremt und genießt die Kreuzfahrt unter Maschine – bis Dameshoved, dann kommt der Wind, Ende der Kreuzfahrt. Groß und Genua werden gesetzt, die drei Hochhäuser am Süd-

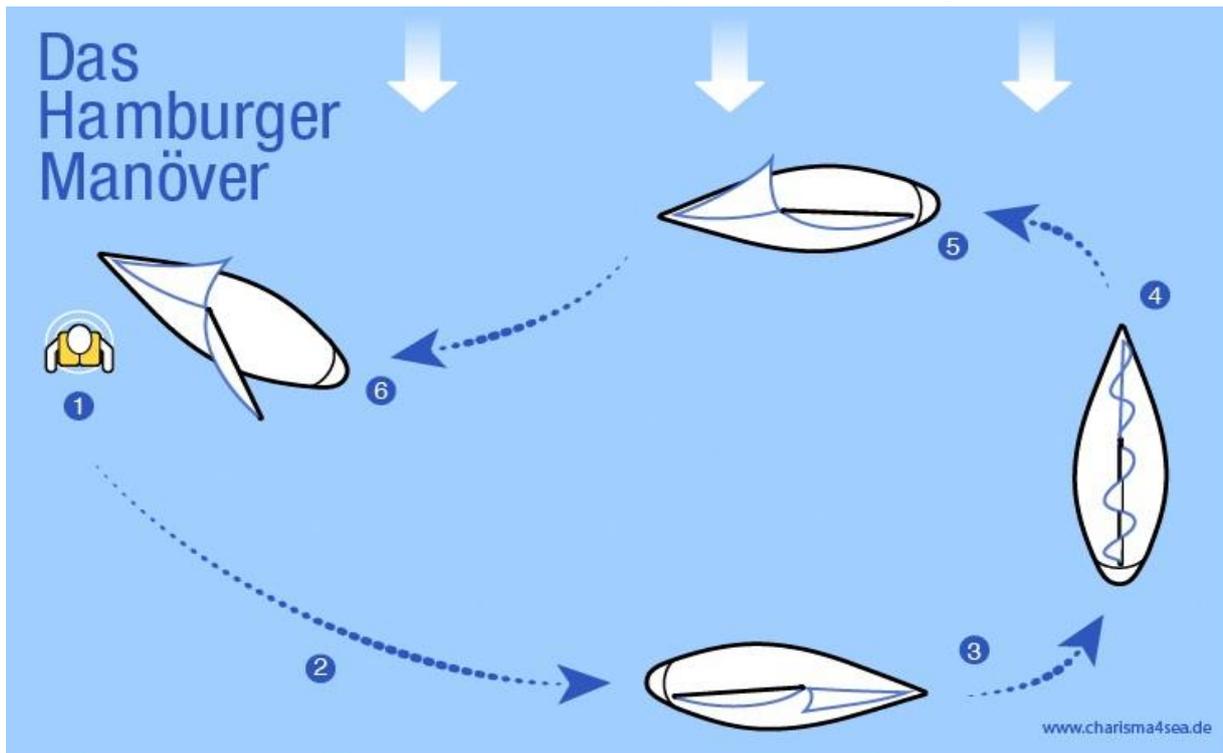


Südstrand kommen in Sicht, neuer Kurs rw. 20°, noch ca. 90 Minuten bis Burgstaaken 1. Manche Rudergänger fallen nach dem gestrigen Grillabend an Bord fast vom Fleische, da muss nachgearbeitet werden. Ein paar Würstchen wurden auf Vorrat gegrillt und schmecken cool am besten. Rechts der Chefgriller und sein Produkt.

Nebenbei entwickeln sich wieder wilde Spekulationen um die Ursache der Vibrationen. Im Moment hat Frank die Nase mit der Vermutung „Na da wird doch nicht was am Faltpropeller sein, dass er erst mal rückwärts muss und dann mit Anlauf nach vorne. Hast du ein Entfaltungsproblem?“ vorn. Also Frank, ich kann mich hier gut entfalten, aber Deine Vermutung könnte passen. Auf keiner Fahrtenyacht wird ein Propeller so stark beansprucht wie auf der „Kalami Star“. Allein die Manöver dieses Törns reichen beim Fahrtensegler an sich für einige Saisons. Das gilt für alle beweglichen Teile und natürlich hat immer die aktuelle Crew die „Schuld“!



Wir haben feinstes Segelwetter, doch plötzlich geht die Boje über Bord. Weil wir viel Spaß miteinander haben trauen wir uns an das Hamburger Manöver und das geht so:



Ich habe das bei [Constantin Claviez](#) „abgeguckt“ und seitdem sind alle Crews davon begeistert. Schnelles Manöver, wenig Abstand zur Person im Wasser, keine schlagenden Segel. Genauso wichtig: Aber, wenn wirklich jemand über Bord geht, bitte keine Kunststücke. Zumindest die Genua muss eingerollt werden, Groß dichtgeholt und die Person unter Maschine gegen den Wind ansteuern & aufnehmen

Na klar, Beidrehen und Beiliegen haben wir auch trainiert, doch um 1430 lockt das Café Kontor. Widerstand gegen diesen Vorschlag gibt es nicht, bereits um 1450 erreichen wir die Burgstaaken 1 und gehen unter Segeln ins Fahrwasser – unten.



Im Hafen Maschine an, Segel runter und dann ganz weit hinten an die Pier. Um 1510 sind wir



nach 22 sm (Gesamt 129) fest in Burgstaaken. Zum [Café Kontor](#) sind es 50 m - unten!



Wer hierher kommt, weiß, dass es guten Kuchen gibt, der wird von der Cafébesatzung selbst



gebacken. Nach Kaffee & Kuchen weiter in die Winterlagerhalle von Jürgen Kölln – hier ist die „Kalami Star“ im [Winterlager](#). Dabei machen wir uns auf die Suche nach einer möglichen Ursache für die anfänglichen Vibrationen in der Vorwärtsfahrt. Aber es gibt auch sonst einiges zu entdecken: Das kleine Schwungrad der Logge, Echolot, Opferanoden, Seeventile und überhaupt eine Yacht von unten, Kurzkieler, Langkieler, Spatenruder, Skeg, Antifouling. Das Foto auf der Vorseite und unten zeigt einen Faltpropeller, wie wir ihn auch an Bord fahren.



Eine mögliche Ursache für die Vibrationen lässt sich auch hier nicht erkennen, aber es kann doch nur der Propeller sein? Der Skipper ist immer noch rat- und hilflos.

Nach der Hafentraverse entscheiden wir uns, drüben in Burgtiefe Hafenmanöver zu fahren, nur wie kommen wir bei achterlichem Wind aus diesem Loch wieder raus? Eindampfen in die Achterspring geht nicht, achtern ist kein Platz. Vorspring auch nicht, wir können nicht rückwärts. Die simpelste aller Lösungen: Alle Leinen außer der Backbordachterleine los. Die Yacht setzt sich, ohne dass wir etwas tun müssen, von der Pier ab. Mit genügend Abstand auch die Achterleine los, weiter geht's. Bereits nach ein paar Metern holt uns der (möglicherweise) defekte Prop wieder ein. Die Vibrationen kennen wir leider. Also wieder kurz rückwärts, dann läuft das verdammte Ding wieder. Jetzt lieber nicht mehr rüber nach Burgtiefe, wir üben hier:



Eindampfen in die Vorspring direkt unter dem Kran, der die Yacht jedes Jahr aus dem Winterlager ins Wasser liftet. Nach einer kurzen Einweisung geht's los. Die gesamte Crew fährt zunächst „trocken“ in die Vorspring und erforscht durch Ruderlage und Maschinenpower die Reaktionen der Yacht. Aha, so geht das. Die ersten beiden Versuche gelingen problemlos, doch dann zickt der Prop schon wieder. So langsam mache ich mir ernsthaft Sorgen, aber wir liegen hier unterm Kran. Die Krancrew Ernst & Henry könnte uns gleich rausliften und ich einen neuen Prop verbauen ... und wenn der doch okay ist?



Auf jeden Fall können wir so nicht weiter trainieren, der Skipper entscheidet sich aus Sorge um die Nachtfahrt, die Hafenmanöver abubrechen. Die Crew zeigt dafür großes Verständnis, nach Heiligenhafen wollen wir noch rüber – wenn es dunkel genug ist.

Zweimal am Tag Essen gehen geht wirklich nicht. Erst Café Kontor und dann noch [Goldener Anker](#)? Der Kühlschrank ist immer noch voll, die ersten Reste warten auf ihren Behälterwechsel und so gibt es noch ein interessantes Überraschungessen vor der Nacht. Natürlich ohne Alkohol.



Die „Kalami Star“ auf dem Parkplatz vor dem Goldenen Anker. Während der Goldenen Stunde



bereitet sich die Crew im Salon auf die Nachtfahrt vor. Rauchende Köpfe, sage ich Dir, da wird



gemessen, geblättert und geschrieben. So muss das! Um 2330 legen wir ohne Probleme ab.



Einmal kurz rückwärts, dann läuft der Propeller störungsfrei. Die Crew macht das wirklich gut, auch wenn die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung extra für uns einige Feuer gelöscht hat. Wenn das Sektorenfeuer Burger See (Iso WRG 4 s) uns nicht durch das Fahrwasser seewärts leitet und das Sektorenfeuer Burgstaaken ebenfalls „erloschen“ ist, fällt die Orientierung schwer. So hangeln wir uns mit dem Handscheinwerfer aus dem Fahrwasser und nehmen im ausreichend tiefen Wasser Kurs auf die östl. Ansteuerungstonne Fehmarnsund. Ab jetzt läuft alles planmäßig. Wir folgen der Richtfeuerlinie zur Sundbrücke, nehmen Kurs auf Tonne 2 und dann? ... hat schon wieder jemand das Licht ausgemacht. Der Leuchtturm Heiligenhafen ist

seltsamerweise ebenfalls erloschen, doch der Ostkardinal am Graswarder und die Tonne 1 (grün) bringen uns auf Kurs. Die beiden Richtfeuerlinien leiten uns in den Yachthafen von Heiligenhafen. Um 0200 sind wir nach weiteren 11 sm (Gesamt 140) fest an Steg 12/50. Wer die Nachtfahrt mit allen Feuern fahren möchte, dem empfehle ich dieses [Video](#). Viel Spaß damit und gute Nacht.

Donnerstag, 17. Juni: Werft- und Manövertag

Nachdem wir in der Nacht ohne Motor- oder Propellerprobleme im Heimathafen angekommen sind, geht es gleich um 1000 zu Holger in die Werft, die Crew verlost sich notgedrungen downtown. Na klar, in der Werft ist Hochbetrieb und ich muss mich im Wartezimmer als Nr. 4 hinten anstellen (das heißt aber nix). Dann macht auch noch Hartmut, mein Nachbar von Steg 9, neben mir fest und kommt als Übernächster dran. Is der Privat- und ich Kassenpatient?



Na gut, der hatte vom Doc bereits einen früheren Termin, doch der Doc ist gar nicht da. Um 1100 rücke ich ins Sprechzimmer auf, trotzdem passiert nichts. Ich informiere die Crew über



den Status Quo mit diesen Fotos (oben). Um 1145 kommt der Chefarzt mit wehendem Kittel, befragt den Patienten nach den Symptomen, lässt die Zündung einschalten, vorglühen und beginnt zu messen. Stille, langes Nachdenken! Von Zylinderkopfdichtung ist keine Rede mehr. Bleib noch das Relais oder die Glühkerzen? Ein noch größerer Meister wird zu Rate gezogen, Tendenz Relais. Das passende Relais hat natürlich keine Werft auf Halde. In der Not bauen wir die aus einer anderen Maschine oder eben neu. Dann ist der Chefarzt weg, Mittagspause bis 1300, logisch. Der Skipper geht baden und macht sich über Fuß- und Fingernägel her. Muss ja auch mal sein! Und die Crew? Schaut amüsiert den Fendertransportern bei der Generalprobe für die SKS-Prüfung zu. Wir merken uns: „Die Anzahl der Fender bei der SKS Vorbereitung steigt umgekehrt proportional zum Vertrauen des Skippers in seine Crew.“ (Kalami Müller)





Na klar besucht die Crew die Seebrücke doch vor der beinahe tropischen Hitze muss man sich regelrecht verstecken (rechts). Wir wissen natürlich auch, dass ihr im Binnenland noch mehr Sommer habt.

In der Werft ist die Mittagspause zu Ende und der Chefarzt pflanzt der „Kalami Star“ ein neues Relais ein. Die Startprobleme sind tatsächlich beseitigt. „Gibt’s doch nich“, denke ich und hatte beinahe schon neue Zylinderkopfdichtungen bestellt.

Jetzt kommt die Yacht aus dem Wasser, der Propeller wird begutachtet



und da ist die Ursache schnell gefunden – unten. Der Schiffsschraube aus Bronze fehlt ein



Zacken aus der Krone. Damit können wir nicht weiterfahren. In diesem Moment ahne ich noch nicht, dass coronabedingt weltweit Ersatzteile fehlen, so auch in diesem Fall. Aus der Werft gehen Hilferufe in alle Werften und Werkstätten der Umgebung und darüber hinaus (Expressversand). Ein passender Propeller ist nirgendwo aufzutreiben. Dann doch, ein guter Freund aus Chefärztkreisen, hat einen Alupropeller der passen könnte, doch der gehört auf eine 20 PS Maschine, wir haben davon 29. Okay, läuft der Jockel eben ein paar % langsamer, Hauptsache wir können fahren.

Während ich bereits drei Stunden in der prallen Sonne brate überkommen mich Hunger & Durst. Also rüber zur Fischbrötchenbude, ein schnelles Eis und zurück an Bord.



Da tut sich was. Wenn der Prop demontiert ist, muss es einen Ersatz geben und tatsächlich hat der Chefarzt auf Fehmarn einen passenden Ersatzpropeller aufgetrieben. Nur „mal eben so“ montieren geht natürlich nicht, einige Schrauben müssen „angepasst“ werden ... und das dauert. Ab 1600 scharrt die Crew mit dem Hufen, erscheint unaufgefordert in der Werft und will helfen. Das liebt natürlich jeder Kfz.-Mechaniker, wenn der Kunde neben der Hebebühne seltsame Ratschläge gibt. Sei's drum um 1630 ist die Reparatur erledigt, die Yacht zurück im Wasser, Crew an Bord. Die Maschine springt sofort und ohne weißen Rauch an und der Ersatzpropeller nimmt seinen Betrieb auf. Gleich rüber zur Tanke. 34 Liter bei einem Trainingsstörn/Woche sind nicht wirklich viel.

Sofort geht's ins Manövertraining, wir haben einiges aufzuholen und es bleibt lange hell ... ich will hier nicht mehr alle Manöver dokumentieren, auf jeden Fall kommen Crew und Skipper nicht nur in Schweiß, es fließt sogar Blut. Ganz nach dem Geschmack des Skippers, der harte Hund braucht nicht mal seine Peitsche. Beim Eindampfen und Drehen um den Pfahl sitzen wieder einige Seeleute mit Popkorn im Hafenkino, aber auch diesmal liefern wir nicht. Der Crew sei mitgeteilt, wer im Hafenkino sitzt, muss irgendwann liefern ☹ Merkt euch das!

Je später der Abend desto unkonzentrierter die Manöver. Einige schwächeln, andere denken ans aufgeben, doch einen haben wir noch: Anlegen im Päckchen! Läuft auch und jetzt bringt uns Guido nur noch zurück an den Steg. Jetzt haben wir 143 sm auf der Uhr, der Skipper hat fertig. Was für ein Tag. Das Anlegebier* zischt nur so und dabei ergibt sich ein wunderbares Feedback der ganzen Woche. Dem Busfahrer wird aus großer Sympathie ein Geschenk überreicht, eine Gezeitenmuck mit Pegel. Darüber ist er so dankbar, dass er baden geht - unten.

*Radler, alkoholfrei und was weiß ich für Zeugs gereicht wird.



Das ist wichtig: Manchmal weiß man nicht so recht, ob es an Bord tatsächlich so zugegangen ist, wie hier dokumentiert. Ich schwöre, dass außer der vorübergehenden Festnahme und zwangsweisen Testung von NN in Wismar, alles wahrheitsgemäß aufgeschrieben ist.

Den Ladies der beiden süddeutschen Kerle sei mitgeteilt, dass eure Männer nicht aus einem Segel**Urlaub** nach Hause kommen. Bitte empfangt sie nicht gleich mit der todo-Liste. Sie werden euch erzählen, wie schön es war und wie schnell sie unbedingt wieder an Bord müssen.

Glaubt ihnen nicht und geht anfangs bitte behutsam mit ihnen um, sie sprechen nicht mehr eure Sprache, aber das habe ich schon geschrieben.

Ein besonderes Dankeschön an meinen Chefarzt Holger, der einen befürchteten Zylinderkopfschaden (1.200 €) in einen Relaisaustausch (25 €) gewandelt hat. Rechnung? „Besser du hast Schulden bei mir, als ich bei Dir“. Den neuen Prop bestellter auch, doch das kann dauern. So ist Holger!

Vielen Dank an die Mechaniker Frank und Martin zuhause und an alle, die hier im Logbuch mitgesegelt sind. Danke an die befreundeten Segler für Grüße und Beiträge, an die Crew für die wunderbaren Fotos. Natürlich freue ich mich immer über Rückmeldungen, traut euch.

So, weißte Bescheid. Gesundheit,
Fairwinds & lieben Gruß



P.S. Bezüglich der Nachtfahrt und der „erloschen“ Sektorenfeuer Burger See, Burgstaaken und Heiligenhafen gab und gibt es keinen Hinweis in den Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS). Nach gutem Seemannsbrauch informiere ich die Wasserschutzpolizei, der jetzt ein Licht aufgeht.