

Aus dem Winterschlaf erwacht



Mittwoch, 29. März: Während der Skipper bei SVB in Bremen die Seenotsignalmittel einkauft, kann es die „Kalami Star“ in der Winterlagerhalle kaum noch erwarten. Acht Fallschirmsignalkraketen, vier Handfackeln und ein Rauchtopf wechseln für 320 € und drei Jahre den Besitzer - danach sind die Pyros abgelaufen und die Entsorgung kostet. Wie verabredet treffe ich meinen Skipperfreund Martin, der mir aus Wilhelmshaven entgegengekommen ist, bei SVB in Bremen. Wie schon so oft und gern, ist der Seemann beim Vorbereiten und Kranen der Yacht dabei.

Zwei Stunden später ein Zwischenstopp im Heimathafen. Bevor wir am Sonntag von Burgstaaken aus Heiligenhafen ansteuern, sollte der formelle Kram erledigt sein: Anmeldung beim Hafenmeister, die 2023er Parkkarte, die Scheckkarte für die Schranke usw. Natürlich die Gelegenheit, schon mal einen Blick in den leeren Heimathafen zu werfen. Unten unser Heimat-



steg 12. Zwei Yachten sind bereits fest, wir kommen Sonntag dazu. Vorher holen wir die nagelneuen Segel direkt beim Segelmacher ab und machen zunächst an Steg 9 vor Segelmachers



Haustür (oben) fest. Hartmut hat mir bereits seinen Parkplatz angeboten, der Spanienurlauber lässt noch das Unterwasserschiff machen und kommt mit seiner „Filou“ erst um Pfingsten.



Bevor wir nach Fehmarn weiterfahren der schnelle Blick in die „Altdeutsche Bierstube“ – siehe



[Logbuch 2331](#). Vom Marktplatz aus scheint alles unverändert, aber das bekannte „Dicht“ neben der Tür, ist diesmal endgültig. Für immer „Dicht“! Der Blick durch die verstaubten Fenster zeigt, das Inventar ist ausgeräumt ... doch von Umbauarbeiten keine Spur. Die neuen Pächter aus dem Hamburger [Irish Pub-Fleetenkieker](#) haben vor ein paar Tagen mitgeteilt:

Hello Ralf, Danke für dein email. Wir haben kein öffnungsdatum bis jetzt, aber wenn wir haben mehr Infos wir teilen mit alle.
MfG Audrey Leeves

Augenscheinlich wird die Neueröffnung Wochen dauern ... aber noch Jahre (bis 2025) werden für die Instandsetzungsarbeiten an der Sundbrücke benötigt – unten. Immerhin scheint endlich



die Westseite saniert. Bis 2025 soll auch die Ostseite fertig sein, einschließlich Rückbau des Bahngleises und dem Austausch aller 80 Tragseile. Die „Ampel“ macht Druck, das spürt man!



Von der Sundbrücke ins Winterlager sind es keine 10 Minuten. Schon seltsam, dass sich Martin auf Arbeit freut. Weil der „Polier“ noch sein Werkzeug an Bord hat, wollen wir besser nicht stören und steigen lieber morgen in die Vorbereitungen ein.





Die mitteleuropäische Sommerzeit gibt uns noch eine Stunde Helligkeit und die Chance, das „Ende“ der neuen Yachthafenpromenade am Südstrand zu besuchen. Den Aussichtsturm (mit Fahrstuhl) haben wir sonst immer nur bei der Nachtfahrt gesehen – Festfeuer weiß!



Tatsächlich hat man von hier oben einen schönen Blick rüber nach Burgstaaken oder zu den denkmalgeschützten Hochhäusern (oben) von [Arne Jacobsen](#).



Die Spätschicht verbringen wir traditionell auf Korfu, Seemänner essen da besonders gern und an dieser Stelle muss erwähnt werden, dass der Ort „Kalami“ auf Korfu liegt. Leider werden wir in der ungemütlichsten Ecke platziert. Christian, der mit seiner „Arkona“ am Samstag zwei Stunden nach uns kranen wird, fragt per WhatsApp nicht nur, ob wir schon fleißig waren, sondern verlangt nach einer Restaurantkritik. Kannste haben: Zu voll, zu schnell, zu laut, zu lieblos. Wir sind beim allerersten Arbeitstag einer attraktiven Σερβιτόρα dabei. Sie serviert Sinalco statt Duckstein und Schnaps den niemand bestellt hat. Gut, wir ham alle klein angefangen und bei dem Arbeitskräftemangel ... immerhin haben wir artig aufgeessen. Upps, Kartenzahlung geht auch nicht, hastu Drachmen dabei? Καληνυχτα, weißte Bescheid.

Donnerstag, 30. März: Schauriges Wetter - uns doch egal





So ganz lustig ist das Wetter nicht, aber wenn du mit einem angenehmen Frühstück startest und der [Herbergsvater](#) vorsichtig bittet, „... wollen sie morgen nicht eine halbe Stunde später frühstücken?!“ kanns doch nicht besser laufen. Glück beim Frühstück und Glück mit dem Hallenplatz. Weil die Yacht vielleicht schon morgen wieder draußen stehen wird, sollen zuerst die Außenarbeiten erledigt werden:



Jedes zweite Jahr ist der Getriebeölwechsel fällig, auch wenn der Schmierstoff noch sauber aussieht. Die Ablassschraube unter'm Saildrive öffnen und gleichzeitig das Altöl auffangen ist großes Kino. Auch das Einfüllen der richtigen Menge ist nicht mal so gemacht. Am Ende müssen wir, bis der richtige Füllstand erreicht ist, wieder etwas ablassen. Kleines Kino.

Nach dem Ölwechsel muss neues Antifouling aufgetragen werden. Die vorbereitenden Arbeiten haben wir bereits im Herbst erledigt. Wer's ganz genau wissen will, hier findestu [alles](#) zum Saisonstart.



Nach dem Abkleben legt Martin los. Wir streichen von Seajet das selbstpolierende Antifouling 033 Shogun. Da 2,5 Ltr. 130 € kosten und wir noch dunkleres Antifouling aus dem letzten Jahr haben, rollt Martin zunächst den Kiel mit dem älteren Gebinde, im Wasser sieht man das sowieso nicht.





Zur selben Zeit an anderer Stelle meine erniedrigende Arbeit: Das Teakdeck wird mit Boracol gestrichen. Boracol sorgt dafür, dass das Holz vor Schimmelbefall geschützt wird und seine natürliche Farbe behält. Was Besseres gibt es nicht.



Auf dem Foto oben ist auf dem Aufbau bereits frisches Boracol aufgetragen und die zuhause intensiv gereinigte Sprayhood montiert. Wir kommen gut voran. Manchmal kommst du mit anderen Sailors ins Gespräch und glaubst es nicht. Unser erstes Ostseeschiff hieß „Kalami“. Wir haben die Targa 96 2007 an Ralf S. verkauft, der sich beruflich besonders gut auf dem Kiel Canal auskennt. Ein Winterlagernachbar erzählt von seinem Job als Lotse auf dem Kiel Canal, ich von meiner Fahrzeit bei der DDG Hansa. Der kennt doch Ralf S., denke ich? Stimmt, sogar sehr gut. Schöne Grüße von hier aus. Richte ich aus ... vielleicht liest Ralf mit?



Martin hat künstlerische Spuren hinterlassen: Den neuerdings zweifarbig gestalteten Kiel! Kein Alleinstellungsmerkmal für die „Kalami Star“, auch andere Skipper entdecken ihre Farbreste, segeln untenrum zweifarbig ... und dazu kostengünstig.



Auch die „Arkona“ zeigt ältere Reste, die Unterwasserwelt wird sich ab 1. April wundern.

Die späte Mittagspause führt uns, am kommunalen Hafenmeister vorbei, in die Fischereigenossenschaft. Hier wechseln zwei Fischbrötchen den Behälter, doch leider sind die Bäckereiprodukte nicht frisch und knackig, sondern labbrig weich. Das haben Fisch & Behälter wirklich nicht verdient, muss man nicht nochmal.

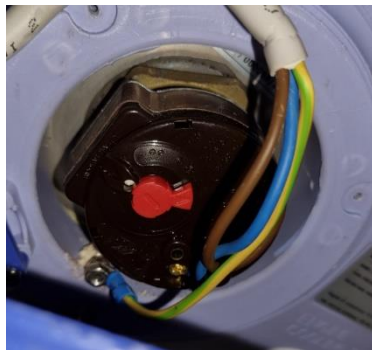


Seltsam, die „Silverland“ war bis vor kurzem noch nicht in japanischer Hand, nun gibt es TASHI nicht nur in Heiligenhafen. Zurück an Bord entfernen wir die Klebebänder. Der von Björn frisch



polierte Rumpf (Björn macht das professionell und gern auch anderswo, Tel. 0152 277 730 46) und das neue Antifouling können sich wieder sehen lassen.

Der letzte Auftrag für heute ist der Austausch der Opferanode im 20 Ltr. Boiler. Ein Job an dem man sich immer blutige Finger einfängt, weil man nur um die Ecke, mit Spiegel oder Handyfotos, schrauben kann. Du kommst da einfach nicht dran. Am Ende drehen wir mit vereinten Kräften und mithilfe einer



55er Nuss Heizstäbe und Opferanode aus dem Boiler. Das braune, verrostete Metall (unten)



zeigt die fünf Jahre alte Opferanode. Der Rostbolzen war natürlich auch mal frisch (nächste Seite). Nach Reinigung der Heizstäbe wird die neue Anode eingesetzt und das Heizelement wieder verschraubt.



Die beiden Dschunxx sind jetzt ziemlich platt und besuchen heute Abend als Restaurantkritiker den Neujugoslawen „[Milan](#)“, Am Markt 12. Ruhige Atmosphäre, aufmerksame Bedienung und feines Essen. Geht doch!

Freitag, 31. März: Schauriges Wetter – von wegen

 tagesschau

Sendung verpasst? 



Startseite ▶ Investigativ ▶ Nord-Stream-Ermittlungen: Früher Hinweis auf verdächtiges Segelboot



EXKLUSIV Nord-Stream-Ermittlungen

Früher Hinweis auf verdächtiges Segelboot

Stand: 31.03.2023 06:04 Uhr

Wieder ein trüber Morgen auf der Sonneninsel. Der erste Blick gilt den aktuellen Nachrichten und wieder einmal titelt die Tagesschau mit Molas Charteryacht „Andromeda“: [Früher Hinweis auf verdächtiges Segelboot](#)! Mir ist klar, die Ermittler vom BND, BKA und der Rechercheverbund aus ARD, SWR und Zeit tappen weiterhin im Dunkeln. Gebetsmühlenartig wird derselbe offizielle Stand der Dinge wiederholt. Mal unter uns, warum interessiert sich niemand für unser Segelboot? Vielleicht, weil wir ein lupenreines Alibi haben? Folgt man dem offiziellen Logbuch der „Kalami Star“, waren wir am 26. September 22 im dänischen Svendborg ... offiziell!



Wir wundern uns selbst, warum niemand nach der durch die Druckwelle geborstenen Sprayhood (oben) fragt. Seemannsgarn? Von wegen! Wir wollten von Cuxhaven Skagen Rund, doch

auf der Nordsee tobte tagelang der erste Herbststurm. Wir konnten nicht mal nach Helgoland. Also über den NOK zurück zur Ostsee, neues Ziel Bornholm, kuckstu [Seite 3 oben](#). Auf den folgenden Seiten ein wunderschönes Logbuch bis in die Märchenstadt Odense (schon H. C. Andersen hat hier Märchen erzählt). Schreiben kann man alles, macht euch deshalb lieber selbst ein Bild über das, was BND, BKA und der Rechercheverbund aus ARD, SWR und Zeit für



Seemannsgarn spinnen. Die in Verdacht geratene Charteryacht „Andromeda“ aus Breege haben wir auf Christiansø (oben) jedenfalls nicht gesehen und nach der „gesprengten“ Sprayhood (die „Kalami Star“ ist drittes Boot von rechts) hat niemand gefragt. Jedes Labor könnte bei uns an Bord Sprengstoff nachweisen (Seenotsignalmittel), aber lassen wir das, wir sind nicht zum Vergnügen auf Fehmarn. Morgen wird gekrant und es ist noch viel zu tun.



Zunächst schließe ich den Boiler wieder ans Netz an – das Trinkwassersystem wird aber erst im Hafen mit Frischwasser befüllt. Wenig später tauschen wir beide Leinen vom Traveller und die Gennakerhalsleine aus. Ein mühsames Unterfangen (oben), weil die Leinen über die Blöcke der Tavellerschiene komplett neu geschoren werden müssen. Die Halsleine ist dabei das kleinere Problem. Danach sind die Strecktaue dran. Die sind ebenfalls in die Jahre gekommen und absolut sicherheitsrelevant – an Strecktauen pickt man sich bei Schwerwetter mit den Lifebelts ein, wenn man an Deck oder z.B. am Mast arbeiten muss. Schließlich tauschen wir einige Bündel an den Bumperleinen aus und sind gegen 1400 damit durch. Was jetzt, wir sind früher als erwartet fertig?



Wir fahren zu unserem Segelmacher in Heiligenhafen und holen bereits heute die neuen Segel ab. Vorteil: Wir können die Tücher bereits in Burgstaaken anschlagen und damit nach H'hafen segeln – statt motoren. Außerdem sind wir auf die neue Aussichtsplattform neugierig, die wir



vorgestern gar nicht gesehen haben – Vorseite und oben. Warum für diese Plattform die Slipanlage (hier wurden Kleinboote vom Trailer ins Wasser gelassen) weichen musste, bleibt ein Rätsel. Finanziert wurde die Plattform über Fördermittel des Landes Schleswig-Holstein. Würde das Land ebenso Fördermittel für eine neue Slipanlage ..?

Zurück auf der Sonneninsel holen wir die gewarteten Feuerlöscher von Brandschutz Hörnke und schon sind die Pulverlöcher zurück an Ort und Stelle. Auch die Gasflaschen sind wieder an ihrem angestammten Platz. Höchste Zeit für eine Pause in unserem Lieblingscafé [Kontor](#).



Das Besondere an diesem Café: Die wunderbaren Torten werden von den Mitarbeiterinnen selbst gebacken. Bitte, bitte bestellt keine Stachelbeer/Mohntorte, das wäre gemein.



In der Halle jetzt der Endspurt: Das Auto leert sich und der Dampfer bekommt unter Deck mehr und mehr das gewohnte Ambiente. Fast alles findet seinen Platz, wir könnten los. Doch ohne Rettungswesten geht gar nichts. Auch diese Lebensretter waren in der Wartung und werden jetzt wieder mit ihrem Notfallsender bestückt. Damit wird im Notfall automatisch (oder manuell) ein AIS-Alarm ausgelöst und auf den Plottern von Schiffen in der Nähe angezeigt. Gleichzeitig wird natürlich über Funk ein Alarm ausgelöst. Frag mal auf anderen Charter- oder Ausbildungsyachten nach persönlichen Notfallsendern ...

Damit ist unter Deck alles fertig zum Kranen. Morgen Vormittag riggen wir den Mast, bevor der Spargel mit dem Kran gestellt wird.



Zum guten Schluss essen wir ganz vorzüglich im [Borgo Antico](#), Ohrtstraße 1. Zugegeben, nach Stachelbeer/-Mohntorte war für den Schreiber dieser Zeilen nur noch ein Salat drin. Buona Notte.

Samstag, 1. April: Heute gilt es, auch bei Sturm und Eiszeit

Aus aktuellem Anlass vorneweg was ganz anderes:

Gestern wurde der Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung zur Havarie der „Silja“ veröffentlicht. 2021 verunglückte die kleine Yacht zwischen Baltrum und Langeoog, dabei kam ein Segler ums Leben. Laut Untersuchungsbericht waren die Ausbildung der Crew und deren Törnplanung unzureichend. Doch auch die Rettungsmittel rückten in den Fokus der Analysten. Der [Artikel](#) in der Yacht ist absolut lesenswert. Noch interessanter, aber für Landratten schwere Kost, der [Untersuchungsbericht](#) der BSU.

Ich schreibe das auch, weil wir heute an Nord- und Ostsee eine ähnliche Wettersituation haben.

Deutsche Bucht: Ost bis Nordost 6 bis 7, abnehmend um 5, zeitweise diesig, See zunehmend 3 Meter.

An unserem Heimatsteg in Heiligenhafen ist es ziemlich ungemütlich. Bei hohem Wasserstand (+ 0,90 m) und Ostwind baut sich an Steg 12 eine kräftige Welle auf - Stegnachbar Klaus hat uns soeben dieses Landunterfoto von seiner 34er Hallig geschickt. Da sind wir in Burgstaaken noch ganz gut dran. Allerdings pfeift hier zwischen den hohen Silos der scharfe Nordost. Gefühlt ist es so schneidend kalt, dass wir uns in einer Arbeitspause ins Auto setzen, den Motor starten und uns von der Sitzheizung den Hintern wärmen lassen – was für ein Luxus. Was liegt an? Zuerst die Seeventile mit seewasserfestem Spray konservieren.



Im Hafen ist reichlich Betrieb (Vorseite), alle drei Kräne liften Yachten ins Wasser, doch wir sind erst um 1300 dran. Natürlich muss vorher der Mast geriggt werden. Wir sehen Martin (unten) bei den Vorbereitungen. Rechts sind bereits Antenne, Windex und Windmessgeber montiert. Vor allen Dingen der Windmessgeber ist sehr empfindlich, man muss ihn vor herumstreunenden Touristen schützen, isso.



Punkt 1300 manövriert Steven die Yacht unter den Kran. Die Krancrew versteht ihr Handwerk auch bei Starkwind und unsere beiden Segler wissen, was zu tun ist. Ohne viel Worte sitzt jeder Handgriff, also rein in die noch eiskalte Ostsee.



Der Mast ist schnell an Deck, die Rollen unabgesprochen aber klar: Der Skipper fixiert das Vorstag und fädelt die Kabel durch die Führung. Martin holt im Salon die Kabel durch. Erst jetzt wird der Mast behutsam abgesetzt, hängt aber noch im Stropp. Steven und Ralf spannen die Oberwanten handwarm, Martin sichert das Achterstag. Danach werden die Unterwanten ebenfalls handwarm durchgesetzt, der Mast steht ... jetzt ohne Kran.



Sofort müssen wir den Platz räumen und natürlich braucht der Jockel seine Zeit, bisser nach sechs kalten Monaten anspringt. Wir verholen auf die gegenüberliegende und halbwegs windgeschützte Hafenseite – oben im Hintergrund „unser“ Kran.



Zwei Stunden später hängt die „Arkona“ von Imke und Christian am Haken. Auch da geht alles glatt. An Bord der „Kalami Star“ wird jetzt die Mastelektrik (Dampfer-, Ankerlicht, Windmessgeber, UKW/AIS und die DVBT-Antenne) wieder ans Netz angeschlossen.



Dass alles funktioniert erkennt ihr daran, dass die „Kalami Star“ wieder online ist. Über diesen [Link](#) könnt ihr alle Schiffsbewegungen in Echtzeit verfolgen ... außer, wenn wir das AIS auf „Incognito“ stellen, so wie damals (oben). Das hier unten ist Christian, der das Anschlagen



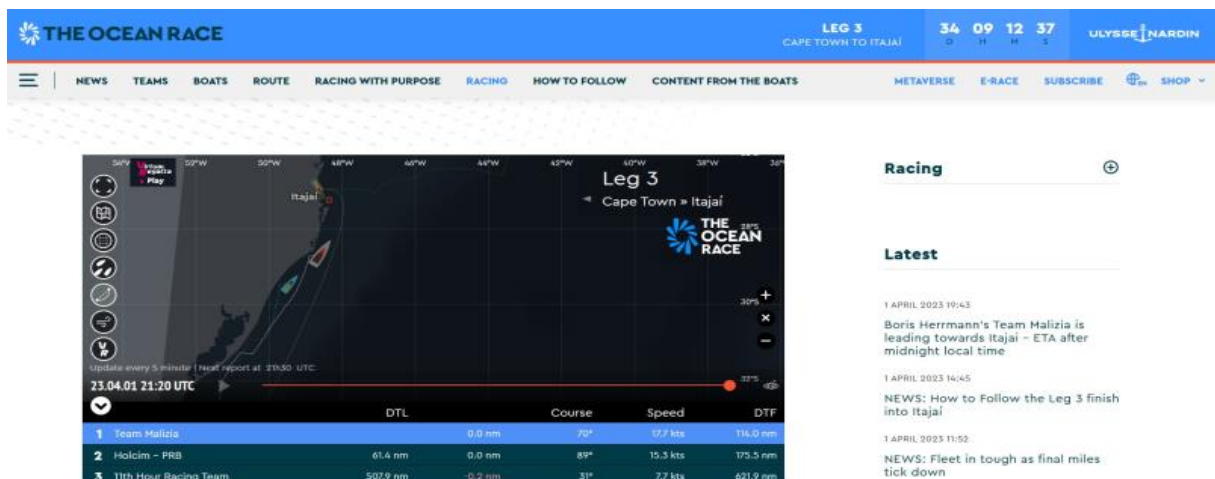
der sündhaft teuren neuen Segel dokumentiert. Um 1750 ist die „Kalami Star“ seeklar ... wäre nicht in Heiligenhafen Landunter. Und wäre es nicht so schweinekalt, würden wir es uns jetzt



im Salon gemütlich machen, die Heizung bollern lassen und der Smutje würde Glühwein reichen. Doch genau das tun wir nicht. Die Weicheier verlängern für eine Nacht in ihrer Herberge, machen sich landfein und landen um 1900 bei [Nettis](#), in der Süderstraße 34.



Bei weihnachtlicher Ente mit Rotkohl und Klößen wird uns endlich wieder warm ums Herz. Wer in Burg richtig gut essen möchte, sollte rechtzeitig bei Nettis reservieren. Von meinem Restauranttipp haben sich bereits einige Crews anstecken lassen. Als wir Profiteroles als Dessert auf der Speisekarte entdecken, versuchen wir unseren Maschinisten Frank mit dem Foto rechts ein wenig neidisch zu machen, doch der Maschinenbauer riecht den Braten und antwortet mit Éclairs ... auch nicht schlecht.



Was wir bisher nicht erwähnt haben, ist die nahezu stündliche Begleitung von Boris Herrmann

und seiner „Maliziacrew“ mit Kurs auf das brasilianische Itajai. Seit Kapstadt geht der Blick beinahe jede Stunde zum [Tracker](#) und jetzt sind es nur noch acht Stunden, bis die schwerste Etappe hoffentlich erfolgreich abgeschlossen wird. Wer sich dafür interessiert weiß, was in den letzten Stunden noch alles passieren kann. Wir bleiben dran und drücken weiter die Daumen.



Zur guten Nacht noch ein besonderer Gruß an Jens G. und die Stegnachbarn Klaus & Jasper. Wir seh'n uns.

Sonntag, 2. April: Der erste Sonnenschuss



Bereits um 0700 (MESZ) bin ich hellwach und aus dem Häuschen. Die „Malizia“ erreicht als erste Crew das Ziel der dritten Etappe, im brasilianischen Itajai. Glückwunsch aus unserer Herberge und wer bewegende und beeindruckende [Bilder](#) sehen möchte ist beim NDR gut aufgehoben. Um 0800 dieser Blick aus dem Fenster unserer Pension. Weit im Hintergrund die



Silos im Hafen von Burgstaaken, dort wartet die „Kalami Star“ auf ihre beiden Weicheier. Um 0940 sind wir an Bord und bereiten die Yacht auf die Überfahrt nach Heiligenhafen vor.



Um 1013 legen wir bei herrlichem Wetter ab: Nordost um 5, abflauend, zeitweise Küstennebelfelder.



Noch im Hafen setzen wir die neuen Segel und revanchieren uns bei Christian mit diesem Foto. Hin und wieder verlangt eine Böe mehr Aufmerksamkeit, doch Martin am Ruder macht das schon. Als wir fast aus dem Burgstaakener Fahrwasser raus sind, legt eine kräftige Böe die Yacht auf die Seite. „Die Genuaschot los, schnell!!!“ Ich schaue den Rudergänger an, als hätte der nicht alle Latten im Segel. „Schmeiß los, neben dem Fahrwasser ist es flach, los-schmeißen!!!“ Während wir in die Sonne schießen fällt bei mir der Euro, die Genuaschot rauscht aus und Martin holt uns zurück ins Fahrwasser. Glück gehabt. Martin feiert das Manöver als ersten Sonnenschuss des Jahres, ersten Sonnenschuss der neuen Segel, wie lustig.



Logisch rollen wir die Genua kleiner und sind schon bald im Sundfahrwasser – oben. Der herrliche Sonnenschein erwärmt unser Herz, dabei haben wir maximal 4° und der immer noch kräftige Ostwind sorgt für Handschuh, Mütze, Schal. Gleich sind wir unter der Sundbrücke und exakt in diesem Moment schickt Jasper eine WhatsApp: „Habt ihr auch die diesjährige Masthöhe gemessen? Nicht, dass es gleich spannend wird.“



Postwendend bekommt Jasper dieses Foto als Dankeschön. So muss das!



Der Alte kommt aus dem Staunen über die neuen Tücher nicht mehr raus. Immer wieder geht der Blick nach oben und zurück auf die Logge (Tacho). Damit er endlich in dieser Welt ankommt, drückt ihm Martin das Ruder in die Hand und knipst diese wunderbaren Fotos.



Jan schreibt, „... mit den Tüchern hast du dir richtig was gegönnt, ist das EPEX?“ Ich zurück: „Was’n das?“ Jetzt wieder Jan: „Ein spezielles Tuch von [Elvström](#)!“

Nein Jan, EPEX ist es nicht, die sind doppelt so teuer, informiert mich mein Segelmacher später. Meine Elvström-tücher heißen EKKO eXRP Cruise 18 und werden aus PET-Flaschen „recycelt“. Für ein Segel müsste Elvström 2000 PET-Flaschen recyceln, damit daraus diese „Tücher“ gebaut werden können. Verstehe, die Elvströmlaute plündern die Pfandautomaten und machen daraus Ekko-Segel? Ja, genauso läuft [das ...](#)! Vorbildlich.

Jetzt weiß ich, warum die Tücher so „preiswert“ sind. Pfand ist da aber nicht drauf!



Inzwischen nähern wir uns, vorbei am Ostkardinal, dem Fahrwasser in den Hafen und haben da so eine Idee. Bei der Windrichtung und dem leeren Hafen, könnten wir bis in die Box segeln. Damit wir das (noch) sperrige neue Großsegel in Ruhe auftuchen können, machen wir besser vor der Box am Heckpfahl fest. Da steht das Segel im Wind und wir können das neue Tuch entspannt in Falten legen.



Im Prinzip eine verwegene Idee. Theoretisch kann das klappen, doch praktisch lassen wir besser die Maschine Standbye mitlaufen. Hier oben ist die Genua bereits eingerollt, wir segeln unter Groß in den Hafen - was normalerweise verboten ist. In der Boxengasse bleibt für den Aufschieber nur etwas mehr als eine Bootslänge Platz, sodass wir mit der Maschine Fahrt rausnehmen müssen. Nach 11,5 nm sind wir um 1300 fest ... vor der Box.



Meinen Stegnachbarn Klaus, der hier gestern noch auf seiner 34er Hallig überlebte, versetzen wir mit dem Manöver in Angst und Schrecken. Sein trockener Kommentar: „Kann man Segel in einer attraktiveren Umgebung auftuchen?“ Von wegen auftuchen, das Groß lässt sich nur schwer in Falten legen - oben. Nur mit viel Kraft verschwindet es in den Lazy Bags.



Mit der schönen Umgebung hat Klaus Recht und heißt uns am Steg willkommen. Wir erfahren von seinen Abenteuern beim vorbereiten des Mastes und einer Hilfsleine, die irgendwo da oben baumelt und nicht runter zu kriegen ist. Der Einhandsegler (Klaus hat natürlich zwei Hände, aber Segler seltsame Fachbegriffe) hat gut zu tun und soll mich ausgerechnet jetzt zu meinem Auto nach Burgstaaken taxieren? Macht Klaus selbstverständlich und keine Sorge, das war vorher besprochen. Unterwegs haben wir viel Zeit uns „alles“ zu erzählen.



Der Yachthafen ist noch leer, doch der Tourist ist schon da. Die sind immer schneller. Unglaublich, welche Massen sich am Yachthafen vorbei zur Seebrücke schieben. Lange Schlangen bei Fischbrötchen und Eis. Wie schön, dass wir hinten an Steg 12 unsere Ruhe haben.





Während unserer Plauderfahrt nach Burgstaaken und retour tauscht Martin die kleine Notbatterie für die Funke aus. Auch das ein möglicherweise lebensrettender Baustein auf einer BG-Verkehr abgenommenen Ausbildungsyacht. Selbst wenn an Bord der Strom ausfällt oder das Wasser bereits im Salon steht, kann über die Funkanlage noch der Notverkehr abgewickelt werden. Mehr Infos dazu [hier ...](#)

Damit ist die „Kalami Star“ nun wirklich seeklar. Martin meint, einen Urlaubstag hatter noch und wir wären in fünf Stunden in Bagenkop ...

... fünf Stunden später sind wir zuhause. Ein dickes Dankeschön an meinen Freund Martin und an die Kommentatoren aus dem Off. Die Saison läuft.

Weißte Bescheid, Fairwinds & Gruß



P.S. Auf der A 1 kurz vor Oldenburg i.H. ein Anruf von Holger, der fälschlicherweise behauptet, ich wäre ihm beinahe über die Füße gefahren. Nicht nur das, erkannt und begrüßt hätte ich ihn auch nicht. Ich bitte um Gnade und Verzeihung, biete Kaffee & Kuchen an Bord, mindestens eine Flasche Rum aus Helgoland, weil ich weiß, dass ich den besten Bootsspezie der Ostsee immer wieder brauche. Noch schöner wäre es allerdings, wir würden uns einfach mal so auf'n Schnack treffen. Die Einladung steht Holger, wir seh'n uns.