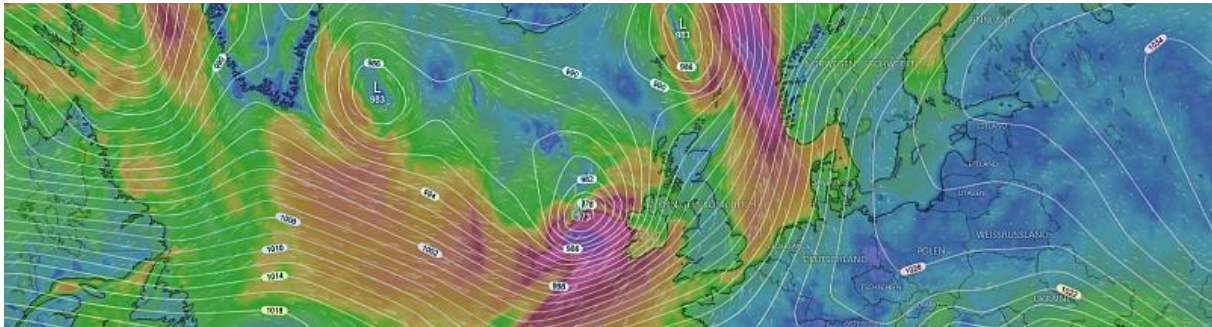


Goldener Oktober

4. - 11. Oktober 25

Vorneweg

Auf jede Reise, jedes Training bereite ich mich intensiv vor. Ca. eine Woche vor Törnbeginn beobachte ich die Wetterentwicklung, damit ich eine Idee bekomme, wohin die Reise gehen kann. Bereits am 28. September orakelt Windy ziemlich böses Wetter für den Törnauftritt am 5. Oktober in der Westlichen Ostsee. Das regt eine Woche vor Törnbeginn niemanden auf, ist ja noch ne Woche hin und bis dahin wird sich das noch ändern ...



... ändert sich aber nicht! Der Ex-Hurrikan macht sich als „Schnellläufer“ auf seine rasend schnelle Reise von Florida über den Nordatlantik und fegt bereits am 3. Oktober über Irland und Schottland (oben).

Bis dahin haben Crew & Skipper ihre Goldene Oktober WhatsApp Gruppe gegründet und auch die Crew beobachtet die Wetterentwicklung. Christian schickt die Vorhersage für den Fehmarnbelt, „... ich bin entspannt“, und auch Ruben fürchtet sich nicht und schreibt:

SONNTAG, 05.10.

02h	7 Bft	20.7° max 8 Bft	11°C	983hPa
05h	8 Bft	19.8° max 9 Bft	11°C	983hPa
08h	8 Bft	20.0° max 9 Bft	11°C	981hPa
11h	7 Bft	19.5° max 8 Bft	12°C	980hPa
14h	6 Bft	22.4° max 7 Bft	13°C	981hPa
17h	7 Bft	25.3° max 8 Bft	13°C	984hPa
20h	7 Bft	25.5° max 8 Bft	13°C	987hPa
23h	6 Bft	28.3° max 7 Bft	13°C	990hPa



Ich bin auch entspannt und freue mich lieber auf zu viel, als zu wenig Wind. :) und packe mal nen Satz Ersatzhandschuhe ein. Jetzt mischt auch Swen-Olaf kurz und schmerzlos mit: „jo... 👍“



An diesem 3. Oktober frage ich Windy nach den voraussichtlichen Windböen für Sonntag (da wollen wir ablegen) für die Westliche Ostsee – oben. Am Sonntag, 5. Oktober, 15:00 Uhr, rauscht der Ex-Hurrikan über das Skagerrak. Die lila Ausläufer mischen den Goldenen Oktober in der Westlichen Ostsee mit Böen um 40 - 45 Knoten (Bft. 9) auf. Wenn es denn wirklich so kommt, fällt mir dazu ein ganz wichtiger Satz ein: **Verlasse nie einen sicheren Hafen!**

So weit sind wir noch nicht. Am Tag vor der Anreise ist klar, morgen wird ein stürmischer, schauriger Anreise- und Hafentag. Der erste Kommentar zum Törn von Christian: Du liebst doch Herausforderungen 😊. **Max:** Moin Ralf! Bist Du in Heiligenhafen? Der Sturm macht mir Sorge, suche jemanden der bei unserem Dampfer nochmal ne Leine schmeißen kann... Liebe Grüße, Max. **Martin:** Ich glaube, Du brauchst ein Ersatzprogramm für Sonntag. Vielleicht „Seekrank im Hafen und was dagegen hilft?“

Danke für die herausfordernden Wünsche und Ideen und Max wird natürlich geholfen. Danach werden Crew und Skipper die „Kalami Star“ von 12/50 auf einen ruhigeren Platz an 9/5 verholen, Kuchenbude drauf, dann sehen wir weiter. Ein Video, denn ungefähr so, dazu mit schweren Schauerböen, sieht das für die nächsten beiden Tage [aus ...](#) Da kommt was auf uns zu!

Samstag, 4. Oktober: Anreise

Kommt es nicht!

Christian holt mich pünktlich in Vinnhorst ab. Wir kommen zwar durch dicke Schauerböen und gelegentlich stockenden Verkehr in drei Stunden nach Heiligenhafen, doch hier hört der Regen auf. Der hört einfach auf. Das war doch ganz anders abgemacht. Ja, ein wenig Wind ist noch (Bft. 6), aber im geschützten Hafen ist das nicht der Rede wert. Die Messwerte (Fehmarn Wulfen) erzählen eine ganz andere Geschichte. Heute Morgen um 0800 fegen noch Böen bis Bft. 11 aus Süd durch den Hafen und die treiben das Wasser der Westlichen Ostsee nach Osten. Hier sinkt der Wasserspiegel, weit im Osten steigt er. Inzwischen sind die Yachten am Steg auf Tiefe gegangen. Wie tief genau?



Immerhin so tief, dass wir bei einigen Yachten die Leinen fieren müssen. Mit dabei sind Barbara und Andreas von der „happy ours“, die sowas wie Wache halten, weil sie Montag gekrant werden. Nach den guten Taten verholen wir die „Kalami Star“ nach 9/5. Edgar hatte „unseren“ Platz extra auf ROT gestellt, doch eine Chartersyacht hat alle Signale missachtet und „unseren“ Platz besetzt. So was geht gar nicht, aber da es nicht wirklich unser Platz ist, maulen wir nicht lange



rum und machen gegenüber an Steg 10 fest (oben). Gut geschützt liegen wir hier auch und jetzt kommt nicht nur die Sonne, sondern die ganze Crew. Armgard und Swen-Olaf aus Aurich sowie Ruben aus Hamburg treffen Christian und den Skipper aus Hannover. Armgard und Swen-Olaf haben 2016 an Bord der „Kalami Star“ ihre praktische SKS-Prüfung erfolgreich absolviert, Ruben startet gerade seine Seglerkarriere. Christian war schon 2009/2010 an Bord.



Christian, Swen-Olaf, Armgard, Ruben & Skipper

Wir wundern uns über das herbstlich kühle, aber plötzlich sogar sonnige Wetter und suchen nach einer Erklärung. Es sollte doch den ganzen Tag regnen? Als um 1500 der Regen aufhört, war die Kaltfront durch, wir haben Rückseitenwetter. Das kann schaurig und böse sein, hat aber auch sonnige Abschnitte, wie man sieht. Verkehrte Welt: Als der Regen hier aufhört, geht es in Hannover mit Schauern, Gewitter und Hagel los. Muss man nicht verstehen.



Nach der Front dreht der Wind auf SW und drückt noch mehr Wasser aus dem Hafen. An der Binnenseeschleuse ist das ablaufende Wasser am besten zu sehen. Inzwischen sind es wohl 70 – 80 cm unter mittlerem Wasserstand.



Selbst die Sehbrücke fällt wohl bald trocken. Unten sieht man, welche Aufgabe die grünen Pfähle haben. Bei normalem Wasserstand ist hinter den Pfählen kein Land in Sicht.

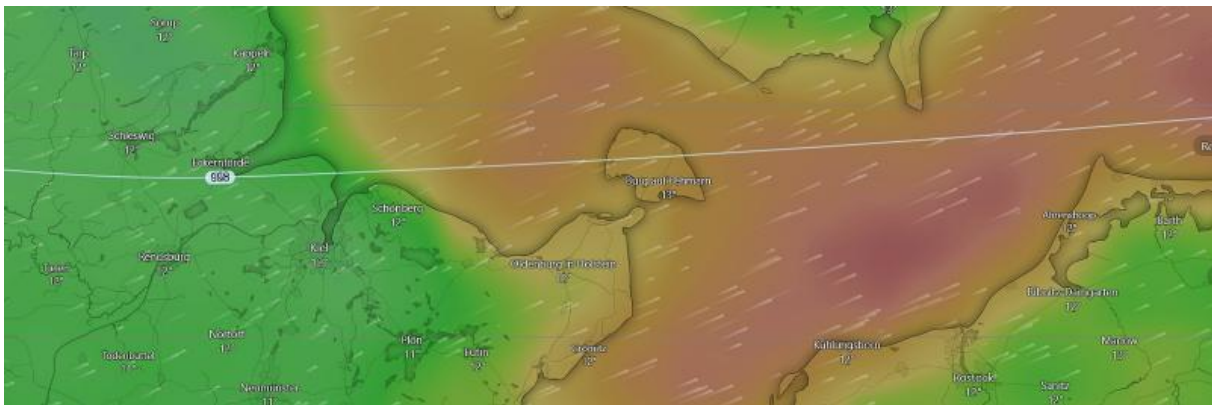


Auf den Bildern die typischen Cumuluswolken nach dem Durchzug der Kaltfront.



Wir haben wirklich mit dem schaurigsten Wetter gerechnet und dann so was! Der Skipper ist nahezu enttäuscht! Prompt wird der Einkauf über den Haufen geworfen, den holen wir morgen nach. Zum Käptnsdinner landen wir im [Nordpol](#), auch gut. Dann wieder Leinenkontrolle an Steg 12 und bei Max. Dabei treffen wir Barbara & Andreas, die ebenso ihren Kontrollgang abgeschlossen haben – doppelt hält eben besser.

Zur guten Nacht erstmals der gemeinsame Blick auf die Wetterkarten und natürlich ist allen klar, dass morgen nichts gehen wird. Windy (unten) orakelt für morgen Böen um 8 Bft., wir bleiben dabei, verlasse nie einen sicheren Hafen. Zur guten Nacht (endlich) wieder Schauer.



Sonntag, 5. Oktober: Hafentag Heiligenhafen

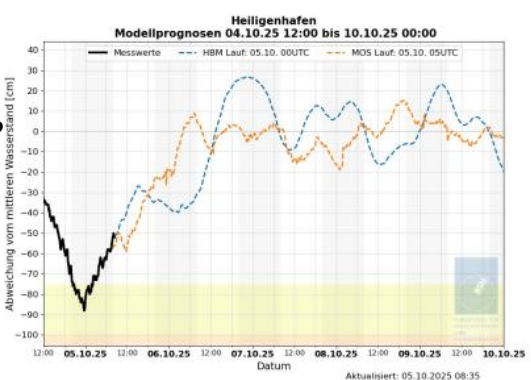
Nach knapp 90 cm unter mittlerem Wasserstand steigt das Wasser vorsichtig wieder, der Wind bleibt. Heißt das, wir sind über'n Berg oder haben wir die Talsohle durchschritten? Und wann kommt es wieder? Der Pegel Heiligenhafen gibt Auskunft - rechts.

Zum Frühstück Grüße von Jörg mit diesem Tipp:

<https://www.youtube.com/shorts/4yOVg2rqQgs>

Ich kannte das schon von Roland und kann das nur mit der Einschränkung empfehlen, dass man damit zwei Flatterleinen mehr an Bord hat. Wenn wir schon bei Tipps sind, hier gibt's noch was:

<https://www.youtube.com/shorts/4yOVg2rqQgs> Tolle Idee, damit eine Leinenverbindung zu einer Person im Wasser hergestellt werden. Den Bootshaken oder ähnliches in den D-Ring einpicken ist bei Seegang und ausgelöster Rettungsweste nicht einfach, diese schwimmfähige Leine erleichtert diesen Vorgang.



Klar legen wir heute nicht ab, liest man das Seewetter fragt man sich warum?

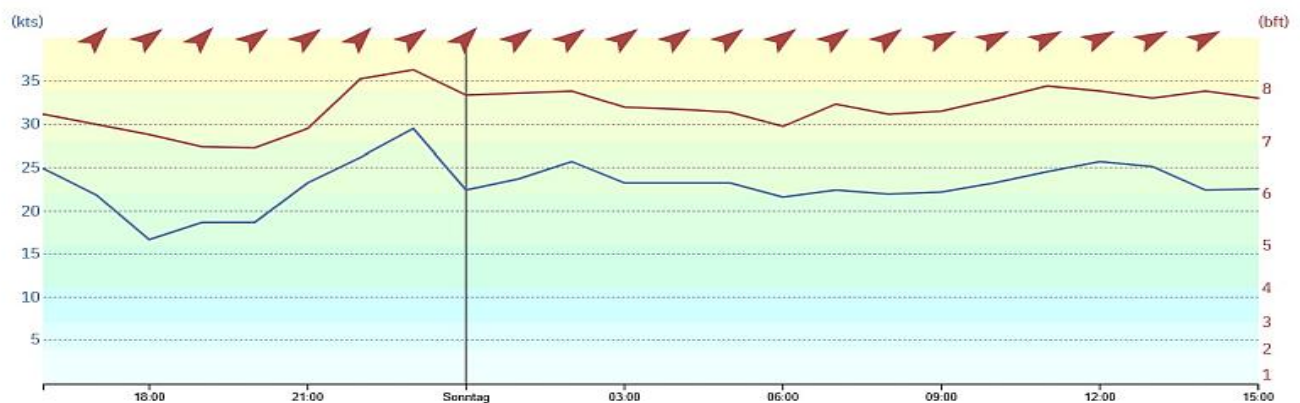
Westliche Ostsee: Südwest 6 bis 7, nordwestdrehend, später abnehmend 3 bis 4, Schauerböen, See Ostteil 3 Meter.

Schaut man bei [Windy](#) ist die Antwort eindeutig, das [DMI](#) bestätigt unsere Entscheidung. Das mal vorneweg.

Die Crew hat gut geschlafen und zum Chaos des gestrigen Abends, mit unserer Videoreise durch den [Limfjord](#), kommt jetzt auch noch das Frühstück auf die Back. Kaffee neben Rotwein, Müsli neben Chips. Ein sympathisches Durcheinander dazu Geschichten von Windenergie (alle Crewmitglieder arbeiten irgendwie On- und Offshore im Bereich Windmühlen), Schweden Rund und was weiß ich. Doch so langsam sortiert sich das sonntägliche Chaos, sieht man mal von kleineren Widerständen gegen die längst überfällige Sicherheitseinweisung ab.

Die kommt denn auch und wenn der Skipper einmal so richtig in Fahrt ist, kannst du ihn nicht mehr bremsen. Es sei denn, er findet ihn Swen-Olaf seinen Meister, der ihm exakt erklären kann, wofür das Schnüffelventil gut ist. Dabei entdeckt der Skipper einen Entlüftungsschlauch, den er vorher noch nie gesehen hat, aber das wird uns Swen-Olaf jetzt genau erklären:

Das Schnüffelventil sorgt dafür, dass kein Kühlwasser unkontrolliert in den Motor zurückläuft, wenn er abgestellt ist. Beim Bootsmotor wird Seewasser über die Seewasserpumpe (Impeller) angesaugt, durch den Motor oder Wärmetauscher geführt und über den Auspuff wieder ausgestoßen. Wenn das Boot steht oder der Motor ausgeschaltet ist, könnte durch den Höhenunterschied zwischen Wasserlinie und Auspuffsystem Wasser zurückgesogen werden. Genau das verhindert das Schnüffelventil! Weißte Bescheid.



Während die Crew den Einkauf erledigt (hier sind die Geschäfte auch am Sonntag geöffnet, Bäderregelung), um 16:00 Uhr noch einmal der Blick auf die Windmesswerte. Die geben uns die Bestätigung, alles richtig gemacht zu haben. Mitsegler Jens, [„Rausfahr'n, wenn andere reinfahr'n!“](#) ist voll des Lobes:

Moin Ralf, kluge Entscheidung unter den aktuellen Bedingungen einen sicheren Hafen nicht zu verlassen. Manchmal ist der beste Törn der, der nicht sofort beginnt, weil man klug genug ist, den richtigen Zeitpunkt abzuwarten, getreu dem Motto „Mach dir den Wind zum Freund“ – auch wenn er euch gerade einen kleinen Streich spielt.

Jetzt folgt ein Arbeitsauftrag an den Skipper: Vielleicht ist das jetzt der perfekte Moment für ein Alternativprogramm, wie beispielsweise einen Workshop zu Sturmtaktiken und Notfallmanagement bei Schwerwettertrainings. Beste Grüße, Jens

Oha Jens, da drückste dem Skipper was auf, **aber theoretisch kann ich praktisch alles!** Schau'n wir mal, ob die Crew noch zu retten ist? Als die Dschunxx (Armgard hatte Pause) vom Einkauf zurück sind hält sich das Interesse an einem Workshop zu Sturmtaktiken und Notfallmanagement bei Schwerwettertrainings tatsächlich in Grenzen. Zudem wird festgestellt, dass zunächst besser die „Kuchenbude“ mit Leben erfüllt werden soll. Die Kuchenbude? Für die Landratten unter den LeserInnen ist es der zeltähnliche Aufbau über dem Cockpit. Die Kuchenbude wird von Segelmachern, die sowas bauen, Anschlussverdeck genannt.



So sieht es in der Kuchenbude aus, wenn Kaffee und Kuchen gereicht wird. Bei der Gelegenheit entwickelt sich die Idee, nein, keine Sturmtaktiken, sondern eine naturkundliche Wanderung um der Graswarder ... wenn der nächste Schauer durch ist – unten.

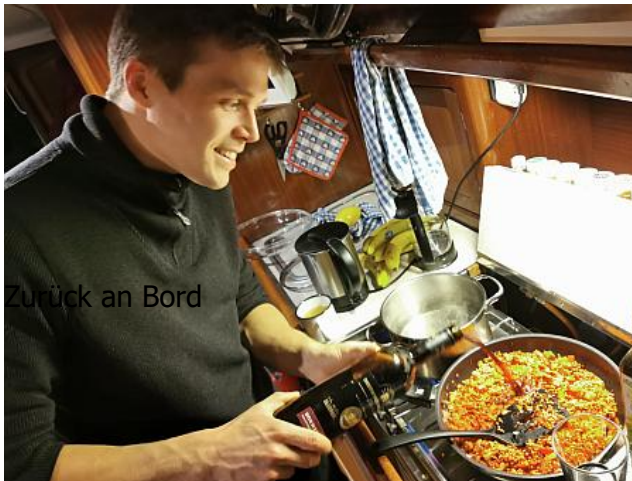


Dann geht's los und natürlich ist der Graswarder ein Hingucker, das ihr sogar in der ARD-Mediathek finden könnt, kuckstu [hier...](#) natürlich ist Christian auch ein Hingucker!





Vor ein paar Monaten hat der Skipper selbst ein Video vom Graswarder geschnitten, das findest Du in seinem [Youtubekanal](#). Der nächste Schauer treibt uns zurück an Bord und jetzt beginnt



die große Zeit von Ruben - oben. Der Smutje beschäftigt die vollständige Crew + Fotograf und zaubert ein wunderbares Essen auf die Back: Vorneweg Insalata Mista und als Hauptgericht rattenscharfe Linsenbolognese mit Barilla Linguine n 13. Dazu reichen wir Chardonnay perla terra. Es kann nichts Besseres geben, da muss sich die Crew einfach verbeugen, mille grazie und bonna Notte.

Bonna Notte? Von wegen, wie erwartet frischt der Wind ab 2200 kräftig auf und ist um 2300 bereits in Böen bei 9 Bft. Damit beginnt wieder das „Hafenkonzert“ der Orgelpfeifen (Mastnuten) mit den schlagenden und klappernden Fallen. Gerade jetzt, wo viele Segler ihre Segel bereits abgeschlagen haben, sind nicht mehr alle Leinen unter Kontrolle. Die Yacht kommt in Bewegung, ruckt in die Leinen, schaukelt von der einen auf die andere Seite. Besser, wir checken noch einmal die Achterleinen und Springs, dann ist alles sicher.

Montag, 6. Oktober: Heiligenhafen – Travemünde

Mehr als 9 Bft. werden es in der Nacht zum Glück nicht. Zum Frühstück weht es zwar immer noch kräftig, aber wir wollen ja erst gegen 1100 los. So sieht das Seewetter beim DWD aus.

Westliche Ostsee: Nordwest 7, langsam abflauend, Schauerböen, später Nebelfelder, See Ostteil anfangs 3 Meter.

Bevor wir ablegen der intensive Blick auf das Wetter (siehe oben) und die Karte. Bis Travemünde haben wir 36 nm vor dem Bug und natürlich wägen wir noch einmal gründlich ab, fahren oder nicht fahren? Klar ist, der Törnabschnitt bis zur Sundbrücke wird der schwierigste, weil Wind und Welle in den Fehmarnsund drücken. Danach segeln wir in der Landabdeckung bis Dahmeshoved und weiter nach Travemünde. Alles klar?

Kuchenbude weg, den letzten Teil der Sicherheitseinweisung an Deck und um 1130 bringt uns



Ruben aus dem Hafen. Obwohl wir das Groß (3. Reff) vorbereitet haben, rollen wir die Genua nur zu 60 % aus und nehmen sofort Fahrt auf. Wir messen 28 – 30 Knoten raumen Wind und sind sofort bei 6 Knoten.



Die Sonne scheint, der Graswarder (oben) rauscht vorbei, wir verlassen die Abdeckung und wechseln auf Halbwindkurs. Jetzt steigt die Welle mit 1 – 1,4 m ein, wir beschleunigen auf 7 Knoten, läuft. Die Stimmung entspannt sich, so geht Segeln. Die Crew erfindet die Überschrift des letzten Törns neu: **Wir fahren raus, wenn keiner reinfährt!** Tatsächlich ist nicht eine Yacht mit uns unterwegs. Kein Wunder, der Wind kratzt immer wieder an Bft. 7.



Um 1225 passieren wir die Sundbrücke und nehmen hinter Tonne 13 Kurs auf Dahmeshoved. Genauso haben wir uns das vorgestellt: Wir segeln mit 6 Knoten in der Landabdeckung, die Sonne scheint, so muss Goldener Oktober. Damit das klar ist, wir sind keine Segelhelden. Niemals wären wir ohne Landabdeckung oder bei einem Amwindkurs ausgelaufen.



Wir sind gut unterwegs, doch so langsam kriecht die Kälte unter die Klamotten. Nur in Jeans und mit leichten Segelklamotten läuft das nicht. So langsam klettern alle unter Deck und tauchen in standesgemäßer Segelgarderobe wieder auf. Jetzt wird uns wieder warm ums Herz. Doch unser Monopol, rausfahr'n, wenn keiner reinfährt, sind wir längst los. Wir begegnen drei, vier Yachten mit Kurs auf den Fehmarnsund. Gut so. Um 1430 haben wir Dahmeshoved voraus (Vorseite) und der Wind lässt ein wenig nach. Bis hierher segeln wir halben Wind, bleibt das so?



Ab Dahmeshoved geht der Speed runter, wir nehmen das Groß (3. Reff) dazu und wieder richtig Fahrt auf. Nach Travemünde können wir inzwischen auf Sicht steuern. Das Maritim-Hochhaus gibt den Kurs vor. Läuft es so weiter sind wir um 1730 fest im Hafen der [Böbswerft](#).



Weit an Backbord die „Stena Flavia“ unterwegs von Travemünde nach Klaipeda. Wir haben Travemünde auch als Ziel ausgesucht, weil wir dort in Kontakt mit den großen Fähren kommen. Um 1600 flaut der Wind weiter ab, wir reffen das Groß aus, segeln unter Vollzeug. Sorgen bereitet plötzlich der Plotter, bzw. seine Meldung **zu geringe Batteriespannung!** Was ist da los? Der Skipper schaltet den größten Verbraucher (Kühlschrank) aus, jetzt geht es wieder, doch dann verabschiedet sich der Plotter ganz, der Monitor ist dunkel. Ist der 12 Volt 230 Ah-Akku nach drei Jahren platt, dann sind 380 € viel zu früh futsch! Kann doch nicht sein oder? Is aber so. Was jetzt? Mit der Seekarte auf Handy oder Tablet geht es auch!

Nun ist der Skipper eben Skipper und kein Elektrik- oder Elektronikexperte, aber er hat Windenergieprofis an Bord, von Energie versteh'n die was, nur eben nicht von Ladegeräten und dem ganzen Zeugs umzu. Is jetzt auch völlig unwichtig, wir steh'n vor Travemünde und da werden alle Hände gebraucht – unten.





Die „Kalami Star“ macht immer gern in der Böbswerft fest. Vom [Passathafen](#) in die Stadt benötigt man die Fähre und beim [Yachtclub Fischereihafen Travemünde](#) sind die sanitären Anlagen nicht wirklich prickelnd. Also weiter zu Böbs. Vor dem Passathafen rollen wir die Genua ein und tuchen das Großsegel sauber auf. Stadt und Trave im Gegenlicht, keine leichte Fahrt.



Um 1740 im prallen Gegenlicht rein zu Böbs und Ruben bekommt den job, die Yacht rückwärts an den Steg zu bringen. Noch nie gemacht? Machter locker! Aber der Platz ist ROT! Alle freien Plätze sind ROT! Was jetzt? Wir fragen „unseren“ Nachbarn und der meint natürlich, dass man das nicht darf, aber wer soll jetzt noch kommen? Das sehen wir genauso und dann sind wir nach 36 nm fest in Travemünde. Aber irgendwas ist anders als in Heiligenhafen ..? Ein lauer Herbstabend, es ist wunderschön still, spiegelglattes Wasser, kein Wind, keine orgelnden Mastnuten, keine schlagenden Fallen. Wir sind in einer Werft und es ist wie Urlaub. Swen-Olaf und Ruben kommen vom Automaten zurück und haben 32 € für eine Nacht bezahlt, alles drin.



Jetzt gönnen wir uns ein Anlegebier und segeln den Törn, auf der Suche nach dem schönsten Moment, gleich nochmal. Ja, das wir überhaupt losgefahren sind. Nein, der erste Abschnitt bis zur Brücke und unter der Brücke durch, waren meine highlights. Damit haben wir uns ein Essen wohlverdient und landen auf der Terrasse der [Pizzeria „Numero Uno“](#).



Von dort hat man diesen wunderschönen Blick auf die Berufsschiffahrt und das Essen ist auch noch lecker.

Seitdem wir fest sind und jetzt beim Italiener sitzen, daddelt der Skipper auf seinem Handy rum oder telefoniert mit seinem Maschinisten Frank und mit Martin, der vor ein paar Wochen Riesenpech mit seinen neuen Batterien hatte. Es geht natürlich um den Akku und ob es derselbe noch einmal oder ein völlig neues Batteriemanagement werden soll. Machen wir es kurz. Ja, du kannst alles mit Gel- oder AGM-Batterien besser einrichten, aber das kostet erheblich mehr, als mit der gleichen Batterie noch zwei- oder dreimal neu an den Start zu gehen. Der Skipper hat verstanden und bedankt sich ganz herzlich bei seinen Dschunxx ...

Dienstag, 7. Oktober: Travemünde - Neustadt

... und wird in aller Frühe von E-Profi Roland ([SY „Luna“](#)) alarmiert. Roland macht den Skipper ganz wuschig: „200 AH oder sogar 300 AH Lithium Batterie kostet doch nix mehr! Ein Ladegerät für Landstrom von Victron noch etwa 150 € dazu und fertig, wir telefonieren, wennde zuhause bist!“



Is doch unglaublich, was der Skipper für Freunde hat, davon isser ganz benebelt, holt Brötchen auf dem kurzen Weg und kommt ohne Karte von der Rückseite nicht mehr ins Werfttor (oben), zur Strafe jetzt die Langstrecke außen rum.

Östlich Fehmarn bis Rügen: Anfangs West bis Nordwest 2 bis 3, südwestdrehend, zunehmend 4, zeitweise diesig.

Heute geht es in die Hafenmanöver und dafür hat der Skipper gestern eine fiese Spur gelegt, indem er Ruben (Ruben legt an, Ruben legt ab) herausgehoben hat. Das sorgt, wie schön, für Konkurrenz, Neid und Mißgunst. Darüber ist nicht jede/r amused. Das gilt es auszunutzen. Schau'n wir mal, wir beginnen theoretisch an der Magnettafel, dann praktisch.



Zuerst trainieren wir „trocken“ am Steg, danach wird durch eindampfen in die Vorspring an- und abgelegt. Bei den Manövern bleibt der Skipper (aus pädagogischen Gründen) an Land und dokumentiert die Manöver mit seinem Handy (oben). Das sorgt erst recht für schwitzige Hände, doch wer lernen will, muss seine Komfortzone verlassen, läuft. Nachdem alle durch sind noch ein kleines Palaver zur Reflexion. Um 1210 legen wir mit Ziel Niendorf ab.



Wie das auf der Trave so ist, nehmen wir die Fähren in die Zange. Vor der Haustür (1245) Segel hoch und sofort schieben uns 8 Knoten Wind in die Neustädter Bucht. Die Crew macht längst alles allein und lässt den Skipper am Lockbuch tippen. Damit sie Höhe laufen können arbeiten die bereits mit dem Traveller, ganz große Segelkino. Was soll ich hier eigentlich noch?



Je tiefer wir in die Bucht segeln, desto dichter wird der Nebel und je dichter der Nebel, desto höher die Luftfeuchtigkeit. Es beginnt leise zu regnen, die Neustädter Bucht löst sich in weiße Watte auf, die Sicht vielleicht noch bei 50 m? Irgendwann ist die Wende fällig, aber wann? Wir rechnen: Der Wendewinkel beträgt ca. 100° , wir steuern 300° , subtrahieren den Wendewinkel und wissen, wenn wir die Ansteuerungstonne 200° peilen wird gewendet. So machen wir das, um 1350 und halten wir auf die rote 2 vor Niendorf zu.

Vor der roten 2 bergen wir Genua und Groß und tuckern leise in den Hafen. Der Skipper beginnt mit seiner Demonstration der schulmäßigen Rückwärtsfahrt, doch daraus wird nix, ein Schauer setzt ein, der nur eins zulässt: Fischbrötchenpause. Christian übernimmt und bringt uns leise rückwärts an die Pier, auf der in großen Lettern steht: ANLEGEN VERBOTEN! (der Skipper weiß, der Fischer kommt erst um 1900). Ratzfatz ist die Crew an der Fischbrötchentheke und begeistert, wie gut hier die Fischbrötchen schmecken.





Der schaurige Schauer kann dauern, watt nu? Warmduscher bleiben im Hafen, wir fahren raus! „Christian, du legst durch eindampfen in die seeseitige Achterleine ab!!!“ „Jawoll“, freut sich der Steuermann und natürlich kennt die Crew das Video vom Ablegen mit seeseitiger Achterleine [von Yacht-TV](#), aber klappt das wirklich? Dass muss man erst einmal gemacht haben.



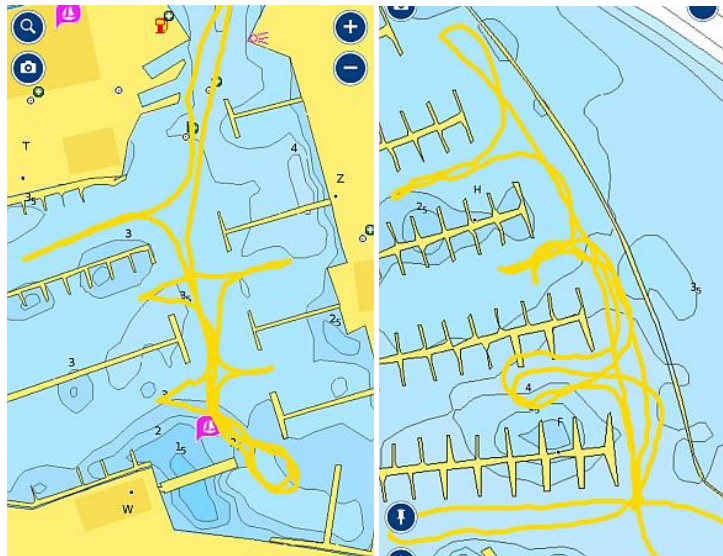
Die Crew weiß, was zu tun ist. Das Heck gut abfendern und das Ruder anfangs **hart zur Landseite**, damit sich das Heck absetzen kann. Danach Ruder langsam mittschiffs und wenn die Yacht weit genug gedreht hat, Achterleine los! Geht doch. Noch im Fahrwasser geht das Groß nach oben, die Genua wird ausgerollt, rüber nach Neustadt. Das Seewetter haben wir nach dem leichten Wind, jetzt eigentlich so erwartet: ... zunehmend 4, zeitweise diesig. Diesig isses, doch der Wind schläft ausgerechnet ein, als wir ein Sperrgebiet passieren, indem Tausende Tonnen Munition verklappt sind. Das umfahren wir sorgfältig. Es regnet immer noch kräftig und jetzt schiebt sich dieser Versorger ganz langsam zwischen uns und Neustadt.





Um 1620 Genua rein und das vom Regen sauber gewaschene Großsegel aufgetucht. Maschine an und wegen eingeschränkter Sicht Positionslichter und Dampflicht. Es ist absolut unlustig, die Klamotten nass, die Schuhe, die Hände kalt, du kannst nirgendwo sitzen und dann kommt Ruben gutgelaunt daher: „Soll ich mal n Kaffee machen? Hab auch Kuchen!“ Ganz großes Kino, Ruben, vielen Dank! Wir lösen uns in kurzen Abständen am Ruder ab, niemand muss lange im Regen stehen. Dem Skipper ist auch mit Kaffee und Kuchen nicht mehr zu helfen. Er brummelt vor sich hin, dass er bei diesem Wetter am liebsten aufhören, jedenfalls keine nassen Leinen mehr belegen möchte.

Aber dann hatte er eine Idee: Wir manövrieren uns vorwärts und rückwärts durch die Boxengassen der Ancora Marina. Auja! Sofort erhellen sich die Mienen der Crew und schon geht die wilde Fahrt los – rechts. Am Ende fahren wir rückwärts Slalom durch Heckpfähle, trainieren für das Schlepperballett, wenden auf engem Raum, legen rückwärts (ohne Leinen) an und das macht richtig Spaß. Der Skipper, der vorhin am liebsten aufhören wollte, ist wieder mit sich im Reinen und die Crew ganz sicher auch. In jedem Fall sind alle von außen nass und um 1730 wird es Zeit



für die „Heimreise“ - oben. Swen Olaf bringt uns in den Stadthafen und um 1750 sind wir nach 20 nm (Gesamt 56) fest in Neustadt i.H. Bei dem Mistwetter hat niemand Lust auf ein Anlegefoto, aber ratzfatz steht die Kuchenbude als Trockenraum für nasses Ölzeug. Heizung an, Palaver, Einkauf! Ruben bezahlt 32,40 € für den Liegeplatz, alles drin.

Und wisst ihr was? Die Batterie hat durchgehalten, logisch der Plotter auch ... aber klar, bei kurzen Distanzen mit Motorstopps wie in Niendorf, ist das kein Problem. Die Batterie wird ja immer wieder von der Maschine aufgeladen. Bei langen Törns unter Segeln wird sich nichts

ändern. Wir kommen auf jeden Fall ohne neue Batterie zurück in den Heimathafen. Und wer es noch nicht weiß: Gestern Abend waren wir beim Italiener, heute Abend schon wieder, bei Christiano. Der „Kalami Star“ Smutje Christian bereitet uns ein köstliches italienisches Menue: Risotto mit Piselli verdi und Rosmarin, dazu Tomaten mit gebratenen Garnelen an Aglio (Knoblauch). Danach kann nichts mehr kommen, gute Nacht.

Mittwoch, 8. Oktober: Neustadt i.H. - Großenbrode



Du traust deinen Augen nicht, der ewige Sprühregen ist durch, aber war das eben nicht ein klein wenig himmelblau? Is schon wieder weg. Immerhin, es regnet nicht, die Luken und Fenster sind geöffnet. Zum „Foto“ rechts wird gepostet, dass hier der Geist des Skippers gelüftet wird. Dem ist nicht so, der Skipper distanziert sich deutlich von solchen Verunglimpfungen, besonders von dieser Segelgarderobe. Dinge, die an Bord geschehen bleiben an Bord! Wer auch immer diesen Kommentar gepostet hat, geht heute über Bord. Das kommt dem Skipper auch sehr entgegen, heute trainieren wir u.a. Notmanöver, weißte Bescheid.



Nunja, eigentlich wollten wir gleich nochmal, durch *drehen um den Pfahl in die Box* in Neustadt festmachen, doch ohne Wind macht das wenig Sinn. Um 1200 legt Swen-Olaf ab und 10 Minuten später sind die Segel oben, zunächst Kurs Pelzerhaken Süd, das Seewetter.



Westliche Ostsee: Westliche Winde 3 bis 4, zeitweise diesig, See 0,5 Meter.

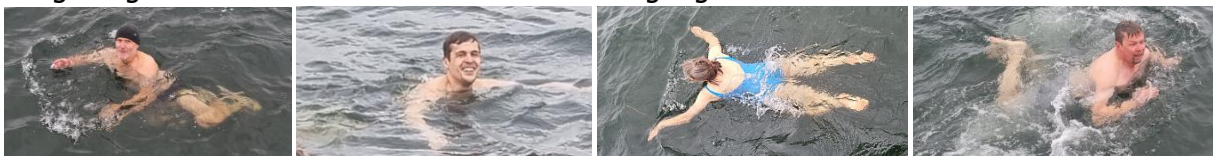
Pelzerhaken Süd passieren wir um 1250, danach segeln wir vor dem Wind (Schmetterling - mit Bullenstander). Drei Meilen weiter wird's kompliziert - rechts: Auf der aktuellen NV-Papierkarte ist ein **Sperrgebiet** (Munition, südöstlich Grömitz) eingezeichnet. Auf dem Tablet mit Navionicskarte ebenso, im richtigen Leben ist davon nichts zu sehen. Der Skipper weiß, dass hier verklappte Munition vor einem Jahr probeweise geborgen und nach Neustadt i.H. gebracht wurde und das nun endlich in großem Stil die Altlasten entsorgt werden sollen. Was ist aus den Versprechungen geworden? Crew und Skipper sind verwirrt. Zum Glück wechseln wir kurz vor dem unsichtbaren „Sperrgebiet“ auf den anderen Bug und halten auf Grömitz zu.



Als wir vor der Haustür von Grömitz stehen eine böse Überraschung für die Crew. Der beleidigte Skipper befragt seine Besatzung ein letztes Mal, ob jemand die Verantwortung für das Foto (rechts) und den Post, „... hier wird der Geist des Skippers gelüftet,“ übernimmt. Die Crew schweigt, niemand äußert sich. Wer den Skipper kennt weiß, das lässt der sich nicht bieten und schon gar nicht durchgehen. Unter dem Vorwand zu Ausbildungszwecken Ankermanöver zu üben, lässt er die Yacht auf 4 m Wassertiefe manövrieren, hier fällt der Anker wie auf den maritimen Tingplatz. Der Skipper



ordnet an, dass sich ein Crewmitglied nach dem anderen (nahezu) zu entkleiden hat. Zuerst wird Christian noch einmal zu seinem Verhalten befragt, doch kein Einlenken, der Rest schweigt. Der Skipper zögert nicht lange und schmeißt den „Mann über Bord!“ Wie die Lemminge folgt die restliche Crew als wäre es ein Vergnügen ...



... während sie hier noch bei 13° Wassertemperatur „vergnügt“ baden, hat der Alte den Anker aufgeholt und tuckert höhnisch lachend vom Ankerplatz weg. Erst jetzt erkennt die Crew den

schweren Fehler und schwört, den Skipper nie wieder zu verunglimpfen! So muss das und sofort hat auch der Skipper ein Einsehen und nimmt die Gramusel (seemännisches Schimpfwort) wieder an Bord. Nachtragend war er noch nie und so tuckern sie friedlich rein nach Grömitz.



War was? Nö! Um 1440 ist der Dampfer nach 10 nm (Gesamt 66) fest in Grömitz. Nach einer kurzen Pause geht es wie gewohnt an die Arbeit. Heute steht „Festmachen in der Box durch drehen um den Pfahl“ auf dem Programm. Logisch gibt es vorher wieder die gefürchtete Einweisung – rechts. Dann Leinen los!



Es geht zunächst vorwärts und später rückwärts um den Pfahl in die Box. Spannende Manöver die wiederholt werden, doch weil alle Hände gebraucht werden, gibt es nur diese Fotos von der Rückwärtsfahrt. Jetzt weiter an den nächsten Steg, diesmal rückwärts anlegen. Ruben nimmt Fahrt auf und warum überfällt uns jetzt ein Regenschauer? Ruckzuck sind wir zurück in der Box und ehrlich, noch nie hat eine Crew die Kuchenbude so schnell aufgebaut wie diese Bande, Respekt!

Danach passiert nicht mehr viel. Wirklich einkaufen geht hier bei Regen nicht, einfach zu weit. Also ein paar Reste aufgewärmt und das ist auch gut so. Wir schnacken noch lange und kommen auf die verwegene Idee, morgen bei [Nettis](#) in Burg/Fehmarn zu essen. Christian reserviert einen Tisch für 1930, das muss passen. Gute Nacht.

Donnerstag, 9. Oktober: Grömitz – Burgstaaken - Heiligenhafen



Um 0730 geht die Sonne auf, Crew & Skipper haben sich wieder lieb und genießen die wirklich hervorragenden Duschen. Beim Frühstück entwickeln 50 % der Crew einen Plan: Heute durch bis Burgstaaken, das wunderbare Essen bei Nettis und durch die Nacht zurück nach Heiligenhafen – es wird früh dunkel! Dann wären wir um Mitternacht zurück an Steg 9. Morgen noch die tricky Segelmanöver auf dem SKS-Spielplatz und gut is. ¼ der Crew wird von dem Plan kalt erwischt ... weil es heute Abend zum Essen bei Nettis kein Bier gibt (das Bier- und Weinlager an Bord ist gelenzt)!!! Schließlich wird der gute Mann (so viel sei hier verraten) durch den Nachkauf des Anlegebieres für die Nacht „überzeugt“. Um 1130 legen wir ab.

Westliche Ostsee: West bis Nordwest 3 bis 4, zunehmend um 5, vorübergehend südwestdrehend, zeitweise diesig, See Ostteil zunehmend 1,5 Meter.



Ruben bringt uns raus und lässt Segel setzen. Anfangs nehmen wir bei wenig Wind (6 – 8 Knoten aus SW) Kurs auf Dahmeshoved. Wir geben alles, segeln sogar Schmetterling (oben) und dümpeln dennoch nur mit +/- 4 Knoten nach Norden.

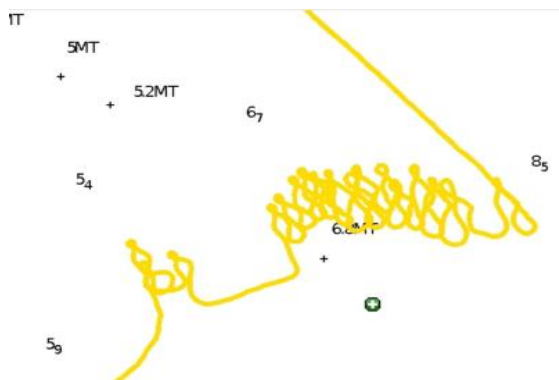


Ab Dahmeshoved (1305) ändert sich die Welt. Dahmeshoved ist aufgrund der fälligen Kursänderung ein Beschleuniger. Jetzt können wir, ohne sie zu sehen, direkt auf die grüne 1 vom Burgstaakener Fahrwasser zuhalten. Als optische Ansteuerung müssen wir auf die bis Dahmeshoved sichtbaren drei Hochhäuser zuhalten. Bleibt es bei 6 – 7 Knoten bleiben wir auf der Überholspur und sind um 1615 an der grünen 1! Auf der „Langstrecke“ Bordroutine. Lesen, schlafen, klugschnacken, so muss das! Von wegen!



„Klar zum Beidrehen und Beiliegen“, kommt um 1400 das Kommando des Skippers. Jetzt geht der Bug durch den Wind, die Fock bleibt Back und das Groß wird aufgefiert. Das Ruder steuert nach Luv, die Genua drückt nach Lee, das Tempo geht raus und wir liegen ruhig und quer zu Wind und Welle. Zeit, ein Brot zu schmieren, für die Toilette und was weiß ich. Alles erledigt? Vorsegel über, Groß stellen, Fahrt aufnehmen. Da wir in die Gegenrichtung wollen, holen wir das Groß dicht, fahren eine Halse und los geht die wilde Fahrt. Noch 60 Minuten bis zur 1.

Um 1510 erreichen wir den Spielplatz vor dem Südstrand und jetzt beginnt das Intensivtraining „Hamburger Manöver“. Swen-Olaf hat dazu wunderbare Clips aufgenommen, aus denen der Skipper dieses 5:52 Video gebastelt hat, klick einfach auf diesen [Link](#) oder das Foto unten.



Als um 1550 ein Schauer aufzieht brechen wir das Training ab und segeln, anfangs mit Maschinenunterstützung, rein nach Burgstaaken. Kurz vor dem Hafen rollen wir die Genua ein und bergen vor dem Kran das Groß – an dem die „Kalami Star“ am Dienstag ins Winterlager geliftet wird. Christian bringt uns um 1615, nach 24 nm (Gesamt 90) sicher an die Pier.



Im [Video](#) sind nur drei von 15 Manövern zu sehen, das kostet mehr Kraft als jede Muckibude. Jetzt sind wir fest, was nun? Ruben weiß immer die richtige Antwort: Kaffee & Kuchen! Der Kaffee ist noch gar nicht fertig, da ist Ruben mit einem kleinen Päckchen Hüftgold aus dem [Cafe Kontor](#) zurück an Bord. Muss das sein? Niemand unternimmt etwas dagegen.

Christian hat seinen Widerstand gegen die Nachtfahrt zwar immer noch nicht aufgegeben, taucht aber mit Ruben ganz intensiv in die Aufgabenstellung ein. Armgard und Swen-Olaf haben bereits die praktische SKS-Prüfung absolviert und beteiligen sich bewusst nicht an der Vorbereitung. Christian und Ruben segeln mit Zirkel und Kursdreieck durch Karten und Hafenpläne. Je länger sie sich vorbereiten, desto mehr Details sind zu beachten. Man sieht deutlich, dass der Skipper (im Hintergrund) richtig begeistert ist.



Um 1930 treffen wir uns bei [Nettis](#) wieder. Es wird ein Weihnachtsessen mit 2 x Heiligenschein: Ente mit Knödeln und Rotkohl, Sauerfleisch mit Bratkartoffeln, Pannfisch und alkoholfreiem Bier – logisch Alkohol ist vor der Nachtfahrt tabu. Wer in Burgstaaken anlegt sollte die 15 – 20 Minuten Fußweg zu Nettis nicht scheuen, es lohnt sich wirklich. Leider hat sich das rumgesprochen, bitte rechtzeitig reservieren, Tel. 04371 - 87 92 42

Zurück an Bord steigen wir in die dicksten Segelklamotten. Jeder weiß, wer friert wird leichter seekrank. Als wir startklar sind, schwört der Skipper seine Crew auf die Spielregeln für eine Nachtfahrt ein, schon der Seewetterbericht macht keine gute Laune:

Westliche Ostsee: Westliche Winde 4 bis 5, strichweise 6, zeitweise diesig, See zunehmend 1,5 Meter.

Für die Nachtfahrt bleibt der Plotter zu Ausbildungszwecken aus. Punkt 2200 legt Christian ab und bringt uns in die Richtfeuerlinie. Zuerst sichten wir das Unterfeuer und wo ist das Oberfeuer? Wir eiern durch den Hafen, hauen beinahe einen dicken Dalben weg, aber das Oberfeuer ... ist defekt, erloschen, Stromausfall? Das hatten wir noch nie. Was jetzt? Der Handscheinwerfer bringt uns zurück auf Kurs und gleich darauf die Seekarte auf dem Handy.

Das ist für einen Einsteiger am Ruder überhaupt nicht lustig. Christian ist es, wie auf dem Navi im Auto gewohnt, von unten nach oben zu fahren und nicht umgekehrt. Für absolute Beginner Hochstress. Am Ende der zu 50 % „erloschenen Richtfeuerlinie“ versteckt sich auch noch eine rote Tonne auf der falschen Seite, dann sind wir raus. Das Sektorenfeuer Burgstaaken bringt uns, von kleinen Hindernissen abgesehen, auf Kurs Ansteuerungstonne Fehmarnsund. Von einer solchen Nachtfahrt habe ich schon vor vielen Jahren mal ein Video gemacht, [kuckstu hier](#), damals allerdings noch mit Plotter.



Bald geht es auf die Sundbrücke zu und das ist eine gute Gelegenheit für ein Nachtfoto. Hier frischt der Wind ordentlich auf, es regnet, wir werden richtig nass. Ist das fies, die nassen Klamotten werden kalt und kälter, eben noch sichtbare Lichter verschwinden hinter Regenschauern. Um 2330 passieren wir die Sundbrücke und jetzt wird es ungemütlich, wir sind nicht mehr in der Landabdeckung. Der Wind weht mit 20 – 26 Knoten (5 – 6 Bft.) in den Fehmarnsund und die Welle lässt nicht lange auf sich warten. Es geht rauf und runter, einfach schaurig. Endlich, kurz vor der „Chefin“ (Tonne 2) lassen die Schauer nach, die Sicht kehrt zurück, wir wechseln in den weißen Sektor des Leuchtturms Heiligenhafen.

Das Ziel schon vor Augen kommt die Welle jetzt vierkant von der Seite. Ruben gibt alles, kann aber nicht verhindern, das Spritzwasser überkommt. Darüber ist niemand amused, schon gar nicht um 0030! Dann endlich der Ostkardinal, wir sind hinter dem Sand, die Welle kann uns mal. Rein in die Richtfeuerlinie, in den Hafen und endlich sind wir um 0105 nach weiteren 12 nm (Gesamt 102) fest an 9/5 im Heimathafen.

Von der Nachbereitung muss ich nichts erzählen, wir sind einfach zu müde.

Freitag, 10. Oktober: Training auf dem SKS-Spielplatz

Die Nacht war kurz, viel zu kurz und der erste Kaffee, noch im Halbdunkel **vor** dem Frühstück, begrüßt den windigen Tag. Aber dann kommt Ruben mit Brötchen und wir schaffen doch noch ein gemütliches Frühstück. Die Nachtfahrt ist lange her und draußen weht weiterhin der verdammte Wind. Was machen wir heute? Zunächst das WSA-Lübeck über die defekte Richtfeuerlinie in Burgstaaken informieren, dann sind die Bergemanöver dran, bei diesem Wetter.

Westliche Ostsee: West bis Nordwest 5 bis 6, später abnehmend 4 bis 5, See 1,5 Meter.

Bevor wir ablegen binden wir das Groß ins 2. Reff. So weit man die Wetterlage bereits an Bord einschätzen kann, macht das Sinn. Um 1150 legen wir ab und setzen das gereffte Groß vor dem Kommunalhafen. Der böige Wind (20 – 24 Knoten) schiebt uns seewärts. Ausgerechnet an der schmalsten Fahrwasserstelle werden wir zum Überholen gezwungen und hier kommt auch noch der Weiße Flotte-Dampfer „Seho“ entgegen. Wir rollen ratzfatzt die Genua aus und sind damit schnell genug, im vorausseilendem Gehorsam die brenzlige Situation zu entschärfen. Draußen auf dem SKS-Spielplatz fegen Spitzenböen bis 27 Knoten über das Wasser, wir brauchen das dritte Reff.

Damit werden die Segel endlich handlebar, die Crew segelt die ersten Segelmanöver. Nachdem wir uns eingefahren haben der nächste Schritt: Boje über Bord mit Q-Wende. Klappt überraschend gut, und da Armgard bereits vorgelegt hatte folgen Ruben, Swen-Olaf und Christian, doch was ist das? Der Himmel über Heiligenhafen verfinstert sich böse und niemand will noch einmal nass werden. Der Skipper ordnet eine Fischbrötchenpause an. Während Christian bereits Kurs auf den Yachthafen nimmt wird die Genua eingerollt und das Groß auf den Baum gefiert. Als wir um 1305 am Yachthafen festmachen hat sich der drohende Schauer in Luft aufgelöst, kann doch nicht sein?

Egal, Fischbrötchen ist Fischbrötchen. Also kommen zwei Kräutermatjes und drei Backfischbrötchen auf die Back, lecker. Danach ist irgendwie die Luft raus oder? Isse nich. Wir wollen noch (weil es hier um Christian geht) das **Mann über Bord** Manöver unter Maschine fahren. Mal ehrlich, Quickstop, Q-Wende oder Hamburger-Manöver sind im Ernstfall keine Option. Ist eine Person über Bord, Segel runter (wenn es geht, wenigstens die Genua) und die Person im Wasser unter Maschine ansteuern. Genau das trainieren wir jetzt.



Der Versuchsaufbau ist ganz einfach. Wir benutzen das Hilfsmittel, das jede Yacht an Bord hat, das Spifall! Doch zuerst muss der Mann über Bord. Dafür haben wir einen Überlebensanzug aus der Berufsschifffahrt und da muss Christian rein. Kommt er auch, nur nicht wieder raus – der wasserdichte Reißverschluss lässt sich nicht mehr öffnen. Mit vereinten Kräften dann doch, aber erstmal muss der Mann über Bord - unten.



Für die Bergung sind drei Personen an Bord: Armgard stellt die Leinenverbindung mit der „Duck“ her, Ruben arbeitet an der Winsch, der Skipper steht am Ruder. Swen-Olaf ist Kameramann und dokumentiert den Ablauf. Das Youtubevideo gibt es [hier ...](#) oder klick' auf das Bild.



Der Skipper steuert den Mann im Wasser sauber gegen den Wind (+/- 25 Knoten) an. Das geschieht sehr vorsichtig, damit eine sichere Leinenverbindung hergestellt werden kann. Doch



dann drückt der ruppige Wind den Bug der Yacht nach Backbord, sodass die Person im Wasser bordseitig nicht erreicht werden kann. Der Rudergänger steuert die Person noch einmal und nicht mehr so vorsichtig an. Diesmal klappt es und Armgard stellt mit der Duck eine Leinenverbindung her (oben links), indem sie die Duck in den D-Ring der Rettungsweste einpicks. Jetzt muss Ruben das Spifall mit der Winsch aufholen, also kurbeln und das ist bei einem 100 kg Mann (90 + nasse Klamotten) nicht leicht, sodass der Rudergänger zu Hilfe kommen muss. Nur mit vereinten Kräften gelingt das. In der Fotofolge sehen wir, dass der Mann zurück an Bord gewünscht wurde. Ein erfolgreicher Versuch?

Betrachtet man nur das Ergebnis, haben wir das Ziel erreicht, auch im zweiten Versuch bekommen wir Christian zurück an Bord. Die ewigen Besserwisser werden sagen: „Ohne Welle kann das jeder!“ Von wegen, bei 25 Knoten (Bft. 6) ist schon das Ansteuern, und hier hat ein Profi gesteuert, ein Problem. Das Einpicken der Person kann nicht in Fahrt erfolgen und ohne Fahrt stellt sich die Yacht quer zum Wind. Nur mit Glück befindet sich die Person dann in Lee – im zweiten Versuch haben wir die Person an der Luvseite aufgenommen.

Die Arbeit an der Winsch ist grenzwertig, jedenfalls bei 100 kg am anderen Ende. Zu zweit haben wir es zwar geschafft, doch buchstäblich mit letzter Kraft. Was kann helfen? Aufnehmen über die Badeleiter? Verbietet sich bei starkem Seegang, weil die Person im Wasser vom Heck „unterdrückt“ wird. Wir haben es mit einer Bergetalje (6-fache Übersetzung) versucht. Nach zwei Jahren war die Talje so schwergängig wie jetzt die Winsch. Ein Flaschenzug (Ratsche) erwies sich ebenfalls als untauglich. Hinzu kommt, heute haben drei Personen aktiv an Deck gearbeitet. Die Hochrisikogruppe für Seenotfälle ist die „Weiße Flotte“, also Generation Skipper. In die Jahre gekommene Ehepaare, weißhaarig, zu zweit an Bord. Und was ist mit der Aufregung, egal wie groß, jung oder alt die Crew ist? Wer hat den Hut auf und wissen alle, was zu tun ist? Wie ist es z.B. mit der Eigensicherung der Person die im Kontakt mit der Person im Wasser ist - einpicken in Want, Strecktau oder Sicherung nach oben?



Die Hochrisikogruppe für Seenotfälle ist die „Weiße Flotte“, also Generation Skipper. In die Jahre gekommene Ehepaare, weißhaarig, zu zweit an Bord. Und was ist mit der Aufregung, egal wie groß, jung oder alt die Crew ist? Wer hat den Hut auf und wissen alle, was zu tun ist? Wie ist es z.B. mit der Eigensicherung der Person die im Kontakt mit der Person im Wasser ist - einpicken in Want, Strecktau oder Sicherung nach oben?

Fragen über Fragen, am Ende muss immer stehen: **Niemand darf über Bord gehen!**

Das war natürlich nicht Skippers erstes Bergemanöver. Nur hatten wir vorher diese Probleme bei den Bergemanövern nicht, allerdings haben wir bisher auch keine 100 kg geliftet. Ein Augenöffner, der nach Konsequenzen verlangt.

Einige Konsequenzen haben wir an Bord der „Kalami Star“ längst gezogen:

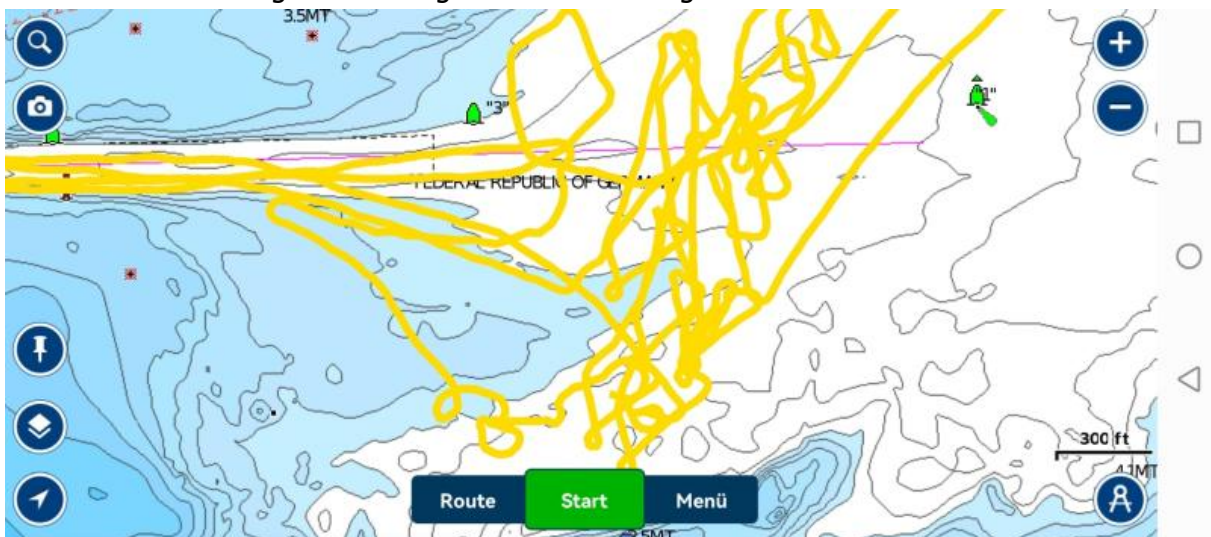
Rettungswesten sind obligatorisch – immer! Alle Rettungswesten sind z.B. mit einer [MOB 1](#) ausgerüstet, damit die Person im Wasser geortet, gesehen (Licht) und angesteuert werden kann. Auf beiden Seiten kann man sich in Strecktaue an Deck einpicken und sichern. Erfolg-

reicher ist die Absicherung nach oben, ein [neues System](#), das an der ersten Saling angeschlagen wird. Das Spifall ist mit einem Karabinerhaken zum Einklicken in den D-Ring vorbereitet. Kann die Person nicht aktiv zur Rettung beitragen, gelingt das bei uns mit Hilfe einer sogenannten [Duck](#). Nicht immer, schon gar nicht bei Seegang, kommt man mit der Duck an den D-Ring. Der in die Rettungsweste integrierte [Lifesafer](#) erleichtert diesen Prozess ungemein.

Fehlt noch der letzte und entscheidende Schritt: Ab 2026 werden wir die Yacht mit [Catch & Lift](#) ausrüsten. Damit sind wir auf den Fall der Fälle gut vorbereitet. Yacht TV und auch Sönke Röver haben dieses System erfolgreich getestet. Für Sönkes [Video](#) klick einfach auf das Foto rechts.



Crew & Skipper haben im Anschluss intensiv über Konsequenzen diskutiert. Die Ergebnisse haben wir in den obigen Text aufgenommen. Dafür ganz herzlichen Dank an die Crew.



Nach der Arbeit (oben) ist vor der Bunkerstation. Bei Wolfgang wechseln nur 25 Liter incl. Heizung den Behälter. Um 1530 sind wir nach 10 nm (Gesamt 112) zurück an 9/5. Beim ersten Landgang (zum WC) stoppt mich eine Frau, „... sie sind doch Segler, warum pfeift und heult das bei dem vielen Wind im Hafen so laut?“ „Ach, das ist ganz einfach, sie sehen ja die vielen freien Liegeplätze. Viele sind schon im Winterlager und die wenigen Skipper die noch hier sind, heulen der vergangenen Saison hinterher. Wir sind auch ganz traurig, aber das sehen sie ja!“ „Ach, so ist das, das wusste ich wirklich nicht, vielen Dank,“ dann isse weg.



Mit der „letzten Crew“ gibt es die Vereinbarung: Kein Reinschiff, dafür die Segel runter und rüber ins Winterlager zum Segelmacher. Das ist bei so viel Wind nicht einfach, aber wir haben riesiges Glück. Außerdem sind wir zuletzt im Regen gesegelt. Die Segel wurden buchstäblich vom Salzwasser sauber gewaschen und sind knochentrocken. Besser geht es nicht und deshalb vielen Dank an die beste Crew, die je am 4. Oktober 25 an Bord gekommen ist.



Jetzt sind wir ein Motorboot. Sieht doch ohne Segel komisch aus, oder? Ein älterer Herr im Strandkorb (im Hintergrund) findet das auch und rätselt, wie das so mit den Masten funktioniert ... und entwickelt selbst die Idee, dass die Masten steckbar sind? „Nicht alle sind steckbar“, erklärt Swen-Olaf, „die meisten sind Teleskopstangen! Sie sehen doch, dass die sich nach oben verjüngen!“ „Das hab' ich mir auch schon gedacht“, freut sich der Mann im Strandkorb über seinen Erfindergeist und sorgt für verständnisvolles Lächeln bei den Seglern.



Swen-Olaf und Ruben bringen dieses Foto vom Graswarder mit, bevor wir zum Essen in den [Seestern](http://www.seestern.de) verholen. Damit schließen wir dieses Logbuch. Morgen noch für den Skipper Rein-schiff und damit beginnt eine neue Geschichte, bis am Dienstag, 14. Oktober, die Saison unter'm Kran zu Ende geht.

Ein dickes Dankeschön an Armgard & Swen-Olaf, Ruben und Christian for sailing with www.ralfuka.de, logisch an Martin, Frank B., Christian G., Jens, Schelle & Christian S., Max, Edgar, Barbara & Andreas, Jörg, Roland und ich habe bestimmt jemanden vergessen. Vielen Dank allen Mitleserinnen und Mitlesern.

Fairwinds & lieben Gruß



P.S.: Wer im nächsten Jahr z.B. so einen Skippertrainingstörn mitsegeln möchte, darf mir das auch jetzt schon schreiben. Mail an segeln@ralfuka.de