Finale 26





Als Christian, Florian und Tomas am 9. Oktober „Motorboot" & Skipper nach dem Goldenen Oktober verlassen, beginnt der Winterblues. Zwei Tage lang regnet es nahezu ununterbrochen.



Samstag, 10. Oktober: Winterblues



Der Kühlschrank leer, der Skipper frühstückt traditionell beim Junge und kommt kaum trocken zurück an Bord. Der Regen will einfach nicht aufhör'n. Doch irgendwann muss der Skipper mal an die frische Luft. Als für kurze Zeit die Sonne scheint, feiern die Drachenspezies bis zum nächsten Schauer ihr kurzes Drachenfestival ...






Glühwein würde jetzt helfen oder ein wärmender Feuerdrachen - wenn er noch trocken zurück an Bord kommt ... geschafft, mit Kuchen vom Junge. Und nach dem Kaffee? Schaurige Schauer. Kein Wetter, um an Deck zu arbeiten. Aber gut, noch ist kein Zeitdruck, der Krantermin erst Mittwoch, spätestens morgen Nachmittag soll der Regen durch sein.

Zeit für den neuen „Kalami Star" Newsletter 03/26. Das dauert bis zum frühen Abend. Um 1740 drückt der Skipper auf „senden".

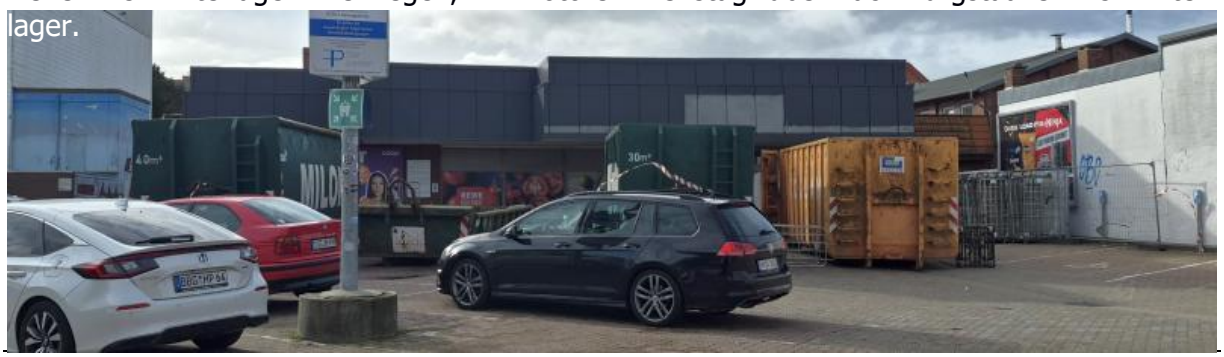
Sonntag, 11. Oktober:



Eine einstellig kalte Nacht liegt achteraus. Um 0736 kommt die Sonne, im Motorboot „Kalami Star" sind die Fenster & umzu dick beschlagen, an manchen Stellen tropft Wasser von der



Decke ... der Skipper öffnet das Skylight und hört draußen bekannte Geräusche: Kraniche ziehen ins Winterlager. Die fliegen, wir motoren Dienstag rüber nach Burgstaaken ins Winterlager.





Wir bedanken uns jedes Jahr gern bei den Segelmachern von Elvstrøm und bei Holger & seiner Werftcrew. Nicht mit irgendeinem Bier, das muss schon Flens sein und ploppen. Mit jeder verkauften Flasche wird schließlich 1 m^2 Strand gereinigt. Glaubstu nicht? Kuckstu hier ...

Nur, wo kriege ich zwei Kisten Flens her? Der REWE Markt in hafennähe ist seit 3.10. wegen Bauarbeiten geschlossen - Vorseite unten. Wiedereröffnung 12. November! Der Skipper zieht mit einer Hafenkarre los und braucht 30 Minuten bergauf zu Edeka Jens und ne halbe Stunde wieder runter. Übergabe dann Montag oder Dienstag mit den besten Wünschen für fröhliche Weihnachten, guten Rutsch, schöne Ostern und ein Dankeschön für den guten Service der vergangenen Saison, das flenst.

Kaum zurück, wieder schauriger Regen und mein Duschhandtuch hängt noch an der Reling. So geht das, seitdem wir Donnerstag festgemacht haben. Fast nur 5 bis 6 Bft. und Schauer. Kommt die Sonne, kommen die Sonntagstouristen zur Seebrücke oder sind doch schon Herbstferien? Tatsächlich sind die Enkelkinder fröhlich im Lande unterwegs, auch dem Skipper sin Fru hat Übernachtungsbesuch vom Nachwuchs.







Draußen ist es kalt, aber die Sonne scheint und Wind ist immer noch. Mangels Glühwein, Zeit für ein (deutsches) Lakritzeis. Kannich echt sein, bei Tante Emma immerhin Softeis mit Lakritzstreuseln. Von dort weiter zum (kleinen) Drachenfestival. Cool, über Strand, Seebrücke und Lakritzeis schwebt natürlich wieder die Familie Duck, luschtig.

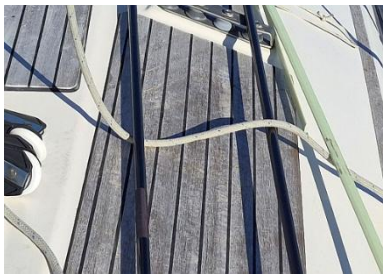
Abends dann „Kalami Star" Home-Office. Der Eine braucht ne Meilenbestätigung, und als Dankeschön bekomme ich ne wunderbare Bewertung bei Google Maps und beim Törnfnder. Bewertungen spielen für den mittelständischen Kleinunternehmer eine bedeutende Rolle. Interessierte oder angehende Segler erhalten aus den Bewertungen der Törns, Trainings und der SKS-Ausbildung, Informationen für ihre Törnentscheidung. Insofern bittet der Skipper seine Trainees (logisch, nur wenn der Törn gut gelaufen ist) um eine Bewertung. An schlecht gesegelte Törns kann er sich nicht erinnern.

Montag, 12. Oktober: Goldener Oktober

Ab heute kein Frühstück mehr beim Junge, sondern an Bord. Der mittelständische Kleinunternehmer muss sein Geld zusammenhalten. Da kommt ihm eine von Florian überlassene Duschmünze gerade recht. Saubere Sache, vielen Dank. Endlich an die Arbeit, von wegen ... Nachbar Thomas auf seinem „Puff the Magic Dragon" ist überraschend an Bord und grüßt freundlich rüber. Wir kennen uns schon lange und laufen uns auch mal in Hannover über'n Weg, dabei bin ich hier am Steg doch nur Zaungast auf Hartmuts Platz.



Es gibt so viel zu erzählen und ganz selten treffen wir uns auch mal auf dem Wasser. Thomas ist sowas wie ein Erfinder, nichts ist vor ihm sicher – wenn's gut werden soll. Zum Glück will er gleich ein letztes Mal raussegeln und na klar helfe ich heute Abend beim Segel abschlagen. Weg isser und es gibt keinen Grund mehr, das Motorboot nicht aufs Winterlager vorzubereiten.



Zuerst werden die Lazyjacks gelöst und das Segelkleid samt der runden Stäbe aus der Baumnut gezogen. Danach werden alle Schoten, Reffleinen und Strecker an's Baumende beigebunden. Die Segellatten und die schwarzen, runden Stäbe liegen an Deck (rechts). Jetzt wird der „Kicker" abgeschlagen und dann passiert es. Der Skipper rutscht auf den runden Stäben aus, fällt mit dem Unterarm auf eine scharfe Metallkante ... bis Blut fließt, ein tiefes Leck. Nun hatter mal Medizin an Bord gelernt, stillt das Leck mit einer Kompresse, desinfiziert und am Ende regelt das ein großes Pflaster. Komisch, wir denken immer, „... hätte schlimmer kommen können, nie andersrum?"






Wenig später liegt der Baum gut gesichert an Deck. So können wir rüber nach Burgstaaken.



Sieht doch schön aufgeräumt aus, unser Dampfer.Oha, die Kuchenbude muss noch getrocknet werden. Die haben wir klitschenass eingepackt. Raus mit dem Ding und die Tasche gleich mit.




Zwei Stunden lang werden Kuchenbude und Tasche von der Sonne geküsst, knochentrocken.





Die „Kalami Star" ist an Deck endlich seeklar, nun unter Deck weiter ... doch dann kommt Thomas von seinem Ausflug zurück. Weiter geht's, jetzt die Segel beim Drachen runter ...



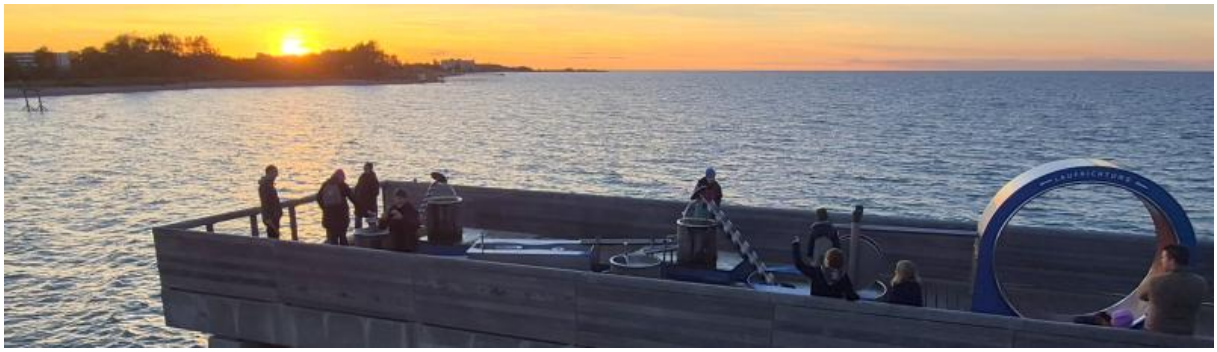


... wenig später ist auch der Magic Dragon seine Schwingen los. Die liegen jetzt 150 Tage hoch und trocken beim Segelmacher. Well done! Wenig später klopft Thomas an und begehrt mit Kaffee & Kuchen Einlass. Sehr schön, vielen Dank. Und jetzt gibt es sooo viel zu erzählen, bis die Sonne dieses Licht in den Hafen zaubert.



„Sorry Thomas, heute ist Skippers letzter Abend in Heiligenhafen, wenn wir jetzt nicht zum Sonnenuntergang auf die Sehbrücke gehen, wann denn?" Inzwischen ist es empfindlich kalt geworden, Thomas mustert seine modisch coole Jeans mit Löchern in den Knien, „... da muss ich mich erst umziehen!" Gesagt getan, wir klettern in warme Klamotten, Mütze auf und dann nix wie zur Sehbrücke.





Das Licht ist einfach großartig, aber dass die Sonne im Meer versinkt, klappt nur im Sommer. Und hier is richtig was los. Von oben feuern wir die Väter unten im Hamsterrad an, aus dem Hamsterrad werden die Trainer da oben nach der besten Technik befragt. Der Skipper, als pädagogisch erfahrener Großvater von fünf Enkelkindern, lässt sich nicht lange bitten und demonstriert entspannt eine Kostprobe seiner Hamsterradkunst, läuft.





Um 1900 ist die Lightshow durch, Skippers letzter Abend im Heimathafen. Heizung an, Essen und dann wird das Leck vor dem Spiegel medizinisch versorgt. Das Leck ist dicht, alles okay und gute Nacht.



Dienstag, 13. Oktober: Rüber nach Burgstaaken

Wieder so ein sonniger Tag? Wenn Du von der Sonne geweckt wirst, kann nichts mehr schiefgehen. Übrigens haben sich die Segelmacher sehr über die Kiste Flens gefreut. Für Holger und die Werftcrew gibt's heute noch die jetzt abgelaufenen Seenotsignalmittel obendrauf. „Is denn schon Silvester," fragt Mark. Holger freut sich und erzählt wohl n büschen Seemannsgarn von den neuen Eignern seiner verkauften „Ildre", dann muss er wieder an den Kran. „Schöne Weihnachten und guten Rutsch!"

Zurück am Steg bereite ich, früher als gestern noch geplant, das Ablegen vor. Draußen legt der Wind langsam zu und als Motorboot ist das mit der „Deckslast" nicht so lustig. Thomas hält noch die Vorleine und, winke winke, legen wir um 1015 bei diesem Wetter ab:

Anfangs schwachwindig, sonst Süd bis Südost zunehmend 5 bis 6, später westdrehend. Anfangs Küstennebelfelder, später Regen mit schlechter Sicht. Seegang zunehmend 1,5 Meter.





Am Heimatsteg 12 (ganz oben) ist nur noch Matthias, den haben wir nur zum Saisonstart gesehen und dann? Jetzt raus aus dem Hafen und noch einmal zu Holger (unten) rüber winken – da war ich doch grade. Die Sonne scheint, da braucht man kein Ölzeug, läuft.





Heiligenhafen liegt achteraus. Was war das für eine Saison! Anfangs ohne festen Liegeplatz, weil Steg 12 erst Anfang Juni fertig wurde. Wir mussten leider oft „umziehen," aber das war



gestern. Auf Höhe Tonne 1, der „SKS-Spielplatz" (oben). Noch vor ein paar Tagen sind wir an dieser Stelle alle Segel- und Bojenmanöver gefahren (rechts). Muckibude pur, 9 nm am Stück. Und wer arbeitet am meisten? Der Skipper! Er muss nicht nur eine Schot bedienen, die Boje über Bord werfen, wieder einsammeln und der Crew die richtigen Rückmeldungen geben. Ein Horrorjob!





Inzwischen halten wir auf die Brücke zu, der Wind weht mit 20 Knoten, gute 5 Bft., keine Welle. Längst steuert der Autopilot, den ich hin und wieder etwas korrigieren muss. Hinter der Sundbrücke (1120) spürbar Strom von vorn, woher auch sonst, klar.

Je weiter wir uns von der Brücke entfernen, desto mehr Wind. Gleich nebenan in Wulfen werden 6 Bft. gemessen, an Bord messen wir ebenfalls 22 Knoten. Weit in der Lübecker Bucht ein Kriegsschiff – ohne AIS. Ein Russe oder sind das unsere Dschunxx? Man weiß es einfach nicht, seltsam. Oha und die Welle bremst uns aus. Entsprechend geht der Speed in den Keller, zeitweise sind wir deutlich unter drei Knoten, da ist die Yacht mit dem Autopiloten gegen Wind und Strom nicht mehr steuerbar, der Skipper übernimmt. Hatten wir eben noch 1 m Welle klettert die jetzt auf 1,50 m. Manchmal steht die Yacht, watt nu? Längst haben wir Tonne 14 passiert, hier könnten wir „links abbiegen", dann liegt die Yacht quer zur See und rollt wie verrückt. Der Skipper hat die Wahl zwischen Pest & Cholera: Im Schneckentempo weiter bis zur Ansteuerung oder schneller und quer zur Welle?

Wir biegen um 1150 links ab und steuern die Wellen aus. Das geht nicht immer gut. Plötzlich höre ich unten die Besteckschublade hin und her rumpeln, das gibt Bruch! Ich kann doch jetzt nicht das Ruder loslassen – ich kann. Ruder festgeschraubt, runter, Schublade richtig zu, wieder rauf in 8 Sekunden. Klar, der Wind (Fetch) treibt die Welle lange über die Lübecker (oder Mecklenburger) Bucht, bevor sie hier auf vier Meter Wassertiefe trifft, sich aufsteilt und auf mich wartet. Grundseen sind nicht lustig. Und dann kommt the. Größer als alle anderen vorher rauscht sie heran. Schnell noch das Heck gegen die See – zu spät. Wir rutschten quer zur Welle tief ins Wellental, die Welle bricht und rumms trifft uns so ein Kavenzmann volle Breitseite. Der Skipper, ohne Ölzeug am Ruder, aber so richtig im Vollwaschgang. Scheiße!!! Schiff und Skipper pudelnass, die Sonne lacht, „... das ist Wassersport!" Warum immer ich?

Fotos? Keine Chance, das Handy hängt unten am 12 Volt Ladegerät. IIIIIiiiii ist das in den nassen Klamotten kalt und ich kann nicht vom Ruder weg. Immerhin sehe ich bereits das Fahrwasser, wir müssen nur noch um die rote Tonne, dann beruhigt sich die See. Von wegen, hier stecken wir mittendrin im „Kabbelwasser", beinahe wie vor Karrebæksminde, als die Wellen von allen Seiten zum Rodeo baten. Doch hinter dem Wellenbrecher ist der Spuk schnell vorbei, wir sind im ruhigen Fahrwasser. Gleich nebenan und am Südstrand sind die Kiter los, (unten) die wollen das so.





Nach dem Schwenk auf Burgstaaken (oben) zu ist alles ruhig. Die Leinen sind vorbereitet, Fender braucht man hier nicht, die bleiben eh nur an den Gummiwülsten hängen. Im Hafen einmal gegen den Wind drehen und leise an die Pier. Mit Vorleine, Spring und Achterleine sind wir um 1230, nach 10 nm, fest im Winterhafen. Die Klamotten sind längst wieder trocken.



Seltsam, beide Kräne sind nicht in Betrieb? Bei Südwind und 6 Bft. wird nicht gekrant?



Es ist ziemlich ungemütlich in Burgstaaken. Der Südwind fegt voll durch den nach Süden



offenen Hafen, Schwell hält die Yachten immer in Bewegung. Jetzt Reinschiff unter Deck, aber davon muss ich hier nichts erzählen. Wie schön, am frühen Abend hat sich dem Skipper sin Fru von Hannover nach Burgstaaken durchgekämpft. Wir sind beide ziemlich platt und verholen in Arne Jacobsens Ferienwohnung, wenig später zu Nettis, unser Lieblingsrestaurant auf Fehmarn, aber das kennt ihr schon.





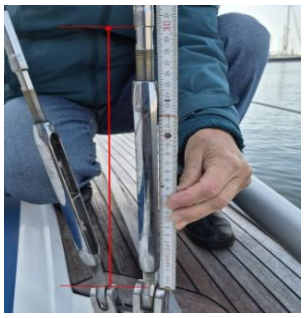
Mattjes, mit Bohnen und Bratkartoffeln, dazu König Ludwig, besser geht‘s nicht.





Nach dem Essen, Spätschicht. Schwere Schauer fegen durch den Hafen, aber das hilft alles nichts, wir müssen noch das Boot ausräumen. Alles muss raus! Zwei Stunden später sind wir damit durch & gute Nacht.

14. Oktober: Finale



Um 1300 ist Krantermin, wir sind gut im Zeitplan. Dem Skipper sin Fru bringt die Feuerlöscher in die Wartung, die Gasflaschen dürfen nicht ins Winterlager und die Seenotsignalmittel sind bereits an die „Eingeborenen" abgegeben. Die müssen nächstes Jahr neu. Unter Deck wird die Verbindung zu den Mastkabeln getrennt und wir messen die Wantenspannung (rechts). Die Dschunxx von Elvstrøm haben vor ein paar Tagen den Mast mit ihren Messgeräten exakt getrimmt. Der Mast steht optimal. Damit wir den im nächsten Jahr exakt wieder so trimmen, nehmen wir Maß und dokumentieren die Werte.





1200: Die letzte kleine Fahrt mit dem Motorboot rüber zum Kran (oben). Jetzt noch die Wanten „handwarm" lösen, damit nachher alles schnell gehen kann. Um 1300 geht's los, der Mast





wird gezogen und im Gleichgewicht auf dem Mastenwagen abgelegt. Jetzt müssen zuerst Windex, Windmessgeber und UKW demontiert werden, die Dinger sind einfach so empfindlich. Erst dann ist die Yacht dran, aber die Bilder kennt ihr ja, alle Jahre wieder. Hafenmeister & Kranführer Ernst arbeitet in diesem Jahr mit einer ganz jungen Crew zusammen, läuft.







Der ganze Vorgang ist in weniger als einer Stunde durch. Vom Kran wird die Yacht auf den Waschplatz gezogen. So lange das Unterwasserschiff noch nass ist, bekommt man so ziemlich den ganzen Bewuchs runter. Geschieht das allerdings zu gründlich, wird das Antifouling weg gekärchert, die vorletzte Schicht wird sichtbar – nächste Seite.









Auch die „Pocken" müssen besser sofort entfernt werden, danach bringt man Propeller und Nabe mit der Drahtbürste wieder auf Hochglanz. Nach „Feierabend" wieder zu Nettis.







Es gibt auf Fehmarn „Ecken", die erinnern an Ærøskøbing. Schøn ist es hier auch ... und schønen Dank für die Grüße von Dirk, Uli S., Christian W., Tomas, Heiko und Christian G.

Donnerstag, 15. Oktober

Bevor uns vorgestern, bei der Überfahrt nach Burgstaaken, der Kavenzmann traf (Seite 9), beobachtete ich in der Ferne ein Kriegsschiff, das ohne AIS etwa von Dahmeshoved langsam auf den Kiel-Ostseeweg zuhielt - zu weit weg für Fotos. An der Stelle habe ich gefragt, ist das ein Russe oder sind das unsere Dschunxx? Heute Morgen, noch im Halbschlaf, erinnere ich mich an eine andere Szene: Als wir am 9. Juli 26 von Heiligenhafen nach Hiddensee gesegelt sind, war dieses Kriegsschiff (unten) ohne AIS und ohne Fahrt durchs Wasser im Wege. Wir wurden von der Revierzentrale aufgefordert, das „Fahrzeug" weiträumig zu umfahren. Wir ahnten nicht, wer uns da im Wege lag ... kuckstu ... Seite 3.



Beide Szenen im Kopf wird aus dem Halbschlaf Recherche und siehe da, dieses spezifische Schiff – sehr wahrscheinlich die **„Admiral Kasatonov"** (Bordnummer 431) – kreuzte im Sommer 2026 mehrfach in der westlichen Ostsee. Ziel dieser Einheiten der russischen Nordflotte war die Begleitung und Überwachung von Handelsschiffen und Tankern der sogenannten „Schattenflotte". Nördlich von Kühlungsborn befanden wir uns (knapp außerhalb der deutschen 12-Seemeilen-Zone) in internationalen Gewässern, das Kriegsschiff bewegte sich dort im Rahmen des freien Durchfahrtsrechts für die internationale Seefahrt (Google). Über das Kriegsschiff, das wir am 13. Oktober in der Lübecker Bucht gesichtet haben, ist nichts bekannt.

Ein paar Kommentare zum Thema, Dirk W.: *Wem da kein schlechtes Gefühl beschleicht ...* 😳😳 Heike w.: *Sehr gruselig, was so im Verdeckten passiert, danke für die Info vlG von Heike* ⛵🌞🍀👍😊 Uli S.: *Naja, ischa Allens gut Gängen* 😎



Als wir auf den Waschplatz vom Winterlager fahren, keine Spur von der „Kalami Star". „Die ist

längst in Wulfen," erfahren wir von einem Mitarbeiter. Fünf Minuten später sind wir vor der Wulfener Halle – Foto Vorseite. Heute dreht sich alles um Wasser. Jeder Tropfen muss von Bord, vor allen Dingen der defekte Trinkwassertank, der unter der Backbordkoje (unten) verbaut ist.





Leider hat uns der Frischwassertank viele Jahre beschäftigt. Im letzten Jahr wurde er von einer Firma auf Herz & Nieren geprüft und für gut befunden. Vier Wochen später schon wieder ein Leck. Der Ausbau ist ziemlich tricky. Dank der Vorarbeiten von Jan jedoch kein Problem.



Die Spezialisten von Tanknologie in Wentorf bei Hamburg, haben ein gutes Angebot für einen neuen PE- Tank gemacht. Der alte Tank ist die Form für den Neuen.





Gegen Abend wird der stinkende Kettenkasten geleert und gereinigt. Bleiankerleine und Kette müssen mal völlig austrocknen. Kein Regen in Sicht, also los. Der Wasserpass ist auch noch dran (rechts) und so viel Kleinkram. Um 1830 ist Schluss – unten die Winterlagerhalle.







Vom farbenprächtigen Aussichtsturm in Burgtiefe der Blick rüber nach Burgstaaken (ganz oben) und über das Fahrwasser nach Wulfen. Bei der Nachtfahrt geht es immer hier durch.



... und manchmal essen wir vor der Nachtfahrt auch bei Nettis – unser Esszimmer!

Freitag, 16. Oktober: In 150 Tagen ...

Wir sind fast fertig mit den Arbeiten am Boot. Fortgeschrittenen Seglern ist sicher aufgefallen, dass wir die Maschine noch nicht eingewintert haben, kein Öl- und Filterwechsel, kein Frostschutz in den Kühlkreislauf. In diesem Jahr erledigt das Jan für uns und tauscht auch gleich die Seewasserpumpe und ein Seeventil aus, das ist überfällig.



Das Drachenfestival ist von Heiligenhafen nach Fehmarn an den Südstrand umgezogen. Nächste Woche fliegen die Drachen dann wohl in Grömitz, danach in Travemünde ...





Richtig los geht das bestimmt erst morgen, deshalb ist wohl auch meine „Entenfamilie" noch nicht da, aber allerlei andere fliegende Ungeheuer. So viel Zeit muss zwischendrin auch mal sein. Dem Skipper sind Fru hat das Drachenfestival in Heiligenhafen nicht miterlebt und von Arne Jacobsens Ferienwohnung ist es nicht weit ...



Wir haben auch heute wieder wunderbares Wetter. Alle Leinen sind zum Trocknen aufgehängt, dazu Ankerleine und 20 m Kette – rechts. Das kommt jetzt alles wieder trocken an seinen angestammten Platz. Leider müssen wir abgelaufene Rettungswesten, die man gut beim Training einsetzen kann, wegen Schimmel in die Tonne treten. Unter der Vorschiffskoje ist es leider immer feucht.





Der Sicherungsknochen (links) für den 230 Ah Lithiumakku hat leider ab und zu kleine Aussetzer. Hier die gewünschten Fotos für Roland. Für die Muttern braucht man einen 17er Schlüssel. Beim Austausch des Knochen wird auch gleich ein „Shunt" mit verbaut, damit man den Akku-Ladestand ablesen kann.

Dann sind wir durch, ob das alles ins Auto passt? Mit an Bord ist die Talje vom Achterstag – die muss zu Elvstrøm nach Heiligenhafen – vermessen ist alles. Zweiter Stopp: Alle sechs Rettungswesten müssen zur Überprüfung zu Moritz in Lübeck und der Trinkwassertank geht zu Tanknologie in Wentorf bei Hamburg. Das Bettzeug, die Decken, Vorhänge und vor allen Dingen die teuren Instrumente und Werkzeuge müssen mit nach Hannover, sicher ist sicher. Logisch muss auch der Lithiumakku mit. Der wiegt nur noch 20, sein Vorgänger stolze 65 kg. Wir schaffen das und können sogar auf die Dachträger verzichten, die vorsichtshalber mit an Bord sind.





Um 1500 verlassen wir unseren Dampfer hoch und trocken in völlig fremder Umgebung (oben). Wir hatten eine wunderschöne Saison, angefangen mit Thomas, Heiko, Jonas und Thomas S. beim Training. Waren mit Levi, Angela und Frank W. auf der Nordsee. Mit Caroline, Frank H. und Markus beim St. Hans Aften (Mittsommer). Danach 5 Wochen Sommerreise mit dem

Skipper sin Fru nach Südschweden. Glückwunsch an Anke, Simon und Dominik zum SKS, wenig später die beiden Trainingstörns mit Jörn, Volker und Martin sowie mit Christian, Florian und Tomas C. Gute Besserung natürlich an Rainer, der seine drei Törns leider canceln musste.

Als wir uns von der winterfesten „Kalami Star" verabschieden, warnen Heimathafen und der Versicherer (Pantaenius) für Sonntag vor einem mittleren Hochwasser in der Westlichen Ostsee:

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie warnt ab Samstagabend für die gesamte deutsche Ostseeküste vor einer Sturmflut. Für die Kieler und Lübecker Bucht erwartet das BSH Wasserstände um 1,20 m über Normalhöhennull, in den Vorhersagen vom Freitagmorgen waren bis zu 1,40 m genannt; westlich und östlich Rügens bis 1,20 m. Der Höchststand wird im Laufe des Sonntags erreicht. Zur Einordnung: Ab 1,00 m über NHN spricht das BSH von einer Sturmflut, ab 1,25 m von einer mittleren. Die Prognose ist wegen der Wetterlage über der zentralen Ostsee mit großen Unsicherheiten verbunden und wird laufend aktualisiert.

Der Deutsche Wetterdienst erwartet am Samstag an der Ostsee stürmische Böen, einzelne Sturmböen um 80 km/h sind nicht ganz ausgeschlossen. Der Wind dreht am Samstagnachmittag auf Nordost, am Sonntag auf Ost und lässt in der Nacht zum Montag nach. Starkregen an der Ostseeküste in der Nacht zum Sonntag ist nach DWD gering wahrscheinlich.

Für Boote im Wasser heißt das: Festmacher so setzen, dass sie den Pegelanstieg mitgehen und das Schiff weder über den Steg noch unter Poller und Ausleger gerät. Fender prüfen, Landstrom und Wasseranschlüsse aus dem Überflutungsbereich nehmen, Trailer und Lagerplätze auf tiefliegenden Hafenflächen kontrollieren. Segel, Sprayhood und Kuchenbude abnehmen, wenn das Boot am Wochenende ohnehin nicht bewegt wird.

Heißt für Heiligenhafen: Das Wasser steigt in der Nacht von Samstag auf Sonntag voraussichtlich um 1,20 m höher als der mittlere Wasserstand. Dann stehen die Stege unter Wasser und man kommt nur noch mit Wathosen an Bord.



Im Oktober 23 (oben) war es besonders schlimm, die „Kalami Star" war, wie jetzt, zum Glück drei Tage vorher aus dem Wasser. Als wir bei Elvstrøm in Heiligenhafen die Achterstagtalje abliefern sehen wir Ankes und Thomas' „Puff the Magic Dragon" (unten links) noch im Wasser. Logisch informiere ich die beiden über das bevorstehende Hochwasser, dann sind wir endlich auf dem Highway nach Hannover.



Schon im nächsten Jahr oder im Frühjahr kann das Wetter wieder ganz anders sein. Glück

gehabt. Diese beiden sind hochzufrieden mit ihrer Arbeit, wissen das aber auch richtig einzuordnen. Ganz herzlichen Dank an Lena und Michael für Arne Jacobsens Ferienwohnung. Wie immer vielen Dank an alle Leserinnen und Leser, die jetzt 150 Tage auf das nächste Logbuch warten müssen. Ohne eure Grüße und Kommentare macht das keinen Spaß. Merkt euch bitte Sonntag, den 14. März, für das Segelkino in Hannover, dazu laden wir noch gesondert ein.



Weißte Bescheid, Fairwinds & lieben Gruß





Die Törns für 2027:

Termine	Törns 2027	Kosten	Freie Kojen
23. - 26. April	Kurz-Skippertraining	400,00 €	2
26. - 29. April	Kurz-Skippertraining	400,00 €	4
30.4. - 7. Mai	SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn	750,00 €	1
28. 5 - 11. Juni	Zwei Wochen Bornholm	1.100,00 €	4
19. – 26. Juni	Mittsommertörn	750,00 €	voll
20. - 27. Aug.	Sommer SKS	750,00 €	4
18. – 25. Sept.	Skippertrainingstörn	750,00 €	4
4. - 11. Oktober	Goldenes Oktobertraining	550,00 €	4
auf Nachfrage	Tagestörns ab Heiligenhafen	100,00 €/P	