

**Sommer SKS**

28.8. – 4. September

Vorneweg: SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörns anbieten ist eine Gratwanderung. Wie bekomme ich eine Vierer-, mindestens eine Dreiercrew zusammen? Was, wenn sich nur eine/r anmeldet? Ein paar „Dummies“, die in einem solchen Fall für lau (aber mit Bordkasse) mitsegeln, habe ich in der Hinterhand, aber dann auch weniger Einnahmen. Lange stand mein Heiligenhafener Stegnachbar Dominik allein auf der Crewliste und Martin hatte schon nach seinem Urlaub geschaut, als sich überraschend doch noch Anke und Simon für den SKS-Törn anmelden. Glück gehabt.

Der Skipper beginnt eine Woche vor dem Törn mit der Einstimmung der Crew auf den SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn. Er schreibt: Moin Zusammen, so langsam werde ich auf die Wetterentwicklung für unsere SKS-Woche neugierig. Danach sieht es ab Samstag, mit Bft. 5 aus SW gut für einen Törn rüber nach Bagenkop/Langeland aus. Am Sonntag soll es in etwa so bleiben, Montag ist mit mehr Wind zu rechnen, aber Dienstag kommen wir wieder gut von Marstal oder Bagenkop zurück nach Burgstaaken und anschließend bei ruhigem Wetter durch die Nacht zurück in den Heimathafen. Bei unserem Manövertraining am Mittwoch und Donnerstag (andere nennen das Muckibude) können wir bei 7 bis 10 Knoten Wind mit guten Trainingsbedingungen rechnen. So soll der Wind auch am Prüfungstag sein. Es sollte also alles passen, **der rote Teppich ist ausgerollt ...** doch halt, weiter als drei Tage kann man sich auf die Windvorhersage nicht verlassen, aber wir kennen jetzt den Trend. Die Windvorhersage sagt leider nichts über Sonne oder Regen und Regen soll es an den ersten Tagen leider geben.



Drei Tage vor dem Ablegen hält sich Skippers Vorfreude in Grenzen. Jetzt aktualisiert er an die Crew: Zu allem Unglück kommt auch noch Pech dazu, sagte mal ein glückloser Stürmer. Es wird (Stand heute, Mittwoch) ein windiger und leider auch regnerischer Törn. Wir werden Ölzeug und Seestiefel (Gummistiefel machen es auch) brauchen. Keine Sorge, segeln wir im 2. oder 3. Reff, sind wir mit angemessener "Garderobe" unterwegs. Hinzu kommt, ihr habt alle reichlich Meilen, sodass wir nicht auf lange Schläge angewiesen sind und das Manövertraining in den Mittelpunkt stellen können. Ziel ist die bestandene Prüfung, nicht die Dänische Südsee. Warten wir es ab, bis Samstag wird sich noch viel drehen ...

Anke und Simon schreiben von der Isar zurück: Ich denke wir machen einfach das Beste daraus und wie wir so zu sagen pflegen: „So wie es wird, wird es.“ Wir lassen uns nicht so leicht unterkriegen und freuen uns auf eine schöne Zeit mit Euch.“ Dominik, der dritte SKS Kandidat: Schlage vor, wir machen die ersten Tage vor Heiligenhafen und schauen wie es sich entwickelt. Wie du schon geschrieben hast, brauchen wir keine Meilen mehr. Aktuell ist auch für den Prüfungstag mehr Wind angesagt und dann sollten wir uns darauf konzentrieren.

**Freitag, 28. August: Anreise**

Anke & Simon, die beiden Münchner, haben einen One Night Stand beim Skipper und sind in Hannover im Kielwasser und nehmen den Skipper gleich mit nach Heiligenhafen. Wie das so bei SKS-Ausbildungstörns ist, dreht sich während der Fahrt alles um die Prüfung. Fragen über Fragen, aber ja, ihr werdet die Prüfung schon bestehen, obwohl, je älter die SKS-Trainees, desto aufgeregter gehen sie in die Prüfung. Ich erinnere an Peter, Michael und Guido ..? Selbst mein Freund Martin spürt in Bremen (!!!) die Aufregung und kommentiert das erwartungsvoll, „... das liest sich wie der Beginn von etwas ganz Großem!“ Recht hatte er und nachdem wir Heiligenhafen und die „Kalami Star“ erreichen, signalisiert bereits das Kennenlernen bei Kaffee und Kuchen mit Dominik, dass sich da was Besonders entwickelt.



Oben links der Heiligenhafener Dominik, 1,86 m groß, dessen 40er „Tilda“ zwei Stegplätze weiter liegt. Dominik weiß längst, wie Segeln funktioniert, aber ohne Schein bist du im Land der Scheinheiligen ... nichts. Rechts daneben Anke mit stolzen 1,65 m, reichlich Chartererfahrung und hoch motiviert. Unten rechts Simon mit 1,91 m überragend, dazu ganz viel Charter- und Regattaerfahrung. Nur der Skipper spielt mit seinen 1,75 m in einer ganz anderen Liga. So humovoll kann sich wirklich was entwickeln und es ist keine Übertreibung, als der Skipper freundlich verkündet, „... ihr seid die beste Crew, die je an einem 28. August an Bord gekommen ist.“ So warme Worte lassen die gute Stimmung beinahe eskalieren, wodurch sich der männlichste Teil der Crew seltsamerweise zu leichten geistlichen Getränken hingezogen fühlt. Aber egal, noch vor dem schweren Schauer verlustieren wir uns ungewohnt zu [Käppen Plambeck](#) und das war wirklich eine Überraschung. Kann man wieder hin. Zurück an Bord haben

wir noch ein wenig die Welt gerettet und dabei Munition, Altlasten und ein winziges Schlückchen zur guten Nacht entsorgt. Der Anfang von etwas Großem ist gemacht.

### **Samstag, 29. August: Heiligenhafen - Bagenkop**

Um 0800 ist Reise, Reise, aufsteh'n. Die Crew verliert sich ins Waschhaus, der Skipper kocht Kaffee, bereitet das Frühstück vor, doch der Blick in den Kühlschrank gerät zur Offenbarung – rechts. Bierdosen ohne Ende ... das darf ja wohl nicht wahr sein, wir sind ein Ausbildungsschiff!!! Die Crew erklärt die Vorratsdatenspeicherung mit den bevorstehenden Anlegemanövern. Logisch gibt es beim Anlegen im nächsten Hafen das traditionelle Anlege-Bier, aber Die Dschunxx versuchen das so zu erklären: Wenn wir nachher in Bagenkop festmachen, gibt's ein Anlegebier und wenn wir beim Training mehrere Anleger fahren, gibt es doch nach jedem Anleger noch ein Anlegebier oder ...??? Ich fass es nicht. Der Skipper hat tatsächlich an den Beginn von etwas ganz Großem geglaubt und jetzt so was. Das Frühstück verläuft denn auch in „gedämpfter“ Stimmung und bei der folgenden Sicherheitseinweisung muss die Crew mehr liefern, als ihr lieb ist. Damit ist denn auch gut, nachtreten ist meine Sache nicht. Jetzt geht's los.



**Das Seewetter:** Südwest 4 - 5, später strichweise 3, S-drehend. Strichweise Schauer bei mittlerer Sicht. See Ostteil anfangs 1,5 Meter.

Wir bereiten den Törn rüber nach Bankog vor und rechnen mit 18 – 20 Knoten aus SW. Noch am Liegeplatz binden wir das Groß ins 2. Reff und um 1325 bringt uns Dominik routiniert aus dem Hafen. Vor dem Kommunalhafen geht das Groß nach oben und die Genua wird zu 80 % ausgerollt, damit der Rudergänger den Tonnenstrich gut überblicken kann. Logisch ist die gute längst Laune zurück (unten).



Am Ende des Fahrwassers müssen wir halsen und jetzt geht die Segelausbildung richtig los. „Klar zur Halse“, geht ja noch, aber dann „Ree????“ Oha, der Skipper bekommt eine Idee, was ihn in den nächsten Tagen erwartet. Die Halse gelingt auch ohne Ree und endlich nehmen wir Kurs auf Langeland. Bei 20 Knoten Wind sind wir schnell bei 6,5 bis 7,5 Knoten und haben nach kurzer Zeit niemanden mehr vor uns. Läuft, gegen 1800 werden wir drin sein.

Die Crew löst sich stündlich am Ruder ab und der Wind hilft, indem er langsam nachlässt. Wollen wir ausreffen? Wir warten noch, weil wir gleich den Kiel-Ostseeweg queren und mit einem Dampfer auf Kollisionskurs sind. Oh Wunder, der Dampfer weicht vorsichtig aus und gewährt Wegerecht. So muss das. Wir checken noch einmal den Wind, der jetzt mit 13, 14 Knoten weiter aus SW weht. Nachdem wir um 1600 nicht nur den Kiel-Ostseeweg passiert haben, sondern auch die Grenze zum Königreich, kommt die Sonne raus und beschert uns einen herrlichen Segeltag. Wer das Logbuch nur ein wenig zurückblättert versteht nicht, wie düster die Prognose noch am Mittwoch war.



Statt schauriger Schauer Traumsegelwetter. Unter Vollzeug bleibt das Tempo hoch und jetzt steht permanent die 7 auf der Logge. Achteraus ist Heiligenhafen längst im Kielwasser verschwunden, vor uns taucht Langeland mit dem Dovnasklint über der Kimm auf. Unten im Bild die partnerschaftliche Segelschule, der entspannte Skipper daneben natürlich mit der Hand inner Tasche.

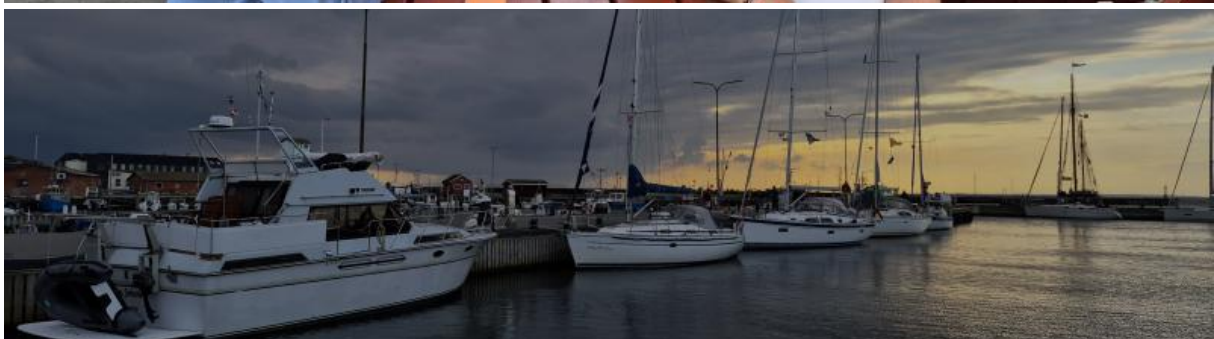


Was die Fotos nicht hergeben ist die Welle. Um die 18 Knoten Wind liefern gut einen Meter Welle, manch Welle ist aber doch ein wenig höher und will gut gesteuert werden. Weiterhin bleibt das Tempo hoch, die Steilküsten kündigen bereits den Hafen an. Und wir sind nicht allein, weitere Yachten aus der Kieler Förde oder von der Schlei wollen ebenfalls nach Bagenkop, warum segeln die nicht?

Dominik übernimmt und bringt uns in den Hafen. Draußen rollen wir Vorwind die Genua ein und im Vorhafen rutscht das Groß nach unten. Der Blick in den Hafen überrascht: Es sind nur wenige Yachten in Bagenkop, überall ist Platz. Dann können wir sogar längsseits festmachen? An der Pier hinter der Bunkerstation ist noch Platz, aber das wird bei ablandigem Wind richtig tricky. Dominik gibt alles, Wind und Radeffekt verlangen aber immer mehr.



Um 1750 sind wir nach 4:25 h fest in Bankog! 4:25 h ergibt einen Schnitt von 6,22 Knoten mit An- und Ablegen. Uuiuiuiuiuiuiuiiii. Das Wetter ist darüber not amused und sinnt auf Rache, egal, wir wollen Grillen. Jetzt ist Teamwork gefragt und das klappt wie mit lange eingespielter Crew. Die eine Hälfte packt das Großsegel ein, Landstromkabel dran, bezahlt am Automaten sündhafte teure 290 DK (= 38,76 €). Die beiden Dschunxxx besorgen Grillgut und Salatzutaten beim Dagli Brugsen. Inzwischen kommt der Grill auf Betriebstemperatur (unten) und der Regen



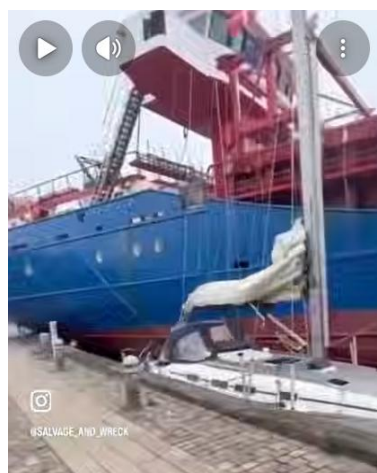
näher. Als die Wolken ihre Schleusen öffnen haben wir es uns am schönsten Grillplatz der Ostsee so was von gemütlich gemacht. Hier mischen sich jetzt Anlegebieber und andere kreativ entwickelte Anlässe mit einer gewissen Zurückhaltung des Skippers und alle sind sowas von zufrieden, geht das so weiter? Für Morgen ist wieder viel Regen angekündigt, doch das macht uns nicht mehr nervös.



Gute Nacht zuhause und in den Häfen von Nord- und Ostsee.

### Sonntag, 30. August: Bagenkop - Marstal

Gestern Abend zu später Stunde Grüße von Conny und Peter (rechts), die längst den Trainings entkommen sind. Herzliche Grüße zurück und gute Heimfahrt. Das schaurige Wetter der Nacht hat eine lange Halbwertszeit, es schauert den Vormittag weiter ohne Ende, an ablegen will niemand denken. Wie sich das für eine SKS-Crew gehört, reflektieren wir den gestrigen Törn intensiv und als es immer noch nicht aufhören will, werten wir Seewetterbericht, Bodendruckkarte und das dänische Seewetter aus und erinnern noch einmal an die Sicherheitseinweisung. Dazu hat der Skipper dieses Video vorbereitet, kuckstu [hier ...](#)



Ein zweifelhaftes Vergnügen löst das Video (links) aus. Die Kommentare des Youtubers „Eiiii“ aus Korsør werden an Bord zum geflügelten „Wort“. Vielen Dank an Dirk, der uns diesen [Link](#) geschickt hat. Klick dazu einfach auf das Bild.

Um 1245 hat das Schauern ein Ende. Für Hafenmanöver haben wir viel zu viel Wind. Wir ändern unser Programm und segeln heute nur nach Marstal – vielleicht nehmen wir von dort den kostenlosen Inselbus nach Ærøskøbing. Das Seewetter von 12:30 Uhr.

Wind: Südwest bis West um 5, abnehmend 3 bis 4. Anfangs Schauer oder Gewitter mit schlechter Sicht. See anfangs 1,5 Meter.

Als wir um 1415 ablegen braucht niemand Ölzeug. Sonne und Wolken weisen den Kurs nach Marstal. Simon ist heute Skipper und klar ist, bei Bft. 6 und kräftiger See segeln wir nur mit 70 % Genua. Die rollen wir im Vorhafen aus und schon da beginnt eine wilde Fahrt.



Kurz nachdem wir den Hafen verlassen haben, sehen wir weit an Stuerbord ein Wrack an der Steilküste - oben. Wir haben nirgendwo gehört, das hier eine Yacht gestrandet sein soll ..? Das www weist auf eine andere Yacht hin, die wir später am Ristinge Klint sehen werden.



Die „Klami Star“ nimmt richtig Fahrt auf. Weiter draußen legen Wind und Welle zu. Meist weht es mit 20 – 24 Knoten, also bis Bft. 6. Wenig später kratzen wir mit 26 Knoten auch mal die 7. Die Welle kommt gleichmäßig mit etwa 1 m Höhe angerumpelt, was man auf keinem Foto ausmachen kann. Nach einer halben Stunde klettert die Welle auf 1,5 m, vereinzelt „Kavenzmänner“ bringen es wohl auf 2 m und die Yacht segelt dabei schnell, schnell und nahezu trocken. Nahezu, manchmal findet Simon sein Vergnügen daran, seine Crew nasszumachen! Dann rumst wieder eine Welle an die Bordwand und die Gischt fliegt über das Cockpit – wusch, alle nass! Na vielen Dank auch, lustig isses trotzdem.



Außer uns segelt hier scheinbar niemand, wir sehen nur einen Gegenkommer ... der sich später als Mitläufer herausstellt. Sind wir so schnell oder ist der so langsam? Wohl beides. Dann in der Ferne das Wrack nahe dem Ristinge Klint – das Foto vom 7.8.26 ist aus dem Segelforum. Die Sage vom bösen Lindwurm glaubt eh keiner mehr, aber wie sonst kommt eine hochseetaugliche Yacht hierher?





Bald passieren wir die Ansteuerungstonne vor der Marstal Rinne (oben) und der ewige Wettlauf mit der Fähre beginnt. Warum kommt die immer, wenn wir kommen? Längst läuft die Maschine zur Sicherheit mit und als wir dem Fahrwasserschwenk Richtung Hafen folgen, rollen wir die Genua ein, der „Jockel“ übernimmt. Doch was ist das? Ein Menschaufauf direkt auf der Mole. Die Blaskapelle spielt ... alles wegen uns? Kommt der Skipper zum 100. Mal nach Marstal oder was ist hier los? Wir werden später erfahren, dass auf der ankommenden Fähre der 1. Millionenste Fahrgast gefeiert wird. Herzlichen Glückwunsch Marstal. Toll, dass diese kleine Stadt so stark für die Wiederaufnahme des Fährbetriebs gekämpft und diesen Erfolg auch richtig feiern kann. Feiern kann Simon mit der Crew auch. Er legt um 1545, nach 9 nm (Gesamt 37) ziemlich cool an Skipper's Lieblingsplatz, hinter der „Samka“ an. Besser geht's nicht. Hier liegen wir gut geschützt, der Wind muss draußen bleiben. Nun muss an dieser Stelle gesagt werden, dass die beiden Dschunxx nur in Bankog abgelegt haben, weil ein Anlegebier als Belohnung winkt. Natürlich winkt es nicht nur, es darf auch getrunken werden.



Was jetzt? Der „richtige“ Skipper lädt die Crew zum Lakridsis in Ærøskøbing ein, in 20 Minuten fährt der Bus. Auja, dann nehmen wir auch den Räucherfisch

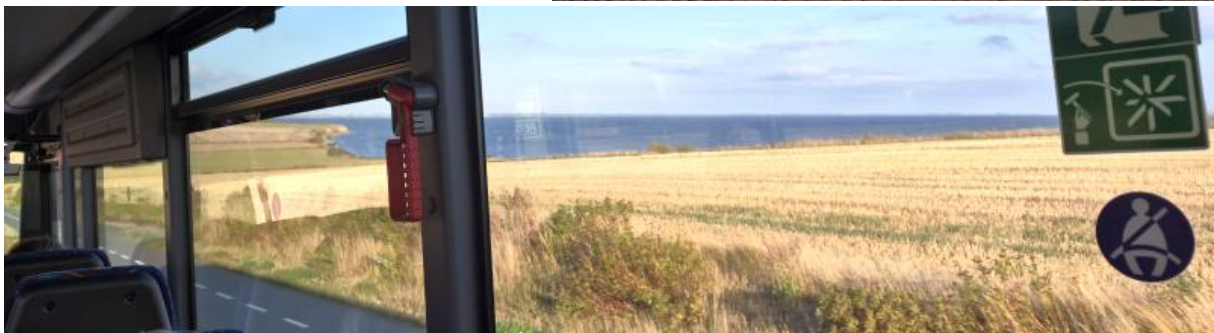


mit und schon sitzen wir im kostenlosen Inselbus in die Märchenstadt. Gleich neben der Haltestelle der Isladen! Die Crew kennt kein Lakridsis (Lakritzeis), aber sie trau'n sich ... und sind begeistert (rechts). Wie schön. Danach beginnt die traditionelle Runde und der Skipper erzählt, von bösen Nachbarn, die ihre Häuser versetzt statt in der Reihe bauen, dass Glas fließt und von Dieben (die es auf der Insel gar nicht gibt), die spätestens auf der Fähre verhaftet werden. Wunderschöne Ærøskøbingwelt.





Wir ham von Ærøskøbing schon so viele Bilder gezeigt, da müssen diese beiden Fotos heute mal reichen. Am Ende des Stadtrundgangs wird es knapp, der Bus fährt in 20 Minuten. An der [Røgeri](#) müssen wir eine Nummer ziehen und uns hinten anstellen. Die meisten vor uns wollen essen und sind noch unentschieden, was sie bestellen wollen. Ohje, die Zeit rennt uns davon, wir geben auf. War schön hier, doch die Zeit reich einfach



nicht. Zurück in Marstal essen wir draußen (oben) am schönsten Liegeplatz der Welt (O-Ton Skipper). Zur guten Nacht noch die Runde durch den schläfrigen Hafen, der auf wunderbare Weise vom Mond illuminiert wird. Schläft gut.



## Montag, 31.8., Marstal – Manövertraining - Bagenkop

Heute werden wir in Marstal das Eindampfen in Vor- und Achterspring üben, draußen mit Segelmanövern beginnen und dabei rüber nach Bagenkop segeln. Dominik weckt mit Kaffeeduft und frischen Brötchen, doch der Blick auf das Regenradar sorgt für Gesprächsstoff. Dominik bringt es auf den Punkt: Wenn wir sofort ablegen werden wir zwar jetzt nass, aber auch schnell wieder trocken. Crew und Skipper sind noch gar nicht richtig wach, aber klar: So mok wie datt! Um 0900 legen wir ab und vergessen dabei, dass wir noch ins [Søfartmuseum](#) wollten. Die Münchner kurz und knapp: Dann kommen wir eben wieder. Einverstanden, das Seewetter:

Südwest bis West 3, zunehmend 4 bis 5. Schauer oder Gewitter mit schlechter Sicht. See zunehmend 1 Meter.



Da kommt was auf uns zu und schnell ist das Groß im ruhigen Hafen oben. Unter Maschine (und Groß) tuckern wir durch die Rinne, ab Ansteuerungstonne segeln wir Vollzeug ... und halten auf Ristinge Klint zu. Jetzt holt uns der Schauer ein, doch nach 15 Minuten ist der Regen durch, die Sonne lacht. Wir segeln die erste Wende, schauen den Seenotrettern beim Freischleppen einer Yacht zu, die am Ausläufer des Klint auf Grund sitzt. Was ist denn hier los? Wir wissen es nicht, aber Dominik meint, es könnte hier eine 2 m tiefe Passage rüber in den Hafen von Ristinge geben. Die elektronischen Seekarten stärken die Vermutung, der Blick auf die NV-Karte (unten) ist dann leider ernüchternd. Das wär's mit einer „Tildapassage“ gewesen ...



Der Wind nimmt ab, dann kräftig zu, wir gehen ins 2. Reff, die Wende wird optimiert und um 1115 stehen wir im Gegenlicht vor der Haustür von Bagenkop. Im Vorhafen bergen wir Genua und Groß, dann bringt uns Anke nach 13 nm (Gesamt 50) sicher an den Lieblingsliegeplatz.



Frühstück, aber so was von! Frische Brötchen, dazu Remoulade, Räucherlachs mit und ohne Knofi, Makrele mit Salz und Pfeffer oder mit Paprika, Fischfrikadelle, ein großartiges Frühstück. So muss das. Dennoch müssen wir auf das Zeitfenster achten, Schauer und Gewitter ziehen gegen 1600 auf, los geht's.

Zunächst die graue Theorie an der Magnettafel: Eindampfen in die Vorspring und gleich darauf die beinharte Praxis – unten. Nach einer Demonstration des Manövers lässt der Skipper die Crew allein fahren. Mit seinen Fotos will er die vielen Fehler dokumentieren.



Hier z.B. klappt das überraschend gut und auch die anderen Versuche vorschriftsmäßig. Nach heutigem Stand hätte jede/r aus der Crew schon mal das Anlegemanöver bestanden, Zufall!



Auch der zweite und dritte Anleger gelingen ausgezeichnet, nächste Stufe: Wenden auf engem Raum. Wir tuckern in den Fischereihafen, danach dreht jede/r mehrfach (immer gegen den Wind) in den Boxengassen, läuft!



Bevor uns das Gewitter (oben) erwischt, geht's in die Rückwärtsfahrt, dann in den Boxengassen von rückwärts auf vorwärts und „andersrum“ (Radeffekt). Donnerrollen beendet die Manöver, wir tuckern an „unseren“ Liegeplatz. Segel einpacken, Landstromkabel ran und als die Kuchenbude sturmfest (unten) steht gibt's das Anlegebier. Alles richtig gemacht.



Als wir am Automaten für eine Nacht bezahlen, staunen wir nicht schlecht: Heute, am Montag, kostet die Liegegebühr 260 DK (34,75 €) am Wochenende dagegen 290 DK (38,76 €). Unglaublich, wie man noch mehr Geld aus einem schönen, sanitärtechnisch aber miserablen Hafen abzocken kann.

Das Gewitter zieht vorbei, der Regen kommt. Der Regen hört auf, der Wind auch, das Hafen-

kino öffnet. Die Crew der „Kalami Star“ sitzt in der ersten Reihe. Eine an Steg 12 nicht unbekannte Yacht versucht anzulegen und nimmt Maß: Box Nr. 1 wird zu schräg angefahren, die Yacht rumpelt gegen den Heckpfahl. Box Nr. 2 ergeht es nicht anders, der Heckpfahl kann sich nicht rechtzeitig wegducken. Jetzt nimmt man auch anderswo im Hafenkino Platz. In Box Nr. 3 (wieder zu schräg) trifft es den Anker und schon wieder wird mit viel zu viel Tempo vorwärts und rückwärts gefahren. Der Skipper (= Rudergänger) versucht es mutig noch einmal, wir alle wissen, wie es ausgegangen ist. Im Hafenkino ist ratlos und irgendwie auch verzweifelt, weil dem Skipper nicht zu helfen ist. Doch jetzt entdeckt der Skipper, der an Steg 12 nicht unbekannten Yacht, die Box neben uns oder genauer, die Boxen, denn es sind gleich zwei, weil ein Heckpfahl fehlt. Den Gästen im Hafenkino sträuben sich die Nackenhaare ... und wir sind schnell an den Fendern, doch diesmal hat der „Skipper“ wenigstens Platz genug, die Yacht immerhin „diagonal“ in die Doppelbox zu bugsieren. Logisch erwischen die nur einen Heckpfahl, der zweite soll durch fränkisches Lassowerfen eingefangen werden. Das klappt leider nicht. Am Ende gehen sie zu dritt mit Bootshaken, Lasso und purer Manneskraft auf den Heckpfahl los – und gewinnen, die Yacht ist endlich fest. Aufatmen im Hafenkino. Der verantwortliche Skipper kommentiert die Manöver mit „seiner“ noch lernenden Crew, mit ihm hat das alles nichts zu tun ... Das verstehen wir natürlich und wissen, wer im Hafenkino sitzt, muss auch mal liefern!!!



Auf dem Turm finden wir Entspannung von den Dramen, die sich soeben unten abgespielt haben. Logisch, wer nach Bankog segelt, kommt zum Grillen. Das hat die „Kalami Star“ Crew wieder wunderbar vorbereitet, ein großes Vergnügen, mehr kann man dazu nicht sagen. Wenn die Crew nach diesem prallen Tag, um

2130 fragt, ob wir uns noch die Wettersituation anschauen, läuft hier alles richtig. Wir blicken dabei nicht nur auf's Wetter, doch irgendwann fällt das erste Auge zu ... gute Nacht.

## **Dienstag, 1. September: Bagenkop - Heiligenhafen**

Das ursprüngliche Törnziel Burgstaaken, mit späterer Nachtfahrt, haben wir auf Wunsch der Crew, auf den nächsten Tag verschoben. Das hat seinen nachvollziehbaren Grund. Um Mitternacht hätten wir im Fehmarnsund 15 Knoten aus West und dazu voraussichtlich zwei Knoten Strom. Kann man, muss man aber nicht machen. Exakt aus diesem Grund gehört die genaue Wettervorhersage in jede Törn- und Prüfungsvorbereitung. Also checken wir beim DWD die Wetterlage, gleichen die mit der Bodendruckkarte ab und checken, ob das auch dem Orakel bei Windy entspricht. Für den heutigen Törn schauen wir für die Zeit der Überfahrt auch genau auf das Regenradar. Klar ist, wenn nicht gleich, werden wir früher oder später in ein Schauer

geraten, also klettern wir in regenfeste Kleidung. Für die Überfahrt in den Heimathafen erwartet uns dieses Wetter:

West bis Südwest 4 bis 5, strichweise 6. Sicht/Wetter: Strichweise Gewitter mit schlechter Sicht. Seegang: 1,5 Meter.

Noch vor uns legt das Nachbarboot aus den zwei Boxen ab. Der Seemann an der Vorleine erzählt, sie wollen zur Schlei oder nach Strande. Oha, denke ich laut und kann mir in diesem Moment den Hinweis nicht verkneifen, das solltet ihr nochmal mit dem Skipper besprechen! Der Seemann nickt nachdenklich, Daumen nach oben. Gute Fahrt!

Eine Stunde später (1100) legt Anke gut vorbereitet mit langer Vorleine ab. In Rückwärtsfahrt raus aus der Boxengasse, während das Groß (2.Reff) zum Aufheißern vorbereitet wird. Nachdem Anke in die Vorwärtsfahrt gedreht hat, geht das Groß nach oben, bevor der Tanz hinter der Mole losgeht. Man muss wissen, das vor dem Hafen eine Sandbank liegt (Wassertiefe 4 m), während es umzu 6 m tief ist. Hier bauen sich bei SW - NW Grundseen auf, die jede Yacht ordentlich durchschütteln. Wer hier die Segel setzt, bringt sich selbst in Gefahr. Erst als wir drüber sind rollen wir die Genua zu 70 % aus und segeln zunächst weit raus. Oha, wir liegen ordentlich auf der Backe und Anke zeigt deutlich, dass ihr das zu viel ist. Zu viel ist zu viel und sofort bekommt sie Unterstützung von Simon, so muss das.



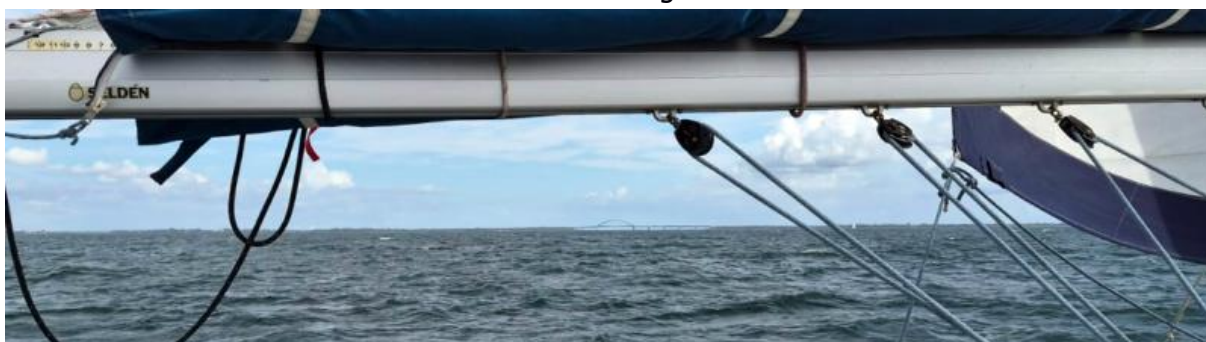
Wir wenden und sind sofort auf Kurs Heimathafen. Der Schauer mit Böen bis 22 Knoten ist durch, Entspannung im Cockpit und Zeit, über das AIS mal einen Blick auf das „Nachbarschiff“ aus dem Hafenkino zu werfen, dass sich auf einen riskanten Kurs Richtung Schlei oder Strande begeben hat. Tatsächlich hatten sie Kurs auf Strande aufgenommen und dann offenbar kapiert, was das bei West bis 6 Bft. bedeutet. Statt über Marstal in die ruhigen Gewässer der Dänischen Südsee zu gehen sind die plötzlich auf Heimatkurs und ca. 20 Minuten voraus. Wenn tatsächlich absolute Beginner an Bord sind, schafft man mit solchen Entscheidungen keine Motivation für den Segelsport, im Gegenteil. Nunja. Wir wissen, dass die Yacht bei schwerem Wetter schneller als die „Kalami Star“ segelt, aber vielleicht kriegen wir die doch?



Für die „Kalami Star“ läuft es richtig gut, das Tempo ist hoch, kein Schauer in Sicht, aber Sonnenschutz ist absolut notwendig.



Um 1250 passieren wir den Kiel-Ostseeweg und sind wieder in deutschen Gewässern. Gegen 1530 sollten wir zurück im Heimathafen sein ... jetzt geht es ganz schnell. Um 1430 haben wir die Sundbrücke an Backbord und die Küste der wagrischen Halbinsel voraus - unten.



Heiligenhafen Ost passieren wir um 1455, gleich darauf rollen wir die Genua ein und im Fahrwasser wird das Groß aufgetucht. Wird das am Ende wieder so eine schnelle Überfahrt?





Jetzt nur noch rein in den Yachthafen und um 1525 sind wir nach 28 nm (Gesamt 70) fest an Steg 12/50. Für die Rückfahrt haben wir exakt 4:25 h gebraucht, ein Schnitt von 6,22 Knoten, genau so schnell wie bei der Hinfahrt. Kurz nachdem wir fest sind beginnt es zu donnern, nur die Fischbrötchen und die Überbringer derselben bekommen ein paar Tropfen ab.

Die Yacht ist noch gar nicht wieder trocken, da drängelt die Crew bereits raus zu den Hafenmannövern. Doch am Chartersteg trainiert bereits eine Yacht und das dauert ... also hangeln wir uns raus an die Tanke, die heute geschlossen ist, und probieren es da. Macht dem Skipper irgendwie gar keinen Spaß, dort „einfach so“ festmachen macht doch keinen Sinn. Zurück an die Charterstege, aber der Anlegesteg ist immer noch belegt. Jetzt kommt eine weitere Yacht dazu, „... wir wollen nur ein Segel anschlagen!“ Und wir verdaddeln unsere Zeit. Der Skipper ist wohl mit den Nerven am Ende und will jetzt zum Anlegen in die Achterspring eindampfen. Seine Crew schaut ihn mitleidig an und er will immer noch nicht begreifen, dass man zwar zum Ablegen in die Achterspring eindampfen kann, aber doch nicht zum Anlegen! Oha, er steht für einen Moment neben sich, die Crew holt ihn da wieder raus, es ist ein Geben und Nehmen.

Nach dem Wenden auf engem Raum beginnt das Ankespecial (unten) und hört erst mit dem Anleger des Tages auf. So muss das.



Am späten Abend essen wir im [Anno 1800](#) und dann ist aber auch gut.

## Mittwoch, 2. September: Nach der Muckibude durch die Nacht

Heute geht's in die „mobile Muckibude“, d.h. nach Wetter und Hafenmanöver geht's endlich an den Manöverkreis, Boje über Bord und mit diesen Manövern rüber nach Burgstaaken. Von dort in der Nacht zurück in den Heimathafen.

**Flensburg bis Fehmarn:** West bis Südwest 4 bis 5, strichweise Gewitter mit schlechter Sicht, See bis 1 Meter.

Um 1030 legen wir ab. Der erste Trainingsabschnitt, Eindampfen in die Vorspring, läuft nahezu perfekt. Weiter im Fahrwasser zum SKS-Spielplatz. Schon aus der Ferne sehen wir eine Yacht außerhalb des Fahrwassers, dort ist es sehr flach, die sitzen bestimmt fest! Als wir Näherkommen sehen wir, dass die zweiköpfige Crew versucht, Kränkung zu erzeugen, die sitzen tatsächlich fest. Na klar bieten wir unsere Hilfe an ... nur Festsitzen dürfen wir dabei auch nicht. Wir machen eine Wurfleine klar und der Skipper steuert vorsichtig vorwärts auf den Havaristen zu – der Blick auf's Echolot und die Crew, die vorn die Leinenverbindung herstellt.



Den ersten Versuch müssen wir abbrechen, weil uns der Wind zur Seite versetzt. Wir müssen aufpassen, dass wir nicht selbst ins flache Wasser rutschen. Beim zweiten Versuch muss die Leinenverbindung schneller klappen, dann ziehen wir die kleine Yacht vom Schlick. Die Crew bietet uns reichlich Bier als „Bergelohn“ an, aber die „local heroes“ sind lediglich an Ausbildung interessiert. Aber das war doch Ausbildung!

Auf dem SKS-Spielplatz steuern wir nach Magnetkompasskursen, während eine Zweiercrew eine Kreuzpeilung durchführt. Danach noch einmal und noch einmal und tatsächlich klappt das nicht auf Anhieb: Eine Kreuzpeilung mit dem Handpeiler wird nur mit der Missweisung beschickt – nicht mit der Deviation. Und ein seltsamer Fehler: Dominik trägt ein Armband mit Magnetverschluss, die Standlinien der Peilung führen zu einer Position an Land! Als Dominik die Fehlerquelle beseitigt hat, führen die Standlinien zum Ob (beobachteter Ort) im Wasser.

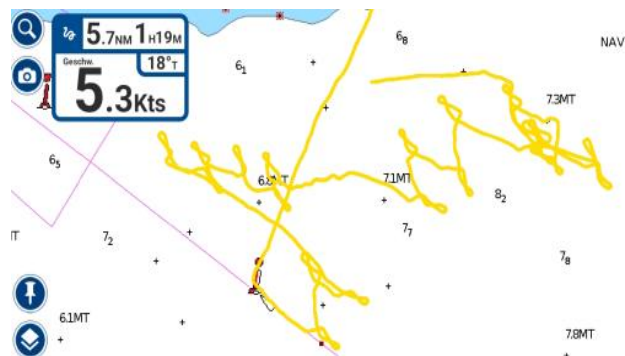
Jetzt in die Muckibude: Wir segeln Manöverkreise, -kreise, -kreise, -kreise und haben davon keine Fotos. Wende, Halbwind, Raumwind, Halse, Beidrehen & Beiliegen, alles dabei. Logisch,

der Skipper muss selbst an den Leinen arbeiten, wer soll die Fotos knipsen? Als wir den Manöverkreisverkehr Richtung Sundfahrwasser verlassen ein positives Feedback an die Crew, doch als Skipper muss man die Pferde im Dorf lassen. Positives Feedback ja, aber da ist noch Luft nach oben. Logisch, nur unter hohem Druck entstehen die besten Diamanten.



Raumwind halten wir auf die Sundbrücke zu und sichern das Groß mit dem „Bullenständer“! Kennt natürlich jeder Segler.

Im Bereich der östlichen Ansteuerungstonne steigen wir in die Bojenmanöver ein. Auch davon gibt es keine Fotos, aber immerhin tracken wir die diversen Kurse mit – rechts. Das klappt natürlich nicht auf Anhieb, die Crew nähert sich an. Mal wird die Boje zu schnell aufgenommen, mal zu langsam, an irgendwas mault der Alte immer rum. Nach 90 Minuten entdeckt der Skipper ein fettes Schauer tief im Westen – unten.



Diverse Regenradare werden zu Rate gezogen und logisch will niemand freiwillig nass werden, also rein nach Burgstaaken. Der Himmel mahnt zur Eile und wetten, dass wir trocken durchkommen, mag niemand. Vorbei am Chillaz Café und winkenden Rentnern segeln wir auf die Zielgerade, aber jetzt brauchen wir die Maschine dazu. Uiiiiiiiiiiiiiiiii fliegt ein Hobbycat an uns vorbei und beide auf Burgstaaken zu.



Im Hafen tuchen wir das Groß auf und mit den ersten dicken Tropfen sind wir fest in Burgstaaken, geschafft! Dummerweise hat der Skipper eine kulinarisch interessante Idee, das [Café Kontor](#), es gibt weit & breit kein Schöneres. Die Crew muss man nicht lange überreden ...



Die Pause haben wir uns verdient. Ein kleines Feedback erzählt davon, dass wir wohl alles richtig gemacht haben. Die Crew ist ausgesprochen zufrieden mit den kleinen oder großen Fortschritten, nur ein Manöver fehlt noch: Boje über Bord unter Segel UND Maschine.



Um 1650 legen wir wieder ab, Muckibudes Spätschicht. Jetzt also Boje über Bord unter Segel UND Maschine. Der Skipper fährt das Manöver ohne Boje mit allen Kommandos vor, dann mit Boje und allen Kommandos. Jetzt weiß die Crew, wie der Hase so laufen tut und alle legen grundsolide Manöver hin. Feierabend und zurück in den Hafen. Die Crew macht inzwischen alles selbst, Segel hoch, Segel runter, Maschine, an- und ablegen, Ziel erreicht. Jetzt nur noch durch die Nacht und morgen die Manöver festigen.



Wir müssen hier nicht erzählen, das wir uns mit einem wunderbaren Essen bei [Nettis](#) auf die Nachtfahrt einschwingen – die Fotos erspare ich uns lieber. Besser wir schauen der Crew bei der Navigation zu (rechts), die in detailversessener Arbeit Karten, Hafenpläne und sonstwas wälzen um den Skipper sicher nach Heiligenhafen zu bringen. Die drei wollen alles wissen, lassen wirklich nichts aus, doch der Knoten will einfach nicht platzen, aber jetzt!



Um 2210 ist es stockfinster, bei diesem Seewetter:

West bis Südwest um 4. Sicht/Wetter: Strichweise Schauer oder Gewitter mit schlechter Sicht. Seegang: 1 Meter.

Simon legt ab und bringt uns sicher durch das Fahrwasser zum Sektorenfeuer Burger See. Im weißen Sektor „Burger See“ geht es raus auf die Ostsee, aber wie? Das Sektorenfeuer war schon im Mai nicht in Betrieb, jetzt wieder nicht. Mit dem Handscheinwerfer tasten wir uns sicher raus. Auf der dunklen Mole sehen wir wohl einen Angler mit Stirnlampe sitzen und bald haben wir das Feuer „Burgstaaken“ an Backbord. Nach dem roten Sektor, die Kursänderung auf 210° (Ansteuerungstonne Fehmarnsund). Ab jetzt können wir schneller fahren, wir sind auf dem offenen Wasser. Als ich unten am Kartentisch einen Blick auf die Karte werfen will, blinkt mein Handy. Bremen Rescue ruft an ...??? Der Diensthabende teilt mit, dass jemand die Seenotretter angerufen hat, der beobachtet hat, dass an Bord der „Kalami Star“ etwas nicht in Ordnung sei. Vielleicht der Angler von der Steinmole? Der Skipper erwidert, hier ist alles in Ordnung. Was nicht in Ordnung ist, ist das Sektorenfeuer „Burger See“, das offenbar seit Monaten erloschen ist. Der Wachhabende gibt meine Nachricht weiter. Bremen Rescue wünscht gute Fahrt, vom Skipper kommt gute Wache zurück.



So was hatten wir noch nie. Zurück an Bord. Vor der Ansteuerungstonne Sundfahrwasser übernimmt Anke. Sie bringt uns sicher durch die Richtfeuerlinie zur Sundbrücke. Inzwischen hilft der Mond ein wenig mit. Niemand friert, das bisschen Wind spielt keine Rolle. Dominik übernimmt. Vorbei an Tonne 2, auch Chefin, Königin oder Mutter im Fehmarnsund genannt, weil auf diese Tonne alle Sektorenfeuer zulaufen, nehmen wir Kurs auf den Leuchtturm Heiligenhafen.

Übrigens hat der Skipper in „alten Zeiten“ mal ein Video über diese Nachtfahrt bei Youtube eingestellt. Hier kannst Du es [sehen](#). Allerdings sind wir damals noch MIT Plotter durch die Nacht gefahren, das ist natürlich nicht so schwer. Jetzt nur noch rein in die beiden Richtfeuerlinien zum Yachthafen. Auch der Yachthafen wird souverän angesteuert. Weniger souverän ist die Befahrung des Nebenfahrwassers. Seit Jahren bemängeln so viele Segler ein fehlendes Torfeuer (rot/grün). Im Lichtermeer von Hafen und Stadt ist die Einfahrt nur mühsam auszumachen – Foto.



Für Ortsfremde eine absolute Herausforderung, für Segelschüler natürlich auch. Die Crew wundert sich, doch um 0045 sind wir nach 28 nm (Gesamt 100 nm) fest am Steg, die Crew ist begeistert, so geht Segelausbildung!

Nachklapp: Das Sektorenfeuer „Burger See“ hat der Skipper mehrfach als „verloschen“ gemeldet. In diesem Jahr bereits am 2. Mai. Desweiteren finde ich in den Bekanntmachungen für Seefahrer diese Hinweise: Am **14. Juli 2026** wurde es wegen technischer Probleme als „**bis auf weiteres verloschen**“ gemeldet (BfS 19+21+214/26). Am **16. Juli 2026** wurde dann mit BfS **215/26** gemeldet: „**Feuer wieder in Betrieb**“. Die Gültigkeit dieser Meldung lief bis **13. August 2026**. Derzeit gibt es **keine neue Meldung auf eine erneute Abschaltung**. Wir wissen es besser, gute Nacht.

### Donnerstag, 3. September: Feinschliff in der Muckibude

Die Feierlichkeiten über die erfolgreich absolvierte Nachtfahrt wollte nicht enden. Gegen 0300 verschwand die Crew in der Kojen, um 0830 wurde freundlich aber bestimmt geweckt – mit Kaffee! Damit ist der Skipper in der Lage, das Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck über das erloschene Sektorenfeuer zu informieren:

Moin nach Lübeck, im Rahmen meiner Segelausbildung mit der Segelyacht "Kalami Star" fahren wir häufig in der Nacht von Burgstaaken nach Heiligenhafen, so auch letzte Nacht. Wieder einmal war das Sektorenfeuer Burger See verloschen, wie schon so oft. Zuletzt habe ich es am 2. Mai 26 der Wasserschutzpolizei als verloschen gemeldet. Die versprochen, sich darum zu kümmern. Warum ist das so oft außer Betrieb? Muss man jetzt in Burgstaaken Geld in einen Münzautomaten werfen? Wir würden uns freuen, wenn Sie uns über den Stand der Dinge informieren.

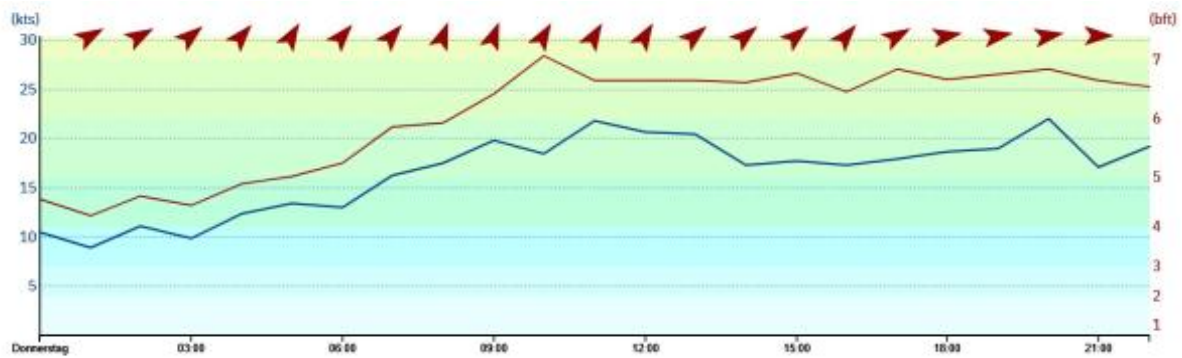
Fairwinds & Gruß, Ralf Uka

Nach dem Frühstück wie gewohnt die ausführliche Seewetteranalyse für den heutigen Segeltag. Nach dem Wetter stellt der Skipper mögliche Prüfungsfragen für die Prüfung unter Deck, um 1200 ist genug gefragt, wir legen bei diesem Seewetter für den Feinschliff ab:

Südwest 4, zunehmend 5 bis 6, vorübergehend Schauer oder Gewitter mit schlechter Sicht, See zunehmend bis 2 Meter.

Leider ist am Chartersteg wieder ziemliches Gedränge, sodass Anke zunächst nur in einer Box und später längsseits am Steg festmachen kann. Da fahr'n wir lieber raus. Draußen auf dem SKS-Spielplatz mehr vom selben: Steuern nach Kursangabe, Kreuzpeilung und endlich werden die Segel gesetzt (Groß im 2. Reff, Genua 70 %). Ganz am Anfang des Törns erzählte der Skipper vom Beginn von etwas ganz Großem. Schön wär's, wenn für das ganz Große während der Generalprobe nicht so viele Fehler gemacht werden. Da wird in eine Box „gerumpelt“, eine Patenthalse gefahren, die Boje mit dem Wind angefahren und jetzt legt der auch noch Wind ne Schippe drauf. Die Manöver werden nicht besser, der Wind stärker, wir gehen ins 3. Reff. Wenn sich hier etwas ganz groß entwickelt, dann der Wind.

Wie sich der Wind über den Tag entwickelt hat zeigen die Messwerte vom nahen Wulfen.



Crew und Skipper sind ziemlich platt, brauchen eine Pause und nun droht der nächste Schauer. Wir fahren zurück an den Heimatsteg und finden unterwegs einen leeren Trainingssteg für die Anlegemanöver. Die Fischbrötchen können warten, Eindampfen in die Mittelspring!



Die Manöver klappen vorzüglich, da freut sich sogar das Fischbrötchen und special guest Martin. Wieder wird das Regenradar gecheckt, doch einen regenfreien Resttag garantiert niemand. Wir segeln wieder raus. Die Crew hat ihre klar definierte Rolle und der Skipper? Formuliert das Trainingsprogramm, gibt Anweisungen, Kommandos, die Boje über Bord, ist Ausguck, muss sofort Fehler analysieren, ja kritisiert auch, motiviert, nimmt die ganze Crew mit, fotografiert, bedient die Bb-Genuaschot und nimmt die Boje auf. Der Wind ist inzwischen so stark, dass ihm nach dem Aufschießer die schlagende Genuaschot hin und wieder einen Schlag versetzt. Das alles bei Böen bis 7, viel Schräglage dazu mit der Boje in der Hand. Bravo!

Doch der Skipper hat keinen Prüfungsdruck, der lastet auf der Crew. Dominik, Anke und Simon lernen aus ihren Fehlern, stellen sie ab, machen neue, doch mit jedem Manöver segeln sie sicherer, souveräner und endlich klappt das. Respekt, Bojenmanöver bei Bft. 5 - 6 muss man erst einmal fahren. Nochmal Bravo!

Nach den Anstrengungen der letzten Tage, wir waren nur bei Starkwind unterwegs, ist jetzt genug. Um 1730 verbieten sich weitere Manöver, wir „streichen die Segel“ fahren rein und legen doch nochmal am Chartersteg an. Auch da gibt es nichts mehr zu meckern – Foto.



Um 1745 sind wir nach 17 nm (Gesamt 117 nm) fest am Heimatsteg. Jetzt noch Reinschiff für eine saubere Prüfung, dann verschwinden Crew und Skipper im [Tamatsu](#). Morgen bitte Daumen drücken.

### Freitag, 4. September: Es gilt

Wie vor jedem Ablegen der intensive Blick auf das Prüfungswetter. Wieder dreht sich alles im Uhrzeigersinn aus dem Hoch, dessen Keil bis in die Ukraine reicht, ins Tief. Noch einmal der (heute theoretische) Maschinencheck, die Erinnerung an Sicherheitseinweisung, Notrolle und dann ist auch gut. Danke für die guten Wünsche von Jens, Christian und Martin, das Seewetter:

Wind: West bis Südwest 5 bis 6, vorübergehend 4. Sicht/Wetter: Zeitweise Regen mit schlechter Sicht, später Gewitter mit schlechter Sicht. Seegang: Zeitweise 2 Meter.

Das Seewetter vor Ort folgt offenbar einer anderen Logik. Kräftige Schauer ziehen über den Hafen und Windy gibt uns für die Zeit der Prüfung 10 – 12 Knoten aus SSW. Vor ein paar Tagen mussten wir noch fürchten, dass die Prüfung wegen Starkwind oder Sturm abgesagt werden muss. Nun also nur noch 12 Knoten und wir haben noch das dritte Reff drin. Wir wechseln noch im Hafen ins zweite Reff, wer weiß, wie sich der Wind entwickelt, aber der schaurige Regen ..? Egal, wenn der Wind so bleibt, lassen wir uns gerne „nassmachen“.



Unsere Prüfungscrew verholt an den verabredeten Liegeplatz im Yachthafen (oben). Da sind wir bereits in der Einfugschneise zum Chartersteg – Eindampfen in die Mittelspring. Der Skipper macht sich von dort auf den Weg zur „Grillhütte“ – der Prüfer- und Skippertreffpunkt.

Neben der „Kalami Star“ will noch eine Yacht mit nur einem Kandidaten geprüft werden. Der Skipper der „Kanu“ stellt sich kurz in der kleinen Runde vor und berichtet freimütig, dass sie gestern bei Bft. 8 nicht trainieren konnten. Häää, Bft. 8? Schau mal auf Seite 22 oben. Nun ja, als die „Kanu“ Crew auch noch zuerst drankommen will, ist die Geduld zu Ende, die „Kalami Star“ beginnt!

Als Prüferin und Prüfer an Bord kommen, schauert es weiter Bindfäden. Der Regen will einfach nicht aufhören. Während Prüferin und Prüfer die Crew auf die Spielregeln einstimmen, verbreiten sie eine entspannte, positive Stimmung. Nachdem die Formalia geklärt sind, legt Anke vorschriftsmäßig ab. Als sie am Chartersteg anlegen will, liegt dort bereits ein anderes Prüfungsboot – Sportbootführerschein See. Schiff und Crew haben wir beim Training zu oft beobachtet, das wird dauern. Zum Schreck von Anke verholen wir lieber in den Kommunalhafen und da macht sie butterweich mit der Mittelspring fest. Den ersten Teil hat sie schon mal bestanden. Dominik und Simon legen ebenso souverän an, die Crew ist in der Spur ...

Der eher „theoretische“ Teil der Prüfung erfolgt im Salon. Die Crew wird unten im Klassenraum befragt, während der arme Skipper mit langen Ohren allein Leinen und Fender einsammelt und den „Dampfer“ raus zum SKS-Spielplatz bringt. Offenbar war der theoretische Teil ebenfalls erfolgreich, entspannte Gesichter steigen in die Segelmanöver ein.

Simon beginnt und legt der Crew eine erfolgreiche Spur. Wende, Halse, Boje über Bord, Beidrehen und Beiliegen. Zigmal trainiert, auf Anhieb geliefert. Anke folgt und haut einen raus: Beim Boje über Bord Manöver unter Segel und Maschine ist sie ziemlich weit weg von der Boje, was mit rollenden Augen „kommentiert“ wird. Der Skipper mischt sich auch noch ein und murmelt was von kalten Füßen ... Anke erwidert frech: „Ich bin von der langsamen Truppe, bei mir muss die Boje eben warten ...“ bevor sie die Boje punktgenau aufnehmen lässt. Bestanden, wie Dominik und Simon auch.

Die Prüfer gratulieren, der Skipper ist sowas von erleichtert und stolz wie Oscar. Wenig später laden wir Prüferin und Prüfer auf der SY „Kanu“ aus. An Bord werden erste SKS-Nachrichten in die weite Welt gepostet. 15 Minuten später sind wir am Heimatsteg fest. Bei so viel Adrenalin merkt niemand, dass der Dauerregen nicht eine Minute Pause gemacht hat. Für die begossenen Pudel hat der Skipper schon mal was vorbereitet und lässt den Korken knallen!



Skippers Gedanken gehen an den Anfang der Reise zurück, da hatte Martin geschrieben, „... das ist vielleicht der Beginn von etwas ganz Großem!“ Da is was dran, Martin. Gestern war das ganz Große, noch ganz schön klein, ist dann aber gewachsen. Heute ganz großes Kino.

Leider hat Bordfotograf Jasper heute frei, sodass eine Vertretung gesucht werden muss. Nachbar Klaus müssen wir nicht lange überreden, wenn er uns bloß nicht so lange im Regen stehen lassen würde.



Vielen Dank für das Foto Klaus und ein Dankeschön an alle Leserinnen und Leser, die jetzt zwei Wochen auf ein neues Logbuch warten müssen. Vielen Dank für eure Grüße, Kommentare und natürlich ein dickes Dankeschön an meine Crew für die wunderbaren Fotos & for sailing with [www.ralfuka.de](http://www.ralfuka.de)

Weißte Bescheid, Fairwinds & lieben Gruß

*Ralf*



Wer mitsegeln will, hier geht noch was:

|                  |                          |          |             |
|------------------|--------------------------|----------|-------------|
| 19. - 26. Sept.  | Skippertrainingstörn     | 700,00 € | 1 Koje frei |
| 4. - 11. Oktober | Goldenes Oktobertraining | 500,00 € | 1 Koje frei |