

Septembertrainingstörn

19. – 26. September

Bereits eine Woche vor Törnbeginn orakelt Windy, dass wir am 20./21. September wohl kaum nach Bagenkop oder Marstal rüber segeln können. 24 Knoten Wind und Böen um 35 Knoten aus West sind für jeden Törn, besonders für den Trainingsauftakt, ein paar Nummern zu groß. Die Lage ändert sich auch drei Tage vor Törnbeginn nicht. Das umfangreiche Hoch über dem Kanal und ein Tief über Nordskandinavien bestimmen das stürmische Wetter der nächsten Tage auf dem Wasser. Klar ist, für jeden Törn und besonders Amwind gilt, **Verlasse nie einen sicheren Hafen!** Der Skipper weiht seine neue Crew bereits vor der Anreise in die Törnplanung ein und teilt u.a. mit, „... dann segeln wir eben (in der Landabdeckung und Halbwind) mitten rein in den Wahlsonntag nach Wismar MV. Das Groß ist noch vom SKS-Törn im 2. Reff, das könnte passen. Ab Dienstag weniger Wind und dann bleibt es voraussichtlich trocken ... ich freu mich auf euch.“

Samstag, 19 September: Anreise

Die Anreise verläuft ziemlich holprig. Martin, aus der Nähe von Heidelberg, steckt hinter Northeim länger als eine Stunde im Stau, bei Volker aus Aachen war klar, dass er nicht vor 1900 in Heiligenhafen ankommen wird. Jörn und der Skipper, beide aus Hannover, packen Martin im „Truckstop Dammstraße“ um 1400 in den Express nach Heiligenhafen. Drei Stunden später sind wir am Heimatsteg fest. Um 1900 ist auch Volker an Bord, die Crew ist vollständig.



Nach dem Einkauf essen wir im [Seestern](#) und werden hervorragend bedient. Fisch vom Feinsten, zu wirklich volkstümlichen Preisen. Wer ist mit an Bord? Von links Martin, aus der Nähe von Heidelberg, er nennt das Kurpfalz. Martin hat einige Meilen auf der Uhr, war schon rauf bis Aarhus, aber da geht noch was, sagt er und der SKS fehlt noch. Volker kommt aus Aachen und umzu, kennt IJsselmeer, Dänische Südsee und der SKS fehlt noch. Bei Jörn fehlt der SKS nicht, er kennt IJsselmeer, Dänische Südsee und war bereits im letzten Jahr bei einem [Training an Bord](#). Der Skipper (rechts) freut sich über den gelungenen Einstieg.

Zurück an Bord klappen langsam die Augen zu. Heute Morgen früh aufsteh'n, lange Anreise, einkaufen, verstauen, einrichten, essen ... Augen zu, gute Nacht.

Sonntag, 20. September: Heiligenhafen - Wismar

Die Crew hat gut geschlafen, draußen ist es nahezu windstill? Windstill, kein Wind? Das Seewetter klärt uns auf.

Südwest um 5, west- bis nordwestdrehend 6 bis 7. Zeitweise Gewitter mit schlechter Sicht. Seegang: Zunehmend 2,5 Meter.

Wir checken das Seewetter auf allen Kanälen und klar ist, die bösen Böen mit 6 bis 7 Bft. treten erst ab 1600 auf. Dann sind wir hoffentlich in der Wismarbucht. Um 0950 legen wir an Steg

12 zu 40 nm ab, setzen vor dem Kommunalhafen Groß (2. Reff) und Genua und tuckern in der Landabdeckung mit Maschinenunterstützung raus.



Nein, ins Königreich will niemand mehr, wer lässt sich schon gern auf dem Wasser „verprügeln“. Wir freuen uns auf Wismar und sind bereits um 1050 unter der Sundbrücke.



Um kurz nach 1100 verlassen wir das Sundfahrwasser und setzen Kurs auf das „Offentief“ ab, doch da kommt was auf uns zu (oben) und Martin hat ab jetzt alle Hände voll zu tun, während uns ein kräftiger Schauer in den Vollwaschgang steckt. Diese Art Wassersport nennen wir „Burkasegeln“, weil wirklich nur noch die Augen rausgucken. Die restliche Crew verkrümelt sich unter der Sprayhood und wartet, bis der schaurige Schauer durch ist, doch der hört





einfach nicht auf. Wir wussten bereits beim Ablegen, dass wir in ein Schauer fahren, dass der uns so lange begleitet, war nicht abgemacht. Lassen wir das. Danke für die Grüße von Jens, Heiko und Uli S. Auch wenn es weiter kräftig schauert, wir kommen gut voran. Bei 15 – 19 Knoten Halb- bis Amwind läuft die gereffte „Kalami Star“ zwischen 6 und 7,5 Knoten. Bei dem Tempo werden wir gegen 1500 das Offentief passieren, dann sind wir im sicheren Bereich der Wismarbucht.



Nach 90 Minuten Vollwaschgang kommt die Sonne mit einem Lächeln zurück. Alles ist klatschnass, vielleicht auch irgendwie durch? Ein Segelklamottentest. Auch der Skipper merkt, sein Ölzeug muss wieder mal imprägniert werden. Es ist schon ein ordentliches Gerumpel hier draußen. Inzwischen haben wir die Neustädter Bucht an Steuerbord, wir sind raus aus der (entfernten) Landabdeckung. Bisher hatten wir ca. einen Meter Welle, jetzt sind es vereinzelt, 1,50 m. Der Wind weht weiterhin konstant mit 15 – 19 Knoten. Upps, was war das denn? Völlig überraschend krallt sich Neptun sein Opfer und ist blitzschnell wieder weg. Da ham wir einen Moment nicht aufgepasst, aber am Ruder ist alles wieder gut.

Dicke dunkle Wolken ziehen auf, der nächste Schauer? Wir reffen die Genua noch weiter, vielleicht sind es jetzt 12 qm ... schnell noch das dritte Reff ins Groß, doch in dem Moment frischt es böse auf, ratzfatz ist die Böe bei 30 Knoten. Es wird dunkel, es heult und pfeift im Rigg, noch 20 Minuten bis zum Offentief. In der Böe wird das Segel gegen die Saline gepresst, es will gar nicht runter ins dritte Reff? Scheiße, wir segeln trotzdem acht Knoten. Nach kurzer Aufregung kehrt wieder Ruhe ein. Um 1420 passieren wir das Offentief und sind in der Wismarbucht. Jetzt ist der Skipper am Ruder und wundert sich, Bft. 7 sind doch erst für 1700 angekündigt, jetzt ist es 1420???



Warum hält sich der Wind nicht an seine Vorhersage? Damit nicht genug, zwei, drei kurze Böen pushen den Windmesser auf 35 Knoten (Bft. 8) ... und die Logge auf 11,3 Knoten. Das braucht niemand und verprügelt werden wollten wir doch nicht!

In der Wismarbucht verabschiedet sich langsam die Welle, jetzt läuft es wie geschnitten Brot. An Timmendorf/Poel fliegen wir nur so vorbei, dann die Insel Walfisch und weiter an Backbord die Kirchsee. Hier hat sich das Drama um den Buckelwal „Timmy“ abgespielt. Jetzt folgen wir dem Fahrwasser, Martin ist wieder dran – unten.



Vor dem alten Hafen (oben) rollen wir die Genua ein und bergen das Groß. An Land werden bereits Bühnen für eine TV-Sendung aufgestellt, schon droht der nächste Schauer. Jetzt schnell rüber zum Wasserwanderrastplatz. Martin bringt uns an den Steg und wir sind nach 40 nm oder 5:55 Std. fest in Wismar. Wieder so eine rasende Fahrt mit einem Schnitt von 6,75 Kno-



ten, Wahnsinn. Schnell ist die Kuchenbude aufgebaut und als der letzte Reißverschluss dicht ist, prasselt ein Schauer auf uns runter, der sich gewaschen hat. Das Anlegebier haben wir uns sowas von verdient und dabei scheint schon wieder die Sonne.

Bezahlt wird in Wismar neuerdings über einen QR-Code und damit wechseln 29 € die Seite. Wasser und Strom sind mit drin, duschen kostet n halben Euro extra.



Wenig später drehen wir eine Runde durch die feine, rund 43.000 Einwohner zählende Stadt. Fast zu spät, denn St. Nikolai und St. Georgen haben längst geschlossen, immerhin werden wir auf der Schweinchenbrücke abgelichtet. Morgen sicher mehr.

Zurück an Bord ist Volker (rechts) in seinem Element und bereitet in 20 Minuten ein wunderbares Essen vor: Bio-Putenbrustfilets an Flens mit Reis und Salat. Wie macht der das? Egal, das absolut passende Essen zur Reise vom Spätsommer in den Herbstanfang.



Montag, 21. September: Hafentag Wismar



Heute dreht sich einiges um gestern. Jeder spürt, das hat Kraft gekostet, doch Mars bringt verbrauchte Energie sofort zurück. Klappt leider nicht immer, aber mit der Sicherheitseinweisung (oben der Ausschnitt Seenotsignalmittel) kommt wieder Ruhe ins Schiff. Bis 1300 muss die Crew den Skipper, theoretisch kann ich praktisch alles, noch aushalten ... dann greift Volker zur Pfanne.

Es ist der erwartet starkwindige Tag. Den ganzen Tag über weht es mit 5 - 6 Bft. aus NW., zu viel für Hafenmanöver (vielleicht noch am Abend), aber Zeit für eine intensive Runde durch die Stadt. Noch einmal weht der Mantel der Geschichte durch Wismar. Wir entdecken das erste Karstadt Stammhaus, das von Wismar aus alle größeren Städte in Deutschland „eroberte“, besuchen die heute geöffnete Kirche [St. Nikolai](#) und lassen uns auf die Aussichtsplattform von



[St. Georgen](#) liften. Von dort der Panoramablick über Altstadt, Hafen und Wismarbucht bis rüber nach Poel. Gegen Abend hat der Wind zwar nur ein wenig nachgelassen, wir trainieren dennoch erste Hafenmanöver: Rückwärts gegen den Wind an den Schwimmsteg.





Nach der ersten Runde mit Skipper, verabschiedet sich derselbe für die nächsten Versuche mit der Begründung an Land, dass sonst niemand die Manöver dokumentiert. In Wirklichkeit stärkt der maritime Pädagoge mit dieser Übung das Selbstvertrauen der Crew, aber das geht niemanden was an. Die Crew bedankt sich auf ihre Weise, verabschiedet sich vom Kameramann (oben) ... und bekommt im letzten Moment die Kurve und kehrt reumütig zum Wasserwanderrastplatz zurück. Das haben die sich fein ausgedacht, gleich nebenan liegt die Wasserschutz-



polizei, weit wärt ihr nicht gekommen ... und so nimmt auch diese Übung ein vergnügliches Ende, so muss das! Wer gut arbeitet, soll auch gut essen und da bricht the wieder durch, die Leidenschaft von Volker, kochen. Dazu musst du wissen, dass Volker Landwirt ist, [Bio-Landwirt](#) und Segler (rechts). Auf seinem Hof gibt es so ziemlich alles und so viel davon kommt bei uns auf die Back (Tisch). Heute Bio-Kartoffeln „Laura“, Bio-Wirsinggemüse und Bio-Rindermettwurst, dazu ein frisches Bio-Flens ... ein Genuss und ein dickes Dankeschön an Landwirt, Smutje und Segler Volker.



Damit ist natürlich noch lange nicht Feierabend, wir nehmen Platz im Hafenkino. Am Monitor geht es quer durch das Wetter: Bodendruckkarte, Wetterlage, der Abgleich mit Windy und siehe da, das ruhige Wetter Richtung Törnende beschert uns am Donnerstag plötzlich Starkwind und statt Niendorf (morgen), Neustadt (Mittwoch) und Donnerstag (Burgstaaken) müssen wir schon Mittwoch nach Burgstaaken? Wir werden seh'n ...

In der zweiten Stunde Hafenkino nimmt uns der Skipper mit zum Sicherheitstraining in die Marineschule Neustadt. Klick einfach auf das Bild ...



Nach einem winzigen Schlückchen Bio-Rotwein und Schokolade schläfert uns der Skipper schließlich mit dem Film über seine Spitzbergenreise ein.

Erst in der Nacht entdeckt er auf dem Messenger sonntägliche und liebe Grüße von Jens: Moin Ralf, Grüße an Bord. Der Wind meint es heute zum Start wohl besonders gut und will euch wohl testen. Neptun hat sicher auch seine Freude. Ich wünsche euch eine schöne Segelwoche, immer ein breites Grinsen und die Hand in der Tasche bei den Manövern. Herzliche Grüße Jens

Und von Martin: Da seid ihr schon unterwegs ... Ich wünsche Euch eine ruhige Überfahrt nach Wisiborg. Ich drücke Euch die Daumen, dass Ihr vor dem Wetter da seid.

Habt herzlichen Dank, Jens und Martin und nicht alle Wünsche sind in Erfüllung gegangen, man lernt nie aus.

Dienstag, 22. September: Wismar – Travemünde

Ein freundlicher, ruhiger Tag wartet auf uns. Bevor wir „richtig“ ablegen, die Törnplanung und das erledigt die Crew ganz allein (rechts). Da kommen aber auch Fragen auf, von wegen Missweisung, Ablenkung, Kompasskurs ... und natürlich das Seewetter: Wind: Nordwest um 4, langsam abflauend. Sicht/Wetter: Gute Sicht. Seegang: Anfangs 1 Meter.





Jetzt geht's los. Die Crew legt selbstständig ab und längsseits an. Wir trainieren, was wir gestern Abend auf dem Monitor gesehen haben, Ablegen mit seewärtiger Achterleine: Stb. gut abfendern, Ruder nach Stb. mit Fahrt voraus und viel Geduld, so klappt das, kuckstu ...



Man kann aber auch ganz einfach in die Achterspring eindampfen ... wenn der Wind uns lässt, dann sind wir raus.

Im Fahrwasser wird auf Deufel komm raus geschummelt. Andere Yachten **motoren** unter Vollzeug, die „Kalami Star“ fährt korrekt mit Groß und Motorkegel – unten. So muss das. Allerdings folgen die anderen Yachten dem Fahrwasser, ein ziemlich großer „Umweg“.



Bei der Gelegenheit erfolgt die Einweisung an Plotter und Autopilot, der jetzt den Job des Rudergängers übernimmt. Der Autopilot hat noch vor ein paar Wochen den Dienst verweigert und wurde offenbar „fremdgesteuert“. Inzwischen ist die schädliche Software entfernt und der Autopilot macht wieder Dienst nach Vorschrift.



Um 1215 passieren wir Timmendorf/Poel (oben) und nehmen Kurs auf das Offentief. Noch immer kommt das bisschen Wind von vorn, Motorfahrt bis Ansteuerung Offentief, danach endlich Maschine aus, ab 1310 wird gesegelt, aber wie ..? Vier Knoten, dann dreikommafünf, wieder vier, zweikommaacht und der Skipper versucht mit Engelszungen der Crew zu erklären, dass man unter drei Knoten die Maschine nimmt. Die Crew: „Klar zur Wende,“ doch nach der Wende segeln die einfach weiter: Vier Knoten, dreikommafünf, wieder vier, zweikommaacht, der Skipper versucht es erneut. „Denkt doch mal vom Ende her, wenn Du um 1700 ankommen willst und zweikommaacht Knoten fährst und noch zwanzig Wenden vor Dir hast ..?“ Es interessiert die Crew nicht die Bohne, ETA Travemünde 1930. Der nächste Kreuzschlag. „Soll ich sooo lange auf mein Anlegebier warten,“ startet der Skipper einen letzten Versuch ... der Crew ist das scheißegal, dem Skipper auch.

Die gute Laune geht in den Keller, der Skipper ist schon da, Meuterei? Endlich legt Martin den Schalter um, „... wollen wir nicht doch die Maschine?“ Um 1530 sind the endlich so weit, Genua weg, Groß sauber aufgetucht, Maschine an, kurz nach 1700 sollten wir bei [Böbs](#) in Travemünde sein. Logisch kommt der Skipper zurück aus dem Keller - Travemünde in Sicht. Mit knappen Worten betont er natürlich die große Lernbereitschaft der Crew, „... ihr wollt segeln, segeln, segeln,“ stellt aber besonders das hervorragende „Zeitmanagement“ von Martin in den Vordergrund. Er weiß die Konkurrenz in der Crew zu schüren, logisch das ist hier kein Kindergeburtstag, für Warmduscher ist hier kein Platz.

Es geht auf Travemünde zu, der Wind hat längst Feierabend. Zwei Fähren verlassen den Hafen und folgen dem Fahrwasser Richtung [Kadetrinne](#)/Trelleborg. Laut AIS ist auf der Trave keine größere Fähre unterwegs. Wo sind die alle?



Im Gegenlicht geht es um 1710 rein nach Travemünde. Klar ist, ein Trainingstörn geht bei dem Skipper nie von A nach B, jetzt muss Martin im [Passathafen](#) auf engem Raum wenden. Der Skipper will seh'n, was die Dschunxx draufhaben. Logisch macht Martin das besonders gut, Jörn setzt die Hafenrundfahrt im [Yachtclub- und Fischereihafen](#) fort und Volker bringt uns in den Werfthafen von [Böbs](#). Um 1800 sind wir nach 28 nm (Gesamt 68) fest.



Blöderweise gibt es nur noch 1 (in Worten) **ein** Anlegebier für alle, doch Martin und Jörn sind schnell vom spontanen Einkauf zurück. Der Cockpitfrieden ist schnell wieder hergestellt. „Pax Nautis,“ doziert der Skipper, Friede den Seglern.

„Was ham wir denn noch zum Kochen,“ fragt Volker und 20 Minuten später sitzen vier hungrige Segler um die Back. Volker kocht heute scharf angebratenes Rindfleisch in pikanter Tomaten-rindfleischsauce, dazu Penne mit Salat - das Gemeinschaftskraftwerk von Martin & Jörn. Dazu wird wieder Flens und Primitivo Puglia gereicht. Ein Essen wie geschaffen für diesen Moment.



Danach kann nichts mehr kommen – außer Rummikub und die Lichterführung der passierenden großen Fähren. Zusätzlich zu Dampfer- und Positionslichtern fahren sie noch rot-weiß-rot am Signalmast = Manövrierbehindertes Fahrzeug. Weiße Bescheid.

Mittwoch, 23. September: Travemünde – Burgstaaken - Heiligenhafen

Noch etwas zum Hafen (Böbs). Der Liegeplatz kostet 30 €, alles drin, sogar die hervorragenden Duschen sind kostenlos. Nebenan im [Yachtclub- und Fischereihafen](#) ist der Service sehr eingeschränkt und da ist auch noch Kurtaxe fällig – 3 €/Person, obwohl niemand weder Stadt noch Strand oder sonst was besucht hat oder will.

Manchmal geht leider etwas kaputt und man lernt die Preise beim Segelzubehör kennen. Dieses kleine, 2 cm große Metallteil (rechts), verschließt den Backofen und hat gestern Abend seinen Geist aufgegeben und kostet bei SVB/Bavaria sage & schreibe 36 € + 6 € Versand für die Bordkasse. Nicht zu fassen.



Heute endlich die (fast vergessene), aber ausführliche Sicherheitseinweisung an Deck. Um 1030 legt Volker bei diesem Seewetter ab:

Wind: Schwachwindig, südwestdrehend, zunehmend um 5. Sicht/Wetter: Anfangs Nebelfelder, später Regen mit mittlerer Sicht. Seegang: Später 1 Meter.

Wir wissen, dass bereits ab 0300 in der kommenden Nacht, bis etwa morgen Mittag, stürmischer Wind das Wetter bestimmen wird. Bis Mitternacht sollten wir in Heiligenhafen sein. Wir sind natürlich nicht nur zum Lernen hier und schauen uns zunächst den Hafenbereich der Großschifffahrt an, bevor wir wenden und Travemünde verlassen.





Hier oben links der alte und auf dem Hotel Maritim mit 104 m Deutschlands höchster Leuchtturm. Rechts die „Passat“, ein wunderbares Museum aus einer ganz anderen Zeit. Um 1055 sind wir raus, wie erwartet kein Wind, Maschine und Autopilot übernehmen.



Um 1300 haben wir Grömitz querab und Dahmeshoved voraus - oben. Inzwischen 6 Knoten achterlicher Wind, ab Dahmeshoved werden wir wohl segeln. Die letzte Chance für Volker aus den Resten, eine Zwischenmahlzeit zu bruzeln, bevor der Dampfer unter Segel auf der Backe liegt. Noch ca. 3 h bis Burgstaaken, gegen 1630 sollten wir dort fest sein.

Volker braucht nicht lange für die Zwischenmahlzeit, schon steht das Essen auf dem Cockpittisch – rechts. Das Wetter trübe, der Wind ein Langweiler, so nähern wir uns Dahmeshoved.





Oben die Huk mit ein wenig Abstand. Gut zu erkennen, der alte und der neue Leuchtturm.



Hier sollte es eigentlich mit Segeln losgehen, aber das laue Lüftchen hilft nicht wirklich weiter, immerhin steht die Logge bei 4,5 Knoten. Auf dem Foto nicht zu erkennen, beim Vorwindsegeln wird das Groß natürlich mit einem Bullenstander gesichert.



Unterwegs erreichen uns Grüße von Sabine & Levi aus Madagaskar (oben) und der erfolgreichen „letzten“ SKS-Crew (unten). Ganz herzlichen Dank und Grüße zurück.



Wir sind immer noch Vorwind und leider auch zu langsam zwischen Dahmeshoved und Burgstaaken unterwegs. Wir haben um 1800 bei Nettis einen Tisch reserviert und wenn es dunkel genug ist, geht es durch die Nacht zurück nach Heiligenhafen. Schaffen wir das? Ab 0300 soll es stürmisch werden, richtig stürmisch. Am Sonntag, auf dem Weg nach Wismar, kam der

stürmische Wind völlig überraschend drei Stunden zu früh. Für Mitternacht, also drei Stunden früher, sind schwere Schauer und Gewitter angekündigt. Wie soll das geh'n? Die Nachtfahrt dauert max. 2:30 h, wenn wir um 2100 ablegen, sind wir um 2330 im Heimathafen und wann soll die Crew die Nachtfahrt vorbereiten? Warum nicht jetzt? Tatsächlich navigiert die Crew (rechts) auf der Karte durch Richtfeuerlinien, Sektorenfeuer und Fahrwasser. So muss das. Der Skipper ist allein an Deck und lässt den Autopiloten steuern. Als das „Tempo“ auf drei Knoten rutscht, Maschine an. Dabei rollt er die ausgebaumte Genua ein, tucht das Großsegel auf und rutscht ins Fahrwasser nach Burgstaaken. Nach 30 nm sind



wir um 1710 fest in B'staaken. Wenig später der lange Marsch zu Netti's Restaurant und das war wieder sehr schön. Dreimal Pannfisch, einmal Leber, logisch kein Alkohol vor der Nachtfahrt, so muss das. Nur das Wetter beschäftigt Crew und Skipper. Um 1913 ist Sonnenuntergang, um 1930 sind wir zurück, um 2015 Uhr legen wir zur Nachtfahrt ab, doch diese Geschichte gehört vorher erzählt:





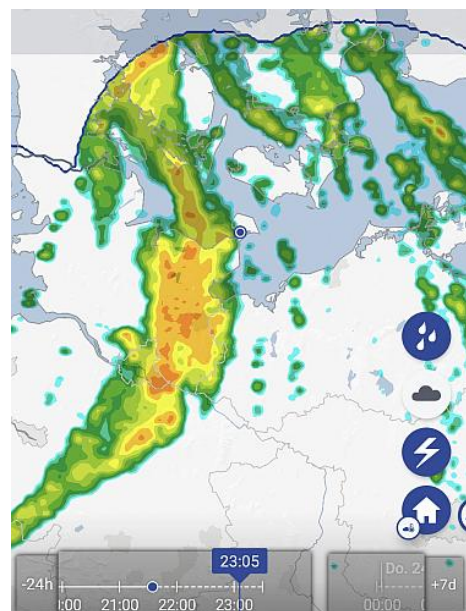
Bei vielen früheren Nachfahrten war das Sektorenfeuer „Burger See“ erloschen, nicht in Betrieb. Jedes Mal wurde das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt, die Wasserschutzpolizei oder auch mal die DGZRS informiert. Alle versprechen, wir geben das weiter, in Betrieb war es hinterher nie. Der Skipper spricht mit Mirco, dem Hafenmeister von Burgstaaken, Mirco versichert, das Feuer sei nun endlich repariert ... wer's glaubt. Darüber kursieren schon länger seltsame Witze. Der bärtige Skipper der „NoName“ z.B. steckte bereits viel Geld in die Entwicklung eines Münzautomaten für das Sektorenfeuer (oben), um die klammen öffentlichen Kassen zu entlasten.



Lassen wir das. Die Crew weiß von diesen Ärgernissen nichts und legt gut vorbereitet um 2010 in Burgstaaken ab. Volker steuert mutig rückwärtsgewandt auf der Richtfeuerlinie seewärts. Bald folgt der Schwenk in den weißen Sektor des Sektorenfeuers „Burger See“ und tatsächlich, „Burger See“ ist wieder in Betrieb. Jetzt erzählt der Skipper, mit Tränen der Freude in den Augen, der Crew die ganze Geschichte. Hafenmeister Mirco erhält die versprochene Information, er wird sie an das WSA weitergeben. Was machen wir jetzt mit dem Münzautomaten?

Die Crew hält auf die Ansteuerungstonne Fehmarnsund zu (Gleichtakt, 8 Sekunden). Martin übernimmt mit Kurs auf die Brücke. Der Skipper taucht immer wieder nach unten ab, um das Wetter zu checken. Um 2130 berichtet er von aufziehenden Schauern und Gewittern (rechts). Wir müssen unbedingt bis 2230 am Steg sein. Die Windvorhersage hat sich nicht verändert, es bleibt voraussichtlich bei 0200 bis 0300 Uhr. Bisher haben wir alles richtig gemacht, übrigens fahren wir ohne Plotter!

Seltsam, dass wir unterwegs nie andere Yachten oder Segelschulen sehen. Alle schreiben darüber, durch die Nacht tuckert offenbar nur die „Kalami Star“. Kurz vor der Sundbrücke verlassen wir die Richtfeuerlinie und nehmen Kurs auf die Rote 2 – von den meisten Crews „Chefin“, einst sogar „Königin“ genannt, weil es die zentrale Tonne im Fehmarnsund ist, um die sich alles dreht.





Ab Tonne 2 weht ein laues Lüftchen, von Sturmböen sind wir weit entfernt und auch die schweren Schauer bekommen offenbar Verspätung. Jörn übernimmt, bringt uns in die beiden Richtfeuerlinien und sicher in den Heimathafen - unten. Um 2235 sind wir nach weiteren 11 nm (Gesamt 109) fest an Steg 12/50.



Die schweren Schauer lassen uns in Ruhe und als die ersten Böen lautstark durch den Hafen pfeifen, schlafen Crew und Skipper längst selig. Alles richtig gemacht?



Tatsächlich legte der Wind ab 0200 Uhr los, doch ganz so schlimm war es wohl doch nicht.

Donnerstag, 24. September: Hafentag?

Ausgeschlafen? Kannste als Skipper nicht, dazu draußen „hohe Luftfeuchtigkeit“, trübes, böiges und schauriges Wetter. Der Weg zum Bäcker Schwerwettertraining. Heute mag niemand draußen Manöver trainieren, aber was dann? Indoorprogramm! Passend zum „Wetter“ kommt die Bodendruckkarte, das Seewetter und ein aufschlussreiches Wettervideo von Yacht-TV auf den Bildschirm. Der Skipper hat auch sonst noch was im Programm, z.B. sein absolut authentisches [Video Mast & Schotbruch](#). Und weil Jörn danach fragt [römisch katholisch anlegen](#). Die Steilvorlage für erste Manöver auf der Magnettafel – rechts. Theoretisch kann ich praktisch alles und so legen wir doch noch um 1500 zur Hafenrundfahrt ab.



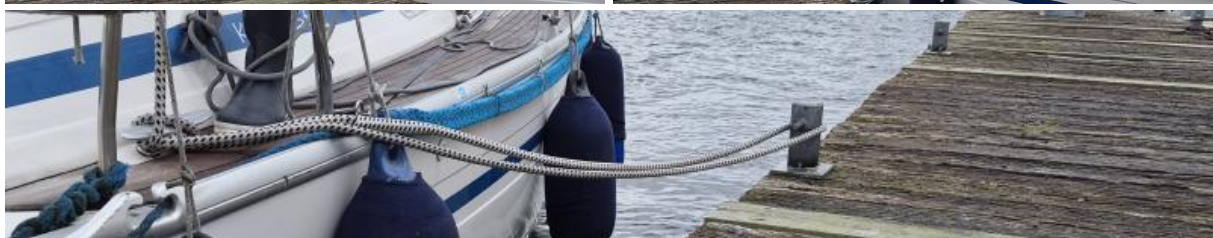
Während der ersten Manöver, bei immer noch miserabilem Wetter (rechts), ungewöhnliche Gedanken. Warum tue ich mir das an? Neulich hat jemand gefragt, „... wie wird man Skipper?“ Du musst das wollen, aber wer früher Berufsseemann war, die Sprache der Seeleute und den Schnack an der Küste versteht, kommt hier sowieso nicht weg. Ich hab' jahrelang gelernt, bevor ich mein erstes Training angeboten habe. Logisch, als Skipper bist du Lehrer, Gastgeber, Entertainer und Krisenma-



nager. So viele positive Rückmeldungen bekommst du in keinem Beruf. Klar, du trägst die Verantwortung für deine Gäste, die Yacht und musst Entscheidungen bei Wind und Wetter treffen, die sich jederzeit ändern können. Ein 16-Studentag oder morgens um 0400 raus (Nordsee) ist keine Ausnahme. Ein Skipper muss Risiken erkennen, bevor sie zu Problemen werden – und im entscheidenden Moment das Richtige tun. Skipper arbeiten, während andere Urlaub machen. Wer allerdings bei schwierigen Bedingungen nicht ruhig bleibt, lieber in acht Stunden sein Geld

verdienen will, soll besser die Finger davonlassen. Weißte Bescheid.

Wir starten mit der Hafenrundfahrt (oben), fahren mehrfach in jede Boxengasse, wenden auf engem Raum, vorwärts rein, rückwärts raus (Wind von der Seite) und wechseln ständig, wie beim Volleyball, durch. Danach Anlegemanöver längsseits am Steg und Fischbrötchenpause ...



Während der „Spätschicht“ vertiefen wir die Manöver, doch immer wieder „stören“ andere Crews, wird die Fäkalabsauganlage repariert, es stinkt zum Himmel. Es reicht, wir geben auf.



Nach der Arbeit gibt's geräucherte Außenbordskameraden. Dazu Bio-Laura-Pellkartoffeln, Gurkensalat und Joghurtsauce mit Lauchzwiebeln an Pfeffer, Salz & Flens. Guten Appetit. Leider können wir Kloppos Länderspielpremiere nicht Live auf dem Bildschirm verfolgen. Crew und Skipper sitzen wie früher komplett unentschieden vor dem Radio.

Freitag, 24. September: Segeltraining

Tatsächlich sind alle ausgeschlafen, frisch geduscht, rasiert, gekämmt, die Fingernägel geschnitten. Zum Frühstück gibt es heute Rührei, die Sonne scheint, der Skipper erzählt von [Schwanitz](#). Der Hafen liegt Heiligenhafen gegenüber und wenn wir Segeltraining machen und Anlegemanöver trainieren, machen wir vielleicht noch in [Schwanitz](#) fest ..?

Um 1000 legen wir bei diesem Seewetter ab: Nordwest 3 bis 4, südwestdrehend, gute Sicht, See zeitweise 1 Meter.

Nach dem Ablegen legen wir gleich wieder an, aber diesmal an 1/9, weil „Skippers Winterlagerplatz“ an 5/9 belegt ist. Auf Skippers Anweisung steuert Martin den Liegeplatz sauber an ... und wir bleiben zwischen den Pfählen stecken, die Box ist ein paar Zentimeter zu eng. Passiert jedem Skipper. Wie kommt man da wieder raus? Vollgas rückwärts reicht nicht, also drücken wir die Pfähle im Sitzen mit den Füßen ein paar Zentimeter auseinander. Den Rest erledigt die Maschine.

Um 1100 beginnt unser Manövertraining an Tonne 1 & umzu. Wir setzen Groß und die Genua zu 80%, damit das Achterliek bei so vielen Wenden nicht am Mast entlangscheuert. Jetzt geht's los: Amwind, Wende, Halbwind, Raumwind, Halse, Beidrehen und Beiliegen, das volle Programm, immer wieder. Dabei lernen wir mit dem Einleinenreff zu reffen und ohne es wirklich zu merken, driften wir mit den Manövern immer weiter Richtung Tonne 2. Hinter dem Flügger Sandhaken steigen wir in die Bojenmanöver ein, wieder das volle Programm.



Wir beginnen mit der Q-Wende ... und wenden auf Halbwindkurs nach ca. 4 Bootslängen. Danach der Aufschieber zur Boje. Nein, kein Beinahe- oder Nahezu-Aufschieber, der gelingt nämlich beinahe oder nahezu nicht. Das anschließende Hamburger Manöver ist Skippers Lieblingsmanöver. Dabei beträgt der Abstand zur Boje 2,5 – 3 Bootslängen. Vorteil: Keine schlagenden Schoten oder Segel. Spätestens beim 2. Versuch gelingt der Crew auch das Hamburger Manöver.



Gegen 1300 brauchen die Muckis eine Pause (unten), wir fahren rein nach Schwanitz.



Der langgestreckte schmale Hafen wird immer im Vorspann der ARD-Krimiserie Nord- bei Northwest eingespielt. Wir fahren hier wirklich, mit Ziel Kap Orth rein, der Skipper hat zum Kapt'n's Dinner in der besten Pommesbude der Ostsee geladen.





Schwanitz ist ein wunderbarer kleiner Orth, hier möchte jeder gern zuhause sein. So wie Tierarzt Hauke Jacobs (im Film Hinnerk Schönemann) auf dem Hausboot „Princess of Schwanitz“.



Nun ist aber auch gut. Dreharbeiten sind heute nicht und nach Currywurst Pommes rot/weiß legen wir wieder ab. Wie bereits in Wismar erprobt: Ablegen mit seewärtiger Achterleine. Klappt auf Anhieb.



Nach der Stärkung segeln wir draußen weitere Bojenmanöver und ziehen den Kreis, bzw. den Abstand zur Boje (= Person im Wasser) immer enger. Beim Quickstopp beträgt der Abstand nur noch 1,5 – 2 Bootslängen und man hat ständig Sichtkontakt zu Boje. Das Manöver gelingt nicht immer, Fehlerquote ca. 40 %, aber wir haben Spaß dabei, dass zeigen die Fotos. Theoretisch kennen alle Segler das Münchner Manöver, das ursprünglich für Langkieler entwickelt wurde, aber gut auf Kurzkielern funktioniert. Dieses Manöver hat an Bord der „Kalami Star“ seine Vorgeschichte beim [Skippertraining vom 1. – 4. Mai 26](#), dort heißt es auf Seite 6: *Geht die Boje (oder eben eine Person) über Bord, wird sofort gewendet, fertig. So richtig haben wir das vor ein paar Monaten nicht hinbekommen ... dafür*



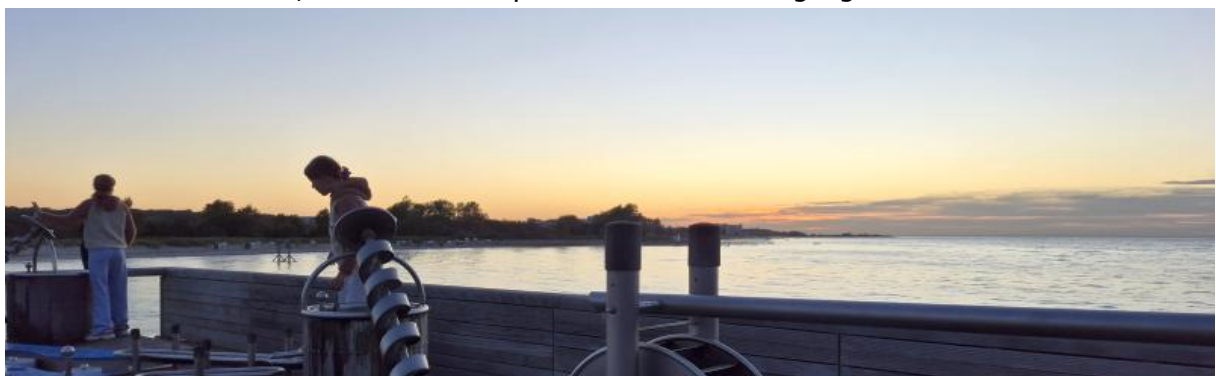
heute und zwar so: Geht die Boje Amwind über Bord wird sofort beigedreht (die Fock bleibt back, das Groß wird gefiert) und die Boje über die Leeseite angesteuert und aufgenommen. Vorteil: Eine Bootslänge Abstand, keine schlagenden Fallen oder Segel beim Münchner Manöver aus Hannover. **Ganz wichtig: Im Ernstfall Genua einrollen, Groß dicht und die Person im Wasser unter Maschine ansteuern, keine Kunststücke!**



Oben unser Manövertrack und der Skipper hat immer ne Hand inner Tasche. Um 1530 verlässt uns der Wind, doch über den Sund können wir noch rüber schleichen. Um 1615 bergen wir bei Tonne 1 die Segel und tuckern rein zur Tanke. Bei Wolfgang wechseln 30 Liter Diesel den Behälter (2,60 € Ltr.), aber die Crew hat immer noch nicht genug. Also weiter vorwärts und rückwärts in alle möglichen Boxen ... der Skipper schaut dabei auf die Uhr, als wollte er endlich Feierabend machen, doch die erbarmungslose Crew will auch noch vorwärts und rückwärts um den Pfahl in die Box drehen. Machen wir natürlich auch noch, erst dann ist diese Crew



zufrieden. Wir haben (fast) fertig. Nach 19 nm (Gesamt 129) sind wir um 1820 fest an 9/5. Von hier aus können wir morgen unser Gepäck leichter in die Autos bringen, sind dichter an Duschen und Toiletten, aber leider zu spät zum Sonnenuntergang auf der Sehbrücke ...





Den Abschied feiern wir im Seestern, die freundliche Crew hat uns schon erwartet. Morgen noch Reinschiff und danach beginnt die Heimreise.

Ein dickes Dankeschön an alle Leserinnen und Leser, die jetzt wieder eine Woche auf ein neues Logbuch warten müssen. Vielen Dank für eure Grüße, Kommentare und natürlich herzlichen Dank für die wunderbaren Fotos & for sailing with www.ralfuka.de an meine Crew.

Weißte Bescheid, Fairwinds & lieben Gruß

Ralf



Letzte Chance, wer noch mitsegeln will:

4. - 11. Oktober	Goldenes Oktobertraining	500,00 €	1 Kojee frei
------------------	--------------------------	----------	--------------

Die Törns für 2027 findest du bereits [hier ...](#)

