Der nächste Winter …

14. – 19. Oktober

… kommt bestimmt. Schon bei Føtex in Svendborg werden wir auf Halloween eingestimmt

und bereits Mitte September in Cuxhaven auf die Adventszeit vorbereitet – rechts. Zu dieser Zeit wird in Dänemark längst eifrig gekrant. Spätestens nach Halloween (31. Oktober), darf auch in Heiligenhafen keine Yacht im Hafen liegen, Wasser und Strom sind abgestellt.

Ab Anfang Oktober leert sich auch unser Heimathafen. Wir haben unseren Krantermin für Montag, den 17. Oktober, in Burgstaaken/Fehmarn vereinbart.

Freitag, 14. Oktober: Heiligenhafen

Wie schön, dass mich die Skippertrainingscrew am Abreisetag so tatkräftig unterstützt. Die Dschunxx schleppen das Leergut zum Automaten und bringen gleich zwei Kisten Flens mit. Mein Job als gewerblicher Skipper funktioniert doch nur, wenn ich mich auf Segelmacher und Werft verlassen kann. Wie oft brauche ich kurzfristig Hilfe - wie zuletzt beim Austausch von Sprayhoodscheibe oder Propeller. Ein kleiner Beitrag zur Weihnachtsfeier ist da höchst willkommen. Darüber freut sich die Segelmachercrew genauso wie die Dschunxx in Holgers Werft.

Mit Oliver & Jens schlagen wir Genua und Groß ab. Beim Segelmacher werden die Tücher nur noch als Blaupause für die neuen Segel gebraucht. Sieben Jahre haben sie uns gepuscht und glauben lassen, wir sind die Schnellsten! Wie viele selbst erklärte Regatten haben wir gegen Yachten gewonnen, die davon keinen Schimmer hatten. Aber zieht euch warm an, mit den neuen Tüchern greifen wir 2023 wieder an, ob ihr wollt oder nicht! Von der Tanke zurück am Steg aber sowas von Reinschiff. Die Dschunxx geben sich alle Mühe und legen großen Wert darauf, dass sie die beste Crew sind, die je am 14. Oktober 22, auf der „Kalami Star“ Reinschiff gemacht hat. Das bestätige ich gern und mit der Meilenbestätigung über 162 nm in der Tasche verabschieden sich Oliver und Jens.

Was nun? Nach einer intensiven Woche ist es plötzlich still an Bord. Vor mir ein Berg Arbeit, der bis morgen Abend erledigt werden muss, Sonntag geht es rüber nach Burgstaaken.

Der Skipper arbeitet sich zunächst an der Pantry ab. Nach einer langen Saison will alles wieder gesichtet, gereinigt und am richtigen Platz verstaut werden. Der Staubsauger dringt in jeden Winkel und mag besonders gern herausgerieseltes Couscous, aber wen interessiert das?

Interessanter sind da schon die AIS/DSC Notsender, die in jede Rettungsweste integriert sind. Weil die Rettungswesten in die Wartung müssen, werden die Notsender aus- und im nächsten Frühjahr wieder eingebaut - oben. Ich schreib‘ dass gern hier auf, weil ich schon stolz auf unsere Sicherheitsstandards bin. Kaum eine gewerbliche Yacht verfügt über AIS/DSC Notsender, schon gar nicht für alle sechs Rettungswesten.

Am späten Nachmittag meldet sich mein Stegnachbar Klaus (Steg 12) und wundert sich, warum ich an Steg 9 „gelandet“ bin. Das ist natürlich schnell erklärt, aber tatsächlich habe ich Klaus seit Wochen nicht mehr gesehen. Wir verabreden uns für den Abend in der ADB, das

ist dieses Haus (oben) am Markt. Unterwegs treffen wir zufällig meine Segelfreundin Andrea, die vielen Segler*innen aus der Region Hannover bestens bekannt ist, kuckstu hier … Mit Andrea, ihrer Freundin Ute und Klaus wird es ein vergnüglicher Abend. Notwendigerweise beginnen wir nach einem Doppelwums „Engel“ die Welt zu retten ... wird auch höchste Zeit!

Samstag, 15. Oktober: Heiligenhafen

Heute werden die Kabinen intensiv gereinigt. Lattenroste raus, die Abdeckung der Tanks

darunter ebenso, dann wird gesaugt und gewischt. Fundsachen kommen ans Licht: Ein schwarzes Feuerzeug, Ohrstöpsel, eine wasserdichte Handyhülle sowie ein Pflaster – klebt wohl noch Blut dran. Der Looser der Handyhülle ist schnell gefunden, die restlichen Souvenirs lassen sich nicht mit Sicherheit zuordnen.
Im Salon (rechts) geht es drunter und drüber. Na klar, auch die Polster werden einer Reinigung unterzogen, bevor alles zurückgebaut wird.

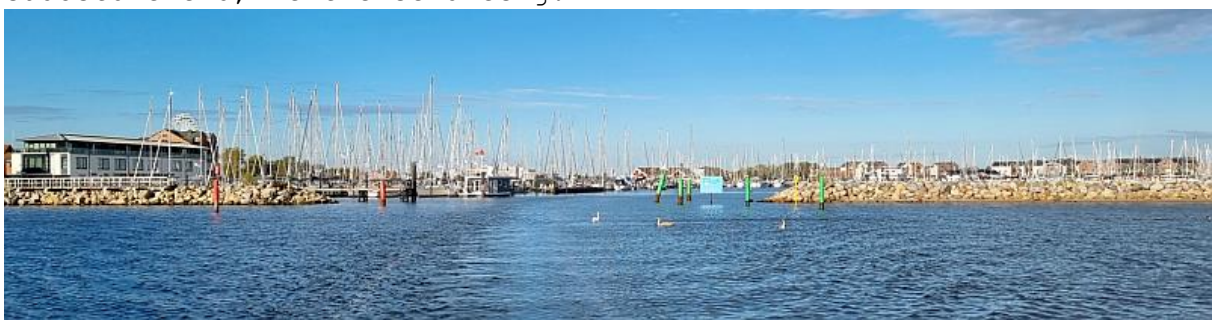
Die Vorschiffskoje (oben) nimmt der Skipper beinahe ganz auseinander. Hier kühlt das kalte Seewasser den Innenraum unter Skippers Koje. In der kühleren Jahreszeit sorgen die großen Temperaturunterschiede logisch für Kondenswasser und das hinterlässt Spuren. Ein Heizlüfter, der beinahe sonnige Tag, Wind und stundenlanger Durchzug locken die Feuchtigkeit nach draußen. Meine Koje ist wieder trocken, Kaffeepause.

An Deck geht es weiter. Klar, sind wir schon Motorboot, doch jetzt arbeite ich an der Segelstruktur. Bevor ich den Baum abschlage muss das Segelkleid mit den Lazy Jacks runter. Das ist schnell gemacht. Dann der Kicker, der schließt das Dreieck zwischen Mast und Baum. Kein ungefährlicher Job, die Gasdruckfeder muss unbedingt gesichert werden. Als der Kicker demontiert ist, hängt der Baum in der Dirk. Zuletzt werden alle drei Reffleinen, Strecker, Kicker und Großfall aus Klemmen und Rollen gezogen. Als es dunkel ist, streiche ich auch diesen Punkt von der to-do-Liste. Noch schnell den Baum an die Steuerbordreling gelascht, fertig.

Sonntag, 16. Oktober: Heiligenhafen - Burgstaaken

Frühstück? Der Kühlschrank ist leer und sauber, doch 50 m weiter, beim „Junge“, kommt ein wunderbares Frühstück auf die Back. Draußen pfeift ein kräftiger Wind, der noch zunehmen soll, da „segele“ ich lieber gleich nach dem Frühstück los:

Flensburg bis Fehmarn: Südwest 4 bis 5, vorübergehend etwas zunehmend, südostdrehend, zeitweise diesig.



Um 1010 legen wir ab und haben schon bald Yachthafen und Heiligenhafen im Kielwasser. Meine Gedanken segeln eine Rolle rückwärts: Bis auf das defekte Notebook, hat sich an Bord niemand verletzt, alle Crews haben wieder gesund und munter im Heimathafen festgemacht. Die zur SKS-Prüfung angetretenen Segler*innen haben sicher die Prüfung bestanden und auch die Trainingstörns haben viel Spaß gemacht, mir waren sie jedenfalls ein Vergnügen.

Allerdings sind wir auch dreimal in den Sand gefahren. Vor Nakskov haben wir tatsächlich mit bewusst langsamer Fahrt damit gerechnet, weil wir ein flaches Fahrwasser probieren wollten, in der Einfahrt von Timmendorf/Poel waren wir wirklich überrascht. Der Aufsetzer vor Pelzerhaken Süd war einfach nur schlafmützig, letztlich aber harmlos. Wenigstens haben wir uns jedes Mal aus eigener Kraft befreit und daraus gelernt?

Meine Motorfahrt ins Winterlager nach Burgstaaken wird durch kräftige Böen auf eine kleine Probe gestellt. Am Ende des Sundfahrwassers rumpeln wir quer zur Welle und werden ordentlich durchgeschüttelt. Mit Kurs auf Burgstaaken 1 beruhigt sich die Lage. Am Südstrand werden wir vom Drachenfestival begrüßt. Ein schöner Saisonausklang - oben.

Was war noch? Mit Caroline, Frank und Holger haben wir beim Skippertrainingstörn das Smalandsfarvandet entdeckt. Das hat Lust auf Meer gemacht, sodass dem Skipper sin Fru und ihr Skipper das Revier intensiver erkundet haben. Wirklich empfehlenswert – wenn man sich Zeit lassen kann. Und wie schade, dass wir Skagen Rund nicht segeln konnten. Jetzt steht es 50 : 50, zweimal oben-, zweimal untenrum. Nächstes Jahr noch ein Versuch? Wer hat Lust?

Endlich rein nach Burgstaaken und sofort finde ich einen freien Platz und bin um 1215 nach 11 nm fest. Nee, doch nicht, nachher legt die „Jeanny“ (ein kleiner Getreidefrachter) hier an und braucht Platz. 80 m müssen freibleiben steht auf dem Schild.

Also verhole ich vor das Schild (unten) und rufe den Hafenmeister an. „Nee, die ganze Pier muss freibleiben!“ Ich lege ein zweites Mal ab, hab die Faxen dicke und gehe in den Yachthafen. Allerdings sind dafür weder Leinen noch Fender vorbereitet. Egal, erstmal los, beim Rückwärtsanlegen am Schwimmsteg reicht eine Achterleine, der Rest kommt später.

So, da sind wir jetzt (oben), aber eine Pause gibt es nicht. solange das Motoröl warm ist: Ölwechsel! Ein Fischbrötchen wär‘ jetzt gut, doch auf dem Weg dahin entdecke ich eine ganz enge Parklücke – da sollten wir gerade so reinpassen. Schnell den Jockel mit dem frischen Öl gestartet und vorsichtig rein in die Lücke.

Wie schön, dass grad ein Segler an Land steht und die Achterleine übernimmt. Seine Partnerin führt landseitig die Spring und so rutschen wir Zentimeter für Zentimeter zwischen zwei Yachten, passt. Wie sich dabei herausstellt, hat das Paar mit der X-Yacht vor ein paar Wochen hinter uns in Svendborg angelegt. Raimund und Martin erinnern sich ganz genau – oben.

War schon knapp und das wäre ein Trainingsmanöver für Oliver und Jens gewesen. Vor ein paar Wochen habe ich mal ähnlich knapp in Orth angelegt. Der Skipper achteraus sagte daraufhin: „Das haste auch nicht zum ersten Mal gemacht!“ Sowas hört natürlich jeder gern, dabei stimmt das gar nicht, heute habe ich zum vierten Mal angelegt!

Es dauert nicht lange, da bekomme ich neue Freunde. Die Swan 46 vor uns war schon da. Eine 48er Swan liegt jetzt neben uns im Päckchen und außen die Beneteau „Point of Sail“. Die

hätten in dieser Ecke nicht festmachen können. Alle Päckchenlieger warten nur darauf, dass die „Jeanny“ endlich um 1700 verholt, damit sie sich danach an die Spundwand legen können. Da bin ich auf das Windhundrennen gespannt und kann mich gelassen zurücklehnen. Na und jetzt freut sich der Skipper auf dem Skipper sin Fru, so gegen 1700 isse da, hat se gesimst. Isse natürlich nicht, lasses 1740 gewesen sein, da ist die Freude noch größer.

Inzwischen werden wir von anderen Crews als "Youtuber“ erkannt. „Wir ham im Winter deine Videos gesehen“, kommt es von der „Point of Sail“ aus Laboe und das weckt das Interesse der Swannachbarn. Päckchen ist immer gut für Kontakte. Die „Jeanny“ bewegt sich immer noch nicht, dabei sollte es um 1700 losgeh'n. Tatsächlich kommt erst um 1840 Bewegung in den Getreidefrachter, doch da sind die Nachbarcrews bereits zum Essen oder entnervt nach Hause gefahren? Wenn noch etwas geht, dann morgen früh kurz vor 0800, wenn der Kran den Betrieb aufnimmt.

Mit Sabine brauche ich keine Stunde um unseren Dampfer leerzuräumen, dann ist auch das geschafft. Kurz darauf landen wir in unserer Pension und sind wenig später bei Netti essen. Wie schade, dass der Weg vom Hafen zu Netti so weit ist …

Montag, 17. Oktober: Am Haken

Alles wegen „Jeanny“. Der kleine Frachter (oben) pendelt mit Getreide aus den Silohs in Burgstaaken zu den Getreidemühlen in Elmshorn, Köllnflocken kommen, wie der Name schon sagt, nicht aus Köln! Um 0800 lösen wir das Päckchen auf. Die „Kalami Star“ verzieht sich schnell wieder in den Yachthafen, denn die „Jeanny“ wird noch rückwärtsgehen, damit die vordere Luke an die Ladebrücke kommt. Da werden die anderen noch öfter an- und ablegen.

Hier (oben) waren wir doch erst gestern. Aber jetzt haben wir Zeit und da wir erst um 1300 dran sind, bringen wir die Feuerlöscher zur Wartung. Bei VolvoPenta besorgen wir Opferanode (Saildrive) und Impeller.

Ein kleiner Hafenrundgang schließt sich an und dabei machen wir eine überraschende Entdeckung. Die Stadt Fehmarn hat für den Hafenbereich neue sanitäre Anlagen für Touris gebaut und die Segler nicht vergessen. Für uns gibt es endlich neue Duschen im Hafen (Foto nächste Seite). Das wurde aber auch Zeit, denn die einzige Dusche wurde mal für Fischer eingerichtet.

So sieht das aus – oben. Weit im Hintergrund die Fischereigenossenschaft, da gibt‘s Fisch. Nach dem Rundgang, zurück an Bord, geht das Manövertraining weiter: Das sechste Anlegemanöver, diesmal mit freundlicher Unterstützung vom Skipper sin Fru – unten.

Damit sind wir unter’m Kran angekommen. Um 1300 sind die Vorbereitungen abgeschlossen. Jetzt mit Henry nur noch die Gurte an die richtige Position, dann liftet sich Kranführer Ernst

in den Mast und fixiert den Stropp, an dem der Mast gekrant wird. Achterstag lösen und danach

können die Wanten los. Der Mast hängt senkrecht am Kran. Zuletzt das Vorstag und der Mast schwebt, am Ende in Waage, auf den Mastenwagen – oben. So muss das.

Die Yacht auskranen ist schnell erledigt. Sechs Tonnen „Kalami Star“ hängen in Traverse und Gurten. Steven fährt den Winterlagerbock exakt unter die Yacht, die sauber aufgepallt werden

muss. Das ganze Gewicht steht ab heute sechs Monate auf dem Kiel – so wie vor ein paar Wochen auf Hallig Hooge. Die vier Stützen sichern das Boot nur zur Seite.

Während Steven den Dampfer auf den Waschplatz fährt, schrauben der Skipper und sin Fru zuerst Windex, Windmessgeber und UKW-Antenne vom Masttopp ab. Wanten und Salinge vom

Mast „abschlagen“ braucht danach seine Zeit. Gegen 1600 sind alle Arbeiten erledigt. Der Blick zum Himmel verheißt jetzt leider nichts Gutes. Finstere Wolken ziehen auf, das Regenradar verspricht sogar Gewitter. Da wettern wir die Schauer lieber entspannt in der Fischereigenossenschaft ab, geht doch.

Ganz vergessen: Gestern lernten wir im Päckchen ausgesprochen nette Nachbarn kennen, die mit ihrer 48er Swan ebenso Kurs aufs Winterlager nehmen. Heute fühle ich mich auf seltsame Weise zu dem Dampfer hingezogen, weil er verkauft werden soll? Immer wenn ich an der Yacht vorbeikomme legen sie an oder ab … wegen mir? Logisch habe ich geholfen. Andere Segler behaupten, sie hätten nur darauf gewartet, bis ich um die Ecke komme. Bei so einem Manöver stellt sich heraus, dass der Swanskipper Ralf heißt und der Bavariaskipper auch. Beide legen großen Wert auf das f im Vornamen, niemals ph! Weißte Bescheid.

Wir kommen auf angenehme Weise ins Gespräch und werden zu später Stunde an Bord des 48er Luxusliners mit 2,40 m Tiefgang eingeladen, „… aber bringt Gläser mit!“ Nie im Leben waren wir auf einer Swan und sind wirklich beeindruckt von Ausstattung und Komfort unter Deck. Der eine Ral**f** zum anderen, „…wenn du die Swan wirklich willst, mach’ ich dir ‘n guten Preis!“ „Oha, warum nicht, wenn ich die Gebühren für Ausbildung und Trainings „leicht anpasse“, finanziert sich die Swan von selbst!“ Aber im Ernst, warum wollt ihr die Swan verkaufen? Okay, zu groß, zu viel Tiefgang, aber alle wollen sich doch nur vergrößern? Jetzt Folkeboot, ich fasses nich?

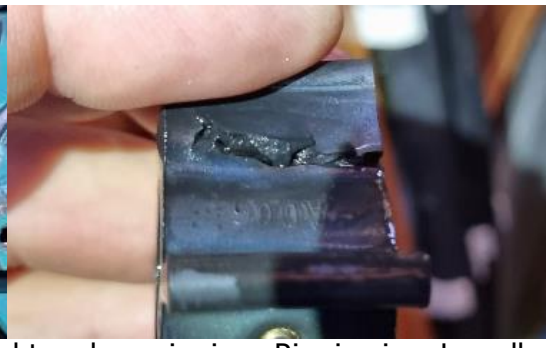
Genug davon, wir haben so viel aus unseren Segelwelten zu erzählen und müssen außerdem auch noch die Welt retten – wenigstens ein bisschen. Fragt der andere Ral**f** den einen, kann ich Dein Verkaufsangebot hier im Lockbuch verlinken? Warum nicht, sagter, es gibt viele Menschen auf der Welt, die sich diesen Traum erfüllen wollen. Vielleicht gehörst Du auch dazu oder Du kennst jemanden, der jemanden kennt? Falls ja, klick einfach hier … und dann träum‘ schön.

Dienstag, 18. Oktober: Einwintern

Gegenüber dem Mastenregal treffen wir alte Bekannte. Die „Nelejame“ (links) war unsere frühere „Kalami“. Die Yacht sieht top gepflegt aus. Als frühere Vorvoreigner freuen wir uns natürlich. Logisch, auch über Imke und Christians „Arkona“, die unverwüstliche Neptun 31.

Der Propeller bekommt langsam „Spiel“. Interessant, dass sich die Opferanode völlig zerlegt hat (die Einkerbung in der Mitte). Während wir draußen die „Pocken“ abkratzen schauen wir den Herbstferienkindern beim Klettern zu. Ist das eine Aufregung unter der max. 40 m hohen Kletterbahn – rechts.
Der nächste Job: Pocken, Muscheln und Algen vom Wasserpass entfernen. Nicht gerade lustig, dafür stumpfsinnig und langweilig. Am Ende alles mit dem Hochdruckreiniger abwaschen – unten.

Ein kritischer Blick gilt der unteren Kielkante (rechts), schließlich sind wir dreimal in den Sand gelaufen. Doch außer den üblichen Rostspuren sind keine „Eindrücke“ am gusseisernen Kiel zu erkennen. Morgen gehe ich mit der CSD-Scheibe über die Roststellen, die sich einfach nicht ausrotten lassen.
Doch jetzt wird „innen“ eingewintert, d.h. der Kühlkreislauf (Seewasser) wird mit Süßwasser gespült und später mit Frostschutz befüllt. Das habe ich 2019 ausführlich beschrieben.



Wie jedes Jahr tausche ich vorher den Impeller. Rechts sehen wir einen Riss in einer Lamelle. Das Gummiteil (oben) dreht sich rasend schnell und wird dabei, wie man sieht, ordentlich in Form gebracht. Der Impeller muss ganz schön was aushalten – besonders auf einem Ausbildungsdampfer. Manchmal wird der Filterdeckel nicht fest genug zugedreht, die Pumpe zieht Luft und der Impeller läuft trocken. Das geht nicht lange gut – siehe oben rechts.

Für viele mag das alles langweilig sein und für mich muss ich das nicht aufschreiben. Für wen also? Es gibt einige Mitsegler, die spielen mit dem Gedanken, eine Yacht zu kaufen. Da ist es gut zu wissen, worauf man sich einstellen muss. Wer von diesen Arbeiten liest oder sie bereits gemacht hat, kann besser abwägen, wieviel Zeit man in die Yacht investieren und wieviel zum Segeln bleibt.

Weiter geht’s: Die Trinkwasseranlage muss frei von Wasser sein. Tank, Boiler, Kalt- und Warmwasserleitungen sowie die Druckwasserpumpe müssen geleert werden. Aus dem Boiler laufen am Ende 20 Liter in die Bilge. Zu wenig für die Bilgepumpe, deshalb ziehe ich mit der kleinen Handpumpe das restliche Wasser raus. Nicht mal eben so gemacht.

Viele Skipper kippen immer noch Frostschutz ins WC. Völlig überflüssig und falsch obendrein, weil das Frostschutzmittel die Gummidichtungen angreift. Selbst in der „Yacht“ wird das vom „kleinen Erdmann“ empfohlen. Ist alles Wasser aus dem WC abgepumpt, wird links unten ein Kunststoffverschluss mit einer halben Umdrehung geöffnet. Jetzt läuft in der Tat ein wenig Restwasser ab, doch damit ist der Job erledigt. Eine trockene Leitung kann nicht einfrieren.

Zu guter Letzt fetten wir die Seeventile mit einem seewasserfesten Spray. Der Skipper sprüht von außen, während sin Fru innen die Kugelventile bewegt. So, es reicht, Feierabend. Vielleicht habe ich noch irgendwas vergessen, dann schreib mir.

Am Abend gehen dem Skipper sin Fru und Bavariaral**f** wieder bei Nettis essen. Stimmt Christian, Korfu ist auch Klasse, doch Nettis ist in Burg nicht zu toppen. Wer mit der Yacht in Burgstaaken liegt ist in 20 Minuten zu Fuß in der Süderstraße 34 … und bekommt dann keinen Platz. Unbedingt vorher reservieren: 04371/87 92 42

Träumste heute Abend immer noch von der 48er Swan? Na dann klick einfach hier …

Mittwoch, 19.10.: Finale

Heavy Metal ist heute unser job. Auf der Vorseite der Vorher-Nachher-Vergleich nach dem Überschleifen des Propellers mit der CSD-Scheibe. Rechts siehste auch die neue Opfer-Anode, die VolvoPenta nicht mehr als Zinkanode, sondern nur noch aus Alu auf den Markt bringt. VolvoPenta lässt sich das bisschen Alu mit 56,90 € gut versilbern. Und weil wir grad dabei sind, für den Impeller (Vorseite oben) zieh‘n sie mir 48,90 € aus der Tasche - ohne Mwst., weißte Bescheid.

Bei herrlichem Wetter, und dennoch gut geschützt, geht es an die Roststellen am Gusseisenkiel. Früher haben wir diese Arbeiten manchmal mit der Flex, meist mit der elektr. Drahtbürste erledigt, heute ist die CSD-Scheibe das einzige Mittel der Wahl.

Sofort nach dem Entrosten wird das blanke Metall mit Primocon „versiegelt“. Blöderweise wird plötzlich nebenan ein Unterwasserschiff mit dem Hochdruckreiniger gekärchert und der Wind weht eine Tröpfcheninfektion rüber. Zwangsweise legen wir vor der zweiten Lage Primocon eine Pause ein und schrauben besser die Sprayhood ab. Die muss dringend gereinigt werden.

Ohne Sprayhood zeigt der Blick vom Vorschiff nach achtern die neue Decksordnung: Links auf dem Aufbau der Baum mit den Reffleinen, vorn die Wanten und rechts der Spibaum.

Der Kärchermann hat fertig. Mit dem zweiten Anstrich Primocon ist schließlich auch der Kiel winterfest. In 150 Tagen beginnt die neue Saison. Vor dem Kranen im Frühjahr bekommt die Yacht neues Antifouling, wird poliert, Getriebeöl gewechselt, Treibstoff- und Feinfilter usw…

Nur unter Deck herrscht „Chaos“ und daran hat dem Skipper sin Fru ihren kreativen Anteil. So sieht das aus und das gehört auch so: Die Polster müssen getrennt voneinander „gelagert“ werden, das ist auf dem engen Raum gar nicht anders möglich. Die Yacht „so“ zu hinterlassen mag für Außenstehende befremdlich sein. Wir können die Polster leider nicht mit nach Hause nehmen und sind mit diesem Chaos bisher gut gefahren.

Wir sind um 1330 im doppelten Sinne fertig. Hände und Klamotten stinken nach Öl, Antifouling Frostschutz, Verdünner, eben nach Winterlagerarbeiten - trotz Schutz haftet das Zeug auch in Gesicht und in den wenigen Haaren. Gründliches Händewaschen bringt es leider (noch) nicht. Ich klettere aus den Arbeitsklamotten und endlich signalisiert Sabines empfindliche Nase Zustimmung. Der Skipper darf zur Belohnung mit ins Café Kontor. Doch nach Cappuccino und Sahnetorte muss ich unbedingt nochmal in den Hafen. Irgendwie fühle ich mich immer noch auf seltsame Weise zur 48er Swan hingezogen. Hoffentlich warten die mit dem An- oder Ablegen bis ich um die Ecke komme …

Nein Ral**f**, da wartet niemand. Wir müssen los. Sabine sitzt am Ruder und manövriert uns über die Sundbrücke auf die Autobahn. Es ist unglaublich, was wir in den letzten Tagen für ein Wetterglück haben. Heute immer noch strahlend blauer Himmel, sogar bestes Segelwetter. Christian wünscht uns gute und staufreie Fahrt, doch als wir von der Autobahn oberhalb Heiligenhafens weiße Segel zwischen Graswarder und Fehmarn sehen (unten), fahren wir auf den Parkplatz „Ostseeblick“ und fotografieren.

Das Foto oben zeigt Langeland!!! Die Insel ist 44 km entfernt. Bei dieser wunderbaren Fernsicht sind wir zur richtigen Zeit auf dem richtigen Parkplatz. Kann man jetzt nach Hause, nach Hannover fahren? Christian dazu: `Toll, warum fahrt ihr da weg? Umdrehen, Unterkunft buchen und noch 2 Tage Urlaub machen`. Ich rette mich mit, „… nicht ihr, Sabine fährt!“ Wir kommen glatt durch bis in unseren Heimathafen Hannover. Da binnich 150 Tage Landmann und die to-do-Liste ist lang …

Zeit für ein großes Dankeschön an Martin, der die Kabelverbindungen zwischen Mast und Yacht super optimiert hat. Danke auch an Jens und Oliver für die hervorragende „Endreinigung“ nach dem letzten Törn. Naja und wenn ihr Hilfe beim An- oder Ablegen braucht, Ral**f**, ich komme. Ihr sollt auch wissen, dass wir schon Geld an die Seite legen. Gern seid ihr zu einem Besuch in Hannover eingeladen. Wir freuen uns auf euch am Sonntag, den 5. März, um 5 vor 12, zum Segelkino in der Zwischenzeit.

Vielen Dank an alle, die uns Grüße übermittelt oder Kommentare ins Logbuch geschrieben haben. Danke auch an die Leser*innen, die „undercover“ mitgelesen sind. Natürlich freuen wir uns auch auf Dich, am Sonntag, den 5. März, um 5 vor 12 zum Segelkino in der Zwischenzeit. Die offizielle Einladung folgt Anfang Januar. Sei’s drum, Kritik oder Rückmeldungen nehme ich gern entgegen, mail an segeln@ralfuka.de

Fairwinds & Gruß

P.S. Gute Besserung an die Coronaopfer Andrea, Dirk und Christian