Skippertraining Mecklenburger Bucht

7. - 14. Oktober



Endlich beginnt mal wieder ein Lockbuch in der ADB. Das Foto unserer Stammkneipe (oben) ist zwar schon ein wenig älter und der Anblick einer halbvirtuellen Crew gewöhnungsbedürftig.



Wie das? Oliver (links) ist echt und zum vierten Mal an Bord, zuletzt bei den Nordseeperlen. Oliver sendet herzliche Grüße an Manfred, Guido und Kay. Manfred, wann bekommen wir endlich das versprochene Törnvideo, da war doch was? Markus (2.v.l.) musste leider aus sehr persönlichen Gründen kurzfristig absagen, da waren wir nur noch zu viert. Jens (Mitte) war auch schon hier und lässt seine Ex-Crew (Caroline, Frank und Daniel) herzlich grüßen. Den Skipper kennter ja. Ganz rechts sehen wir Christian und den hat die verdammte Corona noch auf den letzten Drücker erwischt. So wird aus der ursprünglichen Fünfer- plötzlich eine Dreiercrew. Deshalb von den tapferen Dreien ganz herzliche Grüße an die halbe Crew zuhause. Gute Besserung Dschunxx, erholt euch gut. Wir seh'n uns im nächsten Jahr.



Nach dem Besuch in der ADB geht's an die konkrete Törnplanung für die kommende Woche. Am Ende bietet uns das Wetter zwei Möglichkeiten: Gegen den Uhrzeigersinn Rund Lolland, also über Gedser, Nykøbing, durch Guldborgsund, Smalandsfarvandet und Langelandsbælt

zurück. Wir entscheiden uns für die zweite Variante: Runter in die Wismarbucht, weiter nach Travemünde, Lübeck und über Neustadt zurück nach Heiligenhafen. Die Windvorhersage steht und die bevorstehende Woche soll sogar eine goldene werden, da freu'n wir uns.

Samstag, 8. Oktober: Heiligenhafen - Wismar

Von wegen Goldener Oktober, ein Herbstregen weckt uns um 0700 aus dem Tiefschlaf. Dass es ordentlich Wind geben wird, wissen wir, doch runter ins Offentief nach Wismar sind wir in der sicheren Landabdeckung. Wie bei jedem Training, nach dem Frühstück die ausführliche Sicherheitseinweisung an und unter Deck ... für die Altgedienten fast überflüssig.

Um 1100 sind wir seeklar, das Groß ist für das 2. Reff vorbereitet, als uns das die Warnwetter-APP (empfehlenswert) diese Info steckt:



Da kommt was auf uns zu und es ist gute Seemannschaft diesen Schauerböen den Vortritt zu lassen. Wir wollen den Wind zum Freund, nicht zum Gegner. Wir warten und haben Zeit, uns für die Grüße von Christian G. und Marcus zu bedanken. Danke auch für die Grüße von Jens G., die morgen von Burgtiefe nach Kopenhagen segeln werden. Klappt das mit der Rückfahrt, Jens? Das aktuelle Seewetter:

Westliche Ostsee: Südwest 5 bis 6, west- bis nordwestdrehend, später abnehmend 4, vorübergehend Schauerböen, See 1,5 Meter.



Um 1215 ist der Schauer durch, wir legen ab. Noch schnell ein Abstecher an den Heimatsteg 12 und siehe da, Bb-Nachbar Klaus mit seiner "Wind of Change" (Mitte) scheint an Bord, hört uns aber nicht. Seh'n wir uns noch?



Die Sonne scheint, strahlende Gesichter, wie gut man doch eine Schauerböe am Steg abwettern kann. Vorbei an den Charterstegen sind wir bald in der Rinne. Am Deviationsdalben setzen wir die Segel und nehmen das Groß ins 2. Reff, wer weiß, was noch auf uns zukommt.



Im Fehmarnsund haben wir 1,5 Knoten mitlaufenden Strom und passieren um 1320 die Sundbrücke. An der 13 verlassen wir das Fahrwasser und setzen Kurs auf das Offentief. Hier weht der Wind eher aus Südwest (statt wie angekündigt West-Nordwest), wir segeln mit 6,5-7 Knoten Amwind. Läuft, jedenfalls eine Stunde. Nun zieht über der Küste der Himmel zu.



Dicke Schauerwolken kündigen sich an und wir hätten beinahe Wetten abgeschlossen, welcher Schauer uns erwischt: Das zieht hinter uns durch! Nee, vor uns und der Dritte weiß genau, der Schauer erwischt uns! Wir reffen die Genua und natürlich ist der Skipper ausgerechnet jetzt mit der dritten Schicht am Ruder dran. Es wird dunkler und dunkler. Die Küste (unten)



verschwindet hinter den aufkommenden Schauern. Die Böe legt langsam zu, doch mehr als 24 Knoten (Bft. 6) werden es nicht, dabei wünscht sich die Crew ein Schwerwettertraining! Wie, das Wetter ist doch schwer genug, schließlich fliegen die Regentropfen waagerecht? Es prickelt im Gesicht, wenn sich der kurze Schauer ausgerechnet am Skipper austobt.

"Meine Dschunxx" sitzen dabei unter der schützenden Sprayhood. Aber gut, wir tragen dicke, wärmende Kleidung unter dem Ölzeug, das fühlt sich angenehm warm & trocken an. Nach einer halben Stunde ist der Schauer durch, der Regen zieht nach Südosten ab. Wir rollen die Genua wieder aus. Die Schornsteine der von Egger in Wismar kommen vorsichtig in Sicht … leider auch weitere Schauer achteraus.



Der Wind fällt jetzt etwas achterlicher ein, da müssen wir die Segel neu stellen, läuft. Jens verschwindet plötzlich in der Pantry und kommt nach ner Weile mit Kaffee und Plundergebäck zurück an Deck. So was ist bei unserer Schräglage nicht mal eben so gemacht. Kaffee & Kuchen im Cockpit ist nahezu das Größte, was man unterwegs an Genuss liefern kann, vielen Dank, Jens.



Wir sind viel schneller als gekoppelt unterwegs. Zeitweise rauschen wir mit mehr als acht Knoten auf das Offentief zu. Die Welle legt aber jetzt ne Schippe drauf und der Rudergänger hat richtig Arbeit. Oliver löst mich ab (oben) und um 1615 passieren wir das Offentief.



Nun geht es rein in die Wismarbucht und Jens, der Oliver abgelöst hat, steuert direkt auf St.



Marien zu. Die Skyline der Stadt ist jetzt gut zu sehen – natürlich auch Timmendorf (oben),

bzw. Poel an Backbord. Bei dem Tempo segeln wir natürlich durch bis Wismar, bis 1830 sollten wir drin sein – zuzüglich einer kleinen Hafenrundfahrt. Im großen Wendebecken vor der Werft bergen wir die Segel und tuckern rein in den alten Hafen – unten.



Hier geht es irgendwann nicht mehr weiter. Nach der Wende bringt uns Jens (unten) zum "Wasserwanderrastplatz", mein Lieblingshafen in Wismar.



Hier unten hat Jens die "Kalami Star" bereits sauber rückwärts an den Steg gelegt. Tatsächlich sind wir um 1840, nach 40 nm und 6:30 fest in Wismar. Auf 40 nm ein Schnitt über 6 Knoten



hinzulegen, ist schon eine große Nummer. Das wollen wir im <u>Brauhaus am Lohberg</u> entsprechend feiern. Nix wie hin, es wird schließlich schon dunkel. Doch oh weh, wer nicht reserviert hat, bekommt keinen Platz ... also weiter zum Schnitzelhaus – und die schließen gerade. Schlussendlich landen wir beim <u>Griechen</u>, keine 150 m zum Schiff und sind hochzufrieden. So muss das.

Vielen Dank für die lieben Grüße von Christian S., Raimund, Alex & Micha vom Limfjord, Caroline & Frank, Manfred (der immer im Stress ist und den Film noch nicht schafft), von Jens G. und von Dirk.



Sonntag, 9. Oktober: Wismar - Timmendorf/Poel

Kraniche ziehen, die Sonne strahlt. Von fünf Kirchtürmen schlägt es acht, acht, acht, acht, acht. Es riecht nach Kaffee, frischen Brötchen und Rührei, Sonntagsfrühstück.





Wer zum Skippertraining nach Wismar segelt und das Weltkulturerbe außen vorlässt, hat nicht alle Latten im Segel. Wir schon. Vor dem Training drehen wir eine Runde durch die Altstadt. Doch einen Bildband von Wismar stellen wir hier nicht ein, stellvertretend nur diese Fotos. Für bewegte Bilder klickt einfach auf dieses <u>Video</u>.







Um 1200 sind wir zurück an Bord und sofort im Trainingsmodus: Rückwärts anlegen am Schwimmsteg. Na klar, alle Fender tief, kurze Achterleinen und eine Achterspring über die Mittelklampe vorbereiten. Beide Trainees bekommen das im Prinzip prima hin, doch logisch, einmal patzt der Skipper und bekommt die Spring nicht über die Klampe. Einmal vorgemacht setzt sich der Fehler bei den Trainees fort. Gut zu wissen, dass man in dem Fall die Yacht fast an den Steg bringt und in die Achterleine dampft. Danach die restlichen Leinen fest. Geht doch!

Um 1230 ist genug geübt. Wir drehen eine Runde durch den Westhafen, setzen Segel und rutschen langsam raus.

Westliche Ostsee: West um 4, später etwas zunehmend, süddrehend, See 1 Meter.

Der Wind schwächelt, sodass wir schon bald die Segel bergen müssen. Es geht auf Kirchdorf/Poel zu – unten. Die alte Wehrkirche ist bereits von weither zu sehen. Das Anlegen in



Kirchdorf ist überhaupt nicht schwierig, bei leichtem Südwest sowieso nicht ... doch warum sind die Heckpfähle so weit auseinander? Es passen meist drei Yachten in "eine" Box und das wird dann doch ganz schön tricky.





Erst auf dem zweiten Blick sehen wir, dass der freie Pfahl "besetzt" ist. Da wollten wir eigentlich ran. Dann eben neben eine betagte Rassy 35, die weit über den Pfahl hinaussteht, weil sie beide Achterleinen an einem Heckpfahl belegt hat. Klappt trotzdem und jetzt zaubert Oliver frischen Kirschkuchen aus Wismar auf die Back. Der Skipper liefert frischen Kaffee und meint, so geht Skippertraining.





Um 1545 liegt Kirchdorf im Kielwasser. In der Rinne kannstu nicht kreuzen, wir motoren bis Kirchdorf 1, setzen dann Groß und Genua. Üblicherweise würden wir jetzt <u>Hohen Wieschendorf</u> anlaufen, doch der Hafen ist seit dem 8. Oktober aus Naturschutzgründen gesperrt. Seltsam, aber nicht zu ändern.



Da wir <u>Boltenhagen</u> auslassen (ebenfalls Schwimmstege wie in Wismar) nehmen wir Kurs auf Timmendorf/Poel. Einige erinnern sich vielleicht, dass wir am 10. Mai in der Hafeneinfahrt Timmendorf auf Grund gelaufen sind, <u>kuckstu hier</u>, Seite 14. Um zu erfahren, ob zwischenzeitlich gebaggert wurde, rufe ich Wismar Traffic (Kanal 12) und frage nach. "Was, sie sind in der Hafeneinfahrt auf Grund gelaufen?" "Nein, nein, nicht heute, vor ein paar Wochen!" Und dann erklärt Wismar Traffic, dass wir beim Mittlerem Wasserstand bis 2,20 m Tiefgang in den Hafen kommen, wenn wir eher auf der grünen Seite reinfahren. Weißte Bescheid.



Feinstes Segeln in der späten Nachmittagssonne. Nicht zu fassen, dass wir vor zwei Wochen noch <u>als U-Boot unterwegs waren</u>. Kommt jetzt der Goldene Oktober? Nee, erstmal kommt die Ansteuerungstonne und da gehen die Segel runter. Oliver hält dann vorsichtig auf die grüne



grüne Seite zu – oben. Im Hafen schauen wir uns genau um. Bei Südwest (und den haben wir, wenn auch schwachwindig) steht Schwell im Hafen. Also an meinen geschützten Lieblingsplatz, doch dieser Steg verkommt immer mehr. Weit herausstehende Bolzen machen das

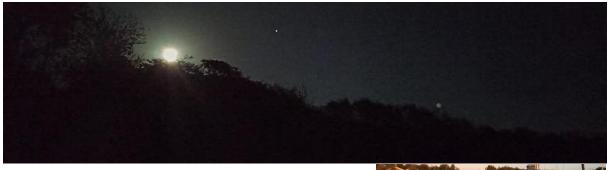


Anlegen unmöglich, deshalb ist der Steg auch gesperrt. Dennoch bringt uns Oliver souverän rückwärts an den Fischereisteg – Vorseite. Um 1715 sind wir nach 15 nm (Gesamt 55) fest in Timmendorf/Poel. Drei, vier Yachten sind hier, mehr sind wir nicht.



Wir drehen eine kleine Runde durch den Hafen. Nach dem Sundowner wird es richtig kühl, die Heizung muss helfen, doch die beiden Smuts heizen mit dem typischsten aller Seglergerichte so richtig ein, cool. Ich schwöre, die kochen das beste italienische Pastagericht, das je am 9. Oktober 22, an Bord der "Kalami Star" zubereitet wurde.





Danke für die Grüße von der wunderbaren "Theaxcrew", die mutig Kurs auf Købnhavn nimmt. Euch eine gute Reise …

Montag, 10. Oktober: Timmendorf – Travemünde – Lübeck

Die Kraniche ziehen immer noch und nehmen Kurs auf Lübeck. Dahin wollen wir nach dem Frühstück eigentlich auch, nur einer nicht, der Skipper! Er quält seine Crew zunächst mit seiner gefürchteten Flipchart (rechts) und danach in der Praxis mit Lassowerfen und Anlegemanövern durch Drehen um den Pfahl. Das ist schon die etwas höhere Schule und sorgt am Steg und auf den Yachten für seltsame Blicke und diverse Hilfsangebote. "Nö, wir wollen nur spielen", erwidern wir und dann macht es auf den Yachten Klick. Zu dritt haben wir alle Hände voll zu tun und keine



Chance auch nur für ein Foto. Um 1120 sind die Manöver in Kopf und Hand. Wir bereiten den Törn vor, indem wir das Groß ins zweite Reff nehmen, dann sind wir endgültig raus. An der Ansteuerungstonne setzen wir Groß und Genua und nehmen Kurs auf das Offentief.

Westliche Ostsee: Südost bis Süd 4 bis 5, zeitweise etwas zunehmend, west- bis nordwestdrehend, See 1,5 Meter.

Draußen feinstes Segeln, bei frischem, aber sonnigem Wetter. Besser geht es zu dieser Jahreszeit nicht. Dabei fällt mir ein, dass wir hier oft gebadet haben, nun ja, is ein paar Monate her.



Manchmal schwächelt der Wind, du möchtest ausreffen, wenig später vertreibt die nächste kleine Böe, diese Gedanken wieder. Um 1300 sind es noch 10 nm bis Travemünde, da sollten wir kurz vor 1500 ankommen. Doch der Törn geht weiter bis Lübeck und da ist die Eric-Warburg-Brücke "im Wege" und öffnet erst um 1730. Das sollten wir schaffen … wenn der Wind mitspielt. Spielter natürlich nicht und fällt immer spitzer ein, sodass wir um 1415, vor der Haustür von Travemünde, den Jockel anschmeißen, Maschinenfahrt.



Hier oben geht es rein in die Trave. Rechts, mit 104 m Deutschlands höchster Leuchtturm – **auf** dem Hotel Maritim. In der Bildmitte die Revierzentrale und halblinks die "Passat" ein ehemaliger <u>Flying P-Liner</u>. Ohne Lage und bei Maschinenfahrt die köstlichen Spaghetti, wovon er besonders schwärmt, wenn von gestern aufgewärmt. Wir sind jetzt gut in der Zeit und schauen uns in Travemünde um.





Ein kurzer Besuch im <u>Yacht- und Fischereihafen</u>, danach drehen wir eine Runde bei <u>Böbs</u> und suchen uns schon einen Platz für morgen am späten Abend aus – unten.





Vorbei an den großen Fähren und der <u>Pötenitzer Wiek</u> weiter nach Lübeck. Anfangs durch eine wunderbar grüne, hügelige Landschaft. Wenig später passieren wir Schlutup - der Skipper und sin Fru wären vor ein paar Jahren beinahe hierhergezogen. Das Bild ändert sich. Auf der Nordseite der Trave lange Kais mit Lagerhallen, Industriebrache auch – unten. Auf der anderen Seite einige Yachthäfen. Ja, wir sind noch gut in der Zeit.



Kurz darauf rufe ich meinen Freund Uli an, der mit seiner "Mercy" hier im <u>Yachtclub Kattegat</u> liegt. Uli ist ganz überrascht und erzählt, der Mast liegt längst an Land, gekrant wird am 15! Schade, können wir die "Mercy" doch links liegen lassen.



Am Südufer das Fischerdorf Gothmund - oben, der Klick auf den Link lohnt wirklich. Wieder der Blick auf die Uhr, passt. Ganz entspannt stehen wir um 1715 vor der Brücke und warten. Wie sind die Brückensignale? Wir schau'n auf die Karte und da steht, die Brückenöffnung war bereits um 1700!!! Das gibt's doch gar nicht, da haben wir alle gepennt. Was jetzt? Die Kaltfront naht mit Regen und evtl. Schauerböen und wir müssen bis 1930 warten?



Wir finden einen Dalben in Brückennähe, da legen wir uns an die Kette (oben) und haben plötzlich ganz viel Zeit. Was nun? Essen, was sonst! Die ersten leichten Schauerböen ziehen über uns hinweg und schnell ist es dunkel. Um 1900 steigen wir für die Motorbootfahrt in die Segelklamotten, was soll's. Wir tuckern leise zur Brücke: Zwei rote Lichter nebeneinander,



darüber ein weißes signalisieren: Durchfahrt erlaubt, wenn Höhe ausreicht, Gegenverkehr beachten! Das gilt natürlich nicht für unsere 17,50 m Durchfahrtshöhe. Wir müssen warten.



Das rote Signal (Vorseite) zeigt an: Brücke wird geöffnet, Durchfahrt verboten!



Erst zwei grüne Lichter nebeneinander signalisieren: Durchfahrt erlaubt, das weiße Licht bedeutet: Gegenverkehr beachten. Kommt aber keiner, die Brücke öffnet allein für uns.



Um 1935 sind wir durch, die Altstadt begrüßt uns in vornehmen hansegrau. In der immer noch neuen "Newport Marina" scheint es keine freien Plätze zu geben. Seltsam, überall geht die Saison zu Ende, nur hier nicht? Und Newport ist doch ein Segelmekka, hier liegen ca. 50 Motoryachten und drei Segler, alles Dauerlieger? Müssen die nicht ins Winterlager? Dann doch zwei grüne Lücken. Um 1950 legt uns Jens, nach 34 nm (Gesamt 89), rückwärts an den Schwimmsteg. Wie schön, dass wir das in Wismar trainiert haben.

Mit 34 € hat die Marina mitten in der City ihren Preis. Is zum Glück alles drin. Bezahlt wird per QR-Code.

Dienstag, 11. Oktober: Hafentag Lübeck – in der Nacht nach Travemünde

Zum guten Morgen vielen Dank für die Grüße von "Aloha" Christian und von Dirk, inzwischen wieder in Indien? Ich fasses nich. Grüße zurück an Alex & Micha an den Limfjord. Ja, auch da kennt mich (fast) jeder Stein, kuckstu in diese <u>Logbücher</u> …

Ein paar Worte zur <u>Newport Marina</u>. Ein wirklicher Gästehafen ist das nicht, fast nur Dauerlieger. Wer hier festmachen will, sollte den Liegeplatz vorher online buchen. Wir hatten zum Ende der Saison sogar ziemliches Glück. Obwohl nur wenige Gäste auf den Yachten sind, sind zwei Duschen und zwei Toiletten einfach zu wenig. Die Duschen und WC sind okay, das WLAN





reicht nicht mal bis zum westlichen Anleger – im Vordergrund links. Aber wo kann man sonst mitten in Lübeck oder nahebei festmachen. Weiß das jemand?



Der Skipper weiß, wie der Hase in Lübeck so laufen tut und nimmt die Crew zu einem Stadtrundgang mit. Zuerst geht es auf den Turm von <u>St. Petri</u>. Von dort haben wir den Überblick über die ganze Stadt. Oben das <u>Holstentor</u> und sogar das Maritim in Travemünde ist zu sehen.



Weiter zu <u>St. Marien</u> mit den 125 m hohen (schiefen) Türmen. Die Crew lässt sich vor der Kirchentür (rechts) vom Teufel für ein Selfie einspannen. Dazu gibt es eine besondere <u>Geschichte</u>, aber die wird nur im Link verraten. In der Bildmitte das (dunkle) <u>Rathaus</u>, im Vordergrund die Bausünden der Nachkriegszeit. Heute wohnt da P & C. Wir besuchen <u>Buddenbrookhaus</u> (Baustelle), <u>Hüxstraße</u>, <u>St. Jakobi</u> und das <u>Heiligen-Geist-Hospital</u>.



Wir werden hier kein Bilderalbum von Lübeck einstellen, Lübeck ist <u>UNESCO Welterbe</u> und da findestu viel schönere Fotos, als die, die wir fotografieren. Den Gang zur <u>Schiffergesellschaft</u> will ich meiner Crew aber nicht ersparen. Wir sind doch auch, wie früher die Hansekapitäne, die Trave hochgefahren. Die haben genau wie wir, im Hansahafen festgemacht, in der

Schiffergesellschaft gegessen und getrunken. Das haben wir ausgelassen, dafür später an Bord gegessen. Ein letztes kleines highlight der Besuch im <u>Gängeviertel</u> (rechts).

Danach zurück an Bord und nun gibt es ein kleines Training. Der Skipper braucht einen Warmluftschlauch für die Bordheizung, den wir beim <u>Lübeck Yachtservice</u> abholen können. Dafür müssen wir einmal im Päckchen fest-





Machen - oben. Zurück in Newport wird gekocht: Teriyaki-Hähnchen mit Gemüse und Kokosreis. Genial, sage ich Dir. Während die Smutjes kochen, montiert der Skipper den neuen Warmluftschlauch an die Bordheizung. Die läuft jetzt wieder wie geschmiert ...

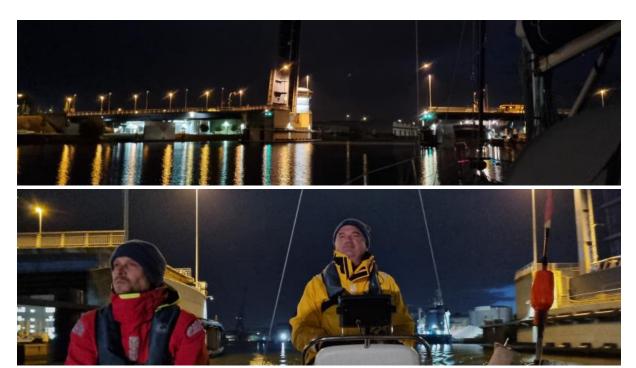
Ab 1800 bereitet die Crew die Nachtfahrt vor. Eine Nachtfahrt gehört zu jedem Training. Gefahren wird ohne Plotter, die Crew navigiert nach dem, was Karte und Sehzeichen hergeben.

Um 1900 wird es dunkel. Wir legen ab und tuckern zur Eric-Warburg-Brücke. Ganz anders als gestern im Regen angenehmes und trockenes Wetter:

Östlich Fehmarn bis Rügen: Westliche Winde um 4, abnehmend 3, süddrehend, später schwachwindig.







Wie gestern öffnet die Brücke Punkt 1930 und wieder sind wir einziges Boot. Wenig später sind wir raus aus der Stadt, allein mit den Sehzeichen, wie auf dem Foto unten.





Um 2012 passieren wir auf halber Strecke nach Travemünde zwei Containerbrücken, danach Wechsel am Ruder. Schlutup an Steuerbord, die erste Richtfeuerlinie und dann Travemünde



voraus - oben. Als wir rüber zum Liegeplatz bei Böbs wollen, "endlich" mal eine große Fähre,



die "Finntide" kommt direkt aus Uusikaupunki (FI) nach Travemünde. Jetzt schnell rechts an die Seite, die "Finntide" wird gleich drehen - unten.



Kurz vor der <u>Werftmarina Böbs</u> geht Oliver in die Rückwärtsfahrt (oben) und bringt uns sicher an den Steg. Um 2130 sind wir nach 11 nm (Gesamt 100) fest in Travemünde. War doch gar nicht so schlimm.

Mittwoch, 12. Oktober: Travemünde – Niendorf – Neustadt i.H.



Die Nächte sind inzwischen kalt und da tropft es schon mal von der Decke. Draußen ist alles nass, doch die Sonne schafft es immer noch, den Dampfer wieder zu trocknen. Wohin heute? Ich kann die Crew kaum noch zu Hafenmanövern motivieren, deshalb ködere ich die Dschunxx mit Fischbrötchen, zunächst in Niendorf. Beißen die an?

Westliche Ostsee: West bis Südwest 3 bis 4, süddrehend, anfangs strichweise Küstennebel, See 0,5 Meter.



Dies ist kein historisches Foto, sondern notweniger Schatten. Hintergrund: Der Plotter zeigt kein sichtbares Bild, weil wir ihn zur Nachtfahrt runter gedimmt hatten. Damit das Bild wieder sichtbar wird, verkleidet sich der Skipper als historischer Fotograf, läuft.





Um 1025 legen wir bei "Kaiserwetter" ab. Travemünde zeigt sich von seiner sonnigsten Seite, nur die neuen Wohnboxen (unten) im Passathafen mögen mich überhaupt nicht. Über Geschmack kann man nicht streiten.



Auch auf der Sonnenseite seltsame Gebäude. Ich mag einfach keine Häuser ohne rotes Dach.

In der Bildmitte (Vorseite) der alte Leuchtturm, das Hochhaus deckt ihn einfach gegen die See ab, deshalb wurde das Leuchtfeuer kurzerhand auf das Hochhaus geliftet.

Draußen kein Wind, wir packen die Segel nicht aus ... erst vor dem Brodtener Steilufer, hat der Wind doch ein Einsehen. Um 1155 gehen die Segel hoch. Die "Kalami Star" segelt gemütlich rüber nach Scharbeutz. Nach der Wende nehmen wir Kurs auf die Ansteuerung Niendorf. Entspanntes segeln bei herrlichem Wetter, wenn nicht PLÖTZLICH die Boje über Bord gehen würde. Achja, wir sind im Training und trainieren jetzt das Hamburger Manöver, das geht so:

Bei jedem Skippertraining segeln wir Notmanöver. Das Video zeigt das so genannte "Hamburger Manöver", das wir bei Bft. 6 vor Heiligenhafen trainiert haben. Ich habe das Manöver bei Constantin Claviez entdeckt und nach seiner Beschreibung gelernt, es gibt kein Besseres. Klick hier oder auf das Foto. Heute hatten wir zwar nur zwei Bft., doch trainieren macht immer Sinn!



Als zweites Notmanöver sind wir das "Quick-Stop-Manöver" gefahren. Dazu habe ich leider kein Video, die Crew bekommt das auf Anhieb hin. Ich wundere mich immer wieder, warum diese Manöver nicht in Segelschulen unterrichtet werden …? Danach Segel bergen und rein nach Niendorf – unten. Hier sind wir um 1325 nach 11 nm fest.







Für drei Kräutermatjes legt die Crew mitten im Urlaub an. In Niendorf ansteckende, sommer-

liche Stimmung. Ich bin wohl der Einzige, der arbeiten muss, dieser Stress. Zwei Ladies schlendern vorbei, eine ruft rüber: "Bei euch möchte ich gern mal mitfahren", die Zweite etwas zögerlich, "... das ist nix für mich!" Na dann eben nicht, also legen wir um 1430 ohne die Ladies ab. Kaum Wind, doch die Dschunxx woll'n unbedingt segeln und entlocken der Genua max. zwei Knoten. Das kann dauern ...

Auf dem Handy Post von Markus, der leider nicht mitsegeln konnte: Toller Bericht und tolle Fotos, ich fahre in Gedanken mit. Ich war vor kurzem noch in Travemünde und Lübeck. (...) Achtung, der Steilküste (Brodtener Ufer) darf man wirklich nicht zu nahekommen. Grüße an Skipper und Mannschaft Markus. Herzlichen Dank Markus, wir schaffen das im nächsten Jahr.

... doch irgendwann bringen die Dschunxx auch noch das Groß an den Start und verdoppeln das Tempo auf vier Knoten, Uiuiuiuiui! So sind wir schnell im Fahrwasser nach Neustadt, schon wieder Segel bergen. Jetzt die Hafenrundfahrt in der <u>Ancora Marina</u>, der größte Privathafen an der Ostsee. Da sieht man den Wald vor lauter Bäumen nicht (unten), ich muss hier nicht



liegen. Nach der Hafenrunde rollen wir noch einmal die Genua aus und der immer noch leichte Wind schiebt uns in den <u>Neustädter Stadthafen</u> – unten. Leider ist der Lieblingsliegeplatz vor dem <u>Café Waterkant</u> belegt und die anderen Liegeplätze an der Straße zu laut. Dann lieber etwas zurück an die Stege im Stadthafen.



Wir wenden und passieren dabei eine "alte Bekannte", der wir in einem anderen <u>Logbuch</u> (ab Seite 10, 11) einen anderen Namen geben mussten. Leider ist niemand an Bord, aber vielleicht ist es auch besser so, lassen wir das.



Während der Vorbeifahrt haben wir bereits an den Stegen G und H nach freien Plätzen Ausschau gehalten. Da viele Yachten bereits im Winterlager sind, gibt es reichlich freie Plätze. Um 1705 bringt uns Oliver, nach 21 nm (Gesamt 121), sicher in eine Box an Steg H.





Beim Anlegebier die tägliche Reflexion des Tages in der Abendsonne, so muss das. Als die Sonne weg ist, wird es schnell kalt. Nach dem Bohneneintopf ist noch lange nicht Schluss, das Skippertraining geht mit einigen, aber nicht mit allen Videos weiter, kuckstu ...

Nur in englischer Sprache, erklärt sich aber von selbst oder?

Einführung
Leckbekämpfung 1
Leckbekämpfung 2
Seeventil
Brandbekämpfung
Steuern ohne Ruder
Einführung Kenterung
Kenterung
Mastbruch
Aufbau Notrigg
Gasexplosion

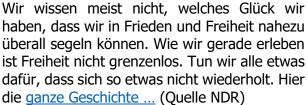
www.youtube.com/watch?v=eOPxh86uvfQ&feature=channel www.youtube.com/watch?v=bRhcXBtmPQs&feature=relmfu www.youtube.com/watch?v=eUq3TUmnQBs&feature=relmfu www.youtube.com/watch?v=H5PDuXvqL7c&feature=channel www.youtube.com/watch?v=aL VdzjM-24&feature=channel www.youtube.com/watch?v=99KSZ3mEoKQ&feature=channel www.youtube.com/watch?v=DPb5AV7BaD4&feature=relmfu www.youtube.com/watch?v=Gqe1Sxa2GXo&feature=relmfu www.youtube.com/watch?v=d-jqwkNXMIY&feature=relmfu www.youtube.com/watch?v=64l29uncetY&feature=channel www.youtube.com/watch?v=Yxm3uMy6MPI

Hier mein selbst gemachtes: https://youtu.be/DLIL74ssSOw

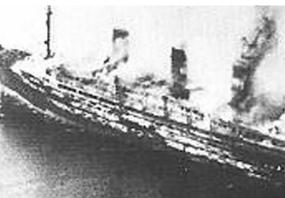
Donnerstag, 13.Oktober: Neustadt – Burgstaaken – Heiligenhafen

Wer heute in der Neustädter Bucht segelt, weiß in der Regel nichts von dieser Geschichte (Quelle NDR): Eine der größten Schiffskatastrophen der Geschichte ereignet sich in den <u>letzten Kriegstagen des Zweiten Weltkrieges</u> in der Lübecker Bucht. Mehr als 7.000 Menschen kommen dabei am 3. Mai 1945 ums Leben. Sie sind Opfer eines folgenschweren Irrtums: Britische Bomber versenken das deutsche Passagierschiff "Cap Arcona" und den Frachter "Thielbek" vor Neustadt in Holstein. Die drei Kilometer vor der Küste liegenden Schiffe waren eher zufällig ins Fadenkreuz geraten. Mit dem Großangriff über der Ostsee will die Royal Air Force verhindern, dass sich deutsche Truppenverbände und SS-Größen möglicherweise ins neutrale Norwegen absetzen. An Bord dreier Schiffe sind allerdings hauptsächlich evakuierte Häftlinge aus dem Hamburger <u>KZ Neuengamme</u>.





An die Geschichte der "Cap Arcona" schließt sich nahtlos die Geschichte meiner Familie mit der <u>Versenkung der Wilhelm Gustloff</u> an. Daran erinnere ich mit meiner Flaschenpost.





Wer nach Neustadt segelt, sollte sich Zeit für einen Besuch im Heimatmuseum nehmen.



Vielen Dank für die Grüße von Raimund und von Christian G - auf dem Weg nach Heiligenhafen. Oben der doppelte Oliver: Am Ruder der Kaffeemühle mit Grüßen an Martin und bei der Ausfahrt aus Neustadt. Es ist leider so, dass die Dschunxx gar nicht mehr warten, bis der Skipper startklar is, die legen einfach ohne den Salzbuckel ab (1030). Ziel erreicht?

Westliche Ostsee: Süd 3 bis 4, südwestdrehend, vorübergehend etwas zunehmend, später strichweise diesig, See 0,5 Meter.



Bis Pelzerhaken Süd (Vorseite) läuft es prima, doch dann beinahe achterlicher Wind mit 10 Knoten aus Süd. Der Speed geht in den Keller und die Crew jammert solange, bis sie den Alten



so weit haben: Okay, wir setzen den Gennaker! Die Crew strahlt, als hätten sie grad einen Klingelstreich beim ungeliebten Nachbarn hinter sich. Nun ja, Groß und Genua haben zusammen 65 m², doch der 87 m² Gennaker pusht die Yacht von 3 auf 5,5 Knoten mit Kurs auf Dameshoved. So kann's geh'n. Ach, ich liebe diese intensiven Farben vor dem herbstlich grauen Himmel. Mal schau'n wie lange wir das halten können.



Kurz vor Dameshoved schiften wir das Groß und segeln "Schmetterling", das ist jetzt die ganz große Steuermannskunst. Lakridsisgrüße (unten) erreichen uns von der "Theax" aus Dragør,



die heute Købnhavn erreichen werden (Vorseite links) und von Christian, der von Wendtorf mit seiner" Arkona" und 6,5 Knoten nach Heiligenhafen segelt. Vielleicht seh'n wir uns morgen, Christian? Es ist für mich immer wieder schön, zu wissen, dass da noch jemand unterwegs ist.







An Bord der "Kalami Star" wird eine kleine Zwischenmahlzeit zubereitet und natürlich wird der Rudergänger (Mitte) zuerst mit wärmendem Tee versorgt. Von Jens (rechts) hatten wir heute noch gar kein Foto, is hiermit auch erledigt. Um 1415 koppeln wir noch 70 Minuten bis Burgstaaken 1. Der Wind hält und damit is für die Dschunxx immer noch Weihnachten. Mit dem blau-weiß-türkisen Gennakerglanz in den Augen, wie bei der Bescherung. Die können einfach nicht genug kriegen. Die übliche Nachtfahrt hatten wir, nun wollen sie auch noch den Klassiker, von B'staaken nach Heiligenhafen, dranhängen. Ihr Streber wisst genau, das sind für mich Überstunden und hat seinen Preis. Vorsichtshalber reserviere ich schon mal drei Plätze im Goldenen Anker. Die können Fisch und Bratkartoffeln.

Das alarmiert offenbar Christian auf seiner "Arkona". Exakt als wir die Verlängerung der Richtfeuerline Fehmarnsund passieren, kommt seine Standortmeldung (rechts) mit dem Hinweis: Wenn ihr jetzt durch die Brücke schaut … Recht hatter, wir suchen die "Arkona" durchs Fernglas, aber knapp 10 nm blicken wir auch nicht.

Ein kleiner Schauer liegt längst achteraus, der Gennaker ist wieder trocken. Um 1535 bergen wir das Leichtwindsegel. Hier unten segelt Jens unter Vollzeug rein ins Fahrwasser nach Burgstaaken.





Vor dem <u>Chillaz Café</u> (ex. Sorgenfrei) rollen wir die Genua weg und segeln mit dem Groß in den Kommunalhafen – Vorseite. Da tuchen wir das Groß sorgfältig auf, Segelkleid und Kamin halten es trocken, die Segel gehen morgen zum Segelmacher. Jens bringt uns um 1600, nach



Martin fragt sich, "... wie jammert man erfolgreich für den Gennaker? und liefert die Antwort gleich mit: "Ist das dann eine Windjammer und der gesetzte Gennaker eine Windjammerparade?" Die Frage werde ich nicht beantworten, Martin, soll'n doch die Dschunxx machen, die ham gejammert!

Die Dschunxx denken gar nicht dran und schleppen ihren Skipper in den <u>Goldenen Anker</u>. Fisch & Bratkartoffeln können die, keine Frage, aber die Preise sind inzwischen wirklich happig. Zurück an Bord eine kurze Vorbereitung auf die Nachtfahrt. Oliver kennt die Tour bereits und Jens findet ganz schnell den richtigen Kurs.

Um 1930 legt Jens ab und irrlichtert vorsichtig in die Richtfeuerlinie, die achteraus den Weg nach vorn weist. Im Prinzip der schwierigste Part der ganzen Nachtfahrt, doch der Fahrwasserschwenk ab Burger See ist die kritischste Stelle, weil das Sektorenfeuer erst sehr spät sichtbar wird. Da muss man sich mit "angemessener Geschwindigkeit" herantasten. Nachdem der rote Sektor im Sektorenfeuer Burg passiert ist, geht es direkt auf die Ansteuerungstonne Fehmarnsund (ISO 8 sec.) zu. Jens steuert das souverän – unten.



Als Oliver (oben) übernimmt, ist die Durchfahrt unter der Brücke seltsam dunkel. Irgendwas

stimmt da nicht? Bisher wurden die Brückenpfeiler an der Fahrwasserseite angestrahlt, heute alles dunkel. Jetzt geht es auf die 2 zu - die "Chefin" im Fehmarnsund. Nach dem roten Sektor der Schwenk in den weißen Sektor des Lt. Heiligenhafen. Der Ostkardinal grüßt bereits vom Graswarder und oberhalb des Lt. die Verkehrsampel bei Familia. Jetzt sehen wir auch die grüne Eins. Danach die erste Richtfeuerlinie. Wie immer sauber steuern, weil keine Tonne befeuert ist. Vor Orthmühle der Fahrwasserschwenk zum Yachthafen. Längst drin erwischt uns Christian mit seiner Kamera (rechts), bei langsamer Fahrt bis ans Ende von Steg 9. Hier bringt uns Oliver um 2145, nach 11 nm (Gesamt 162), sicher in die Box, Feierabend.

Wie schön, Christian kommt noch aufn Bier rüber und es gibt so viel zu erzählen. Aber oh weh, das letzte Glas Rotwein war wohl schlecht, der Skipper schläft beinahe ein ...



Freitag, 14. Oktober: Segel abschlagen, Tanken und Reinschiff

Nach dem Frühstück geht's an die Arbeit, doch vorher verabschieden wir Christian, der mit seiner "Arkona" Kurs aufs Winterlager nimmt - unten. Wir seh'n uns in Burgstaaken?



Wenig später geht das Leergut ins Endlager und die Dschunxx bringen zwei Kisten Flens mit. Es ist einfach so, dass der job als gewerblicher Skipper nur funktioniert, wenn man sich auf Segelmacher und Werft verlassen kann. Wie oft brauche ich kurzfristig Hilfe - wie zuletzt beim Austausch der Scheibe der Sprayhood. Ein kleiner Beitrag zur Weihnachtsfeier ist da selbstverständlich. Da freut sich die Segelmachercrew genauso wie die Dschunxx in Holgers Werft.



Als wir die Segel abschlagen haben wir Glück. Kein Wind, der den job erschwert. Die Genua ist ruckzuck unten und 20 m weiter beim Segelmacher. Auch das Großsegel ist, mit Latten und Rutschern, fix abgeschlagen. Wer das Logbuch in der Vergangenheit aufmerksam verfolgt hat weiß, dass die Segel nur noch zur Vermessung für die neuen Segel gebraucht werden. Sieben Jahre haben sie uns gepuscht und uns glauben lassen, dass wir die Schnellsten sind. 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 natürlich wieder an, ob ihr wollt oder nicht!



Ohne Segel fährt das Motorboot zur Tanke. Wir haben tatsächlich nur 25 Liter (2,40 €/Ltr.) verfahren, bzw. verheizt. Zurück am Steg gründlich 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. War schön mit euch, Dschunxx.



Vielen Dank an alle, die uns Grüße übermittelt oder Kommentare ins Logbuch geschrieben haben. Danke auch an die Leser*innen, die "undercover" mitgelesen sind. Sei's drum, Kritik oder Rückmeldungen nehme ich weiterhin gern entgegen, mail an segeln@ralfuka.de

Fairwinds & Gruß





Danke für die schönen Fotos an die Crew