

Goldener Oktober? Vielleicht!

3. – 10. Oktober

Eine Woche vor Törnbeginn gleicht der Blick auf die Windentwicklung in den Goldenen Oktober einer Windlotterie. Rüber in die dänische Südsee, vielleicht. Runter in die Lübecker oder Mecklenburger Bucht, vielleicht. Die neue Crew öffnet ebenso alle Türen, Christian schreibt: Dänische Südsee finde ich super! An Bagenkop (oder war es Marstal) habe ich tolle Erinnerungen. Ich hatte Geburtstag, Lena hat den ESC gewonnen und der Sekt war lecker :-). Schon wieder 16 Jahre her. Auch Tomas mischt schon mit: Bei Dänische Südsee fallen mir Namen ein wie Bagenkop, Svendborg (vor allem der Sund) und Avernakø. Je nach Windentwicklung sind Sonderburg und Maasholm Richtung Westen und Vejro Richtung Osten vielleicht eine Option wer möchte.

Donnerstag vor Törnbeginn geht alles, nur nicht am Sonntag, 4.10., rüber in die Dänische Südsee. Aber quer durch Windpark und Guldborgsund bis Nykøbing/Falster könnte klappen. Also Lolland Rund gegen den Uhrzeigersinn? Wenn der Wasserstand stimmt und die Kong Frederik IX's Broen in Nykøbing/F trotz Großbaustelle öffnet?



Die KI weiß, die Brücke öffnet von 0800 bis 1600, jeweils 10 und 40 Minuten nach voll. Letzte Öffnung demnach 1540. Oha, das sind von Heiligenhafen 45 Meilen und je nach Wind 7 bis 8 Stunden, also Sonntag um 0700 los? Wenn sich an der Windsituation nichts ändert, machen wir das so und merken uns die Rufnummer der Brücke (oder Kanal 16), der Brückenmeister spricht deutsch: +45 54 82 31 70.



Florian dazu: Jaaa, Guldborgsund finde ich super, da werde ich mit einer Charter-Jacht nie durchdürfen. Und die Gegend um Lolland kenne ich

auch noch nicht. Der Plan ist super ☺ **Tomas freut sich ebenso:** Würde mich freu'n wenn es mit dem Guldborgsund klappt. Unsere „Lone Star“ (Vereinsboot vom YCN) hat zu viel Tiefgang. Christian kurz und knapp: Guldborgsund ☹️🌐.

Wie schön, die Crew ist mit an Bord, dann müssen wir in Heiligenhafen unbedingt den Einkauf am 3. Oktober (Tag der deutschen Einheit) noch rechtzeitig vor Ladenschluss (17:00 Uhr) erledigen, können dann am Montag in Nykøbing/Falster hafennah ergänzen.

Samstag, 3. Oktober: Anreise



Die Sternfahrt von Fürth, Berlin und Hannover nach Heiligenhafen funktioniert prima. Ein kurzer Stau auf der A7, keine Verspätung bei der Bahn, wir kommen ohne größere Staus sicher durch. Und Heiligenhafen ist an diesem irgendwie immer noch Sommertag voller Touris und auf den Parkplätzen ist es eng. Die Klamotten landen zunächst im Cockpit (rechts), der kleine REWE hat nur bis 1700 geöffnet.



Die Crew düst mit „Hafentrailer“ los, während der Skipper kleine Schäden des letzten Törns beseitigt (links). Tatsächlich ist bei den vielen Ab- und Anlegemanövern der **FlaXpole** Flaggenstock zu Bruch gegangen und das gehört sich einfach nicht. FlaXpole schreibt dazu werbewirksam: *(...) nur eine Sekunde unaufmerksam an den Achterleinen, nur etwas zu dicht am Heckpfahl und schon ist es passiert: Der Flaggenstock bricht! Unser FlaXpole in Carbon Optik nicht!* Von wegen, es ist bereits der dritte FlaXpole und wegen der „Ewigkeitsgarantie“ wird auch der [kostenlos](#) umgetauscht.

Auch der kleine Verschluss der Backofentür ist wieder funktionsfähig (links). Das 2 cm Metallteil kostet sage und schreibe 35 €, dazu 9 € Versand (Compass). Es ist nicht zu fassen, was sich die Großversender so einfallen lassen.



Lassen wir das, längst ist die Crew vom Einkauf zurück, es ist alles verstaut, Kojе und Kabine bezogen, die Dschunxx hungrig. Doch vor dem Essen muss die Crew gegen ihren eigenen Willen an die frische Luft – wie schön die auf der Sehbrücke spielen ...



Überraschend ist Skippers Freund Martin zu Besuch und begleitet die „Kalami Star“ Crew in den [Seestern](#). Das Essen wieder ein kleines Vergnügen und durchaus preiswert. Hier unten endlich die ganze Crew, von links: Tomas aus Fürth. Tomas hat reichlich Meilen auf dem Salz-buckel, nur durch den Guldborgsund isser noch nie. Das will der Skipper ändern. Dann Chris-tian, der ist schon vor 18 Jahren mit der „Kalami Star“ im Windpark auf dem Rødsand unterwegs gewesen, war an Bord als Lena den ESC gewann ... ein Urgestein. Daneben Martin (Special Guest beim Essen), den kennen so ziemlich alle Logbuchleserinnen. Florian (rechts) ist neu an Bord aber ebenfalls erfahrener Segler. Das ist aber nicht alles. Florian ist der Schwa-ger von Christian und hat „einst“ gemeinsam mit Skippers Tochter Verena (lieben Gruß) die Abirede gehalten. Wie soll Tomas damit klarkommen?



Zurück an Bord, werden Karten gewälzt, das Seewetter studiert und vereinbart, dass wir um 0700 Uhr mit Ziel Nykøbing/Falster ablegen werden. Ob das klappt? Um 2300 sind alle in der Kojе verschwunden, gute Nacht.

Sonntag, 4. Oktober: Heiligenhafen – Nykøbing/Falster



Der Weckruf wie eh und je: „Die Sonne steht am Firmament, die Wache noch im Waschhaus pennt, 0630, Reise, Reise, aufsteh'n". Ohne Murren steht die Bande auf. Nach einem schnellen Frühstück legen wir um 0716 ab, das Seewetter:

Wind: Südwest 3 bis 4, vorübergehend nordwestdrehend. Sicht/Wetter: Anfangs Küstennebelfelder. Seegang: 0,5 Meter.



Vor dem Kommunalhafen geht das Groß nach oben, die Genua rollen wir zu 80 % aus, damit wir im Fahrwasser die Tonnen besser wahrnehmen können. Die Crew strahlt ...



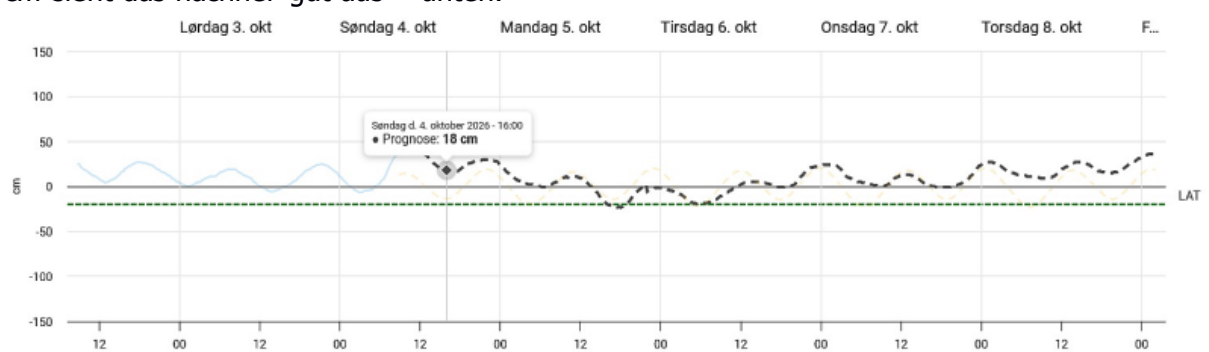
Ab Tonne 1 halber Wind, 7,5 Knoten ... noch. Um 0815 passieren wir die Sundbrücke und werden auf der anderen Seite Vorwind so richtig ausgebremsst, aber das ist eingepreist.



Vielleicht auch nicht, das Tempo schleppt sich so dahin. Langeweile an Bord? Von wegen, die Crew entwickelt Vorschläge für eine vernünftige Bildungspolitik, schwärmt über den Goldenen Oktober und will das Fragezeichen aus der Überschrift streichen, das geht gar nicht.



Wir halten im Schneckentempo auf Staberhuk zu und schalten für zwei Meilen die Maschine dazu. Um 1005 sind wir rum und endlich kommt der Wind zurück. Schnell sind wir wieder bei 6 Knoten. Die Großschifffahrt auf dem Kiel-Ostseeweg und der Windpark kommen in Sicht und so lange wir noch ein Netz haben, müssen wir den [Wasserstand beim DMI](#) abfragen, mit + 18 cm sieht das nachher gut aus – unten.



Noch was: Bereits gestern hat der Skipper den Brückenmeister der Kong Frederik IX's Broen in Nykøbing/F angerufen und nachgefragt, ob die Brücke öffnet. Das wurde bestätigt, aber die regelmäßigen Öffnungszeiten können wegen der Baustelle nicht eingehalten werden. Wir sollen ca. 60 Minuten vor Erreichen der Brücke unsere Ankunft ankündigen, „... dann kann ich da was organisieren,“ sagter. So mok wie datt.



Wir nähern uns dem Kiel-Ostseeweg und das Zeitpolster schmilzt nur so dahin. Wir haben zwischen der Sundbrücke und Staberhuk zu viel Zeit liegen lassen. Ab jetzt muss die 6 vor dem

Komma stehen. Auf dem Kiel-Ostseeweg kommen zwei Fahrzeugen von Backbord auf, mindestens zu einem Fahrzeug haben wir eine stehende Peilung (Vorseite), aber noch ist die Distanz groß genug. Am Ende gehen beide vor uns durch, weiter freie Fahrt bis zum Windpark auf dem Rødsand. Tomas probiert, auf Hinweis seines Steuerberaters, zwischendurch das Steuern auf der hohen Kante, weil man von der Seite einfach besser die Fäden im Vorsegel sehen kann. Nein, das ist kein Showelement, sieht aber tatsächlich so aus.



Um 1230 segeln wir in den Windpark und halten uns aus Zeitgründen nicht an das markierte Fahrwasser. Von vielen anderen Törns wissen wir, dass die Windräder nicht Wind für Segler produzieren, sondern uns Seglern den Wind klauen. Heißt, je tiefer wir in den Windpark segeln, desto weniger Wind kommt an. Damit wir keine Zeit verlieren und die 6 weiter vor dem Komma steht, Maschine an, „dänisches Segeln“.

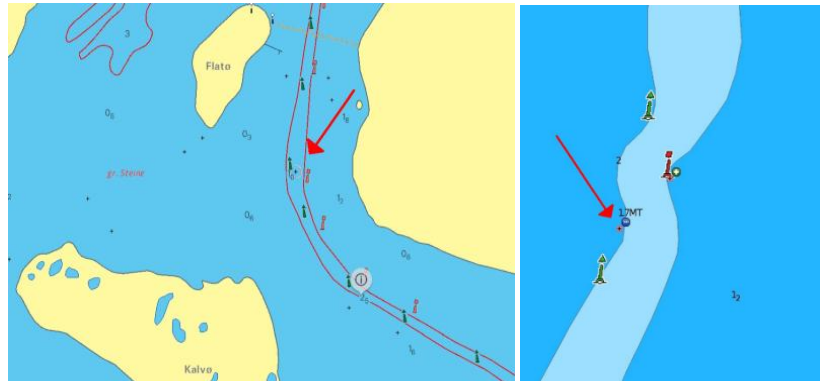


Nach dem Windpark Maschine wieder aus. Hier „draußen“ treiben uns 12 – 14 Knoten aus W vorwärts. Immer wieder koppeln wir Distanz und Zeit zur Brücke und so langsam entspannt sich die Lage, wir schaffen das.

Zwischendrin ein Dankeschön und Grüße an Christian G., Manfred, Martin, Uwe und Dirk. Schön, dass ihr auf uns aufpasst. Um 1405 passieren wir die S-Tonne und jetzt geht es rein in den Guldborgsund, noch 8,5 nm bis zur Brücke. Gegen 1525 sollten wir da sein, läuft. Läuft leider nicht, ohne Vorwarnung verabschiedet sich die elektronische Seekarte vom Tablet: **ABO verlängern**, doch das Abo lässt sich, weder auf dem Handy, noch auf dem Tablet verlängern. Liebe Leute von Navionics, warum könnt ihr sowas nicht ein, zwei Tage vorher ankündigen? So läuft das nicht.

Um 1420 ruft der Skipper den Brückenmeister an und teilt mit, dass wir in ca. einer Stunde vor der Brücke stehen. Natürlich erinnert er sich an den gestrigen Anruf des Skippers. „Normalerweise öffnen wir um 1540, ich bespreche das mit der Baustelle und dann könnt ihr durch. Ob das genau um 1540 sein wird, werden wir dann sehen!“ Mange tak und einen schönen Tag, wünscht der Skipper hochzufrieden über unser (bisher) gelungenes Timing.

Noch einmal geht der Blick beim DMI auf den aktuellen Wasserstand und der zeigt jetzt nur noch + 1cm über dem mittleren Wasserstand. Kurz bevor Nykøbing in Sicht kommt, zwei kritische Stellen: Laut NV-Karte liegt ein Stein (+1,65) direkt neben einer grünen Tonne, den es in der elektronischen Karte



von Navionics gar nicht gibt. Umgekehrt findet man bei Navionics einen Stein (+1,7) hart am Fahrwasser (rechts), der bei NV nicht dokumentiert ist. Über diesen Stein sind wir tatsächlich schon einmal gerumpelt, den gibt es wirklich, [kuckstu ...](#) (Seite 6).



Inzwischen kommt Nykøbing in Sicht, davor die Brücke. Die Uhr zeigt 1520, wir sind gut in der Zeit. Der Brückenmeister meinte, wir sollen langsam auf die Brücke zufahren, wir haben ca. 1 Knoten mitlaufenden Strom. Vor der Brücke „einparken“ macht wenig Sinn. Tomas findet das angemessene Tempo. Als die Autos vor der Schranke halten, blinken drei rote Signale, Brückenöffnung wird vorbereitet. Dann drei Festfeuer rot, Tomas gibt Gas, die Brücke öffnet.



Fahrplanmäßig passieren wir um 1540 die Brücke. Ein kurzer Gruß hoch zum Brückenmeister, wir haben es geschafft. Punktlandung, eine ganz schwierige Nummer.



10 Minuten später legt uns Tomas, nach 45 nm, butterweich rückwärts an den Steg der [Sejlforeningen Vikingen Nykøbing Falster](#). Der Automat kassiert 235 DK (34 €), Wasser, Strom, WLAN, Duschen, alles drin. Dazu der Gasgrill (rechts), wir essen ganz allein im Clubhaus, nutzen das Geschirr, können dort abwaschen, wie schön. Gäste werden in vielen dänischen Häfen auf diese Art und Weise willkommen geheißen, hygge!



Zur guten Nacht noch eine kleine Runde durch die bereits dunkle Stadt. Na klar, wir haben Oktober, Halloween ist nicht mehr weit. Gleich um die Ecke lauern schon ziemlich gruselige Gestalten in einem Vorgarten.



Am Torvet (Marktplatz) dagegen ist fast schon Weihnachten. Einen richtigen Eindruck von Nykøbing bekommt die Crew nicht, es ist einfach zu früh dunkel. Der Skipper hat hier noch ein [Video](#) für euch, dort erfahrt ihr alles über die Stadt am Guldborgsund und damit gute Nacht.

Montag, 5. Oktober: Nykøbing/F - Karrebæksminde



Endlich gut und lange genug geschlafen, um 0722 geht die Sonne auf (Vorseite), Frühstück.

Nach dem Frühstück endlich die gestern verschobene Sicherheitseinweisung und der intensive Blick auf Wetter und Seekarte. Ja, wir wissen, dass Donnerstag und Freitag ziemlich böses Wetter vorhergesagt ist und diskutieren Alternativen. Das ändert am heutigen Törnziel nichts, das Seewetter: Wind: Südwest 4 bis 5. Sicht/Wetter: Meist gute Sicht. Seegang: 1 Meter.

Der Blick auf das Seewetter beim DMI und bei Windy gibt uns West 5 – 6 Bft., das ist ein anderer Schnack, wir werden eher Amwind unterwegs sein. Bevor wir draußen reffen, binden wir bereits im Hafen das zweite Reff ins Groß. Einleinenreff lernt sich auch in Ruhe viel besser. Florian übernimmt heute den Skipperjob, um 1130 legen wir ab



Der Wasserstand im Hafen passt und spielt im Sund keine Rolle, das Fahrwasser wird auch von der Berufsschifffahrt genutzt. Gleich hinter dem Hafen setzen wir Segel und sofort fegen ruppige Böen über den Sund, die für viel Lage sorgen. Der Rudergänger hat ordentlich zu tun.



Das Fahrwasser wechselt ständig die Richtung und auch der Wind denkt nicht daran, nur aus einer Richtung zu wehen. Ständig werden die Segel angepasst, gefiert, dichtgeholt und kurz vor der Brücke geht es ohne Maschine nicht mehr. Wir rollen die Genua ein, Maschine an.



Ca. 30 Minuten vor der Brücke meldet der Skipper die voraussichtliche Brückenpassage der [Guldborgbroen](#) telefonisch beim Brückenmeister an. Der freut sich über die Abwechslung und logisch, „... ich öffne, wenn ihr da seid!“ Jetzt in der Nachsaison klappt das, im Sommer gibt es feste Öffnungszeiten. Punkt 1300 passieren wir nach 7 nm die Guldborgbroen. Wieder ein freundliches Menge tak und winken hoch zum Brückenmeister, wir sind im Smalandsfarvandet.



Schon im Sund sind wir schnell unterwegs, hier draußen weht der Wind konstanter, die „Kalami Star“ ist mit 7,5, bis 8 Knoten unterwegs. Was geht denn hier ab, wir sind im zweiten Reff? Läuft das so weiter, sind wir um 1730 in der [Eno Bageri](#) (Dänemarks bester Bäcker), der macht so leckeres Lakridsis ... und hat montags leider geschlossen. Ohje!



Was, kein Lakridsis? Logisch, dass dem Skipper die Enttäuschung ins Gesicht geschrieben steht. Wind und See werden ruppiger, das Tempo bleibt hoch. Die Wellenhöhe wird geschätzt, doch so viel wir auch schätzen, höher als 1 m wird es nicht.



Bei so viel Lage ist Pinkeln kein Vergnügen, aber im beigedrehten Zustand (oben) eine Erleichterung. Beidrehen und Beiliegen, das „vergessene Manöver“, gehört in jedes Training, bzw. zu jedem Törn. Will man Fahrt aufnehmen, geht das Vorsegel auf die andere Seite, doch dann wäre man auf Gegenkurs. An Bord der „Kalami Star“ wird gehalst und



wir sind wieder auf Kurs. Wir lösen uns stündlich am Ruder ab. Wind und Welle legen kurz vor Karrebæksminde ne Schippe drauf, wir sind bei 20 Knoten Wind. Der Skipper schaut vorsichtshalber unter Deck auf die Gezeitentabelle und ist erleichtert. In 30 Minuten ist Niedrigwasser und bei wenig ablaufendem Wasser wird kaum Strömung sein, aber der Wind ..? Für den letzten kurzen Abschnitt übernimmt der Skipper das Ruder. Noch segeln wir mit gerefftem Groß und Genua Raum- bis Vorwind einen kippeligen Kurs. Bis zu den Molenköpfen noch eine Meile. Je näher wir kommen, desto flacher das Wasser. Die Welle stellt sich auf und klettert auf 1,50 m. Jetzt gegen den Wind drehen und das Groß auftuchen, zu gefährlich. Wir rollen die Genua ein, starten die Maschine und knallen das Groß (2. Reff) mittschiffs fest.

In weiter Ferne öffnet die Klappbrücke („Heuschrecke“), ein kleiner Dampfer fährt raus und weist den Weg in die Hafeneinfahrt. Warum kommen die Wellen jetzt von allen Seiten? Läuft das Wasser doch noch ab, Wind gegen Strom? Vor den Molenköpfen Kabbelwasser der üblen Sorte. Niemand hat Rodeo gebucht, doch wir sind mittendrin. „Mach' doch mal Fotos,“ ruft der Skipper in die brodelnde See, doch dann: „Nein, Festhalten!“ Die Yacht schaukelt schwer, das Groß klappt von Backbord- nach Steuerbord. Der Skipper will es im Hafen bergen, doch gegen den Wind ist da kein Platz. Besser gleich hier in der Einfahrt!



Bei so viel Wind mit dem Groß wenden eigentlich kein Problem, wenn uns die Welle nicht durchschütteln würde. Wir kommen rum und jetzt muss jeder Handgriff sitzen. Christian lässt das Groß runterrauschen, Florian und Tomas packen es auf den Baum, geschafft. Wieder wenden und rein in die Hafeneinfahrt. Von wegen, die Strömung will uns mit aller Gewalt auf die Mole der Hafeneinfahrt setzen. Nur mit kräftigem Schub und hart Ruder kriegt der „Steuerberater“ gerade noch die Kurve, sofort sind wir im ruhigen Wasser. Auf allen Boxen steht kräftiger Seitenwind. Die Einweisung in's Anlegemanöver: Christian und Florian Luvvorleinie, Tomas Luvachterleine, der Skipper skippert. Leeleinen und Fender später, okay? Jawoll!!! Los geht's: Rein in die nach Luv geschützte Box, aufstoppen, Luvachter- und Luvvorleine über, n büschen Feintuning und wir sind um 1625 nach 31 nm (Gesamt 76) fest in der [Marina Søfronten](#) in Karrebæksminde. Oha!





Als das Anlegebier getrunken, die Pekannüsse gegessen, die zum Schluss aufregende Reise besprochen, wird es Zeit für den Landgang. Der erste (und einzige) Weg bringt uns zur „Heuschrecke“. Von der „Heuschrecke“ der Blick seewärts und weiter unten landeinwärts.



Die „Heuschrecke“ ist eben die „Heuschrecke“, da kann Florian posen wie er will - rechts. Und Winterbaden ist für uns nichts Besonderes, Christian war bereits heute Vormittag stellvertretend für alle in Nykøbing im Sund baden. Nach dem Landgang geht die Crew noch bei „Spar“ einkaufen, Fisch gibt's ... leider nicht so richtig, die Røgerien sind alle dicht, die Saison gelaufen.



Nach so einem Tag beginnen die Smutjes mit dem Abendessen. „Chef“ Christian und sein Beikoch Florian bereiten Erbsenrisotto mit Schorsch dem Dorsch, dazu wird ein gut gekühlter



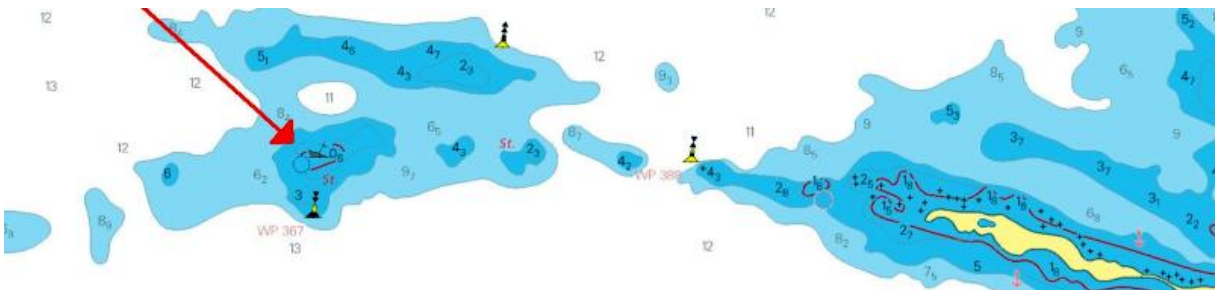
Chardonnay aus dem Weinjahr 2019 gereicht, vielen Dank & gute Nacht.

Dienstag, 6. Oktober: Karrebæksminde – „Ires“ – Femø – Fejø - Kragenæs



In aller Frühe macht sich der Skipper auf den Weg zur [Eno Bageri](#) (Dänemarks beste Bäckerei), in der Hoffnung mit den Brötchen ne Kugel Lakridsis für den Rückweg mitzunehmen. Doch da, wo sonst alle Sorten kunstvoll produziertes Is hingehört, liegt Kuchen in der Auslage. Der Skipper fragt extra nochmal nach, aber, „... tut mir leid, Is gibt es erst wieder im nächsten Jahr!“ Damit musste erst mal fertig werden, aber gut, der Skipper gibt nicht auf, in Kragenæs, Spodsbjerg oder Bagenkop gibt es bestimmt noch eine Chance.

Nach dem Frühstück der sorgfältige Blick auf das Seewetter. Jetzt wird klar, dass wir am Freitag unmöglich zurück in den Heimathafen segeln können, aber auch am Donnerstag verspricht Windy böse Böen (Stand 6.10., 1000), sodass wir bereits um 0600 in Bagenkop ablegen werden. Heute weiter nach Kragenæs, doch zuerst werden wir das Wrack der „Ires“ erkunden, dass auf dem Weg nach Femø „im Wege liegt!“ Die Brigg „Ires“ war mit 260 Tonnen Kohle auf dem Weg von Seaham nach Nykøbing/Falster. Die Brigg havarierte am 25. Juni um 0300 morgens auf der Westseite der Knudshoved Odde, Venegrunde, südlich von Karrebæksminde und zerbrach auf dem Riff - unten.

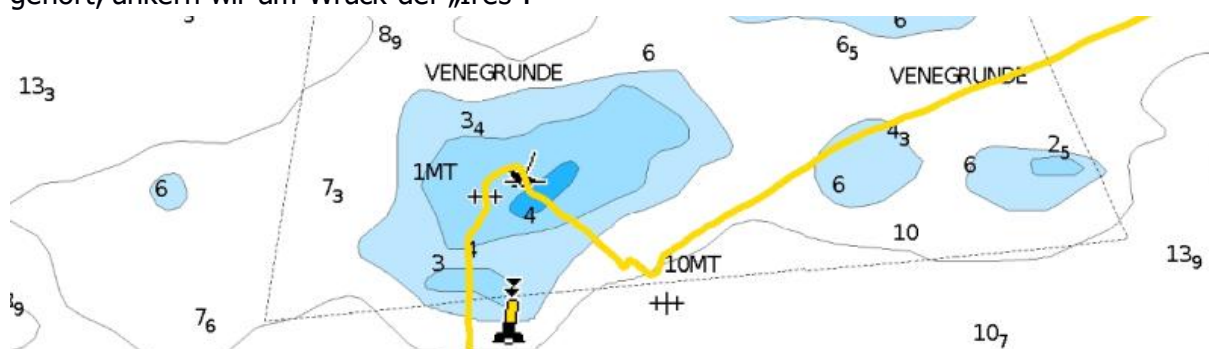


Christian und Florian wollen dem Wrack der „Ires“ (oben) auf den Grund gehen. Da wir noch nicht geankert haben, ist das die beste Gelegenheit für die Schatzsuche. Danach ein kleines Inselhopping vom Wrack der „Ires“ über Femø und Fejø zum Zielhafen Kragenæs ...

Das Seewetter: Südwest 4 bis 5, nordwestdrehend, abflauend. Strichweise Regen mit mittlerer Sicht. Seegang: Anfangs 1 Meter.



Um 1030 bringt uns Christian (heute Skipper) raus ins Smalandsfarvandet. Wir haben im Seekanal Strom von vorn, aber keine Welle. Groß und Genua sind schnell oben und 7 nm südwestlich Karrebæksminde beginnt die Schatzsuche. Da zum Skippertraining ein Ankermanöver gehört, ankern wir am Wrack der „Ires“.

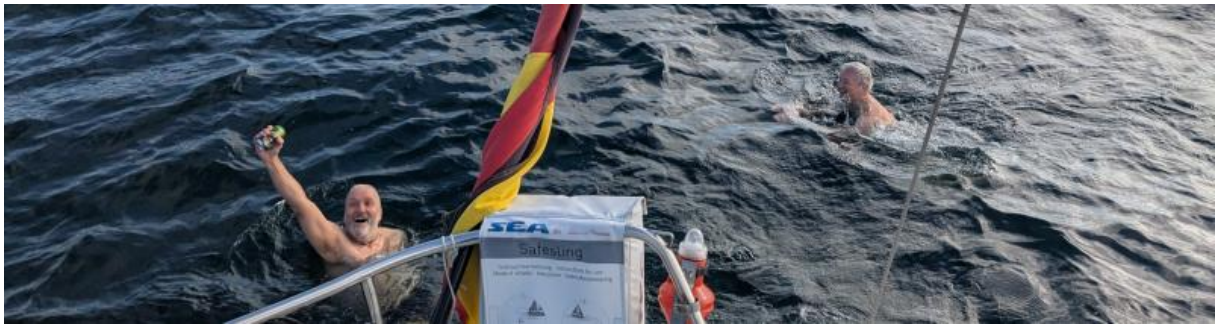


Nach sieben Meilen erreichen wir das Flach, bergen Groß und Genua. Und tuckern vorsichtig auf die „Ires“ zu (gelber Track), der Anker ist klar zum Fallen. Die dunkelblau gefärbte Fläche wird in der Karte mit 0,6 m angegeben. Vorsichtig tuckern wir drauf zu.



Jederzeit kann der Anker fallen. Als wir die Linie zum Flach passieren wird es spannend, Wassertiefe 3,8 m? Dann 3,4 m, aber nicht 0,6m, was'n hier los? Wir sind inzwischen mitten auf dem „Riff“ Venegrund. Weiter an Steuerbord viele Seevögel, ein Schweinswal (dän. Marsswin) entdeckt uns und plötzlich sind wir rüber. 20 m vor uns liegt das Wrack der „Ires“. „Fallen Anker,“ kommt das Kommando, „Maschine geht langsam rückwärts!“ Vorn werden auf 4 m Wassertiefe 20 m Kette gesteckt, die Kette belegt. Die Maschine ruckt voll rückwärts in den Anker ein, die Kette kommt stramm und ist fest. „Anker hält!“





Die beiden Divers machen sich auf den Weg, Wassertemperatur 14,5°, Luft 16°. Christin nimmt einen Energiedrink mit. Inzwischen kommt mehr und mehr die Sonne durch, die beiden Dschunxx schaffen es ohne Ausrüstung nicht auf das scharfkantige Wrack. Was für ein Abenteuer, wenn man ankern trainieren will. Anker auf, weiter nach Femø, Hafenmanöver.



Ohje, als wir um 1230 das Wrack verlassen, schläft der Wind ein. 30 Minuten versuchen wir es noch mit Segeln, aber das macht keinen Sinn. Segel runter, Maschine an. Ab 1400 dann Hafenmanöver auf Femø, wir sind ja nicht zum Vergnügen hier ...





Von der Bauerninsel Femø weiter zur Apfelbauerninsel Fejø mit dem Hafen Dybvig - unten.



Auf Femø haben alle angelegt, in Dybvig/Fejø macht es Tomas allein – wenden auf engem Raum, rückwärts an den Steg und eindampfen in die Achterspring. Das kann nur der Beste.



Von Dybvig/Fejø weiter nach Kragenæs/Lolland und dort sind wir um 1640, nach 26 (Gesamt 102 nm), fest. Fender braucht niemand mehr, wir sind allein am Gästesteg. Der Automat kassiert 225 DK (30 €), alles drin, besser geht's nicht.



Als der Skipper das Ishus entdeckt, isser außer Rand & Band und spendiert (Lakrids)Is für alle.



Danach geht's hoch zu den [Dodekalitten](#). Von der website: In einem Feld auf Lolland mit Blick auf die Gewässer von Småland steht ein Denkmal, das Skulptur und Musik in einer Landschaft voller Geschichte zu einem einzigartigen Gesamterlebnis vereint. Der Dodekalit (griechisch: Zwölf Steine) besteht aus 12 Steinstützen, die jeweils 7-9 m hoch sind und jeweils 25-45 Tonnen wiegen, wobei die oberen 2 m wie Köpfe ausgehauen sind, die alle in einem Kreis mit 40 m Durchmesser zur Mitte zeigen.

Unter einem Kreis aus Sitzsteinen ist ein 12-Kanal-Soundsystem eingebaut, das der räumlich elektroakustischen Musik ermöglicht, das ganze Jahr über täglich während der hellen Stunden des Tages im Kreis zu erklingen.



Die Crew ist von den Dodekalitten und der sphärischen Musik total beeindruckt, dazu gehört besonders der Platz, die Lage mit der besonderen Aussicht über's Meer.



„Gleich um die Ecke“ drei auffällige Hügel, die auf uralte Grabstätten schließen lassen. In einem der Hügel kann man in eine 5200 Jahre alte Grabkammer, ins Glentehøj-Passagrab, kriechen. In der Kammer wurden Skelette, Feuersteinachsen, Feuersteindolche, Tongefäße, Bernsteinperlen während einer Ausgrabung im Jahr 1826 gefunden. Das Grab ist 9 Meter hoch und 5 Meter breit. Das Skippertraining verkommt zur Schatzkammer und Bildungsreise.



Mittwoch, 7. Oktober: Kragenæs - Bagenkop

Der Hafen von Kragenæs ist großartig. Duschen und Toiletten sauber, gut gepflegt, kostet nix extra. Selbst im Sommer findest du immer einen Liegeplatz. Während die Crews auf Fejø und Femø draußen vor Anker auf einen Platz warten, nimmt der Skipper von Kragenæs die Fähre (oben im Hintergrund) zu den kleinen Inseln. So trübe wie heute ist das Wetter dann allerdings nicht.

Die Windvorhersage für Donnerstag und Freitag ändert sich nicht. Donnerstag und Freitag wird es unlustig auf der Westlichen Ostsee. Donnerstag zum Glück erst später. Deshalb müssen wir vor 1400 in Heiligenhafen sein, das sollte passen. Damit wir morgen den kürzesten Weg haben, segeln wir heute nicht nach Spodsbjerg, sondern 17 nm weiter bis Bagenkop (35 nm). Dann sind es morgen nur noch 28 nm rüber in den Heimathafen. Weißte Bescheid, das Seewetter:

Schwachwindig, südostdrehend, zunehmend 4, Strichweise Regen mit mittlerer Sicht, Seegang 0,5 Meter.

Für den ersten Törnabschnitt ist auf Wasserstand im flachen Bereich nördlich Lolland und die Strömung im Langelandsbælt zu achten. Das DMI meldet + 0,30 m höher als der mittlere Wasserstand und die Strömung läuft im Langelandsbælt mit, alles gut.



Bevor wir um 0935 durch drehen um den Achterpfahl ablegen, muss zunächst die Achterleine auf Slip. Daraus entwickelt sich der Workshop Lassowerfen, Florian gewinnt, der Skipper wird Letzter – hier das Siegerfoto. Tomas ist heute Skipper und bringt uns sicher raus, um 1000 werden bei nahezu achterlichem Wind die Segel gesetzt – das Groß mit Bullenstander gesichert.





Wir passieren mit Urne (Lolland) einen unbekannten Hafen, der in keinem Revierführer steht. Da möchte der Skipper schon gerne mal hin, aber die Zeit ... An Steuerbord die Insel Rågø und Rågø Kalv. Bis in die 1930er Jahre lebten dort noch 30 Einwohner, heute lebt dort niemand mehr, die Insel steht unter Naturschutz.



Um 1130 isses dann so weit, der Gennaker nimmt seine segensreiche Tätigkeit auf. 87 m² Gennaker + 33 m² Großsegel bringen uns in Fahrt, doch dann schwächelt der Wind? Irgendwie liegt auf dem Leichtwindsegel ein Fluch. Logisch fährt man bei Schwerwetter keinen Gennaker, aber bei wenig Wind muss man immer damit rechnen, dass es noch weniger wird. Einziger Trost, ohne Gennaker wären wir noch langsamer, das wird schon. Um 1200 haben wir den Hafen [Onsevig](#) querab an Backbord, bald rutschen wir in den Langelandsbælt. Da geht es höher an den Wind und n büschen Strom (unten) nimmt uns sowieso mit.



Je tiefer wir in den Langelandsbælt segeln, desto schwieriger wird es mit dem Gennaker. Amwindkurs läuft zwar auch mit dem großen Tuch, aber um 1300 ist Schluss mit Lustig. Der Gennaker verschwindet in der Backskiste, die Genua nimmt ihren Dienst wieder auf. Um 1315 haben wir [Spodsbjerg](#) steuerbord querab, noch 17 nm bis Bankog.



Die Crew löst sich wie gewohnt stündlich am Ruder ab und der Skipper aktualisiert jede Stunde das Logbuch. Aus dem anfangs trüben, feuchten Tag wird beinahe ein sonniger. Ja, alle haben Sonnenschutz aufgelegt, darauf wird streng geachtet. Im Langelandsbælt wenig Verkehr, die Fähren und zwei Tanker sind durch, in diesem Abschnitt sind wir allein unterwegs.

Der gestrige Tag war für uns ziemlich aufregend. Obwohl täglich mehr als 200 Seglerinnen und Segler mitlesen, kaum eine Reaktion. Skipper und Crew würden sich wenigstens über'n büschen Unterstützung freu'n, wie z.B. über die Nachricht von Jens K.: Moin Ralf, Grüße an Bord und gute Reise nach Bagenkop. Wenn ihr an Albuen vorbeisegelt, bitte einmal freundlich rüberwinken, da wo wir im letzten Jahr noch heldenhaft auf [Entdeckungsreise](#) gegangen sind (...) Herzliche Grüße Jens. Auch Martin begleitet unsere Reise: Hallo Ihr Schatzsucher und Grabräuber! Beim Hafen Urne weiß das offizielle Hafenhandbuch Rat: <https://www.danskehavnelods.dk/#HID=021a3e83-1792-40c3-91a3-430b28138d86> Demnach ist der Hafen nur 1,0 m tief.

Yvonne kommentiert das gestrige Logbuch auf ihre Weise: 😊

Habt herzlichen Dank, wir freuen uns über jeden Gruß, jeden Hinweis, so muss das.

Es läuft wie geschnitten Brot. Hoch am Wind, dazu 1,5 Knoten mitlaufender Strom = 8 Knoten über Grund und mehr. Die 9 knacken wir leider nicht. Keine Berufsschiffahrt, wir kommen super voran. Um 1515 passieren wir Keldsnor (unten) und sind am Dovns Klint, Langelands Südspitze.



Alles vertraut, nirgendwo eine Yacht, wir sind allein unterwegs, aber jetzt dauert es nicht mehr lange. Schon wieder entdeckt ein Schweinswal Christian, warum immer er?



Jetzt nur noch um die Steilküste (oben) und Punkt 1600, nach 35 nm (Gesamt 137 nm), rein in den leeren Hafen. Wirklich alles leer, wir sind die einzigen Gastsegler. Der Automat kassiert 260 DK (34,80 €), alles drin und die sanitären Einrichtungen, im Sommer viel zu wenig, stehen allein der „Kalami Star“ Crew zur Verfügung.



Ein paar einheimische Yachten gibt es auch noch, die warten auf den Kran. Wir gehen zum Dagli Brugsen, kaufen Grillgut, während der Skipper die 3 kg Camping Gasflasche tauscht. Die kostet hier umgerechnet 19,92 €, zuhause in Deutschland ca. 45 €, guter Tipp?



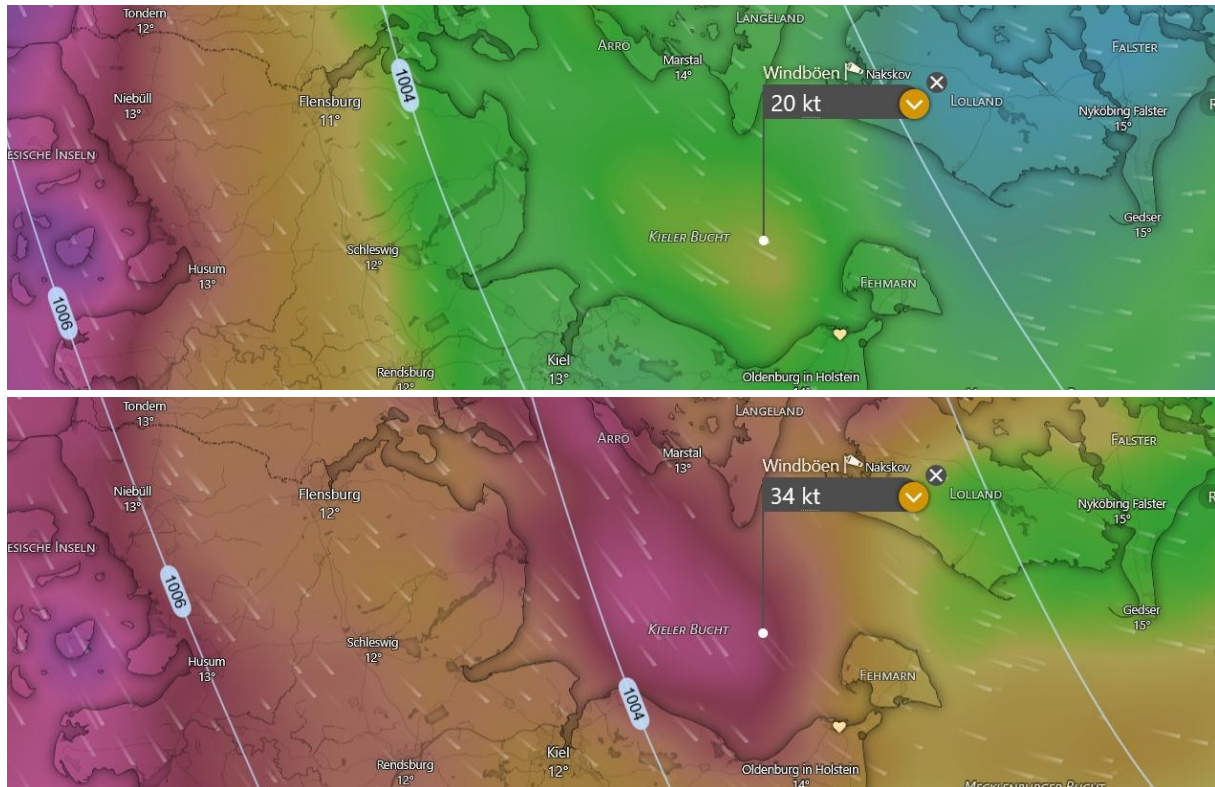
Wer nach Bankog (umgangssprachlich für Bagenkop) segelt, will grillen, logisch. Ein Vergnügen, wenn das letzte Grillgut der Saison seine letzte Reise antritt: Abgrillen.

Übrigens sind doch noch drei Crews dazu gekommen. Ob die wirklich wissen, was morgen auf uns zu kommt?

Donnerstag, 8. Oktober: Bagenkop - Heiligenhafen

Vorneweg, warum wir bereits morgens um 0600 ablegen:

Auf dem Screenshot unten die **Böenvorhersage** von Windy für 1000, darunter für 1400 Uhr. Von Böen um Bft. 8 wurde die „Kalami Star“ bereits vor zwei Wochen überrascht, die Böen kamen drei Stunden früher als am selben Tag vorhergesagt.



Wenn alles kommt wie vorhergesagt, werden wir bis ca. 1000 wenig Wind und sehr viel Regen haben. Wir starten unter Maschine und wollen um 1200 in Heiligenhafen sein, egal, ob unter Segel, Maschine oder Schauern.

Um 0530 ist die Crew hellwach, frühstücken mag niemand, Kaffee reicht. Um 0550 brennen Positionslaternen und Dampferlicht, wir legen ab. Auch die später gekommenen Nachbarn bereiten das Ablegen vor. Der Regen lässt noch auf sich warten, die Segel bleiben unten.

Das Seewetter: Wind: Südost bis Süd 3 bis 4, nordwestdrehend und zunehmend um 6. Sicht/Wetter: Regen mit schlechter Sicht, strichweise Gewitter. Seegang: Zunehmend 2 Meter.

Wir folgen zunächst dem gestrigen Track und halten ab Dovns Klint auf Heiligenhafen Ost zu, noch 23 Meilen. Ab 0630 setzt der „überfällige“ Regen ein und wenig später meldet sich der Wind mit einer ersten Böe, 21 Knoten aus West. Oha, der Wind hält sich nicht an seine Vorhersage, was wird das denn? Der Rudergänger wird sofort mit einem Lifebelt gesichert und der Skipper checkt die aktuellen Messwerte von Westermarkelsdorf, dort weht es mit Bft. 3. Hoffentlich nur eine Böe?

Inzwischen liegt Lt. Keldsnor achteraus, wir sind immer noch in der Nacht unterwegs. Plotter und Instrumente sind gedimmt, damit sie nicht blenden, am Kartentisch Rotlicht, das Licht im Salon ist aus. So gewöhnen sich die Augen an die Dunkelheit. Die Böe war zum Glück nur eine Böe, der Wind pendelt sich bei 10 – 12 Knoten aus West ein, so muss das.

Dann ein wenig Aufregung. Ein großer, hell beleuchteter Dampfer, hält aus dem Tiefwasserweg auf uns zu. Der Skipper tippt auf eine Color Fähre, das AIS identifiziert die „Stena Scandi-



navica". Auf dem Foto wird deutlich, die Stena geht achteraus durch. Das weißte Licht links neben der Rettungsboje ist der Lt. Keldsnor. Um 0700 löst der Skipper Tomas am Ruder ab, langsam setzt die Dämmerung ein, der Regen bleibt.



Unter Deck wird gefrühstückt, der Wind pendelt sich bei 12 Knoten ein, im Cockpit rollen wir zur Maschine die Genua aus. Damit stabilisieren wir die „Lage“, werden um 1,5 Knoten schneller und messen jetzt +/- 7 Knoten. Besser geht's nicht. Langsam wird es hell, aber was heißt das? Es ist ein trüber, nasser, grauer Tag, die Sicht vielleicht eine Meile, unsichtiges Wetter, die Lichter bleiben an.



Wir nähern uns dem Kiel – Ostseeweg. Für uns noch unsichtbar hält auf dem AIS die „Ecomar“ (oben) auf uns, der Skipper am Ruder wundert sich laut, dann wird klar, die weichen aus, lassen uns durch. Wunderbar, freie Fahrt, vielen Dank. Auch aus den anderen Richtungen keine Fahrzeuge. Damit verlassen wir das Königreich und sind zurück in D.

Christian übernimmt um 0800, bis Heiligenhafen Ost sind es noch knapp 14 nm, in 2:15 sollten wir da sein. Geht der Plan auf? Inzwischen werden von vielen Freunden die Daumen gedrückt und eine gute Überfahrt gewünscht. Vielen Dank Armgard, Christian G., Martin und Jens K., ihr seid super. Um 0820 haben wir Westermarkelsdorf/Fehmarn querab. Laut Messwerte gab es kurz vor acht in der Böe 5 Bft, jetzt sind wir, wie angekündigt, wieder bei 10 Knoten aus NW, läuft. Florian übernimmt um 0900 vom pudelnassen Christian. Unter Deck entwickeln sich Frühstücksfantasien. Der Skipper lädt seine Bande schon mal zum Frühstück in's Café Junge ein. Irgendwie geh'n the wohl mit ihm durch, es soll Strammen Max mit nem Pott Kaffee geben. Geht's noch, ein schöner Traum, wir müssen da erstmal hin!



Unten Wasser, von oben auch. Bei inzwischen nahezu achterlichem Wind weiß die Genua nicht mehr wohin und eiert rum. Wir rollen das klitschnasse Tuch um 0910 ein, Maschinenfahrt und leider deutlich langsamer. Der Regen hört einfach nicht auf, nur den Rudergänger lassen wir im Regen steh'n. Der meldet bald „Land in Sicht“. Tatsächlich unterscheidet ein feiner, grauer Streifen die Insel Fehmarn von Wasser & Himmel. Um 0930 passieren wir den Lt. Flügge (unten), nun ist es nicht mehr weit.



Das AIS meldet zwei „Passagierschiffe“ vor dem Graswarder. Es sind die Ausflugsschiffe „Seho“ und „Caroline“ ohne Fahrt durchs Wasser, Hochseeangler oder Seebestattung? Dazu die egoistisch freundliche Nachricht von Christian G., ... bin gerade beim Zahnarzt, wollen wir tauschen? Die Crew schüttelt den Kopf, jetzt bringen wird das auch zu Ende. In der Ferne, kaum auszumachen, die Sundbrücke und endlich (1010) Heiligenhafen Ost (unten). Theoretisch ist hier die Reise zu Ende. Theoretisch kann ich praktisch alles ...



... Zeit für den Danebrog, den Florian zurück an Deck holt - unten.



Logisch wechseln die ersten Nachrichten hin und her, dann rein ins Fahrwasser. Christian G. schreibt jetzt: Gerade Spritze bekommen. Ich hasse Zahnarzt. 🤖 Autsch

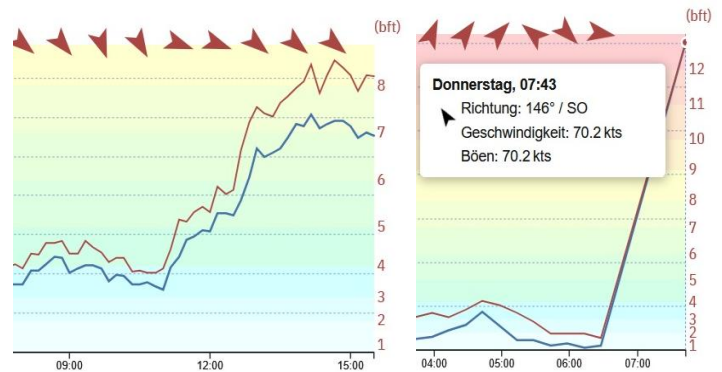


Tomas bringt uns auf der Richtfeuerlinie in den Yachthafen und in die Box. Um 1030 sind wir nach 30 nm (Gesamt 167) fest am gut geschützten Steg neun. Jetzt kann kommen, was will und das kommt denn auch: Skippers Breakfast beim [Junge!](#)



Exakt zwei Stunden später orgelt der Wind los. Es wird dunkel, Schauerböen fegen den Hafen, Leinen knarzen, Yachten wiegen sich in den Böen und die nassen Klamotten trocknen unter der Kuchenbude, jetzt ne Mütze Schlaf. Alles richtig gemacht.

Am Nachmittag der Blick auf die Windmesswerte. Rechts Westermarkelsdorf/Fehmarn. Die Wetterstation steht direkt an der Küste, ein paar Meilen westlich sind wir vorbei. Wir stellen fest, wir waren zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Allerdings sind wir auch direkt an der Marina Orthmühle vorbei, dort wurden Böen bis 70,2 Knoten gemessen. Bei 64 Knoten beginnt Bft. 12, Orkan! Weißte Bescheid



Wenn Segler reinfahr'n, segeln Kiter raus ...



... später bereitet Smut Florian in der Kombüse Linsencurry mit Koriander zu. Dazu wird ein wunderbarer Primitivo Matteo gereicht, der mit einem Geschmack von reifer Kirsche, dunklen Beeren und einem Hauch Vanille beeindruckt ... so muss das! Und die Heizung an!

Gute Nacht

Freitag, 9. Oktober: Segeltraining vor Heiligenhafen

Endlich wieder ausgeschlafen, was für ein düsterer Tag? Erst um 0730 geht die Sonne auf und die Wettervorhersage für heute war schon gestern grottenschlecht. Zu viel Wind, zu viel Regen. Vielleicht können wir zwischen den Schauern mal für zwei Stunden raus? Vielleicht! Wichtig für Skipper & Crew: Die Yacht geht nach diesem Törn ins Winterlager. Heute Abend müssen die Segel runter ... aber trocken. Wie kann das geh'n? Um 1015 legen wir bei dem Seewetter ab:

Nordwest bis West 7, abnehmend 5 bis 6, südwestdrehend Regen, später Gewitter mit schlechter Sicht, Seegang anfangs 2,5 Meter.

Vorweg ein dickes Lob an die Crew: Seit dem Inselhopping erledigt die Besatzung alle Manöver unter Segel und Maschine nahezu selbstständig. Heute wollen wir Bojenmanöver trainieren, alle Bojenmanöver. Aufgrund der Windsituation (oben) binden wir das Groß ins zweite Reff, die Genua segeln wir mit ca. 70%.



Wir beginnen mit dem Klassiker, dem Manöverkreis. Der Skipper segelt die Manöver vor, dann die Crew. Amwind, Wende, Halbwind, Raumwind, Halse, Beidrehen und Beiliegen, das volle Programm. Danach der Klassiker, Boje über Bord mit Q-Wende: Geht auf Amwindkurs die Boje über Bord, fallen wir auf Halbwindkurs ab und wenden (Q-Wende) nach ca. 4 Bootslängen. Danach der Aufschieber zur Boje und Schoten los. Nein, keinen 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: Beim Aufnehmen der Boje keine schlagenden Schoten oder Segel. Spätestens beim 2. Versuch gelingt der Crew das Hamburger Manöver problemlos.

Geht's mit noch geringerem Abstand zur Boje? Geht: Beim Quickstopp unter Segeln 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 und logisch werden wir vom Skipper erinnert: **Im Ernstfall immer Vorsegel einrollen, Großsegel dicht, Maschine an!**

Der Satz weckt den Ehrgeiz der Crew. Jetzt will jeder das Quickstoppmanöver unter Segel UND



Maschine **Einhand** fahren. Das geht auf Amwindkurs so: Geht die Boje über Bord, wird gewendet und mit back gestellter Fock und dicht geholtem Groß quer zum Wind gesegelt. Dann ist Zeit, die Maschine zu starten. Nachdem das Heck die Boje passiert hat, segeln und motoren wir mit dicht geholtem Groß Vorwind, stellen das Ruder fest und rollen das Vorsegel ein. Damit die Boje gegen den Wind aufgenommen werden kann, entfernen wir uns ca. drei Längen von der Boje, wenden vorsichtig und fahren langsam gegen den Wind auf die Boje zu. Die Boje wird bei langsamer Fahrt und mit ausgekuppelter Maschine aufgenommen. Mit ein wenig Übung klappt das Manöver immer besser.

Geht's mit noch weniger Abstand? Ja, aber nicht zu empfehlen. Geht die Boje Amwind über Bord wird sofort beikedreht (die Fock bleibt back, das Groß wird gefiert) und die Boje über die Leeseite angesteuert und aufgenommen. Vorteil: Ein - zwei Bootslängen Abstand, keine schlagenden Fallen oder Segel beim „Münchner Manöver“. Nachteil: Die Yacht segelt, trotz back gestelltem Vorsegel, mit ziemlicher Geschwindigkeit auf die Boje (Person) zu. Die Gefahr ist groß, dass die Person „überfahren“ wird. Vom Münchner Manöver gibt es natürlich Varianten, indem man nach „Boje über Bord“ den Abstand vergrößert, auf Halbwindkurs geht, aber das führt hier zu weit. Noch einmal: **Im Ernstfall Genua einrollen, Groß dicht und die Person im Wasser unter Maschine ansteuern, keine Kunststücke!**



Wir sind alle Manöver bei kräftigen Böen zwischen 18 und 22 Knoten gesegelt. Das Foto oben ist bei besserem Wetter entstanden.

Nach zwei Stunden Muckibude und bald drohenden Schauern ist wirklich genug, die Segel müssen schließlich noch ganz runter. Also Maschine an, Segel runter und weiter zur Bunkerstation. Bei Wolfgang wechseln 28 Liter Diesel (2,50 €/Ltr.) den Behälter. Wir verabschieden uns vom freundlichen Tankwart, der frohe Weihnachten, guten Rutsch und schöne Ostern wünscht und das wünschen wir natürlich auch. So wird das jetzt bei allen bootsnahen Dienstleistungen gehen, Abschiedsstimmung macht sich breit.

Um 1330 sind wir nach 9 nm (Gesamt 176 nm) zurück an Steg 9. Übrigens ganz herzliche Grüße an Hartmut, auf dessen Platz wir jetzt liegen. Die Reihen lichten sich täglich. Mehr als 60 % der Yachten sind längst im Winterlager. Darauf bereiten wir das Großsegel der „Kalami Star“ nun auch vor. Wir lösen die Reffleinen vom Baum und von den Ösen, lösen das Großfall, öffnen den Unterliekstrecker, ziehen die Mastrutscher aus ihrer Führung und tragen das Groß

an Land. Dort werden die Segellatten gelöst, das Segel verschwindet sauber aufgetucht im Segelsack. Mit der Genua geht das noch einfacher. Auch das Vorsegel überwintert 150 Tage beim Segelmacher direkt an Steg 9, wir sind ein Motorboot – rechts.

Nach getaner Arbeit Kaffeesatzleserei im Cockpit. Irgendwas fehlt doch noch, nur was? Wir schnacken über Anlegemanöver in den Schären, drehen (theoretisch) um den Pfahl, machen im Päckchen fest, römisch katholisch ... römisch katholisch? Dazu hat der Skipper [dieses Video](#) produziert.



Und natürlich hat er auch noch einen Literaturtipp für den sicheren Umgang mit der Yacht im Hafen: [Hafenmanöver Schritt für Schritt](#), es gibt kein besseres Lehrbuch. Plötzlich ist klar, was wir vergessen haben: Anlegen mit seeseitiger Achterleine. Gegen Christians Willen wird die Kaffeetafel aufgehoben, Florian legt ab und beim Marinero wieder an – auf dem Foto unten an der orangenen Kaimauer.



Wir fendern die Yacht besonders achtern gut ab, legen eine seewärtige Achterleine und das Ruder hart zur Landseite. Jetzt Vorwärtsfahrt und mit etwas Geduld setzt sich die Yacht zunächst achtern von der Kaimauer ab. Jetzt dreht das „Motorboot“ weiter, wir stellen das Ruder langsam seewärts und die Achterleine kann los und ein. Auch dazu gibt es ein hervorragendes Video bei [Yacht TV](#). Jetzt ist aber wirklich gut, zurück in die Box, Feierabend. Kaum sind wir fest, beginnt der Regen und will nicht mehr aufhören, Temperatur: 10°!

Da die Yacht ins Winterlager geht und die Crew ihr Reinschiff mit dem Abnehmen der Tücher bereits geliefert hat, gießt die Autobahn GmbH Öl ins Feuer (Danke Martin für die Nachricht). Laut Autobahn GmbH wird die A1 von heute Abend, Freitag, 9. Oktober, 21 Uhr, bis Montag, 12. Oktober, 5 Uhr, zwischen dem Autobahndreieck Norderelbe und dem Kreuz Hamburg-Ost in beiden Fahrtrichtungen gesperrt. Es wird zu erheblichen Einschränkungen kommen, [informiert der NDR](#). Alle drei Crewmitglieder entscheiden sich unter diesen Umständen zur vorzeitigen Abreise vor der Sperrung. Damit endet diese wunderbar spannende Reise. Der Skipper versteht das natürlich gut, er hat jetzt ohnehin genug zu tun. Kommt gut nach Hause ...

Dazu ein dickes Dankeschön an alle Leserinnen und Leser, die jetzt wieder auf das letzte Logbuch der Saison 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



Die [Törns für 2027](#):

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