

Septembertrainingstörn

19. – 26. September

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

Samstag, 19 September: Anreise

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



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

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

Sonntag, 20. September: Heiligenhafen - Wismar

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

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

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

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



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



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





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



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

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



angekündigt, jetzt ist es 1420??? Warum hält sich der Wind nicht an seine Vorhersage? Damit nicht genug, ein, zwei kurze Böen pushen den Windmesser auf 35 Knoten (Bft. 8) ... und die Logge auf 11,3 Knoten. Das braucht niemand und verprügelt werden wollen wir auch nicht!

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



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



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

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



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

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



Montag, 21. September: Hafentag Wismar



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

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



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





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



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



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

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



Bei einem winzigen Schlückchen Bio-Rotwein und Schokolade schläfert uns der Skipper schließlich mit dem Film seiner Spitzbergenreise ein.

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

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

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

Dienstag, 22. September: Wismar – Travemünde

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





Dann geht's los. Die Crew legt selbstständig ab und längsseits an. Jetzt wird trainiert, was wir gestern Abend auf dem Monitor gesehen haben, Ablegen mit seewärtiger Achterleine: Gut abfendern, Steuerbordruder mit Fahrt voraus und viel Geduld, so klappt das, kuckstu ...



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

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



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



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

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

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



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



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

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



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

Mittwoch, 23. September: Travemünde – Burgstaaken - Heiligenhafen

Später mehr ...

Weißte Bescheid, Fairwinds & lieben Gruß

Ralf



Letzte Chance, wer noch mitsegeln will:

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