

Reisebericht

Überführung der Segelyacht

LÜMMEL

von

Warns, NL

nach

Bad Schwartau, D

19. bis 27. Juli 2014

Crew:

Rainer Stobbe, Skipper

Wolfgang Herting

Am 19.7.2014 beginnt 2015 - Auf zur Baltic-Sea

Ja genau. Ich habe Sylvester verlegt... Nein, nicht ganz. Aber für mich beginnt am nächsten Samstag meine für den Sommer 2015 geplante Ostseereise. Gemeinsam mit meinem Mitsegler Wolfgang werde ich am 19.7.2014 morgens in Warns Richtung Ostsee aufbrechen. Wenn es gut läuft schaffen wir es bis Kiel. Wenn es sehr gut läuft vielleicht sogar bis Lübeck. In Lübeck soll das Schiff dann den Rest der Saison liegen und dann auch ins Winterlager gehen. Wenn es allerdings schlecht läuft, schaffen wir es vielleicht auch nur bis in die Elbe. Man wird sehen. Der "Bestimmer" auf See ist ja nun das Wetter und nicht mein Fahrplan!

Da Google ja sowieso immer weiß wo ich bin, möchte ich es Euch auch verraten. Ein Klick auf [LuMMEL](#) zeigt Euch immer meine aktuelle Position, sofern meine AIS-Signale von einer Landstation und Marinetraffic.com verarbeitet werden. Aber keine Sorge, wenn ihr mich einmal nicht findet. Dann ist sicher nur der Inkognito-Modus aktiv :-)

Vielleicht gelingt es mir ja auch, hier ein kleines Logbuch zu führen und über meine Etappen Richtung Ostsee zu berichten und ein paar Fotos zu zeigen. Nix versprochen, et kütt wie et kütt...

Also bis dann mal!

19.7.2014 Warns nach Vlieland

35 Seemeilen, 9 Stunden.

Herrliches Wetter zum Start der Reise. Fast schon zu warm. Nachdem ich mich noch von Han van Dijk, dem Hafenmeister in De Stormvogel, verabschiedet hatte, wir ausgiebig gefrühstückt hatten, ging es um halb zehn Richtung Schleuse Stavoren. Vorher noch kurz den Tank und einen Kanister mit Diesel gefüllt und ab aufs IJsselmeer. Schon anders als sonst, wenn ich durch die Schleuse gefahren bin. Diese Mal werde ich nach einem Ausflug nach Enkhuizen, Medemblik, Hoorn oder Makkum nicht wieder zurückkommen, sondern bleibe für ein bis 2 Jahre in einem anderen Revier.





Aus der Schleuse raus, gehen auch gleich die Segel hoch und wir können die Schleuse Kornwerderzand anlegen. Leider hält die Freude nur eine gute Stunde an, dann ist der Wind weg und wir machen den Motor an, damit wir zur richtigen Zeit in der Schleuse sind, um mit noch auflaufendem Wasser das Zuidoostrak passieren zu können.

Gegen 14 Uhr werden wir in der Lorentzschleuse vom Süß- ins Salzwasser geschleust.

Abgesehen vom NOK zwischen Kilometer 40 und 80, wird der Rumpf von Lümmel nun einige Monate kein Süßwasser mehr spüren.

Unterwegs hören wir dann über UKW-Kanal 2 von der Revierzentrale Brandaris, dass die Häfen von Vlieland und Terschelling komplett voll sind und die Sportboote gebeten werden, die Häfen nicht anzulaufen. Witzig. Wat nu? Wir überlegen kurz, ob wir dann nicht direkt nach Lauwersoog durchfahren sollen. Gleich eine Nachtfahrt ist mir dann aber doch zu gewagt und wir beschließen einfach mal Vlieland anzulaufen und zur Not in einem Priel vor dem Hafen zu ankern. Zumal für den Abend Gewitter für die „Eilanden“ angesagt sind.

Angekommen an der Einfahrt zum Hafen haben wir dann einfach das „VOL“ mal übersehen (wie mind. 5 weitere Yachten mit uns) und sind in den Vorhafen eingelaufen. Dort konnten wir noch bequem einen Platz an Nummer 7 im Päckchen mit 3 Plattbodenschiffen und 3 Yachten ergattern. Das „VOL“ bezog sich wohl nur auf den Yachthafen mit den Boxen und nicht auf den Vorhafen.



Nach einem guten Essen im Hafenrestaurant von Vlieland ging es dann auch bald in die Koje, um für den Schlag am nächsten Morgen nach Lauwersoog ausgeruht zu sein.

20.7.2014 Vlieland nach Lauwersoog

55 Seemeilen, 13 Stunden

Nachdem es in der Nacht immer mal wieder zu gewittern drohte, wollten wir früh los, um die Tide für die Einfahrt ins Friesche Gat zwischen Ameland und Schiermonnikoog gut zu erwischen. Eine kurze Phase des Nachdenkens ging dem Ablegen aber dann doch noch voraus. Eine kurz vor 6 Uhr gestartete Yacht kam eine halbe Stunde später wieder in den Hafen eingelaufen. Denn von Südwesten kam eine kleine Gewitterfront angezogen, die schon recht dunkel aussah und deren Blitze man in der Ferne sehen und den Donner hören konnte. Als klar war, dass dieses „Onweer“ an uns vorbeiziehen würde, machten wir uns gemeinsam mit unserem Päckchen-Nachbarn (zwei Holländer mit einer LM 28) auf den Weg gen Osten. Wir nach Lauwersoog, die beiden Holländer nach Borkum. Später sollten wir Sie aber auch in Lauwersoog wieder sehen, Richtung und Stärke des Windes hatte Borkum für diesen Tag wohl in weite Ferne rücken lassen...

Zunächst ging es aber erst einmal unter Maschine und gegen den Wind raus aus dem Seegatt zwischen Vlieland und Terschelling zur Südkardinalen Westergronden. Nach 2 Stunden konnten wir dann bei NNWlichem Wind die Segel setzten und beginnen, die westfriesischen Inseln Terschelling und Ameland an uns vorüberziehen zu lassen. Anfangs noch mit Gegenstrom, aber der sollte dann bald kippen und uns an unser Ziel schieben.



Aber wie es so ist... Nach gut einer Stunde wurde mir dann die Fahrt (zu) hoch am Wind von 2 Knoten über Grund ein wenig zu langsam, so dass unser Yanmar das Segel unterstützen sollte. Wir passierten die Kardinaltonnen Tonnen Ts (Terschelling), Br (Bornrif), Am (Ameland) und konnten dann an der Ansteuerungstonne WG nach Süden abfallen und den dann auf NW

gedrehten (schwachen) Wind für die letzten 12 Seemeilen zwischen Ameland und Schiermonnikoog bis zum Hafen von Lauwersoog nutzen.

Im Fischereihafen von Lauwersoog machten wir dann neben einem Britischen-Ruhestands-Ehepaar fest, die von einer längeren Dänemark-Reise zurückkam. Mit ihm haben wir uns dann



ein wenig verquatscht, so dass alle Fischbuden schon geschlossen waren, als wir uns endlich aus dem Gespräch losreisen konnten... Schade, denn schon allein für einen Kibbeling oder Lekkerbek ist es eine Reise nach Lauwersoog wert. Für Spaghetti Bolognese aber auch...

Das Gewitter kam dann auch noch. Gut, dass wir schon fest und sicher im Hafen lagen!

21.7.2014 Lauwersoog – Norderney

55 Seemeilen, 12 Stunden

Wieder um halb 7 los. Allerdings: kein Wind, Regen, alles grau in grau. So grau, dass sich das Wasser am Horizont fast konturlos mit dem Himmel vereinigt. Aber warm! Außer für uns und einige Fischer ist das Wetter wohl zu ungemütlich, so werden wir für den gesamten Tag recht einsam an Schiermonnikoog, Rottum und Borkum vorbei ziehen. Einsam jedenfalls was Sportboote betrifft. In der Emsmündung ist natürlich schon Schiffsverkehr. Allerdings einer der anderen Kategorie und Größenklasse. Unser AIS hilft schon sehr gut dabei, die Geschwindigkeit der kreuzenden Container- und Tankschiffen, Lotsenbooten, Fähren sowie Schleppverbänden besser einschätzen zu können.



Auch Fischer waren viele unterwegs. Hier einer aus Gretsiel:



So kommen wir sicher durch die Emsmündung und können bei nunmehr NE Wind der Stärke 4 bis 5 die Einfahrt in das Fahrwasser Osterems anvisieren. Wir haben uns entschlossen nicht nördlich von Juist und durch den Schluchter oder das Dovetief Norderney anzulaufen, sondern südlich um Juist zu gehen. Durch die Osterems und das Memmertfahrwasser und dann von Süden den Hafen von Norderney über das Busetief anzulaufen. Eine gute Entscheidung.



Mit bis zu neun Knoten über Grund, 1. Reff im Groß, laufen wir bei halben Wind durch das Fahrwasser Osterems. Das auflaufende Wasser schiebt schon mächtig und die Fahrt an Memmert und Juist vorbei wird zur Rauschefahrt. Bis uns das nach Norden führende



Memmertfahrwasser ausbremst. Wir bergen die Segel und legen den Rest der der Etappe von Lauwersoog nach Norderney unter Motor zurück.

Leider haben wir auch auf Norderney keine Zeit, uns die Insel ein wenig näher an zu schauen. Für mehr als einen Gang zum Supermarkt und zum Fähranleger reicht es nicht. Ist aber auch nicht nötig. Wolfgang ist in Norderney quasi zu Hause. Durch viele Urlaube auf der Insel ist er ein Kenner und nun noch durch eine Anreise auf einem Segelboot bereichert. Besonders auf die am nächsten Tag anstehende Fahrt dicht entlang der Strand-Promenade von Norderney freuen wir uns schon.

Aber eines muss an diesen Tag noch erledigt werden. Die Gastland-Flagge der Niederlande, die mir bisher (meist) gute Gastgeber waren, wird eingeholt.



22.7.2014 Norderney nach Helgoland

58 Seemeilen, 13 Stunden

Helgoland. Die einzige deutsche Hochseeinsel. Und Lümmel. Werden wir dort ankommen?! Nun ist es für viele (Nordsee-)Segler sicher ein Standardereignis mal eben rüber zu machen. Zigaretten und Schnaps kaufen, einen Eierpunsch trinken und wieder retour. Für Wolfgang und mich aber schon ein Ereignis. Für Lümmel sowieso, ist sie doch nur 7,78 lang. Für den Reisetag und auch den geplanten Weiterreisetag Richtung NOK ist die Wetteraussicht gut. Naja, teilweise. Wind 4 bis 5 ist ok, allerdings aus der nicht so optimalen Richtung NE. Genau da wollen wir ja hin. Also wird es wohl eine Kreuz werden...

Bevor es losgeht, möchte ich noch meinen Dieselvorrat auffüllen. Meine Stegnachbarn befragt, wo denn eine Tankmöglichkeit ist, bekomme ich zur Antwort: „Tanken bevor es nach Helgoland geht? Da ist Diesel doch so preiswert!“. Naja, stimmt schon. Aber ich habe mir zur Angewohnheit gemacht, immer dann zu tanken, wenn es eine Gelegenheit gibt. Man weiß ja nie, insbesondere bei der „Jungfernfahrt“ nach Helgoland!

Nach dem Befüllen meines Ersatzkanisters geht es dann gegen 11 Uhr zur halben Tide bei ablaufendem Wasser durch das Dovetief los. Etwa 2 Stunden früher als der Hafenmeister für Helgoland empfiehlt. Da ich mir gerne noch die Option Cuxhaven offen halten möchte (falls der Wind doch noch auf NW dreht ;-), gehen wir früher los, damit wir für diesen Fall später in der Elbmündung den Strom nicht gegen uns haben.

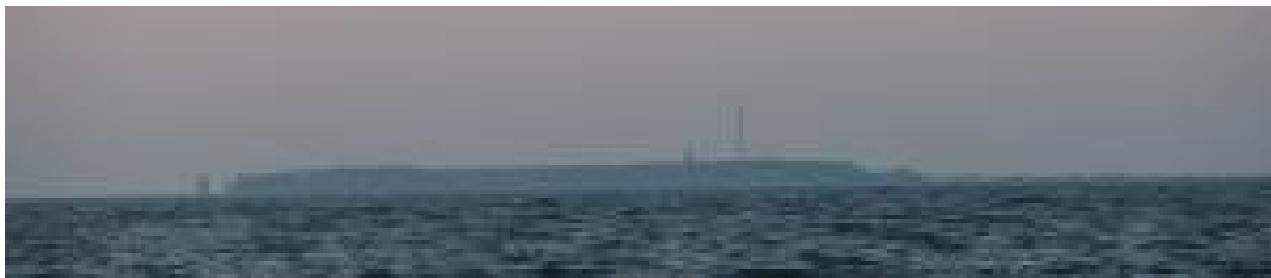


Im Dovetief haben wir Wind und später auch die Strömung gegen uns. Kommen aber mit 3 Knoten über Grund recht gut voran. Nach eineinhalb Stunden können wir dann bei NE 4-5 das Groß mit 1. Reff und die Genua setzen. Erfreulich ist dann, dass der Wind ein wenig nördlicher als NE kommt und wir in einem Schlag hoch am Wind 70° anlegen können und bis rund 4 Meilen



südlich des Endes des Verkehrstrennungsgebiet (sowas wie eine Autobahn für Schiffe) German Bight segeln. Nach einem Holeschlag Richtung NNW bis dicht ans VTG heran gehen wir wieder auf ENE-Kurs um unser zwischenzeitlich festgelegtes Alternativziel Cuxhaven, besser gesagt die Elbmündung anzusteuern. Dabei geht es dann auch durch eine Reede, wo einige Pötte vor Anker auf Ladung warten.

Aber leider lässt dann der Wind nach, dreht auf ENE, so dass plötzlich Helgoland wieder das besser erreichbare Ziel ist, dass wir dann auch in der Ferne winken sehen.



Kurzum beschließen wir dann doch Kurs Nord anzulegen, um dem Winken der deutschen Hochseeinsel zu folgen. Es wird eine schöne Fahrt in den Abend und die Nacht. Bei moderatem Segelwind, einem herrlichen Sonnenuntergang und einer interessanten Nachtansteuerung unseres „Traumziels“ Helgoland.



23.7.2014 Helgoland nach Cuxhaven

32 Seemeilen, 6 Stunden



Schon auf Norderney hatte beim Ablegen mein eigentlich sehr zuverlässig schnurrender Yanmar 1GM10 ein wenig gemuckt. Er startet etwas zögerlich, ging dann beim Einkuppeln aus, so dass ich es für ratsam hielt eine kleine Fehlersuche zu starten. In mehreren Telefonaten mit Till Oldelehr, dem Yanmar-Fachmann meines Vertrauens wurden Ventilspiel geprüft, entlüftet und auch getaucht um die Schraube zu prüfen.

Alles OK. Es konnten keine Auffälligkeiten festgestellt werden. Aber das Problem blieb. Also musste ein Fachmann vor Ort her. Kurzerhand den örtlichen Yanmar-Experten kontaktiert (den gibt es tatsächlich auf Helgoland!) und für 14 Uhr einen Ortstermin vereinbart. Die Wartezeit bis dahin konnten wir dann sehr gut für einen Bummel über die Insel und Einkäufe nutzen.





Um 14 Uhr kam dann Herr Lösche an Bord. Vom Alter her konnte man auf einen sehr erfahrenen Mechaniker schließen. Auch er hat nach allen Dingen gefragt, die ich im Vorfeld bereits im Rahmen einer Telefonkonferenz überprüft hatte. Es wurde noch einmal entlüftet, eine gemeinsame Probefahrt durchs Hafenbecken gemacht und danach konnte er mir bescheinigen, dass mit dem Motor grundsätzlich alles in Ordnung ist und wir ohne weiteres unsere Reise fortsetzen könnten. Dass Absterben des Motors tauchte aber noch mehrfach an den folgenden Tagen auf. Also muss demnächst wohl noch einmal ein Experte ran!

Gegen 16:00 Uhr konnten wir dann Ablegen und bei herrlichem, 4 bis 5 Beaufort starkem Wind (natürlich aus Nordost) die Elbmündung anlegen.

Unsere erste Einfahrt ins Elbefahrwasser war dann auch unproblematisch. Gut Ausschau halten, ab und an einen Blick auf die AIS-Daten der kreuzenden Frachter und schon waren wir auf der richtigen Fahrwasserseite. Leider auch damit verbunden, dass es nun mit dem NE Wind und auflaufendem Wasser ein wenig kabbelig wurde. Segeln war dann leider auch



nicht mehr möglich, da der Wind im Fahrwasser nun zu weit von vorn kam. Glücklicherweise machte hier der Yanmar keine Mucken. Gegen 22:00 lagen wir dann fest in Cuxhaven und konnten auf den letzten Meilen abermals einen fantastischen Sonnenuntergang erleben.



In Cuxhaven machten wir dann neben einer EMKA 29 namens Swantje fest. Hallo, guten Abend, woher, wohin... der übliche Plausch mit dem Nachbarn. Als uns jedoch berichtet wurde, dass die beiden auf dem Rückweg von den Alands sind, dämmerte mir etwas. Habe ich nicht schon mal bei meinen Internet-Recherchen etwas von einer Swantje auf einer Reise zu den Lofoten gelesen? Und richtig. Neben uns lag die Swantje von „Sailing-Rainer“ Rainer Wäsch (www.sailing-rainer.eu) mit seinem Mitsegler. Es entwickelte sich noch ein angenehmer Plausch mit einem hoch-erfahrenen und weit gereistem Nord- und Ostseeexperten-Team. Nette Begegnung!

24.7.2014 Cuxhaven nach Rendsburg

50 Seemeilen, 11 Stunden

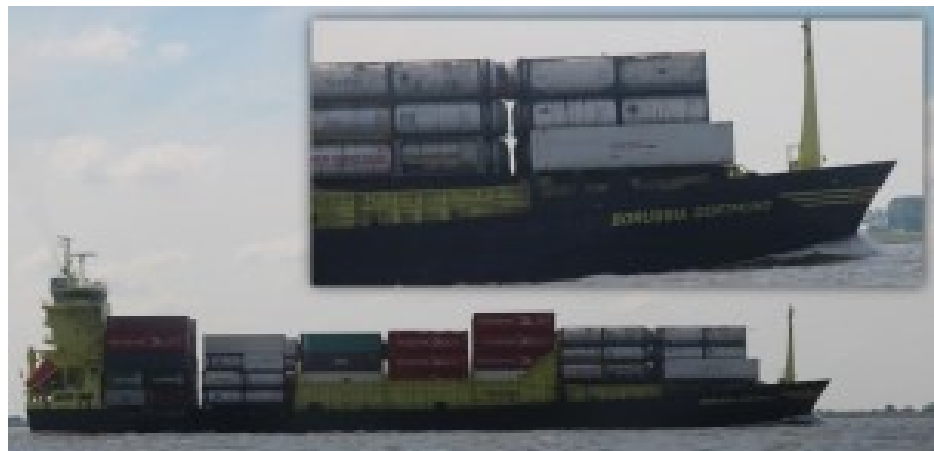
Heute brauchten wir wieder nicht in aller Herrgottsfrühe aus dem Schlafsack kriechen. Wir konnten uns Zeit zum Duschen und Frühstücken nehmen, noch ein Pläuschchen mit unseren Nachbarn halten, bevor es um 9:30 Uhr noch zu Tankstelle und dann auf die Elbe hinausging.

Unser Cuxhaven-Sightseeing bestand dann noch darin, die für Seefahrer wichtigen Sehenswürdigkeiten Cuxhavens in guter alter Ost-Asien-Manier (hier aber nicht aus dem fahrendem Bus, bei uns aus das fahrende Boot) abzulichten um sie beim nächsten Dia-Abend (oder auch in einem Blog :-)) zum Besten zu geben.

Mit dem Richtung Hamburg strömenden Wasser ging es dann schnell bis Brunsbüttel. Recht kurz nach Cuxhaven hatten wir die Fahrwasserseite gewechselt, da zu diesem Zeitpunkt kaum Schiffsverkehr war. Etwas unsicher war ich dabei schon, da in der Elbe ein Rechtsfahrgebot besteht. Ich war aber auf der falschen Seite nicht allein und auch die Wasserschutzpolizei hat uns nicht aufgegriffen und festgesetzt. Nicht einmal ein Bußgeld wurde fällig...

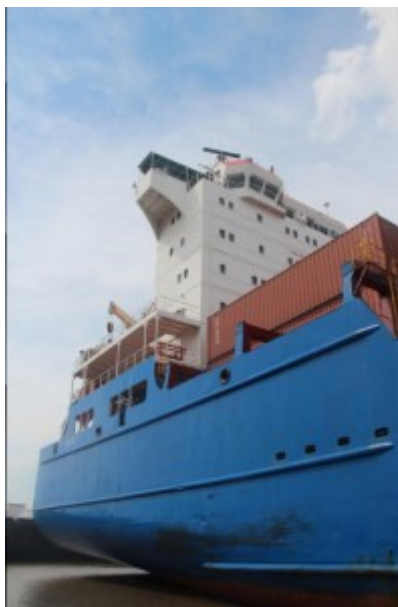
So zogen wieder Tanker, Fußballmannschaften und Autotransporter an uns vorbei. FUßBALLMANN-SCHAFTEN? Klar, was sonst sollte sich in diesen Containern verbergen?

Die Wartezeit an der Schleuse viel für uns quasi aus. Die Tore gingen auf, zwei, drei dicke Pötte rein und die Schleuse wurde mit Sportbooten aufgefüllt. Nicht wie wohl sonst für Sportboote üblich in der kleineren "Alten Schleuse", sondern wir wurden in der großen "Neuen Schleuse" in den NOK befördert.





Vertäut hatten wir uns an einer schwedischen 32-Fuß Marieholm, die auf dem Rückweg von einer einjährigen Karibikreise war und deren Mannschaft gerade dabei waren, sich um rund 100 Liter Wasser im Schiffsinneren zu kümmern. Was ist dagegen ein muckender Motor?



Das Schleusen war - von den Schiffsnachbarn, die ihre Brücke so ca. 50 Meter über der unseren hatten mal abgesehen – wie das Schleusen in Stavoren, Kornwerderzand und Den Oever auch. Rein in die Schleuse, festgemacht, raus aus der Schleuse. Auch in den NOK-Schleusen wird wie in den Sportbootschleusen in Holland gelegentlich noch mit Handzeichen gearbeitet. Denn plötzlich hörte ich jemanden pfeifen und sah nach oben auf die Brücke unseres Nachbarn. Von dort signalisierte uns der Lotse, Kapitän oder wer auch immer, dass wir ruhig vor ihm raus fahren könnten... Wie nett...

Nur das Schraubenwasser kann schon etwas heftiger ausfallen, wenn ein größerer Kahn vor einem die Schleuse verlässt, wie bei uns durch das vor uns liegenden KüMo geschehen. Da sollte man sich nicht treiben lassen, einen Moment abwarten bis sich das Wasser beruhigt und beherzt losfahren. Damit war der

aufregendste Teil der beginnenden NOK-Passage für diesen Tag auch erledigt. Bis natürlich auf regelmäßig überholende Kleinfahrzeuge...



Unter (glücklicherweise stabil laufendem) Motor ging es dann Kilometer um Kilometer unserem Tagesziel Rendsburg entgegen. Hat schon etwas Meditatives. Man kann schön seinen Gedanken über das was war und das was noch kommen wird

nachhängen. Und glücklicherweise mussten wir an keiner NOK-Weiche warten und haben entspannt um 20:30 Uhr Rendsburg erreicht.



25.7.2014 Rendsburg nach Wendtorf

45 Seemeilen, 10 Stunden

Bevor es heute im NOK weitergehen sollte, war noch ein Blick in den Motorraum fällig. Öl kontrollieren und einfach mal Gucki-Gucki machen, ob denn alles in Ordnung ist. War es natürlich nicht! Ich wusste schon seit längerem, dass eine Dichtung am Kühlwasser- und Abgasauslass am Motorblock eine kleine Undichtigkeit hatte. Die Dichtung hatte ich auch schon an Bord. Aber aus der kleinen Undichtigkeit war dann wohl nach der 11-stündigen Motorfahrt gestern doch ein so großes Leck geworden, dass wir ca. 3,5 Liter Wasser-Ruß-Gemisch aus der Motorbilge per Vakuumpumpe entfernen mussten. Alles fachgerecht beim RVS entsorgt, 1 € pro Liter. Nun stellte sich natürlich die Frage: Jetzt die Dichtung wechseln? Wir haben uns dagegen entschieden und lassen uns noch etwas Arbeit für den Winter...

Dann ging es weiter im Kanal, der auf der 2 Hälfte der Strecke doch ein wenig reizvoller und flussähnlichen ist. Dies liegt wohl daran, dass der NOK hier teilweise das alte Flussbett der Eider nutzt. So vermuten wir.



Bei der Vorbereitungen auf unseren Törn hatte ich in diversen Foren gelesen, dass man mit doch erheblichen Wartezeiten an der Schleuse in Kiel-Holtenau zu rechnen hätte. Von 3, 4 gar 5 Stunden war die Rede. Da müssen wir wohl wieder richtig Glück gehabt haben. Kurz vor der Schleuse wurden wir noch von 2 Großen überholt und ich sagte noch zu Wolfgang: „Pass auf, wir können gleich direkt hinter



denen in die Schleuse einfahren“. So war es dann auch. Erst unmittelbar vor dem Schwimmponton in der Schleuse musste ich Gas wegnehmen. Was ein Glück!

Über die Leiter zum Kiosk gekraxelt, bezahlt und einen ersten Blick auf die Ostsee erhascht. Tolles Gefühl!

Die Pflicht war nun erfüllt. Wir hatten Ostseewasser unter

dem Kiel. Alles, was jetzt noch kommen sollte, war die Kür.

Nach der Ausfahrt aus der Schleuse kam natürlich die Frage auf, welches Ziel anzusteuern sei. Ich hatte überlegt, bei wieder mal NE-Wind, entweder noch nach Bagenkop oder nach Heiligenhafen zu gehen. Abhängig davon, welches Ziel sich bei den konkreten Windbedingungen einfacher und direkt hätte anlegen lassen. Also erstmal raus aus der Förde Richtung Kiel-Leuchtturm und dann entscheiden. Die Entscheidung fiel dann auf Wendtorf... Wir hatten schon 3 Stunden gebraucht, um beim NE 4-5 aus der Förde raus zu kreuzen und wollten uns keine Kreuz für weitere 4 bis 5 Stunden mit müden Beinen und in die Nacht hinein antun. Lieber am nächsten Morgen Zeitig raus, dafür aber frisch und wach.

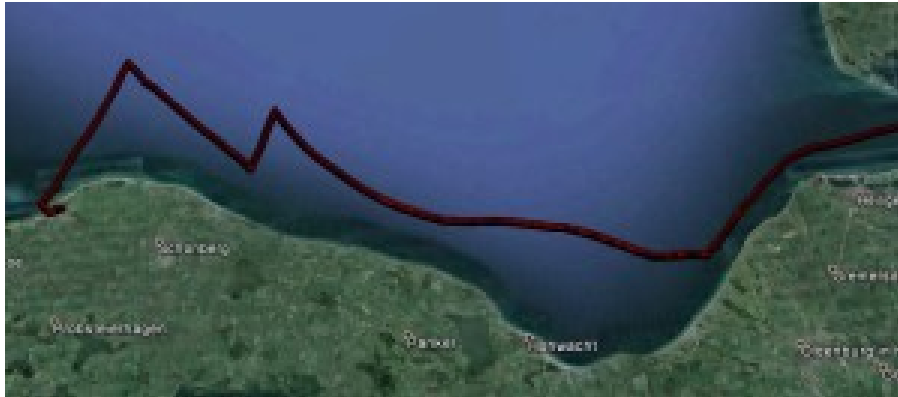
Belohnt wurden wir dann in Wendtorf mit einem Feuerwehrfest mit Höhenfeuerwerk und Rasen auf dem Steg. Sagenhaft! Ob der auch regelmäßig gemäht wird?



26.7.2014 Wendtorf nach Travemünde

80 Seemeilen, 16 Stunden

Der vorletzte Tag sollte auch der Längste der werden. Nachdem wir gestern den Versuch nach Heiligenhafen oder Bagenkop zu kommen abgebrochen hatte, waren für heute schlappe, rund 80 Seemeilen auf dem Programm. Davon mehr als die Hälfte bei – na klar – ENE-Wind, 4 bis 5. Also hatten wir bis in den Fehmarnsund sicher ein paar Kreuzschläge zu machen, bevor es dann bei halben Wind Richtung SSE und später S Richtung Travemündung gehen konnte. Aufstehen um 5:30 Uhr, Duschen, schnelles Frühstück und ablegen um 7:00 Uhr.



Natürlich gleich zu Beginn mit einem Schauer und kleineren Böen ging es zum zweiten Mal aus der Förde raus, zwischen den Sperrgebieten SE-lich des VTGs Kiel-Leuchtturm durch und nach zwei weiteren Schlägen waren wir soweit frei gesegelt,

dass wir ein gutes Stück Weg auf dem Streckbug Richtung Fehmarnsund machen konnten. Dabei kam uns dann später eine leichte Winddrehung Richtung N zur Hilfe, so dass wir bis Höhe Putlos in einer Rutsche Segeln konnten, wie man schön auf dem GPS-Track sehen kann.



In den Fehmarnsund hinein zu kreuzen war uns dann doch zu zeitraubend, hatten wir doch noch vor, bis Travemünde zu kommen, was sicher auch so nicht

mehr mit Tageslicht passieren würde. Also Motor an und ab durch den Fehmarnsund.



Belohnt wurde die entspannte Motorfahrt dann nach der Fehmarnsundbrücke mir einem halben Wind und ich konnte sogar zu ersten Mal in dieser Woche meinen Blister auspacken. Den Blick Richtung Trave gerichtet, hatten wir noch herrliches Abendsegeln bei mittlerweile nur noch leichter Brise und Sonne satt. Vorbei an Großenbrode, Kellenhusen konnten wir dann die Trave direkt anlegen.



Und ein weiteres Mal war „Abendbrotzeit“ an Bord angesagt.

Mit der Sonne ging uns dann auch der Wind verloren, so dass wir kurz nach Sonnenuntergang die Segel einholten und unter Maschine die letzten Meilen in den nächtliche Travemündung antraten. Die hatte aber noch eine Überraschung für uns auf Lager...

Schon von weitem konnten wir viele bunte Lichter unterhalb des Maritimhotels am Strand von Travemünde erkennen.



Kirmes , oder so. Schön bunt anzusehen. Und als dann noch gegen 23:00 Uhr ein Feuerwerk losging, waren wir vom Empfang in Travemünde restlos begeistert. Wie sich aber später herausstellte, war das Feuerwerk nicht für uns, sondern wurde im Rahmen der Travemünder Woche abgefeuert. Leider hatte ich meinen Fotoapparat nicht so schnell flott, hier sieht man nur noch den abziehenden Feuerwerksqualm....



Um Mitternacht lagen wir dann nach 80 Seemeilen Distanz und einem 16 Stunden-Tag fest im Passathafen mit Blick auf eine toll erleuchtete Passat.

27.7.2014 Travemünde nach Lübeck/ Bad Schwartau

10 Seemeilen, 2 Stunden



Endspurt. Den Rest der Reise haben wir dann unter Motor zurückgelegt. Auf der Fahrt durch die liebliche Travelandschaft haben wir schon langsam angefangen ein wenig klar Schiff zu machen und unsere Sachen zu packen. Um 14:00 Uhr sollte es mit dem Zug von Bad Schwartau über Lübeck, Hamburg und Duisburg nach Voerde gehen. 6 Stunde auf Gleisen für eine Strecke, die mit dem Boot nun 8 Tage in Anspruch genommen hatte... aber richtig geil war es :-).

Und wenn jemand meint, dass sich das doch alles recht stressig anhört, dem zeige ich nur dieses Foto vom Umsteigen in Hamburg. Das war echt stressig....

Nun liegt LüMMEL bis zum Saisonende beim Stettiner Yachtclub im Wasser und im Winterlager bei der Nord-Ost-Marine auf der Teerhofinsel. Ich hoffe, noch ein paar Wochenenden in dieser Saison die Lübecker Bucht erkunden zu können, bevor es im Juni 2015 auf meine Ostseetour geht.



Zusammenfassung:



Wolfgang und Rainer am Ziel in Lübeck

An 8,5 Tagen:

420 Seemeilen,
93 Stunden auf dem Wasser,
davon 48 Motorstunden.