

09. - 16. Mai: Schaurige Dänische Südsee

Samstag, 10. Mai, Heiligenhafen

Endlich hat es AWN geschafft, eine 220 Ah-Batterie innerhalb von zwei Wochen von Hamburg nach Lübeck zu schicken, endlich! Ralf bringt sie aus Lübeck mit und während der Rest der Crew einkaufen fährt, bauen Ralf & Ralf die neue Batterie ein.



Wer ist eigentlich mit an Bord? Von links Wilfried, Andreas (der sich bereits Wochen vorher um den job als Smutje für diesen Törn beworben hatte), Ralf & Achim, das macht 50% Beitragszahler, 50% Beitragsempfänger, dazu natürlich der Skipper, der diese Bande beitragsfrei im Zaum halten muss. Und noch sind wir nicht weg, auch wenn das Foto oben bereits großes Kino verspricht, denn zunächst wird die Crew mit einer zweistündigen Sicherheitseinweisung gequält.

Den Abend verbringen wir in "Weinigels Fährhaus" und nach einer kleinen Sightseeingtour kehrt die Crew an den heimischen Bildschirm zurück. Lange halten es die Dschunxx da nicht mehr aus, gähnende Langeweile. Früh ist Ruhe im Schiff - wie gesagt, der Skipper hat die Bande gut im Griff!

Sonntag, 11. Mai, Heiligenhafen - Bagenkop

Westliche Ostsee: SW 5, zeitweise 6, Schauerböen, vereinzelt Gewitter, See zunehmend 1,5 m. Für die Westliche Ostsee liegt eine Starkwind- und Sturmwarnung vor.

Von schaurigen Schauern ist ja schon in der Überschrift die Rede und so kommt es auch. Wir wollten längst weg sein, als es eine Stunde lang wie aus Kübeln gießt. Das Vorbereiten auf das Ablegen (1005) gelingt nicht so ganz komplikationslos, aber wenigstens ist der Yacht nichts passiert und der schwarze Festmacher heil an Bord - mehr will ich dazu nicht sagen. Der Wind meint es übertrieben gut mit uns. Immer wieder schiebt das Rückseitenwetter dicke, energiehaltige Wolkentürme aus W über die See. Hoffentlich dreht der Wind nicht auf NW, das wäre wohl nicht so lustig.



Bei der KO4 (Foto Vorseite) sieht die See noch ganz gut aus, wenig später, zwischen 1430 und 1515, haben wir permanent 7 Bft. und von da an wird es ein ambitionierter Segeltörn. Die Einschätzung der Wellenhöhe fällt jedoch so unterschiedlich aus, wie die Nachbetrachtung solcher Törns an den Stammtischen im Winter. Von doppelt bis dreifach so hoch wie die signifikante Wellenhöhe ist alles dabei. Ich zeige euch hier unten mal das Beweisfoto und damit kann von mir aus jeder die Wellenhöhe selbst einschätzen.



Später wird es wieder etwas ruhiger und um 1600 sind wir in Bagenkop fest. Nach dem Anlegebier sind Braunschweig und Nürnberg abgestiegen. Was bin ich froh, dass 96 mit dem blauen Auge davon gekommen ist.



Endlich ist in Bagenkop der Turm wieder geöffnet und erlaubt einen herrlichen Blick über den Hafen. Oben links im Hafen das ist die "Kalami Star".



Die meisten Leserinnen und Leser wissen ja, dass ich früher bei der Christlichen Seefahrt gefahren bin. Als wir einmal vor Kuba beinahe in einen Hurrikan gefahren sind, half wirklich nur noch beten.



Die heutigen schaurigen Schauer mit dem Wetterbericht von Morgen vor Augen, legen es natürlich nahe, dass ich die Crew zum Gebet in die Bagenkoper Fischerkirche (links) einlade - manchmal hilft es ja.

Der anschließende Gang über den Friedhof lässt uns allerdings im Morast versinken. Meine schönen, frisch geputzten Seestiefel kommen zwar mit Hagel und Schauern zurecht, mit dem tiefen Morast jedoch sind auch atmungsaktive Stiefel hoffnungslos überfordert.

Beinahe hätte ich es vergessen, Andreas zaubert natürlich ein wunderbares Nudelgericht auf die Back. Mit erlesenen Weinen serviert ein Gaumenkitzel.

Montag, 12. Mai, Bagenkop - Ærøskøbing

Belte und Sund: Südwest 4 bis 5, westdrehend, Schauerböen, vereinzelt Gewitter, See 1 bis 1,5 Meter.

Von schaurigen Schauern war schon die Rede, aber als wir in Bankog ablegen wollen, schüttet es, als gäb's kein Morgen. Wir legen dennoch ab - jedenfalls in der Theorie: Der Skipper hat eine kleine Flipchart mit Magnetschiffchen dabei und daran diskutieren wir verschiedene Formen des An- und Ablegens. Um 1115 wird die Theorie endlich in die Praxis umgesetzt. Bagenkop liegt im Kielwasser, Marstal voraus.

Unser Skipper hat uns zwar über den Lindwurm von Ristinge informiert, dass der aber noch aktiv ist, wollen wir nicht glauben. "Ungläubige Seelen", mussten wir uns daraufhin anhören. Kurz vor der Ansteuerungstonne Marstal zeigt uns der Lindwurm tatsächlich seine unbändige Kraft. Mit einigen Schwanzhieben peitscht er das Wasser auf, zum Glück sind wir da bereits im Fahrwasser, für das Scheusal unerreichbar.



Bereits hinter der Werft und kurz vor dem Yachthafen Marstal gibt sich der Rudergänger als Engländer und steuert, linksseitig **im** Fahrwasser unterwegs, auf eine Untiefe - kurzzeitig stecken wir zwar fest, aber die Maschine schiebt uns schnell wieder vom Schlick. Danach legen wir eine kleine Pause ein, bevor Andreas und Wilfried den Kurs durch die Birkholmrinne vorbereiten - Foto links. Später legen wir im alten Hafen an, besichtigen die "Bellavista", bevor uns der nächste Schauer zurück an Bord treibt. Geht's noch da oben?



Um 1400 geht die nasse Reise weiter. Der kräftige Wind sorgt dafür, dass Trimmer, Navigator und Rudergänger hoch am Wind alle Hände voll zu tun haben. Kurz vor Birkholm geht gar nichts mehr, wir stehen beinahe im Wind, die eiserne Genua muss für Vortrieb sorgen.

Nach der Südtonne sind die Segel wieder dran. Mit gerefften Segeln haben wir endlich Ærøskøbing vor dem Bug. Wir halten auf die Richtfeuerlinie, bzw. Kirche zu. Die Svendborgfähre lässt uns rücksichtsvoll die Luvseite und kurz darauf haben wir den alten Hafen vor dem Bug. Vor der Einfahrt nehmen wir die Genua weg, im Hafen rollen wir auch das Groß ein. Die Crew legt die "Kalami Star" um 1720 nach 23 sm (Gesamt 52) rückwärts an den Steg. Was folgt? Der nächste Schauer, willkommen im klitschnassen Ærøskøbing.

Landfein macht sich niemand aber auch der Regen hält uns nicht mehr an Bord. Wir gehen über die Kabys und den Hintereingang von der Wasserseite in die Märchenstadt, "... aber nur die kurze Runde", bittet die Crew frühzeitig um Gnade.



Zurück an Bord hat der Smutje alle Mühe, die Crew in griechische Stimmung zu bruzzeln. Gyros mit Reis steht auf dem Speiseplan, doch der Herd ist offenbar schwer entflammbar. Erst nach dem Austausch der Gasflasche, ist der Gasherd wieder Feuer & Flamme und der bereits leicht angefressene Smutje wieder genießbar.

Dienstag, 13. Mai, Ærøskøbing - Fåborg

Das muss auch mal gesagt werden: Weil der frühe Vogel nun mal den Wurm fängt, macht sich Wilfried jeden Morgen zum Brötchenkauf auf die Socken. Heute gibt es vom Konditor sogar eine Wiener Stang als Vorspeise zum Frühstück. Noch was. Weder gestern Abend noch heute Morgen kommt der Hafenmeister die Havnepenge kassieren. Ich gehe ins Hafembüro, doch auch da vom Hafenmeister keine Spur. Die Büronachbarin weiß auch nicht, wo der steckt. Was tun? Ich stecke 20 € in einen Umschlag und dann kommt der Havnefoget doch noch mit dem Fahrrad: "Was machst du denn da", fragt der freundliche Hafenmeister, "das Geld nehme ich Dir auch so ab!" Ein Grund mehr, sich darüber zu freuen, dass Ærøskøbing die Automaten ab- und den Hafenmeister wieder angeschafft hat.

Belte und Sund: West 5, Nordwest drehend, abnehmend 3 - 4

Auf der Karte ist der Kreuzkurs mit Ziel Fåborg bereits mit 23 Meilen vermessen. In Ærøskøbing könnten wir einfach so ablegen oder es so kompliziert wie möglich machen. Vielleicht habe ich gerade dafür ein Händchen, aber mir machen Experimente einfach Spaß. Um 1000 sind wir raus, segeln im Fahrwasser zunächst nur mit dem Groß und dann beginnt die Kreuz mit Ziel Fåborg.



Wie peinlich, dass wir vergessen haben, die Fender zu verstauen. Schön sieht das nicht aus. Egal, weg damit in den Ankerkasten. Andreas steuert den ersten Schlag und dabei erstmals

nach den Fäden in der Genua. "Geil", sagter. Leider müssen wir schon bald reffen, weil der Wind zu- statt wie angekündigt abnimmt.

Wir liegen ganz schön auf der Backe und es dauert, bis wir die Segelgarderobe angepasst haben. Die Steuerleute geben ihr bestes und sind eigentlich ständig mit 7 Knoten unterwegs. Die Sonne lässt sich hin und wieder blicken, dann zieht wieder ein bedrohliches Schauer auf uns zu. Wir wenden und wenden damit noch gerade so ein kräftiges Schauer ab. Schön, wenn man dafür Raum hat und so wird es doch noch ein herrlicher Segeltag mit ohne schaurige Schauer.



Dann rum um Avernakø und rein ins Fahrwasser nach Fåborg. Der Glockenturm ist schon aus der Ferne auszumachen und um 1510 sind wir nach 29 sm (Gesamt 81) im Yachthafen fest. Ich wollte so gern hierher, weil es im Hafen so viel Neues geben soll. Aber ist hier wirklich was neu? Immer noch derselbe Automat, dasselbe Waschhaus, derselbe Glockenturm. Stimmt, aber im Bereich des Fährhafens wurde ein Hafenbad gebaut, dass wir aber nur auf dem Prospekt zu sehen bekommen.



Für die Landratten ist dieses Logbuch schon Hafenkino genug, aber wir sitzen heute tatsächlich in der ersten Reihe. Gut, wer im Kino sitzt, muss auch irgendwann liefern, aber nach uns kommt nicht eine Yacht ohne Probleme zwischen die Pfähle und an den Steg. Egal ob Eigner mit Altherrenriege, Charterer oder die Yachten der Uni Kiel. Guck Dir mal oben die schaulustigen Spanner an.



Fåborg ist und bleibt ein munteres Städtchen. Ich komme immer wieder gern hierher und der Crew geht es ebenso - wäre nicht das schaurige Wetter. Heizung an! Wieder geht ein

Schauer durch die schaurige Dänische Südsee. Unser Smut hat auch auf das Wetter die passende Antwort: Sauerkraut, Stampfkartoffeln, Bratwurst & Lübzer Pils. Guten Appetit.

Mittwoch, 14. Mai, Fåborg - Svendborg - Marstal

Belte und Sund: West 5, abnehmend 3 bis 4, langsam Norddrehend, Schauerböen, See bis 1 Meter.

Die fünfköpfige Crew geht mit einer aufgeladenen Geldkarte duschen. Warum ist das so kompliziert und in jedem Hafen anders? In Heiligenhafen braucht man Poletten, in Bagenkop ist das Duschen im Hafengeld (etwas teurer) mit drin, gut so. Ærøskøbing und Marstal verlangen mit 10 DKR (ca. 1,40 €) einen Batzen Geld für ein Duschbad. Seit Jahrzehnten ist das so. Wie lange noch?

Der Smut serviert Rührei mit Schinken zum Frühstück und na klar sind längst frische Brötchen an Bord. Vor dem Ablegen wollen wir Wasser tanken, aber auch das kostet extra, genau wie der Strom - alles wird über die Geldkarte abgerechnet. Das Wasser bunkern sparen wir uns und werden später im Rundhafen nahe der Brücke über den Svendborgsund 150 kostenlose Liter übernehmen. Eigentlich gemein, dass Fåborg damit andere Häfen "belastet" und sich damit rühmt, mit Einführung der Geldkarte den Verbrauch gesenkt zu haben.

Zurück an Bord: Um 1005 legen wir wie auf Schienen ab, in dem wir eine Vorleine in eine Sorgleine einpicken. Kurz darauf rutschen wir in den zweiten Yachthafen, sind aber schnell wieder draußen. Anleger kann man halt nicht genug üben. Der Wind kommt recht frisch daher und die Schauer halten sich offenbar (noch) zurück. Wir segeln bei 6 Bft. beinahe platt vor den Laken auf das kleine Tor Richtung Svendborg zu. Der Vorwindspeed liegt meist bei 7,5 - 7,9 Knoten Rauschefahrt. Da wir die Genua immer wieder Schiften gibt es reichlich Arbeit für die Trimmer.

Dann rein in den Sund, in den Gegenstrom und als wir zwischen den Untiefentonnen beinahe stehen, kommt natürlich die Fähre, klar. Adrenalin für die Crew. Natürlich sind alle von den wunderbaren Häusern am Wasser begeistert. Ganze Lottogewinne werden in Immobilien angelegt, doch schnell wird wieder ver- und das nächste prachtvolle Haus gekauft.



Dann lacht uns auf dem Steg des Rundhafens, hinter der Brücke, ein gelber Wasserschlauch an. Wir machen kurz fest - Wasser bunkern (Foto links). Die Speicherhäuser, der Fährianleger, Großschiffahrt, Docks, dann links rein in den Yachthafen. Nach 21 sm sind wir um 1405 in Svendborg fest. Bendiksens Fiskehandel sorgt für eine wunderbare Fischenmahlzeit, bevor die Crew in die Rückwärtsfahrt eingewiesen wird. Am Ende legt jeder (mehr oder weniger entspannt) die Yacht rückwärts locker an eine Betonpier.





Dabei ist der Skipper NICHT an Bord, sondern mit Dokumenten wie oben beschäftigt. Bald 90 Minuten verbringen die Kandidaten im Trainingslager, dann verlassen wir Svendborg und nehmen Kurs auf Marstal. Wer uns nicht verlassen hat ist der kräftige Westwind, der uns immer noch mit 6 Bft. wenigstens bis Rudkøbing schiebt. Von wegen abnehmend 3 bis 4, langsam Norddrehend.



Immerhin mogelt sich gelegentlich mal die Sonne durch - dabei weiß z.B. Ralf (links) längst nicht mehr, was das ist, Sonne. Schließlich steht Schietwetter auf seiner Pudelmütze. Meine Mütze habe ich mit "Schaurige Dänische Südsee" tätowiert, aber wenn ich nur wüsste, wer die geklaut hat. Als wir Kurs auf Strynø absetzen stehen wir beinahe im Wind. Längst ist die Genua geborgen, die Maschine übernimmt bis zur Südtonne Strynø. Danach geht es ziemlich schnell. Marstal längst im Blick braucht der Volvopenta noch eine Stunde bis in die alte Seefahrerstadt. Um 2025 sind wir nach 44 sm (Ge-

samt 124) fest im Yachthafen von Marstal.

Nach dem Anlegebier steht auch schon die Linsensuppe auf dem Tisch. Wow, das geht ja schnell, läuft aber nicht so, wie man sich das gemeinhin vorstellt. Nein, nein, die Zutaten wurden schon geschnippelt, aber nicht an Bord. Nicht einmal das Öffnen der drei Dosen hat der Smut auf dem Gewissen, den job hat er an seinen Assistenten delegiert. Wir lernen, es geht an Bord auch um Führen und Folgen. Logisch, dass der Assistent sofort Wilfried in die Mangel nimmt und als auch noch der Assi weg ist, muss Ralf (oben) mit ran. Was lernen wir daraus? Viele Köche verderben eben nicht den Brei und vielleicht schmeckt die Linsensuppe gerade deshalb besonders lecker.



Noch was ist neu: Der volle Mond erscheint über dem Yachthafen und kündigt die kalte Sophie an. Wie schön, damit wird auch das Ende der schaurigen Schauer eingeleitet. Morgen Sonne satt? Wir besprechen das bei der vorletzten Flasche Rotwein und kommen zu dem Schluss, dass uns dann wohl auch der Wind verlassen wird. Und wer hat jetzt meine schaurige Mütze?

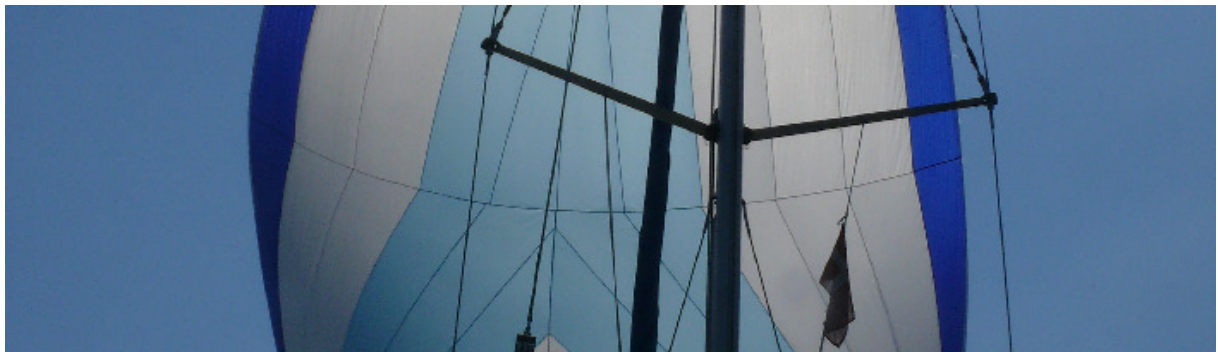
Donnerstag, 15. Mai, Marstal - Heiligenhafen

Während Wilfried bereits am frühen Morgen bei Miss Sophie (Arrangemeter, øppet 2300 - 0500) um die Häuser zieht, die Bageri aufsucht und wieder mit einer Wiener Stang und Brötchen zurückkehrt, eröffnet mir der Smut, dass sein Fanclub gern aber anonym in diesem Segelmagazin blättert. Schade, dass sich die Kerle nicht outen wollen. Euch sei gesagt, Dschunxx: *Für schwarz mitsøgeln & læsen kriggt's der Smut mit dem Bæsen.*¹

Nach einem historischen Rundgang durch Marstal verholen wir um 1000 vom Yachthafen an die Pier des Traditionshafens. Andreas erledigt das ruhig und bedacht, Respekt. Hier liegen wir neben der "Samka" und der "Bellavista", beides Exponate des schönsten Søfartmuseums, das ich kenne. Insofern ist der Museumsbesuch für die Crew Pflicht. Wer das Museum online besuchen möchte, klickt einfach hier: www.marstal-maritime-museum.dk/

Westliche Ostsee: Nördliche Winde 3 bis 4, etwas abnehmend, vereinzelt Schauerböen, anfangs Nebelfelder, See 0,5 Meter.

Um 1145 kommen die Seeleute aus dem Museum zurück und dann legen wir ab. Tatsächlich scheint inzwischen die Sonne aus allen Knopflöchern und das bisschen "Wind" weht endlich aus Nord. Die 6 Knoten reichen gerade so für den Blister, die Sonne aber für alle.



Völlig klar, jetzt, wo wir die Dänische Südsee verlassen, gibt es auch keine schaurigen Schauer. "Aber nehmt euch vor dem Lindwurm in acht", mahnt der Skipper und verzieht sich grummelnd in seine Vorpiek. Vor uns die sonnige Westliche Ostsee und darüber ist die Crew



so erfreut, dass dieses Beweisfoto die Daheimgebliebenen erfreuen soll. Mal ehrlich, freut ihr euch über so ein Foto? Ich nicht, ich kann mir das auch kaum vorstellen. Eitel und auch noch misstrauisch ist diese Bande, die glauben mir sowieso kein Wort. Wenn ich z.B. voller Begeisterung von Schweinswalsichtungen berichte, halten die das für Seemannsgarn oder für Spinnereien aus einer anderen Welt.

¹ Schwarz Mitsiegeln & Lesen mag ich gar nicht. Es ist eigentlich guter Brauch, dass sich die Leser outen und zum Logbuch äußern. Das gilt natürlich besonders für den Fanclub von Andreas, der hier stellvertretend für seine ganze Crew unterwegs ist. Also mail an segeln@ralfuka.de

Das ändert sich erst, als, Achim am Ruder, einen Schweinswal direkt voraus nicht mehr übersehen kann. Plötzlich ist die Crew elektrisiert, Kameras klicken, aber der Schweinswal ist schnell wieder weg. Mit Ungläubigen hat so ein Außenbordskamerad zum Glück nichts am Hut.



Aber mit mir. Um 1315 die zweite Sichtung, diesmal auf 54°, 46,5' Nord, 010°, 37,2' E. Schnell habe ich die Kamera zur Hand und fange den Tümmler in bewegten Bildern ein. Rund fünf Minuten begleitet uns der Schweinswal, dann verschwindet er achteraus. Immerhin kann ich daraus ein kleines 3-Minuten-Video für das Meeresmuseum Stralsund schneiden. Falls Du Schweinsale sichtigst, melde diese Beobachtung ans Meeresmuseum Stralsund: www.meeresmuseum.de/sichtungen



Der etatmäßige Smutje meldet sich unterdessen für ein Bad in der Sonne ab, von wegen schaurig - links. Um 1515 ist Schluss mit der Blisterfahrt, dem Wind geht die Puste aus. Wir haben alles gegeben, haben den Blister frei schweben lassen, ihn ausgebaumt oder über den Segelhals angeschlagen, aber weniger als zwei Knoten lassen uns erst spät in der Nacht ankommen, das will keiner.

Nein, Langeweile kommt natürlich nicht auf, weil wir tatsächlich immer wieder Schweinswale sichten und heute der ewige Assistent vom Smutje selbst zum Kochlöffel greift. Mit demselben greift sich Achim Wilfried und beide beginnen zu schnippeln, was das Zeug hält. Eine Stunde später steht ein hervorragendes Ratatouille auf dem Tisch, dass wir draußen im Cockpit in der herrlichen Sonne genießen. Allein bei dem Gedanken an die hinter uns liegende schaurige Dänische Südsee wird mir warm ums Herz. Also gleich bei der KO4 runter mit dem Danebrog!

Am späten Nachmittag packen wir den Blister wieder aus, aber wirklich Vortrieb bringt das nicht wirklich. Wir haken das mal in der der Abteilung Jugend forscht ab, Maschine an. Das ist natürlich ein Kinderspiel. Vorbei an Flügge rüber zur Osttonne und dann ins Fahrwasser. Um 1930 sind wir nach 36 sm (Gesamt 169) wieder fest an Steg 5/108. Heute gilt es nur noch die Abenteuer in der Altdeutschen Bierstube zu bestehen. Und natürlich weiß jeder, dass hier die Wogen immer besonders hoch gehen. Das ist auch an diesem Abend nach dem Gourmetteller nicht anders. Gute Nacht.

Freitag, 16. Mai, Heiligenhafen - Burgstaaken - Heiligenhafen

Westliche Ostsee: NW um 3, abflauend

Heute wollen wir "mal ernst machen" und dabei neue Manöver kennenlernen. Nur weil Wilfried das Ablegemanöver als (für ihn) zu leicht beschreibt, sucht der Skipper für alle noch eine Portion Extratraining. Also geht es an Steg 12 und da lässt uns der Skipper quer vor den

Heckpfählen einparken. Der Rest ist eher eine Denksportaufgabe. Wie kommen wir aus dieser Situation in die Box? Klar, rückwärts in die Achterleine eindampfen! So dreht die Yacht langsam um den Pfahl. Danach die Achterleine langsam fieren und rückwärts an den Steg. Das Manöver geht natürlich auch vorwärts, aber das müssen wir nicht mehr üben, die Crew weiß inzwischen, wie man eindampft.

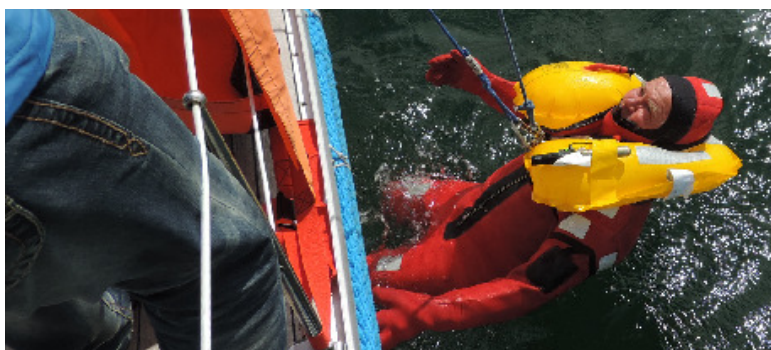
Im Fehmarnsund frischen wir das Boje-über Bord-Manöver wieder auf. Boje über Bord mit Q-Wende. Erinnerungen an die SKS-Prüfung werden wach. Nach einigen Unsicherheiten, einige Seeleute versuchen es sogar mit der Walse (= Wende ankündigen und Halse fahren), erwischt jeder die Boje ohne dass wir dazu den Bootshaken brauchen. Prima. Nun geht es an das "Hamburger Manöver". Das ist für alle neu und, nachdem Ralf das Manöver vorgestellt und demonstriert hat, großes Erstaunen, "... das ist ja gar nicht so schwer." Selbst das "Quick-Stop-Manöver" gelingt allen Versuchsteilnehmern bei 4 Bft. ohne große Mühe. Und wieder stellt sich die Frage: Warum werden diese Manöver nicht früher vermittelt? Das frage ich mich auch, aber dennoch: In einer wirklichen Notsituation Maschine an, Segel rein und nichts anderes!



Die Crew hat eine Pause verdient und was liegt näher als Kap Orth. Bei meinem letzten Besuch vor einer Woche wurde hier noch ein Krimi gedreht, heute sind wir die (gefühlten) Stars. Logisch, wer solche Manöver beherrscht.



Wenig später gehen wir in der Orther Bucht an den Anker und haben alle Zeit der Welt diverse Bergemanöver vorzubereiten. An Bord der "Kalami Star" befindet sich eine Bergetalje, die ständig geschoren und immer einsatzbereit ist. Die Talje ist an der Dirk angeschlagen, die darüber hinaus nur noch für den Bootsmannsstuhl genutzt wird. Die Ost-



see misst 10°. Wer jetzt über Bord geht, hat kaum eine Chance. Dennoch bergen wir keine Puppe oder sonst was aus dem Wasser. Auf dem Bild links bergen wir ein Crewmitglied (im Überlebensanzug und mit ausgelöster Schwimmweste) aus der Ost-



see. Und weil wir als forschende Einheit unterwegs sind gibt es für den Skipper bei jeder Übung offenbar neue Erkenntnisse, so auch diesmal: Es ist für den Außenbordskameraden ausgesprochen schwierig, den Schnappschäkel in den Bügel der Schwimmweste einzuklicken. Im Ernstfall müsste ein Crewmitglied ins Wasser, um die Talje zu fixieren. Ein Karabiner scheint eine bessere Lösung, so die einhellige Meinung der Beteiligten. Die "Duck" zum Einpicken einer Bergeleine von Bord haben wir nicht getestet, auch das wäre eine gute Alternative - das testen wir beim nächsten Training.



Den zweiten Bergeversuch gestalten wir mit einem Bergesegel, weil die Person selbst nicht aktiv helfen kann. Bei 4 Bft. ist es ganz schön schwierig, die Person überhaupt ins Segel zu ziehen, weil das Segel trotz eingewebtem Netzteil immer wieder verweht. Als wir den Außenbordskameraden mit viel Mühe endlich ins Segel gezogen haben, ist er auch schnell an Deck geliftet. Das gelingt wieder mit der Rettungstalje (als Verlängerung der Dirk). Allerdings muss die Talje direkt ans Bergesegel angeschlagen sein, damit man mit der Talje arbeiten kann und nicht mit der Winsch. So bleibt auch der Sichtkontakt erhalten - links.

Eine Alternative zum Bergesegel wäre das Bergenetz, aber auch das wird gern vom Winde verweht. Vorteil, der Außenbordskamerad kommt nicht gerollt an Deck, sondern kann auch über die Reling geliftet werden.

Für Crew und Skipper war das jedenfalls ein lehr- und hilfreiches Manöver. Wir gehen davon aus, dass diese Ausrüstung auf jeder Yacht vorhanden ist, bzw. sein muss. Weiter geht's nach Burgstaaken ... aber was ist denn das? Seit wann gibt es vor der Brücke eine Tonne 4? Seit wann unter der Brücke anstelle der gelben nun Fahrwassertonnen?



Auch hinter der Sundbrücke sind alle Tonnen nicht nur neu, sondern entsprechend neu durch nummeriert. Das wird spannend, wenn sich die Crew nachher auf das bisher dunkelste Kapitel ihrer Segelkarriere vorbereitet (oben), eine Nachtfahrt ohne Plotter, allein die befeuerten Tonnen, Sektoren- und Richtfeuer geben den Kurs an - wenn man ihn denn

findet, wie z.B. mit der Richtfeuerlinie und dem Sektorenfeuer achteraus, wenn du Burgstaaken verlässt und das Feuer Burgstaaken richtig interpretierst.



Diese Crew kann das jedenfalls und steuert die "Kalami Star" sicher durch die zunächst stockfinstere Nacht. Zu allem Unglück kommt der Mond als Beleuchter dazu und hilft kräftig mit. Über dieses unverhoffte Bündnis freut sich die inzwischen hoch qualifizierte Besatzung natürlich sehr, aber da haben die sich geschnitten. Die können einfach nicht wissen, dass ich dafür gesorgt habe, dass die Richtfeuerlinie in den Yachthafen außer Funktion ist und, logisch, an dieser Stelle wird es noch einmal richtig spannend. Na gut, wird eben langsamer gefahren, entscheidet die Navigation und dann sind wir um 0155 nach heute 35 sm (Gesamt 203) sicher zurück an Steg 5/108.

Der Rest ist schnell erzählt. Ein paar alkoholische Reste warten auf einen Behälterwechsel. Das Schrankfach mit Chips und Nüssen wird wieder entdeckt und schon ist die Party im Gange. Zwar wird aus guten Grund "In die Koje geh'n wir nicht, auf der "Kalami Star" brennt noch Licht", nicht gesungen, denn um drei träumen längst alle vom nächsten Törn. Doch als sich die Frühaufsteher bereits um 0700 nicht mehr zurück halten können, gibt's eine gepfefferte Morgenandacht vom Skipper, der mit deutlichen Worten an die ihm zustehende Ruhezeit als Busfahrer erinnert. Zur gerechten Strafe muss die Crew wenig später beim Reinschiff an und unter Deck beweisen, dass sie haushaltstechnisch inzwischen auch den Feudel beherrscht. Mit dem Reinschiff ist dieser Törn offiziell beendet. Damit schließe ich dieses Logbuch, bedanke mich bei der Crew für die vielen Fotos und für euer Interesse.



Ralf