

25. Mai - 01. Juni: Mit Ungläubigen unterwegs

Sonntag, 25. Mai, Heiligenhafen



Komisch, da schwören sie alle Stein und Bein, dass sie absolut urlaubsreif sind, doch beim Blick in die Kamera merkte ich davon nichts. Ein entspanntes Lächeln ist scheinbar alles, was der Stress übrig gelassen hat. Oder ist das schon Bordfeeling, die Freude, dass es endlich losgeht? Vielleicht. Dabei wundere ich mich schon seit langem, dass es noch Leute gibt, die mit mir segeln wollen. Wie z.B. Ingrid und Hans (von links nach rechts) die im letzten Jahr hier an Bord eine erfolgreiche SKS-Prüfung hingelegt haben. Dann Manuela, die von einem ehemaligen Crewmitglied gehört hat, dass man hier an Bord angeblich was lernen könne, dabei kann sie doch schon fast alles. Klaus hat im www nach guten Skippern gesucht und ist da ... auf mich gestoßen? Ehrlich, ich schwöre, dass ich kein Geld an google zahle und bin selbst erstaunt, als ich nach mir google. Da haste schnell einen Genieverdacht gegen dich selbst!



Das Lächeln vergeht der Crew ziemlich schnell, als sie feststellen müssen, dass man hier weder umfangreiches Urlaubsgepäck unterbringen, noch einen Hackenporsche einparken kann. Doch als Einkauf und Klamotten endlich verstaut und das Essen in "Weinigels Fährhaus" auf der Back steht, spätestens da sollte doch der Urlaub beginnen ... sollte, wenn nicht der Skipper mit seiner endlosen Sicherheitseinweisung den Bordfrieden stören würde. Als das letzte Crewmitglied eingeschlafen ist, hatter endlich ein Einsehen und gibt den Rotwein zum Sundowner frei. Wir räkeln uns bei 21° und Null Wind im gepolsterten Cockpit (oben) und da kommt der natürlich besonders lecker rüber. Offenbar nicht für alle, die ersten Tiefenentspannten schwächeln bereits und verziehen sich in die Koje. Gute Nacht.

Montag, 26. Mai, Heiligenhafen - Spodsbjerg

Nach dem Frühstück "entsorge" ich wie immer den Kaffeesud außenbords. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass Generationen von Seglern einen gewissen Neptunkult huldigen, indem sie, um N. gnädig zu stimmen, literweise alkoholische Getränke über Bord kippen. Von der Geldverbrennung abgesehen, sorgt das nicht nur für eine zunehmende Alkoholisierung der Ostsee, sondern führt auch zur massenhaften Verbreitung des hochgiftigen Fuselfisches.

Darüber hinaus haben die Unwissenden keinen Schimmer, dass sich N. in keinster Weise für ihr persönliches Schicksal interessiert. Der zieht gnadenlos sein Ding durch. Leider war ich jahrelang selbst diesem Irrglauben verfallen, bis ich merkte, dass ich immer mehr und immer weiter Lehrgeld zahlen musste. N. betreibt bekanntermaßen ein Schneeballsystem mit mafiösen Strukturen, dass weiß doch inzwischen jeder. Erst der kleine (oder große) bunte Fisch hat mich wieder auf Kurs gebracht und inzwischen bin ich fest davon überzeugt, auch den Ungläubigen hier an Bord kann geholfen werden.

Mein Freund und Beschützer ist der Mokkafisch. Der kann ganz klein oder riesengroß sein. Der Mokkafisch versteht mich und ich verstehe seine Sprache. Er kann Wind und See beruhigen, er kann aber auch ganz anders, jedenfalls wenn er schlechten oder gar keinen Kaffee bekommt. Seitdem das klar ist, gibt es an Bord der "Kalami Star" nur noch die in einer Siebstampelkanne veredelte beste Bohne. Den Kaffeesatz in kleinen Dosen über Bord und der Mokkafisch könnte zum ziemlich besten Freund werden. Könnte, wenn ich nicht ein paar Ungläubige an Bord hätte, die immer noch auf den ausgebufften N. reinfallen und allerbesten Sherry mit Sprüchen für eine gute Fahrt außenbords verklappen. An dieser Stelle bleibt mir keine andere Wahl, als massiv einzuschreiten. Wir werden noch sehen, wie und wohin unsere Reise gehen wird. Auf jeden Fall habe ich einen neuen job - Missionar!

Westliche Ostsee: Nordost 2, zunehmend 4, See 0,5 bis 1 Meter.

Um 1000 legen wir an Steg 5 ab. Wir drehen eine Runde durch den Hafen und dabei ziehe ich die Daumenschrauben immer enger, treibe die Ungläubigen in immer engere Boxengassen. Wenden auf engem Raum heißt die kleine Prüfung, doch die Bande kommt damit überraschend gut klar. Danach nehmen wir Kurs auf Spodsbjerg. Doch als sich alle gemütlich eingerichtet haben, geht plötzlich die Boje über Bord. Damit haben die natürlich nicht gerechnet und jetzt alle Hände voll zu tun.



Na gut, auch diese kleine Prüfung gelingt halbwegs, doch beim schnellen Palstek (Foto oben) gibt es neben großer Verzweiflung auch eine Ausfallquote von 75 %. Hier gibt es noch Entwicklungsbedarf und für den Missionar ein großes Feld zu beackern.

Zurück an Bord. Wir segeln auf Halbwindkurs über den Flügger Sand, haben überraschend wenig Berufsschiffahrt auf dem Kiel-Ostsee-Weg und vor Lolland schwächelt plötzlich der Wind, der eigentlich zunehmen wollte. Wenig später meldet sich der Wind zurück, blöderweise aus Nord. Da wollen wir doch hin! Wir beginnen zu kreuzen. Klar zur Wende? Is klar! Re! Immer wieder, immer wieder.



Wir kreuzen uns über den Tiefwasserweg nordwärts und gegen 1700 passiert uns die "Color Magic" (Foto Vorseite) auf ihrem Weg nach Oslo.



Danach immer wieder kleine Angelboote und vor dem Strand Stellnetze. Bis Spodsbjerg ist es nicht mehr weit und gerade auf den letzten Meilen liegen wir ganz schön auf der Backe - oben. Dann bergen wir kurz vor Spodsbjerg die Segel und Klaus steuert uns sicher in den Hafen. Um 1820 sind wir nach 48 sm fest in Spodsbjerg.



Das muss natürlich mit einem Anlegebier gefeiert werden - und wie ich beobachten konnte, geht kein Tropfen davon aus vermeintlicher Dankbarkeit N. gegenüber außenbords. Offenbar stellen sich erste missionarische Erfolge ein.

Nachdem wir den Törn reflektiert haben schnappt sich Manuela den Hilfskoch Klaus und die beiden machen sich an das Abendessen. Manuela hat schon zuhause Labskaus vorbereitet, das nur noch aufgewärmt und mit Spiegeleiern angereichert werden muss. Ganz großes Kino, das nur noch vom Anleger einer X-Yacht getoppt werden konnte. Die Crew hatte beinahe schon auf See die Fender draußen, blieb zwischen den Pfählen hängen und schlug logischerweise hinter denselben quer. Ein kleines bisschen Schadenfreude an Bord der "Kalami Star", aber wer ins Kino geht, der wird auch irgendwann liefern.

Dienstag, 27. Mai, Spodsbjerg - Bagenkop

Belte und Sund: Ost bis Nordost um 4, zunehmend 6 bis 7, See bis 2 Meter.
Starkwind- und Sturmwarnung

Der Seewetterbericht klingt nicht so lustig und der Blick nach draußen schon gar nicht. Wir haben bereits im Hafen glatte 6 Bft. aus Nordost. Wir überlegen lange, ob wir uns gegen den Nordost durchschlagen wollen und entscheiden uns für die entspanntere Variante um Langelands Downsklint (Südspitze). Statt Lohals und Lundeborg geht es eben "nur" nach Bagenkop.

Wir legen "wie auf Schienen" ab. Damit wir den kräftigen Seitenwind überlisten können, haben wir eine Vor- und eine Achterleine um die Luv-Sorgleine gelegt. Wie auf Schienen zieht uns die Maschine aus der Box und dann manövriert uns Klaus in Rückwärtsfahrt aus der Gasse. Draußen setzen wir nur die gereifte Genua und sind allein damit schnell mit 6,5 bis 7 Knoten Fahrt unterwegs. Raumschotfahrt, Wahnsinn. Ab und zu hebt uns eine Welle aus und wir liegen kurzzeitig kräftig auf der Backe, aber nach und nach stabilisiert sich die Fahrt.



Wir hangeln uns Langelands Küste südwärts. Der Wind hat um die 30 Knoten auf der Logge und die Welle klettert immer wieder an die 2 m Marke. Mit der "Südroute" sind wir also gut bedient, wenn nicht der Wind diese verdammte Kälte mitgebracht hätte. Der Nordost kriecht unter den Segelklamotten so langsam immer höher. Sogar mit wärmenden Decken wird im Cockpit ausgeholfen, wie beim Kurbetrieb. Klar wird deshalb am Ruder ständig gewechselt, diesen Kurs soll jede/r mal gefahren haben.



Auch andere "Fahrzeuge" haben sich für die coole Südroute entschieden. Die "Marie Maersk" zählt mit 194.000 tons zu den größten Containerriesen der Welt. 400 m lang und 60 m breit ist dieser Wahnsinn, unterwegs von Bremerhaven nach Gdansk.



Dann endlich Keldsnor (oben) und damit sind wir nah am Wendepunkt unserer heutigen Reise. Übrigens kannst du auf beiden Fotos den Seegang ganz gut erkennen - den haben wir wohl ganz gut getroffen.

Bagenkop kommt in Sicht, ich nenne es verkürzt auch gern Bankog. Hans übernimmt das Ruder und gibt uns im Vorhafen für das Vorbereiten von Leinen und Fender ausreichend Zeit. Doch selbst durch den Vorhafen fegen 6 Bft.! Wir haben uns zwar für die hinterste Ecke entschieden, aber im Hafen ist richtig Betrieb. Lauter Yachten mit Clubstander liegen beinahe in der hintersten Ecke. Ach, und da liegt ja die "Mercy" meines Freundes Uli aus Hamburg. Mit dem Nebelhorn wird schnell der "Funkkontakt" hergestellt und damit auch zur Weißen Flotte, also zu den Altvorderen des Yachtclub Kattegat aus Lübeck. Die Dschunxx feiern das 10jährige Jubiläum ihrer Rentnertörns. Wir gratulieren natürlich herzlich und bedanken uns für die tatkräftige Hilfe für unser, sagen wir mal, nicht so ganz gelungenes Anlegemanöver. Ein besonderes Dankeschön auch noch an den Kommodore für den Nachweis gelungener Seemannschaft an der Klampe. Auf dem Foto unten die Weiße Flotte auf der Lügenbank im Yachthafen von Bankog.



Ich habe ja schon gestern Abend geschrieben, wer ins Hafenkino geht, der muss irgendwann auch liefern. Das haben wir soeben erledigt und können es sogar noch unter der Rubrik "Lernen" abheften. Damit ist das Thema durch und wir sind nach 29 sm (Gesamt 77) um 1530 fest in Bankog.



Wir klaren auf, bunkern Wasser und dann geht Smutje Ingrid mit ihrem Kochsmaat an den Kartoffelauflauf. Großartig allein schon, dass der Auflauf richtig heiß ist. Es ist inzwischen so lausig kalt, da schmeckt ein super zubereiteter heißer Auflauf gleich doppelt so gut.



Trotzdem geht es noch einmal zu "Bagenkop Rund" raus an die frische Luft. Hier oben der Blick von der Abbruchkante Richtung Downsklint. Weiter durch das kleine Fischerdorf bis rüber zur Kirche. Danach zurück an Bord. Der Skipper kramt ein paar Sicherheitsvideos aus seiner Mediathek und danach segeln wir mit der "Fellow" Einhand von Holland bis

Brunsbüttel. Beinahe hätte ich es vergessen: Die Heizung, seit einigen Wochen außer Betrieb, muss erstmals wieder für angenehme Temperaturen sorgen.

Mittwoch, 28. Mai, Bagenkop - Fåborg

Belte und Sund: Nordost bis Ost 5 bis 6, etwas abnehmend, See bis 2 Meter. Starkwind- und Sturmwarnung

Beim morgendlichen Briefing entscheiden wir uns für Svendborg als Tagesziel, wohlwissend, dass wir uns dabei ein paar Meilen gegen den Starkwind durchkämpfen müssen. Kurz vor dem Ablegen kommen die Dschunxx vom Yachtclub Kattegat vorbei und wünschen einen guten Törn. Wir legen auf unorthodoxe Weise ab, indem wir landseitig die Yacht aus der Box ziehen. Als die "Kalami Star" frei von der Box ist steigt zuerst die Vorschiffscrew über und während der Wind den Bug bereits wegdreht, wird die Achterleine mit dem "letzten Mann" übernommen.

Im Vorhafen setzen wir Groß und Genua zu 50 %, fallen ab und nehmen Kurs auf Marstal. Draußen kommen wir immer mehr aus der Landabdeckung und sind bald wieder (wie bereits gestern) bei 30 Knoten Wind. Die Yacht luvt gelegentlich an, ein Zeichen für zu viel Tuch - oder liegt es vielleicht doch an dem berüchtigten Lindwurm, von dem an dieser Stelle schon öfter die Rede war? Egal, wir nehmen das Groß weg und segeln fortan entspannter auf die Ansteuerungstonne zu.

Noch etwas passiert: Als wir den kräftigen Wind spüren und eine Idee bekommen, was es bedeutet, heute gegen 6 - 7 Bft. zu segeln, entscheiden wir uns für Fåborg als neues Ziel.



In Marstal (oben) wollen wir uns die "Bellavista" ansehen, schenken uns aber bei 7 Bft. von der Seite ein Anlegemanöver. Viel spannender wird dann auch die Navigation durch die Rinne Richtung Drejø. Die Crew hat alle Hände voll zu tun, uns sicher durch das Fahrwasser zu navigieren.



Nur zur Erinnerung: Heute ist der 28. Mai und in drei Wochen Sommeranfang. Allerdings messen wir knappe 10°, die sich bei 6 bis 7 Bft. wie 5° anfühlen. Die Crew ist im Herzen der

so genannten Dänischen Südsee in die lange Unterwäsche gestiegen - und friert. Im letzten Jahr bin ich nach Spitzbergen gesegelt, dort hatten wir in der Regel höhere Temperaturen. Von wegen Südsee, was für eine Vokabel für dieses Eismeer. Nebenbei passieren wir Birkholm, Drejø und dann lassen wir Avernakø an Steuerbord. Wir segeln auf der 5 m Linie, sichten endlich die rote Tonne und halten direkt auf Fåborg zu. Wie schön, dass uns die Lyø- und Avernakøfähren den Weg nach Fåborg zeigen.

Um 1610 machen wir nach 37 sm (Gesamt 114) in Fåborg fest ... und legen gleich wieder ab. Jede/r will schließlich mal anlegen, aber nicht bevor wir die Rückwärtsfahrt und alle so was gelernt haben. Also rein in die engen Gassen, wieder raus und dann ist um 1800 endlich Schluss mit Lustig, Feierabend.



Pünktlich um 1800 startet die Mittwochsregatta des benachbarten Segelclubs. Manuela hat dieses stimmungsvolle Foto geschossen. Wollten wir heute nicht Fisch essen? Schon, aber der Fischladen hat seit 1600 zu. Die klassischen Nudeln mit Tomatensauce werden improvisiert und vorneweg gibt's für jeden gefühlt mindestens 1 kg!!! Tomaten mit Mozzarella. Merkwürdig, ich esse doch sonst nie frische Tomaten, aber diese schmecken wie verrückt. Habe ich mein Tomatentrauma überwunden?



Der Däne an sich ist so was von verrückt nach alten Autos, das ist in Fåborg nicht anders. Direkt bei uns am Steg versammeln sich rund 20 Oldtimer, ich meine die Autos ...



Hier oben das neue Hafenfreibad direkt am Fährhafen und direkt in der Ostsee - Wassertemperatur heute, am 29. Mai, 12,5°! Immerhin wärmer als die Luft. Verlockend ist das

dennoch nicht. Wir stellen aber einvernehmlich fest, dass das, was wir da oben sehen die Sonne ist und der kräftige Wind langsam nachlässt. "Dem Mokkafisch sei Dank", höre ich von Teilen der Crew. Also drehen wir noch eine wettertechnisch hoffnungsvolle Runde durch die Altstadt und dann reicht es auch für heute. Gute Nacht.



Donnerstag, 29. Mai, Fåborg - Svendborg

Belte und Sund: Nordost bis Nord 3 bis 4, nordwestdrehend, See 0,5 Meter.

Wenn heute Abend die Sonne untergeht, wirst Du, Klaus, zum ersten Mal in Deinem Leben allein rückwärts angelegt haben. Der ungläubige Klaus, schaut mich noch ungläubiger an, "... aber nur, wenn Du dabei bist!" "Nein, das wirst Du ganz allein und ohne meine Hilfe machen. Ich werde nicht an Bord sein". Der Ungläubige grummelt in seinen nicht vorhandenen Bart und wird auf merkwürdige Weise still. Klingt auch mal ganz gut.

Noch was ist heute anders. Bevor sich Klaus auf die Socken in die Bageri machen kann, sind die Brötchen bereits an Bord. Manuela ist ihm zuvor gekommen, während die Dschunxx noch mit "der Karte" duschen. Es wird wieder mal ein herrliches Frühstück. Danach das tägliche Briefing und um 1015 legt Ingrid in Fåborg ab, wir setzen noch im Hafen die Segel und sind schnell auf Svendborgkurs. Wunderbares Segelwetter erwartet uns draußen, nur 10°wärmer könnte es sein, ansonsten blauer Himmel Sonnenschein. Wir segeln auf einem Amwindkurs, liegen kräftig auf der Backe und dann muss der Skipper pinkeln. "Klar zum Beidrehen und Beiliegen!" "Is klar, aber das hab' ich noch nie gemacht!" "Re!" Wenig später, "... und, hat es Dir geschadet?" "Nee, war prima!"

Prima gestaltet sich auch unser Besuch auf Skarø. Die kleine, bis zu 9 m hohe Insel ist noch immer ein weißer Fleck auf des Skippers Seekarte. Also rein in den kleinen Hafen ... und dann sind die Pfähle so weit auseinander, dass wir einen zweiten Anlauf benötigen. Kein Problem, nur aus Fehlern lernen wir. Noch was? Ja, bei jedem Anlegemanöver muss der Bootshaken bereit gehalten werden. Machen wir nächstes Mal besser, versprochen.



Der Yachthafen ist ausgezeichnet und ganz sicher kein Geheimtipp. Für Yachten mit 2 m Tiefgang ist der Hafen kein Problem. Die sanitären Anlagen sind nagelneu und erst seit zwei

Wochen in Betrieb. Für 500.000 € hat man diesen Bereich völlig neu gebaut, prima. Besser geht es wirklich nicht. Zur Insel: Skarø bedeutet "trockenes Land am Rande der Fahrrinne". Hier lebten bereits in der Steinzeit Menschen. Später bewaldete die Insel und diente den Königen als Jagd. Im Hochmittelalter (13. Jh.) wurde die Insel besiedelt. Die Bewohner lebten von Landwirtschaft und etwas Fischerei.



Das Dorf liegt mitten auf der Insel und war mit jeweils eigenem Dorfteich und Anger zweigeteilt. Um die vorletzte Jahrhundertwende betrug die Einwohnerzahl etwa 200. Heute sind auf Skarø noch 40 Menschen fest ansässig. Skarø gehört wie Birkholm und Hjortø zur Kirchengemeinde Drejø. Die Insel wird mehrmals täglich von der Fähre Svendborg - Skarø - Drejø angelaufen - so der Inselprospekt.



Weil Skarø in meinen Logbüchern bisher noch nie aufgetaucht ist, hier ein paar Bilder. Die Kapelle (oben) wurde erst 1900 gebaut. Bis dahin mussten die Inselbewohner noch mit dem Boot zur Kirche nach Drejø.



Rund um den Ortskern eine handvoll reetgedeckte Häuser am Dorfteich. Achton Friis und Johannes Larsen besuchten Skarø 1921: In ihrem dänischen Klassiker "De danskes Øer" beschreiben sie die Insel: "Zwischen den Deichen und dem Meer ist das Ufer übersät mit Findlingen aller Größen und Farben, der Sand zwischen ihnen ist mit einer Fülle von Blumen bewachsen. Alle diese kräftig leuchtenden gelben Farben wirken prachtvoll gegen die grauen Findlingsmassen".



Natürlich gibt es auf Skarø ein gastronomisches Angebot. In der ehemaligen Schule ist ein Kaufmann und eine Pølsebude und im Sommer hat das Café "Tante Sofie" geöffnet.



Um 1420 legen wir von Skarø ab und kreuzen den Svendborgsund hoch. Vor den Untiefentonnen begegnen uns plötzlich Fähre, Schlepper, Sportboote und dann kommt noch eine Fähre von achtern auf.



Genug Verkehr also und weil der Wind langsam einschläft, bergen wir die Segel und motoren weiter durch den herrlichen Sund. Dann beginnt Klaus' große Generalprobe: Allein in Rückwärtsfahrt anlegen, damit wir (mal wieder) kostenlos Wasser bunkern können. Na gut, dieser Anleger gelingt noch etwas holperig, aber im Yachthafen von Svendborg legt uns Klaus mit Darmstädter Steuermannspräzision um 1645, nach 23 sm (Gesamt 137), so sicher an den Steg, dass es Beifall auf offener Szene gibt. Ich könnte jetzt natürlich "meine Schule" schreiben, aber das stimmt natürlich nicht, Klaus hat wirklich ein Händchen für die Yacht.





Die Crew ist hungrig und freut sich schon stundenlang auf Bendiksens Fiskehuset, aber heute ist offenbar auch in Dänemark Himmelfahrt und deshalb hat der Feinkost Fischladen geschlossen. Nur der kleine Imbiss ist geöffnet und der wird zu einer großen Enttäuschung. Paniertes Seelachsfilet mit ohne Seelachs aber mit Remoulade, Schwarzbrot und Zitrone. Irgendwie schmeckt es sogar nach Fisch, ach, vergiss es einfach!

Den Abend verbringen wir bei Rotwein, Petroleumlicht und Dönekens in der Kuchenbude. Das ist eigentlich nicht mehr zu toppen. Gute Nacht.

Freitag, 30. Mai, Svendborg - Heiligenhafen

Vor dem Frühstück ein paar herzliche Grüße an Lotti, die nicht nur ihren Sohn Klaus, sondern gleich die ganze Crew mit selbst gekochter Marmelade versorgt hat. Wenn also immer wieder von einem großartigen Frühstück die Rede ist, dann vor allen Dingen dank Lotti.

Belte und Sund: Nordwest bis West 3 bis 4, See 0,5 Meter.

Bevor wir wirklich ablegen will die Crew noch auf die Spielwiese. Heute ist es dann so weit, dass auch die Ungläubigen neuen Glauben und Kraft finden weil sie endlich allein und ohne fremde Hilfe anlegen können.



Vorneweg wird im Yachthafen von Svendborg in die Vor- und Achterspring eingedampft, werden Leinen und Fender gequält und rückwärts gefahren.



Wenig später ist die Crew ohne Skipper zum Anlegen unterwegs - der dokumentiert die Manöver lieber mit der Kamera. Dabei ist die "Duck" eine große Hilfe, weil weder Klampen noch Poller zur Verfügung stehen. Anschließend verlassen wir Svendborg und gehen zunächst wieder auf Immobiliensuche im Svendborgsund.



Es ist immer wieder schön, dieses Revier zu segeln. Der Skipper sagt, das ist sein Haus.



In Rudkøbing (unter der Brücke) wird wieder angelegt, aber hier ist vorläufig auch der Segelspaß zu Ende. Von wegen, Nordwest bis West 3 bis 4, wir messen Südwest 5 - 6 und müssen die Rinne bis Strynø motoren - wir bekommen den Wind genau auf die Nase. Ab Strynø Lysthadehavn die Segel wieder raus, weiter hoch am Wind bis zur Südtonne.



Eine kleine Regatta entwickelt sich zwischen der "C'est la Vie" von Jörn (Steg 3), einer neuen unbekanntenen Dufour und uns. Wir geben alles ... und werden Vorletzte. Die Dufour nimmt schon weit vor der Ansteuerungstonne die Segel runter - wir erklären sie zu den Loosern. Jörn (rechts) kann mit der kleinen 820er Bavaria erstaunlich viel Höhe segeln, aber da läuft bestimmt die Maschine mit - oder?

Dann die spektakuläre Passage von Marstal - Foto nächste Seite. Während unserer Vorbeifahrt zählen wir bestimmt 40 Yachten, die den Hafen nahezu überfallen, viele mehr sind schon drin. So was habe ich wirklich noch nie gesehen. Sind das alles Teilnehmer einer Regatta? Die scheinen alle von der Schlei zu kommen. Als die Marstal-Ansteuerungstonne achteraus liegt sind wir beinahe wieder allein unterwegs.



Es ist 1530 und weil es jetzt mit gerefften Segeln unglaublich gut läuft, entscheiden wir uns statt nach Bankog, gleich nach Heiligenhafen abzulaufen. In fünf Stunden wären wir da.



Um 1630 haben wir bereits Keldsnor an Backbord, dann passiert uns die "Saga Sapphire", doch eine Stunde später schwächelt der Wind, der inzwischen raum einfällt. Der Blister wird ausgepackt und, als hätte der Wind nur darauf gewartet, dreht er auf Halbwind und nimmt wieder auf 22 Knoten zu. Für den Blister nicht zu viel, in jedem Fall aber zu hoch - Foto.



Es gibt viel Arbeit für die Crew. Wir nehmen das Groß weg und lassen uns von 60 qm ziehen. Der Speed geht auf 8,5 Knoten hoch, doch es wird der Ritt auf der Rasierklinge. Nach mehreren Sonnenschüssen geben wir auf, der Blister verschwindet in der Backskiste und die Standardsegel müssen wieder an die Arbeit.

Längst haben wir den Kiel-Ostseeweg hinter uns und steuern den Radarturm oberhalb von Heiligenhafen an. Um 1930 haben wir Flüge querab, noch 45 Minuten bis Heiligenhafen Ost. Um kurz vor neun sind wir nach 61 sm (Gesamt 198) fest.



Zur Ehrenrettung von Bendiksen Fiskehandel sei gesagt, dass am späten Abend excellenter Räucherfisch auf die Back kommt, lecker. Mag sein, dass da auch ein Schlafmittel drin ist, jedenfalls habe ich gleich danach wie ein Stein geschlafen.

Samstag, 31. Mai, Hafenkino Heiligenhafen?

Küstenseewetterbericht Flensburg bis Fehmarn: West 4, strichweise 5.

Ja, es gibt viel zu sehen heute. Wir "spielen" An- und Ablegen, mal mit dem Wind von der Seite, von vorn oder von hinten. Wir brechen manche Manöver ab und bedanken uns bei jedem Fehler, besser kannste einfach nicht lernen. Das scheinbar schwierigste Manöver, rückwärts in die Box, erweist sich als einfachstes Anlegen. Und dann liegen wir quer vor den Pfählen, wie sind wir da nur hin gekommen? Auf jeden Fall kannst Dich aus solchen Situationen durch Eindampfen in die Vor- oder Achterspring selbst befreien. Als wir noch bei der Tanke festmachen wollen, hat die bereits geschlossen. Da müssen wir leider morgen wieder kommen.



Am Nachmittag wird endlich wieder gesegelt. Wir segeln Kreise, erinnern uns an längst verschollene Kommandos und wenig später "rutschen" wir rüber nach Burgstaaken. Hier geht die Boje über Bord und wer geglaubt hat, dass wir die Boje einfach so wieder rausholen, der hat sich getäuscht. Es geht nämlich noch einfacher: Wir segeln das "Hamburger Manöver" und alle, wirklich die komplette Crew, erwischt die Boje auf Anhieb. Jede/r segelt sofort einen zweiten Versuch und auch der gelingt problemlos. Danach Quickstop! Das klappt zwar nicht sofort, aber immerhin sind 7 von 10 Versuchen erfolgreich. Riesig für Einsteiger und dennoch: Diese Manöver kannst du segeln, wenn du einen Maschinenschaden hast, ansonsten Finger weg von solchen Kunststücken. Im Ernstfall Segel runter, Maschine an.

Noch etwas, auch wenn es auf dem Foto oben nicht so aussieht. Wir segeln das Hamburger- und das Quickstopmanöver bei 25 - 32 Knoten, also bei 6 bis 7 Windstärken. Man kann der Crew nur gratulieren.



Dann rein nach Burgstaaken und als letztes ungewöhnliches Anlegemanöver gehen wir ins "Päckchen". Auch das kommt nicht alle Tage vor, aber es ist nirgendwo wirklich Platz und da

wir nicht über Nacht bleiben wollen, lässt uns der (kommunale) Hafenmeister kostenlos an der "Kehrheim" festmachen. Vielen Dank.



Gegen 2130 dann ein Hafenkino das man sich nicht wirklich wünscht. Ein Segler hatte offenbar eine Havarie und wird vom Tochterboot des Rettungskreuzers "Bremen" in den Hafen geschleppt. Später pickt die "Bremen" das Tochterboot "Vegesack" wieder auf.



Bevor wir in die Nacht ablegen, bereiten Manuela und Klaus den Törn durch die Dunkelheit vor. Wie war das noch mit Kennung, Richtfeuerlinie und überhaupt? Eine gute Vorbereitung ist jedenfalls alles und wir sind gespannt, wie sich die Theorie in die Praxis umsetzen lässt.

Mit der Richtfeuerlinie achteraus lässt es sich schon mal ganz gut an, aber das anschließende Sektorenfeuer ist anfangs nur schwer auszumachen. Und was ist das bei Burgstaaken 1? Sind das ein oder zwei Fahrzeuge? Scheinwerfer leuchten über das Wasser, was ist da los?

Es sind drei Fahrzeuge: Wieder ist der Rettungskreuzer "Bremen" im Einsatz und das kleine Tochterboot "Vegesack" hat noch einen Segler mit Ziel Burgstaaken am Haken. Hochkonjunktur für die Seenotretter - wie wir später erfahren, hatten beide Segler Maschinenschaden. Zurück zu unserem kleinen Nachttörn, der von da an ohne jede Komplikation verläuft - sehen wir mal davon ab, dass die Richtfeuerlinie auf den Yachthafen inzwischen in der vierten Woche außer Betrieb ist. Um 0135 sind wir nach insgesamt 32 sm (Gesamt 230) wieder fest an Steg 5. Eine kurze Reflektion und ein vierteile Rotwein helfen uns in die Kojen.

Sonntag, 01. Juni, Reinschiff und Heimreise

Reinschiff läuft mit dieser Crew wie geschmiert, wie eigentlich der ganze Törn. Schnell noch rüber zur Tanke, Kuchenbude aufgebaut und natürlich gibt es noch ein Abschiedsfoto für die Crew. Das will ich auch hier niemandem vorenthalten.



Seebeine haben sie jetzt alle und natürlich gibt es heute, wie nach jedem Törn, die Verabredung zum Klassentreffen im März in Hannover (Segelkinopremiere). Noch was: Ungläubig ist inzwischen keiner mehr und mit dieser Dokumentation kann ich mich endlich von meiner missionarischen Tätigkeit verabschieden.

Vielen Dank für die schönen Fotos und ein großes Dankeschön an die Crew.



Heiligenhafen, 01. Juni 14

Ralf

Zwei Tage später: Es ist einfach nur schön, wenn sich Mitsegler nach dem Törn bedanken. Weil der zu Törnbeginn noch ungläubige Klaus auf einer Veröffentlichung besteht, will ich dem nicht im Wege stehen:

DANKE Ralf!

Mit drei weiteren Mitseglern war ich Ende Mai 2014 für eine Woche mit Skipper Ralf Uka auf seiner Eigneryacht „Kalami Star“ (Bavaria 37) und nahm an einem Trainingstörn teil. Und es war schön, richtig toll. Als relativ unerfahrener „Yachty“ ohne SKS-Schein, aber als Jollensegler hatte ich einige Erwartungen daran und die wurden mehr als erfüllt.

Eine Woche nur das schönste Sonnenwetter - ich glaube, das haben wir dem Mokkafisch zu verdanken. Auch hatte es der Wind mit 4-6 Windstärken, in Böen auch mal stürmisch, gut mit uns gemeint. Ideale Voraussetzungen für einen seglerisch anspruchsvollen Törn. Der führte uns nach einigen Runden im Yachthafen von Heiligenhafen in die dänische Südsee.

Der tägliche Tagesablauf begann mit einer Dusche und danach ein gemütliches Frühstück mit frischen Brötchen, daraufhin die Besprechung des Tagesablaufes und kurz nach Zehn das Auslaufen aus dem Hafen. Dann einige Stunden segeln in einem wunderschönen, aber anspruchsvollen Revier mit vielen Tonnen, Untiefen, Berufsschiffen, Fahrrinnen und anderen „störenden Hindernissen“. In Zweiergruppen (vier Augen sehen bekanntlich mehr als zwei) wurde eigenverantwortlich navigiert und dabei das Logbuch geführt. Immer unter den wachsamen Blicken und der unaufdringlichen Kontrolle von Ralf. Durch die kleine Truppe war man zudem immer wieder am Ruder. Irgendwie war fast immer was zu tun, so dass nie lange Weile aufkommen konnte. Bücher mitbringen – umsonst.

Im weiteren Verlauf des Tages wurden Häfen auf den Inseln angefahren und dabei abwechselnd das Anlegen, Ablegen, Rückwärtsfahren usw. geübt. Ein Landgang zu den schönsten Punkten war manchmal ebenfalls dabei. Spätestens der allabendlich neu anzulaufende Ort mit dem Hafen wurde im gemeinsamen Rundgang erkundet und dabei das ein oder andere Erlebnis zum Besten gegeben. Einige Jahre SKS-Prüfungstörns, Meilentörns und Trainings haben den ehemaligen Berufsseemann einiges erleben lassen. Die lustige Art des Erzählens machte es sehr kurzweilig. Immer wieder wurden dabei auch notwendige Erläuterungen verständlich vorgenommen.

Das Schiff wird ständig gepflegt und ist sehr gut ausgerüstet. Das fängt beim Geschirr an und endet bei der umfangreichen Sicherheitsausrüstung. Nie hatte ich ein Gefühl der Unsicherheit.

Nochmals vielen herzlichen Dank für den gelungenen Törn.

Klaus