"Comeback" 28. bis 30. September

Schon vor einer Woche war ich in Heiligenhafen, um den Stand der Dinge zu erfahren und vorweg ein paar Klamotten an Bord zu bringen. Die "Kalami Star" stand bei Holger in der Halle und machte immer noch einen trostlosen Eindruck. Natürlich hat ein Schiff keine Seele (Segelesoteriker behaupten das Gegenteil), aber ich wäre gern an Bord geblieben.

Immerhin war die Fußreling bereits ausgetauscht und der neue Bugkorb in Vorbereitung. Auf dem Foto rechts sieht man den noch nicht montierten neuen Mastfuß, die neuen Lüfter und das am Teakdeck gearbeitet wird. Der neue Mast soll am kommenden Dienstag gestellt werden, aber da ich in dieser Woche an die Amalfieküste "musste" konnte ich beim Mast-stellen leider nicht dabei sein. In Heiligenhafen bleiben oder auf den bezahlten Törn mit meiner Dokorunde in Süditalien verzichten, die Entscheidung fiel nicht ganz so leicht.

Doch dann ist es endlich so weit. Nach dem Mastbruch am 08. August bekommt die "Kalami Star" am Donnerstag, den 24.09., nach 46 Tagen endlich wieder einen Mast. Aus der Motor-wird wieder eine Segelyacht - endlich. Bernd und Marten informieren den Segler im tiefen Italien mit ihren Fotos über den Stand der Dinge (wie z.B. oben). Ganz herzlichen Dank, Dschunxxx, es kann bald wieder losgehen. Geht es auch:

Ab Montag, den 28.09., gehe ich mit meinen Berliner Freunden Burkhard und Sebastian auf Probefahrt. Als wir am Abend in der Werft an Bord gehen, ist meine Enttäuschung zunächst ziemlich groß. Warum nur, warum müssen Handwerker so viele Spuren hinterlassen? Warum kippt der wunderbar geschweißte neue Bugkorb optisch leicht nach vorn? Die Leihgenua (an der neuen wird noch genäht) hat keine Schoten, der Spibaum fehlt, die Windex im Masttopp ist verbogen, das Segelkleid und die Lazy Jacks fehlen noch (das wusste ich). Die Flaggleinen fehlen ebenfalls und statt der vereinbarten leistungsstarken DVBT-Antenne ist eine

schwächere montiert, die schwedische Minigastlandflagge passt auf eine Jolle, aber doch nicht zu unserem Kahn. Die Yacht ist segelklar, erfahre ich telefonisch beim Segelmacher. Da gibt es morgen einiges zu besprechen, doch zunächst vernaschen wir den von Sebastian vorgekochten Eintopf und freuen uns auf ein paar schöne Tage auf dem Wasser.

Dienstag, 29.09.: Heiligenhafen - Marstal

Bevor wir ablegen rutschen wir rüber zum Segelmacher und hier geht meine "Mängelliste" auf Kurs. Die Segelmachercrew ist not amused, aber der Blick auf die schräge und völlig demoralisierte Windex sorgt für Auftrieb bei der Servicecrew. Schnell ist ein Segelmacher oben im Mast, werden Flaggleinen geschoren, Genuaschoten angeschlagen und die Yacht wird langsam segelklar. Probeweise setzen wir das neue Lattengroß und ich merke, an diesen Vorgang muss ich mich noch gewöhnen. Jede Leine im Cockpit läuft jetzt durch eine andere Klemme - die müssen neu beschriftet werden. Siehste, ein Comeback ist so was wie ein Neustart. Um 1130 legen wir endlich ab:

```
Seewetter Westliche Ostsee: Nordost 3, zeitweise schwach umlaufend, See 0,5
Meter.
```

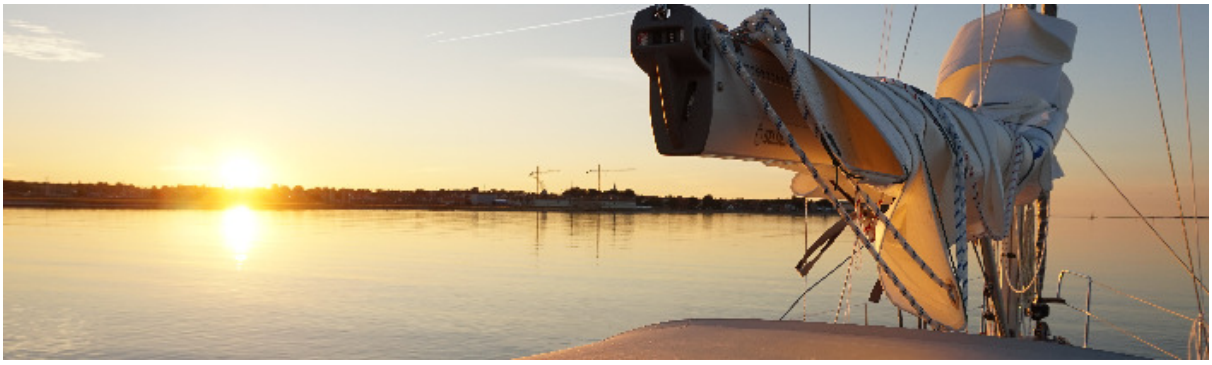
Im Fahrwasser setzen wir das neue Groß, wenig später die (Leih)Genua. Bei ziemlich wenig Wind kommen wir trotzdem gut in Fahrt. So langsam kommt bei dem herrlichen Wetter der Spaßfaktor ins Spiel. Ja, wir sind wieder da, endlich wieder auf der Ostsee. Als wir Kurs auf Marstal absetzen wird schnell klar, dass wird ein Leichtwindtörn - wenn überhaupt. Der neue Gennaker hat schon bald seinen großen Auftritt - und was für einen (links).

Die Farben des alten Blister haben uns so gut gefallen, dass auch das neue Leichtwindsegel in blau, weiß und türkis auf die Reise gehen soll. Ich bin total begeistert. Vergessen ist der aus dem Ruder gelaufene Service der Segelmacher. Die kommen am Freitag und geben mir hoffentlich den Rest. Per Mail versende ich die ersten Fotos und bin so was von zufrieden.

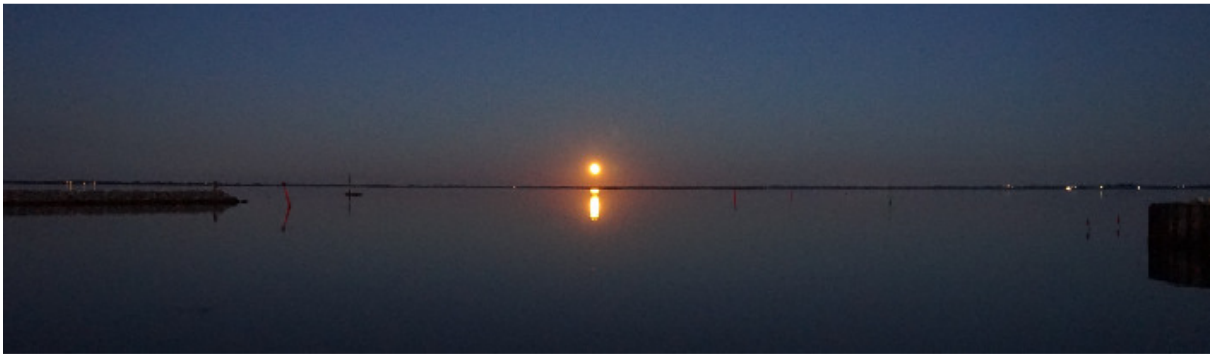
Die Crew serviert Kaffee und selbst gebackenen Pflaumenkuchen mit Schlagsahne! Was kann schöner sein? Wenn der Wind bleibt! Na gut, wenn Leichtwindsegel im Spiel sind, schwächelt der meist sowieso. Immerhin hatte der Gennaker seinen Auftritt und muss nun dem "Jockel" den Vortrieb überlassen. Drei Knoten Wind sind eben auch für ein Leichtwindsegel zu wenig, Maschine an. Wie immer passieren wir an der KO 4 den Kiel-Ostseeweg. Wir "spielen" das immer wieder spannende Spiel, geht der Frachter vor oder hinter uns durch? Da wird sogar der Peilkompass bemüht, doch die aufkommende "Color Fantasy" interessiert das herzlich wenig. Die sind morgen früh in Oslo. Langeland taucht langsam auf, aber die von mir versprochenen Schweinswale lassen sich nicht blicken. Nicht in der Westlichen Ostsee und nicht am Downsklint, Langelands Südspitze, sind die ausgestorben?.

Als wir "Bankog" querab haben packen wir den Gennaker endgültig in den Segelsack und bemühen noch einmal Groß und Genua ... ein hoffnungsloser Versuch. Die See unter dem sommerlich blaublauem Himmel inzwischen ölig glatt.

Ein Traditionssegler quält sich Richtung Bagenkop, die Sicht dabei wie gemalt, immer noch Schweinswalwetter. Burkhard hält meine Geschichten über die kleinsten Meeressäuger für ein Märchen und bezichtigt mich bereits der Spökenkiekerei bis, ja bis sich doch noch ein Außenbordskamerad überreden lässt aufzutauchen. In so einer Situation wirst du sofort vom Looser zum Star. Für mich die Chance, schnell noch die Geschichte vom Lindwurm loszuwerden, der bekanntlich hier zuhause ist, aber die nimmt mir zum Glück niemand ab.



Dann Marstal. Mit dem Sundowner tuckern wir in den alten Hafen. Hier wollen wir bleiben, doch mit den beiden Novizen fahre ich vorneweg noch eine kleine Hafenrundfahrt zum Yachthafen, bevor wir hier neben der Tanke festmachen. Ein kleiner Gaffelsegler (für Landratten: Das sind Traditionsschiffe) liegt hier noch, ansonsten viel Platz. Die Crew aus Hamburg trägt nicht nur ein teambildendes Outfit = corporate Design (auf Deutsch: alle die gleichen Klamotten mit dem eigenen Schiffslogo), sondern auch die Nase ziemlich hoch. Meinste von denen grüßt mal jemand. Erst als ich, sagen wir mal etwas lauter, "Moooiin" sage, kommt ein "Moin" zurück. "Die mit der Gaffel ham doch ein' an der Waffel", fällt mir ein alter Seglerspruch ein. Hier passt der wirklich und schon werden wir auch noch mit Wandergitarre und artgerechten Shanties gequält. Rette sich wer kann, Landgang!!!



Mag sein, dass dem Mann im Mond die Mucke gefällt. Er hört jedenfalls aufmerksam zu, als er über Langeland die Nacht beleuchtet. Beinahe vergessen: Der Havnevoged kassiert 23 € für unsere 11,50 m, die Dusche kostet 10 DKK/Pers.

Mittwoch, 30.09.: Marstal - Ærøskøbing - Bagenkop

Wieder weckt uns ein herrlicher Tag. Passend zur Jahreszeit meldet der Wetterbericht "Frühnebelfelder" und vergisst dabei den Wind. Ist sowieso keiner da ... der DWD formuliert seine optimistische Seewetterprognose so:

```
Belte und Sund: Anfangs schwach umlaufend, sonst West 3 bis 4, anfangs
Küstennebelfelder, See 0,5 Meter.
```

Wie man links sieht brauchen wir die Segel gar nicht erst anzufassen. Zum Glück mault niemand zu wenig Wind oder so, wir haben einfach fabelhaftes Sommerwetter. Als wir das "Mørke Dyb", die Rinne von Marstal rüber nach Ærøskøbing motoren, begegnet uns eine Yacht, eine! Im Hafen von Birkholm keine Gästeyacht, drüben auf Drejø - leer! Dafür machen wir wieder Schweinswalsichtungen, die ich gleich online an das Meeresmuseum Stralsund weiter gebe. Selbst dort weiß frau von unserem Mastbruch. Gleich nach der ersten Sichtung bekomme ich eine Mail von Anne: `Hallo Ralf, die Kalami Star scheint ja wieder zu segeln :-) Super! Danke für die Sichtungsmeldungen!! Liebe Grüße, Anne`

Na und meinerseits gleich mal ein Dankeschön an Sebastian, der die meisten Fotos zum Logbuch beisteuert. Nach 12 Meilen Motorfahrt sind wir um 1230 endlich fest in Ærøskøbing.

Wie oft war ich schon hier? Ich weiß es nicht mehr, aber in diesem Jahr ist es das erste Mal. Schön, wieder im vertrauten fünschen Inselmeer zu sein.

Weil auf meiner website schon so viele Fotos aus der Märchenstadt sind, diesmal nur diese beiden Bilder.

Jeder der nach Ærøskøbing kommt ist begeistert von der besonderen Atmosphäre der Märchenstadt. Meine Crew bildet da keine Ausnahme ... bis Burkhard plötzlich Hunger bekommt und so laut an Pølser denkt, dass beim Rest der Besatzung auch der Magen knurrt. Als hätte eine dänische Fee zugehört, stehen wir plötzlich vor einer Pølserbude. Das gibt's doch nich. Leider muss die Fee noch viel lernen, der Zauber ging beinahe in die Hose. In der Bude hatte es gerade einen Betriebsunfall gegeben. Ein blöder Hund hat das dicke Ende seiner Nahrungskette in der Pølserbude hinterlassen, ein Schweinehund sozusagen.

So ein Betriebsunfall sorgt natürlich für einen gewissen Stau bei der Pølserproduktion. Logisch, draußen vor der Tür steht der Hunger mit zugehaltener Nase Schlange, während drinnen die Pølser geduldig auf ihren Behälterwechsel warten. Wirklich beschissen schmecken die Risted Pølser nicht, aber zauberhaft geht anders, das muss einfach noch gesagt werden. Aus der Røgerie nehmen wir wenig später noch Räucherfisch für das Abendessen mit und um 1510 legen wir mit Ziel Bagenkop ab. Bis Marstal bleibt es bei der Motorfahrt, doch dann weht uns ein lauer Südsüdwest der Stärke 2 bis 3 entgegen.

Schnell sind die Segel oben und endlich kann ich an den Stellschrauben eines Lattengroß-segels schrauben. Der Baumniederholer wird durchgesetzt, der Unterliekstrecker geöffnet, die Liekleine und immer wieder die Schot gequält. Wir messen Zehntelknoten und registrieren jeden Windhauch. Die Yacht kommt tatsächlich leise in Fahrt. 3,5 Knoten, 4, sogar 5 Knoten segeln wir bei 8 Knoten Wind, ich fasses nich. Und dann finden wir sogar noch ein Opfer. Vielleicht eine halbe Meile vor uns segelt eine neue Bavaria 38 (ich weiß das noch genau, weil die lange vor uns aus Ærøskøbing raus sind). Kriegen wir die oder müssen wir die ziehen lassen? Das Fernglas verrät, die segeln mit Rollgroß - so wie die "Kalami Star" vor dem Mastbruch.

Das Foto oben links zeigt die "gegnerische" Yacht (die Crew ahnt ja nichts von unseren Ambitionen) weit voraus, als wir in die Regatta einsteigen. Von nun an haben wir jeden Trimmfaden im Blick, registrieren jeden Strömungsabriss und optimieren ständig unseren Speed. Langsam, ganz langsam laufen wir auf die Yacht auf. Nach einer halben Stunde haben wir die Vierercrew querab. Durch das Glas kann ich das Weiße im Auge des entsetzten Skippers sehen (Mitte). Die arme Crew segelt ein Rollgroß und die Segel stehen richtig gut. Die verstehen ihr Handwerk, doch gegen ein neues Lattengroß haben die einfach keine Chance. Zwanzig Minuten später ist der Drops gelutscht, die Yacht achteraus und kaum noch auszumachen (rechts am Bildrand).

Ich schreibe das so ausführlich, weil mir der Wechsel vom Roll- auf ein Lattengroß wie ein Geschenk vorkommt. Noch vor Wochen bin ich "die andere Yacht" gesegelt, war mit Rollgroß unterwegs und musste beinahe alle passieren lassen. Nein, nicht kampflos, das sage ich dir, aber es ist einfach ein Scheißgefühl, wenn du dich nicht wehren kannst. Die da drüben haben ihre Segel super getrimmt und wir ziehen trotzdem vorbei. Damit ist jetzt Schluss, die Leidenszeit hat ein Ende. Aber alles hat seinen Preis. Das Segelbergen geht beim Rollgroß deutlich schneller und komfortabler ist es obendrein, aber wartet nur bis endlich die Lazy Bags montiert sind ... dann ist auch das vorbei. Um 1910 sind wir kurz nach dem Sundowner fest in Bagenkop. Immerhin haben wir heute 30 sm (Gesamt 60) auf der Uhr.

Was wir leider nicht auf der Uhr haben ist die Öffnungszeit vom Dagly Brugsen, der ist nämlich seit 1900 dicht. Keine Chance auf die fehlenden Pellkartoffeln zum Räucherfisch ... und so landen wir zum zweiten Mal in einem Hafengrill - ist das bitter. Dafür bleibt es draußen ungemein mild. Die Petroleumfunzel sendet wärmende Strahlen der Erleuchtung ins Cockpit und die Crew erzählt sich abenteuerliche Geschichten aus Tausendundeiner Nacht. Der rote Wein und der immer noch volle Mond sind darüber sehr amused, doch an dieser Stelle müssen wir Leser leider draußen bleiben. Gute Nacht.

Donnerstag, 01.10.: Bagenkop - Heiligenhafen

Unser Comeback spricht sich langsam rum, die ersten Glückwunschtelegramme treffen ein. Danke für die Grüße an Ingrid W. und Michael, der ja um Wortspiele nicht verlegen ist. `Welcome back`, titelt Michael zutreffend.

```
Westliche Ostsee: Südwest bis West 3 bis 4, etwas zunehmend, anfangs
Küstennebelfelder, See zunehmend 1 Meter.
```

Gar nicht schön ist, dass es durch den neuen Mastfuß leckt. Schon in Heiligenhafen hatte ich ein paar Tropfen wahr- aber nicht ernst genommen. Daran erinnerte ich mich gestern Abend und deshalb heute der Test mit dem Wasserschlauch. So ein Mist, wie kommt man da jetzt noch ran? Nur Sikka drüber streichen wird nicht reichen. Die Mängelliste wird um eine Position länger.

Um 1015 legen wir ab und haben in der Einfahrt gleich glatte 5 Bft. Das Groß setzen wir voll, die Genua zu 70%. Ein Kreuzschlag bringt uns auf Kurs Heiligenhafen, ab jetzt 150°, halber Wind. Als wir die Genua ausreffen geht der Speed auf 7,5 Knoten (in der Spitze 9,2). Es läuft wie geschnitten Brot. Nur die Sonne lässt sich nicht blicken, es ist kühl geworden, ein Sommertag wird das wohl nicht mehr. Der Autopilot übernimmt, eiert aber ziemlich rum.

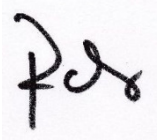
Die Crew nimmt die Sache deshalb lieber selbst in die Hand. Um 1200 passieren wir die KO4 und haben 13,5 sm auf der Logge, besser geht's nicht. Längst ist der alte Radarturm oberhalb von holy harbour Ansteuerungspunkt für Sebastian (unten links), der erstmals bei Seegang das Ruder übernimmt. Das machter bei 1m Welle auch richtig gut.

Gegen 1230 dreht der Wind auf WNW, raumer Kurs. Der Speed geht runter, die Genua fällt immer wieder ein. Das Rollgroß hätte ich jetzt etwas eingerollt, damit die Genua besser angeströmt wird. Hier rolle ich die Genua deutlich ein. Das Groß auf diesem Kurs zu reffen ist mir zu umständlich. Vorteil für das Rollgroß? Wie macht ihr das? Der ruhigere Kurs lässt mich die Gastlandflagge bergen und irgendwie hat der Skipper die Dänen wohl zum Fressen gern. Die Sundbrücke taucht auf, der kleine Pin daneben ist Flügge, noch 0145 bis Heiligenhafen Ost. Gefühlt hat uns die Welt irgendwie wieder, doch bis hierher waren wir nahezu allein unterwegs. Selbst auf dem Kiel-Ostseeweg war kein Dampfer in Sicht.

Um 1430 passieren wir Heiligenhafen Ost und sind nach dem Segelbergen schnell bei Wolfgang an der Tanke. 27 Liter hat das eiserne Segel verbraucht. Danach rüber zu Holger in die Werft. Der "leckende" Mastfuß kann natürlich nur abgedichtet werden, wenn der Mast wieder unten ist. Also erfindet mein Schrauber eine provisorische Lösung und das Sikka findet seinen Weg von drinnen nach draußen. Gut so. Der Mastfuß wird im Winterlager neu abgedichtet und wieder fixiert.

Wenig später rutschen wir nach 30 sm (Gesamt 90) in die Box zum Segelmacher an Steg 9. Hier schlägt die große Stunde der beiden Smuts Sebastian & Burkhard. Der eine kocht die Pellkartofffeln, der andere bereitet leckeren Gurkensalat. Dazu die geräucherten Pfeffermakrelen aus Ærøskøbing. Und weil wir das gleich essen schließe ich jetzt das Logbuch der Probefahrt. Das Comeback liegt achteraus, wir sind wieder da.

Vielen Dank für die schönen Fotos, Fairwinds & Gruß.



Noch ein Nachklapp mit einem Dankeschön für die Grüße und Tipps von Martin & Peter. Darüber hinaus hat sich Michael intensiv mit der Frage nach dem Handling bei Raumschotkursen beschäftigt:

Ja, das ist wirklich ein kleiner Nachteil des Lattengroß, die Abdeckung der Genua läßt sich nicht so ganz vermeiden. Ich habe es bisher mit einem kleinen Trick probiert und das Groß nicht so weit gefiert, wie es eigentlich der Raumschotkurs verlangt. Dadurch wird die Genua besser angeströmt. Das bringt meiner Meinung nach mehr als der Verlust des weniger wirksamen Groß, durch die leicht falsche Segelstellung.

Wenn ich noch einen Tipp loswerden darf: Ich habe die Erfahrung gemacht, die Genua so lange wie möglich voll stehen zu lassen – gilt auf allen Kursen – und bei mehr Wind zuerst das Lattengroß zu reffen. Die Genua arbeitet (speziell auf am Wind-Kurs deutlich effektiver als das Groß) und zieht dann noch einiges, das Groß selbst sorgt nur für mehr Kränkung und das bremst erfahrungsgemäß.

Der Nebeneffekt der geringeren Luvlastigkeit ist (speziell für den Autopiloten) auch nicht zu verachten.

Das klingt doch alles sehr plausibel, aber ich werde morgen mit dem Segelmacher noch über sehr viel mehr sprechen müssen. So, jetzt wissen wir alle Bescheid. Vielen Dank.