Die Trainingsrunde

27. September – 4. Oktober

Mit an Bord sind Helge, Frank und Susanne. Die Kerle wollen alles lernen, alles ausprobieren, Susanne auch, aber nicht ganz so wild wie die Dschunxx. Die Drei kennen sich untereinander nicht und ich habe keinen vorher je gesehen, für alle ein Blind Date. Wie ham die mich nur gefunden? Ganz einfach, „… ich hab' dein Buch gelesen, ich auch und ich lese immer deine Logbücher. Deine Youtubefilme kenne ich auch!" Siehste, freut sich der Skipper, sind eben doch Lockbücher. Und die Drei kennen meine Freunde, wie Guido Dwersteg, Ernst Gröchenig, Sönke Röver & Co. Gut, dann wissen die, wie ich ticke. Nur, wie ticken die?

Freitag, 27. September: Ankommen

Hinter mir liegt ein ordentlicher Jobmarathon. Morgens um 0800 an Steg 9/5 verholt und mit der Crew Reinschiff gemacht. Die „Sjælland doch nicht Rund-Crew" ist dann am Mittag weg, ein paar Kleinreparaturen sind fällig und um 1500 kommt die Sprayhood vom Segelmacher zurück. Irgendwo am Fußende der Stb-Kabine tropft es und als ich das kleine „Leck" an der Steuersäule verklebt habe, klingelt das Telefon. Frank is dran, „… bin gleich da!" Nahezu zeitgleich kommen Helge und Susanne dazu. Oha, so viel Gepäck? Wo wollt ihr denn hin?

Zur Begrüßung gibt's dünnen Kaffee (der kümmerliche Rest) & Kuchen, doch das tut der guten Laune keinen Abbruch. Schnell ist der Einkaufszettel fertig und die Crew schon wieder unterwegs. Gegen 1800 sind die Drei zurück und eine halbe Stunde später ist alles verstaut. So muss das. Dann rüber in die Altdeutsche Bierstube, am ersten Abend hat niemand Bock, zu kochen, da gibt's nur eins:

Nach der Erwartungsklärung bei Köpi und Engel in der ADB stimmen wir uns im Abgleich der diversen Wetteranbietern auf unseren Trainingstörn ein. Wohin geht die Reise? Morgen rüber nach Bagenkop oder Marstal, Sonntag nach Svendborg und dort werden wir am Montag im geschützten Bereich Hafenmanöver trainieren. Montag soll es ganz Dicke kommen. Über Ærøskøbing und Bangkok dann zurück nach Burgstaaken. Die berüchtigte Nachtfahrt bringt uns

zurück nach Heiligenhafen und dann bleibt hoffentlich noch Zeit, zu spielen. So, wisster erstmal Bescheid, gute Nacht.

Samstag, 28. September: Heiligenhafen – Bagenkop/Marstal

Frühaufsteher an Bord sind nix für den Skipper, aber die Dschunxx wollen … da will der deutsche Rentner auch nicht bremsen, schøn ist das aber nicht. Die Sonne geht auf, es ist 0732! Nach Frühstück und Sicherheitseinweisung an und unter Deck legen wir ab und überprüfen Radeffekt, drehen erste Runden vorwärts und rückwärts im Hafen und dann rüber zu Holger in die Werft.

Rechts ein Foto von der Rückwärtsfahrt in der Boxengasse. Wir lernen, jede Wende immer gegen den Wind – auch rückwärts. Der Skipper zeigt auch, wie man es nicht machen soll, beweist aber andererseits, dass man ein versemmeltes Manöver auch wieder retten kann – cool, mit einer Hand inne Tasche. Hat der das nun mit Absicht gemacht? Man glaubt es nicht. Dann weiter in die Werft und hier

machen wir im Päckchen fest. Frank erledigt das ganz locker und steuert den Kutter vorsichtig rückwärts an. Gut abgefendert, die Achterleine fest, Maschine langsam vorwärts, Ruder hart Steuerbord und die Yacht klappt langsam ran. Vorleine fest, erledigt. Holger (Ralfs „Schrauber") nimmt etwas Spannung aus dem Ruderlager und nun soll das wieder geräuschlos laufen. Vielen Dank für den guten Service Holger und mit „…segelt vorsichtig," verabschiedet uns der zweimalige Fehmarnrundgewinner. Der Skipper weiß, was er meint und so binden wir noch im Hafen das zweite Reff ins Groß.

Westliche Ostsee: Südwest 4 bis 5, etwas zunehmend, Schauerböen, strichweise Gewitter, See 1 Meter.

Um 1130 legen wir endgültig ab, setzen Groß (2. Reff) und Genua und schon sind wir auf der

Ostsee. Kurz vor Heiligenhafen Ost halsen wir und setzen rw. 325° Kurs auf die Ansteuerung von Marstal. Der Wind kommt mit 5 Bft. aus SW und legt leicht zu. Wenig später legen wir uns immer stärker auf die Backe, wir gehen ins 3. Reff. Das Tempo bleibt, wunderbares Segelwetter.

Jetzt noch einmal dieses Foto. Helge (v. lks.) segelt gern Binnen, hat den SKS und bereits mehrere Chartertörns als Coskipper absolviert. Frank ist einen Schritt weiter, skippert bereits seine Crews und auch Susanne bringt jede Menge Erfahrung mit an Bord. Steuern können alle prima, was woll'n die hier lernen?

Es läuft wirklich gut. Die Sicht ist prima, der Wind pendelt sich bei Bft. 5 ein. Wir lassen das 3. Reff stehen und segeln mit voller Genua. Der Dampfer macht um die 6 Knoten Fahrt. Um 1415 passieren wir die KO4, doch von Berufsschifffahrt auf dem Kiel-Ostseeweg keine Spur. Okay, die großen Schleusen in Brunsbüttel sind dicht, aber die kleineren Feeder und Frachter müssten doch fahren? Wenn die Großen schon nicht durch den NOK gehen, müssten wir sie wenigstens auf dem Tiefwasserweg sehen. Auch da rührt sich nichts. Was ist heute los?

Längst ist Langeland in Sicht, wir steuern auf Sicht. Bis Marstal sind es noch 2:30. Die Stimmung an Bord kann besser nicht sein. Aus dem Blind Date wird eine Crew. Susanne (unten) wartet auf die Sonne.

Frank findet bereits ein Netz und da sind wir mit der 2. Liga unterwegs. Der Skipper verspricht die „Colour Fantasy" und kann sie nicht finden. Ralf (sein Überich) korrigiert, „die kommt erst um 1600." So segeln wir vor uns hin, bis wir um 1545 den Dovnsklint querab haben!

Susanne am Dovnsklint

„Nach Bagenkop oder Martstal?" „Ausreffen!", fordert die Crew mehr Tempo. Also vom 3. zurück ins 2. Reff, jetzt stimmt der Speed wieder. Logisch, wollen die nach Marstal. Der Umgang mit dem Lattengroß ist für die Dschunxx gewöhnungsbedürftig, die Charteryachten segeln

meist mit Rollgroßsegeln. Die beiden haben hier wirklich ihren Spaß, wir segeln mit 7 Knoten im 2. Reff. Doch Vorsicht, in der Marstalbugt lauert noch immer der (vielen bekannte) Lindwurm. Da die Drei ihre erste Reise mit der „Salami Star" segeln muss ich darauf aufmerksam machen. Es ist zwar schon länger her, dass die Bauern von Ristinge das Ungeheuer verjagt haben, aber niemand weiß, ob der nicht doch noch sein Unwesen in der Marstalbugt treibt.

Die große dreieckige Kerbe da oben im Ristingeklint hat der Lindwurm mit einem gewaltigen Schlag seines Schwanzes damals hinterlassen. Haltet gut Ausschau. Weiter zur Ansteuerungstonne mit der ewig blinkenden Richtfeuerlinie und dann stehen wir vor Marstal – unten. Kurz vor der Hafeneinfahrt bergen wir die Genua und dann mit dem Groß rein in den alten Hafen –

die Maschine läuft natürlich längst mit. Wie so oft legen wir direkt an Eriksens Plads an, doch wie schade, weder die „Bonavista" noch die „Samka" sind zuhause. Egal wir haben unseren Plads und sind um 1730 nach 36 sm fest - oben die Crew beim Anleger. Natürlich kommt sofort der Havnefoged (Hafenmeister) vorbei und kassiert 170 DKK (22,75 €). Wasser und Strom sind mit drin und erstmals bekomme ich hier kein WLAN – auch der Handyempfang miserabel. Saisonbetrieb? Nee, nach einem Handyneustart läuft alles wieder!

Wenig später zieht der große Regen auf und ab 2000 schauert es kräftig, doch da ist es draußen längst stockdunkel. Meine drei Smutjes arbeiten die zweite Schicht und alle sind hochzufrieden mit der „Kalami Star-Bolognese" – auch der Tellerwäscher (nicht im Bild).

Nach dem Essen die Reflexion des Tagewerks und obwohl wir 36 sm am Stück und auf einem Bug gesegelt sind war es nie niemals langweilig. Ein schöner Tag. Blöd nur, dass die Crew überhaupt nicht Feierabend machen will. Kaum ist der Abwasch erledigt, liegt schon wieder die Karte auf dem Tisch und der morgige Tag wird geplant. Weil Montag ein Sturmtief durchzieht, gehen wir morgen rüber nach Svendborg. Da liegen wir ruhig und sicher und können im geschützten Bereich sogar Hafenmanöver trainieren.

Sonntag, 29. September: Marstal - Svendborg

Sonntagsfrühstück mit Rührei, wunderbar. Aber der Tag scheint zum Vergessen, für heute ist sehr viel Regen angesagt. Ja und kalt ist es geworden. Trotzdem drehen wir unsere Runde durch Marstal. Wir waren hier so oft, dass ich keine neuen Fotos

einstellen mag. Vielleicht liefert die Crew nachher noch Fotos nach? Zwei Dinge sind mir dennoch aufgefallen:

Dieses neue Café Restaurant in Yachthafennähe und das man in Marstal nichts auf die

lange Bank schieben darf. Beim Skippertraining geht das schließlich auch nicht.

Die Crew bei der Törnvorbereitung. Um 1145 legen wir ab, fahren in den Yachthafen und legen dort vorwärts gegen den Wind wieder an. Das Manöver gelingt … was (wunschgemäß) nicht gelingt, ist das Ablegemanöver. Die Yacht schlägt quer und liegt vor den Pfählen - rechts. Ach du Scheiße, wie kommen wir da wieder raus? Okay, Jugend forscht, sagt der Skipper gern und so dampfen wir in die Achterspring ein – und

scheitern grandios. Der Winddruck auf den Rumpf ist zu groß. Jetzt schlägt des Skip-

pers große Stunde. Nun kanner dozieren, dass wir die Vorspring brauchen, das Ruder vom Propeller angeströmt werden muss und das Manöver gelingt tatsächlich. Der Lockbuchschreiber meint, der Skipper hat einen Genieverdacht gegen sich selbst, aber lass ne. Dann Maschine aus und unter Genua verlassen wir Marstal – unten. Helge freut sich, is ja heute Skipper, Susanne Coskipperin. Das Seewetter:

Belte und Sund: Südwest um 5, etwas abnehmend, später wechselnde Richtungen 3 bis 5, zeitweise diesig, See 1 Meter.

Von Marstal aus rutschen wir bei Raumwind unter Genua durch die Rinne bis südlich Strynø. Am Südkardinal eine beinahe historische Begegnung mit der „Caroline S." aus Svendborg. Wenn ich mich recht erinnere ein Schwesterschiff der „Samka", die zum Søfartmuseum Marstal gehört. Für mich eine wunderbare Erinnerung an längst vergangene Zeiten. Mit 15 bin ich als Moses auf der ähnlich großen „Siegerland" zwischen Finnland und England gefahren.

Nach dem Schiften der Genua nehmen wir direkten Kurs auf den Hafen von Strynø und um 1340 legt uns Susanne längsseits an die Pier - unten.

Wir drehen eine kleine Runde durch den Hafen, könnte ja ein Urlaubsziel mit der Charteryacht sein. Leider beginnt es leise zu regnen und wir wollen ja auch nicht bleiben. Also ablegen, aber wie? Klar, eindampfen in die Vor- oder Achterspring. Der Skipper hat noch eine andere Idee: Wir drehen um eine luvseitige Achterleine (etwa dort angebracht, wo auf dem Foto der Kugelfender hängt). Gesagt getan, die Yacht gut abgefendert, aber gegen Bft. 5 bekommen wir die Yacht nicht gegen den Wind gedreht. Wir brechen das Manöver ab. Nein, nein wir sind nicht gescheitert, wir wollen einfach alles probieren. Was nun? Susanne will in die Achterspring eindampfen, gelingt auch nicht. Nun bleibt nur noch die Vorspring und das klappt auf Anhieb. Logisch, wie vorhin in Marstal hilft der Propellerstrom auf das Ruder.

Was nicht hilft ist der Regen. Im Gegenteil, es regnet immer stärker, wir triefen vor Nässe. Ich

hab das Gefühl, ich werde zum Schwamm. Mein immer noch neues schwedisches Ölzeug von Westcoast ist nicht ganz dicht und darin macht das überhaupt keinen Spaß. Wenig später nehmen wir die Genua rein und motoren in den alten Hafen von Rudkøbing. Beim einzig freien Liegeplatz stehen die Heckpfähle zu dicht oder doch nicht? Frank fährt vorsichtig rein und bleibt stecken, rückwärts kommter wieder frei. Dem Skipper sind die Pfähle freundlich gesonnen und der fährt mit Tempo glatt durch. Oha, wie denn das? Nun, der Skipper kennt die Pfähle und logisch, jeder Buchenholzpfahl ist mit dem Klabautermann im Bunde, der eigentlich nur auf Holzschiffen mitsegelt. Bei mir macht der immer eine Ausnahme und legt bei manchen Pfählen ein gutes Wort für mich ein. Manchmal gelingt es – so wie heute. Wir sind um 1450 fest, doch der Regen will einfach nicht aufhören, wie man hier unten gut sieht.

Wir verkriechen uns im Salon und legen eine Brotzeit ein. Die Feuchtigkeit treibt Dampfschwaden durch den Kahn, doch bei frischem Kaffee kehrt langsam die gute Laune zurück. Der Blick geht immer wieder auf das Regenradar, bis wir eine ca. einstündige Regenlücke entdecken. Ratzefatze legen wir um 1625 ab. Die Pfähle verneigen sich in die richtige Richtung, ein Dankeschön an den Klabautermann und wir sind raus. Vor dem Hafen weht es immer noch aus SSW, wieder bringt uns die Genua in Fahrt – das Groß würde die Genua abdecken.

Die Brücke über das Rudkøbing-Løb während der vorhergesagten kurzen Regenpause. Der Regen hält sich an die Pause und der Wind wird langsam leiser, ein paar Meilen sind es noch.

Weiter bis zur Osttonne bis Stenodde, danach Kurs auf das Svendborgfahrwasser. Vorbei an Valdemars Slot und dann rein nach Svendborg. Inzwischen muss die Maschine helfen. Es be-

ginnt wieder leise zu regnen. Oben die ersten vorzeigbaren Immobilien am Svendborgsund. Der Skipper meint, das ist eine der schönsten Passagen der Ostsee überhaupt, sogar bei dem

Mistwetter. Als sich jede/r eine Immobilie aussuchen darf entscheidet sich Ralf für die alte Räucherei und will die Crew da mit einziehen lassen. Wirklich abgeneigt sind die nicht.

Kurz vor Svendborg holt uns „Caroline S." wieder ein. Bei dem Sauwetter schweifen die Gedanken zurück in den Juni, zum Mittsommertörn. Damals haben wir hier gebadet … unten.

Der Regen wird immer stärker, jetzt nur noch um die „Ecke", rein in den Yachthafen. Hier legt uns Frank um 1815, nach 20 sm (Gesamt 58), souverän an meinen Lieblingsplatz, direkt vor Bendixens Fiskehandel. Helge freut sich, „ … dann hole ich morgen statt Brötchen gleich mal

ne Scholle!" Doch vorher an den Betalling-automat und der kassiert für eine Nacht 240 DKK (32,11 €), alles drin. Wasser, Strom, Duschen, WLAN, Regenschauer! Nunja.

Damit der Regen uns nicht zu Wassersport-lern mutiert, bauen wir schnell die Kuchen-bude auf, dann sind wir trocken & sicher – da kann morgen aus NW kommen was will. Rechts der Yachthafen von Svendborg, der blaue Punkt ist die „Kalami Star".

Im Salon ist es urgemütlich. Der Regen trommelt draus-sen rum, die Heizung trocknet und wärmt, besser geht's nich. Die Smutjes senden solidarische Grüße an die be-liebte dänische Küche: Pölser mit alles. Ein wirklich ge-lungener Beitrag zur dänischen Willkommenskultur, sozusagen ein kulinarisches Selfie.

Wer den Skipper kennt weiß, nach dem Essen ist vor dem Training, also muss die Crew noch einige kurze Videoclips über sich ergehen lassen, dann kommt das Sandmænnchen.

Montag, 30. September: Svendborg - Ærøskøbing

So ab 0630 fängt draußen das Theater an. Der Wind heult durch's Rigg, Schauer ohne Ende, dennoch sind die Wetteraussichten für heute nicht so dramatisch, wie noch vor ein paar Tagen orakelt. Na und außerdem trifft es die Lockbuchleser Zuhause genauso. Aber liest überhaupt jemand mit? Von der Crew höre ich, dass ganze Straßenzüge mitlesen. Wenn's euch gefällt oder ihr Tipps an den Skipper habt, mailt einfach an segeln@ralfuka.de.

Die Crew spielt mit dem Feuer: Da wirste um 0715 mit diesem Foto per Wahtsapp geweckt.

Soll heißen, Skipper, steh' endlich auf und fier die Fender!!! Ich fasses nich. Während sich die Crew unter der Dusche verlustiert muss der Skipper das Frühstück allein vorbereiten. Eigentlich kein Problem, wenn die nich Messer zu den Löffeln gestaut hätten, die Gabeln zwischen den Messern, bei den Töpfen das reinste Chaos und im Kühlschrank nix als Bier. Schön gekühltes Bier. Sodom & Gomera, sag ich dir! Natürlich stelle ich die Crew zur Rede. Die Kerle erreicht das gar nicht, die schieben das auf Susanne … die zufällig grad nich da is. Später dieselbe Frage an Susanne und die Lady ist total empört. Konfliktumleitung nennen das DSV anerkannte Bordpsychologen. Na wartet, die Muckibude kommt noch, zieht euch warm an!

Nach dem Frühstück hört der Regen auf, der Wind weht moderat. War's das schon? Der Skipper schickt die Crew an Land, damit der Kahn auslüften und abtrocknen kann. Um 1200 geht das hier weiter. So sieht das jetzt hier um 1030 aus – unten.

Wir haben Post: Hallo Ralf! Das Glück mit dem Wetter ist ja leider nicht bei der „Kalami Star" mit gesegelt. Kalt und nass ..., das kennen wir auch anders! Zur Aufmunterung empfehle ich euch die Brauerei in Aeoröskøbing. Ihr müsst ja nicht soweit gehen, dass ihr aus lauter Verzweiflung das Bier warm trinkt! Ich wünsche euch gute Fahrt und auch ein wenig Sonne, damit ihr in der Muckibude mal ins Schwitzen kommt. Spart die Heizkosten.
Liebe Grüße auch an die Crew, Yvonne

Danke Yvonne und schön, dass wenigstens eine Seglerin an uns denkt. Jetzt sind wir nicht mehr allein. Wie du oben lesen kannst, scheint die Crew einen Brauereikeller an Bord zu haben, werde auch gleich nochmal in der Bilge nachforschen. Vor der Brauerei in Ærøskøbing habe ich eine Kardinaltonne montieren lassen.

Es ist ja nicht so, dass wir nicht guten Willens sind, Hafenmanöver zu trainieren. Allerdings sind die Bedingungen gegen uns. Die Boxen in Svendborg sind für Großyachten mit einer Länge von 16 -18 m. Da haben wir einige Probleme mit unseren „normalen" Leinen. Immerhin haben wir über die Mittelsprings angelegt, uns um den Pfahl gedreht und mit einer Führungs-

leine festgemacht. Das Foto auf der Vorseite zeigt Helge als Dompteur. Wir haben Schweinswale angelockt, die durch das Auge gesprungen sind. Als sie aber durch die brennende Leine springen sollten, spielten die Außenbordskameraden nicht mehr mit. Wir haben sie nie wieder gesehen.

So um 1400 haben wir wirklich genug von dem Leinenzauber und wollen mal so richtig was erleben. Weil Helge sowieso ein Schwerwettertraining bei Constantin Claviez absolvieren möchte, machen wir ihm gleich hier ein Angebot, Geld gespart. Bei dem Wetter geht es rüber nach Ærøskøbing:

NW 6 – 7, westdrehend, langsam abnehmend 3 – 4, See zunehmend 2 m

Jetzt also raus in den Sund und da sind wir gleich mal bei drei Knoten mitlaufendem Strom unterwegs. Hier unten das Abschiedsfoto von Svendborg.

Im Sund weht uns der Wind kräftig auf die Nase, d.h., Wind gegen Strom. Eine kurze steile Welle macht die Stromgeschwindigkeit beinahe wieder zunichte. Unter Maschine kämpfen wir uns bis zum Westkardinal, von dort ziehen uns 10 m^2 Genua Richtung Ærøskøbing.

Der kühne Blick nach Norden zeigt die Entschlossenheit des Rudergängers. Frank genießt das Schwerwetterfeeling, dass auf diesem Foto noch gar nicht so schwer ist. Doch in der Rinne geht es richtig ab. Wir legen uns kräftig auf die Backe und allein die 10 m^2 Genua bringt uns auf 7 Knoten. 25 – 32 Knoten Starkwind treiben uns nach vorne. Klar, in diesem Bereich sind wir durch die Insel Skarø und das flache Wasser einigermaßen in der Abdeckung. Trotzdem, bei jedem Eintauchen fliegt Wasser übers Cockpit und die Crew hat sogar ihr Vergnügen dabei. Wie sind die denn drauf? Und trotzdem, mehr Abenteuer brauchen wir nicht und weil es zwischen Drejø und Ærøskøbing keine Landabdeckung gibt, riskieren wir diese Passage lieber nicht und suchen besser Schutz auf Drejø.

Das ist sicher die richtige Entscheidung, allein das Bergen der 10 m^2 Restgenua wird zum Kraftakt. Wie gut, dass der Skipper den Hafen kennt und weiß, wie wir uns bewegen können. Helge bringt uns rein, doch dann fegen Böen durch den Hafen, da fällt es einem Einsteiger schwer, auf engem Raum die Kontrolle zu behalten. Der Alte übernimmt und hat ebenfalls seine liebe Mühe und Not, den Kahn zu drehen. Dann aber doch und endlich sind wir um 1600 im „Schutzhafen" Drejø.

Eine Chartercrew nimmt die Leinen an. Ihre Yacht hat es quer zum Wind an die Mole verschlagen, vom Wind festnagelt – Fenderprüfung. Bei dem Wind kommen die hier nicht raus; bei 6 und mehr Bft. dürfen die auch nicht. Wir liegen genau in Windrichtung und können später sogar in die Vorspring eindampfen, aber das ist noch ne Weile hin, Coffeetime.

Während die Kerle den Inselrundgang antreten, liest Susanne das Buch von Ralf Uka, Segeln lernen, der Kurs zum Erfolg. Hier an Bord gibt's das noch, sonst isses vergriffen. Hier ein paar Drejøfotos von den Dschunxx.

Wer Drejø besucht, muss wissen, dass das Inseldorf 1942 völlig abgebrannt war. Ein (Reet)-dachdecker hatte seine Pfeife ausgeklopft - das hätte er besser nicht gemacht. In ganz Dänemark wurde damals für Drejø gespendet, damit das Inseldorf wieder aufgebaut werden konn-

te. Leider wurden die meisten Reetdächer nicht wieder aufgebaut. Oben - die Dschunxx chartern in Drejøcity das doppelte Inseltaxi für den Rückweg zum Hafen.

Zurück an Bord prüfen wir immer wieder die Windlage, denn bei 30 Knoten Wind wollen wir nicht übersetzen. Erst um 1900 ist „die Luft rein". Als wir in die Vorspring eindampfen wird es bereits dunkel. Dem Rudergänger (unten rechts) stehen dabei die Haare zu Berge – hier fallen sie ihm allerdings ins Auge.

So segeln wir wieder mit unserer kleinen Genua ganz komfortabel bei +/- 22 Knoten auf die andere Seite.

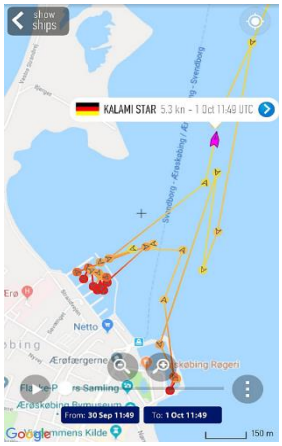
Die Fähre kommt uns natürlich im Fahrwasser entgegen, doch um 2005 legt uns Helge nach insgesamt 15 sm (Gesamt 73), souverän an die Pier im alten Hafen von Ærøskøbing. Susanne & die Smutjes zaubern heute Räucherfisch mit Pellkartoffeln, Salat und Kräuterquark auf die Back, aber so was von lecker. Dazu reichen sie irgendsoein Bier und ein wunderbares Flens.

Dienstag, 1. Oktober: Ærøskøbing - Bagenkop

Ein Skippertrainingstörn ist auch immer ein kleines Umerziehungslager – zu meinen Gunsten. Ist die Bande noch am ersten Tag in aller Frühe aufgestanden, so hat es heute schon mal bis 0800 gereicht. Darüber freut sich der deutsche Rentner. Mag sein, dass es auch daran liegt, dass niemand gern bei Dauerregen aufsteht, aber das ist eine andere Sache. Was für ein Tag erwartet uns? Regen bis in den Nachmittag, anfangs mit Flaute, später wenig Wind. Wir wollen uns rüber nach Bangkok trainieren. Bangkok sagt der Skipper immer, wenner Bagenkop auf Langeland meint. Weißte Bescheid.

So sieht das Wetter aus, schøn is das nicht und trotzdem wird gelacht. Ein kleiner Rundgang führt uns durch die Märchenstadt. Der erste Weg führt uns in die Kirche, beten für besseres Wetter, aber werden unsere Gebete erhört?

Zum Fotografieren hat bei Regen niemand Lust. Immerhin gibt es ein Foto von Susanne und die macht sich vor Ærøskøbings ältestem Haus doch ganz gut. Zu den Badehäusern kommen wir leider nicht, deshalb hier das kleine Poster:



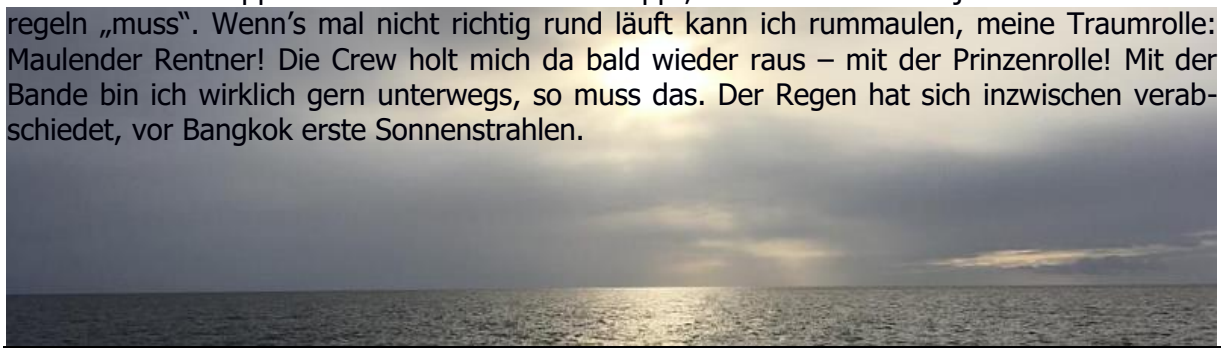
Um 1215 ist der Törn vorbereitet und Helge legt ab … um gleich gegenüber im Yachthafen wieder anzulegen. Dort haben wir viel Platz, der Regen hat aufgehört, ideale Bedingungen, sehen wir mal von 10° Temperatur ab. Jede/r kommt an die Reihe, ob am Ruder, an Vor- oder Achterleine. Wir legen vorwärts, rückwärts und hochkant an. Warum nur geht immer wieder ein ganz klein wenig was schief? Nach jedem Anleger eine kurze Reflektion, der Skipper nennt das Palaver! Oha, wir werden beobachtet – links. Christian hat unsere Hafenmanöver mitgetrackt und nennt das Häkelkurse? Danke für die Grüße Christian.

Um 1340 gehen wir raus, nächstes Ziel Birkholm im Mørkedyb. Unterwegs zur Nordtonne lassen wir mal den Autopiloten arbeiten und erleben, der macht auch nicht immer, wasser soll. So wird unser Seewetter:

```
Belte und Sund: Westliche Winde 3 bis 4, etwas zunehmend, zeitweise diesig,
See 1 Meter
```

Vor der Hafeneinfahrt von Birkholm rauscht das Groß nach unten, Leinen und Fender sind vorbereitet. Beim DMI haben wir den Wasserstand überprüft (+ 0,3 bis + 0,6 m), doch kurz vor der Einfahrt bremst uns der Schlick, bei 1,85 m Tiefgang, leise aus. Maschine rückwärts, das Groß wieder nach oben. Nun schwächelt der Wind, der eigentlich zunehmen soll. Maschine wieder an, wieder aus, dänisches Segeln ...? So rumpeln wir auf Marstal zu. Um 1625 passieren

wir die Hafeneinfahrt. Dort wird auf der Backbordseite irgendwas gerammt, also Achtung. Nun kommt der Regen zurück und bei 10° ist es alles andere als gemütlich draußen. Für mich gilt das nicht. Der Skipper sitzt im Trockenen und tippt, während die Crew jetzt fast alles allein regeln „muss". Wenn's mal nicht richtig rund läuft kann ich rummaulen, meine Traumrolle: Maulender Rentner! Die Crew holt mich da bald wieder raus – mit der Prinzenrolle! Mit der Bande bin ich wirklich gern unterwegs, so muss das. Der Regen hat sich inzwischen verabschiedet, vor Bangkok erste Sonnenstrahlen.



Um 1800 sind wir nach 22 sm (Gesamt 95) fest in Bangkok. Wer genau hinschaut stellt fest, dass wir ohne Fender angelegt haben, gibt ja keine Nachbarn mehr. Bevor es dunkel wird, drehen wir noch schnell den traditionellen Walk „Bangkok Rund". Alle, die bereits mitgesegelt sind, kennen den Weg am Dagly Brugsen vorbei, auf die Abbruchkante mit dem wunderbaren

Blick über Hafen, Ort und Marstalbugt. Sogar die deutsche Küste kann man ganz fein von hier oben sehen. Weiter über die Fiskerkirke und ab durch die Hecke zurück an Bord.

Vom Udsigstårn der späte Blick über den Hafen. Danke für die Grüße von Christian und Dirk. Mein lieber Dirk, meine Gedanken waren gestern Abend im Starkwind nicht bei unserem Lieblingsverein Hannover 96. Als ich später sah, dass die 96er zuhause 0:4 gegen die Clubberer verloren haben, war ich fertig, quasi gelöscht. Das kann doch alles nicht wahr sein. Was machen die mit uns? Weißt du, was Sado Maso auf dänisch heißt? Ich krieg's nich raus, aber lieben Gruß aus Bangkok!

Mittwoch, 2. Oktober: Bagenkop – Burgstaaken – Heiligenhafen

Ich muss euch mal was sagen. In Fachkreisen werden Internas aus dem Bordleben kommentiert, die nur jemand aus der Crew weitergegeben haben kann. Es scheint so, als hätten wir einen Whistleblower oder eine -blowerin an Bord. So was geht gar nicht, aber ich setze darauf, dass der Adressat sich meldet (segeln@ralfuka.de), dann soll der/die Informant/in straffrei

davonkommen. Das nur mal vorneweg. Aus dem Darknet zurück an Bord.

Wir haben kräftigen Seitenwind und das Ablegen ist dann nicht leicht. Wir diskutieren verschiedene Varianten, am Ende lösen wir das ganz einfach: Wir lassen die Yacht vom Wind an den „Steg" klappen, doch das will gut vorbereitet sein. Die Steuerbordseite wird in Steghöhe abgefendert und zuerst nehmen wir die Steuerbordachterleine weg. Die luvseitige Vorleine wird ebenfalls geslippt, zuletzt die luvseitige Achterleine. Jetzt dreht der Wind die Yacht um die Steuerbordvorleine an den Steg. Durch Eindampfen in die Achterspring lösen wir uns vom Steg und fahren durch eine Öffnung in der Pfahlreihe raus (sonst wäre das Manöver nicht möglich gewesen). Um 1115 sind wir raus und dieses Seewetter erwartet uns:

```
Westliche Ostsee: West 5, später norddrehend, etwas zunehmend, Schauerböen,
später strichweise Gewitter, See 1 Meter.
```

Das Groß im 2. Reff, ebenfalls im Hafen vorbereitet, geht im Vorhafen nach oben. Draußen in der Welle wollen wir nicht arbeiten. Schon sind wir draußen und nehmen bei halbem Wind Kurs auf den Fehmarnsund.

Wir lassen die Steilküste vor Bagenkop, auf der wir gestern Abend noch gestanden haben, an Backbord. Um1200 haben wir die Südspitze von Langeland (Dovnsklint) querab - unten.

Halber Wind, blauer Himmel, Sonnenschein, besseres Segeln gibt es nicht. Die Yacht geht hohes Tempo, wenn die Steuerleute sie laufen lassen. Das ist wirklich nicht leicht und weil jede/r möglichst genau steuern will, wird viel zu viel korrigiert. Die Yacht schaukelt sich auf, luvt zu stark an und mit zu viel Gegenruder pendelt der Dampfer dann zu weit auf die Leeseite. Jetzt muss wieder korrigiert werden und so fährt man den eigenen Fehlern hinterher, das

Tempo geht verloren. Okay, manche Rudergänger sind mächtig stolz, wenn sie einen hohen Spitzenspeed ausrufen … schaut man genauer hin, geschieht das nur beim Anluven, bei der Korrektur in die andere Richtung geht das Tempo in den Keller. Dafür das richtige Gefühl zu entwickeln ist für Einsteiger natürlich schwer, wenn sie dazu auch noch auf den Kompass achten müssen. Leichter lernt frau/man, wenn man nach Landmarken steuert. Ab Kiel-Ostseeweg (1330) haben wir den alten Radarturm oberhalb Heiligenhafens voraus und man spürt, dass es sich jetzt leichter steuern lässt.

Längst haben wir die großen Windräder von Fehmarn querab, den Fehmarnsund voraus. „Brasilien und Kalifornien" (Schönberger Strand) weit an Steuerbord. Über Funk werden immer wieder Yachten angerufen, die trotz Schießbetrieb, die Warngebiete queren wollen … und Kanal 16 (oder Todendorf Naval, Kanal 11) nicht mithören. Gut, die bekommen dann „Besuch" von einem Überwachungsboot. Mit immer noch hohem Tempo nähern wir uns dem Fehmarnsund. Mit der Kursänderung Richtung Sundbrücke gehen wir auf Raumschotkurs, der Kurs wird „wackeliger" – also Bullenstander anschlagen (Foto links).

Um 1445 haben wir Flügge querab und die See hält sich nicht wirklich zurück. Im Sund segeln

wir Schmetterling auf die Sundbrücke zu, die wir um 1530 passieren. Wir sind nicht allein auf

dem Wasser, drei Yachten kommen uns entgegen. Verfolger haben wir auch, der Kaltfront folgen schaurige Wolkenungetüme - oben. Bis Burgstaaken werden die uns nicht erwischen, aber heute Abend? Das ist lange hin. Um 1545 schleichen wir aus dem Sundfahrwasser und nehmen Kurs auf Burgstaaken. Hoch am Wind versuchen wir das Fahrwasser zu rocken, aber das wird knapp. Zur Sicherheit lassen wir die Maschine mitlaufen, so sind wir auf der sicheren Seite. Dann vorbei am Café Sorgenfrei, auf der Richtfeuerlinie rein nach Burgstaaken.

Telefonisch melde ich uns beim kommunalen Hafenmeister an, der uns großzügigerweise kostenlos im Fischereihafen festmachen lässt. Da freu'n wir uns natürlich und sind um 1615 nach 35 sm (Gesamt 130) fest. Wir waren also genau 5 Stunden unterwegs, ein Superschnitt von 7 Knoten. Da lässt sich der Skipper nicht lumpen und lädt seine Rekordcrew zu Kaffee & Kuchen

ins Café Kontor ein. Normalerweise ist der ziemlich knauserig, aber dieser Törn war schon ganz großes Kino. Offenbar hat das auch andere beeindruckt. Vor dem Ablegen in Bangkok hatte ich ja gemutmaßt, dass Bordinternas nach draußen gehen. Soeben hat sich immerhin der Adressat geoutet und das freut mich riesig. Ein ausgesprochen erfahrener Skipper ist am anderen Ende der Mail und schreibt: `Moin Skipper, es hat sich an Bord sicher schon jemand dahingehend geoutet, dass ICH Euren Törn kommentiere. Ich finde es`

gut, was Ihr macht + bin beeindruckt. Weiterhin alles Gute + beste Grüße von Ed

Moin Ed und herzlichen Dank für Deine Grüße. Susanne hat von Deinen weltweiten Törns erzählt und wie schade, dass Du nicht mehr mit vollen Kräften skippern kannst. Ich würde mich freuen, wenn wir uns mal Kennenlernen, wie z.B. Anfang März 20 zur Segelkinopremiere in Hannover? Von Bremen ist das ja nicht so weit. Übrigens, als Bremer kennst Du sicher noch die DDG Hansa. Auf den Hansadampfern habe ich in den späten 1960ern meine Ausbildung zum Matrosen gemacht. Dir alles Gute, Fairwinds & Gruß

Vom Café Kontor schauen wir im Winterlager vorbei. Der Skipper zeigt uns von den Yachten, was man sonst nicht sieht. Logge, Echolot, Propeller, Opferanoden, alles was unter Wasser ist. Danach noch eine Hafenrundfahrt per Pedes im Yachthafen Burgstaaken, der eine Aufhübschung dringend nötig hat. Damit ist natürlich nicht Schluss, heute steht ja noch die Nachtfahrt nach Heiligenhafen an – ohne Plotter. Darauf bereitet sich die Crew sorgfältig vor.

Nur was ist ein unterbrochenes Feuer, ein Gleichtaktfeuer und warum ist die Richtfeuerlinie achteraus? Sehen wir die Tonnen (nein, aber die sehen uns!). Nach zwei Stunden ist die Vorbereitung endlich vollendet, jetzt könnte es losgehen, doch vorher gehen wir Essen. Inzwischen schauert es kräftig und will gar nicht mehr aufhören. Um 2200 ist ein Ende in Sicht, um 2215 legen wir ab. Das Seewetter:

Flensburg bis Fehmarn: West um 5, norddrehend, abnehmend 3 bis 4, Schauerböen, strichweise Gewitter.

Was bei einer kleinen Nachtfahrt passieren kann, zeigt ein Video, das schon ein wenig älter ist: https://www.youtube.com/watch?v=prA3X_NoAEc Jetzt weißte, wie's geht.

Meine Crew bekommt das jedenfalls prima hin und nach dem großen Regen kann sich die Crew zunächst an den Sternen orientieren (Astronavigation). Um 2330 passieren wir die Sundbrücke, danach legt der Wind noch einmal kräftig zu, es bezieht sich erneut, doch der Regen hat keine Lust mehr. Um 0100 legen wir nach 12 sm (Gesamt 142) trocken in Heiligenhafen an. Die Nacht gewinnt gegen den langen Tag.

Donnerstag, 3. Oktober: Heiligenhafen – Hafenmanöver & Muckibude

Am Nationalfeiertag darf ich (nach der Nachtfahrt) endlich mal ein wenig länger schlafen. Klaus M. aus H. ruft an. Klaus hat Helge zu diesem Törn verholfen. So was kann mal vorkommen, doch ich rate dringend davon ab. Empfehlt die Törns bloß nicht weiter, denn heute kommt es für die Bande ganz dicke. Hafenmanöver und endlich kann ich die Crew in der Muckibude „angemessen" grillen. Wer will da schon Opfer sein? Die ÜVs (Üblichen Verdächtigen) sprechen nicht zu Unrecht von Täter – Opfer - Ausgleich. Hättste nich gedacht ..?

Na und endlich geht das los. Das ganz normale Anlegen vorwärts in die Box: Frank kannes, Helge rumpelt rein… Wie baut man den Kerl wieder auf? Rückwärts reinfahren. Jetzt ist Helges Manöver besser als Franks. So einfach stellt ein erfahrener Skipper die Hierarchie auf den Kopf, schürt die Konkurrenz zwischen den Kerlen und treibt sie zu Höchstleistungen. Merke: Nur unter hohem Druck entstehen die besten Diamanten! O-Ton Thorsten Nagel (Teilnehmer) bei meinem ersten Skippertraining. So legen wir weiter durch den Hafen an und ab. Übrigens hält sich Susanne klugerweise aus dieser Konkurrenz raus. Mal drehen wir mit dem Heck (oben) um den Pfahl und die Führungsleine bringt uns rein, dann mit dem Bug (unten). Davon haben wir um 1400 genug. Fischbrötchenpause.

30 Minuten später geht es raus auf die Ostsee, Segelmanöver. Die Crew braucht keinen Alphabetisierungskurs und muss mit wenden, halsen und Q-Wende beginnen. Vorneweg Beidrehen & Beiligen, danach die Königsklasse mit ihren Kunststücken, ja das sind Kunststücke: Zuerst das Hamburger Manöver, danach Quickstopp. Der Skipper zeigt das Manöver zunächst ohne Boje, er nennt das „trocken". Dann geht tatsächlich die Boje über Bord und der Kerl erwischt sie beide Male auf Anhieb. Oha, das soll'n wir auch schaffen? Manchmal gelingt es sofort, dann auch wieder nich. Na gut, machen wir daraus ein Hamburger Quickstoppmanöver – so wird es. Nebenbei erzählt der Skipper aus seinem reichhaltigen SKS-Fundus von einer Walse? Walse was? Wende angesagt, Halse gefahren! Weißte Bescheid.

Hamburger Manöver und Quickstopp sind an Bord der „Kalami Star" Standardmanöver für kleine Crews. Nie gehört? Frank zeigt uns das hier unten ganz allein, aber nochmal, das sind

Kunststücke und im Ernstfall von Einsteigern nicht als Bergemanöver geeignet. Wenn möglich, Genua weg, Maschinenfahrt. Diesen Ernstfall proben wir dann auch – unser 95 kg Fender heißt

Helge (oben), einen besseren findeste nich. Von diesem Mann über Bord Manöver gibt es nur bewegte Bilder auf dem Handy. Wir schneiden davon noch ein kleines Video, den Youtubelink füge ich später hier ein. Danach ist allerdings die Luft raus und Helge hängt tot überm Baum.

Zu letzten Anlegemanövern zurück in den Hafen. Das Fiese daran ist, dass uns der Skipper

allein fahren lässt, mutterseelenallein. „Stärkt das Selbstbewusstsein", sagter, „und setzt uns damit einfach nur Druck. Na logisch, kommt wieder der Spruch, nur unter hohem Druck entstehen die besten Diamanten … Hahaha."

Zurück im Hafen haben wir 8 sm mehr auf der Uhr (Gesamt 150). Das Feedback am Ende des Törns hätten wir uns schenken können. Keiner wagt es, auch nur ein kritisches Wort zu äussern. Unter diesem Druck ist das auch nicht möglich, von wegen Diamanten. Na, vielleicht isser auch nur ein wenig angefressen. Das Video „Mann über Bord" (rechts ein Szenefoto) wird inzwischen zigfach geteilt, sein Lockbuch hingegen von niemanden kommentiert, aber nachtreten ist seine Sache nicht, sagter. Wer's glaubt und danach legen wir in der ADB an.

Hier schlagen die Wogen noch einmal hoch, die Zeugnisse werden verteilt und damit endet auch dieses Logbuch. Falls es doch jemandem gefallen hat, müsster mir das nicht mitteilen, aber freuen würde ich mich – segeln@ralfuka.de