



Wenn ich das in meinem Club erzähle:

Drei Schlote, ein Pfeifenreiniger und ein Schiffer rund Fyn



Angefangen hat es mit ohne Segel, Wind gegenan, Hauptakteur der Diesel, von Flensburg über Sønderburg nach Dyvig. Dort haben wir das erste Mal was versenkt, nämlich den Anker, lernten in der Praxis den Schwojeraum kennen und konnten in diesem Zusammenhang beruhigt feststellen, dass das unvermittelte Vorbeirauschen der Küste nicht unbedingt vom Sun-Downer verursacht wird, auch nicht nach dem Seewetterbericht um 1:05 Uhr. Landgang nicht möglich – kein Beiboot.



Am nächsten Tag ging es weiter nach Ærø Sund, wo Berit das erste Mal in ihrem Leben versuchte, in Dänemark Fuß zu fassen.

Endlich unter Segeln geht's weiter nach Middelfart zunächst bei strahlendem Sonnenschein. Auf halber Strecke machte Berit erstmalig unsanft Bekanntschaft mit der ersten und bei weitem nicht

letzten Schauerböe. Berits Achtersteven, zusammengehalten durch Gaffaband, glänzte von nun an silbern in Konkurrenz mit dem schönsten Regenbogen. Idis Navigation orientierte sich im Wesentlichen an: Meisner-Tonnen (Kardinal), Pommes-Tonnen (rot – weiß), bunten Laternen (Leuchtfener), rot gefärbten Klobürsten und umgebauten Tannenbaumsitzen. Nach dem Passieren der Villen von Rudis Dienstboten erreichten wir völlig durchnässt Middelfart. An einer eleganten Swan wagten wir uns, festzumachen, sehr zur „Freude“ der hanseatischen Schiffseigner.

Nach einer von Baerbel gereichten Leckerei war das Eis jedoch gebrochen.

In diesem Hafen funktionierte Rudis Port-Survival-Kit nicht wirklich, entweder waren die Schlitzte der Duschkabinenautomaten größer geworden oder die Münzen kleiner. Rudis Handtuch war zwar klein, aber groß genug.

Hier fiel schon wieder was ins Wasser: das Bunkern frischer Brötchen, wegen des ersten von vier direkt aufeinanderfolgenden dänischen Spezialfeiertagen.



Am Morgen beeindruckte die dänische Marine mit einem formvollendeten Flaggenappell.

Auf dem Weg nach Endelave wurde mehrfach die Boje gerettet. Wie lang ist eine Schiffslänge? Ist egal, zähl weiter!

Die flache, enge Zufahrt zum Hafen wurde sowohl terrestrisch als auch via Fernseher vom U-Boot Kapitän überprüft: Ich korrigiere..., Kurs weiter folgen...!
Anders endet es ohne gut Navigation:

Die Einfahrt in den Hafen von Arhus wurde erschwert durch ein Gewimmel von kleinen Modellschiffen, die sich beim Näherkommen als Optis und Jollen entpuppten. Hier zeigte sich Martins unglaubliches Anlegetalent: Lücke am Steg: 12,05 m, Bootslänge 12,00 m (keine Kratzer), halber Finger breit Wasser unterm Kiel.



In Arhus: 3-stündige Suche nach dem überall erhältlichen Pölser. Kurz vor Toresschluss konnten wir wenigstens in der Hafenperle einen Bausatz davon erstehen. Bis heute sind wir uns nicht sicher, ob wir die Schale hätten mitessen sollen. Wer immer noch Lust auf Pölser hat, kann sie auch ohne Schale bei Ikea in Rodenkirchen erstehen.

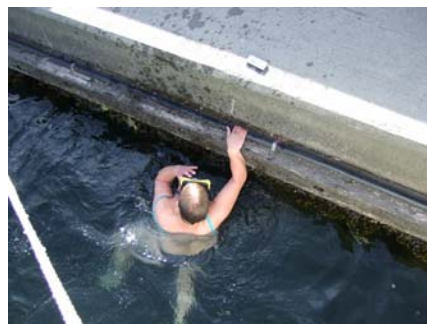


Beobachtungen beim Public-Viewing: Was dem Deutschen sein Holländer, ist dem Dänen sein



Schwede.

Kurz vor dem Ablegen suchte Berit einen Grund, um sich bei 15,4° Wassertemperatur in Bikini und Taucherbrille zu präsentieren. Das Handy im Hafen zu versenken, schien ihr am Naheliegendsten. Schit happens! Nebenbei bestätigte sich die Vermutung von immerhin einem halben fingerbreit Wasser unterm Kiel.



Bravo Martin! Bravo Berit!

Auf dem Weg nach Ebeltoft wurde es seglerisch deutlich anspruchsvoller: Durchgängig hart am Wind bei Windstärken um die 30 Knoten, dank den Segelflüsterern Idi und Rudi ließ sich die Emilio mit dem kleinen Finger auf Kurs halten. Rudis Vorankündigungen in „Rund Fünen“: ' Die Windgeschwindigkeiten sind in den Gebieten Belte und Sund in den Monaten Mai und Juni gering' sollten wohl ein Scherz sein. Immerhin lernten wir auf dem Törn, welche Auswirkungen mehrere aufeinanderfolgende Sturmtiefs und eine folgende Troglage haben. Einpicken im Vorschiff nicht möglich: keine Strecktaue.

Auch der Begriff: „Schauerböe“ wurde zu „Dauerböe“ (Sonst: gute Sicht). Im Gegensatz zu uns erwies sich die Kardanik der Radarantenne nicht als sturmfest. Trotz Rudis beherztem „Antenne über Bord Manöver“ war sie nicht mehr zu retten. (Dritte Versenkung)

Auf diesem Abschnitt erlebten wir hautnah die Metamorphose von Landratten zu Seebären, unschwer zu erkennen an den wachsenden Schwimmhäuten

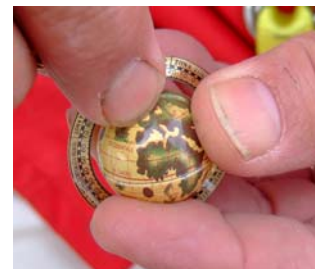


und einem teilweise routinierteren Umgang mit der seemännischen Sprache (vorher: „Sprich Deutsch mit mir“). Rudi hatte weniger Anlass sich aufzuregen über „grauenhafte Wendungen“, die falschen Bezeichnungen von Schot als Leine: „Leinen sind zum Wäscheaufhängen da!“ Achterleine? Vorleine?

In Ebeltoft letztes Durchatmen vor der Nachtfahrt: Essen wie Nephtys in Frankreich (Standard), mit militärischer Präzision von Martin erstellter Wachplan, ausreichend Tee und Kaffee.

Die Aufregung und Vorfreude ließ keinen schlafen, die erste Wache halten wir gemeinsam, das Wetter zeigt sich wie gehabt: Starkwind, Dauerböen und Seegang. Wir gewinnen neue Erkenntnisse aus der Schlafforschung: nur Erschöpfung zwingt auf einem wild stampfenden Schiff in den Schlaf.

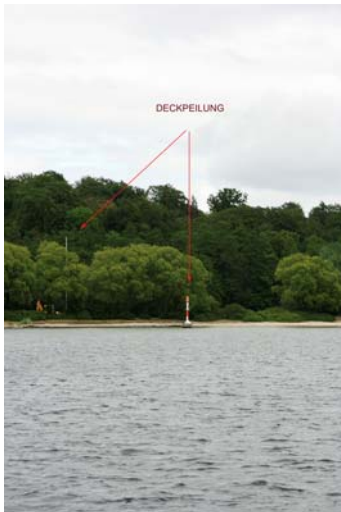
Rudis murmelgroße Taschenweltkugel versagte erstmalig beim Auffinden einer wichtigen Meisnertonne. Martins Verwechslung eines Leuchtturms mit besagter unbeleuchteter Tonne führte zu einer schlafstörenden Halse – über - Kopf – Wende, die auch Rudi die Schweißperlen zwischen die Regentropfen auf die Stirn trieben. Aber: immer noch kein Angstschweiß in der Bilge.





Im Morgengrauen blieb der Versuch, einen Trawler von seinem Netz abzuschneiden Gott sei Dank erfolglos, wir waren aber nahe dran und wissen jetzt ganz genau, was die schwarze Sanduhr am Mast zu bedeuten hat. Endlich konnten wir auch mal jemandem zeigen, was achtern ist.

Highlight: auf dem Weg nach Svendbørg ungezählte Deckpeilungen zur Kontrolle der Kompass. Überprüfung der Ablenkungstabelle nicht möglich, keine vorhanden.



Die Serie der dänischen Feiertage hatte endlich ein Ende und wir kamen in der wunderschönen Stadt zum Einkaufen. In Svendbørg wurden endlich die fünf Fender-Finder fündig.

Nebenbei wurden auch Hafenmanöver trainiert: vorwärts, rückwärts, seitwärts rein, Vogel zeigen muss nicht sein. Mit Valdemars Schloss im Rücken und Dauerböen von vorne gab es viele weitere Auflagen des beliebten Manövers „Boje über Bord“ unter Segeln. Völlig unerwartet erwarb Rudi hier sein Schifferpatent. Alles Pippifax!

Auf dem Weg nach Ærøskøbing bewährte sich die Navigationsmethode „Von Tonne zu Tonne“ zu eilen, jedoch nicht schnell genug für eine heranbrausenden Fähre, der wir nur kurzfristig achtern zeigen konnten.

Die Ansteuerung nach Ærøskøbing war spannend, wurde aber von Baerbel dank ihres Systems: „Finger auf der Seekarte“ glänzend gemeistert, sodass sich kleine Meinungsverschiedenheiten über die Interpretation von Straßenlaternen, Richtfeuern, Rücklichtern von Fahrzeugen und Ampeln, Hafenbeleuchtung etc. letztendlich als irrelevant erwiesen.

Belohnt wurde diese navigatorische Glanzleistung mit einem Bummel durch dieses romantische, mittelalterliche Städtchen.



Der nächste Tag brachte: Meilenschrubben, der Tag der Prüfung rückte näher. Bei einem von Berit konstant gehaltenen Kompasskurs von 305° schafften wir einen Kurs über Grund von 320° . Idi und Martin zeigten uns eindrucksvoll, was ein Gegenkurs ist und die daraus resultierende Tangowende, worauf sich Martin kurz und knapp aus der Navigationsecke meldete: „Ich korrigiere: neuer Kurs...“.

Ziel für diesen Tag war eigentlich Glücksborg, um dort noch den letzten Manöverschliff zu holen, der widrige Wind hatte uns aber trotz Motorhilfe nur bis Sønderborg gelassen.

Die Begegnung mit den „bunten Laternen“ Kalkgrund, Gammel Pøl und Kegnæs aus der Übungsseekarte Int 1353 hat uns alle sehr begeistert, vor Allem auch der Umstand, dass man sich mit den Sektorenfeuern auch in der Wirklichkeit prima orientieren kann.

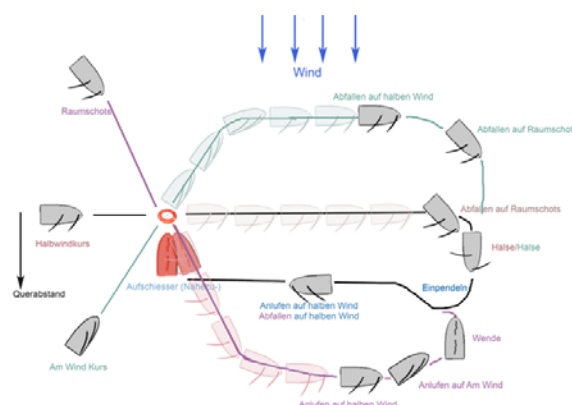


Wer hätte vorher gedacht, dass wir Sønderborg mal unter Segeln bei sinkender Sonne anlaufen würden. Romantik pur!



Vorbei mit der Romantik war es dann ganz schnell beim Training vor Glücksborg. Die Nerven lagen blank, besonders bei Berit, die zur Heulboje mutierte und den Vorsatz fasste: Prüfung – nein danke.

Das nachmittägliche Üben fiel Windstärken bis 10 zum Opfer, konnte aber am Abend nachgeholt werden, da der Wind auf schlappe 8 abflaute. Durch Rudis anschauliche Darstellung begriff auch der/die Letzte woher der Wind weht, und vor allem Berit gelang bei einem glanzvollen Comeback nicht nur die Wende auf dem Wasser, sondern auch die Wende im Kopf.



Prüfungstag

:



Windstärke: bis 34 Knoten,

Prüfer: knackig, jung, Bürstenhaarschnitt, T-Shirtaufdruck „No Fear“, Kernaussage: Es gibt nur einen Versuch pro Manöver

Prüfungsvorbereitung: mit Fangleinen präparierte Boje, zu kurzer Bootshaken

Prüflinge:

Idi, der Segelversteher,

Berit, die durch den Wind verpeilte

Martin, der Gelassene

Alle, verunsichert bis angespannt

Schiffsführer: nervös bis angespannt

Prüfungssituation: hart aber fair

Prüfungszwischenergebnis: 1 x Nachsitzen

Wartezeit: nervenzerfetzende 4 Stunden

2. Anlauf: noch schlechtere Wetterverhältnisse, Windstärke: bis 40Knoten,

Prüfungsergebnis: leider haben nur 2 von 3 bestanden

Unrühmlicher Schlusspunkt: das Festmachen am Anleger mit der Seereling

Shit happens!

Nach einem chaotischen Prüfungstag waren wir froh, von unserem Skipper geräuschvoll nach Flensburg gesegelt zu werden.

Flensburg Stadthafen bescherte uns die ersehnte heiße Dusche, Rudi einen Annäherungsversuch des angesäuselten Hilfschiffsmeisters, Martin die letzte Gelegenheit seine Zahlmeisterqualitäten unter Beweis zu stellen und allen einen schönen Abschiedsabend im Hafenrestaurant.

Fazit:

Bei einem sehr kompetenten Skipper haben wir sehr viel gelernt, „Rund Fünen“ ist ein wunderschönes Segelrevier mit traumhaften Häfen und einer lieblichen Landschaft.

Die Crew hat gut zusammengepasst und hat sich als Team empfunden. Wir sind oft 10 bis 12 Stunden am Tag gesegelt, haben insgesamt 412 sm zurückgelegt, eine interessante Nachtfahrt erlebt und gelernt, wie eine Yacht auch bei Starkwind und Sturm zu händeln ist. Trotzdem blieb noch genug Zeit, stimmungsvolle Abende in den Häfen und Ausflüge in die angelaufenen Städte zu genießen.

Der Törn war im Voraus bestens geplant und organisiert, am im Wesentlichen sehr gut ausgestatteten Schiff sollte einiges nachgerüstet werden (Strecktaue, Wunsch für den Holer der Rollfock, Ablenkungstabelle, Beiboot, ausreichend langer Bootshaken).

Als Voraussetzung für einen Ausbildungstörn für den SKS - Schein sollte man Segelerfahrung z. Bsp. im Rahmen eines Binnenscheins besitzen.



Danke Rudi!! Jederzeit wieder!