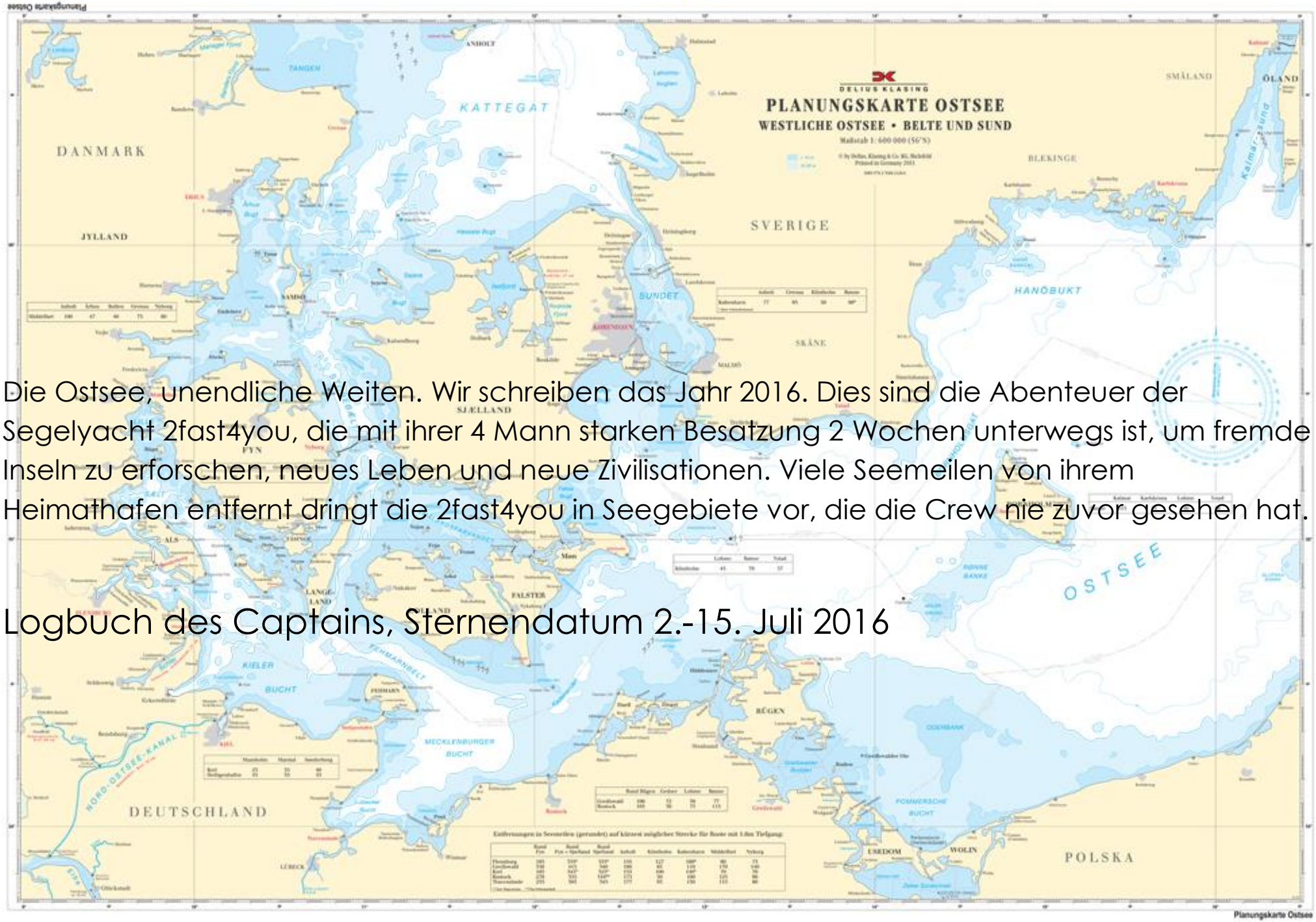

Die Ostsee, unendliche Weiten. Wir schreiben das Jahr 2016. Dies sind die Abenteuer der Segelyacht 2fast4you, die mit ihrer 4 Mann starken Besatzung 2 Wochen unterwegs ist, um fremde Inseln zu erforschen, neues Leben und neue Zivilisationen. Viele Seemeilen von ihrem Heimathafen entfernt dringt die 2fast4you in Seegebiete vor, die die Crew nie zuvor gesehen hat.

Logbuch des Captains, Sternendatum 2.-15. Juli 2016

Das Boot: Hanse 411, Baujahr 2002, Vercharterer ecosail, Heiligenhafen
Crew: Elisabeth Büchel und Thomas Staffel plus
Woche 1: Jost von Lyncker und Christoph Wadenpohl (auch „Les Aiguillettes“ genannt – zu Deutsch: Die Hornhechte)
Woche 2: Uta von Witsch und Ralf Gonschorek

Ecosail bietet den unschlagbaren Vorteil der Vorabendanreise ab 22.00h und so treffen wir uns bereits am Freitagsabend bei gutem Essen im „Alten Salzspeicher“ in Heiligenhafen. Den Stress vom Arbeitstag und der natürlich nicht staufreien Anreise versenken wir im leckeren Bier und begeben uns alsdann gestärkt zum Boot. Und da liegt sie nun, grau foliert, schlank und schön –unsere Hanse 411- und empfängt uns mit gemütlichem Interieur. Die Bugkabine ist so groß, da könnte man auch zu Dritt schlafen und bei Lust und Laune tanzen. Sparsamer ist entsprechend die Aufteilung der Heckkojen. Insbesondere die StB-Koje ist nichts für einen beleibten und wenig gelenken Seemann. Der Konstrukteur gehört kielgeholt!

1. Seetag/Heiligenhafen-Gedser/zurückgelegte Seemeilen: 41

Wir hatten eine frühe Einweisung erbeten und Bootsmann Dieter kommt pünktlich an Bord, erläutert kurz das Wichtigste und unser erster Gesamteindruck ist recht positiv. Nur beim Wetter ist noch deutliches Verbesserungspotenzial Richtung Sommer vorhanden, aber wir haben auch nicht Rasmus geopfert, da kann man dann wohl auch nicht viel erwarten.

Gegen 10.20h laufen wir aus. Der Wind steht recht günstig und so setzen wir alsbald Segel. Dass wir das 1. Reff vom Großsegel nicht ausschütten können, sollte uns eigentlich zu denken geben, aber es stört uns erst einmal nur wenig, da wir gefühlte Bft. haben und bei dem großen Segel scheint uns das gar nicht mal so verkehrt. Schließlich müssen Schiff und Mannschaft sich ja erst einmal aneinander gewöhnen. Bei der Gelegenheit stellen wir auch fest, dass wir keinen Windmesser haben…, aber, wie gesagt „Gefühl ist alles".

Das erste Hindernis stellt die Fehmarnsundbrücke dar. Unser Schiff hat eine Masthöhe von 21m. Papierseekarte und Plotterkarte machen unterschiedliche Angaben was die Höhe anbelangt 21m oder 22m? Das könnte ziemlich knapp werden. Wir rufen doch lieber kurzerhand beim Vercharterer an und erhalten von dort grünes Licht, aber es ist schon abenteuerlich knapp!
Für heute haben wir uns als Etappenziel Gedser gesetzt. Als Törnziel selbst haben wir die „Erbseninseln" geplant und mit Gedser halten wir uns alle Optionen offen. Zwar wird der Ort als wenig sehenswert in der einschlägigen Literatur beschrieben, aber er soll ja auch nur eine Zwischenetappe für den großen Schlag werden.
Der Wind wird zunehmend ruppiger, die Welle auch. Spätestens jetzt hätten wir das erste Reff ohnehin gebraucht. Bisher ist also alles prima gelaufen. Da wir bis zum späten Nachmittag ganz schön durchgeschüttelt werden und schon den ersten Dichtigkeitstest unseres Ölzeugs hinter uns haben, sind wir doch recht froh, als Gedser näher rückt. Der Yachthafen stellt sich dann auch als deutlich angenehmer als von vielen Yachties beschrien heraus.

Nach diesem ersten Tag stellen wir fest, dass die Logge mindestens einen Knoten weniger anzeigt als unser eigener Plotter, hmmm.

2. Seetag/Gedser-Stubbekobing/zurückgelegte Seemeilen: 41

Nachdem wir den Wetterbericht ausführlich diskutiert haben treffen wir schweren Herzens die Entscheidung, die Erbseninseln als Fernziel zu streichen. Für die nächsten Tage sind westliche Winde angesagt, was uns an sich ja erst einmal passen würde, jedoch mit Windstärken von 5-6 Bft. und der Aussicht, dass uns gegen Mitte der Woche auch noch ein Sturmtief erwischen würde. Wir sind etwas enttäuscht, müssen aber einsehen, dass dies unsere Fähigkeiten übersteigen würde und wir kein Risiko eingehen wollen. Neuer Plan: unser Plan B gen Norden nach Kopenhagen.

Auf der Suche nach neuen Zielen

Wettertechnisch bietet der Tag eine breite Palette: Sonne, Wolken, Regen und reichlich Wind und Welle. Während Christoph, Thomas und ich an Deck die Stellung halten, übernimmt Jost den navigatorischen Part und muss entsprechend oft unter Deck. Situationsbedingt sieht er natürlich nicht, was oben so vor sich geht und die hohe Welle, die uns unglücklich seitlich trifft, bekommt er so richtig zu spüren, als er quer durch den Salon gegen den Salontisch knallt. Neben einem ausgeprägten Hämatom am Oberschenkel hat dies aber auch zur Folge, dass der Tisch im Salon aus seiner Befestigung gerissen wird und nun samt unserem guten Rotweinvorrat durch den Salon rutscht. Christoph besinnt seines „Dipl. Ing.“, begibt sich hinab in die Kajüte, schnappt sich eine Leine und sichert den Tisch provisorisch ab (in der Not klappt es dann auch wieder mit dem Palstek…).

In besagter Welle fällt leider auch Thomas Laptop, das mit Seekarte, GPS und AIS bestückt ist, vom Kartentisch und das Ladegerät ist hinüber. Einem hier nicht näher genannten Onlineshop sei Dank kann das kaputte Teil aber während der Reise ersetzt werden.

Im weiteren Verlauf des Segeltages verbuchen wir noch weitere Ereignisse unter „Pleiten, Pech und Pannen“: bei einem Segelmanöver schlägt uns die Genuaschot in ein Fenster der Sprayhood und wir haben einen fetten Riss, sehr ärgerlich.

Über die Hutzen der Zwangsbelüftung und deren Funktionsweise hatten wir uns bis dato noch keine Gedanken gemacht. Aber auch das lernen wir an dem Tag: ja, es kann durchaus Wasser hereinkommen und bei der Möglichkeit von überkommender Welle sollten man sie daher besser schließen! Wir hoffen, dass der nächste Hafen auch mit einem Wäschetrockner ausgestattet ist.

Eigentlich wollen wir den netten Hafen Harbolle auf Mön anlaufen, aber der ist für uns definitiv zu klein. Es sieht nicht so aus, als könnten wir mit unserem Schiff dort gemütlich einlaufen und uns in aller Ruhe nach einem Liegeplatz umschauen. Nach einem Blick in die Seekarte beschließen wir daher um die Ecke bis Stubbekobing zu laufen. Eine gute Idee. Hier gibt es noch ein freies Plätzchen für uns. Der hilfsbereite Hafenmeister organisiert aus seinem Fundus größere Schrauben und unser LI Christoph macht sich an die Reparatur und Befestigung unseres Salontisches. Währenddessen begeben wir uns auf die Suche nach dem Wäschetrockner und unterhalten uns mit Stegnachbarn. Motorbootfahrer, die sich wegen der Welle nicht aufs Wasser trauen und den Ort schon ein paar Tage erkundet haben, empfehlen uns ein Thai-Restaurant, welches wir kurzerhand entern und nicht enttäuscht werden. Erstaunlich, dass sich in so einem kleinen Nest überhaupt Restaurants halten. Nach dem guten Essen haben wir genügend Bettschwere und sammeln unterwegs die Wäsche ein, die zur Kojenzeit nun wieder trocken und sogar warm ist – herrlich!

3. Seetag/Stubbekobing-Vejro/zurückgelegte Seemeilen: 37

Der Morgen beginnt recht freundlich, mit deutlich weniger Wind und es steht nun eigentlich nichts dem im Wege, unsere geplante Route nach Kopenhagen fortzusetzen. Fast nichts. Zur Kontrolle wirft Anjin San Jost noch einen intensiven Blick in die Karte und eröffnet uns dann mit leicht gequälter Miene, dass wir eine der auf dem Weg liegenden Brücken aufgrund unserer Masthöhe nicht passieren können… da fehlt glatt ein Meter! Wir überlegen angestrengt hin und her, wie wir den Meter einsparen können, aber Ende planen wir komplett um und nehmen das Smalands Fahrwasser als Alternativroute. Als Segler muss man halt flexibel bleiben.

Der Wind täuscht Zurückhaltung nur vor. Immer wieder kommen Böen und lassen uns bei ausnahmsweise voller Besegelung (ja, irgend- wann haben wir auch das Problem mit der völlig vertörnten Reffleine gelöst und dabei festgestellt, dass es einen Riss im Vorliek gibt…)ordentliche Nicker auf die Seite machen. Da kommen bei Christoph Erinnerungen an unser erstes Jollensegeln im Frühjahr hoch und er braucht eine Weile bis er sich mit dem Gedanken anfreundet, dass auch so ein großes Boot sich so schnell auf die Seite legen kann wie eine Jolle, dabei aber keine Gefahr läuft gleich zu kentern. Später reffen wir dann einfach wieder, der Wind wird gleichmäßig mehr und das Ganze deutlich ang- enehmer. Sogar ein Sonnenbad auf dem schönen Teakdeck ist da drin.

Seinem Törnführer entnimmt Jost die Empfehlung für die Insel Vejro und wir beschließen uns einfach mal von ihm überraschen zu lassen. Nach einem herrlichen Segeltag laufen wir dann in dem kleinen, aber feinen Hafen ein. Es gibt noch reichlich Platz, der Duft nach Gegrilltem weht

uns entgegen und wir freuen uns auf unser Anlegerbier, das wir heute Abend doch glatt einmal in der Plicht zu uns nehmen können. Jost kümmert sich um das Bezahlen der Hafengebühr, welche im ca. 200m entfernten Restaurant zu entrichten ist. Er kommt völlig begeistert zurück und meint, dass allein die Sanitäranlagen die doppelt so hohen Gebühren wie andernorts es wert seien. Wir überlegen, ob er uns veräppeln will und gehen direkt alle gucken… Er hat uns nicht zu viel versprochen!

Am Abend soll es von Christoph importiertes „confit de canard“ geben. Damit der smutje in Ruhe in der Kombüse werkeln kann, vertreten wir uns derweil ein wenig an die Land die Beine. Als wir nach einer ½ Stunde wiederkommen, streckt ein leicht genervter Christoph seinen Kopf aus der Luke und verkündet, dass es noch etwas dauern würde. Das Öffnen der Dosen stellt ihn vor größere Herausforderungen als gedacht. Es gibt ja in aller Regel immer Dinge, die auf einem Schiff mal nicht funktionieren, aber gerade die Dosenöffner sind doch meist so konzipiert, dass sich Mannschaften, die sich auf das Erasco-Dosensortiment spezialisiert haben, nicht verhungern. Nicht so bei uns an Bord. Unter Ganzkörper- und Kleidungseinsatz, und schließlich Ausleihen von funktionstüchtigem Küchenwerkzeug bei freundlichen Nachbarn schafft es der maitre de cuisine an den schmackhaften Inhalt zu kommen. Die Zubereitung dauert dann auch noch eine Weile und der recht durchdringende Geruch von Gänsefett dürfte mittlerweile über die ganze (zugegebenermaßen kleine) Insel wehen. Wir ignorieren ihn aber einfach und langen kräftig bei Essen und Rotwein zu.

Nach diesem späten leckeren Mal dauert es nicht lange bis wir zufrieden in unseren Kojen liegen und uns sanft von den Wellen und ein wenig Biolärm in den Schlaf wiegen lassen.

Abendstimmung auf Vejro

www.vejroe.dk

4. Seetag/Stubbekobing-Korsor/zurückgelegte Seemeilen: 22

Die Sonne kitzelt uns wach und wir frühstücken nach ausgiebigster Benutzung der luxuriösen Sanitäranlagen draußen. Die Insel wollen wir aber nicht verlassen, ohne mit den vom Restaurant kostenlos zur Verfügung gestellten Mountainbikes eine Runde zu drehen. Es ist alles sehr hübsch hier. Das inseleigene Gewächshaus hat sogar einen Designerpreis bekommen. Hier hat jemand sehr viel Geld investiert, wenn auch nicht gerade für das gemeine Yachtvolk gedacht bzw. gemacht. Aber so etwas gönnt man sich ja auch nicht alle Tage!

Als wir gegen 11.00h auf dem Wasser sind, ist Rasmus uns noch hold. Der bislang zuverlässige Wetterbericht kündigt jedoch Starkwind ab dem späteren Nachmittag an, der sich zu einem ausgewachsenen Sturm entwickeln soll. Da will ein Hafentag sinnvoll geplant sein. Auf dem Weg gen Norden liegt Korsor, was wiederum direkt an der Fehmarnbeltbrücke liegt und einem Bahnhof mit Verkehrsanbindung über ganz Sjelland. So könnten wir unsere Zwangspause mit einer Reise nach Kopenhagen verbringen!

Das schöne Wetter hält dann auch nicht lange an und nach und nach werfen wir uns wieder in unsere obligatorische Allwettermontur. Die große Fehmarnbeltbrücke ist weithin sichtbar und mit uns laufen eine ganze Reihe dicke Pötte gen Norden.

Aber, wie soll es anders sein, nur wenige Seemeilen vom Hafen entfernt fängt es dermaßen an zu schütten, dass wir praktisch nix mehr sehen. Selbst die riesige Brücke ist hinter einem Vorhang aus dichtem Regen gänzlich verschwunden. Wir sind froh, dass Plotter und Radar ihren Dienst tun und wir so wissen, wo es lang geht. Bis wir dann die Hafenbetonnung erreicht haben ist der Spuk Gottseidank vorbei.

Am Nachmittag üben wir dann noch ein wenig Hafenmanöver, da wir ja irgendwie die Zeit bis zum Abendessen rumkriegen müssen und die Segelgarderobe von Schiff und Mannschaft kann so ein wenig trocknen.

Der Yachthafen von Korsor liegt direkt neben der Marinebasis und hier liegen etliche graue Stahlriesen, ein recht beeindruckender Anblick.

Abends irren wir im Regen ein wenig umher um Essen zu gehen, landen schließlich in einer Art Pizzeria und lassen es uns schmecken.

Da der Wind schon ordentlich aufgefrischt hat, sichern wir das Boot vor dem Zukojegehen nochmals mit Festmachern und allen zur Verfügung stehenden Fendern ab. Im Hafen steht Schwell und durch den hohen Mast hat das Schiff sogar Krängung. Abends singt der Wind schaurige Wiegenlieder und wir fallen alle in einen unruhigen Schlaf.

5. Hafentag Korsor und Kopenhagen

Ja, das sieht heute wirklich nicht so aus, als sollte man freiwillig den sicheren Hafen verlassen.

Thomas nimmt telefonisch Kontakt mit ecosail auf, um abzuklären, ob man uns nicht doch den ein oder anderen Schaden reparieren kann. Es gibt ein ziemliches Hin und Her, man ist wenig Willens uns entgegenzukommen und meint schließlich, das wir uns selbst um die Organisation der Reparaturen kümmern sollen. Dazu haben wir allerdings keine Lust und machen uns stattdessen wie geplant mit der Bahn (voll, aber sehr komfortabel) auf den Weg nach Kopenhagen. Anfangs noch regnerisch bessert sich das Wetter zusehends und auf der Ostseite der Insel glaubt man kaum, dass es auf der anderen Seite mit 9Bft. weht! Wir erlaufen uns die schöne Stadt, bestaunen die prächtigen alten und neuen Gebäude, suchen die kleine Jungfrau, stärken uns mit Polser, schlemmen am Hafen und gönnen uns vor der Heimfahrt einen Besuch im Pub. So kann man auch einen Sturmtag abwettern.

Kopenhagen schmeckt ;-)

6. Seetag/Korsor-Kolby Kos/zurückgelegte Seemeilen: 38

Der Wind hat nachgelassen. Vor der Weiterfahrt machen wir einen Abstecher zum superbrugsen um unsere Wasservorräte aufzufrischen und zum Yachtshop. Wir erstehen einen neuen Impeller (man hatte uns doch glatt als Ersatzteil ein völlig ramponiertes Teil dagelassen…), Flickmaterial für die Sprayhood, die dänische Version von WD 40 um die Mastrutscher gangbarer zu machen und Jost bekommt eine wasser-dichte Segelhose. Gut angelegtes Geld für den Rest der Reise…

Unser Ziel für heute ist der kleine Hafen Kolby Kas auf der Insel Samsoe. Aber zuerst geht es unter der beeindruckenden Fehmarnbeltbrücke her. Wir fühlen uns, als würden wir die Golden Gate Bridge passieren und entsprechend oft wird das Ereignis aus allen Blickwinkeln fotografisch festgehalten. Das Schiff läuft zügig seinem Ziel entgegen, während das Wetter wieder alle Register seines Könnens zieht. Aber Spaß haben wir trotzdem. Der Hafen selbst gibt ein eher trostloses Bild ab, die sanitären Anlagen haben ihre besten Zeiten irgendwann in den 70er Jahre gehabt und deutlich renovierungsstau. Den Ort schenken wir uns. Es ist ja auch schon spät.

Fehmarnbeltbrücke

7. Seetag/Kolby-Kos-Middelfahrt/zurückgelegte Seemeilen: 37,5

Same procedure as every day: der Tag fängt gut an und wir lassen uns verführen, auf einen schönen Sommersegeltag zu hoffen. So ein Wetterbericht muss ja schließlich nicht immer stimmen! Unsere Schlechtwetterkleidung liegt aber mittlerweile immer griffbereit und flugs sind wir drin, als sich die Wetterbedingungen dann doch wie üblich verschlechtern.

Kurz vor der Ankunft öffnet der Himmel wirklich alle Schleusen und es kübelt kräftig. Der Nyhavn (neben dem Gamle Havn) macht seinem Namen Ehre. Alles wirkt noch recht neu und ist dementsprechend auf der Karte unseres Plotters (die dem Jahr der Kiellegung unseres Bootes – 2002!) entspricht, nicht vorhanden. Wir bekommen den letzten für unser Boot geeigneten Liegeplatz und brauchen ein wenig, bis wir unser Schiff in der riesigen Box vertäut haben. Mit unseren hilfs-bereiten dänischen Nachbarn feixe ich rum: nicht „2fast4you“ sondern „2big4us“… Aber sie geben wenigstens zu, die gleichen Probleme gehabt zu haben. Ein Besuch beim Italiener und eine abendliche Runde durch den alten Hafen beenden den Tag.

Schlechts Wetter gibt es nicht!

8. Seetag/Middelfahrt-Sonderborg/zurückgelegte Seemeilen: 46

Heute ist unser letzter gemeinsamer Segeltag. Wir kalkulieren, dass es wohl locker bis Abenraa auf dem dänischen Festland zu schaffen ist und informieren unsere Mitsegler der zweiten Woche, die sich mit dem Auto im Laufe des Tages auf den Weg machen werden, entsprechend. Der Tag beginnt zwar wolkig, aber nach und nach wird es immer freundlicher, der Himmel reißt auf und ein schöner raumer Wind mit satten 4Bft. lässt uns mit 7-8 Knoten zügig durch den Lillebelt vorankommen. Was für eine Rauschefahrt. Wir ersegeln heute unser bestes Etmal!

Da es so gut läuft, beschliessen wir kurzerhand Abenraa an Steuerbord liegenzulassen und stattdessen noch bis Sonderborg zu segeln. Unsere Woche-2-Crew steht noch im Stau und so haben wir genügend Zeit. Der Stadthafen von Sonderborg ist leider voll, aber im Yachthafen findet sich noch ein freier Liegeplatz. Wir tanken noch , Christoph und Jost packen ihre Habseligkeiten und an der Frittenbude im Yachthafen stärken wir uns und erwarten die neue Crew. Am frühen Abend treffen Uta und Ralf ein und dann geht alles ganz schnell. Ein letztes Foto mit der Crew „Les Aiguillettes“ und dann sind Christoph und Jost auf dem Heimweg.

Les Aiguillettes

9. Seetag/Sonderborg-Aeroskobing/zurückgelegte Seemeilen: 33,5

Ralf, unser newbie, ist krank. Nach der ersten Nacht an Bord fühlt sich zwar schon weniger schlecht, aber ob damit der Silberstreif am Horizont der Genesung zu sichten ist, kann er nicht sagen. Unterkriegen lässt er sich davon aber nicht, er verdoppelt kurzerhand die Medikamentengabe und meint, wir sollten bei den Planungen nicht allzu viel Rücksicht nehmen.

So peilen wir für heute Aerosköbing auf der Insel Aerö an, könnten so im Notfall eine Heimreise für Ralf organisieren und haben trotzdem eine schöne Törnplanung für den Tag.

Wie schon an den vorhergehenden Tagen, zieht das Wetter alle Register und auch die Ostseewelle kann sich sehen lassen. Nach gut 6 Stunden ist die Überfahrt geschafft. Uta stellt fest, dass ihr die Seebeine noch nicht abhandengekommen sind, Ralf entpuppt sich als seefest und sein Allgemeinzustand hat sich dank der guten Seeluft schon etwas gebessert.

Aeroskoebing kennen wir noch nicht und so lassen wir uns von Uta durch die malerischen Gassen führen und gönnen uns ein leckeres, wenn auch teures Eis. Wegen des unbeständigen Wetters lassen wir die Idee mit dem Grillen fallen und stattdessen zaubert Ralf in der Kombüse sein erstes Bordessen aus unserem reichhaltigen Vorrat.

Strandhäuschen

10. Seetag/Aeroskobing-Lyo-Svendborg/zurückgelegte Seemeilen: 32,5

Nachdem wir die Großwetterlage gecheckt haben, entscheiden wir uns dafür im uns schon bekannten Teil der dänischen Südsee zu bleiben. Uta schlägt die kleine Insel Lyo als Etappenziel mit der Option zum Landgang vor und danach soll es dann mit dem Wind noch bis Svendborg gehen.

Bei frischem Wind erreichen wir unser Ziel und schauen uns dann die wirklich hübsche Insel an. Die kurioseste Entdeckung ist ein kleiner Friedhof, der unmittelbar neben dem Tor eines Fußballfeldes liegt.

Immer noch mittendrin…

Am frühen Nachmittag machen wir uns dann auf den Weg Richtung Svendborg. Das Wetter wird zunehmend schlechter und der Wind stärker. Außer uns ist kaum ein anderer Segler zu sehen. Nur ein Boot treffen wir unterwegs: es ist die „Liese“. An Bord unser Ausbilder Jürgen mit Crew, sie haben den Wind genau auf die Nase und kämpfen im Regen mit der Bergung ihres Vorsegels. Wir laufen mit dem Wind und daher ist es für uns deutlich angenehmer.

Nass erreichen wir dann Svendborg. Der Hafen ist schon ziemlich voll. Der Hafenmeister hat wohl Mitleid mit uns durchnässten Gesellen und lässt uns netterweise an der Pier festmachen, wo sonst ein Ausflugsdampfer liegt. Nach uns kommen noch zwei Segler, die froh sind, Hilfe beim Anlegen zu bekommen um sich dann in die Kajüte zu verziehen.

Wie auch schon am Vorabend fällt Ralf, bereits deutlich genesen, über Vorräte und Kombüse her und mit freundlicher Unterstützung von Smutje Uta wird wieder etwas Köstliches auf den Salontisch gebracht. Reichlich Wein und alles was die Bar sonst noch zu bieten ab, runden den Abend ab.

11. Seetag/Svendborg-Vejro/zurückgelegte Seemeilen: 40

Da wir unseren Mitseglern von der Insel Vejro vorgeschwärmt haben, küren wir diesen Ort zum heutigen Törnziel. Das Wetter hält sich anfangs noch bedeckt und durch den Svendborgsund müssen wir motoren bis wir die letzten Tonnen hinter uns haben. Dann kommt die Sonne raus, die Segel gehen auf und in flotter Fahrt geht es der Insel entgegen. Mit kräftigem Wind von achtern montieren wir erstmals auf diesem Törn einen Bullenstander. Der Versuch mit dem großen Spibaum die Genua auszubaumen, schlägt allerdings fehl. Er ist unhandlich und schwer. So übe ich mich im Schmetterlingsegeln, obwohl das Segeln mit achterlichem Wind nicht gerade mein Lieblingskurs ist. Später können wir auf Halbwindkurs wechseln und rauschen mit 7-8Knoten bei ordentlicher Welle gen Vejro. Wir sind uns einig: besser kann's nicht sein.

In Vejro liegen zwar heute deutlich mehr Boote als noch in der Woche zuvor, aber es gibt noch genügend freie Boxen. Ein sehr freundlicher holländischer Motorbootfahrer hilft uns beim Anlegen und dann können wir uns dem dolce vita widmen. Da wir wieder im Restaurant bezahlen müssen, ergreifen wir gleich die Gelegenheit und nehmen dort unser Anlegerbier ein. Die noch ins cockpit stehende Sonne nutzen wir für die zweite Runde und ein wenig Grundlage schaffen für den Rest des Abends. Der Hafen bietet schöne Feuerstellen mit Grillrosten. Auch an Kohle und Holz hat man gedacht. So gibt es dann später wunderbare Steaks vom Grill und andere Leckereien. Den Abend beenden wir mit noch mit einer Gesangseinlage (row, row, row the boat)…

12. Seetag/Vejro-Marstal/zurückgelegte Seemeilen: 45 (davon 45 unter Motor…)

Nach Frühstück in der Morgensonne, können wir ausnahmsweise einmal leicht bekleidet in See stechen. Leider weht überhaupt kein Wind. Da wir uns überlegt haben, über Marstal und Kiel nach Heiligenhafen zurückzusegeln, bleibt uns nichts anderes übrig, als den Jockel zu bemühen. Das ist recht eintönig, aber man kann die Zeit zum Sonnenbaden, Erzählen, Kochen und für Angelversuche nutzen.

Im Laufe des Tages kommt ein wenig Wind auf, aber der ist immer gegenan. Da wir auch innerhalb der Seeschiffahrtsstraße unterwegs sind, wäre das mit dem Kreuzen keine wirkliche Option. Am frühen Abend erreichen wir dann in Marstal.

13. Seetag/Marstal-Schilksee u. Loboe/zurückgelegte Seemeilen: 40

Bevor wir die Insel wieder verlassen, brechen wir noch zu einer kleinen Sightseeingtour auf und bunkern noch Vorräte nach.

Wie sollte es anders sein, haben uns auch heute Wind und Welle wieder fest im Griff. Nachdem wir das enge Fahrwasser von Marstal verlassen haben können wir Segel setzen, um sie auch gleich wieder zu reffen. Das sieht nach einem heißen Ritt heute aus! Ganz anliegen können wir Kiel nicht und so müssen wir die ein oder andere Kreuz segeln. Der Wind dreht aber im Laufe des Tages zu unseren Gunsten und so klappt es am Ende recht gut. Die Windstärke können wir nur schätzen. 6 Bft. dürften schon dabei sein. Die Wolken bilden immer wieder spannende Formationen, die ein Gewitter befürchten lassen, am Ende regnet es aber nur. Allerdings beobachten wir eine kleine Wasserhose, was recht beeindruckend ist und noch niemand bislang gesehen hat. Wir fragen uns, was wir machen sollen? Da die Wasserhose aber nicht in unsere Richtung zieht, segeln wir einfach weiter und beobachten gespannt das Phänomen.

Das Kulinarische soll auch heute nicht zu kurz kommen. Thomas hat Ralf ganz heiß auf die leckeren Fischbrötchen im Schilkseer Hafen gemacht. Ziemlich durchgeschüttelt legen wir am späten Nachmittag in Kiel an. Unterm Kran liegt auch die „Liese“ und Uta und ich schauen erst einmal bei Jürgen vorbei, der ziemlich erstaunt ist, uns hier oben zu sehen. Nach Fischbrötchen, Schwätzchen und Espressotrinken wollen wir für die Nacht noch nach Laboe rüber. Wir sind gerade unterwegs und wollen das Fahrwasser der Förde kreuzen, als von achtern die Wasserschutzpolizei aufkommt. Die Prozedur haben wir auch noch nicht mitgemacht. Sie wollen die Führerscheine sehen, die Schiffspapiere, Schwimmwesten, Seenotraketen und Segelkarten. Sie sind sehr nett aber auch gewissenhaft und empfehlen uns die Baltic Marina. Wenig später machen wir dort fest. Hier gibt es Fingerstege, die sehr niedrig sind und wir haben ein wenig Mühe von und wieder an Bord zu kommen.

Der Hafen verfügt über ordentliche sanitäre Einrichtungen und schöne Gastronomie. Heute bleibt die Kombüse kalt, schließlich ist das unser letzter gemeinsamer Abend!

14. Seetag/Laboe-Heiligenhafen/zurückgelegte Seemeilen: 40

Angesichts der Wettervorhersage, die nochmals zunehmenden Wind (in Böen 7-8Bft) und hohe Welle verspricht, und der Strecke, die wir zurücklegen müssen verzichten wir auf unser Vorhaben das U-Boot zu besichtigen. Wir bunkern noch Diesel nach und dann geht es los.

Früh ziehen wir die Segel hoch, in die wir aber direkt ein erstes Reff einbinden. Kaum aus der Förde und der Landabdeckung raus, merken wir erst wir stark der Wind wirklich weht. Über Nacht hat sich dank der Windrichtung NW auch schon eine kräftige Welle aufgebaut. Wir schätzen, dass die Wellen die angesagten 2,5m locker erreichen und sind ziemlich beeindruckt. Da die Schießgebiete Todendorf und Putlos wegen Übungen gesperrt sind müssen wir eine weiten Bogen um die Küste machen.

Der Wind legt weiter zu und wir reffen ein weiteres Mal. Ein drittes Reff gibt das Groß leider nicht her. In einer hohen Welle läuft das Schiff aus dem Ruder und so beschließen wir, statt dem Großsegel nur mit gereffter Genua weiterzusegeln. Hierfür müssen allerdings Uta und Thomas an den Mast, da das Groß natürlich nicht so ohne weiteres in die lazybags fallen will. Aber am Ende klappt aber auch das Bergen des Großsegels. Gut, dass Uta so klettersicher ist. Viel an Fahrt verlieren wird dadurch nicht und bei der mitlaufenden Welle rauschen wir immer mit rd. 8kn Richtung Heiligenhafen.

Im weiteren Verlauf verlieren wir den Kugelfender, der bislang fest am Heck vertäut war. Thomas Ehrgeiz ist gepackt und so wird –obwohl ich zugegebenermaßen nicht wirklich begeistert bin- die Maschine angeschmissen, die Genua geborgen und nach diversen Anläufen haben wir das auf den hohen Wellen tanzende Etwas wieder sicher geborgen. Hätten wir das mit einer über Bord gegangenen Person auch so geschafft? Am Ende gebe ich Thomas Recht, dass es trotz oder gerade ob der widrigen Bedingungen eine gute Übung war.

Die Genua wird wieder ausgerollt und wir rollen und surfen weiter Heiligenhafen entgegen.

Rudersteher und –dreher…

Kurz vor 17.00h ist es dann geschafft und wir auch. Während Uta nach dem Aufräumen zügig das Boot verlässt und verabschiedet, bleiben wir anderen und gehen mit dem Bootsmann noch unsere seitenlange Mängelliste durch. Als wir die Prozedur hinter uns haben, stellen wir nach dem Bepacken des Wagens fest, dass wir einen Platten haben. Ein Nagel stellt sich schnell als Übertäter heraus. Ralf und Thomas räumen alles wieder aus und ziehen in Rekordgeschwindigkeit den Reservereifen auf, während ich etwas zum Befüllen unserer knurrenden Mägen organisiere. Schließlich ist schon 20.00h. Wir fahren noch bis Lübeck, wo wir Hotelzimmer reserviert haben. Bei zwei Bier an der Bar lassen wir die Woche Revue passieren und fallen müde in ungewohnt weiche Betten, die seltsamerweise Seegang haben.

Persönliches Fazit:

Es waren zwei gelungene Wochen in denen wir fast 500 Seemeilen hinter uns gelassen haben. Trotz der Mängel, die das Boot hatte, haben wir uns jederzeit sicher gefühlt und können dem Schiff gute Segeleigenschaften bestätigen.

Unsere kurz aufkeimenden Bedenken, ob die zweite Woche mit anderen Crewmitgliedern stimmungsmäßig einen Bruch darstellen würde, waren nach den ersten zurückgelegten Seemeilen über Bord gespült. Wir hatten viele gute Gespräche und außerordentlich viel Spaß mit Menschen, die wir nun besser kennengelernt haben, die uns ans Herz gewachsen sind und mit denen wir jederzeit wieder auf Törn gehen würden.

Übrigens war Ralf am Ende der Reise wieder gesund. Als Greenhorn hat er sich seine Sporen verdient und sich wacker, insbesondere am letzten Tag, am Ruder geschlagen – was ihm den Beinamen „Rollercoaster-Ralf“ eingebracht hat. Ein Sommer-Sonne-Leichtwind-Törn würde ihm wahrscheinlich gar nicht so gut gefallen.

Wir haben uns nicht die Mühe gemacht über eine Rollenverteilung bzw. Mannschaftseinteilung zu sprechen. Jeder hat verantwortungsvoll und selbständig Aufgaben übernommen und es hat alles reibungslos funktioniert.

Dass wir am Ende nicht zu den Erbseninseln gekommen sind, haben wir bedauert, ist jedoch den Wetter-/Windaussichten geschuldet. So bleibt uns dieses Ziel für ein nächstes Mal.

Elisabeth

Laudatio zur Teilnahme am Fahrtensegelwettbewerb des SCRS 2016

Thomas Staffel - westliche Ostsee

Zwei Juli-Wochen „westliche Ostsee“ bildeten den zeitlichen Rahmen für sportlich genossene Lebensfreude unter weißen Segeln. In 4-köpfiger, teils wechselnder Crew führte **Thomas Staffel** mit **Elisabeth Büchel** und gemeinsam mit **Jost von Lyncker**, **Christoph Wadenpohl**, später **Uta von Witsch** und **Ralf Gonschorek** die ab Heiligenhafen gecharterte 41-Fuß-Hanse „**2 FAST 4 YOU**“ 494 Seemeilen verantwortungsbewusst wie nautisch sicher, dabei durchaus sportlich ambitioniert durch Gewässer der Dänischen Inselwelt.

Nach Queren des Fehmarnbelts wird mit Gedser Falster erreicht, durch Grönsund, Smaalands Fahrwasser und Großen Belt zum Schnuppern am Kattegat mit Samsö der nördlichste Punkt der Reise. Rückweg um Fünen durch Kleinen Belt, Alsfjord und –sund und nach Kreuzfahrt durch die „Dänische Südsee“ geht es via Kieler Bucht zum Fehmarnsund.

Der schön zu lesende Reisebericht vermittelt, authentisch wirkend, das Stimmungsbild einer anspruchsvoll geplanten wohlüberlegt umgesetzten Segelreise. Mit im Schnitt 38 Seemeilen pro Fahrttag, die einem launisch gestimmten Rasmus bisweilen auf harter und nasser Kreuz abzutrotzen waren, beweist die Crew seesportliches Stehvermögen, zeigt aber auch kulturtouristisches Interesse für Land und Leute, und in ihrer harmonisch gepflegten Crewkameradschaft bestätigt sich „Segeln als Lebensart“. –

Auch wenn das ursprünglich anvisierte Reiseziel „jenseits von Bornholm“ Vernunft-begründet künftiger Erlebnisfreude vorbehalten bleibt: Der Törn setzt seemännisch überzeugende Akzente, beschreibt fahrtenseglerisch ausgewogen ein Leistungsbild, das Perspektiven erahnen lässt, auf die wir uns freuen dürfen. -

Glückwunsch zu einer gelungenen Reise !