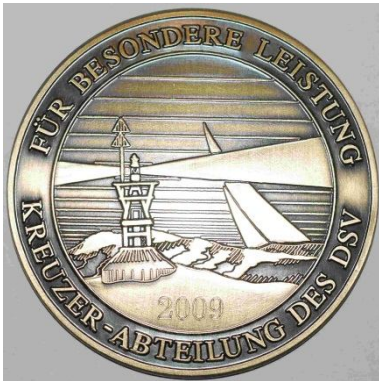


*Ausgezeichnet im Fahrtenwettbewerb der
Kreuzer Abteilung des DSV mit einer
Bronze-Medaille*



Mit Ende des von der KA anerkannten Segeltörns mit D. und F. im Jahr 2007 kam der Wunsch auf, einmal länger als die bisher üblichen 10 Tage unterwegs zu sein. In 2008 haben wir Freunden samt Kind das Seesegeln näher gebracht, weshalb die Umsetzung nun erst in 2009 erfolgte. Fast drei Wochen – zweimal die verlängerte Woche, die Renz Yachting in der Nebensaison anbietet – sind mit Leben zu füllen.

Um diesen langen Aufenthalt auf See bezahlbar umsetzen zu können fällt die Entscheidung zu einer kleineren Yacht. 26 Fuß sind hier ein akzeptabler Kompromiss zwischen Größe für zwei Erwachsene mit einem 3,5 Jährigen und dem Preis. Für das Boot spricht ferner die seinerzeit gute Beurteilung, die die Zeitschrift Yacht in der Ausgabe 19/1994 veröffentlichte.

Den Chartervertrag schon im November 2008 abgeschlossen können wir gleich ein halbes Jahr lang der Vorfreude gönnen und Monate lang zur Vorbereitung nutzen. Zum Beispiel, um überwiegend kindgerechte Ziele auszuwählen. Doch in welche Richtung nach der Schlei wollen/sollen wir überhaupt? Göteborg, Rügen oder das schon mal geplante aber wegen gleich zwei Antriebsschäden aufgegebenes Ziel Bornholm? Reizvolle Ziele und allesamt unbekannt, aber die langen Seestrecken erscheinen Quasi-Einhand als doch wenig geeignet. Und dennoch ein neues Revier in Angriff zu nehmen soll es also in den kleinen Belt gehen. In Anbetracht der vielen Urlaubstage wollen wir auch eine Umrundung von Fünen nicht ausschließen.

Während der langen Winterabende zirkeln wir viele Stunden über die dänische Marina-Übersichtskarte „Lystbådehavne i Danmark“, blättern in unseren Ausgaben des „Sejlerens“ aus 2006 bis 2008 und surfen durch das deutsche und dänische Internet. Nach der Veröffentlichung kommen dann noch die selbst gekauften NV-Seekarten mit den zugehörigen CDs zum Einsatz. Ausgewählte Revierberichte¹ aus der „Yacht“, die im Internet zu finden sind, drucken wir uns aus und nehmen sie schließlich als „Schmierpapier“ mit an Bord. Und ebenfalls nicht ungelesen mit an Bord die Ostsee-Info der KA.

Lange geplant ist unser Feuer richtig angefacht und als wir den Steg betreten kann es eigentlich nicht schnell genug losgehen. Doch nicht nur die Vernunft bremst uns ein. Wie die Fernsehmaus jetzt sagen würde: Klingt komisch, ist aber so. Es ist nicht das Wetter, in dem wir ein übereiltes Ablegen riskieren sollten! Nein, zumal es uns deutlich macht, warum die Sicherheitsunterweisung vor dem ersten Ablegen erfolgen sollte.

Wir übernehmen also das Boot und lassen uns viel Zeit dabei – zwangsläufig, wenn der Sohnmann eingebunden sein will. Es weht weiter mit frischem bis starkem Wind – und die Vorhersage erzählt auch nichts anderes. Also werden wir heute im Hafen bleiben und verbinden das Einräumen mit einer sehr ausführlichen Sicherheitsunterweisung – wenn wir schon jedes Türchen öffnen und F. jeden Schäkel genau inspiziert...

Wie das Schicksal es auf all meinen bisherigen Schlei-Törns wollte haben wir auch dieses Mal den Wind gegenan und wir lernen das Boot zuerst unter Motor kennen. Beim Überprüfen des Manövrierverhaltens übernehmen nicht nur D. und ich die Pinne und erproben das Verhalten sondern wir lassen auch F. ans Ruder. Er kann zwar nichts sehen (was nicht nur an der Sprayhood liegt) und versteht es auch kaum, aber es bezieht ihn ein und lässt ihn um gleich 10 gefühlte Zentimeter wachsen.

Den ersten Hafen gibt F. vor. Schon beim Anlaufen des ASC in Kappeln erzählt er von seinen Erinnerungen: der Lolly beim Hafenmeister. Also machen wir fest, und seine Erinnerung wird aufgefrischt – noch bevor wir unser Liegegeld bezahlen dürfen steckt der Lutscher im Mund. Am Folgetag nutzen wir den verkaufsoffenen Pfingstsonntag mit Jahrmarkt: F. bekommt ein paar Chips für das Kinderkarussell und ich ersetze meine beim ersten Anleger zertretene Sonnenbrille. Beim Ablegen zeigt der Filius, was er alles am ersten Tag gelernt hat. Bis Schleimünde steuert F.: auf Anweisung die Pinne bis zu seinem Bauch ziehen bedeutet Kursänderung nach Backbord oder bis gegen Papas Knie in die andere Richtung. Am unterhaltsamsten ist aber sein altkluges Gerede von sich als Kapitän.

Im Als Sund bekommen wir besondere Gesellschaft: Ein Wasserflugzeug übt „Touch and Go“. Gleich zwei Mal verfolgen wir die Landung hinter uns und das Durchstarten auf dem Wasser. Zwei weitere Male überfliegt er uns nur, weil – so scheint es – nicht ausreichend freies Wasser zur Verfügung steht.

Auf unserem weiteren Kurs gen Norden ist der nächste Hafen durchgängig auf Kind ausgerichtet. Die Steganlagen in der Mjels Vig haben wir bisher nur als riesigen Kinderspielplatz kennen gelernt. Also wieder hin.

Mit Einlaufen in die Dyvig bekommen wir es mit der Angst zu tun wegen der dicht gedrängten Ankerlieger. Auf die Schnelle überschlagen wir mehr als 30

Yachten zwischen der Enge und dem entstehenden Hotelkomplex. Na toll, wie voll müssen dann erst die Häfen sein. Im Fahrwasser nach Meijls ähnlich. Fast 20 Yachten haben neben dem Fahrwasser das Grundeisen ausgebracht.

Aber beruhigend winkt die Hafenmeisterin schon früh von einer der außen am Steg liegenden Yachten und deutet auf die inneren Boxengassen, die sehr viel freie Plätze bieten. Der Kopfschlag ist noch nicht auf der Klampe, da ist F. schon mit den älteren Kinder beim Krebsen fangen. Bis zum Ablegen am nächsten Morgen ist von ihm wenig zu sehen: Sandkasten, Tretauto, Rutsche, Pferd mit Fohlen etc. Wie schön, wenn jeder Hafen so ausgestattet wäre...

Seine Motivation doch wieder an Bord zu kommen ergibt sich erst mit dem Versprechen, dass er uns wieder aus dem Hafen lenken darf. Ziehen und Drücken der Pinne klappen so verlässlich, dass ich es wage, D. ein wenig bei den Fendern und Leinen zu helfen.

Der Wind ist wieder nicht das, was wir uns für die Überfahrt nach Assens erhoffen. Das Positive suchend: Es verlangt nach dem Setzen des Gennakers. Zum ersten Mal in meinem Leben ein solches Segel an Bord habend ist dies doch die beste Gelegenheit damit zu üben. Bei nur einer Windstärke kann nicht sehr viel schief gehen. Und wirklich geht alles besser als gedacht, nur zum richtigen Trimm können wir bei diesem Wetter keine Aussage treffen. Leider wehrt die Freude nicht lang als der Wind gänzlich einschläft. Das Bergen dieses bunten Stückchens Stoff erfolgt dann in zwei Etappen. Kaum ist das Fall gefiert, sichtet D. zwei Tümmler und teilt dies lautstark mit. Also schnell das Tuch auf dem Vordeck mit dem Segelsack beschwert und Augen auf. Nichts. Bis sie plötzlich hinter unserem Heck blasen. Haben sie D.s Ruf als Aufforderung verstanden uns zu besuchen? Viele Male umkreisen sie das Boot – sehr zur Freude von F., der bei jedem Blasen laut jachzend um sich wirbelt und seine helle Freude hat.

Mit dem spritzenden Abschied der beiden hängt F. wieder mit Begeisterung seinen Tampen über die Bordwand und lässt an den fünf nassen Zentimetern einen imaginären Wal nach dem anderem anbeißen. Damit beschäftigt er sich bis zum Ansteuern des Hafens.

Den letzten aufkeimenden Windhauch nutzen wir wie am Vorabend noch für ein paar Meilen unter Segel. Es ist zwar die falsche Windrichtung, aber was soll's, besser als nur zu Dieseln, und um schnell zu sein hätten wir keine Etap nehmen dürfen.

Beim Einfahren in die Box ergreift ein Windhauch den Bug und vertreibt uns. Gut, dass wir uns bewusst eine Box mit Führungsleine ausgesucht hatten. Etwas schräg zwar aber wir gleiten an dieser langsam aber vor allem kontrolliert bis an den Steg – ohne Schaden.

Wieder ist F. der Erste, der von Bord steigt. Aber er weiß nicht wohin. Ich bekomme ein schlechtes Gewissen – habe ich ihm doch einen Spielplatz versprochen. Leider gibt es hier nicht im geringsten das, was das Foto im Sejlereis vermuten lässt. Vom Spielplatz, der selbst auf dem Plan am Steg

eingezeichnet ist, ist nur noch eine Fläche mit grobem Sand übrig, die zudem das Gras für sich erobert.

„Weg da, Enttäuschung! Hier komme ich: die Fantasie.“ Der Kleine erobert die zur Dekoration aufgestellten Anker und die vielen Findlinge als Klettergerät sowie die Wiese vor den Ferienhäusern zum Ball spielen.

Um mein Versprechen doch noch einzulösen frage ich am nächsten Morgen die Hafenmeisterin nach einem nicht allzu weit entfernten „Ledepfad“.

Nach einem kurzen Bummel durch die ehemalige Fährstadt mit Besichtigung der romanischen Frauenkirche finden wir den etwas abseits gelegenen Spielplatz. Zwar ohne Rutsche, Schaukel und Sandkasten. Dafür hält er auf einer riesigen Rasenfläche viele Tunnel und Holzspielzeuge bereit. F. tobt sich aus.

Mit dem Wetterbericht am Morgen war uns schnell bewusst, dass wir diesen Tag (und sehr wahrscheinlich den nächsten auch) nicht mehr auslaufen werden. Ohne Kind wären wir früh losgezogen und hätten uns auch von 6er Böen nicht abschrecken lassen, aber meinen 3,5-jährigen Sohn will ich auch die nächsten Jahre noch für diesen Wassersport gewinnen können.

Seine Begeisterung steht und kann am Nachmittag gesteigert werden, als an der neben unserem Steg angesiedelte Segelschule die Optimisten aufritt und bei Starkwind ins Hafenbecken geschickt werden. Falsches Stichwort: Kinderboote! Es bedarf viel Ausdauer ihm klar zu machen, dass er selbst für so ein kleines Kinderboot doch noch das ein oder andere Lebensjahr zu jung sei. Er kombiniert und fragt, wann er Geburtstag hat...

Bei dem weiter zunehmenden Wind entsteht der Reiz die Windgeschwindigkeit doch mal genauer zu messen. Dazu kramen wir das bootseigene Anemometer heraus. Doch leider dreht sich der Propeller immer nur wann und wie langsam er will. Also beschränken wir uns auf die wesentlichste aller Aussagen: Das Geheul im Rigg sagt uns, dass es für unsere Bootsbesatzung eindeutig zu viel ist.

Auch dieses Tief zieht schließlich weiter und wir denn auch. Aber der Wind hat uns etwas hinterlassen: den Strom, der gegen uns steht. Zwar hatte ich ihn und die Richtung erwartet, aber nicht mit der Stärke gerechnet. Neben einer Tonne, die sehr deutlich die Richtung und Geschwindigkeit verdeutlicht, reduzieren wir die Motordrehzahl und stoppen auf und staunen über fast 2 Knoten Fahrt durchs Wasser. Taktisch unklug, aber egal, wir bolzen gegenan. Drei Jahre lang wollte ich den Kleinen Belt kennen lernen und nie hatte es geklappt, jetzt soll es nicht wegen so einer Kleinigkeit erneut scheitern. Schließlich stellt es kein Risiko dar sondern bedeutet nur, dass es etwas länger dauern wird – und Zeit haben wir schon die letzten Tage als Argument gelten lassen. Also Hebel auf den Tisch.

Weiter nördlich kurz vor Middelfart, wo sich das Fahrwasser teilt wählen wir den östlichen Part. Es ist

der engere Weg, und wir wollen schließlich etwas sehen. Eine sehr schöne Ecke, die wir uns auch für eine Nacht vor Anker vorstellen können – sofern wir besseres Geschirr an Bord hätten, dem ich mehr zutrauen würde, als diesem mit Kinken durchwachsenen Schönwetterkuchen-Ankerbindfaden.

Nachdem wir die vergangenen Tage wegen zuviel Wind im Hafen blieben weht es nun zu zögerlich, um uns weiterzubringen. Also verbuchen wir weitere Stunden und Meilen auf das Motorkonto. Das ändert sich schlagartig mit dem Aufziehen der zweiten Front des Tages, die dieses Mal etwas gehaltvoller aussieht als die vor ein paar Stunden. Also schnell das zweite Reff ins Groß und gleich darauf mit über sieben Knoten FdW unter der westlichen Bücke durchblasen lassen. Unter der östlichen Brücke, wo es wieder höher an den Wind geht, denke ich die ganze Zeit an Untiefen, wenn ich die Wasseroberfläche betrachte. Die Strömung zeichnet ein Bild, wie ich es bisher nicht gekannt habe. Aber allen Bedenken zum Trotz, das Wissen um das Bild der Seekarte und die Anzeige des Echolots geben berechtigt Entwarnung.

An unserem Tagesziel Strib schießen wir erst etwas vorbei. Nicht nur weil das Segeln bei diesem Wind ohne Welle so klasse ist, sondern auch um den Regen abzuwarten und neben mir nicht auch D. und F. noch nass werden zu lassen – ist doch schließlich ein „Sommer-,Urlaub.

Im südlichen Becken sind zwei zwar ausreichende Boxen frei. Doch da stünde der Wind ungünstig und da wir – wie direkt nach dem Festmachen auch der Hafenmeister – nicht mit weiteren Gästen rechnen gehen wir längsseits an die Pier in der Mitte des Beckens unterhalb des Clubhauses, an dem bevorzugt die größeren Yachten festmachen sollen. Kaum sind alle Landverbindungen gesetzt, da brummt F. auch schon mit seinem Laufrad los. Nach der kleinen Tour durchs Dorf ist er einziger Gast des einfachen aber sauberen und gepflegten Spielplatzes, auf dem wir dann auch eine der vielen Grillmöglichkeiten für uns nutzen.

Von Strib aus hatten wir uns eigentlich die ENE-lich gelegene Insel Endelave als Ziel gesetzt. Doch da mit diesem Boot und der kleinen Selbstwendefock zwar einigermaßen Höhe aber keinesfalls Geschwindigkeit gelaufen werden kann und der Wind auch mal wieder jede der vier angesagten Windstärken gleichmäßig auf die Stunden verteilt, disponieren wir um und fahren nach Bogense.

Wir drehen eine Runde durch die Marina, wo jedoch jede freie Box derart dem inzwischen frischen Wind ausgesetzt ist, dass wir uns noch einmal im Kanal umsehen, von dem jedoch geschrieben steht, dass man dort nicht wenden könne. Stimmt, aber nur, wenn er wirklich durchgängig an beiden Seiten belegt wäre. Es gibt heute noch ein paar freie Plätze und mit dem letzten Handschlag beim Festmachen beginnt ein Blues-Live-Konzert direkt neben unserem Boot – klasse Musik, klasse Stimmung, klasse Entschädigung für den nun nicht mehr ganz so blöd gelaufenen Tag.

Der Weg zum Hafenmeister ist zwar weit, führt er F. und mich jedoch an vielen interessanten Häusern und Geschäften vorbei. Die Atmosphäre ist toll und setzt sich am nächsten Morgen fort, als wir vor dem Auslaufen noch einen Zug durch die Gemeinde machen. Hierher lohnt es sich wiederzukommen.

Nicht so der nächste Hafen: Kolby Kås auf der Kattegat-Insel Samsø. Dieser Hafen hat aber auch gar nichts zu bieten, und der Ort erst recht nicht. Der einzige, der Begeisterung findet ist F.. Einerseits kann er den gesamten Sonntagvormittag damit verbringen beim Ent- und Beladen der Fähren zuzusehen. Andererseits nimmt er meine Äußerung „hier sei der Hund verfroren“ zu wörtlich und durchkämmt die hintersten Ecken, um diesen Hund zu wärmen. Was kann es auf einem Familientörn schöneres geben, wenn der Junior Vollzeitbeschäftigung findet. Anders der Weg hierhin: Der war für mich ein Genuss – vier bis zwischendurch sechs Windstärken bei schönstem Sonnenschein. Leider ging es D. nicht gut – das aber schon seit dem Abend zuvor. So war ich fast acht Stunden als Einhandsegler unterwegs, da F. – wie meistens wenn wir Segel setzen – unter Deck verschwand und den Großteil der Zeit auf Wasser verschlief.

Für uns Erwachsene leider, für F. nicht ganz so schlimm verschiebt sich unsere Abfahrt. Die Nacht ohne Landstrom-Anschluss (das Kabel war zu kurz für die Strecke zum nächsten Terminal) hat die Batterie nicht verkräftet. Wir wurden zwar bei der Übergabe kurz auf den Umstand hingewiesen, dass wir keine eigene Service-Batterie hätten, dass die eine aber nach so kurzer Zeit mit in meinen Augen unverdächtigen Verbrauchern ans Ende gerät – na ja. Nur gut, dass wir den Ableger unter Segeln doch mit der Maschine stand-by machen wollten. Sonst hätten wir bei den auflandigen 5 Beaufort in Ballen blöd aus der Wäsche geguckt. Es wäre zwar nicht das erste Mal gewzungenermaßen unter Segeln anlegen zu müssen, aber seinerzeit waren die Häfen von Heiligenhafen und Saßnitz entweder vertraut oder ausreichend groß.

So nutzen wir die Zwangspause, verholen an einen frei gewordenen Platz mit Nähe zur Steckdose und plündern die Bordkasse für drei Eis – davon eineinhalb für F.. Er bekommt gleich sein nächstes Erlebnis, als acht Soldaten in voller Montur mit Tarnfarbe im Gesicht und geschulterten Gewehren in den Hafen joggen und kurz darauf von einem Marineboot abgeholt werden. Sein freundliches „Hallo“ jedem einzelnen gegenüber bringt den gesamten Hafengebiete zum Lachen.

Die beim Fähre-Gucken kennen gelernte Samsø-Bewohnerin mit ihrem gleichaltrigen Jungen schwärmt uns von Ballen vor. Der Ort sei so hyggelig und der Sandstrand im Hafen so toll für Kinder.

Also ab auf die andere Seite und – siehe da – auf dem Weg zum Hafenmeister treffen wir sie eben dort am Strand wieder. Lange erzählt sie von sich und Dänemark und ganz besonders von Samsø. Viele Tipps bekommen wir und auch ein paar wertvolle Hilfestellungen beim Dänisch-Lernen, das ich extra für

diesen Törn begonnen habe. Öffnen die Sprachversuche doch ein wenig die Herzen der sonst ein wenig distanziert wirkenden Dänen. Der Hafen wird zwar vom Lärm gleich zweier Baustellen beschallt, doch besonders die Arbeiten am Kanal begeistern F. derart, dass er sich für Stunden dort aufhalten kann.

Der zweite Ort sind die Arbeiten am Fischkutter „Jan Ballen“, der nach seiner mit EU-Mitteln geförderten Außerdienststellung im Frühjahr als Erinnerung an den Fischfang auf Samsø seinen letzten Liegeplatz im Betonbett gefunden hat.

Wir legen also einen auf F. ausgelegten Hafentag ein – auch, weil sich für den Nachmittag wieder Jeppe angekündigt hat, sein neuer dänischer Freund. Für beide ein besonderes Erlebnis, sich nicht mittels Sprache, aber dennoch sehr erfolgreich, verständigen zu können.

Bei diesen Aktivitäten wird es für F. sogar uninteressant das Zodiac aufzublasen und durch den Hafen zu quirlen. Wir Erwachsenen interessieren uns dann auch mehr für z.B. den Kalkofen aus dem Jahre 1832, der neben dem Hafen steht.

Anders verhält es sich am Tag darauf bei der Weiterfahrt. Als Ziel wollten wir ausprobieren, die Große Belt Brücke zu passieren und direkt dahinter festzumachen. Aber als D. schon mit dem Auslaufen wieder die Übelkeit überkommt wechseln wir auf Plan B und schenken uns die Knüppelei; mit etwas weniger Höhe und damit weniger Geknalle in die Wellen. So gehen wir ab den Untiefen mehr gen Osten und fahren schließlich unter Landabdeckung in den Odense Fjord. Damit brechen wir die Rundreise ab und befinden uns nunmehr auf der Rückreise.

Im Fjord geht es gleich rechts ab nach Otterup. Nur mit der Selbstwendefock rauschen wir vor dem Wind mit fast vier GPS-Knoten durch das enge Fahrwasser, das nur mit roten Tonnen bezeichnet ist. Die Wassertiefe ist ausreichend, doch jedes Mal, wenn das Echolot plötzlich von 4,5 m auf 1 m Wassertiefe springt rutscht mir das Herz in die Hose. Die Braunalgen sind neben uns deutlich bis an die Wasseroberfläche gewachsen zu sehen.

Am nächsten Morgen bin ich etwas vernünftiger, die Sicht reicht noch immer nur von einer Tonne zur nächsten und so lassen wir die Segel unten, auch wenn es sich vortrefflich mit Halbem Wind hätte segeln lassen.

Die Enge passiert weht es noch immer mit nur zwei raumen Beauforts. Also üben wir uns wieder mit dem Gennaker. Schnell ist er gesetzt und es braucht einige Zupferei an den Leinen, um feststellen wie getrimmt sich das Segel als möglichst effektiv erweist. Lange wehrt das Glück des bunten Segels jedoch nicht: Nach noch nicht einmal einer Stunde brist es von jetzt auf gleich auf. Selbst mit der Pinne am Anschlag lässt sich der Sonnenschuss nicht mehr vermeiden. Aber die Blase ist genauso schnell wieder geborgen und es dauert nicht lange, dass wir mit der nun gesetzten

Fock ebenfalls die fünf Knoten dauerhaft überschreiten.

Im alten Hafen von Juelsminde nehmen wir uns eine der beiden letzten grün bezeichneten Boxen und liegen damit direkt am neuen Kinderspielplatz, an dem wir uns wieder gleich für Stunden einnisten können. Auch im Ort vor der Töpferei von Marle Würtz bleiben wir stehen und F. fängt an zu zählen, wie viele Teller bis in den Giegel angebracht sind.

Der Wetterbericht mit Böen bis 9 Bft. lässt uns einen Zielhafen aussuchen, in dem wir die nächsten zwei Tage aushalten können. So entscheiden wir uns für Kolding, eine der größten Städte auf Dänemarks Festland. Der Beschluss für den Nordhafen fällt in der Hoffnung, dass F. mit dem Geschehen im Handelshafen mehr Abwechslung findet. Dem ist auch so, selbst am Wochenende sind die Kräne in Betrieb und es fahren Handelsschiffe ein und aus. Dafür ist der Weg in die Stadt doch länger als wir gedacht hatten. So kramen wir endlich das Dingi mit dem 4-PS-AB aus der Backskiste und blasen es (auf Wunsch von F. in der Pflicht) auf. Ein unbeschreiblich enges Vergnügen. Aber es funktioniert irgendwie und schließlich nutzen wir es zur Fahrt durch die langen Hafenbecken bis in die hinterste Ecke, von der aus es nur noch ein Katzensprung zur nächsten Tankstelle ist. Auf einer Fahrt retten wir sogar einen herrenlos treibenden Fender, der ab diesem Zeitpunkt einen neuen Besitzer hat.

Die zwei Hafentage verfliegen, ohne dass wir uns Gedanken über Kinderbeschäftigung machen müssen. Besondere Belustigung findet F., als sich der Trichter beim Tanken aus dem Kanister verschluckt und die Menge eines Trinkglases in die Backskiste schwappt. Da nichts lapidar außenbords gespült werden soll dauert es über zwei Stunden bis Kiste und Inventar wieder sauber sind.

Den Ableger fährt wieder einmal F., der sich schon seit dem Aufwachen auf das Manöver freut. Er darf die Pinne halten und stets in die Richtung lenken, die Papa ihm nennt. Das macht er von Tag zu Tag besser und es gibt mir die Gelegenheit, die Leinen mit aufzuschließen und die Fender zu verstauen.

Der Tag selbst beginnt zwar Grau in Grau, wird jedoch zu einem der schönsten Segeltage. Bedingt durch den samt Motor nachgeschleppten Tender sind wir zwar gut einen Knoten langsamer, aber das soll uns bei den sich einstellenden Windstärken und Richtungen nicht weiter beeinträchtigen.

Dafür aber die kleine Tatsache, dass F. die Mettwürstchen am Mittag nicht verträgt und sie beim Einlaufen in die Stegsvig nach Dyvig wieder von sich gibt. So muss das Segelbergen warten, bis er umgezogen ist und so stehen wir fast vor dem ersten Tonnenpaar, bis die Garderobe endlich fallen kann.

Dadurch, dass wir so spät einlaufen sind die guten Liegeplätze schon belegt – durchweg von deutschen Yachten – und wir wagen es mit dem Wind (immerhin auch in der Dyvig noch 4 in Böen 5 Bft.) anzulegen. Alles geht gut, doch leiden wir die Nacht unruhig unter

den leichten Wellen, die von achtern unter unser Heck schlagen. Auch das hinter unserer Pinguin quer gelegte Dingi kann es nicht gänzlich abstellen.

Der weitere Weg nach Sonderborg ist ein kurzer aber sehr schöner Schlag. Der Wind treibt uns regelrecht den Als Fjord vor sich her und im Sund sind wir schließlich für uns allein. Gemütlich können wir dahin schippern und als wir versuchen die angezeigte Öffnungszeit zu identifizieren geht die Brücke auch schon auf. Es reicht nicht einmal mehr für den Aufschießer, um das Groß zu bergen, also Gas geben und durch.

Direkt unterm Schloss liegen wir nicht lange allein. Wie nicht anders bekannt füllt es sich bald mit Booten aller Größen. Wir freuen uns über den langen Aufenthalt in der Innenstadt und bekommen am Abend doch noch einen Rumms-Anleger mit: Eine Bavaria 46 legt drei Boote weiter vorn an und knallt dabei fast frontal gegen die Kaimauer.

Die letzte Seeetappe nach Hause fällt wieder erstklassig aus. Der Wind lässt mich zwar gehörig an der Pinne frieren doch schiebt er uns mit Rekordtempo der Schlei entgegen. Eine der ausgewachsenen 6er-Böen schiebt uns fast zwei Minuten mit über 7 Knoten durchs Wasser, und das obwohl wir die Gummibremse samt Motor hinter uns her schleppen. Nachteil ist dabei nur wieder D.s aufkommende Übelkeit bei der Überfahrt über die Flensburger Außenförde, da die Wellen doch auch auf dem kurzen Stück eine unangenehme Höhe erreichen und zudem von achtern anrollen. Doch als das vorbei ist kommt die Freude wieder bis zum Einlaufen in die Schlei – der Wind steht unbequem gegenan und will ein Segeln einfach nicht zulassen. Schade.

Beim abschließenden Durchfahren der Schlei gönnen wir uns einen Abstecher nach Sieseby, an einer der ausgelegten Bojen machen wir fest.

Traumhaft, hier werden wir das nächste Mal für länger Halt machen.

Gehetzt erreichen wir die Brücke von Lindaunis und fahren bald darauf unseren letzten Anleger auf diesem Törn.

Damit geht eine spannende, erholsame und unfallfreie Reise zu Ende, auf der wir 356 Sm zurückgelegt haben, von denen immerhin 226 Sm unter Segeln zustande kamen.

F. war nach eigenen Aussagen sehr zu frieden. Auch das unfreiwillige Bad in der Schlei hat diesen Eindruck nicht geändert. Hierzu kam es, als er nach ca. 20 Mal Von- und An-Bordgehen dann übermütig wurde und zwischen Bug und Steg den Halt verlor. Dank seiner Weste kam er nicht tief und auf dem Steg das Beiboot zusammenlegend hatte ich ihn nach einer Sekunde schon wieder an Land – zwar frierend, aber lachend!
