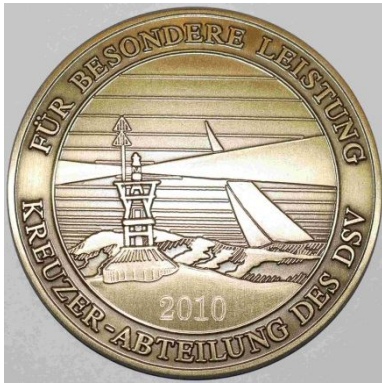


*Ausgezeichnet im Fahrtenwettbewerb der
Kreuzer Abteilung des DSV mit einer
Bronze-Medaille*



Planung und Vorbereitung

Wie bereits die letzten Jahre wollte ich auch in der Saison 2010 aufs Wasser. Nur dass nach drei Jahren infolge meine Frau nicht mit wollte und mir allein ungern unseren 4-jährigen Sohn mitgeben wollte. An einer anders besetzten Crew war ich allerdings auch nicht sonderlich interessiert. Jeden Tag führe ich Menschen, und dieser Urlaub sollte anderes bereithalten. Was lag da also näher, als einer Idee von vor zwei Jahren aber auch den Anregungen der Segelzeitschriften zu folgen, die während des Planungswinters gleich des Öfteren vom Einhand-Segeln berichtet haben.

Damit lag der Entschluss fest, obwohl es mich noch immer einiges an Überwindung kostet, von meiner bisherigen Einstellung abzurücken: Einhand auf dem Wasser ist ein unnötiges Risiko. Diese Auffassung abzulegen ist nicht einfach und abschließend auch nicht gewollt. Also wo ist der Kompromiss? Ganz klar in der Dauer der täglichen Schläge! Wie lange dauert es, bis ein schnelles Schiff vom Horizont bis in meinen oder seinen Gefahrenbereich läuft? Vielleicht 15 Minuten? Das reicht für sichere Navigation oder auch einen Gang auf die Toilette –aber keinesfalls zum Schlafen.

Nachdem das mit mir selbst geklärt ist und Nachttörns bei den Frühjahrstemperaturen ohnehin eine andere Physis erfordern kann die Planung selbst beginnen. Ohne lange Überlegung fällt die Entscheidung auf den bewährten Hafen Schleswig. Das Revier ist mir vertraut und vor allem ist es geschützt, um mich mit einer kleinen Yacht nicht gleich der freien See auszusetzen.

Obwohl ich auf früheren Törns schon viele Stunden am Stück allein an Deck und zugleich mit der Navigation beschäftigt war, so würde mir dieses Mal definitiv kein Crew-Mitglied zur Hand gehen können. Darauf wollte ich vorbereitet sein. Daraus abgeleitete Fragestellungen beschäftigten mich schließlich bis über den Törn hinaus.

Die Pinnenarretierung der von mir gecharterten Etap 21i ist mir bekannt von meinen Törns auf den größeren Schwesterbooten, so auch deren sehr eingeschränkte Funktionalität. Hier galt es, als Alternative mit

elastischen Leinen von Fußreling zu Fußreling mit einem einfachen Knoten die Pinne festzusetzen. Ferner wollte ich im Falle von Regen nicht unnötig die Seekarten nass werden lassen. Ich packte also die Hüllen meiner eigenen älteren Kartensätze ein, um alle für die jeweils bevorstehende Etappe erforderlichen Blätter nicht nur parat, sondern auch geschützt zu haben. Ferner bringt es Gewicht ans Papier, so dass ich sie sorgenfrei auch einmal vom Niedergang aus betrachten kann, ohne Gefahr zu laufen, dass sie gleich „wegfliegen“. Was jedoch das Beste daran war stellte sich erst auf dem Törn heraus. Unter dem Cockpit-Boden wurde die Tischplatte in Schienen verstaut; mit der festen Hülle lassen sie sich einfach in den Spalt dazwischen schieben.

Alles überschattend war jedoch die Frage nach einer sicheren Lösung gegen das Jens-über-Bord. Gar nicht erst über Bord gehen ist das sicherste. Dennoch wollte und musste ich mobil bleiben. Als Kompromiss entschied ich mich für eine kurze Verbindung zur schiffseitigen Großschotbefestigung. Für die Wege über Deck hatte ich mich für eine längere Leine am Mast entschieden. Mit dieser konnte ich mich zügig und ungehindert bewegen. Und sollte ich doch über Bord gehen, würde ich bei der eingestellten Länge hinter das Heck gespült. Denn nur dort sähe ich eine realistische Chance, aus eigener Kraft wieder an Bord zu kommen. Aber wie erwähnt: v.a. dieses Thema hat mich über den Törn hinaus beschäftigt und ich bin zu keiner wirklich idealen Lösung gekommen. Die wiederholt in Gesprächen vorgeschlagenen Strecktaue hätte ich mit einem Spansschloss durchsetzen und einer nur wenige Dezimeter langen Sorgleine nutzen können, um im Ernstfall nicht bewegungsunfähig an der Bordwand zu kleben.

Da ich mich der Sicherheit wegen entschloss, planmäßig nur mir bekannte Häfen anzulaufen reduzierte ich die Vorbereitung bei der Recherche darauf, ob sich bei der Ansteuerung oder der Steganordnung etwas Grundlegendes geändert hatte. Letztendlich war jedoch klar, dass ich doch nur auf die jeweilige Situation werde reagieren können.

Ansonsten ging es vor allem um das Lesen von Berichten, wie gewisse Manöver allein ablaufen können, damit sie ohne ungewollte Überraschung ablaufen. Da die meisten Artikel jedoch das Revier in den Vordergrund stellen war die Ausbeute gering. Vermittelte dieser Erfolg aber auch den Eindruck, dass Einhandsegeln kein Buch mit Sieben Siegeln ist.

Törndurchführung

Als schließlich das erste Ablegen bevorsteht spüre ich deutlich meine Aufregung. Offensichtlich habe ich mir nicht nur instruktive Gedanken gemacht, sondern auch Bedenken hervorgerufen. Wie würde es klappen, mit angehängtem Außenborder und einer nicht angestrahlten Doppelruderanlage? Zudem steht der Wind auf meine Box, komme ich mit allen Leinen klar? Papperlapapp: Gib Dir ruhig die Blöße! Also bitte ich den Bootsmann des Vercharterers um Unterstützung und er führt meine Vorleine vom Nachbarschiff aus bis

zu den Dalben. Schließlich treibe ich frei. Welch ein Wohlgefühl, mit einer kleinen Spur Stolz. Achja, jetzt weiß ich, was ich nicht berücksichtigt hatte: Ohne Crew muss ich Fender und Festmacher selbst verstauen. Kann ich mich hier im flachen Wasser und bei dem Wind ausreichend lange treiben lassen? Pinne festsetzen unter Motor wäre nur für einige Sekunden von Wirkung. Also doch treiben lassen. Beherrzten Schrittes zum Bug die Leinen holen und ins Cockpit bringen. Ein zweiter Gang für die Fender und dann gilt es schon die Fock auszurollen. Jetzt ohne Krach des Benziners lässt sich die Pinne erfolgreicher festsetzen und das Schiff aufklaren. Welch ein Wohlgefühl und noch ein bisschen Stolz. Als Besonders empfinde ich das Gefühl nur auf mich und meinen Untersatz achten zu müssen; kein Mitsegler, auf den es aufzupassen gilt. Nur unter Vorsegel vom Wind geschoben zu werden ist traumhaft. Mit einem deutlich vernehmbaren Rauschen am Bug gleitet die Landschaft an mir vorbei. Die sonst noch so intensiven Gespräche mit der Crew zu Beginn eines Törns fehlen mir nicht im Geringsten. Was mir schon nach so wenigen Minuten an neuen Eindrücken geboten wird ist beeindruckend. Mal sehen ob und wann sich dieses Bild wandelt. Da ich zuvor nicht mein Vorankommen abschätzen konnte und wollte bin ich ohne Brückenberechnung losgefahren. Und so sehe ich in der letzten Biegung vor Lindaunis die sich schließende Brücke. In der Zeit des Wartens wandert die Wärme ums Herz in die Arme. Der doch frische Wind steht auf die Brücke und ich muss einen Kreuzschlag nach dem anderen fahren, um so einigermaßen auf Distanz zu bleiben. Der geringe Tiefgang von nur 70 Zentimetern, sprich der geringe und weniger günstige Lateralplan sowie das ausschließliche Vorsegel zollen ihren Tribut auf der Kreuz und so streiche ich bald nicht nur im übertragenen Sinne die Segel. Mit Erreichen von Kappeln lässt der Wind nach. Sehr dankbar fahre ich langsam in den Hafen des ASC. Zu langsam wie ich feststellen darf – haben die vom Propeller nicht angeströmten Ruder kaum Wirkung. Auch wenn ich weiß, dass ich mich die nächsten Tage daran gewöhnen werde, anfreunden werde ich mich damit nicht. Bin ich doch von dem Typ, der sich eher schleichend als fahrend fortbewegt und mit leichten Schüben eindreht. Ich tue also so, als wäre ich ein Guter und lege ohne Berührungen an. Als alle Leinen und Fender final gesetzt sind bekomme ich anerkennendes Kopfnicken der Motorboot-Crew ein paar Boxen weiter. Welch ein Wohlgefühl, mit einer kleinen Spur Stolz. Aber bevor ich überheblich werde vermisse ich wieder eine eigene Crew, die während des Klarschiffmachens gekocht hätte – oder anders herum. So geht der Abend eines ganz besonderen Tages sehr bald zu Ende. Das Verlassen der Schlei stellt einen nächsten Meilenstein dar. Bei perfektem Segelwind geht es raus auf die freie See und alles läuft sehr entspannt auf meinem Weg nach Norden. Dicht unter Land zu bleiben ist der richtige Riecher, denn mit Erreichen der Außenförde drehte der Wind und nimmt ohne Landabdeckung auch merklich zu. Es ist ein schneller Ritt an der Nordspitze von Ærø vorbei. Aber so

schnell, wie ich es zunächst gedacht und dem Strom zugeschrieben habe ist es dann doch nicht. Mein Hand-GPS (das einzige an Bord) war noch in einer anderen Einheit unterwegs. Als ich das auf Seemeilen pro Stunde ändere erscheint zwar alles ein wenig realistischer, aber es wäre gelogen, wenn ich nicht zugäbe, etwas Enttäuschung zu verspüren. Einzig erwähnenswert bleibt ein dumpfer Schlag am Rumpf. Genau in diesem Moment sehe ich noch einen Tümmler im Augenwinkel abtauchen. Aufgesprungen und das Wasser absuchend entdecke ich ihn dann weiter auf- und abtauchend seine Bahn ziehen. Scheint ihm hoffentlich nicht mehr passiert zu sein – außer dem Schreck, der auch mir noch in den Knochen sitzt.

Søby hatte ich für diesen Tag als Zielhafen gewählt, weil er auf der dem Wind abgewandten Seite der Insel liegt und vor allem, weil der lange Steg an der Mole einfaches Längsseits gehen erlaubt. Von See aus sind nur zwei weit auseinander liegende Masten zu erkennen. Im Hafen sieht es ähnlich aus und so nutze ich den Raum für mich und verhole dann von Hand in die hinterste Ecke bis an die Yachten von ÆBC heran. Dass ich die dortige Bootsfrau/Vercharterin auf Dänisch nach dem Hafenmeister und einem Geldautomaten frage gefällt ihr. Noch viel mehr, dass ich ihre Antworten nicht verstehe. Diese meine Bemühungen weiß der Hafenmeister am nächsten Morgen im Detail zu berichten. Er lobt mich anerkennend und fordert mich auf, weiterzulernen. Der Sonntag ist sonnig, dafür gänzlich ohne Wind. Das hält mich aber lange nicht davon ab, unter Segeln zu bleiben. Auch wenn die eine Seemeile zwischendurch ganze eineinhalb Stunden dauert: Es ist Entspannung pur.

Diese lässt jedoch nach, als ich dem Svendborg-Sund näher komme. Hier zeigt sich die Nähe zur Metropole. Anfangs sind die an Land geführten Gespräche zu nehmen, als würden sie bei mir an Bord geführt. Zunehmend werden sie dann übertönt von langsamen Motorbooten, schnellen Motorbooten, großen Motorbooten, kleinen Motorbooten, Seglern unter Motor. Aber wirklich nervig sind das geschätzte Dutzend Jetskis, die den Begriff Intimsphäre nicht zu kennen scheinen. Nicht eine Etap 21-Länge Abstand halten sie, aber na ja, hier bin ich der Gast und im Gegensatz zu denen muss ich den nächsten Tag nicht wieder zur Arbeit. In grinse mir einen und erfreue ich mich mal an diesem Gedanken.

Der Weg aus dem östlichen Sund ist von Konkurrenz bestimmt. Gleichzeitig mit einer elf Fuß längeren Fuß neuen Bavaria unter Volzeug ausgelaufen, schafft es diese nicht, mich hinter sich zu lassen. Bedingt durch meinen geringen Tiefgang und der damit einhergehenden Möglichkeit dem entgegenstehenden Strom auszuweichen, gelingt es ihr erst nach dem Passieren der Südost-Spitze von Thurø. Hier wendet sich das Blatt und der Tiefgang ist mit einem Mal mein Nachteil. Zudem setzen die aus dem Kattegat anrollenden Wellen sehr zu. So sehr, dass ich mich erhaft frage, was mir das Ziel eines nördlicheren Hafens wert ist, über Stunden gegenan Bolzen zu wollen.

Die Frage ist bald beantwortet und ich drehe nach Süden ab. Der Ehrgeiz auf diesem Törn gilt nicht dem krampfhaften Durchboxen festgelegter Routen – die habe ich ohnehin nicht – sondern dem sicheren Bewegen eines Schiffes einhand. Dazu zählen für mich heute auch die Disziplinen „Nachgeben können“ oder „Schwach sein dürfen“. Also ab nach Rudkøbing. Und diesen Disziplinen folgend vermeide ich die Box und lege mich längsseits an den Kopf des Gästestegs. Erst am nächsten Tag mit etwas weniger Wind und etwas anderer Richtung verhole ich meine Etap von Hand und vor allem mit der Hilfe des Windes ums Eck und drehe sie somit mit dem Bug gehen den Wind. Selbst mit diesen nur sechs Metern Boot ein nicht ganz leichtes Unterfangen, aber welch ein Wohlgefühl, mit einer kleinen Spur Stolz. Das war meine heutige Schiffsführertat, den Rest verbringe ich als Tourist in der sehr anschaulichen Stadt sowie den diversen Häfen Rudkøbings.

Der neue Tag beginnt mit dem ersten möglichen Schaden: Beim Abbauen der Kuchenbude löst sich die Nationale aus der Halterung und geht auf Tiefe. So deutlich auf dem Grund zu sehen, dass mir sogar ein Tauchgang durch den Kopf geht. Aber schon das Ausziehen der Jacke vertreibt diesen Gedanken. Ein wenig mehr als zwei Meter zeigt das Lot, versuche ich es also erst einmal mit Angeln. Dazu verhole ich zwei Meter nach achtern, um meine Beute direkt unter mir zu haben. Schließlich reicht der Bootshaken als Verlängerung meines Armes, der bis zur Schulter im Wasser stochert. Brr, gut, dass der Tauchgang nicht weiter verfolgt wurde. Ausgerechnet der „Adenauer“ – mit dem Verlust hätte ich mich nur sehr zögerlich zum Ausrüster getraut...

Mein langer Schlag bis nach Lyø ist sehr abwechslungsreich und erinnert mich mitunter an den Film „Wind“, in dem es auch Szenen gibt, ein kleines Windfeld zu finden, um überhaupt voran zu kommen. Heute mache ich eine nächste Einhand-Erfahrung: vor einem längeren Aufenthalt in engem Fahrwasser (vor Birkholm) sollte der noch freie Seeraum genutzt werden, um das zu tun, was mehr als ein paar Sekunden von der Pinne fernhält. In meinem Fall der Gang zur Toilette.

Den Steg an der Lyø-Mole habe ich zunächst für mich, später läuft noch eine zweite Yacht ein. Warum die ausgerechnet in der Box direkt neben mir festmacht erschließt sich mir nicht. Der Hafen böte genug freie Plätze. Vielleicht fühlt sich das deutsche Pärchen deutlich einsamer zu zweit, als ich mich allein.

Ich wechsele einmal die Perspektive und nehme mir einen freien Tag, an dem ich mit der Fähre nach Faaborg übersetze. Ein genüsslicher Stadtbummel mit Restaurantbesuch und Einkauf. Ein lohnenswerter Ausflug, bei dem ich mir über das miterlebte Missgeschick des Vormittags Gedanken mache: Vom Oberdeck der Fähre verfolge ich eine Segelyacht von Osten kommend, die direkt auf den Hafen Lyø zuhält – den wir soeben verlassen haben. Ich kann ein sinnloses Rufen nur schwer unterdrücken, als ich sehe, wie die Zweier-Crew direkt auf die Untiefe zuhält. Vor hier oben ist sie so deutlich zu erkennen,

doch weiß ich vom Vortag doch selbst wie sorgfältig der Ausguck sein muss, um an ihr entlang zu fahren. Die Yacht nickt kräftig, kommt aber mit eigener Maschinenkraft wieder frei und verschwindet bald im Kleinen Belt. So schnell kann es gehen. Dieser Vorfall beschäftigt mich, weil mangelnder Ausguck einer der Punkte ist, die für mich gegen das Einhand-Segeln sprechen. Doch hier waren zwei Personen an Bord, und ich allein bin sicher daran vorbei gefahren. Haben sie sich eventuell selbst vom Ausguck gehen abgelenkt?

Den späteren Nachmittag verbringe ich erst im Dorf – das hätte ich schon bei meinen vorherigen Aufhalten machen sollen, wie durch eine Zeitmaschine um viele Dekaden zurückversetzt – und beobachte schließlich die Baggerarbeiten für die Vergrößerung des Hafenebeckens. So einfach und doch so praktisch, sich an den ausgebrachten Leinen gezielt zu verholen.

Wechselnde Wasserstände gibt es auch hier. Ob durch Wind oder Gezeit ist mir am nächsten Morgen gleich, denn ich muss dringend zur Toilette. Doch als ich auf den Steg übersteigen will ist dieser nicht mehr da. Zumindest auf den ersten Blick nicht zu sehen, er ist deutlich überspült. Sicherheitshalber ein schneller prüfender Blick auf die Leinen und dann auf Stiefel umgerüstet an Land. Auch der Hafenmeister verkneift sich ein Klopfen am Bugkorb, er wartet, bis sich die Crews an Deck wagen und auf Winken reagieren.

Diesen Tag gönne ich mir einen besonderen Schlag. Noch länger als all die vorherigen Tage zelebriere ich das Studium der Karten. Und ich mache mir noch mehr Notizen als sonst. Und erstmals gebe ich auch Wegpunkte im GPS ein. Auf dem kleinen Belt rechne ich mit etwas mehr Welle und dann ist das Festsetzen der Pinne auf raumem Kurs sicherlich nicht ganz so einfach. Und es wird ein aufregender Ritt nördlich an Als vorbei und in den Als-Fjord hinein. Hier werde ich unsicher, sagen die Karten und meine Notizen doch nichts über einer mehrere Seemeilen lange Untiefe. Vielleicht bin ich meiner Sache sicher, vielleicht auch aufgrund der Kälte etwas entscheidungsschwach, aber ich fahre weiter. Als ich mitten in dem hellen Gelbbraun dahin rausche scheint es sich um Unmengen aufgewühlten Sand zu handeln, der von der Strömung davongetragen wird. Das Echolot jedenfalls gibt durchgängig Entwarnung. Mein Aufenthalt dicht unter Land an der Als-Seite bringt etwas Ruhe ins Schiff. Die Böen bleiben aber die Wellen sind nicht mehr zu spüren und schließlich gelingt es mir sogar, die Ansteuerung des Als-Sunds anzuliegen, ohne einen Hole-Schlag machen zu müssen. Was für eine Rauschefahrt bis hier hin. Ich bin berauscht – welch ein Wohlgefühl, mit einer kleinen Spur Stolz.

Vor der Sønderborg-Brücke muss ich etwas energischer werden. Auf meine ersten Schallsignale gibt es keine Reaktion. Mein Hand-UKW-Gerät ist nicht als Seefunkstelle zugelassen und ist dem Notfall vorbehalten. Also fahre ich eine x-te Runde und dieses Mal ganz dicht an den Brückenpfeiler heran. Ich tute mir die Lunge durch das Blech und endlich erhebt sich ein Kopf hinter dem dunklen Glas, die Anzeige erhellt

sich. Das meint der doch nicht ernst: 40 Minuten soll ich warten? War mein Getute doch zu unverschämt? Egal, ich bin im Urlaub und kann schon meinen Liegeplatz sehen.

An diesem muss ich berücksichtigen, dass der auch vor dem Schloss sehr hohe Wasserstand ebenso schnell wieder auf Normal zurückgehen kann. Also lasse ich die Leinen länger als sonst ausfallen, um mich nicht über Nacht aufzuhängen. Gut so, denn am nächsten Morgen liege ich deutlich tiefer.

Dass der Wasserstand jüngst gefallen ist merke ich auch in der Schleimündung. Die Strömung ist turbulent und kommt mir laut GPS mit gut 2,7 Knoten entgegen. Auch der Wind steht gegenan, so dass der Motor anbleiben muss. So wie sich die Distanz in die Länge zieht, so legt sich die Tanknadel zur Ruhe. Ich riskiere die Weiterfahrt, wäre Maasholm bei diesen Bedingungen doch auch unter Segeln sicher anzulaufen. Aber es reicht, locker.

Nur passt meine Ankunft in Kappeln wieder einmal nicht zur Öffnungszeit der Brücke. Ich sehe sie sich schließen und traue mir zu, trotz des quer setzenden Stroms einen sicheren Anleger in den ewig langen Boxen der Stadtmarina abzuliefern. Dass die mit Beton gefüllten Dalben nicht einen Millimeter nachgeben weiß ich von früher. So genehmige ich mir ausreichend Schwung und einen Vorhaltewinkel und gleite ohne eine Berührung durch das Tor. Dahinter brauche ich nur aufstoppen und mich seelenruhig in die Seile treiben zu lassen. Habe ich doch bewusst eine Box ohne Nachbarlieger ausgewählt. Mit den Leinen kann ich mit aller Zeit der Welt nach vor und achtern verholen und alle Festmacher fachgerecht zu belegen. Um den ungünstigen Zugwinkel der über Kreuz gelegten Achterleine auszugleichen setze ich noch eine Spring direkt auf die Leine. Das Kompliment einer kleinen Crew, die mich während ihres Restaurantbesuchs beobachtet hatte bestätigt mich. Weiß ich doch inzwischen, dass ich einhand zurecht komme, wenn ich mir vor den Manövern nur ausreichend Gedanken mache. Eigentlich nichts anderes als mit Crew auch.

Mein letzter Segeltag beginnt zu Fuß mit sehr langen Armen: Obwohl der Rückweg bergab führt lassen die vollen Benzinkanister ihn um ein vielfaches länger erscheinen. Ein letztes Mal Leinen los und mit der ganzen Entspannung des Urlaubs geht es in Richtung Schleswig zurück. Da alles überflüssige Wasser abgeflossen scheint strebe ich heute auch beim kleinsten Hauch unter Segeln voranzukommen. Es die ganze Strecke zu meistern wäre ein krönender Abschluss gewesen, leider spielt der Wind nicht durchgängig mit.

Bei meinem Abschlussmanöver auf diesem Törn treibt mich der frische Wind direkt in die Box. Ich brauche nur noch mit dem Motor zu bremsen und mit den beiden Achterleinen die kleine Etap ausrichten. Erst danach sind die Vorleinen erforderlich. Und damit ist es vollbracht, ohne einen Schaden oder gar eine brenzlige Situation habe ich 177 Seemeilen im Kielwasser gelassen. Davon immerhin 130 unter Segeln.

Fazit

Sicherlich war es nicht der Törn, der mich mit den großen Herausforderungen beschert hat. Doch das, was ich dazu lernen durfte war deutlich mehr, als auf jedem anderen (Ausbildungs-) Törn zuvor, und das nicht nur rein seglerisch:

- Eine gute Vorbereitung des Törn sowie jeder einzelnen Etappe und jedes Manövers ist die Grundvoraussetzung für alles – das wurde sehr deutlich.
- Es gibt keine Helfer, deswegen gilt es alles parat haben, was benötigt werden könnte – also ebenfalls Vorbereitung.
- Keine Scheu haben, erforderliche Unterstützung zu erbitten und angebotene in Anspruch zu nehmen, sie aber nicht als zwingend einzuplanen – also nochmals Vorbereitung.
- Auch um das Segeln herum lassen sich viele Tätigkeiten nicht aufteilen. Es dauert insgesamt alles länger – wieder Vorbereitung.
- Eine Crew muss ich nicht vermissen, weil ich allein sein kann – sich darauf einzustellen ist wiederum Vorbereitung.
- Erlebtes lässt sich nicht unmittelbar teilen, es gilt alles für sich zu verarbeiten und erst später berichten zu können – schön ist die Nachbereitung, die tollen Momente wiederholt zu durchleben.
- Die gewählte Art der Eigensicherung war zwar praktisch, dennoch gab es zwei, zwischen denen gewechselt werden musste.

Es war mein Törn, mein eigener. Ein Törn der Ruhe, des Nachdenkens, der Erfahrungen, der Wünsche – erfüllter und neu entdeckter. Welch ein Wohlgefühl, mit einer echten Spur Stolz.