

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



### Vorbereitung

Als ich im Frühjahr 2010 das erste Mal einhand unterwegs war, hatte ich für mich die Bestätigung gewonnen, dass ich es kann. Ich kann alleine mit einem Boot sicher umgehen. Dabei habe ich ferner gelernt, dass ich eher an meine Grenzen stoße und weniger an die des Schiffes.

Mit diesem Mut wollte ich dieses Jahr wieder los. Und wieder sollte selbstverständlich das Segeln im Vordergrund stehen, aber nicht nur „einfach mal sehen, wohin der Wind mich treibt“. Ich traue mir nun zu, eine Route zu planen und sie abzusegeln – das entsprechende Wetter vorausgesetzt. Mit den im Vorjahr zurückgelegten 177 Sm bei drei Hafentagen und gemütlichen Etappen habe ich eine grobe Einschätzung, was leistbar sein sollte. Da auch dieser Törn wieder 10 Tage Charter umfassen wird, nehme ich mir den Winter über meine (digitalen) Seekarten vor und entschieße mich schließlich für die Umrundung der dänischen Insel Fünen. Dabei lasse ich zu diesem Zeitpunkt aber noch offen, ob Langeland eingeschlossen wird oder nicht. Auch ziehe ich Häfen auf Seeland und Jütland in meine Planung mit ein. So habe ich bis zur Abfahrt zu jedem Hafen in meinen Handbüchern und im Internet recherchiert, worauf es zu achten gilt und jene ausgeschlossen, in denen ich keinen Schutz oder Versorgung oder Anderes finden kann.

### Tag 1: Hafentag in Schleswig

Am Tag des Törnbeginns bläst ein frischer Wind mit starken Böen. Mir wird ein wenig mulmig bei dem Gedanken, bei diesem Wind allein ablegen zu müssen. Hinzu kommt, dass die Vercharterer-Mitarbeiterin, die mir die *Renzini* übergibt, die Tage zuvor ein Skippertraining durchgeführt hat – na ja eigentlich durchgeführt haben wollte. Doch der Crew (Vater und Sohn) war es auf der Schlei zu stürmisch und sie haben auf nur eine Nacht und einen Tag

reduziert. Und nun komme ich... Hoffentlich ist mein Vorhaben nicht vermessen!

Mein Selbstvertrauen kommt langsam zurück, als ich feststelle, dass ich es bin, der das Boot ganz gut kennt. An mehreren Stellen der Einweisung weiß ich relevantere Details als meine Vor-Skipperin.

Schließlich geben wir beide auf mich weiter in die Yacht „einweisen“ zu wollen, ich konzentriere mich darauf zu erfahren, was alles nicht hundertprozentig ist – dabei notieren wir zum Schluss nur den lediglich zu 2/3 gefüllten Tank. Ich lade also in Ruhe mein Boot ein und entschieße dabei, diesen Tag in Ruhe zu Ende gehen zu lassen. Dafür möchte ich lieber am nächsten Tag zeitig starten. Die andere Crew, die heute von hier aus chartert, tut es mir gleich.

### Tag 2: 20 Sm von Schleswig nach Kappeln

Die ein bis zwei Windstärken, die ich am Vortag noch als zu viel angesehen hatte, fehlen mir heute.

Dennoch möchte ich nicht schon nach dem ersten Ableger meine gute Laune ziehen lassen und auch nicht von meinem Ziel der Fünen-Umrundung abrücken. Also Motor an und bis zum Anlegen auch erst einmal nicht wieder ausmachen.

Im Großen und Ganzen hält das Wetter. Es gibt ein paar kleine Schauer, die zwar die Jacke aber nicht die Segelhose erforderlich machen.

Das Anlegen in Kappeln ist dank der vielen freien Boxen und der überall gespannten Fangleinen kein Problem: Zwischen den Dalben kurz aufstoppen und die Achterleinen über den ersten Edelstahlhaken legen, das Boot zur anderen Seite abdrücken und die zweite Leine einhaken. Danach ist es unwichtig, ob es ein seitliches Vertreiben gibt, in den Leinen ist die Führung zwangsläufig. Nur zu schnell sollte es nicht sein, da der Abstand vorn nur schwer einschätzbar ist. Obwohl ich wie üblich die eine Vorleine über den Bugspriet hänge ist es nicht erforderlich, dass diese von Landseite angenommen wird. Meinen ersten Anleger habe ich souverän gefahren und bin ein wenig stolz auf mich. Gut, dass der erste Tag doch nicht so viel Wind hatte.

Auch wenn der Tag noch jung ist, entscheide ich mich hier zu bleiben. Zunächst um Treibstoff zu kaufen – und dazu gleich einen neuen Reservekanister. Dieser hat nämlich eine sich porös auflösende Dichtung. Nicht nur dass die Backskiste bis in die Kajüte nach Benzin stinkt, die Rückstände des Gummis möchte ich nicht irgendwann aus dem Filter kratzen müssen. Zudem gilt es noch an einem Ruderblatt den Bolzen etwas fester zu ziehen und zu überprüfen, ob die zu langsam laufende Logge evtl. verschmutzt ist.

Fazit – das Sonnenplätzchen mit schönem Latte Macchiato habe ich mir verdient!

### Tag 3: 34 Sm vom Kappeln nach Rudkøbing

Der Tag beginnt früh, über MW hole ich mir um 0640 Uhr den obligatorischen Seewetterbericht und bin sofort auf den Beinen. Ein grandioser Wind soll es mir heute ermöglichen, meine Route umzusetzen. Mit dem

Trend vom Vorabend ist nun auch die Richtung klar, es wird gegen den Uhrzeigersinn gehen. Die ersten Meilen in grober Richtung Bagenkop sind die reine Freude, es macht Spaß und nach bereits ein wenig Gezupfe an den Strippen lasse ich es gut sein. Noch mehr Trimm arte sonst in Arbeit aus, der Weg ist das Ziel und die letzten ein bis drei Zehntel-Knoten dürfen ruhig fehlen. Es dauert bis kurz vor Mittag, als eine dunkle Wolkenfront schräg auf mich zukommt. Dass es feucht wird ist mehr als deutlich zu erkennen, aber auch die Grenzen des Systems sind ganz klar auszumachen. So klar, dass ich versuchen will doch trocken zu bleiben und daher fahre deutlich mehr nach Nord, vielleicht zieht die Front ja vor mir durch. Das tut sie denn auch, zumindest was den Regen angeht. Leider ist auf der Rückseite aber auch der Wind dahin, außer einer unangenehmen Kreuzsee ist nichts geblieben. Fast eine Stunde tue ich mir das an und freue mich schließlich auch nicht mehr, wenn die Logge „nicht Null“ anzeigt. Es wird sich nichts mehr am Wetter ändern, also ändere ich meinen Kurs: Neues Ziel für heute wird Marstal – oder wenn es wieder schöner wird (vom Wind her, die Sonne scheint ja) vielleicht noch ein Stück weiter. Und so kommt es denn auch, im Tran vom eintönigen Brummen des Außenborders und des ganz seichten Schaukelns fahre ich an der Hafeneinfahrt vorbei. Den Versuch jenseits von Marstal wieder segeln zu können gebe ich aber bald wieder auf.

Und so bleibt mir als Höhepunkt des Nachmittags, dass direkt vor der Ansteuerungstonne zum Rudkøbing-Fahrwasser plötzlich der Motor abstirbt. Ein erneutes Anreißen ist ohne Erfolg, und die Fähre nach Marstal hat den letzten Knick im Fahrwasser bereits hinter sich und kommt mit voller Fahrt auf mich zu. Ich greife zum Pumpball im Benzinschlauch, aber der ist leer und lässt sich kaum drücken. Er füllt sich nicht. Der Tank kann doch nicht schon leer sein? Habe ich fälschlich Diesel getankt? Aus der Routine vom Auto her? Ein Blick zur Fähre: Die kommt näher. Segel setzen, um aus der Schussbahn zu kommen? Kein Wind! Ankern? Auf 5 Meter Wassertiefe? Wozu? Selbst ohne Anker bleibe ich auf der Stelle! Rudern? Womit? Unter Deck und über UKW auf meine Lage aufmerksam machen? Keine Zeit! Der Motor muss laufen! Also Ruhe bewahren (nein, wieder herstellen) und Punkt für Punkt das System durchgehen. Was sich nach nicht einmal einer Minute des Suchens herausstellt ist fast ein Schmunzeln wert: Der Pumpball hat einen Pfeil im Gummi eingegossen. Nur dass dieser vom Motor weg zeigt. Der Schlauch ist dann schnell umgedreht, wieder vollgepumpt und nach drei Mal reißen hat auch der Vergaser wieder etwas zu verarbeiten und lässt den 2-Takter anspringen. Es folgt ein Kurswechsel auf Ost, um der Fähre Platz zu machen. Bleibt die unbeantwortete Frage, warum das erst jetzt nach so vielen Stunden des Motorbetriebs passiert ist? Für mich wichtiger ist aber die Tatsache, dass ich diese unerwartete Situation schnell in den Griff bekommen habe – und dabei den Überblick behielt. [Ein kleiner Therapieerfolg.]

Da mir einhand das Längsseits-Anlegen mehr zusagt, fahre ich dieses Jahr in den Gemeindefahren. Meine *Renzini* geht hier zwar fast verloren, aber ich habe

einen tollen Ausblick auf gleich mehrere Traditionssegler.

Anmerkung: Bei der Bootsrückgabe an den Vercharterer erklärt mir dieser, dass die Vorcrew ihr Skippertraining auch wegen Motorproblemen abgebrochen hätte. Schön, wenn ich das schon bei der Übergabe erfahren hätte.

#### Tag 4: 36 Sm von Rudkøbing nach Kerteminde

Ohne den Ostsee-Trend des Vorabends – leider wurde die Info vom Vortag vorgelesen; was nicht alles passieren kann – ist mir der heutige Wetterbericht sehr wichtig. Entscheidet dieser Tag doch mit darüber, ob ich meine Planung beibehalten kann. Es wird ein erstklassiger Segeltag. Mit Vollzeug geht es zur Große-Belt-Brücke. Auch mit dem mitunter etwas nördlicher kommenden Wind kann ich westlich des Fahrwassers VESTERRENDEN passieren. Danach nimmt der Wind deutlich weiter zu. Schließlich muss ich reffen und komme irgendwann auch mit festgelaschter Pinne nicht mehr wirklich zum Navigieren oder gar zu anderen Geschäften. Daher gönne ich mir eine Auszeit und drehe bei. Ich bin allein auf dem Wasser, daher kann nichts passieren, auch wenn ich unter Deck mal die Hüllen fallen lasse. Schließlich kommt es zum Abschluss des Tages noch zu ein paar Seemeilen auf Backbordbug und schließlich zum Anlegen an der Pier in der Einfahrt zum Handelshafen. Der Hinweis auf Strömung steht nicht ohne Grund in der Seekarte, was ich deutlich an der Vorleine zu spüren bekomme. Mal eben das Boot ein paar Schiffslängen von Hand zu verholen wird zum mittleren Kraftakt.

Nach Klarieren, Essen, Logbuch führen etc. ist heute Zeit für einen Bummel durch Kerteminde. Der Weg entlang des Handelshafens ist wunderschön von der Sonne beschienen und die Restaurants auf der anderen Seite gut besucht. Mich zieht es noch ein Stück weiter zur St. Laurentius Kirche am Markt. Hier sind schöne alte Häuser zu finden, die im Tagesrestlicht in eine andere Zeit versetzen können.

#### Tag 5: 34 Sm von Kerteminde nach Åbelø

Der Tag beginnt zwar wie gewohnt früh mit dem Empfang des 0640-Wetterberichts, doch der Blick auf das bleierne Meer mit dem Dunst, der die Blendung durch die Sonne einigermaßen lindert, gibt keinen Anlass zur Eile. Laut Wetterbericht soll Wind aufkommen – aber was bedeutet „später“ in einem Zeitfenster bis zur nächsten Nacht? Ich kaufe also in Ruhe ein für ein schönes Frühstück im Cockpit, fülle meine beiden Benzinkanister an der nahe gelegenen Tankstelle (der undichte wird sofort wieder in den Tank entleert) und nehme eine Dusche – ups, bis 15 Kronen weg sind und das Wasser ausgeht. Mein Ziel vor Augen möchte mich eigentlich lieber von zu viel Wind aufhalten lassen als von zu wenig. Und so muss ich zwar bis zur Insel Romsø motoren um eine

Brise Wind finde. Doch diese kann ich mit guter Segelstellung und vor allem Leetrimm in akzeptable Fahrt umsetzen. Mein Zeitgefühl verliert sich – es werden auch keine Wellen gezählt – allerhöchstens zeigt ein überholendes Boot, dass überhaupt Zeit verstreicht. Das ganz besonders dann, wenn es plötzlich außer Sicht ist. Aber wann um diese Jahreszeit sind hier andere Boote unterwegs, nur vereinzelt Frachter am Horizont im Kleinen und Großen Belt. Schließlich stelle ich mir den Wecker immer 15 Minuten weiter, um nicht zu lange im Cockpit zu liegen und nur die Windex zu beobachten, damit keine Patenthalse folgt. Von da an ist ein regelmäßiger Ausblick gesichert. In dieser Lethargie des Nichts-Tuns habe ich schließlich auch meine ETA für den Zielhafen Bogense aus den Augen verloren. Würde ich den noch bei Tageslicht erreichen wollen müsste ich wieder den Jockel anschmeißen und mich sputen. Dazu fehlt mir allerdings die Lust, und da das Wetter ruhig ist und auch bleiben soll will ich lieber das Grundeisen bemühen. Dieses fahre ich – wie so manche Ostsee-Segler – viel zu häufig nur zur Zierde spazieren. Doch jetzt kommt er zum Einsatz und greift gleich beim ersten Versuch vor einer Art Festungs- oder Bunkeranlage im Südwesten der Halbinsel Åbelø.

### Tag 6: 31 Sm von Åbelø nach Middelfart Marina

Die Nacht war sehr ruhig, aber ohne Landstrom und Heizlüfter ganz schön kalt. Somit bleibe ich auch beim Schreiben des Wetterberichts im Schlafsack und lasse ein gemütliches Frühstück ausfallen. Lieber möchte ich erst einmal in Bewegung kommen und warm werden. Zum Ausbrechen des Ankers muss ich an der Leine gefühlt das halbe Vorschiff unter Wasser ziehen. Nach dem Belegen an der Klampe und Verlagern meines Gewichts komplett nach achtern kommt der Anker dann doch frei, und ohne den Motor geht es sofort weiter gen Westen.

Der Vormittag wird ein wenig aufgelockert durch den auf Reede liegenden Frachter *Freesia*. Die Annäherung an ein so großes Schiff auf freier See, von dessen Ankerkette ein einziger Meter vermutlich mehr wiegt als meine 6-Meter-Etap, kommt bei mir nicht alle Tage vor. So bemühe ich nicht nur das Fernglas sondern auch den Fotoapparat, um einen bleibenden, Respekt einflößenden Eindruck zu behalten. Was für ein Gefühl muss das erst auslösen, dem bei Fahrt von den Bug zu kreuzen?

Mit der Annäherung an Fredericia ist das Wochenende deutlich zu spüren, die Boote häufen sich. Aber auch der Strom nimmt zu und ich bemühe mich dichter unter Land. Am Leuchtturm Strib jedoch ist er ganz deutlich zu sehen: Das Wasser kocht förmlich in dem Bereich, in dem sich die Strömungen treffen. Ein tolles Bild, auch wenn ich es mit der Kamera nicht einfangen kann.

Die nächsten Seemeilen bis zur Insel Fanø Kalv sind mit viel Aufmerksamkeit zu navigieren. Dabei geht es vor allem um die vielen Boote, die kreuz und quer das schöne Wetter genießen. Auch in stehe – dank der Landabdeckung – inzwischen im T-Shirt da und fahre

meine Schlangenlinie oder versuche sie eben tunlichst nicht zu fahren, wenn ich kurshaltepflichtig werde. Da der Nachmittag gerade erst angefangen hat und es sich bei diesem Wetter so herrlich warm segeln lässt, möchte ich noch weiter im Kleinen Belt nach Süden vorstoßen. Doch in kürzester Zeit (ob großräumig oder nur durch lokale oder thermische Effekte weiß ich nicht zu sagen) nimmt der Wind zu, und zwar deutlich. Jetzt im engen Fahrwasser kreuzend bekomme ich schnell zu spüren, warum es Segel-Sport heißt. Die 10-Meter-Linien, auf denen ich stets über Stag gehe, sind sehr dicht unter Land, aber dennoch so nahe beieinander, dass es Schlag auf Schlag geht. Schließlich notiere ich die Positionen der einzelnen Kurswechsel nicht mehr. Nee, das mache ich bis Assens oder einen der kleinen Häfen davor nicht mit. Also, abfallen und von Süden kommend in den Fænø Sund zum Yachthafen Middelfart. Hier merke ich gleich bei meinem ersten Anlegeversuch unmittelbar, dass der Wind das Wasser auch im langen Gamborg Fjord in Bewegung bringt. Als dann eine 12-Meter-Yacht beim missglückten Übergeben der Vorleinen in der Box querschlägt und mittschiffs auf den Nachbarn zudriftet breche ich mein Manöver (ebenfalls gegen Wind und Strom) ab und warte, bis sich die Aufregung legt. Ich suche mir daraufhin eine andere Box an dessen beiden Seiten Fangleinen gespannt sind. Zudem bitte ich vorab eine Dame vom Boot gegenüber mir meine Vorleine vom Bugspriet zu nehmen und mich nach Luv hin zu sichern. Das die richtige Entscheidung, denn zwei Stunden später tauschen die „Großen“ noch immer ihre Versicherungsdaten aus. Meinem Ego hat es jedenfalls nicht geschadet, es „nur“ mit fremder Hilfe gemacht zu haben. Am Abend muss ich das erste Reff auf eine andere Umlenkrolle im Mastfuß umfädeln. Die ursprüngliche hängt nämlich am Lümmelbeschlag. Ihre beiden Bohrungen, die sie gehalten haben, sind aus dem Gusseisen ausgebrochen. Das hätte ich doch eigentlich merken müssen! Wer weiß, wofür es gut war, dass ich meine so sportliche Kreuz abgebrochen habe?

Leider ist das Restaurant im Hafen mit einer geschlossenen Gesellschaft belegt. Nicht dass die nächtliche Musik ein Problem darstellt, vielmehr kann ich mein Dosenfutter nicht mehr sehen. Also gehe ich den einen Kilometer in die Stadt und gönne mir dort ein leckeres Abendessen.

### Tag 7: 44 Sm von Middelfart nach Sønderborg

Der vorabendliche Wetterbericht mit dem Ostsee-Trend hatte mich innerlich schon darauf vorbereitet, was heute kommen würde. Die Vorhersage heute Morgen sagt mir eine erneute lange sportliche Kreuz voraus. Und so kommt aus auch. Aber ausgeschlafen, satt und entsprechend vorbereitet geht es los. Mit doppelt gerefftem Groß und voller Genua geht es los. Gern hätte ich diese zur Fock reduziert, doch dazu ist das Tuch zu sehr aus der Form gekommen und steht teilweise weggerollt ohne jegliches Profil. Dann doch lieber eine Genua mit Vortrieb.

Trotz der immensen Abdrift wegen des sehr flachen Tandemkiels kann ich viele Kurse gut bis befriedigend anliegen. Es sind nur wenige Holeschläge nötig. Es macht Spaß der Sonne entgegen zu segeln, sie auf den Wellen spiegeln zu sehen. Und als schließlich hinter der Insel Årø auf dem Kurs in Richtung Als Fjord in Schrick in die Schoten passt ist mein Hochgefühl perfekt. Die Wellen kann ich weitestgehend parieren, das Stampfen lässt nach, die Geschwindigkeit wird konstanter.

Doch mit der Zeit verliere ich wieder mein Zeitgefühl und so entscheide ich trotz des bereits langen und anstrengenden Segelschlags den Fjord und schließlich auch noch den Sund aufzukreuzen. Die Dyvig will ich nicht anlaufen, jedes Jahr das gleiche, da will ich nicht schon wieder hin. Der Ritt, der sich bei der Düse ergibt ist an sich klasse, nur bin ich bereits seit Stunden am Ruder. Und im Tran habe ich den Punkt verpasst, an dem ich noch sicher und in freiem Seeraum hätte auf Toilette gehen und mir einen wärmenden Tee kochen können. Doch hier beidrehen ist in der Enge und mit den vielen entgegenkommenden Booten sowie der kurzen steilen Welle zu riskant. Und eben DAS ist meine wesentlichste Erfahrung: das Schiff kann auf Dauer deutlich mehr ertragen als der Mensch! Meiner *Renzini* haben die 7er Böen mit dem Wasser im Cockpit nichts ausgemacht, aber ich muss mich künftig besser unter Kontrolle behalten.

Dass der Tag seine Spuren hinterlassen hat merke ich an mir selbst vor der Sønderborg-Brücke. Der Brückenwärter würde das Klischee eines deutschen Beamten voll und ganz erfüllen. Dennoch hat er Recht, wenn er die ausgewiesenen Signale fordert, warum lasse ich mich auf eine Diskussion mit ihm ein. Schließlich hat er doch den Schalter zum Öffnen und nicht ich. Also er bekommt das gewünschte Signal und ich schätze mich glücklich es mit der Druckluft-Tröte geben zu können.

Aber auch am Schiff hat der Ritt Spuren hinterlassen: Die Bilge und sämtliche Schapps schwimmen. Da das Wasser aber kaum nach Salz schmeckt verschiebe ich die Lecksuche auf morgen und falle samt Klamotten in die Koje.

Ein Highlight hat der Abend aber noch zu bieten: Ein deutscher Traditionssegler will die Lücke zwischen mir (ich liege am Schloss direkt nördlich vom Langnese-Schiff) und dem nächsten Boot nutzen. Bei seinen geschätzten 20 Metern Länge plus Bugspriet fehlt nur ein halber Meter, aber er fehlt eben und das merkt die Crew, als sie vorn schon an der Pier sind. Klasse zu sehen, wie der Skipper seinen Kahn wieder aus der Lücke schafft und mein Achterstag dabei nur ganz behutsam mit der Spiere „streichelt“. Respekt vor dieser Präzision. Einen bloßen glücklichen Zufall, dass nichts passiert ist, will ich heute nicht mehr zulassen.

### Tag 8: ein Hafentag in Sønderborg

Ausgeschlafen und erholt vom Vortag schimpfe ich zwar noch immer ein wenig mit mir und weiß nach einem erneuten Blick unter die Bodenbretter und sämtliche Schapps auch warum: Dieser Tag wird dem

Trocknen geopfert werden müssen. Dennoch gönne ich mir zunächst frische Brötchen vom neuen Bäcker. Zirka zehn Liter Wasser schöpfe (vielmehr wische) ich bis zum Mittag aus dem Boot, alle Öffnungen und Bodenbretter bleiben auch den Rest des Tages weit aufgerissen.

Quelle des Übels: Zum einen Süßwasser. Dass an einem der beiden Wasserkanister das Gewinde defekt ist stört jetzt nicht weiter. Er ist ja seit gestern leer und bleibt das halt auch für den Rest der Fahrt. Anders mit der zweiten Ursache, dem Pump-WC. Auch bei geschlossenen Seeventilen läuft es langsam voll. Das dauert zwar und darüber würde auch eine nicht-unsinkbare Yacht nicht volllaufen, doch ist es eine potenzielle Quelle für sehr ungemütliche nasse Polster.

### Tag 9: 26 Sm von Sønderborg nach Kappeln

Den Tag Erholung habe ich gut nutzen und bin heute wieder zum Wetterbericht wach. Vom Bäcker bringe ich ein paar Brötchen mehr mit und schmiere sie mir für unterwegs. Erst dann mache mich auf den Weg, schließlich meine ich ja etwas gelernt zu haben. Ganz ohne Kreuzschläge komme ich nicht aus der Förde. Doch mit der überschaubaren Etappe in vertrautem Revier ist das eher eine willkommene Verzögerung im Wissen um den bald endenden Urlaub. Wie immer, wenn sich auf einem Törn meine Kurslinien treffen ist es ein Zeichen der Rückkehr.

Dieser letzte Tag auf offener See endet ebenso mit Flaute wie auch der erste zu Ende ging. Für das letzte Viertel der heutigen Strecke muss wieder der Yamaha ran.

### Tag 10: 9 Sm von Kappeln nach Büstorf

Bei aller Wehmut hat es aber auch etwas Schönes, wenn zum Ende der Reise mehr Zeit als Strecke übrig ist: Es kommt eine Entspannung auf, die – vor allem, wenn wie bei mir bereits die Hörner abgestoßen sind – zeigt, wie vielschichtig Segeln sein kann. Gestern noch gekämpft heute ist es eins, ob ich die Brücke jetzt, gleich oder erst in zwei Stunden schaffe. So kann ich es mir erlauben, den Motor auszulassen und selbst die Schauer und Gewitter zu genießen. Der Regen fällt lotrecht auf das glatte Wasser. Das sich ergebende Bild ist etwas ganz besonderes. Ich gebe aber auch zu, dass es sich nur deswegen so anfühlt, weil es der erste Regen auf diesem Törn ist.

Da ich auch zum Tagesende keine Lust verspüre noch groß Meilen unter Motor zurück zu legen mache ich am Vereinssteg des WSR Büstorf längsseits fest. Herzlich werde ich von den Mitgliedern für die Nacht willkommen geheißen, wenn auch mit dem Bedauern, dass es keine Sanitäranlagen und keinen Landstrom gäb. Aber dafür hätten sie Mücken, und zwar mehr als genug – wie recht sich hatten. Dafür hält der in westliche Richtung zeigende Steg einen beeindruckenden Sonnenuntergang bereit. Es ist schon fast kitschig, wie der orange Zentralstern hinter den im Bojenfeld schwojenden Yachten versinkt.

**Tag 11: 11 Sm von Büstorf nach Schleswig/Renz**

Die Nacht ohne Landstrom und Heizung wiederholt sich hier. Auch verliere ich keine Zeit mit einem Spaziergang zum Zähneputzen. Somit erfolgt das Ablegen wieder rechtzeitig.

Leider habe ich mit den Wettervorhersagen bis heute Nacht und den vorherrschenden Bedingungen die Begeisterung verloren. Es treibt mich in den Heimathafen. Ich zwingen mich zwar noch einmal die Segel zu setzen, doch mangels Wind kommt keine Freude mehr auf. Also ab nach Schleswig.

Der letzte Anleger ist unspektakulär, auch wenn die Boxen bei Renz an dieser Stelle keine Fangleinen haben. Als ich um den Steg biege kommt mir der Bootsmann vom Vercharterer entgegen und nimmt die Vorleine vom Bugspriet entgegen. Damit ist diese Reise zu Ende. Glückliche, zufrieden und mit etwas Stolz gehe ich von Bord, vor allem auch, weil wieder einmal alles ohne Schaden geklappt hat, und zwar durch mich allein gemeistert.

**Fazit:**

In den neun Tagen auf See habe ich 246 Sm zurückgelegt, davon 189 Sm unter Segeln. Mein Ziel, die Umrundung von Fünen konnte ich umsetzen und habe zudem wieder etwas Wichtiges über mich gelernt: Es kann riskant werden, wenn ich bei eintönigen Etappen die Zeit vergesse. Notfalls muss ich mir selbst mit Hilfsmitteln meine Aufmerksamkeit sichern.

Dass ich diese Reise mit so viel Glück hinsichtlich Wind und Sonne gesegnet war, stimmt mich dankbar – vor allem, da ich heute im Oktober den Bericht fertigstellend – um das erlebte Wetter der restlichen Segelsaison 2011 weiß.