

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



Der nachfolgend beschriebene Törn hatte erstmals neben dem Segeln einen weiteren Schwerpunkt: Mitten im Urlaub zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort sein.

Vorbereitung

Wie jedes Frühjahr bekomme ich auch dieses Jahr wieder Grünes Licht von meiner Familie allein den Saisonauftakt bestreiten zu dürfen. Die Verbindung meiner Urlaubstage mit Feiertagen ergibt knapp zwei Wochen Segeln. Das erlaubt weitere Strecken als das Rund-Fyn der Vorjahre. So gibt es neue Ideen und teils ausgearbeitete Pläne mitunter nach Anholt gen Norden oder Kopenhagen in östlicher Richtung. Dann bekomme ich jedoch eine Einladung ausgesprochen, die mich ausgerechnet den mittlersten meiner Reisetage nach Laboe lockt: Ich hatte mich kürzlich als Ehrenamtlicher auf dem Seenotkreuzer *BERLIN* beworben. Und bereits bei meiner zweiten Freiwilligen-Übung hatte der Vormann mich gefragt, ob ich nicht eben genau diesen Tag eine Übung mit der Feuerwehr unterstützen könne. Das mag ich ungern absagen. Also werfe ich meine bereits erarbeiteten Pläne über den Haufen und entschieße mich zu Etappen, die mich nicht weiter weg als zwei Tagesreisen von der Kieler Förde bringen.

Das Wochenende vor dem Start haben mein Sohn Fynn und ich das Schiff reiseklar gemacht: Proviant und Klamotten eingeräumt, alles auf Funktion geprüft, die Tanks gefüllt.

Tag 1: Mittwoch, 8. Mai – 31 NM von Arnis nach Bagenkop/DK

Dieses Tagesziel ist eigentlich gar nicht der Wettervorhersage entsprechend. So habe ich für diesen Tage auch mehrere andere Häfen in meiner Kladde notiert. Dass es schließlich so gut läuft erlaubt es mir, nach über zehn Jahren mal wieder Bagenkop zu besuchen. Und die gerade mal 3 Beaufort sowie die

fehlende Sonne aber auch der ausbleibende Regen sind super Randbedingungen zum Einstieg: Keine Seekrankheit, kein Sonnenbrand und kein Frieren. Die geringe Sichtweite zwingt mich, gleich zu Beginn ordentlich nach Kompass zu fahren und nach dem Winter wieder das Bootschaukeln zu erinnern. Und es schult die anderen Sinne. So höre ich schon früh Glocken läuten. Irritierend ist nur, dass es nicht aufhören will – die Kirche von Bagenkop.

Der arme Küster, sollte er seine Technik nicht im Griff haben... Erst beim Bezahlen des Hafengeldes – als das Läuten schließlich aufhört – erfahre ich, dass hier auf Langeland noch immer auf die traditionelle Weise vor Gewittern gewarnt wird. Und sie behalten Recht!



Abb. 2: Gewitterfront über Bagenkop

Es dauert nicht lange, da taucht die Front auf und macht alles nass. Und so steht schließlich auch in Segelstiefeln das Wasser, dich ich im Cockpit vergessen habe.

Tag 2: Donnerstag, 9. Mai – 39 NM von Bagenkop nach Omø/DK

Wie üblich lasse ich mich um 0635 Uhr vom Sender Deutschlandfunk wecken, um den Wetterbericht mitzuschreiben. Aber irgendwie dauert das heute sehr lange zwischen Morgenandacht und Wetter. Der Blick auf die Uhr zeigt, dass er bereits längst laufen müsste. Das Umschalten auf 177 kHz bringt mir nur noch die Stationsmeldungen. Also muss ich doch gucken, ob ich Internet-Empfang habe. Ok, ich kann ihn abschreiben – obwohl ich den Rechner doch im Büro schon genug nutze und davon deutlich Abstand bekommen wollte. Aber: Sicherheit geht vor!

Der Tag entwickelt sich vom Wetter her und der damit möglichen Segelwahl erstklassig: Sieben Stunden lang kann ich bei Sonnenschein unter Spanker (Blister oder Gennaker) gen Norden rauschen. Es ist herrlich, auch wenn es enorm an Aufmerksamkeit erfordert. Trinken, Essen oder gar Pipi machen werden auf das wirklich Notwendigste reduziert.



Abb. 4: Spanker-Segeln

Als krönender Abschluss des Segeltages kommt hinzu, dass ich einen Hafen anlaufe, den ich noch nicht kenne: Die kleine Insel Omø im Großen Belt hatte ich bisher nie wahrgenommen. Alles sehr einfach, aber dafür gemütlich und fest in dänischer Hand. Erst beim Bezahlen lässt der Wirt erkennen, dass er Deutsch spricht. Bis dahin hat er mich sehr geduldig und freundlich meine Dänisch-Kenntnisse anwenden lassen. Wie viel man in zwei Semestern doch alles lernen kann und wie wenig es wirklich ist. Ich melde mich auf für den nächsten Kurs an.

Tag 3: Freitag, 10. Mai – 35 NM von Omø nach Kerteminde/DK

Hektik beim Ablegen: Während ich auf dem Vorschiff als letzten Festmacher die Vorleine löse, um danach rückwärts aus der Gasse zu fahren rastet plötzlich der Vorwärtsgang ein. *PALME* nimmt ungewollt Fahrt auf – in die falsche Richtung – und kommt der Najad voraus verdächtig nahe. Mit einem großen Sprung bin ich zwar schnell am Außenborder, aber beim Einlegen des Rückwärtsgang will die Verriegelung nicht halten und der Propeller zieht den Motor aus dem Wasser statt das Boot aufzustoppen. Ein Besatzungsmitglied der Najad steht aber an seinem Bugkorb parat und kann mich am Vorstag freihalten. Vielen Dank! Sch... Motor, eigentlich gehörst du ausgetauscht!

Im Tiefenfahrwasser bin ich allein unterwegs. Ich höre zwar den Revierfunk auf UKW mit, aber es will sich kein Pott zeigen. Erst später, als ich das Westfahrwasser ansteuere höre ich ein paar Schallsignale. Die Passage der Brücke ist nach so vielen Durchfahrten fast unspektakulär.

Da ich gut vorankomme und ein wenig der „Tradition“ der vergangenen Jahre folge halte ich an meinem Tagesziel Ballen/Samsø fest, bis mich vor Kerteminde

einige Fronten erwischen. Schon sehr bald ist kein sicheres Segeln mehr möglich und ich entschieße mich zum ersten Mal in meiner Karriere zum Lenzen vor Topp und Takel. Alle Plünnen runter. Quer zur kaum vorhandenen Welle liegt *PALME* am ruhigsten, so ist das wohl eher Beiliegen ohne Segel. Damit ist die langsamste Trift von „nur“ 1,3 Knoten zu erzielen. Bis zum Tiefenfahrwasser hätte ich also viele Stunden Zeit. In einigen Böen kann ich bis zu 35 Knoten Wind messen. Alle Achtung, das sind 8 Beaufort! Bei allem Spaß, das erdet mich und ich lasse Samsø Samsø sein und gebe das geplante Tagesziel auf halber Strecke vor Kerteminde auf. Wer weiß, ob es nicht noch mehr Schaden gegeben hätte, als nur eine ausgerissene und weggeflogene Segellatte?

Nicht, dass ich solches Wetter häufiger bräuchte, aber ich bin überrascht, wie gut sich dieses kleine Boot verhalten und ein Gefühl von Sicherheit vermittelt hat – zumindest als das Schwert oben war, ansonsten hätte uns etwas mehr Welle noch schön stolpern lassen?

Der Seewetterbericht um 2105 Uhr bringt wieder die Trends: SW-liche später S-liche Winde und im Westteil der Ostsee bis 5 Bft. Damit schaffe ich es bis Dienstagabend nicht um Fyn nach Laboe. Fazit: Ich habe hier meinen nördlichsten Punkt meines Törns erreicht! Ab jetzt geht es wieder Richtung Süden.

Tag 4: Samstag, 11. Mai – 29 NM von Kerteminde nach Nyborg/DK

Die günstigen Bedingungen nutze ich, um mal wieder ohne Maschine abzulegen. Hier geht das so schön einfach. Und nach vielen Kreuzschlägen bin ich bald an der Brücke und dann auch im Hafen – ohne etwas Nennwertes erlebt zu haben.

Tag 5: Sonntag, 12. Mai – 39 NM von Nyborg nach Rudkøbing/DK

War das gestern noch ein neuer Spaß zur Abwechslung wird die heutige Kreuz ein deutliches Zeichen, dass es die richtige Entscheidung war nach Laboe aufzubrechen. Ich mache zwar gut Fahrt durchs Wasser, gen Süden muss ich aber dennoch viel Zeit investieren. Hier wird mir sehr deutlich, was mein Segellehrer meinte, als er seinerzeit immer propagierte „Der Gentleman segelt mit dem Wind.“ Dennoch freue ich mich über das Wetter und meine richtigen Einschätzungen zu den Windverhältnissen unter Land und in der Enge Rudkøbing Løb, und dass ich schließlich bis zur Brücke unter Segeln anliegen kann.

Der Handelshafen wird zunehmend hergerichtet. Bleiben noch einige fotogene Relikte mit Tiefgang.

Tag 6: Montag, 13. Mai – 49 NM von Rudkøbing nach Port Olpenitz

Aller guten Dinge sind drei, heißt es. Ich weiß, bereits in der Kojen den Wetterbericht mitschreibend, dass es auch heute nicht ohne Kreuzen vorangehen wird. Noch nie war ich mit einem so fixen Datum unterwegs – vor allem einem von mir selbst gesetzten. Dass die ersten zwei Stunden jedoch mein Nervenkostüm derart strapazieren, hätte mich sicherlich den Seenotkreuzer anrufen und im Hafen verweilen lassen. Fast auf der Stelle motore ich und ernte unzählige mitleidige Blicke von den durchgängig größeren Yachten, denen ich begegne. Selbst der Fährrapitän kommt bei unserer zweiten Begegnung ans Fenster und grüßt mich überaus freundlich. Was der wohl denken mag? Und mir bleibt nichts anderes übrig, als das Erwidern damit zu verbinden, die Gisch aus dem Gesicht zu wischen. In Gedanken schreie ich zum Himmel: WAS MACHE ICH HIER NUR?

In Marstal lege ich kurz an. Dazu gehe ich gleich hinter der Hafeneinfahrt an der Pier längsseits. Das freut zwar nicht gerade die Schüler der Marineschule, die das Anlegen üben, aber der Weg zu den Toiletten ist für mich auf diese Weise der kürzeste. Mit der körperlichen Erleichterung tritt auch eine seelische ein. Der Wind kommt zwar immer noch ungünstig, dafür habe ich jetzt freien Seeraum und kann in langen Schlägen aufkreuzen. Und als es dann noch dieses wird und Regen einsetzt merke ich vielleicht nicht mal mehr, wenn ich kaum noch Strecke gut mache.

Am Abend zieht sich die Strecke aber dann doch wie Kaugummi und ich erkenne, dass ich in der Schlei nicht mehr werde sicher bei Tageslicht festmachen können. So entscheide ich mich für den mir zwar unbekanntem ehemaligen Marinehafen, für den allerdings viel Platz und Wassertiefe ausgewiesen sind. Das Einlaufen (Kann man das bei immerhin einer Seemeile Hafen überhaupt noch so nennen?) ist abenteuerlich: Nicht aus seemännischer Sicht. Vielmehr ist bei all den Häusern und Yachten nicht ein Mensch zu sehen. Noch nicht einmal ein Licht ist auszumachen. Gespenstische Atmosphäre!

Dass die Pier ehemals Kriegsschiffen diene glaube ich sofort. Denn mit der stehe ich bereits auf Kriegsfuß als ich die erste Leine an Land festzumachen versuche: Wie bitte soll ich von meiner kleinen Nusschale diese senkrechten Gebirgswände aufentern? Zum Glück sind einige der Holzlatten oben abgebrochen und ich finde etwas Halt für improvisierte Springs und kann mir in Ruhe eine Strickleiter bauen. Nee, nicht mehr mit einem solch kleinen Boot hierher! Auch in Betracht der Kosten-Nutzen-Rechnung bei 12 Euro Liegegeld.

Tag 7: Dienstag, 14. Mai – 21 NM von Port Olpenitz nach Laboe

Als Entschädigung für den tristen Hafen zeigt sich der Hafenmeister umso freundlicher. Ja selbstverständlich hätte ich ihm auch in der Nacht noch eine SMS

schicken können: Dann hätte er auch mir frische Brötchen mitgebracht. Zudem erzählt in aller Ruhe von dem politischen Gerangel zwischen Gemeinde, Insolvenzverwalter sowie interessierten Investoren. Die Zukunft des Hafens scheint also noch offen.

Die Weite im Hafen erlaubt es mir wieder lautlos abzulegen. Bei der hohen Bebauung kommt auf dem Wasser nur wenig Wind an und so gleite ich langsam und leise bis hinaus auf die Ostsee. Dort fällt mit einem Blick in den Himmel die Entscheidung, doch mit dem Boot nach Laboe zu fahren. Nach dem Gekreuze der Tage zuvor hatte ich eigentlich die Nase voll und wollte von Arnis mit dem Auto dorthin. Am Abend stellt sich dann heraus, dass das ungünstig gewesen wäre, denn die Übung verschiebt sich auf den Donnerstag und so habe ich mein Bett gleich dabei.

Auf dem Weg zu meinem eigentlichen Törnziel werde ich ein weiteres Mal richtig nass. Vor der Eckernförder Bucht reicht es beim Erkenne der Front nicht mehr, das Groß zu reffen. Die Walze erreicht mich zeitgleich. Zwar bin ich wie alle Tage zuvor auch am Strecktau eingepickt, dennoch traue ich mich nicht an den Mast. Auch der Blitze wegen. Lieber gehe ich das Risiko ein, dass das Groß Schaden nimmt, als dass mich meine hoffentlich zukünftigen Kollegen als „Kunden“ kennenlernen müssen. Aber es geht alles gut und nach gefühlt sehr langen zehn Minuten geht es bei strahlender Sonne weiter, als wäre nichts gewesen.

Nach dem Festmachen in Laboe gehe ich beim Seenotkreuzer *BERLIN* vorbei. Dort erfahre ich, dass die Übung auf den Donnerstag verschoben wurde. Hätte ich doch um diesen zusätzlichen Tag gewusst, wäre ich dann eventuell in Marstal über Nacht geblieben? Und somit um die gemachten Erfahrungen ärmer: Beispielsweise was 50 aufgekreuzte Seemeilen auf einem 6-Meterboot bedeuten können? Egal, ich freue mich, dass man sich an Bord des Seenotkreuzers an mein Gesicht erinnert.

Tag 8: Mittwoch, 15. Mai – Hafentag in Laboe

Den Hafentag verbringe ich zunächst damit, die überwiegend vom Salzwasser noch nasse Segelbekleidung auszuwaschen und zu trocknen. Neben meinen Besuchen von Strand, U-Boot und Ehrenmal verbringe ich auch längere Zeit an Bord der *BERLIN*. Immerhin bin ich doch dafür nach Laboe gekommen.

Tag 9: Donnerstag, 16. Mai – Hafentag in Laboe

Heute ist der große Tag und damit der Ziel meines Törns erreicht: An Bord der *BERLIN* finden sich zwölf Feuerwehrleute aus Hamburg ein, die auf die Schiffsbrandbekämpfung spezialisiert sind. Im Tirpitz-Hafen gehen wir am Marine-Tender *WERRA* längsseits, auf dem unsere Gäste eine gemeinsame Brandbekämpfung üben. Auf dem Weg zurück testen sie alle ihre mitgebrachten Überlebensanzüge und springen in der Strander Bucht

von Bord. Da schönes, ruhiges Wetter herrscht wird dem Seegang in Form von Schwell der *BERLIN* sowie des Tochterbootes *STEPPKE* nachgeholfen.



Abb. 14: Feuerwehrleute bei Übung mit der DGzRS

Ein aufregender Tag, der mir noch einmal zeigt, was es bedeuten kann Seenotretter zu sein. Ich will dabei bleiben – hoffentlich stelle ich mich nicht zu blöd an...

Tag 10: Freitag, 17. Mai – 27 NM von Laboe nach Arnis/WSG

Die im Wetterbericht gemeldeten Aussichten sowie der am Telefon geäußerte Familienwunsch, über Pfingsten ein paar gemeinsame Seemeilen zu machen bedeuten, dass mein Einhandtörn diesen Abend zu Ende gehen wird.

Der somit abschließende Tag bringt einen seglerisch sehr erfüllten Tag. So sollte ein erlebnisreicher Törn zu Ende gehen. Bei schönem Wetter und in aller Ruhe den Erinnerungen sowie Gedanken nachzuhängen aber auch über die zwischendurch gedachten und in den Wind geschrienen bösen Worte zu schmunzeln. Was sollte ich nur erzählen und woran mich erinnern, wenn alles genau nach Plan verlaufen wäre?

Fazit:

Das Wichtigste vorweg: Es hat keine Verletzungen und bis auf die ausgerissene Segellatte auch keine Schäden gegeben – weder an *PALME* noch an der *Najad* oder woanders.

Die durch die Segellatte entstandenen Kosten wiegen nicht im Geringsten die gesammelte Erfahrung auf:

- Auch einhand lassen sich stundenlang bunte Segel genießen.
- Was, wenn der Motor seine Richtung selbst entscheidet? Am liebsten würde ich den Motor ersetzen – aber zunächst wird eine Inspektion spendiert.
- Dieses Boot kann deutlich mehr Wetter ab als erwartet!
- Tagesetappen von 50 Seemeilen sollten gut (nein: besser!) vorbereitet werden.
- Sei stets wachsam: Selbst auf einem Seenotkreuzer geschieht Unvorhergesehenes: Die Aufholvorrichtung für das Tochterboot ist zeitweilig ausgefallen. Das bedeutet gelassen bleiben und improvisieren.

Das mir auf den letzten Meilen durch die Schlei in den Kopf kam war die Analogie zum Kleinen Drachen Gris: „Ich will Seenotretter werden! Ich will Seenotretter werden! Ich will Seenotretter werden!“

