

## Einmal „Rund Fünen“ und zurück (2. bis 9. Juli)

Günter, Heinz, Michael, Paul und Reinhard – Namen nicht nach Alter aufgelistet, sondern nach dem Alphabet, vielleicht aber auch nach Wichtigkeit: Unser „Moses“ ist Hauptperson, denn er bekommt den entscheidenden „Ersten Schliff“ auf dem Schiff; er will schon mal ein paar Meilen sammeln für die bevorstehende SKS-Prüfung. Das Handwerk der Seemannschaft will gelernt sein, denn wie heißt es doch so treffend: **Ein hervorragender Skipper ist ein Seemann („Seefrau“ natürlich und selbstredend auch!), der seine hervorragenden Fähigkeiten dazu nutzt, Situationen zu vermeiden, zu deren Bewältigung er seine hervorragenden Fähigkeiten dringend benötigen würde.**



Also zuerst einmal eine umfangreiche Sicherheitseinweisung und –training für alle an Bord! (Notrollen und die Checkliste für die Einweisung können bei mir ([segelunterricht@arcor.de](mailto:segelunterricht@arcor.de)), angefordert werden.)

„Wieso haben die Rettungswesten denn alle eine rote Warnkennzeichnung hier?“ will Heinz wissen. „Es sollten doch hier zwei grüne Kennzeichnungen sein, steht auf dem Hinweis hier.“

„Bei mir ist eine rote und eine grüne Kennzeichnung. Die Patronen scheint also in Ordnung zu sein, aber was ist mit der Tablette?“ stellt Paul fest.

Nun gut: Alle Westen werden intensiv untersucht: Die Patronen sind alle noch geschlossen, obwohl sie die rote Kennzeichnung tragen.

„Keine lange Fummelei, ich verstehe das auch nicht richtig.“ muss ich zugeben. „Michael, schnapp dir mal eine der Westen und lass dir das vom Vercharterer im Büro erklären.“

Nach wenigen Minuten ist er mit einem vom Personal wieder zurück.

„Ich habe da auch keine Ahnung. Ich reinige nur die Schiffe, ich habe noch nie eine Weste in der Hand gehabt.“ beichtet der junge Mann. „Aber ich kann ja mal eine Weste dabehalten und sie dem Chef morgen zeigen. Die Westen sollen aber noch ganz neu sein.“

Nun-ja, auch eine Antwort. Also noch einmal intensives Studium der Technik! Ergebnis: Es sieht so aus, dass die grünen Kennzeichnungsplättchen die Schwachstellen an der Weste sind und sich selbständig machen können – und darunter kommt dann die rote Kennzeichnung zum Vorschein.

Der Batterie Hauptschalter trennt unsinnigerweise den gesamten Verbraucherstromkreis im Falle des Falles – also auch GPS und Funke. Die Techniker von Bavaria sollten sich das damit verbundene Problem mal intensiv durch den Kopf gehen lassen! Aber der Hauptschalter wird ja laut Notrolle nur auf Anweisung des Skippers betätigt.

Am nächsten Morgen bekommt Michael seinen nächsten Feinschliff von Günter: Navigationskunde vom alten Seebär.

„Mach mir mal ,nen bisschen Platz hier; ich will meine Karte auslegen.“ Und Günter zückt seinen Bleistift und entblättert seine ... Nein!!!! Vier Augenpaare stieren auf das, was ihnen da gerade vor die Pupille kommt: Günter entblättert seine Autokarte „Schleswig-Holstein und Süddänemark“ auf der Sitzbank – frisch und jungfräulich.

Michael bleibt der Mund offen: „Im SKS-Kurs beim Reinhard haben wir das aber anders gemacht.“ stellt er tief erschüttert fest.

„Hier sind wir doch jetzt, nicht wahr?“ Günter lässt sich nicht beirren.

„Sag mal, Günter: Das kleine grüne Dreieck am Ufer da auf deiner Karte, ist das vielleicht die StB-Tonne recht voraus?“ will ich wissen. „Dann ist die aber mächtig verriegen.“ Drei Mann giffeln mächtig.

„Blödmann!“ wehrt sich Günter. „Das ist doch der Campingplatz da vorn!“

Ahh-ja! Alle nicken bedeutungsvoll.

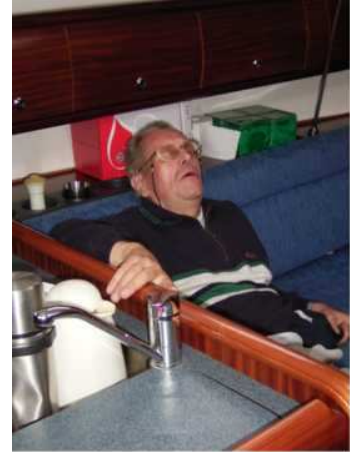
„Hast du die Tonne gefunden?“ will ich von Günter wissen.

„Ja-ja, hab ich schon lange.“

„Kannst du was mit seinen Angaben anfangen?“ frage ich Heinz am Ruder. Der hebt seine Rechte und wiegelt ab: „Er hat sich noch nicht konkret genug dazu geäußert.“

„Ja, Günter, was sagste?“ – „Kurs halten!“

„Lass bitte das GPS mitlaufen, Reinhard.“ bittet Heinz am Ruder, während sich unser erschöpfter Navigator zu einem Schläfchen zurückzieht.



Seemannsgarn, was ich euch da verklickere? So ganz nicht, aber ich darf unsern Günter nicht im Regen stehen lassen. Ich will mal das Garn sauber aufwickeln mit der von Günter präsentierten Erklärung: „Wenn ich den Kurs hier in der Autokarte einzeichne, dann kann ich zu Hause immer nachschauen, wo wir gesegelt sind, wenn wir nicht so weit von Land weg sind.“ Also hat er den ganzen Törn sauber mitgeplottet.

Das sanfte Spotten können wir unterwegs dennoch nicht lassen. „Sag, Günter, hast du unsere Position schon vermerkt?“ wird gestichelt, als wir gerade nahebei Leuchtfeuer Kalkgrund sind – weit weg vom Land.

„Es ist wirklich schön hier zu segeln.“ stellt Paul fest. „Wie sich das für alte Herren gehört.“

„Ein richtig gemütlicher Sonntagnachmittag.“ stimmt Günter zu. Und Heinz versorgt uns mit Kaffee und sooo was von leckerem Kuchen. Im Lautsprecher und aus unseren Kehlen tönen Shanties. „Rührt euch: Ein Lied!“ kommandiere ich. „Es trinken die Matroosen von allen Spirituooosen am liebsten **Rum** fallera, **Rum** fallera, **Rum** fallera – am liebsten **Rum** fallera, **Rum** aus Jamaiaiaika!“

Wir sind im Kleinen Belt. „Wal bläst!!“ – „Wo – wo?!“ Alle hängen an der Reeling.

Jagdfieber kommt auf: „Wo ist meine Kamera? Halt ihn im Auge!“

Wieder so ein schöner Tag bei 4 bis 5 Bft. Ein kleiner Katamaran mit zwei Mann im Trapez zischt an uns vorbei; wir schauen etwas neidisch ob der Geschwindigkeit. Dafür werden wir aber nicht nass, denn jetzt unterschneidet er – und mit einem Schwung liegen beide im Wasser. Und dann sind wir wieder an ihnen vorbei – freundlich winkend. Aber der Vorsprung hält nur ganz kurze Zeit...

Windstärke 6 bis 7, in Böen 8. Der Horizont färbt sich dunkelgrau bis hell-schwarz. Paul stuppst mich an: „Ich geh’ mal runter, Skipper.“ bescheidet er mir. „Aber nicht, weil ich Angst habe: Ich habe ein Bedürfnis.“

Da gibt Michael am Ruder trocken zurück: „Auch Panik ist ein Bedürfnis.“ – Sagt’s und steuert die nächste Bö aus.

In der Nacht schüttet es, was das Zeug hält. Irgendein Luftschlitz hat dem Regen ermöglicht, ins Innere des Schiffes vorzudringen. Am nächsten Tag vergrößern wir unsere Besegelung auf Raumschotkurs kräftig, um unsere Klamotten wieder vor dem nächsten Schauer trocken zu kriegen. „Das ist doch blamabel auf diesem Schiff.“ findet Günter angesichts der Wäscheleinen. Die Antwort kommt knapp und zutreffend: „Einmal in der Woche muss man doch die Unterwäsche waschen, und leider ist der Wäschetrockner ausgefallen.“

Paul sieht es von der praktischen Seite: „Man sieht sofort die Stärke des Skippers.“

„Ich geb's ja zu: 3,4 kn, die wir da ja haben; ohne die Wäsche wären es nur 3.“ kann ich ihm nur beipflichten.

Ich weiß nicht, was da los ist, zuviel Blubberwasser im Magen oder was weiß Neptun. „Lass mich mal kurz nach Lee, Paul. Ich mach mal `ne kleine Opfergabe.“

Die Crew ist „auf Manöverstation“: Ich spüre zwei kräftige Handpaare an meinen Beinen ziehend – Sicherheitseinweisung beachtet! Nach 20 Sekunden ist alles erledigt. „Jetzt habe ich Hunger, ich könnte einen kräftigen Schluck Wasser und ein Stück Kuchen vertragen.“

„Und du wolltest dem Neptun heute Morgen keine Opfergabe gönnen! Siehst du: Das hast du nun davon.“ kriege ich eine wohlmeinende Belehrung. Ok, ich wird's mir überlegen – aber nur ein kleines halbes Gläschen! Zu schade fürs Über-Bord-Kippen, finde ich trotzdem.

Masthöhe: 15 Meter und ein paar Zerquetschte – Durchfahrtshöhe der Brücke Vesterrenden: 16,80 m. Nach Adam Riese und Eva Zwerg sollte es reichen! Aber jetzt steh' ich im Cockpit und schau zu, wie mir die Brücke entgegen kommt! Heija! Wieder eine Bestätigung der Relativitätstheorie: Lichte Höhe von gut einem Meter ist relativ viel – vom Cockpit aus gesehen ist das relativ wenig. Was für ein Sch...-Gefühl!

Vor Nyborg das Malheur: Die Genua blockiert.

„Hände weg von der Winsch! Niemals die Genua über die Winsch einholen! Wenn du dabei das Vorstag abreißt, dann schöne Grüße vom Mast: So schnell kannst du gar nicht zur Seite springen.“

In der Trommel hat sich eine Bucht hinter einer Führungsplatte verhakt. Soviel zur Diagnose. Die Therapie dauert lange: Genuafall lösen, Genua an der Reling festlaschen, Werkzeug suchen... Werkzeugkoffer schnell gefunden, aber was für ein Inhalt! (s. Ende des Berichts) Echte Pfriemesarbeit – mit einem kleinen Stern-Inbus könnte man doch so schön einfach die Schrauben lösen... Trommel dreht sich wieder, obige Manöver in umgekehrter Reihenfolge – eine Stunde vorbei.

Super-Sommer-Sonne-Wind-Segelwetter!! Schade: Flensburg taucht am Horizont auf – schon... Schade!

„Was wollt ihr, das wir in der restlichen Zeit machen?“ frage ich meine Crew. „Sollen wir Manöver üben, oder will jemand ... ankern?“

Das ist das Stichwort: Beschlussfassung per Akklamation.

Und gleich der nächste Vorschlag: „Da vorn ist ein schöner Strand. Ne idyllische Bucht wäre mir zwar lieber, aber das ist hier nicht in der Nähe.“

„Ok, Michael, was sagt die Karte über die Bodenbeschaffenheit aus?“ frage ich.

Michael gibt Grünes Licht: „Keine Felsen oder so was eingezeichnet.“

„Heinz, Kurs auf die Küste. Sag bei vier Meter Tiefe Bescheid. Paul, zeigst du Michael das Ankermanöver im Bug?“

„Motor an?“ fragt Heinz.

„Nein, Ankermanöver unter Segeln.“  
Manöverbesprechung, der Anker fällt, das Schiff treibt achteraus.

„Position feststellen und im Logbuch eintragen.“

„Müssen wir nicht Ankerwache gehen?“

„Das lassen wir mal das GPS machen.“

„23 °C Wassertemperatur – Badewasser!“

„Erst feststellen, ob wir Strom haben!“ Haben wir nicht, also ... hineieiein!



Michael will zum Abschluss mal so richtig rangenommen werden, schnelle Manöver, alles, was er so gelernt hat. Ok, kann er haben!

Ich übernehme das Ruder: „5,9 – 6! Schade: wieder runter. Wo bleibt der Wind? Hepp-hepp-hepp! Klar zur Wende! – Zack-zack-zack-husch-husch!“ (Ist zwar kein genormtes Kommando, dafür aber recht wirkungsvoll, denn meine lieben Crewmitglieder kommen in Bewegung, ganz so wie von ihnen gewünscht.)

„Was soll ich machen?“

„Na, wenigstens ‘klar’ sagen.“ bescheidet Günter den Fragesteller.

„Ist klar.“ Ok, ist klar, oder? Oder wie oder was.

„Ree! – Über die Segel! – Und jetzt darf ich euch bitten, den Traveller wieder mittschiffs zu nehmen, Michael!“ Allgemeines Gelächter folgt.

„Schon wieder ich?“ Tatkräftige Unterstützung begleitet ihn. Wir sind ja nett zueinander.

„Fier auf die Schoten für raumen Wind! – Klar zur Halse!“

„Ist klar.“

„Hol dicht die Schoten! – Rund achtern! Auf die Schoten! Schneller!! – Hol dicht die Schoten für halben Wind!“ Und das 360°-Manöver ist fertig.

„Fier auf die Schoten: Raumwindkurs. 6-2 – 3 – 5 – 7-0 – 7-2!“ lese ich von der Logge laut vor.

„Oh, wie so herrlich zu schauuaun!“ Die Stimmung erreicht den Siedepunkt. „Gleich haben wir die Acht.“ hofft Paul.

„Der Heinz sitzt etwas komisch an Bord.“

„Der stützt sich nur ab.“ kommt die Antwort vom Angesprochenen. „Bei deeer Schräglage! Sollen wir mal die Reeling durch Wasser ziehen?“

„La-la, la-la, la-laaa-la! Eigentlich könnten wir ja hier mal schunkeln.“

„Hör mal, deine Frau lässt dich nicht mehr raus auf See.“

„Seine aber auch nicht!“ gerät ein anderer in den Fokus der Beurteilung.

„Und mir macht meine den Vorwurf: Dich hätte ich aber vernünftiger eingeschätzt.“

„Da kannst du sicher sein: Das kriegste auch zu hören!“

Der geneigte Leser oder die werte Leserin mögen mir verzeihen, dass ich die Anonymität der Autoren obiger geistreicher Aussprüche wahren werde, denn ich möchte gern wieder mit einer solchen Crew in See stechen.

Wir sind eine bärenstarke Crew,  
mit Brandung, Wind und Wellen steh'n wir auf Du-und-du.  
Und legt sich der Klabautermann eines Tages mit uns an:  
Dann zeigt jeder von uns, jeder von uns,  
dann zeigt jeder von uns, was er kann!

Der Wind pfeift in den Wanten,  
der Kahn legt sich nach Lee.  
Uns-Günter steht am Ruder, kämpft mit der rauen See,  
der Micha' führt die Schoten,  
den Kurs bestimmt der Paul:  
Mit dieser Crew kommt unser Schiff in jedem Hafen an.

Wir sind eine bärenstarke Crew,  
mit Brandung, Wind und Wellen steh'n wir auf Du-und-du.  
Und legt sich der Klabautermann eines Tages mit uns an:  
Dann zeigt jeder von uns, jeder von uns,  
dann zeigt jeder von uns, was er kann!



Und haben wir nach hartem Kampf den Blanken  
Hans besiegt,  
dann wird erst mal Klar-Schiff gemacht bis  
wieder Kurs anliegt.

Wir sind eine bärenstarke Crew,  
mit Brandung, Wind und Wellen steh'n wir auf  
Du-und-du.  
Und legt sich der Klabautermann eines Tages  
mit uns an:  
|: Dann zeigt jeder von uns, jeder von uns,  
dann zeigt jeder von uns, was er kann! :|

Am Abend werden wir in Flensburg mit  
lauten Sirenen empfangen: Alle Dampfschif-  
fe geben Signal. Und der krönende Ab-  
schluss einer hervorragenden Woche ist ein  
prächtiges Feuerwerk über dem Hafen, uns  
zu Ehren – „Fünf Freunde“ glauben jeden-  
falls ganz fest daran.



## Fakten zu „Rund Fünen“:

Samstag, 2.7. bis Samstag, 9.7.05

Termin für die Schiffsübergabe ist zwar 1700 Uhr, aber sie kann auch schon Stunden früher erfolgen, wenn das Schiff fertig ist. Sehr gute Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe. Das Auto kann in einer Halle für 4 € pro Tag eingestellt werden.

Aufgrund der meteorologischen Törnplanung festgelegter **Kurs**: Flensburg – Årø (im Kleinen Belt, nicht Ærø in der Kieler Bucht) – Juelsminde – Nyborg – Svendborg – Sønderborg – Flensburg

**Gesamtlänge**: 235 sm

**Vercharterer**: Fa. **mola**: [www.mola.de](http://www.mola.de), Telefon: 038391 432 0, Charterbasen in Breege und Flensburg

**Schiff**: Bavaria 36 – in Ordnung und **gut gepflegt**

**Werkzeug** an Bord:

Kurz und knapp: „Genial“ die Existenz eines Maßbandes und einer Klebepistole. Vielleicht kann man ja damit Segel flicken oder ein Leck stopfen. Oder das Zeug ist an Bord, weil es mal gerade in dem schmunken Köfferchen lag.

Ich werde zukünftig mein eigenes Werkzeug mitnehmen.

**mola** schreibt nach einem Törn den Charterer an und bittet um eine Rückmeldung. Ich finde das sehr gut; meine Kritik werde ich gebührend mitteilen.



**Alles in allem**: Eine wunderschöne Gegend! Eine tolle Crew! Der Vercharterer und seine Schiffe sind in Ordnung, also werde ich – gerne mit derselben Crew – wieder hinfahren.



**Reinhard Kindla, SKBUe** <mailto:segelunterricht@arcor.de>  
**(0211) 9729340**