Betrachtungen eines Neulings

Kapitel 1: Wie der Törn zustande und die Crew nach Laboe kam

SKS-Theorie bestanden, Segeln auf dem Elfrather See, aber: Um den SKS Schein zu bekommen, hat der E-See zu niedrige Wellen. Also weg von der Jolle hin zur seetüchtigen Yacht. Wobei – nur um den Schein zu erhalten, will ich nicht segeln. Soll Spaß machen. Und viel zu lernen gibt's ja auch. Auf der Website vom SKBUe steht ein Törn Anfang September, gibt wohl Schwierigkeiten eine Crew zu finden. Sehr schön, Urlaub klappt und die Liebste ist einverstanden, eine Woche allein zu sein. Online angemeldet, erster Kontakt mit dem Skipper auf dem Jubiläumsfest des Segelclubs: Markus muß leider absagen, kann aus familiären Gründen die Fahrt nicht führen. Bestens, geht ja gut los. Aber der SKBUe wäre nicht der SKBUe, wenn nicht alle Hebel in Bewegung gesetzt würden. Kurze Zeit später, wenige Tage vor der geplanten Abfahrt meldet sich Titus, der eigentlich mitfahren, jedoch nicht skippern wollte. Also, er fahre als Skipper, aber mindestens fünf Leute sollte man schon sein, zwei fehlten noch, er gucke mal. Nach intensivem Gucken dann die Nachricht, jawohl, klappt, er habe noch zwei Freunde aufgetrieben, einer aus der Nähe von Heidelberg, einer aus Fischerhude bei Bremen. Und übrigens: ich wäre der Zahlmeister. Gut, Kartoffeln schälen wäre schlimmer. Einige Whatsapps später stehen die Details: Abfahrt Samstag, 03. September, früh um 04:30 Uhr. Da er aus Kempen komme, hole er mich mit dem Vereinsbus ab, dann sammeln wir die anderen ein. Oha, jetzt aber los. Ölzeug und Segelschuhe besorgen in Dormagen, die Liebste kommt mit zum Einkauf. Danach noch Postkarten besorgen, um jeden Tag eine nach Hause zu schicken, wenn ich schon in die Ferne schweife. „Seemansbraut ist die See" zitiere ich Hans Albers, dann steht auch schon Titus vor der Tür und es geht los. Nächster Halt Krefeld Hauptbahnhof, Aaron abholen. Wie sich herausstellt, ist er um 03:00 Uhr nachts mit dem Zug angekommen und hat die Zeit bis zum Treffen erstaunlicherweise unbeschadet am Krefelder Hauptbahnhof verbracht. Weiter zur GEMO-Halle, wo Engin wartet. Er kommt aus Düsseldorf und wollte sein Auto nicht für eine Woche am Krefelder Hauptbahnhof abstellen, damit er bei der Rückkehr nicht zwei vorfindet. Die beiden gehen auf die Rückbänke und Titus macht sich auf den Weg zur Autobahn. So langsam wird es hell, während wir auf der A2 nördlich des Ruhrgebiets entlangbrausen. An PS haben sie nicht gespart, meint Titus, der wohl bisher nur mit dem alten Gildebus gefahren ist. So langsam füllt sich die Autobahn und ich bin auf dem Beifahrersitz ganz froh, daß sie an den Bremsen ebenfalls nicht gespart haben. Nächster Halt Fischerhude, runter von der Autobahn und kurze Pause bei Horst. Er und seine Frau haben Schnittchen und Butterkuchen besorgt. Der beste Butterkuchen der Welt kommt hierher. Kann ich beurteilen, schließlich bin ich in dieser Gegend aufgewachsen. Lebensmittel verstaut, vor allem Unmengen von Bier und Wasser (kommt da doch noch jemand mit?) und weiter geht's. Um Mittag müssen wir in Laboe sein, Nadelöhr Elbtunnel. Geht aber flott, keiner vor uns, der die Kacheln im Tunnel aus dem Wagen heraus auf Vollständigkeit prüft. Getankt, auf den Parkplatz des Baltic Bay Hafens, Bus ausgeladen, kurze Unterhaltung mit der alten Crew, während die Skipper sich übergeben, mit dem Gepäck zum Steg und dann liegt sie da, die Oeding, mit dem Heck voran in der Box, das Zuhause für die kommende Woche. Für uns fünf: Titus, Heinz, Engin, Aaron und Martin

Kapitel 2: Wo sind die Winschkurbeln?

Das Einladen übers Heck geht flott voran, ist schön viel Platz in der Plicht, bis ich von den anderen erfahre, daß der Tisch fehlt. Ach, da gehört ein Tisch hin? Ja, der sei auf dem letzten Törn einer Patenthalse zum Opfer gefallen, Großschot am Tisch verhakt und zack! aus der Verankerung gerissen. Noch sind wir nicht losgesegelt und schon habe ich Respekt vor dem Wind und seiner Kraft. Jetzt aber endlich das Schiff begucken. Donnerwetter, denke ich, das ist so groß, das reicht von vorne bis hinten und von einer Seite bis zur anderen. Und untenrum nur Wasser. Die Kabinen werden eingeteilt, wir sind zu fünft, Aaron als Jüngster ist so nett, sein Nachtlager im Salon aufzuschlagen, so daß wir anderen die Doppel- jeweils als Einzelkabine beziehen.

Sie haben gebucht: Außenkabine mit Panoramablick. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß der Veranstalter keine Haftung übernimmt, weder für verkrümmte Wirbelsäulen, noch für Beulen an der Stirn und schon gar nicht für das Wetter

Einräumen, Vorräte verstauen. Eine erste Inspektion. Bodenbretter hoch und Bilge kontrolliert; Pumpe? Läuft, Bodenbretter wieder drauf. Als nächstes den Motor. Unter der Treppe, aber die lässt sich nicht wegschwenken. Suche nach dem Schlüssel, der ordnungsgemäß neben der Treppe aufgehängt gefunden wird. Tür auf und große Erleichterung: der Motor ist noch da, startet prompt, läuft rund, Kühlkreislauf auch intakt, bestens. Motor aus. Lichter funktionieren, Ankerwinde ebenfalls. Weil wir morgen erst loswollen, verordnet der Skipper nach der anstrengenden Anreise jetzt erstmal Mittagspause. Ich schlafe mittags nur ungern, verabschiede mich in Richtung Stadt, muß ja beim Hafenmeister auf dem Weg auch noch die heutige Nacht buchen. Beim Ausstieg aus dem Salon in die Plicht rede ich mit mir selbst, daß der fehlende Tisch doch für recht ordentlich Platz sorge. Nein, erfahre ich von hinter mir, erstens hätte man schön draußen essen können und zweitens seien in dem Tisch die Winschkurbeln untergebracht. Kurzes Stocken. Die Winschkurbeln! Es kommt Bewegung in die müde Crew, nix Mittagsschlaf. Wo sind die Winschkurbeln? Im Tisch? Der ist jetzt im Gildebus nach Krefeld unterwegs. Telefon, Whatsapp: keine Antwort. Systematisches Suchen in den Backskisten, im Salon in den Schränken. Sehr interessant, was man auf so einer Yacht wo überall verstauen kann: Signalmittel, Werkzeug, Flaggen, Karten, Enden, … Eine äußerst gründliche Einweisung in die versteckten Winkel der Oeding. Jedoch keine Winschkurbeln. Bis jemand den Sitz des Kartentisches hochklappt. Da liegen sie! Die Begrüßung ist freudig, endlich Mittagspause und ich zockel über das Büro des Hafenmeisters nach Laboe Downtown. Es ist ein schöner Sommertag, ehe ich mich versehe, ist Laboe schon vorbei und ich stehe vor einem U-Boot. U 995, ein technisches Denkmal aus dem Zweiten Weltkrieg. Gegenüber dem Marineehrenmal aus den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Nach kurzem Zögern entschließe ich mich zu einem Denkmalsbesuch und

betrete mit laut Ausweis 195 cm Körperlänge erstmals in meinem Leben ein U-Boot. Guck mal, die Bordtoilette: Sieht aus wie auf der Oeding und funktioniert nach dem gleichen Prinzip, aber nur bis 25 m Tauchtiefe, ab dann war der Außendruck zu stark und die Toilette konnte nicht mehr leergepumpt werden. Wie lange am Stück die wohl tiefer als 25 m fuhren? Mit einer Toilette für die ganze Crew? Ganz vorne ist der Torpedoraum, in dem ich gerade eben mit dem Kopf zwischen an der Decke verlaufenden Rohren aufrecht stehen kann. Lauter Rohre, Ventile, Hebel, an Steuer- und Backbord ein paar armselige Pritschen. Mit knapp 14 m ist der Torpedoraum so lang wie die Oeding. Auf einer Infotafel ist zu lesen, daß in diesem Raum im Bug des U-Boots beim Auslaufen 12 Torpedos untergebracht waren, Lebensmittel hingen in Netzen von der Decke und trotzdem war dies der Aufenthalts- und Schlafraum für bis zu 24 Matrosen. Sehr nachdenklich verlasse ich das Boot und freue mich am Sonnenschein und dem warmen Wind. Ist doch recht viel Platz auf der Oeding für fünf Mann.

Über den Hafen Laboes zurück zur Marina. Wieder an Bord gucke ich mir den Kartentisch genauer an. Also, eine Karte wie im SKS-Unterricht läßt sich auf diesem Karten“tisch“ sicherlich nicht ausbreiten! Was haben die uns da erzählt? Was nimmt man denn hier stattdessen? An Bord sind NV Karten, in großen Heften zusammengefasst. Also viele Querverweise aus den Übersichtskarten auf die Seiten mit den detaillierteren Karten, dazu die Hafenkarten – klingt nach viel Hin- und Herblättern. Dreiecke und Zirkel liegen unter der Tischklappe, wie wird das bei Seegang sein, wo verstaut man was, um es griffbereit zu haben, zumal ich für das Kleingedruckte eine Lesebrille brauche. Eine INT1 ist nicht an Bord, obwohl ich das ganze Kartenschapp inklusive Bücherregal (müsste auch mal gründlich aufgeräumt werden) absuche. Das Logbuch liegt im Kartentisch. Mantra des SBF-See und SKS-Unterrichts: „Wo findet Ihr die Ablenkungstabelle? Auf der ersten Seite des Logbuchs.“ In diesem Exemplar jedenfalls nicht, auch nicht auf den folgenden Seiten. Persönlich finde ich es eher beruhigend, wenn das Leben nicht die Voraussetzung einer Prüfung erfüllt und wenn ich vom Kartentisch aufblicke, sehe ich einen Plotter, das Radar, AIS, so daß Papiernavigation vielleicht überbewertet wird. Obwohl sie andererseits viel Vergnügen bereitet.

Da die anderen gerade oben sitzen, habe ich den Salon für einen kurzen, ruhigen Augenblick für mich allein und sehe mich in der Kartenecke sitzend um. AIS, Plotter, Radar, Funk: wie das wohl funktioniert? Seenotmittel, Rettungsmittel, -insel, EPIRB, SART: ergibt Sinn, die Anzahl der Neulinge auf einem Törn streng zu begrenzen. Vom Segelsetzen/-tauschen auf so einer großen Yacht, Ankern, von Hafenmanövern oder geschweige denn vom Segeln verstehe ich ebensowenig. Es gibt viel zu lernen.

Kapitel 3: Spareribs?

Der Morgen des 04. September ist sonnig, aber windig. Nach dem Frühstück nochmals eine ausführliche Einweisung – ein Großteil war ja gestern schon im Rahmen der Suche nach den Winschkurbeln erfolgt. Unter Motor aus der Marina, Richtung Kiel Leuchtturm. Es weht recht ordentlich aus ost-südost, Böen bis zu 20 Knoten, die Wellenkämme fangen an zu brechen. (Memo für mich: abends im Buch nachsehen, welche Beaufortstärke das wohl ist).

Also, wenn ich da jetzt drücke und die Taste halte, dann müsste der mir doch sagen – genau, da kommt es schon; was steht da?

„Immer nach vorne schauen!“ Na, ist schon eine feine Sache, so ein elektronischer Steuerstand.

Kurz vor dem Leuchtturm Kiel Kurs 330°. Da wir uns alle erst mal finden müssen, bleibt die Genua eingerollt, das Großsegel wird im 1. Reff gefahren, trotzdem rund 7 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit. Länge läuft, heißt es wohl. Oben an Deck ist alles prächtig, unten am Kartentisch hingegen sehr ungemütlich. Alle 20 Minuten versuche ich, den Kurs auf der Karte zu markieren, nur zum üben, schließlich segeln wir mithilfe des Plotters auf Sicht an der Küste entlang in Richtung Schleimündung. Aber in dem Ölzeug wird es nach sehr kurzer Zeit sehr warm, das Schiff rollt, die Kursdreiecke und der Zirkel rutschen hin und her, zuwenig Ablageplatz, die Brille beschlägt. Und dann wird mir tatsächlich mulmig, eine aufsteigende Übelkeit macht mir zu schaffen. Schnell wieder hoch, bestens, die Übelkeit verschwindet an der frischen Luft und auch der Seegang ist kein

Problem an Deck. Gut, daß wir den Plotter haben, länger als 5 Minuten sind am Kartentisch ein reelles Problem für mich. Die Schleimündung ist bald erreicht; schöner Leuchtturm, der die Steuerbordseite markiert, von 1871 immerhin. Großsegel eingeholt und unter Motor in die schmale Mündung geschippert, danach wird nicht nur die Schlei breiter, sondern auch die Wellen werden ruhiger. Kappeln? Ja, nach Kappeln, da gäbe es nämlich, so unser Skipper mit einem lippenleckenden versonnenen Lächeln, ganz ausgezeichnete Spareribs. Also langsam die Schlei flußaufwärts getuckert und da gibt's ein interessantes Ereignis: Eine Hochspannungsleitung quert die Schlei ca. 500 m flußaufwärts der Mündung. Auf den elektronischen Karten findet sich auf die Schnelle keine Angabe zur Durchfahrtshöhe, ein Blick in die papierne Karte reicht aber, um das „klar zum Passieren" zu geben. (Memo für mich: jedes Etmal auf der Papierkarte ansehen, besonders die Hafenanfahrten).

Bald darauf ist Kappeln erreicht. Starke Strömung seewärts der Stadtbrücke, dazu eine kräftige, auflandige Brise, die das Boot an die Anlegestelle drückt. Das Anlegemanöver ist eine Herausforderung, klappt aber gut. Die in Erwartung einer Vorführung des Hafenkinos zusammengekommenen Leute zerstreuen sich mit leichter Enttäuschung im Blick, müssen sich für den Abendbrottisch ein anderes Gesprächsthema suchen. Beschauliche Hafenpromenade. Ab zur Hafenmeisterei, Gebühren bezahlt und mit einer schrecklichen Nachricht zurück zum Schiff: Die Spareribs sind nicht mehr! Habe nichts mit der Coronapandemie zu tun, die Betreiber seien einfach mal in Rente gegangen. Käme ja vor. Titus ist geknickt, das Abendessen im Ersatzrestaurant ist zwar sättigend, aber nicht der Wiederholung wert. Die für so einen kleinen Ort sehr gut sortierte Weinhandlung am Hafen hat noch geöffnet, ich besorge eine Flasche Rum für meinen Einstand im weiteren Verlauf der Reise. Ach ja: Beaufort Windstärke 5.

Kapitel 4: Unter der Backbordsaling

Am 5. September ein wunderschöner Sonnenaufgang über der Schlei, die Hafenbäckerei hat leckere Brötchen, danach geht es weiter. Ziel: Søby auf der Insel Ærø. Karten gesichtet, Seiten zum Umblättern markiert, geplanten Kurs mit entsprechenden Kursänderungen notiert. Nochmal am schönen Leuchtturm vorbei, danach wird's stürmisch. Hart am Wind mit nur wenig ausgerollter Genua und dem Großsegel im 2. Reff. Trotzdem sprüht die Gischt übers Deck bei ordentlichem Seegang – für den ersten Törn definitiv kein Schönwettersegeln, ist anstrengend, macht aber großes Vergnügen. Erstaunlicherweise heute keinerlei Übelkeit unter Deck, vielleicht hat das auch mit der Vorbereitung an den Karten zu tun, da ist das Überforderungsgefühl deutlich geringer ausgeprägt. Ich krame in den Schapps um den Kartentisch und entdecke, daß das bordeigene Fernglas einen eingebauten Kompass hat. Bestens, kann Peilen geübt werden. Gesagt, getan – und Pustekuchen. Bei dem Seegang sind die „beobachteten" Orte bestenfalls „geschätzte" Orte, der Abgleich mit den GPS Daten treibt mir die Schamesröte ins Gesicht. Ist sehr subtil anders als auf dem Elfrather See im Motorboot mit dem Handpeilkompass beim SBF Binnen Kurs; ich überlege angestrengt, was genau da so anders ist… Da muß noch mehr sein, als daß der Uerdinger Kirchturm hier nicht zu sehen ist.

Es hat mehr als 30 (!) Aufnahmen gebraucht bis klar wurde: bei dem Wind brennt Aarons Zigarette gar nicht.

Südöstlich an einem Sperrgebiet vorbei, dann nach Norden entlang der Küste Ærøs zur Nordspitze. Wieder ein Leuchtturm, einer der ältesten Dänemarks und wer auf Granit steht, findet den bestimmt auch hübsch und nicht nur wuchtig. Mit ausreichend Abstand um die Nordspitze der Insel, wer möchte bei heftigem Südostwind schon auf Legerwall geraten. Kurz vor der Hafeneinfahrt die Segel runtergenommen und unter Motor in Søby angelegt. Die dänische Flagge herausgekramt und unter der Backbordsaling gehisst. So, angekommen. Eine Hafenmeisterei gibt es hier nicht, stattdessen ein Schild, daß der Hafenmeister persönlich morgens und abends seine Rund über die Stege mache. Zeit, ein bißchen rumzubummeln. In Søby legen zwei Fähren an, eine davon ist vollkommen elektrisch angetrieben. Sobald sie festgemacht hat, werden oberschenkeldicke Ladekabel zwischen Schiff und Ladestation zusammengesteckt. Ein eigenartiger Kontrast zu einem großen Traditionssegler, der wenig später in einem sehr eleganten Manöver in drei Zügen unter Motor an der Pier festmacht: über den im Besanmast in den Masttopp hochgeführten Auspuff werden dabei schwarze Wolken verbrannten Diesels ausgestoßen – verkehrte Welt. Am Hafen steht eine windschiefe, verwitterte Tafel mit aktuellen Anschlägen: hinter der Kirche gäbe es eine Kneipe mit Restaurant – vielleicht eine Alternative zum Hafenrestaurant, also hingestiefelt. An einer Bäckerei vorbei, hinter dem Kirchhof rechts. Eher Kneipe als Restaurant, Unterhaltung mit der Wirtin auf englisch, zwei Gerichte zur Auswahl, die an sicherlich sehr sättigende Eintöpfe aus der Wikingerzeit erinnern. Wahrscheinlich ist geplant, bei Erfolg der Küche nächstes Jahr einen zweiten Tisch dazuzustellen. Zurück zur Marina, gerade rechtzeitig, der Hafenmeister ist schon auf Runde. Vom Aussehen aus der Familie Käpt'n Iglus stammend, hat er viel Zeit für Schwätzchen, einen Bauchladen fürs Geld wie früher die Omnibusschaffner und ein hochmodernes elektronisches Gerät für die Erfassung der Liegegebühren. Papierkarte und Plotter eben.

Abends ist Zeit zum Essen. Der Skipper drängt, hier im Hafenlokal, da gibt es: SPARERIBS! Endlich! Alle Mann rein in die gute Stube, ich komme etwas hinterhergetrödelt, gibt ja viel zu bestaunen in so einer Marina. Die anderen sitzen schon beim Bier: aus einer lokalen Brauerei auf Ærø. Zwei Sorten sind erhältlich; Indian Pale Ale (IPA) und Valnød, ein dunkles Bier. Engin hat sein IPA stehen, erläutert mit erwartungsfroh leuchtenden Augen Bitterwerte und Brauweise, nimmt einen Schluck, verzieht das Gesicht und erläutert die eigentlichen Bitterwerte und Brauweise, diesmal eines guten IPA. Da ich aus meiner Erfahrung mit hellen Bieren in England zum dunklen Bier tendiere – schließlich ist Ærø

ebenfalls eine Insel – probiere ich vorsichtig das Valnød. Siehe da, sehr lecker erläutere ich, süffig, leicht ölig im Abgang mit hopfiger Restsüße… Engin guckt grimmig, genau rechtzeitig kommen die Spareribs. Für diejenigen, die sie bestellt haben. Kluge Menschen essen nämlich Fisch, steht schon bei Asterix (Band XXII, Die große Überfahrt, Seite 7). Titus ist so enttäuscht von den heiß herbeigesehnten Spareribs, daß er die gesamte Rechnung übernimmt. So darf der Abend nicht enden und wir beschließen, die Kneipe neben der Kirche aufzusuchen. Sind einige Leute da, Musik, das Spirituosenregal ist reich bestückt. Leider gibt es den Whisky aus der hiesigen Inseldestillerie nicht, aber die schottischen sind ja bewährt. Der Hafenmeister ist auch da und erklärt bereitwillig, daß das IPA nun wirklich nicht schmecke, das Valnød dafür umso mehr. Man müsse immer drei davon zu sich nehmen, eins für Backbord, eins für Steuerbord und das dritte, um auf geradem Kiel nach Hause zu laufen. Na denn, prost. Abgerechnet wird in Dänemark bei Barzahlung in dänischen Kronen, Euronen werden bereitwillig nach Umrechnung angenommen.

Zurück an Bord geht es bald in die Koje. Der Wind hat ordentlich aufgefrischt, es heult, pfeift und singt in den Masten im Hafen. Alle haben ihre Riggs im Griff, kein nervtötendes Geklapper von Wanten oder Fallen an Stahlmasten. So schläft es sich prima.

Kapitel VI: Pausen gehören dazu

06. September, Hafentag. Titus hat entschieden, aufgrund des zunehmenden Winds im Hafen zu bleiben. Selbst in der geschützten Marina herrschen 5 – 6 Windstärken. Die meisten Boote tun es uns gleich, der Seglerverkehr bleibt den ganzen Tag sehr überschaubar. Engin geht mit dem Inselbus auf Erkundungstour und besichtigt das Hauptdorf, ist aber nach knapp drei Stunden inklusive Busfahrten schon wieder zurück. Der Tag plätschert angenehm dahin. Kaffee trinken, Knoten üben, Leinen aufschießen. Diskussion über den morgigen Kurs: östlich um Ærø herum oder westlich. Interessanterweise zeigen die beiden verfügbaren Wetterapps zwar ähnliche, aber in Details recht unterschiedliche zu erwartenden Wind- und Regenverhältnisse an. Hauptsorge ist jedoch eine Stelle im Fahrwasser an der Südostspitze von Ærø bei Marstal. Laut Karte reicht die Wassertiefe nicht aus, laut Plotter sollte es möglich sein. Hm. Fragen wir später den Hafenmeister.

Der Tag eumelt seinem Ende entgegen, als Engin in die Kombüse ruft. Gemüse schneiden, Nudeln kochen, Wurst würfeln. Es wird ein leckeres Essen, das da in der Pfanne brutzelt, es bleibt nichts übrig.

Erst bei genauer Betrachtung dieses ansonsten gestochen scharfen Bildes wird deutlich: nur Engins rechte Hand ist in Bewegung! Kochen will gelernt sein.

Noch ein Bierchen und ab in die Koje, morgen südwestlicher Kurs, Ærø wird an backbord bleiben, zurück nach Laboe. Weil? Der Hafenmeister. Als wir ihm bei seinem abendlichen Rundgang unser Problem von Plotter und Karte mit der östlichen Umrundung von Ærø schildern, ist er irritiert, daß wir nicht der Karte, sondern der Elektronik Glauben schenken. Wenn wir kein Loch in unserem schönen Schiff haben wollten, dann sollten wir da nicht lang fahren. Er zeigt noch auf die Dalben in der Marina, an denen ein dunkler Streifen einen ca. 30 cm tieferen Wasserstand als sonst anzeigt. Und damit ist auch diese Frage geklärt.

Kapitel VII: To her late Majesty, the Queen!

Zurück in Laboe. Ein anstrengender, schöner Segeltag, der 07. September. Macht glücklich. Gestern Abend noch die Route auf der Karte angesehen und Hindernisse, Tonnen, Sperrgebiete markiert. Anfahrt Kieler Förde angesehen, ebenso Hafeneinfahrt Laboe, rechtweisende Kurse und Betonnung zur Sicherheit notiert. Nach dem Frühstück abgelegt, unter Motor aus dem Hafen, Segel gesetzt. Hauptsegel im ersten Reff und Genua nur bis zum Mast ausgerollt. Ein Stück nach Norden mit Wind aus Südost, keine Fähren in Sichtweite. Ich darf ans Steuer und finde das alles prima, bis Titus ankündigt: Klar zur Halse, um auf Kurs Südwest zu kommen. Wie, Halse, bei dem Wind, mein Blutdruck und überhaupt, gut, dass der Tisch schon weg ist. Aber ich bin ja nicht alleine, Titus kommandiert die Crew und ich muß dann nur noch langsam rund achtern drehen – neuer Kurs liegt an, ich bin nicht ganz zufrieden, das Heck hätte noch etwas leichter rüberkommen können. Jetzt geht`s am Wind in Richtung Laboe. Windstärke 5, in Böen 6, gelegentlich kurze Schauer. Aaron, Engin und Titus wechseln sich nach mir am Steuer ab, Horst hat sich einen Ruhetag verordnet. Ich versuche

nochmals, mithilfe des Peilfernglases beobachtete Orte auf der Karte einzutragen, bei dem Seegang liegen die wie erwartet deutlich neben den GPS-Koordinaten. Also, GPS ist schon eine feine Sache. Mit dem Plotter kann ich mich nicht so recht anfreunden, zur Beurteilung der unmittelbaren Umgebung ja, besonders, wenn andere Fahrzeuge in der Nähe sind. Aber zur Übersicht und Planung ziehe ich Papierkarten vor. Sie erscheinen mir übersichtlicher, die Orientierung im Raum fällt mir leichter. An Deck beobachte ich die Wellen. Die kommen gar nicht immer aus einer Richtung, haben unterschiedlich Längen und Höhen. Obwohl der Wind sehr konstant weht. Die See ist nicht so einförmig, wie sie auf den ersten Blick erscheint.

Bei der Einfahrt in die Kieler Förde orientieren wir uns an den Kardinaltonnen an deren Nordufer und der Ansteuerungstonne. Steuerbord werden wir von einer kleinen Segelyacht unter Vollzeug überholt, die wie im Lehrbuch in ihrem Wellensystem gefangen ist – so sieht eine Verdrängerfahrt also in der Realität aus. Aus der Kieler Förde kommt eine dieser riesigen Fähren, die „Colour Magic“, ausgelaufen. Die Magie der Ostsee ist wahrscheinlich auf dem großen Schiff gar nicht so unmittelbar wahrzunehmen, wie auf unserem Segelboot. Möglicherweise anders, geschützter. Aber ein kühner, suggestiver Name.

Elder statesmen on board. Titus war am Krönungstag von QE II (2. Juni 1953) gerade 2, Horst fast 4 Jahre alt. Beide haben keine Erinnerung an das historische Ereignis.

In Laboe bleiben wir gleich vorne an der Einfahrt im Yachthafen liegen und machen bräsig vor einem großen Traditionssegler fest. Gang zum Hafenmeister (Büro geschlossen) und endlich die Postkarten einwerfen. Selten so viele Postkästen wie in Laboe am Hafen in einer Stadt gesehen. In Kappeln hatte ich gar keinen gefunden. Ein bißchen gebummelt, dann nochmals in das Büro des Hafenmeisters. Wie es denn zur Zeit in der Hohwachter Bucht sei? Tägliche Schießübungen seit Beginn des Krieges, draußen im Glaskasten hingen die genauen Zeiten, aber prinzipiell von morgens bis abends. Gut, Kurs

nach Heiligenhafen also einmal ganz außen rum. Zurück an Bord trifft am späten Nachmittag die Nachricht vom Tod der Queen ein. Unser aller Leben war sie immer präsent gewesen. Horst und Titus müssen kurz nachrechnen, ob sie bei der Krönung der Queen schon auf der Welt waren. Wie es sich gehört, wird nun der Rum aus Kappeln hervorgeholt, gut eingeschenkt. „To her late Majesty, the Queen“. Nachgeschenkt. „Long live the King.” So mit uns im reinen geht es guten Gewissens beschwingten Fusses nochmals in die Fischküche, die wirklich zu den sehr guten Fischrestaurants an der Küste zählt und jedem, der Fisch mag, ans Herz gelegt sei (keine Spareribs auf der Karte!). Sogar in ein Funklehrbuch hat es das Restaurant geschafft (Klaus Schlösser, UKW-Funkzeugnisse SRC und UBI, Delius Klasing Verlag, 11. Auflage, S. 72). Trotz des lauen Sommerabends steht für morgen ein Hafentag an, beide Wetterapps haben Dauerregen angekündigt.

Kapitel VIII: Salzwasser, Süßwasser und alles dazwischen

Il pleut, wie man in Frankreich sagt. Bindfäden aus Wasser, durch den kräftigen Wind schräg vom Himmel hängend, merkwürdigerweise immer von vorne ins Gesicht schlagend. Nach dem Frühstück Regensachen an und Spaziergang am Strand. Besichtigung des Ehrenmals, trotz Schietwetter auch auf den Turm. Danach haben alle außer Titus und mir wetterbedingt ein fürchterliches inneres Frösteln und gehen zur Oeding zurück, wir anderen beiden in die entgegengesetzte Richtung. Kurz vor der nächsten Wegbiegung geht es auf einem Feldweg in die Dünen, wenig später stehen wir vor der Meeresbiologischen Station. Eine Führung hat gerade begonnen, wir dürfen noch dazu kommen. Sehr interessantes über Krebse, Krabben, Muscheln, Salzgehalt der Ostsee und das wahrscheinlich besiegelte Schicksal der Aale. Wer mal in der Ecke ist, dem sei ein Besuch empfohlen. Auf dem Rückweg finden die regnenden Bindfäden, daß es nun gut sei und sie ihre Arbeit getan hätten. Folglich machen Sie einem heftigen Regenguß Platz, wir flüchten uns in die nächste sich bietende Gelegenheit, die sich als Tapasbar herausstellt, in der wir die nächsten drei Stunden verbringen. Danach sind die Bindfäden wieder dran und wir gehen zur Oeding zurück. Vor dem Abendessen noch die morgige Strecke auf den Karten angesehen und den Kurs um das militärische Sperrgebiet geplant.

Kapitel IX: Funkverkehr und Treibstoff hören

Abends hatte der Regen aufgehört, der Morgen des 09. September ist frisch geputzt. Nach dem Frühstück heißt es Leinen los und unter Motor aus dem Hafen. Großsegel gesetzt, Genua nach kurzer Zeit ebenfalls und bei Wind aus SO mit Stärke 4, in Böen 5 auf ruhiger See ostwärts. Das Sperrgebiet Hohwachter Bucht liegt Steuerbord, wir halten uns gut klar, schön am Wind. Das Funkgerät ist auf Kanal 16 eingestellt. Bremen Rescue wird einmal angerufen, ein Einhandsegler, dem Wasser ins Boot eindringe. Wir sind viel zu weit weg, ein anderer Segler steigt wohl an Bord und funkt, er habe die Seeventile der Toilette zugedreht, kein Wassereinstrom mehr. Bremen Rescue bedankt sich. Genau, Seeventile, wo waren die hier gleich nochmal? Funkgerät, hätte ich jetzt nicht bedienen können.

Dann quäkt es wieder auf Kanal 16: Eine französische Segelyacht mit Namen „Monsieur“ kreuzt unbeeindruckt im Schießgebiet und wird hartnäckig von der Marine mit der Bitte, sich zu melden, angefunkt. Nach einer gefühlten Ewigkeit meldet sich „Monsieur“ mit unverkennbar französischem Akzent, fängt eine Diskussion über seine geplante Reiseroute an und bittet um ausführliche Erklärung, weshalb er gestört werde. Man gibt sich staatlicherseits geduldig, bietet ihm einen Arbeitskanal für die weitere Konversation an. Also: Funkkurs muß sein, dann ist schon mal eines der Geräte am Kartentisch etwas vertrauter.

Dahinten, der Frachter, der kreuzt unseren Kurs. Vielleicht haben die ja Rasierzeug dabei. Da ich aber nicht funken kann…

Fehmarn ist voraus, wir müssen nach Heiligenhafen, also den Kurs nach Süden ändern, der Wind hat allerdings auf SSO eingedreht und um nicht zu viel zu kreuzen, beschließen wir bis dicht unter Land zu segeln und dann nach SSW zu wenden, um mit nur einem Schlag in Richtung Fehmarnsund zu gelangen. Der Plan geht auf, kurz vor dem Sund müssen wir Fischernetzen ausweichen und holen die Segel deshalb etwas früher ein, um unter Motor den Anlauf auf Heiligenhafen zu beginnen. Es ist Wochenende und der Yachtverkehr entsprechend dicht; Zeit, sich die KVR ins Gedächtnis zu rufen. Vor der Marina ist im Arbeitshafen die Tankstelle gelegen, die Titus ansteuert. Nach dem Anlegen kommt der Tankwart höchstpersönlich, wischt die bereitgelegten Lappen und das Spüli mit einer geringschätzenden Handbewegung symbolisch weg, legt den Zapfhahn ein, beugt sein Ohr dicht an den Tankstutzen und läßt, in dieser Haltung verharrend, Diesel nachlaufen. Klappt, kein Tropfen verschüttet. Eigenartige Methode, mit dem Ohr am Tank und der Nase im Treibstoffdunst, ob das so gesund ist? Für das Anlegemanöver in der Marina wählt Titus die Showvariante, direkt an den Hauptkai, nix „living in a box“. Auch hier wieder lange Gesichter beim Kinopublikum, immerhin fordert keiner sein Geld zurück. Ein letztes Mal Stromanschluß, Hafenmeisterei. Und während wir in den Tiefen des Kühlschranks die restlichen Anlegerbiere zusammenklauben, kommt Besuch an Bord: die Op Joeck ist auch schon da, die Mannschaft hat uns einlaufen sehen. Gut, daß Horst in erfahrener Vorausschau ausreichend Getränke in Fischerhude eingekauft hatte, sonst wäre es peinlich geworden. Abends gehen wir zusammen essen, wobei gesagt werden darf, daß sich das Fischrestaurant in Heiligenhafen ein oder besser zwei Filets von der Fischküche in Laboe abschneiden sollte.

Kapitel X: Düsseldorf gegen Rostock

Aufstehen, frühstücken, Sachen packen und klar Schiff machen. So beginnt der 10. September, ein außerordentlich schöner Morgen. Trotz unseres exponierten Liegeplatzes ist es sehr ruhig. Die Ablösung kommt gefahren, die Skipper übergeben sich, wir packen den Bus voll und los geht's. Diesmal zwar kein Elbtunnel, dafür aber Stau auf der Hamburger Autobahn, den wir versuchen zu umfahren, der aber trotzdem Zeit kostet. Man möchte meinen, nach einer Woche Segeln sei eine gewisse Entspannung eingetreten, wenn allerdings Bundesliga ansteht: Engin hat eine Karte für das Heimspiel von Fortuna Düsseldorf und möchte deshalb spätestens am 18:00 Uhr an der GEMO-Halle sein. Zuerst aber runter von der Autobahn, Horst muß in Fischerhude abgesetzt werden. Als wir an seinem Domizil vorfahren, hat seine Frau Butterkuchen besorgt (den besten der Welt – aber das sagte ich wohl schon) und die Koffer gepackt. Nein, nicht doch, morgen fahren beide in den nächsten Urlaub - also, was wir dächten…

Aaron entschließt sich spontan, gleich hier den Zug zu nehmen, wird nach Sagehorn zum Bahnhof gebracht, während wir drei uns auf der Autobahn in Richtung Westen aufmachen. An der GEMO-Halle steigt Engin in seinen Wagen, anschließend fahren wir noch tanken. Zurück zur Halle, Bus parken, Titus Frau kommt gefahren, die beiden setzen mich auf ihrem Weg nach Kempen im Krefelder Westen ab.

Wieder zuhause. Nach knapp 140 Seemeilen und deutlich mehr Autobahnkilometern. Aber die Hafentage waren sinnvoll, die ganze Reise prima. Am Anfang die Unsicherheit, ob wir überhaupt fahren. Wie mag das werden für eine Woche auf engem Raum mit Menschen, die ich gar nicht kenne? Tja, es wurde dann ein sehr schöner Törn mit einigen dieser besonderen Momente, von denen es im Leben, je länger es dauert, ohnehin nicht viele gibt: wenn die Welt in Döschen ist.

Und Düsseldorf hat gegen Rostock 3 : 1 gewonnen.