

Flotte Schleswig-Holstein

Zum ersten Mal bin ich auf der Flottenversammlung Schleswig-Holstein, gebe auch noch zu, das ich kein Regattasegler bin. Da ich mit meinem Schiff auch fahre, bin ich also ein Fahrtensegler. Warum schreibe Ich keinen Fahrtenbericht. Die logischen Schlussfolgerungen der anwesenden Segler sind beängstigend.

Ihr habt selber Schuld, jetzt schreibe ich einen.

Samstag 18.08.2007, ab Großenbrode

Wir sind Startklar, eigentlich könnten wir los. Wer sind wir, zuerst meine VA 1117, Quasimodo, eine Varianta 65. als zweites Uwe (Rentner), passt auf Quasimodo auf, wenn ich das Reisegeld verdienen muss, zuletzt Jörg (noch im Arbeitsleben), Eigner von Quasimodo. Nach dem üblichen schleppen von Tüten und Taschen, ist das Auto leichter, das Boot etwas schwerer geworden. Das meiste ist auch schon verstaut, als sich die Frage stellt, heute noch los oder in der Frühe. Da sich unser Nachbarboot, die Cara Mia, eine K4, zum auslaufen klar macht, wird diese Frage von anderen beantwortet. Raus aus dem Yachthafen, im Großenbroder Binnensee die Segel hoch und ab auf die Ostsee. Zusammen mit der Cara Mia laufen wir Richtung Osten, ohne Ziel. Uwe und ich müssen jetzt erst einmal besprechen, was mit den nächsten Tagen geschehen soll, dazu ist dieser Schlag bestens. Die Möglichkeiten Lübecker Bucht und Mecklenburg, oder Mecklenburg bis Rügen, oder Dänemark Lolland und Falster, oder, oder, oder, die Möglichkeiten von Großenbrode fort zukommen sind vielseitig. Auf Höhe der Spitze Staberhuk, (Fehmarn) verabschieden wir uns von Cara Mia und gehen höher an den Wind, wir wollen versuchen nach Kühlungsborn, in Mecklenburg, zu kommen, ohne den weiteren Weg festzulegen. Da wir erst gegen Mittag aus Großenbrode los sind, und durch den Schlag nach Staberhuk, ist die Tageszeit schon fortgeschritten, als wir endlich das Tagesziel festlegen. Direkte Entfernung nach Kühlungsborn wären ca. 28 Meilen, jetzt wird es etwas mehr. Nur nebenbei möchte ich erwähnen, das der Schöne S-0 Wind, (ein direkter Anleger auf die Hafeneinfahrt von Kühlungsborn), woanders gebraucht wurde und einschlof. Eigentlich ist so ein Motörchen hinten dran, doch gar nicht übel. Bei 13 Meilen zurück und 16 Meilen vorwärts, war das Ziel klar. Die nächsten Stunden liefen wir unter Maschine Richtung Kühlungsborn. Bei völlig ruhiger See und überhaupt keinem Wind, brummten wir unserem Ziel entgegen. Jetzt hatten wir einmal Zeit, uns richtig zu unterhalten. Uwe verbringt den Sommer an der Ostsee und kann darum auf Quasimodo aufpassen, während ich mich um mein Geschäft kümmere. Dadurch ist Uwe in der Lage in der Woche mit dem Boot fahren zu können und kennt sich damit bestens aus. Der Hafen ist schon lange zu sehen, er scheint jedoch nicht dichter kommen zu wollen. Um 20.00 Uhr liegen wir in der Box, am äußersten Ende des Hafens. Der weiteste Weg überallhin. Zum Glück. Kaum sind wir wieder in der Lage auf dem Steg zu laufen, geht der gemütliche Teil des Tages im Hafen los. Life Musik in jeder Lautstärke, mit Bierzelt und Bratwurstbude. Euros in die Hosentasche und los. Erster Urlaubstag, 8 Stunden auf dem Wasser, 4 Bier und 4 Würstchen, selten so gut geschlafen.

Fahrtenzeit 7,5 Stunden.

Gesegelt 15 Meilen

Motort 16 Meilen

Sonntag 19.08.2007, ab Kühlungsborn

Augen auf, woher kommt der Wind, wohin fahren wir Heute. Fast genau aus Ost, höchstens Stärke 2. Frühstück, kleiner Klönschnack mit den Nachbarn und los. Maschine an, raus aus dem Hafen, Genua ausrollen, Groß hoch und langsam davon treiben. Der Wettergott meint es echt gut mit den Urlaubern, kein Wind, keine Wellen, nur Sonne. Ganz langsam schiebt sich Quasimodo vorwärts, an ein Aufkreuzen nach Warnemünde ist zur Zeit nicht zu denken, wir halten erst einmal dahin, wohin das Boot am besten läuft. Kompasskurs mit Karte verglichen, es könnte eventuell für Gedser, in Dänemark reichen. Uwe steuert, ich erkläre dem GPS was wir von ihm erwarten und wo wir hin wollen. Die Daten die der GPS ausspuckt sind ermutigend, es könnte klappen, ohne viel aufkreuzen zu müssen. Hoffentlich kommt der Wind noch etwas, so das etwas mehr Höhe drin ist. Wie gewünscht, wird der Wind in den nächsten Stunden mehr, ist jedoch immer gut zu fahren, nur das er mit Zunahme, immer nördlicher kommt, ist unfair. Da wir das Verkehrstrennungsgebiet queren mussten, welches den Schifffahrtsweg zur Kadettrinne regelt, waren wir zeitweise mitten unter den doch verhältnismäßig Großen Schiffen. Der Abstand zwischen der Frachtern ist jedoch so groß, das man gefahrlos hindurch fahren kann. Mich hat nur die Menge der Schiffe erstaunt, welche in der kurzen Zeit vorbei fuhren. Von See kommend kündigt sich Dänemark in dieser Ecke durch einen Offshore-Windpark an, welcher von weitem zu sehen ist. Eigentlich müsste dieser, immer auf der Backbordseite des Schiffes zu sehen sein. Das dieser nun fast voraus gut zu erkennen war, warf bei uns die Frage auf was tun. Noch weiter abfallen und die Rinne durch die Sandbänke suchen (betonnt) und nach Nystedt fahren, oder dicht an die Sandbänke ran und aufkreuzen nach Gedser. Der Wind und die See hatten nun zwischenzeitlich beide zugelegt, so das es doch feucht an Deck wurde. Nachdem wir den ersten Messmast passiert hatten, und nur noch eine Meile vor den Sandbänken waren, wurde die inzwischen bereits gereifte Genua ganz aufgerollt, das Großsegel ganz dicht genommen und die Maschine angeworfen. Durch die Landabdeckung von Falster wurde die See gedämpft und war nicht mehr so hoch. Die 3 Meilen zum Fährhafen gegen den Wind, und von dort mit achterlichem Wind unter Groß und Genua zum Yachthafen (ca. 1,5 Meilen) spulten wir in einer Stunde ab. Um 18.30Uhr waren wir fest. Das Hafenrestaurant mit der Fischkarte wartete schon auf uns, somit war auch dieser Punkt am Abend gesichert.

Fahrtenzeit 7,5 Stunden

Gesegelt 22 Meilen

Motort 3 Meilen

Montag 20.08.2007, ab Gedser

Ein neuer Tag, was kommt heute? Ein schöner Ostwind, Stärke 3 bis 4, gleich zum Frühstück. Das passt gut. Unser Tagesplan sieht vor, in den Guldborgsund zu laufen. In Nykøbing, Lebensmittel und Benzin zu bunkern, bisschen Geld eintauschen und weiter nach Guldborg, am Nordende des Sundes, welcher Falster und Lolland trennt. Nach 5-minütigem Motoreinsatz sind wir raus und setzen die Segel. Unter Landabdeckung von Falster segeln wir die Küste hoch in den Sund. Keine Wellen, aber Wind, so macht segeln Spaß. Quasimodo kurvt um die Tonnen, scheint ihm auch Spaß zu machen. Das ruhige Wasser liegt ihm mehr als die Ostseewelle, das Fahrtenschiff ist ihm im Gewicht doch anzumerken. Der Aufschiesser vor der Brücke

bleibt uns nicht erspart, erst kommen die auslaufenden Boote, danach unter Segel bis zum Steg. Legen uns an die Außenseite des Steges, da wir nur kurze Zeit bleiben wollen. Benzintank, Einkaufstasche und Geldbörse mitnehmen und zum einkaufen. 10 l Benzin, 3 Tüten Kekse und weiter. Nach Abschluss der Fahrt haben wir bei der Durchsicht unser Ausgabenbelege festgestellt, eigentlich haben wir immer nur Benzin und Kekse gekauft, das nur am Rande. Quasimodo zockelt schon an den Festmachern als wir zurückkommen, er will weiter. Vor und Achterleine los, Genua ausgerollt und ab geht es. Die Strecke Nyköbing bis Guldborg, immerhin fast 10 Meilen, schafft Quasimodo in knapp 2 Stunden, nur unter Genua. Gegen 16.30 Uhr erreichen wir Guldborg, Genua weg, Motor starten, 3 Kringel fahren, Brücke auf, wir durch, Genua raus und Motor aus. Das ist Segeln, mit achterlichem Wind, nur unter Genua spulen wir die Meilen ab. Guldborg bis Femo (Insel) ca. 14 Meilen, keine 3 Stunden. Völlig entspannt, so habe ich mir meinen Urlaub vorgestellt. Dadurch das sowohl Uwe als auch ich mit dem Boot vertraut sind, kann derjenige, welcher "frei " hat, auch wirklich einige Augenblicke abschalten und sich erholen. Die Hafeneinfahrt meistern wir kurzerhand unter Maschine. Wohin in diesem Becken ? Wir entschließen uns, am Ende, neben dem alten Lagerhaus, für eine Box. Das übliche Gespräch mit den Nachbarn, woher, wohin, seit wann, wie lange noch und wann kommt unser richtiges Schiff, manchmal können wir die letzte Frage nicht mehr hören. Wir machen die gleichen Tagesetappen wie die Großen, wir lassen uns nur mehr Zeit. Dieses ist der erste Hafen ohne Restaurant, auch ein Hafenfest ist nicht angesagt, Also Bordküche. Obwohl ich Uwe anbot die Treppe zu wischen und die Gardinen zu waschen, hatte ich Küchendienst. Anmerkung: bin seit 30 Jahren Junggeselle und einiges gewöhnt, Uwe hat es überlebt. Wie wir so am Abend im Cockpit saßen und dem Sonnenuntergang zusahen, fing Uwe auf schlagartig an nach dem Radio zu suchen, "gleich gibt es Seewetterbericht, der ist wichtig", seine Erklärung dazu. Was wir zu hören bekamen war nicht gut. Morgen um 6 Bf, in Boen mehr. Das haben wir nicht nötig. Morgen Früh geht es weiter, mal sehen was da kommt.

Fahrtenzeit 7,50 Stunden
Gesegelt 35 Meilen
Motort 1 Meile

Dienstag 21.08.2007 ab Femö

Augen auf, Ohren auf, beides wieder zu und weiterschlafen. Ich glaube, der Wetterbericht stimmt nicht, das ist nicht 6 Bf, in Boen mehr, das ist mehr und in Boen noch mehr. Nix ab Femö. Einstimmiger Beschluss, Hafentag. Irgend etwas wandert nördlich von uns durch, und will uns ärgern. Eine Varianta hat da draußen nichts zu suchen. Auch Quasimodo hält sich an seinen Festmachern fest und möchte die feste Verbindung zum Land nicht lösen. Wandern kreuz und quer über alle 3 Straßen der Insel und finden einen Gasthof fürs Mittagessen. Die Eigentümerin des Gasthofes fährt uns danach zum Hafen zurück, alles im Preis mit drin. Ansonsten, ein reiner Gammeltag, mal sehen was das Wetter morgen sagt.

Fahrtenzeit 0 Stunden
Gesegelt 0 Meilen
Motort 0 Meilen

Mittwoch 22.08.2007 ab Femö

Jawohl, ab Femö. Immer noch um 4 bis 5 Bf., aber achterlichen Wind. Heute soll es nördlich um Lolland gehen, 2 Ausweichhäfen sind an der Strecke, sollte es doch noch zu viel sein. Unter Motor aus dem Hafen. Genua halb raus. Groß hoch und Genua ganz raus, Quasimodo kann das tragen und los. Segeln durch ein Gebiet, in welchem die Tiefen schnell wechseln, 1,6 m und 1,9 m Tiefe sind ungefährlich, aber die 0,3 m finden wir nicht gut. Uwe steuert Quasimodo, ich bediene den GPS und gebe den Kurs an. Unheimlich viel Einstellarbeit der Wegepunkte bzw. der Wendepunkte, da einige Wegepunkte einfach nicht auf unserem Wege liegen. Erst nachdem wir den nördlichen Zipfel von Lolland gequert haben wird die Wassertiefe wieder ungefährlich. Im Wasser stehende Windräder, werden inzwischen nicht mehr Hindernisse angesehen, nur noch als Orientierungspunkte. Die ca. 11 Meilen lange Überfahrt über den Langeland Belt, wird ganz ruhig unter Schmetterlingssegeln, Großsegel Backbord - ausgebaumte Genua Steuerbord, abgelaufen. Gegen 19.00 Uhr laufen wir im Spoidsberg Yachthafen ein und finden einen Platz, in dem nicht mehr stark belegtem Hafen. Eine gemütliche Runde durch die Stadt, mit einem Besuch in einem Restaurant zum Abendessen, schließt diesen Tag fast ab. Gegen Mitternacht dreht der Wind soweit, das dieser durch die Hafeneinfahrt hinein genau auf Quasimodo trifft. Die Wellen klatschen gegen und unter das Schiff, das Boot schaukelt wie am Tage auf dem Wasser. Also Hemd und Hose wieder an, das Boot längseits an den Steg gelegt und wieder in den Schlafsack. Schön ruhig.

Fahrtzeit	6,5 Stunden
Gesegelt	23 Meilen
Motort	1 Meile

Donnerstag 23.08.2007 ab Spoidsberg

Genau wie Vorgestern, heute ist nichts mit Segeln, nur andersrum, kein Wind wäre noch zuviel, nichts, keine Welle, kein kleines Wellchen, gar nichts, total Platt die See. Notgedrungen schmeißen wir den Jockel an und lassen ihn laufen. Dadurch, das der Außenborder mit seinen 5 PS, in diesem Falle echt nur als Flautenschieber benutzt wird, grummelt dieser nur etwas mehr als im Leerlauf, somit ist der Geräuschpegel gut zu ertragen.

Das anfängliche, - der Wind kommt bald -,

später, - eigentlich müsste er schon lange da sein -,

weicht zum Schluss dem, - da vorn um die Ecke liegt Bagenkop -.

So eine geruhsame Motorbootfahrt entlang der Küste von Langeland, verschafft einem einmal die Möglichkeit, das Innere des Schiffes zu sichten. Ein Aufräumen und Forträumen setzt nach ca. 2 Stunden ein, wird eigentlich nur durch einen Steuermannswechsel unterbrochen, damit der andere weiter umpacken kann.

In einem Großen Bogen geht es um die Südspitze Langelands, hier liegen eine Menge großer Steine unter Wasser, weiche dort auch liegen bleiben sollen. Wir wollen diese mit dem Boot lieber nicht anschieben.

Die Veränderung von Bagenkop fällt erst auf, wenn man im Hafen liegt. Wo man früher, über den Parkplatz des Fähranlegers, auf das Wasser sehen konnte, stehen jetzt Häuser. Das gesamte Hafenbecken ist inzwischen von kleinen und 2-stöckigen Häusern umbaut. Wo es früher noch eine kleine Bäckerei gab, ist jetzt ein geschlossener Laden, der Fischladen jetzt eine Pizzabude, durch den Fortfall der Fähre nach Deutschland, bleibt bis auf die Wassersportler der Tourismus aus.

Wir legen uns in das innere Becken, und lassen den Rest des Tages an uns vorüber ziehen. Da wir rechtzeitig im Hafen angekommen sind, bleibt uns genug Zeit, zu einem ausgiebigen Spaziergang durch die Stadt und an der Küste entlang. Den Tagesabschluss verbringen wir, im Cockpit sitzend, bei einem schönen (fast letztem) Bier, aus unserem Vorrat.

Fahrtzeit	5,5 Stunden
Gesegelt	0 Meilen
Motort	19 Meilen

Freitag 24.08.2007 ab Bagenkop

Ob der Wind weht, und woher, hier zwischen den Häusern ist nichts zu sehen. Schnell an Land, die Mole entlang zur Hafeneinfahrt. Ja, das könnte was werden, Um 2 Bf aus Nord Ost, ideal für Fehmarn. Frühstück nur ganz kurz, Motor an und los. Im Hafenvorbecken Genua raus und Groß hoch. Nach GPS nur 30 Meilen bis Großenbrode, ich werde ihm später sagen, das wir nicht über Land können, und wir unter der Fehmarnsundbrücke unten durch müssen. Nach passieren der Südspitze von Langeland, wir hatten den Landschutz verlassen, gab es eine kleine Zulage, so das wir jetzt von guten 3 Windstärken Richtung Fehmarn geschoben wurden. Gerade bei längeren Strecken auf dem offenem Wasser, gut zu beobachten: Erst segelt man ganz alleine (früh aufstehen und loskommen), dann segelt man als Erster einer ganzen Flotte (die anderen haben jetzt gefrühstückt), dann segelt man mit den anderen zusammen (meistens nur kurze Zeit), danach kommt der Punkt, das man den Nachzüglern erklären kann wohin die anderen gefahren sind und zum Schluss, man segelt wieder ganz alleine. Sobald der Kleiderbügel (Fehmarnsundbrücke) am Horizont zu sehen ist, ist eigentlich das meiste des Weges geschafft. Auch auf dem Weg nach Fehmarn wird ein Schifffahrts-Weg gekreuzt, der Kiel-Ostsee-Weg, wiederum keine Gefahr, nur den Schiffsverkehr gut beobachten und rechtzeitig einen Kringel fahren, um von den Schiffen (richtige Schiffe, nicht wie unsere) frei zukommen und um dieses anzuzeigen. Nachdem das Leuchtfeuer von Flüggesand querab steht, kann der Kurs auf die Brücke genommen werden. Jetzt sind wir wieder in unserem eigentlichen Revier, die Seekarten können wieder fortgeräumt werden, ab sofort, bis nach Hause nur Sichtnavigation. Der gleiche Wind, welcher uns von Dänemark nach Fehmarn geblasen hat, schiebt uns jetzt die Küste entlang. Am Wind laufen wir bis zur Ansteuerungstone Großenbrode, starten den Jockel, bergen die Segel und wissen, dieser Törn ist nun zu Ende.

Fahrtzeit	6,50 Stunden
Gesegelt	36 Meilen
Motort	1 Meile

Anhang zum Fahrtenbericht

Datum	Fahrtenzeit	Gesegelt	Motort
180807	7,5 Std	15 sm	16 sm
190807	7,5 Std	22 sm	3 sm
200807	7,5 Std	35 sm	1 sm
210807	0 Std	0 sm	0 sm
220807	6,5 Std	23 sm	1 sm
230807	5,5 Std	0 sm	19 sm
240807	6,5 Std	36 sm	1 sm
gesamt	41,0 Std	131 sm	41 sm

Anmerkungen zum Boot.

Quasimodo, VA 65, Nr. 1117, wurde von mir 2000 erworben und seit 2001 gesegelt. Das Boot ist ausgerüstet für Fahrtenzwecke und für allein Fahrten. Das sich die Belange für Solosegler und Fahrtensegler teilweise ergänzen oder überschneiden, ist für mich nachzuvollziehen. Nach dem Kauf des Bootes wurde es dahin verändert bzw. umgebaut.

Mast: alle Fallen, außen liegend, keine im Mastprofil
alle Fallen ins Cockpit umgelenkt
Großsegel: mit Einleinen-Reff 1 ausgerüstet, bindet die untersten 80 cm ein, ständig eingeschoren.
Vorsegel: Roll-Reff-Einrichtung, Vorsegeltuch im ersten Drittel aufgedoppelt, besserer Segelstand im gerefften Zustand.
Cockpit: Sprayhood um auch einmal im Windschutz sitzen zu können
Außenborder: Honda 4 Takt 5 PS

Technik: 130 mm Kompass in Kajütwand
zugelassene Beleuchtung
Log Geschwindigkeit und Meilen
Lot Tiefe
GPS für Standort und Kursbeschickung
Standort ungebundenes Solarpanel
2x66 AH Gelbatterien
Pinnenpilot ST 2000

