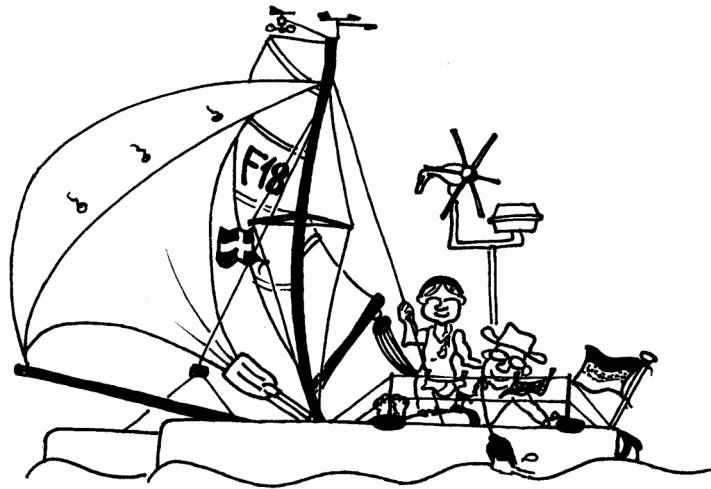


# F18-Wikinger auf großer Fahrt



## Vorwort

Es ist acht Uhr morgens als Britta und ich den Tiger in Farensodde zu Wasser lassen. Ja wirklich ACHT Uhr in der Früh! Die Sonne wärmt so gerade eben und ein schöner Westwind kräuselt das Wasser der Förde, die völlig verlassen vor uns liegt. Endlich kann die XXL-Langstrecke des ccff (Catamaran Club Flensburger Förde) beginnen.

Uns stehen vier Tage bevor, in denen wir mit sechs F18 Katamaranen den kleinen Belt bis Middelfart und zurück erkunden wollen. Großer Organisator ist Otto, die Idee zur Erweiterung der Langstrecke kam von Martin (der sonst alles was mit Isomatten zu tun hat meidet) und meine Eltern stellten sich und ihr Dickschiff als Versorger zur Verfügung.

## 1. Tag

Die Wettervorhersage war sehr durchwachsen. Wind würden wir auf jeden Fall genug haben und schon auf dem ersten Stück nach Holnis können wir es unter Spi bei einer guten 4 ordentlich laufen lassen. Dort treffen wir die anderen wackeren Teilnehmer, die gerade ihre Boote auftakeln. Geli hat schon den Berg an Isomatten, Schlafsäcken, Zelten und Taschen zum Dickschiff (der *Skua*) gebracht. Ich weiß nicht wie viele Schubkarren es waren, aber die gesamte Bugkoje des Winner 11,20 war bis unter das Deck damit vollgestopft.

Als wir das Mutterschiff in der Ferne aus Langballig auslaufen sehen, brieft Otto uns noch über die heutige Strecke: Während die *Skua* durch den Alssund abkürzt, werden wir die harte Tour durch den kleinen Belt nehmen und sie abends in Arosund treffen. Wir planen uns stündlich zu sammeln, aber jetzt kann es erst mal losgehen.

Der Wind hat auf gute 5 aufgefrischt und nachdem alle sechs Spis gezogen sind, beginnt automatisch die Regatta und wir bolzen nach Osten. Es läuft klasse und das Feld bleibt relativ dicht beisammen. Auf der Außenförde verstärkt sich der Wind noch auf 6 und die Wellen werden ätzend steil. Martin und Sarah sind die ersten Opfer des

Tages, versammeln ihre Halse und legen sich vor uns allen auf die Nase. Das gemeinsame Beidrehen und Warten klappt relativ diszipliniert, auch wenn es unter diesen Bedingungen nicht ganz einfach ist. Nach drei Wochen Dickschiffsegelei habe ich so meine Eingewöhnungsprobleme und gehe bei der Schaukelei fast über Bord. Vor uns treibt Martins Südwester, aber nach zwei vergeblichen Anläufen geben wir auf, danach zu fischen. Opfer müssen erbracht werden.

In Kegnaes ziehen wir die Boote auf den Strand und machen Pause. Im Windschatten der Büsche kann man herrlich entspannt die Sonne genießen und die letzte halbe Stunde ist schnell vergessen. Beim Einpacken für den zweiten Abschnitt fällt uns dann aber auf, dass es inzwischen richtig kachelt. Die Jachten haben mindestens ihre zweiten Reffs gesetzt und nach Süden hätte ich am besten gar nicht geschaut: aus der Förde kommen richtig dicke Wellen.

Da uns das kommende Stück im Lee von Als nach Norden führt, wollen wir es trotzdem versuchen. Wir sind gerade losgefahren, da kracht es und Martin beehrt uns mit einer zweiten Badesession. Halsen scheinen ihm heute nicht zu liegen, aber ab jetzt kommen wir ohne sie aus.

Unter Land ist der Flieger im glatten Wasser trotz der Böen eine wahre Freude. Mommark fliegt vorbei und bei Fynshav müssen wir wegen des zurückweichenden Ufers immer höher ran, bis wir sogar kreuzen müssen. Aus der Bucht von Apenrade pfeift uns der Westwind völlig ungebremst entgegen und baut eine immer größere (und vor allem steile) Welle auf, so dass die Fahrt zu einer nervigen Bolzerei wird.

Bevor wir uns an die Querung der Apenrader Bucht machen, sammeln wir uns noch mal zu einer obligatorischen Pinkelpause an Land. Von der Skua haben wir eine SMS bekommen. Sie müssen jetzt irgendwo kurz vor Arosund sein. Ich weiß nicht, ob es die Gruppendynamik ist, oder ob der Ehrgeiz, sich nicht vom Dickschiff abhängen zu lassen den Ausschlag gibt, aber wir beschließen weiter zu fahren.

Vor uns liegen zwanzig Meilen offenes Wasser, bevor wir kurz vor Arosund wieder in die Landabdeckung kommen. Wir können die Landspitze so gerade eben erahnen. Es sieht nach einem direkten Flieger aus, aber wegen des starken Windes traut sich niemand den direkten Kurs zu nehmen und fahren alle erst mal viel zu viel Höhe. Kurz vor Tranesand, als das Land uns schon lange keinen Schutz mehr bietet, sehe ich Martin (den einzigen mit Kompass?) auf Tiefe gehen und in Gischt gehüllt loslegen. Siggie und Jörg folgen und auch Rea und Peter schlagen den direkten Kurs ein. Etwas widerwillig folge ich und was jetzt kommt ist nicht wirklich entspanntes Fahrtensegeln.



Vor lauter Gischt fahre ich größtenteils blind und frage mich manchmal, wann ich denn endlich wieder Luft holen darf. Das Wasser knallt uns nur so um die Ohren,

selbst als wir beide aus dem Trapez gehen und versuchen es ruhiger anzugehen, werden wir regelrecht vom Wasser verprügelt. Auch bei den anderen sieht es ähnlich aus. Ulli mit Otto und Sönke mit Klaus sind nur noch in der Ferne zu sehen, da sie mehr Höhe fahren. Nur Rea und Peter, „Fearless Peter“ wie wir ihn später nennen, bügeln mit vollem Speed dahin. Rea im Hecktrapez, Peter hinter ihr stehend, die Pinne unter den Arm geklemmt und mit beiden Händen die Traveller- und Grosschot hantierend. Den Schwimmer hoch in der Luft haltend ziehen sie uns allen langsam aber sicher davon.

Es ist 18:00 Uhr als wir völlig erledigt das geschützte Wasser zwischen dem Festland und der Insel Aroe erreichen. Gleich hinter dem Hafen liegt ein echtes Wikingerboot vor Anker. Wir ziehen die Boote daneben auf den Strand und bekommen von der Besatzung einen netten Empfang. Sie haben das Clubheim des Ruderclubs schon belegt, bieten uns aber ihr traditionelles Zelt zum Übernachten an und lassen uns, bzw. Otto und Ulli im Clubheim kochen.

Nach dem Abendessen, das wir dank des relativ guten Wetters unter freiem Himmel genießen, landen die meisten relativ zeitig in den Betten. Nur ein paar Hartgesottene zieht es noch zu einem Trunk auf das Dickschiff und Klaus erkundet für uns alle die Lebensgeschichte einer der Wikingerboot-Seglerinnen.

## **2. Tag**

Die Sonne brennt mir auf's Zelt als ich aufwache und scheucht mich damit noch gerade rechtzeitig aus dem Schlafsack, um es mit Martins Hilfe vor dem nächsten Schauer einzupacken. Naja, Schauer... Es regnet sich so richtig ein und so wird das Frühstück mit 12 Leuten im traditionellen Wikingerzelt ziemlich gemütlich. Von oben ist es trocken aber was wir fast zu spät bemerken ist die Kuhle unter unseren Füßen, die sich langsam mit Wasser füllt und irgendwann zu einer hektischen Aktion führt. Sagen wir es mal so: Ein Teil unserer Taschen ist trocken geblieben.

Es regnet in einem fort und auch nachdem wir uns alle in die Trockenanzüge gezwängt haben kommt nicht viel Motivation zum Aufbruch auf. Irgendwann ist die Skua aber beladen und verlässt bei raumem Wind den Hafen in Richtung Norden. Die Etappe bis Middelfart ist kurz, sollte uns das Dickschiff etwa schon wieder versägen? Das kommt natürlich gar nicht in Frage und so brechen wir auf. Selbst die junge, blonde, dänische Försterstochter (oder war sie eine Sirene?) hat es nicht geschafft, Klaus zum Bleiben zu bewegen. Unsere Wikinger-Kollegen kneifen nämlich wegen des Wetters. Die echten, unerschrockenen Wikinger sind ganz klar wir!

Ein verräterischer Stein (verzaubert durch die Sirenen?) versperrt einem unserer Schwerter den Weg in die Tiefe. *Martin der Bärtige* reicht mir sein Langschwert des Ledermannes und so friemele ich ihn im knietiefen Wasser heraus. Dann kann die Fahrt unserer wilden Horde beginnen. Sechs Spinnaker leuchten auf, als die Sonne durch die Wolken bricht und durch das glatte, geschützte Wasser des kleinen Belts jagen wir nach Norden. Ich habe keine Ahnung woher mir dieser Gedanke immer

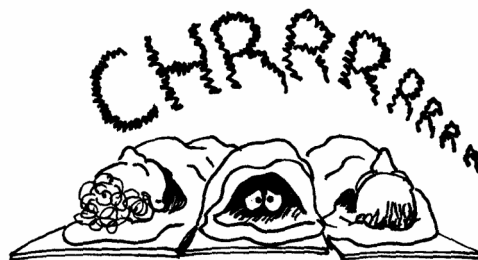
kommt, aber zwischen den Scharen von Dickschiffen erinnern mich die Kats immer an eine Horde Wölfe, die das geordnete Leben der Jachten (=Rentiere) so richtig aufmischen. Irgendwie bedrohlich, aber wenn man mit von der Partie ist auch ziemlich geil!

Auf halber Strecke umkreisen wir (ganz friedlich) die Skua und knipsen uns gegenseitig. Peter hat ein wasserdichtes Gehäuse für seine Digitalkamera und wenn die Linse mal nicht voller Salzwasser ist, macht er die schönsten Bilder der Tour. Sie sind auf der Homepage des CCFF zu bewundern ([www.ccff.de](http://www.ccff.de)). Irgendwann werden uns die sieben Knoten zu langweilig und nach einem weiteren flotten Spigang liegt unsere Flotte beigedreht im Vorbecken der Marina von Middelfart, während Britta und ich das Fahrwasser zum hiesigen Cat Club auskundschaften.

In der letzten Boxengasse gibt es einen kleinen Sandstrand. Hier liegen mindestens zehn Katamarane, also der perfekte Platz für unsere Flottille, die auf ihrem Weg dorthin so manchen Dickschifffahrer überfordert. Was soll man auch machen, wenn die Mindestgeschwindigkeit bei 10 Knoten liegt?

Um uns eine Bleibe zu organisieren, wird *Britta die Dänische* vorgeschickt. Mit ihren Dänischkenntnissen und unterstützt durch *Otto dem Direkten* („Echt, wir dürfen die Bootshalle nutzen? Das ist ja toll, das Clubheim ist ja beheizt und die Sessel sind sooooo gemütlich!“) dürfen wir uns im Clubheim breit machen. Während die Unge- stümen überlegen, ob sie noch zu einer kleinen Runde ums Eck aufbrechen (für ein Beweisfoto unter der Brücke), zieht ein heftiger Schauer herein. Der Wind nimmt zu auf gute 6, der Regen prasselt vor die Scheiben und die zum Trocknen aufgestellten Zelte werden wieder ordentlich durchgespült. Im Clubheim ist es ja so schön warm und trocken und als Britta, Martin und *Ulli der Kuchenträger* völlig durchnässt, aber mit frisch geraubtem Kuchen auftauchen, ist die Brücke auch schon vergessen.

Entsprechend unseres neuen Status' als Wikinger essen wir abends im Hafenresta- urant unbegrenzt Spareribs, die danach erst mal bei viel Wein verdaut werden wollen. Im Clubheim fällt dann jeder irgendwann auf sein Lager. Die Taktik von Martin, *Klaus den Schnarcher* zu meiden wird dabei allerdings von *Peter dem 2. Schnarcher* abge- straft.



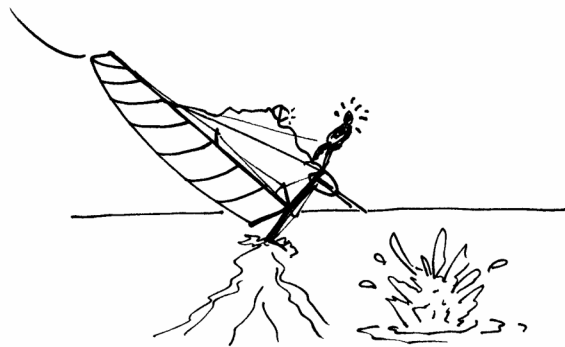
### 3. Tag

Balder, der Sonnengott begrüßt uns am dritten Tag mit einer wohligen Wärme und so kann das Morgenmahl im Freien eingenommen werden. Es verspricht ein bombiger

Tag zu werden. Blauer Himmel, vereinzelte kleine Wölkchen und der Wind (5 Bft) meint es besonders gut mit uns und hat auf NW gedreht. Die heutige Etappe nach Mjels Vig (im Alssund) führt durch bekannte Segelgründe, also kann das Briefing kurz und knapp ausfallen. Die Skua verschwindet schon wieder aus unserer Sicht, höchste Zeit zum Aufbruch!

Im Belt stellt sich heraus, dass die Windrichtung für den Spi nicht reicht, aber das macht nichts, in dem geschützten glatten Wasser wird der Flieger zur wahren Raufschefahrt. Wir schaffen es teilweise dicht beisammen zu bleiben, fast in Formation, was aus der Ferne extrem gut aussieht und dem ganzen noch einen weiteren Kick gibt.

Kurzfristig unterbrochen wird die Jagd bei uns durch einen rabiaten Stecker und bei Peter durch einen gerissenen Trapezhaken, der ihn ins Wasser schickt und Rea mit-samt des Tigers zum Kentern bringt. Nach diesem kurzen Stopp geht es ohne Zwischenfälle weiter bis nach Arosund. Dort liegt das Wikingerboot immer noch vor Anker, doch auch Klaus schafft es, dem Gesang der Sirenen zu widerstehen und so machen wir am Strand südlich des Hafens die Mittagspause.



Beim Passieren grüßen wir die Skua mit einer La-Ola-Welle und setzen ihr kurz darauf nach. Wieder liegt die Bucht von Apenrade vor uns. Wieder zwanzig Meilen offenes Wasser, die ich nach dem Hinweg nicht in bester Erinnerung habe. Heute weht es aber mit nur 5 Bft, der Himmel ist blau und freundlich und das erste Stück werden wir uns noch im Lee der Küste halten können. Ob als Showeinlage oder aus Vorfreude weiß ich nicht, aber *Siggi und Jörg die Spaßkenterer* waschen direkt vor dem Strand noch mal die Segel, dann kann es losgehen und wir heizen gemeinsam nach Süden auf die Bucht hinaus.

Als wir Hoel Hoved passieren haben wir einen freien Blick nach Westen und was dort zu sehen ist, hätte uns eigentlich zu einer Pause bewegen sollen: Eine schwarze Schauerwolke steht über dem Festland und schiebt sich langsam auf die Bucht hinaus. Wir überlegen ob wir es noch vor ihr auf die andere Seite der Bucht schaffen, aber da die anderen alle weiter fahren ziehen wir nach.

Als uns das Wetter voll trifft haben sich Klaus und Otto schon wieder weit nach Westen abgesetzt um nicht soviel Tiefe laufen zu müssen. Das letzte was wir von ihnen sehen ist ein gekenterter Flyer, dann geraten sie im Regen außer Sicht. Vor uns dre-

hen die anderen bei und wir folgen dem Manöver gerade rechtzeitig, bevor der Spuk bei uns losgeht. Es kachelt und der Regen fliegt uns waagrecht um die Ohren. Die Skua hat in diesem Moment knappe 8 Bft gemessen. Um wenigstens etwas zu tun rollen wir unsere Fock weg, danach ist sozusagen Überlebensmodus angesagt. Im Regen taucht eine Jacht auf. Das beruhigt etwas, doch sie scheinen völlig mit sich selbst und ihrem Reff beschäftigt zu sein.

Ich weiß nicht wie lange es im Endeffekt dauerte, aber eigentlich war der ganze Spuk nach kurzer Zeit vorbei. Der Regen hörte auf und der Wind ging auf sanfte 5 Bft zurück. Alle anderen Katamarane schwammen aufrecht und durch die Abdrift war der gekenterte Flyer uns schon ziemlich nah gekommen. Nachdem er wieder stand, sackte plötzlich sein Groß herab und zuckelte er nur unter Fock weiter. Später erzählte uns Otto, wie es dazu gekommen war: Als die ersten Böen einfielen, hatte er „in einem Anflug aus Panik und Instinkt“ versucht, vor dem Wind abzulaufen, was in einem rabiaten Überschlag endete. Dabei hakte sich das Groß aus und war auf dem Wasser nicht mehr zu setzen.

Die Fahrt eines Katamarans unter Fock ist ziemlich erbärmlich und da wir noch etwa die Hälfte der Strecke vor uns haben, nutzen wir zum ersten Mal unser Schleppseil und nehmen den Flyer auf den Haken. Das Manöver klappt eigentlich ziemlich gut, da die Wellen halb einfallen und das Rucken an der Leine somit ausbleibt. Am Lee-schwimmer sehen wir allerdings, wie stark uns die Schlepperei abbremst. Er taucht in jeder Welle bis zum Beam weg. Kurz vor Als nimmt der Wind dann wieder zu und da ich mir Sorgen um unser Rigg mache werfen wir Otto los.

Die anderen drei sind weitergefahren und inzwischen im Alssund verschwunden. Nur Rea und Peter toben sich noch in den Wellen aus, während wir beigedreht beobachten, wie der Flyer auf Legerwall an die Küste fährt. In Luv macht sich währenddessen ein neuer Schauer breit und wir werden langsam hibbelig. Auf noch so eine Ladung haben wir wirklich keine Lust.

Irgendwann legen sich auch Rea und Peter neben uns. In dem Geschaukel hat Rea etwas unfreiwillig das halb gezogene Schwert „geküsst“ und die beiden sind auch langsam bereit für ruhigere Gewässer. Da endlich sehen wir das Groß vom Flyer, der sich durch die Wellen zu uns kämpft. Dann kann es ja weiter gehen.

Im Alssund erwartet uns spiegelglattes Wasser und wir müssen aufpassen, auf dem Flieger nicht noch übermütig zu werden. Der Schauer schiebt sich langsam über uns, jetzt zählt jede Sekunde. Hinter uns verschwindet erst das Land in einem grauen Schleier, dann Otto, dann Peter, dann erreicht der Regen uns. Zum Glück bleibt die Böenwalze aus, dafür hagelt es wie aus Kübeln, als wir die Enge nach Dyvig passieren.

Als wir den Hafen von Mjels Vig erreichen, scheint aber schon wieder die Sonne. Vor uns motort die Skua, die nach dem ersten Schauer noch mal umdrehte, um nach uns zu sehen. An Land stehen die anderen und helfen uns, die Boote auf die Böschung

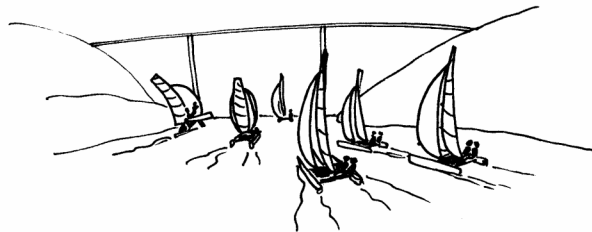
hoch zu tragen. Alle sind erleichtert, dass wir den Schauer so unbeschadet überstanden haben. Endlich können wir uns entspannen.

Das Clubhaus vom Hafen ist im Winter frisch renoviert worden und noch nicht ganz fertig. Allen fällt ein Stein vom Herzen als die Hafenmeisterin uns erlaubt, unseren Kram darin auszubreiten. Die zweite Überraschung ist die funktionierende Fußbodenheizung. In Nullkommanix ist der Boden übersät mit Trockenanzügen und Klammotten. Die Zelte werden aufgebaut, der Grill angeschmissen und unter einem festen Dach gehen wir einen gemütlichen Abend an. Spätestens um 22:00 Uhr bin ich bett-reif, aber andere halten den Ruf der wilden Segler noch bis 4:00 morgens aufrecht.

#### 4. Tag

Der letzte Tag begrüßt uns mit strahlendem Sonnenschein, der manche von uns noch etwas überfordert. Die Aussicht auf die letzte Etappe motiviert alle und so ist die Skua schnell beladen und kann ablegen. Gemeinsam tragen wir die sechs Boote ins Wasser und riggen auf. Bei einem herrlichen Westwind (4 Bft) steht einer wilden Jagd in den Allsund nichts mehr im Wege, außer vielleicht die vielen Dickschiffe, die es am Ende des Wochenendes wieder nach Flensburg zieht.

Bis hinter die erste Brücke in Sonderburg können wir uns von den Spinnakern ziehen lassen. Wer die richtige Bö erwischt, prescht den anderen davon und Martin gibt uns dabei eine tolle Demonstration von Bootshandling, als er zwanzig Meter vor dem befestigten Leeufer unter Spinnaker versucht eine Bö abzureiten. Perfektes Spektakel für die motorenden Jachten.



Vor der Zugbrücke müssen wir diesmal nur zehn Minuten warten. Das gewohnte Chaos (alle Jachten fahren gleichzeitig) meisterten wir diesmal ohne Kollisionen und legen uns vor dem Schloss an den Strand zur Pinkelpause. Bei der nächsten Öffnung passiert uns die Skua und wird wieder mit einer frenetischen La-Ola-Welle bejubelt. Dies wird heimtückisch von einer Silbermöwe ausgenutzt, die sich über Ullis Brotdose hermacht.

Für das letzte Stück tauschen manche noch die Boote. Aus Übermut, oder Resultat hiervon, baden Peter und Klaus (die Scharcher) mitten im Fahrwasser von Sonderborg, dann setzt aber wieder die gewohnte Jagd nach Hause ein. Kurz vor Holnis nimmt der Wind dabei bis zu einer schwachen 2 ab, so dass wir uns die letzten Meter regelrecht quälen müssen.

Die Skua trifft kurz nach uns ein und während sie vor Anker geht und mit dem Club-Motorboot entladen wird, segeln Britte und ich das letzte Stück nach Farensodde. Die

Wellen und der Wind (inzwischen wieder 4) sind nach den vergangenen Tagen das reinste Kaffeesegelein, so schnell gewöhnt man sich an die Bedingungen.

### **Nachwort**

Das war sie also, unsere diesjährige XXL-Langstrecke. Als Nachwort möchte ich gerne Ottos Worte aufgreifen, die er in gewohnt direkter und theatralischer Form in unserem Gästebuch niederschrieb: „Möglich wurde unsere XXL-Langstrecke nur wegen des uns begleitenden Mutterschiffes, so schön, gut, abenteuerlich und erfolgreich gelang das Ganze aber nur weil wir füreinander einstanden, niemanden allein ließen, so das Gefühl der Sicherheit auf hochgehender See allen Teilnehmern stets vermittelten. Ohne diesen Sportsgeist der das Gesamterleben und -überleben vor die individuelle Lusterfüllung stellte hätte es in einer Katastrophe enden können. Möglichkeiten zu einer solchen Wendung gab es häufiger. Die Selbstverständlichkeit zu erleben mit der wir uns gegenseitig (und nicht nur nach den Kenterungen) wieder aufrichteten, mit allerlei Unbill umgingen und die Lahmenden abgeschleppt wurden, das macht den wahren Gewinn dieser Tour aus. Dass das als Versorger gedachte Schiff schon nach kurzer Zeit in "Mutterschiff" umgenannt wurde zeigt dass wesentliche Impulse von dort ausgingen. Dafür noch einmal Allen und besonders Marion und Jochen meinen aufrichtigen Dank!“

Was machen wir nächstes Jahr zur „Lusterfüllung“?

Tim Meyer-König