



**Rund Fünen –
einhand mit zwei Sharks**
Wind genug – Neue Erfahrungen im Überfluss

**FAHRTEN
SEGLER
Shark24
2014**

⚓ Bei viel Wind und Welle hilft das Ausbaumen der Arbeitsfock, um die Wellen ohne Einschränkungen aussteuern zu können.





Nach meinen ersten Törnerfahrten mit „Tuulikki“ (GER 1293) im letzten Jahr Rund Rügen, stand nun zum ersten Mal die „richtige“ Ostsee auf dem Programm. Detlef Tiedge mit seiner „Yellow Shark“ (GER 1685) und ich sind in bewährter Konstellation aufgebrochen: zwei einhand gesegelte Sharks geben uns beiden die nötige „innere“ Sicherheit, um größere Strecken, gerade auch unter herausfordernden Wetterbedingungen zu wagen. Mit „Rund Fünen“ haben wir wiederum eine klassische und oft gefahrene Route gewählt. Die dabei möglichen touristischen Erfahrungen haben tausende Segelkollegen zuvor auch schon gemacht (und oft darüber berichtet). Deshalb berichte ich lieber von den segeltechnischen Erfahrungen, die die Wetterlage mit einem nahezu stabilen Sturmtief über Schottland „zwangsläufig“ ermöglicht hat.

Dabei konnte ich auch wertvolle Praxiserfahrung mit einigen individuellen Ausrüstungsdetails meiner „Tuulikki“ sammeln. Ich möchte diese Ideen und Erfahrungen gerne weitergeben, auch deshalb, weil eine durchdachte Ausrüstung (gerade auch) einen Einhandtörn nicht nur sicherer macht, sondern vor allem die Segelfreude und die Urlaubserholung erheblich erleichtert und steigert.

1. Tag Kappeln – Henningsen&Steckmest (Vorbereiten)

Nach einer hochinteressanten Werftführung bei Henningsen&Steckmest im Oster(ferienhaus)-Urlaub an der Schleimündung in Schönhagen fällt die Wahl für den Ausgangshafen des Törns auf diese hochwertige Marina in Kappeln an der Schleimündung. Die Recherche von Gebühren ergibt, dass das Komplettangebot von 99,- € zweimal Kranen, zwei Übernachtungen im Hafen, vier Duschmarken und kostenloses Parken von Trailern und Zugfahrzeugen direkt am Hafen beinhaltet. Das steigert die Vorfreude noch. Auf ihre Maximalwerte geht die Begeisterung jedoch mit der rundum professionellen und supernetten Familie Steckmest, die die Werft (Scalar-Yachten) und die Marina führt.

Auf Anraten des erfahrenen Seniorchefs laufen wir nach dem Kranen am Montag, den 11. August nachmittags nicht mehr aus. Der Südwestwind steht da bereits mit rund 6 Windstärken, so wie es sich den gesamten Törn nahezu unverändert zeigen wird.



2. Tag: Kappeln - Sønderborg (22 sm)

Der Expertenrat erweist sich als richtig: am Dienstagmorgen zeigt sich der Wind moderater und ermöglicht einen entspannten Törnbeginn aus der Schlei hinaus auf die Ostsee. Unter Landabdeckung in Richtung Norden beginnt der Törn mit sehr schönem Raumschotssegeln. Erst in der Flensburger Förde gibt der Amwindkurs in Richtung Westen einen ersten Vorgeschmack auf die kommenden Tage. Ich binde das erste Reff auf Höhe des Leuchtturms Kalkgrund ins Großsegel. Wie immer macht das Amwindsegeln nach dem Reffen viel mehr entspannte Freude als vor dem Reffen. Und die Logge zeigt weiter nahezu die gleichen hohen Werte.





Der völlig belegte Sportboothafen von Sønderborg erfordert dann die ersten diesjährigen, noch etwas aufgeregten Hafenmanöver auf engem Raum. Ein Platz findet sich nur quer an zwei Heckpfählen hinter einer alten und gerade unbewohnten Yacht, die gerade so lang wie die Box ist und eine luxuriöse und stimmungsvolle Gangway abgibt.

3. Tag: Sønderborg- Bagø (30 sm)

Nach Öffnung der Brücke in Sønderborg starten wir den Tag auf einem beschaulichen Raumschotskurs zusammen mit einigen anderen Schiffen, die mit uns die Brücke passiert haben. Dieses Bild stellt sich auf diesem Törn nicht mehr ein, denn es sind nur wenige Boote auf der Ostsee. Die Dänen selbst haben im August längst ihre Läden in den Häfen geschlossen. Oft hängen die Schilder „Wir danken für eine schöne Saison 2014“ in den Schaufenstern der Hafengeschäfte.

Für uns geht der Törn aber erst los. Einmal aus dem beschaulichen Alssund heraus, entwickelt sich ein kerniger Halbwindritt durch den Als fjord. Aber auch dies soll sich noch steigern: richtig herrlich wird es dann im nicht mehr durch Landabdeckung geschützten Kleinen Belt vor dem Wind. Bei 6 Beaufort rennt die Shark mit Schmetterling aus ungerefftem Großsegel und Arbeitsfock Richtung Norden. Wenn ich eine Welle gut erwische, kommt Tuulikki richtig schön ins surfen, ein Riesenspaß. Nur die ständige Gefahr ein klein wenig zu viel anzuluvn und damit die Fock zum Einfallen zu bringen, trübt die aufkommende Freude. Dier Schläge im Rigg, wenn sich die Fock wieder mit Wind füllt, sind unglaublich heftig. Deshalb versuche ich, den Spinnakerbaum zum Ausbaumen zu nutzen, was zwar etwas eigentümlich aussieht, aber großartig funktioniert.

Von da an wird das Surfen fast zum Dauerzustand, weil ich nun die Wellen aussteuern kann, ohne durch die Fock beschränkt zu sein. 10 bis 15 Grad nach jeder Seite anlufen und abfallen wird ohne jegliche Unruhe von Boot und Steuermann möglich. Im Logbuch schlägt sich die Freude über diese intensive Erfahrung nieder: „Auf die Ostsee, den Kleinen Belt mit 6 Beaufort, Vorwind mit Spibaum Fock ausgebaumt, geniale Ruhe in den Segeln, Surfen ohne Ende, maximal 11 Knoten auf der Logge, kräftiges Rollen, aber immer stabil, zum ersten Mal richtiges Wellensegeln, hat toll geklappt, gutes Gefühl entwickelt, 3 Stunden lang. Allerdings anstrengend!“

Der einzige Verbesserungsbedarf zeigt sich gegen Ende der wunderbaren 3 Stunden kurz vor Bagø, als die Spibaumnock über die Focksot nach hinten rutscht und die Fock so nicht mehr stabil steht. Jetzt aufs Vorschiff zu gehen, um dies zu richten, ist nicht möglich, so wie das Boot in den Wellen rollt. Der Autopilot kämpft hier einfach zu viel, weil ihm doch die Vorausschau an der Pinne fehlt. Ein kurzer Stropp mit einem Palstek an das Schothorn der Fock gebunden und beim nächsten Vorwindkurs zusammen mit der Schot im Spibaumbeschlag eingehängt, beseitigt auch diesen letzten Nachteil fürs nächste Mal.





4. Tag Bagø - Bogense (32 sm)

Der Tag beginnt mit schöner Stimmung beim Runden von Bagø Richtung Norden und der Sicht auf den schönen kleinen Leuchtturm vom Wasser aus, den wir am Abend zuvor bestiegen hatten. Aus dem beschaulichen Raumschotskurs Richtung Norden wird dann allerdings recht bald ein Wechselbad von Erfahrungen. Dabei bleibt es seglerisch hochinteressant: in der Enge westlich von Fanø erwischt uns eine Schauerbö vom Feinsten, um nach 15 min mit 6 Beaufort komplett abzuflauen. Zwischen den beiden Brücken bei Middelfart liegen wir dümpelnd herum, bis wir doch die Außenborder starten und bis zum Ausgang des kleinen Belt motoren. Fast unheimlich wurde die Stimmung am Westufer der Enge vor Middelfart, als ich in den Nehrstrom des mit uns setzenden Stroms gerate. Das Boot bewegt sich in dem scheinbar kochenden Wasser kaum noch vorwärts. Ich beeile mich aus dem brodelnden Bereich herauszukommen. Belohnt wird der Erfahrungskanon dann noch mit einer herrlichen Vorwindstrecke mit Schmetterling bis nach Bogense.

5. Tag Bogense - Tunø (28 sm)

Mit weiterhin südwestlichem Wind wird die Fahrt von Bogense nach Tunø Richtung Norden zu einer schönen Folge von Vorsegelwechseln. Als der Gennaker nach dem Auslaufen mit



⚓ Zusätzlicher Nutzen der Relingskonstruktion, immer griffbereite Spinnakerschoten, gerade wenn der Spinnaker gesetzt ist und klarierte, frei auslaufende Schoten für ein gelungenes Manöver entscheidend sind.





Groß und Arbeitsfock aufgeht, macht das Boot einen Freudensprung. Mit weiterem Abfallen wird es dann besser auf den Spinnaker zu wechseln.

Bei diesen Segelwechseln bewährt sich die individuelle und durchaus ein wenig eigenartig wirkende Relingskonstruktion der Tuulikki. Noch vor dem Cockpit endet die Reling, in dem ich die beiden Relingsdrähte mit einem Wantenspanner auf die Fußreling gespannt habe. Dafür geht dann der alte Spritzschutz der Reling mit einem genau eingestellten Ausreitgurt weiter. Dieses Relingskleid wird mit einem starken Gummi auf den kleinen Heckkorb, den ich mir aus den beiden noch übrigen Relingsstütze und Edelstahlrohren selbst konstruiert und schweißen lassen habe. Durch das dichte Aufbinden des Relingskleides mit vielen Ösen auf die Fußreling ist ein ausgesprochen bequemer Ausreitsitz entstanden, der mit dem genau eingestellten Gurt im Rücken eine sichere Lösung zum Steuern von der hohen Kante aus ergibt.

Ganz nebenbei habe ich damit einen sehr praktischen Stauraum für die Spinnakerschoten, die dadurch nicht nur ohne Spinnaker stets griffbereit sind (Bild 2). Gut bewährt sich, dass bei gesetztem Vorsegel die losen Parten der Schoten in Buchten zwischen Süll und Relingskleid gelegt werden können und dass damit die Gefahr des Wuhlings beim raschen Bergen sehr minimiert wird.

Nach diesem auch aus Sicht des Regattaseglers interessanten Tag ist noch nicht zu ahnen, dass dies der einzige Tag mit gemäßigttem Wind bleiben sollte, an dem der Vorsegelspielzeugkasten geöffnet werden konnte.

⚓ Auch die Shark hat Platz für einen Kartentisch.



Es war auch der einzige Tag, an dem der auch in der Shark mögliche Kartentisch intensiv für die Navigation und die Logbucheinträge unter Deck genutzt werden konnte.

Der Kartentisch deckt das Spülbecken an Backbord ab und wird durch ein speziell angefertigtes und aufgestecktes Holzformteil auf der leicht ausgezogenen und mit dem Holzteil gleichzeitig fixierten Küchenschublade aufgelegt.







**Rollfock- und
Rollreffsysteme –**
*für Klassiker,
Tourenschiffe und
Rennyachten*



**Rollfockanlage für
Shark24**

- Regattazulassung nach Klassenvorschrift
- Tiefer Anschlagpunkt des Segels
- Ausnutzung der maximalen Segelfläche
- Robuste Edelstahlausführung

C1-112-1

ab 634 € inkl. 19% MwSt. [01/2013]

www.bartels.eu

BARTELS GmbH | Bergheimer Str. 26 | 88677 Markdorf | Tel: +49 (0)7544-95860-0 | Mail: bartels@bartels.eu





6. Tag Tunø - Korshavn (sm)

Mit der Entscheidung, nicht weiter nach Norden zu segeln, beginnen wir dann den Teil „Gegenan“ des Törns. Der Anlieger von Tunø nach Korshavn bei kräftig geschrickten Schoten ist noch der bequemste und schnellste Teil.

Als wir in Korshavn festmachen und den Fuß wieder auf die Insel Fünen setzen, brist der Wind um eine weitere Windstärke auf gut 7 Beaufort auf. Das bringt uns beim Spaziergang zum wunderschönen Kliff Fynshoved an der Nordostspitze Fünens (Bild 4) dazu, über unseren Plan „B“ nachzudenken.



⚓ Natur, Ruhe und Erholung an Fynshoved auf Fünen

Wenn der Wind nicht wieder etwas abflaut, würde ein Fortkommen aus diesem stillen Naturparadies ohne die Errungenschaften der maritimen Zivilisation (Kran, Autobahnanschluss) Richtung Süden und gegen den Wind wohl nicht leicht. Die einzig brauchbare Lösung bei mehr als 6 Beaufort erscheint uns, die Boote zu zweit und nacheinander nach Kerteminde zu segeln. Mit den intensiven Erfahrungen zur positiven Wirkung eines zweiten Reffs im Großsegel (auf Yellow Shark nicht vorhanden, auf Tuulikki dagegen ständig im Einsatz), beschließen wir für Plan „B“ das Großsegel von Tuulikki in Kerteminde abzutakeln und über Land zurück nach Korshavn mitzunehmen, um auch Yellow Shark damit leichter nach Kerteminde segeln zu können.





⚓ Anschlag ist auch in der Pflicht Pflicht, mit richtigen Anschlagpunkten sogar eine Freude

7. Tag Korshavn – Nyborg (39 sm)

Zum Glück ist der Südwest über Nacht dann doch wieder auf 5 bis 6 Beaufort „abgeflaut“. Somit kommt Plan „A“ zur Umsetzung, beide Sharks wie bisher einhand nach Kerteminde oder sogar bis Nyborg zu segeln. Das allerdings bedeutet eine Tagesetappe von 8 Stunden gegenan, wir kreuzen 39 sm bei 6 Beaufort konzentriert auf der hohen Kante.

Dies geht nur mit der praxisbewährten Kombination aus Ausreitsitz und den gezielt gesetzten Anschlagpunkten für die Lifebelts im Cockpit. Unter dem Traveller sind zwei kräftige Fenderösen so montiert, dass ein einfacher Lifebelt mit nur zwei Karabinern beidseitig eingepickt wird und frei durch den D-Ring der Rettungsweste läuft. Ähnlich sind die normalerweise für die Vorschoter gedachten Anschlagpunkte ideal als Ausreitgurt zu nutzen: auf der hohen Kante sitzend wird der Lifebelt gerade stramm und gibt zusammen mit dem „Ausreitkleid“ eine jederzeit sichere und vor allem super bequeme Kombination.

8. Tag Nyborg – Lundeberg (10 sm)

Der wunderschöne Spätnachmittagstörn nach Lundeberg mit seiner tollen Abendstimmung kurz vor Sonnenuntergang ist leider viel zu kurz. Sehr schade!

9./10. Tag Lundeberg (Hafentag), Lundeberg – Marstal (24 sm)

Nach einem eher unfreiwilligen aber sehr entspannten Hafentag in dem absolut schönen und super ausgestatteten kleinen Hafen ist für den Folgetag in den frühen Morgenstunden 4 bis 5 aus West angesagt. Das führt zu einem sehr frühen und unglaublich stimmungsvollen Auslaufen und Segeln.





⚓ Um 6:00 Uhr klarmachen zum Auslaufen ...
neben dem noch moderaten Wind eine unglaublich schöne Stimmung



11. Tag Marstal - Kappeln (42 sm)

Die letzte Etappe aus der dänischen Südsee nach Kappeln bedeutet noch einmal 8 Stunden ununterbrochenes Kreuzen mit eigentlich herrlicher Windstärke von guten 5 Beaufort. Ärgerlich und anstrengend werden nur die immer wieder durchziehenden Schauerböen, die jedes Mal wieder Kämpfen mit guten 6 Windstärken und viel Regen bedeuten. In dieser Situation bewährt sich der auf beiden Sharks eingesetzte Plotter von Geonav sehr. Insbesondere ist es sehr lehrreich, die viele Zeit auf sehr langen Schlägen zum Ausprobieren verschiedener Abwetterungstechniken von Böen zu nutzen. Der Plotter mit seiner Fahrtrichtungsdarstellung der tatsächlichen Fahrt über Grund und die Logge mit der Fahrt durchs Wasser haben dabei umfassenden Aufschluss über die teilweise deutlichen Veränderungen von Höhe und Geschwindigkeit gegeben:

- ⚓ Überlufen führt zwar zu weniger Krängung und einem (trügerisch) guten Gefühl, viel Höhe zu laufen, der wegdrehende Richtungszeiger des Plotters zeigt aber die erheblich zunehmende Abdrift.
- ⚓ Die in einer Bö zunehmende Krängung resultiert auf der Logge im Fallen von etwa 5,7 bis 5,9 kn auf 5,1 bis 5,3 kn.
- ⚓ Das schnelle Fieren des Travellers oder der Großschot dagegen hält die Shark relativ flach und die Logge auf ihrem Ausschlag von deutlich über 5,5 kn.





⚓ Fahrtensegler 2014 Sebastian Schul
auf seiner Tuulikki im Heimathafen Wiesbaden-Schierstein





⚓ Plotter gut in Sichtweite, diebstahlsicher hinter dem Steckschott und dennoch keine Behinderung im Niedergang

12. Tag Kappeln (Kranen) – Hamburg

Hinter uns liegt ein Törn von 252 sm und jeder Menge Erfahrung bei nahezu durchgehend 5 bis 6 Windstärken und regelmäßigen Schauerböen von 6 bis 7 Windstärken und langem Gegenan-Segeln. Diese Erfahrungen haben viel Sicherheit mit der Shark gegeben und gezeigt, dass das Boot selbst noch nicht an seine Grenzen gekommen ist. Allerdings haben wir die Grenzen des Einhandsegelns auf der Shark durchaus greifbar nahe gespürt. Dabei war immer auch zu merken, dass ein wenig Landabdeckung und geschütztere Gewässer die Freude am Törn bei kräftigem Wind doch erheblich steigern können.

Kappeln und insbesondere Hennigsen&Steckmest haben uns als Ausgangspunkt des Törns rundum begeistert: beste Betreuung von der Ankunft bis zum Abfahren und das Gefühl, auch irgendwie hierher zu gehören machen die familienbetriebene Marina zum großartigen Ausgangspunkt für die klassische Route „Rund Fünen“ und das Bummeln in der Dänischen Südsee.

Einhandsegeln ist und bleibt eine großartige Erfahrung. Und es macht auch Lust auf Regattasegeln zu dritt (im Anschluss ging es mit dem Kaiser von China direkt zur EM an den Thuner See) und erst recht auf Familie und Gemeinsamkeit – an Bord und an Land.

Text und Fotos: Sebastian Schul

GER 1293 Tuulikki und Vorschoter auf GER 661 Kaiser von China





TORQUEEDO
STARNBERG.GERMANY

Der Travel 1003 –
so sauber, leicht
und leise kann ein
Außenborder sein.

3^{PS}
Äquivalent

Kraftvoller, effizienter, komfortabler: Der Travel 1003 entspricht einem 3 PS Außenborder und bringt es auf bis zu 5 kn. Integrierter Lithium- Akku mit USB Adapter, GPS im Bordcomputer, wasserdicht IP67. Der perfekte E-Außenborder für Dinghies, Klein- und Segelboote bis zu 1,5 t.

www.torqeedo.com

