

Kennt jemand Pippi Langstrumpf nicht? Jene Pippilotta, Viktoalia, Rolgardina Pfeffermünz, Ephraimstochter, Langstrumpf, nach der das ~~Frauen~~-Traditionsschiff benannt worden ist, auf dem wir für 3 Tage angeheuert hatten? - Dann muss er unbedingt das nächste Mal mitsegeln!

Technische Daten

Schiffstyp:	Hochseelogger
Takelung:	Dreimastgaffelschoner
Werft:	Elsfleth, Deutschland
Baujahr:	1933
Verdrängung:	360 t
Länge über Alles:	43,50 m
Breite:	7,10 m
Tiefgang:	3,00 m
Höhe Masten:	Schonermast: 24 m, Großmast: 25,5 m, Besanmast: 23 m
Segel:	Schonermast: 4 Vorsegel, Schonersegel, Schoner-Gaffeltoppsegel, Breitfock, Spitzer Großmast: Großsegel, Groß-Gaffeltoppsegel Besanmast: Besansegel, Besan-Gaffeltoppsegel
Segelfläche:	586 m ²
Geschwindigkeit unter Segeln:	max. 11 Knoten
Motor:	425 PS Cummins Diesel
Geschwindigkeit unter Motor:	max. 10 Knoten
Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Hamburg, Deutschland
Verwendung:	Traditionsschiff, Schulschiff für Sail Training, Ausbildungsschiff für ErzieherInnen u. Erlebnis-/SozialpädagogenInnen
Revier:	westliche und südliche Ostsee, sowie angrenzende Küstenmeere, mit Kappeln an der Schlei als Ausgangshafen
Besatzung:	bis zu 36 MitseglerInnen/Trainees, Skipper + min. drei Personen Stammcrew
Rufzeichen:	DPLK
Ausrüstung:	gemäß Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe



Soweit das Fachliche, damit keine dummen Fragen aufkommen!

Aber nu geht dat loos!

Donnerstag vor den Herbstferien wurde einfach ein Bisschen früher Büroschluss gemacht und schon saßen wir, mit Seesack, Schifferklavier und Seestiefeln gepackt im Auto Richtung Kappeln. Hier wartete die „Pippilotta“ für die nächsten 3 Tage auf ihre 34-Mann Crew aus dem SVST.

Nachdem der GPS vergeblich versucht hatte, uns in Olpenitz -wegen der gleichartigen Verkehrsanbindung an die Zivilisation auch Olposibirsk genannt- abzuladen, landeten wir am späten Abend schließlich nach 5 Stunden Fahrt doch in Kappeln an der Schlei und machten mit unserem Auto



direkt vor dem „Pierspeicher“ fest. Hier hatte ein kleiner Kreis der SVST-Crew bereits frühzeitig versucht, die Fischvorräte der hervorragenden Küche leer zu essen. Zum Glück für uns ohne Erfolg, sodass ein weiteres Dorschfilet und eine Scholle Finkenwerder Art genüsslich verspeist werden konnten.

Allmählich trudelte die gesamte Crew ein und tat es uns gleich. Nachdem wir die Tierchen gehörig in Bier, Weißwein oder Cola hatten schwimmen lassen, suchten wir unser Kreuzfahrtschiff auf. Die **Pippilotta** lag direkt hinter der Brücke auf der anderen Seite der Straße und war von Lorenz und Crew bereits bestens mit allem Notwendigen bestückt worden. Massen an Trink- und Essbarem waren eingelagert worden. Wir brauchten nach Einweisung in die Unterkunft nur noch unser Gepäck in unsere Kammer zu befördern und ließen den Abend mit einem letzten Glas gemütlich ausklingen. Die Doppelstock-Kojen waren erstaunlich bequem und wir ließen uns -von den Gitarrenklängen der Jugendcrew an Oberdeck begleitet- in den Schaf singen. - I am sailing.....!



Eine Freiwilligentruppe hatte sich noch am Abend verpflichtet, am nächsten Morgen das Frühstück vorzubereiten, und so kamen nach dem Duschen bereits die Brötchen frisch aufgebackenen aus dem Ofen auf die Back (so heißt an Bord der Tisch).

Fast unbemerkt gesellte sich Captain Hartwig zum Frühstück dazu. Der alte Wikinger begrüßte seine neue Mannschaft und machte uns mit den Gebräuchen und Sicherheitsbestimmungen an Bord bekannt. Wir lernten, dass das Schiff bestens ausgerüstet und auf dem neuesten Stand der Sicherheit war, dass es Schwimmwesten gab, die englisch sprachen andere die deutsch redeten, und dass es doof wäre, so unter zu gehen wie die Titanic, daher würden wir lieber so untergehen wie Jack Sparrow im Fluch der Karibik - nämlich von der Mastspitze aus trockenen Fußes auf die Pier tretend. Die Ostsee sei gewissermaßen eine große Pfütze, aus der die Masten der Pippilotta immer noch herausgucken würden! Der erste Mast sei dabei für den Kapitän reserviert, der zweite für seine Stammbotsmännin Lena und den Besan könnten wir uns dann teilen.

So gewappnet stachen wir in See.

Lena schmiss den 425 PS Sechszylinder mit 19 Litern! Hubraum an und dampfte in die Spring, um Pippilotta mit der Nase Richtung Ostsee zu drehen und auf die Brückenöffnung zu warten. Klar wurden vorher ein paar Freiwillige bestimmt, die die „Bumsbeutel“ (Fender) an die richtige Stelle halten sollten. Bei wenig Wind und morgendlichem Dunst tuckerten wir kurz darauf aus der Schlei heraus, um an der Aussteuerungstonne die Segel zu setzen.



Mit 3 Mann am Fall und 3 Mann an der Piek wurde unter Aufsicht und Kommando von Lena zunächst das Schonersegel gesetzt. Es folgten mit ähnlicher Besetzung die Fock, Außen- Mittel- und Binnenklüver und das Großsegel. Pippi nahm Fahrt auf und die Sonne schob die Regenwolken ein wenig zur Seite, um unsere Fahrt kurz zu beäugen. Allerdings hat sie sich dabei nicht sehr angestrengt, sodass die an Oberdeck agierende Mannschaft aus dem Ölzeug nicht wirklich heraus kam.



Nun war Zeit für Groß und Klein, den dicken Kahn auf Kurs zu halten, zu navigieren, sich im Netz unter dem Klüverbaum herum zu trollen, aufzuentern in die Masten, das Messing zu putzen oder einfach nur die Seefahrt zu genießen.



Unten in der Kombüse war inzwischen die Küchenmannschaft dabei die warme Suppe für die Mittagspause vorzubereiten.

Wegen des angesagten SW-Windes wurde für heute Marstal auf der süddänischen Insel Aerö als Ziel auserkoren. Genaues Einlaufen in den Prickenweg war hierfür notwendig. Mit einer 10 m-Yacht geht das ja alles wie auf einer Autobahn, mit dem dicken Pott erforderte es schon mächtig Konzentration und Geschick, kurz vor dem Hafen die enge Biege hinter der Mole zu bewältigen. Lena erledigte das alles souverän und legte Pippilotta sauber an die Pier.

Der erste Seetag wurde gründlich mit diversen Anlege-Flens beendet, während unten im Bauch unserer „Lotta“ schon das Abendessen seine wohltuenden Gerüche auf die Brücke sandte.



Nach dem Abendessen machten die Einen noch einen Rundtörn durchs Städtchen während sich ein harter Kern um Axel's Ziehharmonika versammelte und fleißig Seemanns- und andere Lieder schmetterte. Nachdem sich so langsam die blaue Nacht am Hafen ausbreitete, die Jungen bald wieder kamen weil auf der Reeperbahn nachts um halb eins hier nichts mehr los war, meldeten sich die Alten klar bei Hängematte ab, während die Jugendcrew den Abend bis 5:00 Uhr(?) noch ein wenig ausklingen ließ.

Am nächsten Morgen hatten wir Zeit. Man hatte beschlossen, heute bis in die Nacht hinein zu fahren, um den Sonnenuntergang auf See zu erleben und die Einsteuerung nach Sonderborg mit blinkenden Fahrwassertonnen und Leuchttürmen kennen zu lernen. Bis zum geplanten Auslaufen war also genug Zeit, um auszuschlafen oder den Morgen zu nutzen, um mit unserem Captain eine Runde durchs Hafenviertel von Marstal zu drehen. Hartwig hatte sich bereit erklärt, uns ein wenig über unseren Hafen zu erzählen und uns das Hafengelände zu zeigen.



Eine sehr erlebnisreiche Runde führte uns vom Beginn Marstals mit Errichtung der langen Stein-Mole vorbei an der Bank der Honoratioren Richtung



Toldkammer. Weiter ging es vorbei am Schifffahrtsmuseum, für dessen Besichtigung man sich mindestens einen ganzen Tag nehmen sollte, und an der Schlüsselkneipe vorbei, deren Nutzer der Steuer ein Schnippchen schlugen, indem sie offiziell eine geschlossene Gesellschaft waren, bis hin zu einer historischen Werft. Hier wurden auf der Wiese nach historischem Vorbild die Spanten für den Nachbau eines

alten Schiffes zusammengesetzt. Weiter ging's übers Trockendock zur „Bonavista“, einem Wiederaufbau eines historischen Lastenseglers für das Dänische Nationalmuseum. Zu jedem Punkt erzählte uns Hartwig seine interessanten und amüsanten Geschichten, die einen herrlichen Einblick in das Leben und den oftmals wohl störrigen Charakter der hier lebenden Inselbewohn ergaben.



Mit etwas Verspätung legten wir ab und kringelten uns aus dem engen Gewässer wieder durch den Prickenweg heraus, um danach Kurs auf Sonderburg zu nehmen. Pippilotta ließ sich nun von jedem Crewmitglied einmal steuern und wir stellten fest, dass Kurshalten gar nicht so einfach ist. Mancher schrieb eher seinen Namen ins Wasser als gerade auf Kurs zu bleiben. Trotzdem näherten wir uns

unaufhaltsam unserem heutigen Ziel. Pippilotta fing es an Spaß zu machen, sie schaukelte so fröhlich über die Wellen, dass sich plötzlich bei manchen ein gewisses Unwohlsein gepaart mit Müdigkeit einstellte. Seekrank war aber selbstverständlich keiner!

Während in der Ferne bereits der Leuchtturm Kalkgrund auftauchte, tauchte im Westen die Sonne ins Meer ab, um dort ihr abendliches Bad zu nehmen. Die Blinktonne mit 9-mal Funkelfeuer wies uns den Weg Richtung Sonderburg und wurde westlich umrundet. Da das Segelbergen immer eine Weile in Anspruch nahm, haben wir dies Manöver sicherheitshalber hier auf freier Wildbahn durchgeführt, um danach im Stockdunkeln sicher nach Sonderburg unter Motor einlaufen zu können.

Diesmal war der Chef selbst am Ruder, fuhr drohend auf die geschlossene Klappbrücke zu, um kurz vor dem Crash Pippilotta auf der Vorhand rechtsrum kehrt zu wenden und mit Backbord Richtung Pier zu steuern. Inzwischen war das Anlege-Team schon eingespielt und wir lagen wenig später sicher im Hafen fest, fertig zum Bierempfang. Zunächst wurde das Hafengeld bezahlt, dann die suboptimalen Toiletten erkundet.

Gerald, unser Smutje, gab sein Bestes und das mindestens 3-gängige Menu aus Vor-Suppe, Salat, Risotto mit Hühnchenbrust und nachfolgendem Apfel und Kaffee oder Tee konnte beginnen. Köstlich!! Die Abwaschcrew stöhnte allerdings ein wenig, da fast das gesamte vorhandene Geschirr zum Einsatz kam. Wegen der harten seemännischen Arbeit an und unter Deck und dem späten Einlaufen an diesem Tag war bald nach dem letzten Verdauungsdrink die halbe Besatzung in den Kojen verschwunden. Nur die Hartgesottene versuchten, die Augen offen zu halten und an Oberdeck noch ein wenig frische Luft durch die Zigarette zu ziehen.



Am nächsten Morgen war ein Frühstart angesagt. Der Captain wollte unbedingt pünktlich am Bahnhof sein. Also sollte um 7:30 Uhr, eine Zeit die durch meine Klüsen noch gar nicht auf einer Uhr ablesbar war, ausgelaufen werden. Für Frühaufsteher und Duschwütige war die Nacht noch früher vorbei. Ein kleiner Haufen von 4-5 Leuten schubsten Pippilotta weg von der Pier

und wir nahmen wieder Kurs aufs offene Meer. Nicht nur unter uns war nur noch Wasser, auch über uns! Es regnete so doll, dass der Steuermann einen extra starken und heißen Kaffee bekam, weil der auf seinem Weg von der

Kombüse bis zum Steuerstand am Heck erstmal mächtig von oben mit kühlem Wasser verdünnt wurde.

Der südliche Wind machte es nicht einfach, Richtung Kappeln zu segeln. Unser Chief entschied daher, zunächst unter Motor ein Stück gegen den Wind gut zu machen, um danach die Segel zu setzen und so gut es ging gen Südosten zu schippern. Dass es dabei beständig nieselte, machte der Proficrew nichts aus. - „We´r sailing in the rain... What a glorious feeling...!“

Erst als wir die Einsteuerung in Schleimünde erreichten legte der Regen zu, um dann beim Einlaufen und Festmachen noch mal alles aus sich raus zu holen. So´n Shietwetter!!! ...hörte man selbst Lena sagen, die dabei aber immer noch den ganzen Tag barfuß übers Deck tanzte. - Merke: richtig tiefer Winter ist, wenn Lena Sandalen anzieht!



Wir machten uns inzwischen landfein, püngelten alle Klamotten wieder in die bereit stehenden Autos und es hieß Abschied nehmen. Ein -bis aufs Wetterwunderschönes verlängertes Wochenende war so schnell vorbei gegangen, dass wir alle beschlossen, uns im nächsten Jahr an gleicher Stelle wieder zu treffen. Die Mannschaft aus Groß und Klein, Jung und Alt, erfahrenen Seebären und Frischlingen hat sich in

den 3 Tagen bestens zusammengefunden. Es wurde viel gequatscht, gelacht und jeder packte mit an, sodass dieser Kurzurlaub zu einem herrlichen Erlebnis und einem vollen Erfolg wurde.

Nicht zuletzt lag dies aber auch an Lorenz, der die Reise hervorragend organisiert hat, und an unserer Stammcrew: an Lena, die immer ein freundliches Grinsen auf dem Gesicht bereitzwillig jedem die notwendigen Handgriffe für die nächsten Manöver erklärte, und Captain Hartwig, der uns alle Geheimnisse seines Schiffs zeigte und mit seiner besonnenen, ruhigen aber herrlich humorvollen Art einfach ein Garant für eine gute Stimmung war.

Dass das Sauwetter just 20 km hinter Kappeln schlagartig aufhörte, konnte an unserer guten Laune auch nichts mehr ändern - schließlich fährt es sich im trockenen auch einfach besser nach Hause!

Axel Honnel

