

"Rund Schweden"

17. Juni bis 19. August 15



Teil 5 Göteborg bis Heiligenhafen

Freitag, 07.08. Hafentag Göteborg

In diesem Jahr bleibt es bei einem Kurzaufenthalt in Göteborg. Wir sind nur einmal kurz in der Stadt. Wenn Du mehr über Göteborg erfahren willst, klick Dich in das Logbuch aus 2014 ein: <http://www.ralfuka.de/images/pics/downloads/14063.pdf>



Ein ausgesprochen netter Kontakt entwickelt sich in Göteborg zu Sönke Roever, der mit Family und "Hippopotamus" ebenfalls in Lilla Bommen liegt. Wir haben Sönke zum ersten Mal

bei einem Vortrag 2006 in Hannover erlebt und verfolgen seitdem seinen Kurs. Später haben wir mal Yacht und Crew auf Anholt gesehen, aber da willste doch nicht aufdringlich sein oder? Als Sönke jedoch unsere Vorleine annimmt kommt buchstäblich eine Verbindung zustande. Wer Sönke noch nicht kennt, dem empfehle ich seine Segelbücher (Klappentext):



Wenn nicht jetzt, wann dann? Sönke Roever und Helmut Adwiraah kennen sich seit der Schulzeit und segeln seitdem miteinander. Nach einigen Jahren Studienzzeit und Berufsarbeit beschließen sie, sich mit knapp 30 Jahren, bevor der wirkliche "Ernst des Lebens" beginnt, einen Traum zu erfüllen und einen ganzen Sommer lang die Ostsee zu umrunden. Ihr Törn beginnt in Hamburg, führt entlang der Ostseeküste über Rügen, Hiddensee und Bornholm nach Polen, wo sie am 1. Mai 2004 die Feierlichkeiten zum EU-Beitritt miterleben. Auch die baltischen Staaten, die sie dann besuchen, sind neue EU-Mitglieder unwiederbringliche Erfahrungen der jüngsten Geschichte.

<http://www.hippopotamus.de/Ostsee/index.htm>



Ursprünglich wollten Sönke und Judith Roever – er Segler seit Kindesbeinen, sie Segelneuling – auf ihrer Hochzeitsreise „nur“ nach Neuseeland. Ein Jahr Auszeit, ein Jahr Genuss. Am Ende wurden es gut drei Jahre und eine Weltumsegelung auf der klassischen Barfußroute. Während die Roevers Meile für Meile in das Langstreckensegeln hineinwuchsen, wurden Stürme abgeritten und Flauten gelebt, Freundschaften geschlossen und Abschiede wehmütig hingenommen, Vulkanausbrüche hautnah erlebt, wurde die Hippopotamus als Postschiff eingesetzt und das Meer in all seinen Facetten kennengelernt.

<http://www.hippopotamus.de/>

Ganz lange sind wir bei der Ostseerunde 2012 und auch jetzt bei "Schweden Rund" auf Sönkes Spur gesegelt, aber keine Sorge, die Weltumsegelung werden wir ganz bestimmt nicht machen. Immerhin segeln wir im kommenden Winter in der Karibik ein wenig auf seiner Route. Sönke wird den Film der Weltumsegelung "**1200 Tage Samstag**" in Hannover zeigen, dafür haben wir heute in Göteborg die Weichen gestellt. Termin voraussichtlich im November, aber das erfahrt ihr natürlich rechtzeitig.

Als wir das Seewetter für die nächsten Tage überblicken wird klar, wir müssen hier bald raus, damit wir ohne Zeitdruck nach Heiligenhafen kommen. Schnell verabreden wir uns noch mit den bereits "nach Dänemark abgeschriebenen" Eva-Maria und Jürgen (Foto unten), weil wir bereits morgen nach Læsø ablegen werden. Die beiden bleiben ja noch länger vor der Haustür von Göteborg.



Na und am ganz späten Abend gibt es bereits die zweite Runde Doppelkopf mit Dörte, Uli und Sabine, die mich gnädigerweise gewinnen lassen. Vielen Dank.

Vielen Dank auch an Gisela und Gerd, aus der schwedischen Wahlheimat Stegeborg. Die beiden haben offenbar viel Vergnügen an meinem Logbuch. Hier zwei Punkte aus den Mails:

Zu Lilla Edet: Dort war eine Papierfabrik die zum Ende der Fa. Knauf gehörte. Das Papier für die Rigipsplatten wurde dort hergestellt. Ich vermute, dass die Umweltauflagen wohl so streng wurden, dass die Produktion sich dort nicht mehr gelohnt hat.

In Kungälv habe ich im Hafen 2002 mit einer Crew von zwei kräftigen Matrosen schon Schwierigkeiten gehabt beim festmachen und ablegen. Respekt – wir haben 2013 an dem Steg vor der Brücke gelegen. Grüße aus Harlingen von Gisela und Gerd.

Sag mal Gerd, gibt es eine Chance, mit dem "User" des Forums, der das Foto der "Sirius" veröffentlicht hat auf schwedisch in Kontakt zu kommen? Ihm zumindest mitzuteilen, dass ich das Datum der Verschrottung weiß (1967, Tripolis/Lybia) und im Besitz der Schiffsglocke bin. Sicher kann der "User" englisch, dann könnte ich den zweiten Schritt allein gehen. Dazu hat Martin zwei Links gemailt:

"Das Bild habe ich über die schwedische (!) Google Bilder Suche gefunden. (google.se) In einem Forum

<http://www.landgangen.se/forum/index.php?topic=12277.945>

gibt es dazu folgenden Bildunterschrift: S/S SIRIUS. Byggd 1919 för J. Bergendorff, Karlstad. Till Ahlmark 1937. Såld till Libanon 1954. Därefter oklart, skrotad 1990?

Das Foto verlinkt von dem Forum aus auf eine Andere Seite:

<http://s859.photobucket.com/user/lars43/media/1900/Sirius.jpg.html?t=1324500204>

Dabei handelt es sich um eine Art Foto Sammel Seite. Das Foto wurde von dem User Lars Grundberg "lars43" hochgeladen. Eine Kontaktmöglichkeit über diese Fotoseite zu dem Lars Grundberg gibt es offenbar nicht..."

Wenn das klappen würde, das wäre natürlich schön. Wir sind noch in Göteborg und bevor der Wind ganz einschläft, bzw. völlig durchdreht legen wir mit Ziel Læsø ab. Wenn ihr zur Premiere nicht dabei sein könnt ist das natürlich sehr schade. Den Termin kann ich leider nicht ändern, weil wir danach vier Wochen in der Karibik segeln werden. Den Film bekommt ihr dann eben per Stick. Dann fehlt euch zwar das Premierenfeeling, aber eben nur das. Gute Reise, Fairwinds & Gruß

Ralf

Samstag, 08.08. Göteborg - (Østerby/Læsø) - Varberg

DWD-Seewetter Kattegat: Anfangs schwach umlaufend, sonst Nordwest bis West 4, Nordteil zunehmend 5, anfangs strichweise diesig, See 1 Meter.
--

Die Marina legt uns (aber auch allen anderen Seglern) zum Abschied frische Brötchen ins Cockpit. Das hatten wir auch noch nicht, aber mit dem Brötchengeld hätte man besser neue sanitäre Einrichtungen bauen sollen. So sind wir halt, maulende Rentner und nachdem nun wirklich alles klariert und die Fender wieder ihre Strümpfe angezogen haben, legen wir um 1220 ab. Nach dem diesigen Morgen strahlt wieder die Sonne und verspricht einen wunderbaren Segeltag. Der beginnt allerdings damit, dass wir mit der Kielbombe an der Muringleine einer Motorbratze hängen bleiben. Shit happens, doch nachdem der Skipper seine Muring gefiert hat, sind wir wieder frei und rutschen auf die Göta älv. Ein frischer Wind

weht uns auf dem Fluss entgegen, während wir uns von Stadt, Land, Fluss verabschieden, schließlich sind wir heute Abend in Dänemark.



Die ersten Meilen motoren wir und rutschen langsam rein in den Schärengürtel. Nachdem wir den direkten Kurs auf Læsø abgesetzt haben verlassen wir das Fahrwasser und setzen zunächst das Groß (zu 80%). Da wir die Marina in Østerby wohl nur hoch am Wind erreichen können rollen wir die Genua vollständig aus. Bei 4 - 5 Bft. (16 Knoten Wind) läuft die Yacht 6,5 Knoten durchs Wasser, feines Segeln, aber da ist Handarbeit am Ruder gefragt. Die Schärenwelt verabschiedet sich langsam, wir passieren gleich die Südtonne Gamla Gumman. Der Plotter gibt uns 3,5 Stunden bis Læsø als uns um 1443 ein wahnsinnig lauter Knall heftig erschreckt. Wir trauen unseren Augen nicht: Der Mast ist gebrochen und über die Backbordseite abgestürzt. Das ganze Rigg hängt senkrecht im Wasser.



Was ist das denn? Bei 4 - 5 Bft. kommt der Mast von oben? Während Sabine am ganzen Körper zittert, bleibe ich so ruhig, als wär' das nur ein schlechter Film. Das Wichtigste zuerst: Niemand ist verletzt, die Yacht schwimmt, wir sind nicht in Not, wir brauchen keine Hilfe. Wir notieren die Position (57°36'576"N, 011°38'622"E) filmen und fotografieren das Chaos an Deck. Aber warum sind Wanten und Stage intakt und der Mast auf einer Höhe von ca. 2,5 m vollständig durch (linkes Foto)?



Nach dem Knall ist es merkwürdig still. Die Yacht legt sich quer zum Wind und die ein Meter hohe Welle hält Schiff und Trümmer in Bewegung. Diese Kräfte und Gewichte können wir nicht kontrollieren, wir haben keine Chance aus diesem Chaos irgendwas zu bergen. Um uns nicht selbst in Gefahr zu bringen und um weitere Schäden zu vermeiden ist klar, wir müssen das Rigg kappen. Nun beginnt eine Knüppelarbeit mit Bolzenschneider, Marlspieker, Messer, sogar mit der Schere. An die Segel komme ich nicht ran, die stecken in ihrer Nut, Schoten und Fallen lassen sich nicht bewegen. Was noch an Deck liegt rutscht durch die Schaukelei unberechenbar hin und her und quetscht mir zwei Finger. Ich schreie richtig laut, weil das nicht ganz so lustig ist. Mach weiter! Wo ich rankomme, öffne ich Schäkel, ziehe Splinte und Bolzen. Systematisch kappe ich auf diese Weise alle Verbindungen, damit der Mast auf Tiefgang gehen kann. Als nach einer Stunde (real waren es 30 Minuten) alles klariert ist und nichts außer dem Rigg über Bord gehen wird, kappe ich mit dem Bolzenschneider auch die Steuerbordwanten, an denen die Trümmer bis zuletzt hängen. Mal unter uns, die Wanten lassen sich nicht so leicht wie beim Fahrrad klauen kappen, doch dann ist auch die letzte Want durch. Sofort setzt sich das Rigg in Bewegung, hakt noch kurz an der Reling und geht auf Tauchfahrt. Wir sind ein Motorboot.

33 m über unserem Rigg und auf exakt 57°36'427" N, 011°39'085" E sind wir traurig, fassungs- und orientierungslos, gleichzeitig aber auch heilfroh, dass wir das Rigg ohne weitere Schäden abschlagen konnten. Zurück nach Göteborg oder weiter nach Læsø? Haben wir noch Urlaub oder was ist das hier jetzt? Wir entscheiden uns für die Weiterfahrt nach Læsø. Die Maschine tritt ohne Probleme ihren Dienst an. Es wird eine unruhige, nasse Fahrt. Als Wind und Welle zunehmen ändern wir unseren Kurs nach Anholt. Weiterhin kommt Wasser über, das Gebolze ist kaum auszuhalten (sind wir "oben ohne" wirklich instabiler?). Nach einer Stunde geben wir auch diesen Kurs auf und gehen nach Varberg. Bis dahin sind es noch 27 Meilen, die See kommt beinahe von achtern, das läuft besser. So können wir überleben und es entwickelt sich sogar eine merkwürdige Art von Humor. Jawohl, ab sofort können wir ohne Mast legen nahezu alle Brücken passieren und weder Mast noch Segel schränkt die Sicht über das aufgeräumte Deck ein. Wir haben eine Seefunkstelle die (mangels Antenne) nicht mehr funkt und einen Windmesser mit leerem Display. Wenig später völlig andere, düstere Gedanken: Es hätte schlimmer kommen können. Bei Nacht z.B. oder bei Regen, noch schlimmer bei Sturm oder wenn der Baum ins Cockpit gekracht wäre, auf jeden Fall schlimmer. Ich mag gar nicht so denken. Da kommt der Mast von oben, das ist doch schon schlimm genug.

Als wir wieder ein Netz haben, versuche ich die Versicherung zu informieren, aber die sind nach 1800 nicht mehr erreichbar. Ich setze eine Schadenmeldung per mail ab, versuche den Segelmacher in Heiligenhafen anzurufen - die haben natürlich auch längst Feierabend. Wenigstens Uli hört uns in Göteborg zu. Der Tag verabschiedet sich bei wolkenlosem Himmel mit einem herrlichen Sonnenuntergang. Es wird frischer, kühler, sogar kalt. Wir motoren ohne Dampferlicht durch die junge Nacht.

Varberg kennen wir, vertrautes Terrain. Bei Nacht sieht das schon anders aus, aber ich bin gern nachts unterwegs, da kann ich den Dampfer sicher bewegen. Ein paar kleine Schären huschen vorbei, in den Revierführern steht, nordwärts Varberg beginnt der Schären Garten. Sektorenfeuer, Untiefentonnen, das Fahrwasser, wir rutschen langsam rein. Ein Segler kommt uns ohne Beleuchtung als Geisterschiff entgegen und wundert sich bestimmt ebenso über unsere Beleuchtung als Segelfahrzeug. Wo ist eigentlich unsere Gastlandflagge? Untergegangen! Langsam rein in den Hafen, am besten auf unseren "alten" Platz - so wie in Göteborg. Keine Chance, der Hafen ist pickepackevoll Pickepackepäckchenlieger. Wir gehen weiter draußen an die Kaimauer, ein bisschen Welle gluckst unter das Achterschiff, schießegal, Hauptsache endlich fest. Um 2240 sind wir nach 60 Meilen (Gesamt 831) in Varberg. Der Automat knöpft uns 240 SEK (25,40 €) ab und wünscht Mast- und Schotbruch.

Sonntag, 09.08. Varberg - Anholt



Du wachst auf und denkst, war alles nur ein böser Traum. Du klappt das Skylight hoch und es klappt nicht mehr gegen den Mast, doch kein böser Traum! Die Bettwäsche über dem Baum lüften? Kein Baum mehr da. Sonnensegel? Wo befestigen? Immer wieder beschäftigt uns die Frage, wie konnte das passieren? Warum bei 16 und nicht bei 40 Knoten? Warum kann der Mast einfach so durchbrechen? Die "Verbindung" der beiden Mastteile, sieht aus wie eine Sollbruchstelle. Warum segelt Wilfried Erdmann bei den extremsten Bedingungen gegen den Wind um die Welt und kommt mit demselben Mast wieder? Immerhin können wir jetzt bei Regenwetter mit geschlossener Kuchenbude fahren, bei Regenwetter. Aber der Schwede hat Sommer - Gott sei Dank und wenig Wind. Gerade als wir ablegen wollen kommt eine "Nachbarin" und fragt, ob wir schon wüssten, wo wir reparieren lassen. Sie hätten gestern einfach so ihr Ruder verloren, einfach so...



DWD-Seewetter Kattegat: West 3 bis 4, süddrehend, See 0,5 Meter.

Um 1330 sind wir so weit, es geht nach Anholt. Zur Überfahrt muss man nicht erzählen, dass wir herrlichen Segelwind haben. 4 Bft., Amwindkurs, 0,5 m Welle, Maschinenfahrt! Irgendwann sichten wir drei Schweinswale in der Ferne, die sind also auch noch da. Ansonsten so viel Langeweile, dass sich gegen 1600 selbst der Wind gelangweilt zur Ruhe legt. Das gefällt der Mobofraktion. Bald queren wir den Tiefwasserweg, doch genau da wollen uns vier Dampfer regelrecht in die Zange nehmen. Erwischt uns der erste nicht, dann der zweite usw. Cool bleiben, denke ich, und so erwischen uns auch der dritte und vierte Dampfer nicht - sieht man mal von der Welle ab, die die nun mal machen. Angeber.



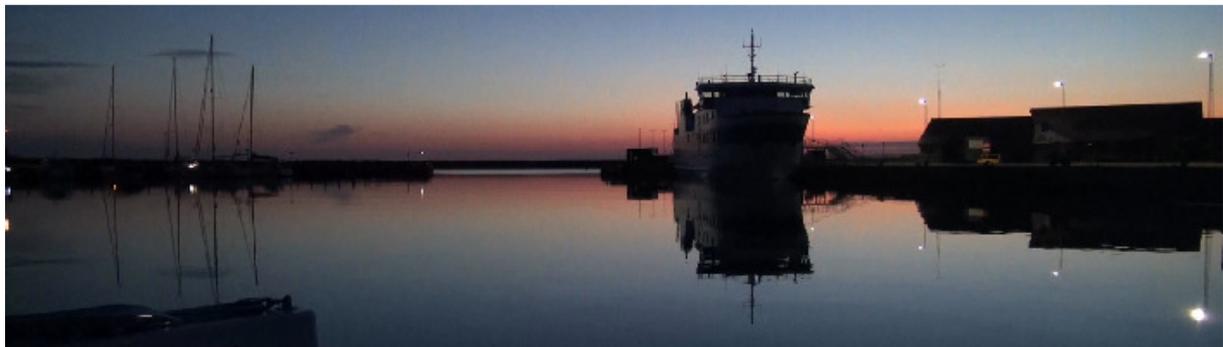
Der Großsegler oben hält sich vornehm zurück. Von den vier Masten könnte er uns doch einen abgeben oder? Noch einmal besuchen uns zwei Schweinswale und danach "winkt" beinahe ein Seehund rüber. Bei unserem letzten Anholtaufenthalt haben wir die geschützte Seehundbank am Leuchtturm besucht und konnten die "Bananenlieger" gut mit dem Fernglas beobachten. Die Insel ist natürlich längst in Sicht, aber südlich um Anholt rum brauchen



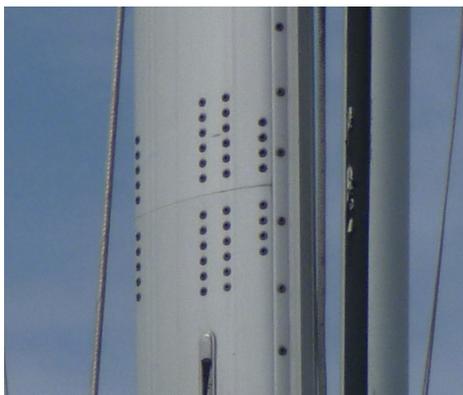
wir noch zwei Stunden. Es wird bald sehr flach, da hat es ein "richtiges" Motorboot leichter. So langsam rutschen wir ins Mobilfunknetz und da freuen wir uns sehr über die unterstützenden Mails von Peter, Michael, Uli, Ben, Kay, Anita & Bernd, Gisela & Gerd. Vielen Dank für Eure Hilfsangebote und ihr habt ja so Recht, das haben wir nicht verdient. Um 2000 sind wir dann endlich im Hafen von Anholt und haben 44 sm (Gesamt 875) auf der Uhr. Der Hafenmeister kassiert 200 DKK (26,80 €), Strom kostet genauso extra wie Duschen (Tallycard), Wasser gibt's am Steg, WLAN kostet sowieso extra.

Anholt ist immer wieder ein Erlebnis. Du machst fest und bist im Urlaub. Eine lockere, entspannte Stimmung empfängt uns. Schweden, Dänen, Norweger und Deutsche kommen wunderbar miteinander aus. Es wird gegrillt, am langen Strand nebenan gebadet (Wasser 17°). Die Kinder toben allein durch die Gegend und wir vergessen so langsam, dass wir mit dem Motorboot unterwegs sind. Natürlich werden wir von einigen Seglern auf die Havarie angesprochen und bekommen gute Wünsche mit auf den Weg.

Zum Sundowner spielt ein Segler einige sehr schöne Stücke auf dem Horn (nein, kein Nebelhorn). Für alle Nationen das Signal für das Einholen "des Adenauers". Großartige Stimmung und verdienterweise Applaus aus vielen Cockpits. Wir bummeln später noch ein wenig durch den Hafen und packen diese gute Stimmung in dieses Gute-Nacht-Foto.



Montag, 10.08. Anholt - Grenå



Die Ursachenforschung geht weiter. Von einem anderen Seldén-Rigg im Hafen ein Foto "unserer Bruchstelle" (links). Wie man sieht besteht der Mast aus zwei miteinander vernieteten Teilen. Ich lerne, das nennt man "geschäftet". Kann es sein, dass bei unserem Mast Ober- und Unterteil nicht oder nicht mehr miteinander verbunden waren? Aber warum? Das Innenrohr, das die Verbindung herstellen soll ist jedenfalls ebenso glatt durch. Leider kann ich das Foto auf der nächsten nicht vergrößern, aber bringt uns das weiter? Weißt du mehr darüber?



Weiter bringen uns die guten Nachrichten von der Schadenabwicklung. Unser Versicherer Pantänius akzeptiert wohl den Schaden und wird möglicherweise nicht einmal einen Gutachter zum Empfang schicken. Zwischen Segelmacher und Rigger Oleu in Heiligenhafen und der Firma Seldén werden bereits die Eckdaten für den Kostenvoranschlag abgestimmt, ob das neue Rigg allerdings bis Ende August bei uns an Deck stehen wird ist für alle eine sportliche Herausforderung. Seldén sitzt in Schweden, der neue Mast wird in Holland produziert und auch der Nirospezi in

Heiligenhafen ist mit im Spiel, um Bugkorb und Reling wieder herzurichten und/oder auszutauschen. Ein Bootsbauer wird das beschädigte Teakdeck sanieren, die Scheuerleiste und zwei Lüfterdeckel austauschen. In diesem Zusammenhang ein Dankeschön an Sönke Roever, der wieder drei Plätze weiter liegt und über sein Vitamin B versucht, den Vorgang zu beschleunigen. Ob's hilft? Eine spannende Baustelle also und verdammt wenig Zeit ...

Kattegat: Südost 3, zeitweise 4, später Schauerböen, See 0,5 Meter.

Wir geben uns alle Mühe, den Beteiligten möglichst viel Zeit zu verschaffen, indem wir so schnell wie möglich nach Heiligenhafen kommen. Um 1305 legen wir mit Kurs auf Grenå ab. Die Sonne schaut ab und an nach uns, mag aber wohl keine Montage. Der Wind ist nahe Null. Segler ärgert das, wir freuen uns, nun ja. Ab 1500 dampfen wir durch den riesigen neuen Windpark zwischen Anholt und Dänemarks Djursland.



Genau heute vor einem Jahr sind wir während eines ganz schmalen Zeitfensters in der Nacht die Küste von Hals runter nach Grenå, bevor wir dort drei Tage bei 8 Bft. eingeweht sind. Die Prognosen für die nächsten Tage sind dagegen außerordentlich günstig, nur heute Abend soll es noch einmal regnen. Während so einer ruhigen Motorbootfahrt kannste viel machen. Sabine traut sich z.B. endlich, die Passage über den Mastbruch hier im Logbuch zu lesen - und findet sich darin gar nicht wieder. Also nimmt sie einige Veränderungen vor - wer's noch mal lesen mag, ab Seite 4.

Dann endlich Grenå, längst Heimatrevier. Die Stadt ist wunderschön aber bestimmt einen Kilometer vom Hafen entfernt. Auf halber Strecke eine kleine, feine Bäckerei mit leckerem Brot und Kuchen, doch gleich nebenan das Kattegatcenter <http://www.kattegatcentret.dk/de/> Wer sich hier etwas Zeit nimmt, der findet sogar meinen Mokkafisch wieder. Als wir in den Hafen rutschen erinnern wir uns an unsere beiden "Stammplätze". Der erste Platz steht leider auf rot, aber der zweite Logenplatz auf grün. Das klappt eigentlich jedes Jahr, hier traut sich selten jemand rein und so machen wir um 1800 nach 32 sm (Gesamt 907) fest. Wieso 32 Meilen, gekoppelt sind es 27? Fährt man ohne Rigg weiter oder was beeinflusst die Logge? Egal, die ersten Tropfen fallen bereits, doch wir sind mit der Kuchenbude einfach

schneller als der Regen. Beim Hafenmeister lassen wir, wie auf Anholt, 200 DKK (26,80 €), Duschen mit Tallycard, Strom und Wasser am Steg, kostenloses WLAN auch. Das ist für Dänemark okay, da gibt es nichts zu maulen.



Interessant an diesem Foto ist die neue Wasserlinie. Unser Dampfer kommt ohne das Rigggewicht vorn deutlich höher aus dem Wasser. Hat das Einfluss auf die Logge? Natürlich werden wir inzwischen von vielen Seglern angesprochen, doch manche "Kerle" leben offenbar noch im Zeitalter der Hexenverbrennungen und sind der Meinung, "... da sieht man mal, dass Frauen an Bord Unglück bringen". Solche Kommentare hört auch unser Kahn nicht gern. Die "Kalami Star" weiß inzwischen um ihr Alleinstellungsmerkmal und sucht in jedem Hafen nach Gleichgesinnten. Heute sind wir gemeinsam fündig geworden, kuckstu hier:



Dienstag, 11.08. Grenå - Ballen/Samsø

Vorneweg vielen Dank für die Grüße von Mareike & Martin, von Luise (gute Besserung) und Otto, Ernst und Siegfried.

Kattegat: Südost 3 bis 4, westdrehend, Schauer- und Gewitterböen, See 0,5 Meter. (Das DMI sagt, es gibt so gut wie keinen Wind)

Heute geht es zunächst an die Tanke und wer begegnet uns vor dem Zapfhahn? Sönke mit seiner "Hippopotamus" und Crew. Wo kommen die denn plötzlich her? Sönke will auf irgendeine Insel im "Süden". Wir tanken 81 Liter Diesel (Liter 11,06 DKK = 1,48 €), das wird bis Heiligenhafen reichen. Draußen "kassieren" wir Sönkes Flusspferd ziemlich schnell, die müssen gegen den Südost aufkreuzen, wir dampfen fast gegenan. Hoffentlich kommt der Winddreher auf West schon bald, dann kommen die wenigstens gut nach Sejerø (nach Tunø hätten sie den Wind am Ende wieder von vorn).

Die Logge scheint doch was abbekommen zu haben. Ist natürlich Quatsch, dennoch, die Uhr zeigt 7 Knoten durchs Wasser, der Plotter gibt uns 5,4 über Grund. Als wir 10 sm sorgfältig koppeln zeigt die Logge bereits 12,7. Wir haben die Distanz nach Ballen mit dem Zirkel exakt abgegriffen und kommen auf eine Distanz von 38 sm. Sind wir mal gespannt, was die Logge am Ende anzeigen wird. Achteraus ist Grenå längst verschwunden, nur die Windräder Richtung Anholt sieht man noch soeben über der Kimm. Dahinter verschwindet auch die

Internationalität. Schweden und Norweger sieht man in Grenå kaum noch. Dafür viele deutsche und natürlich dänische Yachten, die entweder von Anholt oder von Limfjord die Heimreise antreten - oder noch in der Gegenrichtung unterwegs sind. Von Uli weiß ich, dass er inzwischen in Østerby auf Læsø angekommen ist und sich die Læsøhummer schmecken lässt. Guten Appetit Uli, wir wären gern dabei.

An Steuerbord das Djursland. Um 1500 passieren wir Dråby. Hier hab' ich vor vielen Jahren von Peter surfen gelernt. Ich weiß noch heute wie sehr ich mich fürchtete, über dunkles Wasser, über bewachsenen Grund zu surfen und dass ich einmal große Mühe hatte, überhaupt zurück zu kommen. Was waren das damals für riesige Surfbretter. Der Ostermann Windglider maß stolze 3,90 m, so was fahren heute die Stand-up-Paddler. Backbord voraus schon die kleine Insel Hjelm, die noch bis in die 1960er Jahre bewohnt war. Danach lebte nur noch der Leuchtturmwärter auf der Insel. 2012 haben wir vor Hjelm geankert und die Insel für uns entdeckt. Es gibt noch drei Wohngebäude auf der Insel, darunter ein ehemaliger Bauernhof. Der Bauernhof war damals schon verfallen, nur das gut erhaltene große Gebäude unten am Strand wird von den Eigentümern als Feriendomizil genutzt.



Zwischen Hjelm (oben) und Samsø sind es nur 5 Meilen, doch da musst du gut aufpassen. Die Schnellfähren sind hier ständig mit 36 Knoten zwischen Århus, Dänemarks zweitgrößter Stadt, und Odde auf Sjælland unterwegs. Auch die baugleichen Fähren zwischen Ebeltoft und Odde passieren diesen Kursabschnitt. Können die überhaupt noch ausweichen? Können die! Die mit unglaublichen 43 Knoten noch schnelleren älteren Geschosse sind inzwischen verschrottet.



Ab Hjelm kann von Wind nicht mehr die Rede sein, da dreht auch nichts mehr auf West. Auf den wenigen Yachten die wir sehen werden die Segel gestrichen, das haben wir längst hinter uns. Wir freuen uns über die Windstille, für uns läuft alles nach Plan. Dann der Samsø-Archipel, ich nenn' das mal so, weil hier Inseln und Inselchen sowie das Besser Rev den wunderbaren Hafen von Langør beschützen. Früher war das hier mal Wikingerland. Die hatten einen Kanal an der schmalsten Stelle von Samsø gegraben, kuckstu hier <http://www.fortidsmindeguide.dk/Kanhave-Kanal.vt005.0.html> Erst vor ein paar Jahren hat man den Kanal bei Straßenbauarbeiten entdeckt. Fahr mal mit dem Bordrad hin - von Langør oder Ballen ist es nicht weit.

Bald liegt die schmale Passage zwischen den Inseln achteraus und wir können direkten Kurs auf Ballen absetzen, noch eine Stunde. Schon aus der Ferne ist auszumachen, dass der Hafen voll sein wird und so ist es auch, wir müssen ins Päckchen. Wir gehen längsseits der Bavaria "Bisskaja" (ich hab den Bootsnamen geändert), aber da scheint niemand an Bord. Also steigt Sabine über und legt die Vorleine über die Klampe. In dem Moment kommt der Skipper mit hochrotem Kopf aus dem "Keller", unfreundlich ohne Ende, mault irgendwas von schlechter Seemannschaft statt endlich mal die Achterleine anzunehmen. Ätzend dieser Stinkstiefel. So viel Gastfreundschaft können wir nicht aushalten und suchen lieber anderswo Asyl. Naja, vielleicht mag der keine Motorbratzen oder ist mit seinem Leben so was von unzufrieden, vermutlich beides. Schade, das Leben ist doch so schön. Eine junge Crew von der Elbe bietet uns Asyl, wir nehmen dankend an und gehen längsseits der "Esperanza".



Mit dem "emotionalen" Anleger, sind wir um 1945, nach 48 sm durchs Wasser (Gesamt 955), fest in Ballen auf Samsø. 48 Meilen? Wir hatten 38 sm gekoppelt! Natürlich hatten wir Strom von vorn Dirk, aber niemals zwei Knoten, da muss es veränderte Anströmung der Logge geben. Der Automat knöpft uns wieder 200 DKK (26,80 €) ab (Strom und Wasser kost' nix, WLAN auch nicht, (Duschen über Tallycard) und dann wird endlich gegessen.

Mittwoch, 12.08. Ballen - Spodsbjerg/Langeland

Du glaubst gar nicht, wie viele Masten "verloren gehen". Wir werden natürlich "bevorzugt" von Seglern angesprochen, die ein ähnliches Schicksal mit uns teilen und das immer noch loswerden müssen. Der eine driftet mit seinem Mast gegen eine Brücke und ist stolz darauf, dass der Mast erst bricht, als das Cockpit beinahe voll Wasser gelaufen ist (die Yacht wurde mit der Strömung gegen eine Brücke geschoben und sackte weg). Der nächste rumpelt gegen einen langen Ausleger an dessen Ende, wie auf der Göta älv, Seezeichen montiert sind und der dritte fährt einen Kavenzmann von Tonne über'n Haufen, danach kommt die "Palme". "Die Tonne war nicht auf der Karte", erklärt der Einhandsegler beim Ablegen, und rumpelt, bereits frei in der Boxengasse unterwegs, beim Leinen aufschließen gegen eine neue Hanse. Upps, shit happens. Die Geschichte des vierten habe ich vergessen, der wusste aber genau, wie stark eine Segelyacht ohne Mast schaukelt. Die tiefe Kielbombe pendelt ohne Ende und genau deshalb hatten wir eine unruhige Nacht. Ein Eignerpaar aus Cuxhaven, das mich aus dem Mai in der City Marina in Cux offenbar in guter Erinnerung hat, und wünscht "Mast- und Schotbruch". Nichts wie weg!



Doch zunächst die Show eines Kormorans, der versucht eine Scholle herunter zu würgen. Meine Mutter hat früher oft zu mir gesagt, "Mein lieber Scholli, deine Augen sind größer als dein Mund". Daran muss ich passenderweise in dieser Situation denken. Zum Glück kann ich die Kormoranshow mit der Kamera einfangen. Ich werde sie meiner Mutter vorspielen, die in ein paar Tagen gesund und munter ihren 97. Geburtstag feiern wird.

Belte und Sund: Nordwest 3, See 0,5 Meter.

Um 1050 sind wir draußen. Wir haben tatsächlich Nordwind und die Segler auf unserem Kurs kämpfen mit ihren einfallenden Vorsegeln. Heute ist Leichtwindsegeln angesagt, Blisterwetter, "... da könnten wir Gas geben", höre ich den Blister aus Backskiste. Machen wir auch.



Schnell liegt Samsø achteraus. Hier oben der neue Fährhafen samt neuer Fähre. Vor einem Jahr wurde hier noch gebaut. Weiß jemand, ob Kolby Kås noch angelaufen wird oder ist der Hafen jetzt dicht? Nach Süden zu ist es noch diesig, doch die Pylone der Storebæltbroen sind bereits auszumachen. Der Autopilot übernimmt seinen job und gibt uns Zeit und Muße zum Lesen. Als Vorbereitung auf Heiligenhafen tauche ich in alte Zeiten. Theodor Storms Novelle "Hans und Heinz Kirch" erzählt die Geschichte des Schiffers Brand - nach einer wahren Begebenheit. Theodor Storm lernte die Geschichte im Herbst 1881 bei einem Besuch seiner Tochter Lisbeth in Heiligenhafen kennen und schrieb sie hier auf. Wir haben das Büchlein beim Besuch des Heiligenhafener Heimatmuseums für 1,30 € erstanden, absolut empfehlenswerte, spannende 60 Seiten.

Theodor Storm, **Hans und Heinz Kirch**, Hamburger Lesehefte Verlag, 98. Heft, ISBN 978-3-87291-097-4

Um 1300 haben wir Korshavn, den wunderbaren Naturhafen an Fyns Nordspitze, querab und dampfen Hindsholms Küste südwärts. Wir haben viel Verkehr, es sind viele "Lystbåte", wie die Dänen sagen, unterwegs. Dann die kleine Insel Romsø und um 1400 Kerteminde an Steuerbord. Fyn hat uns wieder. Wie oft sind wir schon rum? Ich habe es nicht gezählt. Wir setzen Kurs auf Langelands Nordspitze. Dazwischen liegt allerdings die Storebæltbroen. In diesem Jahr werden wir die nicht unter der riesigen Tragseilbrücke passieren (Durchfahrtshöhe 65 m), sondern auf der westlichen, ziemlich schmucklosen fynschen Seite. Das Segment ist uns egal, wir passen überall durch, auch unter 3,50 m!



Als wir durch sind hält von Backbord eine Segelyacht auf uns zu, sodass sich unsere Kurse bald kreuzen werden. Das ist doch unser "Lieblingsskipper" aus Ballen mit seiner "Bisskaja"? Genau der isses. Wir sind auf Kollisionskurs. Wir als Maschinenfahrzeug mit 6 Knoten, die "Bisskaja", bei einem lauen Lüftchen, nur unter Großsegel ebenso schnell. Alter Schwede, wie geht das denn? Klar, die laufen ebenfalls unter Maschine (zu erkennen am Kühlwasser-

austritt) und erzwingen, weil ohne Motorkegel unterwegs, ihr Wegerecht (Vorfahrt) als Segelfahrzeug. Das ist ganz mieses Kino. Der Skipper lässt es tatsächlich drauf ankommen und bleibt auf Kollisionskurs. Vielleicht noch 50 m und kein Manöver des letzten Augenblicks - merkt der nichts? Als es ganz eng wird legen wir den Hebel auf den Tisch und die "Bisskaja" rutscht gerade noch achtern durch. Natürlich wusste der Stinkstiefel wer da von Steuerbord kommt. Eine zweite Segelyacht ohne Mast wird hier nicht unterwegs sein. Entweder wollte er uns in Grund und Boden rammen oder er kennt die KVR Regel 15 nicht. Die sei ihm hiermit ins schlechte Gewissen geschrieben: *Kreuzen sich zwei Maschinenfahrzeuge so, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss dasjenige ausweichen, das das andere an seiner Stb-Seite hat. Es muss möglichst vermeiden, den Bug des anderen Fahrzeugs zu kreuzen.*

Diese Situation beschäftigt mich mehr als mir lieb ist. Kein Motorkegel und dem anderen als Segler in die Seite rauschen ... ich suche die "Bisskaja" mit Heimathafen Warns im Netz und werde sofort fündig. Jeder kann die Yacht im Ijsselmeer chartern, andere Crews anmaulen, ihnen mangelnde Seemannschaft vorwerfen und die Spielregeln nahe der Storebæltbroen versenken. Und das alles nur für 1.295 € die Woche + 80 € Endreinigung. Schluss damit.

Um 1730 haben wir Langeland an Steuerbord, an Backbord den Tiefwasserweg mit der "Color Fantasy" auf dem Weg nach Oslo, dahinter die wunderbaren Inseln Agersø und Omø. Wir haben einen herrlichen Sommertag erwischt, es läuft super. Was wir sehr vermissen sind Marsvine (Schweinswale). Vor allen Dingen um Romsø und Kerteminde muss man Schweinswale sichten, aber auch im Großen Belt. Das liegt auch nicht an der Motorfahrt, die kennen mich ja. Da muss ich doch mal bei Anne in Stralsund fragen, wo die heute hin sind.



Um 2020 ist es dann endlich so weit, wir sind nach 66 sm (Gesamt 1021) fest in Spodsbjerg. Seit Wochen sind wir ohne Heckpfähle ausgekommen, damit ist jetzt Schluss. Beim Hafenermeister die "vertraute" Frage: "Wo hast du dein Rigg?" "Oh, wir gehen ins Winterlager, das habe ich schon eingelagert", antworte ich prompt. Der kommt gut, trotzdem knöpfter mir 140 DKK + 15 für Strom ab (21 €). Wasser und freies WLAN ist mit drin, duschen kostet 5 DKK extra. Dirk hat mir dazu geschrieben, dass man fast überall umsonst *kalt* duschen kann. Stimmt Dirk, hier in Spodsbjerg geht das, in den meisten Häfen leider nicht mehr. Spodsbjerg mag ich als Hafen wirklich gern. Hier ist es nie voll, sieht man mal von den Petrijüngern ab. Die sanitären Einrichtungen sind sauber und gut, es gibt eine Kneipe und einen Dagli Brugsen. Ein wirklich traumhafter Hafen ist Spodsbjerg nicht, aber eine vorzügliche Durchgangsstation

Donnerstag, 13.08. Spodsbjerg - Heiligenhafen

Von Spodsbjerg bis Heiligenhafen sind es 35 sm, doch daran denke ich nicht, als ich das Radio anschalte und mich wundere, warum da nichts kommt? Klar, keine Antenne! In immer neuen Situationen erfährst du, was nicht geht. Nach dem Mast verabschiedet sich die Gasflasche. Die ist immer leer, wenn man es nicht gebrauchen kann. Immerhin hat uns die 3 kg

Flasche, die komplette Reise versorgt. Ersatzflasche dran und schon gibt's frischen Kaffee. Sind wir hier schon bei der Bilanz? Nein wir legen gerade in Spodsbjerg ab, es ist 1035.

Westliche Ostsee: Nordost 3 bis 4, ostdrehend, zunehmend 5, See zunehmend 1 Meter.
--

Die Sonne scheint aus allen Knopflöchern und um uns herum sind um die 10 Yachten auf Kurs Richtung Fehmarnsund. Als hätten wir schon die neuen Tücher drauf kassieren wir alle. Bei dem leichten Nordwind schafft keine Yacht 6 Knoten - auch die Spinnaker-, Gennaker- und Blisterfraktion vorneweg rutscht langsam achteraus. Wir sind heilfroh, dass wir gestern und heute keine nennenswerte Strömung im Großen Belt hatten, das kann auch mal ganz anders kommen. Das Wetterglück bleibt uns scheinbar treu, ab heute Abend gehen hier 22 Knoten durch, da hätten wir mit unserem Dampfer keine Chance und würden wohl kotzend über der Reling hängen.

Um 1230 haben wir den Lt. Keldsnor an Steuerbord. Langelands Südspitze ist, statistisch gesehen, Dänemarks windigste Ecke. Zur Zeit sind es maximal 3 Bft. und die wehen die Jahresbilanz in den Keller. Damit verlassen wir den Langelands Bælt und dampfen in die Westliche Ostsee. Fehmarn ist zwar noch nicht in Sicht, aber die ersten Windräder schauen bereits über den Horizont. Wir haben eine unverschämt gute Sicht, selbst der ausgemusterte Radarturm oberhalb von Heiligenhafen ist bereits mit dem Glas auszumachen. Der Autopilot hält drauf zu.

Zu Beginn der Reise hatte ich geschrieben, dass wir ganz gemütlich mit dem Motorboot quer durch Schweden tuckern wollen. Wir wollten Göta- und Trollhättekanal für uns entdecken, den Vätternsee, den Vänern und in Karlstad meiner "Jugendsünde" auf die Spur kommen. Die Reisebilanz wird zwar aktuell durch den Mastbruch überlagert, dennoch haben wir beinahe zu viel erlebt und gesehen. Schweden binnen ist schon eine Hausnummer. Nur, gemütlich kommt man zur Hauptsaison nicht durch Schweden, das hatten wir uns anders vorgestellt. Anita & Bernd waren zwei oder drei Wochen vor uns und fanden es großartig. Wir tuckerten auch nicht "gemütlich" den Götakanal. Ständig ist Handarbeit gefragt und oft bekommst du alles andere um dich herum gar nicht mit, weil du zu sehr auf die Vorbereitung und Arbeit in den Schleusen fokussiert bist. Für die langen Wartezeiten und Störungen sind wir wohl auch nicht gemacht, aber wir haben gelernt, der Schwede an sich liebt die Warteschlange.

Wir haben in den Schleusen manche Chaotenskipper und -crew erlebt. Statt mit Fendern Abstand zu anderen Boote zu halten wird an der Nachbarreling gedrückt und gezogen als gäb's kein Morgen. Wer seine Yacht auf engem Raum nicht sicher beherrscht, wird besonders bei Seitenwind in den Schleusen seine Probleme bekommen. Für Einsteiger ist der Götakanal m.E. nichts. Das sieht auf der Göta älv und dem Trollhättekanal anders aus. Wer sich von Göteborg aus ein traumhaftes Segelrevier erschließen will, segele auf den Vänern. Ein Riesenrevier und ich wiederhole es noch einmal, 11 x so groß wieder Bodensee. Gemessen an Schwedens teurer Westküste sind die Liegegebühren hier unter deutschem Niveau. Die Schären sind auf dem Vänern nicht anders als an Schwedens West- oder Ostküste. Am Vänern gibt es wunderbare Städte, Häfen, Naturhäfen und - du bist auf Trinkwasser unterwegs. Besondere Ausrüstung ist nicht erforderlich - vom Heckanker mal abgesehen. Das Schlauchboot haben wir nur einmal gebraucht - der Außenborder liegt ohnehin zuhause im Keller.

Noch was Grundsätzliches zu den Kosten: In Nordeuropa gibt es eine simple Preishierarchie. Die Norweger fahren nach Schweden, weil es für sie billiger ist. Die Schweden kaufen in Dänemark, die Dänen in Deutschland und die Deutschen in Polen. Aus diesem Grund habe ich immer Hinweise zu Liegegebühren und Nebenkosten gegeben. Die beziehen sich auf

unsere 37 FüÙe oder 11,50 m Länge. Auch Diesel ist z.B. in Schweden teurer als in Dänemark.

Doch noch ist dieser Törn nicht zu Ende. Die Dampferfahrt kann ich gut für das Logbuch nutzen, doch jetzt wird es langsam ungemütlich. Gerade haben wir den Kiel - Ostseeweg passiert, da dreht der Wind wie angekündigt auf Ost und frischt langsam auf. Fünf Bft. sind es zwar noch nicht, doch die Welle reicht schon um die Kielbombe zu "schärfen". Immer wieder schlägt das "Pendel" aus, kommt Spritzwasser über, schaukelt sich der Kahn auf. Nach einer Viertelstunde ist der Spuk vorbei, in der Ferne schiebt sich Fehmarn immer mehr schützend vor Wind und Welle. Geht das bis Heiligenhafen gut?



Um 1600 haben wir FlüÙge querab -oben. Der Sund steckt voller Yachten. Sind es 50? Die lassen sich gar nicht zählen - Hochsommer eben. Die "Kalami Star" zieht schnurgerade ihren Kurs auf Heiligenhafen-Ost zu, verliert dabei die Abdeckung wieder und schaukelt sich rüber



zum Graswarder. Dann endlich rein in den Hafen. Wolfgang gönnt uns 48 Liter Diesel und um 1719 sind wir nach 43 sm (Gesamt 1.064) am "Werftsteg" vor Oleu. Unser Sommertörn endet damit genau so vorzeitig wie dieses Logbuch. Zwei Stunden später frischt es kräftig auf, es hätte uns geschüttelt. Das Wetterfenster ist dicht, Glück gehabt? Nein, perfektes Timing!



Den Verlauf der Schadenregulierung werde ich nach dem Stand der Dinge auf die website stellen. Für uns und so viele andere, die einen vergleichbaren Mast von Seldén an Deck stehen haben, habe ich eine Stellungnahme beim Hersteller eingefordert. Wer mit so viel Selbstvertrauen behauptet,

"Seldén produziert die besten Riggsysteme der Welt. Bei unserem Streben nach Perfektion ist uns kein Detail zu klein, um es nicht noch zu verbessern. Jedes Einzelteil trägt zur

Gesamtleistung des Riggs bei. Egal welche Bootsgröße Sie haben, ob Sie höchste Leistung verlangen oder einfach nur das Fahrtensegeln genießen - wählen Sie Seldén",

wird mit demselben Selbstvertrauen erklären, warum am 08. August, um 1443, der Mast auf der "Kalami Star" gebrochen ist. Wir sind gespannt.

Vom 17. Juni bis heute, den 13. August waren wir beinahe acht Wochen gemeinsam unterwegs und haben insgesamt 1.064 sm (knapp 2.000 km) auf der Logge. Wir haben uns sehr über eure Mails gefreut. Besonders für die Recherche zur "Sirius", bei der mich einige so wunderbar unterstützt haben, möchte ich mich bedanken. Aktiv dabei waren:

Andrea & Rainer, Andreas, Anita & Bernd, Anne, Claus, Dirk, Ernst, Eva-Maria & Jürgen, Frauke, Gisela & Gerd, Hermann, Ingrid & Achim, Ingrid T., Ingrid W., Jörg, Julia, Kay, Luise & Otto, Manuela, Marion & Manfred, Manfred, Marten, Martin & Mareike, Michael, Peter R., Peter T., Saskia & Ben, Saskia H., Siegfried, Sönke, Uli P., Uli S., Verena & Crew, Volker, Viktor, Wolle.

Auch den unbekanntenen Sehleuten ein Fairwinds und wer noch nicht im newsletter Verteiler ist, sende mir eine kurze Mail.

Euch noch einen schönen Restsommer und wunderbare Törns.

Ralf



Zum guten Schluss: In meinen Logbüchern schreibe ich häufig auch über sehr persönliche Erlebnisse und Gedanken. "Der spinnt", vermuten sicher einige, andere vielleicht mitfühlend, "... warum tut er sich das an?"

Ich schreibe und reflektiere meine Segelpraxis weil ich immer noch dazu lerne. Dadurch sind mir noch immer fast alle Ereignisse und Häfen präsent. Wer schreibt ist also klar im Vorteil und wenn Du daran teilhaben kannst, warum nicht. Umgekehrt interessiert mich natürlich, wer in meinen Logbücher liest? Schreib' doch mal was Dir gefällt, was nicht? Was Du vermisst? Hast Du Fragen, Fehler entdeckt? Darüber würde ich mich freuen.

Alle anderen Logbücher dieser Reise findest Du hier

<http://www.beene.de/ralfuka/2010/index.php/logbuch/logbuch-2015/487-schweden-rund>

Übrigens, den Film zur Reise zeige ich erstmals am Sonntag, 31. Januar, 5 vor 12, in der "Zwischenzeit" in Hannover.