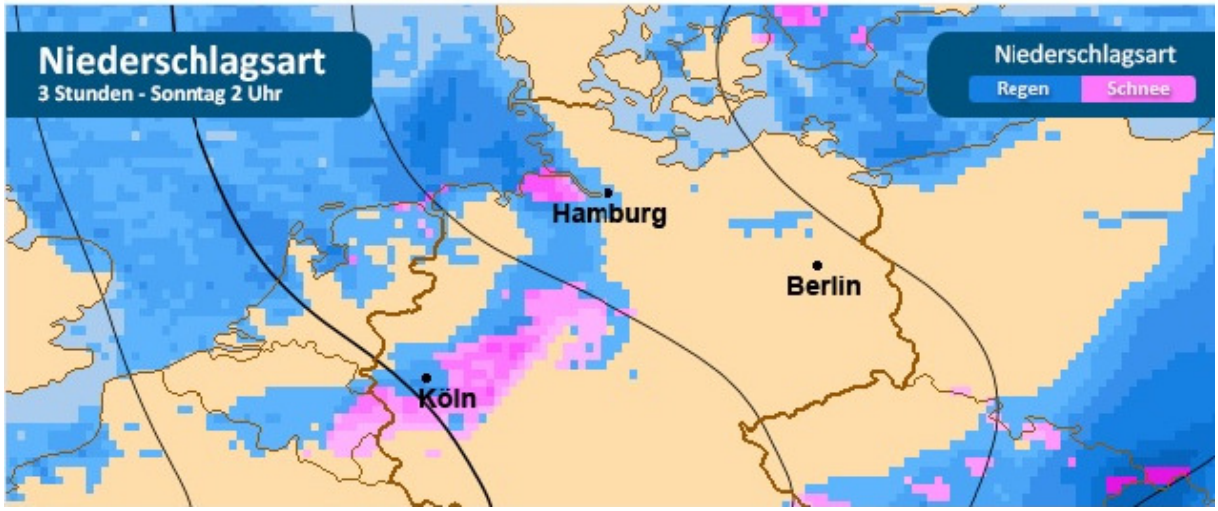
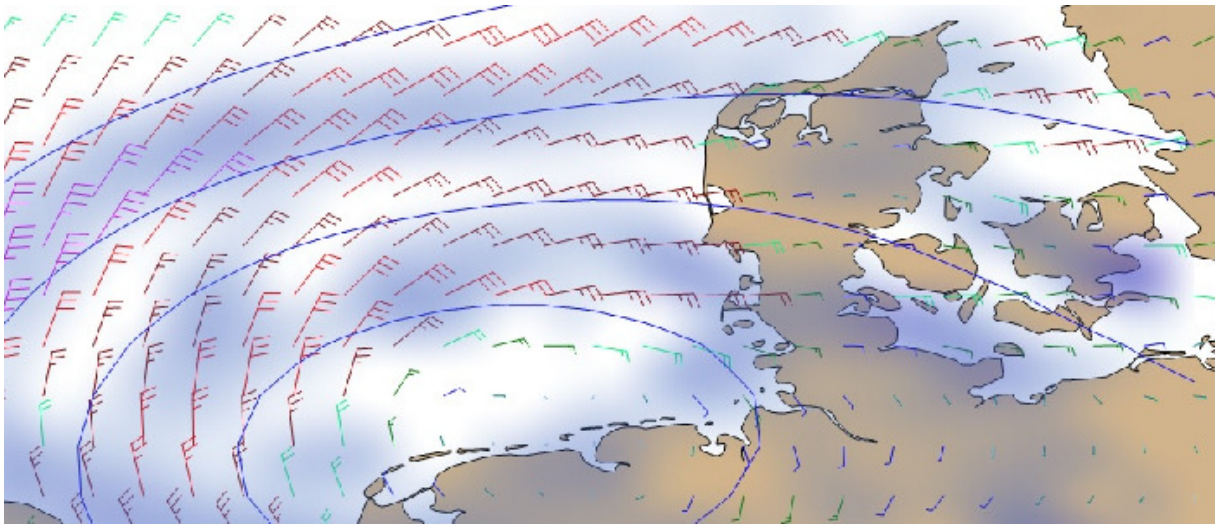
23. April bis 3. Mai 16

Skagen unRund ...

Hier schneit es am Wochenende



... oder wie sonst soll man Plan B nennen?



Wir wollen tatsächlich im April Skagen Rund, doch zwei aufeinander folgende Tiefdruckgebiete bestimmen in den nächsten Tagen das Wetter auf der Nordsee. Kälte hatten wir in den letzten Wochen auf der Elbe genug, doch jetzt geht das Thermometer noch tiefer in den Keller, sogar Schnee ist möglich (oben). Ähnliche Erfahrungen hatten wir in den letzten beiden Wochen mit dem Wind. Nächste Woche jedoch lösen sich gleich zwei Sturmtiefs (unten gribfiles für Dienstag, 26.4., 1800 auf der Nordsee ab. Und wir wollen Skagen Rund?

Nö, wollen wir lieber nicht mehr und so wird aus Skagen Rund zutreffend Skagen unRund oder auf neudeutsch: Plan B! Die Crew, Sebastian, Yvonne und Björn sind alte Freunde aus der Fußballfanszene. Von links nach rechts Union Berlin, HSV und Werder, der Skipper leidgeprüfter 96 Fan :-(

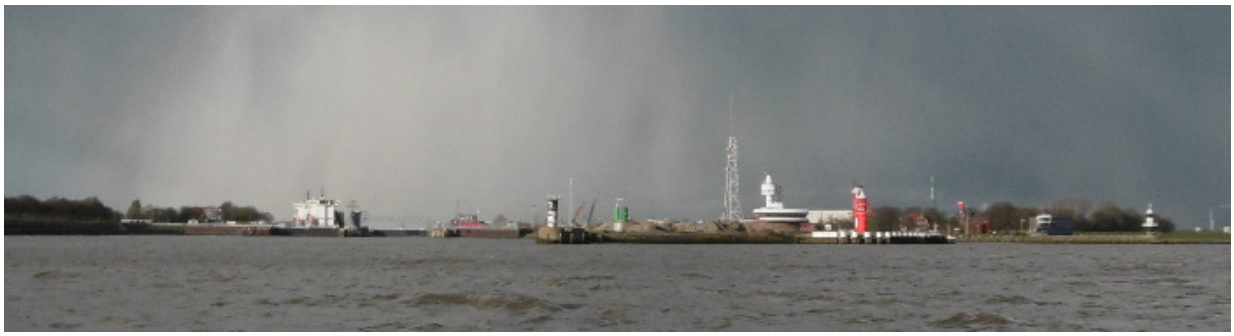
Samstag, 23. April

Als die Crew in Cuxhaven (oben) an Bord kommt ist der Einkauf schnell erledigt. Der Blick auf das zu erwartende Wetter erledigt die Frage Skagen Rund beinahe von selbst, obwohl bei uns allen ein kleiner Traum den Bach runter geht. Die Trotzreaktion: Dann segeln wir das im nächsten Jahr! Also, heute in die Gegenrichtung, ab zum NOK nach Brunsbüttel.

Elbe von Hamburg bis Cuxhaven: Nordwest bis Nord 3 bis 4, zeitweise zunehmend 5, Schauerböen, vereinzelt Gewitter.

Um 1600 passieren wir die Brücke an der Zollkaje und Yvonne bringt uns schnell raus auf die Elbe. Immer noch haben wir mitlaufenden Strom und raumen Wind, der uns nur mit gereffter Genua mit 6 Knoten stromaufwärts schiebt. 6, in Böen 7 Bft. regen noch einmal die Diskussion an, ob man das auf der Nordsee segeln kann. Ja, kann man, aber nicht gegenan und schon gar nicht Tag und Nacht.

Das Foto oben gibt einen Vorgeschmack auf das, was uns draußen erwartet hätte. Wir haben richtig Glück, dass wir heute nicht in ein solches Inferno geraten. Um 1910 erreichen wir die Kanalschleusen von Brunsbüttel. Wir haben uns wirklich warm angezogen!



Wir müssen lange auf der Elbe vor der Schleuse Brunsbüttel warten. Die kräftige Strömung erfordert Maschinenfahrt, damit wir vor der Schleuse "stehen bleiben". Zugegeben, wir haben nicht immer im Wartebereich für Sportboote "geparkt". Es gibt weder ein Fahrzeug, das rein- oder rausfahren will, mit einer Ausnahme, der Lotsenversetzer "Pilot Explorer", Heimathafen Lemwerder, Rufzeichen DGCJ2.

Als das Lotsenboot gegen 1930 von der Elbe Kurs auf die alte Schleuse nimmt hält es voll auf uns zu, voll! Der "Kampfsport" heißt Sportboot erschrecken und der Steuermann hat offenbar richtig Spaß daran. Björn, ein studierter Fahrensmann am Ruder, legt den Hebel auf den Tisch, um uns aus der sich anbahnenden Kollision zu befreien. Der Schiffsführer des Lotsenbootes hält trotzdem weiter auf uns zu - an Bord der "Kalami Star" Angst Schrecken. Erst im letzten Moment dreht die "Pilot Explorer" mit großer Welle in Richtung Schleuse ab.

Ratlose Gesichter an Bord der "Kalami Star", was sollte das denn? Eine erzieherische Maßnahme? Wohl kaum. Wir können dem Schiffsführer der "Pilote Explorer" nur einen entspannten Feierabend wünschen. Zum ersten Mal bedauere ich, dass wir kein AIS an Bord haben, um den Blödmann zu überführen. Die Tracks der "Pilote Explorer" bei Marine Traffic helfen leider nicht weiter, weil unser Kurs nicht aufgezeichnet ist. Kannst Du uns vielleicht weiter helfen?

Ich würde zu dieser "Begegnung" gern einen Hinweis an die Chefetage des Schiffsführers schicken, vielleicht so: *An Bord der Segelyacht "Kalami Star" sind außer den beiden Seglern zwei gestandene Fahrensleute. Wir wissen, wie Berufsseeleute "ticken" und das Sportboote nicht gerade ziemlich beste Freunde sind. Das allerdings der Kollege am Steuer der "Pilote Explorer" Jagd auf ein Sportboot macht ist eine Unverschämtheit. Klar ist, wir haben weder die Einfahrt in die Schleuse blockiert, noch die "Pilot Explorer" in irgendeiner Weise behindert. Wir wissen sehr wohl, dass sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten hat, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird (KVR).* Mag sein, dass das für einige lächerlich klingt, an Bord jedoch sind wir uns einig, so was darf sich nicht wiederholen. Meine Frage an die Leser, kennt jemand die Reederei des Lotsenbootes? Weiß das wer?

Wenn Du lange vor den Schleusen wartest, kommen merkwürdige Fantasien hoch. Es ist schweinekalt, der Strom schiebt mit Macht und in der Schleuse ist seit einer Stunde keine Bewegung zu erkennen - nur die "Pilote Explorer" parkt vor der Schleuse. Warum müssen wir so lange warten? Nach 70 Minuten endlich das weiße Licht, wir dürfen rein. Inzwischen

ist es beinahe dunkel und die Schauer in der Ferne durch, als wir um 2030, nach 25 sm in Brunsbüttel festmachen. Schnell sind wir im Torhaus zum Essen. Später an Bord macht erstmals Glühwein die Runde. Es ist, als wäre morgen Weihnachtsmarkt in Brunsbüttel.

Sonntag, 24.4.: Brunsbüttel - Laboe

In der Nacht hörst du immer wieder das Sirren der Propeller, die 30 m weiter in die Schleuse fahren. Aus dem Physikunterricht erinnere ich, dass sich Schall im Wasser schneller als in der Luft ausbereitet ... und ein Rumpf wie ein Lautsprecher wirkt. Trotzdem haben alle wunderbar geschlafen und keinen Propeller gehört, vielleicht oder gerade weil uns gestern Abend der Glühwein in die Koje geliftet hat. Aprospos Glühwein, als ich das Schiebeluk öffne traue ich meinen Augen nicht, es schneit!

Seit 2008 sind wir mit der "Kalami Star" unterwegs. Wir hatten Hagel- und Graupelschauer, wir hatten Eis an Deck und waren bis Beaufort 10 unterwegs, aber Schnee? Müssen wir jetzt an unserem Liegeplatz den Schnee fegen oder gar Salz streuen?

Müssen wir wohl nicht, doch vor dem Ablegen läuft seit langer Zeit wieder mal die "Fernsteuerung" im Dialog mit Frank. Bereits gestern hat die Maschine mit einem Dauerpiepton signalisiert, da ist was nicht in Ordnung. Der Dauerpiepton wird begleitet vom Aufleuchten der Ladekontrolle und wenn jemand eine Lösung weiß, dann Frank. Er mailt:

```
Moin Ralf, Ideen habe ich immer – also: Warum gibt die Elektronik Alarm
1. Wenn die Lichtmaschine oder der Regler ausfällt.
    a. Die Spannung an der Batterie ist außerhalb von 12,5 bis 14,4 Volt
    b. Der Keilriemen ist gerissen (damit auch keine Kühlung!!)
2. Der Öldruck ist zu niedrig
    a. Zu wenig Öl in der Maschine
    b. Maschine verschlissen und daher keine Möglichkeit Druck auf zu bauen.
```

3. Kühlwasser zu heiß
   a. Impeller defekt
   b. Keilriemen gerissen und damit kein Antrieb für die Kühlwasserpumpe

Nachdem du gestern die Spannung bei stehender und laufender Maschine gemessen hast, ist 1 a und b nicht möglich.
2a und b kannst du zwar durch Kontrolle des Ölstandes und des Laufgeräusches der Maschine beurteilen, ist aber sehr unwahrscheinlich wenn kein Öl fehlt.
3 ist durch Überprüfung des Kühlwasser Auswurfs am Auspuff zu kontrollieren, vorhanden oder nicht, Dampf Bildung?

Fazit: Ich komme zu dem Schluss, dass wir ein Kondensationsproblem in der Steuersäule haben. Mein Vorschlag:
Öl und Kühlwasser prüfen, Batteriespannung gelegentlich prüfen (ein oder zwei Mal auf dem Weg durch den NOK) Soll zwischen ca. 13,8 und 14,4 Volt liegen. Ist das so ok, kannst du beruhigt fahren.

Wir bauen das Motorpanel aus und entdecken tatsächlich Kondensationsfeuchtigkeit auf der Innenseite. Mit dem Fön trocknen wir das Panel, aber das Piepen hört nicht auf. Wir gehen dem Problem durch Ausschließen weiter auf den Grund ... doch das alles aufzuschreiben ist meine Sache nicht. Als es nichts mehr auszuschließen gibt klemmen wir den Alarm ab, ansonsten droht der Crew ein 100 Kilometer langer NOK-out-Tinitus. In jedem Fall ein herzliches Dankeschön an Frank, meinem Fernsteurer.

Um 1115 verlassen wir Brunsbüttel. Winterliche Stimmung liegt über dem NOK. Während im Cockpit von den beiden "Kanalspatzen" (oben) Weihnachtslieder gesungen werden, wird im Salon für das weihnachtliche Krippenspiel geprobt. Maria & Josef freuen sich schon auf die Generalprobe. Skagen unRund kann so schön sein!

Stündlich wird am Ruder gewechselt und genau so stündlich wechselt das Wetter. Zwischen, Schnee, Regen und ein bisschen Sonne das volle Programm. Nur Wind haben wir nicht, auch das ist längst bekannt. Der Kanal überrascht immer wieder - auch mit seiner Statistik. 30.000 Schiffe passieren jährlich den NOK. 30.000 : 365 : 24 = 3,42 Schiffe in der Stunde. Lange hatte ich diese Rechnung angezweifelt, aber das passt. Unter diesen 30.000 sind aber auch ganz merkwürdige Dampfer.

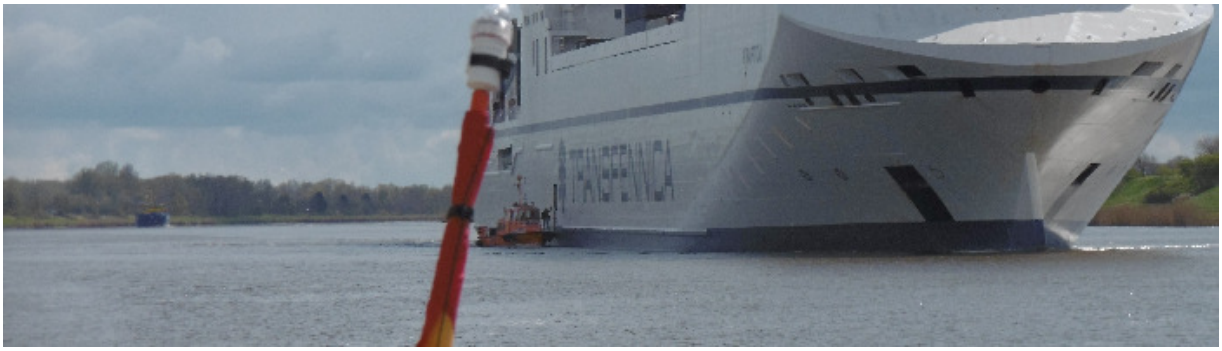
Hier oben kommt uns ein halbes Schiff entgegen. Wie wird das gezählt?

Björn meint, das hier oben ist ein halber "Krieger". Überhaupt bringt der Fahrensmann für mich jede Menge vertraute Begriffe in den Bordsnack ein. Von "aufbacken" ist plötzlich wieder die Rede und damit ist kein Brot gemeint, von Tänkern, Pönen, Kujambeln, Gramuseln, Kriegern, ach was weiß ich. Kurz vor 1500 der Abzweig in den Giselaukanal. Kein Schild weist auf die Sperrung der Schleuse hin. Es gibt nur den Hinweis, dass der Giselaukanal nicht mit zollpflichtigen Waren befahren werden darf - unten.

Also überprüfen wir das vor Ort selbst und motoren in die Giselau. Bis zur Schleuse sind es nicht mal 10 Minuten, dann stehen wir vor der Schleuse. Auch hier kein Schild und wir befürchten schon fast, dass die Brücke aufgeht und wir in die Schleuse gelotst werden. Nichts dergleichen passiert, schade eigentlich.

Der Giselaukanal ist ein wunderbarer Nordseezugang, doch der Kanal steht vor dem Aus!!! Der Bundesverkehrsminister hat die Schleusen der Bundeswasserstraße verrotten lassen und

will den maroden Kanal nicht mehr betreiben. Derzeit werden die maroden Schleusen untersucht, doch eigentlich steht längst fest, dass der Bund keine Finanzierung mehr übernehmen will. Damit stehen viele Hafen- und Winterlagerbetreiber hinter der Schleuse vor dem Aus. Die Weiße Flotte, die ab Rendsburg Giselau und Eider befährt, kommt mit Kanalfahrten sicher nicht mehr über die Runden, schade. Hätte der Bund seine Wasserstraße gepflegt und vielleicht dem Land ohne Sanierungsstau übergeben, würde ich hier nicht rummaulen. Dieser Kurs jedenfalls ist nicht akzeptabel. Es wäre schön, wenn ihr euch per online-Petition hier ebenfalls einmischen würdet: http://www.yacht.de/panorama/news/wird-die-eider-zur-sackgasse/a104127.html



Weiter geht die Fahrt und bald passieren wir Rüsterbergen. Dort werden die Lotsen gewechselt - oben. Kurz vor Rendsburg tauchen dann wieder dicke Wolken vor uns auf.

Wir haben wirklich alle Wetter. Nach Rüsterbergen rutschen wir an Rendsburg vorbei. Es ist noch gar nicht so lange hier, als ich hier mit Frank und Axel in der Gegenrichtung durch bin.

Wieder gilt der Blick der Schwebefähre, die leider immer noch nicht wieder schwebt. Ich weiß, wie sehr sich Frank darüber freuen würde, aber noch ist es nicht so weit. Doch von hier aus ganz liebe Grüße an Frank und außerdem sollst Du wissen, die Maschine lädt, die Spannung beträgt exakt 14 Volt.

Von Rendsburg bis zum Flemhuder See haben wir prächtiges Wetter. Wir nutzen die Chance, den Kahn per Durchzug von seiner Feuchtigkeit zu befreien und öffnen alle Fenster. Dann

der Flemhuder See und offenbar hat beim WSA jemand unser Logbuch von der Hinreise gelesen.

Das wirklich nur schwer zu deutende Schild, was uns noch vor ein paar Wochen in das Labyrinth gelockt hatte, wurde für ungültig erklärt (rechts). Was will uns das WSA damit sagen? Wir fahren jedenfalls weiter nach Kiel. Noch unterwegs köcheln die beiden Smuts Sebastian und Yvonne ein wunderbares Essen, was wir kurz vor Kiel draußen im Cockpit essen. Unglaublich, gefühlt wie Kartoffelpuffer auf dem Weihnachtsmarkt. Nur ein bisschen Tannengrün und Kerzenlicht vermissen wir, sonst passt einfach alles bei Skagen unRund.

Um 2010 erreichen wir nach 60 sm die Holtenauer Schleusen und über Funk erfahren wir, dass wir nicht lange warten müssen. Tatsächlich, 20 Minuten später bekommen wir das Signal für die Nordkammer - oben. Schnell sind wir drin. Auch diesmal kostenfrei, weil ein findiger Staatsdiener heraus gefunden hat, dass man uns die nun wirklich kurze Leiter nicht mehr zumuten mag (unten), kuckstu hier http://www.yacht.de/panorama/news/fuer-sportboote-vorerst-kostenlos/a105859.html

Danach motoren wir weiter bis Laboe. Hier sind wir um 2145 nach 68 sm (Gesamt 93) fest. Natürlich hat der Hafenmeister Feierabend und eine Chipkarte für den Zugang in WC und Dusche gibt es jetzt nicht mehr. Wir müssen draußen bleiben. Kein wirklich überzeugender Auftritt für eine 5-Sterne Marina, aber das ist uns, als der Glühwein auf der Back steht, völlig egal.

Montag, 24.4.: Laboe - Spodsbjerg

Wenn du morgens aufwachst, tropft dein Atem von der Decke, selbst die Fleecedecke, die mich zusätzlich wärmt, ist oben feucht wie ein beschlagenes Fenster. Bei diesen Außentem-

peraturen ist die ganze Yacht von innen beschlagen. Schön ist das nicht, aber wir lüften tagsüber wirklich intensiv. Vielleicht passt die Beschreibung "Winterlager" ganz gut auf unsere Situation.

Die Hafenmeisterei verlangt 23 €, Strom 2 €/Tag, Wasser umsonst, ebenso das Duschen. Kurtaxe weiß ich nicht mehr. Die Hafenmeisterei erklärt, bis 2200 bekommt man noch eine Karte für das Sanitärgebäude im Restaurant, danach ist man leider chancenlos. Wir waren gestern um 2145 da, aber von einem Restaurant und einem Hinweis auf die Karte nichts, nun ja. Trotzdem, eine schöne Marina und weil die Preise inclusive Nebenkosten sind, finde ich das durchaus angemessen.

Vom Hafenmeister gehe ich rüber in die Yachtwerft, aber einen Motorspezi können die auch nicht für sofort abstellen. Auch bei der nächsten Werft Kopfschütteln. Der Dritte sagt, fahrt doch nach Kiel, aber da alle Systeme laufen und wir gestern 100 km problemlos motort sind, hat Houston auch kein Problem, die Reise nach Dänemark fortzusetzen. Morgen in einer Woche sind wir zurück in Heiligenhafen und so viel wie auf dem NOK werden wir bis dahin sowieso nicht mehr motoren.

Für die Westliche Ostsee liegt eine Starkwind- und Sturmwarnung vor. Ansonsten: Südwest bis Süd um 4, südostdrehend, zunehmend 6, Schauerböen, strichweise Gewitter, See zunehmend 1,5 Meter.

Um 1145 legen wir ab. Für die 50 sm bis Spodsbjerg koppeln wir 8 Stunden. Vermutlich sind wir gegen 1900 da. Es ist winterlich grau in grau, zeitweise regnet es, aber da wir zunächst nur mit der Genua auf Raumwindkurs segeln ist es auch im Cockpit auszuhalten. Als wir um 1300 Kiel Leuchtturm querab haben, merken wir, wir haben in Laboe nicht ein Foto gemacht! Da müsst ihr jetzt leider mit leben. Und weil die Crew rumquengelt nehmen wir das Groß im 2. Reff dazu, die Genua reffen wir auf 70 %. Feines Raumwindsegeln bei Beaufort 6 und 1 m Welle.

Neue Steuerleute drängen ans Ruder. Natürlich haben alle von Cuxhaven bis Brunsbüttel und auf dem NOK gesteuert, aber der heutige Kurs ist für absolute beginners schon eine Herausforderung. Also gibt Sebastian den Patenonkel für Björn, Ralf steuert mit Yvonne. Nach ein paar Minuten sind die richtig gut drauf und halten sauber Kurs. So muss das. Langeland kommt langsam auf und wo bleibt die "Color Magic"? Die ist doch um 1430 in Kiel los und sollte uns bald überholen.

Sebastian steckt die Crew für ein "Experiment" an. Beidrehen und Beiliegen heißt die Show. Beim Beidrehen spüren wir, wie stark der Wind wirklich weht. Der Raumwindkurs gaukelt Windstärke vier vor (O-Ton Yvonne), real haben wir 6 Bft.! Später lässt der Wind etwas nach, doch die Welle legt trotzdem zu und geht bis auf 2 m. Entsprechend schwierig ist der Raumwindkurs zu steuern. Die Welle hebelt uns immer wieder mal aus. Keldsnor an der Südspitze von Langeland wird langsam größer und um 1600 haben wir Langelands tiefen Süden querab. Wie oft war ich schon hier? Bagenkop (seemännisch Bankog) ist sicher der Hafen, den ich am meisten angesteuert habe.

Wir lassen den Lt. Keldsnor (oben) an Backbord und sind im Großen Belt, die Dänen sagen Storebælt. Dem Wind folgend setzt uns 0,5 Knoten Strom nach Nord. Gut für uns, sind wir früher da.

Um 1715 hat uns die "Color Magic" endlich im Kielwasser. Die fahren in 20 Stunden von Kiel bis Oslo. Wir brauchen voraussichtlich 7 Stunden von Kiel bis Spodsbjerg. Weit ist es nicht mehr, immerhin sind wir früher am Ziel als die Color. Immer wieder ziehen dunkle Wolken durch. Schaurige Schauer verdichten sich achteraus und dann erwischt es uns doch noch.

Kurz vor Spodsbjerg holt uns eine schaurige Wolke ein und getreu dem Motto, "Einer für alle", sind drei Sehleute unter Deck, einer steht am Ruder ... und überlässt die Arbeit dem Autopiloten. Dann rutschen wir rein nach Spodsbjerg und machen um 1900 nach 50 sm (Gesamt 143) fest - Foto unten. Der Hafenmeister ist immer noch derselbe und auf die Frage nach Neuigkeiten erfahre ich, "... hier gibt's nichts Neues!" Auch die Preise (145 DKK/20 €) sind geblieben, ich meine sogar die Codenummern.

Ein paar Grüße muss ich endlich mal loswerden, aber vorneweg Glückwünsche an Klaus zum bestandenen SKS. Grüße an die "Beluga" mit Martina und Jürgen, an Manuela in Ahrensburg, an Dirk im fernen Indien, Michael in Malmö und Hans-Jürgen in Mönkeberg. Grüße auch an Martin in Hannover. Martin hat die weitere Reise des halben Schiffes vom NOK verfolgt, kuckstu hier http://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Die-halbe-Fregatte-ist-da,fregatte1278.html

Was uns noch fehlt ist ein Hinweis auf die Frage nach der Reederei oder dem Betreiber des Lotsenbootes vor Brunsbüttel. Für sachdienliche Hinweise wären wir sehr dankbar.

Als hätte Peter das gehört, erhalte ich postwendend den Hinweis auf den Betreiber der "Pilote Explorer". Der folgende Link liefert uns die Firmenadresse des Schiffsführers der "Pilote Explorer" http://www.elbe-pilot.de/cms/index.php/ueber-uns/unsere-flotte und schon geht die Post ab:

Sehr geehrter Herr Lodemann!
Sehr geehrter Herr Schmitz!
Sehr geehrter Herr Dalege!

Sportboote sind nicht unbedingt ziemlich beste Freunde der Berufsseeleute. Als ehemaliger Matrose ist mir das immer noch vertraut, aber noch ein zweiter, studierter Fahrensmann war an Bord meiner Segelyacht "Kalami Star", als sich am Samstagabend, 23. April, gegen 1930 folgende Begegnung abspielte:
Wir müssen lange vor der Schleuse Brunsbüttel auf der Elbe warten. Die kräftige Strömung erfordert Maschinenfahrt, damit wir vor der Schleuse "stehen bleiben". Zugegeben, wir haben nicht immer im Wartebereich für Sportboote "geparkt". Während wir im Wartestand sind, gibt es weder ein Fahrzeug, das rein oder rausfahren will, mit einer Ausnahme, das Lotsenboot "Pilot Explorer", Heimathafen Lemwerder, Rufzeichen DGCJ2. Als das Lotsenboot gegen 1930 von der Elbe Kurs auf die alte Schleuse nimmt hält es voll auf uns zu. Der "Kampfsport" heißt Sportboote erschrecken und der Steuermann hat offenbar richtig Spaß daran, Angst und Schrecken zu verbreiten. Björn, ein studierter Fahrensmann am Ruder, legt den Hebel auf den Tisch, um sich aus der provozierten Begegnung zu befreien. Der Steuermann des Lotsenbootes hält trotzdem weiter auf uns zu und ändert erst im letzten Moment seinen Kurs Richtung Schleuse.

Ratlose Gesichter an Bord der "Kalami Star", was sollte das denn? Eine erzieherische Maßnahme? Wohl kaum. Wir können dem Steuermann der "Pilote Explorer" nur einen entspannten Feierabend wünschen. Zum ersten Mal bedauere ich, dass wir kein AIS an Bord haben, um den Blödmann zu überführen. Die Tracks der "Pilote Explorer" bei Marine Traffic helfen leider nicht weiter, weil unser Kurs nicht aufgezeichnet ist. Klar ist, wir haben weder die Einfahrt in die Schleuse blockiert, noch die "Pilot Explorer" in irgendeiner Weise behindert. Wir wissen sehr wohl, dass sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten hat, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird (KVR).

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie Ihren Mitarbeiter über diesen "Vorfall" informieren und dafür sorgen, dass sich ein solcher Vorfall nicht wiederholt. Darüber hinaus erwarten wir von Ihnen als Betreiber eine Stellungnahme, da inzwischen viele Segler über mein online Logbuch über diesen Vorfall informiert sind.
http://www.ralfuka.de/images/pics/downloads/1645.pdf

Mit freundlichem Gruß

Ralf Uka & Crew, z.Zt. Spodsbjerg

Dienstag, 26.4.: Spodsbjerg - Vordingborg

Bereits vor dem Aufstehen eine Reaktion der Lotsenbrüderschaft:

Sehr geehrter Herr Uka,

Vielen Dank für Ihren Bericht, den ich nur zur Kenntnis nehmen kann. Wie Sie sehen ist diese Mail in Kopie an den LBV gerichtet. Der LBV (Lotsbetriebsverein) betreibt die Versetzboote und stellt die Fahrer derselben ein, somit ist er in diesem Fall Ihr richtiger Adressat. Seitens der Lotsen bitte ich Sie für den Vorfall, der nicht unserer gelebten Praxis entspricht, um Entschuldigung und werde - wie Sie - versuchen zu erfahren, wie dieser Vorfall aus Sicht des entsprechenden Schiffsführers auf dem "Explorer" zu bewerten ist.

Mit freundlichen Grüßen

Ben Lodemann
Lotsenbrüderschaft Elbe

Wir diskutieren lange, wohin die Reise gehen soll und wägen verschiedene Wetterberichte gegeneinander ab. Wir schauen in die Gribfiles, sind beim DWD und beim DMI (Danske Meteorologiske Institut) und lassen Plan B, Kopenhagen, sausen. Wir wollen die Heimreise nicht auf Biegen und Brechen segeln. Dann lieber Plan C, rauf nach Korsør und mit der S-Bahn nach København. Übermorgen sehen wir weiter, ob wir Fyn Rund gehen oder durch das Fynsche Inselmeer zurück.

Für Belte und Sund liegt eine Starkwind- und Sturmwarnung vor. Südost bis Ost um 5, zeitweise zunehmend bis 7, Schauerböen, strichweise Gewitter, See 2 Meter.

Um 1115 sind wir raus. Der Seewetterbericht klingt schauriger als es ist. Von 2 m See keine Rede, auch nicht von 5, schon gar nicht von 7 Bft., aber von 2 - 3 Knoten Nord setzenden Strom, Schiebestrom. Die Lufttemperatur liegt, ähnlich wie das Wasser, bei 6°. Dazu nasskaltes, unangenehmes Wetter, das sich nur mit der richtigen Kleidung ertragen lässt. Drei Lagen tragen wir alle und wie gut, dass ich neues Ölzeug habe. Und da niemand friert ist die Stimmung an Bord weiterhin ausgesprochen gut.

Wie bereits gestern segeln wir wieder auf Raumwindkurs und mit dem Strom schaffen wir 6 - 7 Knoten über Grund. Nach und nach schwächelt der Wind, was hat uns bloß der DWD versprochen? Ich schaue noch einmal auf das Wetter beim DMI, das genau diese Wettersituation prognostiziert hat. Die dänische Vorhersage passt uns so gut, dass wir um 1315 wir wieder Plan B auspacken - wir gehen doch nach København. Klar zur Wende? Is klar! Re, neues Ziel: Vordingborg.

Wenn das mal so leicht zu erreichen ist. Eine Stunde segeln wir schnell und hoch am Wind, dann erwischt uns ein Schneegenschauer (seemännisch für Schnee & Regen). Der Wind legt sofort zu. Schneeflocken lassen die Rudergängerin erstarren und wie in Brunsbüttel an die Generalprobe für das weihnachtliche Krippenspiel denken. Aber das hilft auch nicht, wir müssen reffen und kämpfen uns tapfer durch Schnee, Regen und Wind. 15 Minuten später ist der Wintereinbruch abgewettert, doch damit geht auch der Speed in den Keller, Vordingborg ist noch weit.

Dafür kommt unverhofft die Sonne und strahlt über's Wasser. Da traust du deinen Augen nicht, es ist plötzlich wie Hochsommer bei 4°. Drei Dinge sind zu tun: Wir rollen die Genua ein, Maschinenfahrt. Alle Skylights werden geöffnet, um unter Deck zu lüften und letztlich kommt eine von Sebastian vorbereitete Zwischenmahlzeit auf die Back. Strahlende Gesichter, Sonnenschutz ist angesagt.

Wir passieren Vejrø südlich (oben) und motoren nördlich an Femø vorbei. Bis Vordingborg sind es 24 sm, noch 4 Stunden. Um 1700 springt der Wind wieder an. Bisher hat er uns nur geschoben, nun bekommen wir auf die Nase. Zum Segeln ist es zu spät, wir wollen vor Sonnenuntergang in Vordingborg sein. Vier Bft. und Welle von vorn = 4 Knoten über Grund ... und der Törn zieht sich, obwohl wir längst die beiden großen Brücken über den Storstrøm sehen können. Doch irgendwie schaffen wir das auch noch und um 1900 passieren wir die Brücke.

Danach wird's kompliziert, wir fahren über ein Flach und eben da entwickelt der männliche Teil der Crew seherische Fähigkeiten. Der Skipper (auch nach dem Abstieg 96 Fan) gibt vor, dass da drüben ein Tonnenpaar sein muss, kuckstu hier auf die Karte. Unionfan Sebastian sucht übers Wasser und hat die Tonnen schnell entdeckt. Werderfan Björn wundert sich, wo sind da Tonnen? Na da! Der Skipper resigniert, "ich kann eigentlich noch ganz gut sehen, aber ehrlich, ich seh da nichts!" Wir nähern uns dem Punkt auf der Karte und der Union-Seemann sieht das Tonnenpaar immer deutlicher. Der Werderfan schaut den 96 Fan ungläubig an und der ungläubig zum Berliner. Als wir das Tonnenpaar auf der Karte passieren, sind die Tonnen irgendwie verschwunden. Blickste noch durch?

Egal, wir haben zeitweise nur noch 0,5 m unter'm Kiel. Und dass man eine Osttonne auch östlich umfahren muss haben wohl alle Fans vergessen. Die Fahrwassertonnen rein nach Vordingborg hat der Däne regelrecht versteckt, diese dünnen Dinger. Wieder halten die Fans aufmerksam Ausschau und nach einer Weile entdeckt Björn, der Späher, auch noch die laterale Einfahrt. Wir sind heilfroh, als wir um 2015 nach 54 sm (Gesamt 197) endlich fest in Vordingborg sind. Der Hafenmeisterautomat kassiert 160 DKK/20 €. Strom, Wasser, Duschen und freies WLAN inclusive.

Danach öffnen wir die Kochkiste und im Gemeinschaftskraftwerk entwickelt sich hausgemachter Kartoffelsalat mit Matrosenpralinen ... lecker.

Mittwoch, 27.4.: Vordingborg - Dragør

Wir wollen anfangs durch den Ulvsund nach Ost, danach den Bøgestrøm nach Nordost. Jede Windrichtung wäre gut, nur nicht aus Ost oder Nord. Was soll man von diesen Wetterberichten halten?

DWD, Belte und Sund: Östliche Winde 4, Schauerböen, strichweise Gewitter, See 1,5 Meter.

DMI: SSO 4

Um 1040 liegt Vordingborg achteraus, Maschinenfahrt. Heute ist so was wie ein kleiner Brückentag. Auf dem Foto unten im Hintergrund die "Vogelfluglinie", also die "Verlängerung"

der A1 nach Kopenhagen. Das Wetter ist wieder prächtig, nur Sonnenschein, 4°. Dass es noch besser geht, können wir uns nicht mehr vorstellen, die Erwartungshaltung ist so tief im Keller. Und dennoch haben wir Glück. Irgendwie rutschen wir durch Schauerlücken als würde ein privates Hoch mit uns ziehen. Die Segel werden gesetzt, es geht unter der Brücke von Kalvehave (unten) hindurch, auf Nyord zu und dann rein in den Slalom Bøgestrøm.

Der Wind ist maßvoll und gnädig, während es ein paar Meilen weiter kräftigt schauert. Die Crew segelt ihre ersten Erfahrungen in einem ausgesprochen engen und flachen Revier und die Navigation hat alle Hände voll zu tun. Um 1440 sind wir durch. Erleichterung macht sich breit, doch sofort der nächste Hammer. "Wir segeln durch bis Dragør", verkündet der Skipper, "um 2000 sind wir da!"

Es ist wie auf einem Sklavendampfer, du kommst einfach nicht zur Ruhe, mosert die Crew vor sich hin, findet aber bei aller Mühe auch keine Einwände - eine Wahl haben die ja auch nicht wirklich. Der Smut hat den Wink ebenfalls verstanden, taucht fix ab in die Kombüse, schnippelt Obst und sorgt für ein paar prächtige Smørrebrøte. So muss das!

Um 1630 haben wir Rødvig querab, danach den Stevnsklint mit der berühmten Kapelle vor dem Abgrund. Der Stevnsklint ist eine wunderbare Steilküste, die hier oben an der Kapelle nagt. Das Kliff hat eine Länge von etwa 15 Kilometern und erhebt sich bis zu 41 Meter über den Meeresspiegel. Im Jahr 2014 verlieh die UNESCO dem Kliff den Status eines Weltnaturerbes. Doch ein paar Meilen weiter nagt bereits der Mensch am Stevnsklint und baut hier Kalk ab (unten rechts).

So schön es auch ist, am Stevns entlang zu segeln, der Blick achteraus ist nicht wirklich

lustig. Das nächste Wolkenungetüm zieht hinter uns auf und verbreitet Angst und Schrecken. Es wird immer dunkler um uns herum. Die Gläubigen an Bord beginnen zu beten, die Ungläubigen sind drauf und dran, die Segel zu bergen. Ich schaue unter Deck auf's Regenradar und gebe Entwarnung, der Weltuntergang (unten) wird uns nicht erreichen. Entspannung bei der Crew, noch drei Stunden bis Dragør.

Es läuft wie gemalt. Die "Kalami Star" segelt mit 6,5 bis 7,5 Knoten über die Køgebugt. Wir sind im Zeitplan. Die Pfeiler der Öresundbrücke tauchen auf, hohe Schornsteine um Kopenhagen, die Windräder auf der schwedischen Seite. Der Schiffsverkehr nimmt zu und unter der Öresundbrücke der Turning Tower von Malmö. An Backbord die roten Dächer von Dragør, dahinter der Flughafen, gleich sind wir da. Um 1945 bergen wir vor der Haustür die Segel und wie versprochen sind wir um 2000 nach 62 sm (Gesamt 259) fest in Dragør, Punktlandung - unten.

Ebenso pünktlich schaffen wir gerade noch den Absprung ins Hafenrestaurant - die Küche schließt um 2100! Die Smutjes und die Abwäscher lassen sich verwöhnen - vielen Dank für die Einladung, Björn. Na klar wird noch einmal der Tag reflektiert. Was sind wir stolz darauf, drei Schauern gerade so entkommen zu sein. Es hat weder geregnet noch geschneit, ab Kalvehave hat der Wind gepasst, Segeln vom feinsten. So ein Wetter kennen wir schon gar nicht mehr. Ein rundum kühler, aber herrlicher Tag.

Donnerstag, 28.4.: Dragør - København

Am frühen Morgen eine Mail der Lotsenbrüderschaft:

Sehr geehrter Herr Uka,

Nach Rücksprache mit dem Fahrer des „Explorer" stellte sich eine ganz andere Sichtweise der Dinge dar. Er berichtete, belegt durch zwei Lotsen, die zu der Zeit mit ihm an Bord waren und durch seinen Decksmann, dass Sie vor diesem Vorfall, den Sie beschreiben vor Mole 2 auf die Kanalpassage gewartet hätten und das Kreuzen zur Mole 1 als weiteren Warteplatz dann wiederum direkt vor seinem Steven vorgenommen hätten.

Ich denke es erübrigt sich die Situation im Nachgang nun durch ein Hin und Her in der Wahrnehmung zu argumentieren. Es ist kein Schaden vorgefallen, beide Seiten haben Ihre Position dargestellt.

Was den Fahrer, der seit 16 Jahren und ca. 38.000 Versetzungen diese Tätigkeiten – übrigens auch mit Patent – unfallfrei und unbescholten durchführt aber sehr getroffen hat, ist ihre persönliche Bemerkung über den „Kampfsport" und den „Blödmann". Vor diesem Hintergrund sehe ich nun Ihr „Erwarten einer Stellungnahme" ganz anders. Genau so könnte ich nun in seinem Namen eine Entschuldigung Ihrerseits für die sehr ins persönliche gehende – öffentliche (!) – Darstellung des Problems aus Ihrer Sichtweise einfordern.

Da ich aber um Deeskalieren bemüht bin, dem Fahrer des Versetzers aber durchaus meine Unterstützung gegenüber darstelle, bitte ich Sie den Vorfall auf sich beruhen zu lassen. Wir werden dies ebenfalls so halten.

Mit freundlichen Grüßen, Lotsenbrüderschaft Elbe

Ben Lodemann
Ältermann

Wie bitte, wir sind "gekreuzt" und dem Versetzboot direkt vor den Steven gefahren? Wer macht denn so was? Wir haben in der starken Strömung unter Maschine **gestanden**. Das Versetzboot kam von der Elbe auf uns zu und hatte reichlich Platz. Wie sollten wir **im Stand** vor seinen Steven kreuzen? Erst als das Versetzboot weiter auf uns zuhielt, haben wir den Hebel auf den Tisch gelegt, um da wegzukommen. Liebe Lotsenbrüder, immerhin habter den "Vorfall besprochen" und wenigstens der Schiffsführer weiß jetzt, wasser da angerichtet hat, mehr haben wir nicht erwartet. Lassen wir das, genug nachgetreten.

Wir drehen eine Runde durch das wunderbare Dragør. Die Crew ist begeistert, endlich mal die Füße zu vertreten und lecker geräucherter Fisch kommt für heute Abend auch an Bord.

Belte und Sund: Wechselnde Richtungen 3 bis 5, später südwestliche Winde um 4, Schauerböen, strichweise Gewitter, See 0,5 Meter.

Um 1115 sind wir raus, bis København sind es knappe 10 sm.

Die Segel brauchen wir gar nicht erst auspacken, still ruht der Sund. Oben bereits die Skyline von København, über uns die Einflugschneise, hier starten und landen Flieger in alle Welt.

Als wir das Fahrwasser ins Zentrum der Stadt erreichen liegt København vor uns (oben), nur wo ist die königliche Yacht, die ist doch hier zuhause?

Sebastian lotst uns rein - im Hintergrund das neue Opernhaus (sponsert by Mærsk). Neu sind auch die beiden Brücken, die für ein wenig Verwirrung sorgen. Für uns ist nur die Brücke in den Christianshavnkanal bedeutend, die stündlich öffnet. Wie vorweg gekoppelt sind wir kurz vor 1300 vor der Brücke, die pünktlich um 1300 öffnet. Wenig später sind wir fest in Wilders Plads. 9,96 sm zeigt die Logge, insgesamt haben wir 269 sm auf der Uhr. Über Skagen Rund spricht niemand mehr - wir sind am Ziel von Plan B.

Aber doch nicht so! Als die Leinen fest sind, findet der Skipper das lose Ende der Vorleine provokant als "Schnecke" an Deck platziert. Als "Schnecke", das musste dir mal vorstellen. So was darf gar nicht. Leider bekennt sich niemand zu dem Anschlag und Skipper, komm mal wieder runter vom Baum! Danach freuter sich auf Michael aus Malmö, der ihm einen kurzen Besuch abstatten will. So bekommter endlich mal ein anderes Gesicht zu sehen.

Hier die neue Brücke in den Chritianshavnkanal. Wer jemals in København eine Stadtrundfahrt auf einer Barkasse gemacht hat, ist schon mal hier durch.

Das Einchecken beim Havnevoged verläuft unkompliziert. 250 DKK/Tag, Strom und Wasser incl., Duschen 10 DKK, WLAN läuft leider nicht. Überraschend sind nur wenige Plätze frei - der Hafen voller Dauerlieger.

Da ganz hinten links sind wir fest und während die Crew ihre erste Runde dreht und in Christiania (unten) landet, bekommt der Skipper Besuch von seinem Segelfreund Michael. Es gibt viel zu erzählen, aber das ist eine ganz andere Geschichte.

Muss ich mir Sorgen um meine Crew machen? Alt genug sind se ja. Nicht das die mit Drogen

nach Hause kommen.

Nee, kommense nich, anständige Crew! Schließlich wartet der Räucherfisch aus Dragør auf das Ende der Nahrungskette. So wird der Abend noch zu einem kulinarischen Highlight.

Ein paar Grüße sind angekommen. Heidrun schreibt:
(...) Dieses Logbuch ist meine sehr vergnügliche Abendlektüre! Viele Grüße an meine Cousine Yvonne (du siehst so gut aus am Ruder!). Jemand möge doch mal mehr Fotos von ihr machen.

Grüße ebenfalls von Uta:
(...) natürlich lesen böse Familienmitglieder das Logbuch, Björn kann davon ein Lied singen.

Aus dem hannöverschen Grüße von Martina & Jürgen:
(...) Mit Glühwein kann man überleben.

Katten lädt uns mal eben nach Malmö (gegenüber) ein:
Hi Ralf und Crew, wie wäre es mit Aufwärmen und Kaffeetrinken? Kommt doch mal rüber.

Taxi Mücke für die Einladung, leider müssen wir Samstag schon wieder auf Heimreise. Das klappt leider nicht. Vielen Dank an alle für die Mails, natürlich auch an Manfred und Sabine.

Freitag, 29.4.: Hafentag København

Die Hauptstadtduschen sind lustig, es ist eher ein Dampfbad. In den kleinen Zellen befinden sich drei Haken und ein Hocker und das auf 1,5 m^2! Maulende Segler. Frisch geduscht frühstücken draußen ... in der Kuchenbude. Das hatten wir noch nie. Es hatte weder geregnet noch gefroren, was für ein Start in den Tag. Okay, WLAN klappt nicht und am Monatsende sind alle Flatrates abgegrast, nichts geht mehr - und das im Ausland.

Verzweifelt wird versucht, das Hafen-WLAN zu überlisten, keine Chance. Der Skipper bucht extra dazu, damit die heimischen Leser versorgt sind. Wat mut dat mutt!

Wenig später sind wir für eine Stadtrundfahrt gut an einer Bushalte aufgestellt. Die Zeit vergeht, Busse kommen und gehen, nur unser nicht. Endlich, nach 45 Minuten kommter ... und fährt vorbei. Wir stehen an der falschen Straßenseite. Gegenüber wäre richtig gewesen.

Dann sind wir hop-on-hop-off endlich auf Stadtrundfahrt. Natürlich war jeder von euch schon mal in København, deshalb hier nur die beiden highlights, die kleine Meerjungfrau (Lille Havfru) und das touristische Zentrum Nyhavn - unten. Den Rest findet ihr selbst bei Wikipedia.

Wir wollen nicht verschweigen, dass wir am Abend in Christiania essen waren. Thailändische Küche von süß, über süß-sauer bis süßsauer & scharf. Der Hammer: Dänische Kronen (DKK) und Euro (€) werden nicht akzeptiert, du zahlst in Christiania Gulden (CG) und kannst hier sogar Aktien kaufen - haben wir aber gelassen. So das soll von København reichen. Morgen geht's auf Heimreise.

Samstag, 30.4.: København - Klintholm oder Vordingborg?

Bevor es losgeht, treffen wir eine Richtungsentscheidung, zu viele Kurse führen nach Heiligenhafen. Drei Varianten rechnen wir durch:

1. Nördlich um Seeland, durch den großen Belt 230 sm
2. Wieder durch den Bøgestrømen und über den Guldborgsund 150 sm
3. Außen rum über Klintholm auf Møn, Gedser (oder auch nicht), Kühlungsborn 145 sm

Wir bevorzugen Variante drei, der brächte uns noch einen Hafentag in Klintholm und wir könnten Mønsklint, besuchen. Positiv: Wir können die Entscheidung vom Wind abhängig machen und bräuchten erst auf Höhe Rødvig zwischen Variante 2 und 3 entscheiden.

Belte und Sund: Südwest 3, norddrehend, etwas zunehmend, Schauerböen, strichweise Gewitter, See 0,5 Meter.

Auch heute orientieren wir uns eher am dänischen Seewetter. Die versprechen 3 - 4 Bft. aus SO, ab 13 oder 14 Uhr, leicht O-drehend. Sind wir mal gespannt.

Um 0750 legen wir ab, sind pünktlich an der Klappbrücke und ganz allein unterwegs. Wir schauen rüber ins königliche Amalienborg (oben), durch eine Sichtachse mit der Oper verbunden. Bei Maschinenfahrt kann die Crew "nebenbei" gut frühstücken, später löst mich Yvonne am Ruder ab. Es ist wirklich noch saukalt und drei Lagen sind wieder Pflicht. Im Øresund sind leider 1,5 Knoten Strom gegen uns. Auf der Höhe von Dragør setzen wir die Segel und registrieren sofort, dass wir Møn nicht ohne Kreuzschlag erreichen werden. Vergleichen wir beide Seewettervorhersagen ist das DMI heute deutlich näher dran.

Wir segeln wieder mit 6,5 Knoten hoch am Wind über die Køgebugt. Auf dem Plotter können wir allenfalls unsere alte Kurslinie, also vom Stevnsklint nach Dragør halten, Møn scheint unerreichbar - wenn der Wind weiterhin aus Südost kommt. Nach 35 sm lässt der Wind ein wenig nach, wir stehen vor dem Stevnsklint. Kommt der Winddreher nach Ost jetzt nicht, haben wir keine andere Chance, als wieder durch den Bøgestrømen zu segeln. Nach Klintholm hätten wir jetzt noch 40 sm vor dem Bug, das wären noch acht Stunden.

Es ist 1400, der Winddreher kommt nicht, wir entscheiden uns notgedrungen für den Bøgestrømen. Wie schade, aber auf diesem Kurs können wir wunderbar weiter segeln. Um 1550

haben wir die Ansteuerungstonne und wenig später verlässt uns dann doch der Wind, Maschine an.

Wir hangeln uns auf unserem alten Kurs entgegengesetzt durch die eng gesteckten Tonnen, oft nur mit 0,5 m unterm Kiel. Wer hier segelt sollte sich vorher über den Wasserstand informieren. Das geht am besten auf der website des DMI, klickstu hier http://www.dmi.dk/hav/udsigter/havprognoser/#baelthv_sundet und über der Grafik klickstu

auf vandstand (Wasserstand). Für den Bereich Bøgestrømen ist der vandstand jetzt 25 cm höher als der mittlere Wasserstand. Da sollten wir gut durchkommen. Aber nach Vordingborg? Da waren wir doch schon.

Warum nicht nach Stubbekøbing, das kenne ich selbst noch nicht. Als ich aus dem Revierführer vorlese schwindet die Lust auf den Hafen mit den vielen Silos. Wie wär's denn mit Nyord? Die Beschreibung begeistert die Crew, also Nyord. Ich kenne den Hafen und weiß, dass es mit 1,85 grenzwertig ist, aber mit 0,25 m drauf muss das passen.

Für die Ansteuerung (Vorseite) nutze ich die Hinweise aus der aktuellen C-mapcard auf dem Plotter und prompt dampfen wir vor der Einfahrt in weichen Schlick. Rückwärts zieht uns die Maschine wieder runter und dann sind wir schnell drin im Hafen, doch immer noch mit dem komischen Gefühl, dass wir mit unserem Schlickrutscher den Hafen umgraben. Um 1630 sind wir dann nach 64 sm (Gesamt 333) fest auf Nyord. Schøn ist es hier.

Ein Eingeborener mit reichlich Bölkstoff im Blut erklärt, die Saison hat doch noch gar nicht angefangen und der Hafenmeister wird heute sicher nicht mehr vorbeikommen. Also kommen wir in Nyord vorbei und schauen uns um.

Star in Nyord ist die achteckige Kirche. Unser Spaziergang durch ein halb verlassenes Dorf zeigt deutlich die Probleme auf, die die kleinen dänischen Inseln haben. Welche Familie zieht noch hierher, die jungen Leute sind (fast) alle in der Gegenrichtung unterwegs.

Und so passt das Bild des aufgegebenen Inselladens zu dieser Stimmung. Wie in Dänemark üblich, verkauft eine Familie Trödel vor der Tür. Und wenn's denn schon ein Skipperschild für 5 DKK gibt, so wird mir das von meiner Crew regelrecht verschrieben.

Unterwegs beschäftigt mich unser Liegeplatz. Wenn wir schon bei 0,25 m über mittleren Wasserstand aufgesetzt sind, was passiert, wenn das Wasser abläuft? In diesem Moment ist klar, dass wir in der Falle sitzen ... schnell sind die Leinen wieder los und wir verholen die 4 sm rüber nach Kalvehave (Gesamt 337). Wie überall noch viel Platz in der Marina. Der allseits bekannte Hafenmeisterautomat kassiert die üblichen 160 DKK, Wasser, Strom und funktionierendes WLAN inclusive. Der Hammer, die frisch sanierten und großzügigen Duschen sind kostenlos. Besser geht's nicht.

Sonntag, 1.5.: Kalvehave - Nykøbing/Falster

Zwei Mails von den Üblichen Verdächtigen. Martin wünscht uns für die Heimreise guten Wind und viel Spaß, Peter kommt beim Lesen unserer Flachwassertage auf ganz andere Gedanken:

(...) was meinst Du eigentlich, weswegen der Däne neben stimmigen Wetterprognosen auch noch solch wunderbaren Wasserfahrzeuge wie die Dragonfly bauen? Weil sie damit nach Nyord und vielen anderen schönen Orten im Mare Balticum reisen können! Auch bei Niedrigwasserstand. Und wegen der anhaltenden allmählichen Hebung der Landmasse nach dem Ende der Eiszeit wird es halt immer weniger Wasser dort geben*. Den Dänen an sich freut das: sein Einflussgebiet wächst und die kleinen Inseln bekommen irgendwann Landanschluss.

Na dann machst mal gut – Ihr Vorsaisonsegler. Bei schönem Wetter kann ja jeder.

*Das stimmt so nicht, Peter. Bornholm ist in etwa der Drehtpunkt. Nordöstlich geht's rauf, südöstlich runter, dazu der steigende Meeresspiegel. Dänemark wird also kleiner.

Grüße auch an unseren Zauberlehrling Peter M., der die Helgolandreise inzwischen gut verarbeitet hat. Natürlich auch Grüße an Karsten & Hilmar.

Zurück zu unserem Törn. Nachdem es uns doch in den Ulvsund geweht hat, gehen wir heute durch den Guldborgsund. Auch der ein berüchtigtes Flachwasserrevier. Und noch was: Heute sollen die Temperaturen zweistellige Werte erreichen. An Bord freut sich niemand drüber. Wie Peter oben geschrieben hat. Bei schønem Wetter kann jeder. Und, können wir dem Seewetterbericht noch glauben?

Belte und Sund: Nord 3, später schwachwindig, anfangs strichweise diesig, See 0,5 Meter. Wasserstand lt. DMI + 0,25 m

Um 1040 legen wir ab und segeln in slow motion durch den Ulvsund. Schøn ist es hier, die Sonne scheint, besser geht's nich. Wir sind tatsächlich im zweistelligen Temperaturbereich.

Zwischendurch mal ein ganz anderes Thema. Ich habe gerade eine Mail vom Bayrischen Rundfunk erhalten.

Guten Tag Herr Uka,

mein Name ist Melisa Lota und ich arbeite als Autorin für den Bayerischen Rundfunk. Ich bin selbst Halbpolin, meine Verwandten kommen allerdings aus den Masuren, weshalb ich in Pommern leider nicht so gut vernetzt bin. Ich schreibe Ihnen, weil wir in diesem Jahr eine Fernsehreportage (30 Minuten) über Westpommern drehen möchten und dafür vom 06. Junis bis 15. Juni 2016 in die Gegend zwischen Stettin, Kolberg und Köslin fahren.

Der Film hat den Titel „Pommern – die doppelte Heimat“ und beschäftigt sich mit dem geschichtlichen Hintergrund zwischen Deutschland und der Region Westpommerns in der bis 1945 viele Deutsche beheimatet waren und aus der sie nach dem zweiten Weltkrieg fliehen mussten. Heute leben dort ausschließlich Polen, doch die deutsche Zeitgeschichte ist noch bei vielen Bewohnern verankert und manche haben sogar deutsche Vorfahren.

Weshalb ich Ihnen schreibe: Ich bin gerade auf der Suche nach interessanten Persönlichkeiten, Menschen – die in Pommern zuhause sind und in irgendeiner Beziehung zu Deutschland stehen, z. B. ein Fischer oder Segler, der beruflich auch in Deutschland unterwegs war und etwas darüber erzählen kann. Also eine Person, die in Polen zuhause ist, aber der die deutsche Kultur nicht fremd ist – eben zwei „Heimaten“. Gibt es vielleicht auch Deutsche, die regelmäßig in diese Region kommen und dort viele Wochen im Jahr verbringen. Ziel des Films ist es zu zeigen, dass die Versöhnung zwischen Polen und Deutschen geklappt hat und die Nachbarländer heute eigentlich eher Freunde als Feine sind. Was ja nicht immer so war – vor allem bei den älteren Menschen sitzen die Erinnerungen an die grausame Flucht noch tief.

Kennen Sie vielleicht speziell einen deutschen Segler, der regelmäßig an die polnische Ostseeküste fährt?

Freundliche Grüße aus Nürnberg,

Melisa Lota

Bayerischer Rundfunk
Email: Melisa.Lota@br.de

Also, falls jemand von euch zu dem angesprochenen Personenkreis gehört oder jemanden kennt, wendet euch bitte per Mail direkt an Frau Lota.

Zurück an Bord. Um 1230 erreichen wir die Brücke der E 47 (Vogelfluglinie) und ausgerechnet hier geht dem Wind die Puste aus. Vor ein paar Minuten hatten wir noch verabredet, hinter der Brücke den Gennaker fliegen zu lassen. Wie schade, die Alternative "eiserne Genua" ist doch nun wirklich keine. Noch etwas anderes ist hier von Bedeutung, der Skippergrund - Kartenausschnitt unten. Einmalig in der ganzen Welt ist der Seebestattungs-

friedhof "Skippergrund". Die Sterne (siehe auch INT 1) zeigen die geographischen Orte für verdiente Skipper, die von hier ihre letzte Reise angetreten haben. Übrigens das Herz symbolisiert den letzten "Ort" für eine Skipperin. Wer den Skippergrund passiert, für den gibt's nur eins, dippen (Foto links).

Schade, dass es solche Skippergründe nicht in Deutschland gibt. Weil diese Ruhestätte inzwischen voll "belegt" ist, wird gerade der Skippergrund II vorbereitet. Dafür haben die Dänen holländische Spezialisten (unten) herangezogen. Der Skippergrund II ist bereits durch Tonnen markiert, wird offiziell aber erst zum Sankt-Hans-Aften frei gegeben.

Draußen vor der Masnedobrücke kehrt der Wind zurück ... aber natürlich genau von vorn. Drei Meilen motoren wir raus, dann geht's rüber nach Guldborg - unter Segeln und plötzlich wieder vor dem Wind. Ein Schweinswal interessiert sich für uns, doch fotografiert werden will der Außenbordskamerad nicht. Wie immer melde ich die Sichtung nach Stralsund. Das kannste auch, klickstu hier http://www.schweinswalsichtung.de/.

Wenig später haben wir Guldborg vor dem Bug, doch die Signale des Brückenwärters sind nicht nachvollziehbar. Die Brücke klappt auf, doch es bleibt bei zwei rot übereinander. Wir warten und denken, mit Groß unter Maschine willer uns nicht durchlassen. Also, Segel runter, es bleibt bei zwei rot. Wir tasten uns ran und sehen den Brückenwärter, der uns durchwinkt. Warum stellt der nicht auf grün? Egal, einfach durch und wie man oben sieht, macht sich Erleichterung breit. Im Sund geht dann endlich der 87 m^2 Gennaker nach oben. Schon lange hatte die Crew alles getan, um den Skipper dazu zu überreden.

Und jetzt geht's ab. Teilweise sind wir mit 8 Knoten unterwegs, teilweise fliegt uns das Ding in dem engen Revier aber auch um die Ohren - und das bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 5 Knoten. Bei Revierfahrt mit ständigen Kurswechseln verlangt der Gennaker richtig viel Arbeit, belohnt uns aber auch mit rauschender Fahrt.

Yvonne steht am Ruder und ist so was von happy - unten. "So viel habe ich noch nie gelernt", schwärmt sie und auch der Rest der Belegschaft bekommt glänzende Augen.

So segeln wir lernend den Guldborgsund südwärts. Der Sund ist ein totales Flachwasserrevier. Aus der betonnten Rinne dürfen wir nicht raus. Als Yvonne uns auch noch sicher an den Steg fährt ist die Freude perfekt.

Um 1815 sind wir nach 41 sm (Gesamt 378) fest in Nykøbing auf Falster. Was für ein schöner Törn. Auch hier ein überzeugendes Preis-Leistungsverhältnis: 140 DKK, Wasser, Strom, WLAN und richtig luxuriöse Duschen - alles im Preis mit drin.

Über's WLAN viel Zustimmung für unser Logbuch von Sebastians Eltern. In das Dankeschön schließe ich mal die Bordfotografin und -fotografen mit ein, die immer wieder für so wunderbare Fotos sorgen.

Natürlich lesen Bastis Eltern mit, suchen mehrmals am Tag nach neuen Infos. Wir sind begeistert von der exzellenten Darstellung eurer Erlebnisse, treffsicher, bildhaft – selbst ohne die feinen Fotos. Wir erleben den Törn richtig mit, frieren auch mit (haben es auch schon ähnlich erlebt). Für die Rückreise: "... immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel". Macht´s gut!
Elisabeth & Erwin

Vielen Dank, Elisabeth & Erwin und wir wissen ja inzwischen auch, was bei euch an Bord so

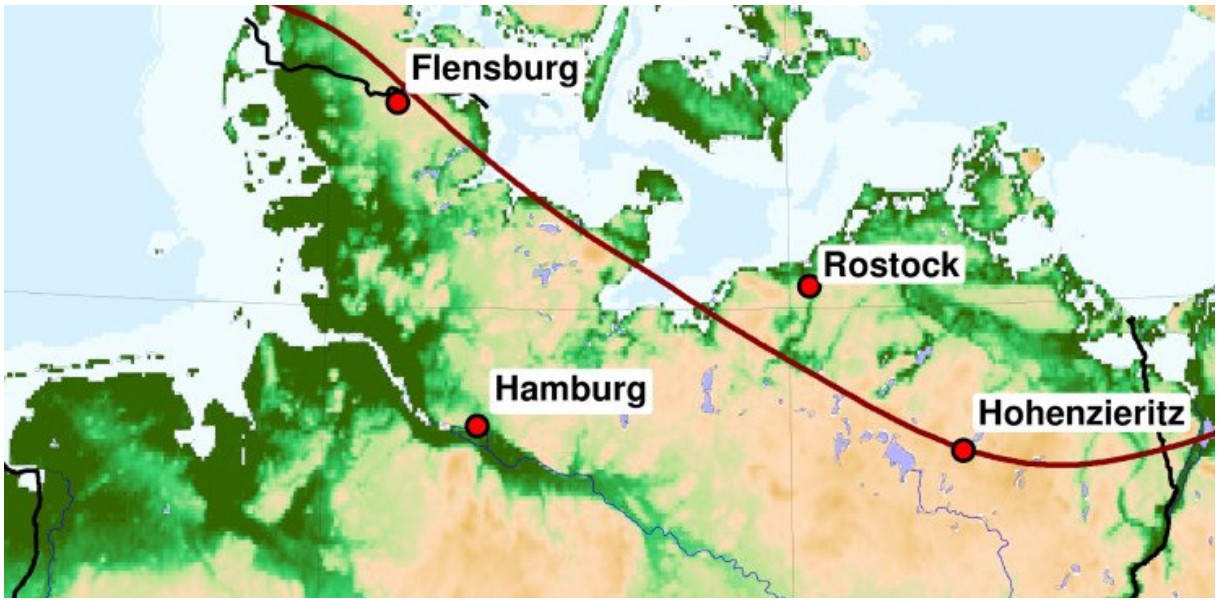
abgegangen ist.

Na und mein alter Freund Erwin aus Heiligenhafen hat sich, aufgrund der Anfrage des Bayrischen Rundfunks, gemeldet. "Als alter Danziger bin ich nicht der richtige Mann für das spannende Thema. Aus Pommern müsste man sein ..."

Gute Nacht.

Montag, 3.5.: Nykøbing - Burgstaaken

Es gibt Proteste in der Leserschaft wegen der Landhebung: Peter hat eine ganz andere "Wippe" entdeckt und seinem gestrigen Vortrag (S. 26) zugrunde gelegt. Vielen Dank. Peters Variante aus Spiegel online: http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/deutschland-kippt-land-hebt-und-senkt-sich-durch-isostasie-a-1032339.html



Meine Quelle ist gleichzeitig auch mein Lieblingsbuch über die Ostsee. Hansjörg Küsters Buch handelt von einem der bedeutendsten Natur- und Kulturräume Europas - der Ostsee. Es zeichnet aber nicht nur die erdgeschichtliche Entwicklung eines der ungewöhnlichsten Meere unseres Planeten nach, sondern macht darüber hinaus die vielgestaltigen Abhängigkeiten, Einflüsse und Verflechtungen zwischen der Ostsee und ihren Anwohnern deutlich. Die ganz unterschiedlichen Besiedlungsformen ihrer Küsten und ihres Hinterlands durch den Menschen zeigen, warum die Zivilisationsgeschichte der Ostsee an Vielfältigkeit und Dynamik ihresgleichen sucht. Das mal dazu.

ISBN 978-3-406-52366-3 erschienen bei C.H.Beck 19,90 €

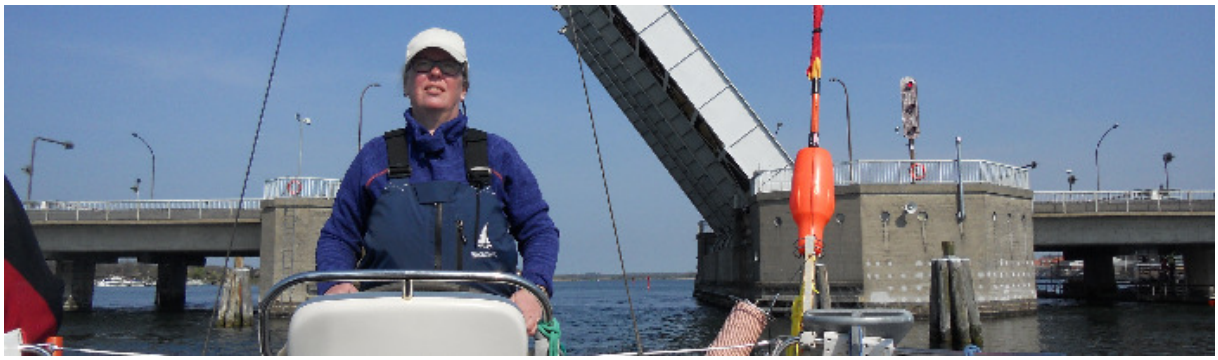
Spontan wie wir sind, haben wir das Tagesziel geändert. Statt Kühlungsborn geht's nach Großenbrode. Morgen gibt es Westwind und Schauer, da müssten wir 30 sm gegenan.

```
Westliche Ostsee: Umlaufend 2 bis 3, ost- bis südostdrehend, zunehmend 4,
See 0,5 Meter. Vandstand vom DMI 0,0
```

Um 1030 legen wir zur leichtesten Leichtwindfahrt ab. Gleich nach dem Hafen folgt die Brückendurchfahrt. Eine Bahnstrecke und eine Straße müssen für uns geschlossen werden.

Wann öffnet die Brücke? Mit dem Fernglas lesen wir auf dem Display 1043 - das ist in vier Minuten! Schon liegt der Hebel auf dem Tisch.

Wir fahren quasi durch - wieder bei 2 FR rot übereinander. Kann das sein, freie Fahrt bei rot? Schnell der Blick auf die Detailkarte und hallo, wer lesen kann ist klar im Vorteil: Bei freier Durchfahrt von Nord nach Süd 2 FR rot übereinander. Alles klar? Klar! Wie peinlich.



Ich verstehe nicht, warum das Fahrwasser so gefürchtet wird. In allen Foren wird ab 1,60 m Tiefgang vor dem Guldborgsund gewarnt und ich fahre immer wieder mit 1,85 m durch.

Die Seekarte markiert sehr genau einen Stein bei 1,60 m **im Fahrwasser**, doch der lässt sich leicht umfahren. Is gar nicht schwer. Die Rinne hat eine Solltiefe von 2,10 m. Wer vor Abreise dazu den Wasserstand (vandstand) überprüft wird keine Probleme bekommen. Außerdem ist der Guldborgsund ein wunderbar geschütztes und schönes Revier. Nykøbing zudem immer eine Reise wert, der Yachthafen direkt am Sund sowieso. Zum Supermarkt sind es 7 Minuten. Besser geht's doch nich.

Noch sind die Segel nicht oben, aber die Crew kennt keine Langeweile. Fancywork ist angesagt. In den Freiwachen, von denen es hier an Bord viel zu wenig gibt, wird allerlei Zeugs produziert, das man nicht wirklich braucht. Andere mögen das schätzen, für einen alten Salzbuckel ist das "maritimer Edelschrott" - vielleicht auch nur, weil er es selbst nicht mehr kann. Aber so einen Augspleiß wie auf dem Foto (oben) braucht der Seemann ... leider auch nicht mehr. Wir haben fast nur noch geflochtene Leinen an Bord. Immerhin, so was kriegter mit seinen Gichtfingern noch hin.

Um 1225 hat die Maschinenfahrt ein Ende, wir können endlich "segeln". Vor uns der Windpark auf dem Rødsand mit seinen 72 Windrädern. Früher war das der größte Windpark der Welt, vor ein paar Jahren erst durch weitere 90 Windkraftwerke erweitert. Heute führt ein markiertes Fahrwasser zwischen den Windrädern von Nordost nach Südwest. Der Wind kommt beständig mit 8 - 10 Knoten aus Ostsüdost, Gennakerwetter.

Schon geht das Leichtwindsegel hoch und der Speed auf sagenhafte 4,5 Knoten. Je tiefer wir in den Windpark segeln, desto mehr lässt der Speed nach. Liegt das etwa an den Windrädern? Kann es sein, dass die Windräder uns den Wind klauen? Dürfen die das? Wir rätseln ein wenig, vorstellen können wir uns das nicht. Weiß jemand mehr? Das würde uns freuen.

Als wir aus dem Bereich der Windräder raus sind geht der Speed nicht nach oben. Dennoch, die Frage bleibt unbeantwortet. Wir fragen uns außerdem, wie wir bei dem Schneckentempo unfallfrei über den Kiel-Ostseeweg kommen werden. Bis dahin sind es noch 3 Meilen.

Der Wind dreht ein wenig rück, aber wir kontern: Dann wird eben der Gennaker ausgebaumt! Der Speed nimmt wieder zu, gleich sind wir an der KO9 und queren den Kiel-Ostseeweg.

Die Dampfer Richtung Fehmarnbelt gehen schon achteraus durch, doch an Steuerbord haben wir zwei Frachter auf Kollisionskurs. Nicht so einfach, wenn man das ganze Geschirr gesetzt hat, aber auch die sind vor uns weg.

An dieser Stelle mal ein Geständnis. Nicht alles, was hier steht ist auch genau so und nicht anders gewesen. In Christiania bezahlste natürlich nicht mit Christiania Gulden (CG), sondern mit Dänenkronen und den Skippergrund (S. 26) gibt es tatsächlich, doch verdiente Skipper

gehen hier nicht auf ihre letzte Reise. Diese "Ruhestätte" gehört in die Rubrik Seemannsgarn. Der holländische Bagger, der den "Skippergrund II" vorbereitet, baggerte vor uns im Fahrwasser und bei der Suche nach einer Ausweichmöglichkeit entdeckten wir den Skippergrund. Dann gab ein Wort das andere, ein paar Sterne und ein Herz sind schnell montiert. Zum guten Schluss wurde der Skipper zum Dippen mit Seemannsgarn in Szene gesetzt, großes Kino. Noch was: So eine story lasse ich nie stehen, Seemannsgarn löse ich immer auf, so wie jetzt. Aber mal ehrlich, wer ist uns auf den Leim gegangen? segeln@ralfuka.de

Fehmarn ist längst in Sicht und aus dem schwachen Wind werden immerhin 4 Bft. aus Südost. Wir rauschen mit 120 m^2 Tuch nur so auf Staberhuk zu. Doch ganz so leicht macht es uns der Wind nicht. Immer wieder braucht der Gennaker sein Feintuning. Um 1730 haben wir Staberhuk querab (oben), bis Großenbrode sind es noch 2 Stunden. Tel. erfahre ich, dass "Tuckers" bei Klemens ist noch dicht. Mist, auf die Spareribs hatten wir uns so gefreut. Also chinschen wir um auf den "Goldenen Anker" in Burgstaaken. Am letzten Abend noch einmal Fisch satt. Direkt vor dem "Goldenen Anker" sind wir um 1835 nach 44 sm (Gesamt 422) fest. Der Hafenmeister im kommunalen Hafen hat gute Laune, kassiert 10 €, Strom gibt's auch, Wasser nicht und das freie WLAN funktioniert.

Dienstag, 4.5.: Burgstaaken - Heiligenhafen

Über die sanitären Anlagen des kommunalen Hafens, die ja mal für Touris und die Besucher des Hafenrestaurant der Fischereigenossenschaft gebaut wurden, doch mal zwei Sätze. Seit Jahren stinkt die Lüftung immer wieder erbärmlich. Die tagsüber von Touristen genutzte Toilette, ist auch für die Gäste des Restaurants, für uns Segler und für die Fischer unerträglich. Warum die Fischereigenossenschafft das als Verursacher nicht in die Hand nimmt, erschließt sich mir nicht. Es stinkt einfach zum Himmel.

In Burgstaaken hastu als Segler leider nur die Wahl zwischen Pest und Cholera. Die sanitären Einrichtungen des Yachthafens sind zwar sauber, aber ein Sanitärcontainer muss es wirklich nicht mehr sein. Wer duscht schon gern neben der Pissrinne. Das soll nicht so bleiben, also sende ich über einen mir persönlich bekannten Kommunalpolitiker eine Beschwerde an die Stadt:

Moin J.,

kannst Du bitte diese Beschwerde von meiner Crew und mir an die zuständige Stelle der Stadt weiter geben?

Die Öffentliche Toilette im Hafen von Burgstaaken stinkt zum Himmel. Es stinkt dort seit Jahren, aber niemand unternimmt etwas. Wir Segler sind zwar nur eine kleine "Nutzergruppe", denn tagsüber sind es in erster Linie Öffentliche Toiletten, die zudem von den Gästen der Fischereigenossenschaft und von den Fischern selbst genutzt werden. Ein Fischer hat mir mal entschuldigend erklärt, dass die Toiletten von der Fischereigenossenschaft "belüftet" werden, die Toiletten selbst sauber sind. Früher habe ich dort sogar noch geduscht, das lasse ich inzwischen lieber. Schade, denn Räume und Ausstattung sind doch für den kleinen Hafen völlig ausreichend.

Der Hafen von Burgstaaken hat so viel Charme und zieht so viele Besucher, die fast alle irgendwann notgedrungen diese WC-Anlage aufsuchen. Viele verlassen diesen sonderbaren Ort mit zugehaltener Nase. Ein Aushängeschild ist das natürlich nicht, da haben wir was anderes verdient.

Wir würden uns freuen, wenn Du diese Beschwerde an die zuständige Stelle weiter gibst.

Vielen Dank und mit freundlichem Gruß

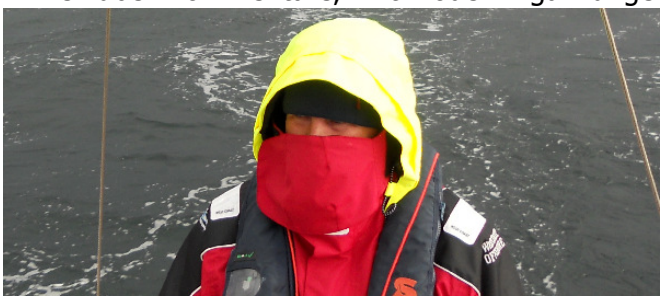
Ralf Uka & Crew

Das Seewetter: Flensburg bis Fehmarn: Südost 4, west- bis nordwestdrehend, etwas zunehmend, vorübergehend diesig.

Um 1030 legen wir ab. Der Wind dreht bereits auf West und von dort drohen mächtige Wolken. Noch scheint die Sonne und die Vorstellung, heute von Kühlungsborn hier 30 Meilen gegenan zu segeln, zaubert ein Lächeln auf die Gesichter der Crew. Alles richtig gemacht. Dann kommt der Winddreher, leichter Regen, vertrautes Wetter oder Schnee von gestern?

Unter der Sundbrücke haben wir bereits die halbe Strecke hinter uns. An Segeln ist nicht zu

denken. Als Heiligenhafen in Sicht kommt, werden Schmauchspuren beseitigt - Foto oben. Es wird immer düsterer, schaurige Schauer werden es vorerst wohl nicht. Björn lässt sich nicht mehr vom Ruder wegschneiden und bringt uns sicher "nach Hause". Nach Tonne 2, die Osttonne am Graswarder und dann rein ins Fahrwasser. Als wir um 1245 nach 12 sm (Gesamt 436) fest sind legt der Regen los. Schnell die Kuchenbude hoch und dann wird gepackt, Reinschiff gemacht und damit endet **Skagen unRund**. Vielen Dank für die wunderbaren Fotos an die Crew, war schön mit euch. Ich freue mich schon auf ein Wiedersehen mit euch bei Union, Werder, beim HSV oder bei einem Heimspiel in Hannover.

So wisster wieder Bescheid, aber glaubt man bloß nicht, dass sich bisher auch nur eine/r dazu bekannt hätte, auf unseren Spaß mit dem Skippergrund (S. 26) reingefallen zu sein. Schwamm drüber, ich freue mich immer über Kommentare, Kritik oder Ergänzungen - mail an segeln@ralfuka.de

Fairwinds & Gruß von eurem
leidgeprüften 96 Fan :-(