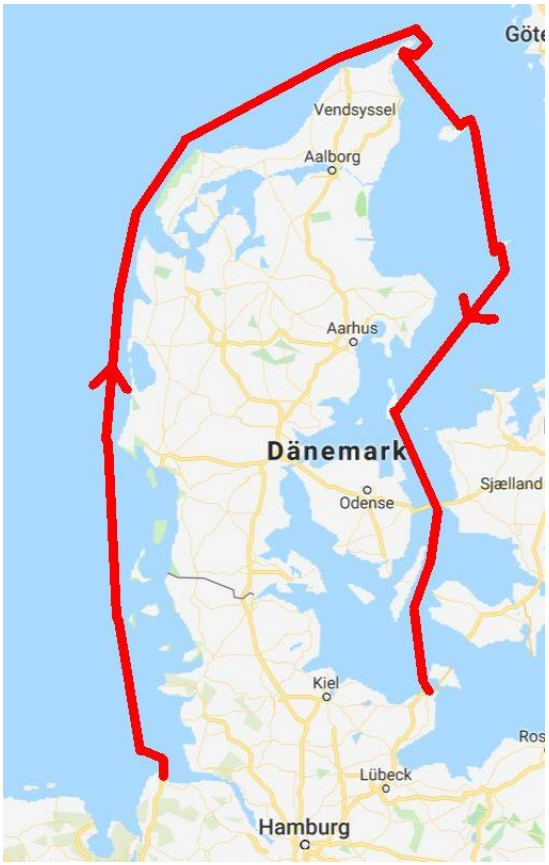
23. April –7. Mai: Skagen Rund

Vorneweg ein herzliches Dankeschön für die vielen Wünsche nach guter Besserung. Gut zu wissen, dass so viele Seglerinnen und Segler auch auf diese Weise mit an Bord sind.



Skagen Rund ist ein alter Traum. Waren wir im April auf der Nordsee, wollten wir immer Skagen Rund zurück nach Heiligenhafen. Geklappt hat es nie: Sturmtiefs und Schneeschauerböen über der Deutschen Bucht, dass Wetter war in den letzten Jahren gegen uns, also sind wir durch den NOK zurück. In diesem Jahr scheint das anders. Wenn nicht jetzt, wann dann?

Von Cuxhaven bis Skagen sind es nonstop etwa 300 sm. Gehen wir von 6 Knoten aus, sollten wir in ca. 50 Stunden in Skagen ankommen. So weit voraus lässt sich das Seewetter mit windy kalkulieren. Skagen wird natürlich auch ein touristischer Hotspot, wir werden ein, zwei Tage bleiben. Über den Törnplan der Rückreise entscheiden Crew und Wetter, aber Læsø und Anholt wären schøn, vielleicht Samsø - mein Favorit wäre allerdings Tunø gleich nebenan. Von dort durch Store- oder Lillebælt zurück in den Heimathafen oder durch die Dänische Südsee? Die Crew unten: Mit Manuela, Frank und Yvonne waren wir 2018 im Gezeitenrevier zwischen Cuxhaven und Borkum unterwegs,kuckstu:www.ralfuka.de/images/pics/downloads/1842.pdf.

Im letzten Jahr war auch Martin mit dabei, der so gerne mitgesegelt wäre, aus privaten Gründen leider absagen musste. Immerhin hatter uns dieses Crewfoto überlassen. Manuela, Frank und Yvonne sind inzwischen erfahrene Segler*Innen, kennen die „Kalami Star" und ihren Skipper längst viel zu gut. Beste Voraussetzungen für den Klassiker.

Dienstag, 23. April: Cuxhaven

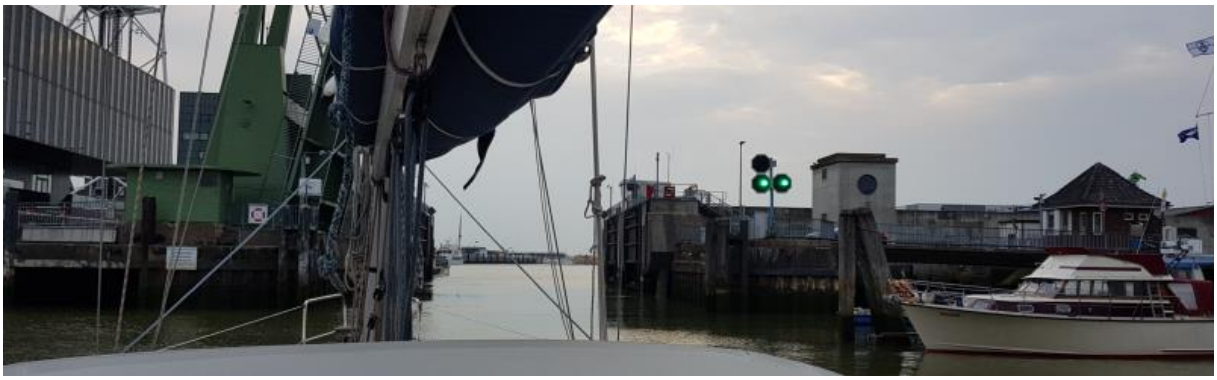
Alle reisen mit der Bahn nach Cuxhaven, nur Frank ist schon da … die Eltern wohnen um die Ecke und so hat Frank schon den Großteil des Einkaufs erledigt, großartig. Die Citymarina ist vom Bahnhof gut zu Fuß zu erreichen, wenn man nicht grad am östlichen Hafenende liegt - so wie wir.

Diese Distanz erschwert auch den Resteinkauf, da muss schon eine Taxe als Schwertransporter aushelfen. Als alles verstaut ist, wird gegessen und danach geht's endlich an die Törnplanung. Hochwasser ist um 0511, um 0700 gehen wir durch die Brücke, Segelsetzen und auf die Elbe – so weit der Plan.

Da war doch noch was: Leonie, aus der ersten Crew, hat ein „Taliboot" für Yvonne hinterlassen (oben), das uns gute Reise wünschen soll. Vielen Dank Leonie und Grüße zurück.

Mittwoch 24. April: Cuxhaven – Skagen

Um 0600 klingelt der Wecker, wir geh'n duschen. Oha, du ziehst dich aus und das Wasser bleibt kalt - die Höchststrafe und mal ehrlich, so verkehrsgünstig die Marina liegt, so wenig Service gibt es. Die Sanicontainer sind sowas von überfällig, halten sich aber seit Jahren. Und dennoch, wir müssen los und schaffen es gerade noch, Kaffee zu kochen, den Frischwassertank zu füllen und um 5 vor 7 stehen wir, wie telefonisch angemeldet, vor der Brücke:



Deutsche Bucht: Ost bis Südost 5 bis 6, langsam abnehmend um 4, süddrehend, zeitweise Schauerböen, See 2,5 Meter.

In der Nacht hat es geregnet, die Stimmung ist gut, aber, „… auch ein bisschen unheimlich zu wissen, dass wir heute und morgen nicht anlegen werden!" Schnell passieren wir die Brücke und auf der Elbe setzen wir Segel. Das Groß steht noch im zweiten Reff, das lassen wir erst mal so. Draußen wenig Berufsschifffahrt und schnell beamt uns das ablaufende Wasser auf 9 Knoten über Grund.

Um 0800 verlassen wir schon das Fahrwasser der Elbe und segeln die Norderelbe - die heißt hier tatsächlich so. Auf der Norderelbe sind wir fast allein, nur ein Krabbenkutter kuttert Krabben, während wir mit 10 Knoten an den gekutterten Krabben vorbeirauschen. Eine Stunde später sind wir schon raus aus der Norderelbe. Hier beginnt (für uns) die Nordsee und hier setzen wir Kurs auf das Rütergatt – vor Amrum. Jetzt beginnt der Segelspaß richtig und nun zeigt sich, dass wir mit dem 2. Reff die passende Garderobe anhaben, läuft.

Plötzlich werden wir über Kanal 16 gerufen: „Kalami Star, Kalami Star from Seagull, Seagull." „Hä, wir? Was will der denn? Irgendwas übersehen, falsch gemacht?" Aber die „Atlantic Star" fühlt sich angesprochen und funkt dazwischen, doch dann wir, oha alles in inglisch! Wir wechseln auf den ship ship-Kanal 69 und hier bittet die „Seagull" um eine Kursänderung von 10 Grad. Von der Seagull werden Unterwasserkabel überprüft und davon sollen wir Abstand halten. Halten wir. Nach einer halben Stunde haben wir die „Seagull" in sicherem Abstand querab und gehen zurück auf 345°.

Wie angekündigt begleiten uns Ost bis Südost 5 bis 6 (20 bis 26 Knoten) und bringen die „Kalami Star" gut voran. Natürlich geht die See hier nicht 2,5 m hoch. Da wären wir ja mit dem Klammerbeutel gepudert, wenn wir uns darauf eingelassen hätten. Bei ablandigem Ostwind kann sich an der Küste und über den Sänden keine große Welle aufbauen, vielleicht geht die See 1 m hoch – Halbwind. Besser kann's nicht laufen, wir sind im Plan.

Irgendwo haben wir zwischendrin ein Netz, eine Mail von Martin, der immer noch zur Crew gehört: `Solange ihr noch im Netz seid, schicke ich die dicksten Wünsche mit auf die Reise. Meine Glaskugel sagt, dass ihr mit viel Spaß euer Ziel erreicht. Also, was bleibt da noch zu wünschen? „Immer eine handbreit Wasser unterm Kiel." Das ist ja nicht selbstverständlich, wie wir wissen. „Mast- und Schotbruch" (lieber nicht). „Immer eine gute Erdnuss zum Anleger." Ja, das wünsche ich euch, auch wenn es den nicht so schnell gibt 😊 Liebe Grüße, Martin`

Ab 1130 dreht der Wind slowly auf Südost, raumer Wind, wir rollen die Genua ganz aus. Die Sonne zeigt sich ein wenig, aber der Speed pendelt sich jetzt eher bei 5 Knoten ein. Jetzt den Gennaker? Ich trau der Lage noch nicht, könnten auch schnell Schauerböen aufziehen. Am Ruder wechseln wir uns stündlich ab, der Autopilot bleibt arbeitslos – zieht auf der langen

Distanz zu viel Strom. 1300 passieren Rütergatt – hier geht's rein nach Amrum und Wyk auf Föhr. Gar nicht so weit weg und gut zu erkennen, das Wrack der „Pallas". Mehr dazu bei Wikipedia https://de.wikipedia.org/wiki/Pallas_(Schiff,_1971)

Nach dem Rütergatt dann doch der Gennaker, wir haben Strom gegenan und rutschen unter 4 Knoten. Das geht gar nicht, doch mit dem Gennaker loggen wir immerhin wieder sechs. Da wir halbwegs ruhig segeln, wird es Zeit für ein einfaches, warmes Mittagessen. Frank mutiert dabei zum Helden, denn jetzt unter Deck zu kochen ist schon eine große Nummer. Seine Spaghetti Pesto Genovese sind einfach großartig. Zum Nachtisch halten wir auf die Ansteuerung des Vortrappentief zu, von dort geht's nach Hörnum/Sylt. Übrigens sind wir ganz allein Zuhaus', weit und breit keine Yacht, nicht einmal Berufsschifffahrt. Wer eine ähnliche Reise mal im Sommer erleben will, segelt mit Sabine und mir einfach im Video mit https://www.youtube.com/watch?v=LM78dSJdxYc&t=538s

Das Seewetter von 1147, Deutsche Bucht: Südost 5 bis 6, langsam abnehmend 4, süddrehend, zeitweise Schauerböen, See 2 Meter.

Wie schön, wir haben wieder ein Netz, sind gut unterwegs und ich will die Chance nutzen, das aktuelle Wetter abzurufen (oben) und das Logbuch hochzufahren. Das Gennakervergnügen hält leider nur bis 1600, dann muss das Tuch runter, der Wind frischt wieder auf. Mit gerefftem Groß und voller Genua nehmen wir das Tempo des Gennakers wieder auf, passt. Vor Sylt dann Kurs auf die Ansteuerung Horns Rev, bis dahin sind es noch 45 sm, gegen 2200 sollten wir da sein. Huch, in der Nacht wollen wir da eigentlich nicht durch, aber Nachtfahrt können wir natürlich auch. Wer segelt eigentlich online mit, fragt sich nicht nur die Crew. Traut euch segeln@ralfuka.de

Wir haben inzwischen großartiges Wetter. Natürlich sind wir warm und winddicht angezogen, doch die Kälte der letzten Woche ist verflogen. So lässt sich komfortabel segeln. Seit 1630 keine Wolke, der Himmel tiefblau. Der typische Nivea-Urlaubsgeruch parfümiert das Cockpit, aber 15 Umdrehungen sind für einen wirksamen Sonnenschutz zu wenig. Westerland sieht aus der Ferne aus wie eine Touristenfabrik, die werden dort am Fließband produziert. Um 1900 queren wir die Grenze zu Dänemark, doch der Danebrog muss bis Sonnenaufgang warten. Wir sind jetzt 12 Stunden unterwegs und haben 81 sm auf der Uhr, ein Schnitt von 6,75 Knoten. Klar hat uns anfangs die Strömung geholfen, aber hier draußen sind wir auch gegen den Strom

unterwegs. Inzwischen sind wir wieder bei 24 – 26 Knoten – Halbwind, wir „fliegen" zum Horns Rev. Die Logge pendelt zwischen 7 und 9 Knoten.

DWD Seewetter von 1707 gültig bis morgen Mittag für Fischer (der Bereich von Horns Rev bis Skagen): Ost um 6, südostdrehend, abnehmend 4, Südteil vorübergehend Süd um 3, Schauerböen, See 3 Meter.

Was für ein Tag, um 2030 verabschiedet sich die Sonne, Positionslaternen an. Da wir uns stündlich ablösen (eine zweite Person bleibt immer auf standbye), will die Crew diesen Rhythmus auch in der Nacht beibehalten. Dagegen ist nichts einzuwenden. Morgen Nacht, dann Skippers Wachsystem. Inzwischen haben wir Fanø an Steuerbord und natürlich denke ich an unseren Sommertørn zum Limfjord. Damals sind wir rechts ins Fahrwasser nach Esbjerg abgebogen und von dort rein nach Nordby. Heute ist wenigstens Berufsschifffahrt unterwegs. Um 2230 ist es endgültig dunkel. Der Leuchtturm von Blavands Huk wird zur Ansteuerungsmarke. Schon bald erreichen wir das einst so gefürchtete Horns Rev, ein Flach, das weit in die Nordsee ragt. Früher sorgte ein Feuerschiff für die sichere Passage. Ein Modell davon hängt heute noch in der Kirche von Sønderho. Für unsere Sicherheit sorgen eine rot und eine grün befeuerte Tonne, hier kürzen wir über ein Flach (5 m Wassertiefe) weiträumig ab und sparen uns einen langen „Umweg". Mitternacht, wieder Wachwechsel.

Donnerstag, 25. April: Cuxhaven – Skagen

Ab jetzt segeln wir komfortabel unter der Küste. Kaum Welle und der Wind weht weiterhin konstant mit 18 – 20 Knoten. Über uns ein wunderbarer Sternenhimmel, der große Wagen weist zum Nordstern und exakt da segeln wir hin, Kurs 360°. Hin und wieder haben wir ein Netz und wieder meldet sich Martin:

Hallo ihr Schnellsegler, ihr seid ja gerade vor Esbjerg und habt vielleicht sogar etwas Netz? Wenn ihr weiter so schnell unterwegs seid, dann wird das mit den gekoppelten 50 Stunden nichts.
Wie ist die Stimmung nach 14 Stunden an Bord? Nach Skagen habt ihr ja nun auch fast 1/3 geschafft. Wenn es so schnell geht, hat der Skipper ja in der Regel gute Laune, und die Crew vermutlich auch?
Liebe Grüße, Martin

Moin Martin, genau richtig, der Skipper hat immer nur schnell gute Laune und freut sich, dass Du doch mitsegelst – gebührenfrei. Läuft richtig gut bei uns. Wir wundern uns nur, dass Du der Einzige bist, der mit auf Kurs ist oder bist Du nur der Schnellste? Grüße nach Hannover.

0300: Der Mond geht auf. Inzwischen haben wir Hvide Sande nach 140 sm an Steuerbord. Bei aller Liebe, das ist kein Hafen für Segler: Fisch in riesigen Waschbetonhallen, Outletstores ohne Ende und eine Schmuddelecke im Hafen für drei, vier Yachten. Die Duschen grottenschlecht und doch war fast jede/r schon mal hier … als Tourist. Hvide Sande ist touristisches Zentrum am Ringkøbing Fjord. Ferienhäuser was die Düne hergibt.

Fischer: Nordteil anfangs Ost um 6, südostdrehend, abnehmend um 4, Schauerböen, See anfangs 3 Meter.

Um kurz nach 0500 das neue Wetter bei Mondschein – oben. Langsam wird es hell und der erste Blick fällt auf die Logge. Nach 22 Stunden haben wir die halbe Distanz, 150 sm liegen im Kielwasser. Frank freut sich und koppelt, bei dem Tempo sind wir morgen früh um 0300 in Skagen. So rechnen wir uns die Welt schön.

Die Sonne geht auf (0600) und Yvonne serviert ne Muck Kaffee … wenn der Skipper ausrefft. Machter natürlich gerne, wir wollen unser Tempo hochhalten. Der wahre Wind ist jetzt runter auf 13 Knoten aus Ost, der Dampfer segelt trotzdem 7 Knoten – Welle keine.

Um 0700 unser 24 Stunden Etmal: 162 sm : 24 Std. = 6,75 Knoten. Meine Wache geht vor Thorsminde zu Ende, während bei euch zuhause der Wecker klingelt. Noch schnell der Blick in den Rückspiegel auf das Wetter und da zeigt uns das Wetterradar, dass eine Regenfront hinter uns her ist. Vor Schauerböen hat der DWD gewarnt, warten wir's ab, wir können eh nichts machen. Gute Nacht.

Als ich um 0900 das Ruder übernehme wird es achteraus wieder dunkel. Nach einer Weile werden wir ausgebremst, kein Wind. Maschine? Nö, wir wollen nach Skagen segeln! Der Wind dreht wie angekündigt auf Südsüdost, segeln wir eben vor dem Wind weiter - Schmetterling. Eigentlich ist das immer ein Eiertanz, doch bei ruhiger See gut zu steuern. Wir bekommen den Dampfer sogar wieder richtig in Fahrt. Um 1000 stehen wir vor Thyborøn und der Einfahrt

in den Limfjord. Leider ist es total diesig, doch auch hier gibt es Ersatz. Wer den Limfjord per Video segeln möchte, kommt hier https://www.youtube.com/watch?v=rFOzfN58IuM&t=124s gut durch Dänemarks blaues Band – im Sommer. In ein, zwei Stunden sollen sich die Wolken verziehen und die lange, lange Dünenküste erstrahlt wieder hellweiß. Worüber wir uns noch freuen: Hier oben gibt es nirgendwo Netzprobleme, die Dänen sind uns schon so lange weit voraus. Und auch interessant: Die Gezeitenrechnung kann man hier beinahe vernachlässigen. In Thyborøn beträgt der Gezeitenunterschied max. 0,4 m.

Einmal ein Windloch und gleich noch eins: Fahrt unter 3 Knoten, Maschine an. Eine lange Dünung rollt inzwischen in die Nordsee und lässt die Segel schlagen. Unerträglich und deshalb hilft ab 1100 der Jockel. Positiv formuliert: Wie bestellt bekommen wir wieder warmes Wasser für die Körperhygiene, zum Abwaschen, der Kühlschrank kühlt und die Batterie wird aufgeladen. Warum segeln die eigentlich, fragt sich ein angehender Seemann im so fernen Reilingen und rechnet und rechnet, dass das sowieso nichts bringt. Lass ne rechnen.

Nun geht die Dünung immer höher und wird richtig unangenehm, immer noch Motorfahrt. Ein Meter hohe Dünung aus dem Skagerrak (also von vorn) und das tapfer auf Wind wartende Groß sorgen zwar für gute Laune, aber auch für ungeahnte Herausforderungen. Unter Deck kommen ungewohnte Gerüche dazu und da bleibt frau besser oben und schnippelt, während der Skipper sein Traummenue zelebriert. Indisches Koma Chickencurry, scharf wie das Skagerrak. Und alles vor der Haustür von Hanstholm. Hier verlassen wir den Bereich „Fischer", fahren in's „Skagerrak" und mit Koma Chickencurry wird die Fahrt über die berüchtigte Jammerbugt zum Vergnügen.

```
Das Seewetter für das Skagerrak von 1112:
Östliche Winde 4 bis 5, vorübergehend
etwas abnehmend, anfangs Schauerböen, See 1 Meter.
```

„Vorübergehend etwas abnehmend" lässt den Jockel inzwischen 4,5 Stunden ackern. Gelegenheit für ein paar Worte zur „Jammerbugt" (wie der Däne sagt): Die Bucht an der Nordwestküste Jyllands (Karte nächste Seite) erstreckt sich rund 100 km weit von Hirtshals über Løkken bis zum Bulbjerg. Der Name der Bucht leitet sich vermutlich von „Jammer" ab: Die zahllosen Strandungen früherer Zeiten bedeuteten den jammervollen Tod vieler Seeleute. Weiter im Nordosten erstreckt sich die *Tannis Bugt* bis Skagen. Die Bucht bietet ertragreiche Fischgründe. Die Häfen von Hirtshals und Hanstholm wurden erst im 20. Jahrhundert angelegt, um zahlreiche kleine Landungsplätze auf dem offenen Sandstrand zu ersetzen. In Løkken, Lønstrup und Torup Strand kann man heute noch Fischkutter auf dem Strand liegen sehen, die mit Seilwinden oder Raupenschleppern ins Meer oder an Land gezogen werden. Als erster

dänischer Hafen an der offenen Nordsee wurde von 1919 bis 1930 der Hirtshals Havn gebaut, heute einer der größten Fischereihäfen Dänemarks. Der Hafen von Hanstholm konnte nach sieben Jahren Bauzeit 1967 eingeweiht werden. Den inzwischen wichtigsten Wirtschaftszweig in der Küstenregion bildet jedoch der Tourismus – begünstigt durch breite Sandstrände, die meistens mit dem Auto befahren werden dürfen. Die Küstenlinie ist vor allem bei Lønstrup trotz Küstenschutzmaßnahmen durch Erosion gefährdet, während zwischen Blokhus und dem Bulbjerg die Dünengürtel sogar anwachsen – aufgrund der ruhigeren Strömung im Inneren der flachen Bucht (Text aus Wikipedia).

Auf der Karte die rund 52 sm von Hanstholm im Südwesten über die Jammerbugt bis Hirtshals.
Ganz oben rechts Skagen mit Dänemarks nördlichstem Punkt, dem Grenen.

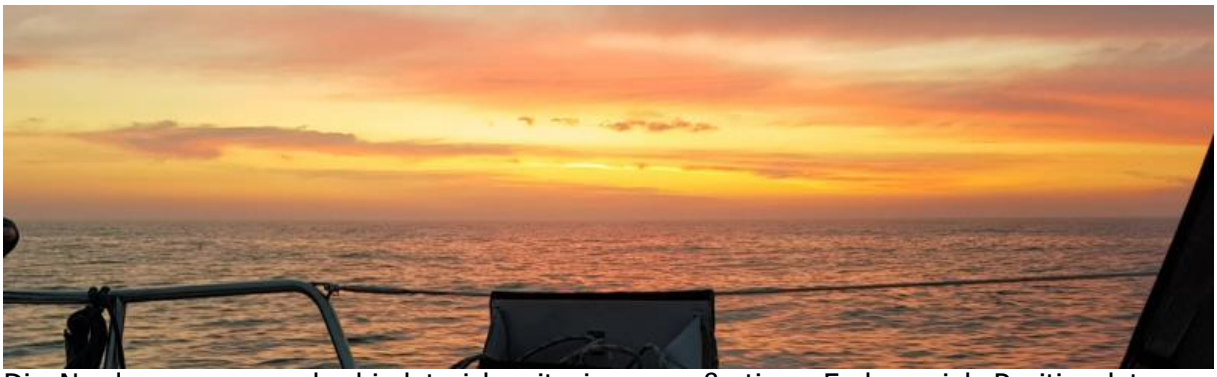
Als sich das Koma Chickencurry auf seine letzte Reise begibt, kommt endlich die Sonne aus der Deckung. Jetzt geht's mit 50 Umdrehungen an den UV-Schutz. Die Sonne brennt geradezu ins Cockpit. Caps, Sonnenbrillen und was weiß ich werden zur Gefahrenabwehr eingesetzt. Immer noch Motorfahrt – der Wind ist nicht mehr unser Freund.

Damit niemand sagen kann, wir hätten es nicht versucht, packen wir, allen Unkenrufen zum Trotz, die Segel noch einmal aus - oben. Doch es hilft nichts, so sehr wir auch frohlocken, der dänische Wind will sich nicht einstellen, Motor wieder an. Die Jammerbugt im tiefen Frieden mit sich, mit uns und mit ohne Wind. Statistisch gesehen ist der Downsklint, die Südspitze von Langeland, ohnehin Dänemarks windigste Ecke. Der Törn zieht sich und der Name Bucht verleitet dazu, die Querung kleinzureden. 52 sm sind wie von Warnemünde nach Stralsund oder von Heiligenhafen nach Omø - ohne Landsicht! Gegen 1800 dreht der „Wind" auf Nordost und kommt mit 3 – 5 Knoten. Damit kann niemand was anfangen. Das ändert sich auch bis 2000 nicht, als ich meine Wache antrete.

Seewetter von 1747 für Skagerrak: Östliche Winde um 3, später Nordost 4 bis 5, See 1 Meter.

Die östlichen Winde haben gar nicht stattgefunden, aktuell haben wir zwar Nordost, aber der ist kaum messbar. Wir setzen auf das Ende des Jammers ab Hirtshals, dann geht es 30 sm ONO bis zum Grenen. Um kurz vor 2100 verabschiedet sich die Sonne.

Weit an Backbord viel Berufsschifffahrt, alle kommen vom Grenen oder wollen dahin – wir auch. Das AIS ist wirklich Segen & Fluch. Während wir uns Hirtshals nähern entdecke ich ein AIS-Signal an Land. Es ist die Segelyacht „Bacardi" die in Hirtshals weit weg vom Hafen in einem Winterlager steht. Vielleicht ist der Skipper immer noch von seiner Namensidee besoffen vor Glück und findet den Schalter nicht ..?



Die Nordseesonne verabschiedet sich mit einem großartigen Farbenspiel, Positionslaternen und Dampferlicht an, jetzt wird es schnell dunkel. Inzwischen haben wir das Groß wieder geborgen, während der Nacht wäre das nicht so lustig – klar, wenn wir es nochmal brauchen segeln wir natürlich. Um 2200 endet meine Wache, doch Hirtshals ist ein betriebsamer Hafen, da bleibe ich noch auf der „Brücke". Zeit für drei Mails der ÜV (Üblichen Verdächtigen). Liest denn sonst niemand mit? Ich fasses nich, freue mich aber immer über Mails von euch:

Hallo ihr vier,
die Regenfront, die Euch heute Morgen verfolgt hat, ist letzte Nacht über Hannover gefegt. Ein schneller Blick auf alle Vorhersagedienste brachte noch in der Nacht die beruhigende Erkenntnis, dass die Front sich auf dem Weg nach Norden abschwächen sollte. Das Logbuch hat das also nun bestätigt.

Ich hoffe ihr habt heute noch einen schönen Tag. Laut Wind- und Strömungs-vorhersage des dmi wird es wohl eher etwas ruhiger (sprich: langsamer)? Ich drücke Euch die Daumen, dass ihr nicht zu viele "Windlöcher" auf dem Weg nach Skagen habt und auch die letzte Strecke noch absegeln könnt.
Ich bleibe im Netz bei Euch (ich hoffe nicht als einziger...)

Liebe Grüße Martin

Ja, danke Martin, alle guten Wünsche haben leider (noch) nicht geholfen, ist halt ein sehr großes Windloch.

Peter schreibt:

Moin Ralf und Crew, na die Umrundung des dänischen Festlandes kann Euch keiner mehr nehmen, Gratulation, der Plan geht auf. ;-)) Vor vielen Jahren habe ich das auch an Bord der Ketch "Klenkes" (HR 42) mitversucht, bis Römö sind wir gekommen und dann wieder zurück, weil laut Skipper der hohe Seegang das Einlaufen in den Limfjord nicht zuließ und um Skagen Kreuzseen etc. erwartet wurden. (50% der Crew waren auch noch Neptuns Gäste). Euer Tempo ist ja auch rasant, mit der Geschwindigkeit könnte die Kalami Star auch in 6 Tagen von Hhafen nach Helsinki fahren. Wir hatten uns dafür jeweils 21 Tage genommen. Also dann weiterhin viel Spass auch auf Eurem Südkurs demnächst, VG Peter

Moin Peter und danke für die viel zu frühen Glückwünsche. Ich freue mich wahnsinnig über das hohe Tempo. Das liegt natürlich nicht an unserem genialen Segeltrimm, sondern am „neuen" Unterwasserschiff. Das wurde im Winterlager abgezogen und das Antifouling neu aufgebaut. Es ist, als wäre eine Bremse gelöst, die Yacht läuft einfach super und naja, die Segel sind auch noch nicht sooo alt …

Jetzt auch noch Frank und willkommen an Bord:

Moin Ralf, ich beneide euch ja, so schöne Sonnenuntergangsbilder und „warmes segeln", dass hätte uns auch gutgetan. Doch ich fand den Törn rund Helgoland einfach super und ich habe viel gelernt. Schön, dass du mich im Logbuch (ich bin immer wieder eingeloggt) erwähnst als angehender Seemann aus Reilingen ;-)
Heute war ich auf dem Wasser zum Üben für die SBF See Prüfung.
Euch viel Freude auf dem weiteren Törn auf der Kalami Star und mir aus der Ferne vorm Bildschirm….

Liebe Grüße, Frank

Moin Frank und schön, von Dir zu hören. Ja, der Törn letzte Woche war viel cooler, das hier ist ein reiner „Sommertörn" – aber mal ehrlich, jetzt in der Nacht trage ich normale Unterwäsche, darüber lange, dann eine Jeans, einen Rollkragenpullover, meine dicke Spitzbergenjacke und darüber das Ölzeug. Seestiefel, Handschuhe und Mütze dazu, logisch. Auch cool.

Um 2315 passieren wir Hirtshals, einen der größten dänischen Fischereihäfen. Passieren klingt so einfach und ist es letztlich auch, doch für eine nachts noch unerfahrene Crew sind die vielen raus- und reinfahrenden Fahrzeuge erstmal aufregend. Nähert man sich, löst sich das meist von selbst oder mit einer kleinen Kurskorrektur oder kurzzeitig den Fuß vom Gas. Mehr ist es nicht. Nun liegt auch Hirtshals im Kielwasser und die nächste Bugt vor uns, die Tannis Bugt, danach der Grenen, Dänemarks nördlichster Punkt – noch 22 Motormeilen bei nahezu spiegelglatter See.

Klar, der Autopilot steuert, aber es bleibt dabei, es sind immer zwei Personen auf Wache. Eine/r verantwortlich, eine/r standby. Die Sicht rauf zu den Sternen ist wunderbar, über dem Wasser ist es diesig, vielleicht 2 sm Sicht und deshalb ein Loblied auf das AIS: Schon länger folgt uns die „Hvitanes" (Foto ex. „Tananger"), ein RoRoFrachter mit Ziel St. Petersburg. Die

„Hvitanes" fährt mit 15, wir mit 6 Knoten, doch optisch kann ich den Dampfer noch gar nicht ausmachen. Das AIS informiert, in 17 Minuten hat der uns eingeholt. Werden wir von dem gesehen? Weichen die aus? Klar, der Überholer muss sich freihalten. Gedanken, BEVOR die „Hvitanes" überhaupt in Sicht kommt. Dann achteraus ein ganz dünnes Licht, wieder weg, da isses wieder. Endlich das zweite Dampferlicht. Unsere kleine „Funzel" (das Hecklicht) sehen die bestimmt noch nicht,

aber die sehen uns auf ihrem AIS … und weichen jetzt schon aus, das bestätigt unser AIS. Nach 17 Minuten überholt uns die „Hvitanes" an unserer Backbordseite. Ohne AIS keine einfache Situation, weder hier unten, noch da oben. Okay, die hätten uns auf dem Radar sehen können, aber schaut da ständig jemand drauf? Also ein Loblied auf das AIS, ich möchte es nicht missen.

Freitag, 26. April: Cuxhaven – Skagen

Um 0200 endet meine Wache. Schlafen kann ich trotzdem nicht. Bilder aus der Jammerbugt gehen mir durch den Kopf, Bilder von den Skagenmalern, wie dieses von Michael Ancher.

„Kommen sie um den Grenen", lautet die Überschrift und um 0330 weckt mich die Crew mit einer Richtungsentscheidung: „An der 5 m Linie um den Grenen? Wenn ja, Achtung, nahebei ein Stein auf 2 m Wassertiefe oder besser doch außen rum?" Eine verzwickte Situation, denn auf der Navionicskarte gibt es diesen Stein nicht. Wir fahren mit Navionics, weil es die aktuelle* Karte ist und gehen um 0345 nach 288 sm um den Grenen. Die Fischer sind's zufrieden und wir zurück auf der Ostsee. Zur selben Zeit geht der Mond auf und die Dämmerung setzt ein, beinahe zu kitschig für diesen Moment. Es wird bereits ganz leise hell.

*für die Plotter-C-Mapcard 2019 gibt es das update erst Mitte Mai, wie peinlich für Jeppesen.

Vor Skagen die so typischen Ankerlieger. Schiffe, die keine Aufträge haben und vor Anker „stillgelegt" sind. Da ist nur eine Notbesatzung an Bord. Warum eigentlich hier? Dann der Leuchtturm (Foto unten ganz rechts), links die Lichter der Hafenstadt.

Frank bringt uns mit seinen 1,97 m überragend in den riesigen Hafen und siehe da, mein Lieblingsplatz ist frei, sind auch nur vier Yachten hier. Frank bringt uns rückwärts an den Steg, Leinen über und dann sind wir nach 293 sm um 0445 fest in Skagen. Die Hälfte ist geschafft und wir haben 46 statt der gekoppelten 50 Stunden und 7 sm weniger als 300 gebraucht.

Der Dampfer wird schnell vom Salz befreit, das Landstromkabel angeschlossen und ab zum Automaten – Havnepenge bezahlen, Codenummer für Duschen & Toiletten. Teuer ist es hier, 280 DKK/Tag = 37,50 €, Strom, Wasser und freies WLAN dazu, Duschen 10 DKK (= 1,35 €). Natürlich gibt es noch ein Anlegebier, aber wir sind viel zu müde, um das wirklich genießen zu können. Innerlich freut sich jede/r wie Bolle – auf jeden Fall der Skipper. Gute Nacht.

Gegen 1100 endlich ein halbwegs ausgeschlafenes und gemeinsames Frühstück. Die Crew ist voller Tatendrang und will nun auch noch Skagen Rund barfuß abhaken. Yvonne spricht von einem Sehnsuchtsziel und so geht es uns allen.

Skagen ist vor allen Dingen Fischerei – und die kannste riechen, da gibt es kein Erbarmen.

Unsere vier Touristen besichtigen zuerst das ganz alte Leuchtfeuer, dass noch mit einem Feuerkorb ausgestattet ist/war – Vorseite. Seitdem wuchs der Grenen, Dänemarks nördlichste Landspitze, immer weiter ins Kattegat oder ins Skagerrak?

Als Deutscher wird man hier (wo nicht an der Ostsee?) immer wieder mit den Baukünsten seiner Vorfahren konfrontiert. Weit im Hintergrund Skagens „neuer" Leuchtturm.

Nach 3,5 km endlich das Sehnsuchtsziel Grenen, die Crew hat's geschafft: Skagen Rund nun auch noch barfuß – leider hat der dänische Fotograf unsere nackten Füße abgeschnitten … und das gleich dreimal! Der Grenen ist für die Denen so eine Art Wallfahrtsort, wie Santiago de Compostela für Spanier & umzu. Grenen haben die Denen in den Genen und so geht jedes Jahr ein Gebot von Königin Margrethe II. aus, dass sich jeder Dene alle 7 Jahre barfuß auf dem Grenen einzufinden habe. Nun gut, auch bekennende Denenfreunde dürfen den heiligen Sand betreten – siehe oben. Auf dem Weg zurück nach Skagen besuchen wir noch die Grabstelle von Holger Drachmann. Wikipedia dazu: Der Maler und Schriftsteller gehörte zu den Gründern der Skagener Künstlerkolonie. Drachmann schloss sich dem Kreis *Dichter des modernen Durchbruchs* um Georg Brandes an. Mit seinen enthusiastischen Huldigungen für die Pariser Kommune und ironischen Angriffen auf die geistige Enge Dänemarks war er dort ein willkommener Gast.

In seiner späteren Liebes- und Naturlyrik wurde überwiegend das Meer als Symbol für Unruhe, Freiheit und Stärke besungen; in seinen meist realistischen Erzählungen beschrieb er heimat-

verbunden das Leben der Fischer. In Drachmanns Schaffen spiegelte sich sehr genau die Problematik des dänischen Bürgertums wider: das Schwanken zwischen *bürgerlich* und *liberal*. Dem Dichter erging es da ähnlich; unstet im Leben wie in der Gesinnung wandelt er sich von demokratisch zu nationalistisch. 1902 ließ sich Holger Drachmann in Skagen nieder und nahm das Malen wieder auf. Er starb im Alter von 61 Jahren in Hornbæk auf Seeland.

Die Urne mit seiner Asche wurde in Skagen an der Landspitze Grenen beigesetzt - oben. Sein Wohnhaus wurde 1911 in ein öffentliches Museum verwandelt. Zurück in Skagen endlich das leckere dänische Eis. Die Crew traut sich an Softeis, der Skipper kommt an zwei Kugler Lakritz-eis nicht vorbei, hmmm lecker.

Hier oben bereits das Programm von morgen, voraussichtlich soll es regnen und da passt der Besuch des Skagen Museums gut ins Programm, kuckstu https://skagenskunstmuseer.dk/de/ Am Abend die zweite Auflage des Koma Chickencurry – immer wieder gern und danach: Doppelkopf!!! So muss das.

Wir wollen hier nichts über Gewinner und Verlierer verraten, das würde dem schönen und gemütlichen Abend nicht guttun.

Samstag, 27. April: Skagen

Es regnet und wenn mein Freund Rainer behauptet, in Hamburg findeste das schönste Grau der Welt, muss ich ernsthaft widersprechen. Das schönste Grau gibt es in Skagen. Warum sonst haben sich die vielen Maler hier niedergelassen?

Die Skagenmaler waren schon eine besondere Sorte Mäuse. Bohemians, für die die Fischer ab den 1870iger Jahren Modell standen und die schon mal ne Flasche Rotwein in den Booten hinterließen. Die Bohemians blieben immer länger, ließen sich in Skagen nieder, heiraten und gründeten ihre „Künstlerkolonie". Auf einem der bekanntesten Bilder des Skagesmalers, P.S. Krøyer feiert sich die Szene selbst. „Hip, Hip, Hurrah!" ist der Titel aus dem Jahr 1888 - oben.

Dieses Bild von P.S. Krøyer von Manuela und Yvonne kennt doch jeder. So sieht das hier aus.

Diese Galerie zeigt alle Skagenmalerinnen und -maler.

Ende des 19. Jahrhunderts war Skagen ein Dorf mit annähernd 2000 Einwohnern. Der Weg nach Skagen war zu dieser Zeit sehr beschwerlich, die Eisenbahnstrecke erst 1890 bis zur Nordspitze Dänemarks verlängert und der Hafen erst 1907 erbaut. Zu dieser Zeit wurde Skagen Mittelpunkt einer der bekanntesten skandinavischen Künstlerkolonien. Es gibt viele Gründe, weshalb sich eine so große Gruppe von Künstlern in Skagen versammelte. Gewöhnlich waren es junge, weniger etablierte Künstler, die an die Spitze von Nordjütland reisten.

Die ersten Künstler, die zu Beginn der 1870er Jahre nach Skagen kamen, lernten sich bereits an der Königlich Dänischen Kunstakademie in Kopenhagen kennen und reisten gemeinsam in den Norden Dänemarks. Weitere Gründe waren die Bereitschaft der örtlichen Bevölkerung, den Malern als Model zu dienen, sowie die intellektuelle Gesellschaft der anderen Künstler. Skagen wurde nicht nur von Malern, sondern auch von Autoren, Komponisten, Musikern, Sängern, Schauspielern und Handwerkern besucht. Einige von ihnen zählten zu den meist bekannten Persönlichkeiten in Dänemark und Skandinavien des 19. Jahrhunderts - unten.

Um die Jahrhundertwende verringerte sich der Einfluss der Künstlerkolonie auf die dänische Kunst. Dies änderte sich mit der Gründung des Skagens Museums im Jahr 1908. Das Museum wurde im Der Brøndumsche Speisesaal von den Künstlern Michael Ancher, P.S. Krøyer und Laurits Tuxen, sowie dem Hotelinhaber Degn Brøndum und dem Apotheker Victor Chr. Klæbel

gegründet. Es wurde 1928 fertiggestellt, die Sammlung umfasste zu diesem Zeitpunkt 325 Werke. Durch den Zusammenschluss des Museums mit dem Anchers Hus und dem Drachmanns Hus 2014 besteht die Sammlung heutzutage aus über 9.000 Werken.
Den Text habe ich irgendwo geklaut und verschlimmbessert.

Jedenfalls hat der Crew der Museumsbesuch gefallen. Ich bin hier ebenso gern wie im Marstal Søfartsmuseum, kuckstu www.visitaeroe.de/de/searchglobal/marstal-sofartsmuseum-aeroe-gdk612162

Am Abend eine Mail vom 05er Bernd:
Moin Ralf, ich lese mit Begeisterung dein Logbuch Skagen Rund. Ich wünsche Dir und deiner Crew noch eine schöne Rückfahrt und noch tolles Wetter. Die Mainzer haben es doch toll gemacht in Hannover?😁🎡 Ich hoffe Du freust Dich LG vom Rhein Anita u Bernd

Ja Bernd, das habt ihr prima gemacht, aber diese „Hilfe" kommt einfach zu spät. Und ganz ehrlich, die Leidenschaft für meinen Heimatverein hat doch arg gelitten und das lag nicht nur an den Ergebnissen. Danke und lieben Gruß an Steg 12. Wann kommt ihr?

Heute gibt's Fisch und danach quält Ralf die Crew mit seinen Filmen. Müdigkeit macht sich breit, gute Nacht.

Sonntag, 28. April: Skagen – Østerby/Læsø

Das Duschen ist schon eine sportliche Übung. Für 5 DKK läuft die 2 Minuten und zack isses kalt. Wenn man's weiß klappt das und zum Glück gibt's ne Fußbodenheizung. Aber die Vorstellung, dass du hier im Sommer kaum in die Dusche kommst und der Hafen gern von Schweden und Norwegern angelaufen wird, die hier preiswert an Bölkstoff kommen … nunja. Eine Mail von Frank:

Moin Ralf,
eines muss ich sagen, vor wenigen Tagen lief eine Dokumentation im Fernsehen „Die dänische Nordsee", doch dein Logbuch gefällt mir wirklich besser. Selbst die kulturellen Highlights sind bildhaft dargestellt und lebhaft beschrieben Euch viel Freude auf der weiteren Reise. Heute habe ich Krantermin und auch mein Boot sieht wieder das Wasser.
Herzliche Grüße, Frank

Danke für die Wasserstandsmeldung Frank und euch eine schöne Saison. Wir haben einen Tag Regen und kaum Wind vor uns, da wärmt jede Mail.

Heute hangeln wir uns südwärts. Nächster Stopp wird Læsø und da haben wir die Wahl zwischen Pest und Cholera, der Revierführer schreibt: „Wenn das überhaupt möglich ist, so ist Østerby noch verlorener als Vesterø. Letzteres hat wenigstens noch die Fähre, die etwas Abwechslung bringt, Østerby hat außer Kuttern im Hafen, Heide und Sand gar nichts, der Hafen ist aber größer als der von Vesterø" … und genau da wollen wir hin. Man muss sagen, dass die Crew bei der Hafenauswahl Rücksicht auf den Skipper nimmt, der Vesterø bereits kennt, aber noch nie in Østerby war.

Kattegat: Nordwest 3 bis 4, vorübergehend etwas abnehmend, später nordostdrehend, strichweise diesig, See 0,5 Meter.

Es regnet bereits die ganze Nacht und damit nicht alle im Regen stehen müssen, bleibt die halbe Crew unter Deck. Frank und sein Skipper legen um 0930 ab. Wind? Keine Spur, wir bereiten die Segel gar nicht erst vor. Raus aus dem Hafen und da sieht man doch ein Lächeln bei Frank, der sich auf den „kurzen Törn" freut. Ca. 33 sm liegen vor uns.

Vor Skagen zählen wir 14 Ankerlieger – Foto unten.

Als die achteraus liegen, kommt auch der Wind, erst zaghaft als Backstagsbrise, sodass wir Schmetterling segeln, danach etwas stärker. Immerhin sind wir mit 4 Knoten unterwegs, doch wer hier oben segelt weiß, dass immer 1 – 2 Knoten Oberflächenströmung Richtung Nordsee unterwegs sind. Das Regenwasser und das Süßwasser aus den Zuflüssen der Ostsee, ist leichter als das Salzwasser und sorgt für eine Umwälzbewegung. Also, Strom von vorn, wenn nur der Regen nicht wär'. Nach einer Stunde dreht der Wind langsam von NW auf Nord und damit sind wir bei Raum- bis Halbwind unterwegs. Jetzt kommt Leben in die Bude – 6 Knoten über Grund. Bernd hat noch einen willkommenen Tipp:

… auf Læsø finde ich Østerby schöner, dort gibt es am Hafen einen Fischhändler der hat ganz tolle Fischfrikadellen, ganz warm aus der Pfanne 👍😃 Wir kommen am 5. Mai nach Orth, muss noch Unterwasserschiff machen und polieren. Wir gehen dann am 10. oder 11. Mai ins Wasser. Euch noch einen tollen Törn und liebe Grüße, Anita & Bernd

Danke Bernd, sind wir mal gespannt, ob der Fischhändler heute geöffnet hat? Um 1200 ist jedenfalls Schichtwechsel. Die Mädels werden freigelassen und übernehmen das Kommando, die Kerle trocknen unter Deck. Zwei Stunden lang, dann verlässt uns leider um 1400 der Wind.

Die Kerle behaupten zwar, wenn wir euch ablösen, kommt der Wind zurück, doch so viel Frohsinn mag der dänische Wind nicht teilen. Im Gegenteil, es regnet wieder. Immerhin „Land in Sicht!" Noch 30 Minuten.

Wir haben wieder ein Netz und ich versuche mal, uns auf Marinetraffic zu finden – da dümpeln wir immer noch in Skagen rum..? Der Vesselfinder überträgt zwar unsere Position, klicke ich aber auf „Spur" kommt da gar nichts. Kann natürlich sein, dass keine Relaisstation in der Nähe ist. Bin mal neugierig über eure Erfahrungen.

Um 1455 rein in den Hafen und hier legt uns Yvonne entspannt längsseits an den Steg. Um 1500 sind wir nach 31 sm (Gesamt 324 sm) fest in Østerby auf dem Schifffahrtshindernis Læsø (O-Ton Revierführer).

Der erste Gang führt natürlich an den Automaten: Havnepenge 200 DKK, Strom und Duschen über Tallycard, Wasser und WLAN sind frei. Danach weiter zu Bernds Fischhändler mit den ganz tollen Fischfrikadellen, ganz warm aus der Pfanne!

Leider weiß der Fischhändler nichts von unserer Ankunft. Der Laden is dicht. Oha Bernd, der Tipp war natürlich gut gemeint, aber damit haste uns so richtig heiß gemacht. Der Crew lief das Wasser im Munde zusammen und nun sitzt der Frust tief, abgrundtief. Was nun? Rein zum Købmand und Süßkram gekauft. Kaffee und Kuchen sind bei diesem Wetter zum Anleger besser als Fischfrikadelle und Bier. So mok wi datt.

Die Runde durchs Dorf endet, logisch, wieder im Hafen. Fisch gibt's hier (wenn der Laden auf hat) und sonst gar nichts. Der Hafen ist für Segler durchaus komfortabel, die sanitären Einrichtungen prima und der Badestrand gleich nebenan. Købmand und Restaurant gibt's auch, ab in den Urlaub.

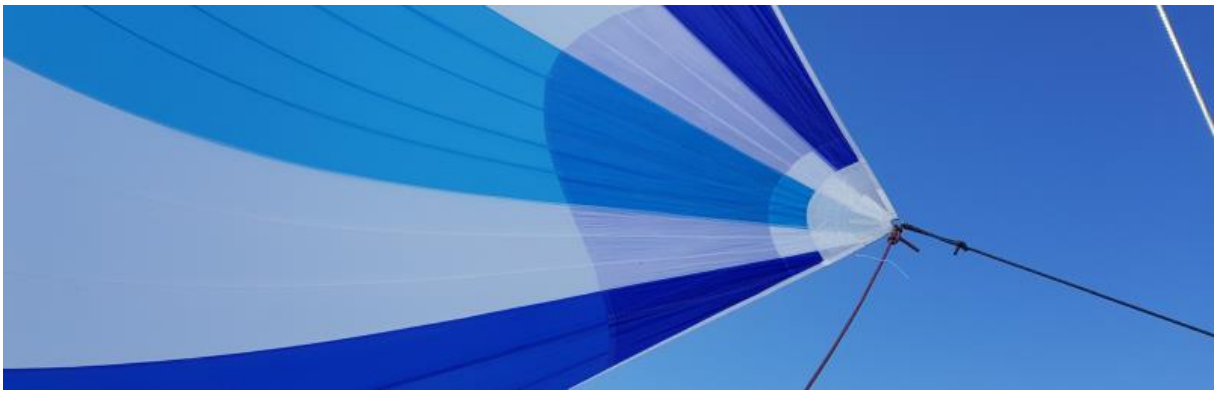
Montag, 29. April: Østerby/Læsø - Anholt

Oha, netter Hafenmeister, aber kalte Dusche, „… dass muss ich gleich untersuchen", sagter.

Um 0915 legen wir bei „Kaiserwetter" ab. Bis Anholt sind es ca. 47 sm. Keine Wolke und Sonne satt. Wer im Gesicht „blass" aussieht, hat 50 Umdrehungen aufgetragen. Wie wird das Seewetter?

```
Kattegat: Nordöstliche Winde 3 bis 4, etwas abnehmend, strichweise diesig,
See 0,5 Meter.
```

Vor dem Hafen setzen wir das Groß, motoren aber noch um das östlich der Hafeneinfahrt gelegene Flach. Wenig später setzen wir Kurs auf die Osttonne südöstlich Læsø ab. Wir nehmen die Genua dazu, Maschine aus. Leider parken wir unter Segeln so langsam im nordöstlichen „Wind" ein. Das Groß deckt zudem die Genua ab, der Gennaker muss her. Schnell ist das 87 m^2 Tuch angeschlagen, jetzt haben wir knapp 120 m^2 oben, doch der raum einfallende (scheinbare) Wind bringt nicht mehr als 4,5 - 5,5 Knoten. Dafür wunderschöne Bilder vor dem strahlend blauen Himmel. Mal eine kleine Auswahl – nächste Seite:



Groß und Gennaker haben gut zu tun, der Speed legt langsam zu. Der Wind weht konstant und die Segel beschatten inzwischen fast das ganze Deck. Bei „fast" drängelt sich der weibliche Crewanteil in der Sonne. Ansonsten ist es kühl und alle sind froh, dass wir lang drunter tragen. Der Autopilot hat übernommen, trotzdem bleiben wir beim stündlichen Wachwechsel. Weiter östlich der Tiefwasserweg Richtung Großer Belt mit der Großschifffahrt, von Seglern keine Spur. Als wir zu langsam werden luven wir 10° an, dann können wir später vor dem Wind ablaufen. Um 1300 das Kommando: „Klar zum Schiften des Gennaker, Steuerbord gibt Lose, Backbord holt." Der Skipper steuert selbst, doch da ist es schon passiert, das Leichtwindsegel tüddelt sich mehrfach um das Vorstag und lässt sich nicht mehr befreien. Wehe, jemand anders

hätte gesteuert!!! Die Versuche, das Segel per Hand zu befreien scheitern grandios. Um Druck aus dem Segel zu nehmen gehen wir in den Wind, doch dabei vertüddelt sich das leichte Tuch noch mehr. Dann drehen wir eben die Yacht um das Vorstag und damit kommen wir der Lösung einen Schritt näher. Per Wende gelingt das nicht, doch dann hat Manuela die geniale Idee, „… wir wenden unter Maschine und drehen die Tüddel wieder raus.“ Gesagt getan, doch dann drehen wir falsch rum noch mehr Törns ins Leichtwindsegel. Dann eben über Steuerbord und als Gemeinschaftskraftwerk gelingt es uns, als Karussell, den Gennaker ohne Beschädigung auf den neuen Kurs zu bringen. Oha da hatten wir alle Hände voll zu tun und niemand hat‘s dokumentiert. Vielleicht macht der Adenauer deutlich, was passiert war. Unsere „Lösung“ ganz oben per Screenshot des Tracks. Wie’s richtig geht kuckstu hier https://www.youtube.com/watch?v=tqiB_s7QiXI

Vorwind kommen wir immer besser in Fahrt. Über Grund sind wir mit 7 – 8 Knoten unterwegs. Auch jetzt hält der Autopilot sicher seinen Kurs. Auf dem Vordeck geben sich die begnadeten Körper der Sonne hin, unter Deck informieren wir uns über den Hafen auf Dänemarks sonnigster Insel. Heckanker, Heckboje oder doch längsseits? Längsseits, weil der Hafen leer sein wird. Noch drei Stunden.

Bei besten Sichtverhältnissen kommt um 1445 ganz leise das sonnige Eiland in Sicht, noch 14 Meilen. Vorwind laufen wir direkt auf die von großen Flachs umgebene Insel zu. So geht das nicht, wir müssen das Groß schiften, dann passt wieder alles. Der Westkardinal wird umfahren, von dort sind es noch 5 sm bis zum Hafen. Um 1615 haben wir den Wegepunkt erreicht, bergen den Gennaker, danach mit Groß und Genua Kurs direkt auf den Hafen. Vor der Haustür rollen wir die Genua ein. Manuela steuert und im Vorhafen geht das Groß ohne Tüddelütt runter, kurz angebändselt, fertig. Dann rein in den Hafen und wie besprochen, da ist sehr viel Platz, längsseits an den Schwimmsteg zu gehen. Leinen und Fender (ganz tief) sind vorbereitet und dann fährt uns Manuela wunderbar an den Steg. Große Freude, denn auch Anholt ist so ein Sehnsuchtsziel.

Um 1730 sind wir nach 49 sm (Gesamt 373 sm) fest auf Anholt. Der Automat kassiert 200 DKK, Duschen, Strom und WLAN kosten extra (Tallycard). Naja, beim Strom hat man noch die freie Auswahl und bisher haben wir immer noch Restmengen anzapfen können – geht natürlich nicht in der Hauptsaison. Anholt hat seinen eigenen Charme und das sind nicht die Reetdach-häuser (gibt's hier gar nicht), sondern sein liebenswertes Chaos.

Die Lockbuchleser sind scheinbar alle noch im Winterschlaf, endlich mal wieder eine Mail:

```
Lieber Ralf,
Danke für dein kurzweiliges Logbuch. Es macht einen Heidenspaß, das zu lesen.
Und Glückwunsch an euren Wetterrouter. So viel Sonne und Ostwind so früh im
Jahr - Chapeau. Ich hoffe, die eiligen Eisheiligen erwischen euch nicht auf
den letzten Metern.
Fairwinds und handbreit wünscht Karsten
```

Vielen Dank Karsten. Wir wissen zwar, dass die Eisheiligen auf Törn sind. Treffen wollen wir sie nicht, aber haben wir eine Chance? Grüße ebenfalls an Jörg!

Dienstag, 30. April: Anholt - Ebeltoft

Vor dem Ablegen noch eine Runde in die City und übern Strand zurück. Über die Arena von Anholt United freue ich mich immer wieder – vielleicht auch, weil mir mein Heimatverein derzeit überhaupt keine Freude bereitet.

Anholts Zentrum ist dieser Brugsen (das g wird übrigens nicht gesprochen). Hier treffen sich die 132 Einwohner und tauschen die neuesten Infos aus.

Kunst am Bau gibt es in der City natürlich auch. Hier Anholt in der Übersicht. Mehr gibt es eigentlich nicht zu erzählen, an der Hafenkante mit dem Strand spielt sich im Sommer das wahre Leben ab.

Ja, wunderschön ist es hier, doch unsere Zeit ist begrenzt. Bis Ebeltoft haben wir ca. 55 sm vor dem Bug. Um 1100 steuert uns Manuela raus.

Kattegat: Nord bis Nordwest 2 bis 3, See 0,5 Meter.

Der Wind ist wirklich mit uns, Bft. 4, Amwind - läuft. Nach einer Stunde haben wir die Südtonne und Yvonne löst Manuela ab. Noch 37 sm bis zum nächsten Wegepunkt Gåsehage. Amwind laufen wir wieder um die 7 Knoten, die Karre läuft einfach wunderbar. Hoffentlich hält der Wind. Ein Bild geht mir einfach nicht aus dem Kopf, so was habe ich noch nie gesehen:

Ei, Ei, Ei, das anholtsche Fellhuhn, auf dänisch Killingfiel, vorhin in einem Garten nahe der Kirche. Das „eierlegende Wollmilchhuhn" schlechthin. Klar, Milch kann man von diesem Huhn nicht erwarten, aber beim Brugsen wurde Fellhuhnwolle verkauft, gesponnen hier auf der Insel - die Nadeln gibt's kostenlos dazu. Links das Prachtexemplar von Fellhuhn im frischen dänischen Inselgrün.

Und dann is da wohl in der Kommunikation was schiefgelaufen, aber lest lieber selbst.

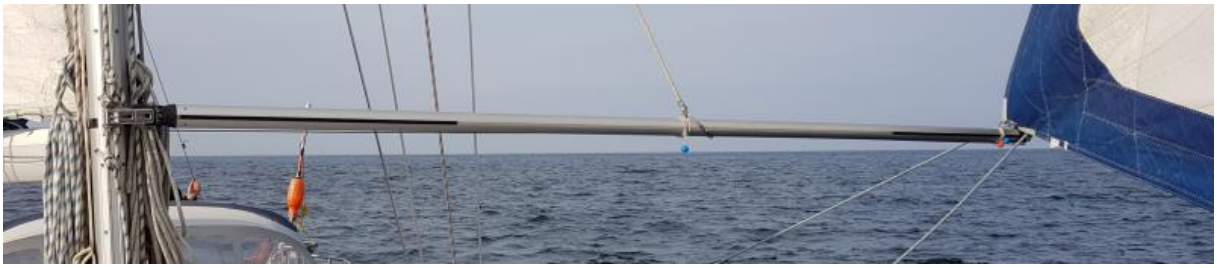
Moin Ralf + Crew, die Girlanden passen aber schön ums Logbuch. (;-)) "Die Versuche, das Segel per Hand zu befreien scheitern grandios," hast Du Ralf, geschrieben. Ich möchte hinzufügen: Wie gut, dass Entermesser bei Dir an Bord verboten sind, sonst wäre die Crew am Ende noch auf die Idee gekommen, das wertvolle Tuch abzuschneiden. Ich würde den Dreien "Strafhalsen" auferlegen - 10 Stück pro Nase, damit klar ist, dass Yachten sich auch andersherum drehen lassen.
Nix für ungut, der Mast steht ja noch und niemand brauchte nach oben um den Wirbel zu klarieren oder das Segel auszuschäkeln. In diesem Sinne weiterhin gutes Wetter, günstige Winde und Spaß dabei.
LG Peter

Oha, gesagt, gemeint, angekommen, der Klassiker der Kommunikationstherorie: Peter, die Strafhalsen musto wohl zurücknehmen, es war der Skipper höchstselbst, der das Kommando beim Schiften des Gennakers führte und der auch an allen Fehlversuchen beteiligt war. Er kannes einfach nich besser und das ist auch gut so. Der Skipper wird einfach nicht müde zu behaupten, dasser bei jedem Törn am meisten lernt. So muss das.

Schon nach ner Stunde sind wir gefühlt wieder auf Langfahrt. Das ist anders, als z.B. von Maasholm nach Bagenkop, da willst du ankommen. Hier nimmt alles einen anderen Gang. Die Entdeckung der Langsamkeit: Wer nicht steuert hat frei, liest oder schläft. Ich träume in meiner Vorpiek vor mich hin, schaue aus dem Skylight (links) sehe Groß und Genua, den Danebrog und schlafe leise ein. Zwei Stunden später weckt mich Kaffeeduft, besser geht's nich.

Der Wind dreht immer weiter über Nord, das Tempo geht in den Keller. Wir müssen was tun. Gennaker? Zu tiefer Kurs. Wir baumen die Genua aus und segeln Schmetterling. Ausbaumen, was ist das denn? Den Profis unter den Lesern sei gesagt, dass hier angehende Segler mitlesen

und so was von neugierig sind – dabei wissen selbst altgediente Salzbuckel oft nicht, wie's richtig geht.



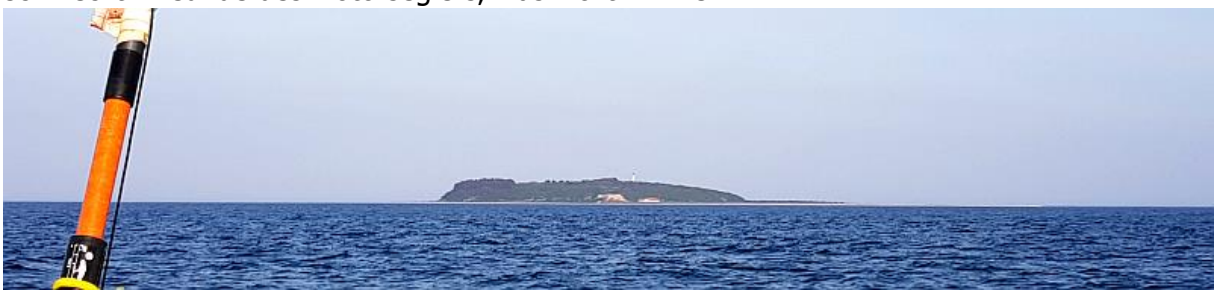
So sieht die mit dem Spibaum ausgebaumte Genua von vorn aus. Weißte Bescheid.
Was man unbedingt wissen muss: Je größer der Aufwand, desto wahrscheinlicher lässt uns der Wind im Stich. Bei Bft. 4 sind wir aus Anholt los, jetzt haben wir noch 2! Maschine an, damit wir spätestens um 2100 in Ebeltoft sind.

Christian schreibt „Aloah" und Christian schreibt immer Aloah vorneweg! `Aloah ihr Meilenfresser. Gratulation zu eurer Sausefahrt nach Skagen. Marinetraffic vermutet euch noch im Hafen von Anholt, bei Vesselfinder seid ihr fast schon auf der Höhe von Grenaa. LG von der „Arkona"`

Danke Christian und endlich mal ne Antwort zur Frage Marinetraffic oder Vesselfinder. Noch andere Erfahrungen?

Und dann so was von Peter: `Hach, gelungen, das war perfider Weise schon so geplant, inklusive Antwort. Was sagt denn die Crew dazu? Ich wollte ja doch niemanden verärgern. LG Peter`

Mein lieber Peter, Crew und Skipper perfiderweise vorgeführt? Das geht gar nicht! Wir werden Dir ein Killingfiel oder sonstwas in Deine hessische Heimat schicken. Das eierlegende Wollmilchhuhn kann auch ganz anders und trotzdem weiterhin gute Besserung. Wie gut die Stimmung zwischen Crew und Skipper ist belegt schon, dass plötzlich das Essen auf der Back steht und wir im Cockpit essen können. Die Sonne scheint, der Motor brummt, das Essen schmeckt. Freunde des Motorseglers, was wollt ihr mehr?



Um 1900 haben wir die unbewohnte Insel Hjelm achteraus, den Wegepunkt Gåsehage erreicht und die Ebeltoft Vig vor der Nase. 2011 war ich mal mit Sabine auf Hjelm, was nichts anderes als Hut bedeutet. Wir haben in der geschützten Bucht geankert, sind mit dem Schlauchi rüber, doch so richtig wohl war uns dabei nicht. Es gibt zwei verlassene Bauernhöfe, die beiden Leuchtturmwärterhäuser … und wenn da doch jemand drin ist??? War aber keiner zuhause oder hat sich noch mehr vor uns gefürchtet.

Inzwischen hat der Wind aufgefrischt, doch nun ist es zum Segeln zu spät. Jetzt noch um den Sandhagen und die letzten beiden Meilen rein nach Ebeltoft. Aber wie? Auf der Richtfeuerlinie oder einfach so? Hält man sich an die wenigen Tonnen ist es überall ausreichend tief. Frank übernimmt und fährt uns sauber in die Box. Um 2030 sind wir nach 53 sm (Gesamt 426 sm) fest in Ebeltoft. Leider sind an diesem Hafenende die Duschen und Toiletten noch dicht – die Südseite wäre die bessere Wahl gewesen. Klar, der Skipper stellt sich immer an der falschen Schlange an. Der Automat kassiert 180 DKK, Duschen & Strom kosten extra (Tallycard), Wasser und WLAN nix. Wie das hier aussieht? Nächste Seite.

Mittwoch, 1. Mai: Ebeltoft – Aarhus

Logisch, zum 1. Mai gehört die rote Fahne unter die Saling. Damit haben wir zwar ein Alleinstellungsmerkmal, aber so muss das nun mal; der Skipper ist immer noch Gewerkschafter.

Der Vormittag gehört Ebeltoft und beginnt mit einem Blick zurück – auf das ehemalige Feuerschiff Skagens Rev – liegt buchstäblich weit achteraus.

DAS Wahrzeichen von Ebeltoft ist das dänische Nationalheiligtum, die Fregatte „Jylland" – auch von den Preußen nicht zu bezwingen.

Wenn man DIE typische Kleinstadt für Dänemark sucht, Ebeltoft wäre der Prototyp. Warum nur haben alle kleinen Läden am 1. Mai geöffnet?

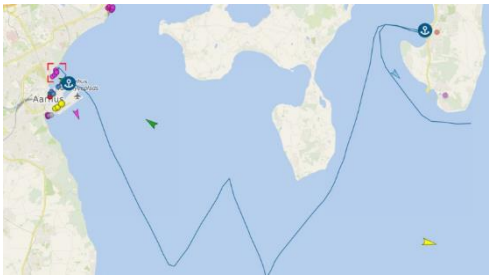
Wie man 1,97 m in dieses Elektroauto unterbringen kann ist allen rätselhaft.

Das berühmte Rathaus von Ebeltoft – früher hieß es mal, es sei das kleinste Rathaus der Welt.

Zurück an Bord überlegen wir lange, wohin die Reise geht. Morgen ziehen Bft. 7 über die Aarhusbugt, da brauchen wir einen attraktiven Hafen. Tunø wäre so ein Hafen, aber den Rest von heute und noch einen Tag? Wir entscheiden uns für Aarhus und bekommen Dänemarks zweitgrößte Stadt einen ganzen Tag für uns. Nach dem Pausentag dann über Tunø weiter nach Süden. Wir bereiten uns auf der Seekarte lange auf die „Kreuz" vor, das wird eine sportliche Veranstaltung.

Kattegat: West 4 bis 5, zunehmend 7, strichweise diesig, See zunehmend 2 Meter.

Bevor wir um 1150 ablegen binden wir das 3. Reff ins Groß. Frank bringt uns bei Bft. 5 von der Seite sicher aus der Box. In der Ebeltoft Vig korrigieren wir noch einmal das Reff, nehmen die kleine Genua dazu und als wir draußen sind geht's richtig ab. Permanent 20 – 26 Knoten aus West bringen uns auf die Kreuz. Steuerfrauen und Steuermänner geben wirklich alles.



Wirklich gefährlich sind die Schnellfähren, die im Stundentakt Jylland mit Sjælland verbinden. Die Dinger rasen mit 39 Knoten (72 km) über die Aarhusbugt. Ausweichen kannste da kaum, die aber auch nicht, also Warschau! Zwei große Kreuzschläge malen ein großes W auf die Seekarte - links. Zwischendurch auch mal Zweifel, müssen wir uns das antun? Vielleicht doch nach Tunø ablaufen? Nö, wir haben es genau so gewollt.

Nach fünf Stunden nähern wir uns Aarhus. Fünf Stunden hoch am Wind! Du liegst auf der Backe, ständig klatscht dir Salzwasser ins Gesicht, obwohl du schon genug Salz auf der Haut hast. Immer wieder mault der Skipper, „Kurs halten", oder, „… du bist zu langsam!!!" „Verdammter Mist, steuer' doch selber," denke ich und rumms taucht der Bug ins Wasser, die Gischt fliegt bis zur Steuerfrau. Die Sprayhood ist wirklich ein Segen, der Begriff „Schutzkappe", den die Segelmacher benutzen, passt haargenau. Drei Wenden segeln wir und irgendwann merkt der Skipper, was er mit seinen Sprüchen anrichtet und versucht zu erklären, dass er vor zunehmend 7 Sorge hat. Also möglichst hoch und schnell in die Landabdeckung kommen ist der Auftrag – und weg von den Fähren. Dann übernimmter selbst, gibt den Helden und drückt auf's Tempo. Ob er schneller segelt als wie wir, glaubter doch selber nich.

Tatsächlich legt der Wind langsam zu, doch die 1,50 m hohe Welle wird kleiner und kurz vor Aarhus sind wir die Welle los. Unter Land wird es deutlich ruhiger, aber immer noch fegen Böen über das Wasser – inzwischen bis 30 Knoten.

Dann Aarhus, der „liebe Gott" beleuchtet seinen Dom – oben. Die europäische Kulturhauptstadt 2017 begrüßt uns mit erfrischender Architektur. Der Skipper ist davon so begeistert, dasser gleich in den falschen Hafen abbiegt – das hatter nun davon!

Das gefällt wiederum der Schnellfähre nicht wirklich – schnell wieder raus und endlich in den richtigen Hafen, doch Liegeplätze sind hier rar und nicht wirklich attraktiv. Der Guesthavn ist nun mal Marselisborg … von dort ist es allerdings weiter in die Stadt? Nicht wirklich, aber egal, um 1830 sind wir endlich nach 34 sm (Gesamt 460 sm) fest beim Sejlclub Aarhus. Anlegebier? Viel zu kaputt, ein Kaffee muntert auf und der Salonfriede ist längst wieder hergestellt. Wie lang wäre die kürzeste Distanz gewesen? 22 sm!

Ein Vereinshafen tickt anders: Bezahlt (180 DKK) wird übers Handy und sofort kommt per mail die Codenummer und der WLAN-Code. Duschen, Wasser und Strom sind kostenlos.

Karsten schrieb bereits heute Morgen: `Ahoi ihr Seeteufel, empfehle einen Abstecher nach Aarhus. Die Dänsens haben in den letzten Jahren die ganze Stadt umgebaut, tolle Architektur am Wasser, tolle Museen, tolle Konzertsäle, tolles Essen. Grüßt die zweitschönste Stadt Däniens ganz herzlich von mir und passt auf euch auf.`
`Viel Spaß und ein Winterfell wünscht Karsten`

Peter kommt wieder mit an Bord: Moin Ralf und Crew, heute habt ihr ja das Thema des Tages "Westliche Winde" buchstäblich als großes W mit der Kurslinie aufs Wasser gesegelt. Siehe Anhang
LG Peter

PS: nehme natürlich alle Strafhalsen zurück. Habt ihr heute wieder gut gemacht.

Moin Peter, große Freude, danke für die Mail und den Screenshot. Das Killingfiel bleibt denn auch auf Anholt. Eieiei …

Donnerstag, 2. Mai: Hafentag Aarhus

Die Crew verlustiert sich in Gamle By, der Skipper in der neuen City und später treffen wir uns mitten in der Stadt. Und weil das hier ein Lockbuch ist und vom Segeln erzählen soll, nur ein paar Impressionen aus Aarhus.

M S C

Freitag, 3. Mai: Aarhus - Tunø - Endelave

Guten Morgen Ralf, Euren Törn verfolge ich jeden Abend als Bettlektüre. Du hast eine tolle Mannschaft und eine interessante Tour gewählt. Ich freue mich jeden Abend über Deinen Bericht und die schönen Fotos.
fair winds und herzliche Grüsse, Ernst

Moin Ernst und vielen Dank. Ja, meine Crew ist die beste, die je am 23. April an Bord gekommen ist. Und ehrlich, die bringen den Alten fürsorglich nach Hause. Deine Mail wärmt uns ein wenig auf. Heute Morgen haben wir Raureif an Deck, cool.

Kattegat: West bis Nordwest um 3, etwas zunehmend, vorübergehend 5, Nordteil nord- bis nordostdrehend, strichweise Schauerböen, See 1,5 Meter.

Wie wir mit 3,86 m in die 3,50 m breite Box gekommen sind, weiß der Geier. Wie wir hier wieder rauskommen, weiß der Geier nicht – oben, die Heckpfähle rot markiert. Der Geier bringt uns dann doch auf Anhieb raus: Wir binden die Bumperline hoch und damit sind wir nicht mehr 3,86, sondern nur noch 3,76 m breit. Ein 30 cm höherer Wasserstand sorgt für noch mehr „Biegung" der Pfähle und um 0930 geht's mit Schmackes raus.

Hätte es so nicht geklappt, hätten wir uns raus gewinscht, das geht so: Beide Heckleinen mit Palstek auf den jeweiligen Achterpfahl und die Leinen um die Mittelklampen nach achtern auf die Genuawinschen geführt. Jetzt synchron kurbeln UND die Maschine voll rückwärts. Wenn's knirscht, Spüli als Gleitmittel auf das Geknirsche. Ansonsten Pfahl umsetzen.

War schön hier. Die Segel sind noch gar nicht gesetzt, da geht es schon wieder los. Die Schnellfähre kommt rein und der Containerriese geht mit Schlepperhilfe raus.

Plötzlich ein Wasserflugzeug auf Gegenkurs. Auf dem AIS ist es nicht, müssen die AIS haben? Weiß das jemand? Am Ende der Baustelle nehmen wir nur die Genua raus und die allein beamt uns gleich auf 7 Knoten, das Groß packen wir bei nahezu achterlichem Wind gar nicht aus. Aber uns packen wir ein, es ist schweinekalt. Drei, vier Lagen und es wird halbwegs erträglich. Vielleicht ist die Schneefallgrenze auf den Molsbjergen bei 10 m? Der Mast ist 17,5 m hoch, doch da oben liegt kein Schnee.

So kalt ist es! Vor uns Samsø und etwas an Steuerbord Tunø. Wie in Aarhus, war ich lange nicht mehr hier. Beide Inseln sind auch für mich Sehnsuchtsziele, immer noch. Wer im Sommer Zeit hat, bleibt länger. Tunø ist autofrei. Die Touris werden mit dem Trecker von der Fähre abgeholt. Bin mal gespannt, ob sich hier überhaupt was verändert hat.

Punkt 12 sind wir nach 16 sm fest auf Tunø, die erste Etappe ist geschafft. Landgang, aber auch die erste Schauerböe rauscht gerade so an uns vorbei, Glück gehabt.

Direkt am Hafen der „Hofladen" – den gibt es also immer noch und auch sonst hat sich im Hafen nichts verändert oder sind die Stege neu? Stimmt, die Pfähle sind weiter auseinander, damit mehr Yachten nebeneinander passen. So sind the halt, die Dänen.

Das Empfangskommitee bilden die Löwenzähne auf der Festivalwiese. Hier ist zwar der Frühling angekommen, gefühlt ist tiefer Winter. Es ist wirklich schweinekalt.

Der Höhepunkt auf Tunø ist der Kirchturm oder der Leuchtturm? Beides! Kirchturm und Leuchtturm gibt's nur einmal an der Ostsee, wird hier gern behauptet, aber als wir 2012 unsere Ostseerunde gesegelt sind haben wir in Estland eine ähnliche Ämterhäufung gesehen.

Naja, wunderschöne Ortsbilder gibt's auf Tunø immer wieder und der Kontrast zu Aarhus ist doch unglaublich. Wir drehen unsere Runde durch das kleine Dorf und dann geht's zurück an Bord. Dicke Schauer machen auf sich aufmerksam, damit ist heute nicht zu spaßen – Böen bis 8 sagt wetter-online. Müslipause! Wenn wir um 1330 ablegen sollten wir zwischen zwei Schauern durchrutschen.

Der Törn nach Endelave ist ein Geschenk der Crew an den Skipper. Hier war er noch nie und deshalb darf er heute nach Endelave. Der neue Seewetterbericht von 1132 für s Kattegat:
West bis Nordwest 4 bis 5, nord- bis nordostdrehend, strichweise Schauerböen, See 1,5 Meter

Um 1340 legen wir unter Segeln ab. Das Groß steht im 3. Reff und mit der Back gestellten Genua drehen wir über Backbord und segeln aus dem Hafen. Na prima und wie geplant zieht ein dicker Schauer achteraus durch – unten.

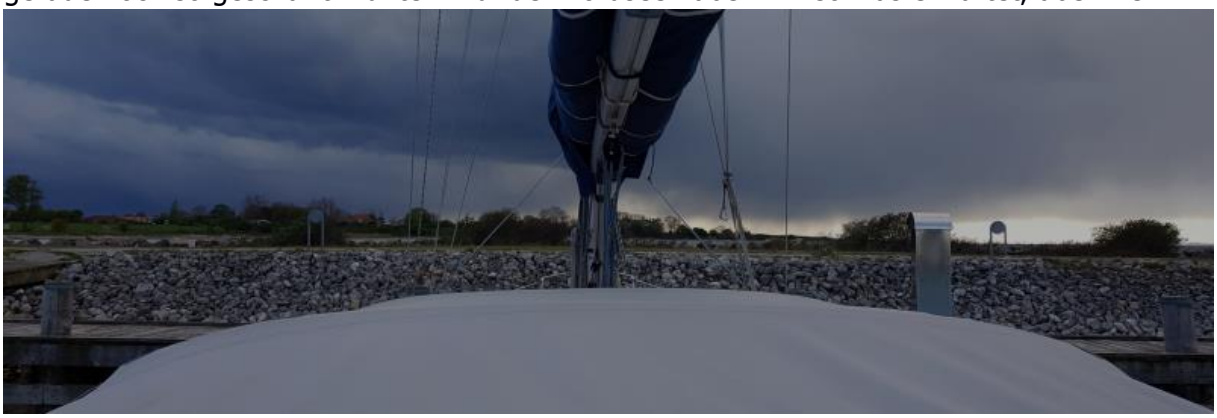
Als wir Kurs aufnehmen wird schnell klar, das wird wieder eine sportliche Veranstaltung. Bft. 6, hoch am Wind kommt uns irgendwie bekannt vor. Dass der Skipper rum mault auch, aber als er selbst den Kurs nicht halten kann wird klar, wir müssen wieder kreuzen, so kommen wir nie nach Endelave.

Also wenden und dann rauschen wir in das erste Schauer. Das Groß im dritten Reff und die Genua klein, wir sind gut vorbereitet. Doch es beginnt zu hageln, zu regnen und es ist kalt wie im Südpolarmeer. Wie Nadelstiche prickeln Wind, Regen und Gischt ins Gesicht. Wir tragen alles an Klamotten, was wir mithaben. Womit haben wir das verdient, wir wollen doch nur nach Endelave? Die See wird rumpliger und rauer. Die kleinen kurzen Wellen steilen sich auf, werfen den Dampfer hin und her. Winddreher bis 45° stoppen die Fahrt, lassen unverhofft die Segel schlagen. Pure Verzweiflung am Ruder, wieder wenden. Jetzt legen wir uns richtig auf die Backe. Sind das da hinten Eisberge, Pinguine? Wenn jetzt Ernest Shackleton um die Ecke segelt, würde es niemanden wundern. Scheinbar liegt Endelave „hinter" Südgeorgien.

Eine halbe Stunde haben wir Ruhe, dann beginnt der Tanz von vorn. Rauf und runter geht die Fahrt, peitschender Regen, dann ein metallisches klappern? Was'n das? Wir können es nicht orten, wo kommt das her? Vom Spibaum oder doch von unten? Dann blickt Frank nach oben

und entdeckt, dass sich der Salingsendbeschlag an der unteren Leesaling gelöst hat. Unter- und Oberwanten sind dennoch fest und laufen über die obere Saling, doch bei den Böen geht Sicherheit nun mal vor. Wir entlasten das Rigg, rollen die Genua ein und bergen das Großsegel, 1550 Maschine an.
Wie passiert denn so was, hab doch den Mast selbst aufgeriggt und gestellt? Klar, bei 35° Lage sind die leewärtigen Wanten locker, aber der Beschlag ist doch fest mit einer Imbussschraube montiert? Gibt's eigentlich irgendwas, was noch nie kaputt gegangen ist? Vergisses, Ursachenforschung betreiben wir morgen, jetzt nur noch nach Endelave. Immer wieder ziehen neue Wolkenungetüme mit Schauern und Böen bis 7 heran. Das kann alles nicht sein. Nach dem nächsten Schauer kommt Südgeorgien in Sicht, aber hier ist es flach, das müssen wir weit umfahren.

Nein, das ist kein Eisbrecher, die Fähre nach Endelave zeigt uns den Weg. Da hängen wir uns dran. Zwei Meilen noch, die rote Tonne an Backbord lassen, dann in den Hafen. Die Leinen sind klar, die Heckleine bereits über dem Pfahl und dann verhakt die sich. Der Wind hat leichtes Spiel und wir liegen quer vor den Pfählen. Geht's noch? Geht! Über die luvseitige Achterleine drehen wir uns von den Pfählen weg und endlich ist dieser unselige Törn zu Ende. Um 1730 ist der Dampfer fest in Endelave. 17 sm waren es von Tunö hierher, von Aarhus 33 (Gesamt 493 sm). Bevor uns der nächste Schauer wegpustet, schnell die Kuchenbude aufgebaut – gerade noch so geschafft – unten. Auf der Nordsee haben wir so was erwartet, aber hier?



Wir sind allein und werden 150 DKK los. Die Duschen werden gerade „nymalet", die Behindertendusche läuft prima. Nach dem Schauer folgt Sonne. Ich war noch nie in Endelave, also wenigstens ein kurzer Landgang. Für Tunø hatten wir eine Stunde, Endelave geht schneller.

Wirklich prickelnd ist das hier nicht. Immerhin finden wir Schutz vor dem, was da hinten aufzieht. Willst du da segeln? Lieber Schutz & warmes Essen. Die Crew macht das einfach großartig. Als Manuela und der Skipper von dem kleinen Landausflug zurück sind haben Yvonne und Frank das Essen bereits fertig, wunderbar. Am späten Abend spielen wir wieder Doppelkopf und schlafen beinahe dabei ein, nur das ist eine andere Geschichte …

Eine Mail von Peter kommt tatsächlich an, dann ist Schluss mit Internet. Keine Verbindung, kein neues online Logbuch. Peter sorgt für Klarheit bei einem Wasserflugzeug:

Moin Ralf, außer KVR Regel 18 Abschnitt "e" habe ich nichts gefunden zu Wasserflugzeugen:
e) Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser muss sich in der Regel von allen Fahrzeugen gut klar halten und vermeiden, deren Manöver zu behindern. Sobald

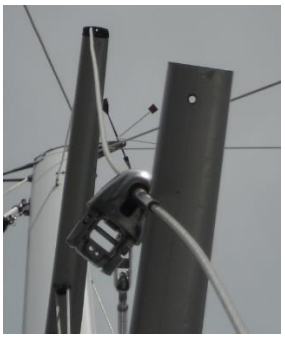
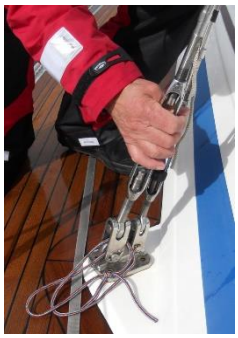
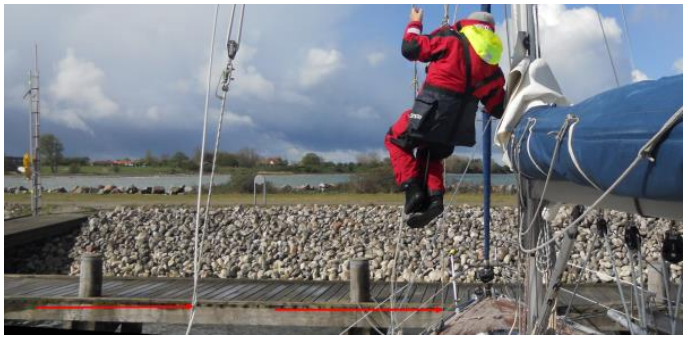
jedoch die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss es die Regeln dieses Teiles befolgen. Das ist ja wachsweich formuliert, aus: https://www.buzer.de/gesetz/545/a108113.htm VG Peter

Vielen Dank Peter und jetzt gute Nacht. Von wegen.

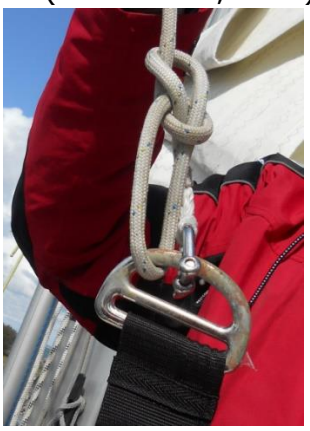
In der guten Nacht geht meine Laune in den Keller. Fallen schlagen, es klappert und dröhnt, wenn wieder eine Schauerböe über den Hafen fegt. Raus kannste nich und schlafen ..? Um 0400 bleibt es trocken. Ich ziehe warme Klamotten an und klettere über meine Vorschiffsluke an Deck. Mit dem handy leuchte ich den Mast rauf und runter, löse das Spifall und bändsele es an anderer Stelle fest. Das Klappern ist weg. Wieder runter gekrabbelt – es klappert wieder wie blöd. Es muss die Dirk sein, an der die Bergetalje hängt. Das Großfall kann nicht an den Mast schlagen. Wieder Klamotten an, raus, Dirk gefiert und endlich fertig. Nun ist es ruhig. Wieder runter, ausgezogen, aus der Kälte in die warme Koje – es klappert weiter. Wie lange hat das gedauert? Scheißegal, ich schlafe ein - zähneklappernd. Tropfen fallen auf mein Gesicht, Kondenswasser. Draußen ist es so kalt, dass die Atemluft an der Decke kondensiert … und tropft. Meine Vorpiek eine Tropfsteinhöhle. Warum tue ich mir das an?

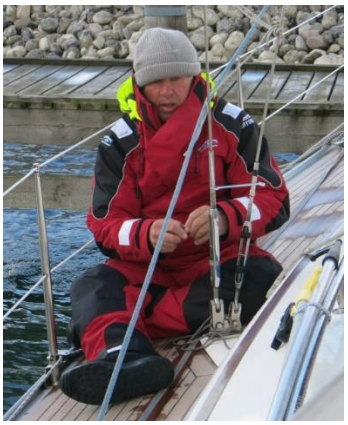
Samstag, 4. Mai: Endelave - Kerteminde

Heute Morgen hat der Wind auf N gedreht und sich abgeschwächt. Schauerböen ziehen immer noch durch. Nach dem Frühstück leichte Wetterbesserung, wir gehen an die Arbeit.

Ursachenforschung und Reparatur. Links gut zu erkennen, dass der Salingsendbeschlag seinen angestammten Platz verlassen hat. Die Sicherungsschraube fehlt, warum auch immer. Bevor wir die Oberwant lösen (Mitte), muss der Mast auf der Bb-seite gesichert werden. Dazu schlagen wir das Spifall an der Bb-Vorschiffsklampe und die Dirk an der Bb-Mittschiffsklampe an (rechtes Foto, Pfeile) und setzen kräftig durch.





Danach wird der Seemann mit dem Großfall nach oben geliftet – der Bootsmannsstuhl ist mit einem Palstek und zusätzlich mit dem Schäkel gesichert. In der Regel ist eine doppelte Sicherung (Dirk oder Spifall) erforderlich. Da wir beide Leinen brauchen, mussten wir darauf verzichten. Die Ersatzschraube wird montiert, fest angezogen und danach der Wantenspanner kräftig durchgesetzt. Sicherung wieder drauf, fertig.

Belte und Sund: West 4 bis 5, vorübergehend norddrehend, abnehmend 3, Schauerböen, strichweise Gewitter, See 1 Meter.

Um 1130 business as usual. Wir müssen bei Seitenwind tricky ablegen, weil beide Achterleinen mit einem Palstek über **einen** Pfahl laufen. Frank hat die beste Idee und so machen wir das auch! Lange Vorleine fieren, Maschine geht rückwärts, an den Pfahl ziehen (oder winschen), Heckleinen über, Vorleine los. Dann verlassen wir endlich die „Enklave" und motoren bis zur Nordtonne. Um 1250 wird die Genua ausgerollt, Maschine aus. Wenig später das Groß im 2. Reff dazu und los geht die Fahrt. Zwischen 6,5 und 10,5 geht die Rauschefahrt vorbei an Kolby Kas auf Samsø, wir passieren die 10 Windräder zwischen Samsø und Fynshoved (Nordspitze Fyn). Die Sonne scheint und der Fluch des gestrigen Tages liegt weit achteraus.

Bisher lassen uns die Schauerböen, strichweise Gewitter wirklich in Ruhe. Wir kommen gut voran und segeln über die Untiefe nördlich Korshavn. Noch 15 Meilen bis Kerteminde. Parallel zur Küste des Hindsholm wird es etwas ungemütlicher, Raum- oder Vorwindkurs, der ewige Eiertanz. An dieser Küste hab ich mal meine ersten Starkwinderfahrungen gemacht. Wir hatten damals richtig Angst, dass uns ne Schauerböe in die Mangel nimmt. Angst hat heute niemand, bei Bedarf sind die Segel schnell kleiner gestellt.

In der Ferne bereits die große Beltbrücke, Großschifffahrt, Backbord voraus die Insel Romsø. Ein wunderbares Revier, hier segele ich wirklich gern. Die Schauerböen verschonen uns, wir segeln in der Sonne – als segelte ein kleines, stationäres Hoch mit uns. Das haben wir uns verdient, kommentiert die Crew und wie recht sie damit haben. Um 1644 „Klar zur Halse" und dann haben wir nicht nur Kerteminde, sondern auch die „Roald Amundsen" vor dem Bug – ein Traditionssegler mit Heimathafen Wismar. In Kerteminde müssen wir zunächst an die Tanke, vor allen Dingen ab der Jammerbugt mussten wir viel motoren – und bei der Kälte viel heizen!

Um 1715 segeln wir nur noch mit dem Groß rein in den Kerteminde Fjord. Hier nehmen wir das Groß runter und Manuela macht an der Tanke fest – alles verriegelt und verrammelt; beim Hafenmeister melden! Der ist nicht da und der Anrufbeantworter kann nur dänisch, also fahren wir erst einmal rein in den Yachthafen. Hier legt uns Frank um 1800 nach 36 sm (Gesamt 529 sm) an den Steg. Der Automat kassiert 150 DKK, Strom 15 DKK, Wasser & WLAN sind frei. Duschen mit Tally-card. Kann man nicht meckern.

Das stationäre Hoch hat offenbar viel Kraft gekostet - bei den Mädels. Der kleine Stadtrundgang incl. Einkauf wird freundlich abgelehnt, obwohl ein Besuch von Fyns bester Eisdiele http://vaffelhuset.dk/ auf dem Programm steht. Die backen sogar die Waffeln im Laden, einfach köstlich. Okay, gehen die Kerle eben alleine einkaufen und gönnen sich das süße Vergnügen (mit Lakritzeis), schmeckt so lecker.

Ganz lecker schmeckt es wenig später natürlich auch an Bord. Manuela und Yvonne zaubern wieder mal ein einfaches aber köstliches Essen auf die Back. Die Kerle erledigen den Abwasch, die Arbeitsteilung klappt vorzüglich.

Zur goldenen Stunde im Cockpit plötzlich die Frage, „… wo is' eigentlich Martin?" Weiß der Geier.

Sonntag, 5. Mai: Kerteminde - Spodsbjerg

Der Ostholsteinwetterbericht von Karsten: `Ahoi ihr Boys und Girls, da habt ihr das garstige Wetter ja tapfer überstanden. In Ostholstein hats geschneit, brrr, und auf dem Wasser war's sicher noch viel, viel kälter. Ich wünsche euch ganz viel Sonne und einen verirrten Föhn. Liebe Grüße und handbreit von Karsten`

Moin Karsten, danke für den Sonntagsgruß. Föhn ist an Bord, nur die Dieselheizung saugt uns langsam den Tank leer. Die Temperatur wird an Bord in zusätzlichen Decken gemessen.

Links ein Gruß aus der Westlichen Ostsee von Christian: `Aloah (Christian schreibt immer Aloah), wir sind gestern von Wendtorf nach Eckernförde ebenfalls durch das Eismeer. Schnee im Mai.`

Dank des stationären Kalami-Star-Hochs sind wir gestern den Schneeschauerböen entkommen. War's das jetzt?

Heute Vormittag gehen auch die Mädels noch ins Is (Eis) und hauen dafür das dänische Pfandgeld auf den Kopp - der Super Brugsen hat auch sonntags geöffnet. Danach pilgern die Ladies noch zu Amanda, dem Wahrzeichen von Kerteminde. Das Fischermädchen hat eine ausgesprochen bewegte Geschichte, aber das darf jede/r selbst herausfinden.

Das Seewetter für Belte und Sund: Südwest bis West um 4, etwas zunehmend, strichweise Schauerböen, See 1 Meter.

Um 1215 legen wir ab und sind sehr sparsam mit dem Dieselverbrauch. Weil am Wochenende niemand die Bootstanke öffnet, müssen wir die Heimreise komplett unter Segeln fahren – das Seewetter scheint den Tank zu schonen. Vielleicht hat die Tanke in Spodsbjerg geöffnet? Kaum aus der Box sind die Segel oben. Bei moderatem Wind (12 Knoten aus W) nehmen wir Kurs auf die Storebæltbroen. Nach kurzer Zeit viel zu langsame Fahrt, der Gennaker soll es richten.

Um 1300 ist das Leichtwindtuch oben und beamt uns in eine andere Liga. In der Spitze haben wir bei 16, 17 Knoten Wind 11 Knoten auf der Uhr. Die Crew jubelt … nicht lange, dann schießen wir mit 50° Lage in die Sonne, eine Böe hat uns erwischt. „Okay," hörste den Skipper, „das ist die erste Warnung, bei der zweiten bergen wir das Tuch!" Wieder nehmen wir Fahrt auf und rechnen uns schon die Ankunftszeit schön, doch zunächst müssen wir durch die Brücke. Na klar nehmen wir die spektakuläre, hohe Seite Østerenden (65 m Durchfahrtshöhe) und dafür einen kleinen Umweg in Kauf.

Für die Crew die erste Passage. Manuela übernimmt das Ruder von Frank und weiter geht die Fahrt. Dann passiert es doch, der nächste Sonnenschuss droht, doch der Skipper sitzt „stand-by" an der Winsch und fiert im richtigen Moment, sodass wir nicht in die Sonne schießen. Klar, das Tuch muss runter (1340) und jetzt läuft es auch mit der Genua wie geschnitten Brot.

Die „Kalami Star" ist eine von der BG-Verkehr abgenommene Ausbildungsyacht und und verfügt über eine umfangreiche Sicherheitsausrüstung. Vieles ist neu für die Crew, auch der Umgang mit der Funke. Yvonne möchte die Brückenpassage der Yacht bei Great Belt Traffic auf Kanal 11 anmelden und das klappt denn auch. „You can pass", hört sie vom anderen Ende und bald darauf passieren wir die Storebæltbroen westlich des Fahrwassers between „anchor-block and pylon". Die Kameras halten den für uns so spektakulären Moment fest – nächste Seite.

Um1430 passieren wir nach 14 sm die Storebæltbroen, Dänemarks höchstes Bauwerk. Die beiden Pylone sind 253 m hoch und wurden so konstruiert, dass sie sich zur jeweiligen Landseite neigten, bevor die Fahrbahn an die Tragseile gehängt wurde. Danach standen die Pylone exakt senkrecht. Das Fahrwasser, ein VTG für die Großschifffahrt, darf eine Meile vor und hinter der Brücke nicht gequert werden.

Unter der Brücke passiert uns eine Charteryacht aus Heiligenhafen, der Heimathafen schon bald in Schlagdistanz. Als wir Kurs auf Langeland absetzen sind wir hoch am Wind unterwegs und müssen Groß und Genua reffen. Die Fahrt bleibt auch im 2. Reff hoch, über Grund steht meist die 7 vor dem Komma. Der Große Belt öffnet sich südlich der Brücke wieder, wir bekommen mehr Welle und die Fahrt wird ein wenig rauer. An Backbord dann Agersø und Omø. Schöne kleine Inseln, die immer einen Besuch wert sind.

Als wir um 1715 Langeland querab haben verlässt uns die Welle. Bis Spodsbjerg sind es jetzt noch 14 sm, bei dem Tempo gut 2 Stunden, ca. 1830 könnte klappen. Allerdings schieben wir sehr viel Lage, der Wind fällt jetzt eher aus SW ein. Ich hab‘ das Gefühl, die Crew fürchtet inzwischen nichts mehr. Der Bande sind Seebeine gewachsen, es kann offenbar nicht wild genug zugehen. Na gut, der Wind tut euch den Gefallen und weht jetzt kräftig aus Südwest. Von wegen um 1830 fest, vergisses!!! Leute, wir haben Bft. 6 und müssen reffen! Also Genua klein, das Groß ins dritte Reff und dann segeln wir auf der hohen Kante. Unter Deck tippen? Unmöglich! Im Großen Belt ist wenig Berufsschifffahrt unterwegs, doch auf die Color-Liner ist Verlass. Um 1715 passiert uns die „Color Fantasy“ mit Kurs Oslo.

Dann endlich die Fähren zwischen Nakskov und Spodsbjerg. Da irgendwo muss Spodsbjerg sein. Wir müssen noch höher ran und Yvonne nutzt jede Böe (bringt Höh). Noch eine Wende, dann stehen wir vor der Hafeneinfahrt. Segel runter, Maschine an. Weil immer noch viel Wind durch den Hafen fegt, überlegen wir längsseits festzumachen, doch das kleine rote Schild signalisiert: Belegt! Kein Problem, wenig später legt uns Yvonne neben die „Lone Star“ vom ycn.de. Klaus, den Skipper, kenne ich schon ewig, wir sind Nachbarn an Steg 12 in Heiligenhafen.

Um 1900 sind wir nach 41 sm (Gesamt 570 sm) fest in Spodsbjerg. Die „Lone Star" Crew staunt nicht schlecht, dass wir über Skagen nach Spodsbjerg kommen. Die sind aus Burgtiefe hier rüber. Der Hafenmeister kassiert 165 DKK, Duschen 5 DKK, Wasser, Strom und WLAN inclusive.

Warum läuft die Heizung nicht? Ist der Tank jetzt endgültig leer? Könnte sein. Wenig später verholen wir an die Tanke und versenken 200 DKK im Tank (Barzahlung möglich). Aber auch mit mehr Diesel im Tank läuft die Heizung nicht. Was läuft da schief? Manuela vermutet, der Heißluftschlauch ist ab. Der Skipper denkt nicht mehr, funktioniert nur noch, macht sich auf Fehlersuche und verschwindet im Ruderquadrantenraum. Manuela hat recht, der Schlauch ist runter. Zwei Minuten später läuft die Heizung.

Martin kommt über das www zurück an Bord: Ahoi meine lieben Skagensegler, für den letzten Tag komme ich wieder aktiv an Bord. Wobei ich eigentlich nie richtig weg war... Ihr habt ja den einen oder anderen "Ritt" hingelegt. Sowohl was Eure Geschwindigkeit, als auch die Windgeschwindigkeit angeht. "Warum tut man sich das an?" (Frei nach R. Uka)
Weil es doch Spaß macht und das Logbuch ja auch gefüllt werden muss...
Für den letzten Abschnitt wünsche ich Euch eine schöne Überfahrt. Die Windvorhersage sagt ja wieder einen Anlieger voraus, aber damit habt ihr ja genügend Erfahrung.
Liebe Grüße, Martin

Prima Martin, vielen Dank für Deine Grüße, aber warum tust Du Dir das an und gehst auf Partys statt mit uns zu segeln? Wir ham Dich schon vermisst …

Montag, 6. Mai: Spodsbjerg - Heiligenhafen

Um 1020 legen wir ab. Ein büschen Respekt vor den Schauerböen haben wir schon und prüfen auf dem Regenradar, ob wir bis 1100 warten oder ablegen? Wir legen ab, später sieht's auch nicht besser aus.

Westliche Ostsee: Westliche Winde um 5, Schauerböen, See 1,5 Meter.

Das Groß bleibt im dritten Reff und die Genua wird unser Gaspedal. Mal klein, mal größer doch kaum liegt Spodsbjerg achteraus, zieht der erste Schauer auf, wir kennen das nicht anders.

Die letzten Tage waren eine gute Schule und die 36 sm bis Heiligenhafen werden wir auch noch schaffen. Auch wenn das hier wie Kaffeesegeln aussieht, die nächste Schauerböe (unten) rauscht bereits heran und liefert Bft. 7 aus W.

Der Dampfer segelt nass und die ranke Bavaria will frühzeitig gerefft werden. Das macht die Crew inzwischen eigenständig und sicher.

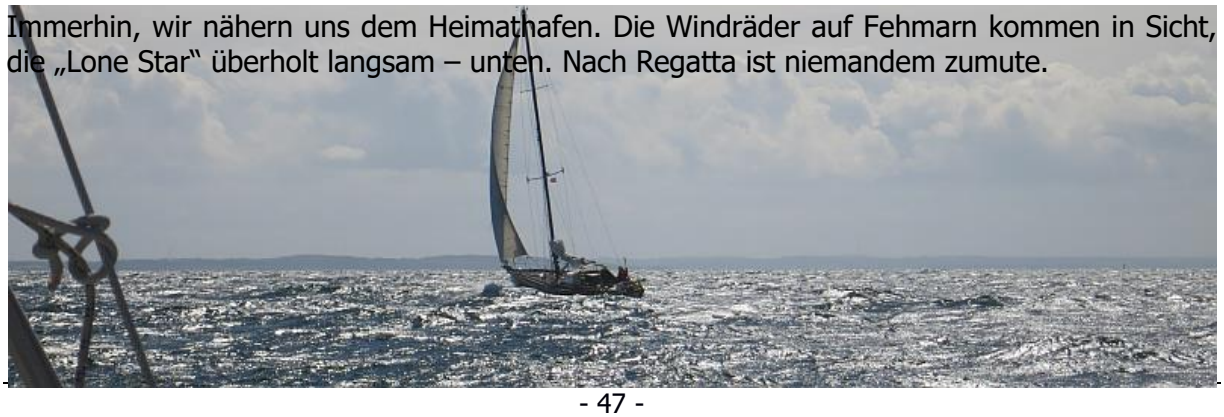
Sonnenscheinbilder sind **eine** Realität, aber wer fotografiert, wenn man sich nur noch festhalten muss, Regen, Hagel und Gischt ins Cockpit fegen.

Das nächste Wolkenungetüm zieht auf. Die Sonne verschwindet, der Himmel tiefgrau, Regenschleier rauschen auf uns zu, es wird noch dunkler. Dann lässt plötzlich der Wind nach, wir schau'n uns an, „… soll'n wir ausreffen?" In diesem Moment führt jemand anders Regie und steckt uns in den Vollwaschgang. Schauer, Hagel und Windböen fegen über uns weg, wir legen uns extrem auf die Seite, schießen in den Wind. Die Fock steht back und dennoch holen wir uns die Kontrolle zurück. „Fock einrollen!" Mach das mal bei extremer Seitenlage und das Groß muss auch noch gesichert werden. Wir schaffen das und „segeln" zunächst allein mit dem Groß im 3. Reff weiter. Oha, die böse Böe hat mein Laptop vom Kartentisch gefegt, das ist in 20 Jahren noch nie passiert.

Es wird heller. Der Regen lässt nach, die Wolke geht, die Sonne kommt, der Starkwind bleibt. Der Starkwind bleibt? Es gibt weder eine Starkwind, noch eine Sturmwarnung für die Westliche Ostsee. Seit wann hält sich der Wind nicht an die Vorhersage? Langeland weit achteraus, klettert die vom Wind angetriebene See zeitweise auf die 2 m Marke. Weit an Steuerbord die „Lone Star", die kurz nach uns ausgelaufen ist. Der 20 t. Langkieler segelt allein mit der Genua und liegt deutlich ruhiger im Wasser als das Leichtgewicht „Kalami Star" mit 6 tons. Die Sicht wird besser. In der Ferne ein kleiner Pin, der Radarturm oberhalb von Heiligenhafen. Den Kiel-Ostseeweg passieren wir ohne Kontakt zur Großschifffahrt.

Dann wieder „Burkasegeln" bei blauem Himmel, Sonnenschein und trotzdem muss sich jeder sichern und festhalten. Sauber Kurs halten geht gar nicht, ich muss 20 – 30° vorhalten, damit wir auf Kurs bleiben.

Immerhin, wir nähern uns dem Heimathafen. Die Windräder auf Fehmarn kommen in Sicht, die „Lone Star" überholt langsam – unten. Nach Regatta ist niemandem zumute.



Bei weiterhin Böen um Bft. 7 halten wir gehörig Abstand zum Flügger Sand. Auf dem Flach bilden sich Grundseen und das kann bei diesem Seegang gefährlich werden. Vorbei am Lt. Flügge, die Sundbrücke in Sichtweite, folgen wir der „Lone Star" und nehmen endlich Kurs auf die Osttonne. Bis dahin surfen wir die Welle öfter mit 11 Knoten runter.

Um 1530 sind wir rum, Genua bergen, Groß runter und rein ins Fahrwasser (oben), ab in den Heimathafen.

Zunächst machen wir vor der Hafenmeisterei fest. Der Skipper hatte vorher gemailt, die Bereitschaftsnummer angerufen (angeblich ist da immer jemand) und über Festnetz versucht, einen „Sondertermin" für die Tanke zu bekommen – niemand antwortet. Kein guter Service. Als ich persönlich „vorspreche" hatte man einfach zu viel zu tun und ein Sondertermin ist leider nicht drin. Dann eben nicht. Also legt Manuela wieder ab und um 1600 am heimatlichen Steg gleich wieder an. Jetzt haben wir 36 sm (Gesamt 609 sm) auf der Uhr. Skagen Rund ist damit Geschichte.

Nein, keine Kapelle empfängt uns mit Pauken und Trompeten, niemand gratuliert, aber wie schön, die „Lone Star" Crew nimmt die Leinen an, super. Am Dienstag dann Packen, Reinschiff und Abschied. Nächstes Jahr zwei Wochen Bornholm?

Eins ist klar, Seemannsgarn löse ich immer auf: Wer allerdings bei den Anholtschen Fellhühnern an Seemannsgarn gedacht hat, weiß nicht, dass man aus der Wolle der Fellhühner wunderbares Seemannsgarn spinnen könnte. Die Hühner gibt es wirklich, wie gesagt, in einem Garten nahe der Kirche. Aber die Übersetzung ins dänische „Killingfiel" ist in der Tat meine

Erfindung, erinnerste Dich?

Zum guten Schluss ein großes Dankeschön an die Crew, die vorher noch nie eine Nacht durchgesegelt war und keine Erfahrung über eine so lange Distanz hatte. Drei, vier Starkwindtage hintereinander sind auch nicht mal eben so abgeritten. Danke für die vielen schönen Bilder, danke an die aktiven Mailschreiber und an alle, die online im Lockbuch mitgesegelt sind.

Für mich eine kurze Pause und dann geht's mit zwei Skippertrainings weiter. Bis dahin Füße hochlegen und Ruhe im Schiff. Weißte Bescheid.

Fairwinds & lieben Gruß

PS: An Bord wurde nicht nur kein Seemannsgarn gestrickt, dafür aber ganz nützliche Sachen – herzlichen Dank Manuela.