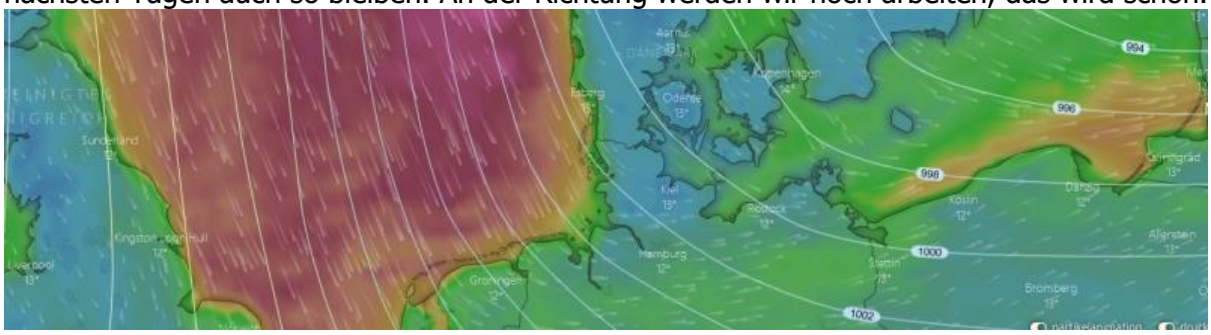
Skagen Rund – aber untenrum

17. September – 1. Oktober

Gerade ist die Crew „Zwischen Borkum & Sylt“ von Bord, läuft die erste „kleine“ Sturmflut auf. Vom Steg kommste nur noch barfuß runter - oben. Das sorgt für lächelnde Gesichter am Steg und wie man sieht, haben wir für Skagen Rund mehr Segelwind als nötig. Das wird in den nächsten Tagen auch so bleiben. An der Richtung werden wir noch arbeiten, das wird schon.



Segeln ist nun mal Wassersport und die Meteorologen zahlen nach dem heißen Sommer mit reichlich Wasser wirklich alles zurück - unten. Es schauert nahezu durch und das soll sich tagelang nicht ändern. Für Skagen Rund heißt das: Es gibt kein schlechtes Wetter, nur falsche

Kleidung. Mit Martin kommt bereits die Hälfte der Crew an Bord. Wir haben uns so viel zu erzählen, dass die Zeit beinahe knapp wird. Wir kommen trockenen Fußes ins Oberdeck und genießen die fabelhafte Küche … mit Blick auf die Elbe - unten.

Zurück an Bord kommste nur nach intensivem Studium des Regenradars, ansonsten wirste hier weggeschaudert.

Samstag, 17.9.: Hafentag Cuxhaven

Mit Skippers Enkeltochter Malou stoßen wir auf virtuelle Weise zu ihrem Geburtstag an. Herzlichen Glückwunsch Malou und der Torfrau wünschen wir für heute Nachmittag, nicht nur, dass die Null steht.

Martin und der ex. Steuerberater lassen es sich beim Frühstück im Oberdeck gutgehen. Die beiden freuen sich auf Raimund, der gegen Mittag an Bord eintrifft. In einer Regenpause wird zunächst der Einkauf erledigt und der ist aus Sicherheitsgründen ohne Ölzeug nicht zu machen. Wir schaffen es tatsächlich, den Einkauf gegen den Wind und trocken an Bord zu bringen. So muss das. Raimund (rechts) war schon oft mit an Bord und weiß natürlich wie der Ha-

se so laufen tut. Der Hamburger ist echter Hannoveraner und natürlich tauschen wir uns zuerst über die Roten aus, die im Moment einen Lauf hinlegen – sieht man mal vom Derby gegen Peine Ost ab. Über Martin muss ich hier nichts mehr schreiben, außer dasser mit Fußball nix am Hut hat. Wir kennen uns, seitdem ich Segelkurse anbiete.

Das Wetter draußen hat mit Sommer nix zu tun. Beim Einkauf rutschen die ersten Weihnachtskekse in die Einkaufstüte. Das bringt uns auf die Idee, bei einem adventlichen Kaffeetrinken den Kurs abzustecken.

Man sieht den weihnachtlichen Glanz in den Augen der Dreiercrew. Die Dschunxx eröffnen den festlichen Adventsnachmittag mit dem Choral: „Hohoho, es kommt die „Kalami Star“ geladen …“, fragt sich nur wohin? Skagen Rund geht nur noch untenrum, also zurück durch den NOK und dann? Vielleicht zunächst durch den Lillebælt, dann nördlich Sjælland und durch den Øresund zurück. Oder doch noch Bornholm, Rügen? Ein zielführender Plan oder, um im Bilde zu bleiben, eine schöne Bescherung! Klar ist, morgen früh um 0500 geht's die 16 nm mit dem Strom nach Brunsbüttel. Über den NOK, also Skagen untenrum, bis Möltenort. Weiter kannste bei dem Wetter eh nicht planen.

Er ist wieder da! Der kleine Seehund, der schon die „Zwischen Borkum & Bornholmcrew“ so erfreut hat, zeigt sich bei schaurigstem Wetter unserer Dreierbande auf dem Weg ins Oberdeck. Diesmal hat das Menue einen faden Beigeschmack. Martins Büsumer Scholle wird fälschlicherweise als Filet serviert und als die Büsumer Scholle mit viel Entschuldigung auf dem Tisch steht, sind die Kartoffeln kalt und der Plattfisch nicht mal halbgar. Oha, das geht gar nicht.

Wer morgens um 0500 ablegen will, geht abends duschen und früh in die Koje. Einmal werden wir noch wach …

Sonntag, 18.9.: Cuxhaven - Möltenort

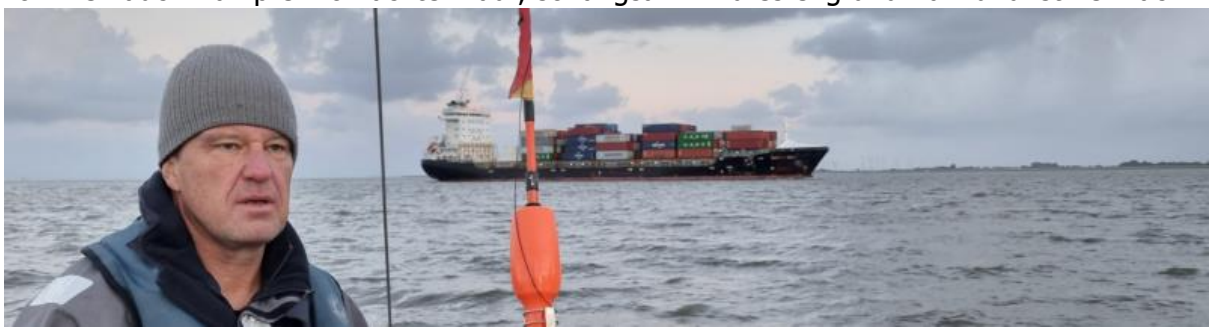
Um 0430 mahlt Martin Kaffee, ein verlockender Duft aromatisiert meine Tropfsteinhöhle, da brauchste keinen Wecker. Ein paar Tropfen fallen von der Decke, ich bin wach. Draußen jagt ein Schauer das nächste. Wann habe ich schon mal so ein schauriges Wetter erlebt? Seit zwei Tagen weht es zwischen 6, in Böen bis 9 Bft. Schwere Schauer- und Gewitterböen veredeln das adventliche Wetter und es geht munter so weiter. Wieder holt mich die Frage ein, warum tue ich mir das an? Es ist Sonntag, die Dschunxx haben Urlaub. Warum klettern wir morgens um 0430 in Schwerwetterklamotten? Ich weiß es nicht! So sieht das aus:

HW in Brunsbüttel 0745

Elbe von Hamburg bis Cuxhaven: West bis Nordwest 5 bis 6, Ostteil um 4, etwas abnehmend, Schauerböen, strichweise Gewitter.

Um 0510 gehen wir raus. Auf der Elbe nimmt uns die Strömung gleich mit nach Brunsbüttel. Die hellen Instrumente strahlen mich an, ich dimme sie runter, so muss das. Wir fahren auf der grünen Seite, haben die Richtfeuerlinie voraus und rollen die Genua aus. Der achterliche Wind kommt mit 20 Knoten aus NNW, beinahe Vorwind. Die Genua weiß noch nicht, auf welche Seite sie gehört. Ein, zwei Dampfer gehen seewärts, keine Schauer. Dann doch? Der Wind legt kräftig zu, wir rollen sofort die Genua auf 30%. Ein Sonnenschuss vor Sonnenaufgang ist wie alkoholfreies Bier. Maschine wieder an. Der große Bogen südlich Cuxhaven bringt uns aus der Landabdeckung, jetzt rollt eine kleine Welle aus Nord vierkant auf die Yacht.

Nach einer Stunde übernimmt Raimund. Leise beginnt es zu dämmern, Wolken bekommen eine Kontur. Schwarze, graue, ein paar Wolkenlücken, Sterne, die Elbe bei Otterndorf. Jetzt kommen auch Dampfer von achtern auf, so langsam wird es eng und Raimund ist hellwach.



Um 0730 erreichen wir den Wartebereich für Sportboote. Der Wind hat sich fast verabschiedet, Schauer drohen immer. Außer der „Kalami Star“ wartet niemand. Das Glück unserer Vorgängercrew, die ohne Wartezeit in beide Schleusen durfte, hat uns verlassen. Rotes Licht, keine Einfahrt. Auf dem AIS sehe ich Rainers „Ahoi“ im Sportboothafen. Wir telefonieren kurz & wünschen uns gute Reise. Da wir weiter bis Möltenort wollen, werden wir nach der Schleusung gleich weiterfahren. Danach endlich Frühstück im Kanal.

Aus dem Wartebereich vor der Schleuse der Blick elbaufwärts. Das Signal steht immer noch auf Rot, eine Geduldsprobe. Nach einer Stunde Warterei tut sich immer noch nix. Die woll'n uns testen oder ham wir dem Gott der Schleuse nicht genug Opfer gebracht? Ham wir, und Geduld lernste im Wattenmeer. Um 0910, nach exakt 100 Minuten, endlich freie Einfahrt.

Wir schauen uns nochmal um. Cuxhaven versinkt gerade in einem Schauer. Immerhin, den Wind können wir im NOK vernachlässigen. Während wir von der Elbe in die Kleine Nord einfahren, fährt Rainer mit seiner „Ahoi“ aus dem Kanal in die Kleine Süd. Wie drollig, die

Masten winken sich zu. Was viele nicht wissen, die „Ahoi“ und die „Kalami Star“ mögen sich. In der „kleinen Nord“ bleiben wir 15 Minuten, hier kann uns keine Nordseewelle mehr über-

holen. Um 0927 geht das Tor auf, wir sind im NOK! Jetzt 99 km bis Holtenau und zwei Meilen drauf bis Möltenort. Bis 1800 sollten wir zurück auf der Ostsee sein. Im Salon wurden inzwischen Brötchen aufgebacken, Kaffee und Tee gekocht. Das Frühstück ist fertig … das wurde aber auch Zeit. Martin übernimmt den ersten Part am Ruder, Raimund und der Skipper frühstücken. Ein wohl verdientes Vergnügen.

Martin hat noch ein Schäuerchen auszuhalten, bevor er abgelöst wird und endlich frühstücken kann. Hier unten auf dem Kanal eine friedliche Welt. Raimund mag es kaum glauben und schaut auf die Messwerte der Nordsee. Helgoland Düne: Mittelwind 6, Böen bis 9 Bft. Nichts hat sich geändert. Hier im NOK 5 Knoten Wind und wir bleiben von Schauern verschont. Wie

von Zauberhand ziehen kräftige Schauer vor oder hinter uns durch. So kann’s bleiben, bleibtes aber nich. Nach einer Stunde Tiefschlaf bin ich wieder dran und löse Martin ab, den ich nicht im Regen stehen lassen will. Meine Stunde lang regnet es durch. Im Unterschied zu Cuxhaven

sind die stürmischen Böen weg, hier weht es nicht mit 8 Bft., sondern mit 8 Knoten. Inzwischen liegt der Abzweig zur Giselau achteraus, wir passieren gerade Rüsterbergen, die Lotsenstation. Üblicherweise werden hier Lotse und Steurer abgewechselt. Gleich sind wir in Rendsburg, bis Kiel-Holtenau sind es noch 3:30 h.

Der Höhepunkt jeder Kanalpassage ist die Rendsburger Schwebefähre. Endlich fährt sie wieder. Ein ganz anderer Höhepunkt ist der Aufstieg auf die Brücke. Noch vor ein paar Wochen konnte ich mit Sabine da oben hoch. Bei Interesse beim Touristbüro Rendsburg buchen.

Für meinen Freund Frank B. der detaillierte Blick auf die Schwebefähre, dahinter die Schiffsbegrüßungsanlage. Hier unten sind wir gerade unter der Rader Hochbrücke. Martin duckt sich,

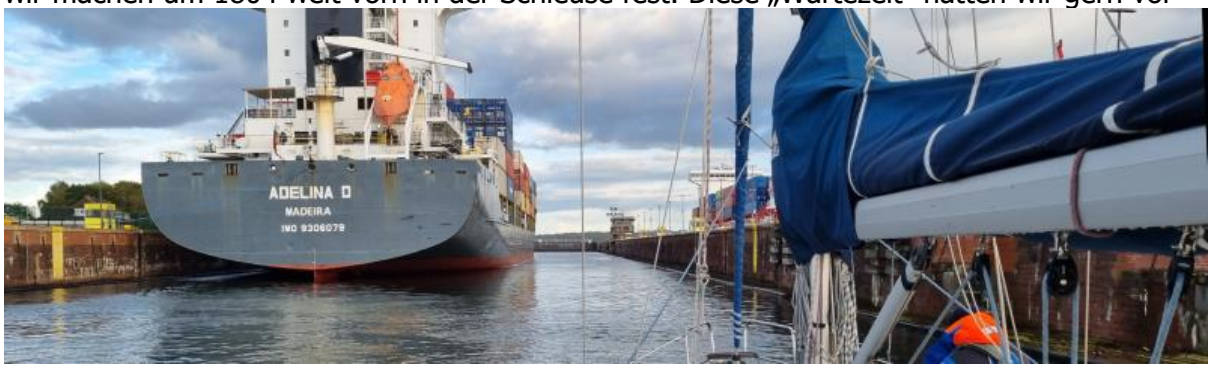
damit wir durchpassen. Kurz vorher hat der Segler (& Smutje) einen kleinen Imbiss vorbereitet. Dafür ist die Crew so richtig dankbar. Sie wäre es noch mehr, wenn keine weiteren Schauer drohen würden, doch kein Ende in Sicht.

Dirk, ebenfalls Skagen-Rund-Segler, schreibt, „… schade, dass ihr untenrum gehen müsst – aber vernünftig! Trotzdem viel Freude!“

Der Flemhuder See hat nicht nur eine interessante Geschichte, sondern beherbergt auch seltsame Pfähle für die Sportschifffahrt – oben. Einmal rein und gleich wieder raus, aber der Schauer erwischt uns doch noch kurz vor Kiel – unten. Übrigens ganz schön eng in diesem

Bereich. Dann geht alles ganz schnell. Noch bei Knierim vorbei und du hast die Schleusen vor dem Bug. Zuerst rüber an den Bezahlsteg und schon vor dem Bezahlen fordert uns der Schleusengott auf, doch möglichst zügig in die Große Nord einzufahren. Gesagt, getan und

zack, düst Raimund in die Schleuse. Der Steuermann tuckert an der ADELINA D vorbei und wir machen um 1804 weit vorn in der Schleuse fest. Diese „Wartezeit“ hätten wir gern vor



Brunsbüttel gehabt. Wo wären wir jetzt, wenn wir dort nicht 100 Minuten verloren hätten? Nach 15 Minuten kündigt lautstarkes Klingeln die Schleusenöffnung an. Wir lösen die Leinen und der Steuermann nimmt langsam Fahrt auf …

Anders als bei Brücken in Deutschland, wo man zwingend auf das Grün warten muss, drängeln die Schleusenwärter auf frühzeitige Abfahrt – so wie hier unten.

Tatsächlich hat uns die Ostsee um 1820 mit einem dramatischen Bild (unten) wieder. Zwei Meilen weiter stehen wir vor der Hafeneinfahrt von Möltenort. Heute soll unbedingt rückwärts

angelegt werden und natürlich beginnt es in diesem Moment zu regnen. Wie das so ist, gelingt der Anleger im zweiten Versuch, aber er gelingt. Um 1905 sind wir nach 70 nm fest in Möltenort. Zunächst merken wir es nicht, doch dann stellen wir fest, es ist so still hier.

Kein Sturm pfeift durch das Rigg, kein Sturm, der die Yacht sogar im Hafen auf die Seite legt. Keine Leinen oder Fender knarzen und kein Schauer lässt die Welt untergehen, doch nass gemacht werden wir hier auch. Ich hab‘ früher mal im Bremer Europahafen als *Schauer*mann gearbeitet, warum fällt mir das jetzt ein?

Montag, 19.9.: Möltenort - Bagenkop

Die Wetterlage ist auf eine oder gar zwei Wochen im Voraus kaum planbar. Da brauchen wir

nach dem Frühstück ein großes Palaver, um uns auf Plan C, D oder E zu verständigen. Wir palavern hin, palavern her und lassen große Ziel, wie z.B. Bornholm oder eine Runde um Fyn und Sjælland außen vor. Zu oft wechseln in den nächsten Tagen Windrichtung und -stärke. Aber wie isses mit Århus? Raimund und Martin waren da noch nie und da Århus auch für den Skipper ein Sehnsuchtsziel ist, soll Dänemarks zweitgrößte Stadt angesteuert werden. Also Plan C? Abgemacht!

Nach den schaurigen Tagen scheint endlich die Sonne. Wir lüften den Dampfer, trocknen Segelklamotten, Handtücher und alles, was an die frische Luft muss. Nachdem der Großeinkauf verstaut ist legen wir um 1235 bei diesem Seewetter für die Westliche Ostsee ab:

`Nordwest bis Nord um 4, etwas abnehmend, strichweise Gewitter, See 1 Meter.`

Vor dem Hafen geht das Groß nach oben (es steht immer noch im 2. Reff), die Genua wird ausgerollt und sofort nehmen wir Fahrt auf – oben vor dem Lt. Friedrichsort.

Wenig später haben wir Laboe an Steuerbord. Wenn wir uns auf die Aussichtsplattform des Marineehrenmals beamen könnten, könnten wir unseren Kurs bis Bagenkop verfolgen – unten.

Doch zunächst hangeln wir uns hoch am Wind aus der Kieler Förde. Ab Laboe segeln wir, mit Wind von Backbord, am rechten Rand des Fahrwassers (aber im Fahrwasser) seewärts. Wenig Berufsschifffahrt, ein paar Yachten - sogar im Verkehrstrennungsgebiet. Von Westen, also aus Richtung Schilksee, quert ein Schoner das Fahrwasser Richtung Osten. Nach einer Weile werden wir auf den Segler aufmerksam, weil er auf Kollisionskurs ist, aber es ist ja noch viel Zeit. 10 Minuten später kommt der Schoner deutlich näher, auf seine Kursänderung warten wir vergeblich. Zum einen haben wir Vorfahrt, weil wir dem Fahrwasser folgen, das die „John Smith“ quert. Hinzu kommt, dass wir die „John Smith“ an unserer Luvseite haben.

Wären wir außerhalb des Fahrwasser gilt die Regel: Haben zwei Fahrzeuge den Wind von derselben Seite, muss das luvwärtige Fahrzeug ausweichen. Beide Regeln missachtet die 32 m lange „John Smith“, die uns inzwischen bedrohlich nahekommt.

Die an den folgenden freien Stellen eingestellten Fotos der Beinahekollision musste wir aus urheber-rechtlichen Gründen entfernen. Der Träger der „John Smith“ schrieb: (…) *Im Übrigen möchten wir Sie bitten, Bilder unseres Schiffes und weitere Informationen zu dem Vorgang von Ihrer Internetseite zu löschen, da wir Ihnen keine Erlaubnis im Sinne des Datenschutzes erteilt haben, diese zu veröffentlichen.*

Um den Toppsegelschoner auf seine Ausweichpflicht aufmerksam zu machen gebe ich ein Achtungssignal, doch der Großsegler bleibt stur auf Kollisionskurs. Auch ein zweites Achtungssignal missachtet der Kapitän, der eine Gruppe Jugendliche (oben) an Bord hat. Da ich am Ruder stehe weiß ich, dass die kurshaltepflichtige „Kalami Star“ sofort abfallen und sich aus der Kollisionsgefahr lösen kann. Das machen wir mit dem Manöver des letzten Augenblicks. Als wir dann dicht nebeneinander fahren sind wir deutlich schneller als die „John Smith“. Nach ein paar Minuten queren wir vor dem Bug des Ausflugsdampfers, von dem nicht eine einzige Reaktion ausgeht - rechts. Gute Seemannschaft geht anders. Im Nachhinein denke ich, dass der Skipper eines gewerblichen Schoners kein Anfänger ist und hinreichend qualifiziert sein muss, um zahlende Gäste sicher von A nach B zu bringen.

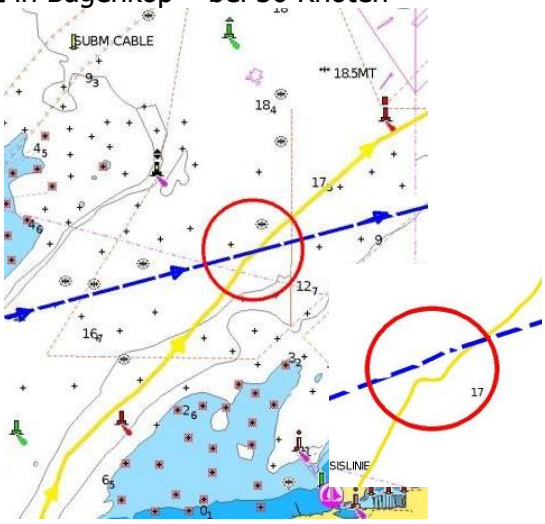
Andere können das. Zwei manövrierbehinderte Fregatten (oben) machen per Funk auf ihre Situation aufmerksam und bitten, entsprechend auszuweichen. Natürlich machen wir das. Leider verlieren wir damit deutlich Höhe, aber watt mut, datt mut.

Das sonnige Wetter in Richtung Langeland scheint in Gefahr, stark zunehmende Bewölkung verfolgt uns wohl aus … Cuxhaven? Achteraus blitzt und donnert es bereits. Leute, von Schauern und Gewittern haben wir die Schnauze voll.

Lange, lange haben wir mit gerefftem Groß den Traditionssegler „Abel Tasman“ verfolgt und ihn kurz vor Langeland eingeholt. Klugerweise haben die rechtzeitig die Segel geborgen.

Als wir um 1730 auf Höhe Dovns Klint die Segel bergen haben wir nicht viel falsch gemacht – oben der schaurige Blick rüber nach Ærø. Die Gewitterböe holt uns ein. Die Böe legt rasch zu und fegt minutenlang mit 32 Knoten (Bft. 7) über uns hinweg. Längst sind wir in den Schwerwetterklamotten, nur der Regen lässt uns noch zappeln.

Vor Bagenkop ist bereits die Nacht angebrochen. Um 1810 fahren wir bestens vorbereitet in den Hafen und sind um 1814 nach 39 nm (Gesamt 109) fest in Bagenkop – bei 30 Knoten



Wind und den entsprechenden Geräuschen sind wir da angekommen, wo wir gestern losgefahren sind …

Zur guten Nacht checken wir die Datenlage bzgl. der „Beinahekollision“ mit der „John Smith“. Unser Track (gelb) ist aufgezeichnet und belegt eindeutig, dass wir dem Fahrwasser gefolgt sind - § 25 Seeschifffahrtsstraßenordnung.
Siehe auch Seite 41.

Dienstag, 20.9.: Bagenkop – Lundeborg/Fyn

Jan schreibt, dass er eine ähnliche Situation mit einem holländischen Traditionssegler erlebt hat und auch noch angepöbelt wurde. Dirk meint, es gibt auch noch die Regel: *Stahl vor Plastik!* Nunja Dirk, biste mit 5 DKK für‘s Phrasenschwein einverstanden?
Susanne (war vor 3 Jahren an Bord) hat eine ganz andere Erinnerung und schreibt, „… ich habe damals auf dem Liegeplatz (in Bagenkop) meine Gleitsichtbrille verloren. Da mag doch sicher ein netter Herr der Crew mal abtauchen ...?“ Oha Susanne, da unten hat das Wasser 10°. Ich brauche die Dschunxx an Deck. Coole Grüße zurück.

Beim Brötchenkauf tausche ich beim Brugsen die Gasflasche für umgerechnet 21,50 €. Da biste in Deutschland schon nahe bei 40 €, weißte Bescheid. Wir wollen heute weiter nordwärts, doch der Wind hat was dagegen. Mal schauen, ob wir es bis Lundeborg schaffen?

Belte und Sund: Nordwest bis Nord 4, etwas abnehmend, später schwach umlaufend, strichweise Schauerböen, See anfangs 1 Meter.

Um1020 legen wir bei Sonnenschein ab. Eine kleine Hafenrundfahrt zeigt die neuen Liegeplätze im „entrümpelten“ Hafen, aber dazu verraten wir nichts. Schnell sind die Segel oben (Vollzeug) und schon sind wir mitten in einer Regatta - egal, ob der andere das merkt oder nicht. Mal schau’n, wer zuerst Marstal passiert? Die Crew der Hanse, ahnt die Gefahr und zuppelt ebenfalls an Lieken und Schoten, aber die haben nagelneue Segel. Wartet nur, 2023 segeln wir ebenfalls mit neuen Tüchern …

Wir geben trotzdem alles, die Segel steh’n wie ne 1. Mit 100° Wendewinkel kreuzen wir durch die Marstal Bugt. 100° Wendewinkel sind für unseren volljährigen Dampfer durchaus ein sportlicher Wert. Martin gibt als Trimmer wirklich alles und Raimund steuert exakt den Windfäden hinterher. Stimmt, bei viel Wind können alle, bei knapp 10 Knoten Wind wird es diffizil. Um 1300 erreichen wir die Ansteuerungstonne Marstal. Wir rollen die Genua ein, lassen das Groß stehen und starten die Maschine. In dem Fahrwasser können wir nicht kreuzen.

Marstal (oben) lassen wir an Backbord, danach um den Nordkardinal auf die Südtonne zu.

Auf dem Foto oben die Insel Strynø mit der Fähre nach Rudkøbing. Ob wir da wohl für ein Lakridsis parken? Raimund übernimmt und steht plötzlich am Südkardinal (1405) mit Martin

oder mit dem Skipper (Vorseite) im Regen. Es schauert als gäb’s kein Morgen. Kommt da jetzt auch noch eine Böe auf uns zu? Wir nehmen das Groß runter, sicher ist sicher. Nach 10 Minuten sind wir pudelnass, ein Stop in Rudkøbing (unten) ist unausweichlich.

Vom Regen in die Traufe und von der Sonnenseite der Blick achteraus. Um 1510 macht Mar-

tin nach 22 nm in Rudkøbing fest – oben. Hier gibt’s nur ein Ziel, das Vaffelhuset! Doch ohje, das Vaffelhuset is dicht? Was’n hier los? Tatsächlich, das Vaffelhuset ist geschlossen es lebe das Iskøbing. Irgendwie schade, wir hatten uns so aneinander gewöhnt.

Doch das Lakridsis schmeckt auch im Iskøbing. Um 1600 legen wir wieder ab und haben bald

die Rudkøbing Broen achteraus - Vorseite. An der nördlichen Ansteuerung ins Rudkøbing Lob setzen wir wieder Segel und kreuzen, kreuzen, kreuzen zwischen Fyn und Langeland nordwärts. Der Wind weht uns mit 10 – 15 Knoten direkt auf die Nase, das kann dauern …

Beim Sonnenuntergang stehen wir kurz vor Lundeborg, bergen die Segel, während Martin

bereits das Essen vorbereitet. Raimund bereitet seinen Anleger über dieses Hafenvideo vor.

Wenig später (1915) legt uns Raimund nach 40 nm (Gesamt 149) in den alten Fischereihafen von Lundeborg/Fyn. Was für ein schaurig-schöner Segeltag … und kalt ist es geworden.

Da hilft in jedem Fall Martins Sonntagsessen, dass einfach nicht zu toppen ist - rechts. Glühwein haben wir leider nicht an Bord und Robert H. hat gesagt, die Heizung bleibt aus! Bleibt se auch, aber wofür haben wir einen Kamin, der uns den ganzen Abend erwärmt. Wir lassen die Türen zu den Kabinen offen, damit es auch dort schön warm wird. Gute Nacht.

Mitwoch, 21.9.: Lundeborg - Kerteminde

Das Manöver des letzten Augenblicks vor einer Kollision mit der „John Smith“, bewegt den Skipper immer noch. Nach dem Vorfall hat er dem Kapitän ein Mail, mit der Bitte um Stellungnahme, geschrieben, doch der Kapitän will wohl keine Stellung nehmen. Gut, dann bittet er den Träger, den Kapitän zu erinnern.

Danke für die Grüße von Carina, Bettina (die jetzt schon die Trainingstermine für 2023 erfahren will) und von Kay (http://www.ralfuka.de/images/pics/downloads/22.10.pdf), der ebenfalls zwischen Belte und Sund unterwegs ist.

Raimund liefert das Guten-Morgen-Foto und wir fragen uns: Wo ist der Wind?

Belte und Sund: Nord bis Nordwest 2 bis 3, zeitweise schwach umlaufend, südwestdrehend, See 0,5 Meter.

Um 1045 legen wir bei schönstem Sonnenschein ab. Still ruht der See. Raimund passt auf den

Autopiloten auf, während der Skipper überfällige Körperpflege betreibt. Wann denn sonst,

wenn nicht jetzt? Der Autopilot bringt uns bis zur Storebæltbroen – unten. Wie schøn, dass die Dänen ihre Energiepolitik effizient ausrichten. Der seit zwei Jahren laufende Versuch, die 253 m hohen Pylone mit Windrädern aufzurüsten, war offenbar erfolgreich.

Immerhin haben die Dänen in Tvind an der Nordsee das Windrad an sich erfunden und zur Serienreife gebracht. Wie schade, dass wir nicht dem Hauptfahrwasser folgen, wir passieren um 1245 die Vesterrennen und das sieht so schmucklos wie eine deutsche Autobahnbrücke aus. Mit 18 m ist die Durchfahrtshöhe ziemlich knapp, doch die „Kalami Star“ passt sicher

durch. Noch zwei Stunden bis Kerteminde. Als Martin kurz darauf Kaffee & Kuchen serviert, will die Crew sofort um eine Woche verlängern, besser geht’s einfach nicht.

Es dauert nicht mehr lange, da bringt uns der Autopilot in die Kertemindebugt. Aber jetzt Achtung, die Hafeneinfahrt wird komplett umgebaut, die Ansteuerung erfolgt nur noch über die Nordeinfahrt.

Die Südeinfahrt fällt der Hafenerweiterung zum Opfer. Um 1500 sind wir nach 24 nm (Gesamt 173) fest in Kerteminde – die Stadt der Amanda.

Amanda sehen wir hier oben mit Raimund. Der wollte so gern ein Selfie mit Amanda, das hatter nun davon. Von Amanda aus drehen wir eine Runde durch die wunderschöne Klein-

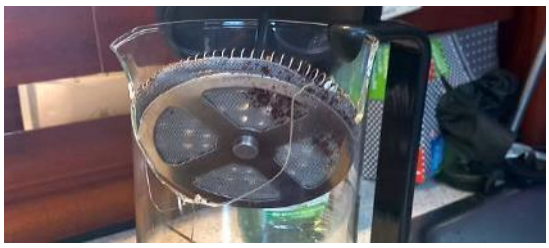
stadt. Unten der Blick auf den Kertemindefjord westlich der Brücke.

Im Yachthafen finden wir etwas ganz Besonderes: Neben jedem Grillplatz steht für die Kampfgriller ein kleiner Kräutergarten. Das habe ich bisher nirgendwo gesehen. Und natürlich ist die Marinainfrastruktur seit Jahren hervorragend. Duschen und Toiletten sind ausgezeichnet, das WLAN (hier am Stegende) leider ziemlich schwach.

Sonnenuntergang in Kerteminde ist bereits um 1919. Die Tag- und Nachtgleiche kommt immer näher.

Raimund kocht uns heute ein Huhn-Champignon-Weißweinrisotto mit Manuell geriebenem Parmesan. Der Skipper erledigt mit der gleichen Hingabe den Abwasch.

Donnerstag, 22.9.: Kerteminde – Korshavn/Fyn - Odense



Eins ist klar. Bei Skagen Rund, egal ob oben- oder untenrum, geht immer die Bodum Siebstempelkanne zu Bruch. Zum Glück hat Kerteminde einen guten Haushaltswarenladen. Damit wir doch noch frühzeitig rauskommen, verzichtet der Skipper (ungern) auf einen Besuch im Vaffelhuset, das ist Dänemarks zweitbester Eisladen - in diese Liga gehört(e) auch das Vaffelhuset in Rudkøbing.

Und wo ist der Wind? Bei einem solchen Törn musst du das Wetter immer vom Ende denken: Wie kommen wir zurück? Wären wir jetzt in Skagen hätten wir Südwind. Mein Stegnachbar Klaus schreibt, (…) das Seewetter ist vorausschauend nicht mehr planbar! Da hat Klaus recht und ob wir es noch bis Århus schaffen, weiß der Geier. Wir planen besser kleine Schritte und gehen morgen über Dänemarks schönsten Naturhafen Korshavn nach Odense, Dänemarks drittgrößte Stadt und Geburtsort von Hans Christian Andersen.

Belte und Sund: Schwach umlaufend, später Südwest bis Süd um 3, anfangs Küstennebel, See 0,5 Meter.

Um 1130 legen wir bei herrlichem Wetter und gerade mal vier Knoten Wind ab. Kurz darauf

passieren wir zwischen dem Hindsholm (Fyns nördliche Landspitze, links) und der Insel Rom-

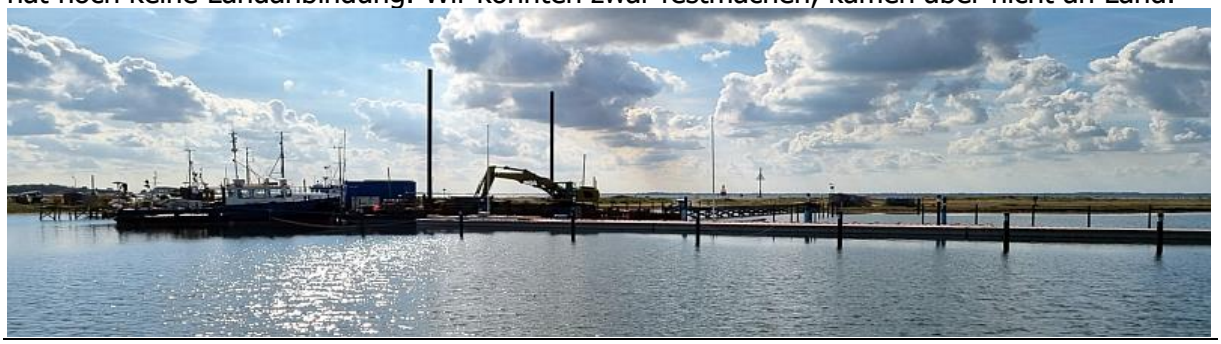
sø. Der Wind schwächelt weiter, gestern wie heute sind alle Motorboot, die Einen ohne, die Anderen mit Mast. Wir genießen die wunderbare Landschaft an Back- und den Großen Belt an Steuerbord. Warum beginnt hier der Wind seinen Schabernack, kommt mal halb mit 10 Knoten und verlässt uns bei 5 Knoten? Bei 10 Knoten setzen wir die Segel und segeln immerhin 5 Knoten über Grund – bei einem Knoten Strom gegenan. Als dem Wind erneut die Puste ausgeht, lacht er sich scheckig. Okay, dann eben dänisches Segeln … wer zuletzt lacht. Einige Male wiederholt sich das Spiel, Maschine aus, Maschine an, der dänische Wind lacht …

Um 1330 passieren wir das Flach nördlich Fyns Hoved. Jetzt müssen erst die Segel runter und was nun passiert erzähle ich lieber nicht, ich stelle dazu auch kein Foto ein. Nur so viel: Martin packt die Kuchenschatulle aus und was eine dänische Konditorei liefern kann, weiß jede/r Dänemarkfahrer*in.

Wir nähern uns Korshavn, oben Fyns Hoved, die Nordspitze von Fyn. Hier unten geht es auf der Richtfeuerlinie in die von allen Seiten geschützte Bucht. Es gibt ein paar Stegplätze, doch meist wird geankert. Wir wollen an den Steg, der vom Segelverein Odense betreut wird.

Seltsam, dass wir keine Masten von Yachten sehen, irgendwas stimmt hier nicht? Wie immer zwei, drei Fischer an ihrem angestammten Plätzen, aber auch ein Bagger, Schuten, was weiß

ich. Wir nähern uns weiter an und stellen fest, der Steg wird neu gebaut und der Schwimmsteg hat noch keine Landanbindung. Wir könnten zwar festmachen, kämen aber nicht an Land.



Ein Schlauchi haben wir nicht, also fahren wir um 1430 wieder raus. Wie schade, aber die beiden waren immerhin schon mal drin.

Die Bauarbeiten versprechen einen besser sortierten Hafen und hoffentlich jetzt auch Duschen und Toiletten nahebei? Weiß jemand was darüber? Auf Havneguide.dk finden wir jedenfalls keinen Hinweis, auch nicht über die Sperrung, bzw. die Bauarbeiten. Ein gebrauchter Tag? Nach der kaputten Siebstempelkanne nun der gesperrte Hafen! Was noch?

Wir entdecken weiter Neuland. Wer war denn schon mal mit der Yacht in Odense? Das liegt so weit von jeder Fünen Runde, dass niemand 17 nm (gemessen ab Korshavn) hier reinfährt. Wir machen das und tukkern in den Odense Fjord – rechts.

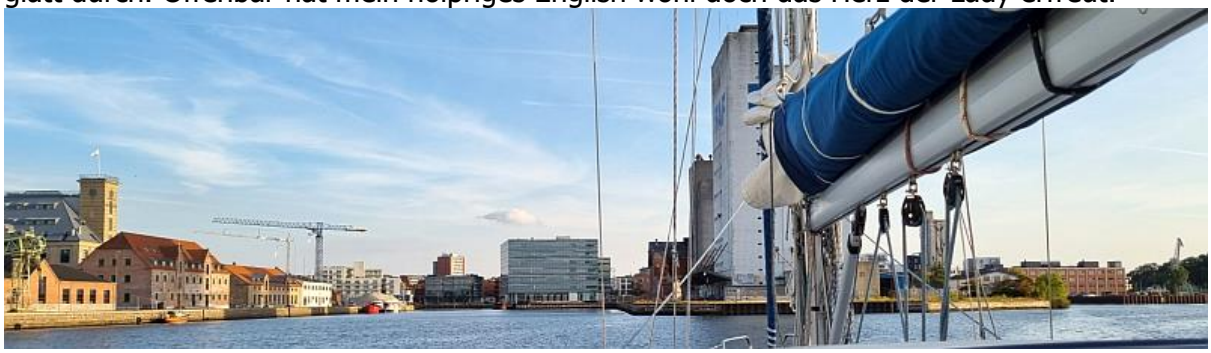
Das Fahrwasser ist ausgesprochen tricky und vieles ist nicht so wie auf der Karte. Das Gegenlicht macht die Navigation noch schwieriger. Oben die frühere Werft Munkebo. Hier wurde 1920 als erstes Dampfschiff die „Robert Mærsk“ gebaut.

Es geht immer tiefer rein in den Odense Fjord, der bald in einen Kanal übergeht - oben. Langsam wird es spannend: Die Brückenöffnung der Drehbrücke „Odins Broen“ erfolgt um 1730. Leider haben wir einen Knoten Strom von vorn, wir schaffen das nicht mehr, ETA 1735. Über Kanal 12 rufe ich die Brücke, doch da geht niemand ran. Zweiter Versuch über’s Handy und dann meldet sich die Brücke doch. Ich frage, ob die Brücke mit der Öffnung fünf Minuten auf uns warten kann? Nein das geht leider nicht, aber um 1745 wird die Brücke für einen

Frachter geöffnet, mit dem können wir durchrutschen.

Na prima, vielen Dank. Mange tak, Farewell. Ein kleiner Frachter kommt uns entgegen und dann entdecken wir ein Unterseeboot? Nein, es ist ein kleiner, futuristischer Katamaran mit Motor. Ein seltsames Fahrzeug. Ein zweiter Frachter kommt uns entgegen und jetzt passiert, was an einer deutschen Brücke nie passieren wird. Die Brückenwärterin ruft mich an und teilt mit, die Brücke öffnet, wenn wir kommen. Wir freuen uns wie Bolle, sonst müssten wir bis max. 2030 warten. Als wir die „Odins Broen“ erreichen öffnet die Drehbrücke, wir fahren

glatt durch. Offenbar hat mein holpriges English wohl doch das Herz der Lady erfreut.



Hinter der Brücke sind wir schon fast in der Stadt. Alte Speicher, Hafenbrache, moderne Archi-

tektur, an Steuerbord der Hafen des Segelclubs, in dem ich mit Sabine bereits 2003 festgemacht hatte. Weiter geradeaus in ein ehemaliges Hafenbecken, in dem stadtnahe Liegeplätze eingerichtet sind. Um 1755 sind wir nach 37 nm (Gesamt 210) tatsächlich fest in Odense … gegenüber vom ALDI. Mal unter uns, mit dem Bus wären es von Kerteminde 23 km gewesen, weißte Bescheid.

Freitag, 23.9.: Hafentag Odense

Guten Morgen, ihr erinnert euch sicher an das Foto von Seite 18, unten? Wir hatten dazu geschrieben: „Wie schøn, dass die Dänen ihre Energiepolitik effizient ausrichten. Der seit zwei Jahren laufende Versuch, die 253 m hohen Pylone mit Windrädern aufzurüsten, war offenbar erfolgreich“.

Ich weiß auch nicht mehr so genau, was an dem Tag los war. Wir hatten Flaute, die Sonne stand schon hoch, Motorfahrt. Da kann sich schon mal ein Fehler in das Bild einschleichen. Nur welcher? Wir haben selbst lange gesucht, bis uns Lui mitgeteilt hat: `Coole Montage, sieht nach Enercon E210 aus. An der linken Windmühle ist uns vor zwei Jahren das Ruder gebrochen.`

Natürlich haben wir gehofft, dass Luis Entdeckung von so vielen anderen aufmerksamen Leser*innen geteilt wird, doch leider habt ihr unsere Hoffnung enttäuscht. Wir konnten uns nicht vorstellen, dass rund 70 Leser*innen über WhatsApp und 250 Leser*innen von der website, das Wort Seemannsgarn völlig fremd ist? Ist aber auch nicht schlimm und klar, Seemannsgarn löse ich immer auf, so wie jetzt.

Ach so, auf dem Originalfoto (nächste Seite) ist auch kein Wind. Tut uns wirklich leid, soll nicht wieder vorkommen.

Wir sind in Fyns Hauptstadt Odense (180.000 Einwohner) und bleiben heute auch hier. 2003, zum 200. Geburtstag von HC Andersen, war ich mit Sabine schon mal hier, die seinerzeit eine öffentliche Predigt über *Die Prinzessin auf der Erbse* gehalten hat. Damals gab es diesen Hafen noch nicht und wir haben im Vereinshafen (oben) festgemacht. Hier das Logbuch über vier Wochen Rund Fünen. Seitdem hat sich die Stadt im Hafenumfeld radikal verändert.

Wir zeigen euch mal den neuen Stadtteil, in dem wir unseren Dampfer angebunden haben.

Oben in der Mitte sieht man ein kleines Schwimmbad (Eintritt frei), dahinter der kleine Yachthafen. Das kleine, grüne Gebäude rechts, beherbergt Dusche und Toilette und versprüht den Charme einer Autobahnparkplatztoilette, ganz in Edelstahl! Dabei ist der Eintritt in Schwimmbad (und Dusche) frei. Genau wie Hans Christian Andersen könnten wir dort umsonst baden geh'n, es traut sich nur niemand.

Die neue „Hafencity“ erinnert sehr an das neue Viertel in Aarhus, auf der Aarhus Ø. Wohngebäude mischen sich mit Büros. Leerstand gibt es hier nicht, Discounter, Cafés, Bäckerei und alle möglichen anderen Shops und Restaurants zeigen, dass hier Leben in die Bude kommt. Die Autos verstecken sich auf der Ebene darunter.

Eine Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Bahnhof verbindet das Hafenviertel mit der City. Auf dem Foto oben ist das Eisenbahnmuseum zu sehen, das schaffen wir heute nicht mehr.

In der Stadt wird westlich des Bahnhofs und im Hafenviertel permanent gebaut. Großbaustellen, Einfamilienhäuser findeste hier nicht.

Oben die Fußgänger- und Fahrradbrücke am Hauptbahnhof. Apropos Radfahrer: Die sind auf ihren separaten Spuren höllisch schnell unterwegs. Nicht immer sind Rad- und Fußweg optisch deutlich getrennt, upps, beinahe wär’s passiert.

Das Wetter angenehm warm, immerhin ist Herbstanfang. In der Stadt ist richtig viel Betrieb, die Cafés sind voll, die Menschen shoppen und freuen sich auf das Wochenende.

Aus der City finden wir den Weg ins Hans-Christian-Andersen-Museum. Am Ende dieser Straße steht sein Geburtshaus – unten. Das Gebäude ist inzwischen in das völlig neu gebaute Museum

integriert. Wir lassen uns per Audioguide in english durch das Museum führen. Am Ende ist mindestens der Skipper ziemlich enttäuscht, der vor langer Zeit eine Biographie über Andersen gelesen hat. Leider wird HC Andersen im Museum ziemlich glattgebügelt, das geht auch anders. Vielleicht haben wir auch nicht alles richtig verstanden …

Immer wieder beeindruckend die alte und moderne Architektur in Odense. Städte- und Verkehrsplaner können sich hier ne Menge abgucken.

Nach dem Andersen-Museum besuchen wir auch noch den Møntergården, ein stadtgeschichtliches Museum. Leider ist das Museum völlig zugestellt, die Stadtgeschichte auf wenige qm

mit 20 Beamern eingesperrt. Doch die Stadt macht richtig Spaß. Es gibt so viel zu entdecken und endlich mal eine Pause: Bierprobe in der Bryggeri Flakhaven am Rathaus.

Natürlich dürfen die traditionellen Risted Pølser nicht fehlen. Hier gleich im Dreierpack.

Nach der Pause geht der Skipper noch einmal allein „alte Wege“. Der Besuch 2005 war schließlich geprägt von Andersens 200. Geburtstag. Damals war die ganze Stadt ein Märchen, ein Blumenmeer. Alle haben gefeiert, auch in Brandts Klædefabrik, ein Kulturzentrum mitten in der Stadt, – oben.

Zu guter Letzt besucht der Skipper den Meister selbst im Park vor der Altstadt. Gleich nebenan, auf der Odense Å, das Papierschiffchen aus dem Märchen *Der standhafte Zinnsoldat*.

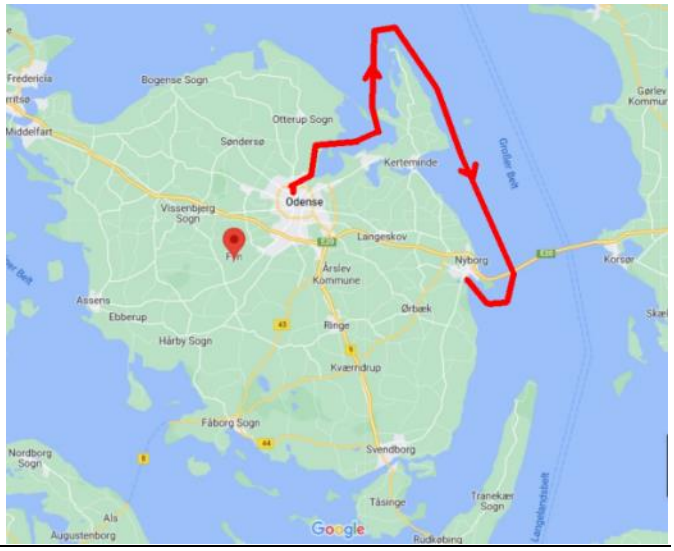
Ehrlich, wir haben alles gegeben und so langsam werden die Schuhe zu eng. Zurück an Bord haben die Dschunxx bereits den Nachschub eingekauft. Jetzt halten wir die Füße still. Das Fußballspiel gegen Ungarn hat uns nun wirklich nicht begeistert.

Nachklapp: Über den Tag entwickelte sich ein „Urheberrechtsstreit“ mit meinem Freund Ernst Groechenig. Ernst behauptet, er hätte den Slogan *Stahl vor Plastik* erfunden, für den Dirk bereits 5 DKK ins Phrasenschwein akzeptiert hat. Wir behaupten, diesen Spruch gibt es seitdem es Plastikschiffe gibt. Kann da jemand helfen?

Samstag, 24.9.: Odense - Nyborg

Gestern war Friday for Future – auch in Hannover. Danke für das Foto, Andreas, und Grüße zurück. Da kannste als Segler zwar Flagge zeigen, bleibst aber leider außen vor. In Odense war Fredag, von Friday nichts zu sehen. Apropos Flagge zeigen: Gelb blau geht in Hannover gar nicht. In der Hymne heißt es, *96-Alte Liebe, rot steht dir sehr viel besser als gelb-blau, lass die andern alle reden, von Bayern oder Bremen, wir sind immer bei dir, 96-HSV!*

Der dänische Wind fährt wieder mit uns Achterbahn. Jede Planung, die über drei Tage hinausgeht, ist am nächsten Tag Makulatur. Heute, am Samstag, wenig bis kein Wind, morgen auch. Am Montag müssen wir uns irgendwo verkriechen, danach dreht der Wind auf Süd bis Südost. Vom Ende her gedacht, segeln wir Donnerstag oder Freitag rüber nach Heiligenhafen. Das macht bei Südost nur aus Nykøbing oder Gedser Sinn. Heute weiter nach Norden (Samsø oder gar Århus) wäre kontraproduktiv. Deshalb heute Nykøbing und durch Smalandsfarvandet und Guldborgsund wei-



ter in den Heimathafen. Heute also ca. 48 nm bis Nyborg. Hoffentlich hilft der Wind wenigstens ein wenig mit.

Belte und Sund: Südliche Winde um 3, westdrehend, zeitweise diesig, später Nebelfelder, See 0,5 Meter.

Bevor wir um 0815 ablegen, damit wir „Odins Broen“ um 0830 erwischen, haben wir noch hinreichend Zeit für’s Frühstück. Schön war’s hier. Fünf Minuten vor der Zeit stehen wir vor

Odins Broen. Wir seh’n, dass sich da oben jemand bewegt und nach kurzer Wartezeit öffnet

die Brücke ohne Signalgedöns. Wir sind eh einziges Boot. Im Frühnebel motoren wir auf unserem alten Track seewärts. Um 1030 lassen wir den Kanal, bzw. das Fahrwasser achteraus und setzen Kurs auf Fyns Hoved ab. Der Frühnebel lichtet sich vorsichtig und der Wind hat, wie erwartet, keine Lust, Motorfahrt.

Roland bedankt sich für die übersichtliche Karte und wünscht Mast- und Schotbruch. Dieser Wunsch wird an Bord der „Kalami Star“ nicht so gern gehört. Wie sich sowas anfühlt, kuckstu hier …

Etwas anderes wundert uns: Wir wissen, dass so viel mitgelesen wird, aber dass sich niemand amüsiert oder äußert, wenn wir euch mit ein wenig Seemannsgarn “unterhalten“, ist mehr als erstaunlich. Ham natürlich alle gewusst, dass es sich um Seemannsgarn handelt? Eben nicht! Wir würden uns über einen Dialog mit Dir freuen, gern über Kritik, noch gerner über Anerkennung, aber wir ahnen es schon … Schweigen. Schade eigentlich, dabei ist es doch so einfach, mail an segeln@ralfuka.de

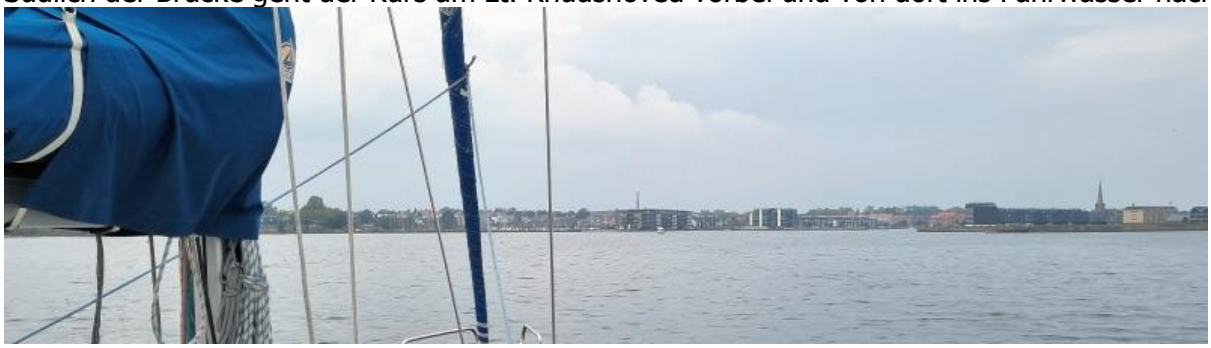
Um 1150 passieren wir Fyns Hoved und gehen auf SSO-Kurs. Der Ausguck meldet fünf Schweinswale an Steuerbord und sofort geben wir die Meldung über das Online Formular an Stralsund weiter. Um 1220 die nächste Sichtung, diesmal sind es „nur“ zwei.

Um 1330 haben wir Kerteminde an Steuerbord, doch von den zinnoberroten Dächern ist im Dunst nichts zu sehen – oben. Immer noch kein Wind und Maschinenfahrt. Monotonie, Langeweile und franst nicht gerade eine Vorleine aus? Da muss ein Takling drauf, damit die Vorleine nicht kürzer wird. Altes Handwerk und so entspannend – rechts.

Es ist nicht zu fassen, der Wind spielt seinen nächsten Streich. Nach dem neuesten Wetterupdate weht der Wind ab Donnerstag aus Südwest und damit ist schon wieder alles anders, als vorhin beschrieben. Dass wir nach Süden gehen ist deshalb in jedem Fall richtig. Bis Nyborg sind es noch 16 nm, ETA ca. 1615.

Die Sicht ist weiterhin eingeschränkt. Nur die Windräder werden von einem Sonnenstrahl in Szene gesetzt, doch damit lässt sich kein Wind machen. Um 1515 erreichen wir die „kleine Brücke“, mit der Kartenbezeichnung Vesterrenden. Oben in der Mitte ein weißes Blinkfeuer, an den Pfeilern jeweils rot und grün. Im Prinzip hätte uns auch der Autopilot durchfahren können, so ruhig ist das Wasser.

Südlich der Brücke geht der Kurs am Lt. Knudshoved vorbei und von dort ins Fahrwasser nach



Nyborg. Der angekündigte Regen lässt zum Glück auf sich warten. Um 1615 sind wir nach 47 nm (Gesamt 257) fest in Nyborg – unten. Zunächst checken wir Duschen (ausnahmsweise kostenlos) und Toiletten und sind sehr zufrieden. Das neue Sanitärhaus ist z.B. vergleichbar

mit Kerteminde. Vor dem Stadtrundgang zieht mich die Crew gegen meinen eigenen Willen in eine Eisdiele und tatsächlich gibt’s Lakridsis mit alles! Weiter zum Schloss.

Das Nyborg Slot wurde um 1170 von Herzog Knud Prislavsen, einem Neffen Waldemars des Großen, zum Schutz gegen die Wenden erbaut. 1282 unterzeichnete Erik v. Glipping hier die erste dänische Handfeste. Durch diese ging das oberste Gericht vom König an den Danehof, dem ersten dänischen Parlament über, das im Schloss Nyborg tagte. Hört, hört!

Nyborg hat 17.000 Einwohner und natürlich mehr zu bieten, als Rathaus (oben) und windschiefe Fachwerkhäuser wie in Ærøskøbing. Weil aufkommender Regen droht, drehen wir nur eine kleine Runde.

Auch vor diesem seltsamen Gefolge haben wir einen Moment geräteselt. Na klar, Nyborg war Ziel der 2. Etappe der Tour de France. Die Stadt war völlig aus dem Häuschen und hätte man damals gewusst, dass der Däne Jonas Vingegaard 2022 die Tour gewinnen würde, die wären doch ausgerastet. Als der Regen stärker wird kehren wir an Bord zurück. Irgendwie brummt im Hinterkopf immer noch die 47 Meilen-Maschine.

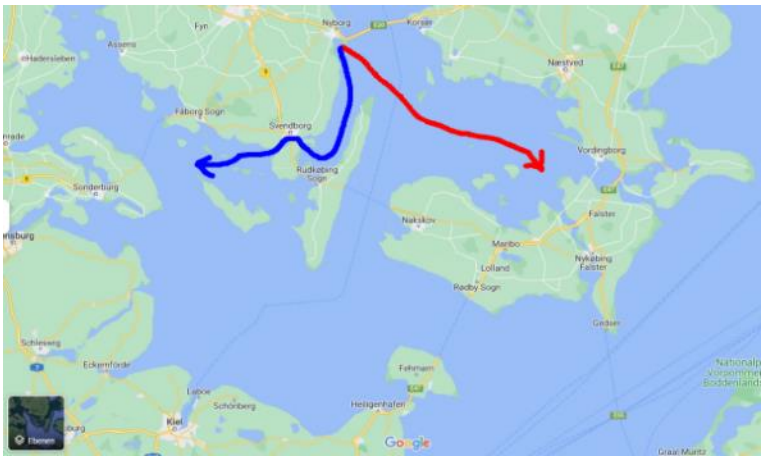
Blöderweise kann ich das aktualisierte Logbuch nicht hochfahren. Ihr müsst jetzt leider auf ein update warten, sorry.

Sonntag, 25.9.: Nyborg- Svendborg

Die Fotos oben werden die Zwischen Borkum & Sylt Crew freuen. Die im Cockpit entdeckte Schraube hat ihren Bestimmungsort wieder gefunden. Sie dient als Abstandshalter für den Backskistendeckel an Backbord. Da muss man erstmal draufkommen.

Belte und Sund: Südwestliche Winde um 3, zeitweise schwachwindig, zunehmend 4 bis 5, anfangs Küstennebelfelder, später Schauerböen, See 0,5 Meter.

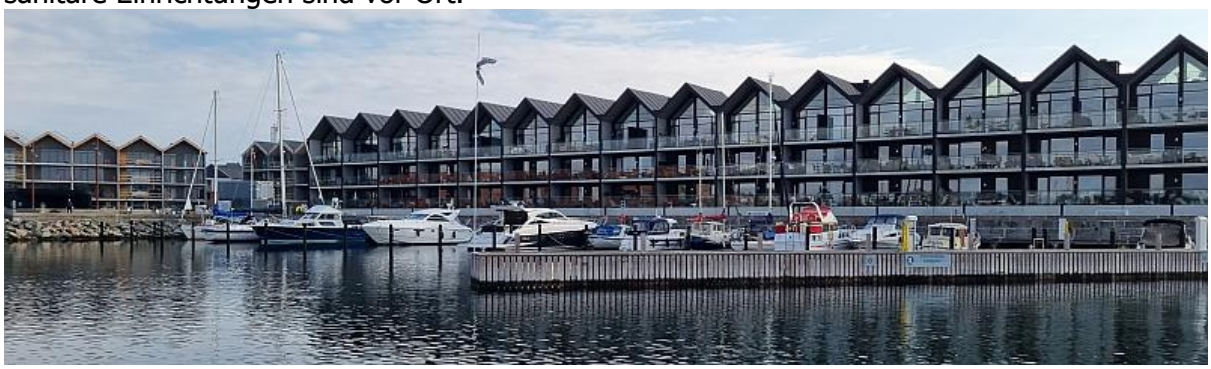
Wo geht’s lang? Wie jeden Tag auch heute wieder eine Richtungsentscheidung: Nach Osten oder nach Westen? Stand jetzt haben wir Freitag Südwestwind. Wir verlassen uns da zwar schon lange nicht mehr drauf, dennoch geht die Orientierung erst mal Richtung Westen. Erster Stopp wird somit Svendborg und nicht Omø. Montag ist Starkwind aus Süd, da bleiben wir besser im attraktiven Svendborg.



Um 1110 legen wir bei strahlendem Sonnenschein ab, wohlwissend, dass wir wieder unter Maschine fahren werden. Klar wurden Ölstand und Seewasserfilter gecheckt. Bevor es richtig

rausgeht, machen wir eine Hafenrundfahrt im neuen Hafenteil oder besser in der Hafencity.

Hier kannstu sogar bequem reinsegeln. Vor den weißen Häusern (links) kannstu gut längsseits festmachen oder beidseits am Schwimmsteg (Bildmitte). Betallingautomat, Wasser, Strom und sanitäre Einrichtungen sind vor Ort.

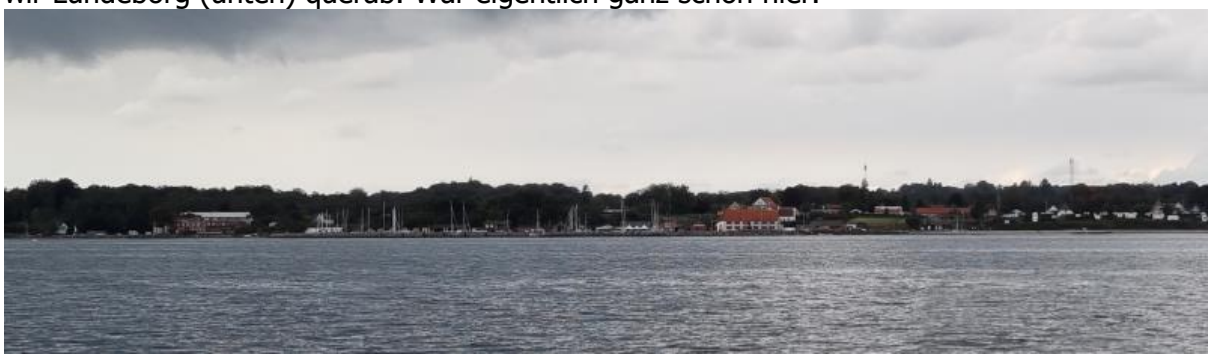


In den östlichen Teil (oben) sind bereits Dauerlieger eingezogen.

Hält man auf die Vor Frue Kirke zu, öffnet sich ein weiteres Hafenbecken - unten. Auch hier

macht man längsseits fest. Nyborg bekommt im Sommer ganz sicher kein Platzproblem.

Der strahlende Sonnenschein war wohl nur eine vorübergehende Erscheinung. Um 1300 haben wir Lundeborg (unten) querab. War eigentlich ganz schön hier.



Wir überlegen, wann wir zuletzt gesegelt sind? Das war tatsächlich am 20.9., von Bagenkop nach Lundeborg. Seitdem sind wir Motorboot. Wie wär's, wenn wir schon mal den Mast ins Winterlager bringen? Blödere Witze fallen uns nicht ein, nur das Wetter kann noch blöder, es

regnet. Martin hält in seiner prächtigen Burka, gemeinsam mit dem Autopiloten, die Wacht.

Der Skipper findet zwischendrin ein wenig Zeit, um nach der Urheberschaft von *Stahl vor Plastik* zu recherchieren. Hier finden wir ein Beispiel, das aus 2011 überliefert ist. Der Tanker rechts aus Stahl, der Segler aus Plastik mit dem Spi. Schon damals war *Stahl vor Plastik* ein geflügeltes Wort oder besser ein alter Hut, siehe die Diskussion im Segeln-Forum über das Video – rechts. Nun wäre es an Ernst den Urheberrechtsnachweis zu belegen. Wie isses? Das führt mich zu den schönen Grüßen von Dirk, nicht an uns, sondern an Ernst, mit dem Hinweis, `wer zu spät kommt, den bestraft das Leben` 😊 Dirk hat nachweislich, jedenfalls hier im Logbuch, zuerst auf diese „Regel“ aufmerksam gemacht.

Übrigens habe ich nach der Beinahekollision mit der „John Smith“ den Kapitän per Mail, und weil von dort keine Antwort kam, auch den Träger über den Vorfall informiert. Von beiden Seiten wurde meine Mail nicht beantwortet. Wenig überzeugend für eine Organisation, die sich das Heranführen von Jugendlichen an das Segeln, als Vereinsziel auf die Fahne geschrie-

ben hat.

Inzwischen geht es rein in den Svendborgsund. Spätestens bei diesen Bildern wird deutlich, warum die Ostsee für viele das schönste Segelrevier der Welt ist.

Mit zwei Knoten Schiebestrom motoren wir die letzten Meilen, dann ist schon wieder Raimund an der Reihe und legt den Dampfer um 1535, nach 25 nm (Gesamt 282), souverän an den Steg. Jetzt noch die Kuchenbude aufgebaut, dann kann kommen, was will.

Dann kann kommen, was will? Ja, da kommt was auf uns zu! Die Regenwahrscheinlichkeit für die nächsten drei Tage liegt zwischen 80 und 90 % - für alle drei Tage!!! Zwar kommt mit der Kaltfront auch (endlich) Wind, aber damit ist tagelang Unterwassersport angesagt. Wir bleiben morgen hier! Damit wir noch einen trockenen Eindruck der alten Seefahrerstadt bekommen gehen wir gleich auf Landgang. Das maritime Flair, der 27.300 Einwohner zählenden Stadt Svendborg, spürst du in jedem Winkel.

Die „Kalami Star“ auf ihrem Lieblingsliegeplatz mitten in Svendborg. Von hier aus geht es los.

Die hochqualifizierte Crew fühlt sich ohnehin zu was Höherem berufen und kennt nur eine

Richtung. Auch in Svendborg heißt die zentrale Kirche Vor Frue Kirke, wie in Nyborg. Der Traditionsschiffshafen beherbergt nur Hingucker. Leider sind die Großsegler alle unterwegs …

… außer „Caroline S“ (oben) ein Kümo aus den ersten Nachkriegsjahren – verwandt mit meinem Lieblingskümo, der „Samka“, die in Marstal liegt. Ein ganz großes Stück Seefahrtge-

schichte. Gleich nebenan finden wir mit der Ølbar eine Hafenkneipe, die schon zu Werftzeiten Hafenkneipe war. Logisch, da ist ein Ølwechsel längst überfällig. Das dunkle Øl (Mørk Mumme) ist allerdings so kräftig, dass der Skipper nur schwer Kurs halten kann … nur das Festfeuer (unten) und seine beiden Lotsen sorgen für eine sichere Heimreise.

Zurück im Hafen legt eine Charteryacht mit Ausbildungscrew an, die nicht für die Segelausbildung von der Berufsgenossenschaft Verkehr abgenommen ist. Da schwillt dem Skipper ohnehin der Kamm. Noch schlimmer, die Niedersachsenflagge unter der Saling steht Kopf, das Niedersachsenross fliegt ins Nirwana. Der Niedersachse in uns, ist darüber not amused: „Wer ist der verantwortliche Skipper?“ „Ich“, hören wir leise und, „… was’n los?“ „Die Niedersachsenflagge hängt verkehrt rum, da fühlen sich **alle** Niedersachsen beleidigt!“ Sofort weist der Skipper zwei Schiffsjungen an, die niedersächsische Gefühlswelt wieder in Ordnung zu bringen, aber zack! So muss das.

Zurück an Bord bereiten die beiden Smuts das typische Nudelessen vor, das auf keinem Törn fehlen darf. Dazu nach dem Ølwechsel ein wunderbarer Merlot von Mein Biowinzer. Ehrlich, was Besseres gibt es in dieser Preisklasse nicht, entscheiden die Sommeliers bei der Verkostung an Bord. Ein Genuss, und dazu ein Gruß aus der Familie des Winzers zurück an Bord. Da freu’n wir uns!

Zum Dessert Post von meinem Freund Ernst der wg. der Urheberrechte an *Stahl vor Plastik* humorvoll zurückrudert. Ernst schreibt: `Schwierig mein Freund! Den Spruch habe ich schon vor gefühlt 100 Jahren zum ersten Mal gebraucht. Ich gebe mal klein bei: Verwendet ihn weiter und ich gebe Euch die 5 DKK ins Phrasenschweinderl. Es ist immer wieder schön, in Deinem Lockbuch zu lesen. Fair winds!`

Damit kann auch Dirk gut leben: `Eine sehr schöne Zusammenfassung!` 😊 😊 😊

Montag, 26.9.: Hafentag Svendborg

Heute fegt ein gruseliger (unten) Südwind durch den Hafen. Natürlich ist der segelBar, aber wir brauchen heute nicht raus … weil wir es können!

Danke für die Grüße von Levi: Hallo Skagen Rundfahrer: „Aber Zack“, da hat der Skipper sein altes Banner aus dem Keller geholt und dem nicht angemeldeten Fahrlehrer gezeigt, wie der Niedersachsen Schimmel hängen muss. Gruß Levi

Auch Cris lässt grüßen: Ahoi an die U-Boot-Crew! Was habt ihr euch da bloß für ein Wetter ausgesucht? Martin hat es ja mehrfach versucht, aber mich dieses Mal nicht an Bord holen können. (…) Aber dein Logbuch und die Bilder wecken durchaus das Fernweh. Vielleicht im nächsten Jahr? Ich wünsche euch viel Spaß! Laut Vesselfinder liegt ihr ja noch immer im schönen Svendborg. Grüß mir Raimund und meinen lieben Martin, Fair Winds!

Hab die Grüße ausgerichtet, wir grüßen aus dem U-Boot zurück nach Südniedersachsen.

An Tagen wie diesen, Zeit für den Klempner. Das Bord WC pumpt etwas schwergängig, da nehmen wir uns Zeit für die Wartung. Wie das geht? Zunächst mal Seeventile zu. Dann wird der Pumpenkolben geöffnet und vorsichtig gezogen - ein paar Tropfen Wasser lassen sich

dabei nicht verhindern. Bei der Gelegenheit werden auch gleich das Flatter- und das Drosselventil mit Essigwasser gereinigt. Natürlich auch die Pumpe (unten). Zu guter Letzt wird die

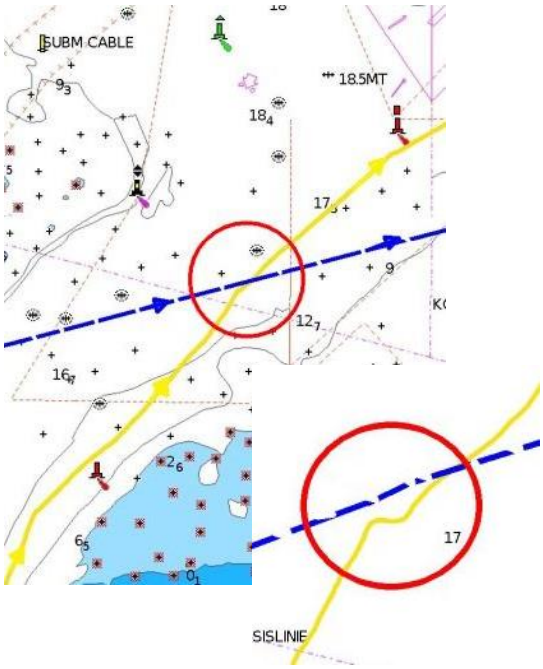
Kolbendichtung mit Vaseline gefettet (rechts). Weil ich vor dem Spiegel arbeite, interpretiert Dokumentarist Martin das Foto für den Betrachter als „doppelte Leistung“. Recht hatter. Eine bessere und detailliertere Anleitung gibt’s bei meinem Freund Sönke Röver, kuckstu hier …

Das Wetter beGeistert niemanden. Erst als es langsam dunkel wird, gibt es eine Chance für einen kurzen Einkauf bei Føtex um die Ecke und zur Vorbereitung auf Halloween. Später erwischt mich der Smutje als Solist beim Essen. Der Solist ist aber im Trio, der „Fernseher“ macht es möglich. Unglücklicherweise lief gerade das Länderspiel gegen England. Geht das so weiter wird einem vor der WM angst und bange. Gute Nacht, Deutschland.

Dienstag, 27.9.: Svendborg – Mommark/Als

Ein letztes Mal das Thema Beinahekollision:

Wir haben Post und erhalten eine Stellungnahme des Kapitäns und des Steuermanns der „John Smith“. Sie schreiben, wir wären Überholer gewesen und hätten demzufolge ausweichen müssen! Weiter heißt es, sie hätten die Tonne Kleverberg Ost um 1335 passiert, Tonne 2 um 1352.



Aus unserem aufgezeichneten Track (rechts, gelb) und den Fotos der Annäherung wissen wir, dass sich die Beinahekollision exakt um 1339, auf der Position 54°26,929'N; 010°15,451'E, ereignet hat. Offenbar gehen die Uhren auf der „John Smith“ anders, denn um bis 1339 unsere Position zu erreichen, hätten sie 15 statt 5 Knoten segeln müssen. Da stimmt was nicht.

Weiterhin schreiben sie, die „John Smith“ hätte ihren Kurs um 10° nach Bb. geändert, unsere Kursänderung wird von der „John Smith“ um geschätzte 15° nach Stb. wahrgenommen. Wie man auf unserem Track (gelb) deutlich sieht, sind wir um mind. 45° abgefallen. So weit die Lage …

Der Vertreter des Trägers möchte das Thema nicht weiter vertiefen. Falls wir uns bedrängt gefühlt haben sollten, tut es ihm leid. *Im Übrigen möchten wir Sie bitten, Bilder unseres Schiffes und weitere Informationen zu dem Vorgang von Ihrer Internetseite zu löschen, da wir Ihnen keine Erlaubnis im Sinne des Datenschutzes erteilt haben, diese zu veröffentlichen.*

Wir bedanken uns für die Mail und schreiben zurück, dass auch wir das Thema nicht weiter vertiefen werden. Wir nehmen die Fotos aus dem Logbuch und geben dem Schoner mit „John Smith“ einen anderen Namen, weißte Bescheid. Over & out.

Belte und Sund: Südliche Winde 5, abnehmend um 3, westdrehend, Schauerböen, See 1,5 Meter.

Mal was ganz anderes: Es regnet nicht! Wir legen um 1000 in Svendborg ab und segeln vorsichtig gegen leichten Strom bis zur Brücke. Weil ein bisschen Wind dem Sund folgt, muss für kurze Zeit die Maschine helfen, doch dann segeln wir uns richtig frei.

Um 1100 gehen wir ins erste Reff und haben bereits Skarø an Backbord. Seltsamerweise traut sich für einen Moment sogar die Sonne raus. Geht das gut? Es läuft jedenfalls bis zur grünen

Tonne östlich Korshavn. Wie befürchtet (und von ICON-D2 vorhergesagt) schläft der Wind ein, wir müssen motoren. Ein vertrautes Geräusch. Zwischen Korshavn (der östliche Teil von Avernakø) und Drejø tuckern wir durch eine kleine Passage und genau da kommt der Wind zurück. Wir reffen das Groß aus und segeln hoch am Wind. Schnell sind wir nicht, aber es läuft. Martin steht am Ruder und ruft plötzlich, „… schnell, wir müssen reffen!“ Tatsächlich kommt eine dunkle Regenwand auf uns zu. Oh, Scheiße, gleich sind wir wieder U-Boot.

Als das 2. Reff eingebunden ist, überfällt uns eine Schauerböe (1230) und hört lange, lange nicht auf. Raimund, der gerade Kaffee kochen will, muss seinen Job aufgeben, zu viel Lage. Der Wind ist ratzfatz bei 22 Knoten, da reffen wir besser auch gleich die Genua. Beim Einrollen der Genua schlägt die Schot wie wild - ein Loch in die Sprayhood. Das gibt's doch gar nicht, aber nicht zu ändern. Mit dem Schauer geht auch die Sicht runter. Martin versucht, am Lt. Skjoldnæs (Nordspitze von Ærø) vorbeizukommen, doch höher segelt der Dampfer einfach nicht. Dann taucht die Fähre Søby – Fåborg auf und geht achteraus durch. Danach müssen wir einen Kreuzschlag hinlegen.

Um 1400 haben wir Lt. Skjoldnæs endlich querab - oben. Sind wir jetzt im Lille Bælt oder is das noch Dänische Südsee? Weiß das jemand? Hier kann der Nordwestwind lange anrollen und bildet schnell eine starke See aus. Raimund versucht, ein paar Fotos von der bewegten See einzufangen, doch die 1,50 Welle will sich nicht ablichten lassen. Immerhin haben wir jetzt Mommark voraus, noch eine Stunde. Während wir uns der Insel Als nähern kommen wir langsam in die Landabdeckung, endlich. Nur der Regen hört und hört nicht auf.

Vor der kurzen betonnten Rinne bergen wir die Segel. Die kleinen Leuchttürme auf der Hafenmole (oben) sind schon lange das Symbol für Mommark. Crew & Skipper kennen den Hafen noch nicht, Neuland.

Um 1510 sind wir nach 25 nm U-Boot-Fahrt (Gesamt 307) fest in Mommark. Ruckzuck ist die Kuchenbude aufgebaut, damit das Wasser nicht den Niedergang runterläuft. Es ist immer noch nass & kalt obendrein. Ja, die Heizung läuft, aber wie mein Chef Robert empfiehlt, nicht höher als 18°. Geht doch.

Mittwoch, 28.9.: Mommark - Kappeln

Oha, von Nebel weiß das Seewetter nichts, heute vielleicht mit weniger Regen?

```
Wechselnde Richtungen 2 bis 4, Schauerböen, strichweise
Gewitter, See 1 Meter.
```

Kurz vor 1000 geh‘n wir raus. Der Nebel hat sich über dem Wasser gelichtet. Draußen vor der Tür sind die Tücher oben (Vollzeug) und damit beginnt Martin seinen akribischen Trimm. Bei 7 Knoten Wind quetscht er 5,5 Knoten hoch am Wind aus dem Dampfer, Glückwunsch.

Allerdings geht dem dänischen Wind bereits um 1045 die Puste aus. Schleswig-Holstein übernimmt mit einem ebenso dürftigen, wie wechselhaftem Angebot. Die Schlei unter Segeln zu erreichen kann dauern, außerdem ist es ziemlich kalt.

Jetzt ist mal der Autopilot dran, der kann besser nach Wind, bzw. Windwinkel steuern, als wir selbst. So dümpeln wir bestimmt zwei Stunden vor der Flensburger Außenförde rum. Raimund kocht Tee, damit uns wärmer wird. In der Ferne wieder ein Traditionssegler. „Nicht schon wieder, bestimmt sind wir Überholer,“ bei uns liegen die Nerven blank. Obwohl der Traditionssegler unter Maschine fährt, weiß man ja nie, wie der Kapitän zur See Andreas-Peter Graf von Kielmansegg die Regeln interpretiert.

Wir wissen auch nicht genau, ob wir diese Fotos hier einstellen dürfen. Normalerweise sind doch alle Reeder stolz auf ihre Schiffe und freuen sich, wenn die Bilder im Internet gepostet und geteilt werden oder ..? Okay den Dampfer da oben haben wir alle teuer bezahlt, da darf bestimmt jede/r Steuerzahler*in ein Foto machen. Als Kapitän zur See Andreas-Peter Graf von Kielmansegg mit seinem Dampfer achteraus ist, ist unsere Geduld mit dem Wind wirklich zu Ende, Maschine an. Bis Schleimünde sind es noch 50 Minuten.

Um 1415 erreichen wir die Schlei. Der Wind hat fertig, wir haben leichten Strom seewärts.

Vorbei an Maasholm und bei Rabelsund (oben) wird die Schlei immer enger. Danach der große Bogen nach Süden. Die „Schlei Princess“ kommt uns entgegen und jetzt rein nach Kappeln.

Die Liegeplätze im Stadthafen liegen alle quer zum Fahrwasser. Dort sind wir um 1530 nach 22 nm (Gesamt 329) fest – unten. Endlich Sonne, irgendwie ist der Tag erst jetzt aufgewacht.

Nach den Regentagen lüften wir den Dampfer in der Nachmittagssonne.

Zwischendrin mal was Persönliches: Für Samstag, 1. Oktober, suche ich ab 14:00 eine Mitfahrgelegenheit von Heiligenhafen nach Hannover. Der Flixxbus fährt leider erst am späten Abend und ist nach Mitternacht in Hannover. Falls Du jemanden kennst, der jemanden kennt …

Es dauert gar nicht lange, da meldet sich Roland, dessen „Luna“ wir 2020 in København losgeeist und in heißesten Coronazeiten nach Großenbrode überführt haben. Roland simst: „Ich nehme Dich Samstag mit!“ Das gibt’s doch gar nicht, vielen Dank.

Der Skipper geht seinem Hobby nach und läuft zweimal (Geld vergessen, er wird alt) für ein paar Kleinteile zum Baumarkt. Danach Landgang und weil die Pantry heute kalt bleibt, landen

wir auf Rhodos - können wir nur weiterempfehlen. Gute Nacht.

Donnerstag, 29.9.: Kappeln - Bagenkop

Wir haben leider viel zu viel Diesel verbraucht und werden in Bagenkop an die 100 Ltr. bunkern, der Sprit ist in Deutschland bekanntlich teurer. Na und außerdem haben wir noch Pfandflaschen und Dosen aus dem Königreich, die müssen ins Endlager. Viel wichtiger ist, dass wir noch zwei Segeltage genießen können. Wieder so ein schauriger Tag, aber die improvisierte Windschutzscheibe hält, weißte Bescheid.

Westliche Ostsee: West bis Südwest um 4, Westteil vorübergehend etwas zunehmend, süddrehend, Ostteil vorübergehend etwas abnehmend, strichweise Gewitterböen, See 0,5 Meter.

Erst um 1120 lockt uns eine Regenpause zurück auf die Ostsee, Wassersport halt. Die Genua zieht uns seewärts. Lustig is das Wetter nicht, aber noch länger warten is auch keine Option. Also U-Boot. Wieder geht’s vorbei an Rabelsund, an Maasholm, die Genua zieht mit fünf Knoten. Dann Schleimünde – unten.

Um 1220 endlich der für das Derby gegen den HSV von den 96 Fans aufgehübschte Lt. Schleimünde an Backbord. Kaum sind wir auf der Ostsee, ein Notruf: „Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan, hier ist die Segelyacht „Papillon“. Bin kurz vor der Ansteuerungstonne Schlei, habe Maschinenschaden, benötige Schlepphilfe!“ Niemand reagiert. Bremen Rescue nicht, keine andere Yacht. Wieder der Notruf. Wir schauen uns um und sehen mindestens vier, fünf Yachten im näheren Umfeld. Eine davon muss der Havarist sein. Martin fragt über Funk nach, die „Papillon“ hört nicht. Was nun? Wir wollen raus, andere fahren rein. Wer reinfährt, könnte die Papillon doch reinschleppen, ist doch kein Problem. Niemand meldet sich. Da hinten, das könnte die „Papillon“ sein. Wir überlegen nicht lange, rollen die Genua ein und motoren auf die Yacht zu. Es ist tatsächlich die „Papillon“.

An Bord der „Kalami Star“ ein klarer Ablauf: „Wir nehmen die „Papillon“ Steuerbord längsseits! Alle Fender tief an Steuerbordseite, lange Vor- und Achterleine, sowie Springs vorbereiten!“ Martin und Raimund erledigen das umgehend. Als wir näherkommen, fordern wir den Skipper auf, die Genua einzurollen und tasten uns langsam an die Yacht. Die Vorleine geht über und der Skipper der „Papillon“ wirkt ziemlich aufgeregt, doch das legt sich schnell, als ihm klar wird, die wissen, was sie tun. Schnell ist auch die Achterleine fest, wir stehen neben der „Papillon“. Jetzt noch die Springs und alle Leinen mit etwas Spiel festmachen, weil sich die Yachten unterschiedlich in der Welle bewegen. Unser Heck muss freibleiben, sonst sind wir

nicht steuerfähig. Um 1235 sind die Leinen fest, die Fender passen, die Pinne steht mittschiffs. Wir nehmen vorsichtig Fahrt auf. Eine kurze Welle liftet uns rauf und runter. Fender und Leinen knarzen und so langsam taut der Skipper auf, „… die Maschine springt nicht an. Vielleicht ist es

die Batterie oder der Anlasser, ich weiß es nicht.“ Immer wieder klingelt das Handy des Papillonskippers. Er hat, weil niemand reagiert, in seiner Not einfach 110 angerufen. Geht natürlich auch, besser, er hätte gleich 124 124 angerufen, die Seenotretter kannst du auch übers Handy erreichen. Je mehr wir uns Schleimünde nähern, desto mehr lässt die Welle nach. Inzwischen schafft der „Schleppverband“ drei Knoten.

Wir verständigen uns mit Wolfgang (oben), dass wir ihn in Maasholm absetzen. Im Hafen ist der Bootsmotorenspezialist Pauls, da wird ihm geholfen. Wolfgang erzählt, dass er die Yacht erst letztes Jahr gekauft hat und seit einem halben Jahr unterwegs ist. Dänemark, Schweden, ein kurzer Abstecher nach Norwegen, er hat schrittweise auf dem Törn dazu gelernt. Heute soll seine Reise hier zu Ende gehen. Na, das hat ja auch geklappt. 😊

Logisch, in Maasholm kommen wir in keiner Boxengasse an den Steg. Wir brauchen Platz und gehen in den alten Fischereihafen, damit wir dort an der Pier anlegen können. Als wir endlich drin sind, finden wir den einzig freien Platz am Steg der ganz großen Yachten. Das passt, der Platz ist sogar grün und nach einer Proberunde, steuern wir den Steg an. Das ist nicht so einfach, aber wir bekommen es perfekt hin, die „Papillon“ ist fest. Wolfgang strahlt (oben), und als wir wieder ablegen, strahlen wir zurück.

Zurück im Fahrwasser nehmen wir die Genua raus und lassen uns wieder vor die „Haustür“ ziehen. Um 1400 passieren wir den Lt. Schleimünde erneut, die 96 Fans an Bord grinsen, steht immer noch 96 drauf … und das bleibt auch so. Meine Gedanken drehen sich noch einmal um die Notrufsituation. Warum reagierte niemand außer uns? Mindestens fünf Yachten waren in der Nähe, dazu einige mit Kurs auf die Ansteuerung Schlei. Wissen die nicht, wie’s geht oder muss man erst selbst in so einer Situation gewesen sein, um zu wissen, wie sich das anfühlt? Ich erinnere mich noch genau an den Juni 2010, als ich von einer Crew vor Brunsbüttel aufgepickt wurde, kuckstu hier … ab Seite 17.

Das Wetter ist ziemlich scheußlich und überraschend kommt nun der Wind aus Nordwest. Wir nehmen zur Genua das Groß und segeln mit Vollzeug und 7,5 Knoten in deprimierendes Wet-

ter. Dicke Schauer und Schauerwolken, wohin man schaut. Kommt da was auf uns zu? Vorsichtshalber nehmen wir das Groß ins 2. Reff und rollen die Genua auf 60%. Der Schauer kommt tatsächlich - zum Glück ohne Böe. Also wieder ausreffen und logisch bleibt jetzt der Wind weg und hinterlässt eine chaotisch bockige See. Die Segel schlagen, es nervt. Wir rollen die Genua ein, Maschine an. Das alles passiert in ca. 40 Minuten. Dann kehrt ein leichter Wind zurück. Genua wieder ausgerollt, Maschine aus, noch zwei Stunden bis Bagenkop.

Eine Stunde weiter ist der dänische Wind an der Reihe, und wie schon vor Als, hat der keinen Bock, schwächelt, lacht und bleibt schließlich ganz weg. Bei weniger als drei Knoten Fahrt reicht es endgültig, Segel runter, Maschine an. Was für ne Achterbahnfahrt. Zwischenzeitlich erreiche ich Wolfgang von der SY „Papillon“: „Die Starterbatterie war runter,“ sagt er, „ich bin jetzt mit der Servicebatterie gestartet. Alles kein Problem, morgen geht die „Papillon“ ins Winterlager, die neue Starterbatterie gibt’s im Frühjahr. Danke nochmal für eure Hilfe und liebe Grüße an die Crew!“

Eine Zeigerumdrehung weiter sind wir in Bankog und machen an der Tanke fest. Der Liter Diesel kostet hier 16,80 DKK (umgerechnet 2,26 €). Ich erinnere mich, dass wir für Diesel an der Bunkerstation in H‘hafen bereits 2,51 € bezahlt haben. Kennt jemand den aktuellen Preis?

Es beginnt schon wieder zu regnen und endlich sind wir um 1818, nach 34 nm (Gesamt 363) fest in Bangkog. Die nasse Kuchenbude ist schnell wieder aufgebaut und o weh, die Champig-

nons sind wohl bei der Überfahrt seekrank geworden, der Smut muss improvisieren. Aber wie lecker Martin das hinbekommt, ist schon aller Ehren wert.

Jasper grüßt vom Kranen in Burgstaaken (rechts) und weiß, dass der Diesel in Heiligenhafen 2,40 €/Ltr. kostet! Doch nicht so viel gespart. Oha, jetzt kommen wir Freitag zurück und die Nachbarn sind nicht mehr da? Ist Klaus noch am Steg, Anita & Bernd?

Übrigens haben uns seltsame Grüße von Matthias erreicht. Er erzählt (…) von Bischof Bruno von Kirchberg, der einst den Glauben in der dänischen Südsee festigte, um das Biikebrennen zu unterbinden? Tja, das ist ihm auch gelungen. Gibt es dort nicht mehr. Guckstdu! Herzliche Grüße auf die „Kalami Star“ mitten in Thors Wetterküche! Matthias. Was will uns der Dichter damit sagen, fragen sich nicht nur die Kardinaltonnen, die der Bischof überall hinterlassen hat, damit bloß kein Seefahrer vom Glauben abfällt. Zu spät …

Freitag, 30.9.: Bagenkop - Heiligenhafen

Heute möglichst früh die Heimreise, damit der Segelmacher noch eine neue Windschutzscheibe einbauen kann. So sieht das aus:

Westliche Ostsee: Südwest bis Süd um 4, später zunehmend 6, Schauerböen, See später 1,5 Meter.

Um 0930 legen wir ab. Das Groß im 1. Reff, die Genua bei 80 %. Schnell sind wir auf Kurs. Es ist immer noch diesig und der Wind kommt mit 15 – 18 Knoten nahezu aus Süd. Da müssen wir hoch ran und bei jedem kleinen Richtungswechsel neu trimmen. Manchmal sind wir mit sieben Knoten auf Heimatkurs, dann wieder mit vier. Um 1130 kommt der alte Radarturm oberhalb Heiligenhafen in Sicht. Wenig später passieren wir die KO4 (1200). Ein leerer Massengutfrachter, die „Ata“, ist mit uns auf Kollisionskurs, da müssen wir wohl etwas bremsen.

Südlich des Kiel-Ostseeweges sind wir zurück in deutschen Gewässern, doch bei der Lage darf der Dannebrog noch ein wenig warten. Während wir uns Fehmarn nähern endlich ein kleiner

Winddreher zu unseren Gunsten. Wir müssen keinen Kreuzschlag segeln. Nur jetzt kommt uns eine „klassische“ Charteryacht (Najad 343, Namen tun hier nichts zur Sache) entgegen. Wir hoch am Wind, mit Wind von Stb., die Najad halbwind mit Wind von Backbord. Obwohl die Najad ausweichpflichtig ist, versucht Martin die Lage zu entspannen und luvt ein wenig an. Jetzt ist Platz genug, doch die luven ebenfalls an. Wir fallen ab, die auch. Woll'n die uns jagen? Vielleicht sind es noch 100 m, als Martin wieder etwas anluvt und dann rutschen die fröhlich winkend 10 m an uns vorbei. Gehr's noch, manche merken es einfach nicht.

Um 1330 erreichen wir den Flügger Sand und sind im Fehmarnsund. Die Sundbrücke, Heiligenhafen voraus, wir kommen nach Hause. Raimund übernimmt und gibt uns den Rest.

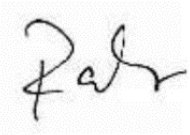
Weil's nur geradeaus geht, noch ein paar Grüße. Roland schreibt: `Habe gerade euer Logbuch gelesen. Ist ja wie im Krimi und wie im Straßenverkehr, keiner hilft. Mal wieder vorbildliche Seemannschaft von der „Kalami Star“ Crew. Hut ab.` Und Jasper: `Top Seemannschaft von euch!` Vielen Dank!

Um 1420 passieren wir Heiligenhafen Ost. Untiefentonnen wie oben nennt man Kardinaltonnen. Matthias, das hat nichts mit dem Bischof von Bruneck zu tun, sondern ist lateinisch und bedeutet „wichtig, vorzüglich“. Ein Ostkardinal zeigt an, dass man die Tonne östlich umfahren muss, weil sich westlich der Tonne eine Untiefe befindet. Mit einem letzten Schlag versuchen wir, ins Fahrwasser zu segeln, doch wir können die Höhe nicht halten. Beim Deviationsdalben bergen wir Genua und Groß, dann unter Maschine rein in den Heimathafen.

Mein Handy klingelt! Die Segelmacher fragen, wann wir die Sprayhood abliefern? Wir sind gleich da und tatsächlich sind wir um 1455, nach 30 nm (Gesamt 393) fest an Steg 9 – direkt vor dem Segelmacher. Bevor alle Leinen fest sind, ist die Sprayhood unter der Nähmaschine.

Danach gibt’s nur noch witzige Witze und es war uns wirklich ein Vergnügen, dass wir für euch gesegelt sind. Vielen Dank an alle, die uns Grüße übermittelt oder Kommentare ins Logbuch geschrieben haben. Danke auch an die Leser*-innen, die „undercover“ mitgelesen sind. Sei’s drum, Kritik oder Rückmeldungen nehme ich gern entgegen: Mail an segeln@ralfuka.de, aber erst, wenn wir aus der ADB zurück sind.

Fairwinds & Gruß



Danke für die schönen Fotos an die Crew