

Mittsommer

20. – 27. Juni



Na klar, alle woll'n beim Mittsommerfest (23. Juni), in Dänemark heißt das Sankt Hans Aften, mitfeiern. Nur wie? Dazu hat jede/r eigene Bilder im Kopf: Auf jeden Fall ein großes Feuer, so wie oben in Troense, und dass gemeinsam gesungen wird natürlich auch. Dazu skandinavische Folklore, vielleicht wird sogar getanzt? Fehlen nur noch Pølserbude und Bierausschank – so muss Mittsommer, denken die meisten Teutonen. Is aber nich so!

Sankt Hans Aften oder auch Sankthans ist das dänische Mittsommerfest. Als Relikt aus der Wikingerzeit, in der der längste Tag des Jahres (Sommersolhverv) gefeiert wurde und diese Zeit mit besonderen Mythen, Ritualen und allerlei Volksglauben verknüpft war, wurde Sankt Hans von christlichen Missionaren für deren Zwecke „umgedeutet“ und mit christlichen Inhalten in Verbindung gebracht. Mein Gott, das ham die doch schon mit Weihnachten (Winter-sonnenwende) gemacht! Nun ja, Sankt Hans ist der dänische Name des Heiligen Johannes des Täuflers, dessen Geburt auf den 24. Juni fiel (laut Bibel 6 Monate vor Jesus). Dieser Tag wird deshalb Johannestag oder auch Johanni, dänisch Sankt Hans Dag (auch Sankthans Dag), genannt. Klingt irgendwie schräg.

Früher glaubte man wirklich, dass die Mittsommernacht mit magischen Naturkräften erfüllt war – in dieser Nacht wurden magische Kräuter gepflückt oder heilige Quellen aufgesucht, da man in dieser Nacht die stärkste Heilkraft des Quellwassers vermutete. Auch heilige Bäume, die mit geflochtenen Blumenkränzen geschmückt wurden, sind nachgewiesen. Das Feuer soll symbolisch die bösen Kräfte fernhalten. Erst etwa um 1900 tauchte in Dänemark die Strohhexe in den Sankt Hans Feuern auf, ein Brauch, der aus Deutschland nach Dänemark übergeschwappt war. Das St. Hans Feuer kann man ohne Zweifel als Scheiterhaufen bezeichnen, an diesem Abend werden dort die Hexen verbrannt und mitsamt ihren Besen zum Bloksbjerg, also auf den Brocken, geschickt - Grüße der besonders freundlichen Art vom nördlichen Nachbarn. Na prima, die sind ihre bösen Geister los und wir haben sie an der Hacke, vielen Dank auch ...

Freitag, 20. Juni: Anreise



Wer segelt überhaupt in den Mittsommer? Links im Bild auf der Vorseite Friedhelm, der an Bord der „Kalami Star“ seinen Einstand gibt. Friedhelm gehört zu den Scheinheiligen, die mit allen Wassern gewaschen sind, aber wozu braucht man einen Segelschein? Wir werden seh'n. Für ihn spricht, dass er nahezu zur selben Zeit und in derselben Gegend das Licht der Welt erblickt hat wie der Skipper. Gegen ihn spricht ... nix. Kays maritime Karriere ist eng mit der „Kalami Star“ verbunden. Besonders in Erinnerung bleibt der Nordsetörn [Zwischen Borkum & Sylt](#) mit Marion, Levi und dem Skipper und natürlich die sensationell coole Einfahrt nach Warnemünde, als uns ein AIDA-Kreuzfahrer mit der kompletten weißen Flotte entgegenkommt und [Kay unter Segeln](#) cool wie ein Eisberg Kurs hält - unten. Es gibt darüber einen vom WDR produzierten Film, den uns Redakteur Manfred K. immer noch vorenthält – wie lange noch?



Friedhelm, Kay und der Skipper sind also von Hannover aus los, der Einkauf ist erledigt und dann beginnt der lange Marsch ins Kamino. Von dort stammt auch das Foto. Logisch kommen Grüße von Levi an Bord, treffen wir unterwegs „Schwarzleser“ Thomas J. (SKS 2011), deutet Michael von der „Disco Volante“ an, dass wir uns morgen auf halber Strecke begegnen werden.

Vom Kamino zurück an Bord sind wir wohl irgendwie falsch abgebogen und landen in der Alt-deutschen Bierstube, nee, die Kneipe heißt jetzt [Baltic Mermaid](#). Nach einem Guinness und dem Blick auf die Speisekarte (klick auf den Link) ist klar, hier sind wir tatsächlich falsch. Aus der Ferne simst Martin verzweifelt, wir sollen doch wenigstens ne Currywurst probieren, „... ne Wurst geht immer,“ die Crew winkt dankend ab.



Das wunderbare Wetter lockt die Besatzung aus der ADB zur Sehbrücke. Hier warten schon hunderte Sonnenanbeter nur auf uns. Wir sehen hier den Sonnenuntergang vor der kalenda-



rischen Sonnenwende, die ist nämlich schon morgen. Die spinnen doch, die Dänen, warum feiern die am 23. Juni? Ham sich die Missionare verrechnet?



Ist uns so ziemlich egal. Wir sitzen bei roten Wein, so rot wie der Sonnenuntergang auf dem Foto, noch stundenlang im Cockpit. Vor uns die Seekarte, das Seewetter der nächsten Tage und klar is, morgen nach Bagenkop, Sonntag nach Ærøskøbing und Montag rüber nach Drejø ... wenn uns der Wind keinen Strich durch die Rechnung macht. Der versteht, Stand heute, Montag und Dienstag nicht so viel Spaß ... Plan A steht jedenfalls, vorerst?

Samstag, 21. Juni: Heiligenhafen – Bagenkop

Bereits am frühen Morgen meldet sich der WDR Intendant und liefert tatsächlich Auszüge aus Kays legendärer Hafeneinfahrt von 2021 – sozusagen gegen den Strom, kuckstu: [hier ...](#) vielen Dank Manfred. Zu Mittsommer kommen die üblichen Verdächtigen wieder aus ihren Kojen. Vielen Dank für die Grüße von Yvonne, Caroline, Christian und nochmal Martin, der zum [Video](#) bemerkt: „Deine Schule? Liebe Grüße an Kay und Friedhelm (unbekannterweise).“ Von wegen, meine Schule, hier kann jeder machen, wasser will!

Weil aktuell viel dänischer Funkverkehr zu hören ist, checke ich die Lage für unseren Kurs nach Bankog. Heute kann man sich nicht mehr sicher sein, ob nicht irgendwo Manöver abgehalten werden. Für das Königreich erhält man Warnungen über diese [Seite](#)! Warum gibt es so gut aufbereitete Informationen nicht vom [BSH](#)? Da sind wir wieder mal Lichtjahre hinterher.

Westliche Ostsee: Südwest bis West um 3, später südostdrehend, Westteil vorübergehend schwachwindig, See 0,5 Meter.

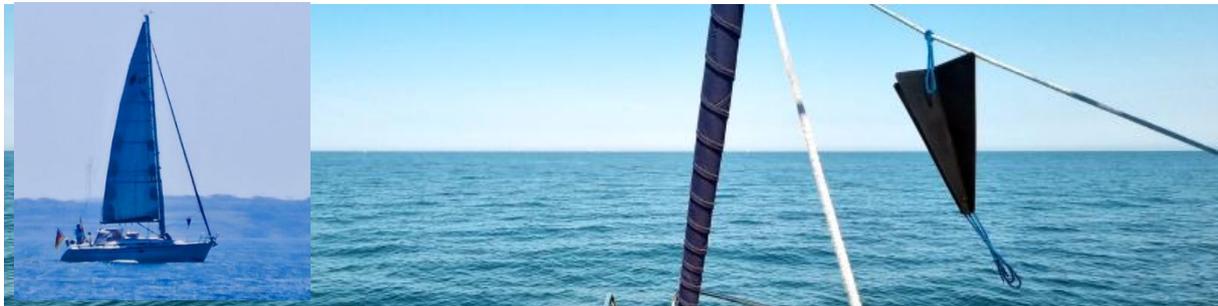


Um 1050 legt Friedhelm ab. Im Fahrwasser viel Betrieb und schon jetzt lässt sich absehen, wir





werden viel kreuzen müssen. Tatsächlich wird die erste Wende vor dem Lt. Flügge fällig – oben. Lange wird das nicht mehr gutgehen, der Wind schwächelt, wir messen noch 4 Knoten Wind aus W, machen gerade noch 3 Knoten Fahrt oder liegt es daran, dass Kay gerade übernommen hat? Friedhelm weiß es genau, da hat Kay keine Argumente mehr. Maschine an (1220), Genau eingerollt, Groß dicht, Motorkegel, der Autopilot übernimmt. Läuft es so weiter sind wir gegen 1700 in Bankog.



Um 1250 meldet sich die SY „Arkona“ mit Christian und logisch beginnt jedes Gespräch mit Aloha! Christian ist Einhand unterwegs nach Burgstaaken? Von der „Arkona“ stammt das Foto von uns - oben. Gerade ist die Funke still da ruft uns die „Disco Volante“. Michael ist ebenfalls unterwegs in den Heimathafen. Sowas ist doch prima. Um 1330 kommt was auf uns zu





Schnell ist die „Disco Volante“ durch und wenig später sind die Fotos (oben) per WhatsApp getauscht. Wir sind immer noch als Motorboot unterwegs und zeigen das auch. Die „Disco Volante“ läuft bei 4 Knoten Wind aus W unter Vollzeug und Maschine. Den Motorkegel ham the wohl vergessen. Langweilig wird uns nicht. Um 1355 in der kräuseligen See völlig unbewegtes Wasser. Zwei, drei Möwen kreisen, da muss doch ein Schweinswal sein? Tatsächlich entdecken wir wenigstens einen Außenbordskameraden. Leider reicht es nicht für ein Video, wie [dieses hier](#) vor zwei Wochen.

Um 1440 passieren wir den Kiel-Ostseeweg. Berufsschiffahrt? Vergisses, aber wir sind im Königreich und hier regiert der dänische Wind, der uns mit 8 Knoten von der Grenze abholt. Hier wird niemand abgeschoben, wir sind sogar willkommen. Also Dannebrog rauf, Motorkegel weg, Genua ausgerollt, Maschine aus und weiter mit 5 Knoten über Grund. Inzwischen tauchen kleine Hügel über der Kimm auf, die Windräder auf Lolland und auf dem Tiefwasserweg Putins Schattenflotte mit ihren schwefligen Abgasen über der Ostsee.



Die Sonne brennt auch im Königreich, also noch ne Umdrehung 50er Sonnencreme drauf. Die Sonne brennt so sehr, dass sogar der Wind zu schmelzen beginnt. Und das ausgerechnet südlich des Downs Clint, statistisch gesehen Dänemarks windigste Ecke – Foto Vorderseite. Alles nochmal: Maschine an und dann bergen wir lieber gleich das Groß und sind startklar für den Hafen, aber noch ist es nicht so weit.



Um 1717 stehen wir vor der Hafeneinfahrt und tuckern in den Hafen ... der selten voller ist. An den Molen liegt man bereits im Päckchen und die wenigen freien Boxen sind für uns zu schmal. Und da ganz hinten ... da ist doch so viel Platz oder doch lieber da? Kay muss hinter manch schnelle Entscheidung des Skippers hinterherfahren: „Da hinten rückwärts an die Pier und vorwärts in die Achterleine eindampfen!“ „Jawoll, antwortet der Steuermann“ und steuert elegant rückwärts an die Pier und dampft ebenso elegant vorwärts in die Achterleine. Geht doch. So sind wir um 1725 nach exakt 30 nm fest in Bankog. Hier ist nun wirklich Sommer.



Der Grill wird schnell in Betrieb genommen, während unter Deck Grillgut, Salat und Kartoffeln zubereitet werden. Ein leckeres Essen schließt sich an – oben. Danach wird das traditionelle, vom Skipper gesponserte, Lakridsis zum Vergnügen.



„Ich hab' lange nicht mehr so ein leckeres Eis gegessen,“ freut sich Friedhelm und wir gleich mit. Für die große Bankogrunde durch und um den Ort ist es bereits zu spät und irgendwie sind alle ein wenig müde. Wir drehen eine Runde durch den Hafen, Schiffe gucken. Natürlich landet man am Ende auf dem Aussichtsturm – und kann von dort das Hafenpanorama am besten genießen – nächste Seite.

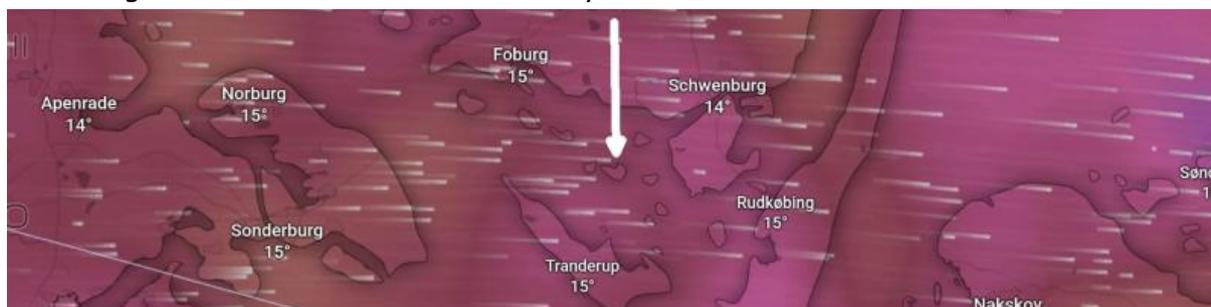


Wir sind hochzufrieden mit Liegeplatz (rechts) und überhaupt, geht's uns gut am längsten Tag des Jahres! Ein kleiner Absacker an Bord läutet die letzte Runde ein, dann geht es wieder auf Weihnachten zu. Morgen weiter nach Ærøskøbing, Montag nach Drejø, wir sind in Plan A. So kann's geh'n, gute Nacht für heute.



Sonntag, 22. Juni: Bagenkop - Ærøskøbing

Bagenkop hat sechs halbwegs moderne Duschkabinen und wie jetzt in der Hauptsaison teilen sich die Crews von ca. 100 Yachten die sanitären Einrichtungen. Das geht gar nicht und deshalb hat Friedhelm die Crew der „Kalami Star“, im eigenen Interesse wie er sagt, zum Mitternachtsduschen geschickt. Alle wieder sauber. Antizyklisch duschen ist Friedhelms Devise.



Was uns seit Tagen Sorgen bereitet ist das Wetter am St. Hans Aften. Die Windböen am Montag werden für Drejø mit 40 Knoten (Ende 8 Bft.) vorhergesagt. Die Vorhersage ist seit Tagen konstant – auch beim DMI. Heute sieht das noch so aus:

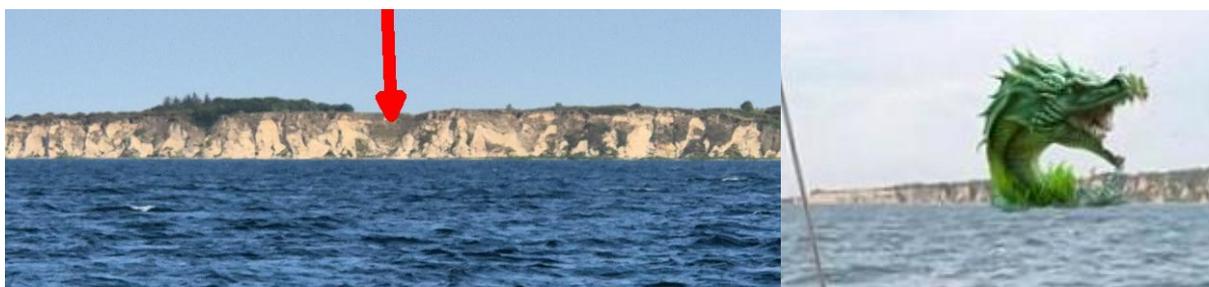
Belte und Sund: Schwachwindig, südostdrehend um 4, später südwestdrehend, später Schauer- oder Gewitterböen, See 0,5 Meter.

Um 1005 legen wir bei achterlichem Wind ab. Wir haben wieder Traumwetter. Die soziale Betriebsfürsorger funktioniert, die Crew schützt sich optimal gegen die dänische Sonne. Draußen zieht uns nur die Genua rüber nach Marstal.

Uns erreichen frühe Grüße vom Frühstückstisch in Wedel von Jens G. und seiner Crew und Yvonne schreibt, „... wäre gern mitgekommen!“ Mange tak und liebe Grüße zurück.



Nun isses so, aber das wissen (fast) alle Segler, dass wir an der Steilküste vom Ristinge Klint vorbeimüssen. Wie die Orcas vor Gibraltar macht hier seit dem frühen Mittelalter ein Lindwurm die Schifffahrt unsicher.



Kaum jemand hat ihn je gesehen, geschweige denn fotografiert – nur Carina hat ihn einmal erwischt (rechts). Jede Crew, die in sein Revier eindringt ist rettungslos verloren ... wenn sie keine schnellen Segel hat. So richtig sehen wir ihn auch nicht, nur aufgewühltes, strudeliges Wasser. Wir trimmen nach, Friedhelm macht richtig Tempo, dann beruhigt sich das Wasser der Lindwurm dreht wütend ab und verschwindet im Kielwasser. Glück gehabt.



Um 1145 erreichen wir das Marstalfahrwasser und was oben wie Klein gegen Groß aussieht, = Klein schleppt Groß. Groß setzt gerade das Großsegel, die Schlepplleine wird gelöst und Groß kann aus eigener Kraft weitersegeln. Um 1200 passieren wir Marstal, schiften die Genua und



steuern gleich wieder raus. Jetzt wird's tricky, weil uns eine gleichgroße Bavaria überholen will. Das geht gar nicht, schon sind wir in einer Regatta. The Winner is ... aber nur weil wir wissen,

wo man abkürzen kann. 1220 wechseln wir ins Mørkedyb. Wieder haben wir achterlichen Wind,



das Groß würde nur stören. Eine schnelle First müssen wir leider ziehen lassen, das Bild soll aber zeigen, wie eng es hier zugeht. Mein Freund Uli ruft an und bemängelt das mäßige Tempo. Da passieren wir gerade Birkholm – unten. Bis vor ein paar Tagen war hier noch Baustelle und der Hafen gesperrt, jetzt ist der Hafen wieder frei.



Langsam ziehen dünne Schleierwolken auf, die bevorstehende Wetteränderung kündigt sich an. Als wir das Mørkedyb verlassen und auf Ærøskøbing zuhalten frischt der Wind pünktlich auf. In einer Minute von 7 auf 17 Knoten, passt. Die Genua bringt uns hin. Kurz vor dem Fahrwasser rollen wir die Genua ein, Kay startet die Maschine ...



... und bringt uns sicher in den alten Hafen - oben. Entspannte Gesichter, denn hier ist reichlich Platz. Offenbar sind die vielen Segler von der Schlei oder aus Kiel wegen des zu erwartenden bösen Wetters abgereist.



Rein in den Hafen und dann sind wir um 1430, nach 19 nm (Gesamt 49), fest an Skippers Lieblingsplatz in Ærøskøbing. Nach dem Anlegebier (die Dschunxx nehmen dazu einen Sherry) besuchen wir die Märchenstadt. Merke: Sonntags in der kleinen (dänischen) Stadt ist immer tote Hose, nur bei Penny ist Betrieb. Wird Zeit, dass Mittsommer und der Urlaub kommen, dann brummt Ærøskøbing. Wir nehmen Dich auf eine kleine Runde mit ...



In den letzten Jahren hat Ærøskøbing ein Aufblühen und eine wahre Welle des Unternehmertums erlebt. So ist der Marktplatz (»Torvet«), an dem noch vor zehn Jahren ein Parkplatz und ein schlecht laufender Einzelhändler lag, heute ein lebendiges Zentrum der Stadt, mit Cafés mit Bewirtung im Freien und Brautpaaren, die zum Fotografieren vor der alten Linde posieren.

Im Sommer kann man den [Nachtwächter](#) auf seinem Rundgang begleiten und den Flügelschlag der Geschichte spüren. Auf dieser Stadtführung durch die Gassen mit den alten Häusern erhält man einen Eindruck vom Leben in alter Zeit, während die Dämmerung für die richtige Stimmung in der Märchenstadt sorgt. Jedes Jahr finden in den Straßen und Gassen der Stadt der [Weihnachtsmarkt](#) und das [»Ærø Jazz Festival«](#) statt – Text [Visit Ærø](#).



Nach der kleinen Runde besuchen wir die [Ærøskøbing Røgeri](#) und kaufen Räucherfisch für den Abend. In der Kombüse kommen die Kartoffeln auf den Gasherd und so langsam macht der Himmel dicht. Der dänische Sommer verabschiedet sich, bevor er überhaupt begonnen hat. Ruckzuck ist das Essen fertig und die drei Smutjes stolz wie Oscar.



Zum Dessert gehen wir an die Vorbereitung des Kartoffelsalates für den St. Hans Aften und



nach dem Abwasch gehen Kay & Skipper schwimmen. Friedhelm darf nicht mit rein, der muss knipsen – das entschuldigt alles. So geht ein vergnüglicher Tag zu Ende, das Fußballspiel war spannend ohne Ende, ein großes Vergnügen war es nicht. Vor der Koje der letzte Blick auf's Wetter: Für Morgen hat sich das ganz böse Wetter offenbar abgeschwächt. Das ärgert niemanden.

Montag, 23. Juni (St. Hans Aften): Ærøskøbing - Drejø

In der Nacht hat es kräftig geregnet und vor uns liegt ein schauriger Tag, 1. weil das Bier alle ist und 2., wird es Schauer geben, schaurige Schauer. Der Wind soll stetig zunehmen, so sieht das bei Windy in Böen für 2100 aus (da wird das Feuer angesteckt) ...



... und das Seewetter beim DWD:

Belte und Sund: Süd bis Südwest um 4, westdrehend 6 bis 7, Schauer- oder strichweise Gewitterböen, See zunehmend 1,5 Meter.

Der Skipper ist ja ein schlauer Fuchs (der kennt sich auch im Wald aus). Er führt der Crew alle Wetter des Tages auf dem Rechner vor und logisch muss sofort verholt werden – damit die Bierlast wieder aufgefüllt werden kann. 5 Minuten später sind wir ganz vorne im Hafen fest (unten) und ratzfatz ist Kay mit ner Palette Carlsberg vom Netto zurück.



Um 0900 wird, bevor der große Regen kommt, endgültig abgelegt. Draußen weht es bereits kräftig und für die vier Meilen rollen wir bei achterlichem Wind die Genua erst gar nicht aus. Das Motorboot ist kaum an der Ansteuerungstonne vorbei, da beginnt es zu regnen. Schnell sind alle in den Regenklamotten, doch nur einer trägt eine Ölzeughose.



Der hier oben! Der achterliche Wind treibt den Schauer waagrecht vor sich her und weht den Regen bis in den Salon. Die gut gelaunte Crew verkriecht sich unter Deck und muss sogar das Steckschott schließen – rechts. Je mehr Ærøskøbing achteraus im Regen versinkt, desto mehr nehmen Wind und Welle zu, wir sind aus der Landabdeckung.



Die kleine Insel Drejø, eben noch gut zu sehen, taucht im Grau unter. Der Skipper ist froh, dass wir die Genua nicht ausgerollt haben. Leinen und Fender sind (noch) vorbereitet. Der Regen wird zum Schauer, der Wind kommt mit 25 Knoten hinterher, doch der Rudergänger steht sturmfest und erdverwachsen. Erst kurz vor der Hafeneinfahrt lässt der Regen etwas nach. Natürlich haben wir einen Plan, wie wir festmachen werden. Die Boxen im Hafen liegen exakt gegen den Wind, kinderleicht bei viel Wind anzulegen. Da zwischen zwei deutschen Yachten Platz ist, sind wir da sicher. Punkt 1000 liegt die „Kalami Star“ nach 5 nm (Gesamt 54) wie in Abrahams Schoß fest auf Drejø. Drei Yachten, mehr Besuch ist hier nicht ...



Es schauert weiter, wir machen uns dennoch auf die Suche nach dem „Kassenautomaten“, den wir auch nicht im Aufenthaltsraum (oben) finden. Auch nicht am Sanitärgebäude ... wo isst es? Der Skipper war schon öfter hier und weiß genau, wo der mal stand, aber da ist keiner mehr, was nun? Dem Skipper fällt sein Segelfreund Dirk ein, dessen Schwester hier auf Drejø lebt, Dirk muss es wissen! Per Whats-App kommt postwendend die Antwort:



Den Bezahlautomaten hatte es beim Hochwasser im Oktober 23 geschmis-

sen, seitdem gibt es den QR Code. „Danke hat geklappt“, postet der Skipper zurück! Den QR-Code findest du auf dem Foto der Vorderseite im Schaukasten. Per PayPal knöpft uns Drejø stolze 275 DKK (36,83 €) ab. Die Crew mault n büschen, aber wer weiß, wie verwüstet der Hafen im Oktober 23 war, weiß Bescheid. Das Foto rechts gibt nur eine Ahnung davon.



Nachdem wir eing_checked haben, suchen wir den Platz, an dem heute Abend das St. Hans Feuer angezündet werden soll. Wären wir am Strand lang, hätten wir zwar das Feuer, aber nicht das Dorf entdeckt. Nun kann man nicht einfach so (wie wir) nach Drejø latschen, ohne sich mit der Insel zu beschäftigen. Lest mal [hier ...](#)





Die kleine Dorfrunde, angenehm für die Crew, doch der Skipper schwitzt in seinem Ölzeug wie ein Eisbär im Hochsommer. Zu den Fotos müsst ihr wissen, dass 1942 nahezu alle Häuser der Insel, nach einem Großfeuer, abgebrannt sind. Die wenigsten Häuser wurden wieder reetgedeckt aufgebaut. Der Blick auf's Regenradar (rechts) verheißt nichts Gutes, wir müssen zurück. Schnell ist die Kuchenbude aufgebaut und als der Schauer loslegt gibt es frischen Geburtstagskaffee mit dänischem Kuchen. Wir gratulieren dem Schellerter Fahrermann herzlich zu seinem Ehrentag.



Nun isst es so, dass Friedhelms Familie überaus neugierig ist und wissen will, welches Geburtstagsständchen gesungen wurde? Ganz einfach: Es gibt kein Bier auf Hawaii, was denn sonst! Aber im Ernst: Nach dem Anlegen verlangt die Crew morgens um 1000 ein Anlegebier!!! Damit ist der Skipper nicht einverstanden: „Kein Bier vor vier!“ „Wieso, irgendwo ist immer vier,“ kontert die Crew. Der Skipper zeigt auf die Borduhr, die zeigt 1045. Isso

Grüße gehen an Levi, der aus dem sicheren Hafen Langeort auf Hiddensee schreibt:

Moin Ralf & Crew, euch hat die Front wahrscheinlich schon erwischt, wir haben es heute Morgen in 3 h, bei 4-5 Bft, von Stralsund nach Hiddensee (Langeort) geschafft und liegen jetzt sicher. 3 Tage Abwettern ist angesagt. Ich bin gespannt auf das Lockbuch. LG an alle Levi & Co

Moin Levi, wir sind sicher auf Drejø, der Wind legt hier noch ne Schippe drauf und das St. Hans Feuer wird bestimmt nicht so lustig, wie wir uns das gewünscht haben. Der Wind pendelt sich aktuell bei 25 Knoten ein (Böen bis 33) und bleibt morgen bei 21 Knoten. Wir gehen morgen weiter nach Svendborg, das ist bei raumem Wind kein Problem. Liebe Grüße von Crew & Skipper nach Hiddensee.



Das Wetter ist bescheiden und der böige Wind macht die 15° nur noch kälter. Schauer und Sonne wechseln sich am Nachmittag ab. Unter der geschützten Kuchenbude wächst dennoch der Wunsch nach erneutem Landgang, am besten zum alten Hafen. Wieder berät uns das Regenradar, doch schon nach 500 m suchen wir Schutz im Windschatten eines leerstehenden Hauses. Nach 10 Minuten ist der Schauer durch, aber nur kurz. Wir retten uns gerade noch in den „Salon“ des alten Hafens, eher ein Museum - unten.



In den alten Hafen auf der Nordseite der Insel, gegenüber von Skarø, kommt man mit max. 1,20 m Tiefgang. Wir lernen ein nicht mehr ganz jungliches Ehepaar aus Hamburg kennen, die sind mit einer Leisure 17 hier. Was, die is doch nur 5, 50 m lang? Der ehemalige Steinhuder Meer-Segler und ex. Eigner einer Varianta 65 kommt da mächtig ins Grübeln. Wie geht'n das? Da muss man sich verdammt gut mögen? (O-Ton Friedhelm)

Weiter downtown und jetzt hat der Købmand, neben dem Kro, geöffnet. Wir waren vorhin schon mal hier und wollten das legendäre [Skarø Is](#) probieren, dass es angeblich bis nach Dubai geschafft und sogar von Singapor Airlines angeboten wird. Jetzt ist beim Købmand geöffnet und das „Geburtskind“ spendiert ne Runde Skarø Is. Wirklich lecker, nur leider nicht in einer frischen Waffel, sondern im Pappbecher aus der Kühltruhe. Alternative: Direkt und frisch im [Iscafé auf Skarø](#).



Nach dem Gourmetis nehmen wir wieder Kurs auf den „richtigen“ Hafen. Da es offensichtlich beim St. Hans Aften weder Getränke noch Essen oder einen Grill geben wird, freuen wir uns auf den gestern zubereiteten Kartoffelsalat – wir erinnern uns, da war noch Sommer. Blöderweise geht der Blick mehr nach oben zu den drohenden Wolken als auf die Straße und so

landen wir unverhofft an der Kirche, auch gut. Da besonders die Inselkirchen meist geöffnet sind, treten wir ein und freuen uns über ein helles, schnörkelloses Kirchenschiff.



Draußen drohen finstere Wolken, doch mit Gottes Segeln kommen wir trocken zurück an Bord. Bekanntlich verderben viele Köche den Brei, aber keinen Kartoffelsalat. Der ist uns Kay gut gelungen, ein bisschen Räucherfisch war noch über und die Würstchen aus dem Glas stärken die Crew für den dritten Landgang. Um 2100 soll's am St. Hans Feuer losgehen, übermittelt Ursula, die seit 25 Jahren auf Drejø lebt. Wir wissen nicht, was uns erwartet und sind um 2050 am aufgeschichteten Feuer. Um 2100 sind wir schon zu dritt, dann wird es langsam „voll“, doch drei wichtige Gäste fehlen. Die sollten schon mit der 1900 Fähre kommen, aber die Fähre hat einen Defekt und Verspätung. Dann kommt sie endlich. Jetzt trifft der Skipper auch Ursula und Hans wieder, die er bei Dirks Geburtstag im März in Hannover kennengelernt hat – rechts.



Üblicherweise wird bei jedem St. Hans Aften eine Hexe verbrannt. Ein Brauch, den kein deutscher Segler versteht, doch dieser Brauch wurde um 1900 aus Deutschland eingeführt. Was ist denn das für eine Hexe? Eine straßenkehrende Hexe? Gelbwestenprotest? Nein, das ist ein Mann mutmaßt neben mir jemand. Oder was Queeres? Drejø ist eben anders. Bei der Kälte geht die Fantasie mit den Dänen durch. Ist auch egal, der Hexerin muss auf's Feuer.



Von den 65 Einwohnern sind so die 40 „an Bord“ und wir fünf tyske sejler werden ausdrücklich begrüßt. Wenn der St. Hans etwas mit dem Himmel zu tun hat, soll er doch den beginnenden Regen abstellen. Machter auch, aber dann bitte die 25 Knoten Wind gleich mit. Ist das kalt.



Um 2045 brennt das Feuer und wie. Kräftige Böen fachen das Feuer rasend schnell an. Die Begrüßungsrede und das Verteilen der Liedtexte kommen gar nicht hinterher. Nebenbei lernen wir auch noch Thomas kennen. Thomas ist mit seinem Folkeboot auf Drejø, für immer! Der IT-Spezi wollte schon immer am Wasser leben und drückt mit seinen na 35 Jahren (?) den Altersdurchschnitt der Eingeborenen deutlich.



So kalt war es noch nie an St. Hans, also rücken Insulaner und die fünf tyske sejler immer näher ans Feuer. Doch das Feuer wärmt nicht mehr, es ist einfach zu kalt, das Wasser wärmer als die Luft. Die Dose Bier ist auch leer und logisch, Glühwein wäre besser gewesen. Wir verabschieden uns von Ursula, Hans und Thomas und treten die Heimreise an.



Da ganz hinten sieht man noch das Feuer, gute Nacht.

Dienstag, 24. Juni: Drejø – Svendborg - Rudkøbing

Eins muss ich nachtragen: Die symbolische Verbrennung einer Hexe auf dem St. Hans Feuer ist schwer nachvollziehbar. Das stellt deutsche Seeleute auf eine harte Probe. Für die Wikinger symbolisiert die Hexe das Böse und erinnert an finstere Zeiten im Mittelalter. Durch die Verbrennung löst sich die Hexe in heiße Luft auf und jetzt kommts: Sie fliegt zum Blocksberg, auf den Brocken. Die Dänen sind das Böse los und wir deutsche haben es an der Hacke. Vielleicht feiern die das auf Grönland genauso, nur dort fliegt die Hexe in die Rocky Mountains. Jetzt kapiert jeder, warum Donald Trump die Grönländer auf andere Gedanken bringen will.



Der Wind weht weiterhin mit 6 Bft. aus West, in Böen mehr. Das treibt das Wasser Richtung Zentrale Ostsee, deshalb fällt hier der Wasserspiegel, Stand jetzt um -30 bis -60 cm (oben). Das Echolot zeigt im Hafen 1,90 m Wassertiefe – wir haben 1,85 m Tiefgang. Kommen wir überhaupt raus? Müssten wir gegenan bolzen, wir würden's lassen, aber überwiegend Vorwind? Kein Problem. Das Seewetter für Belte und Sund:

West bis Südwest um 6, abnehmend um 5, Schauerböen, anfangs Gewitter, See vorübergehend 2 Meter.

Um 1120 legen wir mit langer Vorleine ab und sind schnell draußen. Ein paar Minuten später erreichen wir das Fahrwasser und rollen die Genua zu 50 % aus, das sind 16 m². Wir haben 23 Knoten raumen Wind und kommen schnell in Fahrt. Mit der kleinen Genua loggen wir 6,5 Knoten. Friedhelm ist begeistert, will aber partout die Fähre (unten) nicht überfahren.



Dann fegt eine Böe mit 33 Knoten (Ende Bft. 7) über die „Kalami Star“, die sofort anzeigt, dass wir zu viel Tuch draufhaben. Nah am Sonnenschuss reffen wir die Genua auf nur noch 8 m²!!! Um 1200 erreichen wir die Einfahrt in den Svendborg Sund. Der Sund ist wie ein Trichter, es wird immer schmaler. Der dänische Wind kennt sich aus und weht hier noch schneller durch. Wir sind wieder bei 26 – 28 Knoten und merken schnell, dass wir mindestens 2 Knoten Gegenstrom haben, kuckstu unten. Jetzt kämpfen also zwei Knoten Strom gegen 26 – 28 Knoten Wind.



Natürlich kommt die Fähre, als wir die Engstelle zwischen Nord- und Südkardinal passieren, aber die ist schnell vorbei. Um 1300 passieren wir die Brücke, jetzt übernimmt der Skipper. Kaum hat er das Ruder in der Hand, beschleunigt der Wind wie wild: 35 Knoten = Bft. 8! Keine Sorge, nur kurzzeitig vor dem Wind mit 8 m² Genua. Nach der Böe lässt der Wind nach, wir sind in der Abdeckung und bleiben fast stehen. Die Strömung macht mit uns, was sie will.



Maschine an, sonst fahren wir rückwärts, seitwärts ... wir passieren Svendborg um 1310 und haben uns längst verständigt, nicht in den Hafen zu gehen, sondern durch bis Rudkøbing.



Als wir Troense passieren immer noch zwei Knoten Strom von vorn, aber da ist auch schon der Sundausage in Sicht – oben. Die Maschine muss immer noch mitlaufen, die Genua bleibt bei 12 m². Dann kommt „[Helge](#)“, der Museumsausflugsdampfer der zwischen Stadt und [Valdermars Slot](#) pendelt - unten.



Um 1400 hat es mit dem Strom von vorn ein Ende, wir sind durch. Maschine aus und neuen Kurs abgesetzt. An Steuerbord vor Anker das „Segelschiff Danmark“ (rechts ein Internetfoto). So oder so ähnlich hat meine maritime Karriere 1966 auf dem „[Schulschiff Deutschland](#)“ angefangen. Ende August darf ich mein Schulschiff in Bremerhaven besuchen, da freut er sich. Inzwischen ist Friedhelm wieder am Ruder und hält auf das Rudkøbing Løb zu. Der Wind weht weiterhin mit 20 – 24 Knoten, absolut ambitioniertes Segeln.



Im Rudkøbing Løb rechnen wir mit viel Strom - zu unseren Gunsten! Läuft, wir machen endlich mal mehr als 8 Knoten über Grund und schießen nur so an den Tonnen vorbei. Dann die Rudkøbing Broen, die kleine Genua wird mit viel Mühe eingerollt und jetzt nur noch in den alten Hafen. Sofort ist es ruhig, keine Welle, aber viel Wind. Kein Liegeplatz? Kann nicht sein. Wir grasen jede Lücke ab und dann entdeckt Friedhelm den letzten freien Platz. Um 1500 sind wir nach 20 nm (Gesamt 74) drin, was für ein Glück.



Der Automat kassiert 250 DKK (33,50 €). Viel zu viel, weil die sanitären Einrichtungen seit Jahren nicht mehr zumutbar sind. Immerhin kann man zum Duschen auch die 200 m rüber in den Yachthafen. Dort liegt man bei so viel Wind nicht wirklich gern. Nachdem auch das Landstromkabel angeschlossen ist gibt's endlich das Anlegebier – dabei ist es noch gar nicht vier. Der Skipper muss über seinen Schatten springen, schaffter auch.

Auch wenn inzwischen der Herbst eingezogen ist, anderswo sind bereits die Winterstürme los. Mein Freund Levi & sin Fru sitzen auf Hiddensee bei 8 bis 10 Bft. auf ihrem IF fest – siehe rechts die Messwerte vom Dornbusch. Da sind wir mit 22 – 24 Knoten und leichten Schauern noch gut bedient.



Genug gejammert, Rudkøbing ist eine schöne und interessante Kleinstadt. Kay und der Skipper waren schon öfter hier und wissen natürlich wo das [Iscafé](#) steht. Wie schön! Das Is reicht für 250 m, exakt bis zum Hans Christian Ørsted Museum. Der Skipper will seine Crew unbedingt in das kleine aufregende Museum locken, das heute leider nur bis 1500 geöffnet hat. Schade.

Dafür haben wir den Bahnhof der Langelandsbanen entdeckt und sind in ganz alten Zeiten unterwegs: Die **Langelandsbanen** (LB) war eine dänische Privatbahn auf Langeland. Deren Strecken bestanden von 1911 bis 1962.

Die Strecke war wegen der Bahnhofsuhr mit dem 24-Stunden Zifferblatt im alten Bahnhof in Rudkøbing, die dort heute noch hängt, weithin bekannt.



So, nun hat für heute das letzte Stündlein geschlagen, gute Nacht.

Mittwoch, 25. Juni: Rudkøbing – Bagenkop

Skipper & Crew sind sauer, stinksauer. Schon oft habe ich über mangelhafte sanitäre Einrichtungen berichtet, auch über den Stadthafen Rudkøbing. In den Duschen & Toiletten stinkt es buchstäblich zum Himmel. Ich habe mich vor Jahren schon einmal darüber beschwert, doch passiert ist nichts. Wir fragen uns, wofür wir noch Hafengeld bezahlen, wenn der „Besuch“ von Duschen und Toiletten nicht mehr zumutbar ist. Klar können wir auch die Duschen im Yachthafen nutzen, trotzdem kann man das hier nicht mehr tolerieren. Meinen „Brief“ an Tourismusverband, Kommune und Hafen hat Google so übersetzt:

Hej i havnen og lokalsamfundet!

Jeg er Ralf Uka, sejlinstruktør, og jeg har kommet til Rudkøbing med mine besætninger flere gange om året i mange, mange år. I stærk vind foretrækker jeg at fortøje i byhavnen frem for marinaen, fordi det kan blive meget ubehageligt der. Vi har den slags vejr lige nu, men det er bestemt ikke sjovt i byhavnen.

De sanitære faciliteter i byhavnen er uacceptable. Det stinker, toiletpapirholderen er revet ud, og vandhanerne kan knap nok regulere vandtemperaturen. Jeg klagede over dette for et par år siden. Selv dengang lovede de at afhjælpe situationen, men desværre er der ikke sket noget. Enhver skipper ved, at havnen kan yde alt, hvad regeringen økonomisk tillader. Men hvis denne situation ikke er blevet bedre i årevis, kan I blot invitere os til at tage et bad og bruge toilettet her selv. Jeg nyder at være i denne livlige og attraktive by, men jeg håber også, at vi sejlere får vores rimelige andel for vores havnepenge.

Med venlig hilsen, Ralf Uka

Zu allem Gestank kommt auch noch Regen. Wie sollen die Duschhandtücher nicht nur trocknen, sondern auch den Gestank wieder loswerden. Doch dann kommt die Sonne, die Handtücher trocknen, lüften und wir haben Zeit. Hans [Christian Oerstedts Museum](#) öffnet erst um 1200. Wir nehmen einen Umweg und besuchen zunächst das Freibad, wohlwissend, dass Friedhelm noch nicht im Wasser war. So sieht das historische Freibad vom Wasser aus:



Leider im Gegenlicht und da seid ihr bestimmt schon mal dran vorbeigefahren. Habt ihr Friedhelm geseh'n?



Das historische Freibad inside. Die Mühle kann man auch gut vom Wasser sehen – die Hauptstraße hoch, rechts beim Tattoostudio durch das Tor.



Im kleinen Ørstedmuseum beamt sich die Crew ins All. Ein Törn mit der „Kalami Star“ ist eben immer eine Bildungsreise. Als Friedhelm seine Teufelsgeige rockt wird es für Ørsted dann doch zu viel: „Bitte verlassen sie unser Haus!“ hören wir den Meister vom Denkmal.





Belte und Sund: Nordwest 4 bis 5, abnehmend 3 bis 4, rückdrehend auf Südost, Westteil später Gewitterböen, See anfangs 1 Meter.

Um 1345 legen wir wieder mit langer Vorleine ab und müssen zunächst den Toursejler in den Hafen lassen - oben. Das Groß fahren wir im zweiten Reff und auch die Genua lassen wir bei 80 %. Nach dem kleinen Fahrwasserschwenk wird klar, wir brauchen den Jockel.



Inzwischen liegen Rudkøbing und das Freibad achteraus, Kay macht das souverän. Verdammt, warum lässt sich der Holepunkt nicht verstellen? Irgendwas klemmt, aber bei so viel Lage kann da niemand hin, später.



Als wir den Südkardinal erreichen und ab jetzt gegen den Wind fahren müssen, bergen wir die Genua, holen das Groß dicht und tuckern unter Maschine das Fahrwasser hoch zum Nordkardinal. Dabei entdeckt der Skipper, dass am Holepunkt ein Bolzen fehlt. Das ist schnell repariert, während wir Marstal um 1520 passieren. Jetzt wird es spannend, weil wir die Fahrwassertonnen kaum sehen können. Die sind fast untergegangen? Gut, wir haben kräftig mitlaufenden Strom und das DMI gibt uns 30 – 60 cm höheren Wasserstand, aber doch nicht 1, 30 m. Was ist hier los? Weiß das jemand?



Friedhelm (Vorseite) übernimmt und hält auf den fernen weißen Punkt zu, die Fischerkirche von Bankog. Fluchen kanner auch, weil die achterliche See den Steuermann ordentlich herausfordert. Sein Steuerberater bleibt dabei ruhig, doch dann ist auch dieser job geschafft. Die Genua wird eingerollt, im Vorhafen bergen wir das Groß. Jetzt rein in den Hafen, der gut gefüllt ist, es gibt aber noch Lücken. Wir haben noch nichts vorbereitet, weil der Skipper zuerst den richtigen Liegeplatz bestimmen will, dann das Kommando: „Wir gehen längsseits zwischen die beiden Motoryachten an die Pier. Backbordseite wird Landseite, alle Fender nach Backbord, lange Vor- und lange Achterleine!“ Die Bedingungen sind nicht leicht, 18 Knoten wehen durch den Hafen und der Skipper will da hinten drehen? Musser nicht, er könnte vorwärts in die Boxengasse und dann rückwärts ran. Das wäre ein Leichtes, aber der Skipper will mit seiner Crew gegen den Wind im geschützten Cockpit sitzen. Also doch rückwärts in die Gasse und vorwärts ran. Hatter probiert, klappt nicht, der kräftige Wind lässt keine Rückwärtsfahrt zu. Es geht nur vorwärts, hinten mit viel Speed drehen und langsam an die Pier. Es gildet:

Die Yacht tuckert langsam die Boxengasse runter, dann hart Ruder Steuerbord und Vollgas. Die Yacht dreht schnell und das Heck düst knapp an den Pfählen vorbei. Jetzt rauscht das Heck nur ein paar Zentimeter an der Motoryacht vorbei, die Yacht kommt beinahe in die Endposition – mit dem Anker. Der drückt die Yacht von der Pier weg, aber so bekommen wir keine Leine rüber. Zweiter Versuch rückwärts, Abbruch. Beim dritten Versuch kommen wir endlich ran. Zwei Segler nehmen die Leinen an, geschafft. Hafenkino vom Feinsten, muss man nicht nochmal haben. Warum nicht einfach? „Kann jeder“, sagter!



So sind wir um 1640, irgendwie zwischen Genie und Wahnsinn, nach 20 nm (Gesamt 94), fest in Bankog. Und jetzt wird es luschtig. Der Havnevoged hat zu unserer Begrüßung die „Bagen-



„Bagenkop Kalami Stars“ (oben) engagiert. Dazu reichen wir ein Anlegebier. Die „Bagenkop Kalami Stars“, spielen bis zum U21 Halbfinale, dann gibt's kein Halten mehr, nur dieses Licht, dieses unglaubliche Licht und die neue Diashow auf www.ralfuka.de, gute Nacht.



Donnerstag, 26. Juni: Bagenkop - Heiligenhafen

Der Aufruf zum „Mitternachtsduschen“ verhallt nahezu ungehört. Nur der Erfinder desselben folgte seiner Aufforderung, der Rest riecht beim Frühstück besser, geht doch. Der Wind weht nahezu aus Heiligenhafen, wir werden kreuzen müssen.

Westliche Ostsee: Anfangs schwachwindig, vorübergehend wechselnde Richtungen 3 bis 5, später westliche Winde 4 bis 5, Schauer- und Gewitterböen, See zunehmend 1 Meter.



Um 1015 legen wir ab, im Hafen ist es nahezu windstill, draußen weht ein leichter Wind aus Ostsüdost, hoch am Wind segeln wir 170° und 6,5 Knoten, das nehmen wir gern, aber ohne

Kreuzschläge werden wir nicht auskommen ... oder doch? Ganz langsam dreht der Wind rück, wir kommen unserem Sollkurs näher. Ab 1115 läuft es wie geschnitten Brot. Kurs 142° und 6,5 Knoten. Wir trimmen wie die Weltmeister, sogar der Traveller muss tun, was in seiner Arbeitsplatzbeschreibung steht. Die ersten Fahrzeuge auf dem Kiel – Ostseeweg kommen in Sicht, läuft. Der Himmel ist bedeckt, Sommer geht bei 18° anders, Richtung Heiligenhafen zieht der Himmel zu. Kay steigt schon mal in die Regenklamotten, der Skipper übernimmt.



Um 1230 gewähren wir am Kiel-Ostseeweg der „Annika Baren“ freundlicherweise das Wegerecht, das muss wohl ein Fehler gewesen sein. Genau jetzt haben wir einen Winddreher in die andere Richtung. Wir müssen unseren Sollkurs 140° aufgeben, mehr als 170° sind nicht mehr drin. Dann werden wir kurz vor dem Sperrgebiet wenden müssen oder? Der Skipper fragt über Kanal 11 (Todendorf Marine Radio), ob Schießbetrieb ist, erhält aber keine Antwort. Niemand will mit uns reden, das war vor zwei Wochen ganz anders. Der zweite Versuch. Der Funker wartet lange auf eine Antwort ... da kommt aber nix. Von Überwachungsbooten ist nichts zu sehen und auch zur vollen Stunde kein Warnhinweis über Kanal 16. Dann ist auch kein Schießbetrieb. Um 1415 rutschen wir problemlos zwischen Tango 10 und Tango 11 ins Sperrgebiet und ehrlich, wir kommen in friedlicher Absicht. Oha, jetzt muss der Danebrog runter, sonst will die Marine noch Pølser von uns.



1420: Es beginnt schaurig zu regnen, bei Tango 9 erreichen wir den Kiel – Fehmarnsundweg, „streichen die Segel“, Genua rein, Groß dicht, Maschine an, Motorkegel und links ab. Schön ist das nicht, aber wir sind raus aus dem Schießgebiet.



Nachdem Friedhelm seine Leichtmatrosenprüfung am Ruder abgelegt hat, übernimmt Kay und bringt uns nach Heiligenhafen Nord. Wir sind heilfroh, dass wir einigermaßen gut durchgekommen sind. Wir sind keinen Kreuzschlag gesegelt, der wäre jetzt fällig gewesen, aber



wenn es nur noch nass von oben kommt? So viel Wassersport will keiner. Ab 1500 klart es langsam auf, der Heimathafen kommt in Sicht - oben. Nachdem wir gestern Abend alle Restgerichte des Törns aufgegessen haben, reserviert der Skipper für 1900 drei Plätze im [Orfeo Greco](#). Da wird den nassen Seelen wieder warm ums Herz. Aber noch sind wir nicht zuhause. Nachdem sich der Leichtmatrose von seiner Steuermannstätigkeit erschöpft zurückgezogen hat, tuchen Kay & Skipper das Groß wunderbar auf. Wenig später passieren wir Heiligenhafen Ost.



Dann rein ins Fahrwasser, Leinen und Fender für die Bunkerstation vorbereitet. Wie immer hat Wolfgang (der Tankwart) gute Laune und erzählt vom schlechten Wetter. Wie geht das? 27,5 Liter haben wir verbraucht. Ich schwöre, die Heizung blieb tatsächlich aus, obwohl wir mit Glühwein an Tagen wie diesen gut bedient gewesen wären.



Von der Bunkerstation zurück an den Heimatsteg – oben. Um 1615 machen wir nach 30 nm (Gesamt 124) fest an 12/50. Damit endet dieses Logbuch.



Wer bei unseren Törns mitsegeln möchte, weiß wie sie/er mich findet. Schön, dass Du mitgesegelt bist und ein großes Dankeschön besonders an die Segelfreunde, die zum Logbuch

beigetragen haben. Vielen Dank an die Crew und an Kay, der so viele Fotos beigesteuert hat.

So, weißte Bescheid, Fairwinds & lieben Gruß



Ralf

Auf meine Beschwerde vom 25. Juni 25 (Seite 23) antwortet der Hafnenmeister der Kommune Rudkøbing am 14. Juli:

Hej Ralf! Tak for din henvendelse og ja det er ikke i orden at tingende ikke har være bragt i orden siden din sidste henvendelse, men nu er der blevet fikset en del og forhåbentlig så er vi også kommet af med lugten. Jeg beklager for oplevelsen og håber at du vil kunne se en forbedring. God sommer 😊 Kim Rasmussen

Hallo Ralf, Danke für deine Anfrage. Es ist zwar nicht in Ordnung, dass seit deiner letzten Anfrage nichts mehr in Ordnung gebracht wurde, aber jetzt ist vieles erledigt und hoffentlich sind wir auch den Geruch los. Ich entschuldige mich für diese Erfahrung und hoffe, dass du bald eine Besserung feststellen kannst. Schönen Sommer 😊 Kim Rasmussen

Natürlich freut es mich, wenn meine Beschwerde dazu beigetragen hat, das Übel zu beseitigen. Die Nachricht zeigt auch, lasst euch sowas nicht gefallen, beschwert euch, wenn es nötig ist.

P.S. Noch ein Platz frei: 23. – 30. August, Summertime, 700 € ohne Anreise + Bordkasse