Rausfahr’n, wenn andere reinfahr’n

19. - 26. September 25

Freitag, 19.September: Anreise

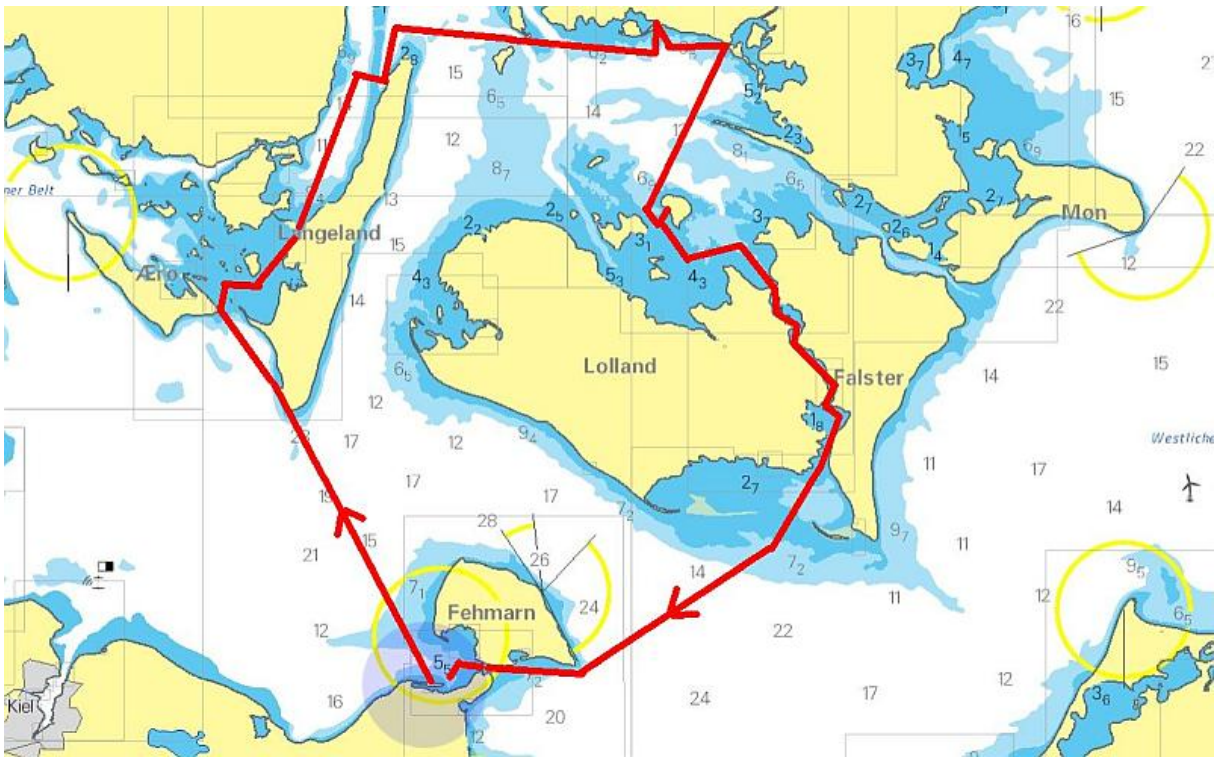
Der mittelständische Skipper und Kleinunternehmer steht wohl vor dem finanziellen Ruin. Vor ein paar Tagen noch standen Dirk und Ömer, neben Jens und Jörn auf der Crewliste, der Törn war „ausverkauft“. Doch der Liebe wegen und weil ein Containerdampfer mit viel Verspätung Rotterdam erreicht, sagen 50 % der Crew kurzfristig ab. Ratzfatz landen die „Kalami Star“-Aktien im tiefen Keller. Aber heute, bei der Anreise mit Jens & Jörn, findet der Skipper seine gute Laune wieder, der Reihe nach …

Jörn (links) ist dem Segelsport schon länger verfallen, doch Corona und Schwerwetter ließen den SKS-Prüfungstörn erst im letzten Jahr zu. Jörn kommt vom WSV Altwarmbüchen und muss dort Jörg und Kay in die Hände gefallen sein, die ihm diesen Trainingstörn verschrieben haben. So muss das und vielen Dank, Dschunxx. Jens (rechts), aus dem tiefen Süden der Republik, ist kein Unbekannter an Bord der „Kalami Star“. Der Leichtmatrose ist schon 2023 gemeinsam mit Martin, Levi, Jens G. und dem Skipper nach Bornholm (statt Skagen Rund) und hat 2021 mit Caroline, Frank und Daniel die Kieler Bucht neu vermessen, kuckstu hier …

Als wir uns um 1900 auf den Weg ins Kamino machen (oben), verabschiedet sich bereits die

Sonne - auf dem Weg zurück an Bord stockdunkle Nacht, dabei ist es doch erst 2100 und immer noch sommerlich warm! Wie bei einer Nachtfahrt der Blick von der Sehbrücke rüber

nach Langeland. Auf Marinetraffic verfolgen wir den Schiffsverkehr auf dem Kiel – Ostseeweg oder weiter durch den Langlandsbælt. Zur guten Nacht unsere Törnplanung:



Folgen wir dem Wind (Stand heute) schreibt sich der Törnplan von allein. Morgen Bagenkop, Sonntag nach Lohals (Langeland), Montag Skælskør (Sjælland) oder doch schon Bisserup? Danach gibt es im Smalandsfarvandet viele Möglichkeiten, die wir uns heute noch offenlassen. Dann wieder mal durch den Guldborgsund zurück. Kurz gesagt: Im Uhrzeigersinn um Lolland.

Samstag, 20. September: Heiligenhafen – Bagenkop/Langeland

Kaum an Bord treffen Grüße von Julia, Conny & Peter aus Dalmatien ein. Vielen Dank, wir seh‘n uns nächstes Jahr auf Samsø. Neben Conny & Peter lesen schon wieder so viele mit. Euch viel Spaß bei der Lektüre. Nun gut, die Sicherheitseinweisung an und unter Deck ist nicht so lustig, aber auch das liegt um 1230 achteraus, das Seewetter:

Westliche Ostsee: Süd bis Südwest 3 bis 4, später zunehmend 5, später Schauer- oder Gewitterböen, See später 1 Meter.

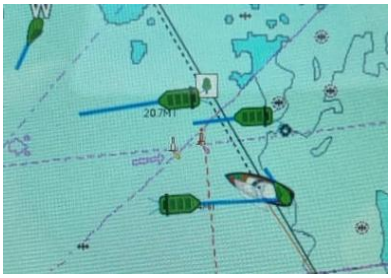
Upps, hab‘ bei der Sicherheitseinweisung die Rettungsinsel ganz vergessen, da bitte ich um Nachsicht. Die ist nicht nur dafür da, wenn die Crew das Schiff verlassen muss, sondern auch, wenn eine Person nicht aus dem Wasser zurück an Bord geholt werden kann. Logisch, die Rettungsinsel zuerst mit einer Leine sichern, dann in Lee außenbords geben und mit einem Ruck auslösen.

Um 1215 legt Jörn (am Ruder) ab, wir tuckern unter Maschine raus zum „SKS-Spielplatz". Hier geht das Groß nach oben, wir halsen am Ostkardinal und rollen jetzt die Genua aus.

Von hier aus im Schneckentempo der Meute hinterher … welche Meute? Da ist niemand vor uns und der Wind weiß auch nicht wasser will. Flaute! Das haben wir uns anders vorgestellt …

In unserer Phantasie haben wir uns so schøn ausgemalt, einen gut vorgeglühten Grill zu übernehmen, doch jetzt merken wir, dass wir nicht einmal bei Tageslicht ankommen werden, wenn wir nicht die Maschine mitlaufen lassen. Wir haben keine andere Chance, der „Wind" weht, entgegen allen Windvorhersagen, mit leisen 1,5 Knoten! Maschine an, Motorkegel, dänisches Segeln.

So vergeht die Zeit mit angenehmer Langeweile und so viel Sonne, T-Shirtwetter. Ja, alle schützen sich mit 50er gegen die Sonne, als wäre heute der 15 Juli. Wo ist eigentlich Jens, fragen sich Jörn und der Skipper im Cockpit, schläft der? Jens hat sich klammheimlich unter Deck verzogen und schnippelt bereits am Kartoffelsalat für das Grillmenue. Wunderbar und plötzlich isser wieder da, serviert frischen Kaffee und Kuchen im Cockpit. Ganz großes Kino Jens, vielen Dank.



Ganz vorsichtig rutschen wir rein nach Dänemark und hier ist nun mal der dänische Wind zuständig. Der „frischt“ ein wenig auf, sodass wir die Maschine entlassen. Wir segeln schon mal mit 4,5 Knoten und uns ist inzwischen egal, ob wir um 18 oder 1900 am Grill aufschlagen. Doch so weit sind wir noch nicht, jetzt haben wir 1600 und werden am Kiel - Ostseeweg ein wenig in die Mangel genommen - rechts. Bis Bagenkop sind es noch 15 nm, das kann bei 3,8 Knoten dauern …

Sutsche legen wir an Fahrt zu und stehen um1745 vor dem Dovns Klint, so heißt die Südspitze von Langeland – oben. Hier färbt sich das Wasser dunkel, der Wind frischt auf und eine kleine Böe sorgt unerwartet für einen Winddreher – natürlich von vorn. Wir rollen die Genua ein, holen das Groß dicht, Maschine an. Es wird kühler, während Hannover stolze 29° meldet. Ein paar Tropfen fallen, das Regenradar steht bei 50 %. Der kurze Sommer scheint vorbei … noch 40 Minuten. Dann trau‘ ich meinen Augen nicht …

… nur eine handvoll Gastlieger im Hafen, Platz ohne Ende. Das Anlegen ist für Jörn kein Problem und with a little help von der Landseite sind wir um 1845, nach 28 nm, schnell fest in Bagenkop - umgangssprachlich Bankog! Nicht zu fassen, wir haben mit ganz vielen Gastliegern gerechnet und dass wir einen „gebrauchten“ Grill übernehmen können, von wegen.

Wir sind die einzigen Griller und es wird ein kulinarisches Vergnügen. Der Skipper ist so begeistert, dass er die Crew überschwänglich als beste Crew, die je an einem 19. September an Bord gegangen ist, adelt. Das macht er wirklich nicht oft, aber diese Crew hat es sowas von verdient. Lassen wir das. Das Grillvergnügen ist schnell in dunkler Nacht angekommen

(oben) und ebenso überraschend aus dunkler Nacht ein Schauer, der sich gewaschen hat. Immerhin haben wir ein Dach über‘m Kopf, der Grill wärmt, alles gut. Als wir wenig später vom Abwasch in der Hafenpantry zurück an Bord sind, eine schøne Bescherung. Der Schauer, der sich gewaschen hatte, hat auch die „Kalami Star“ gewaschen, leider auch von innen. Richtig dicht verschlossen können die Fenster bei den Dschunxx und in unserer Pantry nicht gewesen sein, wir haben Wasser im Schiff, bzw. den Matratzen. Also Heizlüfter an und los geht’s. So hat man immer was zu tun, Wassersport halt und jetzt gute Nacht.

,

Sonntag, 21. September: Bagenkop – Lundeborg (oder doch Lohals?)

Die Liegegebühr kostet hier 250 DK (umgerechnet 33,50 €), alles drin, da kannste nicht meckern. Die ausgeschlafenen Dschunxx liefern selbstverständlich den Kaffee vor dem Kaffee und zum Sonntag wunderbares Rührei. Wenn der Tag so beginnt, kann eigentlich nix mehr schiefgehen, sieht man vom Skipper ab – der muss abwaschen, na gut.

Als alles sauber abgewaschen und verstaut ist, graue Theorie auf dem Monitor. Wir entdecken einen bösen Trog auf der Nordsee und die Kaltfront, die ihre stürmischen Boten vorausschickt. Wir checken das Seewetter für die nächsten Tage und siehe da, Plan A geht weiterhin auf. Im nächsten Schritt geht’s an die Hafenmanöver und da hat der Skipper mal was vorbereitet (rechts). Auf der Magnettafel können wir alle Manöver fahren – jedenfalls im Kopf.

Um 1110 legen wir zu einer ersten Hafenrundfahrt ab und probieren schon mal das Wenden auf engem Raum. Viel Zeit lassen wir uns nicht, wir wollen unbedingt vor dem Winddreher auf

NW wenigstens Marstal erreichen. Warum erklärt das Seewetter für Belte & Sund:

Süd bis Südwest um 4, zunehmend 6, nordwestdrehend, Schauer- oder Gewitterböen, See 1 Meter.

Als wir Bankog verlassen messen wir Bft. 5, die See geht 1 m hoch. Wir haben auf das Großsegel verzichtet, weil es 1. mehr Wind und 2. einige Richtungswechsel geben wird. Jörn macht das prima am Ruder, das musser auch, während der Wind auf 25 Knoten zulegt. Schön zu beobachten wie aus Wellen Seegang wird, wie sich die See organisiert und aus 1 m 1,50 m werden, die Wellen bereits „anrollen." Nach einer Stunde ein kleiner Sonnenschuss oder besser eine Warnung: Zu viel Tuch, Genua reffen!

Uiiiuiiiuiii jetzt klettert der Wind bis auf 30 Knoten (Bft. 7) und so ganz lustig ist das nicht mehr. Logisch wird der Rudergänger sicher eingepickt (rechts), Jörn und der Skipper behalten einen Lifebelt auf Standby. Das macht Sinn, damit man beim Winschen nicht den Lifebelt (und sich selbst) „einwickelt". Noch ein zweites Mal reffen wir die Genua und segeln immer noch mit 7 Knoten auf die Ansteuerung von Marstal zu. So hatten wir uns das nicht vorgestellt. Was gestern zu wenig, wird heute zu viel, Segler haben immer was zu meckern.

Dann endlich Marstal. Schon in der Rinne entspannt sich die Lage, wir „segeln" jetzt, nur noch

unter Maschine, wieder aufrecht und tuckern um 1240 in den Hafen. Festmachen wollen wir nicht, nur eine kleine Hafenrundfahrt, weil Jörn den Hafen noch nicht kennt. Als wir den ungeschützten Yachthafen erreichen weht der Wind mit voller Wucht über die Stege. Jörn fragt den Skipper, wie er hier wohl anlegen würde? Darauf der Skipper: „Gar nicht!“ Bei 30 Knoten von der Seite wird jedes Anlegemanöver zum Harakiri und so lange es Ausweichmöglichkeiten gibt, wie z.B. vor oder hinter der „Samka“ (oben), würde ich besser da festmachen.

Wir wenden nochmal auf engem Raum und spüren, dass das nur gegen den Wind möglich ist. Mehr müssen wir bei diesen Bedingungen nicht lernen. Um 1300 geht’s wieder raus, neues Ziel Rudkøbing. In Rudkøbing wollen wir eine Pause einlegen. Dort gibt es leckeres Lakridsis und die noch unerfahrene Lakridsiscrew ist durchaus neugierig. Außerdem will der Skipper herausfinden, ob die sanitären Einrichtungen im Stadthafen tatsächlich repariert worden sind. Dort hat es jahrelang eklig gestunken.

Von Marstal nach Rudkøbing sind es gerade mal 9 nm und ab jetzt sind wir im geschützten Bereich unterwegs. Der Wind bleibt ruppig, doch zwischen den Inseln kann sich keine Welle aufbauen. Um 1420 stehen wir vor Rudkøbing, bergen die kleine Genua, Maschine an.

Jens bringt uns sicher in den alten Hafen und erst hier entscheiden wir, wo wir festmachen.

Wir machen wohlüberlegt auf der Luvseite des Hafens fest, damit wir beim Ablegen nicht eindampfen müssen. Die Begutachtung der sanitären Einrichtungen fällt positiv aus, hier hat sich wirklich was getan, mange tak. Und jetzt rein in die sonntags tote Stadt … und logisch ist das Vaffelhus dicht. Überrascht sind wir nicht, weiter nach Lundeborg.

Um 1505 legt Jens problemlos ab und schnell sind wir wieder auf Kurs. Für die 12,5 nm rechnen wir mit zwei Stunden. Der Wind hat uns sofort wieder fest im Griff, doch was für ein Unterschied zur Marstal Bugt. Auch hier weiterhin 25 – 30 Knoten, doch zum Glück keine Welle, es läuft wie geschnitten Brot, gegen 1715 sind wir voraussichtlich da.

Zwischendurch Grüße von Christian: `Aloha, macht ihr Hafen-Hopping? 😉Gute Reise, hoffentlich weniger Wind als hier. Kiel Leuchtturm war schon bei über 10 Bf. 🙈 LG Christian`

Wie schön, immerhin denkt einer der vielen Leser mal an uns, dabei geben wir wirklich alles - natürlich nur für euch. Vielen Dank Christian und liebe Grüße.

Um 1630 checkt der Skipper nochmal das Wetter und entdeckt eine Regenfront, die uns bald überqueren wird. Ist das die Kaltfront, die wir schon heute Morgen in Bagenkop ausgemacht haben? Ganz sicher! Wir klettern in die Schwerwetterklamotten. Wenige Minuten später sendet Lingby Radio eine Gale Warning (Sturm Warnung). Im Westen sieht man die dunklen Wolken heranrauschen. Oha, da kommt was auf uns zu, noch 45 Minuten bis Lundeborg.

Ein paar Minuten später ist Schluss mit „Komfortzone". Der Wind klettert & pendelt sich auf 30 Knoten (Bft. 7) ein, sogar eine kleine Welle baut sich auf – oben. Es wird ungemütlich und dass bisschen Regen beginnt zu fliegen, wir auch? Bei 30° Lage und nur mit kleiner Genua

kratzen wir immer wieder an sieben Knoten. Jens hält entspannt seine Predigt, „… wir fahren raus, wenn andere reinfahren!“ Damit liegt er leider daneben, seit dem Südkardinal vor Svendborg sind mit uns mehrere Yachten unterwegs. Nicht nur der Regen fliegt, auch der Wind ändert wie angekündigt seine Richtung. Aus dem bisher ganz gemütlichen Raumwindkurs, wird zunächst ein Halbwind- und schließlich ein Amwindkurs. Damit Jörn, der Lundeborg nicht kennt, sicher anlegen kann, schauen wir uns unter Deck den Hafenplan an und entwickeln eine Strategie für den besten Anleger. Zwanzig Minuten hält die Böe durch, dann zeigt sich ein

blauer Streifen unter den dunklen Wolken. Lundeborg taucht aus dem Dunst auf und der Wind lässt tatsächlich nach. War’s das? Entspannte Gesichter nach der harten Prüfung. Schon vor dem Hafen bereiten wir Leinen und Fender vor. Jörn übernimmt und bringt uns sicher an den am besten geschützten Liegeplatz in Lundeborg/Fyn. Um 1715 sind wir tatsächlich nach 33 nm (Gesamt 60) fest. Das Landstromkabel ist schnell angeschlossen, Wasser gebunkert und die salzige Yacht vom Salzwasser befreit. So muss das!

Während der Skipper dieses Logbuch schreibt bereiten die beiden Smutjes den Törnklassiker zum Abendessen vor. Dazu wird wunderbarer Primitivo gereicht, super.

Zum Dessert die Rückblende: Die Crew ist hochzufrieden mit dem Zugewinn an Erfahrung, „… wir ahnten ja nicht, dass wir gleich ein Schwerwettertraining mitgebucht haben, vielen Dank!“ Na gut, so kann man es auch nennen oder mit den Worten von Jens: „… wir fahren raus, wenn andere reinfahren!“

Das gilt natürlich nur für heute, viel wichtiger: Heizung an! Gute Nacht.

Montag, 22. September: Lundeborg – Skælskør/Sjælland

Der Hafen funktioniert gut und kostet 286 DK (38,30 €) incl. Dusche.

Wer im Königreich segelt, sollte sich stets gut informieren und da haben wir bei der Törnplanung wohl nicht aufgepasst, denn nautische Informationen, z.B. über aktive Schießgebiete und/oder Sperrungen (gibt es auch in Dänemark), liefert diese website bzw. APP. Die APP ist intuitiv zu bedienen und spricht auch Englisch. Warum gibt es sowas nicht in Deutschland? Hier muss man sich elendig lange durch BSH-Seiten klicken.

Warum ich das schreibe? Wir planen natürlich mit Wind & Wetter und das sieht für den gesamten Törn richtig gut aus, wir kommen also Mittwoch/Donnerstag gut über den Guldborgsund zurück nach Heiligenhafen … wenn nicht die Kong Frederik IX's Bro bei Nykøbing/Falster im Zeitraum vom 18.09.-03.12.2025 wegen Bauarbeiten geschlossen wäre. Den Hinweis haben wir auf der App gefunden. Insofern, Törnplanung kann sich ändern, ab sofort gilt Plan B: Der bringt uns heute noch (planmäßig) nach Skælskør, doch ab morgen orientieren wir uns über Agersø und Omø schon nach Süden, dann kann der Skipper vielleicht seinen Sehnsuchtsort Albuen besuchen – wenn der Wasserstand es zulässt. Leider müssen wir dann schon (Stand heute) Mittwoch zurück in den Heimathafen.

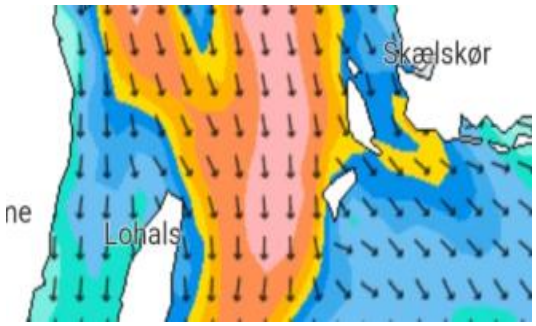
Bevor wir Lundeborg verlassen noch ein paar Hafenmanöver in den engen Boxengassen - oben. Um 1040 verlassen wir Lundeborg mit Ziel Lohals. Bei zunächst achterlichem Wind bringt uns wieder mal nur die Genua rüber, das Seewetter:

Belte und Sund: Nordwest um 5, abnehmend 4, See 1,5 Meter.

Rüber nach Lohals ist es nicht weit und da rutschen wir in den (auf dem Foto) unteren Hafenteil. Allerdings haben wir es jetzt mit 20 Knoten auflandigem Wind zu tun, der kein vernünftiges Manöver zulässt. Zu viel zum Lernen und zu viel für eine andere Crew, die offenbar nicht in die Vorspring ein-

dampfen kann. Schnell schalten wir unser Blaulicht an, legen uns hinter die Yacht und kommen zur Hilfe. Der Skipper der Yacht weiß, was zu tun ist, doch der offenbar gebrechliche Vorschiffsmann leider nicht (mehr). Schnell die Vorspring bedient und die sind raus. Die gute Tat hilft gut gelaunt in den Tag. Nun müssen wir selbst eindampfen. Bei so viel Wind übernimmt der Skipper (sorry Dschunxx) … und gibt zu schnell rückwärts. Das mag das Getriebe überhaupt nicht und mault ordentlich rum. Doch mit einem 24er Maulschlüssel ist das Getriebe schnell wieder eingekuppelt. Beim zweiten Versuch sind wir problemlos raus. Der Skipper weiß natürlich nicht, was seine Crew denkt, vermutlich: „Gut, dass ihm das selbst passiert ist!"

Wer von Langeland nach Sjælland wechselt muss den Storebælt queren und da gibt es aktuell viel südsetzenden Strøm – rechts ein Ausschnitt. Da wir guten Wind haben, sollten wir das auch gut lösen können. Als wir den Nordkardinal nördlich Langeland erreichen, setzen wir Kurs auf den Agersøsund ab. Der Wind weht weiterhin aus NW mit 18 – 20 Knoten, das bringt uns bei 1,5 Knoten Gegenstrom immer noch auf 6 Knoten über Grund, läuft.



Während der gesamten Passage haben wir die Storebæltbroen im Blick. Dem Seegang sieht man die 20 Knoten Wind nicht an. Da Wind und Strom aus derselben Richtung kommen, glättet der Wind die „mitlaufenden" Wellen, da haben wir Glück. Um 1415 sind wir „drüben", es geht in den Agersøsund und wir nehmen Kurs auf die Ansteuerung Skælskør.

Wie schön, da denkt jemand an uns: Hi Ralf, Euer Törn liest sich ja ganz schön wild! Ziemlich stürmisch und wellig und auch noch kalt! Nichts für mich. Aber Euch gefällt es! Wünsche Euch weiterhin einen schönen Törn. Liebe Grüße auch an die Crew, Caroline

Wat mot dat mot! Hauptsache immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel. 😊 Friedhelm Vielen Dank Caroline und Friedhelm

Als wir das Fahrwasser erreichen plötzlich Stille. Keine Welle bewegt uns, nichts spritzt über’s Deck. Die kleine Genua zieht uns durch die schmale Rinne rein nach Skælskør und nicht jeder glaubt, dass wir mit einem Knoten mitlaufenden Strom im Gezeitenrevier unterwegs sind.

Freie Plätze gibt es genug, alle zu klein für uns. Am Ende bringt uns Jens um 1530, nach 23 nm (Gesamt 83), sicher an die Pier. Der Automat kassiert 185 DK (25 €) + Duschen über Tallycard. Der erste Landgang führt uns zur Konditorei, doch die Wiener Stang sind leider schon ausverkauft, die Kanelbøller sind ebenso köstlich.

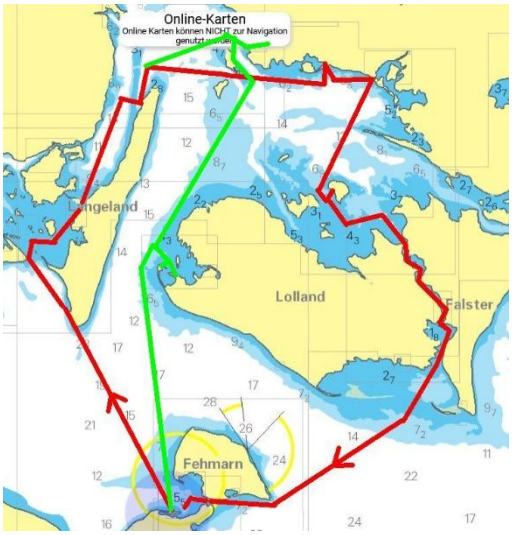
Wir kommen dem Hoch- und Niedrigwasser auf die Spur. Hinter der Stadt liegt das große Noret (oben). Durch diesen schmalen Kanal (unten) strömt das auflaufende Wasser der Ostsee in’s Noret und zurück.

Skælskør hat eine zauberhafte Lage. Endlich gibt uns der Skipper Zeit, für touristische Interessen. Nicht lange Dschunxx, wenig später muss die Crew wieder in der Pantry schuften. Men at work!

Nunja und der Skipper muss nach Nudelsalat (Rest von gestern) und Frikadellen (Verfalldatum!) abwaschen … was für ein Berg, aber das ist eine andere Geschichte.

Zur Primetime ein Video aus dem Smalandsfarvandet, wo wir nun leider nicht mehr hinfahren können.

Dienstag, 24. September: Skælskør – Agersø – Langø/Lolland



Damit ihr nicht die Orientierung verliert, zeigt euch die grüne Linie Plan B. Ab heute also von Nord nach Süd. Zunächst auf die schöne Insel Agersø und von dort nach Langø auf Lolland. Für die Forschungsreise nach Albuen (Ellenbogen) wird es heute wohl zu spät, das holen wir morgen nach. Am Mittwoch oder doch erst am Donnerstag zurück nach Heiligenhafen – da dreht sich grad was.

Bei wunderschönem Wetter starten wir mit Hafenmanövern in den Tag – was sonst. Natürlich kennt die Crew das Video von Yacht-TV, zum Ablegen mit seeseitiger Achterleine, aber klappt das wirklich? Dass muss man erst einmal gemacht haben. Bevor wir ablegen steigt der Skipper aus und sagt, macht das mal alleine. Hää??? Ja, das könnt ihr selbst!

Die Dschunxx wissen, was zu tun ist. Das Heck gut abfendern und das Ruder anfangs **hart zur Landseite**, damit sich das Heck absetzen kann. Danach Ruder langsam mittschiffs und wenn die Yacht weit genug gedreht hat, Achterleine los, geht doch.

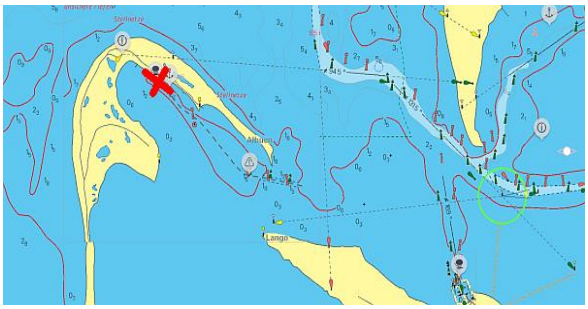
Neue Situation: Anlegen in einer sehr schmalen Boxengasse und da kommt es auf den Wind an. Jede Drehung immer gegen den Wind. Das hat hier oben nicht so ganz geklappt und man landet unweigerlich vor den Pfählen, bei Starkwind umso schneller. Was nun?

Logisch, eindampfen in die Achterspring – wie hier oben links! Das Vorschiff setzt sich von den Pfählen ab, Achterspring los und danach rein in die Box. Ist auch zu zweit ganz einfach, wenn beide zunächst ihre Achterleine über den Pfahl legen, der Rudergänger die Luvachterleine übernimmt und die zweite Person die Vorleinen bedient, logisch die Luvvorleine zuerst. Wie schön, klappt also auch zu zweit und gibt (ohne Skipper) viel mehr Selbstvertrauen. So muss das. Die Bilder von den Wiederholungen erspare ich uns.

Aber jetzt zum Fiskehus, Räucherfisch für das Abendessen kaufen. Tatsächlich war der wunderbare Fischladen **ein** Grund nach Skælskør zu segeln. Ab 1100 ist geöffnet, doch da ist niemand, der uns bedienen will. Seltsam, essen kann man schon, aber Fisch kaufen? Fünf Minuten später werden wir bedient und sind es auch. Es gibt keinen Räucherfisch, „… wir haben Urlaub!" Außer ein paar Fischfrikadellen geht gar nix. Was für eine Enttäuschung, aber nicht zu ändern. Um 1140 sind wir seeklar und fahren, zunächst ohne Wind, rüber nach Agersø.

Christian hat eine Frage: `Aloha, heute Kurzstrecke? Oder fahrt ihr gar nicht raus, bei Wetter wo jeder rausfährt?!` 😂

Aloha Christian, Du hast es ja gelesen … heute über Agersø weiter nach Langø. Morgen dann Albuen, wenn Wetter und Wasserstand passen, auch wenn wir fünf cm zu viel Tiefgang haben. Sönke Röver weiß mehr …



Um 1400 geht’s rein nach Agersø, einer der Lieblingshäfen des Skippers. Gut geschützt, interessante Insel, hier isser gern. Auch wenn hier noch ein paar Yachten rumliegen, da ist kein Gastlieger dabei. Der Hafenimbiss dicht, wenigstens die Toiletten sind geöffnet – werden aber wohl nicht mehr gereinigt. Der Winter kommt …

Um 1400 sind wir wieder raus und jetzt passen Wind und Segel wunderbar zusammen. Südlich Agersø nehmen wir Fahrt auf, 10 Knoten halber Wind = 6,5 Knoten durchs Wasser.

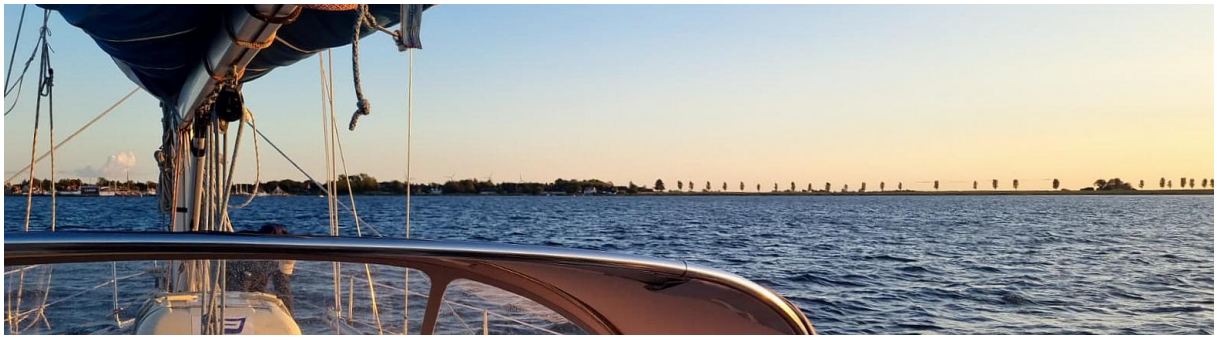
Blauer Himmel, blaue Ostsee, Sonnenschein, ein Segeltag wie gemalt. Die „Kalami Star“ scheint zu schweben. Crew und Skipper schwärmen in Superlativen, lassen Karibik Karibik sein, das Mittelmeer und was weiß ich. Geht’s noch schöner? Ja, an Tagen wie diesen serviert Jens frischen Kaffee mit Wiener Stang aus Nytorvs Konditori in Skælskør – rechts. Wir möchten mit niemanden tauschen, sind zur richtigen Zeit am richtigen Ort, irgendwo zwischen Agersø und Langø. Gegen 1900 werden wir ankommen.

Moin Crew der Kalami Star, viele Grüße aus Roermond senden Franky und Markus. Wir sind heute auf einem der Maas-Seen mal wieder Jolle gesegelt bei bestem Wetter und angenehmen Wind. Eure Brükkensperrung in Nyköbing/Falster erinnert an unseren Mitsommertörn 2024, der wegen genau dieser Sperrung eine komplett neue Törnplanung zur Folge hatte. Wir wünschen Euch weiterhin viel Spaß und etwas ruhigere See. Alles Gute! Franky und Markus Vielen Dank Markus und Franky, wir werden heute reichlich entschädigt (siehe oben) und euch auch gute Fahrt.

Wir nähern uns Lolland. Um 1700 haben wir den kleinen Hafen Onsevig querab. Das Wetter ist immer noch prächtig, doch es wird kühl. Über Funk hören wir die Fähren, die zwischen Tars (Lolland) und Spodsbjerg (Langeland) quer durch die wirklich dicken Pötte auf dem Tiefwasserweg navigieren müssen. Die „Color Magic“ gehört dazu, die uns weit an Steuerbord passiert. Das Tempo ist immer noch hoch. Nie sind es weniger als sechs Knoten, manchmal steht die sieben auf der Uhr. Besser kann es nicht laufen. Um 1810 halsen wir in‘s Nakskov-Fahrwasser und nehmen jetzt richtig Fahrt auf. Müssen wir noch reffen? Dann vorbei an Albuen, das wir im tiefen Gegenlicht gar nicht sehen können, weit voraus Langø. Noch vor dem abzweigenden Fahrwasser rollen wir die Genua ein, das Groß kommt wenig später von oben.

Der Skipper hat’s gut am Ruder, während die Crew Leinen und Fender vorbereitet. Wir haben

uns jede Stunde am Ruder abgewechselt, nun fährt der Skipper auch rein. Für Langø typisch die wunderschöne Baumreihe im Gegenlicht.



Die Hafeneinfahrt vor dem Bug – aber das ist sie gar nicht. Zum Sportboothafen geht es rechts ab und dann rein in die Box. Um 1850 sind wir nach 35 nm (Gesamt 118) fest in Langø. Ohne das hohe Tempo wären wir im Dunkeln angekommen. An Tagen wie diesen klappt alles. Wie bereits in Skælskør ist auch Langø wirklich preiswert: 190 DK (25,50 €) alles drin, Strom, Wasser, Duschen WiFi und die Ruhe … hier gibt es wirklich nichts.

Den Preis für die Fischfrikadellen haben wir vergessen, die war’n auf jeden Fall sooo lecker. Dazu Bratkartoffeln, Gurkensalat, Flens, Seglerherz, was willst Du mehr?

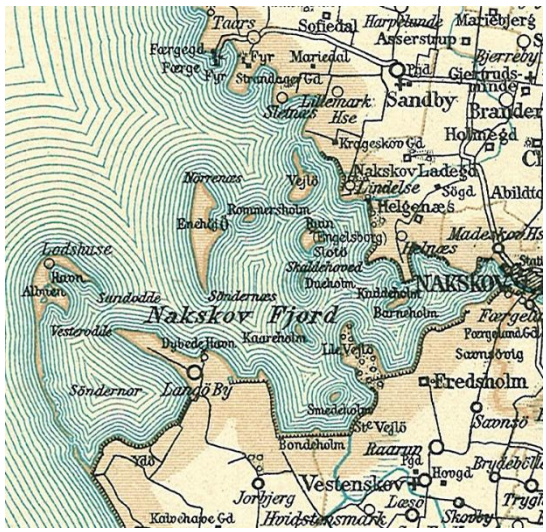
Zu später Stunde das große Plan B Palaver. Morgen besuchen wir Albuen – der Wasserstand ist günstig. Von Albuen weiter über die Westliche Ostsee nach Burgstaaken und von dort die Nachtfahrt (ohne Plotter) zurück nach Heiligenhafen. Mehr Skippertraining geht nicht.

Mittwoch, 24. September: Langø – Albuen – Burgstaaken - Heiligenhafen

Wenn dich der frühe Morgen so begrüßt … drehst du dich nicht mehr in der Koje um. Kaffeeduft duftet aus dem Salon und der Tag ist dein Freund. Heute haben wir viel vor, fast zu viel, aber

der Reihe nach. Die Duschen und Toiletten im Hafenhaus (oben und rechts) sind in hervorragendem Zustand. Nicht zu fassen, dass der Liegeplatz 190 DK kostet. Im Kühlschrank liegen Aufbackbrötchen. Bezahlt wird in eine offene Box – so geht Dänemark. Nach dem Frühstück dreht die Crew eine Runde durch den Hafen, der Skipper recherchiert zu Albuen, da wollen wir gleich hin.

Zunächst Langø: Langø war, wie der Name schon sagt, vor dem Bau des Lolland-Deiches eine Insel (Insel = Ø) mitten im Nakskov-Fjord - rechts.



Albuen war im 14 und 15 Jahrhundert ein Fischerdorf mit Kapelle und Friedhof. Die Fischer lebten in Reihenhäusern mit niedrigen Erdwällen. Im Jahr 1790 wurde eine Lotsentation gebaut. Die Sturmflut von 1872 zerstörte nahezu das ganze Dorf. Schweres Wetter führte zu vielen Strandungen und das war für die Einwohner von Albuen eine willkommene Einnahmequelle. Bis 1916 lebten noch 41 Bauern auf Albuen, danach nahm die Zahl ständig ab. Der letzte ständige Einwohner zog 2002 weg.

Für den Skipper war Albuen schon lange Sehnsuchtsort. Immer wieder isser dran vorbeigesegelt und traute sich mit 1,85 Tiefgangs nicht rein. Mit 1,80 m geht es gerade so, das soll sich heute ändern.

Als ich den Dschunxx die Geschichte von Albuen vorlese sind sie sofort Feuer & Flamme, mit dem Skipper auf Forschungsreise zu gehen. Um 1035 legt unsere Expedition in Langø ab. Für die drei Meilen bleiben die Segel unten. Wir sind gut vorbereitet, wissen um die 2 m tiefe Rinne (unten) und das der Wasserstand heute um 0 – 30 cm höher ausfällt. Christian hat noch Tipps: Nicht so viel Grillfleisch mitnehmen und Bier vorher trinken. 👍

Jens bringt uns äußerst vorsichtig durch die Rinne. An der „flachsten" Stelle zeigt das Echolot 2,00 m, sonst überwiegend 2,30 m. Mit zwei Knoten tuckern wir über flachen Grund.

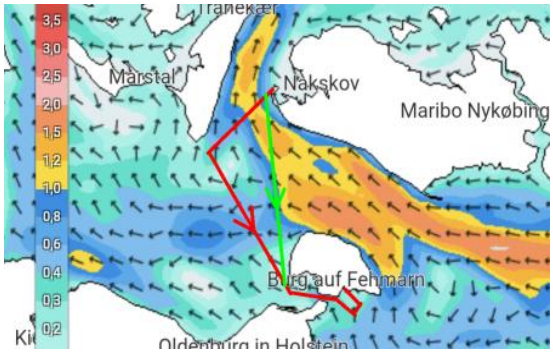
Nach der schmalen Rinne diese Tonne, die wir an Backbord lassen müssen, die automatische Routenempfehlung von Navionics und Orca empfiehlt jedoch, die Tonne an Steuerbord zu lassen. Mit einer leisen Grundberührung lernen wir, doch besser auf die Tonne zu „hören".

Noch weit voraus der Steg an dem wir festmachen wollen. Der Skipper der kleinen deutschen Yacht am Stegkopf nimmt die Vorleinen an, wir sind nicht allein. Um 1125 sind wir mitten im Ellbogen (Albuen) fest. Wir haben wieder traumhaftes Wetter für unsere Expedition und sind gespannt, ob wir noch Spuren des Fischerdorfes entdecken.

Der Leuchtturm wurde 2016 stillgelegt. Lange her, doch Überbleibsel des Fischerdorfes entdecken wir nicht. Das Holzkreuz (unten) markiert den Ort, an dem Kapelle und Friedhof lagen. Die vier Fischerhäuser (ganz unten) wurden erst 1916 gebaut – heute sind es Ferienhäuser.

Dann ist auch gut, die Forscher treten die Heimreise an … und legen um 1300 wieder ab. Der Skipper des zweiten Bootes berichtet, dass es unter erfahrenen Albuenseglern umstritten ist, an welcher Seite die rote Tonne umfahren werden soll. Wir nehmen diesmal die andere Seite, an der angeblich ein Stein liegen soll und kommen ohne Probleme „rüber". So und jetzt bei diesem Wetter über die Westliche Ostsee: `Östliche Winde 4, zunehmend 5 bis 6, später strichweise diesig, See zunehmend 2 Meter.`

Als wir den Langelandsbælt erreichen der Blick auf die Strømungskarte des DMI. Oha, da kommt überraschend was auf uns zu, doch da müssen wir jetzt durch. Wir versuchen, möglichst schnell auf die Langelandseite und aus dem Tiefwasserbereich zu entkommen (roter Pfeil) und rumpeln schon deutlich durch Wind gegen Strom. Erst dicht unter Land (Lt. Keldsnor) setzen wir wieder Kurs auf den Fehmarnsund ab. Läuft es gut, passieren wir Flügge gegen 2000. Dann noch Burgstaaken?



Als wir den Langelandsbælt queren torkelt die Yacht durch chaotische Wellen: Wind gegen Strom! Um 1620 sind wir auf Höhe Lt. Keldsnor und registrieren viel Berufsschifffahrt. Hier gehen nur die ganz dicken „Pötte" durch. Tanker, Container, Massengutfrachter oder wie soeben, die „Color Fantasy". Jetzt endlich die Kursänderung, doch 6 Knoten durchs Wasser sind eben nur 5 Knoten über Grund. Jens (unten links) ist regelrecht verzweifelt. Für ein paar Minuten lassen wir sogar die Maschine mitlaufen. Leider dreht der Wind von NO auf Ost.

Jetzt frischt es auf. Aus 12 werden 16 Knoten Wind (Bft. 5), wir sind hoch am Wind unterwegs. Die „Kalami Star" schiebt Lage, es wird ungemütlich und nass. Jörn kocht bei 30° Lage Kaffee als würde er das jeden Tag machen. Auf beiden Tiefwasserwegen viel Verkehr, wir können gerade so unseren Kurs halten. Der Skipper (oben) löst Jens ab, in Böen erwischen uns jetzt 6. Bft. Die Yacht segelt an der Reffkante, wir nehmen das Groß ins 3. Reff, die Genua bleibt bei 100%. Jetzt läuft es besser.

Dennoch erwischt uns immer noch West, bzw. Nord setzender Strom. Durchs Wasser segeln wir jetzt sieben Knoten, sechs über Grund. Bei so viel Schräglage ist das Stehen anstrengend. Immer wieder muss man die Schiffsbewegungen ausgleichen. Endlich finde ich eine Position, bei der ich sitzen kann, so geht es. Um 1820 passieren wir den Kiel – Ostseeweg (unten). Ein Dampfer geht vor uns durch, das war’s denn auch. Aber der Wind nimmt zu und gibt uns Böen bis 21 Knoten. Die Yacht legt sich ordentlich auf die Seite und manchen Sonnenschuss kann der Skipper aussteuern, aber klar, wir müssen jetzt die Genua reffen.

Als Jörn übernimmt geht um 1910 die Sonne unter. Nach Burgstaaken sind es mindestens noch drei Stunden, dann noch die Nachtfahrt? Ein kleines Palaver mit der richtigen Entscheidung, wir gehen zurück in den Heimathafen. So muss das.

Keine Wolke am Himmel und immer noch so viel Wind. Jetzt wird es auch noch kalt, saukalt. Der Skipper klettert zusätzlich in die dicken Segelklamotten, dazu die leichte Pudelmütze und das Leben kehrt zurück. Andere Yachten? Keine. Wir sind wieder mal allein unterwegs. Na gut, die Küstenwache passt gut auf uns auf, wenigstens einer. Der alte Radarturm oberhalb Heiligenhafen verabschiedet sich in die Nacht, es wird schnell dunkel – jetzt segeln wir doch noch die Nachtfahrt.

Um 1945 haben wir Lt. Flügge querab - oben. Noch eine Stunde bis in den Heimathafen. Wie Mann bei so viel Lage kochen kann, werde ich nie begreifen. Jens macht das – rechts.

Jörn, immer noch am Ruder, bekommt derweil eine Einführung in die Nachtsignale: Richtfeuer, Sektorenfeuer, befeuerte Tonnen. Konkret: Das Grüne voraus ist der Leuchtturm Heiligenhafen, wir sind im grünen Sektor. Gleich daneben die grüne Eins und der Ostkardinal.

Der Wind hat ein wenig nachgelassen und die untergehende Sonne verzaubert die Westliche Ostsee. Gleich sind wir beim Ostkardinal und wechseln in den weißen Sektor.

An der grünen Eins rollen wir die Genua ein, das gereffte Groß segelt uns bis in den Vorhafen. Dort lassen wir das Groß einfach rutschen, sichern es mit Gurtband und rein in den Yachthafen. Jörn hat sowas noch nie gemacht und ist begeistert (der Skipper auch aber ihm ist kalt). Der Rudergänger tuckert langsam, als wären wir noch in Albuen, durch den Hafen und legt ein prima Anlegemanöver hin. Um 2050 sind wir nach 47 nm (Gesamt 165 nm) fest im Heimathafen. Da fällt was von uns ab.

Ein dickes Dankeschön an Stegnachbar Jasper, der als Richtfeuer mit seiner Funzel die letzten Meter an Orientierung gibt. Na und an Smutje Jens, der seine indischen Butterchicken serviert bevor das Landstromkabel fest ist. Unglaublich, was der Junge auf die Back zaubert. Danach geht gar nichts mehr. Die Crew verholt hundemüde in die Koje, der Skipper auch, aber ach du Schreck, die ist nass, die ganze Steuerbordseite der Vorpiek (Vorschiffskabine) nass! Da vorne muss eine Relingsstütze undicht sein und bei dem heutigen Seegang sickerte wohl ein wenig Wasser durch. Oha, na dann gute Nacht.

Donnerstag, 25. September: Segeltraining und Hafenmanöver

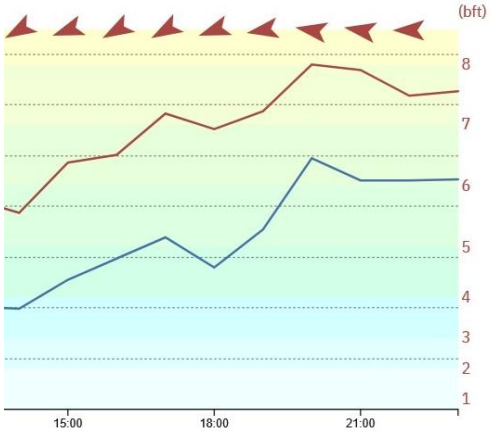
Das kann lustig werden, der DWD gibt uns `Östliche Winde 4 bis 5, vorübergehend zunehmend 5 bis 6.` Die aktuellen Messwerte liegen schon jetzt bei Bft. 5, in Böen 7.

Nach dem wirklich harten gestrigen Tag heute ein Segeltraining, dass es in keiner Segelschule gibt. Wir wissen um die Windsituation und binden schon am Steg das 3. Reff ins Groß. Um 1200 legen wir an 12/50 ab. Keine Wolke am Himmel. Ein frischer, böiger Wind weht uns aus Ost entgegen. Draußen entdecken wir den Deviationspfahl. Warum der genau an dieser Stelle steht kann inzwischen jede SKS-Crew erklären: Mit Hilfe des Deviationspfahles und dem Leuchtturm Flügge in rw. 360° wird die bordeigene Ablenkung (Deviation) gemessen, indem die Yacht in 10° Schritten um den Pfahl gedreht und Flügge alle 10° neu gepeilt wird. Die Werte werden in eine Tabelle eingetragen und mit der örtlichen Missweisung (Kompassrose auf der Seekarte) beschickt. Daraus ergibt sich die bordeigene Ablenkung, die Deviation.

Zwischen 12 und 1400 Uhr segeln wir Hamburger- und Quickstoppmanöver, Beidrehen/Beiliegen. Bei Böen um 6 Bft. ist das schon sehr ambitioniert und natürlich klappt nicht alles auf Anhieb. Der Track oben ist das einzige Dokument unseres Trainings. Zu dritt bleibt keine Hand für Fotos frei … außer beim Beidrehen und Beiliegen – nächste Seite.

Um 1400 sind wir zurück am Chartersteg, Fischbrötchenpause mit Kaffee & Kuchen. Bei Traumwetter pfeift uns der Wind nur so um die Ohren. Und dann isses passiert, das Landstromkabel zischt, qualmt und schmort – ein Kurzschluss. Kein Problem, abschneiden neuer Stecker drauf fertig, läuft auch. Nur am Brandschutzschalter blinkt ein gelbes LED und blinkt und blinkt … selbst ChatGPT weiß keine Lösung, aber dazu später mehr, wir haben ganz andere Probleme.

Während der Pause frischt es kräftig auf. Wir messen 27 Knoten, das ist Ende Bft. 6! Es pfeift, es heult, klappert, Fallen schlagen, Wellen auch und niemand fährt bei diesem Wetter raus. Charteryachten dürfen ab 6. Bft. nicht ablegen. Der Skipper findet einen Kompromiss: Ablegen ja, festmachen lieber nicht. Wir lernen, uns sicher in engen Boxengassen zu bewegen. Schon das Ablegen, vorwärts aus der Box, bei kräftigem achterlichem Wind, wird zur Herausforderung. Wir brauchen zusätzlich eine lange Achterleine, dazu eine Leine von der Mittelklampe um den Heckpfahl, damit wir die Yacht gegen den Wind drehen können. Ohne diese Leine würden wir gegenüber in die Boxen rumpeln. Mit viel Mühe kommen wir raus. Danach vorwärts und rückwärts drehen, wenden – eine „Hafenrundfahrt“ bei Bft. 6 - rechts.



Nach einer Stunde dann doch längsseits anlegen? Der Wind legt noch zu – siehe Messwerte rechts. Dann lieber gleich an die Bunkerstation. Eine Yacht hat dort bereits festgemacht, wir gehen an die andere Seite. Jörn bringt uns sicher rückwärts an den Steg und Wolfgang liefert 19 Liter Diesel, mehr haben wir nicht verbraucht! Die Charteryacht nebenan legt mit Bugstrahler ab … und kommt gar nicht vom Steg weg. Der Anker rumst zweimal hart an den Beton und schlägt dabei Funken. Schøn ist das nicht und wird teuer. Wir legen leicht und sicher ab, doch wie weiter? Dem Skipper wird das zu gefährlich, Bruch an Crew oder Schiff will niemand, wir gehen zurück an den heimatlichen Liegeplatz. An 12/50 gegen kräftige Böen anlegen, ist noch die einfachste Variante. Das hat gestern im Dunkeln gut geklappt, aber irgendwas ist immer. Das erste Manöver geht „schief“, wir müssen einen zweiten Anlauf nehmen. Irgendwie sind wir um 1715, nach 11 nm (Gesamt 174), fest. Crew und Schiff ist nix passiert.

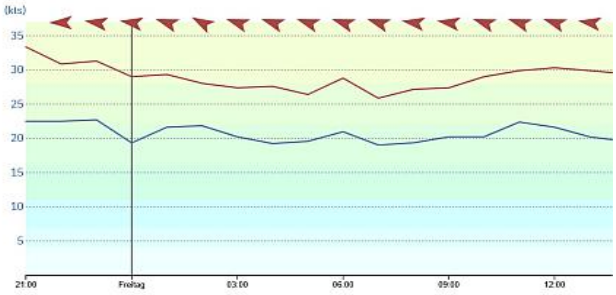
Beim Anlegebier kümmern wir uns um den Brandschutzschalter. Da wird nochmal die KI befragt, die Bedienungsanleitung runtergeladen, ein Resett durchgeführt und danach leuchtet das LED rot. Kann doch nicht sein? Während sich die beiden Smutjes um Pellkartoffeln, Salat, Räucherfisch und Quark kümmern, schreibe ich eine Nachricht an meinen Maschinisten Frank.

Der meldet sich postwendend, „…ist doch alles in Ordnung, du hast schon resettet!" Der Skipper versteht Bahnhof und der Maschinist verklickert ihm, „… dass nach dem Resett das rote Licht grün bedeutet. Du hast alles richtig gemacht!" Der Skipper kapiert immer noch nicht, aber seine Crew droht jetzt mit Pellkartoffeln und Räucherfisch! „Na dann vielen Dank, Frank" und dann reden wir noch über alte Zeiten am Gardasee und was weiß ich wo. Soso, der Brandschutzschalter muss rot und das ist richtig … isso.

Endlich kommt doch noch der Räucherfisch auf die Back. Was das Fiskehus in Skælskør nicht liefern konnte, gibt's bei der Fischereigenossenschaft Heiligenhafen. Das kulinarische Finale.

Nach dem Abendessen drehen wir uns entspannt vorwärts und rückwärts um den Heckpfahl in die Box – an der berüchtigten Magnettafel. Wir machen im Päckchen fest, an der Mooring und römisch-katholisch wie in Griechenland. Wir schleppen ab, werden geschleppt, gehen alle Manöver durch. Mehr war heute einfach nicht drin & logisch:
Theoretisch kann ich praktisch alles!
Besonders an Steg 12 rumpelt der nicht nachlassende Ostwind. Die Wellen schlagen unter das Heck, es heult und pfeift, da wird einem um die Nacht bange. Nun ja, für die einen ist es Musik, andere nehmen Ohropax.

Freitag, 26. September: Reinschiff & Heimreise



Du wachst auf, wie du eingeschlafen bist. Wind und Wellen pfeifen, brüllen und klappern uns in den Schlaf, brüllen, pfeifen und klappern weckt uns wieder auf. Wir messen immer noch in Böen zwischen 6 und 7 Bft. - rechts. Aber wir haben fertig, zum Glück müssen wir heute nicht raus, nur noch Reinschiff!

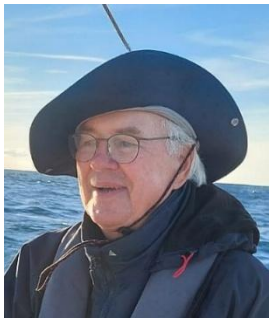
Wir haben Post, Renate schreibt: `Moin Ralf, mein Kompliment an den Koch von vorgestern (ich glaube Jörn). Bei der Lage zu kochen - Respekt! Da haben sogar die Profiköche der Großsegler schon gemault 😊Viele Grüße Renate` 🍀Moin Renate, danke für Dein Kompliment, wir freu'n uns über jede Rückmeldung. Der Smutje war Jens, aber Jörn konnte ebenso bei Lage Kaffee kochen.

Martin ergänzt Franks Info zum Rotlicht am Brandschutzschalter: `Rot bedeutet immer "ist an". Rot ist eine Warnung, dass Strom fließt. Grün bedeutet umgekehrt, "kannste anfassen", Strom ist aus. Schau mal zu Hause in deinem Sicherungskasten, die müssten auch alle rot zeigen...`

Moin Martin, vielen Dank, jetzt habe ich es auch kapiert, nur der Sicherungskasten in Hannover ist noch 285 km weit weg.

Inzwischen haben wir gepackt, das Leergut in bare Münze getauscht und die „Kalami Star“ ist pikobello sauber. Die nächste Crew kommt Samstag, 4. Oktober. Viele Yachten sind bereits im Winterlager, doch rund um 12/50 sind noch alle da. Ab 4. Oktober wechseln wir an unseren Servicesteg 9/5. Der Platz neben Hartmut ist schon geräumt.

Um 1200 legen wir in Heiligenhafen ab – mit dem Auto. Unterwegs auf der A1 lassen wir den Törn Revue passieren und plötzlich gefällt uns die Überschrift für den Septembertrainingstörn nicht mehr. **Rausfahr’n, wenn andere reinfahr’n,** passt viel besser, meint die Crew. Is was dran!

Ein dickes Dankeschön an Jens & Jörn for sailing with www.ralfuka.de, logisch an Frank B., Martin, Christian, Caroline & Frank, Renate, Markus & Franky, Friedhelm, Oliver, Jens G., Conny, Julia und Peter. Vielen Dank allen Mitleserinnen und Mitlesern. Wir seh’n uns ab Smstag, 4. Oktober wieder.

Fairwinds & lieben Gruß