

Schwedens Südwesten – Teil 3

5. Juli – 10. August

Über Hiddensee und Skanör zu den Kullebergen

Mittwoch, 29. Juli: Ängelholm – Humlebæk/DK

Bevor der neue Tag beginnt, hab' ich eine neue Diashow von unserer Reise auf www.ralfuka.de gestellt. Ab heute nun die Rückreise: Die beginnt mit „Kaiserwetter“ und max. 25°, während in D wieder eine Hitzewelle droht. Nach den stürmischen Tagen in Mölle und hier in Ängelholm nehmen wir das gern. Auch wenn der DWD von Südwest um 4 orakelt, kommt hier nichts davon an. Packen wir das Groß aus? Packen wir.

Wind: Südwest um 4, süddrehend. Sicht/Wetter: Anfangs strichweise Schauer mit mittlerer Sicht. Seegang: Anfangs 1 Meter.

Der Vandstand (Wasserstand) in der zur Versandung neigenden Ausfahrt 0 bis 30 cm höher, auch keine Gefahr



Um 1130 legen wir zu 37 nm ab und tuckern durch das trübe Wasser der Rönne å nach draussen. Zwischen den Molenköpfen ist es wie erwartet tief genug, die braune Brühe der Rönne å sabbert hier in die Skälderviken ... und trifft auf glasklares Wasser – unten.



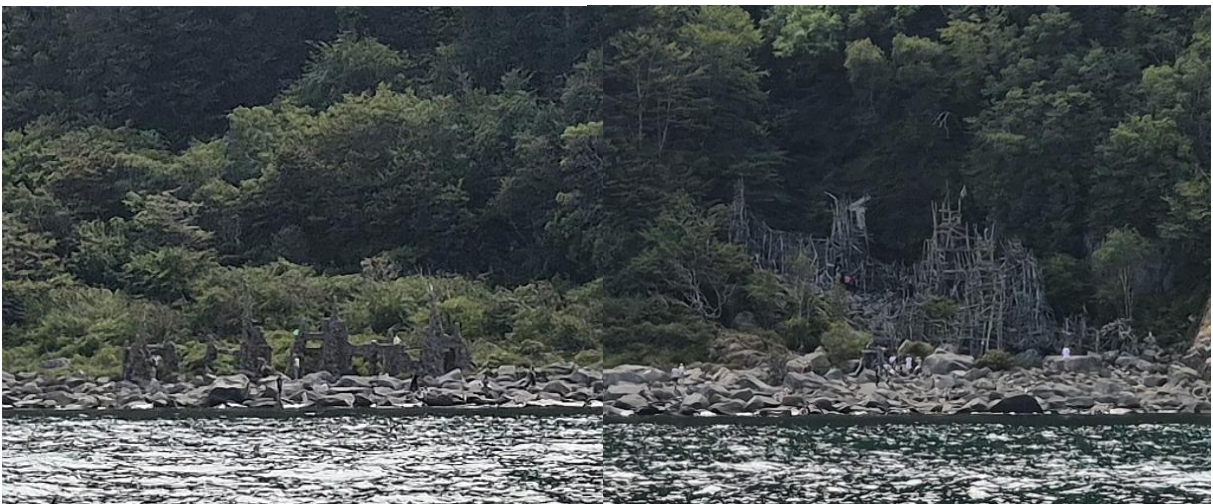
Obwohl von Wind nichts zu spüren ist, geht das Groß nach oben, Maschinenfahrt. Weit voraus der Kullaberg und weit an Backbord ein paar rote Dächer zwischen den Bäumen – Svanshall. Irgendwie mein Lieblingshafen. Hat der DWD nicht Südwest um 4 angekündigt? Hatter und um 1215 springt der Wind tatsächlich an und ist schnell bei 15 Knoten. Maschine aus, Genua raus, los geht's – unten.



Der Wind bleibt und dreht langsam auf West, der Winkel wird immer schlechter. Zuerst halten wir auf Skäret zu – wir erinnern uns an das berühmte Café „[Flickorna Lundgren](#)“, um 1310 landen wir fast in Arild – unten. Zusammen mit Mölle bestimmt ein Höhepunkt unserer Reise. Nur mit der Yacht nicht einfach zu erschließen, der Schwell in Mölle, Arild's Hafen zu klein, Svanshall sicher auch, da haben wir Glück gehabt. Ist vielleicht auch gut so ...



Ab Arild beginnen die Kullaberger und wenig später haben wir wieder die [Republik Ladonien](#) mit dem umstrittenen Kunstwerk des Künstlers Lars Vilks querab - unten.



Das herrliche Wetter lockt viele Schlauchboote in kleine Minibuchten oder zu irgendwelchen Grotten, die wir nicht besuchen konnten.



Als wir um 1415 endlich den Kullaberg umrunden sind wir gefühlt wieder in einer anderen Welt. Hier kommt der Mainstream von den Westschären, aus Göteborg oder Anholt in den Øresund (København, Malmö) vorbei. Wir reihen uns als einziges Boot ein, das „hinter“ den Kullabergen gesegelt ist. Wo man Floorhockey spielt und sich die braune Brühe der Rønne å im Kattegat verläuft.



Mit dem Mainstream verlässt uns der schwedische Wind. Obwohl man von hier aus bereits die dänische Küste sehen kann, sind wir immer noch in Schweden, doch der dänische Wind übernimmt nicht. Warum klären die ihre Zuständigkeiten nicht?



Noch einmal der Blick auf Mölle, in Verbindung mit dem Kullaberg ein wunderschöner Hafen – für die Vor- oder Nachsaison. Plötzlich Schweinswale, sind es vier? Die Kamera läuft, aber wirklich erkennen kann ich auf dem Video später nichts. Jetzt bei dem ruhigen Wasser machen wir noch vier weitere Sichtungen, kein Foto oder Video gelingt. Das lief schon mal besser.

Eine Schiffsmeldung von der „Arkona“. Christian hat in Klintholm auf Møn, die „Pavona“ entdeckt, eine Yacht, die sich als Kümo verkleidet. Der niederländische Eigner meint das tatsächlich ernst. Wir haben den Dampfer letztes Jahr in Ærøskøbing gesehen, die haben reichlich Liegeplätze beansprucht. Wenigstens mal eine Schiffsmeldung. Wo sind die anderen Logbuchleser eigentlich? Von Martin, der jetzt Epoxy kann, weiß ich und von Christian. Und der Rest? Schwitzt zuhause? Kann doch nicht sein ...



In der südöstlichsten Ecke des Kattegat brennt die Sonne und der Blick auf die Windvorhersage vom DMI verheißt nichts Gutes – gar kein Wind aus Süd. Wir packen das Großsegel ein, dem Skipper sin Fru verkrümelt sich vor der Sonne und schläft schattig. Wir passieren Höganäs. Hin und wieder kommt eine Yacht dem Mainstream entgegen, in der Ferne die Kronborg auf dänischer Seite. Wenig Berufsschiffahrt, die sich bald im VTG sortiert.

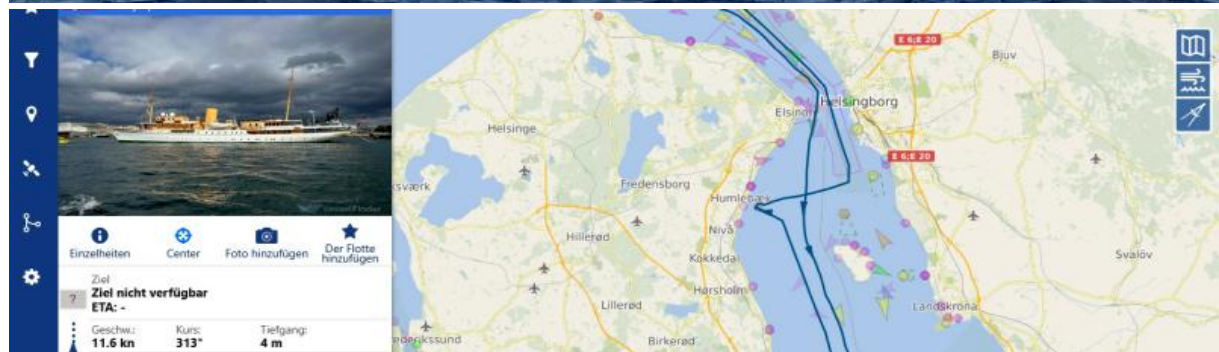
Wie aus dem Nichts springt um 1600 der Wind an, logisch genau von vorn und jetzt das Segel allein wieder auspacken? Machter nicht. Wir wollen rüber auf die dänische Seite, dazwischen liegt das Verkehrstrennungsgebiet (VTG).



Der kürzeste Weg wäre diagonal durch und das machen auch alle Segler, die ich auf dem AIS ausmachen kann. Korrekt wäre, das VTG im rechten Winkel zu queren, aber wenn das die Einheimischen nicht machen? Der Skipper versichert sich, ob kein Dampfer in der Nähe ist, dann wie die Einheimischen rüber. Davon erwacht wohl dem Skipper sin Fru, die nun das Steuer übernimmt. Wir sind dicht vor der Kronborg und jetzt erinnere ich mich an ein Foto der Kronborg auf der Umschlagseite meines Geschichtsbuches. Das hat sich eingebrannt.



Um 1730 tuckern wir vor dem Fährhafen „um die Ecke“ in den Øresund, die Fähren interessiert das nicht. Mit dem Kurswechsel rollen wir immerhin die Genua wieder aus und segeln die letzten sieben Meilen bis Humlebæck. Und wie so oft bei unseren Sommertörns, kommt uns die königliche Yacht in die Quere – unten. Was macht die „Dannebrog“ vor Humlebæck?



Der König hat jedenfalls gewunken, doch jetzt müssen wir uns um das Anlegemanöver kümmern. Wir rollen die Genua ein, Leinen und Fender können wir erst im Hafen vorbereiten, draußen ist es noch zu ruppig. Vor ca. 10 Jahren waren wir schon mal in Humlebæk und wissen, der kleine Hafen ist immer voll, das war bisher in jedem Hafen so. Wir tuckern leise rein, drehen eine Runde und tuckern ebenso leise zurück zur Einfahrt, hier ist noch Platz. Um 1840 sind wir nach 36 nm (Gesamt 277) fest in Humlebæk.



Obwohl es „draußen“ immer noch mit 4 – 5 Bft aus SSO weht, kein Schwell in der Einfahrt, wir sind am Ende des Hafens total zufrieden. Der Hafen hat eine Überschrift: Keep it simple. Hier ist nur Hafen, kein Restaurant, keine Disco und kein Lakridsis. Noch was ist anders: Es gibt einen Hafenmeister und der dreht auch spät noch seine Runde, kassiert 260 DK (34,75 €) alles drin, nur die Dusche kostet 15 Kronen - in Münzen! Zur guten Nacht der Mond über der Insel Ven.



Donnerstag, 20. Juli: Hafentag Humlebæk



Gestern war der Logbuchautor ziemlich platt, heute musste er davon so einiges korrigieren, lest besser nochmal nach. Noch vor dem Frühstück verholen wir auf einen ruhigen Platz mittendrin. Sogar der Hafenmeister unterstützt mit Rat und Tat, wo gibt es sowas noch?



Grüße an die „Aldebaran“ mit Hans-Jürgen, die sich um die Ecke in Gilleleje ebenfalls hintenanstellen mussten. Und dann große Freude beim Skipper, Kerstin und ihr Mann vom Bodensee steigen beim Skippertrainingstörn vom 19. - 26. September mit ein, nun ist auch der Törn ausgebucht. Jörn und Volker freuen sich mit dem Skipper über eine vollständige Crew.

Wer nach Humlebæk segelt, segelt ins [Louisiana Museum of Modern Art](http://www.louisianamuseum.dk). Das Louisiana Museum of Modern Art gehört zur absoluten Weltspitze der Museen für moderne und zeitgenössische Kunst. Es ist zwar nicht so groß wie das MoMA in New York oder die Tate Modern in London, genießt aber unter Kunstkennern einen außergewöhnlichen Ruf. Die niedrigen Pavillons schmiegen sich in einen Park direkt am Øresund. Zwischen den Gebäuden öffnen sich immer wieder



Blicke aufs Meer. Kunst, Natur und Architektur bilden eine Einheit – das ist weltweit nahezu einzigartig. Einzigartig ist wohl auch, dass eine Möwe Modell steht oder die beste Freundin.

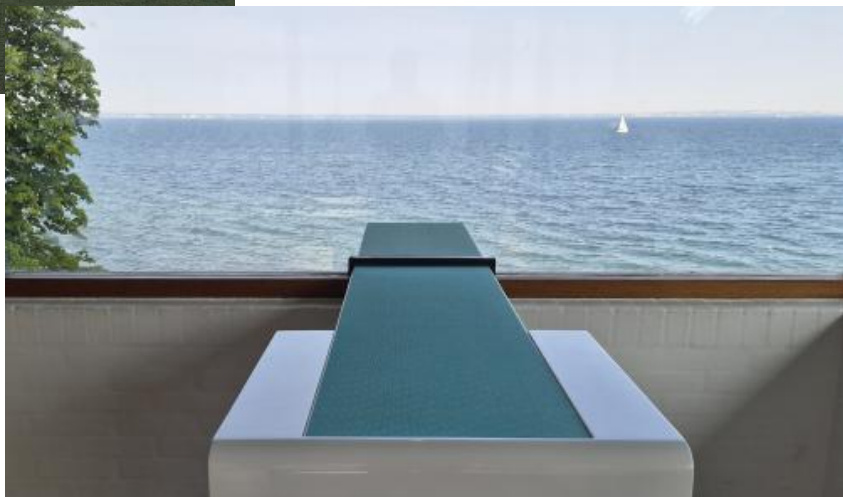


Wer Modell steht muss belohnt werden, da verlässt man schon mal seinen Platz ganz oben.

Was soll ich euch über Kunst erzählen? Natürlich gibt es verblüffende Ausstellungen, wie z. B. von Sophie Calle, Yayoi Kusama, Lucian Freud u.a., die mit ihren Bildern oder Installationen schrecklich schöne oder absurde Geschichten erzählen oder in einen anderen Zusammenhang stellen, Klassiker in jedem modernen Museum.



Eine rote Stahlplastik von Alexander Calder (links) haben wir mit dem „Hellebardier“ an Hannovers Maschsee Nordufer auch. Hier steht die Stahlplastik hoch über dem Øresund mit Blick rüber nach Schweden oder zur Insel Ven. Wer das Sprungbrett in den Øresund eingerichtet hat, weiß ich leider nicht.



„Gleaming Lights of the Souls“ der japanischen Künstlerin Yayoi Kusama zählt zu den bekanntesten und beliebtesten Kunstwerken des Louisiana Museum of Modern Art. Die Installation von 2008 besteht aus einem nur vier mal vier Meter großen Raum. Spiegel an Wänden und Decke sowie ein flaches Wasserbecken auf dem Boden erzeugen den Eindruck unendlicher Weite. Besucher stehen auf einer kleinen Plattform mitten im Wasser und erleben ein faszinierendes Spiel aus Licht, Spiegelungen und scheinbar grenzenlosem Raum.

Fast alle Texte sind von der Homepage des Louisiana Museum of modern Art. Der Besuch war für mich Hannoveraner wie eine Mischung aus Kleinem Fest und Maschseefest. Die Fröhlichkeit und Leichtigkeit lässt sich nicht mit Fotos beschreiben, auch nicht mit Videos, die kommen der Sache aber näher, deshalb nochmal der Hinweis auf das Segelkino am Sonntag, 14. März 2027, in Hannover. Termin schon mal vormerken.



Ab 1900 wenden wir uns wieder den irdischen Dingen zu. Im Hafen gibt es kostenlose Leihfahrräder ... „alles, was orange gestrichen ist, könnt ihr fahren,“ erklärt der Hafenmeister. Bei „meinem“ Herrenrad funktioniert von drei Gängen nur der dritte, und vom Hafen geht es steil bergauf! Verkehrssicher sind die Dinger nicht, aber noch so einen Stunt wie in Lomma muss es wirklich nicht sein. Als wir vom Super-Brugsen zurück sind, verfinstert sich auch hier der Himmel. Steg 12 Nachbar Dominik berichtet gerade, dass in Klintholm schwere Gewitterböen mit 53 Knoten durchgezogen sind. Ein Mastbruch und ein zeretzter Code Zero (Leichtwindsegel) sind die Folgen im Hafen, unglaublich. Hier schauert es 10 Minuten kräftig, ein paar Blitze und wir sinken entspannt in die Kojen.



Freitag, 31. Juli: Humlebæk – Dragør oder Skanör?

Der Skipper hat längst Wochentag und Datum vergessen, der Eintrag hier oben „rein mechanisch“, copy & paste. Sind wir schon so lange unterwegs? Dem Skipper sin Fru hat plötzlich Sehnsucht nach Strandurlaub in Heiligenhafen und meint, wir haben viel zu viel gesehen. Deshalb wird Skanör als Zielhafen schnell wieder gelöscht – da stand noch eine Fotoausstellung auf dem Skipper sin Fru ihre to do list und nicht der Strand! Da sind wir mal gespannt, wie wir das lösen. Dragør ist jedenfalls ein wunderschöner Hafen, aber natürlich wird es wieder voll sein. Wir wundern uns ohnehin, was das für Crews sind, die bereits ab 0900 hier aufschlagen und einen Platz suchen. Wann fahren die wo los? Bei dem Gewitter hat letzte Nacht niemand draußen am Anker gelegen. Der Skipper ist froh, wenn wir bis 1200 hier rauskommen, klappt aber wieder nicht.

Wind: Westliche Winde 3 bis 4. Sicht/Wetter: Strichweise Schauer mit schlechter Sicht. Seegang: 0,5 Meter.



Um 1305 legen wir in Humlebæk ab und freuen uns über den „Rückblick“ auf das Louisiana Museum of Modern Art (oben). Gestern Abend haben wir noch auf der Terrasse gesessen. Vom Wind ist wenig zu spüren, die westlichen Winde 3 - 4 lassen auf sich warten. Mutig setzen wir das Groß ... den Motorkegel auch, den der Skipper gleich wieder abnehmen kann. Wir haben plötzlich 12 – 15 Knoten Wind aus Nordost und nicht wie versprochen aus West. Besser geht's nicht, halber Wind, los geht die Fahrt.



København ist noch 30 km entfernt, aber die industrielle Skyline ist bereits in Sicht. Auf dem Bild ist sogar die Erdkrümmung (besser die Wasserkrümmung) zu erahnen. Es sind viele Segler unterwegs, es läuft einfach.



Um 1340 passieren wir die schwedische Insel Ven (oben), wir sind gut unterwegs. Wenig später entwickelt sich eine Idee: Wir segeln doch bald an [Flakfortet](#) vorbei (rechts), warum machen wir da nicht für ein, zwei Stunden fest, es ist nicht wirklich ein Umweg? Auja, gute Idee und vergessen sind alle guten



Vorsätze, dass wir längst genug gesehen haben. Zwischendurch habe ich Kontakt zu Martin, der am Wochenende in Heiligenhafen seinen Antrittsbesuch als zukünftiger Dauerlieger machen will und irgendwie nicht aus Wilhelmshaven rauskommt: „Zug verspätet, in Whv regnet es und ich komme morgen früh nicht durch die Schleuse! Haste Scheiße am Schuh ...“ Da muss ich den armen Vollbart doch mal trösten und simse, „... den Circus mit den Schleusenzeiten haste bald hinter dir.“

Kaum ist die Message raus, geh'n an Bord alle Lichter aus. Um 1505 bricht die 12 Volt Stromversorgung zusammen. Kein Plotter, kein Echolot, keine Logge, unter Deck ist der Kühlschrank aus, kein Licht, keine Wasserpumpe ... Der Skipper startet die Maschine und ist sowas von erleichtert, die Starterbatterie ist intakt, die Lichtmaschine liefert, die Instrumente springen wieder an, aber was ist passiert? Wie gut, dass ich einen kurzen Draht zu meinem E-Spezialisten Roland habe, der mich erstmal beruhigt, die richtigen Fragen stellt und schnell ein paar Ideen entwickelt, aber erst, wenn ihr wieder Landstrom habt.



Okay, wenn wir Flakfortet (oben) anlaufen, können wir wie gewohnt unter Maschine an- und ablegen, dann müssen wir nicht auf den Besuch verzichten. Flakfortet ist ein altes Traumziel. Immer, wenn wir in København waren, hat die Zeit dafür nicht gereicht. Wenn nicht jetzt ...



Kurz vor der Einfahrt bergen wir die Segel, die Maschine läuft. Als wir auf ganz langsame Fahrt wechseln sind die Instrumente wieder aus, das gibt's doch gar nicht. Um 1625 sind wir fest. Motorbootnachbarn aus Dragør schicken uns zum Kiosk, dort soll man schnell nach dem Anlegen sein Ticket bezahlen. Der Kioskchef (und Hafenmeister) hatte bereits den Schiffsnamen auf seinem Zettel und kassiert 140 DKR (18,70 €).



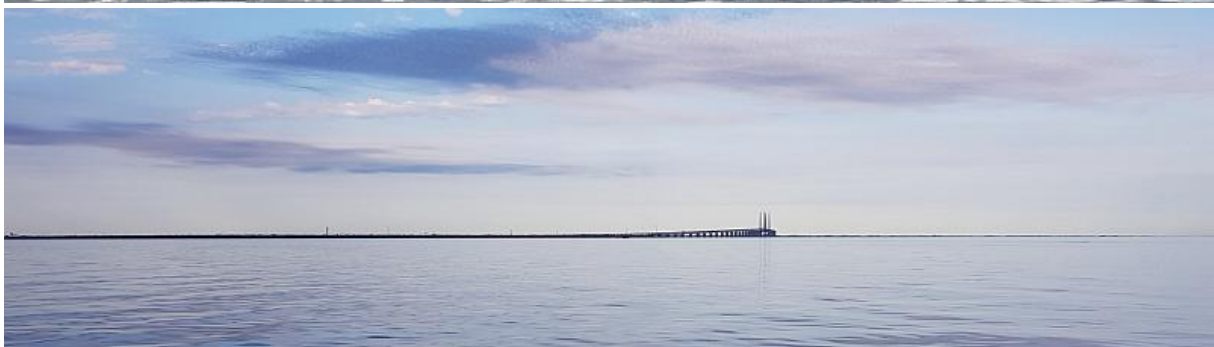
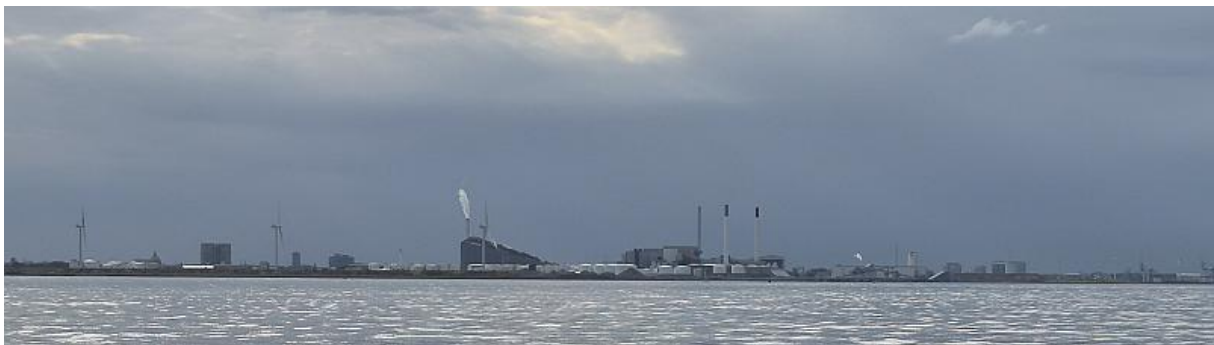
Die neue Welt begrüßt uns mit Capuccino, Möhrenkuchen und Sahne. Die Fähre aus dem Nyhamn legt hier an, holt und bringt Touristen und wir können uns ungestört auf der Festung



umsehen. Wir steigen in dunkle Gänge (das Handy macht das Foto viel zu hell), entdecken Schlafräume, Toiletten, dunkle Verließe. Die Fantasie riesengroß. Was war das hier, wofür jenes, wann war das überhaupt und wurde die Festung jemals angegriffen? Wir drehen Videoclips in muffigen, dunklen Ecken und kommen doch wieder ans Licht. Das wird ein hochinteressanter Videofilm, aber noch mehr Fotos mag ich hier nicht zeigen.



Um 1800 legen wir wieder ab, der Wind hat Feierabend, die Segel brauchen wir nicht mehr auspacken. Bis Dragør sind es sieben Meilen.



Über København (eins höher, mit dem Copenhill) ziehen dunkle Wolken auf, während die Øresundbroen (oben) und Malmö im tiefen Sonnenlicht leuchten. Wir passieren den Flughafen Kastrup und werden beinahe im Minutentakt von startenden Jets überflogen.

Im Fahrwasser drei südwärts gehende Dampfer. Wir fädeln uns in rot/grün ein, Dragør kommt langsam in Sicht. Kein Wind, kein Segler nur eine Yacht „segelt“ und die geben auch noch seltsame Zeichen ..? Als wir uns nähern zeigt die Crew auf den wohl defekten Außenborder

und ob wir sie abschleppen können? Können wir natürlich und so pirschen wir uns in langsamster Fahrt an den Havaristen ran. Genau in diesem Moment (langsamste Fahrt) verabschieden sich wieder die Instrumente. Die Lichtmaschine liefert nicht genug Strom. Ausgerechnet jetzt? Der Skipper, wir kennen das, bleibt dabei mit einer Hand inner Tasche ganz cool. Er fordert die Schweden auf, die Segel runter zu nehmen, dann nehmen wir die Marie-



hamn „auf den Haken“. Zwei Meilen weiter tuckern wir in den übervollen Hafen und bringen die Schweden mit langsamer Geschwindigkeit in die Werftecke. Wie vereinbart lösen wir in langsamster Fahrt die Schleppleine vor den Heckpfählen, jetzt müssen sie alleine klarkommen, die Werft ist nah. Die beiden Männer sprechen ganz gut Deutsch, bedanken sich und vielleicht sehen wir uns noch im Hafen ...

Während der Hafenrunde sehen wir natürlich, dass es keine freien Plätze gibt, wir müssen irgendwie improvisieren. Vielleicht geht es doch neben der 42er Bavaria „Rita“ und einem Fischkutter? Könnte passen und tatsächlich manövrieren wir in die Lücke. Eine Achterleine am Stbd. Heckpfahl neben der „Rita“, beide Vorleinen und über die Mitteklampe eine Leine rüber zum Kutter. So sind wir stabil fest. Jetzt nur noch das Landstromkabel anschließen und alles ist erledigt. Als der Skipper mit dem Kabel zurück an Bord ist, traut er seinen Augen nicht, die drei Schweden sind schon wieder da - rechts. Für die kleine Mariehamn gibt es keinen Liegeplatz? Kann nicht sein und so entwickelt sich spontan über ein dankbares Dosenbier eine schwedisch/deutsche Freundschaft. Die beiden Kerle sprechen richtig gut Deutsch und dann geht es um Häfen, Yachten, Hannover, Hamburg bis nach Ängelholm. Und weil dem Skipper sin Fru sowas von hungrig ist, muss die neue Freundschaft bis morgen warten.



Die Crew der „Kalami Star“ geht essen und checkt erst hinterher die Sache mit dem Landstrom. Auf Fehlersuche signalisiert die Victron-App zunächst ein Update und als wir einmal den Stecker ziehen und neu laden lassen,

scheint das Ladegerät wieder „richtig“ mit 30 Ah zu laden, aber das erklärt mir Roland bestimmt morgen. Segeln ist eben wie Schiffe reparieren an schönen Orten, gute Nacht.

Von wegen, der Kühlschrank war ein paar Stunden aus und logisch, völlig abgetaut. Also alles raus, das „Kühlwasser“ aufgenommen, die Schalen abgetrocknet und nach ner Stunde läuft die Kühlung wieder als wär' nichts gewesen, jetzt aber gute Nacht.

Samstag, 1. August: Dragør - Rødvig



„Unsere Schweden“ sind schon viel zu früh am diskutieren. „Der Außenborder hatte zu wenig Öl“, lautet die Fehleranalyse, also wurde von der Autotanke Öl gekauft und nachgefüllt. War zwar nicht die richtige Sorte, aber Hauptsache Öl. „Oha“, denkt der Skipper und schickt die Dschunxx zur nahegelegenen Werft. Die Schweden also zur Werft, doch die ist am Wochenende dicht. Wat nu? „Dann segeln wir eben die 21 nm nach Landskrona, der Wind ist günstig“, kommt es von unseren schwedischen Freunden zurück. Gute Reise und meldet euch, wenn ihr angekommen seid. Weg sind the mit ihrer vor zwei Tagen gekauften, noch namenlosen Mariehamn und hinterlassen einen irgendwie ratlosen Skipper. Okay, die Werft ist am Wochenende geschlossen, doch wenn man bei Google Maps einem Techniker sucht, wird man auch am Samstag fündig, das bestätigen auch unsere dänischen Nachbarlieger aus Dragør!

Danach ruft E-Spezie und „Luna“ Segler Roland aus den Schären an und bestätigt die späte Analyse der Ladegeräte. „Du musst in den Häfen schon mal per Bluetooth überprüfen, ob alles fehlerfrei läuft“, so der Experte. „Wird gemacht und natürlich vielen Dank“, bestätigt der technikferne Skipper, der gerade die wunderbaren Rundstykke vom [Gamle Bager](#) zum Frühstück liefert.





Die Fotos auf der Vorseite und hier oben die Krabbejagd der Lütten geben einen Eindruck von der Stimmung im und um den Hafen von Dragør. Um 1330 verlassen wir die gelbe Stadt vor den Toren von København, bei diesem Seewetter für Belte und Sund:

Südwest bis West 4, abflauend, strichweise Schauer mit mittlerer Sicht, See bis 1 m.

Anfangs bekommen wir den Wind direkt von vorn und lassen zum Groß die Maschine mitlaufen, nach einer halben Stunde dreht sich das Blatt: Der Wind verkrümelt sich bei 3 Knoten und nun lassen wir das Groß zur Maschine mitlaufen. Ist eigentlich dasselbe, klingt aber besser. Um 1530 endlich Segelwind, diesmal aus West mit 12 Knoten. Maschine aus, Genua ausgerollt und sofort lassen wir die „Kalami Star“ mit 7 Knoten von der Leine. Wir nähern uns dem [Stevns Klint](#), einer wunderbaren Landschaft, die 2014 in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen wurde.



Als Symbol für den Stevns Klint steht sicher die alte Kirche von Hojerup, die in die Ostsee abzubrechen droht und seit Jahrzehnten „gehalten“ wird.



Dann endlich Segelbergen und rein nach Rødvig. Wir ahnten es natürlich schon, der Hafen ist pickepackevoll. Schon in Dragør trafen wir auf Yachten aus Heiligenhafen, wir sind jetzt auch in Schlagdistanz für die Chartersyachten. Rødvig ist eine Station auf dem Highway nach København, Rund Sjælland oder rauf in die Westschären. Wer nach 25 nm (Gesamt 327) und erst um 1815 festmacht muss ins Päckchen. Wir legen uns diesmal neben eine „Baustelle“.



Während einer kleinen Hafenrunde freut sich der Skipper über die wieder aufgebauten alten Fischerhäuser, die von der Oktobersturmflut 2023 weggerissen wurden. Der Hafen von Rødvig wurde damals schwer zerstört. Davon sieht man heute nichts mehr.



Das Drama wurde in einigen Beiträgen bei Youtube festgehalten, hier nur ein [Video](#).



Heute bleiben wir zum Essen an Bord. Unser Cobbgrill ist dafür wunderbar geeignet. Am späten Abend dann Törnplanung und weil uns ab Mittwoch Westwind erwartet, müssen wir bis dahin in Heiligenhafen sein. Morgen bei WSW bis Klintholm/Møn, Montag weiter bis Gedser und Dienstag rüber in den Heimathafen. So jedenfalls Plan A.

Sonntag, 2. August: Rødvig - Klintholm

Lange bevor wir ablegen, sind die meisten Segler bereits auf der Autobahn Richtung København oder nach Klintholm/Møn unterwegs. Die zu erwartende Windlage für die nächsten Tage leert den Hafen schneller als üblich. Das Seewetter für heute:

Wind: West bis Südwest 3 bis 4, später schwachwindig. Sicht/Wetter: Meist gute Sicht. Seegang: 0,5 Meter.



Unterwegs zum Waschhaus entdeckte ich diesen Traditionssegler, der beim Oktobersturm 2023 auf Tiefe gegangen sein muss. Wer das Video nicht gesehen hat, hier nochmal der [Link](#).



Um 1130 legen wir ab und treffen vor der Haustür von Rødvig unsere Segelfreunde Anke & Thomas auf ihrem Dragonfly „Puff the Magic Dragon“. Wir kontakten kurz über WhatsApp, aber dann sind bei uns die Segel oben und der Trimaran verabschiedet sich irgendwo Richtung Øresund. Gute Reise, geht es hin und her. Auf Amwindkurs kommen wir gut in Fahrt, kratzen ab und an mal die 7 Knoten. Eine Stunde geht das gut, ab 1230 dreht der südwestliche Wind langsam auf W, das gute Tempo rutscht auf die 5, manchmal darunter. Immer wieder passen wir die Segel an.



Schon gestern haben wir riesige Blaualgenfelder beobachtet. Hier wird der hausgemachte Klimawandel am deutlichsten. Blaualgen gehören natürlich zur Ostsee. Problematisch werden sie, wenn sie sich wie jetzt massenhaft vermehren und Blüten bilden. Auslöser für Blaualgen sind Phosphor und Stickstoff aus der Landwirtschaft,

(Dünger und Gülle), die mit den Abwässern aus Kläranlagen oder der Industrie über die Flüsse in die Ostsee (Oder, Weichsel, Memel) gelangen. Hinzu kommt, dass sich die „flache“ Ostsee durch höheren Temperaturen stark erwärmt. Tatsächlich sind die Nährstoffeinträge seit den 1980er-Jahren deutlich zurückgegangen, aber was jetzt noch kommt, legt sich oben drauf. Außerdem sorgen deutlich wärmere Sommer dafür, dass Blaualgenblüten häufiger auftreten und in manchen Jahren, so wie jetzt, sogar besonders intensiv sind.

Inzwischen haben wir die Steilküste von Møn erreicht, der Wind ist weg, wir nehmen die Genua rein, Maschine an und Zeit zum Staunen. Erst die Algen, jetzt Møns Klint, unglaublich schön.



Møns Klint ist mit 128 m etwa 10 Meter höher als der Königsstuhl auf Rügen und damit die höchste Steilküste Dänemarks. Die Kliffküste erstreckt sich über rund 6 km. Auch auf Møn gibt es einen Königsstuhl, der ist hier weiblich, die Dronningestol - unten.



An Backbord Berufsschiffahrt – die Fähren von Travemünde nach Trelleborg - an Steuerbord sind wir am Klint vorbei, das Land wird langsam flacher. Noch weit vor dem Hafen sehen wir die Landseite von Møns Klint (oben), die Weiden und Felder die bis an die Klintkante bergauf gehen. Voraus müssten jetzt die Stellnetze auftauchen, tauchen sie aber nicht. In der Seekarte sind sie noch eingetragen. Wir sind hier mal bei Nacht rein und dann standen die Dinger plötzlich vor uns. Wir bekommen jetzt die See vierkant von der Seite und rollen genauso wie der Kutter neben uns, der die Touris zum Fotografieren zum Dronningestol bringt.

Fast sternförmig laufen Yachten auf Klintholm zu. Von Gedser, Warnemünde, Hiddensee, Rügen, Trelleborg und aus dem Øresund – wie wir. Um 1605 tuckern wir aufmerksam in den Yachthafen. Auch andere Yachten sind noch im Hafen in Suchbewegung unterwegs. Aus den



ersten Blick nirgendwo ein freier Platz. Wir tuckern in den nördlichen Hafenteil und es wird immer der belohnt, der sich bis ans Ende der Boxengasse traut. Wir bekommen um 1615 nach 23 nm (Gesamt 350) den letzten freien Platz in dieser Reihe und freuen uns riesig. Auch gegenüber sind am Stegende Plätze frei, wie gesagt, bis hinten durchfahren ... der Automat kassiert für 10 – 15 m Yachten 250 DKR (33,45 €) alles drin, einverstanden.

Nicht nur Yachten machen In Klintholm fest. Mittendrin im Fischereihafen, die niederländische „Pavona“. Einst Küstenmotorschiff, heute wohl Hausboot oder Yacht. Christian hatte vor ein paar Tagen auf die ungewöhnliche Yacht aufmerksam gemacht. Die „Pavona“ hat uns bereits im letzten Sommer im Mørkedyb über-



holt. Klintholm ist ein wunderbarer Hafen mit einem herrlichen Sandstrand – auch wenn mal ein wenig Seegras angespült wird, das gehört einfach dazu. Genau wie dieses Foto zu jedem Sommerurlaub gehört.



Ein paar Meter weiter stolpern wir über uralte Sandritzungen, die auf ein Ereignis im nächsten



Jahr aufmerksam machen, Datum ist klar, Beginn 5 vor 12 im [Werkhof Restaurant Hannover](#). Bei der Segelkinopremiere zeigen wir ganz bestimmt auch ein paar Szenen mit unseren schwedischen Freunden. Erinnert ihr euch an diese Crew? Heute kam diese Flaschenpost aus Landskrona:

Hallo Ralf, meine Frau, unser Freund Hans und ich möchten dir und deiner Frau tausend Dank für eure Hilfe in Dragør sagen. Wir sind gestern bei gutem Wind und guter Fahrt weiter Richtung Schweden, Landskrona, gesegelt. Der Wind sollte den ganzen Tag und Abend über eigentlich zwischen 3–6 m/s liegen, aber trotzdem flaute der Wind in der Nähe des dänischen Flakfortet vor Kopenhagen völlig ab. Wir trieben nur noch mit 0–0,5 Knoten dahin. Nach vielen Stunden (obwohl sich das Boot sehr langsam in die richtige Richtung bewegte) beschlossen wir, die schwedische Seenotrettung anzurufen und darum zu bitten, nach Hause abgeschleppt zu werden. Sie riefen stattdessen die dänische Seenotrettung an, da wir uns in dänischen Gewässern befanden.

Da wir mit dem Boot nicht wieder zurück nach Dänemark wollten, holte meine Frau zwei Ruder hervor 🤪🤪 und schon nach einem kurzen Stück brachten wir das Boot ganz OHNE Wind auf eine Geschwindigkeit von 3 Knoten. Als die dänische Seenotrettung uns fand, waren sie beeindruckt, dass wir bereits schwedische Gewässer erreicht hatten. So übergaben sie uns an die schwedische Seenotrettung, die aus dem Hafen von Barsebäck kam und uns mit dem Boot bis zu unserem eigenen Liegeplatz in Landskrona schleppte – insgesamt etwa 2 Stunden! Was für wunderbare Menschen du und deine Frau seid, genau wie das dänische und schwedische Team, die uns später geholfen haben. Einfach fantastisch.

Euch beiden weiterhin eine gute Reise! Wir werden uns vor der nächsten Saison wieder bei euch melden 🤪

Herzliche Grüße, David und Kristin Sjövall

Liebe Kristin, lieber David und lieber Hans, wir haben uns eigentlich nur Sorgen um Kristin gemacht, die nach zwei Tagen mit dem ersten eigenen Boot, solche Abenteuer erleben muss. Was Du erlebt hast, ist für den Einstieg ins Segeln (oder paddeln) schon ein wenig seltsam. Wenn Du in unserem Logbuch liest, erfährst Du, wie schön Segeln sein kann. Wir wünschen euch mit der „neuen“ Marieholm (wie heißt die eigentlich?) allzeit gute Fahrt, und natürlich Respekt för ett sådant gränsöverskridande. Liebe Grüße von Sabine & Ralf





Wir freuen uns riesig über die Nachricht unserer schwedischen „Paddler“. Manche Segeltörns erzählen Geschichten, die kannste dir nicht vorstellen. Eine Marieholm mit Paddeln auf drei Knoten zu beschleunigen ist schon aller Ehren wert. Vielleicht sehen wir die Paddler im nächsten Jahr live im Segelkino in Hannover.

Und noch jemand ist jetzt in der Nacht unterwegs: Unser Freund Martin musste seinen Liegeplatz in Wilhelmshaven räumen und heuert mit seiner „NoName“ als Dauerlieger in Heiligenhafen an. Wir freuen uns, dass auch das geklappt hat. Jetzt in der Nacht ist Martin unterwegs von Kiel nach Heiligenhafen. Komm gut an, Martin und allen anderen gute Nacht.

Montag, 3. August: Klintholm - Gedser

Der Morgen beginnt mit einer guten Nachricht von Martin. Um 0210 hat er seinen neuen Heimathafen erreicht und sitzt jetzt beim Junge in „unserem“ Schaufenster beim Frühstück. Guten Appetit. In Klintholm ist der kleine Havneshop leergekauft, keine Brötchen, kein Brot, vielleicht kriegen wir nochmal was in 20 Minuten? Aber dem Skipper sin Fru zaubert das Notbrot auf die Back (seemännisch für Tisch) und dann ist auch noch die Kaffeemilch schlecht. Martin hat's gut!



„Irgendwas ist immer“, höre ich Roland, inzwischen in Ystad (?) und Christian meldet aus Lundeborg keine Blaualgen, aber auch keine Schweinswalsichtungen. Die „Arkona“ geht heute weiter nach Svendborg, Uli will mit der „Mercey“ nach Timmendorf auf Poel und der Rest schweigt. Folgt man der Windvorhersage, sind wir weiter in Plan A, Aber eigentlich würden wir noch gern hierbleiben, warum hält sich der verdammte Wind nur an Plan A?

Wind: Anfangs schwachwindig, sonst östliche Winde 3 bis 4, strichweise 5. Sicht/Wetter: Gute Sicht. Seegang: Westteil später 1 Meter.

High Noon legen wir ab und vermutlich genau in dem Moment als die Segel oben sind ist der Wind weg und wir motoren wieder durch die trübe Blaualgenbrühe. Meilenweit geht das so weiter, es ist einfach nur eklig. An den fehlenden Wind haben wir uns vielleicht gewöhnt, aber an das hier bestimmt nicht.



Natürlich denkt man, alle auslaufenden Yachten wollen nach Gedser und wir kommen wieder zu spät. Stimmt nicht, die verteilen sich so sternförmig wie sie gekommen sind. Nach Südwesten sind einige unterwegs davon die meisten Richtung Grønsund, Stubbekøbing. Martin hat mir den Tipp gegeben, doch mal [Hesnæs](#) anzulaufen, der in der Oktobersturmflut 2023 schwer [zerstörte kleine Hafen](#) (oben) ist [wieder aufgebaut](#) und seit dem 1. Juli 26 wieder geöffnet. Leider spricht Plan A dagegen, wir fahren wieder vorbei.



2,5 Stunden motoren wir schon mit Groß und Motorkegel durch die trübe Brühe, als der Wind endlich ein Einsehen hat. Um 1425 werden aus drei Knoten acht, neun, dann zehn Knoten. Maschine aus, Genua ausgerollt und los geht die leise Fahrt.



In den nächsten Stunden dreht der Wind von Halbwind auf Raum. Jetzt könnten wir den Gennaker endlich mal fliegen lassen, doch bei dem Skipper sin Fru muss es in der seglerischen Entwicklung bei Leichtwindsegeln mal Tüddellütt gegeben haben: „Den Gennaker lieber nicht, wir kriegen nachher viel Wind!“ Dann eben nicht, muss der Skipper tatenlos zusehen, wie vier Yachten mit Gennaker aufkommen und uns beinahe überholen. An der Gedser Odde (Dänemarks südlichster Punkt) segeln wir nicht um die rote Tonne, sondern nehmen die Barre die „Innenbahn“. Um 1710 die Halse, neuer Kurs Yachthafen - unten.



Inzwischen ist es richtig ruppig geworden und da hörter sin Fru sagen, „... gut, dass wir keinen Gennaker gesetzt haben!“ Da kann der Skipper nur kleinlaut zustimmen und ist froh, dass wir im Wendebcken der Fähren die Segel gut runterbekommen. Bis in den Yachthafen ist es nicht





mehr weit. Der Hafen ist bei kräftigem Westwind gefürchtet, weil der Wind exakt von der Seite weht. Heute, bei Ostwind, ist das nicht anders, nur die andere Seite. Überraschend gibt es kein Platzproblem, nicht einmal die Hälfte der Liegeplätze ist belegt. Wir rutschen einfach in einen Liegeplatz zwischen zwei Yachten – da kann uns der Seitenwind mal. Beide Nachbarskipper packen mit an und wir sind um 1745, nach 33 nm (Gesamt 383), fest in Gedser. Wir staunen nicht schlecht ... Platz ohne Ende. Die Hafengebühr mit 300 DK (40,13 €) aber ganz schön happig, Duschen kostet auch noch extra, das WLAN ist kostenlos – und funktioniert.

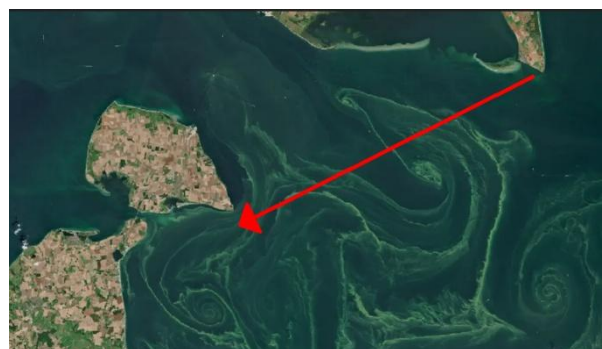
Im Hafen kein Laden, keine Kneipe, kein Restaurant. Die Duschen und Toiletten sind okay, mehr aber auch nicht. In Ort selbst inzwischen viel Leerstand, viele Häuser stehen zum Verkauf, nichts los. Immerhin hat der Dagli Brugsen geöffnet.



Erst nachdem dem Skipper sin Fru dieses Gute Nacht Foto geknipst hat, entdecken wir hier im Hafen Key West und die Miami Beach – eine Halbinsel mit kleinem Strand, die von Nord nach Süd weit in den Hafen ragt und vor Schwell schützt. Gut gemacht.

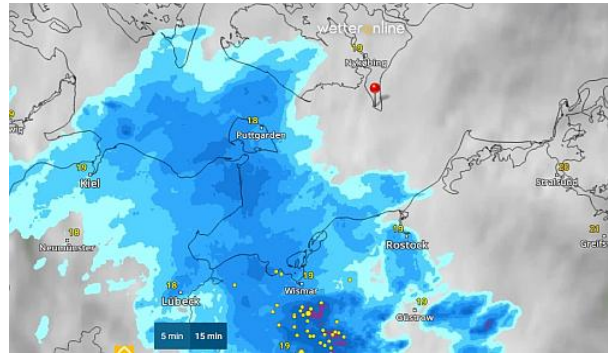
Dienstag, 4. August: Gedser - Heiligenhafen

Der Skipper hat mal das Netz nach dem Wort Blaualgen befragt, weil die doch eher gelb/grün erscheinen. Gelernt haben wir, dass Blaualgen keine Algen, sondern Cyanobakterien sind. Cyanobakterien zählen zu den ältesten Lebewesen der Erde. Vor über 2 Milliarden Jahren haben sie maßgeblich dazu beigetragen, dass sich Sauerstoff in der Erdatmosphäre anreichern konnte. Blaualgen enthalten mehrere Farbstoffe, nämlich Chlorophyll a (grün), Phycocyanin (blau) und Phycoerythrin (rot). Der blaue Farbstoff war für die ersten Mikroskopiker besonders auffällig. Deshalb prägte sich der Name Blaualgen ein. Die Textauszüge und das Satellitenbild (mit unserer Kurslinie) sind vom [NDR ...](#)



Der Tag der Heimreise beginnt mit Verzögerung. Während sich bei euch auf dem Festland Gewitter entladen werden es über der Westlichen Ostsee nur kräftige Schauer, die in Gedser von 0900 bis 1200 anhalten sollen. Da drehen wir uns lieber nochmal in der Koje um, frühstücken spät (eigentlich wie immer) und legen um 1250 nach dem Regen ab. Das Seewetter für die Westliche Ostsee:

Wind: Ost bis Südost 3 bis 4, strichweise 5, Gewitterböen. Sicht/Wetter: Zeitweise Schauer oder Gewitter mit schlechter Sicht. Seegang: Westteil anfangs 1 Meter.



Während alle Yachten in Gedser den Hafen in südlicher Richtung verlassen, fährt unser Stegnachbar, der nach Fehmarn will, nach Nord. Will der durch den Windpark? Die automatische Route von Navionics rechnet nach und tatsächlich ist diese Route 1 nm kürzer. Wieder was gelernt, wir folgen ... nicht lange, weil wir tatsächlich schnell Kurs auf das gekennzeichnete Fahrwasser durch den Windpark nehmen, die Nachbarn verfahren sich offenbar ...



Dem Skipper sin ausgeschlafene Fru ist gar nicht mehr vom Ruder weg zu bekommen. Sie will unbedingt auch noch durch den Windpark steuern. Mit tendrin zeigt der Windmesser 12 – 14 Knoten Wind, wir wissen längst, dass die Windräder den Wind fressen. In den Segeln kommt nicht so viel an, wie auf dem freien Wasser. Wir werden sehen. Inzwischen hat die Nachbaryacht ihren Fehler bemerkt, jetzt verfolgen die uns. Um 1430 verlassen wir den Wind-



park. Das nächste „Hindernis“, der Kiel – Ostseeweg, noch weit voraus. Zwei große Tanker (seemännisch für Tanker) und ein Kriegsschiff sind in unserem Bereich unterwegs. Nachdem wir den Windpark verlassen haben, verschwinden die Blaualgen. Einfach weg, klares Wasser. Schwer zu verstehen, aber wir sind heilfroh. Seit Rødvig segeln wir in Cyanobakterien und nicht in Algen, also Pflanzen. Wir nähern uns dem Kiel-Ostseeweg. Ein Tanker ist bereits durch, vor dem Zweiten gehen wir durch. Bleibt noch ein Kriegsschiff, das aus dem Fehmarnbelt kommt. Duplizität der Ereignisse? Nein, dieses Kriegsschiff ist auf dem AIS als Nato-Warship



identifizierbar und geht vor uns durch. Wir müssen den Dampfer auch nicht weiträumig umfahren, wie auf der Hinreise. Windräder nehmen den Wind aus den Segeln. Seitdem wir aus dem Windpark raus sind, weht der Wind immer kräftiger, der Rudergänger hat gut zu tun.



Wind und Tempo nehmen ordentlich zu. In der Spitze landen wir bei 24,6 Knoten Wind (Bft. 6) und dokumentieren mit 9,3 Knoten unter Vollzeug maximalen Speed. Es wird zum feinen Segeln auf schmalen Grat zwischen Genie und Sonnenschuss. Als der Wind von 20 auf 24 Knoten zulegt, steigt der Druck auf das Ruder. Erste Gedanken ans Reffen und dann isst tatsächlich soweit – der unvermeidbare ein Sonnenschuss. Nicht dramatisch, aber bei zu viel Tuch ist jeder Rudergänger machtlos. Strömungsabriss, ganz viel Lage, wir steh'n im Wind – die Warnung sitzt, jetzt wird endlich das Vorsegel gerefft. Weiter geht die wilde Fahrt meist mit 6 – 8 Knoten, unglaublich. Die „Nachbarn“ sind nun ebenfalls auf Fehmarnkurs. Das AIS verrät, dass der 13 m Dampfer hin und wieder ebenfalls mit acht Knoten unterwegs ist.



Um 1640 passieren wir endlich Staberhuk und halten gehörig Abstand. Inzwischen hat sich eine 1 – 1,5 m hohe Welle aufgebaut, die auf Fehmarn zurollt. Daraus können sich im flachen Bereich vor Staberhuk Grundseen entwickeln, da möchte man nicht durch.



Vor dem Sundfahrwasser müssen wir halsen, doch bei der Windstärke drehen wir einen Kringel (Q-Wende) und das Groß ist auf der neuen Seite. Um 1755 passieren wir die Sundbrücke (Vorseite), danach kommt schon unser Heimathafen in Sicht.



Vor dem Graswarder rollen wir die Genua ein und tuchen das Groß sauber auf. Die Bunkerstation ist dienstags geschlossen, das Rätsel, wieviel Liter wir verbraucht haben, bleibt auch für uns ein Geheimnis. Punkt 1900 erreichen wir unseren Liegeplatz, unsere Box und Stegnachbar Klaus (der nur bei extrem schönem Wetter segelt) nimmt nach 38 nm (Gesamt 421) die Vorleinen an. Besser geht's nicht.



Da passt das dicke Dankeschön an Extremsegler Klaus ganz gut. Klaus ist Schwedenexperte und hat viele wertvolle Tipps gegeben ... die wir gar nicht alle befolgen konnten.



Mittwoch, 5. August: Hafentag Heiligenhafen

Wie schön, wir wissen jetzt, dass es hinter dem Kullen weitergeht und wie. Die Skälderviken verfügt leider nur über die sehr kleinen Häfen Arild, Skäret und Svanshall. Man darf sich wenigstens nach Arild und/oder nach Svanshall reintrauen – auch wenn man ganz am Hafenende festmachen muss. Schön isses da. Die Segelwelt nördlich der Skälderviken ist uns von anderen Reisen vertraut. Damals sind wir [rauf bis Oslo](#).

Aber is das schön hier in Heiligenhafen, hier ist Urlaub. Heiligenhafen hat alles was man braucht. Einkaufen, shoppen, Restaurants, die Seebrücke, Urlaub. Am Heimatsteg viele Gast-

lieger, neues Leben, zum Sandstrand 200 m. An Steg 12 ist der Touristenrummel weit, die sanitären Einrichtungen sind neu und werden zweimal täglich gereinigt, vorbildlich. Mit dem Heiligenhafener Standard konnte kein Hafen auf unserer Reise mithalten. Ja, Skanör ist wunderschön, aber der Strand überfüllt, der Rummel im Hafen einfach zu groß und geht bis in die Nacht. Das gilt ebenso für Mölle.

Die Standards in den dänischen Häfen sind in den letzten Jahren nicht besser geworden. Gerade die sanitären Einrichtungen sind teilweise eine Zumutung (Bornholm). Mir sind nur Esbjerg/Nordsee, Svendborg und Rudkøbing (Yachthafen) als vorbildliche Häfen bekannt. Die Preise sind jedoch immer weiter gestiegen. Man muss sich in Gedser und anderswo schon fragen, wofür dort 300 DK (40,13 €) kassiert werden – Duschen kostet auch noch extra. Wir müssen uns das nicht gefallen lassen. Wir dürfen uns auch mal bei der Kommune oder dem Tourismusverband beschweren ... und man bekommt in der Regel eine Antwort.

Besonders gut hat uns die schwedische Gastronomie gefallen. Zu jeder Bestellung gibt es immer Wasser kostenlos oder man kann sich damit selbst bedienen. Das Personal freundlich, aufmerksam, zuvorkommend. Die Hilfsbereitschaft ist besonders in Schweden weiterhin groß, aber die Dänen stehen dem in nichts nach.

Segeltechnisch war der Törn für eine Zweiercrew manchmal eine Herausforderung, weil wir ohne funktionierenden Autopiloten unterwegs waren. Ständig stand eine/r am Ruder. Bei viel Wind die Genua reffen, setzt gute Seemannschaft und sicheres Steuern voraus. An einigen Segeltagen hätte ich gern den Gennaker gefahren, als ich zusehen musste, wie andere Crews an uns vorbeizogen. Als der Wind jedoch zunahm waren wir heilfroh, dass der Skipper die 87 m² nicht allein einfangen musste, weil sin Fru ans Ruder gebunden war. Da sind größere Crews klar im Vorteil.

In fremden Häfen ans Ende der Boxengasse zu fahren, muss man sich während der Hochsaison einfach trauen. Gerade wenn sich nahe der Einfahrt bereits Päckchen gebildet haben, heißt das nicht, dass keine Plätze mehr frei sind. Gerade für Beginner ist das immer die bessere Lösung. Wer dann nicht fündig wird, kann immer noch ins Päckchen, an den Stegkopf oder kreativ neben einer anderen Yacht oder einem Fischer festmachen, der in der Regel sowieso nicht mehr fischt.

Skanör und Mölle sind besonders am Wochenende beliebte Häfen. Wer sich da reintraut, lernt, wie „kreativ“ festgemacht werden kann. Mölle sollte man bei einer kräftigen Westwindlage meiden. Zwei Tage Schwell haben unseren Festmachern so zugesetzt, wie vorher 10 Jahre Ausbildung und Training. Die werden jetzt für 600 € (!!!) ausgetauscht.

In København ist es immer schwer einen Liegeplatz zu finden, vor allen Dingen in der Hauptsaison. Bisher haben wir meist in Christianshavn festgemacht – allerdings musste man einen Liegeplatz reservieren. Margretholms Havn, bzw. der [Sejlkлубben Lynetten](#) ist eine lohnenswerte Alternative. Aber Achtung, der Yachthafen ist durch die Margretholms Bro abgeriegelt. Die Brücke öffnet werktags um 10, 12 und 14 Uhr und ab 16:00 durchgehend bis 07:00 Uhr. Am Wochenende ist die Brücke durchgehend geöffnet. Wer Bordräder dabei hat ist ab Margretholms Havn in 15 Minuten im Zentrum, kostenpflichtige Leihräder gibt es im Hafen. Außerdem eine Bus- oder die Fährverbindung ab Reffen. Der Streetfood- und Szenetreff [Reffen](#) ist fußläufig erreichbar. Wer in København schon alles kennt, muss dahin.

Von dieser Reise wird es wieder einen Segelfilm geben, Premiere am Sonntag, 14. März 27, um 5 vor 12, im Segelkino im [Werkhof Restaurant](#) in Hannovers Nordstadt. Vielen Dank an dem Skipper sin Fru für ihre Fotos und Geduld. Danke an alle anderen aktiv am Logbuch Beteiligte und natürlich an euch Leserinnen und Leser.



Weißte Bescheid, gute Nacht, Fairwinds & lieben Gruß

Ralf



Logbuch Teil 1 findest du [hier ...](#) Teil 2 [hier ...](#)

Hier geht noch was:

Termine	Törns 2026	Kosten	Freie Kojen
28.8. – 4. Sept.	Sommer SKS	700,00 €	1
19. -26. September	Skippertrainingstörn	700,00 €	2
Nach Vereinbarung	Tagestörns ab Heiligenhafen	100,00 €/P	