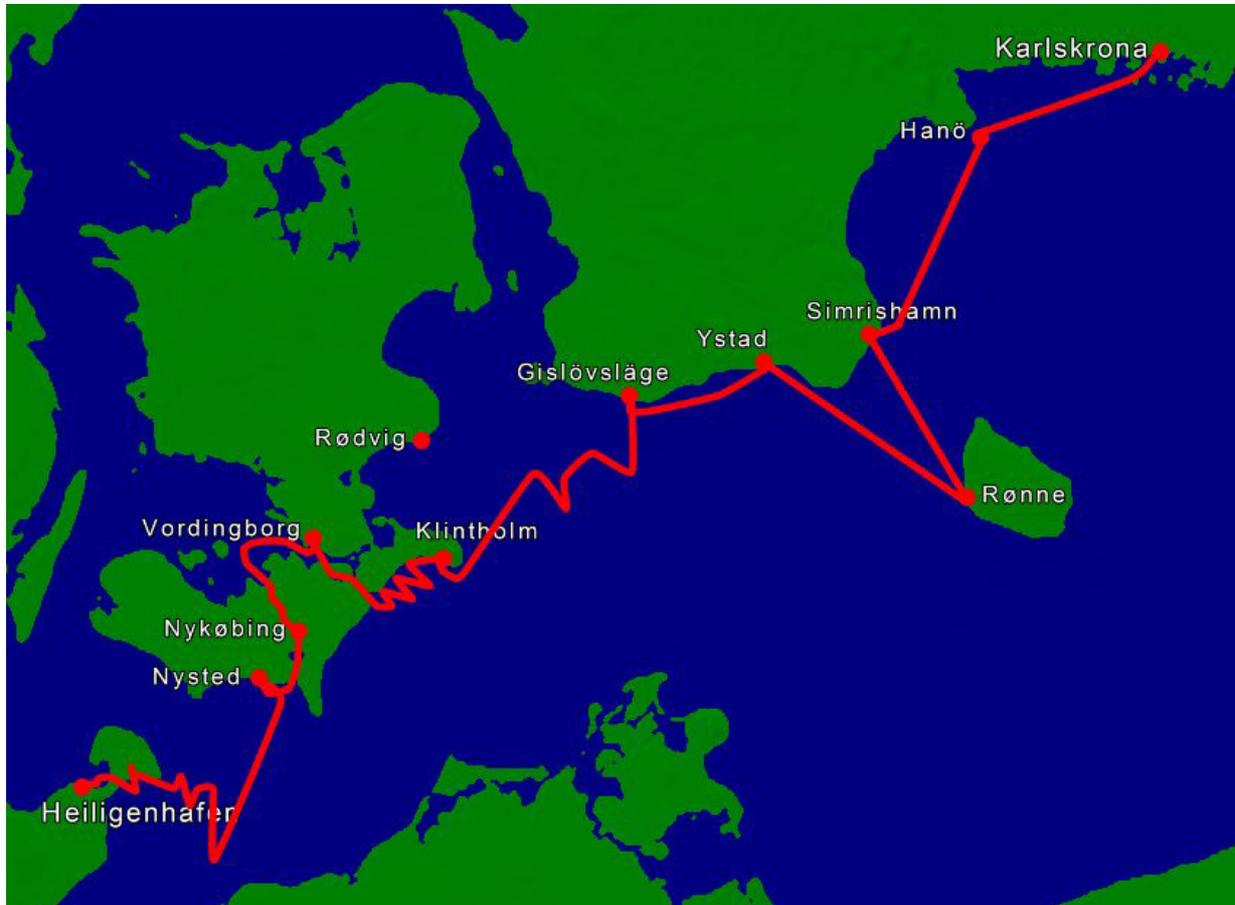


Logbuch Ostsee Rund

Teil 9: Karlskrona - Heiligenhafen



Tag 93, Freitag, 31. August 12: Karlskrona - Hanö (33/1.927 sm)

Südliche Ostsee: NW 4 - 5, Gewitterböen, See bis 1,5 m

Wieder ein neuer Anfang, inzwischen der neunte Törnabschnitt, vielleicht der Letzte? Wer unseren Kurs mit dem "Plan" vergleicht wird feststellen, dass wir uns längst nicht mehr dran halten. Bornholm werden wir, mit Ausnahme von Rønne, ganz auslassen, hier waren wir bereits vor zwei Jahren. Das gibt uns bei den anderen Häfen mehr Zeit und Spielraum. Inzwischen planen wir, bereits am 20. September in Heiligenhafen anzukommen. Zu einer Familienfeier wollen wir am Samstagabend in Hannover sein. Wer also Lust auf einen kleinen Umtrunk an Steg 12 hat, gern am Freitagabend, 21. September.

Zurück in die Gegenwart und die ist heute nicht so sozialverträglich, wie wir sie uns wünschen. Es regnet die ganze Nacht und hört erst gegen 1000 auf. Gestern hatte uns das vorausschauende Regenradar versprochen, dass ab heute strahlend schönes Wetter sein soll. Wenigstens der Wind kommt aus der angesagten Richtung Nordwest, im Hafen kaum spürbar.



Um 1245 legen wir ab, passieren das Marinemuseum (oben) und wollen Karlskrona eigentlich durch die Schären via Hasslöbron, das ist eine Drehbrücke in Richtung Westen, verlassen. Der Revierführer vermittelt, die Brückenöffnung soll zwei Stunden vor der Passage angemeldet werden, aber unter der angegebenen Rufnummer ist niemand zu erreichen*. Ein Band erklärt was weiß ich auf schwedisch, dabei hatte ich mir meinen Text wunderbar zurecht gelegt. Und da wir sonst möglicherweise lange vor der Brücke warten müssen nehmen wir das Hauptfahrwasser zur Ausfahrt auf die freie See.

*Die Brücke öffnet immer zur vollen Stunde, erfahren wir später von der Crew der "Melawi"



Hier oben Karlskrona im Rückspiegel und draußen erwarten uns tatsächlich 4 - 5 Bft. aus NW. Wir segeln an der Reffkante und erwarten dass der Wind langsam vorlicher einfällt. Also sind wir bei 25 - 30° Lage ziemlich schnell unterwegs. Immer wieder steht die sieben vor dem Komma, es läuft, wie geschnitten Brot, von der Sonne keine Spur.

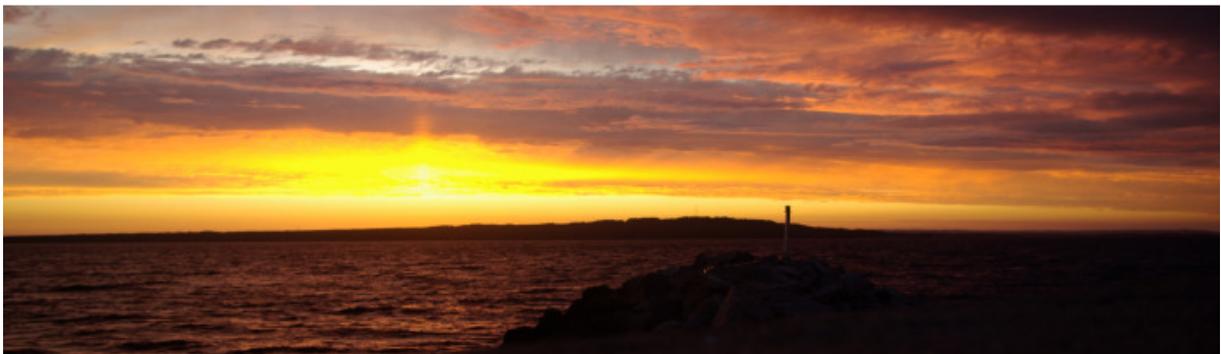


Der Anlieger sorgt, bei einem Meter Welle, für eine rumplige Straße und Sabine sehnt sich nach einem Café mit so gutem Kuchen wie im Slotcafé in Borgholm. Noch 90 Minuten, längst ist Hanö in Sicht. Der Wind frischt weiter auf, wir reffen die Genua und ändern den Kurs auf die Südspitze von Hanö. Dann Maschine an, Segel bergen und bei viel Schwell in den kleinen Hafen. Drei Gästeyachten sind hier als wir um 1800 nach 33 sm längsseits festmachen. Was

es in diesem Hafen nicht geben darf, ist NW-Wind und genau den haben wir jetzt. und darum brauchen wir seit Monaten (?) mal wieder unser Fenderbrett.



Bevor sich die Sonne verabschiedet gelingen Sabine nicht nur diese Fotos, nein, auch ihr Traum von einem Café geht gerade noch in Erfüllung. Jetzt ist auch die hohe Zeit des Hafentmeisters, der mit dem Sundowner die Szene betritt und schmerzlos stolze 240 SEK (30 €) für 37 Füße kassiert. Duschen, W-Lan und Sundowner inclusive. Willkommen auf Hanö!



Tag 94, Samstag, 01. September 12: Hafentag Hanö

Der direkt in den Hafen stehende Schwell lässt uns auf den ruhigsten Platz im Hafen umziehen. Hätte nicht ein Schwede letzte Nacht hier gelegen, wir hätten uns nie so tief in die Fischerecke getraut. Kurz darauf machen in kurzer Zeit mehr als 20 Yachten in Hanö fest. Klar, es ist Samstag, Wochenende und endlich sieht uns auch die Sonne wieder. Da starten viele Schweden zu einem Wochenendtrip nach Hanö und dann wird es hier rappelvoll. Das Wochenende ist für diesen Hafen keine Empfehlung ... hier ist Hauptsaison!

Dabei zählt die autofreie Insel ganze 33 Einwohner, wenn wir die 100 - 200 Damhirsche nicht mitrechnen. Mehr über Hanö gibt es hier www.hano.nu/TyskStartsida.htm



Wir wollen uns die Insel genauer ansehen und versuchen, Hanö im Uhrzeigersinn zu entdecken. Dabei geht es buchstäblich über Stock & Stein, über Geröll und Felsen bis rauf zum Leuchtturm.



Der Leuchtturm ist nicht besonders groß, aber er steht in 60 m Höhe. Von da oben hat man einen traumhaften Blick über die Ostsee (unten).



Von einem sagenhaften Drachen erfahren wir, der wohl früher zwischen der Insel und dem Festland einen regen Luftverkehr unterhielt. Als man das erste Leuchtfeuer entzündete soll der Drache davon angeblich erblindet und auf dem Felsplateau neben dem Leuchtfeuer abgestürzt sein. Eine Drachenspur (unten) auf dem Felsen weist heute noch den Weg in seine Höhle unter dem (heutigen) Leuchtturm.



Nach der Kletterpartie zum Eingang der Drachenhöhle und dem unfallfreien Aufstieg wollen wir noch die Damhirsche sehen und lassen uns von roten Punkten durch den dunklen Wald leiten. Ich erkläre hiermit ausdrücklich, dass ich noch nie in meinem ereignisreichen Leben einen so steinreichen, dunklen, glitschigen, verwunschenen Pfad überwunden habe, wie hier auf Hanö. Wir hätten uns nicht gewundert, wenn uns ein paar Wikinger, Elche, Rentiere oder Trolle begegnet wären, unglaublich.



Das hier oben auf dem Foto ist ein markierter Pfad durch den steinreichen dunklen Wald. Am Ende des Weges wirst Du für Deine Mühe mit diesem Steinstrand (Foto unten) reich belohnt. Du ziehst die Badeklamotten an und nimmst ein erfrischendes Bad in der kühlen Ostsee - Mist, keine Badeklamotten dabei.



Die gerade 2 qkm große Insel ist nicht mal eben in ein paar Stunden zu entdecken, schon gar nicht zu umrunden. Wir sind ziemlich platt, als wir den Hafen endlich wieder erreichen. Hanö ist ein ganz besonderes Highlight unserer Reise.

Leider haben wir mit unserem morgendlichen Wechsel auf den "ruhigsten" Platz im Hafen den Platz eines Dauerliegers blockiert, der länger unterwegs war. Der Hafenmeister klärt telefonisch, dass wir bis Morgen hier bleiben dürfen. Tack så mycket.

Nach dem Essen gehen wir noch einmal rauf zum Leuchtturm. Dazu beleuchtet der volle Mond, das große Kino für meine Videokamera. Zurück im Hafen verabschieden wir uns von einem ereignisreichen Tag.



Tag 95, Sonntag, 02. September 12: Noch ein Hafentag auf Hanö

In der Nacht nimmt der Wind so kräftig zu, dass wir entscheiden, noch einen Tag auf Hanö zu bleiben, wir haben 6 Bft. aus SW und genau in der Richtung liegt Simrishamn, der DWD verspricht zudem für die ...

... **Südliche Ostsee:** Südwest 4 bis 5, Nordteil anfangs 6, später westdrehend, See bis 1,5 Meter.

Aber was ist das für ein Tag? Die Schweden, die gestern noch den Hafen mit 20 Yachten "überfallen" haben, verlassen nach und nach den Hafen, am Ende sind wir wie Kevin allein zuhaus' und damit zurück in der Nachnachsaison. Keine Yacht nimmt Kurs nach SW, fast alle gehen in die entgegen gesetzte Richtung oder die 4 bis 5 km rüber nach Nogersund oder Sölvesborg zum Festland. Außerdem ist es beinahe Herbst geworden, am Vormittag scheint noch die Sonne, ab Mittag kühlt es richtig ab, der kräftige Wind bleibt.

Wenigstens hat das kleine Hanö-Museum geöffnet, aber als wir vor der Tür stehen ist bereits wieder Nachsaison, das Schild "öppet 1000 - 1600" erzählt von einer anderen Zeit. Zum Herbst passt natürlich die Jagdsaison und da wir gestern nur flüchtig zwei Damhirsche gesehen haben, wollen wir heute einige der 100 - 200 Inselbewohner vor die Kamera bekommen. Gesagt getan, rüsten wir für unsere Expedition Kameras und Ersatzakkus.



Mit einem fröhlichen "Waidmanns Heil" auf den Lippen nehmen wir Witterung auf, pirschen wieder einige Stunden durch die steinreichen Wälder, verbringen viel Zeit beim waidgerechten Rollenspiel als Baum, Findling oder auf dem Hochsitz. Mit der Videokamera habe ich mehr Glück als Sabine mit der Pentax und fange bestimmt fünf vorzeigbare Szenen mit Damhirschen ein. Waidmanns Dank!



Obwohl zwei Crews vorhin gewitzelt haben, sie würden schon mal den Grill anschmeißen, bringen wir natürlich nur virtuelle Beute mit an Bord. Na und außerdem sind die "Griller" längst über alle Berge, wir hatten jedenfalls unser Jagdvergnügen.

Zwischendurch haben wir wieder einige mails erhalten. Grüße also zurück an Uli, Roland, Thomas, Peter, Conny, Klaus, Micha und Anders, den wir auf Bornholm besuchen wollen.

Tag 96, Montag, 03. September 12: Hanö - Simrishamn (33/1.960 sm)

Südliche Ostsee: Westliche Winde um 4, etwas abnehmend, anfangs strichweise diesig, See 0,5 bis 1 Meter.

Aus dem gestern noch gefühlten Herbst wird heute offenbar ein schöner Spätsommertag. Wir frühstücken endlich wieder draußen im Cockpit und lassen uns dabei von der Sonne wärmen. Unten im Keller ist es eh immer kühler. Leider ist die Milch alle, also gibt's auch für mich "nur" Tee. Um kurz nach 1100 legen wir ab, heißen noch im Hafen das Groß und der Plotter erwartet, dass wir 216° steuern. Daran ist aber nicht wirklich zu denken, wir schaffen gerade 190° und verabschieden uns immer weiter von unserer Kurslinie. Es weht mit 4 Bft. aus W und Simrishamn haben wir noch vor uns - nicht im Kielwasser. Bornholm würde jetzt besser passen und Sabine spielt ein wenig am Plotter: Bis Hammerhavn wären es 52 sm ... wir segeln einfach den höchst möglichen Kurs weiter und entscheiden "zu gegebener Zeit", ob wir unser Ziel aufgeben.

Solche Abwägungen haben wir oft vorgenommen, jetzt wird es damit schwieriger, weil es bereits ab 2000 dunkel ist. Nicht dass wir Angst vor einer Nachtfahrt haben, aber der ganze Rhythmus kommt durcheinander und 2100 ist für Hammerhavn einfach zu spät. Vorher hätten wir zudem noch das Verkehrstrennungsgebiet (VTG). Bei aller Abwägerei kommt zum Glück der kleine Winddreher um 1400 offenbar gerade noch rechtzeitig, denn jetzt können wir unseren Kurs wieder direkt auf Simrishamn absetzen. Nun passt alles zusammen, Sonne, Wind, Kurs und Temperatur. So lässt es sich vortrefflich segeln. Der Autopilot steuert, Sabine schläft, eine gute Gelegenheit, euch endlich mal unsere "Duck" vorzustellen. Die "Duck" haben wir bei finnischen Seglern entdeckt und sind seitdem davon begeistert, wenn es darum geht, an Heckbojen oder Schwimmstegen festzumachen.



Überall, wo der Arm nicht mehr ausreicht oder eine Leine eingefädelt werden muss, kennen wir keine bessere Alternative. An der "Duck" wird mittels Palstek die Leine befestigt und dann auf einen zur "Duck" gehörenden Bootshaken gesteckt. Dann wird der Entenschnabel über den Bojenring gezogen, sodass die "Duck" einklickt und schließt. Sofort ist die Leine fest und kann eine Zuglast von 20 t halten.

Wir haben als Ergänzung noch einen "offenen" Bojenhaken, der wesentlich schwieriger zu handhaben ist. Die einzig wirkliche Alternative ist ein per Karabinerhaken gesicherter Bojenhaken.



Die "Duck" besteht aus drei Teilen: Der eigentliche schwarze Haken mit dem gelben Entenschnabel, der Bootshaken und natürlich die Leine. Leider kann man dafür den herkömmlichen Bootshaken nicht nutzen und die "Duck" hat uns auch stolze 64 finnische € gekostet. Keine Ahnung, ob's das Teil bei uns gibt.

Zum Lösen der Leine wird der Bootshaken in die Öffnung (neben der Leine) geführt und mit einem kleinen Ruck die "Duck" geöffnet, die Leine ist wieder frei.

Bei Youtube gibts ein Video: www.youtube.com/watch?v=abiGFqji00

Mein Freund Uli, der Schnäppchenjäger, empfiehlt freundlich die preiswertere Alternative:

"... siehste Alter, schon wieder mal zu viel Kohle raufgelegt. Ich nehme den hier: www.bootskram.com/shop/product_info.php/info/p16579_Bojen-Karabiner-A4-AISI-316.html Allerdings hab ich mir ne Nirostange ranschweißen lassen, sodass ich sie damit wunderbar handeln kann. Ich fummel aber nicht mit dem Bootshaken rum, sondern operiere mit einer kurzen Leine um den Haken von der Tonne zu lösen Flutschts wie Schmierseife nach vielen Einsätzen!!!"

Anderes Thema. Wer die schwedische Südküste segelt, muss sich mit den Sperrgebieten beschäftigen. Heute passieren wir z.B. das große Sperrgebiet "Ravlund" zwischen Simrishamn und Hanö. Die Häufung der militärischen Übungsgebiete an Schwedens Südküste liegt daran, dass die Ostsee hier auch im Winter eisfrei ist. Bisher hatten wir unverschämtes Glück, denn bereits vor Kristianopel und südlich Karlskrona wird wirklich scharf geschossen. Für "Ravlund" und die anderen Sperrgebiete hängen meist Kalender in den Hafenmeistereien aus. Im Internet habe ich darüber jedenfalls nichts erfahren. Natürlich kann man auch die Coast Guard über Kanal 16 anfunken oder die in den Seekarten angegebenen Nummern anrufen. Aufgrund meiner missglückten Anrufaktion wegen der Brückenöffnungszeiten habe ich auf eine solche Wiederholung keinen Bock.

Inzwischen hat uns ein kleiner Winddreher einen noch günstigeren Winkel für Simrishamn beschert. Längst ist der Hafen in Sicht und wir gehen um 1730, nach 33 sm, wieder rückwärts an den Schwimmsteg. Wer ist schon da? Die "Tonga", der wir gelegentlich unterwegs begegnet sind und der Einhandschwede von der 31er Rassy "Argo" aus Malmö. Im Bild links die Comfortina 39 "Vega" aus Bremen, wir, die "Tonga" und der Schwede.



In Simrishamn kassiert der automatische Hafenmeister 155 SEK (18 €), Duschen ohne Aufpreis, WLAN kost' nix. Nach dem späten Essen folgt noch ein Nachtspaziergang durch die bildhübsche Kleinstadt. Sabine ist so begeistert, dass sie morgen unbedingt shoppen muss, so jedenfalls die aktuelle Beschlusslage und der vorausschauende Blick aufs Wetter lässt das auch zu. Am Mittwoch kommen wir besser rüber nach Rønne als morgen.

Tag 97, Dienstag, 04. September 12: Simrishamn - Rønne (33/1.993 sm)

Südliche Ostsee: Südwest bis West 4, zunehmend 5, später nordwestdrehend, See bis 1,5 Meter.

Heute früh zeigt uns der Blick auf den Wetterbericht allerdings, dass wir besser heute als morgen nach Rønne übersetzen. Morgen hätten wir 6 - 7, so schnell ändert sich das Wetter.



Aber nicht so schnell ablegen, der Winddreher soll ja später einsetzen und für 28 sm rechnen wir mit max. 5 - 6 Stunden, spätestens um 1400 müssen wir los, wir haben also viel Zeit. Die freundliche Nachbarin von der Comfortina 39 "Vega" aus Bremen bringt frische Brötchen mit, wir frühstücken in aller Ruhe, Sabine erledigt ihre Besorgungen und wir kaufen wie geplant mal wieder Lebensmittel bei ICA ein.



Bevor wir ablegen gratulieren wir eine der ganz großen Steuerfrauen (s. Logbuch 6). Heute feiert Tante Livi (bald 14) endlich Geburtstag und ihr sehnlicher Wunsch, älter zu werden sei ihr von Herzen gegönnt. Ab heute ist Tante Livi bald 15 und die Crew der "Kalami Star" gratuliert natürlich von ganzem Herzen und wünscht ein erfolgreiches neues Lebensjahr ... und weiterhin eine hervorragende Karriere als Steuerfrau. Allzeit gute Fahrt Tante Livi (bald 15)* und liebe Grüße an Katrin und Roland.

*Ein paar Tage später kommt die Korrektur von Roland: Vielen Dank für die netten Glückwünsche an Livi (in zwei Jahren 16), weil dazwischen 15 kommt und 15 ein blödes Alter ist.

So ganz sind wir nicht im Zeitplan und legen erst um 1445 nach Bornholm ab. Die Seewetterberichte und die Nachbarn am Steg sind der Meinung, eine bessere Chance als jetzt gibt es für Rønne nicht. Nur das richtige Wetter ist leider anderer Meinung. Wir bekommen kräftig auf die Nase, es weht immer noch mit 5 Bft. aus SW. Als wir die Landabdeckung verlieren wird aus der kurzen eine "lange Welle", die aber schon bald die angekündigten 1,5 m erreicht. Wir hatten vor, uns bei (später) NW von der Genua ziehen zu lassen, sind aber jetzt, mit kleinem Groß und kleiner Genua, auf Amwindkurs unterwegs.

Natürlich wissen wir, dass man ein Verkehrstrennungsbiet (VTG) im rechten Winkel queren muss - entsprechend haben wir unseren Kurs abgesetzt. Eine Weile können wir diesen Kurs auch halten, aber als der Wind auf 6 Bft. auffrischt und sich die Welle bei 2 m einpendelt,

wird klar, dass wir von der Ostseite des VTG nicht ohne kreuzen nach Rønne kommen werden. Wir halten KVR-widrig unseren rw Kurs bei 176° und tun das auch ohne schlechtes Gewissen, weil weit und breit keine Berufsschiffahrt unterwegs ist. Wir stören niemanden, wer hier stört ist ausschließlich das Wetter, dass sich einfach nicht an die Vorhersage halten will. Wir sind zwar zwischen Schweden und Bornholm unterwegs, Wind und Welle kommen jedoch aus der weiten, freien südlichen Ostsee. Inzwischen rutschen vereinzelt Wellen bis 3 m durch und sorgen beim noch "unvorteilhaft" bekleideten Rudergänger für einige kalte Duschen.

Um 1800 dreht der Wind wenigstens von SW auf WSW und allein das bringt uns schon in eine komfortablere Lage. Wir können die stark gerefften Segel ein wenig öffnen und einige Wellen besser aussteuern. Als das VTG hinter uns liegt sind es noch 90 Minuten bis Rønne. Dann Hasle an Backbord und hier legt der Wind kurzzeitig eine Atempause ein, frischt aber 10 Minuten später wieder auf :-(. Von Westen ziehen dicke Wolken auf, schaffen wir es noch vorher? Schaffen wir und entdecken hinter der Mole, dass der Yachthafen durch Steinschüttungen inzwischen völlig von der See abgeriegelt ist. Das ist neu und sehr erfreulich, ich hatte schon mit viel Schwell gerechnet. Um 2000 sind wir nach 33 sm erstmals wieder in Dänemark fest - ungewohnt wieder an Heckpfählen. Ein paar Minuten später ist es stockfinster und regnet. Fotos von diesem Ritt gibt es leider nicht, wer hält schon seine Kamera ins kalte Wasser.

Abschließend ein Schwenk zurück auf's Wetter. Der DWD und das DMI haben uns in Simrishamn ablegen lassen. Hätten wir die Gribfiles ernst genommen, hätten wir nicht ablegen dürfen ... auch nicht am Mittwoch.

Tag 98 - 100, Mittwoch - Freitag, 05. - 07. September 12: Königliche Hafentage in Rønne/Bornholm

Vor ein paar Monaten haben wir in Kolobrzeg/Polen Anders Nielsen aus Rønne kennen gelernt. Anders hat hier im Südhafen einen Marineladen mit Werkstatt (www.smmc.dk) und zugesagt, dass der defekte Simmering am Impeller ausgetauscht wird. Ich würde das gern selber machen, hab aber doch zu viele Manschetten vor der Reparatur, weil möglicherweise auch die Welle beschädigt sein könnte und dann müsste auch die ausgetauscht werden ...

In Kalmar habe ich versprochen, nicht mehr über die Royals zu schreiben, aber hier in Rønne werde ich das Opfer einer an sich harmlosen Verwechslung und das ausgerechnet beim Besuch von Königin Margarethe II auf Bornholm. Henning Larssen, Lokalredakteur bei der "Bornholms Tidende" versteht, als Sabine mich (Ralf) ruft, blöderweise Rålf (phon. Rolf) und begrüßt mich als den auch hier bekannten deutschen Kollegen Rolf Seelmann-Eggebert, der, mit der Kamera in der Hand, vor der königlichen Yacht "[Dannebrog](#)" wartet.



Rolf Seelmann-Eggebert hat zweifellos nicht meine Konfektionsgröße, allenfalls eine ähnliche Haarfarbe und so nimmt das Schicksal seinen Lauf. Ich hab das wirklich nicht gewollt, aber nun stehe ich hier plötzlich für seriösen Journalismus, für die Wahrung der königlichen Privatsphäre und für eine ausgewogene Berichterstattung über die aktuellen Ereignisse bei Hofe. Selbst die Securities haben den "Kollegen" Larssen richtig falsch verstanden, das ist RSE, Ralf Seelmann-Eggebert und der darf hinter die Absperrung, nach meiner Akkreditierung fragt hier keiner.

An die Arbeit: Wenn ich euch hier den königlichen Dienstwagen Daimler Majestic, mit dem Kennzeichen 1, zeige, verrate ich sicher kein Geheimnis, denken doch viele, das sei ein deutsches Auto. Dieser Daimler wurde jedoch in England, bei Queen Elisabeth II gebaut. Die versteh'n da auch was von, jedenfalls war das früher mal so.



Mit der Taxe oder ganz gewöhnlichen "Karossen" fährt hingegen die lokale Bornholmer Prominenz vor, die von Margrethe II heute Abend zum Dinner an Bord der königlichen Yacht "[Dannebrog](#)" eingeladen ist. Natürlich ist der rote Teppich ausgerollt und die rund 70 Gäste werden mit militärischen Ehren begrüßt. Das hat Stil und von dieser Volksnähe sollten sich die Windsors mal ne Scheibe abschneiden. Das soll für heute reichen.



Henning Larssen (hela) von der "Bornholms Tidende" lädt mich gleich wieder für den nächsten Morgen ein, da will er mir die Königin höchstpersönlich zeigen, den königlichen Dackel und natürlich Prinz Henrik. "Menge tak", verabschiedete ich mich höflich und "farvel, Henning". Henning lacht und schwingt sich auf sein Fahrrad.

Tag 99, Donnerstag, 06. September 12: Königlicher Hafentag in Rønne/Bornholm

Heute kommt wie verabredet zunächst ein Mechaniker und wechselt die Simmeringe der Wasserpumpe aus. Frank, der Mitarbeiter von Anders, erledigt den job in 1,5 Std. und kassiert dafür stolze 900 DKK (120 €). Ohne Aufpreis erfahren wir, dass die Königin zwar eine beliebte, aber viel zu teure Institution ist. "Ich muss das alles bezahlen", sagt der Motorspezie, "und warum lernt der Franzose (gemeint ist Prinz Henrik, der Ehemann der

Königin) nicht endlich vernünftig dänisch?" An dieser Stelle verstehe ich "den Dänen an sich" richtig gut, schließlich finanzieren wir das Königshaus doppelt mit. In Dänemark beträgt die MwSt. stolze 25 % und der im Verhältnis zur schwedischen oder dänischen Krone stark schwächelnde Euro gibt uns hier leider den Rest, Königin hin oder her.

"Nebenbei" habe ich auch endlich den Deckel für den Trinkwassertank neu verklebt. Anders hatte mir einen speziellen Kunststoffkleber empfohlen, der sich aber als zu dünnflüssig erweist. Immerhin konnte ich den Deckel damit fixieren und später mit "Illbruck", das Zeug heißt wirklich so, weiter abdichten - von innen und von außen. Eine längere Aushärtzeit vorausgesetzt sollte das wohl endlich halten. Wir sind gespannt füllen den Tank weiterhin nur zu 75 %, immerhin ist die Bilge seit Wochen trocken.

Während der Bauarbeiten mal wieder große Wäsche und Sabine knöpft sich Salon und Toilette intensiv vor, das haben wir lange nicht gemacht. Der wirklich bange Blick gilt dem Wetter. Seit unserer Ankunft weht es beständig mit 5 - 6 Bft. und wir wissen, dass in den nächsten Stunden hier richtig was abgehen wird. Die Gribfiles geben uns spätestens in der kommenden Nacht mehr als 30 Knoten. Gestern haben wir noch in eine halbwegs geschützte Nische verholt, in der wir wenigstens in Lee anderer Yachten liegen, im Yachthafen der Einheimischen ist alles rammelvoll, keine Chance.

Dann also wieder an die Arbeit, die Königin, der königliche Dackel und Prinz Henrik starten um 0930 zur Inselrundfahrt. Hela und seine Kollegen sind schon da, die Securities grüßen diesmal freundlich sogar mit "Guten Morgen". Dann kann's ja losgeh'n.



Vor der königlichen Yacht alles wie gehabt. Die Crew putzt Messing, die Wache an der Gangway wechselt im Halbstundentakt, der Daimler wird vorgefahren, der Fahrer wechselt die Oberbekleidung in königliches weiß. Sabine kommt mit einer Dänin ins englische Gespräch, die nicht nur ihren Sohn (der ist electrician an Bord und muss kein Messing putzen), sondern auch Prinz Henrik in ihr Herz geschlossen hat. Als Prinz Henrik über das Achterdeck schlurft grüßt sie ihn lautstark. Wie, das ist Prinz Henrik, staunen wir. "Yes and he's a very warm person!"



Hela deutet nach oben und tatsächlich, da kommt die Königin ... aber es ist nur die first Lady der Königin, erfährt Sabine in english, but very nice styled. Hätte auch Hape Kerkeling sein können, aber dann kommt endlich Margrethe II, es wird salutiert, zackig begrüßt, sie grüßt ihr Volk, blinzelt (mir) RSE zu, schreitet, schreitet, schreitet die Gangway herunter und begrüßt am roten Teppich wohl einige hochrangige Bornholmer, die vorher vom Zeremonienmeister gut aufgestellt wurden.

Auf dem Foto unten sieht man ganz deutlich, wie nah RSE von den Securities da ran gelassen wurde. Nach dem freundlichen Händedruck versinkt die Nr. 1 im Daimler.



Mit im Fond (unten) die "first Lady" der Königin (rechts), der Zeremonienmeister (vorn), ein Militär, hinten rechts kaum sichtbar Margrethe II. Fahrer und Beifahrer sind natürlich auch mit an Bord, aber wo ist Prinz Henrik?



Die Dänin weiß natürlich, dass es für die Königin und den Prinzen jeweils ein eigenes Programm gibt und vertröstet Sabine, "... he will come soon". But soon kommt zunächst der königliche Dackel, schreitet grußlos die Gangway runter und macht "Sitz" im gepanzerten Audi.



Wenig später als soon kommt Prinz Henrik etwas mühsam über die Gangway. Henrik ist gesundheitlich leider nicht so gut drauf, erfahren wir und die Dänin outet sich endgültig als Fan des Franzosen, dem sie mit 16 erstmals in Odense begegnet war. Der sah damals so gut

aus, ich wäre fast in Ohnmacht gefallen. Sie versteht überhaupt nicht, warum der Prinz bei den Dänen nicht so gut ankommt.

Henrik jedenfalls in weinroter Manchesterhose, beiger salopper Jacke und mit Kapitänsmütze grüßt intensiv seine dänischen Untertanen. "Der hat es aber auch schwer, stellen sie sich mal vor, der ist immer nur die Nummer 2, lebenslänglich," lernt Sabine dazu als Henrik und der Dackel im Audi mit dem Kennzeichen 101 und dem etwas kleineren Konvoi davon rauschen.



Hela schwingt sich wieder auf sein Fahrrad, er muss noch zur Fischereivereinigung, danach zur Einweihung eines Kindergartens und zu einem 90. Geburtstag. Wir wollen in irgendein schönes Café und punktgenau vor einem Fahrradladen habe ich einen Platten. "Yes, we have a new tube, please come back tomorrow, klock 12", sagt der Mitarbeiter zu mir. Von RSE hat der noch nie was gehört, ist auch gut so.

Ich simse Tino, der bei seinen nach Bornholm ausgewanderten Eltern, bestimmt ein 3/4 Jahr gelebt hat und dessen Mutter hier irgendwo in Rønne lebt. Tino simst, royal bestens informiert zurück, dass der königliche Segeltörn von Listed rüber nach Christiansø aufgrund der Wetterlage nun mit dem Hubschrauber absolviert wird. Spätestens an dieser Stelle möchte man auch mal die Nr. 1 sein. Wir sind eingeweht, andere nehmen den Hubschrauber.

Am Nachmittag bin ich die Nr. 1 für drei Achtkässler, die den deutschen Skipper offenbar als Opfer für ihren Deutschunterricht interviewen - das iPhone fängt den O-Ton ein. Warum ich auf der Insel bin? Waren Sie vorher schon mal hier? Wie wohnen sie in Deutschland? Was gefällt Ihnen an Bornholm, usw., usw.? Dann frage ich zurück: Welche Schule besuchen Sie? Welche Berufsausbildung möchten Sie gern machen? Können Sie sich vorstellen, in Deutschland zu leben? Bei einigen Antworten kommen die Schüler/innen an die vorläufige Grenze ihrer Deutschkenntnisse, das ist ja ganz normal. Dann geht es eben in Englisch weiter ...

Später an Bord sehen wir uns leider Fotos in der "Bornholms Tidende" an (<http://www.tidende.dk/>), Respekt Kollege. Als ich den heutigen Ereignissen weiter hinterher google finde wir uns sogar im Inselfernsehen wieder - naja, zu sehr am Rande. Du glaubst es nicht? Klick hier <http://www.tv2bornholm.dk/%5Cdefault.aspx?newsID=64676>

Tag 100, Freitag, 07. September 12: Hafentag in Rønne/Bornholm

Früh in der Nacht heult, braust, schlägt, ruckelt schauert und schaukelt es, als gäb's kein Morgen. Wir haben Bft. 8. Sabine bekommt das mit Ohropax ganz gut in den Griff und schläft abgrundtief, doch gegen 0500 weckt mich Rasmus mit nervtötenden, schlagenden Geräuschen, die ich nicht identifizieren kann. Draußen werde ich vom tosenden Sturm nahezu erschlagen. Geräusche identifizieren, welche Geräusche, ich höre nur eins! Um 0600

werde ich wieder wach, kann nicht mehr schlafen und schreibe am Logbuch. Um 0830 gehe ich todmüde doch nochmal in die Kojen und schlafe endlich fest ein ...



... dann klopft jemand "mitten in der Nacht". Wir ham doch bezahlt, was'n los? Weiter energisches Klopfen am Bugkorb. Braucht jemand Hilfe? Sabine hört ja nix, ich total verschlafen wieder raus ... und da steht freudestrahlend eine Frau auf dem Steg, die ich noch nie gesehen habe, "... ich will sie endlich mal grüßen, hab ihr Logbuch gelesen und Grüße von Tino ausrichten, ich bin seine Mutter." Spricht's, macht ein Foto von mir (oben, verschlafen aus der Kuchenbude brummelnd) und zeigt, "... da drüben in dem großen Haus wohne ich."



Danach isse viel zu schnell wieder weg. Was für ein Überfall. Das können wir doch nicht so (verschlafen) stehen lassen. Ich rufe Tino an, erhalte die Rufnummer seiner Mutter und dann verabreden wir uns mit Ute für den späten Nachmittag zum Kaffee. So beginnt der hundertste Tag unserer Reise. Würden wir heute wie geplant nach Ystad segeln, wir hätten zum 100. Tag mit der zweitausendsten Seemeile das angemessene Meilenjubiläum dazu. Wir segeln aber nicht nach Ystad, sondern holen mein geflicktes Fahrrad ab und radeln zum Friseur.

Sabine kommt zuerst dran und zwischen ihr und Beate, der Friseurmeisterin, geht es natürlich um den königlichen Besuch. Sabine ist immer noch ganz begeistert. Und dann erzählt Beate voller Stolz, dass ihr die Königin bereits die Hand geschüttelt hat. "Nee." "Doch!" Beate hat in København die Meisterprüfung abgelegt und bei der feierlichen Freisprechung war Königin Margrethe II zugegen und gratuliert natürlich per Handschlag. Beate hat also was, was Sabine nicht hat und Beate seit dem königlichen Händedruck versteht sie Handwerk noch besser. Sabine ist mit der königlichen Frisur jedenfalls sehr zufrieden, der Skipper auch.

Dann schneidet Beate auch meinen außer Rand und Band geratenen Kopfschmuck. Ich spüre geradezu wie mich auch die königliche Hand wieder so richtig trimmt. Noch was anderes passiert in diesem Moment. Bei "Klip & Z" wird in meinem "Rückspiegel" ein weiterer Mann frisiert und von dort kommt die Stimme aus dem mirror-off: "Is that my german sailing friend ..?" "Hääää," denke ich und erkenne den frisch frisierten Frank Nielsen, der gestern

bei uns an Bord die Wasserpumpe repariert hat. Rønne hat 13.900 Einwohner. Drei davon kenne ich ein ganz klein wenig. Das sind hela, Anders und eben Frank ... wie klein die Welt heute ist.



Wir schnuppern ein wenig Stadtluft und da wir Bornholm schon ganz gut kennen, statt vieler Bilder das passende Video zur Insel <http://www.youtube.com/watch?v=OgRSA5VpCHE>



Danach zum Bäcker, Blumen besorgt und ab geht's zu Ute zum Kaffeetrinken. Tinos Mutter empfängt uns sehr herzlich und wir erleben die Familiengeschichte eines deutschen Paares noch einmal mit. Ute und ihr Mann haben nach vielen Urlauben auf ihrer Lieblingsinsel, den eigenen Urlaubstraum Wirklichkeit werden lassen und wandern, als die Kinder erwachsen sind, nach Bornholm aus. Ohne berufliche Vorbildung übernehmen sie ein Hotel und führen es über viele Jahre sehr erfolgreich. Fotos vom Hotel machen die Runde, von den Kindern, die auch als Erwachsene immer wieder Urlaub auf der Insel machen. Der immer noch ansprechende Flyer vom idyllisch gelegenen Hotel "Skovly" erzählt von Urlauben, großen Feiern und der Ganzjahresöffnung - ein Knochenjob erzählt Ute. Wir sind beeindruckt über so viel Mut, Engagement, Offenheit und die Gastfreundschaft, die uns hier gewährt wird.



Den Kaffee genießen wir in Utes wunderbarer Wohnung mit herrlichem Blick zum Hafen und weit über die Ostsee. Als wir uns von Ute und der Labradorhündin Winnitou verabschieden habe ich beinahe vergessen, dass vermutlich Tino zumindest eine "Teilschuld" an dem

ausgesprochen herzlichen Kontakt hat. Vielen Dank also Ute & Tino, das alles begann doch erst gestern mit einer sms über den königlichen Empfang ...

Tag 101, Samstag, 08. September 12: Hafentag in Rønne/Bornholm

Heute weht der Wind immer noch kräftig aus der Richtung, in die wir eigentlich wollen. Ab morgen soll sich die inzwischen tagelange Windsituation endlich ändern und die 4 oder 5 deutschen Yachten können hier raus. Dann segeln wir "zurück" nach Schweden, diesmal in Wallanders Ystad. Heute nehmen wir unsere Klappräder mit in den Bus und erkunden den Inselsüden; den kennen wir noch nicht, Dueodde, Snogebæk und Nexø.

Wir kaufen Bus-Tagestickets, die es für "Pensionister" statt für 150 DKK zum halben Preis gibt. Leider kennen die Verkehrsbetriebe weder pensionierte Fahr-, noch Klappräder und es gibt auch keine Tageskarte für die Fahrradmitnahme. Bei jedem neuen Teilstück bezahlen wir pro Rad 24 DKK und das drei x am Tag. Immerhin ist die Fahrradmitnahme kein Problem, egal zu welcher Zeit. Rechnen wir mal zusammen: 75 DKK/Person + 72 DKK (3 x 24 DKK) Fahrradmitnahme ergibt 147 DKK (= 18,37 €) für den Tag, egal welche Linie genutzt wird.

Die Tickets bringen uns mit der Linie 8 zunächst ganz bequem nach Dueodde. Der Quarzsand in dieser Ferienregion ist so fein, dass er früher für die Herstellung von Sanduhren genutzt wurde. Tino mailt dazu, "... wer Dueodde nicht kennt, der kennt auch nicht Bornholm".



Natürlich muss man auf den 60 m hohen Leuchtturm (oben), um einen Überblick zu bekommen, nur leider ist der Leuchtturm samstags geschlossen. Dann verschaffen wir uns den Überblick eben mit den Bordfahrrädern. Die Dünen und der Strand erinnern an Fanø oder Amrum, das ist wirklich beeindruckend schön. Blöderweise ist es heute viel zu kalt und windig, sodass wir nicht mal auf die Idee kommen, baden zu gehen.



Bestimmt ist diese touristisch gut erschlossene Region während der Saison spannender und interessanter, da kannste auch noch richtig Leute kucken. In den Kiefernwäldern hinter den Dünen wirklich schöne Ferienhäuser, ein paar Hotels (keine Hochhäuser) und Campingplätze und natürlich: " BILD" ist schon da, aber die "Zeit" eben auch.



Mit den Rädern strampeln wir weiter nach Snogebæk. Ein kleiner ehemaliger Fischerort mit "ausgelagertem" Hafen, den man über eine Seebrücke (oben) erreicht. Das gefällt natürlich, obwohl der Ort auch nicht mehr das ist, was er wohl mal war. Immerhin gibt's hier alles rund um den Fisch und das, was der Tourist eigentlich nicht wirklich braucht. Snogebæk macht jedenfalls Spaß.

Am Strand von Balka (unten) kommt man im doppelten Sinne nicht vorbei. Der lädt total zum Baden ein und außerdem bleiben wir mit den Rädern beinahe im Sand stecken.



Von Balka nach Nexø sind es vielleicht nur drei Kilometer. Nexø (unten) ist heute mit seinen knapp 4.000 Einwohnern Bornholms zweitgrößte Stadt, kann aber nicht den Charme entfalten, der andere vergleichbare dänische Kleinstädte so hyggelig macht.



Das liegt sicher auch daran, dass ausgerechnet hier in den letzten Kriegstagen noch vieles unwiederbringlich zerstört wurde. Außerdem ist Samstagnachmittag und die Stadt wirkt wie ausgestorben. Zwei gelangweilte deutsche Crews warten auf besseres Wetter und wir finden

nicht ein geöffnetes Café und landen in einer Mischung aus Kiosk, Lottoannahmestelle, Wettbüro und Jugendzentrum! Der Kuchen war beinahe noch tiefgefroren und ich verstehe erst beim Essen, warum der 13jährige Oberkellner fragt, ob wir den Kuchen warm serviert bekommen möchten. Nun ja, aber interessant, dass zwischen Nexø und Kolobzreg/Polen inzwischen eine Fährverbindung eingerichtet wurde, sind ja nur 100 km.

Weil es in Nexø nicht wirklich was zu entdecken gibt, nehmen wir den nächsten Bus in den Inselnorden. Teijn, Allinge und Sandvig kennen wir bisher nur von der Wasserseite, also die Fahrräder rein in die Linie 3. Der Bus in den Inselnorden fährt natürlich über Svaneke, Listed und Gudhjem, hier kennen wir uns schon ganz gut aus und so manche Erinnerung kommt wieder hoch. In Svaneke haben wir uns doch mit Matthias getroffen ... liest der immer noch mit? Und weit drüben auf der Ostsee Christiansø, wir haben eine fantastische Fernsicht.



Es gibt überall viel zu knipsen, aber die Fotos würden hier natürlich den Rahmen sprengen. Hier oben jedenfalls der Hafen von Allinge, wir wollen ja wissen, ob wir hier reinpassen? Kein Problem. Der Hafen von Sandvig (unten) ist für Yachten jenseits 25 Fuß nicht geeignet. Vom Tiefgang her sind 1,60 m drin, aber der Hafen ist viel zu klein. Wer hier unbedingt rein muss, lieber gleich rückwärts.



Von Sandvig aus ist es nur noch ein Kilometer bis Bornholms Nordspitze Hammerodde, aber es geht rauf und runter über die Granitklippen.



2009 haben wir dieses Feuer bereits dicht unter Land umfahren und nun sind wir mit dem Radl da. Die Nord- und die Südspitze (Dueodde) an einem Tag, prima.

In Sandvig pickt uns die Linie 1 wieder auf und mit dem Sundowner fahren wir, die ganze Insel im Gepäck, zurück nach Rønne. Lässt der Wind morgen wirklich nach? Die Gribfiles sagen ja!

Tag 102, Sonntag, 09. September 12: Rønne/Bornholm - Ystad (37/2.030 sm)

Südliche Ostsee: Nordwest 4, vorübergehend abnehmend 3, süd- bis südost-drehend, See 1 Meter.

In der Nacht ist es still geworden im Hafen, der kräftige Wind ist endlich weg, ganz weg. Wir gehen an die Tanke, nachdem mir der Hafenmeister versprochen hatte, die Tanke funktioniere auch mit normalen EC-Cards. Das ist leider ein Schuss in den Ofen. Der Automat akzeptiert nur Visacards - und von der habe ich blöderweise die Pinnummer verdaddelt. Keine Sorge, im Tank sind bestimmt noch 35 Liter, damit sollten wir sogar bis nach Hause kommen. Der letzte Tankstopp war übrigens in Mariehamn. Das wirft die Frage auf, wie viele Meilen sind wir eigentlich gesegelt, wie viel motort?

Darum kümmern wir uns gleich, zunächst legen wir um 1200 ab, bis Ystad sind es ca. 36 sm. Nach etwa 10 sm werden wir die "Drehscheibe" (in der Seekarte als "Vorsichtsgebiet" gekennzeichnet) zwischen drei Verkehrstrennungsgebieten erreichen und von dort den Kurs direkt auf Ystad absetzen. Als wir Nørrekås verlassen geht der Blick natürlich zurück und rüber zu Utes Balkon. Wir trauen unseren Augen nicht, Ute winkt uns mit dem Dannebrog. Eine tolle Geste zum Abschied und wir antworten natürlich mit unserem "Adenauer" - für Landratten, alle Segler nennen die Nationale "Adenauer".

Die Segel- und Maschinenfrage ist gestellt und ich rechne jeden Tag aus dem Logbuch nach und komme bis Rønne auf 2001 sm (das entspricht zwar nicht exakt den Meilen hier im online Logbuch, aber 7 sm fallen da kaum ins Gewicht). Von den insgesamt 2.001 sm sind wir 1.227 sm (61,3 %) gesegelt und waren 774 sm (38,7 %) unter Maschine unterwegs. Ob das ein guter oder ein schlechter Wert ist, mögen andere bewerten.

Nach der Rechnerei wird es spannend, wir erreichen gleich das "Vorsichtsgebiet" - siehe Karte unten mit unserer Kurslinie von Bornholm ausgehend.



Eine interessante Situation: Von Westen kommen drei Fahrzeuge, aus Südwest zwei, darunter ein sehr langsam fahrender Tanker. Die Fahrzeuge aus Nordost spielen erst später eine Rolle. Wir checken ein Fahrzeug nach dem anderen durch, ändern unseren Kurs um 10° und halten damit auf das Heck eines langsam fahrende Tankers zu, damit der vor uns

durchgehen kann. Danach haben wir auch auf der Westseite des "Vorsichtsgebietes" keine Probleme mehr. Wir setzen direkt Kurs auf die Südtonne vor Ystad ab.

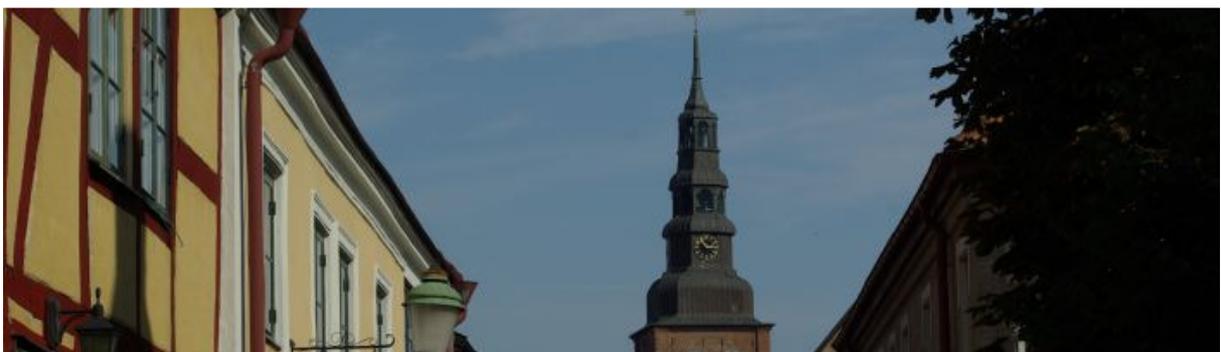
Der Wind hält uns zunächst mit 5 Knoten noch ganz gut in Fahrt, ab 1600 schwächelt die bewegte Luft immer mehr. Wir haben noch 15 sm und das Sperrgebiet "Kabusa" vor dem Bug. "Kabusa" soll uns am Wochenende keine Sorgen bereiten, aber bei 3 Knoten Fahrt denkt die Crew langsam ans Ankommen ... und trinkt erst einmal Kaffee. Um 1710 geben wir nach 23 gesegelten Meilen, bei 2,75 Knoten auf; die Maschine muss ran.

Langweilig wird es dennoch nicht. Wann sind wir die zweitausendste Meile gesegelt? Kurz vor der Rønne oder erst auf diesem Törn rüber nach Ystad? Wir entscheiden uns für heute und klatschen uns ab. Wir bereiten aus den Pell- Bratkartoffeln und dann sind wir um 1930, nach 37 sm in Ystad fest. Der Platz kostet 160 SEK incl. Strom (20 €). Duschen kosten extra, WLAN und Sauna inclusive.

Tag 103, Montag, 10. September 12: Hafentag Ystad



Wir sind jetzt 30 Tage in schwedischen Gewässern, bzw. Häfen unterwegs und es gibt immer noch positive Überraschungen. Ystad ist so eine. Wir entdecken eine wunderschöne Stadt mit einem gut organisierten Yachthafen. Die sanitären Einrichtungen sind zwar in die Jahre gekommen, aber alles funktioniert prima und ist sauber. Nur meinen Saunabesuch bekomme ich nicht mehr, die Sauna ist montags und dienstags nicht in Betrieb, schade.



Kommissar Wallander ermittelt natürlich in der ganzen Stadt und man kann als Touri auf den Spuren von Henning Mankells Kommissar under cover durch die Stadt auf Streife gehen - es gibt dazu sogar deutsche Führungen.



Eine heiße Spur führt direkt in's Hafenrestaurant - keine 20 m von uns entfernt. In dem Film "Offene Rechnungen" wird eine Frau vor den Augen ihrer Tochter hingerichtet. Sie betreibt das Restaurant "Chez moi", das in Wirklichkeit "Marina Restaurant und Café" heißt. Als Wallander hier mit Ella essen geht, wird er von dem Computerhacker Modin, den die Ystader Polizei angeheuert hat, abgeholt. An Bord spüren wir geradezu die Nähe des Verbrechens ... und schließen lieber von innen ab!



Das Zentrum Ystads, der Stortorget mit dem alten Rathaus (links), ist immer wieder Wallander Kulisse. Nur die Lage der Bankfiliale wurde an diesem Platz verändert. In dem Krimi "Tod in den Sternen" wurde sie von der Südwestecke mitten auf den Platz verlegt, um eine dramatische Explosion nach einem Bankraub super ins Bild zu bringen. Hier auf dem Stortorget verabschiedet sich Wallander von seiner Anja, hat mit der Rechnung im "Lottas" ein Problem und hier verlässt er im Film "Vor dem Frost", wegen eines ernsten Gesprächs mit seiner Tochter Linda, ein Abendessen im "Le Cardinal".



Wir ermitteln einige Stunden sehr diskret mit unseren Dienstfahrrädern auf einer vom Touribüro vorgeschlagenen Route von Nr. 1 (Charlotte Berlin Museum) bis Nr. 15 (Kloster) und schaffen tatsächlich alle 15 Stationen. Besondere Auffälligkeiten oder gar schädliche Neigungen registrieren wir vor Ort nicht, sodass wir nach der Streife sogar noch in Ruhe im Supermarkt einkaufen können. Auch hier keine Spur von Ladendieben!

Sabine hat bei unserer Spurensuche prima Beweisfotos in der Stadt gemacht, ich bekomme aber nur einige davon in mein "Panoramaformat". Über diesen Link kannst Du Dir natürlich auch selbst ein Bild von der Stadt machen:

<http://www.ystad.se/ystadweb.nsf/alldocuments/F24F098296526999C1256E29002FE232>

Tag 104, Dienstag, 11. September 12: Ystad - Gislövsläge (24/2.054 sm)

Südliche Ostsee: Süd bis Südwest 3 bis 4, zunehmend 5 bis 6, später nordwestdrehend, Schauer- oder Gewitterböen, zeitweise schlechte Sicht, See 0,5 bis 1,5 Meter.

Wir haben einfach zu lange geschlafen und gar nicht mitbekommen, dass die Hafenmeisterei inzwischen geschlossen ist, dabei wollten wir mit unseren restlichen Kronen den Tank ein wenig auffüllen, der letzte Tankstopp war in Mariehamn! Die Tankanzeige steht zwar auf etwas mehr als 1/4, das sollte auch für jede Situation auf dem Weg nach Gislövsläge reichen, doch sicher ist nun mal sicher. Immerhin bekomme ich "Magnus", den Hafenmeister, ans Telefon und der verspricht, in einer halben Stunde im Hafen zu sein. Das klappt zum Glück und so kommen wir immerhin noch vor 1200 aus dem Hafen.

Heute Nacht und am frühen Morgen hat es immer wieder geregnet, über dem Wasser ist es diesig, der Wind weht mit 4 Bft. stabil aus SSW. Wir sind gleich auf Amwindkurs unterwegs. Nach eineinhalb Stunden überholen wir eine 42er Aphrodite, die bestimmt 20 Minuten vor uns raus ist und immer wieder dieselben Fragen. Wo war das, wo das, wo war es am schönsten? Sabine mag eigentlich gar nicht mehr und will am liebsten "sofort" nach Hause.

Als ich sie auf Stege aufmerksam mache, die Kreideküste von Møn und vom kleinen Schlösschen Liselund erzähle, hält sie das ebenfalls für einen wunderbaren Abschluss. Møn wäre doch auch ein wunderbarer Ausstieg aus dem Film, finden wir beide. Aber Freitag und Samstag geht ein Sturmtief durch. Wir werden sehen, ob das für attraktive Aufnahmen sorgt.

Langsam dreht der Wind, dunkle Wolken (Stratus) ziehen auf. Wir ziehen die Schwerwetterklamotten an, schließlich gibt es eine Böenwarnung (Gewitter). Wenig später haben wir den Wind genau von vorn und an dieser Stelle rächt sich, dass wir nicht zwei Stunden früher abgelegt haben. Der DWD hat den Winddreher angekündigt, die Gribfiles natürlich auch. Bei den Gribfiles nimmt der Wind gegen 1400 eher ab, der DWD spricht von zunehmend 5 - 6 Bft. Bisher haben die Gribfiles recht, der Jockel muss ran, aber eben nur für eine Stunde, dann geht's um die Ecke, Groß und Genua werden wieder gesetzt und wir segeln noch einmal ganz angenehme vier Meilen und setzen direkten Kurs auf Gislövsläge.



Dann rein in den Hafen und hoppla ... vor der Haustür geht ein Fender über Bord. Also vorwärts, rückwärts, seitwärts ran und der Fender ist wieder eingefangen. Ein bisschen

erinnert das an Rodeo, weil ein wenig Schwell vor dem Hafen steht. Dann sind wir drin und suchen einen Parkplatz ... am Gästesteg ist nichts frei, obwohl hier nur zwei Gästeboote liegen. Was ist denn hier los? Am Steg der Dauerlieger einige freie Plätze, nur leider alle rot. Die sind garantiert nicht mehr im Wasser und kommen auch heute nicht mehr rein - die alte Krankheit, auch bei uns besonders beliebt. Wir gehen auf die Fischerseite und finden gleich auf der Rückseite der Mole einen freien Platz und knirschen uns nur so zwischen den Pfählen durch. Geschafft. Es ist 1615 und wir haben 24 sm mehr auf der Logge.



Den "schwarzen Festmacher" (= Strom) angeschlossen und "Kuchenbude" aufgebaut sind eins und dann beginnt es zu regnen. War das späte Ablegen doch richtig? Scheint so. Und die Gribfiles haben wieder mal gegen den DWD gewonnen. Danke nochmal an Petra & Ekkehard für diesen Tipp. Habt ihr es eigentlich rechtzeitig nach Hause geschafft?

Vom Hafenmeister keine Spur - aber an seinem Büro stehen die aktuellen Preise: 165 SEK, 155 DKK oder 20 €. Der entsprechende Gegenwert hält sich in Grenzen. Die Duschen und Toiletten sind absolut sanierungsbedürftig. Vor drei Jahren waren wir zuletzt hier, seitdem ist nichts passiert. Ein einheimischer schwedischer Segler bestätigt unseren Eindruck, ihm ist das sogar richtig peinlich, "... die Stadt Trelleborg weiß das alles, tut aber nichts!"

Wenn ich hier nichts über Gislövsläge schreibe, dann weil es darüber nichts zu schreiben gibt. Gislövsläge ist ein Vorort von Trelleborg, hier wohnt der Schwede und das hier ist sein Yachthafen. Vielleicht gab's hier früher mal Fischerei, aber davon ist nur Freizeitfischerei übrig geblieben.

Gegen 2000 teste ich mal das Fernsehprogramm und lande nach dem Sendersuchlauf auf Anlieb bei 3Sat. Dann muss es auch Das Erste oder ZDF geben, heute ist doch das WM-Qualifikationsspiel gegen Österreich. Auja. Wir sehen seit Monaten erstmals wieder die Tagesschau*, aber nach rund 10 Minuten wird das Bild pixxelig, der Ton verzerrt, verschwindet, kommt wieder, bunte Fetzen und dann bleibt der Bildschirm schwarz, tief-schwarz. Das ist sowas von gemein. Du wirst angefüttert, freust Dich drauf und dann kommt nichts mehr. TV aus und wieder ein, Kabel überprüft, andere schwedische Sender laufen, Du zappst wieder zurück und erfährst zum xten Mal "Signal zu schwach, überprüfen Sie das Antennenkabel". Noch einmal die Vor- und Achterleinen dicht geholt, damit sich die Yacht ja nicht bewegt - die DVBT-Antenne ist oben im Mast und bewegt sich natürlich. Nichts, immer noch "Signal zu schwach, überprüfen Sie das Antennenkabel". Ich bin fertig.

Schlimmer noch. Ich verliere zum vierten Mal hintereinander beim Rummikub. Nachdem ich 5:3 geführt hatte, steht es jetzt 6:7. An Abenden wie diesen ...

*Natürlich sind wir nicht beinahe vier Monate von der Nachrichtenlage abgeschnitten. Immer wenn ich online bin, klicke ich auf tagesschau.de ... und das sei auch verraten kicker online

Tag 105, Mittwoch, 12. September 12: Gislövsläge - Klintholm (46/2.100 sm)

Westliche Ostsee: Westliche Winde um 4, etwas abnehmend, einzelne Schauerböen, See 0,5 - 1 m

Die Schauer sind durch, die Sonne scheint, draußen weht ein Vierer, ideales Segelwetter. Wir lassen uns dennoch Zeit, 30 sm bis Rødvig sind nicht wirklich ein Problem, um 1230 legen wir ab und dabei probiere ich mal einen kleinen Trick: Da wir uns ja zwischen zwei Pfähle hindurch zwängen oder besser daraus befreien müssen, gebe ich an jeden Pfahl ein wenig Spüli an die Scheuerstelle. Ob wir deshalb "wie geschmiert" rausrutschen, keine Ahnung.

Von Gislövsläge nach Rødvig müssten wir etwa 270° segeln. Das geht aus drei Gründen nicht. Gleich westlich von Trelleborg liegt wieder mal ein Schießgebiet und da wird heute geschossen. Weiter westlich liegen, ähnlich wie zwischen Bornholm und der schwedischen Küste, drei miteinander verbundene Verkehrstrennungsgebiete. Der dritte Grund: Wir haben WSW-Wind und müssen uns deshalb erst von der Küste frei segeln. Nach etwa 10 sm wollen wir wenden und das VTG am südlichen Rand passieren. So weit der Plan ...

Nachdem wir die Segel gesetzt haben und 180° segeln passiert uns der Rettungskreuzer mit einer Ketch am Haken. Motorschaden? Falls ja, warum segeln die nicht in den Hafen? Klugscheißer, die werden schon ihre Gründe haben, aus Spaß lässt sich niemand schleppen. Weiter geht's, wir machen mit 6 Knoten gutes Tempo,

Nach neun Meilen ziehen Schauerböen auf, wir steigen in die Segelklamotten und wenden etwas eher auf den geplanten Rødvigkurs. Damit umsegeln wir zwar ein Schauer, aber eine kräftige Böe erwischt uns doch und zwingt zum Reffen. Das Groß haben wir eh nur auf 2/3 gesetzt, nun reduzieren wir auch die Genua. Haben wir jetzt Rødvig anliegen? Keine Spur, nicht mal das VTG können wir südlich passieren. So kommen wir nicht nach Rødvig.

Wir koppeln die Alternativen durch: Klintholm auf Møn hatten wir bisher gar nicht auf dem Schirm. Dahin wären es noch 27 sm, aber wir müssten kreuzen. Wie wär's mit Hiddensee? Das wären 57 sm - ohne kreuzen. Und was macht der Wind? Als die Böe ein wenig nachlässt dreht der Wind um 40° und kommt jetzt beinahe aus WNW. Damit können wir zwar Rødvig knicken, aber direkten Kurs auf Møn absetzen. Allerdings spielt jetzt die See verrückt. Die Welle kommt noch aus der alten Richtung und stoppt immer wieder die Fahrt, immer wieder stampfen wir uns in der Welle fest. Das ist nur noch nervig, wenn's doch nur das wäre.



Leider dreht der Wind langsam zurück und wir müssen immer mehr den direkten Kurs auf Møn verlassen. Also doch wieder Rødvig oder vielleicht sogar zurück? Lass' uns wieder Rødvig versuchen! Klar zur Wende. 10 Minuten später ist klar, dass wir zwar sauber nach Malmö segeln könnten, aber nicht nach Rødvig. Was denn nun? Wind und See sind so chaotisch wie wir selbst. Die See kommt immer noch aus zwei Richtungen, einmal aus SSW und einmal mit dem Wind aus WSW. Von wegen 0,5 bis 1 m, die See geht bestimmt 1,5 m

hoch. Und abgenommen hat der Wind sowieso nicht, wir haben weiterhin 5 Bft. Wir überlegen "strategisch" und entscheiden uns endgültig (?) für Klintholm auf Møn. Klintholm hat den Vorteil, dass wir damit unseren Heimatkurs ein wenig abkürzen. Die Gribfiles kündigen für Freitag und Samstag ein kräftiges Tief an, dann wären wir in Vordingborg oder bereits in Nykøbing in sicherem Fahrwasser. Also Kurs Klintholm!

Als wir um 1630 koppeln, dass wir um 2200 ankommen würden, bergen wir die Segel und starten die Maschine, ein Segeltag zum abwinken. So ein inneres Chaos habe ich noch nie in meiner schwarzen Seglerseele erlebt. Warum tue ich mir das eigentlich an. Der Einhandschwede in Simrishamn fällt mir ein. Lennart hatte gesagt, "... ein Wohnmobil fährt immer und überall hin!" 20 Meilen gegen eine konfuse See unter Maschine? Wir halten das zwei Stunden aus, dann scheitert auch der nächste Segelversuch. Immerhin ist jetzt Møn in Sicht, wenigstens ein Ziel vor Augen, noch vier Stunden?

Die Maschine schafft gegen das Chaos max. 4,5 Knoten, mehr ist nicht drin. Immer wieder passieren Fähren von und nach Trelleborg und dann rutscht so langsam die Sonne weg, Sonnenuntergang 1933! Die Kreideküste wirkt im Gegenlicht wie ein Scherenschnitt. Ein schönes Bild, wenigstens das können wir genießen. Es ist dunkel, unglaublich viele Sterne funkeln, wir sind auf Nachtfahrt. Der Sternenhimmel verzaubert jedenfalls den weiblichen Teil der Crew - aber nicht lange. Auf dem Plotter taucht völlig unerwartet direkt vor uns eine Fischzucht auf - aber nur bei einer bestimmten Einstellung und nur dann und nicht auf der Seekarte. Ich zoomte rein, die Fischzucht ist weg, ich zoomte zurück, da isse wieder. Ich zoomte aus, keine Fischzucht. Trotzdem Kursänderung. "Kalami Star" schaukelt, schlägt, rollt und stampft weiter in alle Richtungen - immer noch.



Wir umfahren endlich die Südosthuk und halten eine Meile Abstand zur Küste, wohlwissend, dass hier unbeleuchtete Stellnetze stehen. Noch vier Meilen. Jetzt sortiert sich wenigstens die See und kommt nur noch von Backbord. Vorsichtig tasten wir uns in den Hafen und finden eine Lücke längsseits am Steg. Um 2230 sind nach 46 sm alle Leinen fest - neben uns entdecken wir die 39er Comfortina "Vega" aus Bremen, aber für soziale Kontakte ist es jetzt zu spät. Schnell noch was warmes Essen und ab in die Koje.

Tag 106 - 108, Donnerstag - Samstag, 13. - 15. September 12: Hafentage Klintholm/Møn

Im Yachthafen Klintholm hat sich zum Glück ganz viel verändert. Der deutsche Betreiber ist in die Insolvenz gegangen und kein Segler wird sich darüber ärgern. Viele dänische und deutsche Segler haben den Hafen boykottiert, weil der Betreiber u.a. verlangte, dass hier Deutsch gesprochen und nur in Euro bezahlt wird. Der durchgeknallte Blockwart schrie sogar ankommende Crews regelrecht zusammen. Das ist nun endlich Geschichte, die Kommune (= Landkreis) hat den Hafen übernommen und braucht sicher noch etwas Zeit, um alles auf

einen modernen Stand zu bringen. Zur Zeit kosten Liegegebühren, Strom, Duschen und freies WLAN 145 DKK (20,70 €). Früher hat man hier umgerechnet um die 30 € bezahlt.

Wer führt hier eigentlich Regie? Wir haben uns gestern "lautstark" über das Wetter beklagt und bekommen heute bei Traumwetter Møns Klint vor die Kamera serviert. Auf dem Weg von Ystad nach Gislövsläge hatten wir uns das, als krönenden Abschluss für den Film, geradezu gewünscht. Gut, da waren wir noch von Stege als Hafen für Møn ausgegangen, aber so rum ist es doch einfach naheliegender.



Wir wissen, dass wir Morgen und Übermorgen auch hier im Hafen mit 7 - 8 Bft. rechnen müssen und verholen in den hintersten Winkel des Hafens (oben). Ist überhaupt noch jemand da? Die "Vega" und alle anderen Yachten nutzen die letzte Chance, um rüber nach Hiddensee/Rügen oder in den Grønsund nach Stubbekøbing oder Vordingborg zu gelangen. Wir haben durch den "Kurswechsel" ja eher Zeit gewonnen und werden uns "einwehen" lassen. Auf Møn ist es ja auch ganz schön.



Also auf die Dienstfahrräder raus und die 6 km hoch zum Møns Klint. Die letzten 2 km haben es wirklich in sich und für Leute, dessen Höhenmeter sich eher am Tidenhub orientieren, ist das beinahe unanständig hoch.



Oben am Parkplatz des Geocenter www.moensklint.dk/geocentermoensklintde.aspx angekommen gibt es einen wunderbaren Fad (dänisch) oberhalb der Kreideklippen, sowie etwa 2 km nördlich und südlich eine steile lange Treppe bis hinab ans Wasser.

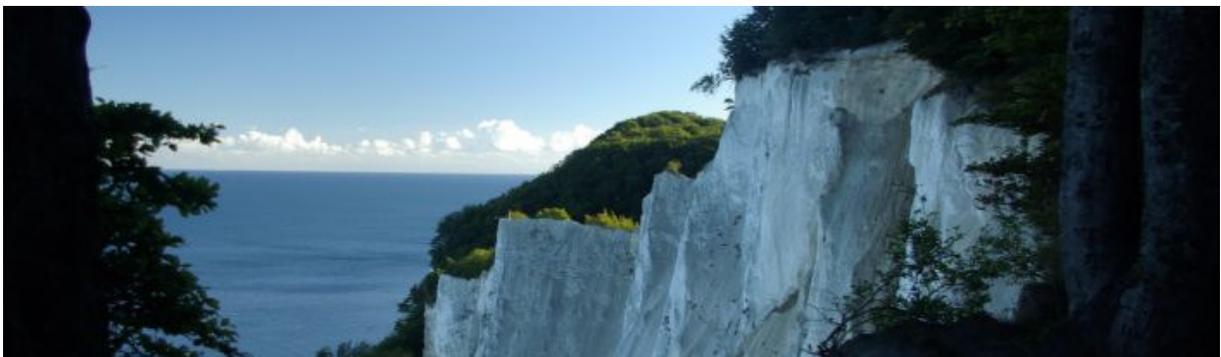
Offenbar haben wir uns gestern ganz viel gutes Wetter erarbeitet, denn heute haben wir eine unglaubliche Fernsicht. Im Südosten können wir wirklich den Dornbusch auf Hiddensee und Teile von Rügen sehen, das sind gut 30 Seemeilen.



Im Nordosten die schwedische Küste bis Trelleborg und im Norden gerade noch die Öresundbroen (Öresundbrücke) die Kopenhagen und Malmö verbindet - Entfernung ca. 38 sm.



Von den Seglern in der Bildmitte haben wir nicht nur dieses Foto gemacht sondern auch wunderbare Videosequenzen aufgenommen. Wir haben sie im Hafen angesprochen und gefragt, ob sie die Fotos und Videos haben möchten, aber leider ist kein Laptop oder ein anderes Speichermedium an Bord. So was gibt es auch noch, aber dennoch haben sich die Kerle von der Kieler "Condor" sehr über unser Angebot gefreut.



Wir haben jedenfalls einen herrlichen Ausflug auf der Insel unternommen und wurden für die gestrigen Anstrengungen angemessen entschädigt.

Heute ist Freitag, der 13. und als Seemann weiß ich, da läuft man nicht aus, das geht schief. Wir laufen ja auch nicht aus. Wir wissen seit drei, vier Tagen, dass es etwa ab 0300 in der Nacht stürmisch werden wird und wie angekündigt beginnt es durch den verlassenen Hafen zu heulen. Gestern Abend haben noch drei Yachten hier fest gemacht, wir sind also nicht mehr allein. Draußen weht es gegen 0900 mit 6 - 7 Bft. und gerade eben ist ein Einhandsegler mit seiner Marieholm und dem letzten Liter Diesel im Tank eingelaufen. Der arme Kerl wollte eigentlich bis Warnemünde, aber unterwegs ist der Lümmelbeschlag (das ist die Verbindung zwischen Mast und Baum) gebrochen und er musste das Großsegel bergen. Später hat mir der Segler erzählt, der Wetterbericht habe nichts von dem Starkwind angekündigt ... unser Kenntnisstand ist da schon seit Tagen ein anderer, siehe oben.

Fender und Leinen ächzen natürlich bei dem Schwell, der auch in diesen Hafenteil geht. Immer wieder müssen wir Leinen und Fender neu justieren, weil sich der Wasserstand erheblich ändert. Sogar unser Fenderbrett kommt seit langer Zeit mal wieder zum Einsatz. Schön ist das natürlich alles nicht.

Wir vertrauen uns also lieber nicht der See, sondern einem übel gelaunten Busfahrer an. Laut Fahrplan soll der 667 von Klintholm nach Stege um 1315 fahren. Für mich Zeit genug für ein paar Videoaufnahmen von der Brandung am Hafen, während Sabine an der Bushalte wartet. Als ich sehe, dass der Bus bereits um 1307 kommt, nehme ich Fahrt auf, während Sabine einsteigt und den Fahrer darauf hinweist, dass ich gleich kommen werde. Der Busfahrer weist das Fahrgeld zurück und sie gnadenlos aus dem Bus, aber da kennt er Sabines Stehvermögen nicht. Zum Glück komme ich drei Minuten später dazu, um 1312 ist Abfahrt, Fahrplan hin, Fahrplan her und bezahlt haben wir auch.

Stege ist ein hübsches kleines Städtchen, das man immer gut anlaufen kann. Der Hafen ist übersichtlich und nicht besonders groß. Keine Ahnung, was hier in der Saison los ist. Es gibt eine attraktive Altstadt, viele kleine Cafés, doch bei dem Wetter ist auch hier so der Hund verfroren, dass Sabine eher unlustig ein paar Sauwetterfotos macht - die wollen wir hier auch gar nicht zeigen. Als es neben dem starken Wind auch noch zu regnen beginnt, suchen wir zunächst Schutz in der Kirche und lassen uns vom übenden Organisten mit eher weltlicher Musik abtrocknen. Später finden wir ein Obdach in einem kleinen Café am Busbahnhof. Der junge Mann hinter dem Tresen ist so was von gut gelaunt und lässt nebenbei seinen Gesangskünsten freien Lauf. Da lassen wir uns ebenso gut gelaunt von einem ausgeglichenen und freundlichen Busfahrer mit dem 667 zurück nach Klintholm fahren.

Im Hafen brauchen wir, bei heftigen Schauern und weiterhin 7 Bft., wieder ziemlich lange bis Leinen und Fender angepasst sind - der Wasserstand ist erheblich gesunken. Am Ende bin ich selbst so nass wie die Fender und eine halbe Stunde später dasselbe Theater noch einmal. Was für ein schauriges Wetter, wir nehmen sogar die Heizung wieder in Betrieb. Es hat sich unverschämt abgekühlt, obwohl doch noch Sommer ist. Hoffentlich kommen wir hier morgen raus.

An Tagen wie diesen daddelt man auch gern mal in den zugesandten mails rum. Danke für die Grüße an Ben, Saskia, Uli, Eva, Tino, Christiane, Stefan, Roland, Matthias, Janek, Ala, Andreas, Helga, Bernd, Annette & Michael.

Am Samstag weht es morgens weiterhin mit 5 - 6 Bft. aus SW bis W und draußen steht noch eine kräftige Welle. Eine Charteryacht hat sich soeben aus dem Staub gemacht - die müssen morgen in Heiligenhafen sein. Wir haben entschieden, noch zu bleiben ... die Zeit ist auf unserer Seite.

Was mir dabei wettermäßig rückblickend auffällt ist, dass wir seit der Überfahrt von Nynäshamn nach Gotland, also seit dem 14. August, keinen Wind aus Nordost, Ost oder Südost hatten. Das ist genau einen Monat her. Seitdem haben wir beständig Wind aus SW bis NW und das macht allen hier die Heimreise schwer. Viele gehen deshalb durch den Götakanal - Gesamtkosten umgerechnet für unsere Bootsgröße immerhin stolze 6.200 SEK (= 728,66 €). Im letzten Jahr sind wir etwa zur gleichen Zeit von Skagen nach Heiligenhafen gesegelt und waren ebenfalls in Hals und in Grenå eingeweht. Die Nord/Südroute schützt also nur bedingt vor dem Wetter.



Statt segeln machen wir einen ausgedehnten Strandspaziergang und lassen uns am Nachmittag von den immer noch 5 Bft. aus WSW so richtig durchpusten. Zurück an Bord dann was ganz anderes: Wenigstens auf die Nr. 1 im Norden, Hannover 96, kann man sich mit viel Glück verlassen. Mein Verein gewinnt in einem irren Spiel mit viel Dusel und, wie ich meine, einer Fehlentscheidung des Schiris, beinahe in der letzten Sekunde mit 3 : 2 gegen meinen 2. Lieblingsverein, den SV Werder. Von einigen Wacklern abgesehen konnte ich wegen der guten WLAN-Verbindung hier im Hafen im internet dabei sein. Das hat natürlich Spaß gemacht.

Schön und mit 155 DKK gar nicht so teuer das Fischbuffet in der Røgerie gleich hier im Fischereihafen. So muss Urlaub sein und nach dem Fisch hinterher an Bord einen Absacker aus der ostwestfälischen Apotheke, "Mindener Weserwasser", Prost Roland und Grübe an die Nördlichen Ostwestfalen. Natürlich haben wir vorbereitend noch ein wenig an unserer Route gebastelt und deshalb werden wir morgen unseren windbedingten Mønaufenthalt beenden und weiter nach Vordingborg segeln. Von dort sind es vielleicht nur noch zwei Tage bis Heiligenhafen.

Tag 109, Sonntag, 16. September 12: Klintholm - Vordingborg (38/2.138 sm)

Westliche Ostsee: Südwest 4, See bis 1 Meter.

Als wir in Klintholm ablegen, wird schnell klar, dass wird heute wieder kein Selbstläufer. Wir sollen einfach nicht nach Hause, haben 5 Bft. exakt aus SW und die Welle geht häufig höher als 1,5 m. Wir setzen die Segel gleich auf 3/4 gerefft und die Garderobe scheint zu passen. Wir müssen kreuzen, kreuzen, kreuzen und wenn der Autopilot nicht gut aufgepasst kommt ab und zu eine kalte Dusche rüber, aber das gehört ja zum Geschäft. Wir segeln vier lange Kreuzschläge. Spaß macht das nicht, aber es führt dazu, dass Sabine mir ein unseriöses Angebot macht: "Wie wär's denn, wenn wir das Boot gegen ein Wohnmobil tauschen? Die Haushaltssachen, die wir hier an Bord haben, können wir einfach mitnehmen. Ist doch einfach nur Camping, genau wie jetzt!"

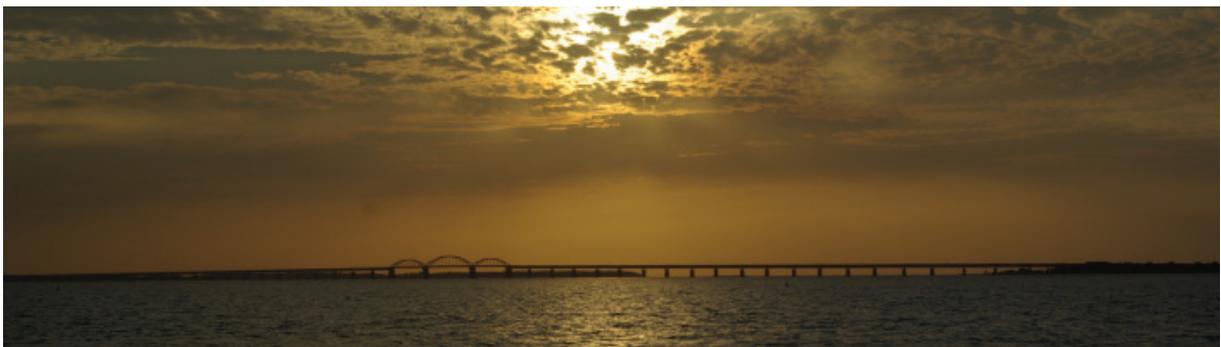


An dieser Stelle schweigt des Seemanns Höflichkeit, wohlwissend, dass er beim letzten Segeltag sich zumindest an die Gedanken von Lennart, dem "Einhandschweden" erinnert hat. Wir segeln weiter. Bis zur Ansteuerung des Grønsundfahrwassers sind es von Klintholm ganze 11 sm, wir brauchen gegen den SW dafür 22. Mit uns segelt übrigens niemand, nur zwei Yachten überholen uns unter Maschine, lustig sieht das nicht aus. Aus der Gegenrichtung sind es vier oder fünf Yachten, darunter eine mit zeretzter Genua. Hoppla, was war denn da los?

Der Grønsund trennt Falster von Møn und in der Landabdeckung ist sofort die Welle weg. Wir haben Halbwind und können endlich ausreffen. Ab etzt läuft es einfach super. Wir lassen Hårbøllebro, neben Stege und Klintholm Møns dritter Yachthafen, rechts liegen. Dann wird der Winkel spitzer und als Böen über das breiter werdende "Binnenrevier" zischen wird erneut gerefft. Hoch am Wind haben wir 30 Minuten später Stubbekøbing auf der Backbordseite. Gegenüber die Insel Bogø, die über eine Fährverbindung mit Stubbekøbing verbunden ist.



Verbindung ist sicher auch das richtige Stichwort für diese Region, denn wir passieren schon bald die 26 m hohe Farøbroerne (unten) der E 47, der Autobahn zwischen Rødby und Kopenhagen. Die Vogelfluglinie verbindet Falster mit Sjælland, aber genau zwischen Falster und Sjælland liegt die kleine Insel Farø. Über diese Insel führt die E 47 und hier zweigt eine "Inselstraße" ab die von Farø über die kleine Insel Bogø nach Møn führt.



Als wir die Farøbroerne passiert haben befinden wir uns im Storstrømmen (Großer Strom) und rutschen buchstäblich über ein großes Flach ins Fahrwasser auf der Nordseite. Zeitweise haben wir nur 0,6 m unter'm Kiel, aber dann auch bald Vordingborg vor dem Bug. Eine halbe Meile vor dem Yachthafen bergen wir die Segel und sind um 1915 nach 38 sm fest in Vordingborg. Der Hafenmeister ist natürlich nicht mehr da, dafür kassiert der Automat 145 DKK (20,70 €), Duschen und WLAN inclusive.

Schnell ist es dunkel und da wir Vordingborg schon gut kennen, werden wir hier nicht groß an Land gehen. Im Gegenteil, wir verholen schnell noch um die Ecke, damit wir den Wellenschlag nicht mehr so spüren. Noch was? Ja, erstmals werden wir von einem Schwarm kleinster Fliegen nur so überfallen. Überall wo ein Licht scheint unzählige Minifliegen. Als ich draußen die Gasflasche wechseln muss und die Stirnlampe einschalte, wird mir buchstäblich schwarz vor Augen. So wurde ich noch nie umschwärmt, aber die meinen natürlich nicht mich persönlich, sondern zum Glück nur das Licht. Sabine ist im Bad richtig auf Killertour um sich halbwegs gegen den Überfall zu wehren. Ein Großteil der Minifliegen geht ein zu hohes Risiko und endet in der Kerze, bzw. beim Kochen in der Gasflamme. Den Rest locken wir mit der Stirnlampe wieder ins Freie - mit dem Erfolg, dass noch mehr Insekten auf uns fliegen. Ach du Schreck.

Tag 110, Montag, 17. September 12: Vordingborg - Nysted (30/2.168 sm)

Belte und Sund: Süd bis Südwest 5 bis 6, abnehmend 4, einzelne Schauerböen, See bis 1,5 Meter.

Eigentlich hat das geschichtsträchtige Vordingborg nicht verdient, dass wir hier so schnell durchrauschen und so schickt man uns noch ein wenig Regen und vor allem Wind. Wir warten ab und entdecken dabei mal wieder feuchte Matratzen - für die Reise extra neu angeschafft und garantiert nie wieder Ärger mit Feuchtigkeit verspricht der Hersteller. Halten kann er es leider nicht, dabei habe ich sogar die Lattenroste ausgebaut. "... die brauchen sie jetzt nicht mehr," ermunterte mich die Firma aus dem Süddeutschen, also raus damit.



Erst kurz nach 1300 legen wir ab und dabei passiert es: Ich gebe langsam rückwärts und muss dabei die sehr langen Achterleinen durchholen. Da es zwischen den Heckpfählen sehr eng ist und der Gashebel des Außenborders und der Heckanker über die Reling stehen, bleibt der Gashebel am Heckpfahl hängen und bricht trocken ab. "Das wird teuer", geht es mir durch den Kopf, aber ich kann meinen Fauxpas nicht mehr rückgängig machen. Bitte fragt beim nächsten Skippertraining nicht, wie das passieren konnte.



Inzwischen scheint die Sonne, der Wind kommt mit 4 Bft. daher und wir rutschen wieder über das große Flach in das südliche Fahrwasser des Storstrømmen. Dann endlich ins tiefere Wasser und dort haben wir die Storstrømmenbroen (Vorseite) vor uns - Durchfahrtshöhe ebenfalls 26 m. Auf diese Weise umfahren wir die westlich von Vordingborg gelegene Masnedoklappbrücke und ersparen uns Wartezeit. Es geht unter Maschine weiter, wir haben den Wind natürlich genau von vorn, was anderes kann man auf Heimreise nicht erwarten.

Nach etwa 12 sm wollen wir die Segel setzen und tun, was man von einer Segelyacht erwarten kann. Geht nicht, wir müssen noch zwei Meilen Geduld haben, aber um 1600 nehmen wir endlich wieder ökologisch sauber Fahrt auf. Wir sind im Smålandfahrwasser, das zum Storebælt und bis Langeland reicht. Hier wollten wir eigentlich über Karrebæksmünde und Skælskør auf die schöne kleine Insel Omø. Naskov stand auch noch auf unserem Plan und von dort zurück nach Heiligenhafen. Dafür reicht die Zeit nicht mehr, das holen wir nach.



Jetzt sind wir auf der Leeseite der Insel Femø. Hier waren wir vor ein paar Jahren auf dem Weg nach Aarhus und Ebeltoft und haben uns sehr wohl gefühlt. Eine Inselrunde mit dem Fahrrad in einer Stunde, prima. Übrigens sieht die Insel aus der Luft wie eine Miniaturausgabe von Afrika aus. Zurück an Bord: Wir setzen die Flagge N und damit begehren wir Einlass

in den Guldborgsund. Der Brückenwärter kennt das Signal. Auf der Straße ist nicht so viel Verkehr, sodass wir nicht eine Minute warten müssen. Klar, nach 21 sm kurz die Segel runter und unter Maschine durch die halb geöffnete Brücke. Dann sind wir im Guldborgsund. An Steuerbord Lolland, Falster an Backbord.



Gleich hinter der Brücke gehen die Segel wieder hoch. Anfangs ist es noch immer ruppig, gelegentlich fallen Böen ein, aber nachdem wir den extra für uns (Segler) versenkten Autobahntunnel der E 47 überquert und hinter uns haben, segeln wir bei Leichtwind in eine zauberhafte Stille. Über dem Sund eine zauberhafte Stimmung. Wir segeln aufrecht und geräuschlos mit drei Knoten Fahrt, keine Welle. Seit Vordingborg kein anderes Boot, nur ein paar Paddlern begleiten uns jetzt. Wir hören den Flügelschlag tieffliegender Schwäne, die

den Sund im Formationsflug queren. Sabine kitzelt noch ein bisschen mehr Höhe raus, damit wir bloß nicht die Maschine starten müssen. Wir schleichen den Sund südwärts. Ist das schön.



Langsam verabschiedet sich die Sonne und in der Dämmerung kommt Nykøbing in Sicht. Vor dem Mittelaltercenter wird noch ein wirklich alter Kahn bewegt und die mächtigen Steinschleudern sind nicht auf uns gerichtet, wir kommen ja auch in friedlicher Absicht. Ich habe selten einen Segeltörn so genossen, wie diese stille Fahrt in der Abenddämmerung. Ein leises Geschenk zum Abschied.

Routine. Segel bergen, Leinen und Fender vorbereiten ... und im Hafen ist "unser alter Platz" noch frei - längsseits am Schwimmsteg - wer's kennt. Um 1930 sind wir nach 30 sm fest. Wie gewohnt zahlt man hier für 10 - 12 m 125 DKK oder 17 Euro bar in den Umschlag, der in den Briefkasten des Segelclubs zu stecken ist. Duschen und Toiletten, inzwischen nagelneu, natürlich inclusive, leider kein WLAN.

Ich kann mich nicht mehr erinnern, wann wir zuletzt für's Duschen extra bezahlt haben. Daran muss ich mich leider wieder gewöhnen. Heiligenhafen 1 €, Marstal 10 DKK oder Bagenkop und Ærøskøbing mit der Tallycard und immer unter Zeitdruck. Gerade wenn man mit Crew unterwegs ist, macht das keinen Spaß. Nicht immer hat man die passenden Kronenstücke oder Euro, genügend Tallycards gekauft oder, noch schlimmer, auch noch in die hafenspezifische Währung "Poletten" gewechselt. Da zahle ich lieber pauschal mehr und muss mich nicht mehr darum kümmern, aber wem sage ich das. Übrigens hat Kühlungsborn soeben die Tallycard abgeschafft und die Preise moderat erhöht. Glückwunsch, geht doch.

Tag 111, Dienstag, 18. September 12: Nykøbing - Nysted (15/2.183 sm)

Westliche Ostsee: S - SW 4, zunehmend 5 - 6, später rechtdrehend, Schauerböen, später vereinzelt Gewitter, See 1 - 2 m



Es pfeift kräftig durch den Sund als wir rechtzeitig, um die Öffnung der "Kong Frederik d. IX Bro" (Vorseite) um 1250 nicht zu verpassen, in Nykøbing ablegen. Im Hafen wird der Wind so deutlich abgelenkt, dass wir südlich der Brücke leider nicht segeln können. Das haben wir anders ausgerechnet, also wieder Maschinenfahrt, denn im Guldborgsund kannst Du an keiner Stelle kreuzen. Das betonnte Fahrwasser ist südlich Nykøbing gerade 2,10 m tief. Wir wollen nach Nysted, weil wir damit die Überfahrt nach Heiligenhafen um ca. 10 sm verkürzen. Theoretisch wäre das auch von Gedser denkbar, aber Hafen und Ort sind m.E. ziemlich langweilig. Wie auch immer, der gestrige Wetterbericht hat uns für Mittwoch ein kleines Zeitfenster mit Nordwestwind versprochen.

Um 1415 beobachten wir ein Halo (Foto nächste Seite), eigentlich ein Alarmzeichen für sich „dramatisch“ verschlechterndes Wetter am nächsten Tag, schreibt das Lehrbuch. Eine solche Folge habe ich während meiner Segelzeit nicht zwangsläufig erlebt, aber ich bin heute Abend auf den Wetterbericht gespannt. Am Ausgang des Guldborgsunds setzen wir endlich die Segel und halten auf die südliche Kardinaltonne zu. Von dort aus werden wir langsam ins Nystedfahrwasser weiter gereicht. Blöderweise ist gerade "zunehmend" - und diese Formulierung bezieht sich auf den Seewetterbericht.



Hatten wir bisher 4 Bft. aus SW, so weht es jetzt zunehmend mit 5 und wenig später bereits mit 6 Bft. aus West. Wir bergen die Segel, wir müssen eh gegenan motoren und sind 40 Minuten später fest in Nysted. Der automatische Hafenmeister kassiert 145 DKK, die Duschen kosten extra (Tallycard), WLAN ist frei.



Vor ein paar Jahren hat die "Yacht" mal über die beliebtesten dänischen Häfen abstimmen lassen. Damals belegte Nysted nach Kerteminde Platz 2. Immerhin. Heute ist hier wenig los. Ein paar deutsche Yachten liegen hier, aber in der kleinen Stadt sind ab 1700 die Bürgersteige hoch geklappt. Beim Einkauf verabschieden sich die letzten dänischen Kronen, danach zurück an Bord.

Stichwort Halo und zum Wetterbericht für morgen: Wie schade, das seit Tagen angekündigte kleine Zeitfenster mit Wind aus Nordwest hat plötzlich irgend jemand zugeschlagen. :-)

Die Aussichten für morgen sind nicht wirklich gravierend schlechter, aber ein einfache Nummer wird das sicher nicht. Vielleicht öffnet der Wind das Nordwestfenster doch noch mal - wenigstens für ein paar Stunden.

Alles Stand 2300: Der DWD orakelt für die Westliche Ostsee: Südwest 5 bis 6, vorübergehend westdrehend zunehmend 6 bis 7, Schauer- und Gewitterböen, See 1 bis 2 Meter. Das (dänische) DMI verspricht 8 - 14 m/sec (5 - 7 Bft.) aus WSW und die Gribfiles 18 - 20 Knoten (5 Bft.) ebenfalls aus WSW.



Wir sind gespannt und wollen morgen zu gern rüber in unseren Heimathafen, aber nicht um jeden Preis. Morgen früh gibt's wieder neues Wetter, dann wissen wir es noch genauer.

Tag 112, Mittwoch, 19. September 12: Nysted - Heiligenhafen (58/2.241 sm)

Westliche Ostsee: Südwest 5 bis 6, vorübergehend westdrehend etwas zunehmend, Schauer- und Gewitterböen, See 1 bis 2 Meter.

Natürlich gibt es neues Wetter, aber besser wird es deshalb nicht. Um 0745 legen wir in Nysted ab. Vorher wird das Schlauchboot unter Deck verstaut, das wir wochenlang Huckepack auf dem Vordeck transportiert haben. Bei der Wetterlage habe ich Sorge, das überkommendes Wasser unser "Sternchen", so heißt der Gummikahn, mitnehmen wird. Erstmals schlage ich die Sturmfock (Galesail - <http://www.galesail.de/>) an, die zieht bei Starkwind besser als eine klein gerollte Genua.

In der Nacht hat es mächtig "gepiffen" meint Sabine, der Skipper hat davon nichts mitbekommen und weiß genau, dass es ruhig war. Männer und Frauen passen eben (manchmal) nicht zusammen. Als wir ablegen pfeift es jedenfalls nicht, sind wir uns diesmal einig, also gleich im geschützten Bereich Großsegel (50%) und Sturmfock hoch. Nysted ist ein kleiner, windgeschützter Hafen. Es gibt ein betonntes Fahrwasser, dass durch die vor der Küste liegenden Sände vor starkem Seegang geschützt ist. Auf diese Sände haben die Dänen den mit 162 Windrädern wohl immer noch weltweit größten "Windpark" gestellt und genau da wollen wir durch - quer durch die Windräder gibt es ein gekennzeichnetes Fahrwasser.

Das Fahrwasser leitet uns mit einigen Schwenks zunächst in südöstliche Richtung, danach folgt ein Schwenk nach Südwest und spätestens hier spüren wir, dass wir uns heute auf Beaufort 6 und mehr aus SW eingelassen haben. Zunächst reffen wir das Rollgroß von 50 % auf Sturmfockgröße (9 m²). Wir segeln hoch am Wind und kommen so natürlich nicht nach SW. Wollen wir über den Sand müssen wir SW-Kurs halten, damit wir die betonnte Rinne erreichen. Wir schalten die Maschine dazu. Gegen 6 Bft. und einen Meter Welle kriechen wir mal mit 1,5 und mal mit 3 Knoten wenigstens in die richtige Richtung. Knappe drei Meilen liegen vor uns, nennen wir es Zeitlupensegelmotorbootfahren. Während der slow motion sorgt eine rote Tonne, die weder in der Karte noch auf dem Plotter zu finden ist, für gemäßigte Aufregung. Wo will die denn hin ..?



Das Foto zeigt meine dicke Verpackung beim Verlassen von Nysted

Etwa eine halbe Meile vor dem Westkardinal ziehen die Segel, auch wenn wir noch Höhe "kneifen". Ein kleiner Winddreher hilft uns offenbar aus der Not, die Maschine kann, mit einem dicken Dankeschön, wieder in die Pause. Nach der Westtonne ein leichter Schwenk nach S, jetzt bringen Fock und Groß den Kahn richtig in Fahrt. Die Logge zeigt bei 6 Bft. und trotz der kleinen Segelgarderobe immerhin 6 Knoten Fahrt. Gar nicht so schlimm hier draußen, die Sonne scheint, ein paar Wolken am Himmel, doch vergnügliche Stimmung will sich an Bord nicht einstellen. Wir haben den Windpark unmittelbar an Steuerbord und so langsam kommen wir über den Sand. Den Windpark, wie gehofft, im betonnten Fahrwasser nach SW queren, läuft natürlich nicht, also weiter so hoch wie möglich an den Wind.



Draußen, hinter den Windrädern und dem schützenden Sand, kommt langsam die Ostsee an Bord. Die See geht hier 2 m hoch und lässt sich, wenn du Höhe gewinnen willst, nicht immer sauber aussteuern. Die Yacht schaukelt, stampft, schlägt oder fällt ins Wellental, es geht rauf und runter, wir rollen nach rechts, nach links, ohne jedes System, chaotisch. Wer am Ruder steht, hat wenigstens die Chance, sich auf eine heftige Bewegung, einen Schlag einzustellen. Unten im Salon oder auf dem WC bist du permanent in Verletzungsgefahr. Gischt fegt über die Yacht und nicht immer kann ich schnell genug hinter die schützende Sprayhood abtauchen. Du spürst das Salz im Gesicht und mal ehrlich, das fühlt sich sogar ganz gut an. Ich bin doch ein kleiner Held, oder?

Wir werden gleich den Kiel - Ostseeweg queren. Eine DFDS-Fähre geht noch vor uns durch, doch zu dem Tanker (Seeleute sagen wirklich Tanker) an Backbord steht die Peilung - für Landratten: Bei stehender Peilung besteht Kollisionsgefahr, wenn beide Fahrzeuge Kurs und Geschwindigkeit beibehalten. Obwohl der Tanker ausweichen müsste, erinnere ich mich an die ungeschriebene KVR-Regel "Stahl vor Plastik" und falle ein wenig ab, damit der Riese vor uns durchgehen kann. Wir stampfen, schaukeln und rollen wie verrückt und der 50.000 Tonner schiebt sich, vom Wetter völlig unbeeindruckt, wie auf Schienen durch die Ostsee. "Aus dem Weg," weist der Kahn Plastikschiffe und Wellen an, während das Wasser über das ganze Schiff fliegt.

Mit dem Kiel - Ostseeweg passieren wir eine unsichtbare Barriere. Obwohl der Wind nicht zunimmt werden die Wellen höher und länger. Der Seewetterbericht spricht emotionslos von der "signifikanten Wellenhöhe" und mittelt die Werte, wie z.B. für heute 1 - 2 m! Das sehen wir "Opfer" natürlich anders, wenn wir immer wieder von drei Meter hohen Wellen in den Vollwaschgang gesteckt werden. Eine, wirklich eine einzige Welle ist deutlich höher und fegt über das Vorschiff. Diese eine Welle hätte ganz sicher unser Schlauchboot mitgenommen und reißt "nur" den Holztritt am Bugkorb raus. So ein Schlag erschüttert das ganze Schiff - und die Crew.

Zum Trost kommt langsam die Küste rund um den Buk, einem Leuchtturm auf einer Anhöhe nahe Kühlungsborn, in Sicht. Wir nähern uns der anderen Seite der Ostsee. Kühlungsborn haben wir als Ablaufhafen im Hinterkopf. Wenn nichts mehr geht, dahin kommen wir immer. Wir kommen sogar an Kühlungsborn vorbei und am Ende der geraden Kurslinie auf dem Plotter deutet sich ein kleiner Schwenk an. Dreht der Wind jetzt wie angekündigt "vorübergehend" nach West? Darauf hoffen wir natürlich, aber da dreht sich nichts, gar nichts. Wir wenden kurz vor dem Travemünde-Gedser-Weg und nach der Wende haben wir wieder den dänischen Windpark vor der Nase. Auf unser Ziel, also zunächst auf Fehmarn, haben wir nur ein paar Meilen gut gemacht. Frust macht sich an Bord breit.

Ich muss pinkeln und schreibe das hier mal ganz bewusst auf. Den "automatisierten Vorgang" erlebe ich als ganz böse Schikane von "Rasmus". Sich aus der Schwimmweste pellen ist noch das geringste Problem, die Segeljacke ausziehen und sich dabei festhalten ist schon eine andere Nummer. Eine Hand für Dich ..., heißt es immer so schön, wenn doch verdammt die andere Hand nicht aus dem Ärmel kommt, das Boot sich auf die Seite legt und gleich darauf in ein Wellental kracht. Okay, die Jacke habe ich auch geschafft. Die Segelhose (eine Art Latzhose) muss wenigstens auf die Oberkante der Seestiefel rutschen und auch dazu brauchst du beide Hände. Die wärmende Hose da drunter hätte ich beinahe vergessen und wehe, es klemmt ein Reißverschluss. Nach fünf Minuten hast du auch das geschafft und setzt dich auf die Brille, nein du fällst auf die Schüssel, weil das Boot plötzlich eine unvorhersehbare Bewegung macht. Die Klotür schlägt zu und du pinkelst ... daneben. Schön ist das nicht, aber es erleichtert ungemein und jetzt kommt der Satz von Jens Corssen (www.der-selbstentwickler.com), den ich an Bord so gern zitiere: "Jede Amöbe, jeder Einzeller dreht sich weg wenn's unlustig wird und wir machen das alles freiwillig!"

Dicke Cumuli ziehen auf, die Sonne mag uns wohl nicht mehr seh'n, und wir erinnern uns an die Schauer- und Gewitterwarnung aus dem Seewetterbericht. Mit den Wolken legt der Wind kräftig zu und kommt jetzt mit 7 Bft. daher. Die See wird sofort grober, unangenehmer. "Wollen wir nach Kühlungsborn ablaufen?" "Nee, jetzt sind wir so weit gesegelt, haben wir so viel investiert, das geben wir nicht mehr her, wir segeln weiter." "Weiter?" "Weiter!" Wir wenden erneut und sehen, dass wir unserem Ziel kaum näher kommen. Trotzdem, eine Stunde segeln wir noch die Achterbahn weiter geradeaus, dann ist die Wolke durch, der Wind lässt spürbar nach und kommt mit 5 Bft. weiter aus derselben Richtung. Ich starte die Maschine, damit wir direkten Kurs auf den Fehmarnsund nehmen können. Motiviert das oder trösten wir uns damit nur? Keine Ahnung, die nächste Wolke erledigt das Thema ohnehin auf ihre Weise. Wieder frischt es kräftig auf und der Wind dreht den "Motorsegler" wohin er ihn haben will. Nur wenig später entspricht die See der für Bft. 7 definierten Beschreibung bei Petersen: "See türmt sich, weißer Schaum beginnt sich in Windrichtung zu legen."

Dagegen hilft keine Maschine, "segeln" ist einfach stabiler, ruhiger. Segeln? Damit mich hier niemand missversteht. Ich habe 8, 9 und 10 Bft. auf dieser Yacht erlebt, aber niemals "mussten" wir dabei ernsthaft Höhe bolzen. Halb-, Raum- oder Vorwindkurse sind nicht das Problem. Ich versuche, ein paar Videosequenzen zu drehen, doch das Ergebnis wird erschütternd ausfallen. Im März/April letzten Jahres bin ich 1.000 sm im Mittelmeer gesegelt

und war im Sommer viel auf der Nordsee. Wir hatten oft 7 Bft., aber jede drei, vier Meter hohe Welle kletterst du rauf und wieder runter. Die sind einfach länger und schütteln dich nicht so durch wie die kurze, steile Ostseewelle. Diese Erkenntnis hilft uns zwar nicht weiter, erklärt aber ein wenig, warum man dort bei solchen Bedingungen durchaus noch knipsen kann.

Eine halbe Stunde später lässt der Wind ein wenig nach und sofort geht auch der Seegang zurück und entspricht 6 Beaufort. Wie schnell das geht, wundern wir uns. Vielleicht nehmen wir das so intensiv wahr, weil wir die See unmittelbar spüren. Wir starten erneut die Maschine und damit wir nicht noch einmal in den Vollwaschgang gesteckt werden, rolle ich das "kleine" Groß ein (Rollsegel, keine Latten) und will natürlich auch gleich die Sturmfock vorn am Bugkorb beibinden. Mit dem Job ist Sabine überhaupt nicht einverstanden, obwohl ich den Lifebelt eingepickt habe. Ich zeige auf das nächste Wolkenungetüm, dass da auf uns zukommt, aber sie hat wirklich furchtbare Angst um mich. Angst, dass ich stürze und im eingepickten Lifebelt außenbords im Wasser hänge. "Wie soll ich bei dem Wetter 85 kg zurück an Bord holen?" Wir streiten, diskutieren und streiten ausgerechnet jetzt! Noch einmal in Ruhe: Langsame Fahrt, die Yacht im Wind halten, dann stolpern wir nicht in die Welle und ich kann mich sicher an Deck bewegen. Natürlich klappt das und noch mal zum Lernen, Ralf! Jedes Manöver miteinander besprechen, nicht einfach drauf los machen.

Das Cumulonimbusungetüm fällt schwächer aus als befürchtet. Wir fahren unter Maschine und stehen dabei auf der Stelle oder kriechen mit max. 2 Knoten weiter. Bei dem "Tempo" kannst du wenigstens nicht mehr ins Wellental stürzen. Die Ansteuerungstonne Fehmarnsund, die ich als Wegepunkt im Plotter markiert habe, ist noch 15 sm entfernt. TTG (time to go) 10:45 h! Wir werden langsam schneller (was für ein dolles Wortspiel) und erfinden dabei den nächsten Konflikt. "Reicht der Sprit (Diesel), wenn wir weiter unter Maschine gegenan bolzen?" Die Tankuhr zeigt 1/4 und pendelt aufgrund des Seegangs knapp drunter oder drüber. Also ein Viertel. Bei 150 Ltr. Tankvolumen sind das rund 38 Liter und das reicht für mindestens 10 Stunden Fahrt, Marschfahrt. Wenn Sabine forscht, dann gründlich. Sie rechnet alle Motorstunden seit dem letzten Tankstopp durch und demnach müsste der Tank längst leer sein. Isser aber nicht, die Tankuhr zeigt 1/4. Die Fahrt geht weiter, jetzt mit drei Knoten, doch immer wieder mit Unterbrechungen. Die Schnecke auf dem langen Marsch?

Wieder stoppen uns Wind und Seegang einer "Bft. 7 Wolke" etwa 20 Minuten lang. Schnell wird die grobe See danach "ruhiger", wir machen mehr Fahrt. Dennoch Leute, wir sind immer noch bei 6 Bft.! Entspannung? Vielleicht ein wenig, wir haben uns offenbar schon so an den Seegang gewöhnt, dass wir unsere Situation analysieren und überlegen, warum wir heute gefahren sind. Wir diskutieren das ohne Vorwürfe, schließlich haben wir die Entscheidung gemeinsam getroffen. Also, warum haben wir uns so unter Druck gesetzt? Ursachenforschung:

1. Wir haben dem Törn ein Schlussdatum gegeben. Am 22. September müssen wir zurück sein - müssen wir nicht, wir sind beide keine Beitragszahler.
2. Unterwegs laden wir, am Anfang dieses Logbuches nachzulesen, unsere Stegfreunde in Heiligenhafen für den 21. September zur Wiedersehensfeier ein. Jeder hier am Steg hätte volles Verständnis, wenn wir den Termin verschieben würden/müssten.
3. Mein Sohn (& webmaster), der knapp vier Monate lang gern unser Auto "hütet", mailt, er wird das Auto am 20. September nach Heiligenhafen bringen. Natürlich erwarten Ben & Saskia nicht, dass wir uns dann schon treffen.
4. Wir haben genug gesehen, wir wollen nichts neues mehr. Wir wollen nach Hause.
5. Die Wetteraussichten für die folgenden Tage versprechen keine Änderung. Entsprechend haben wir aus allen vorliegenden Wetterinfos (Seite 203) unser "günstigstes" Wetter

gemacht. Ich glaube, das würden wir alle tun und ist wohl zutiefst menschlich. Zukünftig gehen wir besser vom schlechtesten Wetter aus.

Mit diesen 5 Punkten haben wir uns offenbar selbst so unter Druck gesetzt, dass wir es sogar wagen, stärker als der Wind zu sein. Jeder weiß, den Wind kann niemand bezwingen. Wie oft habe ich das gelesen und wie wenig davon verstanden, bis jetzt, bis heute. Wir versprechen uns, nie wieder bei 6 Bft. gegenan auszulaufen.

Noch ein Wort zur Seewettervorhersage. Es ist so eingetreten, wie DWD und DMI es vorher gesagt haben, sehen wir beim DWD mal von "vorübergehend westdrehend" ab: Südwest 5 bis 6, vorübergehend westdrehend, etwas zunehmend, Schauer- und Gewitterböen, See 1 bis 2 Meter. Für das DMI (Danmarks Meteorologiske Institut) die Angaben aus der Grafik: 8 - 14 m/sec (5 - 7 Bft.) aus WSW. Aufgrund der guten bisherigen Trefferquote haben wir heute zu sehr auf die Gribfiles gesetzt. Die liegen mit 18 - 20 Knoten (5 Bft.) ebenfalls aus WSW, deutlich unter den anderen Anbietern.

Fehmarn kommt in Sicht und egal von welcher Seite, du siehst zuerst immer den Wald der Windräder. Die Betreiber verdienen heute nicht schlecht, komme ich auf "abwegige" Gedanken. Die kleine Anhöhe rund um Staberhuk taucht auf, die Sundbrücke ... TTG 6:28 h, ich fasses nicht. "Wir können doch so nicht weiter machen," höre ich Sabine, aber was will sie uns damit sagen? "Okay, dann drehen wir und sind in einer Stunde in Kühlungsborn." Nein, will sie auch nicht, also weiter. 1600 Uhr, die Maschine läuft mit 2.200 Umdrehungen Marschfahrt, Speed drei Knoten, TTG 5:14 h. Die Hochhäuser am Südstrand tauchen auf. "Reicht der Sprit," gießt Sabine Öl ins Feuer und vorwurfsvoll, "... warum wolltest du in Ystad nicht volltanken?!" Wir streiten, als hätten wir nichts besseres zu tun, TTG 4:05 h. "Wenn das so weiter geht wird der Sprit vielleicht doch nicht reichen," kommen mir jetzt ebenfalls Zweifel, die sind nämlich ansteckend. Wie peinlich, wenn uns ausgerechnet unter der Sundbrücke der Diesel ausgeht. "Okay, fahren wir zuerst nach Burgstaaken und tanken bei Jürgen Kölln." (www.winterlager.org kann ich nur empfehlen).

1700 Uhr, 4,5 Knoten, TTG 2:25 h. Das Tempo zieht deutlich an, weil wir durch die zunehmende Landabdeckung weniger Welle haben. Wenn wir nach 1800 in Burgstaaken sind ist die Tanke noch geöffnet? Ich rufe bei Baltic-Kölln an. Wir schließen um 1800, danach geht nichts mehr. Nun kenne ich zum Glück den Chef und der hilft uns aus der Not, "... macht an der Bunkerstation fest, ruft an, dann kommich rüber." Um 1815 sind wir in Burgstaaken, tanken 103,5 Liter und spendieren 0,75 Ltr. Silvaner für den Tankwart. Im Tank waren also noch rund 50 Liter - nein, kein Silvaner. Vielen Dank Jürgen.

Die Sonne verabschiedet sich, als wir den Sund westwärts fahren. Richtfeuerlinie 305°, kennter ja aus den SKS-Aufgaben. Noch immer weht es mit 5 Bft., aber in der Landabdeckung der wagrischen Halbinsel kannste die Welle vernachlässigen. Die Schnecke kommt richtig in Fahrt und so was wie Normalität kehrt zurück. "Is ja alles noch da", erinnern wir uns an unsere Abreise am 1. Juni. 112 Tage ist das her. Wir passieren die Sundbrücke, danach 270° bis zur roten Tonne 2, von dort im weißen Sektor zum Heiligenhafener Fahrwasser, dann in die Richtfeuerlinie. Um 2115 sind wir nach 2.249 sm (4.165 km) endlich fest an Steg 12. Geschafft. Hat uns wer geseh'n? Nee.

Was war das für ein Törn? Einige Situation beschäftigen mich bis tief in die Nacht. Ich maile meinem internetsegelcoach und Dirk:

Warum habt ihr zum Pinkeln nicht beigedreht? Dirk ist mit seiner Contrast 33 viel auf der Ostsee unterwegs und versteht richtig was davon. Er ist felsenfest davon überzeugt, dass Beidrehen ein sehr gutes und einfaches Manöver ist und das auch mit unserer Bavaria klappen muss. Natürlich kenne
--

ich das Manöver, Dirk. Wir haben es oft trainiert, allerdings ist es bei gerefftem Großsegel nicht ganz so einfach, mit der Sturmfock erschien es mir deshalb noch schwieriger, also haben wir's gar gelassen.

Die richtige Segelfläche? Dirk meint, die Genua ist für die Bedingungen zu groß, teilweise eingerollt zieht sie nicht mehr. Das Galesail ist mit 9 m² zu klein. Vermutlich hätte ein Segel dazwischen gut geholfen, also vielleicht eine Genua III mit etwas stärkerem Tuch, z.B. 300 g/m².

Und der Segeltrimm? Das Rollgroß ist nur eingeschränkt zu trimmen, es verliert beim Reffen obendrein das Profil im vorderen Drittel des Segels. Dennoch sollte es bei Starkwind nicht vernachlässigt werden. Nach Möglichkeit sollte der Bauch heraus getrimmt werden, da der nur unnötig zu Krängung führt - also Achterstag, Unterliekstrecker und Baumniederholer dicht knallen (die kannst du wirklich mit der Winsch mit Kraft dicht holen, das kann auch die Bavaria ab!)

Noch wichtiger das Vorsegel: Besser vorher ein Segelwechsel, als ein zu großes Segel einrollen - die Wurst im Vorliek würde jeden Trimm zu stark beeinträchtigen. Und das richtige Segel dann ebenfalls dicht knallen - als erstes das Genuafall, bis es knirscht, danach den Holepunkt richtig einstellen. Am besten mit Fähnchen in unterschiedlichen Höhen im Segel überprüfen, dass der richtige Twist entsteht.

Und dann laufen lassen. Bei starker See lieber auf ein paar Grad Höhe verzichten. Faustregel: wenn du 5° abfällst und dafür 0,5 kn schneller bist, dann lohnt es sich. Stimmt natürlich nie exakt, aber bei Verdrängern mit Geschwindigkeit an der Kreuz von ~5 kn passt es ganz gut. Das kann man sich mit einem Geodreieck und etwas Trigonometrie recht hübsch klar machen. Ansonsten hilft die VMG-Anzeige ("velocity made good"), die die Geschwindigkeit zu einem Ziel anzeigt, also gerade auf der Kreuz sehr interessant. Bei Gleitern auch abwärts, wenn diese raumschots "kreuzen".

Das alles stammt nicht von mir, schreibt Dirk, sondern steht in jeder Trimmfibel, z.B. von John Mast (20 EUR). Danke Dirk, bzw. John ;-)

Mit diesen wunderbaren Erkenntnissen im Rücken wird sogar dieser Törn zum Gewinn. Ich habe selten so viel gelernt, wie bei dieser holprigen Überfahrt. Am nächsten Morgen bin ich längst nicht ausgeschlafen und gehe duschen. In der Männerdusche treffe ich auf Bernd, den ich bisher nur flüchtig vom Steg kenne. Bernd rasiert sich und erzählt, während ich mich ausziehe, "... ich habe fast täglich dein Logbuch gelesen. Vor allem die Geschichte mit der Flaschenpost hat mich sehr berührt ... zuhause drucke ich das alles aus."

Ich bin wohl noch gar nicht in dieser Welt angekommen, setze mich auf meinen nackten Hintern und höre mich sagen, "... brauchste nich, ich lasses drucken."

Zum guten Schluss

Auf 209 Seiten habe ich in den Logbüchern über z.T. sehr persönliche Erlebnisse informiert. "Der spinnt", vermuten sicher einige und mitfühlend ... warum tut er sich das nur an?"

Ich schreibe und damit reflektiere ich meine Segelpraxis seitdem ich segeln gelernt habe. In diesen Logbüchern geht es ja nicht nur ums Segeln und durch das Schreiben sind mir noch immer fast alle Ereignisse und Häfen der letzten Monate präsent. Wer schreibt ist also klar im Vorteil und wenn andere daran teilhaben, warum nicht. An anderer Stelle habe ich schon mal geschrieben, dass ich, sozusagen als Gegenwert, wissen möchte, wer in diesen Logbücher liest? Schreib' doch mal, was Dir gefällt, was nicht? Was vermisst Du? Hast Du Fragen? Hast Du Fehler entdeckt?

Das interessiert mich, vielen Dank.

Alle anderen Logbücher findest Du hier

www.ralfuka.de/index.php/logbuch/logbuch-2012/352-3005-2209-ostsee-rund

Vielen Dank an Sabine für die Fotos.