

Skagen halbRund Teil 2: - Nordsee

20. Juli bis 28. Juli



Na klar, Skagen Rund wäre ganz um Skagen rum, aber Skagen kennen wir schon, den Limfjord, das "Blaue Band" das quer durch Jütland Nord- und Ostsee verbindet, noch nicht. Da es also nicht ganz rum geht, nun also "Skagen halbRund". Die Vorzeichen für unsere "Sommerreise" sind leider nicht so günstig. Irgendein Virus hat uns erwischt und länger zuhause gehalten als geplant. Eigentlich wollten wir bereits am 2. oder 3. Juli weg.

Mittwoch, 20. Juli: Tönning - Amrum oder Hörnum auf Sylt?

Am frühen Morgen große Aufregung am Steg. Eine alte Rassy (Langkieler) droht auf dem harten Sand beim Trockenfallen "zu kentern". Bei mehr als 30° Schlagseite wird die Yacht

über den Mast mit Leinen zur Seite fixiert. Damit wird der Umfall gerade noch verhindert. So was hatten wir noch nie, erklärt der Hafenmeister - Foto unten.



Mein erster Weg führt in die Post und tatsächlich ist die neue Trenndiode angekommen. Zurück an Bord will ich das Teil schnell verbauen, aber so einfach geht das denn doch nicht. Woher bekomme ich ein Massekabel mit 2,5 mm² Querschnitt? Wo wird das angeschlossen? Die Kabelschuhe der alten passen nicht auf die neue Trenndiode. Und dann fehlt auch noch ein Kabel zur Lichtmaschine. Nee Leute, ich bin Segler, kein Motorspezi und Frank, mein Mechanist ist weit. Also wird das Herr Paulsen in Hörnum auf Sylt richten. Aber kommen wir da hin?

Die Törnplanung ist durchaus knifflig. Wir können hier frühestens zwei Stunden vor HW raus, das wäre ab 1344. Für die rund 50 sm bis Wittdün/Amrum koppeln wir 8 bis 10 Stunden, dann ist auf Amrum Niedrigwasser und bei NW kommen wir da nicht rein. Also doch weiter bis Hörnum/Sylt, da kommste immer rein? Einzige Sorge, wann kommt das Gewitter? Der DWD sagt "später" und meint damit die Nacht. Dann sollten wir drin sein, da oder da.

Vorhersage für die Deutsche Bucht von 1022 gültig bis morgen früh:
Ost bis Südost 5, Nordteil vorübergehend 6, südwestdrehend, abnehmend 3, später schwere Gewitterböen, See 1,5 Meter.



Zwei Stunden vor Hochwasser verlassen wir Tönning. "Haltet euch hart Backbord", gibt uns der Hafenmeister mit auf den Weg und schnell sind wir auf der Eider. Gegen den sicher zwei Knoten binnenwärts setzenden Strom setzen wir bei 18 Knoten Südostwind die Genua ... und die Maschine. Das Groß packen wir erst gar nicht aus, weil immer wieder Richtungswechsel anstehen. Als wir uns dem Eidersperrwerk und damit der Schleuse nähern, rufe ich die Schleuse über Kanal 14 an und als wir das mächtige Sperrwerk erreichen, können wir glatt in die Schleuse fahren. Wie üblich klettere ich die Leiter hoch und will meine 10 € abliefen - nee, diese Schleuse ist gebührenfrei! Verstehste das, aber umso besser.

Um 1520 öffnet sich die Schleuse und wir sind auf der Nordsee. Nee, so richtig noch nicht, dieser Bereich nennt sich Außeneider. Binneneider, Gezeiteneider und jetzt 15 sm die Außeneider, weißte Bescheid. Was ist mit dem Wind? Das Sperrwerk hat ihn wohl an Land eingesperrt, vielleicht wehen noch 10 Knoten über'n Deich. Vor uns ein Krabbenkutter, der langsam das Fahrwasser abgrast, hinter uns das Eidersperrwerk - Foto nächste Seite.



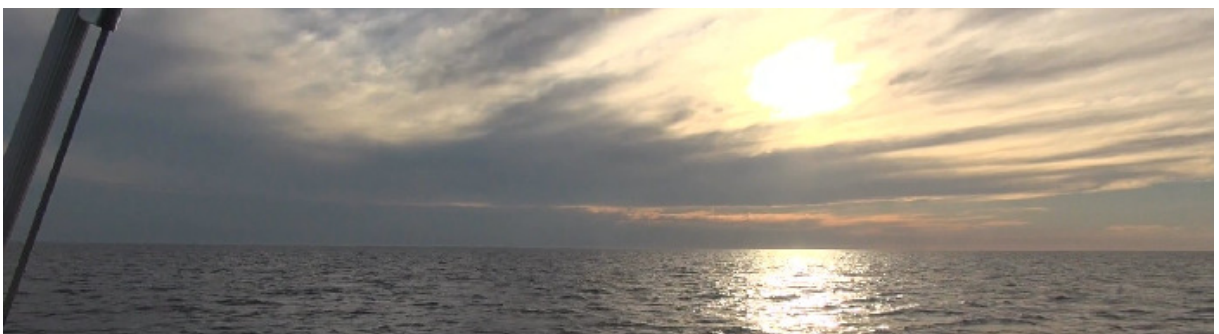
Gefühlt sind wir im Schneckentempo unterwegs, aber das Hochwasser ist hier längst durch und wir laufen mit dem Strom seewärts. Anfangs sind wir mit 5 Knoten unterwegs, doch schon bald schieben uns drei Knoten Strom durch die Gezeiteneider. Die Tonne hier unten



zeigt das sehr anschaulich. Die Halbinsel Eiderstedt an Steuerbord, Büsum weit Backbord achteraus. Den Strand von St. Peter Ording können wir durchs Glas sehen und um 1715 endlich die Ansteuerungstonne für die Außeneider. Jetzt sind wir auf der Nordsee. Von der Außeneider nehmen wir Kurs auf das Rütergat, da geht es rein nach Amrum oder Föhr. Und auch ein wenig Wind ist wieder. Zu wenig für Groß und Genua, genau richtig für den 87 m² Gennaker. Und der zieht uns mit 6 Knoten nordwärts - ein richtiges Vergnügen.



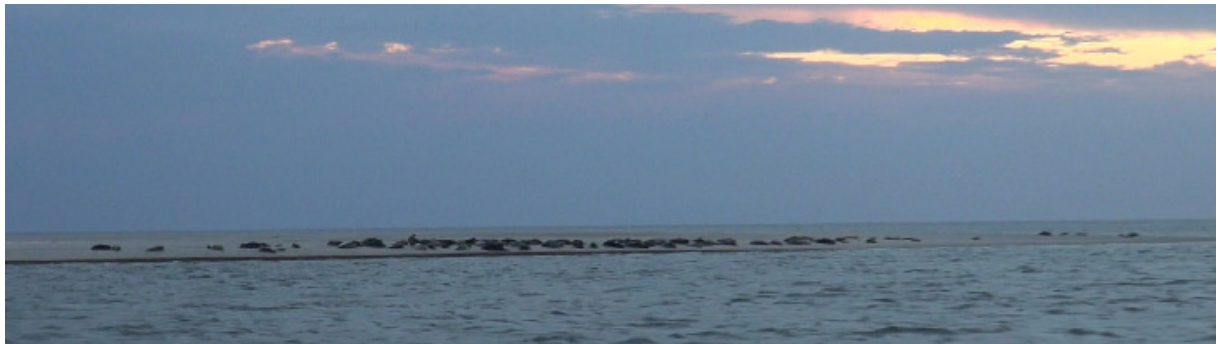
Schöner kann segeln gar nicht sein. Um 1800 sehe ich in der Ferne ... England? Nein, nicht ganz, Helgoland, ganz fein im Dunst. Ich messe die Distanz über den Plotter: 22 sm. Weit an Steuerbord und gut auszumachen der Leuchtturm Westerhever, da hinten geht es rein nach Husum. Das Wetter ist fantastisch. Kurze Hose, T-shirt, um die 25°, raumer Wind, den man kaum spürt, der schönste Segeltag des Jahres. Ein Bimini könnten wir jetzt gut gebrauchen, die Sonne brennt geradezu ins Cockpit.



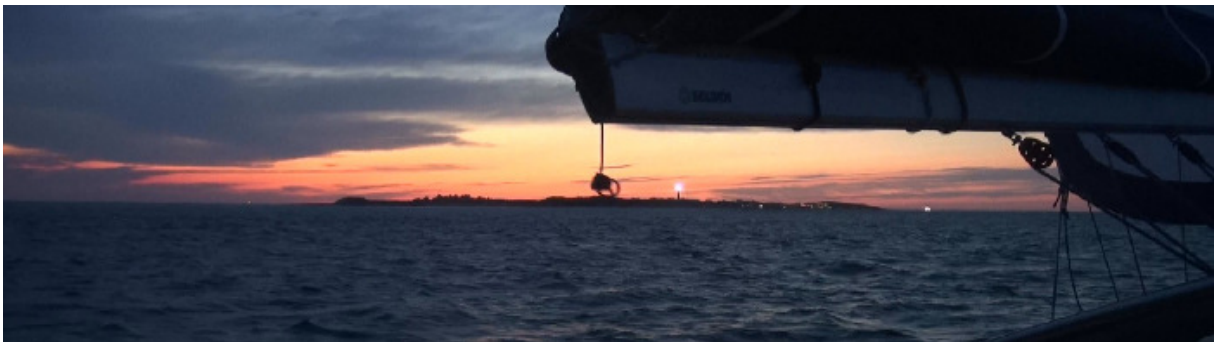
Ab 1900 ziehen erste Zirren im Westen auf und kündigen einen Wetterumschwung an. Holen uns die Gewitter noch ein? Ein wenig mulmig ist uns doch. Als wir das Rütergat erreichen ist klar, dass wir nicht nach Amrum gehen werden. Wir müssten drei Stunden "stehen bleiben", um mit dem Hochwasser in den Hafen zu kommen. Was treibt da? Der Ostwind kullert einen Niveaball auf die Nordsee. Mit jedem Segel hätten wir den Ball bekommen, nicht mit dem Gennaker. Ein schöner Gruß aus Europa nach Great Brexit.



Der Wind legt merklich zu und dreht rück auf Ost. Beides ist mit dem Gennaker nicht mehr zu machen, also packen wir das Leichtwindsegel ein, setzen das Groß ins 1. Reff und die Genua voll. Die Ansteuerung von Hörnum läuft über das Vortrapptief, dass wir um 2000 erreichen. Ab jetzt sind wir mit 7 bis 8 Knoten durchs Wasser unterwegs. 5 Minuten später das erste Tonnenpaar. Inzwischen wird es langsam dunkel und plötzlich setzen wir bei 7 Knoten kurz auf, gleich darauf noch einmal. Wie kann das sein, wir sind doch im Fahrwasser? Sind wir, aber hier ist es mit 2 m besonders flach. Welle haben wir keine, aber Niedrigwasser. Danach wird es wieder tiefer, doch der Schreck steckt uns in den Gliedern. Ab sofort wird jeder Meter in der Karte mitgelesen.



Die Sonne verabschiedet sich hinter den Wolken und die Tonnen sind längst nicht mehr so gut auszumachen. Die Fahrt geht vorbei an den Seehundbänken (oben) und so langsam beginnt die Nacht. Ein anderer Segler ist weit achteraus. Kommt der näher? Das geht gar nicht!



Schon lange haben wir Hörnum vor dem Bug (oben). Die Kamera gestaltet die Situation heller als sie wirklich ist. Wenigstens bei den Kurswechseln finden wir jetzt zwei befeuerte Tonnen, das macht die Ansteuerung leichter. Kurz vor dem Hafen rollen wir die Genua ein, das Groß rauscht nach unten, wir sind in Hörnum. Im Hafen gibt's keine freien Plätze, wir machen nach 61 sm (Gesamt 198) um 2244 im Päckchen fest.

Donnerstag, 21. Juli: Hafentag Hörnum

Übrigens, wer bei Marinetraffic mitgesegelt ist, die Zeitangaben dort sind in UTC (= Universal Time Coordinated, besser bekannt als Greenwichzeit), also immer + 2 zwei Stunden rechnen. Wir waren also nicht um 2044, sondern um 2244 fest in Hörnum auf Sylt. Und weil das so gut funktioniert, hat sich Michael ebenfalls gleich bei mAIS eingeloggt:

Hallo Ralf,

Vielen Dank für den Super-Tipp von Dir und Christian zur M AIS App. Habe das auch mal gleich installiert und siehe da funktioniert super. Ohne Kabel, Weichenprobleme und eben auch erheblich günstigen. Gute Reise durch die Nordsee. Wir sind in Figeholm, knapp 10s m nördlich von Oskarshamn an der schwedischen Ostküste auf dem Weg nach Västervik und weiter in den Schärengarten.

Vivianne-Lee ist ebenfalls sichtbar auf Marinetraffic.com

Gruss

Med venlig hilsen/Best regards

Michael

Na prima, Michael, hab' euch auch schon gefunden. Übrigens seid ihr exakt auf unserem Kurs vom letzten Jahr, kuckstu hier <http://www.ralfuka.de/images/pics/downloads/1563.pdf>

Zurück an Bord:



Herrn Paulsen treffen wir gleich beim Hafenmeister, der uns die letzte Nacht nicht berechnet und bis Samstag kassiert (20 € die Nacht, 1 € Strom, Duschen 50 Cent, Wasser gibt's so). Herr Paulsen schaut sich die Trenndiode an und weiß, was er morgen mitzubringen hat.

Wir machen uns auf den Weg in einen herrlichen Urlaubstag. Die Bordfahrräder zeigen uns Hörnum und barfuß kommen wir auf Kurs um das Südkap, um die Hörnum Odde.



Hier können wir noch einmal unseren gestrigen Kurs verfolgen. Noch immer haben wir nicht kapiert, warum wir aufgesetzt sind. Der Hafenmeister konnte auch nur mit dem Kopf schütteln. Unsere gestrigen "Verfolger" haben 1,90 m Tiefgang und sind störungsfrei durch.



Die Odde ist zwar ordentlich geschützt, aber selbst diese Tetrapoden haben sich nicht bewährt. Auch Bühnen, das sind weit ins Meer ragende Pfahlreihen, dienten diesem Zweck – nur dass beide Methoden am Ende doch nicht hilfreich waren. Aber wozu eigentlich die ganze Mühe? Nun, die Nordsee prallt mit enormer Kraft auf die Insel - nur wenige Stellen an der deutschen Nordseeküste sind der Gewalt des Meeres so ausgesetzt wie die Sylter Westküste. Da fehlen nach einem stürmischen Wochenende schon mal 100.000 Kubikmeter Sand. Wenn man das hochrechnet ... ist dann Sylt noch zu retten?

Ja – denn ein seltsam anmutendes Tauschprogramm schafft, was auch die größten festungsartigen Anlagen nicht vollbrachten: Die Küstenlinie der Insel weitestgehend erhalten. Sandaufspülung heißt das Zauberwort, hinter dem weniger Zauber als harte Arbeit steckt. Jedes Jahr nach der winterlichen Sturmflutsaison wird rund eine Million Kubikmeter Sand vom Meeresboden **vor** der Sylter Küste an den Weststrand gepumpt. Zurückgepumpt, müsste man sagen, denn in den Monaten zuvor hatte die Nordsee diesen Sand durch Wellenkraft abgetragen und per Strömung ins Meer gespült. Es ist also ein irgendwie skurrielles Hin und Her, doch es funktioniert: Seit fast 40 Jahren kann so ein weiterer Küstenrückgang an Dünen und Kliff verhindert werden. (aus "Küstenschutz auf Sylt")



Wir beenden unseren Urlaubstag mit diesem Foto und irgendwie hat Sylt den Schalter umgelegt. Es ist schön hier, wir bleiben noch länger ...

Am späten Abend eine Mail von der "Gerla II":

Hallo Sabine, hallo Ralf,

habe eben das Logbuch gelesen und mit Gisela über deine schönen Formulierungen geschmunzelt. Wir liegen in Dragør vor Kopenhagen und waren gestern in Nyord das erste Mal in diesem Sommer im Wasser. Gestunken haben wir aber noch nicht. Morgen versuchen wir um Nyhamn

einen Platz für 300 DK zu ergattern. Weiterhin gute Reise von Gisela und Gerd

Die "Gerla II" ist in Kopenhagen, die "Vivianne-Lee" wohl in Västervik, aber wo ist die "Mercey", die "Gwylan", die "Arkona", die "Bacchus", die "Freedom", die "Beluga"? Wo segeln Luise und Otto? Wo stecken Peter, Marten und was macht eigentlich Martin. Kurz: Es gibt leider viel zu wenige Rückmeldungen auf das Logbuch, dabei weiß ich doch, dass täglich 430 Sehleute darin lesen.

Freitag, 22. Juli: Hafentag Hörnum

Wir entlassen uns aus dem Päckchen, die anderen beiden Crews gehen über den Prickenweg und das "Wattenhoch" rüber nach Föhr (Yachten mit Kielschwert). Die "Kalami Star" bekommt einen Platz am Schwimmsteg. Ich sage nur, Vitamin B, der Hafenmeister ist aus Laatzen, wir aus Hannover.

Danach macht sich Herr Paulsen auf die Suche nach der immer noch defekten Motorelektrik. Schnell ist die neue Trenndiode angeschlossen, doch die Meldung, "... die Lichtmaschine lädt nicht", haben wir jetzt nicht mehr erwartet. Die alte Trenndiode war auch nicht defekt, da hat der Obereider Yachtservice nicht die Geduld von Herrn Paulsen aufgebracht, der im Rahmen von "Jugend forscht" der Motorelektrik tief auf den Grund geht. Nach seiner dreistündigen Forschungsarbeit ist klar, Ursache ist eine von mir verlötete Sperrdiode im Kabelbaum der Maschine. Ich habe diese Sperrdiode nach virtueller Anweisung meines Mechanisten im April in Cuxhaven verlötet - offenbar falsch herum, wie wir jetzt wissen. Ein teures Vergnügen, doch zum Glück ist endlich alles wieder in bester Ordnung.



Erleichtert machen wir uns mit Bordrädern und Bus auf eine Tour in den hohen Norden. Ein Familienweitageticket (32,50 €) lässt uns an jeden Platz der Insel gelangen, so oder so.



In List steigen wir aus und natürlich führt der erste Weg in den Hafen. Wie erwartet, deutlich kleiner als Hörnum, aber zwei Plätze wären sogar noch frei. Doch der Trubel um den Hafen schreckt uns total ab. Eine Anekdote dazu: Sabine will eine Jeans kaufen, eine ganz normale von Lewis, Lee, Wrangler oder so. Sie sucht und sucht und sucht, doch eine ganz normale Jeans findet sie nicht. Dabei gäbe es genügend zu kaufen, die Läden sind voll mit Jeans. Blöderweise sind die alle kaputt, haben Risse, Löcher oder sind ausgewaschen. Viele grob

geflickt oder zerknittert. Sabine will doch keine Jeans mit Löchern oder auffällig geflickt. Es kommt noch dicker: Die löchrigen oder grob geflickten Jeans sind sündhaft teuer. Da stimmt doch was nicht. Sind die Arbeitskräfte, die Löcher in die Jeans reißen hochbezahlte Spezialisten? Zuhause kommen meine Jeans in die Tonne, wenn sich diese Löcher zeigen. Die werde ich wohl zukünftig hier verkaufen.



Um den Hafen von List herum die Tempel von "Gosch". Wie gesagt, kaputte Jeans bekommst du hier, Fisch, Süßkram, alles was du nicht wirklich brauchst. Und die Läden sind voll von Touris. Oh wie schön dagegen ist unser verschlafenes Hörnum.



Kreuzfahrer kommen in Hörnum nicht rein, aber vor List kippt die "Europa" ihre Gäste an Land. Dass sich hier Kreuzfahrer rumtreiben wusste ich bisher nicht.



Wir haben schnell genug von List, doch nur zwei, drei Kilometer nördlich des Rummels diese traumhafte Ruhe am Ellenbogen (oben). Die Bordfahrräder bringen uns später die rund 20 km durch die Dünen runter nach Westerland. Hier ist es mit der Ruhe so richtig vorbei.



Plattenbauten und die üblichen Verdächtigen (Läden) in den Fußgängerzonen bestimmen das Straßenbild. Mittendrin der deutsche Urlauber an sich. So kennt er das ja auch von zuhause. Richtig, wir sind auch Touristen und gar nicht so anders wie die anderen, aber ein bisschen hoffentlich doch. Charme versprüht Westerland jedenfalls nicht.

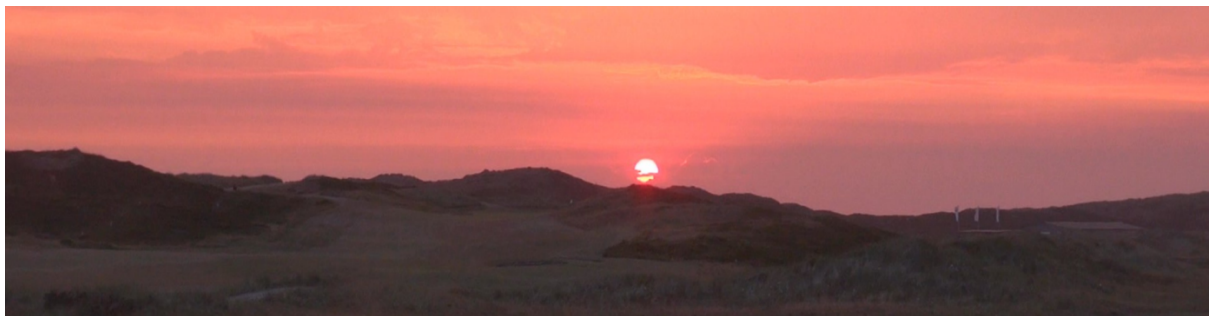


Essen kannst du hier in jedem dritten Laden und die sind alle rappellvoll. Nicht zu fassen, bei den Preisen. Wieso fallen mir ausgerechnet jetzt die "Ärzte" ein? Mal nur diese Zeilen:

*"Es ist zwar etwas teurer, dafür ist man unter sich.
Und ich weiß jeder Zweite hier ist genauso blöd wie ich..."*

*Ohhh ich hab' solche Sehnsucht, ich verliere den Verstand!
Ich will wieder an die Nordsee, ohoho, ich will zurück nach Westerland!"*

Wir haben Hunger und nehmen den nächsten Bus nach Hörnum. Leider sind auch hier alle Restaurants voll. Wir versuchen es trotzdem und erhalten gleich die Quittung: Haben sie reserviert? Nö! Dann müssen sie leider draußen bleiben. Gut, geh'n wir eben nach nebenan, in das einzig nahezu leere Restaurant. Die Strafe folgt auf dem Fuß, das Essen ist eine Katastrophe. Wieder was gelernt. Einzig der Sonnenuntergang entschädigt für einen abwechslungsreichen Tag.



Samstag, 23. Juli: Hafentag Hörnum



Nun will ich nicht verschweigen, dass wir seit Friedrichstadt prächtiges Sommerwetter haben.

Die angedrohten Gewitter haben sich für einen anderen Kurs, der Sommer hat sich für Sylt entschieden. Ein Wetter wie gemacht für's Wäsche waschen. Den Trockner können wir uns sparen, die Wäsche trocknet an der Gennakerschot - Foto Vorseite



Da sich kein Wind einstellen will, interessiert uns die Geologie der Insel. Sylt existiert in der jetzigen Form erst seit etwa vierhundert Jahren. Die Insel entstand, wie die Festlandgeest, aus Altmoränen und hat deshalb einen Geschiebemergelkern, der heute in der Mitte und im Westen der Insel mit Kliff, Dünen und Sandstrand sichtbar ist. Dieser Geestkern erodierte, nachdem ihn der Anstieg des Meeresspiegels vor 8000 Jahren der starken Strömung entlang des steilen Inselsockels aussetzte. Zwar wird Sylt bereits 1141 als Insel bezeichnet, doch gehörte sie vor der ersten Großen Mandränke 1362 zu einer von Prielen

durchzogenen Landschaft und war zumindest bei Niedrigwasser trockenen Fußes vom Festland erreichbar.

Vermutlich erst nach dieser Flut entwickelte sich durch die Bildung von Nehrungshaken aus dem von den Meeresströmungen verdrifteten abgetragenen Material die gegenwärtige charakteristische Gestalt. Dabei waren und sind besonders die nördlichen und südlichen Enden der Insel großen Veränderungen unterworfen. So war Listland im 14. Jahrhundert für einige Zeit vom Rest der Insel getrennt und durch die Entstehung des Ellenbogens versandete der Königshafen bei List ab der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Durch schwere Sturmfluten in den letzten Jahrzehnten ist Sylt immer wieder in Gefahr, auseinanderzubrechen, so trennte die Sturmflut von 1962 Hörnum vorübergehend vom Rest der Insel. Besonders gefährdet ist dabei eine nur rund 500 Meter breite Schmalstelle südlich von Rantum. (Wikipedia)



Wieder bringen uns Bus & Bordräder weit weg von Hörnum. Diesmal erkunden wir das Morsumkliff (oben rechte Seite). Durch Abbrüche wird der alte Geestkern wunderbar sichtbar. Die typischen Sanddünen, es gibt sogar kleinere Wanderdünen auf Sylt, gleich dahinter. Der Tourist an sich taucht hier nur selten auf. Insofern genießen wir die Ruhe und Abgeschiedenheit dieses Inselabschnitts.

Auch das nächste Foto passt zur Inselgeschichte. In Achtsum hat man am Ortseingang ein Boot samt Crew ausgestellt, mit dem man vor hunderten von Jahren durch Wasser, Schlick und im Winter sogar übers Eis rutschen, rudern und sogar segeln konnte. Die Besatzung macht allerdings den Eindruck, als hätte der Shantychor Archsum höchstpersönlich Modell gestanden.



Was ich noch erzählen muss ist die Geschichte mit den "Klapprädern im Bus". Alle Busse der Sylter Verkehrsbetriebe sind mit Fahrradträgern ausgestattet und können bis zu fünf Räder transportieren. Das kostet nichts extra. Mit unseren Klapprädern ist das so eine Sache, denn die kleinen Klappräder passen nicht in die vorgesehenen Fahrradträger. Beim ersten Busfahrer durften wir sie mit in den Bus nehmen. Der zweite war schon maulig, konnte aber überredet werden.



Hier oben in Achsum holt uns ein Kleinbus ab und der will die Räder partout nicht mitnehmen. Nach langer Diskussion verständigten wir uns darauf, dass wir die Räder zusammengeklappt in den Bus nehmen dürfen. Auch der nächste Busfahrer reagierte sichtlich genervt. Wenn wir noch einmal wieder kommen, packen wir die Räder in die Packtaschen, dann ist das ein Koffer (oder eine Reisetasche) wie so viele andere.

Im letzten Jahr war ich bereits mit einer anderen Crew für zwei Tage in Hörnum. Das war im April mein erster Besuch auf Sylt, doch auf der Insel war noch nichts los. Auch da gab es einiges zu reparieren, ich bin damals nicht über Hörnum hinaus gekommen. Das ist jetzt anders. Wir haben uns immerhin einen Überblick verschafft und im Grund können wir nur ein positives Fazit ziehen. Wer (wie wir) DIESEN Trubel nicht mag, findet genügend stille und nahezu unberührte Ecken am und im Wasser, zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Na klar sind auch wir schnell dabei, eine autofreie Insel zu fordern, aber das sollen die Insulaner für sich entscheiden. Es ist jedenfalls erstaunlich, wie viele großvolumige SUVs die Straßen unsicher machen.

Auf der Insel leben 15.000 Einheimische und im Sommer sind täglich 150.000 Gäste auf der Insel. Wie schön, wenn die meisten sich offenbar dort am wohlsten fühlen, wo auch ihre Artgenossen sind. Das sorgt für Platz an anderen Stellen. Wer mit der eigenen Yacht kommt, lebt relativ preiswert. 21,00 € für eine Yacht, dafür bekommste kein Hotelbett und kannst dazu selbst kochen. Mit den Bordfahrrädern, in Verbindung mit einem Busticket, kommste überall hin, so bleibt Sylt erschwinglich. Wir können's nur empfehlen.

Sonntag, 24. Juli: Hörnum - Nordby/Fanø DK

Spätestens um 1000 müssen wir hier raus, damit wir bei HW gegen 1900 in Nordby, das liegt kurz vor Esbjerg, ankommen. HW Esbjerg 1900 0,85 m. Um 0900 sind wir startklar. Der Hafenmeister tritt seinen Dienst an, wir wollen noch tanken. Blöderweise hat er gestern Abend mangels Platz einen Havaristen an der Tanke festmachen lassen, also müssen wir uns irgendwie daneben hangeln. Das klappt auch, dauert aber seine Zeit. Wir tanken 84 Liter (Liter 1,17 €), doch bezahlen geht leider nicht per Karte. Also muss ich den Betrag umständlich überweisen. Um 0950 sind wir endlich raus, rund 60 sm liegen vor uns.

Deutsche Bucht: Schwachwindig, Westteil später Süd 4, zeitweise Nebelfelder, See 0,5 Meter.



Das DMI und der Windfinder haben leichten Ostwind vorhergesagt, doch der verlässt uns bereits, als wir in das Holtknobsloch abzweigen. Das Groß weiß gar nicht mehr, wohin es soll. Wenn schon kein Wind, scheint wenigstens die Sonne aus allen Holtknobslöchern, Sonntag eben. Als wir mit der Ansteuerungstonne Holtknobsloch die Nordsee erreichen, setzen wir Kurs auf die Ansteuerungstonne Esbjerg: Noch 51 sm und knappe 10 Stunden - wenn's so weiter läuft wie bisher. Ralf sagt ja immer, "Kein Tag endet so, wie er angefangen hat"! Na hoffentlich hatter recht. Grundsätzlich sowieso, weil sich die Strömung mit wechselnder Tide ändern muss. Gerade eben sind wir teilweise mit 9,6 Knoten aus Hörnum rausgeschoben worden, nach dem Kurswechsel machen wir nur noch 5,2 Knoten über Grund. Mit dem später auflaufenden Wasser werden wir sicher wieder schneller.



Ich bereite die Schoten für den Gennaker vor, doch das scheint völlig sinnlos, wir motoren über eine bleierne Nordsee. Bleiern auch weil sich Teppiche von Blaualgen ausgebreitet haben. Immer wieder geht die Fahrt durch eine eklige Brühe (oben). Auf der Ostsee kenne ich das, doch auf der Nordsee hätte ich das nie vermutet. Sorgen die wechselnden Gezeiten doch immer wieder für eine Sauerstoffanreicherung des Wassers. Weiß jemand mehr darüber?

Der Wind kommt und kommt nicht. Dafür erreicht mich eine mail von Henryk. Henryk will in der Woche vom 16. bis 23. September mit rüber in die Dänische Südsee. Darüber freue ich mich sehr. Zwei Kojen sind noch frei. Hat noch jemand Lust? Mail an segeln@ralfuka.de

Um 1500 verlassen wir Sylt, der weit entfernte "Ellenbogen" rutscht langsam achteraus, wir sind längst in dänischen Gewässern, doch auch hier Blaualgen. Aus Protest setze ich den roten Danebrog, vielleicht schreckt der die Algen ab.



Nee, schaffter auch nicht, die Blaualgen (links) bleiben und die Hitze. Aufgrund der Windstille ist es im Cockpit kaum auszuhalten. Wir packen das Sonnensegel aus und haben endlich Schatten auf unserem Motorboot. Übrigens laufen alle Systeme sauber und zuverlässig, sogar der Autopilot tut, was ein Autopilot tun muss. Nur an das verbaute AIS

muss ich nochmal ran. Das muss doch ins Laufen kommen.

Um 1745 dann doch noch ein wenig Wind, vielleicht 3 Bft. aus W. Schnell sind die Segel oben und sofort laufen wir mit 6 Knoten über Grund - ein wenig schiebt der Strom noch. Diesen Wind hatten alle auf dem Schirm: Das DMI, windfinder ... und auch der DWD, der m.E. heute die Wetterlotterie gewonnen hat. Bald haben wir die Ansteuerungstonne Esbjerg und schon schläft der Wind wieder ein.



Langsam wird es eng, das Hochwasser in Esbjerg (oben) ist längst durch und das Wasser läuft schon wieder ab. Bis Nordby sind es noch 6 sm. Wir geben richtig Gas und sind 1:15 nach HW am Fahrwasser nach Nordby. Die Fähre muss man hier passieren lassen und wehe nicht. Als wir in Nordby einlaufen zeigt das Echolot nichts, wir laufen durch den Schlick und retten uns gerade noch ins Päckchen, neben einen Freizeitfischkutter und einer norwegischen 425 Doufour. Um 2030 sind wir nach 70 sm (Gesamt 268) fest in Nordby. Längere Distanzen gibt es jetzt nicht mehr. Beim Hafenmeister bezahlen wir 110 DKK (14,80 €) für die Nacht - Strom, Wasser und WLAN inclusive. Duschen kostet 10 DKK extra.



Montag, 25. Juli: Hafentag Nordby/Fanø

Um 0630 klingelt der Wecker. Es regnet und die norwegischen Nachbarn wollen bei Hochwasser raus. Danach wieder ab in den Urlaub, wieder rein in die Kojе. Mit dem Aufstehen ist auch der Regen verschwunden.



Nein, dieses Foto ist nicht gefaket, ich habe es heute Vormittag bei Niedrigwasser im Yachthafen von Nordby aufgenommen. Schaust du unsere "Wasserlinie" an, stellst du fest, dass wir 1,80 m tief im Schlick stecken. Das nur am Rande, denn gleich reisen wir in unsere Vergangenheit. Unabhängig voneinander haben wir vor rund 40 Jahren mit großer Begeisterung mehrmals die Insel besucht. Wenig später sang Ulla Meinecke "Für dich tu ich fast alles" und erzählte ganz bestimmt von ihrem Urlaub in Sønderho auf Fanø, dem schönsten Dorf Dänemarks:

*Oder weißt du noch, als wir in Dänemark waren?
Um überhaupt da hinzukommen mussten wir anderthalb Tage fahren.
Und fünf Minuten nach Sylvester,
das weiß ich noch, als wäre es gestern,
Da haben wir uns ganz schön lange angeschaut,
und dann lagen wir in den Dünen mit einer Gänsehaut.
Und chronischen Husten hab ich seitdem,
doch trotzdem war es unheimlich schön.*

*Denn für dich tu ich fast alles,
sogar mich extrem erkälten,
oder am zweiten Weihnachtsfeiertag
im Garten deiner Eltern mit dir zelten.*





Das schönste Dorf Dänemarks ist auf der Insel, auf der man am Strand Auto fahren darf. Sabine hat damals hier Autofahren gelernt und wir sind heute sogar mit dem Bus am Strand lang. So was gibt es doch gar nicht mehr, aber es ist immer noch wie in den 1970ern.



Sønderho hat sich nur wenig verändert, mal abgesehen davon, dass ziemlich viele Touris unterwegs sind, Hauptsaison halt. Und wie damals ist Fanø zweisprachig: Dänisch und Deutsch, Touristen aus anderen Ländern gibt's hier nicht.



Die Gallionsfigur vor diesem wunderbaren Haus gibt es immer noch. Sie wurde 1851 in Sønderho am Strand angespült und stammt vom der 1847 in Quebec gebauten Bark "Lord Palmerstone". Das Schiff sank allerdings im Mittelmeer??? Nicht nur dieses Haus macht Sønderho so einzigartig.



Etwa 70 reetgedeckte Häuser stehen hier unter Denkmalschutz. 2011 wurde Sønderho (ca. 280 Einwohner) als schönstes Dorf Dänemarks ausgezeichnet. Das kleine, ehemalige Seefahrerdorf ist wie aus der Zeit gefallen. Nun kennen wir so ziemlich alle schönsten Dörfer Dänemarks. Lyø zum Beispiel oder Nordby auf Samsø, Dragør vor København, Ærøskøbing gehört sicher auch dazu und ganz bestimmt auch Nyord, die kleine Insel gleich neben Møn. Natürlich gibt es noch viel mehr und noch viel schönere Fotos im www, aber die findeste auch selbst. Den Bäcker von früher, den finden wir auch wieder (links). Nur den Kardamomkuchen backt hier leider niemand mehr.

Wir besuchen noch "Sabines" Campingplatz, doch "mein" Ferienhaus finde ich nicht wieder. Es gibt davon inzwischen einfach zu viele. Zurück fahren wir die 13 km mit den Bordrädern und bleiben in Rindby im FamilienRestaurant hängen. Essen in Dänemark ist teuer? Nicht hier www.familierestaurantfanoe.dk Auch das Restaurant scheint aus der Zeit gefallen. Ein

Büffet mit mehreren Gängen für 95 DKK (13 €), das Bier aus Fanø dazu kostet allerdings extra. Das gibt's doch gar nicht. Gibt's doch.



Dienstag, 26. Juli: Hafentag Nordby/Fanø

Eine Mail von Peter, der sich in Finnland auf die Suche nach der Blaualgen gemacht hat. Er schreibt: Ich war gestern in glasklarem 19 Grad warmem Wasser schwimmen. In einem größeren Binnensee. Rechts Barsche, links Ahven und vor mir Taucherenten (Kuika), über mir Fischadler.

LG Peter

Ich habe für Euch u.a. diesen ein Jahr alten Artikel zu Algen gefunden:
<http://blog.wwf.de/algen-nordsee/>

Vielen Dank, Peter, zu den diesjährigen Algen haben auch wir nichts gefunden. Sind wir die ersten, die Blaualgen gesichtet haben? Weiß denn niemand weiter? Hier auf Fanø übrigens keine Spur von Blaualgen ... weit weg sind die allerdings nicht.



Wir genießen weiter "unsere" Insel. Fanø entfaltet immer stärker seinen Charme und längst haben wir unausgesprochen entschieden, wir kommen wieder. Sønderho (oben) ist einfach nicht zu toppen. Im Grunde können wir uns nur freuen, dass hier nur einheimische Segler ihren Urlaub verbringen - meist sind es sogar Motorboote aus der Region bis Ribe oder Varde, die meisten aus Esbjerg und bis dahin sind es 1,5 sm! Eine deutsche Yacht haben wir nur kurz gesehen.



In den 1970ern gab es hier keine Seehunde, die wurden damals beinahe noch bejagt und

vom Aussterben bedroht. Inzwischen gibt es hier eine große Population von beinahe 3.000 und auch das dänische Wattenmeer ist längst absolutes Schutzgebiet.



Auf dem Rückweg aus dem Watt nach Sønderho gelingen dann solche Aufnahmen. Wo sonst kannst du solche Stimmungen einfangen? Es gibt noch so viel mehr zu erzählen. Vom kleinen Kunstmuseum in Sønderho z.B. oder einem Kirchenkonzert in Nordby, das sich mit seinen alten Häusern auch nicht zu verstecken braucht.

Mittwoch, 27. Juli: Nordby/Fanø - Hvide Sande

Deutsche Bucht: Südwest bis Süd 4, etwas zunehmend, nordwestdrehend, später Schauer- und Gewitterböen, See 1 Meter

Diese Wettervorhersage ist deckungsgleich mit den Gribfiles. Um 0900 wollen wir bei Hochwasser raus, doch der bereits jetzt spürbare Südwind kommt mit 4 - 5 Bft. daher und bringt uns richtige Probleme. So ganz erfahrene Wattfahrer sind wir eben doch nicht, denn das Wasser steigt nicht wie vorhergesagt und der Südwind sorgt längst für ablaufendes Wasser. Als wir das bemerken ist es beinahe zu spät. Um 0905 legen wir hastig ab und pflügen bereits den Hafen um. Jetzt stecken bleiben hieße 12 Stunden warten. Das wäre nicht nur peinlich, sondern auch die Höchststrafe.

Nur die Maschine kann uns retten. Ich lege den Hebel auf den Tisch und pflüge uns Richtung Ausfahrt, immer wieder spüre ich den schlickigen Grund. Die Hafenausfahrt ist noch etwas flacher, Vollgas. Wir graben uns durch die Richtfeuerlinie. Normalerweise wären wir jetzt mit sechs Knoten unterwegs, wir schaffen nur drei. Geht der Speed noch weiter runter, stockt mir der Atem, dann läuft's wieder schneller. Wir sind an der Langelinie und damit aus dem Yachthafenbereich raus. Geschafft.

Die Fähre liegt 200 m weiter in Nordby, die Schranken noch oben. Kaum sind wir vorbei, legt die Fähre ab. Die Spielregel in diesem Fahrwasser ist klar: Fähren haben absoluten Vorrang und da ganz hinten kommt uns auch noch eine entgegen. 100 m weiter zweigt ein kleines Wattfahrwasser ab, das wir bei der Einfahrt gemieden haben. Mindestwassertiefe 2 m und jetzt kurz nach Hochwasser 3 m? Weniger als 2 m! Nein, nicht schon wieder, geht es mir durch den Kopf und schon geht der Speed runter. Ach du Scheiße, noch 200 m rumpeln wir über den Grund. Am Ende des Nebenfahrwassers wird es ganz knifflig. Die Pricken zeigen, wo es lang geht, doch da wird es wieder flacher. Weiß der Mokkafisch wie wir da rausgekommen sind, aber wir sind draußen. Haben wir Schwein gehabt! Der Grat zwischen Hafenkino und Schwein gehabt ist manchmal nur eine handbreit.

Segel setzen können wir jedenfalls besser als Wattfahrwasser und jetzt geht es endlich raus auf die Nordsee. 10 Meilen hangeln wir uns raus. Zunächst halber Wind, dann Amwind und dann geht nur noch Amwind mit Maschinenunterstützung. Ab Tonne 4 ist es geschafft, wir sind endlich aus dem Fahrwasser. Maschine aus und Halbwindkurs zum Horns Rev.



Das Horns Rev hat eine Geschichte die von Schiffsuntergängen geprägt ist. Früher markierte ein Feuerschiff das Horns Rev, doch heute hat das Feuerschiff in der Kirche von Sønderho fest gemacht (links). Die Endmoräne reicht 20 sm weit in die Nordsee und hat nur eine küstennahe Passage, die bei guter Sicht leicht zu fahren ist. Dennoch "treibt" es uns weit raus und als das Rev achteraus liegt sind es noch 27 sm bis Hvide Sande.

Wir halsen und damit beginnt eine unangenehme Fahrt. Nahezu vor dem Wind fällt die Genua immer wieder ein. Die Welle nimmt bei 4 - 5 Bft. langsam zu und die "Kalami Star" beginnt zu rollen. Wir schiften, wir halsen, kreuzen vor dem Wind, doch es bleibt unangenehm.



Plötzlich eine neue "Panne", der Windmessgeber pendet frei am Masttop herum. Eigentlich reicht es an Pannen, aber so was hatten wir auch noch nicht. Auf dem Foto kann ich die Ursache nicht ausmachen, da muss ich wohl im Hafen hoch. Bis Hvide Sande ist es noch eine Weile. Die Off-shore-Plattform hier unten, die wir in der Ferne am Strand sehen, hatte sicher schlechteres Wetter, als sie hier auf die Küste zwischen Hvide Sande und Blåvand gedriftet ist. Mehr dazu hier:

<http://www.thb.info/rubriken/single-view/news/sea-worker-vor-kueste-gekentert.html>

Immerhin ziehen einige Schauer hinter uns durch auf die Küste zu. Davon bleiben wir zunächst verschont. Erst als wir nach Hvide Sande reinfahren beginnt es zu regnen und der Wind frischt noch weiter auf. Die Grundseen vor der Hafeneinfahrt haben sich wirklich "gewaschen", doch dann sind wir drin, bergen die Segel, aber nun wird's kompliziert: Wir gehen bei stark ablandigem Wind rückwärts an den Steg. Eigentlich eine leichte Übung, doch wenn Du wenig Manövrierraum hast ganz schön schwierig. Einige Crews schauen interessiert zu, doch eine helfende Hand gibt es nicht. Hafenkino bieten wir diesen Stinkstiefeln aber nie nicht. Wenigstens bedankt haben wir uns hinterher bei den Dänen: "Menge Tak!" Amused waren die nicht, gut so.





Um 1740 sind wir nach 68 sm (Gesamt 336) endlich fest auf dem Hinterhof von Hvide Sande. Der Liegeplatz soll 120 DKK + Strom kosten. Strom gibt's auf eine äußerst komplizierte Weise auch - man muss eine bestimmte Telefonnummer anrufen, aber das erledigt der dän. Stegachbar. Wasser Fehlanzeige. Den Rest werden wir sehen, morgen geht's eh gleich weiter. Nun suche ich mir drei kräftige Kerle, die mich in den Mast winschen können und auf geht's nach oben. Die Dschunxx wechseln sich immer wieder ab.

Als ich oben bin, kann ich die Ursache leider nicht beseitigen: Die im Masttopp verschraubte Halterung für den Windmessgeber hat sich gelöst, die Schrauben sind weg. Dabei wurde die Halterung für den Windmessgeber doch erst im letzten Jahr an den neuen Mast geschraubt. Der Geber selbst ist an der Halterung befestigt, diese Verbindung ist in Ordnung. Ich drehe den Geber aus der losen Halterung und schon geht es wieder bergab. Es reicht für heute.

Ungemütlich ist es hier auch wettertechnisch. Eine Wolkenwand nach der nächsten kippt ihre nasse Fracht über Hvide Sande außenbords. Erst am späten Abend wagen wir uns mal raus in die Plattenbauten aus Waschbeton. Alles nur für die Großfischerei. Ein riesiges Gewerbegebiet - Fischindustrie. Gleich dahinter Glas und Stahlbeton, fein designed, das Gewerbegebiet für die Tourismusindustrie. Von Haglöfs, Odlo, Intersport, Fjäll Räven, Jack Wolfskin und wie sie alle heißen, ein Outletstore nach dem nächsten, dazu die Fresstempel für Millionen Ferienhaustouristen. Passenderweise sind hier wohl nur die Fischstäbchen aus den Waschbetonplattenbauten von nebenan. Immerhin finden wir auch eine Bageri und einen Sparmarkt gar nicht weit. Wenigstens die Grundversorgung ist gesichert.

Donnerstag, 28. Juli: Hvide Sande - Thyborøn (Thorsminde lassen wir aus)

Kein Hafenmeister kassiert (die dän. Nachbarn hatten das anders angekündigt) und ein Automat ist nicht zu finden. Die sanitären Einrichtungen kann man, muss man aber nicht nutzen. Für den Notfall reicht es und wenn der eintritt - wird gerade gereinigt. Mehr als ein "Nothafen" ist das hier nicht, aber an der langen Küste unverzichtbar. Wir kaufen noch ein, frühstücken mit frischen Brötchen im Cockpit, die Sonne wagt sich wieder hervor, das scheint ein guter Tag zu werden.

Fischer (wir haben die deutsche Bucht verlassen): West 4, etwas abnehmend, süddrehend, Schauerböen, See anfangs 2 Meter.

Um 1115 verlassen wir Hvide Sande. Die Segel setzen wir bereits vor der Ausfahrt, doch wir brauchen eine Weile, bis Groß und Genua richtig getrimmt sind. Der Grund dafür ist die lange Dünung. Manchmal 1,0 m, hin und wieder 1,50 m hoch. Schlagen die Segel, geht sofort die Fahrt raus, obwohl der Wind konstant mit 10 - 12 Knoten weht. So läuft das eine ganze Weile. Irgendwann wird es uns zu bunt, wir machen nur noch 4 Knoten Fahrt. Nun soll es der 87 m² Gennaker mit dem Groß richten. Ja, das sieht nicht nur schön aus, sondern bringt uns auch einen halben Knoten mehr Fahrt. Allerdings taumelt das Groß mit jeder Welle in der Gegend rum und der Gennaker fällt dann ebenfalls ein. Nun nehmen wir das Groß weg und siehe da, es läuft ruhiger und noch ein wenig schneller.

Nach einer weiteren Stunde endlich der Durchbruch: Wer sagt denn, dass man einen Gennaker nicht trimmen kann? Haben wir das vergessen, hat die Sonne diese Gedanken weg gebrannt? Siehe da, wir laufen jetzt beständig knapp über 6 Knoten bei 10 - 12 Knoten



Wind. Um 1530 haben wir nach 24 Meilen Thorsminde querab, Halbzeit. Der Plotter gibt uns die ETA in Thyborøn für 1830. Das wär' nicht schlecht, so weit die Theorie.



Übrigens erleben wir einen herrlichen Sommertag - so war das gar nicht vorhergesagt, von wegen Schauerböen?



Nördlich Thorsminde verändert sich die Küste. Wir sehen die Kirche von Trans, die sich hoffentlich noch lange auf der Kante hält und den wunderschönen Leuchtturm Bovbjerg



(oben). Um 1830 dümpeln wir, immer noch 8 Meilen von Thyborøn entfernt, manchmal mit weniger als vier Knoten die Küste rauf. Die lange Dünung lässt den Gennaker immer wieder einfallen, es gibt Geräusche an Bord, die habe ich noch nie gehört. Alles schlägt und rumpelt, wir fallen von einer auf die andere Seite. Das wäre bei Motorfahrt vermutlich nicht anders,

aber lass' es uns mal probieren. 1845: Maschine an, Gennaker weg, es rumpelt und schlägt tatsächlich weiter, aber eben nur noch eine Stunde statt vielleicht zwei.



Dann endlich Thyborøn, die Nordsee liegt achteraus. Industrie, Fischindustrie und der Fischereihafen noch eine Nummer größer als Hvide Sande. Rein in den Nordhafen - zwischen den Pfählen ist alles voll. Wir machen um 2020 nach 54 sm (Gesamt 390) längsseits an der Pier fest, direkt neben Strom und Wasser. Der allseits bekannte Havnepengeautomat checkt uns ein und kassiert 150 DKK (20,14 €). Wasser kost' nix, Strom wird von der Karte abgebucht (wir haben Glück, der Automat ist defekt und liefert kostenlosen Strom), Duschen wird ebenfalls von der Karte gebucht.

Als ich dieses Logbuch hochladen will, stelle ich fest, wir haben kein Netz! Wirklich kein Netz, wir können nicht mal telefonieren. Auch das freie Hafen-WLAN Thyb_Guest ist nirgendwo im Hafen zu empfangen. Willkommen im Tal der Ahnungslosen.

Freitag, 29. Juli: Thyborøn



Da oben in der Bildmitte liegen wir. Bei Ostwind (wie heute) ein ziemlich penetranter Gestank aus den Fischfabriken. Es riecht wie in den Duschen im kommunalen Hafen in Burgstaaken - auch da wird nebenan Fisch verarbeitet. Das Tal der Ahnungslosen kann man schon mal aushalten, doch wer auf die Nordsee will braucht den Zugriff auf's Wetter. Wenn schon nicht kostenlos, dann wenigstens übers Handy. Die sanitären Einrichtungen und das "umzu" dagegen sind wirklich vorbildlich. Einige Hinweisschilder richtig witzig, erinnern uns aber auch daran, dass wir außer ein paar Brocken kein Wort dänisch sprechen: "Erinnern sie die Räume in die selbe Stand als wenn sie kamen zu verlassen." Noch einer: "Die Personal vorbehalten sich den Anspruch Unbefugte die Räume zu verlassen zu bitten."

Damit endet der zweite Teil des Logbuches "Skagen halbRund", Fortsetzung in Teil 3

Den ersten, dritten und vierten Teil des Logbuches findest Du hier:
<http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2016/527-12-7-wir-sind-ais>