Skagen halbRund - Teil 4: Heimreise

11. bis 19. August

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.

Donnerstag, 11. August: Hals - Grenaa

Hätte ich meinen therapeutischen Freund Uli nicht, meine Welt wäre um so was ärmer:

Mein lieber Ralf, ich fürchte der Limfjord hat dir nicht wirklich gut getan. Ich bin deshalb sehr froh, dass Du endlich wieder freies Wasser um

dich hast. Depressionen kanntest Du früher überhaupt nicht, heute redest Du darüber ... entspann dich und lass mich hören, was dich bedrückt, lass es raus. Ja ich sehe, wir haben kein heizbares Deckshaus. Aber davon geht doch die Welt nicht unter. Das wird dein Gemüt erleichtern: bei Louis (Fachgeschäft für Zweiräder) erhältst Du heizbare Handschuhe und Stiefel. Na geht es uns jetzt schon etwas besser?

Ja Uli, Deine magische Mail lässt sogar die Sonne wieder scheinen. "Uns" geht es besser, ein paar Cumuli ziehen durch und es weht ein kräftiger Westwind. So kräftig, dass Sabine zögerlich wird, also warten wir noch ab. Bis Grenaa sind es 45 sm, Kurs überwiegend SSO, dazu das Seewetter vom DWD fürs Kattegat von 1202:

West bis Nordwest um 5, südwestdrehend, abnehmend 4, See 1,5 Meter.

Das DMI ist mit 5 nicht einverstanden und gibt uns 4 Bft. abnehmend. Bei abnehmend sind sie sich immerhin einig, um 1200 bläst es allerdings noch mit 5 - 6 Bft. durch den Hafen.

Um 1315 gehen wir raus auf den Limfjord und setzen vor dem Hafen das Groß - vorsichtshalber ins 1. Reff. Wir lassen den Limfjord achteraus und als uns der Wind durchs Fahrwasser auf die Ostsee schiebt sind wir schnell bei 6,5 bis 7 Knoten. Als ich die Genua setzen will protestiert Sabine, der Speed reicht ja wohl. "Jawolll", fügt sich der Skipper und der Bordfriede ist gesichert.

Ich gebe zu, es gibt manchmal nur einen schmalen Grat der Gemeinsamkeit, aber den finden wir immer. Wir treffen häufig Einhandsegler oder Männercrews, deren Partnerinnen "keine Lust" zum Segeln haben. Kein Wunder, wenn du erlebst, wie manche Skipper mit ihren Frauen "umspringen" und einen Beitrag nach dem anderen für's Hafenkino liefern. Wenn du das erlebst, verstehste, warum Frau zum Segeln keine Lust hat - Schiffbruch* (links) in jeder Beziehung.

Viele Seglerinnen waren in meinen Trainings - manche von ihren "Skippern" geschickt. Mit viel mehr Kompetenz und Selbstbewusstsein kehren sie an Bord zurück und jetzt geht der Zoff erst richtig los, "... bei Ralf habe ich das aber so gelernt!" Und anstatt es mal wie bei

Ralf zu probieren, wird der alte Stiefel weiter gefahren. Am Ende hat die Partnerin keine Lust zum Segeln. Vielleicht ist das sogar besser so, vielleicht wollen manche Kerle auch nichts anderes.

*Übrigens, das Schiffbruchfoto auf der Vorseite habe ich vor Hals aufgenommen. Das Wrack liegt am Ende der Richtfeuerlinie 294,3° auf einer Sandbank. Wir konnten nicht erkennen, ob es eine Segelyacht, ein Kutter oder eine Motoryacht ist, die hier, wie auch immer, versenkt wurde. Weiß jemand etwas über diese Havarie?

Als wir Kurs auf die Huk vor dem Lt. Fornæs absetzen kommt die halbe Genua dazu und wir nehmen richtig Fahrt auf. 5:30 Std. gibt uns der Plotter bis zum Wegepunkt, doch die Zeit wird einfach nicht weniger, obwohl wir uns weiter nähern. Der raume Wind schwächelt, kommt aber weiter aus W. Wir trimmen uns einen Wolf und natürlich ist die Genua längst ausgerefft. Jetzt hilft nur noch der Gennaker!

Also Genua rein und hoch mit dem Ding. Statt weiter mit 3,8 bringt der uns wieder auf 6 Knoten. 15 Minuten geht das gut, dann muss auch das Groß weg, damit der Gennaker noch genug Wind bekommt. 15 Minuten geht auch das gut und als der Wind seine Richtung ändert und wir vielleicht noch 5 Knoten achterlichen Wind messen, wird auch der Gennaker arbeitslos. Das eiserne Segel tut, was eine Maschine tun muss, dabei waren wir anfangs drauf und dran vom zweitschönsten Segeltag der Reise zu sprechen. Dass der Wind abnehmen soll ist klar, aber sollte er nicht auf SW drehen? Vielleicht passiert das noch oder hat sich der schmale Grat der Gemeinsamkeit verzockt? Auch nicht schlimm!

Um 1630 kommen an Backbord die Windräder vor Anholt in Sicht und Steuerbord voraus das Djursland auf dessen Huk wir zuhalten. Sabine entdeckt in den Wolken ein Krokodil (oben) und der Wind hat immer noch keine Lust. Seit Hörnum sind wir kaum Maschine gefahren - warum sollen wir jetzt bis tief in die Nacht mit 2,5 Knoten "segeln"? Es gilt weiterhin der alte Spruch: Eigentlich sind wir alle Motorbootfahrer, die einen mit und die anderen ohne Mast. Wir sind zwar draußen auf der Ostsee oder besser im Kattegat, aber irgendeinen schmalen Streifen Land siehste immer. Um 1900 ist der Wind ganz weg und meldet sich aus SW zurück, dann aus Ost, dann ... aber da haben wir schon das Djursland an Steuerbord. Noch 10 nm bis Grenaa.

Um 2000 der Lt. Fornæs, zwei Meilen vor Grenaa. Noch zwei Untiefentonnen, dann sind wir drin. Im letzten Jahr sind wir am 10. August von Anholt hierher und die Aufmerksamkeit im Hafen war uns gewiss - ohne Mast und mit gut sichtbaren Schäden an Deck. Aus lauter Mitgefühl hatte man uns wohl unseren Lieblingsplatz frei gehalten, daran ist heute nicht zu

denken. Wir müssen uns ganz normal, wie "gewöhnliche" Segler, einen Platz suchen. Um 2110 sind wir nach 50 sm (Gesamt 568) fest in Grenaa. Der Anfang der Heimreise ist gemacht, doch Grenaa ist sauteuer: 195 DKK + 15 DKK für Strom (= 28,20 €) sind schon ein ordentlicher Batzen - ja, Schweden ist nicht weit. Duschen für 10 DKK Person kommen noch auf die Card oben drauf und die sanitären Anlagen sind ordentlich in die Jahre gekommen. Nur Wasser und ein wirkungsloses freies WLAN gibt's umsonst.

Die "Kalami Star" vor einem Jahr in Grenaa

Neben uns liegt die "NA endlich" und wir erfahren, die hatten einen wunderbaren Segeltag - sind aber auch um 0900 in Hals los. Der Wetterbericht gibt uns für Morgen Wind aus Süd, Sonntag wieder westlichen Wind. Vermutlich werden wir morgen einen Hafentag einlegen.

Freitag, 12. August: Hafentag Grenaa oder weiter nach Samsø?

Als ich morgens die Wettersituation analysiere, komme ich zu dem Ergebnis, das beste Segel ist heute die Kuchenbude. Frühestens, frühestens Richtung 1600 ist damit zu rechnen, dass der Wind auf SW, bzw. W dreht. Während die Nachbarn Richtung Ebeltoft ablegen entwickelt sich ein interessanter "Briefwechsel" mit Martin. Wer sich für's Seewetter interessiert darf gern mit spekulieren:

Hallo Ralf, Hallo Sabine, vielleicht hilft Euch die Analysekarte des dwd http://www.dwd.de/DWD/wetter/wv_spez/hobbymet/wetterkarten/bwk_bodendruck_na_ana.png Wenn ich beim SSS aufgepasst habe und die Karte richtig interpretiere, dann sollte der Wind nach Durchzug des Warmfront auf W drehen.
Liebe Grüße, Martin

Moin Martin, ich hab zwar beim SSS aufgepasst, aber so viel wieder vergessen. Gut zu wissen, dass Du auf uns aufpasst. Wenn ich mir das anschaue, kommt der Richtungswechsel nicht vor 1600 und runter nach Samsø ist wieder ein langes Stück, um die 40 Meilen. Insofern ist meine Tendenz, eher bleiben oder kommt die Front wesentlich eher?
LG Ralf

Hallo Ralf, vorab ist festzuhalten, dass die Karte für 00 UTC ist. Für 06 UTC (also 08 Uhr) gibt es eine neue, die kommt dann so gegen 10 oder 11 Uhr. Wann die Front kommt, ist natürlich reine Spekulation. An der Station Kiel ist der Luftdruck schon bei 1015,9 hPa und die Tendenz ist fallend. Auch an der Station an der Westküste Dänemarks ist die Tendenz des Luftdrucks nach unten. Kopenhagen hat eine gleichbleibende Tendez bei 1017,0 hPa. Ich tippe daher darauf, dass die Austrogung an der 1015 hPa Linie an der Westküste sich etwas abschwächt und sich in Richtung Kattegat verlagert. Damit dürfte auf der Rückseite der Wind nach SW oder W drehen. Die Adresse die ich Dir geschickt habe geht immer auf die aktuellste Analysekarte. Die "echte" Analyse Seite mit allen Produkten (500 hPa, 700 hPa und 850 hPa Karte und Vorhersagen) findest Du hier: http://www.dwd.de/DE/leistungen/hobbymet_wk_europa/hobbyeuropakarten.html
Ich werde das mal den Tag über beobachten, wer von uns den besseren Riecher hatte. Liebe Grüße, Martin

Stand der Dinge 1200: 5 Bft. aus S, 8/8 Stratokumulus. LG Ralf

Hallo Ralf, die Warmfront hat sich vor der Dänischen Westküste nicht bewegt (00 UTC - 06 UTC). Lediglich südlich der Grenze Dk-D bewegt sich die Front und dahinter dreht der Wind auf W. Es wird auch nicht 16 Uhr sein, dass die Front über Euch weggeht. Morgen habt ihr aber mehr Glück. Liebe Grüße Martin

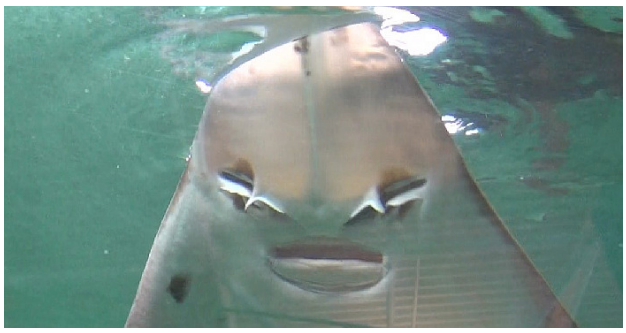
... Kuchenbude war sicher richtig, es beginnt zu regnen. Die Stegnachbarn - um 1000 Richtung Ebeltoft abgelegt - sind gerade zurück. Zu viel Wind und zu viel von vorn! Hab hier noch'n Wettertipp von holländischen Nachbarn http://passageweather.com/ ähnlich gribfiles/zygrib.
LG Ralf

An Bord wird über das Tagesprogramm nachgedacht und die Crew verständigt sich auf einen Besuch im benachbarten Kattegatcenter - www.kattegatcentret.dk/de/. Da waren wir zwar früher schon einmal und haben damals den Mokkafisch kennen gelernt, doch bei dem trüben Wetter gibt es eigentlich keine Alternative. So sieht das von außen aus ...

... und innen siehste nur Außenbordskameraden. Die hier unten, zum Beispiel.

Zwischendurch wieder Martin: Hallo Ralf, hat der Wind, wie von Dir prognostiziert, um 16 Uhr auf West gedreht? Liebe Grüße Martin

Nöö, kommt weiterhin mit 5 aus S. Dazu Schauer, Sicht 0,5 m, 8/8 Stratokumulus. Richtiges Mistwetter. Wir sind im Kattegatcenter und wettern das hier ab. Google das mal. LG Ralf



Das hört sich gut an. Insbesondere der Programmpunkt um 15:15 Uhr: "Grillen Sie Fische und lernen Sie mehr darüber. Seien Sie beim Erlebnis mit unserem Freund des Meeres dabei, wenn wir den Grill rausholen und den Fokus auf den gesunden Speisefisch setzen. Gleichzeitig bekommen Sie die Möglichkeit ihre eigenen kleinen Lachshappen auf dem Grill zuzubereiten!" Guten Appetit, Martin

... der Däne liebt das Grillen über alles, aber irgendwie scheint die Luft raus. Vielleicht, weil die Ferien zu Ende sind - heute wurde nichts gegrillt. Die Haifischfütterung um 1400 war lustlos, jedenfalls hatte der Hai an sich keinen Appetit auf tote Heringe und tote Schollen. Auch das Publikum schien irgendwie gelangweilt, obwohl die Tribüne voll war. Die Fütterung der Seehunde war durchaus lustig, aber nach 5 Minuten hat uns der Regen wieder in die Halle getrieben. Leider gab es da nur noch schlechten Kuchen und ebenso miserablen Cappuccino.

Das Wetter um 1800: 4 Bft. aus SSW, immer noch 8/8 Stratokumulus und so was wie Sprühregen. Eine Yacht nach der anderen kommt gerade aus Anholt rein. Hin und wieder Hafenkino.
LG Ralf

Am Abend gibt es übrigens Fisch an Bord und der Winddreher auf SW bis W kommt erst gegen 2100. Wisster Bescheid, wie Hafentage so ablaufen.

Samstag, 13. August: Hafentag Grenaa

Das DMi und der DWD sind sich wieder mal einig. Die Kuchenbude ist das bessere Segel, auch wenn wir langsam einen Grenaakoller kriegen, aber wir kennen das. Auf der Rückreise von Oslo saßen wir hier vor zwei Jahren drei Tage fest. Nur, wie erkläre ich das meinem Freund Uli? Der wird mir doch wieder beheizbare Handschuhe verschreiben und kommt doch selbst aus Barth nicht raus. Das hier wäre unser Seewetter gewesen:

Kattegat: Südwest 5 bis 6, zunehmend 7, später westdrehend, Schauerböen, strichweise Gewitter, See 1,5 Meter.

Es schauert und danach ist der Himmel graugrau. Die Sonne hat uns vergessen und die Temperatur "klettert" auf max. 15°. Immerhin schaffe ich es mit dem Bordrad trocken zur Havnebageri ... und zurück. Es gibt ein fürstliches havnemorgenmad (Hafenfrühstück) im Wintergarten (Kuchenbude). Danach eine lange Diskussion ob Hallenbad/Sauna oder nicht - erst viel später kapieren wir die Öffnungszeiten: Das Hallenbad ist geschlossen - Ferien!

Wir radeln gegen Wind und Schauer in die Kleinstadt und entdecken unterwegs Skagens wundersamen Vorgarten wieder. Schilda lässt grüßen. Der Vorgarten allein ist es noch nicht, hinter dem Haus geht es noch so richtig weiter. Wohnt da überhaupt noch jemand? Einige Fenster waren geöffnet.

In der kleinen Fußgängerzone sind seit 1500 die Bürgersteige hoch geklappt, alles dicht. Da ist niemand mehr - Niemandsland. Wir finden dennoch ein Café und sind die einzigen Gäste. Sabine hat Mühe, im Supermarkt überhaupt eine Ansichtskarte zu finden, dabei muss sich Grenaa gar nicht verstecken. Zum guten Schluss noch ein Runde durch den "richtigen" Hafen. Viel Fischerei, Offshoreindustrie - vor der Haustür liegt der riesige neue Windpark vor Anholt und eine große Abwrackwerft.

Immerhin kommen wir trocken zurück an Bord. Die Wetterberichte sind sich einig, morgen dreht der Wind auf West und kommt mit 4 Bft. daher. So muss das und dann ist auch Schluss mit Langeweile.

Sonntag, 14. August: Grenaa -Ballen/Samsø

Von wegen mit 4, es weht auch am Morgen noch kräftig, der Windspeed geht aber langsam runter, das Seewetter: Kattegat: West bis Nordwest 6, abnehmend 4, See anfangs 2 Meter.

Es weht noch ganz ordentlich als wir Grenaa um 1215 verlassen. Das Groß bleibt im 1. Reff, die Genua ist voll ausgerollt. Das Wetter eher kühl und winddichte Klamotten müssen sein. Drei Yachten sind ne Ecke voraus, "... da schleichen wir uns mal ran", murmelt der Skipper

und wasser nicht sagt, "die überholen wir in ein, zwei Stunden". Als uns kurz darauf eine Böe beinahe einen "Sonnenschuss" fahren lässt, ignoriert der Skipper die Alarmsignale. Seiner Frau ist das nicht entgangen, nur reffen tuter nich, der Blödmann. Die nächste Böe kanner doch nicht mehr ignorieren, wir haben 35° Lage? Warum tut der nichts? Au weia und nun lernter seine Frau so richtig kennen. Sie erklärt ihm, dass man gerefft nicht unbedingt langsamer segelt!!! Kleinlaut wird vor der nächsten Böe gerefft, "... es geht hier nicht ums überholen", lerne ich und dass ich dann eben Regatten segeln soll! Weißte Bescheid, Ralf!

Für die Sehleute aus Wikipedia: Als **Sonnenschuss** wird die spontane Fahrtrichtungsänderung einer Yacht nach Luv aufgrund starker Krängung bezeichnet, die durch Ruderlegen nicht verhindert werden kann. Der Name ist irreführend, denn mit der Richtung zur Sonne hat diese ungewollte Kursänderung nichts zu tun.
Der Grund für das Verhalten der Yacht liegt darin, dass unter bestimmten Windbedingungen und Segeleinstellungen ein Segelschiff sehr stark luvgierig wird, wogegen der Steuermann Ruder legen muss um auf Kurs zu bleiben. Muss zu stark Ruder gelegt werden, kommt es am Ruderblatt zu einem Strömungsabriss, die Ruderwirkung geht verloren und das Schiff luvt unkontrolliert an.

Das Phänomen kann sowohl auf Amwind- als auch auf Vorwindkursen auftreten. Gefährlich wird es, wenn die Yacht unter Spinnaker (oder anderen ausgebaumten Leichtwindsegeln) aus dem Ruder läuft. Dabei besteht die Gefahr, dass der Großbaum aufgrund der starken Krängung in die See taucht. Häufig kann das Schiff dann nur noch durch Bergen des Spinnakers wieder unter Kontrolle gebracht werden. Unter Spinnaker kann das Schiff auch nach Lee ausbrechen, was unvermeidbar zu einer Patenthalse und damit zu erheblicher Gefahr für die Crew führt.

Am Wind ist es in der Regel möglich, durch rechtzeitiges Auffieren des Großsegels das Schiff wieder unter Kontrolle zu bekommen und mit der Restfahrt wieder auf Kurs zu gehen. Bisweilen luvt das Schiff aber so schnell an, dass die Crew nicht reagieren kann und das Schiff eine Wende fährt, man kann dann analog zur Patenthalse von der „Patentwende" sprechen.

Starke Luvgierigkeit entsteht, wenn der Segeldruckpunkt zu weit achtern (hinten) liegt. Durch Veränderung des Segeltrimms oder durch Reffen des Großsegels wandert der Segeldruckpunkt nach vorne.

Nachdem der Bordfrieden und die richtige Lage wieder hergestellt sind, holt Sabine versäumten Schlaf nach und der Skipper segelt den meist unter Vollzeug segelnden Yachten erfolglos hinterher. Als wir bereits die Insel Hjelm (unten) an Backbord lassen, lasse ich dann doch zwei der Yachten achteraus - da hat Sabine zum Glück noch geträumt. Was hab ich nur für Gene?

Der Kurs ist nicht so angenehm wie erwartet. Wir sind permanent am Wind unterwegs. Mal haben wir 7 Knoten auf der Logge, mal 3, mal fegt eine Böe übers Wasser, dann ist es wieder ruhig. Ständiger Segeltrimmt ist angesagt ... und Sabine schläft.

Wenig der später der Sprung über die Autobahn. Auf der Autobahn zwischen Odden (Sjælland) und Aarhus verkehren diese Hochgeschwindigkeitsfähren (oben). Auf dem AIS lese ich die Geschwindigkeit der in ca. 100 m Distanz passierenden Fähre: 39,3 Knoten!!! Das sind 72,7 km/h oder anders ausgedrückt, Bft. 8! Ausweichen können die nicht, schon die "Schnauze" ist so was von aggressiv; als wollte die Schnellfähre Schiffe versenken.

Seit Hjelm ist wenigstens Samsø in Sicht. Die Ballebjerge an Steuerbord, die kleine Insel Veijrø an Backbord. Irgendwo dazwischen geht's durch das kleine Inselgewirr vor Langør und dem Besserreff. Als wir drüber sprechen fällt uns dieses Foto eines kleinen Mädchen (links) aus Besser ein, das uns 2007 vor der eigenen Haustür Blumen verkauft hat. Wir entwickeln spontan die Idee, das Foto an die Eltern weiter zu geben, aber dafür haben wir einfach keine Zeit mehr. Wir haben unsere Rückreise derartig verkürzt, dass wir das einfach nicht mehr schaffen. Hat jemand eine Idee, wie wir die Anschrift der Eltern des unbekannten Mädchens herausfinden können? Ach ja, wir kommen einfach wieder hierher.

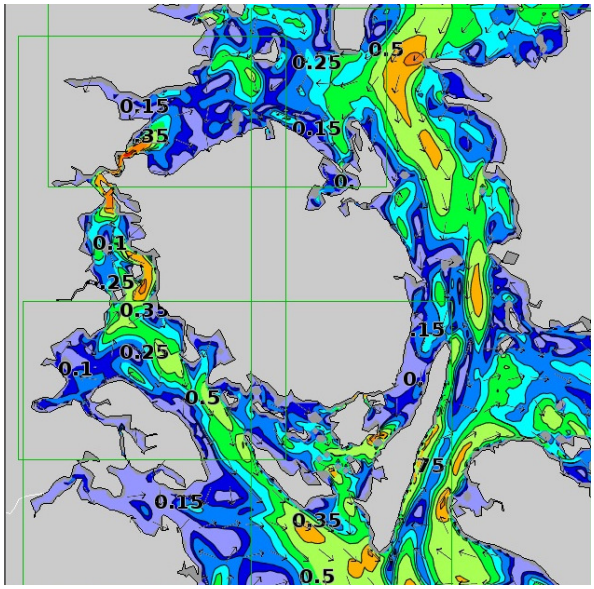
Dann endlich Ballen. Auf das markante hohe Siloh steuere ich schon lange zu. Um 1830 sind die Segel geborgen und jetzt geht die Suche nach einem Liegeplatz los. Gar nicht so leicht, wenn nichts frei ist. Inzwischen haben wir uns angewöhnt, auch in die hintersten Ecken zu fahren - man muss da nur wieder raus kommen. Wir haben Glück und erwischen tatsächlich den letzten freien Platz im letzen nicht einsehbaren Winkel und sind um 1845 nach 44 sm (Gesamt 612) fest in Ballen auf Samsø. Als ich nachrechne haben wir einen Schnitt von 6,7 hingelegt, aber wen interessiert das? Meine Gene!

Ballen liegt schon im Range der Charteryachten, insofern liegt hier ein bunter Mix aus Yachten. Einige kenne ich aus dem Winterlager, meinen Segelmacher begrüße ich beim Grillen. In Ballen ist eigentlich immer gute Stimmung ... wenn es doch nicht so kalt wäre. Wir essen in Decken eingehüllt und bei Mondschein draußen im Cockpit - leise hören wir bereits das Schnurren der Dieselheizungen.

Montag, 15. August: Ballen - Spodsbjerg/Langeland

Der Hafen ist in der Hochsaison so was wie ein organisiertes Chaos. Zum Glück haben wir Sonntagabend festgemacht, da sind die Wochenendsegler aus Aarhus wieder weg. Ab Freitagabend sind hier Päckchen angesagt. Vor ein paar Jahren kamen wir als Nummer 9 ins Päckchen, am Ende waren es 12 Yachten. Es ist wie über Pfingsten auf Helgoland. Für die Dänen war Ballen der Hafen des Jahres 2011. Das hat durchaus seine Berechtigung, aber was mich in vielen Häfen nervt sind die sanitären Einrichtungen. Wennde dich nur mit kalten Wasser waschen kannst und 195 DKK Liegegebühr zahlst, stimmt da was nicht. Sei's drum.

Belte und Sund: Nordwestliche Winde um 4, abnehmend 2 bis 3, See 0,5 Meter.



Zum Wind ist heute Stromnavigation gefragt, im Großen Belt immer ein Thema. Die aktuellen Stromkarten findest du auf der website http://www.dmi.dk/hav/udsigter/havprognoser/#baelthv_sundet des DMI als animiertes Video - links ein Foto mit Fünen in der Mitte. Über der Grafik klickstu auf Strøm und Strømretning, dann kannst du mit diesen Daten deine Navigation planen. Jedenfalls machen wir das so und rechnen mit einem Knoten Schiebestrom durch den großen Belt. Somit segeln wir in 10 Stunden 10 Meilen weniger oder andersrum, eine rund 1,5 Stunden kürzere Fahrzeit.

Da es in Spodsbjerg souvenirtechnisch nichts zu holen gibt, legen wir erst um 1215 ab und das ist richtig knifflig. Weil die Boxengasse vielleicht 8 m breit ist können wir uns nur mit einer langen Achterleine um den Heckpfahl drehen. Selbst der Anker ist sauber mit dem Kugelfender gesichert und mit langsamer Fahrt gelingt uns wirklich eine Sahneableger. Zufällig treffen wir beim Segel setzen vor der Haustür wieder die "NA endlich". Die gehen nach Kerteminde, wir durch den Tiefwasserweg, um die Strömung mitzunehmen.

So viel Strömung ist da gar nicht, doch dafür stimmt der Wind. Mit Vollzeug rauschen wir rein in den Storebælt, wie die Dänen sagen. 7 bis 8 Knoten stehen immer auf der Logge und von Berufsschifffahrt keine Spur. Wir machen uns ganz breit und groß im Großen Belt. Eine Nachricht von Peter:

Moinsen, ihr seid in Ballen, wir auch endlich auf einem Boot. Haben es heute nach Sandhamn geschafft. Stockholmer Außenschäre. Nett hier, die Nachsaison beginnt.
LG Peter

Moin Peter, schön, dass ihr endlich auf dem Wasser seid. Wir wünschen euch einen schönen Nachsaisontörn. Wir passieren gerade Reersø auf Sjaælland. Erinnerst Du Dich? Hier hast Du uns vor ein paar Jahren vor dem Untergang gerettet.
Liebe Grüße nach Sandhamn

Die Storebæltbrücke kommt in Sicht, doch es sind noch mehr als 15 Meilen. Von der versprochenen Strömung ist nur wenig zu merken, manchmal haben wir sie sogar von vorn (unten) die Mittentonne rührt sich nicht, keine Strömung. Der Wind lässt ein wenig nach, wir verlieren Fahrt. Jetzt haben wir vielleicht noch 5 Knoten auf der Uhr (unten), dafür beinahe richtig schönes Wetter - okay, für die Jahreszeit zu kühl.

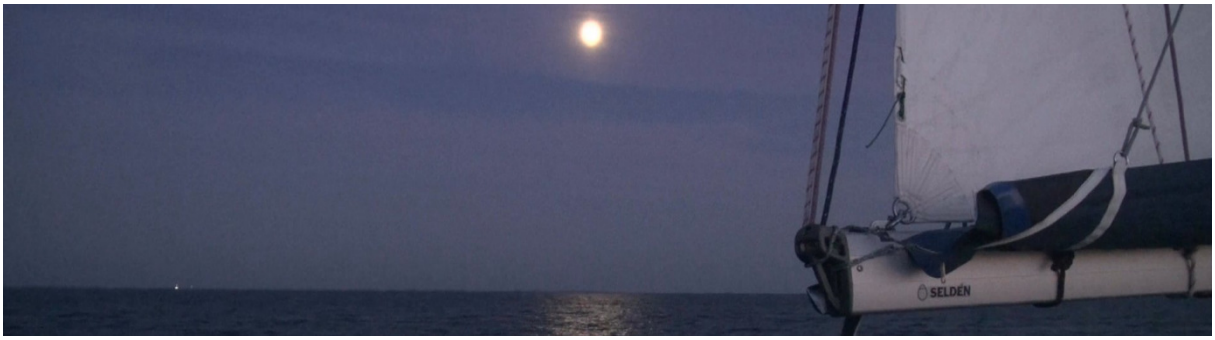
Als die Logge unter 5 Knoten rutscht, wehren wir uns mit dem Gennaker, doch der hilft nur bedingt. Nordwest hatten wir heute überhaupt noch nicht, jetzt dreht der Wind tatsächlich auf die "vorgeschriebene" Richtung - Vorwindkurs. Wir lassen den Gennaker "fliegen" und

der "eiert" jetzt ums Vorstag. Damit wir nicht vor der Brücke durch's Verkehrtrennungsgebiet (VTG) müssen wechseln wir die Fahrwasserseite. Lange geht dieser Kurs mit dem Gennaker nicht mehr gut, doch mit der Kursänderung hinter der Brücke wird es endlich besser. Auch interessant: Eine holländische Yacht quert beinahe unter der Brücke das VTG "vorschriftsmäßig" im rechten Winkel, aber dass das Queren eine Meile vor bis eine hinter der Brücke grundsätzlich verboten ist, steht in jeder Seekarte. Naja, der Däne kassiert schon seit Jahrhunderten gern, aber was kostet das? Great Bælt Traffic hat die jedenfalls auf dem Schirm.

Wir fangen das Vorliek wieder ein und mit Kurs Langeland sind wir schnell wieder auf 7 Knoten - über Grund. Es läuft einfach super. Keine Welle und plötzlich wieder hohes Tempo. Schon rechnen wir unsere ETA für Spodsbjerg mit 2130 aus, so hatten wir das in Ballen auch gekoppelt.

Er sagt immer, "... kein Tag endet, wie er angefangen hat". Recht hatter, denn kurz vor Langeland gibt uns der Plotter immer weniger Fahrt über Grund ... was ist denn hier los? Plötzlich haben wir bis 1 m Welle, ohne dass sich der Wind verändert hätte. Die Fahrt über Grund rutscht auf 4 Knoten, durchs Wasser machen wir 7!!! Ich kapier's nich ... na klar, Wind gegen Strom, wir haben Strom von vorn! Das habe ich so extrem im Großen Belt noch nie erlebt und mit dem DMI war das doch ganz anders verabredet. Hier draußen haben wir leider kein Netz, um das zu überprüfen. Wir stehen dicht vor Langeland. Das kann doch nur Neerstrom sein - oder? Also segeln wir raus ins tiefe Wasser, in den Tiefwasserweg. Hier muss doch die Strömung mitlaufen. Läuft se nich, also zurück an die Küste, unter Land ist die Strömung hoffentlich nicht so stark. Weniger als 0,5 Knoten gegenan werden es heute Abend nicht mehr und unsere Ankunftszeit rutscht immer tiefer in die Dunkelheit, 2300?

Um 1955 fällt plötzlich eine Böe über den Gennaker her und legt uns mächtig auf die Seite. Schnell lösen wir die Schot und "lassen den Druck raus". Geschafft, Gennaker weg, Groß und Genua ziehen uns jetzt noch eine Weile gegen den Strom, dann verabschiedet sich mit der Sonne auch gleich der Wind, Maschinenfahrt.



Der Mond übernimmt die Beleuchtung und spendiert uns eine Fahrt in die silbrige Nacht. Sabine schnippelt einen schnellen Salat und die auf jeder Yacht hinlänglich bekannten Nudeln wärmen uns in der letzten Stunde auf See. Um 2250 rutschen wir vorsichtig rein in den dunklen Hafen und sind nach 67 sm (Gesamt 679) endlich fest in Spodsbjerg.

Der Hafenmeister erhält 145 DKK + 15 DKK für Strom, Duschen 5 DKK, Wasser frei, das WLAN ebenfalls - und es funktioniert. Nun hab' ich anfangs mit meinen Strömungskenntnissen mächtig angegeben und bin plötzlich selbst Opfer der Stromvorhersage geworden. Andere nennen das schadenfroh "Täter-Opfer-Ausgleich". Morgen schaue ich beim BSH!

Dienstag, 16. August: Spodsbjerg - Heiligenhafen

Spodsbjerg ist eher ein Durchgangshafen oder einer für Angler, aber wir sind hier gern, weil

alles funktioniert und gut gepflegt wird. Nein, die dänische Südsee ist das hier nicht. Ein paar Häuser an der langen Straße, ein Dagli Brugsen, zwei Anglerläden, der Kro und die Fähre rüber nach Lolland, das war's. Heute Morgen: Nebel und mittendrin einer der größten Containerdampfer der Welt, die "Majestic Mærsk", 399 m lang, 48 m breit (unten). Offenbar nimmt der Dampfer den Nebel mit. Die Sonne kommt langsam durch, herrliches Wetter. Aber wo ist der Wind?

Martin hatte schon nach Ballen gemailt:

```
Hallo Ralf,
seid ihr über Nacht gewachsen? Auf Marinetraffic nehmt ihr plötzlich den
halben Hafen ein, passt ihr überhaupt noch durch die Hafenausfahrt? Die
Strömung im Belt ist ja mit euch und wird euch schnell nach Spodsbjerg
schieben...dann seid ihr morgen Abend ja schon in Holyharbour und das
Logbuch hat leider ein Ende :-(
Was mache ich dann, um mein Fernweh und meine Segellust zu kompensieren?

Liebe Grüße Martin
```

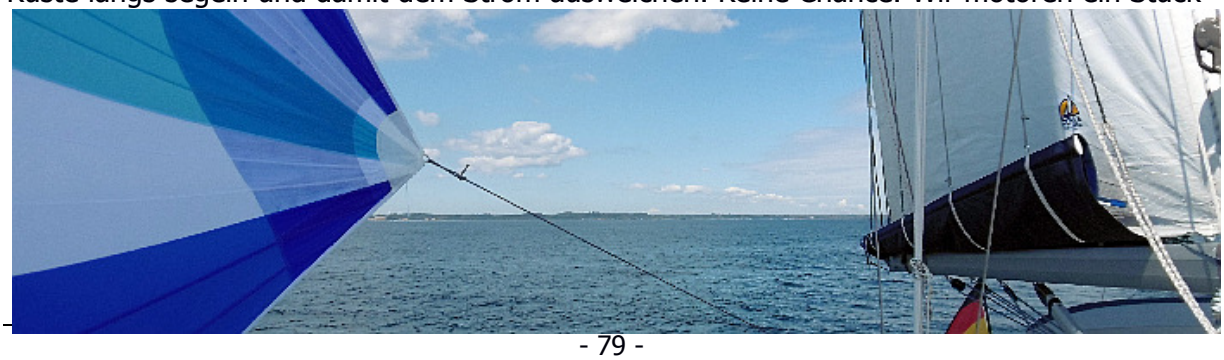
Vorneweg ein Satz zur Verwendbarkeit von Marinetraffic, bzw. OnCourse, weil Du es ansprichst, Martin. Das AIS light funktioniert leider nur bedingt und hat seine Macken. Es ist nicht das Problem, dass es nur sendet, wenn man ein Netz hat - läuft ja übers Handy, klar. Ich hab es gestern in Ballen gestartet, doch irgendwann war natürlich das Netz weg. OnCourse läuft auf dem Handy trotzdem weiter und saugt den Akku leer. Hat man wieder ein Netz, läuft das Handy nicht mehr, Akku leer. Als ich das merke, hänge ich das Smartphone an die 12 Voltdose und starte OnCourse neu. Deshalb ist nur der letzte Törnabschnitt bei Marinetraffic zu sehen.

Mein lieber Martin! Alles Jammern hilft nichts, auch dieser Törn hat ein Ende. Jetzt musst Du Dein Fernweh mit Deiner Törnvorbereitung stillen. Wem es wie Martin geht, vom 16. bis 23. September segele ich mit Dirk und Henryk in die dänische Südsee. Zwei Kojen sind noch frei. Wer mitsegeln möchte, schickt mir ne mail, jetzt aber zurück an Bord:

Die Strömung vom BSH http://www.bsh.de/aktdat/modell/stroemungen/wo2/wo2.htm

```
Westliche Ostsee: Nördliche Winde 3 bis 4, See 0,5 Meter.
```

Um 1300 gehen wir bei Sonnenschein raus. "Vor der Haustür" kein Wind, von wegen die Küste längs segeln und damit dem Strom ausweichen. Keine Chance. Wir motoren ein Stück



raus bis klar ist, woher der Wind weht - aus Nordost. Schnell sind Groß und Gennaker oben und jetzt segeln wir mit 120 m^2 rund 6 Knoten durchs Wasser, gegen 1 Knoten Strom. Der Nebel ist verflogen, blauer Himmel Sonnenschein. Wann hatten wir das zuletzt? Ich mache ein paar Aufnahmen und das ist auch gut so, denn eine Stunde später ist das Vergnügen wieder vorbei, Maschine an.

45 Minuten fahren uns Volvopenta und Autopilot, danach ist der Gennaker solo an der Reihe. Leider sieht es inzwischen nach Regen aus. Weit an Steuerbord Lt. Keldsnor, an Backbord Lollands tiefer Süden. Weit in Lollands Osten verbrennt ein Bauer das Stroh auf seinem Feld - eine dänische Unsitte. Die ersten Windräder auf Fehmarn kommen in Sicht und noch ganz weit und ganz fein ist bereits der Radarturm oberhalb von Heiligenhafen auszumachen. Wie es da wohl inzwischen aussieht? Gibt es immer noch Baustellen im Hafenbereich? Sind endlich die so lange versprochenen Duschen und Toiletten fertig? Eine Mail vom Hafenmeister erreicht uns: Leider ist unser "Stammplatz" an 9/21 nicht frei, wir müssen uns einen neuen Platz suchen. Doch da müssen wir erst einmal hin.

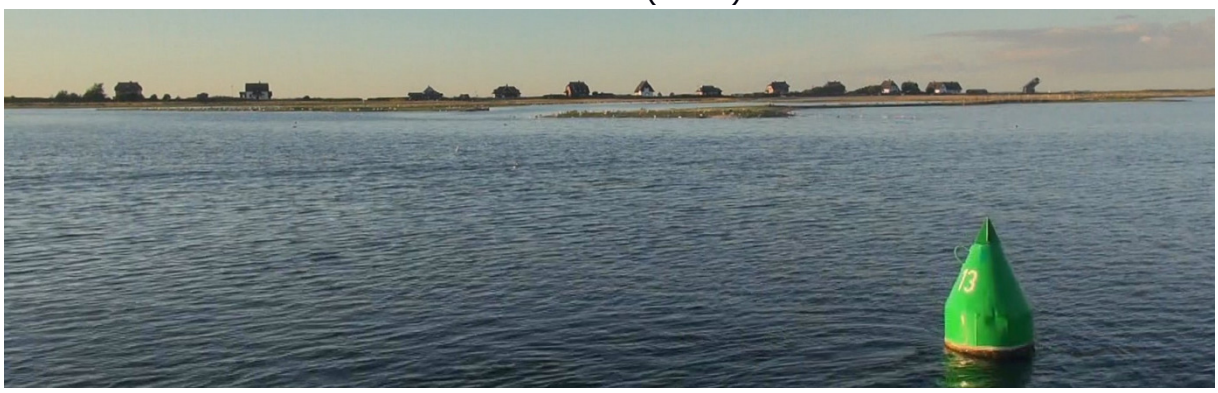
Die "Color Fantasy" passiert pünktlich um 1600 Keldsnor. Das fühlt sich alles schon wie zuhause an. Noch schöner schmeckt der unterwegs von Sabine zubereitete Kartoffelsalat mit geräuchertem Lachs aus Ballen. Dass wir während des Segelns im Cockpit essen können ist ein ganz seltener Moment. So muss das und so fühlt sich Segelurlaub an - endlich.

Kurz vor dem Kiel-Ostseeweg (Grenze zu DK) nehme ich den Dannebrog runter und wie zur Begrüßung kommt die Bundesmarine mit einer Korvette der Braunschweig Klasse daher (habe ich hinterher gegoogelt). Geht die vor uns durch oder sind wir schneller, die ewige Frage. Ich nehme den Handpeiler zur Hilfe: 240°, ein paar Minuten später immer noch, Kollisionskurs. Der Gennaker ist nicht zu übersehen und als Segelfahrzeug muss der uns passieren lassen, der Kiel-Ostseeweg ist schließlich kein Fahrwasser. Wir nähern uns, es wird knapp. Plötzlich, buchstäblich aus heiterem Himmel dreht der Wind und kommt mit Gewalt von vorn. Unser 87 m^2 Ungetüm beginnt zu schlagen, der Autopilot kann den Kurs nicht halten und ... nach einer Schrecksekunde starten wir die Maschine, verlassen den Kollisionskurs und brauchen eine Weile, um den Gennaker durch's Skylight in die Vorpiek zu ziehen. Übrigens hat die Korvette Fahrt raus genommen, die haben unsere Probleme gesehen und angemessen reagiert.

So weit so schlecht, aber warum bekamen wir den Gennaker nicht runter? Durch den Winddreher und das Schlagen hat sich die Bergeleine am Segelkopf so vertörnt und sich selbst blockiert, dass wir den "Strumpf" nicht über das Segel ziehen konnten. Die ließ sich einfach nicht mehr bewegen. Also musste alles runter und das ist bei zu viel Wind richtig harte Arbeit. Sabine musste gleichzeitig Spifall und Schot punktgenau fieren und ich das Tuch irgendwie unter Deck ziehen, reißen, was weiß ich. Einen "besseren" Moment für den Winddreher hätte es nicht geben können. Es ist wie an der Schlange vor der Ladenkasse. Ich erwische immer die Falsche.

Nördliche Winde hat man uns versprochen, jetzt haben wir plötzlich Südost. Genau da wollen wir hin, doch nach dem Knüppeljob haben wir keinen Bock mehr auf langes aufkreuzen. Fehmarn an Backbord, Heiligenhafen voraus, die üblichen Verdächtigen sind längst in Sicht: Flügge, die Sundbrücke, der Radarturm. Der Autopilot hält uns prima auf Kurs und inzwischen haben wir sogar wieder ein Netz.

Gegen 1900 haben wir Flügge (oben) querab, aber es sind wenige Yachten unterwegs. Okay, die Charterflotte tobt sich in der Dänischen Südsee aus, die kommen erst Freitag wieder. Dann Heiligenhafen Ost und rein ins Fahrwasser, genau gegen die tiefstehende Sonne. An Steuerbord schon das wunderschöne Graswarder (unten) und warum ist hier Sommer?



Die Hafenmeisterei hatte bereits mitgeteilt, dass unser zwischenzeitliches Zuhause an 9/25 belegt ist, also gehen wir neben die "Bacchus" an Steg 12, unsere "alte" Heimat als Dauerlieger. Hier sind wir immer gern, Anita & Bernd nehmen auch gleich die Leinen an und so sind wir um 2010 nach 43 sm (Gesamt 722) fest an Steg 12. Gleich mal ganz nüchtern die Kosten für Heiligenhafen im Vergleich zu den im Logbuch immer wieder dokumentierten dänischen Hafengebühren: 17,50 €/Tag + 2 € Strom. Wasser kost' nix, Duschen 1 €, WLAN richtig teuer.

Es ist, als hätten wir den Sommer mitgebracht, aber die Nachbarn klären uns auf, das Mistwetter ist hier auch gerade zu Ende. Der Mond beleuchtet inzwischen die Hafenszene, Sabine kegelt mich bei "4 gewinnt" aber so was von weg, da wird es höchste Zeit für die Koje.

Wenn Du fragst, ob es eine schöne Reise war, antworte ich mit ja. Eine Sommerreise war es aber nicht. Andererseits, einmal im Limfjord, das reicht denn auch. Das gilt übrigens für all

unsere langen Törns um die Ostsee oder rauf nach Spitzbergen. Am besten hat es uns übrigens in Friedrichstadt, Tönning und auf den Nordseeinseln Sylt und Fanø gefallen. Den Limfjord haben wir bestenfalls "passiert", die größte Insel und die Häfen im Bereich von Mors konnten wir gar nicht besuchen. Wenn ich es richtig gelesen habe, gibt es im Limfjord 55 Yachthäfen. Wer das alles "erfahren" will muss das Boot über den Winter da oben lassen.

Ein herzliches Dankeschön an die ÜV (Üblichen Verdächtigen) Martin, Michael und Peter und natürlich an alle anderen, die sich online beteiligt haben. Ein besonderer Dank an Christian für den AIS-Tipp. Ich hoffe sehr, dass euch das Logbuch einen Eindruck über unser Leben an Bord und in den Häfen vermittelt. Wenn es dir gefallen hat würde ich mich über eine Rückmeldung freuen, wenn nicht natürlich erst recht: - mail an segeln@ralfuka.de

Ach so, wer mal mitsegeln möchte, für den gilt die mailadresse natürlich auch.

Bis dahin Fairwinds & lieben Gruß

PS.: Die Baustellen in Hafennähe sind tatsächlich bald abgeschlossen ... bis auf die Duschen und Toiletten für die Stege 10 - 12. Es ist einfach nicht zu fassen, was den Seglern hier seit 2013 zugemutet und versprochen wird. Bereits im Dezember 2013 hatte der HVB Chef angekündigt: "Es werden neue, moderne Sanitäranlagen entstehen, die sich deutlich von der alten Anlage abheben. Die Fertigstellung dieser Anlagen ist für **Mai 2014** geplant." Die dann im Juni 2014 aufgestellten Sanitärcontainer hoben sich zwar deutlich, von dem 2013 abgerissenen Neubau aus 2005 ab, verschwanden aber 2015 wieder. Im Frühjahr 2016 hieß es, die Sanitäranlagen werden im Juli fertig. Das Jahr wurde leider nicht mitgeteilt.

PPS.: Den ersten, zweiten, sowie den dritten Teil des Logbuches findest Du hier:
http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2016/527-12-7-wir-sind-ais