

Lolland Rund

3. – 10. Mai

Freitag, 3. Mai: Anreise & Törnplan



Der erste Trainingstörn der Saison mit einer ganz erfahrenen Crew, alte Salzbucket*innen halt. Von links Bettina, Maria, Carina und Felix. Maria war noch nie an Bord, die anderen drei haben schon einiges im Kielwasser, wie z.B. [54 Wenden in 45 Minuten](#) (Seite 20). Maria ist genauso erfahren und feiert, nach ersten Törns als Skipperin, ihre ersten Meilen im [Segelkino](#). Ansonsten trainiert Maria angehende Segler*innen auf dem Maschsee. Klingt gut.



Nach den [Pleiten, Pech & Pannen](#) beim Seeklarmachen der Yacht in der letzten Woche endlich gute Nachrichten, die Segelmacher haben die neue Sprayhood aufgezogen - oben. Gute Arbeit, der Skipper ist hochzufrieden, an anderer Stelle ganz und gar nicht:



Der Skipper will endlich den neuen Raymarine Plotter anschließen und scheitert grandios an veränderten Anschlüssen. Wie kann Raymarine in kurzer Zeit die Plotter mit neuen Anschlüssen (und mitgelieferten losen Kabeln) versehen? Da muss er noch ein wenig basteln (lassen), aber

der „Alte“ macht es zum Glück ja noch. Beim Kaffeetrinken wird der Einkaufsplan geschrieben. Von vegan bis Schinken alles auf dem Zettel, die Crew düst los ...



... zur selben Zeit verschraubt der Skipper die noch losen Bodenbretter, stellt die Wantenspanner nach und klemmt die Sicherungen drauf, die mit Tape fixiert werden. Der Hafen ist inzwischen zu 60 % gefüllt – oben. Auch Nachbar Jasper (der SKS-Fotograf) hat soeben festgemacht.

Der Einkauf ist schnell verstaut und wie verabredet sind wir um 1930 beim Lieblingsgriechen, der uns allerdings auf eine harte Probe stellt. Erst kurz vor 2100 bekommen wir unser Essen, dass inzwischen ziemlich trocken auf den Tisch kommt. Nur der Vorspeiseteller ist wirklich ein Volltreffer. Die Bedienung erklärt das mäßige Essen mit „Fachkräftemangel“.



Als der Skipper dieses Crewfoto als Selfie knipsen will, springt am Nachbartisch ein Gast unaufgefordert auf und bietet seine fotografische Dienstleistung an. Das nehmen wir natürlich gern an und nachdem der Skipper zeigt, auf welchen Knopf er drücken soll, knipst er so ausführlich, dass am Ende 124 wenig vorteilhafte Fotos im Speicher landen, vielen Dank auch.

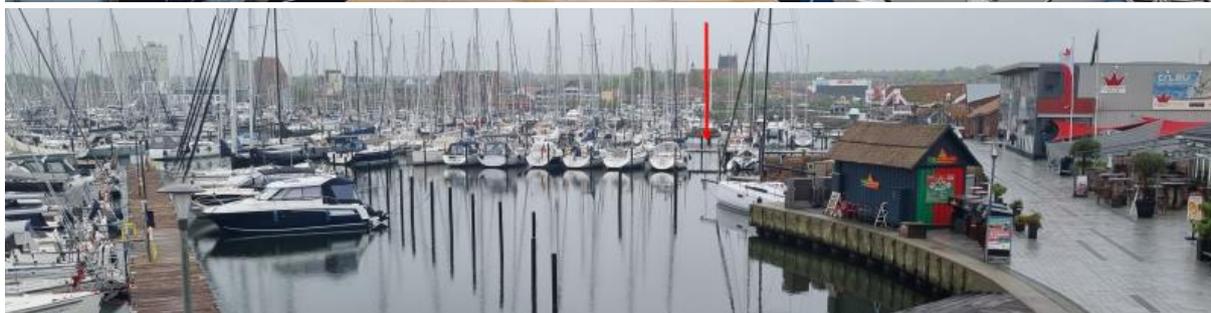


Die lange Wartezeit bringt uns am Ende in Bedrängnis. Ohne Wartezeit wären wir trocken an Bord gekommen, doch jetzt erwischt uns ein heftiges Gewitter. Dicke schwere Tropfen, dann kräftige Schauer und beeindruckende Blitze beschleunigen den Weg zurück an Bord – oben.

Die neue Sprayhood und die Kuchenbude sorgen für Schutz, so muss das. Zur guten Nacht die Törnplanung: Auf dem Monitor basteln wir mit der zu erwartenden Windsituation und Google Maps unseren Törnplan. Stand heute sollten wir es gegen den Uhrzeigersinn Rund Lolland schaffen. Morgen die lange Etappe nach Nykøbing/Falster und am Donnerstag von Spodsbjerg/Langeland zurück nach Heiligenhafen. In der „Zwischenzeit“ kurze Törnabschnitte durch den Guldborgsund und die vielen kleinen Häfen im Smalandsfarvandet. Soweit der Plan.

Samstag, 4. Mai: Heiligenhafen – Nykøbing/Falster

In der Nacht hört es nicht auf zu regnen, schwere Schauer prasseln auf den Dampfer. Gegen 0700 hört es endlich auf, aber einen Nachschlag geben sie uns noch. Auf dem Foto unten der sanierte Steg. Schwer nachvollziehbar, dass alle neuen Teile irgendwie auf Tiefe gegangen waren. Jedes zweite Stegelement wurde zerstört.



Ein trister Morgen, unser Liegeplatz der letzten Woche ist noch frei (roter Pfeil). Punkt 0800 Frühstück, die 46 nm wollen früh angegangen werden, das Seewetter:

Westliche Ostsee: West um 3, vorübergehend schwachwindig, rückdrehend auf Ost, später etwas zunehmend, später Gewitterböen, See 0,5 Meter.
Wer von Süd nach Nykøbing segelt muss den aktuellen Wasserstand beachten. Stand jetzt 0 bis + 30 cm.

Tatsächlich legen wir erst um 1000 ab. Aufgrund der Schwachwindlage koppeln wir mit 5 Knoten, das werden etwas mehr als 9 Stunden, ETA also gegen 1900, wenn wir die Brücke gut erreichen. Die Brücke öffnet auf Anruf via Telefon (04554823170) oder UKW (Ch. 16/12) bis 1900, das ist unsere Deadline.

Die Sicherheitseinweisung erfolgt „fliegend“, damit wir keine Zeit verlieren und nebenbei ist die ganze Crew wieder mit Boris unterwegs, inzwischen hat er sich auf Platz 3 vorgekämpft, noch 1.000 nm bis New York. Zum live Track klick [hier](#).



Unseren Livetrack könnt ihr über Marinetraffic verfolgen, klickstu [hier](#). Um 1110 passieren wir die Sundbrücke – oben wird gerade ein Tragseil ausgetauscht und rechts die vergnügte, schräge Crew. Von Regen keine Spur, von Wind leider auch nicht.



Es ist diesig, die Sicht vielleicht 2 nm. Punkt 1200 flippt Bettina beinahe aus, sie sieht drei Schweinwale 2 nm vor Staberhuk. Schweinswalsichtungen dokumentieren wir immer und geben sie online an schweinswalsichtungen.de.



Über Fotos muss sich der Skipper keine Sorgen machen, die Crew liebt die Performance. 1230, wir haben Staberhuk querab – unten.



Wir koppeln die Zeit bis zur Brücke und brauchen für die 31 nm, bei dieser Geschwindigkeit, noch 5:08 h. Das sollte reichen, zumal sich eine leichte Brise andeutet. Haben wir Fehmarn achteraus, wird sich das Netz bald verabschieden. Zum Glück doch nicht so schnell, denn auf dem alten Plotter haben wir aktuell kein AIS und dazu unsichtiges Wetter. Vielleicht eine Meile Sicht?



Über das Handy (Marinetraffic) können wir die Großschifffahrt bis kurz vor dem Kiel-Ostseeweg verfolgen und wissen daher, dass vom Fehmarnbelt 4 Fahrzeuge kommen werden, das wird

eng. Lange scheint es, dass wir auf Kollisionskurs sind. Wir koppeln mit dem Handpeiler und endlich Entwarnung, wir gehen vorher durch ... oder sind die ausgewichen?



Um 1415 passieren wir die KO 9 (Kiel-Ostseeweg) und haben den südlichen Teil passiert, von Osten kommen keine Fahrzeuge. Das kurze Lüftchen hat sich längst verflüchtigt, die Maschine gibt alles. Doch was ist mit dem Skipper los? Früher hat er solche Situationen selbst geblickt, jetzt scheint seine Sehfähigkeit, trotz Brille, nachzulassen. Wie schön, dass ihn die jungen Leute über die Straße helfen und wie wichtig (für mich), dass das AIS wiederhergestellt wird. Langsam, ganz langsam wärmt die Sonne und sorgt für bessere Sicht. Der Rødsand mit den beiden Windparks ist nicht mehr weit.

Grüße gehen an Anita und Bernd, wir vermissen euch am Steg und jetzt beginnt doch eigentlich eure Zeit? Liebe Grüße auch an Tim und seine Crew in Wedel, wo man sich um den seemännischen Nachwuchs keine Sorgen machen muss (rechts) und natürlich vielen Dank für die Grüße von Alexandra.



So langsam lichtet sich der Dunst, zumindest an Backbord. Es ist, als würden wir genau an der Dunstkante fahren: Links mit besserer, rechts mit eingeschränkter Sicht. Wir nähern uns den Windrädern auf dem Rødsand. Auf der Seekarte ist das Fahrwasser quer durch den Windpark nicht gekennzeichnet, Bettina entdeckt die rot, grünen Fahrwassermar-



kierungen an den Windrädern zuerst. Um 1500 haben wir grün an Bbd., rot an Stb. Der Skipper, bestens mit Windenergie vertraut, behauptet, dass die Windräder 900 m auseinanderstehen, isso! Niemand glaubt ihm das, kann nich sein, sieht man doch ... wir messen mit der Logge nach und kommen auf 0,51 nm und sind damit nah dran an den 900 Metern, geht doch!





Der Blick zurück und wieder koppeln wir die Zeit bis zur Brücke: Noch zwei Stunden = 1805 Uhr und der Wasserstand ist laut DMI okay, mittlerer Wasserstand, läuft ...



... nicht so richtig, denn überraschend (und beim [DMI](#) nicht zu finden) setzt plötzlich zwei Knoten N-setzender Strom ein – oben. Eine halbe Stunde vor der Brücke rufe ich den Brückenmeister an und frage nach Öffnungszeiten? „Hai, wir öffnen um 1810“, kommt es von der Brücke zurück. Passt, wie für uns gemacht. Weiter geht die Fahrt und plötzlich rumpeln wir bei langsamer Fahrt über einen Stein – rechts, der tatsächlich in der Karte eingezeichnet ist (wenn man tief zoomt), die südliche grüne Tonne muss doch neben dem Stein stehen.



Dann stehen wir vor der Kong Frederik IX Bro. Pünktlich um 1810 öffnet die Brücke – drei Festfeuer rot übereinander für Fahrzeuge, die von Süd nach Nord passieren wollen.



Schon von weitem ist die Brückenbaustelle sichtbar. Im Zuge der Fehmarnbeltquerung (Tunnelbaustelle) wird auch hier die Bahntrasse Hamburg – København zweigleisig eingerichtet.



Der Brückenmeister winkt freundlich von oben - dann sind wir durch. Auf dem Foto oben ist der Schiebestrom gut zu erkennen. Wir sind happy und keine Minuten zu spät in Heiligenhafen los. Am Ende ein Schnitt von 5,75 nm/h für die reine Motorfahrt. Erst in der letzten halben Stunde kommt der Wind, der uns in der Rinne nicht wirklich geholfen hätte. Macht Sinn, die Segel rechtzeitig zu bergen.



Von der Brücke an der Stadt vorbei und rein in den Hafen an den Gästesteg – unten. Blöderweise wird die Fahrt immer langsamer, bis nix mehr geht – wir stecken mit 1,85 m Tiefgang mitten im Hafenschlamm. Mit der Strömung läuft offenbar der Guldborgsund leer, der Wasserstand ist um mindestens 30 cm gesunken. Der zweite Versuch, sich im großen Bogen dem Gästesteg zu nähern, endet wie der erste. Das vom Schlamm aufgewühlte Wasser stinkt erbärmlich. Nix wie weg hier, rüber in den nördlichen Hafenteil. Felix gibt wieder alles und weil er zum dritten Mal steckenbleibt kann es doch nur am Rudergänger liegen ..?



Machen wir eben außen im Sund fest und auch da scheitert Felix grandios. Einen Versuch hat der arme Kerl noch, der muss jetzt sitzen, passt – oben. Um 18:35 sind wir nach 46 nm fest in Nykøbing. Der Automat kassiert 210 DKK (28,14 €), Strom, Wasser, Duschen, WLAN, alles drin. Heiligenhafen mal zum Vergleich: 25 € + 3 € Strom + 5 x 1 € Duschen = 33 €.



Beim Anleger die obligatorische Törnreflexion beim Flens, danach serviert Carina wunderbare Nudeln mit mediterraner Gemüsesauce, so muss das. Schönen Abend noch.

Sonntag, 5. Mai: Nykøbing – Dybvig/Femø

Ein diesiger, regnerischer Morgen, immerhin weht ein leichter Wind. Im Bild ganz oben sehen wir die „Marittima“ von Jes Jonigk. Jes ist der lokale Weinhändler. Wir haben ihn im letzten Sommer kennengelernt, als wir zum [Jazz in Nykøbing](#) waren. Über Skippers [Video](#) mit Jazz und „Marittima“ hat sich Jes sehr gefreut. Darunter sehen wir, wie perfekt Felix den Dampfer an die Pier gebracht hat. Die Tür öffnet den Weg in die Stadt. Inzwischen ist das Wasser wieder um 40 cm gestiegen, das Lampenfieber um Boris aber auch (rechts). Der Hamburger liegt inzwischen mit 24 Meilen Rückstand auf Platz 2. Bis New York (Ziel) sind es noch rund 350 nm. Montagfrüh (deutsche Zeit) werden sie voraussichtlich das Ziel erreichen.

	1 Paprec Arkéa Yoann Richomme 10.00FR • 192 * • 17.8 kts 377.8 nm	
	2 Malizia - Seaexplorer Boris Herrmann 10.00FR • 278 * • 18.6 kts 392.0 nm	
	3 MACIF Santé Prévoyance Charlie Dalin 10.00FR • 268 * • 19.1 kts 411.0 nm	



Während sich die Crew an Land verlor (oben der Torvet = Marktplatz), schraubt der Skipper an der Maschine und schaut sich mal den Wärmetauscher genauer an. Wir haben immer noch leicht helle Abgase und tatsächlich findet er kleinste Muscheln, die möglicherweise einige Röhren verstopfen. Wir werden sehen. Kühlwasser wieder nachgefüllt, Probelauf und das sieht doch gut aus.

Nun macht sich meine Besatzung auf die Suche nach den historischen Wurzeln dieser Stadt.



Am alten Schloss werden sie fündig. Von dem alten Gemäuer existiert außer Straßennamen wie z.B. Slotsbrygge nur noch der Rest eines Fundamentes – Foto recht hinter der Crew. Mehr über das Schloss bei [Wikipedia](#). Als die Crew zurück an Bord ist, folgt der nächste Schauer, wir warten mit dem Ablegen. Um 1230 ist der Regen endlich durch, das Seewetter.



Belte und Sund: Wechselnde Richtungen 2 bis 4, vorübergehend West bis Nordwest 4 bis 5, strichweise Gewitterböen, zeitweise diesig mit Nebelfeldern, See 0,5 Meter.



Um 1245 legen wir unter Groß ab. Die Yacht steht exakt im Wind und bis auf die Achterleine sind alle Leinen weg. Das Groß ist angeknallt und die Genua bleibt eingerollt. Im Wind können wir sie nicht backstellen. Der Kugelfender sorgt für einen Drehpunkt und mit Zug auf der Achterleine dreht sich der Bug von der Pier weg. Achterleine los und sofort nimmt die Yacht Fahrt auf.



Bettina bringt uns ins Fahrwasser, die Maschine schläft, es ist endlich leise an Bord. So macht der Guldborgsund Spaß. Und dann kommt auch noch die Sonne ... die „Kalami Star“ segelt, als gäb's kein Morgen, 6 Knoten, 7 Knoten, geht's noch? Jau, in der Spitze werden es 7,4 aber wir sind dicht an der Reffkante. Um 1400 rufe ich den Brückenmeister der Guldborgbroen an



und teile mit, dass wir die Brücke in 30 Minuten passieren möchten. Tatsächlich sind wir pünktlich und haben um 1430 die Brücke voraus. Damit wir sicher manövrieren können, rollen wir die Genua ein, die Maschine läuft Standby mit. Bettina steuert so was von cool ...



... und bringt uns sicher durch – rechts. Wir sind im Smalandsfarvandet. Unter Vollzeug geht es hier nicht mehr, wir nehmen das Groß ins zweite Reff. Die Maschine läuft mit, das Vorsegel ist noch eingerollt. Endlich segeln wir etwas gemäßiger weiter, Kurs Vigsø Skal Nord. Die Stimmung an Bord ist ausgezeichnet und Jens G. sendet den Zwischenstand der Roten, die am Ende 3 : 2 gegen Paderborn gewinnen.



Pinkelpause im Smalandsfarvandet, doch das WC-Seeventil ist auf der Luvseite, da zieht die Pumpe kein Seewasser. Was nun? „Klar zum Beidrehen und Beiliegen“, das Standardmanöver für jede SKS-Prüfung. Nach dem Kommando Ree dreht der Rudergänger die Yacht durch den Wind, das Vorsegel bleibt back stehen und das Groß wird gefiert. Fahrt rausnehmen, und das Ruder bleibt hart nach Luv stehen. Das backstehende Vorsegel verhindert, dass die Yacht durch den Wind dreht. Ist endlich Ruhe im Schiff, driftet die Yacht leise nach Lee. So machen wir das und am Ende ist die Segelstellung wie auf dem Foto oben.

Nimmt man wieder Fahrt auf, nimmt man üblicherweise das Vorsegel auf die andere Seite und ... in unserem Fall wäre man dann in Gegenrichtung unterwegs. Der Skipper fährt das lieber mit der Halse. Also Ruder nach Lee, Groß dicht und wenn die Yacht mit dem Heck durch den Wind geht, das Groß fieren. Die Segel auf den bisherigen Kurs einstellen und los geht's.



Segelspaß pur! Um 1630 passieren wir das Nord-Süd-tonnenpaar südlich Femø. In diesem Teil des Sma-landsfarvandet ist es überall sehr flach. Nur schmale Passagen lotsen uns an den Inseln vorbei. Da wir nach Strich & Fäden segeln, sitzt die Crew auf der hohen Kante. Der Wind schwächelt, es wird wieder ausgerefft. Den letzten Abschnitt kreuzen wir hoch am Wind. Huch, wie kommen wir durch dieses Tor? Es zieht sich und so fällt die Entscheidung nicht schwer, den heutigen Törn zu kürzen: Statt Krage-næs/Lolland nach Dybvig auf Fejø. Felix gefällt das nicht, bis wir für 1800 eine Gewitterwarnung erhalten. 40 Minuten bleiben noch für das „letzte Tor“ und rein nach Dybvig. Vor dem Fahrwasser bringt uns Bettina in den Wind, wir bergen die Segel und tuckern vor-sichtig in den Hafen. Hier ist richtig viel Platz, ein paar einheimische Segler liegen hier, gefühlt ist in Dybvig Anfang April. Von anderen Gästen keine Spur.





Um 1730 sind wir nach 23 nm (Gesamt 69) fest in Dybvig, auf der Apfelinsel Fejø. Die Kuchenbude ist schnell aufgebaut, um 1800 beginnt es zu regnen. Alles richtig gemacht. Der Automat kassiert 275 DKK (was, 37 € ???) und das ist eine ziemliche Frechheit. Ja, Wasser und Strom sind mit drin, aber die sanitären Einrichtungen sind nicht gerade prickelnd. Im dänischen Revierführer [Havneguide DK](#) steht: *Es gibt ein Café und ein gut sortiertes Lebensmittelgeschäft am Hafen.* Der Lebensmittelladen ist seit Jahren dicht, das Café öffnet erst im Juni. Im letzten Oktober waren wir noch auf Bornholm, auch da ist es ähnlich: Die Häfen und sanitären Einrichtungen aus den 1970er Jahren und die Preise von 2030! Logisch, wir Segler kommen trotzdem wieder.



Wer mit den Bordrädern kommt kann die ganze Insel erkunden, wir schaffen nur die nähere Umgebung. Vor zwei Jahren war ich mit dem Skipper sin Fru schon mal hier. In diesem Video stecken auch ein paar Minuten [Fejø](#).



Heute zum Abendessen ein mediterraner Mix von Maria, doch irgendwann sind wir alle am Kochen, nur der Skipper schreibt am Logbuch. Die bereits gestern von Windenergie angefixte Crew hebt beim Landgang nach dem Essen buchstäblich ab ... während der Skipper den umfangreichen Abwasch erledigt. So geht Segeln heute ...

6. Mai: Nach Kragenaes um die Ecke und Hafenmanöver

Die große Logbuchlesegemeinde kommentiert leider nix, nur Jan schreibt:

Da war ich auch mal. Da kam über Nacht so viel Seegras in den Hafen gedrückt, dass ich nur mit mehrmals Anlauf nehmen aus dem Hafen kam. 37 € für das Loch ist echt unverschämt.

Immerhin hört um 0800 endlich der Regen auf. Heute nur ein kurzer Abschnitt „um die Ecke“ nach Kragenaes. Vor jedem auch noch so kurzen Törn, die Törnvorbereitung (rechts), auf der Karte, mit dem Hafenlotsen, vertiefend auf Havneguide.dk und natürlich mit der zu erwartenden Windsituation bei Windy und dem Seewetter vom DWD:

Belte und Sund: Wechselnde Richtungen 2 bis 4, später Nordost bis Ost um 4, anfangs Schauerböen, See 0,5 Meter.





Um 1100 legen wir leise, nur mit dem Vorsegel ab, die Maschine läuft noch leiser auf Standby. Im engen Fahrwasser kommt uns ein etwa gleichgroßer norw. Segler entgegen und zeigt den Stinkefinger ... warum? Die gute Absicht zählt, wir wollen dem großen Platz machen und dem ist wohl das Fahrwasser zu eng, uns nicht, hmmm. Aufgrund der kurzen Distanz segeln wir nur mit der Genua. Die Fernföhre kommt von achtern auf und sorgt für Druck bei der Steuerfrau, aber Maria gewöhnt sich an allem, Gelassenheit muss frau sich erfahren, isso.

Die Fähre geht mit viel Abstand vorbei, wir passieren den Südkardinal und kreuzen vor den [Dodekalitten](#) gegen den leichten NW-Wind. Die beiden Fähren kommen und gehen, doch als wir ins Fahrwasser reinrutschen stört keine.

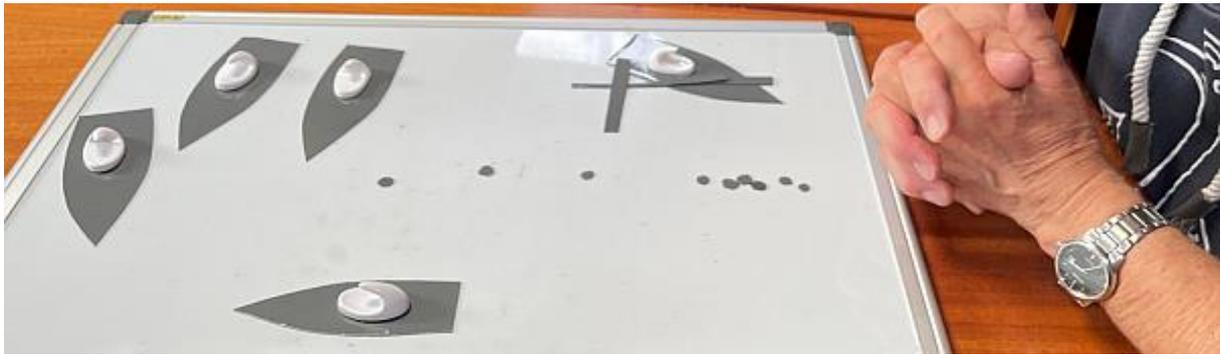


Irgendwie sind the wohl mit dem Skipper durchgegangen, der will mit der Genua in den Hafen, das Tuch dosiert kleiner rollen und damit in die Box, Kunststücke. Zum Glück für den Alten schaffen wir es nicht einmal in die Hafeneinfahrt ... da ist die Genua schon eingerollt - die Maschine läuft längst auf Standby mit und übernimmt den job. Maria ist noch so ziemlich am Anfang ihrer Dickschiffkarriere und macht jetzt erste Erfahrungen mit Wenden auf engem Raum, Rückwärtsfahrt und jetzt geht es zum ersten Mal in die Box. Der Wind kommt natürlich nicht von vorn, sondern schräg von der Seite. Also rein in die Box, die Achterleinen über die Heckpfähle und ohne Fahrt dreht der Dampfer natürlich nach Lee. Mit Maschine, in die Luvachterleine, die Leine fieren und mit etwas Luvruder an den Steg. Das dauert, aber ein ehemaliger Kanzler hat mir mal gesagt, „Sicherheit geht vor Geschwindigkeit!“ Weißte Beschaid.



Um 1235 sind wir nach 7 nm (Gesamt 76) fest in Kragenæs. Der Automat kassiert 185 DKK

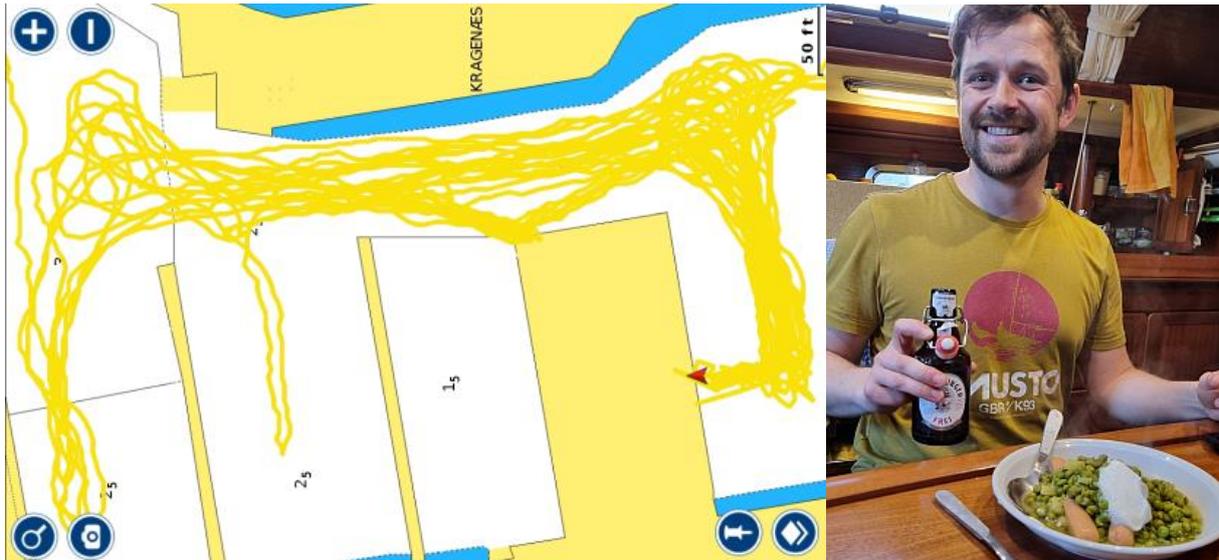
+ 5 DKK Dusche/Person und dieser Hafen spielt in einer ganz anderen Liga als Dybvig ... da muss man nicht mehr hin. Wie man sieht haben die Fender noch Pause, wir auch. Wenig später beginnt das Hafentraining – zunächst theoretisch – unten ...



... und praktisch. Vorwärts- und Rückwärtsfahrt, Wenden auf engem Raum, rückwärts längs-seits anlegen, eindampfen in die Vorspring, holländisch anlegen oder ganz einfach in die Box.



Bis 1900 manövrieren wir uns sage und schreibe drei nm durch den hervorragenden Hafen. Das Dokument eines arbeitsreichen Tages auf der nächsten Seite:



Wer viel arbeitet hat gutes Essen verdient. Oben Smutje Felix mit seiner wunderbaren, englischen Erbsensuppe mit Minze, Zitrone & Yoghurttopping. Er kann es einfach.



Zur guten Nacht besuchen wir die Dodekalfittin, 10 Minuten vom Hafen weg. Endlich ist der Regen weit und alles andere auch ...

Wir freu'n uns immer über Grüße. Jens (SKS 22 mit Lui, Felix & Daniel) schreibt:

Lieber Ralf, ich lese gerade das aktuelle Logbuch mit viel Freude. Ich freue mich schon sehr auf meinen eigenen Törn mit der Familie im Sommer ab Burgtiefe. Ich wünsche der ganzen Crew Mast und Schotbruch und immer eine Büchse Bier unterm Kiel. Besondere Grüße gehen an Felix in Erinnerung an unseren großartigen SKS Törn. Beste Grüße aus Stockholm.
Jens

Moin Jens, alter Schwede! Herzlichen Dank. Nach der Arbeit in der Hafenmuckibude können wir aufmunternde Motivation gut gebrauchen. Med venlig hilsen, Felix, Ralf & Crew

7. Mai: Hafenmanöver nach Skælskør

Oha, da habe ich doch Daniels Grüße, ebenfalls (SKS 22 mit Jens, Lui & Felix), in Nykøbing unterschlagen, doch jetzt Daniels Antwort auf die Dodekalfittin:

Moin Ralf, Freunde sind gerade bei diesen vier Herren zu Besuch in DK, aber die liegen nicht mehr auf eurer Route... 🙄



Die vier Freunde von Daniel blicken in Esbjerg auf's Meer, die bekommen wir vermutlich auch bei Skagen Rund nicht zu sehen.

Levi schreibt: Moin Ralf, Deine Crew bekommt ja wieder die volle Packung in der Muckibude, Daumen 🍊 hoch. Grüße Levi (in Vorfreude)

PS: haste schon das neue [Video](#) von Deinem Freund Ernst gesehen?

Moin Levi, nein, hab' ich noch nicht, aber nach Deinem Hinweis, hab' ich mir den Anfang angeschaut und der verspricht wunderschöne Bilder. Bei der Gelegenheit liebe Grüße an Ernst.

Nach dem Frühstück der gemeinsame Blick auf's Wetter, danach Törnplanung. Beim Wetter haben wir von Anfang an die Rückreise stets im Blick: Wie kommen wir Donnerstag zurück nach Heiligenhafen? Das sieht nicht gut aus, weil dem Wind ab Mittwoch die Puste ausgeht. Erst am späten Abend (Stand heute) könnten wir los ... warten wir's ab. Das heutige Tagesziel Skælskør liegt am nordwestlichen Ende des Smalandsfarvandet, gegenüber der Insel Agersø. Agersø und Omø werden wir morgen auf dem Weg nach Spodsbjerg für kurze Trainings besuchen.



Heute geht es tricky weiter. Bei 4 Bft. von der Seite legen wir mit langer Vorleine ab, dann folgt das Anlegen mit **Drehen um den Pfahl**, vorwärts und rückwärts. Dabei werden alle Hände gebraucht, keine Chance für Fotos.



Um 1300 legt Maria ab. Bis Skælskør sind es rund 25 nm. Dabei queren wir das Smalandsfarvandet von Süd nach Nord, dazu prächtiges Segelwetter – wenn es so bleibt:

Belte und Sund: Nordost bis Ost um 3, vorübergehend schwach umlaufend, süddrehend, See 0,5 Meter.

Wer nach Skælskør segelt, segelt ins Gezeitenrevier (wie z.B. auch in Karrebæksminde oder Bisserup). Der Gezeitenunterschied beträgt zwar nur 25 cm, doch das große Noor nördlich Skælskør füllt sich 6 Stunden oder läuft leer. Die Wassermassen müssen durch eine schmale Rinne und da trifft es sich gut, dass wir etwa bei Niedrigwasser den Hafen erreichen werden – rechts. Die Gezeitentabelle findet man über die Seite des [DMI](#).

-0.08	Ti 15:11	-0.12	On 14:
0.11	21:29	0.15	20:
-0.12	7 03:44	-0.15	22 02:
0.10	10:03	0.14	09:
-0.09	On 16:12	-0.12	To 15:
0.12	22:26	0.15	21:
-0.13	8 04:38	-0.16	23 03:
0.12	10:57	0.15	10:
-0.10	To 17:09	-0.12	Fr 16:
0.13	23:18	0.14	22:



Läuft wie geschnitten Brot, bei ca. 10 Knoten Wind aus SO bringen uns die neuen Tücher schnell mit 6, 4 Knoten voran. Nach zwei Stunden haben wir Vejrø an Steuerbord, die hohen Schornsteine des ehemaligen Kraftwerks Stignæs weisen den Weg. Ganz fein backbord über der Kimm Langeland und natürlich taucht Omø vor uns auf. Segelwetter vom Feinsten.





Wie angekündigt schwächelt ab 1530 der Wind, vorübergehend schwach umlaufend, süddrehend, wir wehren uns eine Stunde erfolgreich mit dem Gennaker, dann ist auch dieser Teil des Trainings zu Ende. Um 1630 wollen wir das 87 m² Tuch bergen, doch der Strumpf hakt irgendwo da ganz oben am Vorstag. Da muss jemand rauf ... wenn wir im Hafen sind. Der Gennaker wird am Mast beige bunden.

Unter Maschine geht es weiter durch den Ager-søund - vertrautes Revier. Hier waren dem Skipper sin Fru und ihr Mann bei ihrer letzten [Sommerreise](#). Auch wenn der Jockel laut ist, bleibt die gute Laune an Bord, die (alte) Crew dreht schon wieder am Rad – rechts. Manchmal schäme ich mich doch für die beste Crew, die je am 3. Mai an Bord gekommen ist. Wie die Kleinkinder singen sie [Klingelingeling, Klingelingeling hier kommt der Eiermann](#). Ich fasses nicht, von mir hamse das nicht. Oh no!



Kurz vor der Rinne in den Skælskør Yderfjord tucht die Crew das Großsegel auf, wir sind wieder ein Motorboot. Jetzt ist Maria am Ruder und bringt uns sicher in eine zauberhafte Landschaft. Von der Ansteuerung bis in den Hafen sind es drei Meilen. Wir kommen später an als gekoppelt. Inzwischen ist es 1740, und wie dem Gezeitenkalender entnommen, müsste das Wasser jetzt auflaufen: NW 1612 -0,12 cm? Aber wir haben Strom von vorn, das Wasser läuft noch ab. Rechnen die Dänen anders? Die pdf-Tabelle gibt nichts anderes her, außer + 1 Stunde Sommerzeit, also NW 1712. Von mir aus, das schaue ich mir später an.



Das betonnte Fahrwasser durch die wunderschöne Landschaft führt im Inderfjord zur alten Stadt Skælskør. Endlich kann der Skipper die Runde dänisches Eis spendieren, endlich eine Fischräucherei, die Vorfreude ist riesengroß.



An Steuerbord der Stadthafen und der ist ziemlich voll. Kein freier Liegeplatz? Sind eben meist Dauerlieger hier und die sind noch nicht im Urlaub. Dann doch, in der hintersten Ecke der vorletzte Platz, Maria fährt rein und plötzlich stecken wir fest, zu klein? Mit ein wenig Schwung winken uns die Pfähle durch. Um 1845 sind wir nach 26 nm (Gesamt 102) fest in Skælskør. Was der Automat kassiert hat, habe ich schon wieder vergessen, holen wir nach.



Nach dem Anlegen muss alles fix gehen, die Havnepenge bezahlen Carina & der Skipper, Bettina, Maria & Felix geben wirklich alles, damit der Fischer nach Ladenschluss doch noch Räucherfisch aus der Kühlung holt, Glück gehabt. Und weil der lokale Isladen gleich schließen wird, verzichtet die Crew auf das Anlegebier ... und hat fast Glück. Immerhin gibt es noch Softis, aber das machen die Dänen auch super lecker.

Fehlt nur noch der fest-sitzende Gennaker: Wir kurbeln Felix, mit Kombizange und Tape bewaffnet, nach oben - rechts. Tatsächlich ist der „Gennakerstrumpf“ an einem Splint hängengeblieben. Felix bringt den Splint wieder in Form, Tape drüber und alles ist gut. Nun kann der Gennaker zurück in den Segelsack. Gut gemacht, viel gelernt, Skippertraining eben.



Makrele & Lachs vom lokalen Fischer, Gurkensalat & dänische Pernillesauce, frische Kartoffeln und Flens erzählen beinahe schon vom Ende dieses ausgefüllten Tages. Nun ist der Skipper ja auch Pädagoge und muss irgendwie noch seine Tagesreflexion unterbringen. Er staunt nicht schlecht, dass die Crew, trotz der späten Stunde, noch alles auf dem Schirm hat. Vom Anlegen durch Drehen um den Pfahl, bis zum sichern des Bootsmannsstuhls, alles noch präsent. Gute Nacht.



Wir wollen hier nicht vergessen, dass der Skipper Boris Herman- UND Fußballfan ist. Davon gibt's an Bord nur Einen! Boris hat die Vorbereitung auf die Vendée Globe super hingelegt und sich schlauerweise mit Platz 2 nicht zum Favoriten stempeln lassen, aber was der BVB in Paris hingelegt hat ist einfach nur großartig. Lassen wir das ...

Mittwoch, 8. Mai: Über Agersø und Omø nach Spodsbjerg

Die vielen Fotos haben das Logbuch zu groß gemacht. Die Fortsetzung findest Du [hier ...](#)

Weißte Bescheid, Fairwinds & Gruß



Dankeschön für die Fotos
an Carina & die Crew