

Lolland Rund II

3. – 10. Mai

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

Nachtrag: Hier kostet alles extra, außer Wasser. Hafengebühr 180 DKK (24,11 €), die Kosten für Dusche & Strom sind recht niedrig, in jedem Fall empfiehlt sich bei 5 Personen mindestens eine zweite Hafenkarte, die reduziert den morgendlichen Andrang. Duschen und Toiletten sind ausgezeichnet. Nach einem kleinen Stadtrundgang (Brötchen holen, unten) und dem Frühstück wird beim Einkauf nachgelegt.



Nur der Isverkäufer hält sich nicht wie versprochen an unsere gestrige Verabredung. Punkt 1100 sollte es richtiges Is geben, doch der Lieferant war noch nicht da. Der Ismann entschuldigt sich vielmals ... und der Skipper hat unverhofft Geld gespart, nunja.

Heute das Inselhopping über Agersø und Omø nach Spodsbjerg. Noch drei Chancen auf Hafenmanöver in Häfen, in denen die Crew noch nie war. Leider hat uns bereits gestern Abend der Wind verlassen und der kündigt sich auch erst für morgen Abend wieder an. Motorboot können wir, schau'n wir mal.





Alles gut & schön, aber wie kommen wir hier raus? Wir binden die Bumperline hoch = 8 cm weniger Breite, dann rutscht die „Kalami Star“ an der Aluscheuerleiste glatt durch, zur Not hätte etwas Gleitmittel (Spüli, Vaseline) den „Prozess“ befördert. Um 1150 sind wir aus der Box.

Belte und Sund: Schwach umlaufend, südwest- bis westdrehend 2 bis 3, See 0,5 Meter.



Wieder drei Meilen durch eine fantastische Landschaft. In der Ferne grüßt das Schloss [Borreby Herreborg](#) und natürlich war HCA (Hans Christian Andersen) auch hier am Schaffen. Der hat sich immer gut von den (Schönen &) Reichen aushalten lassen. Vom Skælskør-Fahrwasser rüber nach [Agersø](#), in den nächsten vertrauten Hafen. Im letzten Sommer lag die „Kalami Star“ mangels Platz in der Einfahrt, heute ist überall Platz. Um 1310 legt uns Carina leise an den Steg.





Eine kleine Inselrunde schließt sich an – oben. Die 200 Insulaner sind kaum zu sehen und die Natur ist ein paar Wochen hinter unserem Kalender. Wir besuchen die Kirche, die Windmühle, freuen uns mit den Fröschen am örtlichen Feuerlöschteich, aber dann müssen wir zurück in den Hafen. Eine Krabbenrennbahn (rechts) hat die Crew noch nie gesehen. Im Sommer wird für die Rennbahn sogar ein Wettbüro geöffnet. Um 1400 legen wir ab. Unterwegs Grüße von Simon (SKS 23):



Moin Ralf, da habe ich doch glatt verpasst, dass du schon wieder "bei der Arbeit" bist. Umso mehr gibt es nun zu lesen, danke dafür! Während ich das schöne Hochdruckwetter auf dem Trockenen genieße, drücke ich euch die Daumen, dass ihr für die Rückreise doch noch irgendwo ein bisschen bewegte Luft auftreiben könnt. Schöne Grüße, auch an die bislang beste Crew des Jahres, Simon

Moin Simon und herzlichen Dank für die Grüße. Wir haben grad Schwein gehabt, oder besser, einen Schweinswal gesichtet. Ich freu' mich immer, wenn sich frühere Crews an mich erinnern. Liebe Grüße zurück, Ralf



90 Minuten nach dem Ablegen auf Agersø haben wir die Einfahrt von Omø vor dem Bug (oben). Felix macht eine Hafenrundfahrt in den Fischereihafen (unten) und legt die „Kalami Star“ an



den langen Steg nahe dem Fähranleger – das sind im Sommer die beliebtesten Liegeplätze.



Die Kaffeepause kommt wie gerufen. Frische Erdbeeren und eine Kanelstang sind eine willkommene Abwechslung (oben). Ein Inselrundgang ist auf [Omø](#) nicht mehr drin, das schöne Inseldorf Omø By einfach zu weit weg. Nach Spodsbjerg brauchen wir mehr als drei Stunden. Auf jeden Fall legt Maria, auf Weisung des Skippers, nochmal an. Doch der verschätzt sich auf doppelte Weise: 1. Sind die Heckpfähle zu eng (das hätte er sehen müssen oder?) und 2. ist die Box zu kurz. Die am Heck vorbereiteten Achterleinen müssen um die Mittelklampe umgelenkt werden. Klar ist, auch „Profis“ können nicht jede Situation sofort richtig einschätzen.

Zur Vorbereitung des letzten Törnabschnitts gehört der Blick auf die Strömungskarte des DMI. Das DMI gibt uns im Langelandsbælt, so heißt der Storebælt hier, einen Knoten N-setzenden Strom, d.h., der Strom kommt uns entgegen. Folgen wir der DMI-Karte, machen wir alles richtig, wenn wir nicht direkten Kurs auf Spodsbjerg absetzen, sondern zunächst den Langelandsbælt queren. Unter der Küste ist weniger Strom, vielleicht haben wir zeitweise sogar Neerstrom mitlaufen. Um 1635 legt Maria ab.



Auf dem Wasser fantastisches Wetter auf dem „Ententeich“, doch Segler wollen immer nur Wind. Oben der wunderbare Leuchtturm auf Omø. Um 1730 begegnen wir der „Color Fantasy“ auf ihrem Weg nach Oslo und lassen ihr den Vortritt – obwohl sie nicht im Fahrwasser unterwegs ist. Haben zwei Maschinenfahrzeuge den Wind von derselben Seite, hat das südwärts fahrende Fahrzeug Wegerecht, isso!



Egal wie wir fahren, der Speed geht in den Keller. Meist steht eine vier vor dem Komma, die Fahrt durchs Wasser loggen wir dagegen mit knapp sechs Knoten. Es ist also mehr Strom als orakelt unterwegs. Um 1825 sind wir auf der Langelandseite ... und immer noch sooo langsam unterwegs? Nee, inzwischen loggen wir wieder 5,0 Knoten, noch 10 nm.

Der Törn zieht sich, das haben wir so nicht erwartet. Jetzt um 1900 wird es richtig kalt auf dem 10° „warmen“ Wasser. Auf dem Foto unten kann man die Kälte buchstäblich sehen. Egal, die Fahrt über Grund wärmt uns mit inzwischen 6 Knoten von innen! Von außen wärmen dicke Pullover, warme Jacken und Mützen! So muss das!

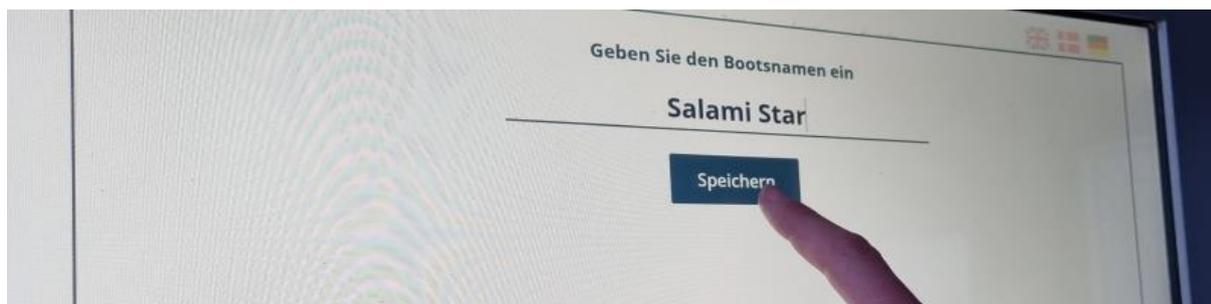


Am „erloschenen“ Tranekær Fyr (oben), einer Huk die weit und flach in den Bælt ragt, geht der Speed noch einmal runter. Im Cockpit ist vom Kap- und Düseneffekt „unter Wasser“ die Rede. Hat der Skipper noch nie gehört, ist aber durchaus vergleichbar. Wenig später zum dritten Mal Schweinswalalarm. Bettina zieht die Außenbordskameraden offenbar magisch an, sie sichtet die immer zuerst. Fotos oder Videos schaffen wir nicht, die sind mit ca. 50 m zu weit weg. Offenbar halten die Tiere respektvollen Abstand zum Motorboot. Das habe ich auch schon anders erlebt.



2100 Uhr, endlich Spodsbjerg. Bettina bringt uns leise rein und vom Steg der Ruf, „... hallo, mit welcher Seite legt ihr an?“ „Häh, Hochkant!“ Natürlich legt Bettina nicht hochkant an, sondern nur vorwärts. Was soll's nach 36 nm Meilen (Gesamt 138) sind wir endlich fest.





Am Bellingautomat gibt man die persönlichen Daten ein – oben. Der Automat kassiert 210 DKK (28,13 €) alles drin, nur das WLAN schwächelt ... das Netz aber auch.

Leider gibt es in Spodsbjerg große Probleme mit dem Netz (s. oben) dazu ist die Datei aufgrund der vielen Fotos zu groß. Deshalb musste ich Teil 2 des Logbuches einrichten.

Donnerstag, 9. Mai: Felix über Bord, Hafenmanöver, Lakridsis und nach Hause



Heute geht jemand freiwillig über Bord. Felix hat seine Bewerbung schon vor Tagen abgegeben, doch vorher schauen wir uns eine Rettungsweste von innen an. In Skippers Hand die Salztabelle, die bei Wasserkontakt sofort einen Bolzen auslöst. Dadurch füllt die Co²-Partrone den Auftriebskörper und löst zeitgleich den kleinen [AIS-Notsender Mob 1](#) aus. Eine Mob 1 ist an Bord der „Kalami Star“ in jede Rettungsweste integriert, damit uns im Seenotfall niemand verlorenght – das AIS-Signal ist sofort auf jedem Plotter in der Nähe sichtbar. Gleichzeitig wird ein DSC-Alarm ausgelöst, beide Signale reichen natürlich nicht meilenweit, sondern maximal so weit wie eine Handfunke.

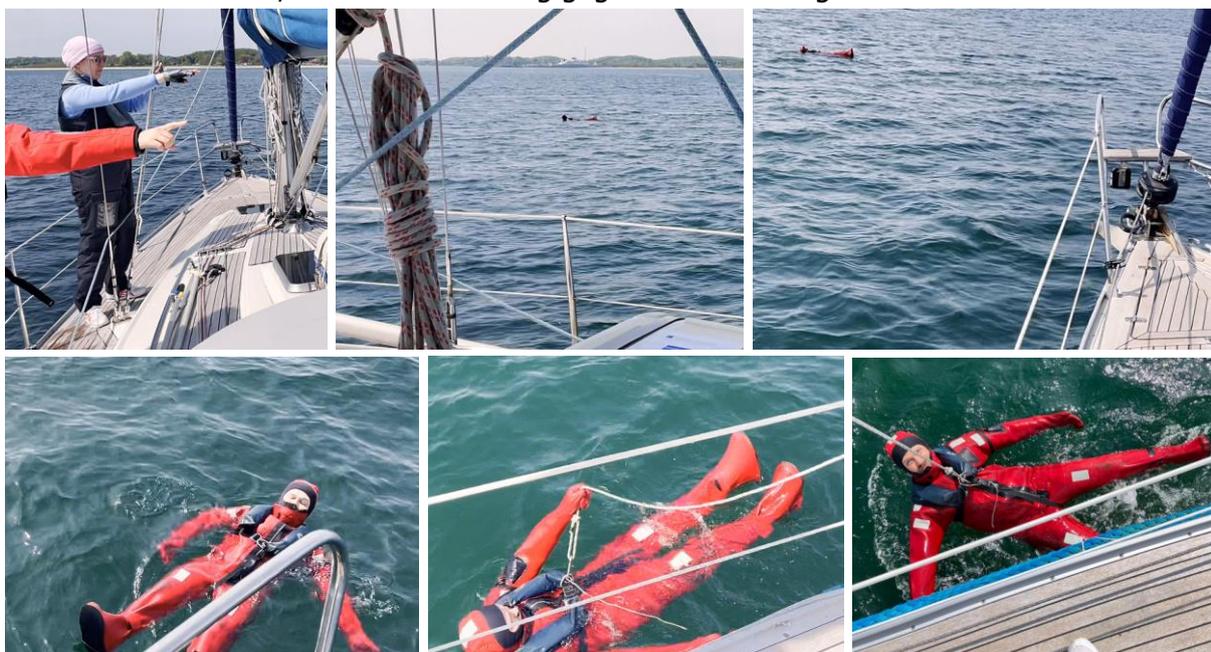
Und wie bekommt man eine Person aus dem Wasser zurück an Bord? Dazu fahren wir raus auf den Langelandsbælt, der Skipper hat da mal was vorbereitet ...



Bei uns geht kein Fender oder eine Puppe über Bord, sondern Felix, hier isser schon im Wasser! Eine Crewmitglied im Wasser sorgt zunächst für Aufregung, dann für Ernsthaftigkeit. Natürlich wird die Crew vorher in ihre Rollen eingewiesen, sogar eine Kamerafrau (aber nur eine!!!) ist eingeteilt. Wir fahren das „Mensch über Bord Manöver“ unter Maschine, das im Ernstfall einzig sinnvolle und richtige Manöver.



Auf dem Foto oben ist Felix kaum mehr zu sehen und doch nur 50 m weit weg. Bei etwas mehr Welle sieht das anders aus. Selbstverständlich wird gehörig Ausschau gehalten. Um die Person aufzunehmen, wird Felix vorsichtig gegen den Wind angefahren. Wir nähern uns an ...



... natürlich wird bei der Annäherung die Fahrt vorsichtig gestoppt, die Maschine ausgekuppelt und eine Leinenverbindung hergestellt. In diesem Fall kann die Person im Wasser selbst einem Karabiner im D-Ring (an der Rettungsweste) einpicken und damit ist das Spifall fest. Ein Crewmitglied zieht Felix zum Schiff, eine andere wünscht die Person aus dem Wasser. An Deck wird Felix freundlich in Empfang genommen.

Das Manöver haben wir heute mehrfach trainiert, u.a. auch mit einer „bewusstlosen“ Person. Dazu haben wir die [Duck](#) eingesetzt und damit das Spifall vom Deck aus eingepickt – klappt, jedenfalls mit nicht ausgelöster Rettungsweste. So können wir



auch eine bewusste Person an Deck wünschen. Solche Manöver werden seltsamerweise „gern“ kritisiert: „Bei so wenig Wind kann das jeder!“ Rückfrage: „Hast du das schon mal gemacht?“ „Nö!“ Klar ist, wir haben es trainiert und wissen, was zu tun ist. Damit sind wir einen Schritt weiter als die Kritiker. Hier das [Youtubevideo](#) unseres Bergemanövers.



Zurück in Spodsbjerg endlich wieder Lakridsis, aber so richtig. Das gibt Kraft für die letzten Trainingsmanöver im Hafen. Wer Spodsbjerg kennt, weiß, dass die Stege in West-Ostrichtung verlaufen. Bei Westwind, auch wenn es nur drei Bft. sind, weht es durch die Boxengasse und weil dort keine Yacht liegt, an die man sich „anlehnen“ oder in ihren „Windschatten“ fahren kann, fahren wir in die luvwärtige Achterleine und fieren uns darüber an den Steg. Das gelingt nicht auf Anhieb, aber immer besser. Trainiert haben wir es oft genug.

Gegen 1500 legen wir wieder ab, zurück nach Heiligenhafen. Das Seewetter:

Westliche Ostsee: Schwachwindig, vorübergehend westdrehend 3 bis 4, See unter 0,5 Meter.

Draußen begrüßt uns der Wind ausgesprochen freundlich. Mit 6,5 Knoten, bei 6,5 Knoten Wind staunen wir nicht schlecht, wie gut wir vorankommen. Doch der Schein trügt, es ist vor allem der S-setzende Strom im Langelandsbælt, der einen guten Rausschmeißer gibt.



Immerhin hilft der Strom und bestraft uns nicht, wie gestern. Es bleibt nicht so, der Wind dreht und will uns jetzt in den Fehmarnbelt segeln lassen, da wollen wir überhaupt nicht hin. Wir stellen die Segel neu und können wenigstens nahezu den Kurs halten. Am südlichen Ausgang des Langelandsbælt wird die Sicht deutlich schlechter, es zieht regelrecht zu. Gegen die empfindliche Kälte helfen nur noch warme Klamotten.





Der dänische Wind verlässt uns, die Maschine übernimmt, das Groß bleibt oben - Motorkegel. Bei bescheidener Sicht queren wir drei Fahrwasser. Nur schemenhaft ist die Großschiffahrt auszumachen. Manchmal scheint es, als würden sie uns in die Mangel nehmen, das haben wir nicht verdient. Rechts zeigt Carina, wie kalt es an Himmelfahrt 2024 wirklich ist und dann verschwindet Maria in der Pantry. Das gestern von Carina wunderbar auch für heute zubereitete Currygericht mit Reis, Kichererbsen und Tofu (unten) wird uns 15 Minuten später sowas von wärmen. Großes Kino, Maria (& natürlich Carina).



Draußen sind jetzt nur noch zwei „Wachhabende“ und der Autopilot steuert. Wenigstens gefühlt ist es nach dem Essen wieder wärmer. Der Kiel-Ostseeweg liegt um 1845 achteraus und die Sicht wird wieder besser. Immerhin haben wir inzwischen Fehmarn an Backbord. Wir sehen bereits den Lt. Flügge, die Sundbrücke und den alten Radarturm oberhalb von Heiligenhafen. Noch zwei Stunden bis in den Heimathafen. Dann haben wir nicht nur Lolland Rund, sondern auch Fehmarn Rund im Kielwasser.

Überraschend Post von Martin:

Moin Ralf, vor lauter Arbeit habe ich völlig übersehen, dass Du schon unterwegs bist und wieder mit hohem Druck Diamanten entstehen lässt. Den künftigen Diamanten wünsche ich natürlich auch viel Spaß dabei. Viele Grüße Martin

Vielen Dank Martin, das kommt gerade noch vor Toresschluss ... Die Diamanten waren heute wieder unter hohem Druck unterwegs und freu'n sich auch noch drüber. Ich freu' mich jedenfalls sehr, wenn wir ab 31. Mai wieder Skagen Rund segeln. Bis dahin lieben Gruß



Um 2030 stehen wir vor Lt. Flügge (oben) und bergen das arbeitslose Großsegel. Es macht einfach keinen Sinn, solche Arbeiten im Dunkeln zu erledigen. Dann Heiligenhafen Ost, im weißen Sektor weiter bis Tonne 1 und rein ins Fahrwasser.



Zwei Richtfeuerlinien bringen uns zurück in den Heimathafen. Um 2145 machen wir nach exakt 40 nm (Gesamt 178) fest an Steg 12/50.



Wenig später sind wir in der ADB ... schön wär's. Nach einem Jahr Abstinenz der erste Besuch im Irish Pub „[Baltic Mermaid](#)“. Bei Guinness und „... die Küche ist leider schon geschlossen“, nicht unbedingt ne Offenbarung. Immerhin die Bühne für ein dickes Dankeschön & feine Lakrids für den Skipper, den das wirklich nicht kalt lässt.

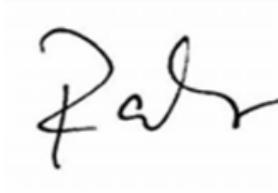


Am nächsten Morgen nur noch zu Wolfgang an die Bunkerstation. 50 Liter!!! Diesel wechseln den Behälter. Oha, aber bei 4 Liter/h und zwei langen Motorfahrten, den Hafenmanövern und tatsächlich auch noch Heizung ist das nachvollziehbar.

Dann nur noch packen, Reinschiff und um 1230 ist die Crew auf Heimreise. Vielen Dank an die angehenden Diamanten, war ne wunderschöne Woche mit euch und das „Felix über Bord Manöver“ gibt's inzwischen bei [Youtube](#).

Vielen Dank auch an alle Mitleser*innen, Kommentare und aufmunternde Worte.

Weißte Bescheid, Fairwinds & Gruß



Dankeschön für die vielen Fotos
ganz besonders an Carina

P.S. Wer Teil I nicht gelesen hat, klickt einfach [hier ...](#)