



## ***Ostseeende und zurück***

von Andreas Pfalzgraf

Das Boot, Pegasus hatte das Wasser unseres Heimatreviers in diesem Jahr nur gesehen. Es konnte aber nicht darin schwimmen, weil der Seepiegel zu weit gesenkt wurde. Mehr als sonst wünschten wir möglichst viel und weit zu segeln, so dass man gerade auch wieder zurück kommt. Bei drei Wochen Urlaub, Familienbesuchen in Kiel und knapp 500 km Anfahrt von Halle standen uns 17 Segeltage auf der Ostsee zur Verfügung. Möglichst weit segelt man am ehesten quer zur Hauptwindrichtung, also von Kiel nach Norden. Auf dem kürzesten Wasserweg ohne Abstecher in irgendwelche Häfen sind es von Kiel bis ans Ende der Ostsee in Skagen 213 Meilen. 7 Tage Hinweg, 1 Tag Skagen, 9 Tage Rückweg lautete die Rechnung mit dem Vorbehalt, dass das Wetter mitspielt und die Reise ohne Havarien vorangehen kann.

Zum Packen der Urlaubsausrüstung unserer Shark haben wir eine Liste, die bisher nur selten funktioniert hat. Diesmal mussten wir auf unsere Baumpersenning verzichten, die nicht auf der Liste stand, weil sie im Sommer ohnehin immer an Bord ist. Diesmal nicht, weil das Boot noch nicht im Wasser war. Die Zusatzausrüstung für den Urlaub besteht aus: GPS, Seekarten, Hafenhandbuch, Radio, Streckgurte, Lifebelts, 4 PS Außenborder, 2 Benzinkanister, 2 Wasserkanister, erweitertes Küchengerät, zusätzliche lange Leinen, eine Wurfleine mit Schwimmkörper, 15 m Stromkabel und ein Batterieladegerät.





Mit dabei sind neben dem Zubehör nach Klassenvorschrift (Anker, Paddel, Kühltasche) noch eine Badeleiter, eine Persenning zum Schließen des Niederganges und eine 2 x 3 m große Persenning die bei Schlechtwetter quer über dem Großbaum den Niedergangsbereich abschirmt. Fock, Spinnacker, 150er Genua und ein sogenanntes UPS, die Kreuzung aus Genua und Genacker, das sich auf der Fahrt die Bezeichnung Wundersegel verdiente, weil es bei schwachen Halbwindkursen das Motoren ersparte, waren als Segelgarderobe an Bord. Nicht dabei hatten wir: 180er Genua, Seereling, Navigationsbeleuchtung, Tisch, Klo, Plotter, Rettungsinsel, Beiboot, Tank und unsere Kinder.

### **Mit dem Trailern beginnt das Abenteuer**

Der kürzeste Weg führt über die A 14 Halle – Wismar, die aber zwischen Magdeburg und Ludwigslust noch eine Lücke von 120 km aufweist. In Wittenberge lenkten wir unser Gespann in einen Betriebshof der Stadtwerke. Die Zapfsäule für das begehrte Erdgas war in einer Ecke platziert. Die Ansteuerung in einem engen Bogen führte zu lautem Rattern. Stop! Die Lichtleiste hing in einem sehr festen Zaun. Das Rücklicht lag in Teilen und die Leiste knickte an der Befestigung 90° nach hinten. Nach dem Abhängen schoben und zerzten wir vergeblich an unserem Hänger, um die enge Kurve ohne Auto zu nehmen. Immerhin schaukelten wir den Hänger so weit vom Zaun frei, dass wir mit einer Leine vom Hänger zum Auto die Drehung dann irgendwann vollziehen konnten. Die Lichtleiste ließ sich bis auf 20° wieder zurückbiegen, das Glas mit Tape befestigen und die Glühbirnen brannten auch noch. Der Schaden hielt sich in Grenzen und es blieb die einzige Havarie auf der Tour.





Von den verschiedenen Häfen an der Kieler Förde wählten wir den Jachthafen Strande als Startpunkt. Auto und Hänger können in der Nähe bzw. im Hafen abgestellt werden. Die Wege sind kurz und der Hafenteiler kompetent und hilfsbereit. Kranen, Maststellen und das Beladen des Bootes liefen in Vorfreude auf den Törn glatt von der Hand. Am Montagmorgen hätte es zügig auf die Reise gehen können, aber die Windvorhersage ließ uns zögern. Es war WNW mit 5-6 Bft angesagt. Die Unmengen von Seglern, die am Sonntag noch bei Postkartenwetter die Förde bevölkerten, waren bis auf eine Gruppe trainierender Skiffsegler verschwunden. Es sah nach Wind aus und unser Liegeplatznachbar hatte von einem anderen Sender die Info, dass es in Boen am Kieler Leuchtturm auf 7 Bft gehen soll. Das wäre uns für den Anfang zuviel, um die Landabdeckung zu verlassen und nach Marstal zu segeln. Wir entschieden uns aber doch auszulaufen und bei 6 oder mehr Bft hoch am Wind nur eine kürzere Etappe mit mehr Landabdeckung Richtung Schlei zu segeln. Nach dem Auslaufen fühlten wir uns besser. Es wehte mit nur 5 Bft und mit einem Reff im Großschlenderte Pegasus dann doch Richtung Marstal. Erst wenige Meilen vor Ærø nahm der Wind auf gute 6 Bft zu und drehte etwas achterlicher nach links. Im Surf stand das Log oft und lange über 8 Knoten. In Spitzenboen rauschte Pegasus hörbar mit bis über 11 Knoten die Wellen hinunter. Die Wellenhöhe schätzten wir auf 1,5 m, vielleicht auch mehr. Eine Welle war jedenfalls hoch und steil genug, um sich über meinen Kopf von hinten ins Cockpit zu stürzen. Monika, die direkt vor mir saß, bekommt nur ein paar Spritzer und nasse Füße ab. Das Steckschott hielt die Welle im Cockpit zurück, gut dass es steckte. Nach gut fünfeinhalb Stunden erreichten wir Marstal und beschlossen dort zu bleiben. Der Ritt durch die Wellen und der frische Wind strengten an.

Frisch verproviantiert und gut ausgeruht sah die See am nächsten Morgen sehr freundlich aus. Bei Sonnenschein und schwachem Südwind lief eine Armada an Seglern aus. Der Wind drehte bald auf Nord-Nordost. Im engen Fahrwasser unter der Rudkøbing-Brücke lief noch ein kräftiger Strom gegenan, dem wir die 4 PS unseres Außenborders entgegensetzten. Nicht nur Wind und Strom kamen von vorn. Auch ein Hai, die GER 1934 schoss an uns vorbei.

Etwas weiter mit der Landmasse von Fünen an Backbord zog ein frischer thermischer Seewind von Ost auf, der uns angenehm voran brachte. Gegen 16 Uhr lag Nyborg voraus und wir ließen es links liegen, da für die nächsten Tage Nordwind angesagt war. Da wollten wir die Gelegenheit nutzen und noch Strecke nach Norden vorlegen. Bis zum Etappenziel Kerteminde lief es dann aber nicht so schnell weiter wie erhofft. Vor der Große Belt Brücke setzte der Wind zwischenzeitlich nahezu aus. Um 19:00 Uhr waren wir dann in der großen Marina von Kerteminde. Es zog etwas Regen auf und wir zogen das erste und letzte mal auf der Sonnensommerreise unsere Cockpitplane über den Großbaum.

Die dritte Etappe führte von Kerteminde weiter ins Kattegat nach Samsø. Bei dem angekündigten Nord-Nordost mit 3-4 Bft segelten wir eine lange, neun Stunden lange Kreuz bis in den Hafen von Langør.





Bei gleichem Kurs, derselben Windrichtung, aber deutlich weniger Wind und etwas weniger Wegstrecke benötigten wir für den nächsten Weg nach Grenå erneut neun Stunden und für die Flautenlöcher zwischenzeitliche Motorunterstützung.

Freitag, der 13. begann erneut mit NNO 2-3. Nachdem die nordöstliche Spitzen der Halbinsel Djursland mit den Leuchttürmen Fornæs und Gjerrild um-



⚓ Im Kattegat

kreuzt waren, fielen wir Richtung Nordwest nach Øster Hurup ab. Zum Mittag flaute der Wind ab und Pegasus zog unter Motor seine Spur durch die friedliche See. Um halb vier setzte der Wind aus Nordwest wieder ein. Binnen kurzem wurde es durchaus frisch. 4 bis 5 Bft erzeugten kurze steilen Wellen und der Weg war immer noch recht weit. Als wir uns dem Hafen näherten stand die Sonne schon tief. Geblendet durch die Reflektionen auf den Wellenkämmen konnten wir keine Wegmarken für die Ansteuerung erkennen. Ohne GPS-Unterstützung hätten wir den Hafen höchstens noch durch Gehör finden können. Øster Hurup ist ein Ferienort und feierte das Ochsenfest mit lautstark kommentierter Feuerwehrvorführung und anschließender Country-Musik. Müde fanden wir trotzdem schnell unsere Ruhe.



⚓ Ansteuerung Limfjord



Zum Wochenende gab es für die letzten 60 Meilen Halbwindsegeln bei ablandigem Wind mit 4 bis 5 Bft. Am Samstagvormittag war es nordisch frisch und die Pudelmütze nötig. Die relativ wenigen Segelboote, die hier auf Tour waren, zweigten unterwegs in Richtung Limfjord oder Læsø ab. Wir machten noch eine Zwischenstation in Frederikshavn und waren dann gespannt auf das Ende Dänemarks. Für uns als gebürtige Holsteiner hat Skagen und das Skagerak ein Mythos als kleines Kap Horn der Ostsee. Hier scheiterten viele Skipper im Sturm, weshalb dann der Norst-Ostsee-Kanal gebaut wurde.

Von anderen Seglern hatten wir gehört, der normale Yachthafen wäre weniger mythisch sondern teuer, immer überfüllt und es sei sehr laut. Deshalb war uns geraten worden, das Grundnetzbecken anzusteuern. Dort betreibt der Skagensegelclub eine Steganlage, an der auch Gäste Platz finden können.

Stege waren nicht zu erkennen. Von dem Kai erstreckten sich verschiedene Knäule mit ganz überwiegend fischkuttergroßer Motorjachten ab 40 Fuß aufwärts in das eigentlich geräumige Hafenbecken. Auf dem Kai herrschte Gedränge und Volksfeststimmung mit mindestens einer Liveband und gegenan plärrender Konservenmusik im akustischen Wettstreit. Das dicke Ende der Ostsee schreckte uns zur Kehrtwende zum Grundnetzbecken. Hier gab noch die erhofften freien Plätze, nur eine handvoll Gästeboote, eine Kasse des Vertrauens und die Einladung, die Sanitäranlagen des offenen Clubhauses zu nutzen. Mange Tak!





Beim späteren Erkunden Skagens und näherer Betrachtung der etwas seltsamen Balung im Yachthafen wiesen sich die Boote dort als Norweger und Schweden auf sommerlicher Partytour in südlichen Gewässer aus.

Etwas Abseits des als Fress- und Saufmeile ausgebauten Hafens steckt Skagen voller Kunst, Kultur, Geschichte und Fisch. Neben der Wanderung zum Treffpunkt von Nord- und Ostsee, wo die Wellen von zwei Seiten ineinanderlaufen, zählte der Besuch der von einer Sanddüne geschluckten Kirchenruine zu den touristischen Aktivitäten unseres Hafentages.

Für den Rückweg planten wir den etwas weiteren Weg durch den kleinen Belt und Besuche in anderen Häfen. Die kurz- und mittelfristige Wettervorhersage ließ weiterhin keine Starkwindperiode mit erzwungenen Hafentagen absehen. Erstmals in diesem Urlaub erlaubte es die Windrichtung zum Start in Skagen den Spinnaker zu setzen. Dabei beobachtete uns ein Seehund, dann waren wir wieder allein mit dem Ziel Hals. Es wurde mit elf Stunden auf dem Wasser der längste Tagesabschnitt der Reise. Mit dem Spi war es schon nach zwei Stunden wieder vorüber. Der Wind dreht erst auf Ost, hielt dann zwei Stunden Mittagsruhe, um von Süd weiter über Südwest auf West zu drehen.



Der Vorteil des Südkurses: Es wurde von Tag zu Tag spürbar wärmer. Die flauen Windphasen überbrückten wir nicht mehr nur mit Motorboot fahren. Auf dem Weg von Hals nach Bønnerup lagen nur für uns zwei Badestellen mitten im Meer. Etwas lästig aber auch beruhigend erfuhren wir beim offenkundig tatenlosen Herumtreiben die erhöhte Aufmerksamkeit der Sportbootfahrgemeinschaft. Zwei oder drei andere Nutzer der Wasserstraße nahmen Kurs auf uns und setzten erst nach dem freundlichen Winken eines Grußes ihre Reise fort. Zwischen den Badepausen bewegten wir uns im zweistündigen Wechsel mit Groß und dem UPS oder dem Motor. Schöner Segelwind von 3-4 Bft kam erst abends kurz vor dem Hafen auf.





### ⚓ Wunderbar unter UPS



Der westliche Wind hielt sich bis zum nächsten Mittag vor Grenå. Es folgte die flauere Mittagspause, zwei Stunden Ostwind, flauere Kaffeepause, Westwind, dann Nordwest. Zehn Stunden Abwechslung bei der Rundung der Halbinsel Djursland, die wir in Ebeltoft beendeten. Der Hafen in Ebeltoft war wie viele andere Häfen in diesem Sommer gut gefüllt. Als Sharksegler freuten wir uns über eine Stegreihe mit engen Boxen. Die letzten freien Plätze waren dort noch unbelegt, weil andere Boote zu dick sind. Lässig glitten wir zu einem freien Liegeplatz und stoppten mit einem Ruck zwischen den Dalben. Auch unsere Shark war zu dick. Eine neue Erfahrung, auf die wir, nachdem zwei Plätze weiter dann doch festmachen konnten, uns in den ebenfalls engen und gemütlichen Gassen der Altstadt ein großes dickmachendes dänisches Softeis gönnten.





Ideales Segelwetter bestimmte den nächsten Tag. Auf dem Kurs nach Hjørnø, einer kleinen Insel in der Einfahrt zum Horsens-Fjord, liegen drei Untiefen im Kattegat, die mit Wassertiefen unter 1 m auch von Sharkseglern beachtet werden müssen. Bei Halbwind, Sonnenschein und 4 bis 5 Bft machte das Suchen der Untiefentonnen und Absegeln des Kurses Fahrtensegelfreude. Der kleine Hafen von Hjørnø, die angeblich zweitkleinste Kirche Dänemarks und vermutlich einzige Kirche mit einem heidnischen Wikingerschiff als Kirchenschmuck, ein Gräberfeld aus der Wikingerzeit und unzählige Feldhasen ergaben am Abend noch einen ergiebigen Landgang.

Die beiden folgenden Tage von Hjørnø nach Middelfart und weiter nach Kalvø im südlichen Teil des kleinen Belts waren von schwachen umlaufenden Winden und Flauten bestimmt. Die Hälfte des Weges wurde motort. Neben dem Baden bot sich das glatte Wasser auch zur Beobachtung der Schweinswale an. In dem tiefen Belteinschnitt bei Middelfart sind die Tiere recht häufig anzutreffen.

Kalvø ist eine kleine über einen Damm mit dem Festland verbundene Insel, am Ende einer von Wald und Schilf umgebenden kleinen Förde, dem Gennerfjord. Der Hafen und die Bebauung an Land gehen auf die Industrialisierung Dänemarks zurück. Ein erfolgreicher Investor zog hier Mitte des 19. Jahrhunderts eine Segelschiffswerft auf. Mangels eines qualifizierten Nachfolgers gelang es aber nicht die Fertigung auf Dampfschiffe umzustellen.

Wie die Windjammer vor 150 Jahren verließen wir ohne Motorhilfe Kalvø und den Gennerfjord. Seefahrt ist auch heute noch manchmal Not. Beim Blick zurück in den Fjord schiffete der Großbaum unkontrolliert und der Violinblock knallte der Rudergängerin knapp unter das Auge. Da Haut und Jochbein hielten, richteten wir den Blick nach vorn über den kleinen Belt. Unter Spi segelten wir ruhig Richtung Søby auf der Insel Ærø. Über Mittag wurde es richtig warm und Monika, kam durch den Schlag vielleicht etwas mitgenommen, auf die Idee sich unter Spi hinter dem Boot herziehen zu lassen. Da der Wind nur eine leichte Brise und die See glatt war, stellte die Möglichkeit den Kontakt zu verlieren und achteraus zu verschwinden kein ernstes Risiko dar. Mit der Badeleiter im Wasser und Monika an der Leine im Kielwasser reichte der Vortrieb des Spi nur noch für zwei Knoten Fahrt.









⚓ Hurra for fisk, das letzte Abendmal in rot-weiß



Irgendwo auf dem kleinen Belt ging dann nach fünf Stunden spinnackern der Wind aus und der Motor wieder an. Im Stundentakt wechselte ein segelbarer Südwind mit Flautephasen, bis wir uns gegen Abend dem Hafen von Søby näherten. Dieser Hafen hat den Vorzug gegenüber anderen Inselhäfen der dänischen Südsee, recht viel Platz zu bieten. In der Ansteuerung überholen wir „Martha“, nicht meine gleichnamige liebe Mutter, sondern die Shark 1167. Die Martha hatte sich im Hafen angemeldet, wurde erwartet und der reservierte Liegeplatz wurde zunächst uns angeboten. Nachdem wir uns als Pegasus vorgestellt hatten, bekamen wir die schlechte Nachricht, es sei keine Box mehr frei und wir könnten in einem Päckchen an den Kaianlagen im äußeren Hafenbereich liegen. Da der freundliche Hafenmeister aber nicht sicher war, ob alle Plätze belegt waren, fuhren wir die Boxenreihe langsam ab und fanden wiederum einen schmalen freien Liegeplatz. Der neue Stegnachbar hatte am Nachmittag schon mehrere Yachten beobachtet, die vergeblich versucht hatten festzumachen, was mit Pegasus kein Problem war. Mit an dem Steg lag dann noch eine dritte Shark, die Escape aus Wiesbaden.





Nach den letzten sechs Tagen mit leichtem Wind folgten zum Abschluss unserer Reise zwei Tage mit Flaute und Hitze, die uns über Bagenkop zurück nach Kiel führten. Der Weg durch die dänische Südsee nach Bagenkop ließ schon an die Karibik denken. Dann trafen wir einen Sharksegler, der aussah wie der junge Bob Marley. Im Hafen von Bagenkop lagen wir auf einem Liegeplatz direkt neben der Kaimauer. Von dort beugte sich, als wir beim Kaffee saßen, ein dunkelbraunes Gesicht eines großen sportlichen Mannes mit langen schwarzen Rastalocken herunter. Er begrüßte stielecht mit H(a)i, setzte sich auf einen Poller und begann das Gespräch auf englisch mit der Frage nach dem Bootstyp. Das Bootsgespräch nahm Fahrt auf, er habe auch eine Shark in der Karibik, in Martinique gekauft, allerdings mit Innenborde und Tisch ausgestattet. Er bedauerte nur, dass er wegen seiner Größe nicht im Vorschiff schlafen könne. Als er weiterzog und wir noch einmal hinterher blickten, verstanden wir dieses Bedauern. Er bog mit einer hübschen großen Freundin an der Hand um die nächste Ecke.

Für uns war es der letzte Abend in Dänemark. Ganz anders als zu Beginn der Reise überquerten wir am nächsten Tag die Kieler Bucht ohne Wind und Wellen. Erst auf den letzten fünf Meilen setzte vor der Küste Thermik ein. Am Kieler Leuchtturm verabschiedeten uns noch einmal zwei Schweinswale. Es war ein besonders sommerliches Jahr auf der Ostsee. Die Freiheit, die Wärme, das Baden, die sturmfreie Fahrt haben wir genossen. Das tägliche Segeln mit der Shark war wie auch in kälteren, nassen und windigen Jahren zuvor das Beste am Urlaub.

### Der Plan für den Urlaub 2019: Sharksegeln auf der Ostsee.



#### Hochwertiges Shark24-Logo

goldfarben gestickt auf dunkelblauem Stoff, Rand gekändelt, deshalb kein Ausfransen, einfach zum Aufbügeln auf jede Art von Textilien, kein Nähen erforderlich, Durchmesser 8 cm

Preis: **6,- €**

Auch unter [www.shark24.de/fanshop](http://www.shark24.de/fanshop)





### Warum Andreas Pfalzgraf relativ regelmäßig Berichte über Segeltörns mit seiner Familienshark „Pegasus“, GER 1865 verfasst



⚓ Andreas Pfalzgraf mit Familie

Die Motivation zum Schreiben der Berichte liegt nicht in der Teilnahme am Fahrtenwettbewerb. Es ist zusammen mit dem Betrachten der Bilder erstmal das Schreiben selbst als Nachlese des Urlaubs. Dann der Wunsch anderen zu helfen, die Hemmnisse zu überwinden die einem Urlaub mit der Shark entgegenstehen. Deutlich zu machen, dass für jemanden, für den die die Freude am Segelurlaub auf der Freude am Segeln beruht, die Shark unter allen Bedingungen eine wirklich sehr zu empfehlende Alternative zu dem Angebot an nicht segelnden Raumwundern und nicht fahrtentauglichen Funbooten darstellt. Unsere Argumente für die Shark: sportlich, geringer Tiefgang, schlank, trailerbar, leicht ohne Mastenkrane zu riggen, gutmütig zu beherrschen, angenehmes Seeverhalten werden auf den Touren immer wieder in ihrer Relevanz bestätigt.

Kurz gesagt: Die Berichte sind für mich, die Sharksegler und als ehrliche Klassenwerbung gedacht.

In diesem Sinne sehe ich den wirklich schönen Wanderpreis weniger als Belohnung für die beste sportliche Fahrtensegelleistung sondern mehr als Beleg der Klasse für die rege Nutzung der Shark für ordentliche Segeltouren.

