



**Hätte ich nur einmal so viel Zeit wie Digger Hamburg bzw., Stephan Boden, der immer 4 - 5 Monate auf seiner Varianta 18 durch die dänische Südsee tingelt ... Unseren Törn plane ich seit Jahren und wollte eigentlich schon letztes Jahr mit Freund Christian auf „Pärlan“ (Shark 851) zu diesem flotten Ritt aufbrechen. Urlaube, (ex-) Frauen und Kinder so zu koordinieren, ist uns erst dieses Jahr gelungen. Mit Hindernissen und Verzögerungen und deshalb auch ein paar Einschränkungen ging's aber doch noch an einem Montag Abend los.**

**Tag 1: Wedel bis Pagensand (13,5 sm)**

**K**urzfristiges Verproviantieren auf dem Weg zum Hamburger Yachthafen in Wedel. Durch die Rushhour fast 1,5 h aus der Hamburger City. An Bord noch absolutes Chaos, das nach Gepäck- und Provianteinlagerung noch schlimmer wird – 2 riesige Taschen pro Mann (selbstverständlich nur sinnvolle Ausrüstung!). Als alles drin ist, haben wir von den 6h Tidenstrom in die „richtige“ Richtung nur noch 2,5 übrig. Nun müssen wir aber erst mal den Außenborder auseinander pflücken, weil der Kühlwasserstrahl am Wochenende plötzlich „verschwand“. Auf dem iPhone eine Anleitung gegoogelt und ran ans Werk. Keiner von uns beiden hat je an einem Außenborder geschraubt. Also 2 Dilettanten machen die große Motorinspektion. Impeller heil, bisschen mit einer Nadel in verschiedenen Öffnun-





gen rumgestochert, schnell wieder zusammen-geschraubt und los!!! Die Windex, die ich jedes Jahr vergesse anzubringen, brauchen wir nicht, meint Christian. Auf der Nordsee werden wir schon merken, woher der Wind kommt und außerdem hängt Adenauer am Achterstag... Der erste Schlag fängt schon mal stressig an. Gegen die Tide kommt man auf der Elbe schlecht voran, besonders bei Flaute mit gebrechlichem Motor. Der Motor läuft und strullt anständig. Nach 30 min nicht mehr! Dafür kommt jetzt ein wenig Wind (N 2 Bft) durch Thermik und mit der 150er erkreuzen wir uns ein paar Meilen.

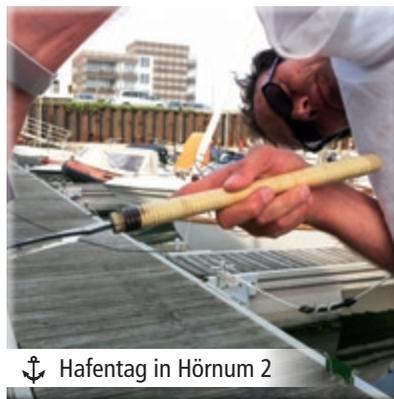
Die Sonne geht unter, die Wasserschutzpolizei nähert sich von achtern und das schöne 3-Farben-LED am Top muss noch gangbar gemacht werden. Wackelkontakt im Stecker... kann teuer werden! Tide müsste nach Plan in ein paar Minuten kentern, der Wind schläft langsam ein, wir müssen die Nebeneibe nördlich Pagensand nehmen, um hinter der Insel ankern zu können. Mein innerer Gezeitenkalender irrt glücklicherweise – wir haben den Strom noch etwas länger auf unserer Seite und können uns bei spiegelglatter See und Traumsonnenuntergang einen guten Ankerplatz aussuchen. Ein feiner Scotch aus Christians Hausapotheke, dazu raucht er Zigarre, um Mücken abzuschrecken. Glückstadt nicht geschafft, aber endlich losgekommen!

## Tag 2: Pagensand über Cuxhaven nach Hörnum/Sylt (108 sm)

Dank der neuen Polster aus dem Fachbetrieb ausgezeichnet geschlafen, wenn auch kurz. Die Tide ist schon wieder gekenkert, d. h. kurz einen Kaffee, Anker hoch, Segel setzen und los. Zunächst wenig Wind, aber der Strom zieht mit. Ich mache Stullen unterwegs und auch ein 2. Kaffee ist kein Problem, denn das Boot liegt in der Flau-



⚓ Hafentag in Hörnum 1



⚓ Hafentag in Hörnum 2



⚓ Frank und Christian





te ziemlich ruhig... Die Sonne strahlt und während Christian sich den ersten Sonnenbrand an der Pinne holt, versuche ich, unter Deck noch ein wenig weiter zu optimieren. Dabei finde ich meinen Volvo-Ersatzschlüssel, der eigentlich zuhause liegen sollte und mit dem meine Frau, nach Wedel chauffiert von Christians Frau, unseren Volvo abholen sollte. Das bedeutet, dass wir trotz 0-1 Bft noch vor Schalterschluss in Cuxhaven eine Post gefunden haben müssen. Da wir aber schon 4h von Pagensand bis querab Brunsbüttel gebraucht haben und die Tide nicht ewig mit uns sein wird, könnte das schwierig werden. Zunächst ein wenig Hoffnung, als es ein wenig aufbrist und wir den Spi hoch ziehen können. Als die Tide kippt, steigt die Windstärke auf 2-3 und wir kommen noch gegen an. Verheizen sogar ein paar Boote und können uns ein fieses Grinsen nicht verkneifen, gucken aber ziemlich dämlich aus der Wäsche, als uns diese lahmen alten Klepper ein halbes Stündchen später 1 Meile nördlich unserem Hauptfahrwasser so was von stehen lassen, als würden wir ankern. Zwischen uns und denen liegt nun ein Flach. Wir müssen an seiner stärksten Stelle gegen den Strom weiter ankämpfen. Von Brunsbüttel bis Cuxhaven haben wir fast 6h gebraucht... (letztes Jahr bin ich hier mit meinen Kindern und Dingi im Schlepp mit 10,5 Kn längs gekachelt). Vor der Alten Liebe ziemlich viel (Passagier-) Schiffsverkehr, so dass wir für die Hafeneinfahrt doch lieber kurz den Außenborder anwerfen – ob mit oder ohne Kühlwasserstrahl (ohne!).

Cuxhaven ist bei Sonnenschein immer ganz gut zu ertragen. Schnell 2 Fischbrötchen als spätes Mittagessen und dann die Post suchen. Ca. 2-3 km, aber rechtzeitig! 2h später, gegen 17:30 legen wir bei NE 3 ab und wollen in ca. 6h Föhr anlaufen. Freunde treffen. Helgoland war mein ursprünglicher Plan, aber Christian rechnet mir vor, dass es eng werden könnte, wenn wir dieses ohnehin überschätzte Zwischenziel wirklich realisieren wollten... „OK., aber nächstes Jahr auf jeden Fall!“, denke ich mir, wie schon in den beiden Jahren davor. 3h später immer noch Sonne aber nun mehr Wind (4-5 Bft.) – zuviel für die 150er. Ich geh' nach vorn und zieh' die 110er hoch. Das Groß bekommt präventiv sein 1.Reff für die Nacht. Der Bug taucht in ein paar Wellen ein und das Deck bekommt sein erstes Salzwasser dieses Jahr. Von Föhr sind wir mittlerweile abgerückt. Amrum steht auf der Speisekarte. Christian kann gut argumentieren und überzeugen. Ok, noch ein/zwei Flens in der Blauen Maus klingt auch nicht schlecht. Außerdem bin ich ewig nicht auf Amrum gewesen... und es liegt eine ganze



⚓ Hörnum-Hvide Sande





Ecke dichter dran als Föhr und wir sparen uns wildes Rodeo reiten, was wir bei Wind gegen Welle in den engen Fahrwassern hätten! Als wir in die Nähe des Rüttersgatt (Ansteuerung nach Amrum) kommen, nimmt der Wind weiter zu und Christians Lust, nun auch noch gegen an zu kreuzen, nur um ein paar Biere in der Blauen Maus auf Amrum zu trinken, rapide ab! Da er meist auf 40+ Fuß großen Yachten unterwegs ist, fehlt ihm die Vorstellungskraft, wie eine Shark so etwas locker wegstecken würde. Genau diese Nummer hatte ich vor einem Jahr mit Inken bereits erfolgreich absolviert... Na gut, wir lassen Amrum an steuerbord und machen keinen Schlenker nach NE. Dafür geile Rauschefahrt mit neuem Ziel: Sylt. Christian liebt es, nachts zu steuern – ich bin platt und hau' mich aufs Ohr. Gegen 3h weckt er mich, die Pinne habe irgendwie ein leichtes Spiel, er könne sich das nicht erklären... Ich auch nicht! Erst als ich mich über den Spiegel raus lehne, erkenne ich die Ursache: die untere Aufhängung vom Ruder ist gebrochen. Das Ruder steht bereits schräg, die Aufhängung hängt noch an einem Zipfel, aber nicht mehr lang! Unter Hochdruck kommen uns keine schlaunen Ideen. „Irgendwie festlaschen“, denken wir beide – aber das ist bei dem Ruderdruck ziemlich utopisch, genauso wie ein „Notruder“ aus dem Ärmel zu zaubern oder sich schnell zu schnitzen. Da ich mich früher schon mal in Sachen Notruder ausgetobt hatte, hake ich das Thema als unbrauchbar ab und entscheide, sofort das Ruder zu bergen bevor es in die Nordsee abtaucht. Als ich wieder überm Spiegel hänge, bricht der Ruderbeschlag komplett. Ich greife nach den Bruchstücken und gleichzeitig nach dem tanzenden Ruder und hieve alles in die Plicht, um sofort den Motor als Ersatzruder runterzuklappen. Da wir auf Backbordbug segeln, funktioniert das nicht so optimal. Maschine an, Taschenlampe findet Kühlstrahl (der Schluck für Rasmuss zahlt sich aus!), also nun weiter unter Segeln mit Motorunterstützung. Fock wird eingerollt – Groß im 1. Reff bleibt stehen. Christian navigiert uns mit iPad durchs extrem schmale Fahrwasser – wer hier nachts trocken fällt, hat nichts mehr zu lachen! Ich eiere in solchen Schlangenlinien zwischen den Flachs durch, dass sich der Navigator die Kehle aus dem Hals schreit. Für die 10 Meilen bis Hörnum brauchen wir 90 min. Um 4:30 ist der Hafen komplett besetzt. Eine X 412 läuft aus, wir machen fest, schnelles Bier, Ölzeug an den Wanten und am Achterstag aufgehängt und ab in die Koje.





### Tag 3: Hafentag in Hörnum/Sylt

Um 9h werde ich brutal von der Sonne geweckt. Keine Chance auf weiteren Schlaf. Ich geh' zum Hafenmeister und erklär' ihm unser Malheur. Er vermittelt uns Paulsens Yacht- und Gartenservice. Der soll sich das mal ansehen... Ich gehe davon aus, dass wir neue Beschläge benötigen werden und einer von uns nach Hamburg zurück fahren muss, um am besten gleich das Ersatzruder aus meines Vaters Keller zu holen. Das werde ich dann wohl sein... Der Hafen ist ganz nett – kaum Schnösel unterwegs, wie man das z.B. von Kampen kennt. Hier gibt es auch noch echte Insulaner, die auf der Insel zu wohnen scheinen! Herr Paulsen kommt gegen 14.00 zu uns an Bord und sieht sich die Bruchstücke der Ruderaufhängung an. Der Zapfen der oberen zeigt auch nicht mehr gerade nach unten sondern eher auf 3h! Eine Schweißnaht war wohl schon etwas länger offen, es war also nur eine Frage der Zeit, wann das passieren würde. Mit Ruder und Bruchstücken verabschiedet sich Herr Paulsen – er wird sich voraussichtlich morgen Nachmittag wieder bei uns blicken lassen. Wir nutzen die lange Wartezeit zur Optimierung der Ausrüstung und Neuordnung sämtlicher Gegenstände an Bord. Die Schiene, auf der der Großbaum am Mast hängt ist verbogen, die unterste Schraube fehlt. Die Badeleiter wird installiert, ein wenig Elektrik, ein wenig gesägt und gebohrt – wir kriegen den Tag rum und keiner von uns sitzt im Zug nach Hamburg... Vor Ladenschluss organisiere ich noch ein paar anständige Happen für den Grill. Der öffentliche Grill beim Hafenmeister ist heute reserviert, wir grillen an Bord. Ich hab das große Grill-Set zum kleinen Bright Spark-Gaskocher!

Ab der 3. Nacht schlafe ich immer wie auf Wolken an Bord.

### Tag 4 + 5: Hörnum/Sylt bis Hvide Sande Havn (Einfahrt Ringkøbing Fjord) (95 sm)

Ausgeschlafen beginnen wir den Tag mit einem Bad in der Nordsee. Ziemlich kalt, aber sehr wach machend. Einkaufen, Frühstück an Bord. Danach weiter Basteln und Optimieren... Gegen 15:00 kommt Herr Paulsen mit reparierter Ruderaufhängung. Nicht nur repariert, auch noch verstärkt! Ist mir ein Rätsel, wie er das hingekriegt hat. € 170,- kostet der Spaß. Christian hatte mit dem Doppelten gerechnet – ich wär auch mit der Hälfte zufrieden gewesen... Was soll's, die Fahrt nach HH ist uns erspart geblieben. Wir basteln und optimieren noch ein wenig weiter und laufen 17:30 aus. Leider gibt's keinen Wind mehr, als wir um den Südzügel rum sind und uns nun schon wieder gegen den Strom Richtung Norden hangeln. Die Sonne brät noch ganz gut und Christian testet mehrfach die Badeleiter. Viele Seehunde und Schweinswale schauen kurz vorbei und amüsieren sich über unser Gedümpel, während ich langsam schlechte Laune bekomme und eigentlich gern den Motor starten würde. Mein Co-Skipper ermahnt mich: „wir sind doch zum Segeln hier – Du denkst doch wohl hoffentlich nicht mal an den scheußlich lauten Außenborder?“ Unter Qualen halte ich bis 21:30 durch. Für die 2. Nachtfahrt bastel' ich am Toplicht weiter und bekomme den Wackelkontakt in der Steckdose repariert. Mit Anbruch der Dunkelheit briest es langsam auf, Christian droht fast aus seiner Kojen zu fliegen. Und dann plötzlich ein Meeresleuchten,

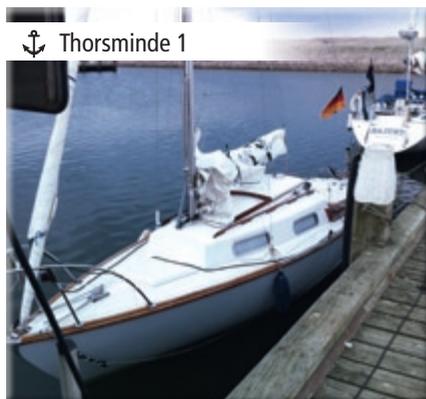




wie ich es noch nie gesehen habe. Vom Bug bis hinters Heck, an Steuerbord und Backbord, total breit und lang, vollkommen surreal wie die special effects bei Fluch der Karibik... ewig lang!!! Allein im Cockpit an der Pinne krieg ich das Smilen nicht aus dem Gesicht. Gefühl eine halbe Stunde dauert der Zauber, aber auch danach hält die gute Laune an. Gegen 3:30 übernimmt Christian – ich geh in die Koje. Am nächsten Morgen 10:30 sind wir querab dem Windpark bei Horns Rev. Kaum Wind, total diesig. Tide wieder gegenan – wir stehen bzw. beginnen dann sogar rückwärts zu fahren. Da Christian schläft und nicht widersprechen kann, schmeiße ich nach 3h den Motor an. Laut Karte kommen demnächst dänische Schießgebiete (Oksbol und Nymindegab), die wir westlich umfahren müssen. Ein dänischer Freund wird angerufen, mal eben zu checken, ob seine Landsleute heute schießen. Tun sie nicht, erfahren wir Stunden später auf der Kreuz nach Hvide Sande. Hvide Sande liegt eingangs des Ringkøbingfjords. Wir legen im südlichen Fischereihafen an, wo Platz für ein halbes Dutzend Sportboote ist. Für Leute, die Fischgeruch nicht ertragen, ist dies kein gutes Plätzchen... Überall liegen die Kadaver großer Taschenkrebse rum, die einfach an Ort und Stelle entsorgt werden, nachdem man ihnen die Zangen rausgerissen hat. Ich mag dieses Ambiente eines stinkenden Industriehafens mit Hafenarbeiter-Sanitarräumen und gigantischen Fischhallen und lauten Eismaschinen. Bei Bilderbuch-Sonnenuntergang umrunden wir den Hafen, bis wir die Marinabar finden. Hier ist die Hölle los. Sommerfest mit guter live-Musik. Es gibt lecker „Marinaburger“ und einige große Biere (0,75L). Langsam kommt die Entspannung – so kann es gern weiter gehen!

### Tag 6: Hvide Sande bis Thorsminde (47 sm)

Wieder Traumwetter. Frühstück im Cafe am Hafen, Proviant aus dem Supermarkt, danach verholen wir in den nördlichen Fischereihafen, in dessen Nähe sich eine Tankstelle befinden soll. Christian opfert sich und kommt nach einer Weile mit dem vollen 30l-Tank zurück. 12:30 verlassen wir Hvide Sande bei 3 Bft aus NE. Traumhafte lange Kreuzschläge





⚓ Thyborøn

bei 1 kn Gegenstrom. Später dreht der Wind über N nach NNW und nimmt zu. Gegen 20:30 nähern wir uns Thorsminde. Wir planen einen Zwischenstopp, um Segel zu wechseln und zu Abend zu essen. Wieder so ein abgefahrener Fischereihafen. Diesmal nur 2 andere Segler. 2 Engländer mit einer alten 40ft Swan (so eine mit 2 Cockpits) raten uns von einer nächtlichen Weiterfahrt ab. Der Wind soll heute Nacht noch reichlich zunehmen! Sie preisen

eine norwegische Wetter-app („yr.no“) an, die sehr verlässlich sein soll. Um 21h ist Thorsminde ausgestorben. Wir machen noch einen kleinen Spaziergang zum Strandingmuseum St.George und sehen uns die Außen-Exponate an. Abendessen an Bord. Gute Nacht!

**Tag 7: Thorsminde bis Thyborøn (Einfahrt Limfjord) (30 sm)**

**F**rühstück bei Sonne und Wind aus S, 4 bft. 10:30 sind wir wieder auf der Nordsee. Spi hoch und Kurs Nord. Die Sonne verabschiedet sich nach einer Stunde, der Wind legt auf 5 Bft aus SSW zu. Wir halsen zwischen 350° und 20°, steigern unseren Speed von anfänglich 7 auf max.11 Knoten (im Surf). Die 30 Meilen bis Thyborøn machen wir in 3,5h. 2 sm vor der Einfahrt wird der Spi eingeholt, das letzte Stück mit 110er Fock und Groß im 1. Reff weitergesegelt. Kaum sind wir in der Einfahrt zum Limfjord, wird's dunkel um uns rum und es kachelt nun mit 7 Bft. Die 1,5 sm bis zur Hafeneinfahrt sind wir ziemlich am rotieren – ein 2. Reff + Sturmfock wünschte man sich da... uns bleibt in solchen Situationen nur, die Fock einzurollen. Der Außenborder hat keine Lust und zu allem Überfluss müssen wir auch noch durch den Hafen kreuzen. Das nördliche Becken für Sportboote liegt gut geschützt, längsseitiges Festmachen an der inneren Hafentmauer ist kein Problem. Der Platz war vermutlich für 15m + Yachten gedacht, wie wir an empörten Gesichtern der später Einlaufenden ablesen können, das stört uns aber nicht im Geringsten. Mal eben bei Krabbenburger und Bierchen die Starkwindphase abwarten und dann weiter – ist leider nicht. Auf der Kaimauer stehend, messe ich über 35 kn Wind. Wir klarieren ein wenig und



⚓ Dorsch vom Chefkoch





beginnen das Deck zu schrubben. Neben uns eine 42er Bianca mit deutscher Chartercrew. Irgendjemand hat ein Fall ausrauschen lassen. Jetzt suchen sie einen Wahnsinnigen, der sich da ohne Bootsmannstuhl hochziehen lässt. Nicht nur ohne Bootsmannstuhl – auch ohne Sicherungsleine... Was soll ich sagen: selbstverständlich hab ich immer meinen Bootsmannstuhl in der Backskiste! Niemand musste sterben und aus Dankbarkeit für die kleine gute Tat revanchiert sich der freundliche Skipper mit feinen Dorschfilets bei uns. Bei schöner Abendsonne verholen wir die Bordküche an den Strand. Christian ist ein exzellenter Koch, sein gebratener Dorsch unnachahmbar. Bei Sonnenuntergang und dänischen Brauereierzeugnissen verabschieden wir uns von der Nordsee und Dänemarks Westküste. Diese 172 sm seit Hörnum waren so herrlich „untouristisch“, der ewig lange Strand, die unzähligen deutschen Bunker bis ganz in den Norden, die Dünen und alle 50 Meilen mal ein Hafen, in den sich nur selten Segler hinein verirren, fühlen sich einfach anders an, als der 3. oder 4. im Päckchen eines überfüllten Ostsee-Hafens zu sein.



⚓ Sonnenuntergang bei ...

### Tag 8: Thyborøn über Glyngøre bis Løgstør Havn (68 sm)

**E**arly bird... 7:30 haben wir schon gefrühstückt, als ich den Motor im Hafen absaufen lasse. Natürlich nach dem Ablegen... er geht nicht mehr an, also schnell die Segel hoch und bei S4 wieder rausgekreuzt aus dem Hafen. Hinterlässt



⚓ ... und Brücke von Glyngøre

immer einen guten Eindruck. Die Chartercrew winkt zum Abschied. Trotz der Weite des Fjords ist das Fahrwasser erschreckend eng, viele Flachs nicht in der Karte eingezeichnet. Traumhaftes Wetter mal wieder, die ca. 17 sm bis zur

Oddesund-Brücke schaffen wir bis kurz vor 11h. 11:15 öffnet die Brücke, unser Spi geht hoch, aber der Wind lässt nach – die Sonne macht uns fertig. Das Fischessen gestern motiviert mich, meine Angel vorzukramen. Leider sind die Fische unmotiviert und ich dann nach einer Weile auch! Nach der nächsten großen Hochbrücke (Sallingsundbrücke), segeln wir in den kleinen Hafen von Glyngøre in eine freie Box, holen alles von unter Deck nach draußen zum Trocknen und fallen in den Hafen-Imbiss ein. Ein plötzlicher Windstoß lässt Christians Kissen über Bord gehen. Er hinterher und mit Kissen zurück. Der feiste Snack und das Grillen in der Mittagssonne hauen uns um. Mehrstündiger Mittagsschlaf ist angesagt! Kurz vor 20h





⚓ Aalborg



⚓ Kabelbrand

kommt eine sympathische Hafenmeisterin und erinnert uns daran, dass wir weiter wollen. 2-3 Bft lassen uns unter Segeln den Hafen wieder verlassen. Gemütliches Segeln in die Dämmerung hinein. Schönes Panorama. Beim Blick in den Rückspiegel plötzlich pechschwarze Wolken. Gewitter mit Böen im Anmarsch... Fock weg, 1. Reff, halbe Stunde später wieder ausreffen. Die Inseln Fur und Livø lassen wir steuerbord liegen. Nordöstlich von Livø ist eine Steilküste, die uns vor Wind aus SE schützt. Der Anker geht 1:30 runter. 1h später dreht der Wind Richtung Land – Legerwallsituation. Anker und Segel hoch, Motor an und weiter. Wieder verdammt enge Fahrwasser, größtenteils unbeleuchtete Betonung. Christian lotst mich mit Navionics durch... 4:30 Løgstør Havn. Alles voll! Im 2. Hafenbecken findet sich noch genau 1 Platz.

### Tag 9: Løgstør Havn über Aalborg bis Hals (Ausfahrt Limfjord) (48 sm)

**G**egen 9:00 starten wir einen Rundgang durch Løgstør. Ganz idyllisch hier. Schöner Hafen! Frühstück in einem Cafe, dänischer Kuchen, wie immer, kommt mit an Bord. Segel hoch und vor der Aggersundbrücke 20 min warten. Danach kommen 4,5h Spikurs und Damen hoch von den größeren Yachten, die wir hinter uns lassen. Ab 15:30 kriegen wir 5 - 6 Bft. Hinter uns braut sich wieder was zusammen. Wir reizen die Spi-Fahrt bis zum Schluss aus und reffen im letzten Augenblick, wobei mir meine Mütze vom Kopf weht. Als Variante wettern wir die Gewitterböen diesmal beigedreht ab. Das haut in dem schmalen Fahrwasser aber nicht ganz so gut hin, also muss der Motor ran, damit wir nicht aufs Flach treiben wie die Yacht hinter uns... Für den Notfall, wenn der Kühlwasserstrahl mal wieder ausbleibt, habe ich eine Segelmachernadel geopfert, mit der wir die entsprechende Öffnung schnell frei stochern können. Klappt bis Ende der Saison hervorragend! Wie auch schon die Male davor, ist der Spuk nach 30 - 40 min vorbei und die Sonne kommt zurück. Kurz vor Aalborg treffen wir die Charter-Bianca noch einmal. Die übergeben das Schiff hier. Wir machen nur fürs Abendessen im Päckchen fest. Nette Dänen winken uns zu sich ran. Christian ist alter Dänemark-





Veteran. Er kennt alle kulinarischen Highlights des Landes. Wo es die Gelegenheit gibt, führt er mir einen dänischen Klassiker nach dem anderen vor. In jedem Fall sind sie immer sehr gehaltvoll und sehr sättigend – manchmal ein wenig Angst einflößend, manchmal auch sehr belustigend... Um 20:30 erteilen wir dem Hafenmeister einen Korb und pirschen uns an die 2 Aalborg-Brücken heran. Der Revierführer zählt verschiedene Möglichkeiten auf, wie der Brückenwärter zu kontaktieren sei. Funk: negativ! Ton-Signale: negativ! Also doch mit dem Handy anrufen: er versteht kein Englisch... Irgendwann versteht er meine Gebärdensprache und gibt zu verstehen, dass er schon bald für uns öffnen wird. Nach der 2. Brücke passieren wir die Aalborg Destillerie, aus der einer der besten Aquavits kommt. Für einen Besuch ist es leider zu spät... Dies war die letzte Brücke im Limfjord. Das wird sofort mit einem Bier gefeiert, denn wir haben langsam genug vom Fjord... Nach der nächsten Kurve passieren wir das Nordjyllandsvaeret im Sonnenuntergang. Wie schön so ein Kraftwerk im flachen Abendlicht sein kann! Bis zur Dunkelheit genieße ich noch die Industrie-Silhouetten vor violettem Himmel und den Gedanken an die bevorstehende Etappe nach Anholt. Der Wind lässt nach und das Ruder benimmt sich wieder seltsam. Wir ziehen Unmengen Seegras hinter uns her. Abstreifen mit dem Pehaken nützt gar nichts – bis Ausgang des Fjords schwimmt das Zeug flächendeckend im Fahrwasser. Langsam nähern sich die Lichter von Hals, wir sitzen beide ziemlich entspannt im Cockpit und lenzen die letzten Getränke, als ich von Christian die Worte höre: „da unten brennt’s!“ Ungläubig beuge ich mich vor den Niedergang. Vorn, unter der Dreieckskoje, wo ich meine Batterie stehen habe, steht eine 30 cm hohe Flamme mit grünlichen Farbnuancen. Ein Griff zum Feuerlöscher, den ich gar nicht so schnell entschert bekomme, wie ich gern hätte, dann doch kurzes Zögern (was richte ich an, wenn ich das Zeug jetzt auf Batterie, die neuen Polster drumherum, all die Karten und Klamotten und Segel abfeuere?). Das lange Abwägen bleibt mir erspart, denn das Feuer geht nach ein paar Sekunden von selbst aus. Dafür beißt mir jetzt ein ungeheuer giftig stinkender Qualm in die Lunge. Ich muss sofort raus da, springe nach achtern auf den zwischen den Kojen eingesetzten Tritt, der auch gleichzeitig als Sitzgelegenheit unter Deck dient. Der zerbricht, ich mache eine Rolle vorwärts über den bei meiner Shark erhöhten\* Einstieg und werde vom Traveller gebremst. Hustend, fast kotzend, ringe ich nach Luft. Ich brauche ein paar Minuten, bis ich mich wieder aufrichten kann. Die nächsten 30 min ist nicht daran zu denken, unter Deck zu gehen und den Vorschiffslukendeckel zu öffnen. Die Brandursache zu erklären, ist ziemlich peinlich: wegen eines Schadens am Schaltpaneel habe ich das Toplicht direkt an die Batterie angeschlossen. Dafür habe ich die 0,75 mm Kabel mit Krokodilsklemmen an den Enden benutzt, mit denen der Vorbesitzer die Ladespule des Außenborders und die Batterie, die damals noch in der Backskiste untergebracht war, zum Laden verbunden hatte. Dass ich dieses lebensgefährliche Provisorium weiter verwendet habe, gibt mir reichlich zu denken. Was da alles hätte abfackeln können... Wir hatten ein Riesenschwein – Batterie, LED-3-Farben und Ankerlicht waren noch O.K., nur die Kabel waren komplett verschmort. Nach 1h Lüften auf den letzten 5 sm bis Hals war auch die vergiftete Luft wieder draußen.



\*Der Niedergang ist bei mir auf Höhe der Cockpitbänke („offshore Version“)



1:30 Hals Havn. Total überfüllt. Wir parken bei den Jollen im Flachwasser. Der letzte Platz im ganzen Hafen!

### Tag 10: Hals bis Grenaa (51 sm)

Duschen, Supermarkt, Frühstück. Wetterbericht unsicher... Anholt erreichen ist möglich, aber von da wieder weg voraussichtlich nur unter äußerst unvorteilhaften Umständen! Dazu kommt mittlerweile auch Zeitdruck. Ohne das Desaster mit dem Ruder und mit längeren Schlägen an der Westküste wäre Anholt wohl drin gewesen – schade! Bei Pärkans Überführung vor 2 Jahren aus Schweden sind wir nachts Anholt angelaufen. Seitdem zieht es mich immer wieder dahin. Dann eben Grenaa. Wetter wird doch nicht so schlimm wie in Aussicht gestellt. Wegen der Welle und Wind aus SE segeln wir die nächsten 15 sm Kurs 100°. Eine lange Kreuz bleibt uns nachmittags erspart, der Wind dreht zurück auf West. Schön mit halbem Wind zwischen 8 und 10 Knoten, in der Dämmerung wieder abnehmend, erreichen wir Grenaa kurz vor 23:00.

### Tag11: Grenaa bis Tunø (56 sm)

Ich bin Frühaufsteher. Weil ich den Hafenmeister nachts nicht mehr gefunden habe, mach' ich mich auf die Suche. Brötchen gäbe es hier im Hafen nicht, ich müsse in den Ort laufen... Schnell noch Hafengeld in den Automaten geschmissen und den Bugkorb mit dem nächsten gelben Schnipsel voll geklebt. Der Spaziergang zum Bäcker und zurück dauert 40 Minuten. Christian ist auf die gleiche Idee gekommen. Mich währte er unter der Dusche, da hat er im Hafen eine volle Tüte Brötchen gekauft... Hmm!/? Der Wettermix der letzten Tage hält an. Bis Hjelm ist Kreuzen angesagt. Wir entschließen uns erst vor der Insel, nicht in einem Rutsch bis Samsø durch zu segeln, sondern, um Meilen und Zeit zu sparen, auf den Großen Belt zu verzichten und Tunø anzusteuern. Dabei passieren wir die Schifffahrtsroute, auf der Hochgeschwindigkeitsfähren von Aarhus nach Odden mit über 60 Km/h unterwegs sind. Eine davon passiert uns in einem Abstand von wenigen hundert Metern. Denen möchte man nicht nachts begegnen! Plötzlich ist das Wasser glatt, die Segel fangen an zu schlagen und es gibt keinen Vortrieb mehr. Gespenstisch! Wir ankern nordwestlich von Tunø. Die Erinnerung an Christians Dorsch lässt mich noch mal die Angel auswerfen – ich bin aber kein Angler! Nach 10 min wandert das gute Stück wieder hinter die Hundekoje. Christian badet. Mir ist es zu kalt. Abendessen, ruhige Nacht.

### Tag12: Tunø über Middelfart bis Fæno (49 sm)

Der Tag beginnt sonnig. Schnell Anker hoch, um ein paar Windräder rum, dann Kurs 210°, Spi hoch bei jeder Gelegenheit, danach weiter mit der 150er Genua. Der Wind klettert bis mittags von 3 Bft aus SOS auf 4, später auf 5. Südöstlich von Hov beginnen lange Kreuzschläge. Wir passieren Endelave und Juelsminde und nähern uns mit gutem speed Fredericia. Als der Wind auf 3 abschwächt, wird unser Boot von Bienen bevölkert. Erst ein





⚓ Middelfahrt 1



⚓ Middelfahrt 2

paar, mit denen man sich das Cockpit gern geteilt hat, und plötzlich hunderte und dann die komplette Invasion durch tausende gelbschwarzer Monster, die trotz unserer Abwehrversuche zielstrebig auf uns landen. Der Co-Pilot flüchtet erst mal unter Deck, ich befestige die Pinne und beginne ebenfalls zu flitzen und mit Hochfrequenz um mich zu schlagen. Es nützt nichts – hat man 100 erlegt, kommen 200 neue! Zum Glück sind die Biester so erschöpft von der Hitze und ihrem langen Flug, dass jeder Schlag sitzt. Das Gemetzel dauert ungefähr eine Stunde. Erst spät komme ich auf den Trichter, die Biester einfach mit der Pütz und Unmengen Wasser von Bord zu spülen. Die Lenzrohre sind zwischenzeitlich so verstopft, dass Christian Spezialwerkzeuge einsetzen muss, damit wir die Pest endlich loswerden. Ab einer halben Windstärke mehr sind wir zu schnell für eine neue Anlandung. Als es auf die Bucht vor Middelfart zugeht, aus der bei dieser Windrichtung 1-2 Kn Gegenstrom kommen, wollen wir das jämmerliche Versagen von Cuxhaven wieder gut machen. Den Roman „Die Farbe der See“ bildlich vor Augen, steuern wir am Nordwest Zipfel Fünens ganz dicht unter Land



⚓ gammel Lillebæltbro





in den Nehrstrom und lassen alle im Hauptfahrwasser segelnden Boote hinter uns. Ein sehr erhabenes Gefühl, das schlagartig beste Laune herbeizaubert... Auf der Jütland-Uferseite der gleiche Effekt, allerdings nicht ganz so stark. Wir kreuzen ewig lang und erreichen die Brücke doch nicht in akzeptabler Zeit. Da wir noch einkaufen wollen, muss der Motor mitschieben. Wir gehen in den westlichen, alten Hafen. Der Hafen ist voll – Jazzfestival in Middlefart. Unzählige Bühnen rund um den Hafen. Von Dixieland bis modern. Sehr gute Stimmung! Supermarkt schaffen wir noch, kurz die Tiefkühlkost und ein paar Getränke ins Kühlfach und dann ab ins Getümmel. Die Dänen, über deren Teakdeck wir steigen, sind locker drauf, grillen im Cockpit und werden ganz bestimmt nicht vor morgen Mittag auslaufen. Wir hauen uns entspannt in die Abendsonne und lassen uns bei kühlen Getränken und warmen Speisen von dem Treiben berieseln. Als die Sonne untergeht, verlassen wir den Hafen. Zum Schlafen wollen wir uns einen ruhigen Ankerplatz suchen. Als wir unter der westlichen Brücke durch motoren (kein Wind mehr), passieren wir jede Menge Angler. Warum nicht, denke ich... „Lass es sein!“ denke ich 20 Minuten später, als die Schnur ohne Blinker aus dem Wasser aufsteigt. Ein Baggerschiff mit allen Sportbootführerschein-relevanten Lichtern überholt uns – später überholen wir. Die scheinen zu baggern... Um die nächste Ecke, Fünens westlichsten Zipfel, rum, ankern wir gegen 22:30 an der Nordost-Seite Fænøs. Die Karte weist uns diese Bucht als guten Ankerplatz aus. Ich geh unter Deck, Christian betreibt noch ein wenig Sternenkunde. Beim Ankern werde ich immer regelmäßig wach und verschaffe mir einen Positionsüberblick. Gegen 4h ist es wieder so weit, ich denke noch, „den Rundumblick kannst du heute mal auslassen“. Da leuchtet es knapp wahrnehmbar grün im äußersten Blickwinkel. Ob das das Motorboot ist, das neben uns ankert? Aber warum grün? Nase ans Fenster: Das Licht kommt von Land. Das Land sieht jetzt ganz anders aus! Luke auf, Kopf raus! Warum ist steuerbords Licht an Land und backbords dieses Baggerschiff in Festbeleuchtung? Und warum fährt das so schnell, wenn das Baggergerät noch im Wasser ist? Manchmal braucht das müde Hirn doch ein paar Sekunden länger, um die Lage zu erfassen: Wir machen Fahrt über Grund, kein Anker hält uns! Wir treiben und zwar ziemlich schnell auf die gammel Lillebæltsbro (alte Kleiner-Belt-Brücke) zu. All hands on deck, Anker aufholen, Motor an, wenden! Wir sind 2,5 sm vertrieben. Zurück, um den westlichsten Zipfel Fünens rum, am Baggerschiff vorbei und auf die riesige Brücke mit den riesigen Betonfeilern zu. Unglaublich! Ruderbruch, Feuer an Bord und nun das hier...

### Tag13: Fænø über Aø bis Sonderburg (83 sm)

Gegen 4:30 sind wir zurück an unserem Ankerplatz. Christian ist die Lust zu Ankern aber erst mal abhanden gekommen. Er gewährt mir Fortsetzung meines unterbrochenen Schlafs und will derweilen Meilen schaffen. 2h später wache ich nach der 100. Wende auf. Der Steuermann ist am Fluchen. Westlich an Fænø vorbei zu kommen hat nicht geklappt. Der Strom ist jetzt so stark, dass es in 2h nicht möglich war, an dieser 3,8 km langen Insel vorbei zu kommen. Wir lassen uns wieder zurück treiben und versuchen gemeinsam mit en-





gen Schoten auf der Ostseite vorbei zu kommen. Nach dem 5. Kreuzschlag stoßen wir auf ein Dutzend Ankerlieger... Wir hatten die falsche Bucht erwischt! Als wir aus dem Windschatten Fænøs raus kommen, kriegen wir eine knackige 5 vor den Bug geballert. Zuviel für die 150er Genua und ein ungerefftes Groß. Wir kreuzen noch ein paar Schläge den Fænøsund weiter runter in südöstliche Richtung und machen im gegenüber liegenden Gamborg Fjord an einem freien Dalben fest. Frühstück und anschließend Segelwechsel bzw. einreffen. Ich habe ein 1-Leinen-Reff von Pfeiffer. Das soll eigentlich ohne Reffhaken funktionieren und vom Cockpit aus zu bedienen sein. Trotz genauer Umsetzung der Installationsanleitung habe ich aber immer Probleme mit dem Ding. Der Doppelblock, der am Mast unterhalb des

Baums verschraubt ist, durch den die Leine, die durch die Reffkausch läuft, nach unten gezogen wird, entwickelt zu viel Druck auf seine doppelt verschraubte Befestigung, dass diese nun den Geist aufgibt. Der Block wird vorsorglich entfernt, die Reffleine soll nur noch Achter- und Unterliek versorgen, Das Vorliek wird am Reffhaken eingehängt. Das ganze hält uns bis 11:30 auf. Wir legen ab mit 110er und Reff 1, reffen eine Stunde später wieder aus, wechseln auf die 150er und reffen erneut bei 5 aus SW. Meine 2. Mütze geht nun auch baden... Brandsø lassen wir steuerbords. Arø können wir im enger werdenden Fahrwasser eben anliegen. Nordwestlich von Arø ist ein Flach, auf dem bereits 2 Yachten festliegen. Mit 2 Kreuzschlägen passieren wir Arø und wollen Kurs auf Dyvig nehmen, um dort André, einen Freund aus Hamburg und ex-Sharksegler zu treffen. Ohne Landabdeckung sind wir jetzt aber bei über 6 Bft. und es kann noch mehr werden. Uns fehlt ein 2. Reff und die Sturmfock,





⚓ Dänische Köstlichkeit

also zurück in den kleinen Hafen von Arø! Wir müssen wenig geschützt bei Seitenwind in einer Box für 40 ft Boote festmachen mit anständig aufgedrehtem Motor. Ich lege steuerbords die Achterleine über den Luv-Dalben, ein alter dänischer Grinde-Segler nimmt die Vorleinen an und, während ich entspanne und den Motor ausstelle, lässt er sie wieder los. Wie mit einem Zirkel gezogen, driftet unsere Bugspitze durch die backbords freie Box auf die nächste Yacht mittschiffs zu. Christian rettet die Situation an Bug und Nachbarschiff, ich rette unser Heck und die Badeleiter. Der Däne hat sich derweilen aus dem

Staub gemacht... „Was mag den geritten haben?“ Auf den Schock erst mal ein Bierchen und ein paar Hotdogs im Hafen Imbiss. Da gibt's auch Wetter. Sieht nicht gut aus in den nächsten Stunden! 13 – 15 m/sec – umgerechnet 6 - 7 Bft. Wir gehen an den Strand und sehen uns an, was wir draußen jetzt nicht erleben müssen. Beim Schlendern durchs Dorf entdecken wir einen netten Gasthof, der ein spezielles Bier aus einer dänischen Privatbrauerei ausschenkt. Zufällig gehört diese einem Freund Christians. Das verpflichtet natürlich! Der Hafenmeister dreht seine 2. Runde. Dass wir immer noch da sind, wo wir doch eigentlich wieder auslaufen wollten, überrascht ihn nicht. Ihn amüsiert, dass das kleinste Boot in der Box für die größten Boote liegt. Ich verspreche ihm noch mal: „Nein, nein, sobald der Wind ein wenig nachlässt, laufen wir aus“. Er findet uns sympathisch und schenkt uns den hellblauen Aufkleber, der uns berechtigt, über Nacht zu bleiben. Ich klebe ihn an den Bugkorb und eine halbe Stunde später laufen wir aus. Neuer Treffpunkt mit André ist Hørup Hav. Da die westliche Route geschützt und auch 10 sm kürzer ist, planen wir die Nacht durch bis Sønderborg zu segeln und morgen früh den kurzen Rest. Entsprechend gehen wir gleich nach Arø auf Kurs 200° und segeln in die Nacht hinein. Die ca. 11 sm in den Als-Sund rein sollten in weniger als 2 Stunden zu schaffen sein. Querab von Halks Küste sehe ich eine Sternschnuppe über uns. Ich bilde mir ein, sie sogar gehört zu haben. Das ist eine angenehmere Erscheinung als ein stundenlang anhaltendes Blitzgewitter mit Donner, der das Boot zum Schwingen bringt, wie ich es im Jahr zuvor während einer Yachtüberführung an gleicher Stelle erlebt habe! 15 Minuten später erneut ein weißes Licht über uns. Mit nun deutlich wahrnehmbaren Zischen! „Das war Signalmunition, die galt uns! Aber warum?“ Ich suche mit zusammengekniffenen Augen am Horizont nach dem Absender, während Christian die Karte analysiert. Ausgerechnet hier soll sich ein Schießgebiet befinden. Ist zwar kaum vorstellbar, dass der Däne während der Hochsaison im Kleinen Belt rumballert, aber falls doch, was kommt dann als Nächstes? Mit Arsch auf Grundeis suchen wir das Weite und den Ausgang auf direktem Wege. Das bedeutet zunächst mal Kursänderung auf 110°, später Kurs Süd und dann die





⚓ Sønderborg

gesamte Nordküste Als gegenan kreuzen, bis es in den Sund geht. Als wir in Sønderborg ankommen, ist die Brücke natürlich längst geschlossen und nicht mehr besetzt. Der Revierführer sagt zwar, das Öffnen könne für Sportfahrzeuge ohne Motor durch Schallsignale erzwungen werden, aber an Märchen glauben wir nicht. Ich stelle den Wecker für die erste Brückenöffnung.

### **Tag 14: Sønderborg über Høruphav nach Kappeln/Schlei (38 sm)**

Der Brückenwärter hat verpennt und kommt 5 Minuten zu spät im T-Shirt über die Brücke gejoggt. Ich wecke Christian erst vor der Einfahrt nach Hørup Hav. Andrés Senorita Helmsmann liegt vis-à-vis zu unserer Box. Wir holen noch ein paar Kleinigkeiten vom Brugsen Supermarkt und frühstücken dann mit Anja, André und Struppi. André liegt diese Saison in Kappeln an der Schlei und fährt heute Abend zurück nach Hamburg. Er ist unser Lift zurück nach Hause. Zusammen halsen und wenden wir noch in der Sønderborg Bugt





umeinander rum und fotografieren uns gegenseitig. Dann geht's Kurs Schlei. Wir trödeln ein wenig und wollen in der Flaute unseren Rest Treibstoff für die Schlei aufheben, für den Endspurt, um die Brückenöffnung in Kappeln nicht zu verpassen. André hat die Brücke schon 1h vor uns passiert und wir schaffen die nächste tatsächlich nur mit Vollgas unter voller Besegelung (wie immer). In Windeseile wird festgemacht, gepackt und notdürftig klariert, dann ist der Sommertörn 2013 für Christian und mich zu Ende.

**Fazit I:** 14 Tage für diese knapp 700 Meilen, waren etwas knapp bemessen. Mindestens 1 Woche mehr, wenn nicht zwei, würde ich buchen, wenn ich diesen Törn wiederholen sollte. Die Windex wäre dann schon installiert gewesen, sämtliches Material intensiv auf Schäden und Schwachstellen untersucht und ggf. ausgetauscht worden. Natürlich würde ich dann, wie jedes normale Nordseekind, immer mit der Tide fahren und Helgoland, Föhr und Amrum





(und die Flensburger Pilsener in der „Blauen Maus“) im Westen mitnehmen, Anholt im Osten. Der Törn würde nicht so abrupt enden wie dieser Bericht... Eine Fortbildung im Angeln würde ich vielleicht vorher buchen... Schön wäre auch, wenn man nicht erreichbar wäre – die Entspannung und das Freiheitsgefühl würden sich schon früher einstellen und länger anhalten. Auch wenn wir ziemlich knüppeln mussten, um in 14 Tagen in der Schlei anlegen zu können, hatte dieser Törn mit seinen kleinen Pannen und mittleren Katastrophen genau die Würze, die solch eine Reise braucht, um lange in Erinnerung zu bleiben. Das Wetter hat super mitgespielt, der Mix hatte von allem etwas, es war eigentlich nie öde. Und wir hatten das eine um das andere Mal richtig Schwein... (noch mal Dank an die Regie!) Mit Christian war ich zuvor noch nicht auf Reisen. Obwohl die Shark recht eng für so ein Debüt ist, kam es während des gesamten Törns zu keinen Dissonanzen zwischen uns. Ich könnte mir im Sommer 2014 eine Seereise nach Danzig, Bornholm und in die Dänische Südsee sehr gut in derselben Konstellation vorstellen.

**Fazit II (von Christian):** Eine ausgezeichnete Tour mit Frank (vielen Dank!), obwohl natürlich in vielem anders als einige Törns auf größeren Booten, bei denen ich dabei war (diverse Male auf einer Swan 56 und einer Knierim 49). Aus meiner Sicht sind kleines Boot/kleine Crew ein Riesenvorteil, wenn wie bei Frank und mir die Crew spontan sehr ähnliche Vorstellungen hat, wie das Segeln so laufen soll. Dann funktionieren auch Dinge, die bei größeren Crews oft wegen Diskussionsbedarf nicht stattfinden: Lieber spontan ankern als mit Motor Strecke machen, nur um im meist doch langweiligen Hafen zu liegen; gern auch mehrere Tage/Nächte mit größeren Etmalen unterwegs sein; eher wenig befahrene Routen erkunden. Dazu passt auch der Riesenvorteil der Shark mit dem geringen Tiefgang: Anker in südseegrünem Ostseewasser in knapper Stehtiefe (hatten wir vor Tynö) ist ein Erlebnis, das mit Tiefgang von 3 m einfach nicht geht. Schön auch das leichte Handling, z. B. dass eine Person für den Spibaum reicht. Am Komfort, der natürlich etwas kleiner ist, könnte man vielleicht noch arbeiten: vor allem Aufschnitt und Getränke aus einem wirklich kalten Kühlschrank wären wichtig – ein Solarpanel muss her! Warmes Wasser aus Hahn oder Dusche und etwas mehr Platz wären auch nicht schlecht. Das funktionierte mit unserer harmonischen Zweiercrew aber sehr gut, obwohl es bei weniger gutem Wetter vielleicht mal anstrengen könnte. Nur anfangs vermisst man ein wenig den Speed größerer Boote, das pendelt sich beim Segeln ja dann aber ohnehin schnell auf die passende Vergleichsgruppe ein. Verzichtbar ist aus meiner Sicht jedenfalls die viele Elektromechanik der großen Boote, captive Winschen und so weiter. Auf der Shark wird das Segeln eben noch mit der Hand gemacht, mit allem was dazu gehört, und das ist auch gut so, finde ich. Nun überlegen wir mal, wo es denn nächstes Mal hingeht. Warum nur Danzig, Frank? Saarema ist doch bloß 450 Meilen von Hamburg, das schaffen wir leicht in zwei Wochen hin und rück ...

⚓ *Text und Bilder: Frank Taubenheim*

