

# Sommertörn FSCK 2012

## Tagebuch

**Samstag 30.06.2012**

### **Schiffsübernahme**

Der Tag beginnt früh. Pünktlich um 1:00 Uhr nachts erscheint Erika, parkt ihr Auto bei uns in der Tiefgarage und übergibt ihr restliches Gepäck. Weiter geht es zum Clubgelände des SCU, wo bereits der gepackte Anhänger bereit steht. 5 Crewmitglieder und Verpflegung für 14 Tage, da kommt ganz schön was zusammen. Allein die 144 Flaschen Bier (insgesamt über 300 Flaschen) haben ein ganz schönes Gewicht. Das gekühlte Fleisch wird in die Kühlboxen umgeladen und weiter geht es nach Falkenstein die beiden letzten Crewmitglieder einladen. Mühsam zieht der VW-Bus den schweren Hänger in Richtung Taunus. Sintflutartige Regenschauer behindern die Sicht. Pünktlich um 2:00 Uhr steigen die beiden in das Gespann ein und der Törn beginnt. Mit Tempo 90 km/h und eingeschaltetem Tempomat ist das Fahren für alle sehr entspannend und spritsparend. Nur richtig schlafen kann keiner, selbst Erika nicht. Erst nach 2 Stunden vernehmen wir die gewohnten Geräusche von ihr, die darauf hindeuten, dass sie eingeschlafen ist.

Im Harz die erste Pinkelpause und hinter Hannover Fahrerwechsel. Jochen kann den Spritverbrauch weiter senken und um 8.30 Uhr passieren wir ohne einen Stau den Elbtunnel. An der letzten Ausfahrt vor der Grenze fahren wir ab und tanken den Wagen auf. Klaus fährt die Etappe weiter bis nach Oer. Als wir um 13.45 Uhr in Oer ankamen, teilte man uns an der Rezeption der Ferienanlage mit, dass es die Firma, bei der wir unser Boot gechartert haben, seit ca. einem Jahr nicht mehr gibt. Das leere Büro hatten wir schon in der Anlage gefunden. Man kann sich vorstellen, wie schnell ich am Telefon war. Der dänische Text des Anrufbeantworters konnte mich aber auch nicht beruhigen. Erst der Anruf beim Servicetechniker brachte die Erlösung. 5 Minuten später standen wir vor unserem Schiff. Der Servicetechniker entpuppte sich als Sohn vom Chef. Die kleine Firma ist ein reines Familienunternehmen und wir bekamen das Schiff von seinem Vater. Das vormals gebuchte Schiff wurde durch die Bank nicht freigegeben.

Wir übernehmen eine Bavaria 42 Baujahr 2001, die als neuwertig bezeichnet werden muss. Die Ausstattung überkomplett. Kein Kratzer am Rumpf noch im Inneren des Schiffes. Alle Instrumente neu, da im April 2012 ein Blitzschlag die gesamte Elektronik zerstört hatte. Die Versicherung hatte wohl alles sehr großzügig geregelt, denn ein



Flachbildfernsehgerät mit DVD Player war seit dem zusätzlich an Bord. Des Weiteren verfügte das Schiff über eine riesige Eignerkabine im Vorschiff mit eigenem Bad Abteil. Auf den bisherigen Charterschiffen ging es immer um die maximale Kojenanzahl, bei diesem Schiff ging es um Komfort. Selbst die Schnapsvorräte, in Dänemark sehr ungewöhnlich, waren aufgefüllt. Nach einer sehr entspannten Übergabe, ohne Protokoll, wurde der Hänger entladen und das Schiff eingeräumt. Nachdem das Schiff eingeräumt war, noch zum Aldi fahren und Sild einkaufen. Im Anschluss im 1.Haus am Hafen von Ebeltoft Essen gegangen.

Anfangs schien die Sonne noch und wir nahmen draußen Platz. Im Nachhinein waren wir vielleicht doch zu lange ohne Schlaf oder zu viel an der frischen Luft, denn wir fingen an zu frieren. Als es dann ans Bezahlen ging wurde uns sofort wieder warm. In Kronen sahen die Preise schon hoch aus. Als aber die Rechnung kam, hatten wir für 50€ pro Nase gut gegessen und wenig getrunken. Zurück an Bord kurze Absprache mit dem 2. Schiff, einen Absacker genommen und ab in die Koje.

## **Sonntag 01.07.2012**

### **Oer – Grenaa**

Geplant war, um 7.00 Uhr auszulaufen und nach Anholt zu fahren. So ganz haben wir dies nicht geschafft. Um 7.20 Uhr hieß es Leinen los in Richtung Hafenschleuse. Es gab noch andere Crews, die die gleiche Idee hatten und wir mussten an der Schleuse warten. Während des Wartens fing es an zu regnen. Die Intensität schwankte und auch nach Durchfahrt der Schleuse sah es erst einmal nach einem verregneten Tag aus.

Im Verlauf des Vormittages klarte es immer mehr auf und es wurde trocken. Der Wind, der schon vorher sehr wenig blies, schlief komplett ein. Mein Tag!!

Aufgrund des Windes wurde der Motor angeworfen. Kurzfristig entschieden wir uns Grenaa anzulaufen. Der Umgang mit den ganzen Navigationsmöglichkeiten des Schiffes konnte an diesem Tag noch bis zur Perfektion ausgebaut werden. Im Detail sah dies so aus. Jochen nutzte das GPS-System unter Deck zur Übertragung der Position in die Seekarte. Parallel dazu lief auf dem Laptop die Navigation über Open Sea mit. Renate hatte den Kurs im Hand GPS mit den üblichen Wegepunkten eingegeben und der Steuermann konnte den Kurs über den brandneuen Kartenplotter mit AIS am Steuerstand verfolgen. Wir haben uns kein einziges Mal verfahren oder sind auf irgendwelche Untiefen aufgefahren.

Zwei Seemeilen vor Grenaa frischte es plötzlich auf. Als wir um 13.00 Uhr im Hafen längsseits festmachten, zeigte die Windanzeige an Bord 5Bf. an. Durch die frühe Ankunftszeit konnten wir uns noch einen Liegeplatz aussuchen. Kaum hatten wir die Leinen festgemacht, den Anleger getrunken, begann das Hafenkino. Die Boxen lagen quer zum Wind. Bei Böen bis zu 7Bf. im Hafen gab es spannende Manöver zu sehen. Der Hafen war am Abend voll und an uns legten sich zwei weitere Schiffe ins Päckchen. Nach einem leckeren Essen wurde um 20.45 Uhr der Fernseher eingeschaltet und das Endspiel der Fussball-Europameisterschaft Spanien gegen Italien geschaut. Der dänische Kommentator störte dabei wenig und mit Genugtuung wurde das Ergebnis zur Kenntnis genommen. Danach ab in die Koje.

## **Montag 02.07.2012**

### **Hafentag Grenaa**

Der Wetterbericht sah für diesen Tag viel Wind voraus. Für uns war aber das Thema Urlaub und Erholung vor dem Segeln unter ungünstigen Bedingungen angesagt. Wir entschieden uns daher einen Hafentag in Grenaa einzulegen. Frühstück mit frischen Brötchen in aller Ruhe und danach einen Spaziergang in das 3km entfernte Stadtzentrum. Grenaa ist ein durchaus sehenswertes Städtchen mit allen Einkaufsmöglichkeiten und vielfältiger Gastronomie. Erika und Renate hatten wir als Wachhund an Bord zurückgelassen. Dennoch gehört Grenaa zu den wenigen Orten, an denen sie ihren Fuß an Land setzte. Die Sanitäreanlagen wurden ausgiebig genutzt, danach Abendessen, Absacker, Koje.

**Dienstag 03.07.2012**  
**Grenaa – Anholt**

Pünktlich um 8.00 Uhr wurde bei strahlendem Sonnenschein abgelegt. Da kein Wind vorhanden war, wurde die erste Stunde unter Motor gefahren. Dann kam Wind auf. Unter idealen Bedingungen bei 3Bf. und herrlichem Sonnenschein ging es dem Ziel mit 5 bis 7 Knoten entgegen. Bereits um 14.00 Uhr erreichten wir Anholt. Nach meiner Ansicht war der Hafen bereits zu diesem Zeitpunkt voll. Auch



wir lagen bereits als 2.Schiff im Päckchen und konnten nur über das andere Schiff an Land gelangen. Um 20.00 Uhr lagen noch 5 weitere Schiffe in unserem Päckchen mit zum Teil abenteuerlicher Leinenführung. Im Verlauf des Nachmittages haben bestimmt weitere 50 Schiffe mit uns unbekanntem Anlegemanövern weiteren Platz im Hafen geschafft. Im Vorhafen haben zusätzlich Schiffe geankert. Am Abend war die Pflege des Sonnenbrandes eine wichtige Beschäftigung. Hafenkino und Absacker sorgten für die nötige Bettschwere.

**Mittwoch 04.07.2012**  
**Anholt – Varberg**

Mit Unterstützung aller Crews aus unserem Päckchen morgens um 7.00 Uhr ausgelaufen. Viele Crews machten sich bereits um diese Uhrzeit auf, um die Überfahrt nach Schweden fortzusetzen. Das Thermometer zeigte um diese Uhrzeit schon 20 Grad an, dafür gab es mal wieder keinen Wind. Wie an einer Perlenschnur aufgezogen folgten uns viele Jachten Richtung Nordosten. Gegen 8.30 Uhr wurden die Segel gesetzt und der Motor ausgeschaltet. Mit bis zu 7 Knoten näherten wir uns Varberg auf direktem Weg. Nur einmal mussten wir der Berufsschiffahrt ausweichen. Die alltägliche Mittagsflaute überbrückten wir mit dem Motor. Nach einer Stunde konnten wir wieder Segel setzen und bargen sie erst kurz vor der Hafeneinfahrt von Varberg. Wir machten im Stadthafen an einer neuen Steganlage in einer Box fest. Die Temperaturen hatten in der Zwischenzeit die 30 Gradmarke überschritten. Bis auf Erika verbrachte die Crew den Nachmittag in der nahen wunderschönen Altstadt von Varberg. Kurze Wege zum Stadtzentrum, der gut ausgestattete Hafen, das kostenlose Duschen, die vielen Restaurants machen Varberg zu einem attraktiven Ziel auch für mehr als einen Tag. Das Abendessen bestand als krönender Abschluss aus einem selbstgemachten Nudelauflauf.



**Donnerstag 05.07.2012**  
**Varberg – Langedrag**

Pünktlich um 7.00 Uhr Richtung Göteborg, den Schären entgegen, abgelegt. Der Wind schwankte zwischen 2Bf. und 4BF. und wir segelten mit bis zu 8 Knoten unserem Ziel entgegen. Gegen Mittag drehte der Wind auf Nord, sodass ein Großteil der Schärendurchfahrt unter Motor erfolgen musste

(die letzten 8 Seemeilen). Um 15.30 Uhr haben wir im Königlichen Jachthafen von Göteborg (Langedrag) festgemacht. Außer den Sanitäranlagen und den Hafengebühren haben wir allerdings nichts Königliches gefunden. Mit Schwung ging es in eine der wenigen freien Boxen, damit man zwischen den Dalben hindurch kam. Zum Kaffee gab es Fischkuchen, den Klaus am Vortag in Varberg gekauft hatte. Bei dem schwül warmen Wetter erholte sich die Crew am Nachmittag an Bord.



Klaus entdeckte auf den Hügeln am Hafen vier große Kanonen und marschierte sogleich los. Mitten durch das Villengebiet führte sein Weg immer am Zaun entlang des militärischen Sperrgebietes. Angesprochen auf den Eingang zum Sperrgebiet brachte mich der örtliche Malermeister mit seinem Auto bis zum Kasernentor. Leider wurde mir der Zutritt verweigert. Der Wachsoldat gab aber bereitwillig Auskunft und erzählte mir die Geschichte von Fort Oscar II. Gegen 19.30 Uhr erreichte ich nach drei Kilometern Rückweg pünktlich zum Abendessen unser Boot.

### **Freitag 06.07.2012** **Hafentag Langedrag**

Um 10.00 Uhr mit der Straßenbahn nach Göteborg gefahren. Die Haltestelle ist nur 300m vom Hafen entfernt. Die Fahrt in das Zentrum dauert ca. 35 Minuten und ein Besuch der Stadt ist auf jeden Fall empfehlenswert. Leider fing es gegen Mittag an zu regnen, sodass der Besuch durch das Wetter ein wenig getrübt wurde. Wir waren daher schon gegen 16.00 Uhr wieder zurück an Bord. Für Göteborg sollte man sich auf jeden Fall einen ganzen Tag einplanen.

### **Samstag 07.07.2012** **Hafentag Langedrag**

Geplant war die Weiterfahrt nach Mastrand. Zum geplanten Abfahrtstermin um 9.00 Uhr zog allerdings dichter Nebel auf. Die Dichte des Nebels schwankte zeitweise, aber für eine Passage der Schären war das Risiko zu groß. Einlaufende Segler wurden nach den Sichtverhältnissen auf dem

Wasser befragt. Deren Antwort lautete teilweise Sicht unter 50 Meter. Daraufhin wurde die Entscheidung getroffen einen weiteren Tag in Langedrag zu verbringen. Weiterhin erhielten wir die Information, dass an diesem Wochenende in Marstrand eine große Regatta stattfindet und das jährliche Jazzfestival weitere Besucher bzw. weitere Segler anzieht. Sein Boot hatte die Nacht in einem 12 Päckchen verbracht. Marstrand wurde als Ziel ersatzlos gestrichen. Neuer Zielhafen ist Saeby an der dänischen Küste. Die Entfernung beträgt ungefähr 50 Seemeilen und ist damit gut in einem Tag zu schaffen.

Damit stand der Tag zur freien Verfügung. Erika behielt ihre Hauptrolle als Wachhund auf dem Schiff. Renate, Inge und Jochen fuhren mit der Straßenbahn ins nahegelegene Einkaufszentrum. Klaus hat sich ein Fahrrad geliehen und ist damit nach Göteborg gefahren. Er hat sich den Museumshafen mit den dort vor Anker liegenden Kriegsschiffen angeschaut. Besonders beeindruckend war der Gang durch das U-Boot. Es wurden keine baulichen Veränderungen für die Besichtigung vorgenommen und somit gab es einige Engstellen im Boot, die ich mit 10kg mehr auf den Rippen nicht mehr hätte passieren können. Danach ging es ins Schifffahrtsmuseum, welches die Geschichte der Stadt Göteborg und deren Bedeutung für die Schifffahrt erzählt. Leider sind die Exponate nur in Dänisch beschriftet.

Zum Abendessen gab es Nudeln mit Bolognese Soße.

### **Sonntag 08.07.2012**

#### **Langedrag – Saeby**

Als wir um 7.00 Uhr ausliefen war es immer noch sehr diesig, aber die Sicht war deutlich weiter als am Vortag. Da es keinen Wind gab, folgten wir dem betonten Fahrwasser aus den Schären unter Motor. Nachdem wir das freie Fahrwasser erreicht hatten klarte es weiter auf, aber immer noch kein Wind. Gegen Mittag, nördlich der Insel Laeso, strahlend blauer Himmel und kein Wind. Ca. 5



Seemeilen vor unserem Zielhafen Saeby frischte es etwas auf. Wir entschieden uns, die Segel nicht zu setzen, um Erika nicht zu wecken. Die Angaben im brandneuen Hafenhandbuch (Ausgabe 2012) stimmten mit der Realität nur wenig überein. Der Hafen war komplett umgebaut worden, sowohl im Wasser wie an Land. Dies hatte sich wohl auch herumgesprochen, denn wir waren nicht die Einzigen dort, als wir gegen 15.00 Uhr anlegten. Saeby entpuppte sich als verträumtes Künstlerdorf mit wundervoll angelegtem Park und hervorragender Infrastruktur. Direkt neben dem Kai der Supermarkt,

ausreichende kostenlose Sanitäreinrichtungen, gute Restauration und herrliches Wetter empfingen uns im Hafen. Selbst Erika wagte den Schritt an Land, um im Restaurant ein vorzügliches Essen einzunehmen.

### **Montag 09.07.2012**

#### **Saeby – Hals**

Wir haben etwas verspätet abgelegt, da einige Crews in unserem Päckchen noch nicht fertig waren. Den Wetterbericht haben wir am Vorabend aus der dänischen Tagesschau entnommen und der war nicht sehr vielversprechend. Endlich wieder Wind, aber aus Südwest und in Böen bis 7 Bf. Leider stimmte der Wetterbericht haargenau und wir hatten nicht nur den Wind genau von vorn sondern auch Welle und Strömung. Als wir gegen 17.00 Uhr in Hals ankamen, nach einer wüsten Schaukelei den ganzen Tag, war der Hafen bereits übertoll. Auch hier entsprach das Hafenhandbuch nur bedingt den realen Gegebenheiten. Im engen Hafenbecken touchierte unser Flaggenstock einen Dalben und brach ab. Bei auflandigen 4 Bf. im Hafen legten wir uns schwungvoll an ein Boot, dessen Eigner wohl keine Nachbarn haben wollte. Zielsicher hatte er seine beiden Bordfahräder so aufgestellt, dass ein

Festmachen und Übersteigen nicht ganz einfach machte. Es gab aber keine Möglichkeiten mehr im Hafen. Der Hafen ist bei allen Windrichtungen ziemlich ungeschützt. Alternativen gibt es um Umkreis von 30 Seemeilen für größere Schiffe nicht. Aufgrund des Wetters kamen immer mehr Schiffe in den Hafen, sodass man manches Hafenbecken auch zu Fuß überqueren konnte. Am Abend setzten heftige Regenfälle ein. Diese konnten uns unser Abendessen, Pellkartoffeln mit Hering, nicht vermiesen.

## **Dienstag 10.07.2012**

### **Hafentag Hals**

Nach unruhiger Nacht durch Regen und Wind, Bestandteil eines 4er Päckchens, besorgte Gesichter am Morgen. Der Windmesser zeigt bereits 5 Bf. im Hafen an, dazu immer wieder heftige Regenschauer. Der Hafenmeister ist bereits seit 7.00 Uhr auf den Beinen und rät den Crews am heutigen Tag nicht auszulaufen. Für den morgigen Tag sind die Wetteraussichten deutlich besser. Wir beschließen einen Hafentag in Hals einzulegen. Die Wettervorhersage für den Rest der Woche sieht nicht gut aus. Dennoch scheint dieser Tag der schlechteste der Woche zu werden. Wir werden Morgen um 6.00 Uhr starten und versuchen bis nach Grenaa zu kommen.



Hals ist ein kleiner Hafen direkt am Limfjord. Die Hafenbecken sind relativ klein und für größere Schiffe (Bavaria 42) sind die Boxen zu schmal. Es gibt dann die Möglichkeit an den Kaimauern festzumachen. Durch die Schifffahrt auf dem Limfjord entsteht aber Schwell im Hafen, der sich gerade beim Liegen im Päckchen unangenehm bemerkbar macht, zumal das Anbringen von Landleinen für die Außenlieger kaum möglich ist. Größter Vorteil von Hals ist der Hafenmeister, der sich rührend um den Hafen kümmert und mit Rat und Tat allen Crews zur Verfügung steht. Aufgrund der vielen Schauer wurde der Tag

überwiegend an Bord abgegammelt.

## **Mittwoch 11.07.2012**

### **Hals – Grenaa**

Pünktlich um 6.00 Uhr ausgelaufen. Der Himmel zeigt sich Grau in Grau. Zum Ablegen kam der Wind genau aus der richtigen Richtung, sodass es keine Probleme gab. Durch ein Päckchen Motorboote vor uns durften wir uns beim Ablegen keinen Fehler erlauben. Nachdem wir den Limfjord verlassen hatten, wurden sofort die Segel gesetzt. Ein direkter Kurs zum Ziel war aufgrund der Windrichtung nicht möglich. Somit stand eine Kreuz an und das bei einer Entfernung zum Ziel von 42 Seemeilen. Nach dem 2. Kreuzschlag drehte der Wind leicht, sodass wir zeitweise direkten Kurs fahren konnten. Angenehmer wurde es dadurch nicht. Immer wieder gab es Schauer die von Windböen bis 7 Bf. begleitet wurden. Längst hatten wir schon das 2.Reff eingebunden. Etwa auf der halben Strecke drehte der Wind zurück. Aufgrund der verbleibenden Reststrecke wurde der Motor angeworfen und direkter Kurs auf Grenaa genommen. Um 15.30 Uhr erreichten wir den Hafen in Grenaa. Heftige Regenschauer und ein Seitenwind von 4 bis 5 Bf. machte das Festmachen in der Box nicht gerade einfach. Mit Hilfe eines zweiten Schiffes konnten wir dann sicher in der Box festmachen. Wir hatten es geschafft. Danach spielten sich noch Dramen im Hafen ab. Es hörte zwar auf zu regnen, aber im gleichen Maß nahm der Wind weiter zu. Mehrmals mussten wir eingreifen um Schaden vom Schiff abzuwenden. Der Hafenmeister fuhr mit dem Schlauboot durch Hafenbecken um Hilfestellung zu geben. An diesem Tag entstand so mancher Kratzer an Booten und Gemüt der Mannschaften. Mehrmals schlugen Anker in die Dalben, sodass die Holzsplitter ans Ufer trieben. Uns faszinierte dieses Hafenkino, aber wir konnten uns in die Gedanken der Besatzungen gut hineinversetzen und

haben geholfen, wo es nur ging. Nach dem Abendbrot haben wir eine Runde Querkel gespielt. Dabei ein wenig Alkohol zu uns genommen und ab in die Koje.

#### **Donnerstag 12.07.2012**

##### **Grenaa Hafentag**

Aufgrund der Wettervorhersage und der kurzen Distanz zum Abgabehafen entschieden wir uns den Tag in Grenaa zu bleiben. Das Frühstück mit frischen Brötchen in Ruhe, der Sonnenschein am Morgen versprachen einen geruhsamen Tag. Renate, Inge und Jochen fuhren mit dem Bus in die Stadt, Erika bewachte das Schiff und ich erkundete den Industriehafen. Dabei entpuppte sich Grenaa als wichtiger Industriestandort. Zum Einen wird der neue Offshore Windpark zwischen Grenaa und Anholt von diesem Hafen aus logistisch versorgt. Selbst die großen Schwimmkräne sind in Grenaa stationiert. Zum Anderen gibt es einen riesigen Schiffsabwrackbetrieb im Hafen. Es ist schon imposant wie ein Schiff in ganzen Sektionen demontiert wird und per 900 Tonnen Autokran an Land gesetzt wird. Von dort aus werden die Sektionen mit riesigen Gabelstaplern zum eigentlichen Schrottplatz gefahren, wo sie dann von Baggern mit hydraulischen Zangen zerlegt werden.

Nach einer Stunde gebanntem Zusehen fiel mir der Flaggenstock wieder ein. Auf zum Schiffsausrüster. In einer riesigen Halle (fußballfeldgroß) lagen tausende neue und gebrauchte Artikel. Eine Ordnung war nicht zu erkennen. Vom Büro aus wurde per Telefon beim Lagermeister angefragt, ob ein Flaggenstock vorrätig sei. Leider gab es keine positive Antwort, aber ich durfte mich noch in der Halle umsehen. Neben alten Kompasssäulen, Kapitänsstühlen, Laternen lagen Bullaugen aus Messing in jeder Größe. Leider hatte ich kein Auto dabei, aber den Standort habe ich mir gemerkt. Auf dem Weg zum Kram- und Flohmarkt (Bestandteil des Hafenfests in Grenaa) führte mich der Weg an einer Segelmacherei vorbei. Ein kleines Schaufenster wies darauf hin, dass auch diverses Zubehör verkauft wurde. Also nichts wie rein und siehe da, Flaggenstöcke in jeder Größe und Ausstattung. Dann schnell zurück zum Schiff, denn es donnerte schon und man konnte die Blitze in der Ferne sehen. Anschließend wieder Hafenkino. Durch das angekündigte Hafenfest kamen viele große Motorjachten, die scheinbar weniger Probleme beim Anlegen haben.

Das Abendessen wurde aus verbleibenden Resten hergestellt, da es das Letzte dieser Art an Bord war. Dem Rotwein wurde der Kampf angesagt, der zwar erst einmal verlor, sich aber am nächsten Tag bei den Kämpfern wieder meldete.

#### **Freitag 13.07.2012**

##### **Grenaa – Oer**

Trotz Seitenwind kamen wir gut aus der Box. Gleich nach der Hafenausfahrt haben wir die Segel gesetzt und sind Richtung Oer gefahren. Die Windrichtung ist zwar nicht ideal, aber mit wenigen Kreuzschlägen ist das Ziel zu erreichen. Die Strömung macht sich unangenehm bemerkbar. Wir haben fast zwei Knoten gegen an. Obwohl es nur 22 Seemeilen bis zum Zielhafen sind kommen wir nur sehr langsam voran. Als gegen Mittag der Wind genau auf Gegenkurs dreht entscheiden wir uns den Motor einzuschalten. Mühsam stampft sich das Schiff durch die immer höher werdenden Wellen. Dazu kommen immer wieder heftige Schauer, die über uns hinweg ziehen. Um 15.00 Uhr erreichen wir die Schleuseneinfahrt von Oer. Hier wird aufgetankt und eine Gasflasche nachgekauft. Die Tankrechnung zeigt uns deutlich, dass wir viel motort sind. 160 Liter haben wir verfahren. Um 15.30 Uhr machen wir an unserem Liegeplatz fest. Kaum ist die letzte Leine fest, da kommt auch schon der Schiffseigner. Ich glaube er hatte mehr Sorge um sein Schiff, als um uns. Er hat uns den ganzen Törn im Auge behalten und wusste immer wo wir waren. Auch über den Flaggenstock wusste er Bescheid und dass wir bereits getankt hatten, hatte man ihm mitgeteilt. Nachdem er sich einen ersten Eindruck verschafft hatte, ein Bier mit uns getrunken hatte, entspannte er sich deutlich. Die Schiffsübergabe wurde für den folgenden Tag um 9.00 Uhr vereinbart.

**Samstag 14.07.2012**

**Oer – Offenbach**

Pünktlich um 9.00 Uhr erschien der Eigner zur Bootsübergabe. Das Schiff war bereits geräumt und sauber gemacht. Die Navigationsmenüs sprachen wieder dänisch und der neue Flaggenstock war angebracht. 5 Minuten später hatten wir unsere Kautions wieder und konnten Richtung Heimat losfahren. Erster Halt war allerdings der ALDI Markt in Ebeltoft, wo die letzten Kronen in Sild und andere landestypische Produkte umgesetzt wurden.

Weiter ging es Richtung Autobahn. 885 Kilometer mit Anhänger lagen noch vor uns. Schnell bemerkten wir, dass es auch in Dänemark an diesem Wochenende Sommerferien gab. Die Autobahnen waren voll, aber der Verkehr floss. Vor dem Elbtunnel gab es den ersten größeren Stau. Nerviger waren eher die heftigen Schauer, die unterwegs über uns hinein brachen. Mit zwei Pausen und Fahrerwechsel erreichten wir uns Clubgelände gegen 22.00 Uhr. Hänger entladen und nach Hause. Absacker, Tiefschlaf.

### **Fazit**

Der Spruch: „Segeln ist die teuerste und unbequemste Art um von A nach B zu kommen“ bewahrheitete sich auch dieses Mal. Für unsere Crew stand bereits im Vorfeld der Aspekt Urlaub im Vordergrund. Dies begründet auch die hohe Anzahl an Motorstunden. In der ersten Woche gab es sehr sonniges warmes Wetter, allerdings ohne Wind. In der zweiten Woche änderte sich das Wetter grundlegend. Es wurde deutlich kälter und unbeständiger. Der Wind nahm zu und kam immer aus der Zielrichtung. Da auch in Gesamtskandinavien zu diesem Zeitpunkt die Ferien begonnen haben sind die Häfen übervoll. Unser bestes Beispiel war Anholt. Marstrand haben wir deswegen erst gar nicht angefahren. Für vieles hat uns das erstklassig ausgestattete Schiff entschädigt. Allerdings muss die Frage gestatte werden, ob die Reise mit dem Wohnmobil vielleicht die bessere Alternative gewesen wäre.

Die Crew hat sich gut bewährt. Nach zwei Wochen freut man sich trotzdem wieder seine eigenen Wege zu gehen. Segel-Extremisten hatten wir nicht an Bord. Schon im Vorfeld waren wir uns einig kein Nachtsegeln zu planen und nicht länger als 10 Stunden am Tag auf dem Wasser zu sein. Die im Vorfeld angedachten Ziele konnte nur zum Teil erreicht werden, da die Wetterbedingungen nicht planbar waren.

Mir persönlich reicht es mit dem Segeln für dieses Jahr und an einen Törn für das nächste Jahr denke ich nicht. Dänemark und auch Schweden sind als Urlaubsland ohne Einschränkung zu empfehlen. Viele Häfen sind erneuert worden und es gibt überall Boxen und neue Sanitärtrakte. Den Heckanker haben wir nicht benötigt.

Klaus Mackeprang  
Co-Skipper der „El Mio“