

Metropolis News / Törnberichte 2021

[Letzte Aktualisierung 04.03.24 14:55Uhr](#)

Inhalt

[1 Winterlager in Wolgast](#)

- [1.1 Arbeitswoche 1](#)
- [1.2 Arbeitswoche 2](#)
- [1.3 Arbeitswoche 3](#)
- [1.4 Arbeitswoche 4](#)
- [1.5 Segel Anschlagen, Vorbereitung zum Einkranen](#)
- [1.6 Einkranen](#)

[2 Ansegeln \(Penemünde-Laboe\)](#)

- [2.1 Penemünde-Fehmarn](#)
- [2.2 Darßer Ort – Laboe](#)

[3 Laboe-Laboe](#)

- [3.1 Laboe-Flensburg-Langablligau](#)
- [3.2 Langballigau-Laboe](#)

[4 Dänische Südsee \(Laboe-Laboe\)](#)

- [4.1 Laboe-Maasholm-Aerösköbing-Faaborg](#)
- [4.2 Faaborg-Assens-Als-Sonderborg](#)
- [4.3 Sonderborg-Gelting-Glücksburg-Flensburg](#)
- [4.4 Flensburg-Olpenitz-Eckernförde-Laboe](#)

[5 DK \(Laboe-Laboe\)](#)

- [5.1 Laboe-Fehmarn \(Orth\)-Gedser-Guldborgsund-Korsör](#)
- [5.2 Korsör-Kerteminde-Langeland-Aerösköbing](#)
- [5.3 Aerösköbing-Avernakö-Svendborg-Bagenkop-Laboe](#)

[6 Skipper Christoph übernimmt \(Laboe-Laboe\)](#)

[7 Rund Seeland \(Laboe-Stralsund\)](#)

- [7.1 Laboe-Bagenkop-Omoe](#)
- [7.2 Omoe-Rösnaes-Hundested-Helsingör-Kopenhagen-Insel Moen](#)
- [7.3 Insel Moen - Darßer Ort – Hiddensee - Wiek auf Rügen – Stralsund](#)

[8 Stralsund-Bornholm-Sassnitz](#)

[8.1 Stralsund-Sassnitz-Rönne \(Bornholm\)](#)

- [8.2 Rönne-Snogebaek-Svaneke-Christiansö](#)
- [8.3 Christiansö-Gudhjem-Sandvik-Hammerhus-Swinemünde Greifswalder Oie](#)
- [8.4 Greifswalder Oie-Gager-Penemünde-Freest-Sassnitz](#)

[9 Sassnitz-Göteborg](#)

- [9.1 Sassnitz-Höllviken \(Schweden\)-Kopenhagen](#)
- [9.2 Kopenhagen-Helsingborg-Mölle-Varberg](#)
- [9.3 Varberg-Marstrand](#)
- [9.4 Marstrand-Fotö-Göteborg](#)

[10 Skipper Marten übernimmt \(Göteborg-Oslo\)](#)

[11 Oslo-Göteborg](#)

- [11.1 Oslo-Frederikstad](#)
- [11.2 Frederikstad-Skjärhalden-Fjällbacka](#)
- [11.3 Fjällbacka-Smögen-Käringön-Marstrand-Öckerö-Göteborg](#)

[12 Göteborg-Kopenhagen](#)

- [12.1 Göteborg-Marstrand-Sandö-Bua Hamn-Varberg](#)
- [12.2 Varberg-Halmstad-Torekov](#)
- [12.3 Torekov-Helsingör-Ven-Landskrona](#)
- [12.4 Landskrona-Malmö-Kopenhagen](#)

[13 Kopenhagen-Wolgast](#)

- [13.1 Kopenhagen-Malmö-Ystad-Sassnitz](#)
- [13.2 Sassnitz-Thiessow-Sellin-Wolgast](#)

[14 Winterlager im Herbst](#)

- [14.1 Auskranen](#)
- [14.2 Arbeitseinsatz 1](#)
- [14.3 Arbeitseinsatz 2 und 3](#)
- [14.4 Arbeitseinsatz 4](#)

1 Winterlager in Wolgast

bis 22.4.

Es kann endlich wieder weiter gehen mit den Winterlagerarbeiten, und das auch noch planmäßig! Bisher war wegen Corona der Zutritt zum Werftgelände verboten. Noch immer gibt es Einschränkungen. Die schlimmste ist: Die Toiletten sind nun ausschließlich den Werftmitarbeitern vorbehalten. (Vermutlich können Hygienevorschriften nicht eingehalten, bzw. umgesetzt werden.) Es ist zwar ungewohnt, aber es hilft nix, da muss wie früher eben der Eimer her. Ich bin froh, wieder am Schiff arbeiten zu können, denn ich brauche die verbleibenden Wochen bis zum Saisonstart, um das Schiff perfekt vorzubereiten. In der Regel bin ich So-Do vorort. Der Krantermin ist auf den 22.4. festgelegt.

1.1 Arbeitswoche 1

14.3. bis 18.3.

Anwesende: Skipper Frank

Das Wetter bestimmt, ob drinnen oder draußen gearbeitet wird. Es ist winterlich 0-3°C, Schauerwetter. In dieser Woche habe ich schon viel geschafft:

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

- Alle 7 Stauräume im Vorschiff gereinigt (alle Decken Wände und Böden) und teilweise schon eingeräumt mit Leinen, Ersatzsegel, Polster
- Einen Tenntrafo (230V, 3,6kW) installiert und in den Landanschluss zwischengeschaltet. Er soll elektrochemische Korrosion verhindern z.B. an den Propellern.
- Den Gästerumpf innen grundgereinigt (alle Decken, Wände, Böden, Toiletten, Bilgen)
- Die Unterwasserbereiche der beiden Rumpfe komplett angeschliffen. (Das CopperCoat muss alle paar Jahre durch Anschleifen gereinigt und wieder aktiviert werden, damit es als Antifouling auch wirken kann. Ich habe an einem Tag einen Rumpf geschafft. Eine schwere Arbeit unter Schutzmaske, bei der die Arme erlahmen. Das Deck lasse ich erstmal so schmutzig, wie es ist:



1.2 Arbeitswoche 2

21.3. - 25.3.

Anwesende: Skipper Frank

In dieser Woche habe ich fast ausschließlich mich mit der weitem inneren Grundreinigung beschäftigt. Das Schiff strahlt jetzt innen fast wie neu und ist einzugsbereit. Ich habe sogar manche stark beanspruchte Holzkanten an den Ablageflächen und der Pantryarbeitsplatte vorher abgeschliffen und neu versiegelt.

Es stand auch auf meinem Plan, die Faltpropeller wieder anzubauen, doch musste ich mit Entsetzen feststellen, dass eine wichtige Distanzscheibe abhandengekommen ist. Die Werft hat mir aber sofort das Ersatzteil bestellt. Hoffentlich kommt es rechtzeitig. Ein Propeller jetzt wenigstens schon dran.

Nebenher habe ich einen Drucker/Kopierer/Scanner installiert. Er hat jetzt einen festen Stellplatz und wird nun über WLAN ohne weitere Kabelei betrieben. Auch einen kleinen 13,3" Monitor habe ich mir gegönnt und über dem Kartentisch montiert. Als Zweitbildschirm am Notebook soll er mir zusätzlich zu den OpenCPN-Seekarten ganz flexibel die Navionics-Boating App, das Spiegelbild des Raymarine Kartenplotters, oder auch nur meine Office-Anwendungen anzeigen, ohne meine wichtigste Seekarte zu verdecken. In der nächsten Woche wird das Deck gründlich geschruppt und die Rumpfe poliert.

1.3 Arbeitswoche 3

28.3. - 1.4.

Anwesende: Skipper Frank, Marten



Das Wetter spielte bei der Grundreinigung des Decks hervorragend mit. Nach 2 Tagen war wieder alles schneeweiß. Selbst das Konservieren der begehbaren Flächen gelang am 3. Tag ausgezeichnet unter den sommerlichen Bedingungen. Das Polieren der Rümpfe übernahm in den letzten beiden Tagen Segelfreund Marten. Er kam extra aus Hannover angereist, um mir zu helfen. Vielen Dank für die fleißige und gute Arbeit! So blieb mir Zeit für kleinere Reparaturen. Leider ist das Ersatzteil für den Propeller noch nicht gekommen und der Stb-Propeller noch nicht montiert. Ansonsten wären die Rümpfe bereit, ins Wasser gelassen zu werden. Dafür haben wir schon das Schlauchboot saubergemacht und angehängt. In der Woche nach Ostern ist Arbeitspause. Ab 10.4. gibt es noch 2 Arbeitswochen, bevor die Saison startet.

1.4 Arbeitswoche 4

11.4. - 14.4.

Anwesende: Skipper Frank

Nach einer Woche Osterurlaub zu Hause, in der von der Werft die Maschinen gewartet wurden, war das Deck schon wieder derart schmutzig, dass ich einen halben Tag lang damit beschäftigt war, es wieder sauber zu waschen. Unmittelbar neben dem Werftgelände befindet sich ein Schüttgutverladeplatz. Der dreckige Staub weht bei dem vorherrschenden Westwind ständig ins Werftgelände. Es half nichts, das Deck musste sauber sein, um kleine Gelcoat Schäden und Flexfugen auszubessern.

Die fehlende Distanzscheibe ist zu Glück noch rechtzeitig gekommen, um den zweiten Propeller zu montieren.



Am 14.4. wurde mir mitgeteilt, dass aufgrund der hohen Corona Inzidenzlage (>150/100k) das Werftgelände nur für Bewohner der Landkreise Vorpommern-Greifswald offenbleibt. "Die Einreise in das Gebiet des Landkreises Vorpommern-Greifswald ist ohne triftigen Grund untersagt."

Ich habe noch schnell die Netze, den Hanepot und die Sprayhood montieren können, bevor ich nach Hause fahren musste.

Der Krantermin am 22.4. bleibt aber bestehen. Um das Schiff startklar zu bekommen, fehlen noch die Segel. Ich werde wohl zwischendurch illegal einreisen müssen, um sie anzuschlagen. Mein Segelfreund Felix wird mir helfen.

Die Crew für den Ansegeltörn kann unmöglich nach Wolgast einreisen. Sobald das Schiff im Wasser ist, werden Felix und ich die Metropolis nach Schleswig-Holstein überführen. Dort ist noch kein Hochinzidenzgebiet.

1.5 Segel Anschlagen, Vorbereitung zum Einkranen

18.4.

Anwesende: Skipper Frank, Felix

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Die Lockdown Verordnung von Mecklenburg-Vorpommern wurde inzwischen Verschärft. Alle Zeitwohnsitz-, Boots- und Dauercampingplatz-Besitzer sind aufgefordert bis zum 23.4. das Land zu verlassen. Einreisen ohne triftigen Grund sind verboten. Und so sind wir auch prompt in eine Polizeikontrolle geraten. Nach langem Hin- und Her haben sie uns dann doch durchgelassen, um die Werft beim Auskranken unterstützen zu können. Zum Glück! So konnten wir noch rechtzeitig die Segel anschlagen, den neuen Kranarm für den Außenborder montieren, Bier und Wein für die kommende Saison bunkern. Ein anstrengender Tag. Aber nun ist es geschafft. Alles ist vorbereitet, um nach dem Einkranchen am 22.4. sofort lossegeln zu können. Vielen Dank Felix für deine Hilfe!

1.6 Einkranchen

22.4.

Anwesende: Skipper Frank, Felix

Der harte Lock Down in Mecklenburg-Vorpommern (MP) zwingt die Werft dazu, alle Krantermine bis mindestens 11.5. abzusagen. Die Metropolis ist das letzte Schiff, was noch gekrant wird. Glück gehabt!

Da die Einreise nach MP für uns eigentlich verboten ist, bangen wir am Vortag auf unserer Bahnreise, bei jeder Station wieder zurückgeschickt zu werden. Die Polizei war zwar präsent, hat uns aber nicht kontrolliert.

Der mobile Kran kam erst am frühen Nachmittag. So blieb vormittags noch Zeit für kleinere Arbeiten (z.B. Schutzschlauch über die Wanten ziehen).

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Das Kranen erwies sich wieder als recht aufwändig, da eine lange Traverse (9m) benötigt wird, um die Gurte weit genug auseinander zu spreizen. Sie wurde mit einem extra Tieflader angeliefert. Nach 2h waren wir im Wasser, alles ging gut.

Rechtzeitig genug um zu prüfen, ob alles dicht ist und die Maschinen funktionieren. Die Backbordmaschine sprang nicht an.

Eine erste Vermutung, die Starterbatterie sei zu schwach, war falsch, denn ein Massekabel wurde bei der Wartung vergessen anzuschließen. Zu Glück haben wir den Fehler noch rechtzeitig gefunden und beheben können, bevor wir losfahren mussten, um die letzte Brückenöffnung (17:45) in Wolgast nicht zu verpassen.

Die erste kurze Tour machten wir nach Peenemünde. Im Hafenbecken gegenüber dem U-Boot fanden wir einen geschützten freien Platz für die Nacht.

Die Segelsaison ist gestartet, aber der Lockdown wirft die ganze Planung um.

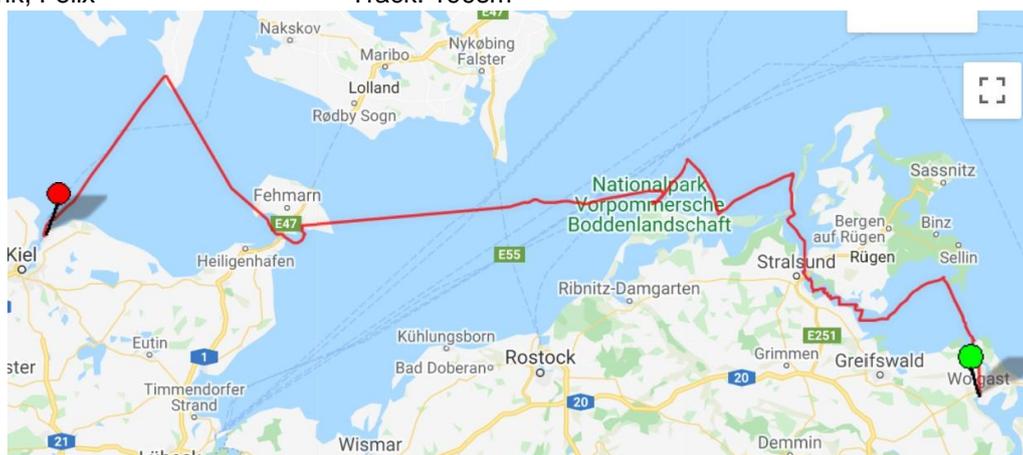
Jetzt müssen wir erst mal fluchtartig MP verlassen. Vorläufiges Ziel ist Schleswig-Holstein.

2 Ansegeln (Penemünde-Laboe)

23.4. - 28.4.

Crew: Skipper Frank, Felix

Track: 199sm



[Zum Anfang \(Inhalt\)](#)

Die Landesverordnung von MP zwingt uns, so schnell, wie möglich das Land zu verlassen. Die Häfen sind für „Ausländer“ gesperrt. Nur Überführungen sind noch erlaubt. Wir wollen nach Schleswig-Holstein.

2.1 Penemünde-Fehmarn

23.4. – 25.4.

Unser erster Schlag führt uns nach Stralsund über den Greifswalder Bodden. Das Wetter ist zwar schön, doch die Temperaturen bleiben einstellig. Der Wind kommt direkt gegen an. Wir kreuzen den ganzen Tag, doch wir kommen gut voran und sind sogar noch 2h vor der Brückenöffnung in Stralsund. Im Windschatten der kleinen Insel Dänholm warten wir für 1,5h vor Anker. Im Stadthafen von Stralsund staunen wir nicht schlecht. Die Gästestege sind gesperrt und damit man nicht an Land kann, vom Pier abgetrennt. Da es keinen anderen Platz gibt, legen wir trotzdem an. Um an Land zu kommen, haben wir ja ein Schlauchboot. Hafengebühr haben wir deshalb nicht bezahlt. Als wir am nächsten Morgen ablegten, kam aber der Hafenmeister verärgert angerannt und forderte noch sein Hafengeld für die „Nutzung“ der Infrastruktur.

Weiter ging es zum Nothafen Darßer Ort. Wieder die komplette Strecke gegen den Wind. Bei 3-4 Windstärken ging das Kreuzen recht gut, sodass am frühen Abend noch Zeit blieb, für eine Wanderung durch das Naturschutzgebiet zum Leuchtturm. Und wieder zeigte sich das Wetter von seiner schönsten Seite.



Nach einer ruhigen Nacht versprach der Wetterbericht Nordwind mit 4 Bft. Ideal, um nach Fehmarn zu kommen. Die 53 sm konnten wir so in einer akzeptablen Zeit schaffen. Dem strengen Lockdown von MP sind wir damit nun entkommen.

2.2 Darßer Ort – Laboe

25.4. – 28.4.



Auf Amwindkurs ging es nach einer ruhigen Nacht weiter nach Fehmarn (Burg) allerdings so, dass wir nicht kreuzen mussten. Ein schönes Segeln!

In Schleswig-Holstein angekommen, genossen wir im Hafencafe die ersten Freiheiten: Die Außengastronomie war wieder geöffnet. Das Landgangsbier schmeckte so besonders gut. (Übriges, das Cafe Kontor macht hervorragende Torten). Am Nachmittag wanderten wir noch in den etwas abgelegenen netten Hauptort Burg. An diesem Sonntag war hier aber alles wie ausgestorben.

**Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.**

[Zum letzten Eintrag](#)

Der nächste Tag versprach wenig Wind und Sonne. Und so entschieden wir uns für eine kurze Tour nach Orth (auch auf Fehmarn). In dem kleinen Seglerhafen ist wenig Platz, aber vor dem Hafen kann man abseits des Fahrwassers gut ankern. Wir fuhren dann mit dem Schlauchboot hinein und machten noch eine ausgedehnte Wanderung, immer auf dem Deich, zum Nachbarort Lemkenhafen.



Auch am Folgetag blieb der Wind schwach (max. 5kn). Ideales Wetter wieder zum Ankern. Wir wollen nach Bagenkop (Insel Langeland). Neben dem Hafen gibt es eine schöne Sandbucht. Schon vor dem Frühstück lichten wir den Anker und ließen uns langsam vom Gennaker ziehen. Nach 9 h waren die 20sm auch geschafft. Bei ganz ruhiger See konnten wir in dieser Zeit viele kleine noch offene Arbeiten erledigen. Vor Anker genossen wir dann die Abendstunden im Sonnenschein bei schöner Aussicht und verzichteten auf einen Landgang.

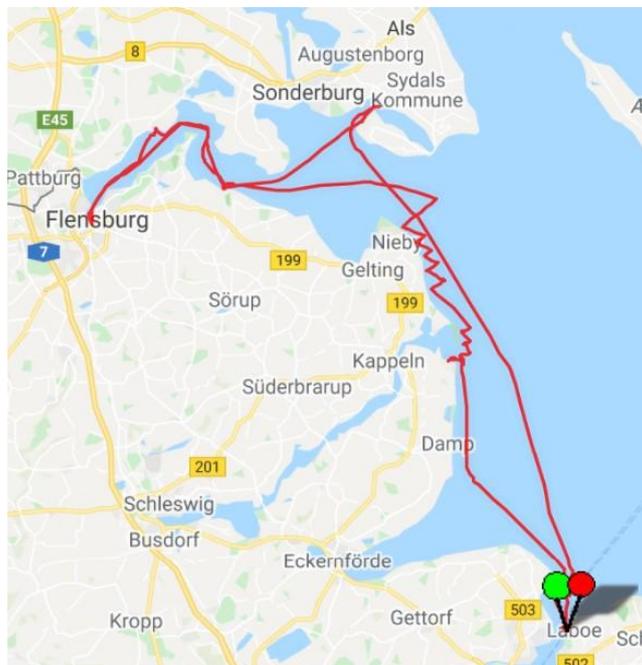
Auf der letzten Etappe dieses Ansegeltörns ging es nach Laboe. Der Wind frischte auf und kam leicht achterlich mit 12-15kn und sorgte für zügiges Vorankommen mit durchschnittlich 7kn. Laboe ist immer wieder ein netter Ort für den Crewwechsel.

3 Laboe-Laboe

1.5.-7.5.

Crew: Skipper Frank, Marten+Tanja, Pavel

Track 128sm :



Trotz Corona-Einreisbeschränkungen aus touristischen Gründen hat die Crew es geschafft am Vortag ohne Kontrollen nach Schleswig-Holstein zu kommen. Der Einkauf war schnell erledigt. Am Abend dann nach langer Zeit mal wieder ein Dinner in einer Gaststätte (allerdings nur im mit Heizstrahlern geheizten Außenbereich). Die „Fischküche“, direkt am Hafen, ist immer wieder hervorragend.



3.1 Laboe-Flensburg-Langablligau

1.5.-3.5.

Bei der ersten Törnetape ging es mit achterlichen Winden unter Gennaker zügig zur Insel Kägenes (Dänemark). Die Einreise nach Dänemark ist zwar immer noch nicht erlaubt, dennoch wagten wir es, im Windschatten der Insel zu ankern. Und siehe da, neben uns gesellten sich am Ankerplatz 5 weitere deutsche Yachten. Keiner kontrollierte uns.



Für den nächsten Tag war nur schwacher Wind und nachmittags sogar Flaute angesagt. So entschieden wir uns für eine kurze Tour weiter westwärts. Pünktlich zur Mittagszeit erreichten wir Langballigau (ein kleiner, gemütlicher, deutscher Hafen noch vor der Flensburger Förde). Hier wollten wir ein Fischbrötchen essen und ankerten deshalb neben der Hafeneinfahrt.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

Mit dem Schlauchboot kamen wir dann rein und genossen während einer Wolkenlücke im Sonnenschein unser Backfischbrötchen bei einem Bier vom Fass. Hier herrschte bereits pure Urlaubsatmosphäre und kein Lockdown. Der regnerische Nachmittag lud nicht zum Verweilen ein und so machten wir noch ein paar Meilen unter Motor Richtung Flensburg zu einer wieder dänischen Ankerbucht. Für den Folgetag nahmen wir uns nur eine kurze Tour zum Stadthafen nach Flensburg vor, um die schöne Stadt zu erkunden und mal wieder shoppen gehen zu können. Wir haben noch nicht mal richtig angelegt, da kam schon der Hafenmeister angerannt und verjagte uns wieder. Gastlieger seien noch nicht erlaubt. Tja, was nun? Nach kurzer Überlegung entschieden wir uns, wieder nach Langballigau zurück zu segeln. Der Ankerplatz ist bei dem angesagten Südwind gut geschützt und man kann mit dem Schlauchboot gut anlanden. Der Wind kam günstig, sodass wir am Nachmittag noch eine Wanderung machen konnten. Das im Hinterland liegende Tal der Langballigau ist ein schönes Naturschutzgebiet.



3.2 Langballigau-Laboe

4.5. - 6.5.

Für die nächsten 3 Tage ist Regen, Starkwind und Sturm angesagt. Wir können unmöglich weiter ankern. In Olpenitz finden wir einen geschützten Hafen, in dem wir Platz haben könnten. Wind, um die 20kn ist eigentlich kein Problem, nur kam er die gesamte Strecke gegenan. Bei hoher Geschwindigkeit (7-8kn) schlugen die Wellen kräftig gegen die Rumpfe, dass es nur so krachte. Pavel kam bei einem Toilettengang nicht wieder hoch und fiel für diesen Schwerwettertörn aus, Tanja blieb gleich von Anfang an im Salon liegen. Nur Marten und ich hatten Spaß. Durch kurze Kreuzschläge in Ufernähe konnten wir den ganz hohen Wellen ausweichen.



In Olpenitz fanden wir einen freien Platz. Das Anlegen gegen den Wind war zwar schwierig, doch es gelang gut. Als wir endlich das Boot mit 6 Leinen aufwändig sturmsicher fest hatten, kam der Hafenmeister und erklärte uns, dass wir hier nicht bleiben können. Überhaupt hätte er keinen Platz für unser großes Schiff, obwohl wir einige sahen. Er verwies uns auf ein anderes Hafenteil, in dem wir es versuchen sollen. In der Seekarte ist es allerdings als Privathafen ausgewiesen. Nach langem Zögern wagen wir den neuen Anlauf und landen an einem leeren Schwimmsteg, von dem wir uns bei diesem Unwetter nicht wieder vertreiben lassen.

Wir sind auf der Hafen-WebCam zu sehen:



Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

Es gab sogar Strom und Wasser. Nach dem Duschen belohnten wir uns dann mit einem schönen Kinoabend vor der Leinwand.

Am nächsten Tag wollte keiner bei dem anhaltenden Sauwetter rausfahren. Kräftige Schauerböen fegten ständig über das Schiff. Es gab kein Problem, mal einen Tag auf dem Boot abzuwettern, denn Laboe ist nur einen halben Tagestörn entfernt. Am letzten Tag drehte der Wind auf West und kam ablandig. Die Böen erreichten zwar noch über 20 kn (6Bft) doch gab es kaum Wellen. Trotz Reff im Groß und der Genua rauschten wir mit Rumpfgeschwindigkeit (8,5kn) nach Laboe. Mittags angekommen, blieb noch Zeit für einen ausgiebigen Landgang am Strand entlang und durch den Kurpark.

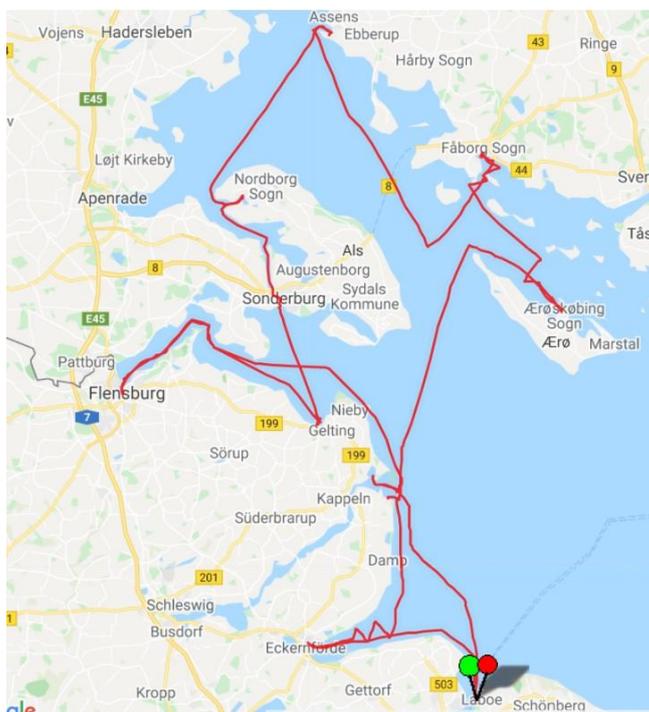


4 Dänische Südsee (Laboe-Laboe)

8.5. - 21.5.

Crew: Skipper Frank, Marlis, Felix+Christiane

Track: 244sm



Die neue Crew reiste pünktlich an, sodass nach dem obligatorischen Großeinkauf noch Zeit blieb, wieder die Fischküche aufzusuchen. Im erlaubten Außenbereich war es unter Heizstrahlen angenehm zu sitzen und das Essen wieder hervorragend.

Trotz Einreiseverbot für „Nicht Schleswig-Holsteiner“ beschlossen wir zunächst, in die dänischen Gewässer zu segeln und Fünen zu umrunden. Wir nahmen uns vor, ausschließlich zu ankern und die Häfen zu meiden. Mit dem Schlauchboot kann man ja recht unerkant trotzdem anlanden. Mangels Windes blieben wir jedoch in der dänischen Südsee.

4.1 Laboe-Maasholm-Aerösköbing-Faaborg

8.5. - 11.5.



Der Erste Schlag führte uns nach Maasholm (Schlei). In der Bucht nördlich des Ortes kann man gut geschützt ankern. Mit dem Schlauchboot war der hübsche Ort schnell erreicht. Eine südliche Luftströmung sorgte für sommerliche Temperaturen und Wohlfühlatmosphäre. Das nutzten wir gleich aus, um abends an Bord zu grillen.

Schon am nächsten Tag kamen wieder kalte Luftmassen aus dem Norden, die für regnerisches Wetter sorgten. Unser nächstes Ziel: Der hübsche Ort Aerösköbing auf der Insel Aerö. Westlich davon gibt es eine geeignete Ankerbucht mit Badesteg zum Anlanden für das Dinghi. In der kleinen Altstadt wird man in eine vergangene Zeit versetzt. Nur die Autos stören das Bild.



Nach einer ruhigen Nacht ging es mit sehr wenig Wind und Regen weiter nordwärts, immer gegen an. Das Kreuzen ohne Wellen ging aber super und nachmittags frischte es noch so richtig auf. Bei 17kn Wind und vielen Kreuzschlägen kam dann auch der der Segelspaß. In der weiträumigen Bucht von Faaborg fanden wir einen abgelegenen Ankerplatz.



Die 2km zum Hafen mit dem Dinghi gegen den Wind wurden zwar etwas feucht. Doch die schöne mittelalterliche Altstadt mit ihren vielen Fotomotiven war es durchaus wert, erkundet zu werden. Am Hafen gab es zur Freude des Skippers einen wirklich gut sortierten Skipperladen.

4.2 Faaborg-Assens-Als-Sonderborg

12.5. - 14.5.

Das regnerische, schwachwindige Wetter hält an. Sonnenschein gibt es überhaupt nicht mehr. Wir suchen uns eine schöne Bucht südlich von Assens. In die Stadt ist es zu weit, doch es ist auch schön rund um die Bucht zu wandern. Der kleine Ort Torö Huse am Ende ist sehr hübsch. Hier wohnt man ausgesprochen idyllisch.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Die Wetterprognose verspricht weiterhin schwachen Wind, bei dem man kaum segeln kann. Wir beschließen darauf hin, unser Vorhaben Fünen zu umrunden, abzubrechen und segeln wieder südwärts in Richtung Dänische Südsee. Im Norden der Insel Als verspricht das Hafenhandbuch eine der schönsten Buchten Dänemarks: Dyvig Havn. Gemächlich schippern wir vom Gennaker gezogen dorthin, um zu ankern. Bei schönem Wetter ist es dort sicher sehr reizvoll, aber auch im Regen gefällt es uns hier. Besonders schön anzusehen, die dominierende Hotelanlage.



Inzwischen ist die Gegend wieder mit deutschen Yachten bevölkert. Die Einreise für Schleswig-Holsteiner ist inzwischen erlaubt. Besonders an diesem Himmelfahrtswochenende machen viele davon Gebrauch. Das gibt uns den Mut, am nächsten Tag auch mal wieder einen dänischen Hafen anzulaufen: Sonderburg. Vor der Klappbrücke legen wir an. Die Crew besichtigt die Stadt und frischt die Vorräte auf und ich versuche mich erfolglos beim Angeln.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

4.3 Sonderborg-Gelting-Glücksburg-Flensburg

15.5. -17.5.

Das ungewöhnlich kalte, schwachwindige und regnerische Wetter hält an. Wieder können wir uns nur eine kurze Tour vornehmen, um nicht unnötig motoren zu müssen. Bevor der Wind am Nachmittag ganz einschläft, segeln wir von Sonderborg (DK) wieder nach Deutschland in die Geltinger Bucht. Im Hafen sind wir nicht erwünscht, da wir keinen Corona-Test vorweisen können, aber bevor wir uns nach nebenan zum Ankerplatz verholen, machen wir erst mal eine ausgedehnte Wanderung durch das Naturschutzgebiet Geltinger Nor (Sehr empfehlenswert!).



Weiter ging es am nächsten Tag nach Glücksburg. Eigentlich sollte es keinen Wind geben, doch ein durchziehendes Gewitter brachte unerwartet 12kn mit, sodass wir fast die gesamte Strecke segeln konnten (Starkregen und Hagel waren allerdings auch mit dabei). Angekommen, ankerten wir wieder neben dem Hafen vor einer hübschen Hotelanlage mit Seebrücke, bei der wir mit dem Dinghi komfortabel anlanden konnten. Unser Ziel war klar: Das Wasserschloss Glücksburg. Man erreicht es nach einer Wanderung (2km) durch einen idyllischen, hügeligen Wald. Es war zwar geschlossen, aber schon der äußere Anblick war einen Besuch wert.



Von Glücksburg ist es nicht mehr weit nach Flensburg (2 h unter Motor). Dieses Mal durfte man uns im Hafen nicht mehr abweisen, denn genau ab 17.5. wurde das Beherbergungsverbot aufgehoben. Nur einen negativen Corona-Test mussten wir dem Hafenmeister vorlegen. Diesen besorgten wir uns gleich nach der Ankunft kostenlos in einer Teststation (Er ist für 72h gültig).

Flensburg ist immer wieder ein lohnenswertes Ziel. Die Altstadt ist hübsch und bietet umfassende Versorgungsmöglichkeiten. Auch die Gaststätten dürfen hier nun wieder öffnen. Frisch getestet kehren wir abends auch

gleich ein.



4.4 Flensburg-Olpenitz-Eckernförde-Laboe

18.5. – 20.5.

Gemächlich gleiten wir bei schwachem Wind wieder wie auf Schienen zum nächsten Ziel: Olpenitz (neben der Schleimündung). Dieses Mal wurden wir vom offiziellen Hafen nicht vertrieben, denn der Hafenmeister war nicht da. Leider gab es dadurch auch keine Chipkarte für den Stromautomat. Aber kein wirkliches Problem, ich habe ja auch Gas. Der Hafen, obwohl inzwischen ein Urlaubszentrum mit vielen neuen Ferienhäusern, hat keinen Charme und lädt nicht zu Verweilen ein. Aber er war ja nur ein Zwischenstopp auf dem Weg nach Eckernförde.

Die Tour am nächsten Tag war zwar kurz, doch der Wind kam genau aus der Förde heraus. So einige Kreuzschläge verlängerten die Strecke dann doch merklich. Angekommen im Im-Jaich-Stadthafen, erkundeten wir erstmal die hübsche Innenstadt bevor wir uns beim Hafenmeister anmeldeten. Zu über unserer bösen Überraschung wollte er absolut nicht unsere Corona-Tests aus Flensburg akzeptieren. Das zulässige Alter von 48h sei um 5h überschritten. Wenn wir uns nicht sofort neu testen lassen, dürfen wir nicht bleiben. Verärgert gingen wir schnell zu nächsten Teststation und kamen als die Letzten gerade noch ran. Zum Glück waren wieder alle Ergebnisse negativ.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Komisch, am nächsten Tag in Laboe hat sich wieder niemand Testergebnisse vorzeigen lassen. Auf der kurzen Tour dorthin hatten wir endlich mal ordentlichen Wind über 10kn. Schneller, als erwartet, waren wir zur Mittagszeit schon am Ziel.



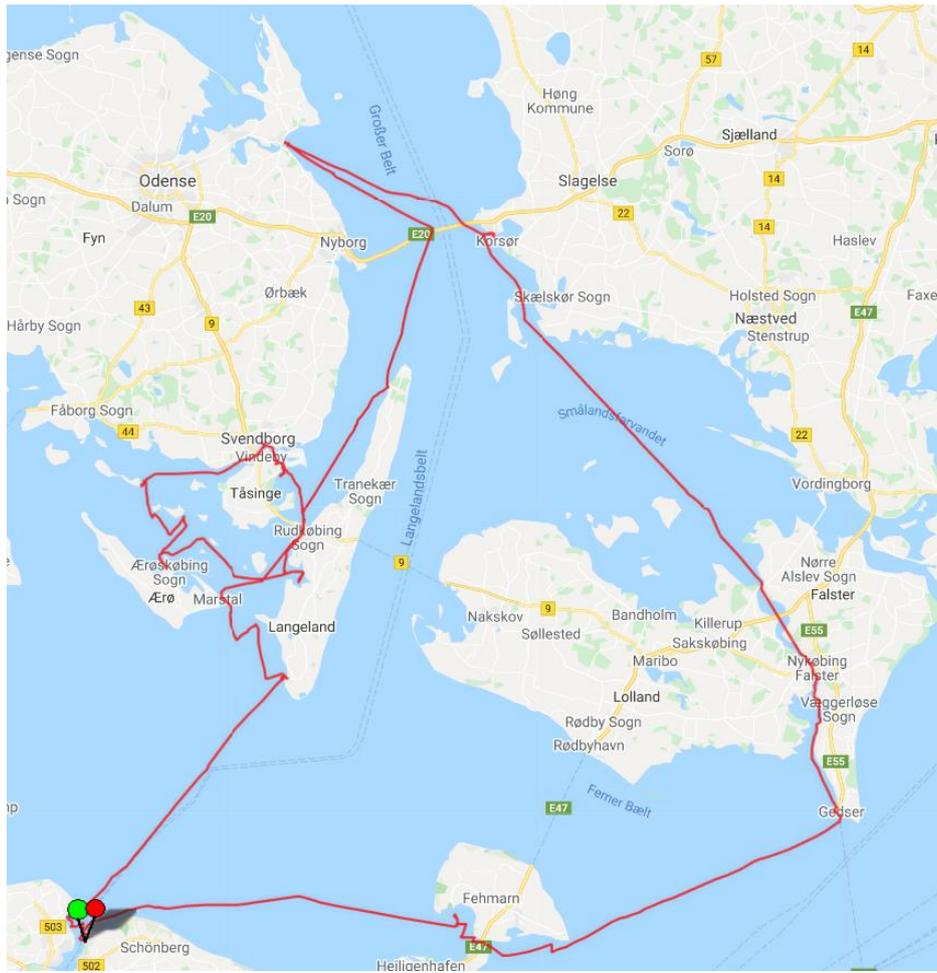
Übrigens der Kurpark ist gerade zu dieser Zeit besonders schön.

5 DK (Laboe-Laboe)

22.5. - 4.6.

Crew: Skipper Frank, Jörg+Sabine

Track: 297sm



Das schwachwindige Wetter des letzten Törn ist abgezogen. Die neue Crew reist bei Starkwind und Regen an und ein Ende ist vorläufig nicht in Sicht. Wie entscheiden uns aufgrund der Wetterprognose für länge Teilstrecken, mit denen wir um Lolland herumfahren können. So kommen wir auch mal dazu, den selten befahrenen, idyllischen aber flachen Guldborgsund zu durchfahren.

5.1 Laboe-Fehmarn (Orth)-Gedser-Guldborgsund-Korsör

23.5. - 26.5.

Die erste Teilstrecke des neuen Törn führt uns nach Fehmarn. Zu Pfingsten gibt es keine Militärübungen im Sperrgebiet Todendorf. Somit erreichen wir bei 20 kn achterlichen Wind den kleinen Ort Orth recht zügig (7kn Durchschnitt). Wir ankern vor dem Hafen. Zum Glück ließ der Wind etwas nach, sodass wir mit dem Dinghi trocken in den Hafen kamen. Da auch die Sonne schien, machte die Wanderung zum Leuchtturm so richtig Spaß.

Der nächste Tag brachte noch ausreichend Wind (12kn) um die Strecke nach Gedser zu schaffen. Nach anfänglichem Gedümpel an Fehmarn vorbei, ging es dann zügig vor dem Wind voran. Der Sportboothafen von Gedser war völlig leer. Die deutschen Segler schienen sich noch alle wegen der noch geltenden Einreisebeschränkungen zurück zu halten und das am Pfingstmontag. Gut für uns. Das Wetter war ausnahmsweise mal freundlich und warm. Trotz der noch kühlen Wassertemperatur von 13°C wagten wir alle ein kurzes Bad vom Boot aus.

In idyllischer Lage fanden wir dann am Hafen einen freien Grillplatz, an dem wir gebührend den schönen Feiertag ausklingen lassen konnten.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Nördlich von Gedser fährt man zwischen Falster und Lolland in den Guldborgsund. Der achterliche Wind schob und uns am nächsten Tag buchstäblich hindurch. Der Tiefenmesser schlug häufig Alarm. Manchmal sind es nur 1,5m. Die kaum besiedelte Landschaft ist durchaus idyllisch, doch die Sonne fehlt, sie so richtig zu genießen.

Auf halber Strecke machen wir Zwischenstopp hinter der ersten Klappbrücke in Nyköbing. Die Innenstadt ist durchaus nett und hat eine relativ große Einkaufspassage. Vereinzelt findet man noch richtig alte, mittelalterliche Bauten. In einem Fischladen kaufen wir ein paar frische Schollen, die wir uns abends in der Pfanne braten. Am frühen Nachmittag fahren wir noch 2 Stunden weiter bis zum Ausgang des Sundes nach Guldborg. Vor der 2. Klappbrücke gibt es einen kleinen Hafen. Ein Landgang lohnt in diesem winzigen Durchgangsort kaum, doch es gibt einen Supermarkt, Duschen, Strom und Wasser.



Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Am nächsten Morgen war das Schiff übersät mit tausenden Mücken.
Nach dem wir die Klappbrücke passiert hatten (Sie öffnet nach Bedarf), ging es bei 20kn leicht achterlichen Wind so richtig ab. Meist fuhren wir mit ersten Reff Rumpfgeschwindigkeit (8,5kn). Zum Wind kamen leider auch hohe Wellen (bis 1,5m) und Regen hinzu. Die Mücken suchten den Windschatten und ließen sich nur schwer vertreiben. Die meisten verendeten auf dem nassen Deck und hinterließen hässliche flecken.



Nach nur 5h waren die 37sm geschafft und wir machten fest im alten Hafen von Korsør (ohne Strom und Wasser). Das windige Regenwetter sorgte für nur wenig Lust auf einen ausgedehnten Landgang, obwohl die Stadt mit Burganlage recht schön ist.

5.2 Korsør-Kerteminde-Langeland-Aerösköbing

27.5.-30.5.



Von Korsør nach Kerteminde geht es durch die Große Belt Brücke, die Fyn mit Lolland verbindet. Der Wind weht schwach. Nach einer Stunde Motorfahrt, können wir langsam segeln. Das schöne Wetter lässt auf sich warten. Es ist kalt und bedeckt.
Am frühen Nachmittag legen wir an und machen einen ausgedehnten Rundgang durch die kleine Stadt mit Meeresmuseum, großer Einkaufspassage und vereinzelt schönen Fachwerkhäusern.

Am nächsten Tag bessert sich das Wetter, die Sonne zeigt sich endlich und es gibt schönen achterlichen Wind. Der Gennaker zieht uns zügig nach Langeland. In Lohlas, dem nördlichsten Hafen machen wir im alten Fischerhafen fest. Das Hafengelände und der keine Ort sind durchaus nett. Sabine und Jörg machen eine lange Wanderung zur Nordspitze der Insel, kommen aber etwas unzufrieden zurück, da man überwiegend Straße laufen muss.

[Zum Anfang \(Inhalt\)](#)

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Der Wetterbericht verspricht pure Sonne für die nächsten Tage. Doch ganz unerwartet war es am nächsten Morgen wieder grau in grau. Der Hochnebel lichtete sich erst mittags, aber dafür gab es noch mal ordentlichen Wind, um unter Segel weiter südlich voran zu kommen. Der Törnführer empfahl einen schönen Ankerplatz in der Bucht Lindelse Nor auf Langeland. Die Zufahrt ist sehr lang und flach, dauernd schlug der Tiefenmesser Alarm. Manchmal betrug die Wassertiefe nur 1,5m. Aber alles ging gut. Hierher trauen sich nur wenige Segler und so waren wir in schönster Idylle ganz allein. Mit dem Schlauchboot zum Land wurden wir von wolkenartig vorkommenden Mücken empfangen. Zum Glück stachen sie nicht und wir konnten etwas an der Bucht entlanglaufen. Irgendwann gesellte sich zu uns der Hund einer älteren Dame. Ihm schien es bei uns besser zu gefallen und folgte seiner neuen Familie auf 2 Kilometern. Selbst als wir im Dinghi zurückfuhren, schwamm er uns hinterher. Wir machten uns echt sorgen, dass er vor Erschöpfung ertrinken könnte. Auf halber Strecke kehrte er zum Glück zurück, und erreichte wieder das Ufer.



Am Abend kamen dann zum Schiff die Mücken. Am nächsten Morgen war besonders das im Windschatten liegende Cockpit voll davon. Mit dem Handtuch konnten wir bei schneller Rückwärtsfahrt die meisten vertreiben, doch ihre Hinterlassenschaften sorgten zu dritten Mal für viel Arbeit beim Saubermachen.



Als sich gegen Mittag endlich der Nebel lichtete, stellt sich das lang versprochene und ersehnte Sommerwetter ein. Nur der Wind blieb aus, so dass wir die Fahrwasser nach Aerösköbing überwiegen mit Motor abfahren mussten. Westlich der hübschen Stadt gibt es eine schöne halbrunde Ankerbucht mit bunten Strandhäusern. Bei Windstille verbrachten wir hier in der Abendsonne einen sehr angenehmen Grillabend.



5.3 Aerösköbing-Avernakö-Svendborg-Bagenkop-Laboe

31.5. - 3.6.

Das Wetter bleibt sommerlich und schwachwindig. Um nicht unnötig die Motoren zu bemühen, entscheiden wir uns für kurze Distanzen. Auf der Tour von Aerö zur Insel Avernakö kommt nachmittags sogar etwas Wind (5-6kn), der zum Segeln reicht. Der Anker fällt wieder in einer hübschen sichelförmigen Bucht im Osten der Insel. Hier kommt Karibik-Feeling auf, es ist einfach schön. Wir genießen die Atmosphäre und bleiben an Bord.

Nach 2 Nächten vor Anker in der Natur steht uns der Sinn nach etwas Kultur. Wir segeln ganz gemächlich durch den schönen Svendborgsund zum Valdemars Slot. Zwischendurch gibt es aber noch einen Mittagsstop im Svendborg Hafen. Wir ankern etwas später vor der Schlossanlage und landen am Fährsteg mit dem Dinghi an. Leider waren nur die Außenanlagen geöffnet. Das sehenswerte Schlossmuseum öffnet scheinbar nur im Sommer.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Die schöne Anlage war dann schnell erkundet, so dass wir noch weiter nach Troense fahren. Dort gibt es einen kleinen Hafen der auch für unseren Katamaran einen Platz bietet. Troense ist absolut sehenswert. Einen hübscheren Ort wird man in Dänemark kaum finden. Es ist unglaublich, wie viele hübsch renovierte Fachwerkhäuser in idyllischen Gärten hier zu sehen sind.



Für die letzten beiden Tage des Törns ist wieder guter Wind angesagt. Zügig geht es immer an Langeland entlang zum südlichsten Hafenort Bagenkop. Am frühen Nachmittag angekommen, machen wir uns auf einen längeren Fußweg (ca.5km) zur westlichen Inselfeite. Dort diente im Kalten Krieg eine Verteidigungsanlage zur Sicherung der westlichen Staaten. Jetzt ist sie ein interessantes Museum mit diverser Militärtechnik.



[Zum Anfang \(Inhalt\)](#)

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

Von Bagenkop nach Laboe sind es noch ca. 25 sm über freies Wasser. Bei den angesagten 6Bft Wind kann es da schon ungemütlich werden. Doch wir hatten Glück. Der Wind kam etwas achterlich, so dass die quer kommenden 1,5m hohen Wellen uns kaum bremsen konnten. Mit überwiegend Rumpfgeschwindigkeit (8,5kn) düsten wir bei viel Segelspaß dem Ziel entgegen. Da wir recht frühzeitig die Kieler Förde erreichten, legten wir für ein Fischbrötchen einen Zwischenstopp in Strande ein.



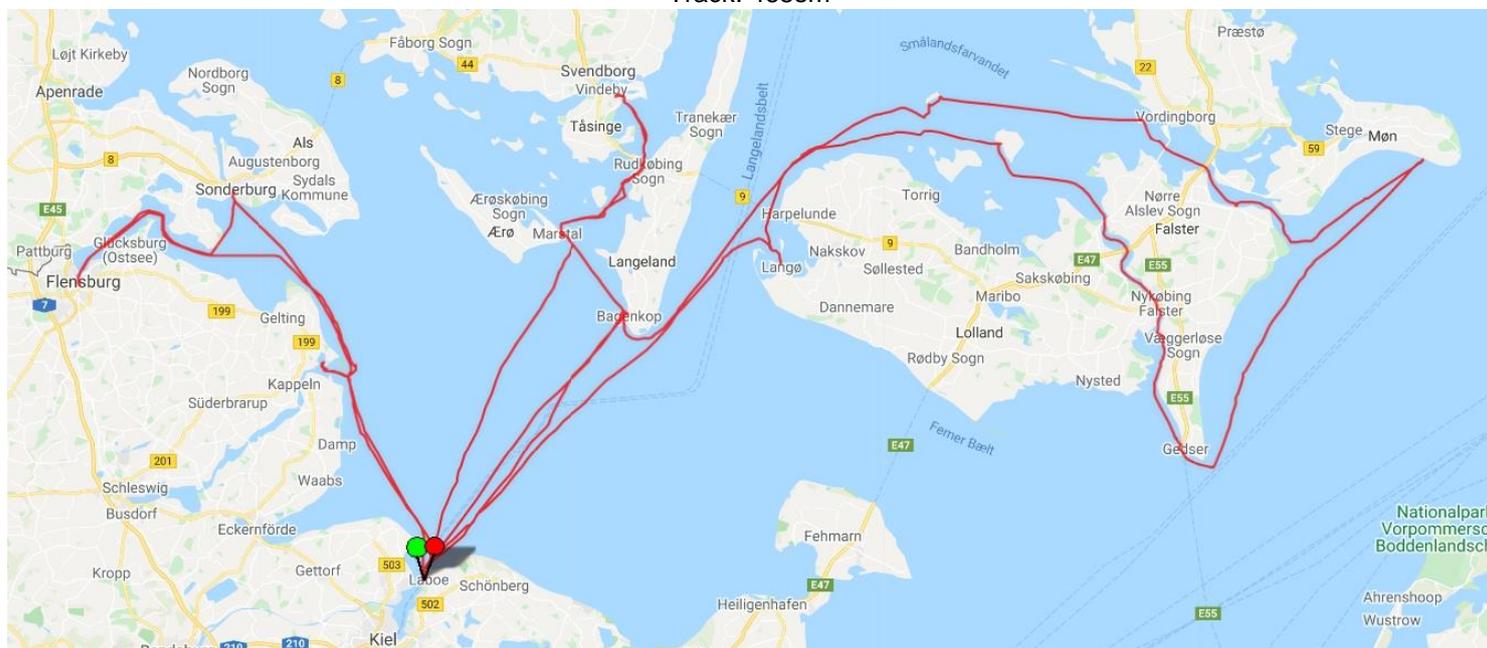
Abends dann in Laboe ließen wir es uns zum Ausklang des schönen Törns in unserem Lieblingsrestaurant "Fischküche" so richtig schmecken.

6 Skipper Christoph übernimmt (Laboe-Laboe)

5. 6. - 2. 7.

Crew: Skipper Christoph, Birgit, Klaus, Beate, Jan, Matthias

Track: 465sm



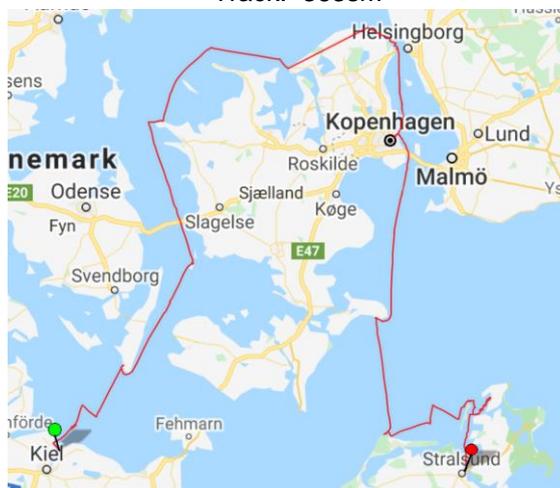
Es war vorgesehen, dass Skipper Christoph das Schiff in den ganzen 4 Wochen meiner Törnpause übernimmt. Aber auch er hat in diesem Jahr wegen der Pandemie Schwierigkeiten, eine Crew zusammenzustellen. Für die erste Woche ist es ihm überhaupt nicht gelungen. Somit verbleibt die Metropolis eine Woche ungenutzt im Yachthafen von Laboe. Erst ab 12.6. konnte Christoph mit seiner Crew das Schiff nutzen, um die Inselwelt Dänemarks zu erkunden. Er gab mir das Schiff wohl behalten und pünktlich und sauber am 2.7. wieder zurück.

7 Rund Seeland (Laboe-Stralsund)

3.7.-16.7.

Crew: Skipper Frank, Marlis, Karsten, Mirko, Alexander

Track: 363sm



Die Strecke von Laboe nach Stralsund ist auf direktem Wege zu kurz für 2 Wochen. Der langfristige Wetterbericht verspricht günstige Winde, um Seeland zu umrunden. Also wagen wir die anspruchsvolle Tour, die uns auch an Kopenhagen vorbei führen wird.

Die Crew kommt spät am Nachmittag, aber noch rechtzeitig um den Einkauf zu erledigen.

7.1 Laboe-Bagenkop-Omoe

4.7.-5.7.



Vor dem ersten Törn die obligatorische Sicherheitsbelehrung. Dann geht es los. Zunächst rüber nach Strande. Dort erwarten uns schon Andrea und Horst. Sie bringen uns den neuen Spinnaker. Er wurde ja bis zum verabredeten Termin Ende April nicht fertig und wurde nun mit 2 Monaten Verspätung zu unseren Freunden nachgeliefert. Die Freude ihn endlich zu haben war nur von kurzer Dauer. Als wir ihn auf der Weiterfahrt nach Bagenkop ausprobierten, wurde ich wieder enttäuscht. Statt des beauftragten 3-farbigen Musters kam ein einfarbiges hellblaues Segel zum Vorschein. Wenigstens stimmten die Abmessungen und der Schnitt, denn es steht gut vor dem Wind und sorgt mit seinen 138m² für ordentlich Vortrieb.

Da wir erst mittags losfuhren, kamen wir in Bagenkop erst abends an. Wir versuchten erst gar nicht einen Platz im Hafen zu finden, sondern ankerten daneben am Sandstrand und genossen noch schöne Stunden in der Abendsonne.

Am nächsten Tag drehte der Wind und kam schwach achterlich. Eigentlich ideal für den neuen SPI, doch waren die Wellen in der ersten Streckenhälfte nicht freundlich zu uns. Sie kamen entlang von Langeland aus einer anderen Richtung wie der Wind, waren für die Windstärke unangemessen hoch und ließen das Boot derart hin und her schaukeln, dass das Tuch nervend immer wieder einfiel. Dennoch waren wir am Nachmittag pünktlich zu Kaffeezeit (16 Uhr) im Hafen der Insel Omö. Hier ist es wirklich schön. Die ganze Idylle erfährt man bei einer kurzen Wanderung zum Hauptort der kleinen Insel. Das Wetter schön warm und angemessen zu Marlis' Geburtstag.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



7.2 Omoe-Rösnaes-Hundested-Helsingör-Kopenhagen-Insel Moen

6.7.-10.7.

Der Wind kommt stark von hinten und schiebt uns schnell durch den großen Belt nordwärts. Der Hafen von Rösnaes (an der NW-Spitze von Seeland) hat für uns keinen Platz, also ankern wir daneben. Trotz Windschatten ist es etwas unruhig, aber es geht. Der Ort hat 4 Häuser und ansonsten außer schöner Natur nicht viel zu bieten. Die Hafenanlage ist recht neu und bietet sogar eine Sauna.



Auf der Weiterfahrt schiebt uns wieder ein überwiegend achterlicher Wind, bei dem wir gut vorankommen. In Hundsted angekommen, finden wir sogar noch einen Liegeplatz, denn der Hafen hat viele Becken und ist riesig. Auf dem sehr belebten Gelände tummeln sich viele Buden und Restaurants.



Es gibt sogar Public Viewing für das EM-Fußballspiel England-Dänemark (die Dänen verloren leider). Ansonsten ist der große Ort ehr langweilig, hat aber mehrere Supermärkte.

**Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.**

[Zum letzten Eintrag](#)

In den nächsten 2 Tagen schwächelt der Wind. Der neue SPI ist jetzt goldwert. Zusammen mit dem Gennaker konnten wir sogar einige Zeit Schmetterling segeln. Das sind 200m² vor dem Wind. Bevor wir nach Kopenhagen segeln machen wir Station in Helsingör. Hier gibt es einen riesigen Yachthafen, doch alle geeigneten Plätze waren bereits belegt. Also blieb uns wieder nur, daneben zu ankern und mit dem Dinghi anzulanden. Hier ist ein Stadtrundgang wirklich lohnenswert. Denn es gibt nicht nur eine alte Schloss- und Festungsanlage zu besichtigen, sondern die Stadt mit seinen hübschen Gassen und Fußgängerpassagen ist durchaus hübsch.



Am nächsten Tag erreichen wir unser dann unser Hauptziel Kopenhagen. Wir sind froh, am Kai vor dem Amalienschloss einen etwas unruhigen Liegeplatz zu finden. Am Nachmittag konnten wir noch kurz durch das Touristenzentrum am Neuhafen ziehen, doch leider sorgte dann ein Tiefdruckgebiet für regnerisches Wetter. Statt am Abend durch die Stadt zu schlendern blieben wir lieber an Bord und werfen die Heimkinoanlage an.



Der Wetterbericht prognostiziert für den nächsten Tag starken Wind von über 20kn aus West, gerade richtig, um ordentlich nach Süden hin Strecke zu machen. Die Fahrt zur Insel Mön bei Regen und hohen Wellen wurde zwar etwas ungemütlich und holprig, doch kamen wir im Durchschnitt mit 7,5kn sehr schnell voran. In 7h waren die 52sm geschafft. Am Samstagnachmittag war der Yachthafen in Klintholm jedoch übervoll.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

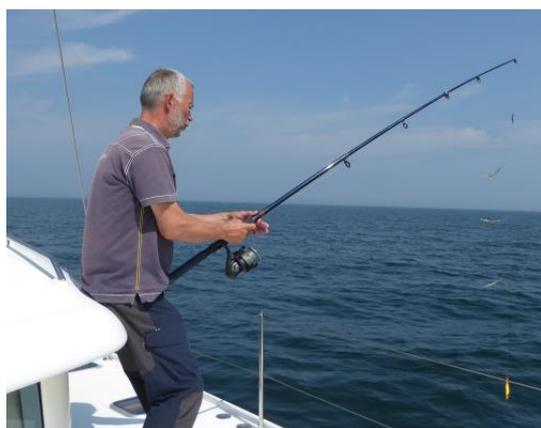


Wir fanden lediglich einen schlechten Platz an Autoreifen im Fischerhafen. Aber egal, alle waren froh, nach diesem anspruchsvollen Törn heil angekommen zu sein. Hier wollen wir einen Tag bleiben, denn die Insel mit seinen Kreidefelsen ist besonders schön.

7.3 Insel Moen - Darßer Ort – Hiddensee - Wiek auf Rügen – Stralsund

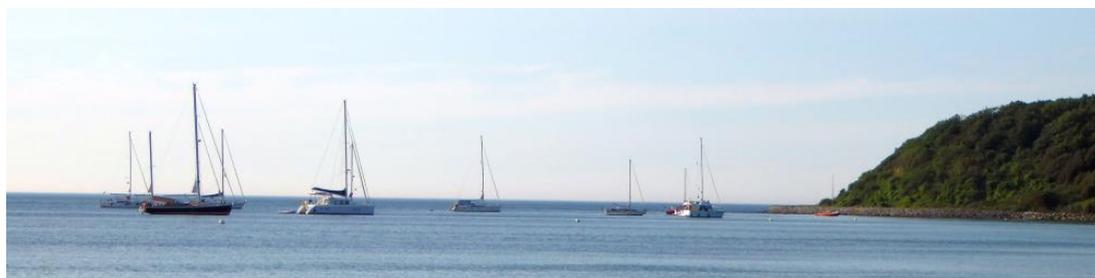
12.7.-15.7.

Der Wind kommt günstig auf der Tour über das offene Meer von Klintholm (Insel Moen) zum Nothafen Darßer Ort. Bei halbem Wind mit 13kn erreichen wir eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 7kn. Gut so, denn es gibt nur Platz für 3 Boote. Am frühen Nachmittag angekommen, waren wir die ersten und machen uns gleich auf eine ausgedehnte Wanderung durch das Naturschutzgebiet zum Leuchtturm.



Am nächsten Tag ist der Wind schon wieder vorbei. Auf dem Weg rüber zur Insel Hiddensee müssen wir immer wieder die Motoren bemühen. Während wir auf den versprochenen Nachmittagswind warten, vertreiben wir uns die Flautezeit mit Angeln, doch kein Fisch entdeckt unseren leckeren Köder.

Endlich am Weststrand von Hiddensee angekommen, fällt der Anker vor dem Ort Kloster. Wir brauchen noch etwas Proviant. Mit dem Dinghi ist das Ufer schnell erreicht. Im Ort gibt es einen



[Zum Anfang \(Inhalt\)](#)

**Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.**

[Zum letzten Eintrag](#)

kleinen Supermarkt, der zu Glück noch geöffnet war.

Bei einem anschließenden Bad in der Ostsee staunten wir nicht schlecht. Statt der üblichen 20°C Wassertemperatur waren es hier nur 13°C. Der Ostwind hat wohl die warmen Schichten davongeweht.



Bevor wir den Zielhafen Stralsund anlaufen, wollen wir noch zum kleinen Hafenort Wiek auf der Halbinsel Wittow auf Rügen. Dorthin führen fast ausschließlich nur schmale Fahrwasser. Teilweise müssen wir motoren, wo der Wind von vorne kommt und kreuzen unmöglich ist. Unsere Bedenken überhaupt einen Hafenplatz wurden unerwartet zerstreut, denn der Hafen ist erstaunlich groß und bot selbst für die Metropolis mehrere Parkmöglichkeiten. Leider war bis 23:00 Uhr lautes Hafenfest mit nerviger Bum-Bum-Musik. Ansonsten ist Wiek ganz nett und hat sogar eine sehenswerte alte Backsteinkirche aus dem 15. Jh..

Beim letzten Törnabschnitt nach Stralsund war es ganz schwachwindig (3-6kn). Das Segeln hat aber trotzdem Spaß gemacht, denn vor dem Wind bei Schmetterling mit Spinnaker und Gennaker hatten wir scheinbar von allen Begleitbooten die größte Segelfläche und fuhren ihnen allmählich davon. Zeitig genug angekommen, gab es für uns sogar noch einen Platz im Stadthafen vor der Gorch Fock 1.

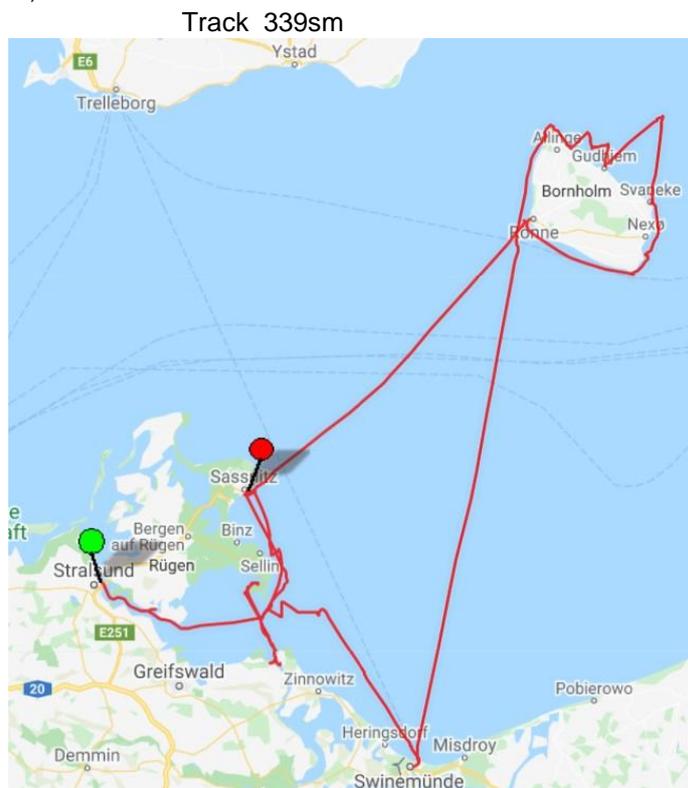


Zu Törnabschluss dann noch schönes Grillen an Bord in der warmen Abendsonne.

8 Stralsund-Bornholm-Sassnitz

16.7. - 30.7.

Crew: Skipper Frank, Felix, Andrea, Horst



Die schon länger geplante Tour nach Bornholm scheint realisierbar zu sein, den die Windprognose sieht gut aus. Mit mäßigem Wind aus NW könnte es kaum besser gehen. Da die Crew am Anreisetag schon zur Mittagszeit da ist, können wir noch am selben Tag nach dem Einkauf starten.

8.1 Stralsund-Sassnitz-Rönne (Bornholm)

16.7. - 18.7.

Die Ziegelgrabenbrücke über dem Strelasund öffnet nachmittags um 17:20 Uhr. Diesen Termin fest im Blick, schaffen wir gerade so, noch den Proviant zu verstauen und schon geht es los.

8sm hinter der Brücke ankern wir dann ruhig im Glewitzer Wiek (an der Südspitze von Rügen). Am nächsten Tag frischt der Wind auf 20-23kn auf. Zum Glück kommt er auf dem Greifswalder Bodden mit seinen kurzen Wellen achterlich, doch als wir die Ostküste Rügens nordwärts hochkreuzen mussten, kam wenig Freude auf. Das ist nicht gerade die Stärke eines Katamarans. Endlich in Sassnitz angekommen, gab es nur noch an der langen Mole (ohne Wasser + Strom) Platz für uns. Der starke Wind drückte das Schiff gegen die Betonwand, dass die Fender daran ordentlich schmirgelden. Im Hafen von Sassnitz reihen sich mehrere Fischbrötchenkutter aneinander:



Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

Noch vor dem Frühstück starteten wir am nächsten Morgen die Überfahrt nach Bornholm. Bei achterlichem Wind von 13-18kn lief das Schiff im Sonnenschein mit 7kn Durchschnittsgeschwindigkeit sanft durch die 1,5m hohen Wellen. Besser konnte es kaum gehen. Nach 7,5h waren die 52sm geschafft.



Im Nordhafen von Rønne (direkt neben dem Fähranleger) fanden wir einen nicht besonders schönen, aber zentral gelegenen Liegeplatz (wieder an einer hässlichen Betonmauer). Sogar für einen Stadtrundgang war noch ausreichend Zeit. Neben den niedrigen, bunt angestrichenen Altstadt Häusern und dem Marktplatz sind die Kirche und der außergewöhnliche Leuchtturm hier besonders sehenswert.

8.2 Rønne-Snogebaek-Svaneke-Christiansö

19.7. - 21.7.

Der mäßige Westwind schiebt uns unter Spinnaker um die sandige Südküste herum. Der nächste Hafen in Snogebaek ist zu klein für uns. Wir ankern ablandig daneben und fahren mit dem Schlauchboot hinein. Die Bordfahrräder dabei, fahren Andi und Horst zu den Sanddünen und Leuchtturm, während Felix schnellen Schrittes die 5km dahin läuft. Ich erhole mich am angrenzenden schönen Sandstrand. Das Wasser ist hier ungewöhnlich sauber.



Die Tour nach Svaneke ist am nächsten Tag nicht weit. Wir kommen am Vormittag gerade noch rechtzeitig, um in dem kleinen Hafen noch einen Liegeplatz zu bekommen. Svaneke ist immer wieder einen Halt wert, denn der Ort ist sehr hübsch, die felsige Küstenlandschaft rechts und links schön und der Ort hat die beste Fischräucherei der Insel, in der wir auch prompt zum Mittag einkehren. Es war zwar etwas schwierig, an Strom und Wasser heranzukommen, aber mit unseren langen Leitungen, haben wir auch das hinbekommen.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Svaneke

Am nächsten Tag sind wir vorsichtshalber schon vor dem Frühstück zu den Erbsensinseln (Christiansö) aufgebrochen. Jeder Segler hier will dort hin. Entsprechend früh muss man für einen Hafenplatz dort sein. Um 10:30Uhr waren wir nicht die ersten, hatten aber Glück. Der kleine Hafen wurde in kurzer Zeit gerammelt voll.



Die Boote lagen überwiegend in Fünfer-Päckchen. Die ehemalige Festunginsel mit ihren rundum laufenden Mauern bietet ist sehenswert, idyllisch und bietet viele Fotomotive. Es gibt sogar einen kleinen Kaufmannsladen und eine Gaststätte. Am Tage tummeln sich viele Besucher aus Gudhjem und Svaneke.



Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

8.3 Christiansö-Gudhjem-Sandvik-Hammerhus-Swinemünde Greifswalder Oie

23.7. -26.7.

Das Wetter bleibt sommerlich schön, der Wind schwach gemächlich geht es von Der Erbseninseln (Christiansö) wieder nach Bornholm.



Im hübschen Ort Gudhjem machen wir einen Zwischenstopp und ankern neben dem Hafen. Der an einem Berghang liegende touristische Anziehungspunkt ist in 2h erkundet. Von oben hat man einen tollen Blick auf Ort und Hafen.

Am Nachmittag geht es dann weiter nach Sandvik. Felix und Andrea paddeln im Kajak nebenher. Wir ankern in der schönen Sandbucht (Osand-Bucht) an der Nordspitze Bornholms. Hier herrscht emsiger Badebetrieb.



Am nächsten Morgen gibt es keinen ausreichenden Segelwind. Unter Motor fahren wir die 5 sm um die Nordspitze herum zum Hafen von Hammerhus.

**Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.**

[Zum letzten Eintrag](#)

Schon am Vormittag in Hammerhafen angekommen, finden wir auch einen Liegeplatz und machen uns sofort auf die Wanderung zu den imposanten Ruinen der Festungsanlage. Schon der Weg dorthin entlang der felsigen Küste mit ihren tiefen Schluchten ist ein Erlebnis.



Alles erkundet, brechen wir am Nachmittag zu unserer zweiten Wanderung um die Nordspitze auf. Der Wanderweg entlang der mediterran anmutenden Küste könnte nicht schöner sein. Er endet an einem Steinbruch, dessen Grube mit Wasser gefüllt wurde, dem heutigen Opalsee. Steile Felsabbrüche säumen ihn.



Der Wind frischt auf und bietet am nächsten Tag ideale Bedingungen, um von Bornholm zurückzufahren. Halber Wind, so um die 17kn, bringt uns mit 7kn Durchschnittsgeschwindigkeit zügig und gradlinig zum 84sm (11,5h) entfernten Ziel: Swinemünde. Am nächsten Tag wäre diese lange Überfahrt nicht mehr möglich gewesen. Die hohen Wellen (1,5-2m) machten uns auf diesem Kurs nichts aus. Im Stadthafen angekommen, fanden wir einen guten Platz. Zur Strandpromenade waren es dann 15 Min. Fußweg.

Dort erwartete uns im Vergleich zu den ehr beschaulichen Hafenorten Bornholms ein lautes, quirliges Kontrastprogramm. So viele Menschen, Buden, Restaurants, Musik aus allen Ecken und Enden! Nur gut, dass ich aus vergangenen Besuchen ein etwas abseits gelegenes Fischrestaurant kannte, ehr ein Fischimbiss mit überdachten Plätzen und Bedienung. Es war wieder nicht überfüllt, preiswert und gut.

**Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.**

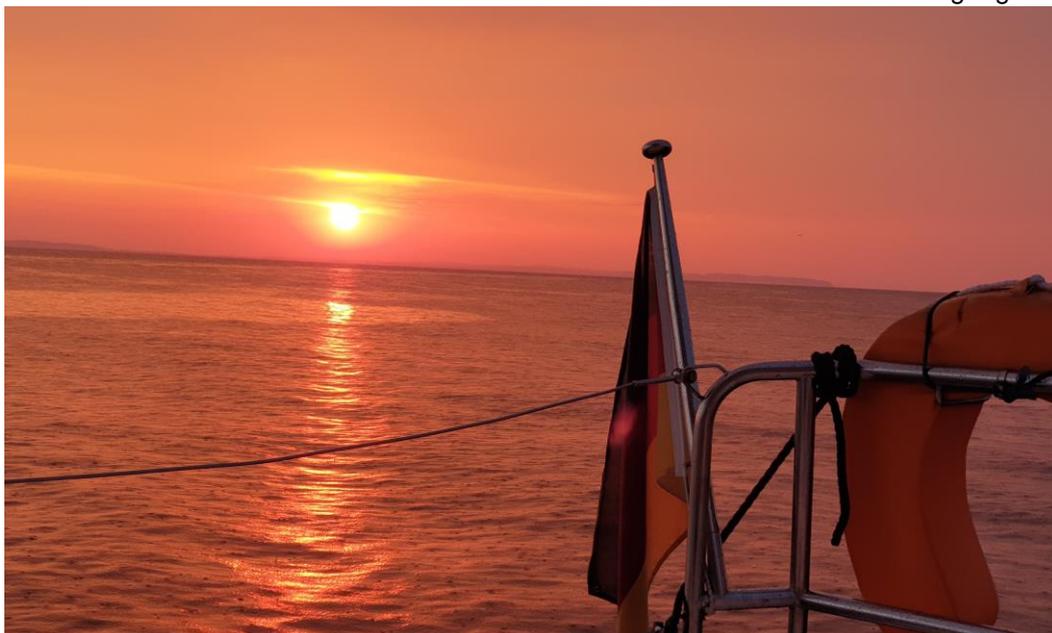
[Zum letzten Eintrag](#)

Zurück ging es abends am belebten Strand entlang zurück. In einer der zahlreichen Strandbuden nahmen wir noch einen wohlschmeckenden Sundowner (Caipirinha Cocktail), doch wir mussten uns beeilen, weil aggressive Stechmücken uns attackierten. Wir konnten uns erst vor ihnen retten, als wir endlich nach zügigen Schritten auf dem Schiff wieder ankamen.



Mit nur noch wenig Wind und viel zu hoher Dünung segelten wir gleich am nächsten Tag mehr schlecht als recht weiter zur kleinen Insel vor Usedom, der Greifwalder Oie. Wir hätten gerne die unter Naturschutz stehende Idylle betreten, doch bedurfte es einer Genehmigung und niemand war dazu telefonisch erreichbar. Auch im Nothafen gab es für uns keinen ausreichenden Platz. Also blieb nur, daneben zu ankern. Gefährlich und unruhig, denn ein Gewitter war im Anmarsch. Zum Glück lösten es sich auf, bevor es uns erreichen konnten. Um uns herum beugten uns ständig kleine Robben.

Abends noch ein herrlicher Sonnenuntergang im roten Meer:



8.4 Greifswalder Oie-Gager-Penemünde-Freest-Sassnitz

27.7. - 29.7.

Von der Greifswalder Oie nach Gager (Insel Rügen) ist es nicht weit. Doch für einen Hafenplatz kommen wir gerne etwas früher an, zumal man in Gager gut Wandern kann. Von den umliegenden Bergen (ca. 80m hoch) hat man schönste Ausblicke auf das Mönchsgut und rüber nach Usedom.



Am nächsten Tag geht es weiter nach Peenemünde. Wir legen an einen ausgedienten Lastenkahn an. Für an Technik Interessierte gibt es hier immer etwas zu entdecken (Kriegsschiff, Raketenmuseum, U-Boot). Diesmal war hier so richtig was los: Ein Wikingerfest mit Livemusik. In dieser lauten Umgebung wollten wir allerdings nicht bleiben.



Auf der anderen Peene-Seite fanden wir einen Liegeplatz im hübschen Fischerhafen von Freest. Erstaunlich viele Fischer kämpfen hier noch ums Überleben. Der Ort selbst ist uninteressant.



Für den letzten Törnabschnitt nach Sassnitz war viel Wind angesagt, zum Glück nicht gegenan. Bei 20-23kn düsten wir dem Ziel entgegen und kamen schon am frühen Nachmittag an. Leider gab es nur wieder einen Platz an der unruhigen schmutzigen Mole. Den letzten Tag ließen wir ausklingen im Fischrestaurant „Gastmahl des Meeres“.

9 Sassnitz-Göteborg

31.7. - 13.8.

Crew: Skipper Frank, Stephan, Reiner, Erhard

Track (273sm):



Auf dem Weg nach Oslo ist Göteborg eine gut geeignete Zwischenstation für den Crewechsel. Die westlich vorgelagerten Westschären sind außerdem ein lohnenswertes Segelrevier.

Mit Reiner und Erhard, erledigen wir den obligatorischen Einkauf. Stephan hat eine weite Anreise und kommt erst spät abends, direkt von einem Segeltörn in Schottland.

9.1 Sassnitz-Höllviken (Schweden)-Kopenhagen

1.8. - 2.8.

Von Sassnitz hoch nach Schweden sind es über 50sm. Da braucht man schon etwas Wind, aber auch nicht zu viel, besonders wenn es wie vorhergesagt, hart am Wind sein muss. Wir hatten Glück: Der nächtliche Sturm hat sich gelegt. Der immer noch kräftige Wind von 17-20kn lies uns bei 1,5-2m Wellen den Kurs zur Insel Flsterbo gerade so anlegen. Mit 6kn Durchschnittsgeschwindigkeit kamen wir am Falsterbokanal, der die Insel vom schwedischen Festland trennt. Wir haben uns extra beeilt und kamen auch gerade noch pünktlich, um die Klappbrücke um 19:00 Uhr zu passieren. Doch sie öffnete nicht. Eine Stunde mussten wir davor warten, bis sie uns zu dem dahinter liegenden Hafen Höllviken durchließ. Er ist erstaunlich groß und bietet viele für Katamaran geeignete Längsliegeplätze. Für einen Landgang war die Zeit leider zu knapp. Am nächsten Tag nahm der Wind noch zu. Wir machten uns echt Sorgen, wie wir nach Kopenhagen kommen sollen. Aber es wurde gar nicht so schlimm, wie befürchtet. Die Wellen waren im Öresund niedriger als erwartet und so konnten wir bei 20-25kn am Wind noch vernünftig segeln. Schon mittags war der Amalienhafen direkt im Zentrum von Kopenhagen erreicht. Die Crew begab sich auf eine Hop On Hop Off durch die Stadt. Anschließend machen wir noch eine schönet Tour mit dem Dinghi durch die Grachten.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



9.2 Kopenhagen-Helsingborg-Mölle-Varberg

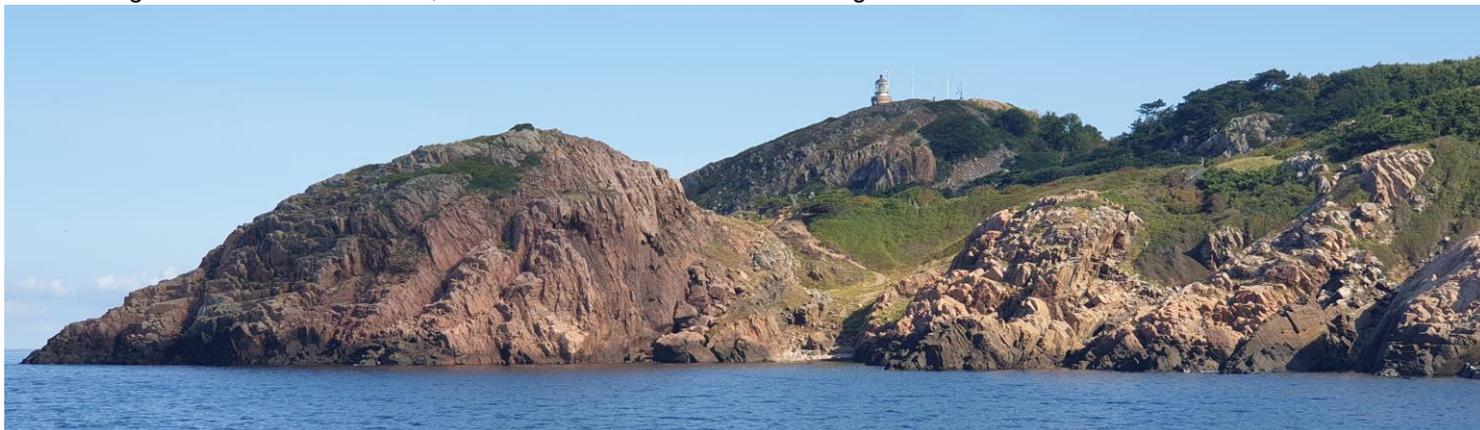
3.8. – 6.8.



Bei mäßigem Westwind segeln wir von Kopenhagen aus weiter nordwärts. Immer hart am Wind erreichen wir nach knapp 6h die schwedische Stadt Helsingborg.

Eine nette kleine Stadt mit alter Festungsanlage. Schön auch die großzügige, moderne Hafenanlage.

Nach so viel Kultur zieht es uns am nächsten Tag nach Mölle. Der hübsche Ort ist Ausgangspunkt für eine wunderschöne Wanderung um die Halbinsel Kullen, die ich schon vor 3 Jahren einmal gemacht habe.



Vor dem Hafen angekommen, starten wir die Motoren und wundern uns, dass beim Steuerbordmotor weder Vorwärts- noch Rückwärtsgang irgendeine Reaktion zeigen. Die Vermutung lag nahe, dass sich vielleicht der Faltpropeller nicht ausklappt. Als ich im Wasser nachsah, traf mich ein Schock. Der Propeller war weg! Einfach abgefallen! Unglaublich aber leider wahr. Als ich mich davon erholt hatte, mussten wir erst mal ganz in Ruhe überlegen, wie wir nun damit umgehen. Eines war klar, Häfen sind zukünftig zu meiden. Man kann zwar auf Langstrecken mit nur einem Motor fahren, aber Hafenmanöver sind äußerst kompliziert und risikoreich, denn aus dem Stand heraus und beim Beschleunigen macht ein Kat mit nur einer Maschine immer eine Drehbewegung in nur eine Richtung.

Wie aber nun zu einem neuen Propeller kommen? Zum Glück traf ich bei meiner Werft in Wolgast auf Hilfsbereitschaft, mir so schnell wie möglich einen neuen Propeller zu besorgen und an eine beliebige Adresse in Schweden zu schicken. Mitsegler Stephan hat sogar in Kopenhagen einen Bekannten der sich bereit erklärte, das Teil in Empfang zu nehmen und uns zu einem beliebigen Hafen zu bringen.

Als alles organisiert war, blieb uns nur noch zu warten und sehnlichst zu hoffen, dass das Problem wenigstens bis zum nächsten Crewwechsel erledigt sein wird. Die Montage im Wasser ist dann zwar auch noch schwierig, aber nicht unmöglich. Für die ersehnte Küstenwanderung war nun keine Zeit mehr.

**Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.**

[Zum letzten Eintrag](#)

Der nächste Tag führte uns zu den ersten Schäreninseln mit Ankerplatz: Hallands Väderö. Bei schönstem Wetter war dort richtig was los. Neben so einigen Segelboten tummelten sich zwischen den Klippen viele keine Motorbote mit Tagesgästen. Hier war alles schön. Urlaubsfeeling pur.



Da unsere Vorräte mal wieder aufgefrischt werden mussten, segelten wir mit auffrischem Wind gleich vor dem Frühstück los. Die 40sm nach Varberg waren in gut 6h geschafft. Am frühen Nachmittag fiel der Anker direkt neben dem Hafen und der beeindruckenden Festungsanlage. Vor uns ein sehenswertes Kaltbadehaus aus dem 19. Jh..

Leider gab es wieder ein böses Ereignis, welches auf die Stimmung schlug:

Unser Co-Skipper Stephan erhielt die Nachricht, dass seine Partnerin vom Pferd gefallen ist und ohnmächtig im Krankenhaus liegt. Er beschloss sofort, den Törn abzubrechen und von Varberg aus nach Hause zu fahren. Alle hatten vollstes Verständnis für diese Entscheidung, obwohl in der schon schwierigen Situation mit fehlendem Stb-Propeller, seine hohe seglerische Kompetenz fehlen würde. (Am Abend signalisierte er bereits, dass sie wieder erwacht ist und wohl keine bleibenden Schäden zu erwarten hat.)



Das Anlanden mit dem Dinghi war recht einfach. Der Rest der Crew besichtigte die Festungsanlage, die einst sogar als Königssitz und später als Gefängnis diente, bevor es in die sympathische Stadt zum Einkauf ging. Für einen Saunabesuch im historischen Kaltbadehaus war es leider schon zu spät, aber am nächsten Morgen um 9:00Uhr gönnten wir uns den Spaß.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Die komplette Anlage neu renoviert, bot uns ein außergewöhnliches Saunaerlebnis (Herren und Damen getrennt). Abkühlung gab es im Meer. Vor den Panoramafenstern liegt unser Schiff.

9.3 Varberg-Marstrand

7.8. - 10.8.



Mit schwachem Wind dümpeln wir nach unserem Saunaerlebnis mittags 24sm weiter nordwärts, mal mit Motor, mal mit SPI. Abends ankern wir dann in einer typischen hübschen Schäreninsel Umgebung. Am nächsten Tag frischt der anhaltende Südwind etwas auf. Der Gennaker zieht uns weiter nordwärts zur Insel Styrso. Dort ankern wir in der Bucht Halsvik. Sie hat für die vielen hübschen Ferienhäuser einen keinen Bootssteg, an dem wir für eine kurze Erkundungstour mit dem Dinghi bequem anlanden können.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



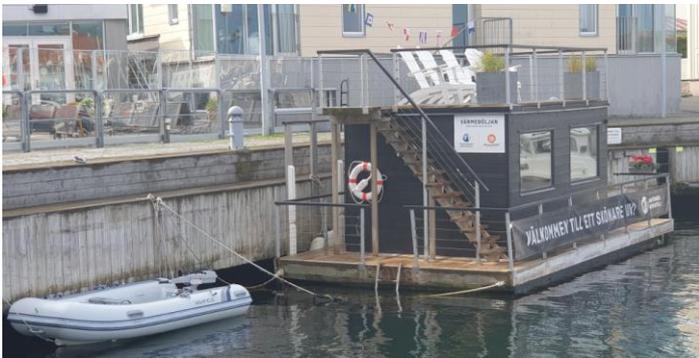
Obwohl der Wetterbericht immer wieder vor Regen und Gewitter warnt, hatten wir ach am nächsten Tag Glück. Der Wind frische zwar auf 18n auf, kam aber weiterhin achterlich, so dass es bequem durch die Insel- und Klippenwelt auch bei schmalen Durchfahrten ging. Nach 20sm war unser nördlichstes Ziel erreicht: Marstrand. Für mich der schönste Ort in den Schären. Sehr mondän, hübsche alte Holzvillen, gekrönt durch eine große, alte Festungsanlage, umgeben von einer außergewöhnlichen Felslandschaft mit riesigen, nackten Granitformationen am grandiosen Uferwanderweg.

Marstrand besteht aus 2 dicht nebeneinander liegenden Inseln, die mit einer Kabelfähre verbunden sind.



Wir ankern im Hafengelände in kurzer Distanz zum Pier. Ganz in der Nähe befindet sich das „Havshotell“ mit großem SPA-Bereich.

Da wir kein Wasser tanken und daher nicht duschen können, nutzten wir am nächsten Morgen die Gelegenheit zur gründlichen Reinigung. Es war zwar teuer (ca. 40€/Person), aber dafür gab es Bademäntel, Tücher, mehrere Saunen, Pools (innen und außen) und eine ganz spezielle, am Kay liegende Ponton-Saunaneben unserem Dinghi.



Da uns das Regenwetter nun doch erwischte, und der Wind schwächelte, beschlossen wir noch eine Nacht zu bleiben. Am Nachmittag kam dann die erlösende Nachricht, dass der Ersatzpropeller endlich per Expressdienst nach Göteborg unterwegs ist. In 2 Tagen werden wir dort sein.

9.4 Marstrand-Fotö-Göteborg

11.8. -12.8.

Von Marstrand aus geht es mit viel Wind wieder südwärts. Bevor wir in den Sund nach Göteborg reinsegeln, wollen wir noch eine Nacht in den Schäreninseln verbringen. Das Manövrieren zwischen den Klippen auf Vorwindkurs ist nicht einfach. Durch ständige Kurswechsel bestand laufend die Gefahr einer Patenthalse.

Der Anker fällt wieder neben einem Hafen, diesmal an der Insel Fotö. Mit dem Dinghi können wir dann im Hafengelände leicht anlanden, um den netten Ort zu erkunden. Die Häuser passen sich auf unterschiedlichste Art und Weise hübsch in die großen nackten Felsgebilde ein.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Am Nachmittag kam dann die erlösende Nachricht: Der Propeller ist da. Wir können ihn direkt im Hafen von Göteborg abholen.

Das passte ja prima, denn am nächsten Tag sind es nur 11sm bis dorthin. Der Wind ist uns gnädig, kommt schwach achterlich und lässt uns mal wieder den Spinnaker setzen.



Das Hafenmanöver mit nur einer Maschine wird dann erwartungsgemäß schwierig. Nur mit Dinghi-Unterstützung (Ziehen und Drücken) gelingen die engen Richtungsänderungen. Aber schließlich ging alles gut und wir lagen sicher im Stadthafen Lilla Bommen.



Der Propeller wurde schon am Vortag von unserem schwedischen Segelfreund Klas in der Gasstätte gegenüber hinterlegt. Nach dem Empfang der Teile machten wir uns sofort an die Unterwassermontage. Alles Nötige dazu ist auf der Metropolis vorhanden. Der Tauchkompressor sorgte für die Atemluft und der Neoprenanzug half mir, nicht zu unterkühlen. Spezialwerkzeug war nicht erforderlich. Die schlechte Sicht in dem schmutzigen Hafenwasser macht die Arbeit

allerdings etwas schwierig. Nach 30 min. war es vollbracht. Die erste Bewährungsprobe folgte sogleich, denn der Hafenmeister forderte uns auf, das Boot umzuparken. Wie leicht das auf einmal wieder ging! Alle waren begeistert über den Erfolg. Die Saison kann nun wie geplant weitergehen und die Crew entspannt nach Hause fahren.

Skipper Marten wird in den kommenden 2,5 Wochen das Schiff übernehmen und nach Oslo segeln.

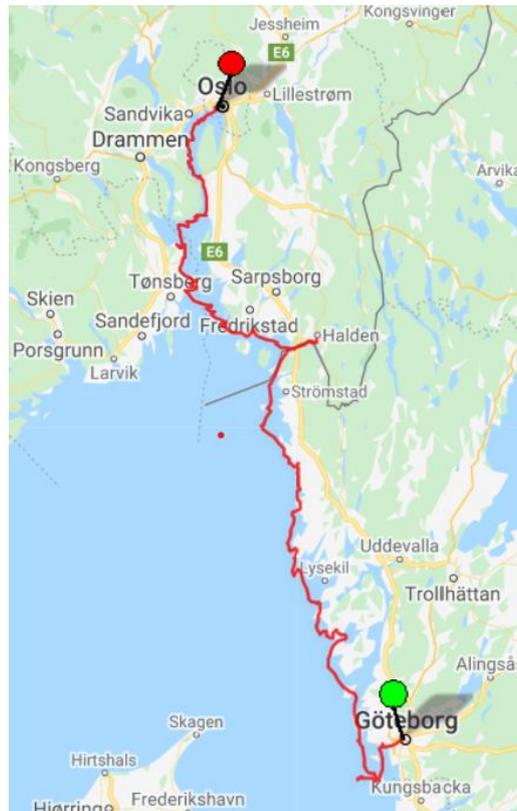


10 Skipper Marten übernimmt (Göteborg-Oslo)

14.8. - 31.8.

Crew: Skipper Marten mit eigener Crew

Track 263sm:



Marten hat in meiner Törnpause das Schiff mit seiner Crew übernommen und ist nach Oslo weitersegelt.

Für diesen Törn gibt es hier keine Berichterstattung.

In Oslo angekommen hat er die Metropolis an mich in einem einwandfreien Zustand wieder zurückgegeben. Besonders überrascht hat mich, wie sauber und ordentlich alles war. Vielen Dank an Marten und seine Crew!

Das nördlichste Ziel dieser Segelsaison ist nun erreicht. In den folgenden 5 Wochen geht es nun wieder auf den Rückweg.

11 Oslo-Göteborg

2.9.-16.9.

Crew: Skipper Frank, Marlis, Manuel, Amadeus, Roland

Track 225sm :



11.1 Oslo-Fredrikstad

3.9.-6.9.

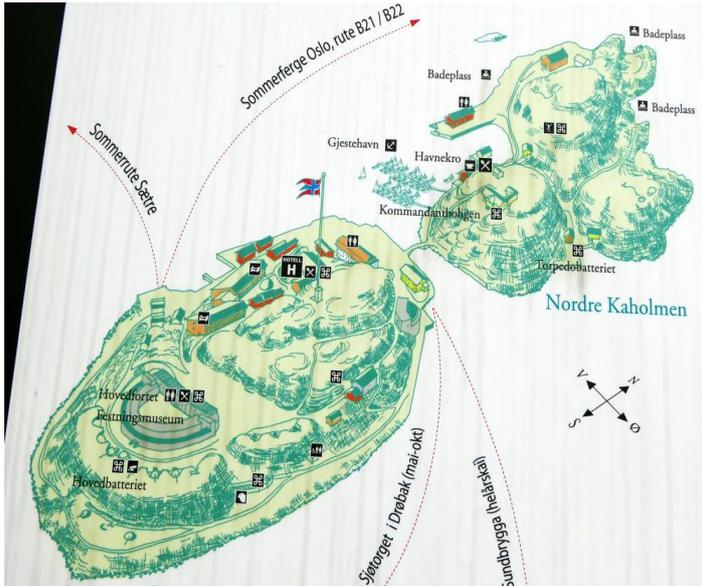


Oslo ist eine interessante Stadt. Es gibt so einiges zu sehen, dass die neue Crew sich nicht entgehen lassen wollte. Und so

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

war am ersten Segeltag vormittags erst mal eine Hop On / Hop Off Tour angesagt.



Am Nachmittag ging es dann aber doch noch los. Wind gab es sowieso keinen. Mit dem Motor fuhren bis nach Oscarsborg, einer idyllischen Doppelinsel, die in einem schmalen Oslofjord Abschnitt in den beiden Weltkriegen die norwegische Hauptstadt beschützen sollte. Zum Teil ist es ihr auch gelungen. Ganz stolz wird im dortigen Militärmuseum darüber berichtet, wie von dort aus mit Torpedos das größte deutsche Schlachtschiff, die „Blücher“, versenkt wurde.



Nach dem wir vormittags das ganze Gelände erkundet haben, ging es wieder nur unter Motor weiter zum nächsten historisch bedeutsamen Ort im Oslofjord: Borre.

Hier wurden zur Wikingerzeit in 7 Hügelgräbern Könige bestattet. Ausgrabungen brachten diverse Funde zu Tage. Am nächsten Vormittag konnten wir uns im Museum darüber informieren und uns den Nachbau eines 1500 Jahre alten Langhauses anschauen.



Pünktlich am Nachmittag kam dann endlich der ersehnte Wind. Allerdings recht stark und gegenan. Aber die zu kreuzende Strecke war nicht lang (15sm), so dass wir noch am frühen Abend in Hankö ankamen. Ein Naturhafen inmitten der einer Klippenlandschaft. Die Saison schien aber hier schon vorbei und die Steganlage entsprechen leer. Abends dann Heimkino an Bord.

Für den folgenden Tag fanden wir im Reiseführer wieder eine Sehenswürdigkeit: Die Altstadt Gamlebyn in Frederikstad. Auf dem Weg dorthin treffen wir auf ziemlich große heranrollende Wellen aus dem Skagerrak. Trotz Starkwind, war aber alles bei gereiften Segeln beherrschbar.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Mittags angekommen, hatten wir genug Zeit, die Altstadt zu besichtigen. Holzhäuser sind in eine alte Festungsanlage hineingebaut. Hier scheint die Zeit vor 100 Jahren stehen geblieben zu sein. Nur einige wenige Autos stören etwas das Gesamtbild. Wir liegen ohne Strom und Wasser zentral am Stadtkay, dafür können wir mal wieder unsere Vorräte im Supermarkt auffüllen.

11.2 Frederikstad-Skjärhalden-Fjällbacka

7.9.-9.9



Die Sonne macht sich rar, der Wind ist schwach. Irgendwie schaffen wir es 19sm weiter nach Skjærhalden, einem versteckten natürlichen Hafen im Schärengarten. Die Saison scheint hier schon längst vorbei. Die Gästestege sind verweist, Gaststätten zum Teil geschlossen. Trotzdem ist es idyllisch. Man auf hohen Felsen die Küste entlanglaufen und schöne Aussichten haben. Einen Superparkt gibt es direkt am Hafen.

Am nächsten Morgen zieht es uns zu einer schönen Ankerbucht, denn es soll mal wieder die Sonne scheinen und sommerlich warm werden. Tatsächlich wird es nachmittags so und der Anker fällt in einer hübschen Sandbucht an der Insel Syd Koster. Das Wasser hat zwar nur 16°C, dennoch gehen wir baden. Bei dieser Gelegenheit prüfe ich gleich, ob die Propeller noch festsitzen. Zum Glück! Gerade noch rechtzeitig, denn der noch vorhandene Faltpropeller sitzt etwas locker auf der Welle. D.h. die Befestigungsmutter hat sich gelöst und muss unverzüglich fest angeschraubt und gesichert werden, sonst droht ein weiterer Propellerverlust.



Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



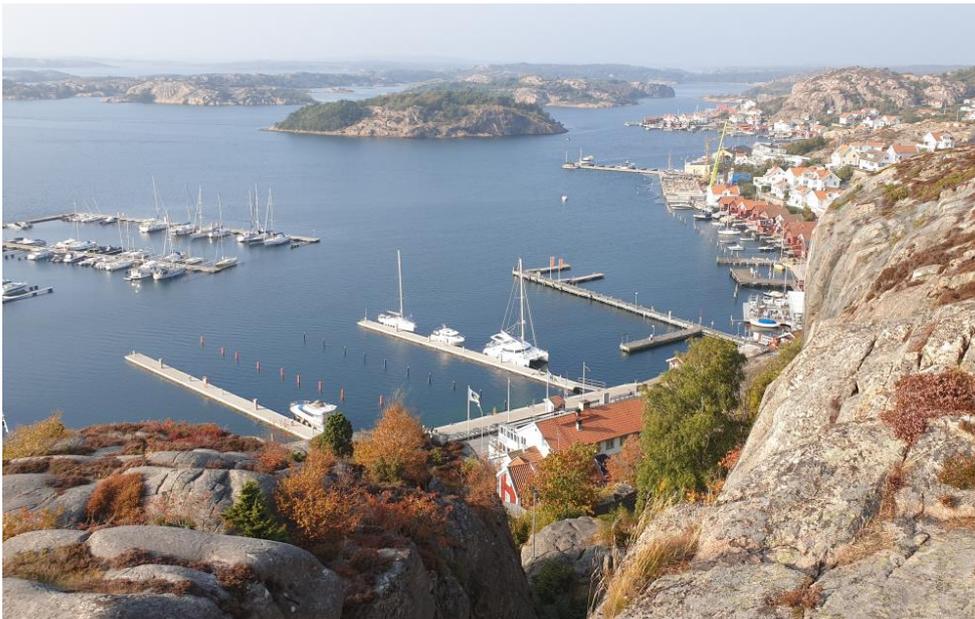
Statt Erholung ist nun viel Arbeit angesagt. Die Propellerflügel müssen einzeln demontiert werden um an die Befestigungsmutter zu kommen und das alles im Wasser. Nur gut, dass ich Ersatz -Schrauben, -Muttern und -Scheiben habe. Die Sorge, dass im Wasser etwas verloren geht, ist trotzdem groß. Deswegen fahren wir soweit es geht ins Flache. Mit Neopren und Tauchkompressor lässt es sich gut im klaren Wasser arbeiten. Ein Problem waren allerdings dicke, fette Feuerquallen. Trotz schützendem Anzug erwischten mich ein par Fäden im Gesicht. Die Lippen brannten für mehrere Stunden wie Feuer. Die Montage lief allerdings gut, nichts ging verloren. Der Propeller sitzt nun wieder fest und mit neuer Sicherungsscheibe auch wieder sicher.



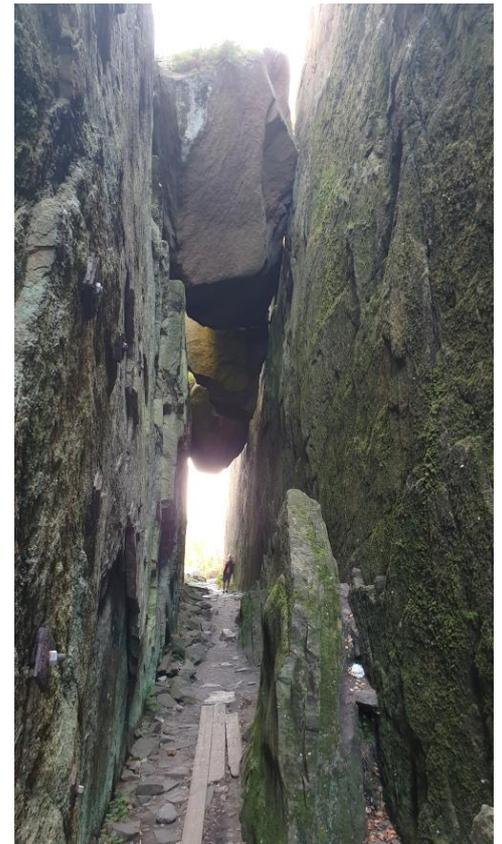
Wie zur Belohnung finden wir am Strand einen schönen Grillplatz. An dem wir schließlich am Lagerfeuer den Tag ausklingen lassen.

Am nächsten Morgen waren wir eingehüllt in Nebel. Zu Glück lichtete er sich bald, denn bei schlechter Sicht durch die Inselwelt zu schippern ist gefährlich. Auch die Sonne zeigte sich wieder und bescherte uns bei wieder schwachem Wind einen schönen Tag.

Ziel war der im Törnführer angepriesene, schöne Ort Fjällbacka. Schöner kann man hier wirklich kaum liegen.



Bunte Häuser schmiegen sich im Hafengelände um einen 74m hohen Fels. Wir steigen auf ihn herauf und genießen tolle Aussichten auf den Hafen und die Schärenlandschaft. Leider ist die Luft etwas dunstig. Interessant ist auch eine ca. 200m lange Felsspalte, die begehbar ist.



11.3 Fjällbacka-Smögen-Käringön-Marstrand-Öckerö-Göteborg

10.9. -15.9.

Die Strecke nach Göteborg ist nicht mehr weit. Das passt ganz gut, denn der Wind ist überwiegend schwach und kommt von vorn. Somit reichen uns kurze Distanzen von ca. 15sm zu den Zwischenstopps um rechtzeitig zum Ziel zu kommen. Um etwas Wind abzubekommen, fahren wir auf dem Weg nach Smögen raus aufs Skargarak. Bei ordentlicher Dünung dümpeln wir so dahin. Selbst am Nachmittag fanden wir in dem sonst übervollen Hafen einen Platz. Die Saison ist hier schon vorbei. Der idyllische Hafen ist mit Holzstegen und vielen Butiken gesäumt, die zum Teil schon geschlossen sind. Trotzdem lässt es sich hier noch gut flanieren.

[Zum Anfang \(Inhalt\)](#)

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Am nächsten Tag ist der Wind so schwach, dass wir nur mit Motor vorankommen. Die kurze Strecke ist aber mittags schon geschafft. Viel Zeit um den kleinen typischen Schärenort Käringö zu erkunden.



Das nächste Ziel ist Marstrand. Hier lohnt es sich immer wieder fest zu machen. Attraktiv sind der Ort, die Wandermöglichkeiten in der Felslandschaft, die Festung und der SPA-Bereich im Havshotell.

Nicht zu vergessen das alte königliche Badehaus.

**Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.**

[Zum letzten Eintrag](#)

Das Wetter wird vorübergehend wieder sonnig, sodass wir am nächsten Tag nach so vielen Orten wieder in einer ruhigen Ankerbucht die Schärenidylle genießen wollen. Der Anker fällt in der Bucht der Insel Stora Rävholmen. Sie ist nach Westen offen, sodass wir schön die Sonne im Abendrot untergehen sehen konnten.

Als vorletzte Station dieses Törns haben wir uns die Insel Öckerö ausgesucht. So ganz glücklich waren wir mit dieser Entscheidung allerdings nicht, denn Hafen und Ort waren nicht besonders attraktiv. Ausgenommen die beiden Kirchen.

Die Gaststätten überwiegend geschlossen und da wir uns vorgenommen hatten, ausnahmsweise mal Essen zu gehen, blieb uns nur eine etwas ungemütliche Pizzeria, dessen Pizza uns auch nicht begeistern konnte.



Die restliche Strecke an Göteborg war wenigstens kurz und das war auch gut so, denn wir hatten am letzten Tag noch ordentlich zu kreuzen um in den Göteborgsund zu kommen. Um schon mittags anzukommen, sind wir bereits vor dem Frühstück aufgebrochen. Schließlich ist Göteborg auch eine interessante Stadt, die man noch vor der Abreise schnell erkunden will.

Ich fand wieder im Stadthafen „Lilla Bommen“ einen Platz. Er liegt in der Nähe zum Zentrum, zur Bahn und zum Flughafenbus.

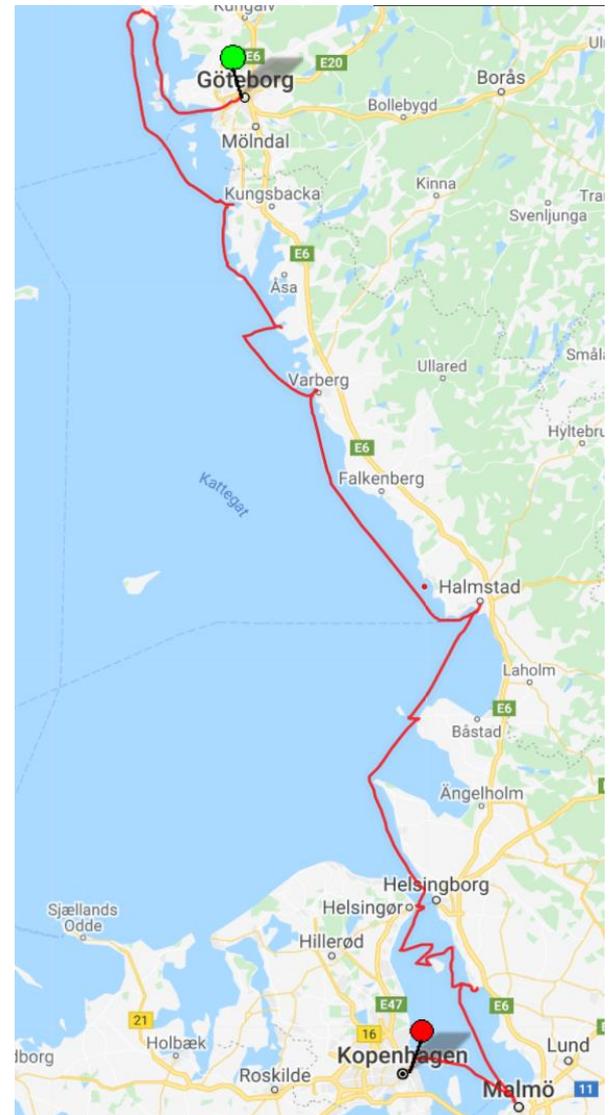
12 Göteborg-Kopenhagen

17.9.-1.10.

Crew: Skipper Frank, Christoph+Birgit, Claus+Annelie

Der Crewwechsel verlief pünktlich und reibungslos. Nach dem obligatorischen Einkauf gab es noch ausreichend Zeit für die Sicherheitsbelehrung. Der vorletzte Törn der Saison geht noch einmal durch die schöne, jetzt herbstliche und leere Schärenlandschaft bis nach Kopenhagen. Die Distanz ist in 2 Wochen locker zu schaffen, sodass wir uns zeitlassen können, die Gegend zu erkunden.

Track: 246sm



12.1 Göteborg-Marstrand-Sandö-Bua Hamn-Varberg

18.9. - 21.9.

Nach 2 Tagen Dauerregen wurde es endlich wieder trocken, doch die Sonne blieb weiterhin verborgen und der Wind schwach. Mit dem Gennaker kamen wir zwischen den Schäreninseln nach Marstrand gut voran (zum 3. Mal in dieser Saison). Jede Crew möchte dorthin, denn der Ort ist attraktiv und man kann gut wandern.



Erst am nächsten Tag ging es südwärts, außerhalb der Inseln, im ruhigen Skagerrak. Wir machten fest im kleinen Festlandsort Valda Sandö mit großem Yachthafen. Es gab nicht viel zu sehen. Nur die Aussicht von einem nahegelegenen Hügel über den Hafen war sehr schön.



Auch am folgenden Tag hielt das überwiegend schwachwindige, ruhige Herbstwetter an. Nur langsam ging es weiter nach Bua Hamn. Der Ort liegt in der Nähe eines kleinen Kernkraftwerkes, das die Landschaft verschandelt. Die Landschaft wird schön, sobald man die Anlagen nicht mehr sieht. Ich habe eine Felsküstenwanderung zum Leuchtturm gemacht, die sich gelohnt hat.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

Als nächstes Ziel nahmen wir uns Varberg vor. Dort gibt es ein schönes altes Kaltbadehaus mit Sauna, in die wir gehen wollten. Rechtzeitig angekommen, wurden wir sogleich enttäuscht. Geschlossen! Hier galt schon die Winterzeit mit reduzierten Öffnungszeiten. Was aber noch schlimmer war: An unserem Liegeplatz kam der Wind ablandig und wehte vom Pier innerhalb kürzester Zeit jede Menge Sand auf das Schiff, sodass wir es an eine andere Stelle verholen mussten. Das änderte aber nichts daran, dass ich das ganze Deck abspülen mussten (2h Arbeit). Für Landgang blieb da keine Zeit.



12.2 Varberg-Halmstad-Torekov

22.9. - 24.9.

Bei idealen Segelbedingungen entscheiden wir uns für einen etwas längeren Schlag nach Halmstad (40sm). Der Wind kam mit 10kn aus West. Auf unserem südlichen Kurs rauschten wir mit 6kn durchs Wasser. Auch die Sonne zeigte sich. Perfekt! In Stadthafen von Halmstad bekommen wir einen sicheren Platz, um vor dem angekündigten Sturm und Regen einen Tag lang abzuwettern. Die Stadt ist ganz nett, aber bietet nur wenige Sehenswürdigkeiten, u.a. ein kleines Schloss am Ufer. Im Regen wirkte alles wahrscheinlich nur halb so schön.



Der Wind legte sich am nächsten Tag nur wenig, aber wir wollten weiter, auch wenn es nur eine kurze Tour ist. Und die hatte es insich. Bei 2-3m Welle und 20-25kn Wind düsten wir gerefften Segeln, überwiegend mit Rumpfgeschwindigkeit, durch die aufgewühlte See. Das war schon grenzwertig, aber alles blieb beherrschbar und machte sogar Spaß.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Nach knapp 3h war das Ziel erreicht. In dem gemütlichen und netten Hafen von Torekov fanden wir zum Glück einen einigermaßen geschützten Platz, allerdings am Betonpier (Die Fender mussten ganz schön leiden.). Am Nachmittag unternahm ich eine ausgedehnte Wanderung entlang der windigen aber schönen Küste (teilweise Naturschutzgebiet), während der Rest der Crew sich ausruhte. Um den Hafen herum gruppieren sich mehrere Gaststätten (teilweise schon geschlossen) und ein winziges Schifffahrtsmuseum in einem halben, eingegrabenen Schiff. Im Sommer muss hier ganz schön was los sein. Als wir dann abends Essen gehen wollten, fanden wir allerdings erst nach einem längeren Fußmarsch eine Pizzeria, dessen Preise für uns akzeptabel waren.



12.3 Torekov-Helsingör-Ven-Landskrona

25.9. - 27.9.

Auf der Fahrt von Torekov nach Helsingör ging es wieder richtig zur Sache. Der starke Wind kam zum Glück nicht gegenan. Mit 8kn Speed hatten wir eine aufregende Berg- und Talfahrt durch die 2-3m hohen Wellen. Erst kurz vor Dänemark beruhigte sich alles und machte das Anlegen im großzügigen Museumshafen von Helsingör leicht.

Wir lagen mit direktem Blick vom Cockpit auf die stattliche Kronborg. Helsingör hat so einige Sehenswürdigkeiten und ist einen Besuch wert.



Nachdem am nächsten Tag Stadt und Schlossanlage erkundet waren, fuhren wir gemütlich weiter südwärts zur Insel Ven.

[Zum Anfang \(Inhalt\)](#)

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

Der kleine Hafen Kyrkbacken mit seiner weißen Kirche auf dem Steilufer ist besonders hübsch.



Er bietet aber auch einige schöne Grillplätze. Das Wetter spielt mit, um tatsächlich abends zu grillen und ein Lagerfeuer zu machen.

Die Wanderung hoch zur Kirche nahmen wir uns für den nächsten Morgen vor. Von Oben hat man einen herrlichen Blick auf den Ort und Hafen.



Der Törnführer lockt uns anschließend nach Landskrona. Dort steht die besterhaltenste Festungsanlage Skandinaviens. In der Nähe gibt es einen kleinen City-Yachthafen. Wir staunten nicht schlecht, dass es für uns nicht einen noch so schlechten Platz gab. Uns blieb nichts anderes übrig. Wir mussten weiter zum mehrere Kilometer entfernten Hafen am Stadtrand, der mitten in einem Gewerbegebiet liegt. Entsprechend weit war der Fußmarsch zur einzigen Attraktion. Die Innenstadt ist nicht besonders hübsch. Nur ganz vereinzelt gibt es ein paar übriggebliebene, sehenswerte alte Gebäude (z.B. Rathaus und Theater).

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



12.4 Landskrona-Malmö-Kopenhagen

28. - 30. 9.



Das Wetter wird nun immer herbstlicher. Bei mäßigem Wind aus NW segeln wir weiter südwärts nach Malmö. Wir finden einen netten Hafenplatz mitten in der City.



Am Nachmittag reißt ganz unerwartet der Himmel auf und lässt die moderne Stadt mit ihren sehenswerten architektonischen Neubauten im ehemaligen Hafengelände erstrahlen. Besonders sehenswert: Das höchste Gebäude Schwedens, der um 90° gedrehter Wohnturm.



Während die Crew die Stadt erkundet, wandere ich zum alten Kaltbadehaus, um mal wieder ausgiebig zu saunieren.



Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

Ein abendlicher Rundgang liefert bei klarem Himmel viele Fotomotive:



Am nächsten Morgen: Nebel. Erst als er sich gelichtet hatte, konnten wir ablegen. Dann schien für kurze Zeit die Sonne. Sie bescherte uns bei achterlichem, schwachem Wind noch ein schönes Segeln mit dem Spinnaker zur Festungsinsel Flakfortet.

Vor dem ersten Weltkrieg wurde auf einer Untiefe die Insel komplett künstlich aufgeschüttet und eine

große mit Kanonen gespickte Bunkeranlage errichtet. Sie sollte den Seeweg nach Kopenhagen absichern. Die Anlage ist heute als Freilichtmuseum komplett zu besichtigen. Die unterirdischen Kasernenräume lassen sich abenteuerlich mit der Taschenlampe erkunden.

Nachdem wir ausgiebig alles besichtigt hatten, ging es schließlich nach Kopenhagen. Pünktlich zum Anlegen fing es kräftig an zu Regnen. Nur gut, dass wir gleich einen schönen Liegelatz im Amalienhafen mit Strom und Wasser fanden. Die Crew freute sich, schon einen Tag früher angekommen zu sein, als geplant. Denn wenn man schon in Kopenhagen ist, möchte man sich auch die vielen Sehenswürdigkeiten ansehen.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

Das Admiral Hotel vis a vis:

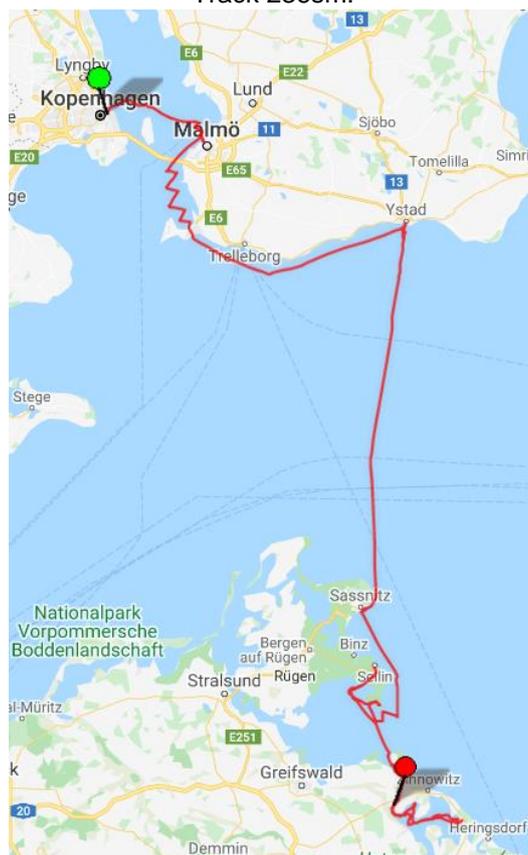


13 Kopenhagen-Wolgast

2.10. - 10.10.

Crew: Skipper Frank, Christoph, Oleg

Track 236sm:



Der letzte Törn dieser Saison führt bei herbstlichem, windigem Herbstwetter zurück ins Winterlager. Die Crew ist sturmerprobt und das Schiff für die Herausforderungen gerüstet.

13.1 Kopenhagen-Malmö-Ystad-Sassnitz

2.10. - 6.10.

Das Regenwetter hält an. Mit mäßigem Wind segeln wir nach Malmö. Obwohl ich vor kurzem schon hier war, gab es immer noch etwas zu entdecken. Diesmal war die Altstadt dran. Man findet dort durchaus so einige alte sehenswerte Gebäude. Oft sind sie auf außergewöhnliche Art gepaart mit sehr moderner Architektur.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Am nächsten Tag frischt der Wind mächtig auf. Bei über 20kn Wind gegenan passieren wir die Öresundbrücke. Um hohe Wellen zu vermeiden, halten wir uns so dicht, wie möglich an der Küste. Nach 5 Stunden machen wir vor der Falsterbo-Brücke in dem kleinen Hafen von Höllvik fest. Da es aufgehört hat zu regnen, erkunden wir noch die Umgebung. Am Nordstrand der Falsterbohalbinsel erstreckt sich ein langer Sandstrand mit kleinen Dünen. Der Bereich ist außergewöhnlich gespickt mit mehreren hundert gleichartig gebauten winzigen Strandhäuschen.



Eigentlich hätten wir schon am nächsten Morgen die Überfahrt nach Rügen antreten können, doch die Winde kamen ungünstig aus Süd. Und so entschieden wir uns, an der schwedischen Küste weiter zu fahren bis nach Ystad. Der Gennaker schob uns förmlich dorthin. Ystad ist durchaus einen Abstecher wert, denn die kleine Altstadt ist hübsch und sehenswert.



Der Wetterbericht verspricht für den nächsten Tag mäßigen Wind aus Ost, ideal für den südlichen Kurs nach Rügen, leider aber auch für den ganzen Tag Regen. Aber egal, bevor der Wind wieder auf Süd dreht, mussten wir diesen Zeitschlitz nutzen. Wir brachen extra etwas früher auf, um die 57sm Distanz locker zu schaffen, doch als wir die Segel setzen wollten, ließ sich die Genua nicht ausrollen. Irgendwie war der obere Drehpunkt der Rolleinrichtung blockiert. Und ausgerechnet

**Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.**

[Zum letzten Eintrag](#)

frischte der Wind stark auf, sodass wir in den Hafen zurückkehren mussten, um in Ruhe oben im Mast das Problem lösen zu können. Eine Stunde später funktionierte wieder alles. Zum Glück hatte sich nur eine Leine verklemmt. Die Zeit wurde nun aber für die Überfahrt knapp. Um im Hellen anzukommen, mussten wir nun eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 7kn schaffen. Der Wind half uns und kam halb mit 20-25kn. Mit gerefften Segeln düsten wir bei schlechter Sicht durch den Regen und durch 3m hohe Wellen. Die abenteuerliche und ungemütliche Fahrt endete erst, nach dem es schon reichlich dunkel war, aber die Einfahrt nach Sassnitz war einfach. Selbst das Anlegen gegen den Wind machte uns keine Schwierigkeiten. Glücklicherweise, bei den widrigen Umständen ohne weitere Zwischenfälle angekommen zu sein, wollten wir uns mit einem gemütlichen Abendessen in einer Gaststätte belohnen. Doch wir staunten nicht schlecht: Um 20:00 Uhr war bereits überall Küchenschluss. Wir mussten froh sein, in einer Fischbude noch ein paar Stücke Räucherfisch bekommen zu haben, die wir uns dann auf dem Boot schmecken lassen konnten.

13.2 Sassnitz-Thiessow-Sellin-Wolgast

6.10.-10.10.

Der Regen verzieht sich, der Wind flaut ab, die Sonne kommt raus. Nach dem "Höllentritt" beschert uns die Wetterwende einen schönen, erholsamen Segeltag entlang der Ostküste von Rügen bis nach Thiessow. Kurz vor der Hafeneinfahrt bleiben wir plötzlich im schmalen Fahrwasser im Schlick stecken. Wir sind uns keiner Schuld bewusst, denn nach der Plotterkarte sind wir noch in der ausgebaggerten Rinne. Mit Mühe und Not kommen wir aus eigener Kraft ohne Schäden wieder heraus. Im späteren Vergleich mit anderen Seekarten stellten wir fest, dass die verwendete Navionics-Karte an dieser Stelle fehlerhaft ist.

Der Südostzipfel von Rügen ist besonders schön, bietet Strände fast zu jeder Himmelsrichtung und auf seinen Hügeln weite Aussichten. Wir kommen noch rechtzeitig an, für eine kleine Wanderung nach Klein Zicker und erleben einen schönen Sonnenuntergang.



Am nächsten Tag stellt sich sogar wolkenloses Spätsommerwetter ein. Allerdings flaut auch der Wind vollständig ab. Wir wählen einen einfachen Vorwindkurs und lassen uns ganz langsam vom Spinnaker in Richtung Sellin ziehen. Die Zufahrt im Selliner See ist sehr flach. Laufend piepst der Tiefenalarm, aber wir kommen durch und machen in dem kleinen idyllischen Hafen mit nagelneuem Hafengebäude fest. Hier ist alles vom Feinsten

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)



Bis zum Ostseestrand ist es nicht weit.
Wir laufen bis zur Seebrücke und staunen, wie voll es noch zu dieser Jahreszeit überall ist.

Zum Glück kommt am nächsten Tag wieder etwas Wind und beschert uns wieder einen schönen Segeltag. Auf der Tour nach Wolgast machen wir noch kurz einen Zwischenstopp in Penemünde. Wir haben noch Zeit, denn erst um 17:45 öffnet nachmittags die Brücke in Wolgast.

Der Kay vom Stadthafen liegt dahinter. Der Zugbahnhof ist nicht weit entfernt. Christoph nutzt am nächsten Morgen die Gelegenheit, um nach Hause zu fahren,



... Oleg und ich das schöne Wetter für einen Abstecher nach Stagnieß auf Usedom. Mit unzähligen kurzen Schlägen kreuzen wir bei schwachem Wind durch den schmalen Penestrom und das Achterwasser. Im idyllischen Hafen angekommen, wandern wir noch zum Nachbarort Ückeritz.

Am letzten Tag dieser Saison begleitet uns Olegs Familie zum Winterlager (Sie ist in den Herbstferien auf Usedom). Der frische Wind lässt uns schnell vorankommen.

Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

Um den Tag gut auszunutzen, machen wir einen Umweg nach Krummin, ankern dort, fahren mit dem Dinghi in den Hafen.



Wir sehen uns dort kurz um und essen Eis in der Pferdetränke, bevor es nun endgültig ins Winterlager geht.

Im Bootscenter Wolgast angekommen, verabschiedet sich die Crew und ich bereite alles für das Auskranken am nächsten Tag vor.

14 Winterlager im Herbst

11.10-

14.1 Auskranen

11.10.



Um die Metropolis an Land zu stellen, hat die Werft einen mobilen Kranservice bestellt, der die 14t mit entsprechen großen Traversen anheben kann.

Alles ging gut. Bevor die Winterlagerarbeiten beginnen, erhole ich mich aber erst mal ein paar Tage zu Hause.

14.2 Arbeitseinsatz 1

18.10.-20.10.

Helfer: Mein Sohn Alexander

Um nicht alles dem rauen Winterwetter auszusetzen und verwittern zu lassen, haben wir alles abmontiert, was möglich ist: Segel, Leinen, Persenninge, Sprayhood, Netze und nahmen es mit nach Hause. Gerade das Bergen des Großsegels, erfordert 2 Personen. Ich war sehr froh, dass mein Sohn mir dabei helfen konnte.

Mein Auto steht derweil im "Carport":

Wir haben aber noch viel mehr geschafft:

Die Servicebatterien (4x210Ah Gel Blei) mussten nach 5 Jahren ausgewechselt werden. Die Spannungseinbrüche bei hoher Belastung wurden zu groß. Schon im Sommer hatte ich direkt beim Hersteller XD-Battery in China 4 neue bestellt. Diesmal aber als LiFePO4. Bei ähnlicher Größe haben sie je 300Ah, sind nur halb so schwer und können fast restlos entladen werden. Mir stehen damit nach einer Vollladung theoretisch 1200Ah zur Verfügung, das sind 14kWh, ausreichend für eine Woche Segelbetrieb (ohne elektrisches Kochen, ohne Sonnenenergie).



Schwierig war der Ausbau und Transport der 60kg Schwergewichte. Aber der für den Außenborder vorgesehene Kranausleger mit Flaschenzug erwies sich auch hierbei als äußerst hilfreich. Die neuen Batterien sehen zwar ähnlich aus, aber die Batteriepole sind anders angeordnet (vertauscht) und anders ausgeführt. Zum Glück gab es bei Amazon passende Adapter, um die vorhandenen Kabel ohne Änderung verwenden zu können. Die Änderung des Batterietyps in den Laderegler und im Batteriemonitor erwies sich als aufwändiger als die Montage. Aber alles lief gut.



Leider ging in der letzten Saison ein Kühlschrank kaputt. Zum Glück gab es nach 14 Jahren das gleiche Modell noch zu kaufen. Der Austausch gestaltete sich allerdings etwas aufwändig, da es doch ein paar Detailänderungen gab, die beim Einbau findige Sonderlösungen erforderten. Aber auch das haben wir meistern können.

**Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.**

[Zum letzten Eintrag](#)

Vor einem Jahr hatte ich bereits eine Persenning für das Schlauchboot bestellt. Krankheitsbedingt konnte der Planenmacher das Teil zum Saisonstart nicht fertigstellen. Nun war es endlich fertig und wurde in meinem Beisein von ihm montiert. Meine Vorgabe, es auf dem angehängten Boot montieren zu können und nicht allzu sehr die Sicht nach hinten zu versperren, hat er gut umgesetzt. Ich bin zufrieden!

Zufällig kam auch noch am gleichen Tag der Segelmacher, den ich beauftragen will, Sprayhood und Kuchenbudenteile zu erneuern. Ich bin gespannt auf das Angebot.



Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.
Fehler! Verwenden Sie die Registerkarte 'Start', um Heading 1 dem Text zuzuweisen, der hier angezeigt werden soll.

[Zum letzten Eintrag](#)

14.3 Arbeitseinsatz 2 und 3

29.10., 9.-11.11.

Helfer: Marlis

Es ist unglaublich, was alles so von Bord muss, um in der Winterzeit zu Hause gesäubert und gewartet zu werden, Decken, Matratzen, Polster, Gardinen, Leinen, Segel, Sprayhood, Außenborder, Kleidung, Kaffeemaschine, Backofen, Fender u.a.. Bei 2 Fahrten mit PKW und kleinem Hänger haben wir immer noch nicht alles mitbekommen. Jetzt sind es aber nur noch Kleinigkeiten.

Die neue Sprayhood ist bestellt (Das Angebot war angemessen).

Beim nächsten Einsatz muss noch alles frostsicher gemacht werden.

Es gibt 2 große Baustellen, die ich im Winter stark beschäftigen werden:

Die Reparatur des Ruderblattes. Ich habe schon begonnen es auseinanderzuschneiden und es zu entkernen, um die Welle neu einzulaminieren:



Die Reparatur des Wassermachers macht mir Sorgen. Er schafft nur noch die halbe Leistung (25l/h statt 50l/h). Schon der Ausbau aus der Bilge ist äußerst schwierig, da alles sehr schlecht zugänglich ist. Mit der Generalüberholung der Pumpe und der Erneuerung der Membran habe ich keinerlei Erfahrung. Es ist ungewiss, wie mir das gelingen wird. Zum Glück gibt es wenigstens Youtube-Video-Anleitungen.

14.4 Arbeitseinsatz 4

22.-24.11.

Letzter Eintrag

Helfer: keine

Beim letzten Arbeitseinsatz in diesem Jahr ist es mir tatsächlich gelungen, den Wassermacher auszubauen. Das Reparatur- und Membranenset ist bestellt. Zu Hause werde ich die Anlage zerlegen, die Membran und alle Dichtungen auswechseln. Ich hoffe, dass es hilft.

Außerdem habe ich das gesamte Frischwassersystem ausgeblasen, die Toiletten entwässert und sämtliche Abwasserpumpen (von Duschen und Bilgen) sowie die Kühlwasserkreisläufe der Maschinen mit Frostschutz versehen. Alle restlichen Matratzen, Polster, Decken, Gardinen, Tücher, Kleidungsstücke habe ich mit nach Hause genommen. Das Schiff ist jetzt endgültig winterfest. Nun geht die Arbeit zu Hause weiter. Alles muss gewaschen und gesäubert werden, selbst Leinen und Segel. Was verschlissen ist, wird repariert oder ausgewechselt. Zusammen mit Ruderblatt und Wassermacher werde ich den Winter über gut zu tun haben.