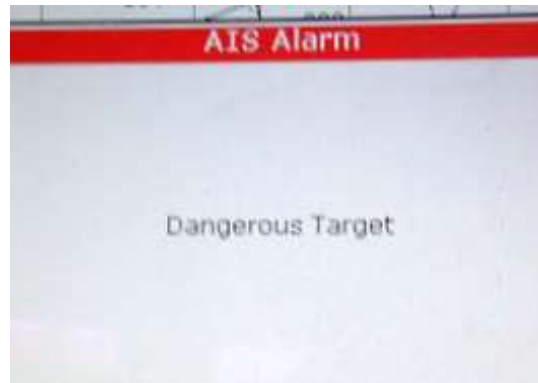


3. Bericht: Flekkerøy
58°04'40.7N 007°59'22.6E
Rader Insel, NOK
54°19'53.5N 009°43'16.2E
23. September bis 11. Oktober

Routenübersicht



Samstag, 23. September. Tagwacht um 02:30. Ich koche viel Tee; ein Teil kommt in die Tassen, der Rest in die Thermosflaschen. Alex schaut sich noch einmal vier verschiedene Wettermodelle an. Sie zeigen sehr unterschiedliche Voraussagen. Wir starten um 03:00 und sind gespannt, was uns auf der Überfahrt des Skagerrak nach Thyborøn in Dänemark erwartet. Es ist noch dunkel, aber bald setzen wir die Segel und kommen bei 15kn Wind von NO gut voran. Um 09:45, sind wir mitten auf einer Fahrstrasse, umgeben von sieben Frachtern. Einer davon bedroht uns. Er ist nur eine Meile entfernt. Aber wir arrangieren uns und segeln weiter, immer wieder die Augen auf den Plotter geheftet. Kurz nach der Fahrtrasse, wir sind ungefähr 30nm



unterwegs, nimmt der Wind stetig ab. Regen fällt hie und da. Nach dem Mittagessen scheint die Sonne die ganze Zeit, der Wind nimmt noch mehr ab und wir müssen den Motor zu Hilfe nehmen. Um 17:30 laufen wir im weitläufigen Fischerhafen von Thyborøn ein. Für Gastschiffe gibt es im westlichen Teil viel Platz, in Boxen und am Pier gleich rechts nach der Einfahrt. Boxen sind uns unsympathisch, wir haben wenig Übung in solchen Landemanövern. Wir legen am Pier an, wo viel freier Raum zur Verfügung steht, machen *Silmaril* bereit für die Nacht und genießen einen Ankertrunk. Die Fahrt war unproblematisch; wir sind zwar nach dreizehneinhalb Stunden



und 86nm auf dem Wasser müde aber froh und zufrieden da zu sein. Gleich nach dem Abendessen gehen wir schlafen

Sonntag, 24. September. Ausschlafen und Morgenessen. Dann besprechen wir die weitere Route. Alex kriecht in den Stauraum, sucht die Karten von West-Dänemark und findet sie nicht. Sie liegen gut verstaut im Kartenschrank im Keller daheim! Da die Wetterlage günstig ist für die Route der Westküste von Dänemark entlang gegen Süden, brauchen wir Navigationshilfen. Auch einen Chip mit elektronischen Karten haben wir nicht. Da ist guter Rat teuer. Wir beschliessen, hier zu bleiben, die Stadt zu erkunden und am Montag auf die Suche nach Kartenmaterial zu gehen. Wir machen einen ausgedehnten Spaziergang. Zuerst wandern wir an die Nordspitze der Landzunge im Westen. Der Weg führt über bewachsene Dünen. Weit ins Wasser hineinlaufende Wellenbrecher aus Steinblöcken sollen Versandung verhindern. Die Erosion an der Küste bewegt Unmengen von Sand bei jedem Sturm und droht, Land wegzufressen. Durch einen breiten Schilfgürtel kehren wir zurück ins Städtchen. Stare sammeln sich auf vielen Dächern für ihre Abreise in den Süden.



Das Museum ist leider geschlossen, aber der Garten ist voller interessanter Dinge. Das Ebenbild eines Bauwals lässt die kleineren Exponate glatt verschwinden.



Zurück auf *Silmaril* sucht Alex Adressen von Schiffsausrüstern, findet keine in Thyborøn. Vor uns liegt ein Motorboot mit Dänischer Flagge. Vielleicht können

die uns weiterhelfen. Sie kennen tatsächlich einen Mann in ihrer Marina in Struer, der ein Geschäft betreibt und Schiffselektronik anbietet. Wir werden morgen anrufen und uns nach seinen Vorräten erkundigen.



Montag, 25. September. Sobald wir richtig wach sind, ruft Alex an und bekommt die gute Auskunft, dass ein etwas veraltetes Chip für unseren zehnjährigen Plotte vorrätig ist. Wir haben keine Wahl, Alex reserviert ihn und wir machen uns auf den Weg per Zug und Bus nach Struer zu reisen. Am Bahnhof besteigen wir den kleinen Zug. Die Fahrt über Land dauert etwa andert-



halb Stunden. Unterwegs steigen wir aus und besichtigen die Stadt Lemvig. Wir sollen erst am Nachmittag, wenn die Motorbootnachbarn wieder daheim sind, in Struer den Chip abholen. Wir gehen zu Fuss vom Bahnhof zum Hafen hinunter. In einer Art Kantine am Hafen essen wir etwas und treffen einen älteren Mann, der uns auf die



Anni Thrysoe zur Besichtigung einlädt. Sie ist eine Colin Archer, in Larvik in Norwegen gebaut und schlussendlich liebevoll und sehr kompetent restauriert von einem Verein älterer Männer hier im Ort. .

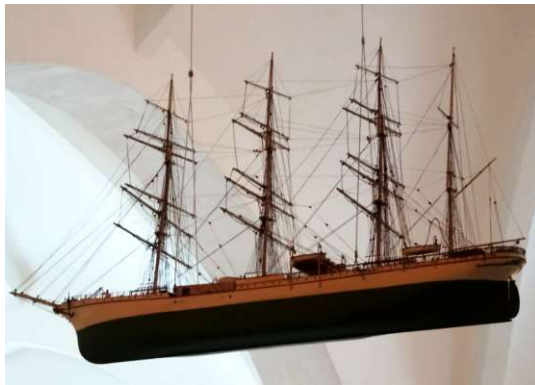


Bevor wir Richtung Marina marschieren, genehmigt Alex sich eine Glace. Durch viele Baustellen und ein Industriequartier erreichen wir den Laden. Der Kauf ist bald getätigt, wir suchen noch die Nachbarn, um uns zu verabschieden. Dann nehmen wir den Bus zum Bahnhof. Es bleibt etwas Zeit, die Kir-

che zu besuchen. Das grosse Gebäude ist nicht einfach auf ein Bild zu bannen. Das Innere ist schlicht, hell und wenig pompös. Ein herrliches Votivschiff hängt von der hohen. Der kleine Altar steht fast eingeschlossen in einer Art Geländer. Die bescheidene Orgel steht auf einer



hübsch bemalten Empore.
Nach der kurzen Besichtigung nehmen wir die Bahn zurück nach Thyborøn. Es war ein erfolgreicher Tag mit netten Begegnungen.



Montag, 25. September. Beim Morgenessen besprechen wir unsere Route. Das Wetter ist gut; wir wollen der Westküste entlang nach Süden segeln. Wir starten gegen 09:00 und fahren aus dem Hafen hinaus, runden die schmale Landzunge gegen Westen und drehen ab nach Süden. Wir passieren die Mole des Hafens, die ersten Häuser hinter der Düne in gutem Abstand zu den Wellenbrechern aus Steinblöcken, der Turm und die Antenne des Flugplatzes von Lemvig im Hintergrund. Es ist perfektes Segelwetter. Mit raumem Wind, zwischen 15kt und 20kt, Reff 2 im Gross und der gelatteten Fock, nahe am Ufer ohne erhebliche Wellen, rauscht *Silmaril* unter strahlend

blauem Himmel mit steten über 7kt durchs Wasser entlang der Westküste von Jütland Hvide Sande zu. 15:30 erreichen wir den imposante Leuchtturm Lyngvig Fyr. Er



steht auf der 17m hohen Holmsland Düne, die den Ringkøbing Fjord von der Nordsee trennt. Sein Licht ragt 53m in den Himmel und ist sehr weit zu sehen. Nach 47nm Segelspass pur laufen wir kurz vor 16:30 in den Hafen von Hvide Sande ist ein grosser Industrie und Fischerhafen. Wir machen am gleichen Steg

fest, wie damals 2007 mit Renzo auf der brandneuen *Silmaril*. Wir erkundigen uns beim Hafenmeister nach Wasser und Strom, machen klar Schiff und erkunden die nähere Umgebung des Hafens. Nach dem Abendessen liegen zwei kleine Fischerboote am Steg gegenüber. Die Sonne steht noch am Himmel, aber die Däm-



merung senkt sich schon über den Hafen.

Alex macht sich daran, die Route für die kommenden Tage zu planen:

27.09 nach Esbjerg, 50sm, davon 15sm hart am Wind, machbar.

28.09 Sylt, 70sm, unbekannte Häfen und Tidengewässer. Wir wollen mit unserem frei hängenden Ruder nicht trockenfallen. Schwierig, aber machbar.

29.09 Eider: Flut um 0400 und 1600 Uhr, d.h. wir müssten in der Nacht auf der Eider bis Friedrichstadt fahren. Geht nicht.

Alternative: von Esbjerg nach Cuxhaven, 85sm, ausserhalb Slack um 1200, Flut um 1600, d.h. Start um Mitternacht in schwierigem Tiden Gebiet mit Barren, zusätzlich verschiedene Windvoraussagen, alle hart am Wind und Regen! Geht sicher nicht.

Die einzige Alternative: Morgen 27.09 direkt nach Cuxhaven, 150nm, d.h. Start um 10:00 mit einer langen dunklen und nassen Nacht ohne Möglichkeit, die Überfahrt abubrechen, da nur die Tidehäfen Sylt und Amrum anlaufbar sind. Voraussage Starkwind in der Deutschen Bucht. Machbar, aber wie soll das gehen zu zweit und mit 148 Jahren auf unseren Buckeln?

Abwarten in Hvide Sande ist auch keine Option. Am Wochenende zieht eine Front durch, es gibt viel Regen und ab Dienstag eine starke Westwindlage. Wir beschliessen, zurück nach Thyborøn und durch den Limfjord ins Kattegat zu segeln. An der Ostküste von Jütland gibt es verschiedene Häfen, die wir auch bei schlechtem Wetter anlaufen können.

Dienstag, 27. September. Die Entscheidung umzudrehen ist uns nicht leicht gefallen. Die Reise nach Wedel wird viel länger werden, aber bei diesem Wetter und perfekten Windverhältnissen wollen wir den Tag geniessen und uns mal keine Sorgen machen, obwohl der Herbst schon da ist. Wir starten um 09:30, die Sonne versteckt



sich noch hinter düsteren Wolken Eine Regenfront zieht vorbei. Bald bessert sich das Wetter und wir segeln die Küste hoch,



vorbei an Dörfern hinter der Düne, die Kirchen von Trans und Fjaltring und kurz darauf der wunderschöne Leuchtturm Bovbjerg Fyr, 62m hoch, sein Licht 18nm weit zu sehen. An der ganzen Küste sind



Verbauungen aus dem Krieg zu sehen. Die Wanderdünen verschlucken sie nach und nach. Um 15:30 erreichen wir Thyborøn. Es ist noch früh, wir fahren weiter in den Limfjord hinein nach Lemvig und übernachten dort.

Der Fjord ist vielerorts versandet, die weiten offenen Wasser täuschen. die Fahrstrasse führt an sichtbaren und unsichtbaren Sandbänken vorbei. Seezeichen leiten uns durch das verzweigt Netz von Fahrrinnen. Ein wunderschöner alter Zweimaster



kommt uns entgegen. Das Wetter verschlechtert sich zusehends. Dunkle Wolken, bedrohlich fahles Licht, Regen fällt weit weg. Anderthalb Stunden später, in

der Bucht von Lemvig haben sich die Wolken verzogen. Hinter einem gefälligen Haus grast eine Kuh vor dem Gebüsch und eine ganze Karawane von Kamelen ist unterwegs, die ist allerdings aus Blech.



Wofür die wohl Werbung machen?
Wir sind gespannt, wo wir im Stadthafen

von Lemvig anlegen können. Die Einfahrt ist eng und etwas kompliziert, aber kurz vor 19:00 liegt *Silmaril* gut geschützt vor dem Abendwind hinter Hafengebäuden ruhig am Holzpier. Wir gönnen uns ein Abendessen im Restaurant.

Donnerstag, 28. September. Wir starten spät, um 10:00 fahren wir aus dem ersten Becken gleich rechts um den letzten Steg an der Mole vor dem Hafen hinaus in die Bucht von Lemvig. Noch haben wir kei-



nen Wind, aber bald nimmt er stetig zu. Wir setzen die Genua und segeln auf die

Klappbrücke von Oddesund zu. Wir müssen gute zwanzig Minuten warten und kurven immer unter Genua vor der Brücke. Gegenüber wartet auch einer. Dann könne



wir passieren, der Landzunge (Dänisch Odde) mit dem Grisetaådde Leuchtturm entlang und steuern die nächste Brücke an. Der Fjord wird ab hier eher ein Kanal, mal schmaler, mal breiter. Sandbänke und Seezeichen müssen aufmerksam beobachtet werden. Der Wind nimmt zu, 22kt und mehr, Viel Gischt sprüht übers Deck,



Silmaril rauscht mit 7.5kt. Trotz hoher Windgeschwindigkeit haben wir nur kleine Wellen. Die Wettervorhersage meldet wiederum Starkwindwarnung. Wir überlegen uns, wo wir die Nacht verbringen wollen. Løgstør scheint eine gute Wahl. Das näher gelegene Nykøbing wollen wir vermeiden. Dort haben wir in 2007 mit Renzo bei Dunkelheit ein nicht einfaches Anlegemanöver erlebt. Zum Glück ging schlussendlich doch alles gut. *Silmaril* war doch brandneu und unsere Erfahrungen mit ihr noch sehr jung.

Am Ufer vor der Brücke bei Glyngøre steht dieses wunderbare strohgedeckte Haus. Hier müssen wir nicht warten,; die



Brücke ist sehr hoch. Der Ort fällt ins Auge durch die massive Kirche mitten im Zentrum. Und gleich gegenüber zeigt sich



die enge Einfahrt zum Hafen von Nykøbing. Wir segeln weiter und erreichen die Einfahrt von Løgstør. Es ist bald 18:00. Der Hafen ist klein und recht eng, eigent-



lich ein Kanal mit Boxen auf der Seeseite und ein Pier am Land. Ich mag Boxen nicht, fahre eine Tellerwende und lege knapp vor dem grossen Segler auf Steuerbord an. Diesmal hat das Manöver bes-



tens geklappt. Wir sind froh, angekommen zu sein. Heute hat das Segeln mit viel Wind im recht engen Wasser und feuchtem Wetter doch einige Kraft und Energie gekostet. Wir bleiben morgen hier. Ein Hafentag bei schlechten Wetteraussichten, viel Regen ist sehr willkommen.





Eine zutrauliche Katze leistet uns die ganze Zeit Gesellschaft beim klar Schiff



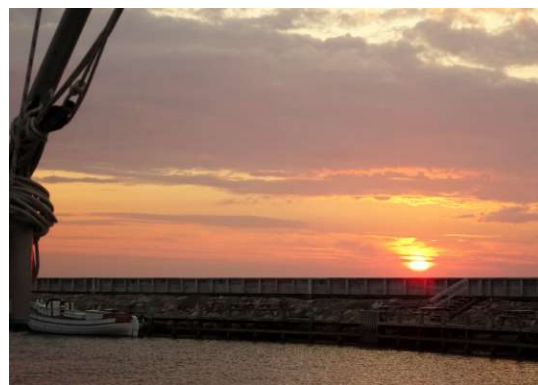
machen.

Draussen vor der Einfahrt zum Kanal gleitet ein Dreimaster vorbei. Wir geniessen einen Ankertrunk, erholen uns zusehends und geniessen die herrliche Abendstimmung.

Freitag/Samstag, 29./30 . September.

Das Wetter ist schlecht. Wir vertreiben uns die Stunden mit Lesen und Schreiben.

Am Nachmittag klart es auf; der Himmel ist immer noch verhangen, aber es regnet wenigstens nicht. Wir machen einen Spaziergang zum Strand, kein Sand, nur angeschwemmte Muschelstücke soweit das Auge reicht. Daraus kämpfen sich kleine Pflanzen und Blumen hervor. Die zwei al-

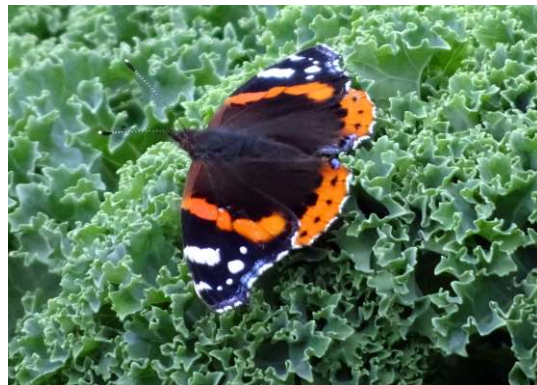


ten renovierten Gebäude beherbergen das Limfjord Museum. Leider ist es zu. Ende September ist die Touristensaison endgül-

tig vorbei. Die kleine Fussgängerbrücke beim Museum führt ans andere Ufer zurück und in die Stadt. Wir wollen sehen, wo wir einkaufen und essen können. Wir wandern durch die Fischergade Richtung Zentrum. Der Weg ist lang und wir nehmen uns Zeit In einigen Gärten und an einem Zaun entdeckte ich herrliche Bilder.



Ein wunderschöner Falter sitzt auf einer Grünkohlstaude und ein Apfelbaum hat



Zwillinge hervorgebracht. Und was bedeutet wohl dieses lustige Zeichen? Er soll hier vor dem Zaun?

Im Zentrum finden wir eine grossen Laden, kaufen ein und schleppen die Taschen zurück zum Boot. Gleich gegenüber auf dem Pier steht ein Restaurant, das heute Abend ein Buffet anbietet.

Wenn es Zeit wird für das Abendessen, werden wir uns diese Gelegenheit nicht entgehen lassen. Am 30. Regnet es immer noch in Strömen; wir unterhalten uns mit Krimi lesen (Bruno) und empfohlen von

unserem Freund Don Joyce, von Sam Bourne "To Kill the President", ein Buch über ihren unmöglichen, von vielen als gefährlich erachteten Präsidenten.



Sonntag, 1. Oktober. Wir wollen weiterkommen und starten gegen 09:00 bei leichtem Regen hinter einer eindrücklichen Front, im Westen hinter uns blauer Himmel. Eine Stunde später nähern wir uns der Aggersund Klappbrücke. Alex hat die Öffnungszeiten studiert; wir müssen nur wenige Minuten warten.



Das schöne Wetter hat uns eingeholt. Die Regenwolken haben sich fast verzogen. Gegen Mittag fahren wir an diesem Windpark vorbei. Nicht weit entfernt liegen Dutzende ausrangierter Windradflü-



gel und andere vor sich hin rostende Teile. Am frühen Nachmittag erreichen wir die Grossstadt Aalborg. Ausgedehnte Hafenanlagen, alte und neue Schiffe, viel



stinkende Industrie und ultramontane Gebäude sind vom Boot aus zu sehen.



Wir fahren weiter. Die beiden Brücken der Stadt halten uns eine Weile auf; obwohl Alex auch ihre Öffnungszeiten in Betracht gezogen hat, müssen wir nach der ersten doch eine gute Weile am Pier warten. Sie öffnen nämlich nur jede Stun-



de im Herbst. Nach der Stadt fahren wir durch ländlicheres Gebiet. Das Wasser wird etwas breiter und wir können mit wenig Wind segeln Kurz vor Hals sehen wir von weitem einen Riese auf uns zu kommen. Wir fahren ans nördliche Ufer und drosseln



den Motor, damit er an uns vorbei ist, wenn wir die Hafeneinfahrt erreichen. Um 18:20 ist es soweit, wir drehen ab in den Hafen. Der ist auf den ersten Blick



proppenvoll; verständlich, Starkwind ist angesagt und die geschützten Plätze sind besetzt. Am Betonpier ganz hinten haben wir doch einen freien Raum gefunden und mit dem Fenderbrett festgemacht. Es ist spät geworden. Kurz vor 19:00, nach zehn Stunden unterwegs haben wir etwas gegessen und die Wetterprognosen noch einmal studiert. Es sieht schlecht aus, morgen bleiben wir bestimmt hier.

Montag, 2. Oktober. Die Nacht war unruhig, bis 35kt Wind aus S und SE. Der Barometer sank von gestern Abend 1017hPa auf unter 1000hPa. Um 09.00 herum nimmt der Wind ab. Wir gehen einkaufen und machen einen Spaziergang zum Museum.



Eine alte Festungsanlage in der Nähe des Hafens. beherbergt das Museum. Über eine kleine Brücke gelangen wir in das Museumsareal, die ehemalige Schanze. Sie wurde 1653/54 erbaut und war Schauplatz vieler Gefechte. 1848 wurde sie als Militäranlage stillgelegt. Das Gebäude, die ehemalige Rüstkammer ist verschlossen; Alex



schaut rein, sieht aber nicht viel, schade. So spät im Jahr sind die meisten Museen geschlossen. Die Touristen sind alle heimgereist. Für Orte wie Hals, die vom Tourismus leben, lohnen sich regelmässige Öffnungszeiten nur in der Hochsaison. Ein zweites Gebäude im Areal ist die Pul-



verkammer, Krudtkammer von 1678, wie ihr altes verriegeltes Tors uns verrät. Wir spazieren ins Städtchen. In einem verwilderten Garten erspähen wir diesen Wohnwagen, eine ausgefallene Form, aber bestimmt schlau eingerichtet. Wir hätten gerne reingeschaut!



Wir kaufen ein und beschliessen den Tag mit Lesen, Schreiben, Kochen, Essen und früh Schlafen.

Dienstag, 3. Oktober. Wetter lässt immer noch zu wünschen übrig, Es ist kalt, feucht und bedeckt. Wir entdecken mit Sorge, dass das Wasser im Hafen gestiegen ist, wahrscheinlich im ganzen Kattegat. Es bleiben nur noch 10cm Freiraum zwischen Wasser und Pier. Unser Fenderbrett liegt auf dem Pier, die Fender schwimmen noch knapp und drohen auch auf den Pier geschwemmt zu werden. Wir wollen auf alle Fälle weitersegeln und denken an einen südlichen Kurs Richtung Grenaa. Um 07:00 sind wir unterwegs, aus dem Limfjord hinaus in der versandeten Anfahrt vorbei an



einem Wrack und den mächtigen Einfahrtstonnen. Gleich wird klar, dass wir einen südlichen Kurs nicht fahren können oder wollen. Steile kurze Wellen duschen uns an-dauernd. Die Insel Anholt wäre vielleicht eine Möglichkeit. Wir kennen den Hafen nicht und wenden uns an unsren Berner Freund Bänz; er kennt die Gegend bestens und kann uns sicher Auskunft geben. Alex ruft ihn an. Auf Anholt soll es morgen 30kt Wind mit 40kt Böen geben; es sei auch ziemlich weit, wäre aber machbar. Er schlägt vor, uns Zeit zu nehmen für einen kurzen Abstecher in nördlicher Richtung nach Sæby, ein hübsches kleines Städtchen, perfekt zum Abwettern. Wir vertrauen Bänz ganz und gar, drehen nach Norden, Bei raumem Kurs und der kleinen Fock segeln wir mit 20kt bis 26kt aus SE Richtung nach Sæby. Die Fahrt ist ziemlich ruppig, feucht und kalt. Alex übernimmt das Steuer in Regenvollmontur. Später löse ich ein Weilchen ab. Einige Meilen vor der Einfahrt dreht der Wind auf W und nimmt bis auf 35kt zu. Wir kommen kaum mehr voran und werden tüchtig geduscht. Nach anstrengenden fünf Stunden



erreichen wir die Einfahrt zum Hafen von Sæby. Es bläst wie toll. Ich fahre durch die enge Einfahrt ins Vorbecken. Wir machen an der Bretterwand fest und wollen zu Fuss den inneren Hafen erkunden und sehen, wo wir bei diesem Wind im inneren Hafen landen können. Es gibt keine Möglichkeit, längs anzulegen. Die Gastplätze sind alle Dalbenboxen, die

Ausleger alle besetzt. Damit haben wir bekanntlich wenig Übung und bei Wind im Hafen mit Böen bis 35kt von Westen wagen wir das gewiss nicht. Wir wandern bis zum Hafenbüro und erhalten von der sehr netten Dame die Erlaubnis, längs unter dem Mastkran anzulegen. Bei diesem Wetter werde niemand kranen wollen. Das Manöver auf sehr engem Raum war schwierig und hat nur mit Hilfe von ein paar Leuten an Land geklappt. Aber da liegen wir nun und freuen uns mächtig angekommen zu sein. Das Heulen im Rigg, das Ruckeln der Festmacher und das Schieben am Pier wird unseren Schlaf kaum stören.

Mittwoch, 4. Oktober. Überraschung: um 09:00, wir sind kaum wach, klopft jemand. Wir müssen verlegen der Mastkran wird gebraucht. Es regnet in Strömen. Der Hafenmeister zeigt uns, wo wir festmachen können: zwischen zwei Riesenpöthen, Motoryachten in einer überlangen Dalbenbox. Er wird uns helfen. Wir verlängern die Festmacher und legen ab. Angekommen vor den Pfosten, müssen wir noch einmal verlängern. Die Box ist über zwanzig Meter lang. Ich fahre langsam in hinein, der Hafenmeister hilft mit den Festmachern und es klappt. Wir liegen gut geschützt vor dem starken Wind hinter einer Häuserzeile. Am Nachmittag scheint sogar die Sonne

ein wenig. Ein ausgedehnter Spaziergang beschert uns eine nette Begegnungen und ein paar Bilder von speziellen Orten. Im Zentrum steht die grosse Marienkirche. Die Türe ist unverschlossen; wir können sie besuchen. Seit den 1440 Jahren steht an dieser Stelle eine Kirche. 1462 wurde ein Karmeliterkloster angegliedert. Gebäude wurden errichtet, die Kirche selber zur Klosterkirche ausgebaut. Die Arbeiten sollen bis 1520 gedauert haben. 1536 wurde das Kloster aufgelöst, die Klosterkirche kurzerhand zur Pfarrkirche und der Prior zum Lutherischen Gemeindepfarrer.



Das Votivschiff ist ein Modell der *Trekroner*, die 1677 unter dem Kommando von Niels Juel erfolgreich in der Schlacht von Køgebucht kämpfte. Das Modell wurde 1694 gestiftet und seither mehrmals restauriert.



In der ganzen Kirche sind die Decken mit Kalkmalereien bemalt. Einige stammen sicher aus der ersten Kirche, andere wurden später geschaffen. Verschiedene Epitaphien zeugen von wichtigen Leuten, die sich um die Gemeinde und die Kirche gekümmert haben. Einige aussergewöhnli-



che kleine Kunstwerke gefallen uns besonders, ein Kerzenständer, ein Kreuz.
Wir verweilen lange, betrachten viele Einzelheiten und lesen darüber.
Der Ort begeistert uns mit seinen Strassen, Hinterhöfen und Häuserzeilen. Sæby ist



wirklich eine hübsches Städtchen.

In der Galerie Nürnberg an der Hauptstrasse, Algade 14 treffen wir zwei Künstlerinnen. Wir unterhalten uns über ihre Arbeiten. Die eine kreierte Frauengestalten aus Ton, wunderschön und Gelüste weckend. Aber der Transport per Schiff ist heikel. Sie schenkt mir zum Trost einen kleinen Engel; es ist bald Weihnachtszeit und sie hat schon viele produziert. Der Ort bietet viel an Kunsthandwerk, Keramikateliers, Schmuck, Glasbläsereien. Es gäbe noch viel zu bestaunen.

Wir wandern durch einen Park zurück zum Hafen. Die alte Mühle und ein "Designer-



grillplatz" à la Danoise am kleinen Bach laden zum Knipsen ein.

Dann steigen wir auf unser Boot, richten uns gemütlich ein und beschliessen einen angeregten Besuchstag mit einem feinen Essen "daheim". Morgen segeln wir weiter.

Donnerstag, 5. Oktober. Tagwacht um 06:00. Ziel Grena. Wir legen ab in einer herrlichen Morgenstimmung. Aus dem Hafen hinaus und ein letzter Blick auf die "skyli-



ne" von Sæby und wir sind unterwegs. Es ist 07:30, die Sonne zeigt sich schon hinter den Wolken am Horizont. Um 11:00 kommt die Starkwindwarnung für das südliche Kattegat von Radio Lyngby. Die Aussicht, wieder bei 35kt Wind in einen Hafen einzulaufen macht uns keine Freude, obwohl wir Grena kennen. Wir beschliessen, Bønnerup anzulaufen. Der Ort liegt etwa drei Stunden segeln vor Grena und scheint vor Nordwestwind gut geschützt. Der Wind nimmt tatsächlich stetig zu, mit 20kt achterlichem Wind geht es flott voran. Kurz nach 15:00 erreichen wir die Einfahrt zum Hafen. Windräder stehen auf beiden Molen des ersten Hafenbeckens; weitere etwas verzweigte schliessen sich an. Es bläst immer noch mit 25kt direkt in die Einfahrt und wir brauchen Zeit, einen geeigneten Platz zu finden und *Silmaril* sicher zu vertäuen. Jetzt liegen wir längs an einem Pier vor einer Quermole; alles gut. Hoffentlich schaffe ich morgen das Ablegemanöver. Der Fischladen ist noch offen; wir leisten uns Fischcakes zum Apéro, 800gr. Moules fürs Abendessen und ein grosses Filet Seehecht für morgen. Wir verdienen die Leckereien nach 50nm harter Arbeit.



Freitag, 6. Oktober. Wir stehen früh auf. Der Wind hat sich ein wenig gelegt. Der Barometer ist immer noch sehr tief, 998.3hPa. Die Fahrt nach Süden ist rekordverdächtig punkto Geschwindigkeit. Das Ablegemanöver gelingt sehr gut. Sobald wir aus dem Hafen raus sind, setzen wir die Segel. Bei stetigem Wind aus NW von 16kt bis 20kt rauscht *Silmaril* davon. Sobald wir auf Kurs ESE drehen, binden wir Reff 2

ein und erreichen eine konstante Geschwindigkeit von 7kt bis 8kt. Die Windräder auf den Molen vor dem Hafen werde bald klein. Das Wasser umspült das Boot, lärmt und spritzt. Der Himmel über



uns strahlend blau. Wir beobachten ein Manöver zweier Tuggers im turbulenten Wasser, verstehen aber nicht, was sie bewerkstelligen wollen. Schleppt der eine den andern ab? Sie laufen sehr nahe beieinander.



Am östlichsten Punkt von Jütland, etwas nördlich von Grenaa steht der Fornæs Leuchtturm. Hier drehen wir gegen Süden und segeln recht nahe der Küste entlang. Vor Grenaa liegt in der grossen Hafenanlage eine Ölplattform vertäut. Bei



der Marina erinnern wir uns wehmütig an alte Seglerzeiten mit unserem Freund Ben und seiner winzigen *Tini* und seinen Problemen mit dem Dieseltank. Wir haben

ihm damals geholfen und mit ihm unvergessliche Tage verbracht.

Stunden später kreuzt uns vor der Steilküste ein herrliches Schiff. Und wir setzen unsere Rauschfahrt fort, lassen die Nordspitze von Samsø und die kleine Insel Tunø auf backbord liegen bis wir kurz



vor der Einfahrt in den Hafen von Hou die Segel bergen. In sieben Stunden haben wir 52nm geschafft, ein Rekord!

Unsere etwas veraltete elektronische Karte zeigt das versandete Ufer vor Hou nur ungenau wie wir merken und fahren mit drei Augen auf dem Tiefenmesser in die Einfahrt. Die Marina ist ganz neu, auf unserem Plotter ist noch die alte Anlage aufgezeichnet. Und sie scheint absolut voll. Nach einigem suchen finden wir am Pier längs in der ersten Krümmung einen guten Platz mit der Nase im nördlichen Wind. Das Manöver ohne Wind im Hafen perfekt. Es ist 17:30, wir feiern einen herrlichen Segeltag mit einem Ankertrunk



unter strahlendem Himmel und Erinnerungen an Tunø mit Paul und Samsø mir Nino. Wir beobachten auch einen Neuan-



kömmling, wie er majestätisch auf uns zu gleitet, die Stirnseite des Stegs auf unserer Backbordseite umrundet und sehr langsam in seine Box eindreht; ein bewundernswert perfektes Manöver, tolles Hafenkino. Wir machen noch einen kleinen Spaziergang zum Laden und kaufen ein.

Samstag, 7. Oktober. Schlechte Wetteraussichten zwingen uns, einen Hafentag einzuschalten und verbringen ihn wie üblich mit Waschen, Schreiben, Lesen und allerlei anstehenden Arbeiten.

Sonntag, 8. Oktober. Tagwacht um 06:00. Alex hat zwei Routen geplant, durch den Kleinen oder den Grossen Belt. Wir legen um 07:00 ab und wählen den Grossen Belt mit mehr Wind und mehr Strom laut Vorhersage, da wir in Spodsbjerg auf Langeland übernachten wollen, eine Strecke von über 70nm. Die Fähre liegt noch im Hafen. Die Sonne versteckt sich noch hinter den Wolken. Wir fahren gegen Süden mit Motor zwischen dem Festland und der winzigen unbewohnten Insel Høv



Røn und ihren Untiefen durch, drehen nach Südosten und setzen im Norden den Svanegrund mit seinen zwei Steinhäufen die Segel und erreichen gegen 10:00 die Südwestküste von Samsø. Der Leuchtturm Vesborg Fyr Leuchtet uns entgegen.



Mit dem neuen Kurs gegen Süden der Küste entlang und weiter Richtung Grosse Belt Brücke kommt der Wind direkt von hinten, wir nehmen das Gross runter, baumen die Genua aus und mit 1.5kt Strom machen wir tolle Fahrt. Im Belt begegnen uns viele Frachter.



Um 13:45 kommen wir vor der Brücke an. Mit unserem 20m Mast müssen wir die Durchfahrt zwischen den hohen Pfeilern nehmen. Herrliche Wolkenbilder begleiten uns im Langelandsbelt.

82 °T	Ves 54°59'.242N	COG 217 °T
79 nm	Pos 010°54'.289E	SOG 9.1 kt

182 °T	Ves 54°59'.513N	COG 194 °T
2.678 nm	Pos 010°54'.501E	SOG 9.5 kt
th-Up	Relative Motion	



Wir segeln mit über 9kn!!

Kurz vor Spodsbjerg bergen wir die Segel, fahren in die verlassene Marina ein und machen vor der *Amigo* längs am Steg fest. Die Fähre ist eben im Hafen nebenan gelandet. Es ist 18:00, früh genug, um uns Zeit zu nehmen für ein feines Chili con Carne. Welch ein Tag!



Montag, 9. Oktober. Wir erwachen heute ohne Wecker. Alex steht trotzdem früh auf und macht einen Spaziergang. Ich mache Morgenessen und bereite mich für unseren letzten Segeltag vor. Er kommt mit herrlichen Bildern zurück. Der Mond steht noch am Himmel, aber die Sonne erhellt schon den Horizont.



Die kleine Hafenstadt Spodsbjerg mit ihren 250 Einwohnern hat die einzigen Hafenanlagen an der Ostküste von Langeland, Fähre- Fischerei- und Yachthafen. Offenbar dient sie auch als Lotsenstation. Ganz in der Nähe der Station steht das majestätische



alte Rathaus. Alex kommt kurz nach 07:00 zurück und nach einem schnellen Morgenessen legen wir ab. Die Sonne schleicht sich hoch. Auf recht glattem Wasser segeln wir bei halbem Wind im Langeland Belt gegen Süden. An der Südspitze der Insel steht das Keldsnor Fyr,



erbaut 1905, elektrifiziert 1948. Seit 2006 ist die denkmalgeschützte Anlage in privater Hand. Und hier ändert sich der Segelspass pur; auf dem offenen Fahrwasser Richtung Kiel stampft *Silmaril* durch kurze steile Wellen. Der Wind nimmt zu, der Autopilot arbeitet wie wild, wir haben Erbarmen, übernehmen das Steuer und

wechseln uns ab. Auf der Fahrstrasse begegnen wir etlichen Tankern und Containerschiffen. Eines davon zeigt das Wappentier meiner Familie, das Einhorn an seinem Kamin. Sogar ein Kriegsschiff kommt uns entgegen.

Um 14:00 erreichen wir die Einfahrt zur



Kieler Bucht und passieren das Marine Ehrenmal bei Laboe. Wir wollen in der

Marina von Stickenhörn in der Nähe der Schleusen zum Nordostseekanal die Segel runternehmen. Sie sind gut trocken und morgen wird es regnen. Die Einfahrt zwischen zwei hohen Mauern ist sehr eng und unübersichtlich. Wir schaffen es zum ersten Pier, machen fest und melden uns beim Hafenmeister. Er weist uns einen



Platz am Pier 9 an. Bis 18:00 sind wir mit Abtakeln beschäftigt, ein Kraftakt sondergleichen. Nun sind Gross, Genua und Trysegel unter Deck verstaut. Ich schaffe es noch, die vielen jungen Möwen zu beobachten, die friedlich am Steg Grünzeug abpi-

cken. Eltern und Halbwüchsige lauern auf



Angeschwemmtes. Dann schleppen wir uns "knüttelfertig" zur nächsten Beiz im Hotel Kielwasser und bekommen ein leider mässiges Abendessen vorgesetzt.



Dienstag, 10. Oktober. Es regnet wie erwartet. Wir machen uns auf den Weg noch einiges in der Stadt zu besorgen. Per Bus erreichen wir die Läden, sind aber so schlecht über Abfahrtszeiten der verschiedenen Linien informiert, dass gegen Abend nur noch ein Taxi für die Heimkehr möglich ist.

Mittwoch, 11. Oktober. Wir fahren um 09:30 aus Stickenhörn raus. An diesem Steg haben wir die Segel geborgen, ringsum jede einzelne Boxe besetzt. Die Einfahrt und Ausfahrt ist wirklich eng. Das grosse Plakat zeigt wenigstens von weitem wo es reingeht.



Vor der Schleuse in Holtenau müssen wir zwei ganze Stunden warten. Geduldig drehen wir Kurve um Kurve, beobachten die Einfahrtlichter und ich nehme mir Zeit, die Aussicht auf die Gebäude am Ufer auf

Bilder zu bannen. Da steht der berühmte Leuchtturm Holtenau, das Einfahrtfeuer zum Nordostseekanal. Er wurde auf einem kleinen Hügel von Aushubmaterial des Kanals gebaut. In seinem Fundament wurde der Grundstein mit der Gründungsurkunde eingemauert. Kaiser Wilhelm I. hat am 3. Juni 1887 die Grundsteinlegung vollzogen, Kaiser Wilhelm II. den Kanal am 21. Juni 1895 dem Verkehr übergeben. Zum 100. Geburtstag des Kanals wurde der Turm umfassend renoviert. Heute kann darin in einem speziellen Raum geheira-



tet werden. Etwas nördlich des Turms befindet sich das Restaurant Luzifer Foerdeblick neben dem Häuschen und dem Anleger der Seelotsen-Versezstation. Fast versteckt in den Bäumen steht ein traditioneller Backsteinbau.



Ein alter Segler liegt vertäut am Pier vor dem Restaurant Kanalpackhaus.



Dann geht die Schleuse endlich auf, wir reihen uns in die Kolonne von Seglern ein und liegen bald drin, eingepackt zwischen grösseren vorne,



kleineren und einem mächtigen ganz hinten.

Das Schleusen in Holtenau ist für uns etwas schwierig, da der Schwimmsteg mit den ringen tief unter unserem Deck liegt. Alex muss sich da vorsehen, beim Springen, die Holzplanken auf dem Steg sind unangenehm glitschig bei diesem Nieselregen.



Unterwegs kurz nach der Autobahnbrücke Prinz-Heinrich-Strasse überholt uns einer um den andern grosser Pot. Wir halten uns nahe am Ufer. Im Dauernieselregen erreichen wir gegen 14:00 die Marina von Schreibers auf der Raderinsel bei Rendsburg. Unser Berner Freund überwintert seine X-Yacht *sea magiX* hier und hat uns den Platz und Halle 8 wärmstens empfohlen. Wir machen noch ein paar Vorbereitungsarbeiten, morgen soll der Mast gezogen werden.

Donnerstag, 12. Oktober. Es regnet, starker Wind bläst und Mastziehen ist ausgeschlossen. Jutta und Helmut aus Heikendorf kommen auf Besuch. Wir mieten ein



Auto, um Einkäufe in Rendsburg und Büdelsdorf zu tätigen.

Freitag, 13. Oktober. Rosemann sen. und jun. kümmern sich fachmännisch um das Mastziehen und vorbereiten für das



Mastlager. Mit dem Genuafall wird alles fest verschnürt. Das merken wir uns. Wir verlegen *Silmaril* in eine Boxe am Steg. Sie macht eine ungewöhnliche Falle; so haben wir sie nur bei ihrer Auslieferung gesehen. Alex macht Ölwechsel, spült den Aus-

senborder mit Süßwasser und befestigt Ölpumpe und Motor sicher am Steg. Er kümmert sich auch um alles weitere technische im Boot. Ich übernehme die Organisation des Haushalts für die Überwinterung. Was nicht auf dem Schiff bleiben kann, packe ich ins Mietauto. Müde, aber gut vorbereitet für morgen fahren wir zum Griechen, lassen uns mit einem opulenten Nachtessen verwöhnen und kehren für die letzte Nacht der Saison 2017 auf *Silmaril* zurück.

Samstag, 14. Oktober. Heute wird ausgewassert. Ohne Zwischenfall wird *Silmaril* in die Halle 8 nach ganz hinten transportiert. Wir reisen heute noch ab, es geht heim nach Schinznach Bad zu unseren herrlichen Abendstimmungen mit Blick ins Schenkenbergertal.

