

7. Bericht: Århus
56°8.3'N 10°12.9'E
Rader Insel
54°19.7'N 9°43.0'E
24. September bis 6. Oktober

Routenübersicht



Freitag, 24. September. Um 07:10 geht die Sonne gleich auf. Der Morgenhimmel leuchtet in herrlichen Farben, Wolken rasen, aber nur wenig Wind kräuselt das Wasser im Hafen; draussen bläst es immer noch mit "near gale", um die 30kt. Wir bleiben natürlich. Am Nachmittag kommen Ursula und Roger Ackermann vorbei. Sie haben unsere Flagge entdeckt und stellen sich vor. Sie liegen mit ihrer *Merci*, einer 25 jährigen HR 36, am äussersten Steg Richtung Osten. Wir laden sie zum Kaffee ein. Sie haben an ihrem Liegeplatz bis 40kt Böen gemessen. Am Abend wollen wir miteinander essen gehen und weiter austauschen über das Woher und Wohin. Ursula reserviert im Martino am Pier einen Tisch.

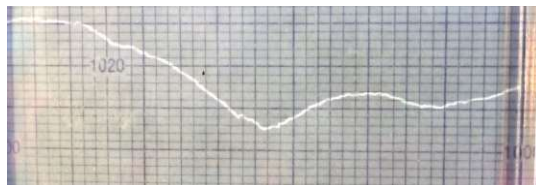


Noch einmal fahren wir in die Stadt und wandern der Hans Broges Gade entlang und



kehren im bumsvollen Peter Gift ein. Fast jeder Platz ist besetzt. Wir und viele anderen Gäste genehmigen im Garten ein wohlverdientes Feierabendbier. In Gedanken versunken wartet Alex auf sein Bier. Den Abend beschliessen wir mit einem feinen Essen im Martino und einer angeregten Unterhaltung mit Ursula und Roger.

Samstag, 25. September. Beim Morgenessen reden wir vom Sturm Alex konsultiert den Meteograph und die Kurve des Luftdrucks widerspiegelt die Windverhältnisse der letzten Tage: steiles Absinken und Aufsteigen zeigen hohe Windgeschwindigkeiten an. Wir starten um 08:10. Das Ablegemanöver gelingt perfekt. Sehr vorsichtig steure ich *Silmaril* aus dem engen Loch hinaus aus der Marina in die Bucht. Achterlicher Wind empfängt uns, wir setzen die Segel und laufen erst bei 120° Windwinkel der Küste entlang. Hinter uns liegen die Marina und der grosse Industriehafen. Am Ufer tauchen eindruckliche Ge-



bäude auf: das Helnan Marselis Hotel, der Varna Palast 1908 erbaut, heute Residenz der Odd Fellows Gesellschaft und der moderne Kajakkklubben Viking. Später



rauscht *Silmaril* raumschots mit 7kt bis 8kt auf die Südspitze von Samsø zu. Der Wind frischt auf, Alex refft bei 18kt, bald darauf bindet er kurz vor Tunø Reff 2 ein. Die kleine Insel ist uns in bester Erinnerung. Wir waren vor Jahren mit Paul dort. Da gab es keine Autos, nur Pferdefuhrwerke als Taxi, hübsche Häuser, ein gammelt voller Hafen und natürlich Massen von Touristen. Damals hatten wir kei-

ne Ahnung von der ständigen Erosion der Küste und die Bedrohung durch Landverlust. Vom Wasser aus erkennt man ganz andere Phänomene eines Ortes als beim Besuch an Land.



Es bläst mit 22kt. Wir segeln zwischen Tunø und der Sandbank Tunø Knob an der grünen Tonne, der roten Boje und dem Ostquadranten vorbei ins offenere Wasser. Die Samsø Fähre kreuzt unseren Weg. Der Wind nimmt ab. An der Südspitze von Samsø wird uns klar, dass wir unser Ziel Middelfart im kleinen Belt wohl nicht erreichen können. Wir wagen

den Versuch, nach Westen zu segeln, aber die kurzen steilen Wellen verunmöglichen diesen Kurs. Die Reise geht weiter Richtung Südosten der Küste von Samsø entlang. Eine Mole schützt vor dem Ansturm der Wellen, der Bauernhof auf dem Hügel ist vorerst nicht von der Erosion bedroht.



Der Vesborg Leuchtturm taucht auf. Die Südspitze der Insel ist erreicht. Ein Boot ist lange hinter uns dicht an der Küste gelaufen. Die Crew streicht die Segel. Auch sie müssen nun unter Motor ihren Kurs nach Osten halten.



Eine Windfarm lassen wir auf steuerbord liegen. Hoch über ihr breitet ein Wolkenvogel im Gleitflug seine Flügel aus. Ihm können die Propeller der Windfarm kaum was anhaben!



Alex hat das neue Ziel Nyborg ausgewählt; er meint, der Ort sei gut erreichbar durch die Brücke zwischen den Inseln Sprogø und Fünen. Wir halten Kurs nach Südsüdost, so dicht wie möglich der Küste von Fünen entlang. Durch den Romsø Sund zwischen der nordöstlichen Halbinsel von Fünen und der winzigen Insel Romsø fahren wir fast nach Süden. Um 15:30 kontrolliert Alex noch einmal die Route und entdeckt, dass die angepeilte Brücke nur 18m hoch ist!! Wir bergen die Segel und steuern auf die Grossdurchfahrt der Grossen Belt Brücke zu. Zähneknirschend nehmen wir den Umweg in Angriff. Anstelle der geplanten 12sm müssen wir noch fast 20sm hinter uns bringen.

Die Grosse Belt Brücke ist in Sicht. Die Durchfahrt für die grossen Pötte ist bestens

markiert. Wir sind unsicher, ob wir nicht die Durchfahrt zwischen den beiden Verankerungen nehmen könnten. Auf der



Karte sind zwei gelbe Vorsichtzeichen eingetragen. Beim Näherkommen sehen wir zwei gelbe Stangen stehen, entscheiden uns gegen diesen Weg und runden

dann knapp die grüne Tonne der Hauptdurchfahrt.

Kurz nach 17:00 taucht der Knudshoved Feuerturm auf. Das erste Feuer wurde 1727 errichtet, ein Kippleuchtturm, ein sogenannter Papageienleuchtturm. Ein Korb an einem Kippsystem, wurde mit einem Holz- oder Kohlefeuer hochgezogen, wie wir einen Nachbau am 4. September am "Ende der Welt" mit Lars gesehen haben (Bericht5_2021, S.12). Im Jahr 1809 wurde ein 3m hoher Turm mit einer sogenannten Argand-Lampe gebaut, 1782 vom Schweizer Physiker Aimé Argand erfunden. Im Lauf der Zeit wurden neue Systeme eingebaut und schlussendlich 1948 der heutige Turm gebaut. Gegen 18:00 laufen wir in den Nyborg Fjord ein. Mann fischt. Grosse Industrieanlagen ste-



hen vor der eigentlichen grossen Hafenanlage. Die Gästestege liegen im innersten Hafenbecken ganz im Norden mitten

in der Stadt (Bild Google Earth). Es dauert noch eine Weile bis wir die bewohnten Gebiete erreichen und langsam Richtung Gästesteg fahren. Bei absoluter Windstille legen wir an. Es ist 18:40. Die Energie reicht gerade noch fürs Kochen, Essen, Wetterstudium, die grobe Planung für die Weiterreise und für ein Bild der bezaubernden Abendstimmung.



Sonntag, 26. September. Ein herrlicher Morgen macht uns gute Laune und Lust auf einen Stadtbummel bevor wir ablegen. Alex hat Rudkøbing als nächsten Hafen ausgesucht. Der Ort liegt nur 24sm entfernt. Wir haben also Zeit. Nyborg ist eine sehr alte Stadt. Sie schaut auf eine 700 Jahre lange bewegte Geschichte zurück. In ihren alten Gassen



reihet sich Haus an Haus, zwischen ihnen Fusswege mit lauschigen Hinterhöfen.



Die Liebfrauenkirche ist offen. Sie wurde zwischen 1388 und 1428 errichtet und im Lauf der Zeit vergrössert und umgebaut.

Bis 1870 war sie fünfschiffig, In den zwei kommenden Jahren wurden grosse Teile der Seitenschiffe abgebrochen. So hat sie ihr heutiges Aussehen bekommen. Wir folgen einer Familie mit einem Täufling ins Innere. Für die Zeremonie wechselt der Va-

ter die Kleider des Säuglings, die Mutter ein wenig versteckt vor eindringlichen Blicken ihre eigenen!

Wir machen einen kurzen Rundgang durch das schlichte Innere, bewundern die eindrücklichen alten und ultramodernen Fenster, die Kanzel, das Taufbecken aus Holz, den Kronleuchter und das Votivschiff. Meine Bilder sind schlecht. Ich tröste mich mit den angebotenen Prospekten für meine Erinnerungssammlung. Draussen gelingt ein gutes Bild von einem eigenartigen Kreuz an der Aussenwand der Kirche.



Unser Spaziergang führt uns zum Wassergraben der Burg gesäumt



von alten Wohnhäusern. Schwäne, Enten und eine gesunde Vegetation haben hier ein gutes Zuhause. Das Schloss, Skandinaviens älteste Königsburg, wurde 1170 erbaut. Später war es militärischen Feste, wurde in verschiedenen kriegerischen Auseinandersetzungen zerstört und wieder aufgebaut. Heute beherbergt es ein Museum.

Es wird Zeit für die Abfahrt. Wir kehren zurück zum Boot und zum Abschied von unserem stillen Liegeplatz banne ich den herrlichen Anblick des alten Seglers am Steg gegenüber auf meine Kamera.



Um 11:00 legen wir ab, tuckern gemächlich aus dem innersten Becken des verzweigten Hafens vorbei an Gefahrenzonen, Häusern in jedem Stil und weitläufigen Industrieanlagen hinaus in den Nyborg Fjord.



Wir nehmen Kurs auf Rudkøbing, die grösste Stadt auf Langeland. Nach einer guten Stunde setzen wir die Segel und laufen mit halbem Wind der Küste von Fünen entlang nach Süden. An der Südspitze der Insel wird das Wasser sehr flach. Bevor wir die ausgebaggerte Rinne erreichen streichen wir die Segel. Gute Betonnung erspart uns Unannehmlichkeiten, wir hangeln uns einfach von Boje zu Boje. Kurz nach der Brücke liegt die Hafenanlage von Rudkøbing. Es gibt verschiedene Hafenbecken. Ich bin ein wenig verwirrt, welche Einfahrt ich nehmen soll, stehe mal still. Hinter uns dreht ein Segler ab in die Marina. Dort wollen wir sicher nicht hinein. Die Gästeplätze liegen laut Buch im Industriefhafen. Welcher ist das? Alex hilft und



nach einigen nervösen Minuten um grüne Stangen und Rückwärtsgang drehe ich ab in die letzte Einfahrt vor dem Fähranleger. Da ist auch Platz und wir machen an der Mole fest. Es ist noch früh. Das Wet-

ter ist glorios. Wir erholen uns ein Weilchen und lesen über den Ort. Rudkøbing hat eine bewegte Vergangenheit. Schon im 13. Jahrhundert wurden ihr Stadtrechte gewährt. Krieg, Pest und Brände richteten über Jahrhunderte immer wieder grossen Schaden an. Die Industrialisierung im 19. Jahrhundert brachte dem Ort einen gewissen Aufschwung. Die Einwohnerzahl verdreifachte sich. 1826 wurde der erste Hafen gebaut und bis ans Ende des Jahrhunderts stets vergrössert und vertieft. 1866 wurde die Fährverbindung nach Marstal auf der Insel Ærø eingerichtet und Dampfschiffsverkehr verband die Stadt mit Kopenhagen, Korsør und Svendborg. Die Entwicklung der Industrie setzte sich bis ins 20. Jahrhundert fort. Aber die Stadt war stets vorwiegend geprägt durch den Handel.

Wir machen uns auf den Weg. Die Fähre kommt eben von Strynø an. Das innere Hafenbecken des Industriefhafens ist nicht voll besetzt. Wir werden *Silmaril* verholen und vor dem grossen weissen Kahn festmachen, um Schwell zu vermeiden,



wenn es wie angekündigt aus Norden blasen wird und die Wellen ins äussere Hafenbecken rauschen. Auf unserem Rundgang begegnen wir verschiedenen alten Schiffen. Im inneren Teil des Industriefha-

fens, hinter der Mole, wo *Silmaril* zu sehen ist, liegen die kleineren am Schwimmsteg, die beiden grossen am



Pier. Die *Mjølner*, eine Motoryacht mit Baujahr 1922 ist die grösste. Die alte Werft ist noch in Betrieb, aber es ist Sonntag, keiner ist an der Arbeit. Die Slipanlage scheint noch zu funktionieren.





Alex klettert hingebungsvoll durch Gestänge, über dicke Drahtseile und Schienen und inspiziert die Mechanik einge-



hend. Ein mächtiges ovales Hausboot liegt am Trockenen. Seine Verkleidung sieht neu aus; es wird offensichtlich rund-

um aufgemöbelt.

Bevor wir in die Stadt gehen, trinken wir ein Bier im kleinen Kiosk. Er steht schon seit hundert Jahren da. In den Strassen und Gassen der Stadt stehen viele altherwürdige Häuser, beschiedene Behausun-



gen und protzige Handelshäuser, uralte und witzige Baukunst in jedem Blick. Ein Trödlerladen zieht uns an. Wir reden ein Weilchen mit der Frau. Sie heisst Elisabeth und betreut den Besitzer des Ladens Johnny. Er ist Norweger in Tromsø geboren und braucht Pflege. Er schläft gerade. Mit ihrer Erlaubnis mache ich ein paar

Bilder des lauschigen Gartens. Unzählige Blumentöpfe, Stühle, Bänke und Tische zieren jeden Flecken. Wo wir auch sind, stets finden wir interessante liebe Leute. Es dunkelt. Wir kehren zurück zum Boot. Auf dem Weg kommen wir am alten



Bahnhof vorbei. Keine Züge fahren mehr; die Uhr steht still.

Silmaril liegt noch im äusseren Hafenbecken. Kein Windhauch rührt sich. Wir werden diese Nacht ruhig schlafen.



Montag, 27. September. Starkwind ist angesagt, also Hafentag. Wir verholen gleich nach dem Morgenessen ins innere Becken, wo viel weniger Schwell zu erwarten ist. Dann machen wir uns auf zum Stadtbummel. Erst besuchen wir Elisabeth und Johnny, bringen Schweizer Schokolade und das letzte Bier aus Tromsø, ein Isbjørn der Brauerei Mack in Tromsø. Die beiden freuen sich mächtig und wir mit ihnen. Wir plaudern noch ein Weilchen; sie erzählen aus ihrem Leben, wir von unseren Reisen. Die Kirche steht offen. Sie ist das älteste Gebäude in der Stadt. Um 1100 wurde die erste Kirche aus Granit erbaut. Im Lauf der Zeit entstand auf den alten Grundmauern der heutige Backsteinbau, erst



weiss getüncht, später von der Kalkfarbe befreit.

Wie in vielen Kirchen in Skandinavien hängen auch hier zwei wunderbar gearbeitete Votivschiffe. Beide sind Fregatten, die ältere stammt aus dem Jahr 1795.

Fünf Kronleuchter zieren das Hauptschiff, der grösste stammt aus dem Jahr 1623. Die kunstvoll geschnitzte und bemalte Kanzel wurde 1608 eingerichtet. Eine der



beiden alten Grabtafeln ist übersät von hunderten geschnitzten Figuren und Motiven. Zwei Meerjungfrauen halten den Rahmen mit der Inschrift. Die lange Ge-

schichte können wir leider nicht lesen. Es wird sich um einen Seefahrer handeln. Wir bummeln weiter durch die Strassen und Gassen des schönen Ortes. Viele sehr alte Fachwerkhäuser stehen Reihe an Rei-



he auf beiden Seiten. Das rote mit dem kleinen Türmchen ist die St. Bendts Kapelle. In der Gasse auf ihrer Hinterseite

steht ihr Glockenturm eingebaut in die Gartenmauer.

An einer Hauswand hängt ein Schild und ein Stein mit einem natürlichen Loch, ein



Hühnergott, wie unsere Freunde Ingrid und Achim ihn nennen würden. Der Volksglaube redet von magischen Kräften, die in einem solchen Stein das Federvolk vor bösen Geistern schützen kann. Oft sind es Feuersteinknollen mit Kreidekruste, wie dieser hier. Sie sollen auch Glück

bringen. Wir haben auf unseren Reisen einige gefunden und als interessantes Souvenir nach Hause gebracht. Lochsteine waren in der Vergangenheit in ganz Europa als Amulette verbreitet. Auch in der Schweiz findet man sie in Kuh- und Pferde­ställen zum Schutz der Tiere.



Das Schild gibt Auskunft über Rudkøbings alternative Wetterstation:



Wenn der Stein sich bewegt: Windiges Wetter
 Wenn der Stein sich sehr bewegt: Sturm
 Wenn der Stein nass ist: Regenwetter
 Wenn der Stein warm ist: Sonnenschein
 Wenn der Stein weiss ist: Schneegestöber
 Wenn der Stein aufwärts hängt: Wasserhose
 Wenn der Stein verschwunden ist: Diebstahl

Die alte Windmühle auf dem Hügel ist leider geschlossen. Sie scheint in bestem Zustand zu sein,

vielleicht sogar noch funktionstüchtig. Allerdings sieht die ganze Anlage eher wie ein Freilichtmuseum aus, bestens gepflegt, aber etwas steril. Wie alt sie ist, wissen wir nicht. Es finden sich keine Erklärungen. Aber die beiden



Sandsteinstufen vor der Türe zeugen von tausenden schwerbeladenen Tritten. Einige Buchstaben sind eingeritzt, keine Jahrzahl. Es ist Zeit für den Heimweg. Ein kurzer Halt beim Veloladen im Hinterhof muss aber noch sein. Alex kann da einfach nicht vorbeigehen.

Er findet immer etwas Neues Praktisches für den Einbau in unsere Velos oder etwas Lustiges Andersartiges zum Schmunzeln.

Während ich koche, studiert Alex den Fahrplan der Fähre. Die Fortsetzung unserer



Route über Marstal nach Laboe in der Kieler Förde führt durch zwei ausgebaggerte Kanäle mit wenig Platz. Das Kreuzen mit der Fähre auf diesen Abschnitten wollen wir vermeiden. Alex berechnet unsere Abfahrtszeit. Wir werden gleich hinter der Fähre nach ihrem Ablegen starten.

Dienstag, 28. September. Um 07:00 wie vorgesehen legen wir ab, fahren aus dem Hafenbecken hinaus und warten bis die Fähre unterwegs ist und laufen unter Motor hinter ihr her durch das wenig tiefe Wasser des Inselmeers im Süden von Fünen. Es ist herrliches Wetter. Wir können entspannt die Landschaft genießen, die erste Kreuzung mit der Fähre findet wie berechnet zwischen den Kanälen an einer breiten Stelle statt. Am Ufer der Insel Strynø stehen grosse Bauernhöfe. Dann kommt



schon Marstal auf Ærø in Sicht. Vor der grossen Werfthalle soll die Tankstelle

sein. Langsam fahren wir in den Hafen ein, sehen auch die Aufschrift Esso auf dem weissen Tank, die Zapfsäule auch, aber wo ich festmachen soll, ist mir eine ganze Weile gar nicht klar. Schlussendlich klappt es doch, nach vorsichtigem Nähern an den wackeligen Holzpier liegt *Silmaril* nahe genug am Schlauch vertäut



und Alex kann einfüllen, wohl das letzte Mal diesen Sommer. Kurz darauf folgen wir einem anderen Segler hinaus durch die betonnte Anfahrt Richtung Südsüdwest, 25.5sm geradeaus. Gegen 10:00 setzten wir trotz wenig Wind die Segel und bringen den Motor für zwei Stunden zum Schweigen. Herrliche Ruhe, wunderbare Wolken am strahlenden Himmel



über uns.

Der Wind dreht, das Gross kommt runter, dann wird auch die Genua eingerollt, der Mocken brummt und um die Mittagszeit passieren wir die Pilotstation vor der Ein-

fahrt zur Kieler Förde. Das Marine-Ehrenmal bei Laboe ragt fast in die Wolken. Es erinnert an die gefallenen Seeleute beider Weltkriege.



Um 15:00 erreichen wir die Anfahrt zur Marina. Die versandete Strecke kennen wir bestens und folgen aufmerksam den Seezeichen. Nach wenigen Minuten lau-

fen wir in die Einfahrt ein und legen am kurzen Schwimmsteg hinter einem Segler an. Regenwolken kündigen schlechtes wetter an. Alex erkundigt sich beim Hafenmeister nach einem geeigneten Liegeplatz für die nächsten zwei Tage. Wir verholen in eine Boxe am Steg E. Alex drängt darauf, das Grosssegel herunterzuholen, da Regen angesagt ist. Ich wehre mich zu helfen; meine rechte Hand macht mir Sorgen, ein geschwollenes Gelenk plagt mich seit Tagen. Alex sucht Hilfe, leider vergeblich und mit zusammen gebissenen Zähnen helfe ich so gut ich kann. Das Segel liegt zwar auf Deck, aber das Zusammenfallen gelingt nicht. Wir schleppen es zum



Abgang und würgen es mit schlechtem Gewissen in die Achterkammer. So was haben wir uns noch nie geleistet! Aber wenigstens ist es trocken, das Falten erledigen wir auf der Rader Insel.

Mittwoch, 29. September. Unser Freund Helmut holt uns ab und fährt uns in die Stadt zum Einkaufen verschiedener Dinge für das Winterlager. In Möltenort essen wir gemeinsam im Garten eines Restaurants nahe am Hafen. Es ist recht kalt, aber Corona zwingt uns, ein wenig zu frieren: Helmut hat sein Zertifikat nicht dabei und die Vorschriften sind strikt und werden minutiös eingehalten, ohne Zertifikat kann uns der Kellner keinen Platz im Haus anbieten.

Zurück in der Marina mache ich eine ungewöhnliche Entdeckung auf dem Wasser: ein U-Boot gleitet langsam vor einem Segler durch.

Abends hören wir Sirenengeheul. Das Seerettungsboot schiesst aus der Marina hinaus Richtung Kiel. Was ist los? Hier in der Marina können wir keine Hektik bemerken. Gefahr droht für uns nicht.



Donnerstag, 30. September. Wir haben Jutta und Helmut zum Abendessen eingeladen. Zu Fuss gehen wir einkaufen. Meine Hand plagt mich immer mehr. Ich beschliesse, einen Arzt zu konsultieren. Alex kauft unterdessen ein. Im Wartezimmer liegt eine Zeitung auf. Die Titelseite zeigt ein unglaubliches Bild: "Tornado in Kiel reisst Menschen ins Wasser" (<https://www.dw.com/de/tornado-in-kiel-reisst-menschen-ins-wasser/a-59358389>).



Das war gestern der Grund für die Sirenen des Rettungsbootes. Wir haben nichts davon bemerkt.

Nach kurzem Warten sieht der ältere Herr sich das geschwollene Gelenk an, verschreibt Medikamente und drängt mich, sobald wie möglich den Hausarzt aufzusuchen. Das braucht er mir kaum eindringlich zu betonen. Alex wird Quark kaufen. Ein Umschlag sollte die Schmerzen etwas lindern. Ich nehme mir vor, die Hand zu schonen, keine Kraftübungen mehr zu machen. Wir werden mit der Arbeit Hilfe anfordern, wenn es nötig wird. Mit Jutta und Helmut verbringen wir einen sehr gemütlichen angeregten Abend. Sie berichten auch über den Wirbelsturm. Es soll Verletzte gegeben haben, umgestürzte Bäume und abgedeckte Dächer. Und uns ist sogar das Schauspiel am Himmel entgangen.

Freitag, 1. Oktober. Wir stehen früh auf. Heute fahren wir auf die Rader Insel zu Schreibers. Eine herrliche Morgenstimmung begrüsst uns, am Ost- und am Westhim-

mel prangen die Farben des nahenden Sonnenaufgangs, ein seltenes Schauspiel
Wir nehmen uns Zeit für ein gutes Morgenessen, im Schiff etwas aufzuräumen und
vorzubereiten, was bei der Ankunft auf der Rader Insel erledigt werden kann.



Um 10:30 legen wir mit viel Wind ab. Draussen bläst es tüchtig. Es hat viel Verkehr
auf dem Wasser. Vor der Schleuse Kiel-Holtenau müssen wir uns gedulden. Über
eine Stunde lang kurven wir in weiten Bögen, schlagen Haken, halten uns von den
wartenden und den neu ankommenden Seglern fern und beobachten die Signallichter
am Eingang der Schleusen. Wenn die Lichter weiss blinken, können wir einfahren.
Vertraute Bilder am Ufer.

Um 12:15 ist es soweit, die Schleuse ist offen, Boote verlassen sie. Wir können ein-
fahren. Der Ansturm auf die vordersten Plätze in der Schleuse beginnt. Die ganz Fre-



chen schneiden uns und andern den Weg ab; Zuvorkommenheit oder Anstehen sind



nicht gefragt, Drängeln und Gas geben oberstes Gebot auf drei vier Schiffen. Um

12:30 sind wir im Kanal auf dem Weg zur letzten Fahrt in diesem Jahr. Eine halbe Stunde später passieren wir die alte Levensauer Hochbrücke, reger Verkehr in



beiden Richtungen. Grosse und Kleine sind unterwegs. Dieser hat es besonders



Zwischen km 80 und 95 der Oststrecke, dem so genannten Flaschenhals, wird der Kanal verbreitert. Die weltweit meistbefahrene Seeschiffahrtsstrasse soll den steigenden Anforderungen angepasst werden. Immer grössere Schiffe benutzen den NOK, insgesamt sind es über 30'000 pro Jahr. Die Arbeiten sind in vollem Gang. Arbeiter sehen wir nur wenige. Neue Bö-



eilig. Wir essen gemütlich, beobachten die Fähre bei Landwehr wie sie vor uns ablegt und geniessen die Fahrt.



schungen sind erstellt oder sind im Entstehen. Spundwände wurden eingerammt und Material liegt bereit für den Einbau, ein Riesenprojekt.

Gegen 14:30 nähern wir uns der Fähre von Sehestedt. Das wohlbekannte Strohdach



auch der Segler hinter uns kommt noch vor der Fähre durch.



fängt mich kaltschnäuzig. Was ihr nicht passt? Ihre launische, herrschsüchtige Art ist unverständlich. Sollte die Kundin nicht Königin sein? Ich werde ihr aus dem Weg gehen und Alex den Kontakt mit ihr überlassen. Die Begrüssung mit den beiden Rosemännern beim Kranen ist herzlich wie immer. Alex bespricht gleich den Krantermin und die Kontrolle des Masts. Das passt Frau Schreiber gar nicht; sie allein bestimmt, wer hier wann was macht. Lauthals verkündet sie am Pier ihre Haltung. Herr Rosemann meint, sie habe einen Nagel im Kopf, leider nicht aus Niro und der rostet!



dach des mächtigen Hauses guckt aus den Bäumen. Die Fähre legt gleich hinter dem grossen Pott an, wir geben ein wenig Gas,



Um 15:45 drehen wir zur Marina Schreiber ab und legen mit der Nase im Wind am Steg an. Unsere Reise ist zu Ende. Alex macht sich gleich an den Ölwechsel und ich laufe hinauf zum Marinagebäude, um uns anzumelden. Frau Schreiber emp-



Samstag bis Mittwoch, 2. Bis 6. Oktober. Vorbereitungen fürs Winterlager und die Abreise füllen die Tage. Das Grosssegel muss gefaltet und verstaut werden. Auf dem

Platz beim Kran gelingt das ohne viel Mühe. Ein uns fremder Schweizer, Robert, hilft mit dem Schleppen aufs Boot und dem Verstauen in der Achterkammer. Wir erledigen eins nach dem andern. Eine kurze Velotour nach Büdelsdorf zum Bäcker unterbricht ein Weilchen die Arbeiten. Ein lustiges Gefährt schwimmt auf dem Kanal. Ist das ein Hausboot? Ein kleiner Kahn hängt am Heck. Von der Brücke aus sehen wir den Riesenkahn am äusseren Steg, der aufs Auswassern wartet.



Ingrid und Achim kommen auf Besuch. Draussen auf dem Kanal liegt ein Cargo mit nie gesehener Position: die *Calisto* bewegt sich kaum, scheint an den Dalben

der Weiche entlang zu schleifen. Wartet sie auf einen kreuzenden Pott? Wir machen einen langen Spaziergang am Uferweg und beobachten ihre Bewegungen. Offensichtlich war das kein vertracktes Manöver; die *Calisto* setzt sehr langsam ihren Weg fort.



Ingrid und Achim kehren heim nach Wedel.

Uschi, Bänz und Felix reisen an; sie kommen zum Apéro zu uns.

Wir holen das bestellte Mietauto und gehen einkaufen, was noch fehlt für den Menüplan und fürs Schiff. Ich habe einen

genauen Küchenzettel gemacht; alles muss aufgegessen werden bevor wir abreisen. Alex will eine Kabelrolle besorgen. Im Baumarkt finden wir, was er sich vorstellt. Einige wichtige Kleinigkeiten sind auch auf Lager. Wir sind in kurzer Zeit auf der ganzen Linie fündig geworden, nicht selbstverständlich!

Der Mast wird am Dienstag gezogen. Rosemann Junior legt Hand an mit dem Lösen

der Wanten, Alex kontrolliert! Dann liegt der Mast.



Morgen Mittwoch kommt *Silmaril* als erste aus dem Wasser. Alex steht bereit für die Gurten, letzte Handgriffe am Bock. Die Gurten werden angehängt, genau platziert



und schon hängt *Silmaril*, wird sachte gedreht und kurz angehalten, damit Alex den



Schaden vom berüchtigten Stein ansehen kann. Es ist wie erwartet eine kleine Schramme im Blei. Herr Rosemann wird das im Winter in Ordnung bringen. Sanft



wird *Silmaril* aufgesetzt, der Transporter untergeschoben und ab geht's in die Halle. Alles läuft wie am Schnürchen. Frau

und Herr Rosemann Senior schauen zu; sie überlassen die Arbeit dem Sohn.



Silmaril wird abgespritzt, Alex überwacht die Arbeit! Der Propeller wird Zuwendung brauchen, sieht aber gar nicht so



schlecht aus. Dann steht *Silmaril* in Halle 8, das Auto ist voll beladen, Alex kümmert sich um die Verabschiedung von Frau Schreiber; den Drachen, wie Bänz sie nennt, will ich gar nicht sehen. Die Heimreise teilen wir auf, jeden Tag wollen wir etwa 300km hinter uns bringen und übernachten, wenn ich müde werde,

wo wird sich weisen. Mit der Navigationshilfe von Alex schaffe ich das sicher. Gut gelaunt verlassen wir um 16:00 die Rader Insel und freuen uns auf ein unbekanntes Ziel. Alex wird wie immer ein perfektes Hotel in einem spannenden Ort finden.