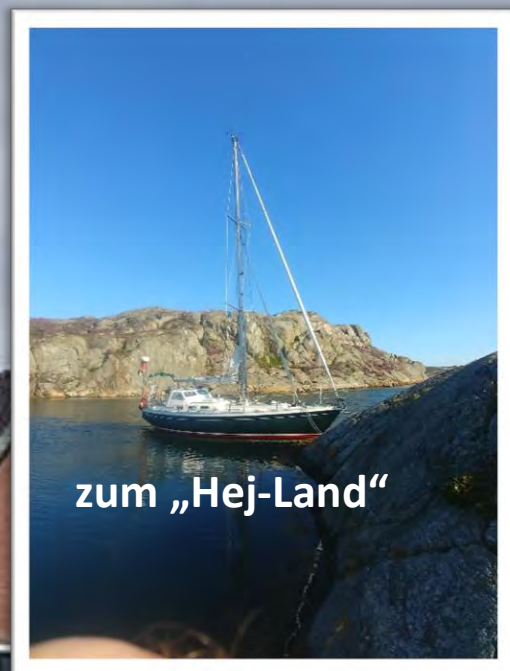
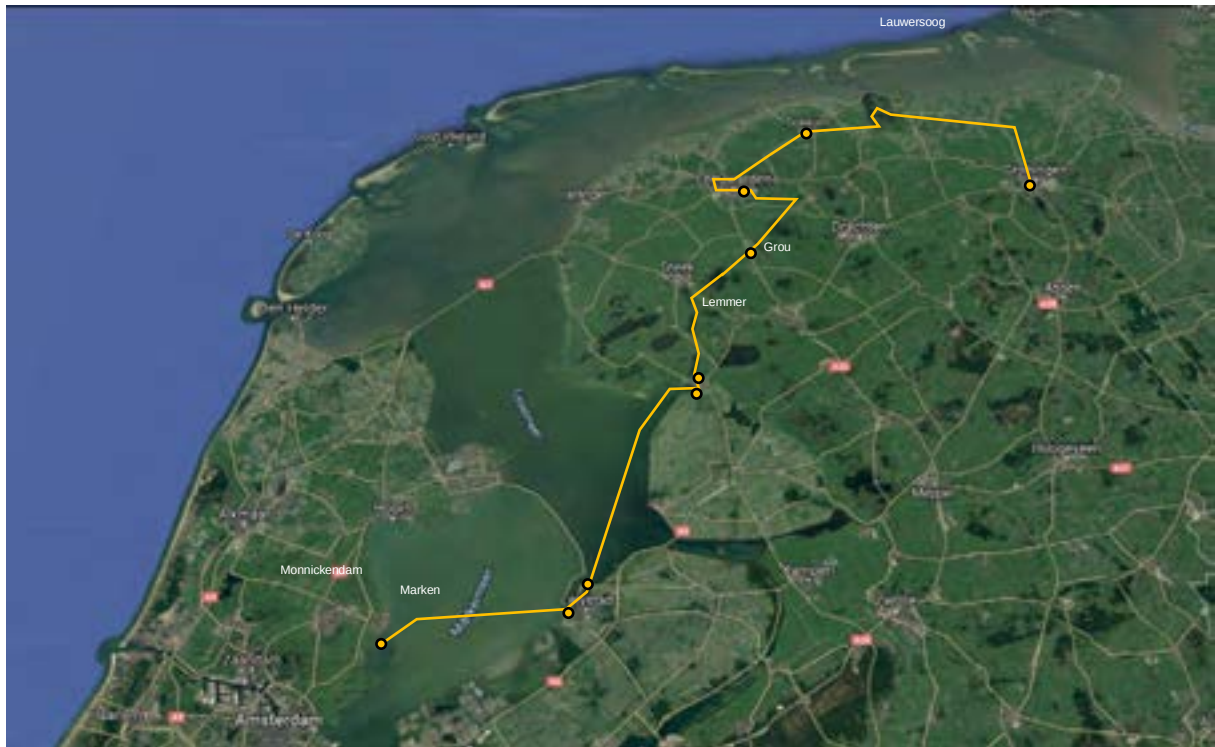




Seereise der Dabdeh

Gudrun und Axel Honnef im Sommer 2021

**1. Teil der Überführung durch Holland 120,5 sm
(14.05.-24.05.2021 11 Tage davon 2 Hafentage)**



Vollbepackt bis an die Halskrause war unser Mietwagen, als wir am 15. Juni abends in Monnickendam ankamen, um unsere neu erstandenen 21 Jahre alte Victoire 1044 für den ersten Törn mit ihren neuen Eignern auszurüsten. Einen Ausflug nach Amsterdam hatten wir mitten in der Coronakrise bereits mit unserem eigenen Wagen gemacht, um das Schiff offiziell von den Voreignern zu übernehmen und erste Sachen einzulagern und die sicherheitsrelevante Ausrüstung zu checken bzw. zu ergänzen.

Danach wollten wir nur mit kleinem Gepäck und daher auch einem ganz kleinen Mietwagen zum Schiff fahren und diesen dann in Amsterdam abgeben. Gut das der kleine Wagen leider nicht zur Verfügung gestellt werden konnte und man uns kulanterweise einen Skoda-Superb mit Riesen-Kofferraum als Ersatz zum gleichen Preis angeboten hatte. So ging die Kofferraumklappe noch so gerade zu.



Wir hatten geplant, das Auto am Folgetag in Amsterdam abzugeben und unser neues Schiff in Ruhe einzuräumen und dann am nächsten Tag los zu stoßen. Aber die Ausrüstung der neuen DABDEH dauerte denn doch noch mehrere Tage, bis endlich alles seinen neuen Platz gefunden hatte. Da wir der natürlich noch komplett in Holländisch eingerichteten EDV an Bord noch nicht vertrauten, wurde zunächst sozusagen mit dreifacher Sicherheit gearbeitet:

- a. die aktualisierte holländische Software auf dem vorhandenen Bordcomputer,
- b. die aktuelle Navigation auf dem eigenen Notebook und last but not least
- c. die Seekarten aus Papier.

Monnickendam – Lelystad $15,7 + 2,5 = 18,2 \text{ sm}$



Gespannt wie die Flitzebogen tuckerten wir aus dem Hafen und setzten vorsichtig das Groß sowie die kleine Fock. Unser neuer setzte sich etwas behäbig in Bewegung. So trauten wir uns nach kürzerer Zeit den großen „Klüver“ dazu zu nehmen. Nun nahmen wir richtig Fahrt auf und die Sache begann Spaß zu machen. Für die erste Tour sollte es in südlichen Hafen von Lelystad genug sein. Beim Einparken fiel auf, dass unser Dampfer sehr Seitenwind anfällig war und seinen eigenen Kopf hatte, den es erstmal zu begreifen galt. Gut, dass ein Bugstrahlruder vorhanden war, sodass wir die Eigenwilligkeiten damit ausgleichen konnten.

Am nächsten Tag wurden daher bei ruhigerem Wetter zunächst ein wenig Hafenmanöver geübt. Anlegen, ablegen vorwärts rückwärts etc. Und, wo wir nun schon so schön rückwärts am Steg lagen, nutzten wir die Gelegenheit, um aus vormals LIANSA nun auch offiziell DABDEH zu machen. So wurde feierlich der neue Name am Heck befestigt und die Umbenennung mit einem kleinen Fläschchen Sekt im kleinen Kreis (von uns beiden) gefeiert.



In Lelystad bietet sich eine Möglichkeit das Markermeer durch eine Schleuse zu verlassen, die Alternative wäre in Enkhuizen gewesen. Zwischen diesen beiden Städten führt die Nationalstraße N307 über einen Damm quer übers Meer, der das nördlich gelegene IJsselmeer vom Markermeer trennt. Am nächsten Tag wechselten wir also durch die Schleuse auf die nördliche Seite und stellten dabei zum ersten Mal fest, wir freundlich die Holländer doch sind. In der Schleusenkammer anzulegen, bereitete uns bei seitlichen Winden noch ein wenig Probleme. Doch, statt dass wir wie aus Brandenburg gewohnt vom Schleusenwärter angeschnauzt wurden, half uns hier eine freundliche Wärterin beim Manöver und sicheren Anlegen. Der angenehme Unterschied fiel uns jedenfalls beiden sofort auf.

Aus der Schleuse entlassen, konnten wir uns noch gerade vor dem herannahenden Gewitter im nördlichen Hafen von Lelystad, der „Deko- Marina“ in Sicherheit bringen und die Böen und den folgenden Platzregen mit Hagel im sicheren Stand abwettern. Wir legten neben einem Brüderchen – einer Victoire wie unserer mit blauem Rumpf - an und fingen sogleich an, Unterschiede zu suchen und mögliche gute Details abzugucken.

Lelystad – Lemmer $22,8 + 0,7 = 23,5 \text{ sm}$

Am nächsten Tag wurde es Ernst, es ging raus auf's IJsselmeer Richtung Lemmer. Mit beiden Vorsegeln und einem Reff im Groß liefen wir gemütlich über den Teich. Ungläubig lasen wir auf der Logge 6,5 Knoten ab, aber obwohl es sich längst nicht so anfühlte, bestätigte das GPS 7 Knoten über Grund. – ok, einverstanden!! Kurz vor Lemmer mussten wir kräftig auf die Bremse treten, nahmen die Segel runter und legten uns in den Jachthafen „Friese Hoek“ südlich des Lemmer Lighthouse. Der abendliche Ausflug war nicht sehr lang, zeigte uns aber schon, dass man sich hier gut versorgen kann und, dass das eigentliche Städtchen im Norden einen weiteren Tag zum Erkunden brauchte. Wir beschlossen uns am nächsten Tag nur mitten in die Stadt zu verlegen.



Vorsichtig näherten wir uns der ersten Schleuse der stehenden Mastroute, der Lemstersluis. Sie öffnete wie von selbst als wir auf sie zu fuhren und wir tauchten dahinter in eine Art Miniaturwelt ein. Alles war klein, eng und putzig und sollte hinter der nächsten Brücke noch viel beschaulicher werden. Zunächst öffnete diese allerdings nicht automatisch und wir legten erstmal vor der Brücke an, um einkaufen zu gehen. Wir konnten uns ja schließlich nicht anmerken lassen, dass wir keine Ahnung davon hatten, wie die Brückenöffnungen hier funktionieren.

Aldi, Jumbo, Lidl alles war sozusagen direkt um die Ecke und wir stopften uns erstmal voll mit Proviant.

Dann aber wollten wir die Brücke passieren und fragten zunächst einen entgegenkommenden deutschen Motorbootfahrer, ob man hupen oder irgendeine Flagge zeigen müsse. „Ne, meinte der, normalerweise gehen die Brücken hier auf, sobald man ernsthaft auf sie zu fährt.“ Also setzten wir ein ernstes Gesicht auf und steuerten los Richtung Brücke. Und siehe da, wie von Geisterhand zeigte sie erst ein rotes über einem grünen Licht als Vorankündigung – will heißen, „ich habe dich gesehen“ - und dann öffnete sie nur für uns. Beeindruckt fuhren wir vorsichtig durch die Brücke und die anschließende etwa 5 m breite Schneise und landeten im „Canale Grande“ von Lemmer. Hier tobte das Leben in kleinen Cafés und Geschäften, sodass wir beschlossen, für die nächste Nacht hier zu bleiben und das nach der Corona-Krise wieder aufflackernde Leben zu genießen.



Lemmer - Grou 21,1 sm



Weiter ging es am nächsten Tag durch die Sylroede vorbei an diversen neu errichteten Wasserstädten in den Streamkanal Richtung Norden. Über die zum großen Teil natürlichen Bewässerungsgräben mit diversen seenartigen Ausbuchtungen ließ sich tatsächlich bei dem vorherrschenden Westwind nur mit der großen Fock in aller Ruhe segeln, - ein seltsames Gefühl, an das man sich erstmal gewöhnen muss! Jedes Mal vor einer Brücke wurde allerdings das Segel weggenommen und zum besseren Manövrieren der Motor angeworfen. Viele Brücken sind mit Personal besetzt, was den

ankommenden Segler frühzeitig erkennt und die Öffnung einleitet. Mussten Autobahnen gekreuzt werden, so tauchten diese unter dem Kanal hindurch. Einfach genial, diese Holländer!

Dass es noch recht früh im Jahr war, merkten wir unterwegs, wenn es plötzlich wie aus Eimern anfang zu regnen bzw. wir mit cm-großen Hagelkörnern beworfen wurden. Mit unserer langen Pinne konnte ich mich dabei wunderbar unter der festen Sprayhood verkrauchen und trotzdem genau steuern.

In Höhe Sneek hatten wir eigentlich genug für heute und steuerten vorsichtig den Jachthafen Sneekerhof an. Doch mit unseren 1,50 Tiefgang blieben wir schon am Eingang der Hafeneinfahrt stecken. Der Hafen ist wohl nur für Motorboote und Jachten bis 1,20 Tiefgang geeignet. Also, Kommando zurück, wir mussten weiterziehen bis zum Zeilcentum Grou. Hier schwenkten wir ein in einen Stand hinter einem größeren Schulschiff, von dem wir annehmen konnten, dass dessen Tiefgang mehr als 1,50 m maß. Dabei wurden wir schon zum 3. Mal von wildfremden Leuten auf unser Boot angesprochen. Sah man uns an, wie stolz und glücklich wir waren?

Den kleinen Ort durchforsteten wir am nächsten Tag mit unseren Fahrrädern und fanden einen guten Yachtausstatter für weitere Einkäufe von den vielen Kleinigkeiten an Bord, die ein Schiff zu einem Individuum machen. Yachtausstatter sind wie Spielzeugläden: es gibt so viele, verlockende, kleine, bunte Accessoires, die man unbedingt braucht!

Grou – Leuwarden 8,5 sm

Weiter ging die Fahrt in schlängelnden Bewegungen vorbei an der neu angelegten Grachtenvorstadt Hoek in den Leeuwarder Jachthaven, dem nach eigenen Angaben größten überdachten Yachthafen Europas. Tatsächlich lagen hier Hunderte von Motorbooten in kleinen, vom Wasser aus mit Garagentoren verschlossenen Schuppen, wie in einem Garagenhof. Man konnte vom Wasser aus direkt in seinen Schuppen steuern und unter einem Dach trockenen Fußes aussteigen. Nur wir mit unserem langen Mast lagen vor dem eigentlichen Hafen und hatten uns wegen des angesagten Sturms aus Westen hinter einem dichten Busch und einer der Hütten festgemacht. Unruhig war die Nacht trotzdem.

Holländer dampfen bei ablandigem Wind in die Achterspring. Dieses Manöver konnten wir uns am nächsten Tag bei einem etwas ungeschickten Kollegen vor uns anschauen, bis es uns nicht mehr hielt, und wir ihm zu Hilfe kamen. Mit vereinten Kräften zogen wir ihn mit seiner Breitseite an Land, frei nach dem Motto: kannst Du ein Problem nicht mit Gewalt lösen, war es zu wenig (Gewalt). Schließlich lag er fest vertäut und hörte den ganzen Abend nicht auf, sich bei uns für das beherzte Eingreifen zu bedanken.



Tags drauf wurde Leuwarden bei reichlich Wind zunächst einmal im Süden umrundet, um uns danach von Westen kommend in die Innenstadt zu schleichen und vor der Vrouwenpoortsbrug am Ufer festzumachen. Von hier aus war es nicht weit in die City. Den schiefen Turm von Oldehove konnte wir so aus der Nähe beim langsamen Umfallen zuschauen. Er ist in Holland fast so berühmt wie sein Bruder in Pisa nur nicht ganz so schief!

Wir genossen die Citymeile entlang der zentralen Gracht, wo das Leben in den Geschäften, Restaurants und Cafés wieder unbeschwert sprudelte und es kam uns fast wie ein Geschenk vor, aus der Erstarrung der diversen Lockdowns endlich wieder auftauchen zu dürfen. Auf dem Markt wieder Käse einzukaufen und gemütlich durch die Stadt entlang offener Boutiquen, Eisläden und Dönerbuden zu bummeln, das hatte man so lange vermisst.



Leuwarden – Dokkum 18,1 sm

Nach umfangreichem Proviantieren gings am Nachmittag dann weiter nach Dokkum, wo unsere Fahrt vor der ersten Brücke endete. Wir waren leider eine ¼ Stunde zu spät, und die zugesagte Ausnahmeöffnung auf Anruf funktionierte nicht. Also rumdrehen und an einem zuvor gesehenen Steg die Nacht bis zur nächsten Brückenöffnung abwarten. Das war allerdings leichter gesagt als getan, da sich unsere neue Victoire in der hier mit ca. 25 m sehr engen Dokkumer Ee bei Strömung und ordentlichem Westwind nicht einfach mal drehen ließ. Es brauchte 3 Anläufe mit Schwung und erheblichem Einsatz des Bugstrahlruders, um Dabdeh zu bändigen und an Land zu vertäuen. Learning by dooing – allerdings mit einigem Risiko!

Durch die wunderschönen Grachten im Zentrum von Dokkum führte uns am nächsten Morgen ein dicker Zweimaster. Er fuhr voran und öffnete für uns alle Brücken und wir konnten einfach hinterherfahren und den hübschen Ort betrachten. Besondere Bekanntheit erlangte die Stadt, als im Jahre 754 der Missionar Bonifatius dort ermordet wurde; aus diesem Grund ist Dokkum ein Wallfahrtsort für die Katholiken.

Dabei lernten wir, dass es die Regel in den Niederlanden gibt, dass die Brücken schon dann passiert werden dürfen, wenn es keinen vernünftigen Grund zum Abbremsen oder Anhalten vor der Brücke gibt, egal ob die Signale auf Grün stehen oder nicht. „Das dauert sonst zu lange“ wurde uns als Argument genannt. - Gute Einstellung, die wir allerdings in deutschen Gewässern ganz schnell wieder vergessen müssen.

Jetzt noch ein Wort zur Bezahlung des Brückenservices, denn das alles ist ja mit viel Engagement und Technik verbunden und muss bezahlt werden. Verschiedentlich sahen wir daher an Brücken den Hinweis, dass an der nächsten Brücke ein Service-Geld von z.B. 5 EUR kassiert würde. „Wie sollte das denn funktionieren, wenn wir einfach die Brücke passierten?“ fragten wir uns.

Ganz einfach: Es handelt sich um das sogenannte Klompengeld, welches – wie es der Name schon vermuten lässt - mit Hilfe eines Klompens, also eines bunten holländischen Holzschuhs, einkassiert wird. Während man noch die Brücke passiert, hält der Brückenwärter dem jeweiligen Schiff eine Angel mit einem Klompen vor die Nase, in welchen das Brückengeld möglichst passend hineingesteckt werden muss. Alles funktioniert sozusagen im Vorbeigehen/-Fahren. Insgesamt haben wir auf diese Weise für die geschätzt 60-80 Brücken, die für uns geöffnet werden mussten, 13 EUR bezahlt. Das tut man doch gerne, zumal wenn auf diese freundliche traditionelle Weise kassiert wird!

Dokkum – Garnwerd 26,6 sm

Ab Dokkum führt der Weg weiter ins Lauwersmeer, wo die Reitdiep über die Zoutkamperrij in die Nordsee mündet. Sie führte uns über Garnwerd weiter Richtung Groningen. Direkt hinter der Brücke befindet sich ein hübsches Restaurant. So beschlossen wir für heute Nacht hier zu bleiben und essen zu gehen. In dem großzügig geöffneten Wintergarten durften wir ohne Abstand und Maske wieder sitzen und genossen die Nach-Lockdown-Zeit.

Garnwerd - Groningen 4,5 sm

Bis Groningen war es jetzt nur noch ein kurzer Sprung. Im Cityport Reitdiep am westlichen Rand der Stadt fanden wir eine hervorragende Bleibe, um das Schiff für die nächsten 4 Wochen liegen zu lassen, bevor es dann weiterging. Der Hafen bietet mitten in der relativ neu errichteten Siedlung am Wasser einen sicheren Liegeplatz, der u.a. durch eine Brücke, die vom Hafenmeister betätigt wird, abgeriegelt ist. Direkt am Hafen findet man natürlich Du, WC und Waschmaschine aber auch 2 Supermärkte für die Versorgung. Mit den Cafés und Restaurants klappte es hier nur eingeschränkt, da man offensichtlich spätestens um 20:00 Uhr bereits alles dicht machen musste.

Wir packten unsere Taschen und fuhren mit dem E-Bus in die Stadt. Von dort aus brachte uns ein Überlandbus nach Leer in Ostfriesland und dann der Zug mit einmal Umsteigen wieder nach Berlin.

2. Teil der Überführung (mit Niko): 166 sm (19.06. – 27.06.2021 9 Tage davon 3 Hafentage)



Vorbereitung:

Stinkheiß ist es an jenem Mittwoch im Juli, als wir uns endlich wieder mit dem Zug in Richtung Holland zu unserem neuen Schatz aufmachen können. Die Baustellen waren abgewickelt bzw. weitergegeben an die Urlaubsvertretung, der Kopf frei.

Pünktlich landen wir mit der Bahn und zuletzt einem EL-Bus gegen 19:00 Uhr im Cityport „Reitdiep“, melden uns bei der Hafenmeisterin zurück, erfreuen uns am Anblick unserer neuen „Dabdeh“ und entern auf. Dick und fett stehen die großen Taschen im Salon. Heute haben wir keine Lust mehr, sie zu verstauen und nehmen lieber einen kühlen Anlegedrink. Als wir abends noch mal zum Klo gehen, stehen die an den Hafenmeister vorab verschickten Pakete für uns im Sanitärbereich parat und wir können noch alles an Bord schaffen.

Donnerstag und Freitag wird verstaut und die ersten Bastelarbeiten vorgenommen.

- Der Elektro-Landanschluss muss geändert werden. Wer denkt schon immer daran, bei einem Landanschlusskabel mit 2 Steckern zuerst die stromlose Seite einzusteckern. Das muss

idiotensicher sein -man wird schließlich älter und vielleicht auch mal ein bisschen tüdelig.

- Dann fehlten die Strecktaue, an denen man sich eingepickt mit dem Lifebelt sicher nach vorne aufs Deck hangeln kann.
- Das UKW-Funkgerät sollte ausgetauscht werden, damit die MMSI-Nr. wieder stimmt usw. ...

Nebenbei werden die dicken Taschen ausgepackt und wir sind erstaunt, dass die so klein aussehenden Chups doch alles aufnehmen, was wir so an Klamotten hineinstecken. Das ganze Schiff ist halt größer. Genug zu tun für 2 Tage -immer unterbrochen von gelegentlichen Badegängen im Hafen. Als schließlich unser Sohn Niko am Freitagabend ankommt, ist alles paletti.

Groningen – Delfzijl 15,6 sm

Samstagnachmittag geht es los Richtung Delfzijl, allerdings nur bis zur 2. Brücke, dann hatten die Brückenwärter erst einmal eine Stunde Coffie-Pause. Also war Warten angesagt. Wir kamen an diesem Nachmittag nur bis in Groningens „Wassersportcentrum Osterhaven“. Hier war es so voll, dass die kregte Hafenmeisterin erstmal ein Motorboot rausschmeißen musste, um uns platzieren zu können.

Für einen ersten Einparkversuch hatten wir einen etwas zu kleinen Stand ausgesucht – natürlich, man muss auch hier erstmal lernen, wie breit das Schiff ist! Immerhin bin ich perfekt in die hinterletzte Ecke manövriert, sodass eine Skipperin vom Nachbarschiff anerkennend meinte, wie gut ich das Schiff beherrschen würde. Wenn die gewusst hätte! Reine Glückssache! – wie sich beim Herausfahren zeigte. Leider reagiert das Ding ganz anders als unsere alte Dabdeh, sodass ich beim wieder Herauswurschteln einen Dalben angekratzt habe. Eine große weiße Schramme auf dem dunkelgrünen Schiff und auf der Seele des Skippers war die Folge. Weiß allerdings nur, weil der Dalben offenbar weiß war, was sich, wie sich zum Glück herausstellte, wegpolieren ließ.

Abends erkundeten wir das Städtchen mit seinem alten Markt und hatten das Gefühl, die ganze Stadt sitzt auf der Straße und genießt das Auftauchen aus dem Lock-Down.

Am nächsten Tag wollten wir früher los, damit wir die Strecke nach Delfzijl sicher vor der Coffie-Pause schaffen würden. Also Ablegen um 12:00 Uhr. Schon die erste Brücke öffnete nicht so, wie wir es unserem Sohn beschrieben hatten. Grund: Mittagspause von 12:00 bis 13:00Uhr. Was lernt uns das? Vor dem Ablegen sollte man die Öffnungszeiten bzw. die Pausenzeiten der Brücken studieren.



Ab 13:00 Uhr lief dann alles wie am Schnürchen und Niko konnte auf einem brückenlosen Stück auch mal das besondere Gefühl genießen, wenn man unter Segeln lautlos über einen Kanal fährt. Nach Passieren der Seeschleuse zur Ems erreichten wir nachmittags gegen 15:00 Uhr Delfzijl, unser heutiges Ziel, und rechneten uns schonmal für morgen die Tide und dementsprechend die Auslaufzeiten Richtung Borkum aus.

Pustekuchen! Heute wachen wir im Waschtrockner auf. 6 Bf. und Dauerregen! Die Möwen fliegen rückwärts und den Schafen auf dem Deich hängen die Locken schlapp runter. Wir kauern in der Kajüte und nur Murren traut sich in den Regen zum Einkaufen. Endlich Zeit, die holländische Sprache aus dem Computer zu entfernen!

Delfzijl – Borkum 26,5 sm

Dann aber am nächsten Morgen geht es endlich richtig los mit dem Seesegeln. Wir laufen aus. Während wir direkt vor dem Hafen einen eleganten Bogen schlagen, werden die Segel gesetzt, und ein gleichmäßiger NW pustet uns aus dem Hafen in die „Beschleunigungsspur“, eine parallel zur Ems verlaufende Rinne, die zum Hafen in Delfzijl führt, in Richtung Ems. Plötzlich ruckt es und wir sortieren mit unserem Kiel ein paar Steine auf dem Grund etwas um. Ein unscheinbares Schild mit einer ebensolchen Tafel, auf der nichts zu erkennen war, durfte offenbar beim Rausfahren nur rechts passiert werden. Wir hatten es links versucht und prompt damit den festen Sitz unseres Kiels kontrolliert. Er ist fest und die Muscheln unter dem Kiel waren auch beseitigt. Von Stund an waren alle gewarnt und es wurde sehr aufmerksam navigiert.

Wir sind zwar mit 1,50 m Tiefgang immer noch kein Am-Wind-Wunder, aber die Kreuz raus aus der Ems zeigte, dass wir – ok, zusammen mit der gut berechneten, auslaufenden Tide – ganz gut gegenan voran kamen. Dass zu Anfang erstmal der Vorlauf der Fockschot riss, war nicht so toll – gut Schwamm drüber-haben wir dann mal eben unterwegs repariert. Pünktlich vor der „Fischerbalje“ (Einstuerung ins Watt zum Borkumer Hafen) kippte die Tide und spülte uns mit Schmackes in den Burkanhafen von Borkum.

Der ehemalige Schutzhafen der Bundesmarine hatte natürlich nichts mit Burka zu tun. Er wies dagegen die kleinsten hakenlosen Duschen der ganzen Seereise auf. Hier konnte man zwar hervorragend duschen, aber hinterher waren sämtliche Anziehsachen nass! Dummerweise stieß ich auch noch beim Abtrocknen aus Versehen wegen der Enge gegen den Duschknopf, sodass die Dusche wieder losging und die ganze Prozedur des Abtrocknens zunichte gemacht wurde. Mit feuchten Klamotten, nassen Schuhen, Socken und patschnassen Handtücher verließ ich daraufhin nicht in allerbesten Laune diese Reinigungsstätte.

Bei einem Ausflug zu Fuß Richtung Jachthafen „Port Henry“ nebenan stellten wir fest, dass man hier wahrscheinlich schöner gelegen hätte, allerdings kam man in den Hafen nur zu Hochwasserzeiten rein- und raus. Hätte also gestern nicht gepasst. Wir genossen abends eine leckere Scholle auf der Terrasse des Seglerheims, was nur dadurch etwas gestört wurde, dass in unmittelbarer Nähe sich eine Riesenwindmühle drehte und aufdringlich surrend den freien Blick in gleichmäßige Stücke zerhackte.

Borkum – Norderney 32,7 sm

Den möglichen Weg durch das Borkumer Wattfahrwasser Richtung Juist trauten wir uns mit dem gerade frisch erstandenen Schiff allerdings nicht zu und nahmen daher am nächsten Tag den Weg „außen rum“ durch Borkum Riff. Nächster Stopp sollte Norderney sein. Von Westen kommend tauchten wir über das Norderney Seegatt mit der Tide ins Dövetief ein und wickelten uns dann an Norderneys SW-Ecke um das Spülfeld in den Jachthafen.

Beim Anmelden im Hafenbüro wurden wir jäh in die Wirklichkeit der Deutschen Corona- Maßnahmen zurückgeholt, die wir bis dahin fast vergessen hatten. Der Hafenmeister verlangte nicht nur sein Hafengeld, sondern einen frischen PCR-Test der kompletten Mannschaft nicht älter als 24 Stunden. Wo sollte wir den jetzt hernehmen? Hatten wir vielleicht ein Labor an Bord? Fragen, was denn wäre, wenn man keinen nachweisen könne, stießen auf taube Ohren. „Dann könne man zwar noch die Nacht hier verbringen, müsse dann aber am nächsten Morgen umgehend den Hafen verlassen“. Ja, auch einlaufendes Wasser oder Sturmflut wären kein Grund hier zu bleiben.“ Aber ganz praktisch direkt vor dem Hafenbüro gäbe es eine Teststation, die nach 15 Minuten das Ergebnis präsentieren würde. – Also

testen! In Borkum hatten wir noch ohne Maske und Test im Restaurant gemütlich zusammen gespeist, hier durften wir nicht ohne Test und Maske aufs Klo. – Friesische Logik?

Jedenfalls Versorgen konnte man sich hier sehr gut, auch einen Yachtausstatter gab es am Hafen, der uns mit einer neuen Flaggenleine und einem neuen Dampferlicht versorgte, was auf unserm neuen Kahn von Anfang an defekt gewesen war. Niko zog den Skipper in den Mast und ich wechselte vorsichtig die Lampe. Leider rutschte dabei das Glas der neu erstandenen Lampe aus der Fassung und schlug auf Deck auf. – Ok, geklebt hält es jetzt wahrscheinlich ewig!



Mit Grillen in den Dünen direkt neben dem Hafen ließen wir den Tag ausklingen und schauten genüsslich zu, wie die Flut langsam das östlich vom Hafen liegende Becken füllte. Am nächsten Tag wollten wir uns Richtung Jadebusen weiter bewegen, nach dem Motto: Kennst Du eine Westfriesische Insel, kennst Du alle! Was allerdings von der Motorbootbesatzung, mit der wir ins Gespräch kamen, vehement bestritten wurde. Norderney sei die herausragende Insel, die man bevorzuge, um von dort nach Helgoland zum Tanken zu fahren. Ob wir wüssten, ob die Tankstelle auf Helgoland

schon wieder offen sei, wollte man noch wissen. Da waren sie bei einem Segler natürlich an der falschen Adresse. Unsere Tankstellen sind die Hochs und Tiefs, und statt Diesel nehmen wir Wind, der gratis geliefert wird!

Norderney – Helgoland 49,8 sm

Der nächste Morgen lieferte Küstennebel – nein nicht den Anisschnaps, sondern dicke Suppe und wenig Wind. So quälten wir uns zurück um die beschriebene SW-Ecke um am Nordstrand vorbei uns aus der Untiefen-Zone Richtung Osten auf den Weg zu machen. – Langsam kam eine Windstärke aus der Deckung und die Tiede spülte uns ebenfalls weiter, sodass wir bei spiegelglatter See 4 Knoten Fahrt machten. Wir beschlossen Helgoland anzulaufen. Der Plan war, zunächst möglichst viel Strecke nach Norden gut zu machen, damit wir bei einer Winddrehung nur noch nach Osten segeln mussten. Irgendwie hat es genauso geklappt. Obwohl inzwischen die Tide kippte, kamen wir problemlos auf dem „Fuselfelsen“ an, bargen im Vorhafen die Segel und machten als Sechster im Päckchen fest. Mit anderen Worten, der Hafen war relativ leer!

Unsere abendliche Suche nach einem Fischrestaurant lief leider ins Leere. Wer will denn auch auf der Insel um 20:00 Uhr noch gemütlich einen Fisch verspeisen? – Eine Pizzeria hatte noch offen, man saß draußen gemütlich auf Bänken und es schmeckte sehr lecker. Ab 21:00 Uhr war dann tote Hose angesagt, wir verzogen uns auf unser Boot und ließen dort den Abend ausklingen.

Helgoland – Cuxhaven 37,9 sm

Am nächsten Morgen Suche nach der Dusche: Duschen geschlossen und WC = 1,- EUR pro Person. Ok, also Dusche an Bord, wohl dem, der einen solchen Luxus hat. – Wir genossen unser neues Schiff!

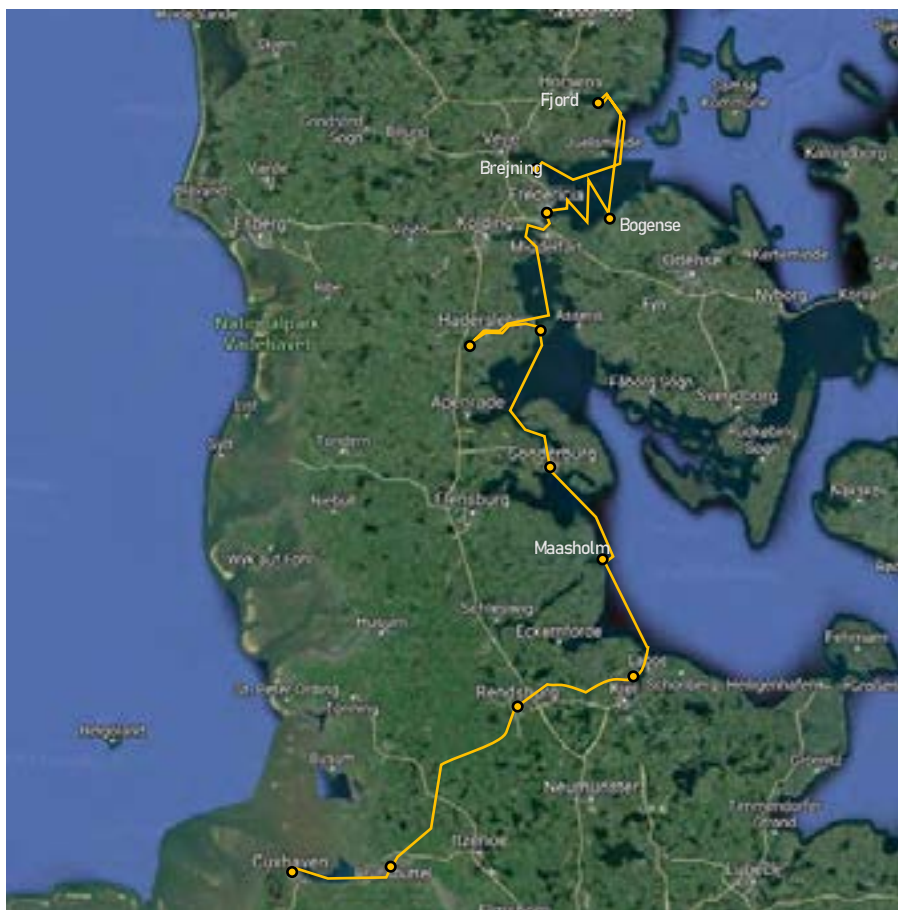


Nun musste allerdings Niko wieder an irgendeinem halbwegs von Zügen erreichbaren Punkt abgeliefert werden. Da bot sich natürlich ein Ritt nach Cuxhaven an. Raumer bis achterlicher Wind war angesagt, sodass wir unseren Gennaker ziehen konnten. Besonders Niko hatte seinen Spaß und wir waren froh, das erste Mal die gut 89 qm zu dritt setzen zu können.

Pünktlich wurde Cuxhaven erreicht und Niko konnte etwa 300 m vor dem Bahnhof im alten Fischerhafen absteigen. Ich glaube, er steigt gerne wieder auf!



3. Teil der Überführung Cuxhaven – Dänemark 237,1 sm (29.06.- 13.07.2021 14 Tage davon 4 Hafentage)



Cuxhaven – Brunsbüttel 18, sm

Nach einem gemütlichen Hafentag in Cuxhaven hielt es uns dann nicht mehr und wir entschieden wegen der Nordwestwindlage nicht über die Nordsee, sondern durch NOK Richtung Dänemark aufzubrechen. So machten wir uns kurz vor dem nächsten Gewitter auf nach Brunsbüttel zur Schleuse. Der Wetterbericht besagte, dass es uns in Cuxhaven erwischen würde, Brunsbüttel dagegen verschont würde. Tatsächlich war es so, dass es hier nur abends einen kleinen Schauer gab.

An der Schleuse angekommen wollte man uns zunächst nicht reinlassen und wir kreiselten mit 8 weiteren Sportbooten ca. eine halbe Stunde vor dem alten kleinen Tor auf der Ostseite und baten um Einlass in die Kammer. Niemand erhörte uns, sodass wir schon an der Sendeleistung unseres UKW- Gerätes zweifelten. Ich versuchte mit kleiner Kraft nur die Strömung der Flut auszugleichen und so auf der Stelle zu bleiben, - immerhin 3 Knoten Fahrt durchs Wasser! Dann aber ging das Tor auf und wir durften einlaufen. Inzwischen war es Nachmittag und wir entschieden hier in Brunsbüttel im Schleusenhafen zu bleiben. Direkt vor der Wand der Aussichtsplattform lagen wir gut geschützt und gönnten uns in der nahen Pizzeria Torhaus am Abend ein leckeres Menü bis ein Platzregen uns wieder aufs Schiff schickte.



Brunsbüttel – Rendsburg 36,2 sm



Am nächsten Tag ging's auf den langen Marsch durch den Kanal. Wir fanden ihn nicht besonders aufregend, lediglich die vorbeifahrenden Schiffe waren etwas größer als sonst. Beeindruckend war dann schon die große Eisenbahnbrücke bei Rendsburg, unter der wir wohl so ganz knapp durch passten. Nach Passieren der Brücke – der Captain hatte Glück, dass kein Zug darüber fuhr, sonst hätte das eine Runde für die komplette Besatzung bedeutet – schlugen wir uns links in die Büsche und machte heute Abend im Yachthafen Rendsburg fest.

Rendsburg - Kiel 20,3 sm

Unterwegs hatte wir eine Gruppe Jugendlicher mit Kuttern gesehen, die das gleiche Ziel hatten wie wir. Sie kamen beim Anlegen direkt auf uns zu gestürmt und fragten an, ob wir sie am nächsten Tag bis nach Kiel durch den Kanal ziehen könnten.

- Na, klar konnten wir! Wir verabredeten uns für den nächsten Morgen um 10:00 Uhr und sie warteten superpünktlich am Steg, bereit zum Schlepp. Der Wind ließ es sogar zu, dass wir unterwegs die Segel setzen konnten (Man darf segeln, muss aber den Motor mitlaufen lassen und natürlich einen Kegel setzen!) So ging es zügig bis Kiel in die Schleuse, wo sich unsere Jugendcrew aus Wedel mit einer Flasche Sherry bei uns für die Schleppdienste bedankte, um sich dann nach Kiel abzusetzen. Wir hatten inzwischen mit meinem Vetter Kontakt aufgenommen, der in Kiel wohnt, und den wir hier besuchen wollten. Als alter Mariner schlug er uns den Sporthafen Sickenhörn fürs Nachtlager vor, in dem wir die auf den Kieler Flughafen anfliegenden kleinen Flugzeugen zählen konnten - es waren eine ganze Menge! Hier hatte er jahrelang bei den Marinefliegern seinen Dienst verrichtet und konnte uns abends am Grill bei einem Glas Bier (es können auch -hicks!- 2 gewesen sein) einige interessante Details von dem inzwischen aufgelösten Stützpunkt erzählen.



Hafentag 0 sm

Am nächsten Morgen mussten wir erstmal richtig ausschlafen. Dann schwangen wir uns auf unsere Fahrräder, um über Friedrichsort durch die Dünen zum Olympiahafen Schilksee zu radeln. Die gegenüberliegende Seite von Laboe mit dem Marine-Ehrenmal und dem U-Boot hatte wir vor Jahren schon mal abgeklappert, nun sollte es die Westseite sein. Ein leckeres Eis auf der Terrasse, wo einst die Olympioniken saßen, war die Belohnung fürs Strampeln und der Bummel durch den Bootsausstatter musste natürlich auch wieder sein.

Kiel – Maasholm 23,9 sm

Weiter ging es am nächsten Tag segelnd um die Ecke am Leuchtturm Friedrichsort Richtung Norden. Der nächste Besuch war geplant in Kappeln an der Schlei, wohin Clubkameraden - jedenfalls für die Wochenenden - ausgewandert waren. Leider trafen wir sie nicht an, sodass wir nur bis Maasholm in die Schlei eintauchten. Wir wollten ja danach weiter Richtung Dänemark.

Maasholm – Sønderburg 20,3 sm



Also ging es weiter über die Flensburger Förde, vorbei am Lt. Kalkgrund Richtung Sønderburg. Voll Erstaunen stellte wir beim Anmelden im Hafenbüro fest, dass es hier in Dänemark keine Maskenpflicht mehr gab. Alles normal, man konnte wieder den Menschen ins Gesicht schauen! Wir genossen den Abend am Strand, an dem der Südostwind die Wellen im gleichmäßigen Rhythmus schäumend auf den Sand auslaufen ließ. Welche Energie verläuft sich hier Stunde für Stunde am flachen Strand und ist doch nur in der Lage kleine Muscheln und Schalentiere in den Sand zu massieren und zu zerkleinern.

Sønderborg – Arø 26,4 sm

Vorbei am Schloss Sønderburg, das wie viele skandinavischen Schlösser mit seinem Charakter einer Trutzburg an die vielen Auseinandersetzungen zwischen den Deutschen und Dänen erinnert, ging es am nächsten Morgen Richtung Kong Christian X. Brücke, die pünktlich öffnete und – wie in Holland - die Boote schon durchfahren

ließ, obwohl noch keine grüne Ampel zu sehen war. Nennt man das Schwarmintelligenz? Jedenfalls wurden wir durch die auf die Brücke zustürmende Armada und mit unfreundlichen Ermahnungen daran gehindert, bis zur Freigabe der Durchfahrt zu warten.

Hinter der Brücke setzten wir in aller Ruhe Segel und hatten die Meute, die uns voraus geeilt war, innerhalb kürzester Zeit im Als-Fjord wieder eingefangen. Bei Norreskov um die Ecke rauschten wir in den kleinen Belt hinein und probierten dabei unserer Gennaker und unsere Windsteueranlage aus. So kann ja Segeln richtig langweilig werden!



Das wurde es bei uns allerdings nicht, denn von hinten kam ein mächtiges Gewitter immer näher. Wir nahmen den Gennaker weg, steuerten Richtung Arø und legten, immer der vorausfahrenden Fähre folgend, auf der kleinen Insel Arø an. Hier gibt es außer kleinen elektrisch getriebenen Golf-Wägelchen keine Autos. Alles ist relativ ruhig, nur der Hafenmeister rast in einem höllischen Tempo mit einem Scooter durch die Gegend und macht einen recht unfreundlich darauf aufmerksam, dass man spätestens eine Stunde nach der Ankunft das Hafengeld zu entrichten hätte. Machen wir ja- aber ein Anlegedrink muss doch gestattet sein!

Arø - Haderslev 9,7 sm

Kein Wind ist für den Segler wie ein leerer Tank für den Motorbootfahrer. Das jedenfalls war die Situation am nächsten Tag. Wir entschlossen uns, daraus das Beste zu machen und in den Fjord Richtung Hadersleben zu steuern. Diesel war ja noch vorhanden! Hier werden die berühmten X-Yachten hergestellt. Eine wunderschöne geschlungene Fjordlandschaft führte uns ca. 12 km landeinwärts bis zu einem schönen Städtchen, was allerdings an diesem Abend wie ausgestorben war. Wir waren halt zu spät dran! Am nächsten Tag war in der City reges Treiben und wir erkundeten mit geliehenen Fahrrädern die Umgebung. U.A. musste die Gasflasche ausgetauscht werden, was sich als gar nicht so einfach herausstellte, weil die große holländische hier nicht zu tauschen war. „Buthan only“ war die Devise, so kauften wir an der Tanke ein Bisschen neues Gas und eine teure neue Flasche.



Haderslev – Fredericia 31,0 sm

Der lange Weg aus Haderslev, wie es auf Dänisch heißt, zurück in den kleinen Belt wurde uns dadurch versüßt, dass wir ihn komplett segelnd bewältigen konnten. Hoch am Wind gegen einen NW lief Dabdeh danach mit ihren 2 Vorsegeln im kleinen Belt weiter nach Norden. Wir umschifften Middelfart auf der Westseite, um am Abend in Fredericia unsere Untermieterin Sonja in Empfang zu nehmen. Sie hatte sich kurzerhand entschlossen, unser Angebot des freien Gästezimmer auf unserem Schiff anzunehmen, und 5 Tage mitzusegeln. 10 Minuten nach unserem Einlaufen im Lystbådehavn südlich von Fredericia stand sie an der Pier und es konnte Wiedersehen gefeiert werden.



Fredericia – Bogense 18,4 sm

Den Hafen von Fredericia zu verlassen war kein Problem. Schwer wurde es allerdings nach Nordosten Richtung Samsø zu segeln, wenn der Wind von Osten kommt und die Strömung einen Richtung SW spült. Wir kämpften uns mit großen Kreuzschlägen Richtung Endelave, mussten aber unterwegs dies Ziel aufgeben und nach Bogense abdrehen und steuerten in den großen Yachthafen auf der Westseite. Für Schiffe, die was hermachen wollten, gab es für die oberen 10.000 auch noch die lange Rinne der „Fischerpier“. Hier fuhr man mit Porsche vor und ließ sich auf mindesten 45 Fuß bestaunen. Entsprechend teuer war das Essen im Restaurant.





Wir wichen aus zum Chinesen, bei dem es auch frischen Fisch und ein kühles Bier gab - allerdings zu bezahlbaren Preisen. Aber es gab auch sehr beschauliche Seiten in diesem großen Hafen, man musste nur ein Auge dafür haben.

Bogense – Horsens 21,8 sm

Mit weiterhin Ostwind sah es am nächsten Tag besser aus. Wir orientierten uns nach Norden Richtung Horsens, schlüpfen durch den Hjarnø-Sund um hinter der Landzunge von Nørremark vor Anker zu gehen. Hinter einem größeren Busch hofften wir vor dem Ostwind geschützt zu sein. Die Welle ließ hier auch merklich nach und wir bauten unseren Grill auf, um in der Abendsonne lecker zu speisen.

Früh morgens wurde der Skipper durch schabende Geräusche geweckt. – Der Anker slippte. Unser Busch, hinter dem wir uns versteckt hatten, war nach vorne abgehauen – oder andersherum wir ca. 200 m nach hinten in die Bucht vertrieben. Also Anker auf und wieder nach vorn den Haken in den Sand versenkt. Wegen der Feuerquallen um uns her machte das Baden am Morgen nicht so recht Spaß. Einer musste von Bord aus immer Schmiere stehen und aufpassen, dass nicht gerade so ein ekeliges Ding herangeschwemmt wurde und dann den Schwimmer umarmen wollte.

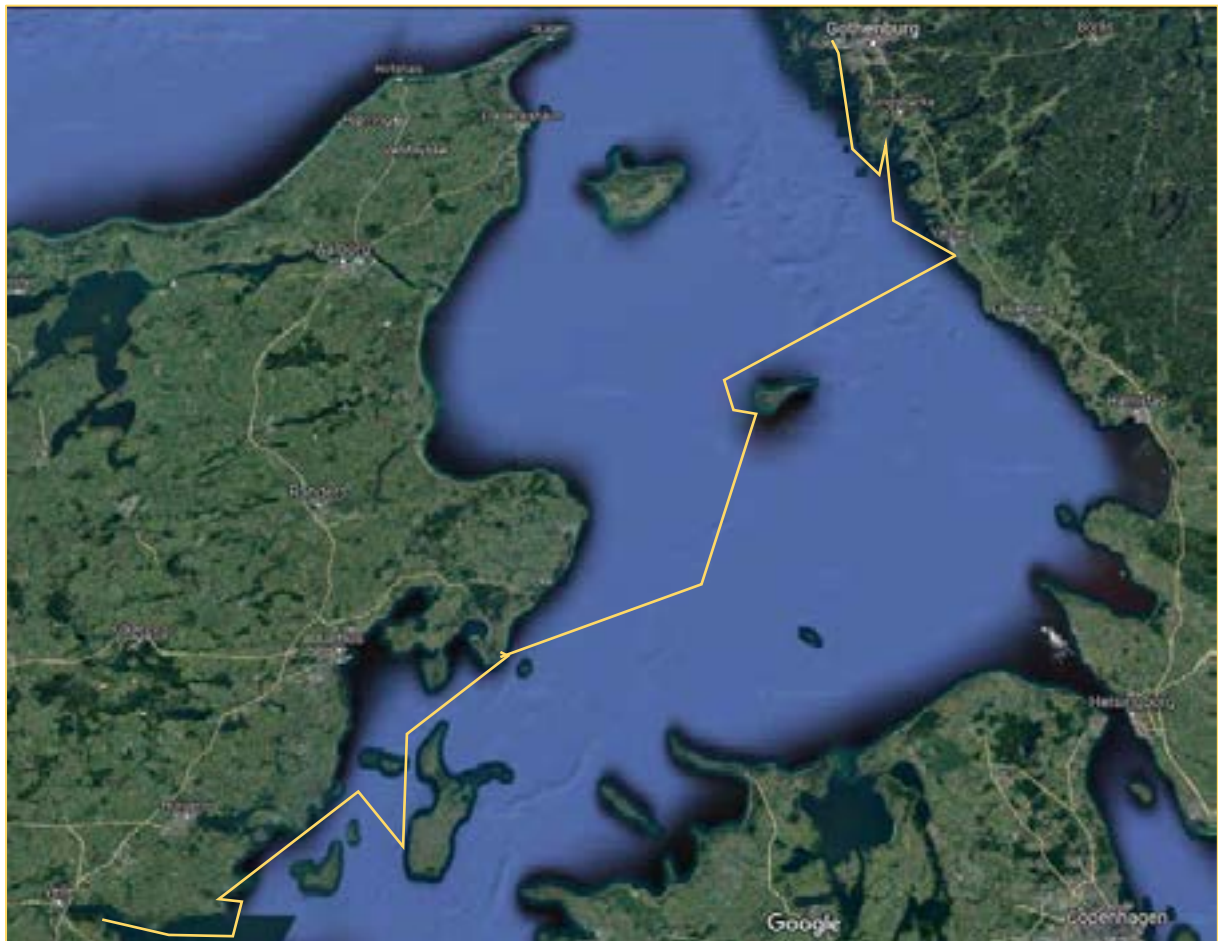
Horsens – Brejning 31,4 sm

Nach dem Frühstück machten wir uns auf dem gleichen großen Bogen, in dem wir gekommen waren, auf den Weg zurück Richtung SW. Die Strömung und die Windrichtung ließen nichts anderes zu. Wir beschlossen uns nach Brejning im Vejle Fjord zu verlegen. Hier wollten wir unser Schiff für die nächsten 3-4 Wochen liegen lassen und zwischenzeitlich in Berlin nach dem Rechten sehen.

Den letzten Tag bevor es wieder für 4 Wochen nach Hause ging, genossen wir die Sonne und erkundeten mit unserem Kanu die Bucht und die Umgebung unseres Hafens.



4. Ab Richtung Schweden 199,7 sm (vom 05.08.2021 – 13.08.2021 9 Tage davon 1 Hafentag)



Brejning - Berlin – Brejning

Die Rückfahrt hatten wir so geplant, dass wir einen kleinen Weg durch der Wald bis zur Bushaltestelle und von dort aus bis Vejle an den Bahnhof fahren wollten. Wir bemerkten dabei allerdings, dass wir später mit dem Zug genau die Orte wieder abklapperten, die wir auch mit dem Bus angefahren waren. Da hätte man ja direkt von Brejning abfahren können. Das wollten wir also beim Zurückkommen besser machen.

Mit Sack und Pack verließen wir also nach 7 Stunden Fahrt in Brejning Bhf. den Zug und ... standen in der Pampa! Na ja, 3,5 km bis zum Ort und dann den Waldweg zum Hafen. Jeder mit Rucksack und Riesen-Rolltasche und der Skipper dazu mit unserem Spinnaker mit Bergeschlauch und Tasche. So fit, wie wir nach der langen Fahrt waren, machten wir uns auf den Weg. Der ging allerdings ziemlich rauf und runter, sodass wir uns nach einem Kilometer zur Ruhe setzten und ein Taxi bestellten. Nicht so einfach, der gute Mann sollte uns ja irgendwo auf dem Weg vom Bahnhof Richtung Ort abholen.



Nach 'ner Viertelstunde stand ein Taxi vor uns. Ein freundlicher Fahrer stieg aus und fragte auf Norddeutsch: Na Kinder, wo soll's denn hingehen. Er kam aus Flensburg und fuhr hier auf dem Lande Taxi, weil man hier mehr verdienen konnte.

Angekommen in Brejning war wieder Urlaub und wir vergaßen ganz schnell die kurze Unterbrechung in Berlin.

Brejning – Juelsminde 18,5 sm

Am nächsten Tag hatten wir zunächst keinen Wind, und der kam von Osten! Aber wir wollten los. Also Motor an und aus der Mausefalle der Bucht heraus motort. Nach einer Weile kräuselte sich die See und wir setzten Segel. Der Wind hatte gedreht und blies uns nach kurzer Zeit mit Schmackes nach Juelsminde. Dieser Hafen hatte was, was Brejning nicht hatte: eine Waschmaschine. Also wurde ein Hafen-Waschtag eingelegt und Bettzeug und Handtücher aufgefrischt.

Der belebte Hafen ist offenbar das Zentrum des Lebens hier und man kommt zum Hafen, um was zu erleben. Folk-Musik am Abend und eine Jazzband am nächsten Abend sorgten für gute Stimmung. Es wurde eingekauft und der Skipper konnte freie Zeit immer brauchen, um weiter am Schiff zu basteln.



Juelsminde – Kolby-Käs (Samsö) 20,5 sm

Der geplante Weg nach Tunö wurde durch eine Gewitterfront beeinflusst, die uns unterwegs einholte und uns nahelegte, nach Kolby-Käs an Samsös Westseite abzdrehen. Gerade noch rechtzeitig erreichten wir den Hafen, sodass wir noch trocken anlegen konnten. Der kleine vergessene Hafen ist noch so, wie man die alten Fischerhäfen kannte: Ein Klo eine Dusche ein Gemüsestand vor der Tür und sonst „nüscht wie Jejend“!

Samsø – Grenåa – Anhold – Schweden 44,3 + 27,8 + 33,7 = 105,8 sm



Der nächste Sprung ging nach Grenaa und von dort nach Anhold. Wir wollten schließlich weiter kommen und unsere Sindelfinger Enkel samt Eltern in Göteborg erwarten. Immer mit Rückenwind – ein ganz neues Gefühl! - konnten wir ausprobieren, ob unser Spinnaker auch die neue Dabdeh in Schwung bringen würde. Tut er, aber aufgrund seiner Größe im Vergleich zum Schiff traut man sich eher, ihn auch bei etwas mehr Wind zu setzen.

Für die Überfahrt von Anholt weiter nach Vaberg war dann aber doch zu viel Wind, sodass wir entschieden, nur unter „Klüver“ zu fahren. Direkt platt vorm Laken ist dabei natürlich auch nicht ideal, sodass wir – damit er läuft - etwas nach Süden vom Kurs abwichen. Direkt vor dem Hafen von Träslöv hatten wir jetzt auch keine Lust mehr, noch einen Schlag nach Norden dran zu hängen, nur um da anzukommen, wo man es vorher prognostiziert hatte, und so wählten wir diesen hübschen Hafen als unser heutiges Übernachtungsquartier.



Träslöv oder auch Träslövsläge (wie es in manchen Seekarten steht) - **Gottskär 23,0 sm**

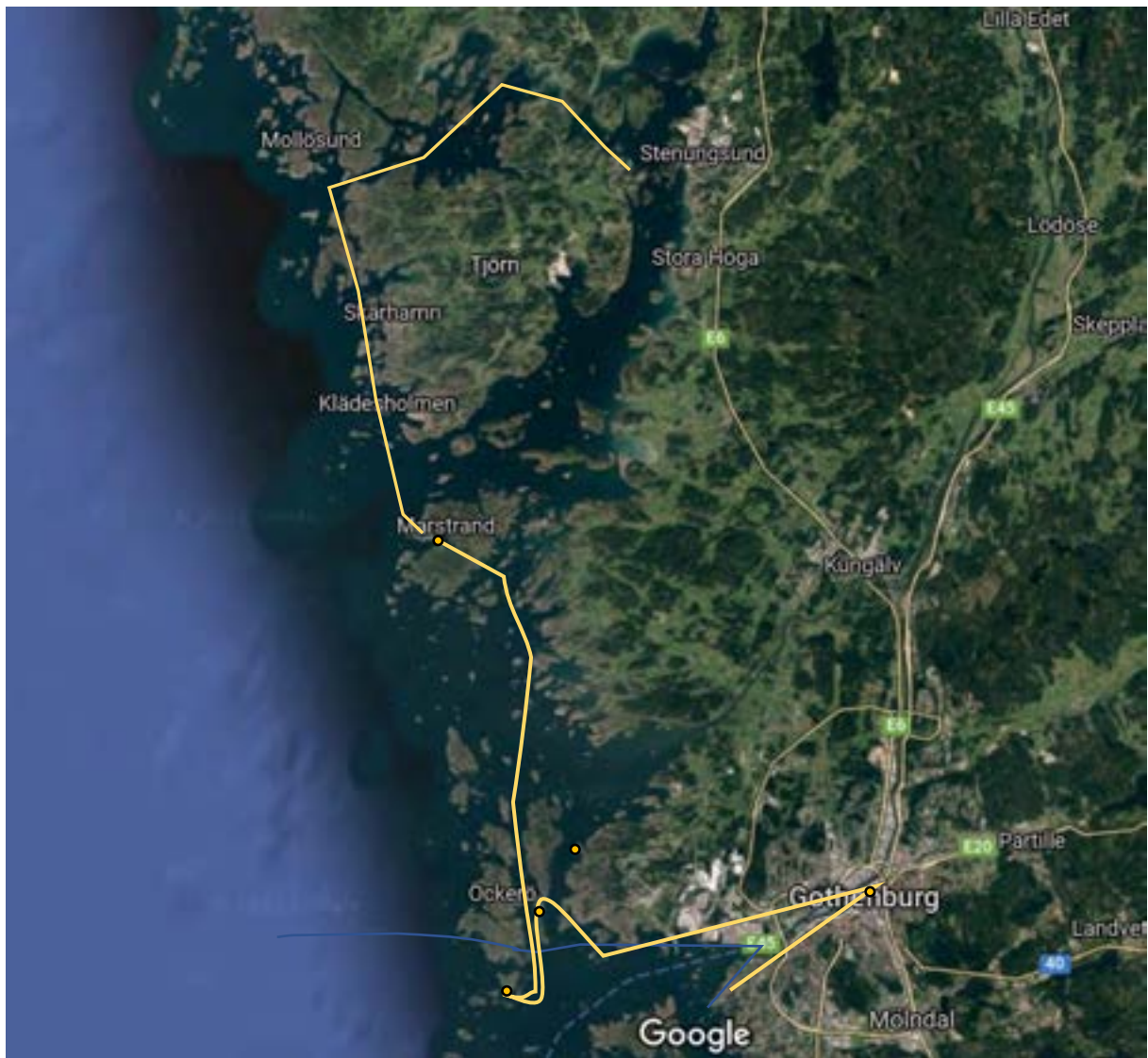
Wer von Varberg nach Norden in Richtung Göteborg fährt, kommt unterwegs nach etwa 20 Seemeilen an einer ersten großen Bucht vorbei, die nach Norden führt, und in die es sich lohnt hinein zu segeln. Die Fjordskär im Eingang bildet sozusagen den Wächter am Tor. Ist man daran vorbei, wird es ruhiger, die Welle lässt nach, und es eröffnet sich das herrlich geschützte Segelrevier des Kungsbackafjorden. Nach einer Weile taucht am westlichen Ufer der kleine Hafen von Gottskär auf, der nicht nur mit reger Regattatätigkeit aufwartete, sondern auch mit einem guten Bäcker. Wir wurden persönlich vom Hafenmeister in Empfang genommen, der für uns schon den richtigen Platz ausgesucht hatte, und geduldig wartete, bis wir unser Anlege-Equipment ausgepackt und angebracht hatten.

Gottskär– Göteborg 28,7 + 3,2 = 31,9 sm

Von Gottskär nach Göteborg war es nur noch ein Sprung. Dort wollten wir uns mit unser Tochter samt Familien sprich Ehemann Michael und den Kindern Nele und Lukas treffen. Denkt man an Göteborg, so denkt man an den Viking-Hafen „Lila Bommen“. – Wir nicht! und suchten daher in der Bucht vor Göteborg nach einem geeigneten Treffpunkt. Zunächst liefen wir den uns kuschelig erscheinenden Hafen von Fiskebeck an, der sich aber nach genauem Hinschauen als ein seelenloser Abstellplatz für Sportboote herausstellte. Also verlegten wir uns am nächsten Tag nach Hinsholmskillen, einem Gästehafen sozusagen um die Ecke, der schon ein Bisschen hübscher aussah. Nach vergeblicher Suche, den Hafenmeister oder auch nur einen Bezahlautomaten aufzuspüren, erklärte uns ein Schwede, dass dieser Hafen keine Gästeplätze hätte und wir uns doch besser nach Långedrag in den königlich schwedischen Yachthafen verlegen sollten. Das wäre ein Gasthafen. Ok, trotzdem hatte es sich für uns gelohnt, diesen Hafen anzusteuern, da hier ca. 100 m von unserem Steg S (es gibt Steg A bis W mit 1.500 Booten!) ein Bootsausstatter war, bei dem wir endlich den für die Schären so notwendigen Heckanker erstehen konnten- sehr praktisch! Jetzt ging es nur noch um die nächste Schäre und wir lagen in Långedrag, einem Vorort von Göteborg, beim König, nämlich im GKSS (Göteborgs Kungliga Segelsällskap) gut geschützt, denn zur Begrüßung unserer Kinder waren vom DWD 7-8 Windstärken aus NW angesagt.



5. Durch die Schären: 65,6 sm (vom 14.08.2021 – 23.08.2021 9 Tage davon 4 Hafentage)



Ankunft der Familiencrew:

7-8 Windstärken aus NW, die gab es dann auch und es fegte kräftig. Nicht so kräftig konnten unsere neuen Crewmitglieder auf dem Weg zu uns über die Straßen fegen. 20 Stunden Autobahnfahrt mit Stauungen ohne Ende ließen sie erst mitten in der Nacht um 0:30 Uhr ankommen. Entsprechend ausgelaugt war die Mannschaft und suchte sich schnell eine Koje für die Nacht. Das Schiff wurde vollgepackt mit allem was ein normaler VW-Sharan so tragen kann. Aber nach einem Vormittag des Stauens und Sortierens hatte alles ein Plätzchen gefunden, so dass man wieder treten konnte.

GKSS – Lila Bommen 5,4 sm

Mit dem NW-Wind von 6 + Bf. in die Schären nördlich von Göteborg zu kreuzen, war natürlich keine Option. So wurde dann doch „Lilla Bommen“ angepeilt. Ok, man kann ja auch nicht 20 Stunden nach Göteborg reisen und dann die Stadt gar nicht gesehen haben. Also war am nächsten Tag ein Stadtbummel angesagt.

Leider ließ sich die „Viking“ nicht besichtigen, da sie als Hotelschiff umgebaut worden ist. Wir liefen durch die Stadt und ließen das (maskenlose) geschäftige Leben auf uns wirken. Dieses  „Kinderparadies“ war dann allerdings (den Eltern) ein Bisschen zu süß. - Ok, als Großeltern kann man da mal eher ein Auge zudrücken!



Lila Bommen - Fråmnäs 15 sm

Wir ließen die Großstadt auf uns wirken, und hatte plötzlich wieder Lust, uns schnell daraus zu verziehen. Lila Bommen ist zwar sehr zentral, aber man liegt hier nicht sehr idyllisch. So verzogen wir uns bei nicht allzu einladendem Wetter unter Motor in den kleinen Schärenhafen Fråmnäs und die Kinder konnten zum ersten Mal auf den Schären rumklettern.



Wir Großen genossen den kleinen Naturhafen gegenüber der Einfahrt nach Göteborg und der Skipper ganz besonders den schönen Blick auf's neue Schiff!



Beim Zahlen der Hafengebühren musste der Skipper nach erstem Zögern dem Hafenmeister erstmal etwas auf der Gitarre vorspielen. Ich weiß nicht, ob sich der Preis dementsprechend verteuerte oder verbilligte!

Es stellte sich allerdings heraus, dass der Hafenmeister nicht nur ein Meister-des-Hafens, sondern auch ein Meister auf der Gitarre war. Ich hoffe er hatte Mitleid mit meinem stümperhaften Geklampfe!

Fråmnäs – Fotö 4,4 sm

Nach einem Tag war die Insel erforscht und es zog uns trotz des schlechten Wetters weiter. Nach Norden war nicht machbar, daher entschlossen wir uns, in den Hafen von Fotö zu wechseln. Wir hatten schließlich ausgebildete Fotögrafen an Bord!

Nach aufregender Fahrt von 3,5 Seemeilen nur unter Vorsegel legten wir am nächsten Tag einen Hafentag ein und erkundeten von hier aus die Insel nebst der Nachbarinsel Honö zu Fuß. Die beiden Inseln sind mit der von weitem gut sichtbaren Rundbogenbrücke über den Fotösund verbunden. Bei Windstärken oberhalb von 6 Bf. musste man schon gut aufpassen, auf dem Zenit der Brücke nicht weggeweht zu werden. Wir absolvierten (partiell) den Trimm-Dich-Pfad zwischen den

Inselchen, erfreuten uns an einer leckeren Pizza und an der Erkundung des Ortes mit seinem netten Hafen, den wir allerdings nur aus den äußeren Schären hätten anlaufen können. Wir versorgten uns in einem Café mit leckerem Softeis und im Supermarkt mit allem anderen, was zum Auffrischen unserer Vorräte von Nöten war, und schleppten alles in einem langen Fußmarsch zurück an Bord.



Nach einem wunderschönen Sonnenuntergang wurde am nächsten Tag das Wetter besser und wir begannen endlich unseren Weg in die „richtigen“ Schären.

Fotö – Marstrand 16,2 sm

Durch den Kalvsund ging es westlich an Björkö vorbei gen Norden, um neben Källö auf 15° zu gehen und bei Lyngnholmen wieder in die Schären einzutauchen. Jenny stand an der Pinne und genoss es sichtlich, über den

Sälöfjord Richtung Marstrand zu steuern. Die kurz bei ihr aufkeimende Seekrankheit war vergessen.

Erst kurz vor dem berühmten „Albrektssund“ bargen wir die Segel. Beim Durchfahren hat man das Gefühl, die Felsen rechts und links vom Fahrwasser gleichzeitig berühren zu können. Schließlich tauchte Marstrand vor uns auf und wir konnten am Gästesteg an einem freien Platz festmachen.



Leider stolperte die Skipperin beim Festmachen so unglücklich, dass sie aufs Deck fiel und sich dabei die Schulter auskugelte. Micha leistete sofort erste Hilfe und Jenny sprang ein beim Anlegemanöver, sodass wir zunächst mal sicher in den Stand kamen. Obwohl von heftigen Schmerzen gebeutelt, bestand unser Patient nach eingehender Selbstuntersuchung darauf, dass „sowas von selbst wieder heilt“.

Micha beschloss spontan heute zu „kochen“, d.h. er lud uns nach einer ersten Tour über die Flaniermeile zu einem köstlichen Fischessen in eins der hübschen Restaurants an der Pier ein. – Mhm, lecker! Nur das Auf- und Absteigen vom Boot war einarmig für die Skipperin nicht so ganz einfach.

Hafentag in Marstrand

Den nächsten Tag nutzten die Frauen zum ausgiebigen Shopping. Zu diesem Zweck wurden die Männer mit den Kindern zum Dienst auf dem Spielplatz sowie zum Erkunden der Festung oberhalb von Marstrand abkommandiert. Alle hatten ihren Spaß und obwohl der Spielplatz eigentlich so schön war, dass die Kids gar nicht weg wollten, entwickelte sich die Besichtigung der Festung zu einer solch spannenden Sache, dass wir abends die letzten waren, die die Gemäuer verließen und gerade noch Glück hatten, in dem gruseligen Gefängnissen nicht eingesperrt zu werden. Mit ihren verborgenen Geheimgängen, Brunnen, bedrückenden Gefängniszellen und dem phantastischen Blick von oben über die Schärenlandschaft war die Festungsanlage nicht nur für die Kleinen beeindruckend. Fest steht, von irgendwelchen Menschenrechten war man im Mittelalter noch weit entfernt.



Marstrand von der Festung aus gesehen.

Marstrand – Skaboholmen 11,9 sm



Am nächsten Tag machte uns ein großer holländischer Rahsegler vor, wie ein Manöver funktionieren muss. Er legte unter Motor von der Pier ab, drehte eine Runde im Vorhafenbereich, wobei die Segel gesetzt wurden, und lief dann majestätisch unter Segeln an den anerkennenden Blicken der übrigen Schiffer vorbei durch den Marstrande Sundet nach Norden aus dem Hafen. Eine ¼ Stunde später taten wir das gleiche, nachdem wir um die Ecke noch getankt hatten. Die anerkennenden Blicke gab es -zumindest in unserer Vorstellung- auch!

Ziel war heute eine kleine Schäre auf der Südseite von Skaboholmen nördlich von Skärehamn. Teilweise hoch am Wind kämpfend befanden wir uns dabei plötzlich in einem riesigen Feld voller High-tech Regattaschiffen, die mit uns um die Wette durch die schmalen Sunde zwischen den Felsen

durchmanövrierten. Auf den Felsen hockten unzählige Zuschauer und jubelten uns zu. Huch, was war das? Meinten die wirklich uns? Eine Internetrecherche am Abend ergab, dass es sich um das berühmte 110 Km „Tjörn runt“ Rennen handelte. Wir waren unversehens in diese hochrangige Regatta geraten.

Um nicht weiter zu stören, fädelten wir uns nördlich von Kykesund an einer geeigneten Stelle aus und suchten uns unser Schäre für den heutigen Tag.

Leider war die ausgesuchte Stelle sehr eng, sodass man allenfalls mit einem kleinen Motorbötchen hätte anlegen können. So drehten wir ab in die Nachbarschaft und wurden fündig. Langsam wurde eine Stelle mit vorbereiteten Ringen angesteuert und etwa 25 m vor dem Ufer der Heckanker geworfen. Er hielt auf Anhieb und Micha eroberte für uns mit einem gewagten Sprung auf den Fels die Insel und machte uns vorsichtig an den Ringen fest.



Die herrliche Felslandschaft wurde von den Kindern sofort ausgiebig erkundet und wir genossen die Stille der Wildnis und stellten dabei fest, welche Vorteile doch ein konventionell geschnittener Bug beim Absteigen in den Schären gegenüber einem modernen graden Steven hat. Man kommt einfach näher ran ans Land!



Abends wurde dann der Grill ausgepackt und die mitgebrachten Würstchen auf dem Fels gegrillt. Um solche Momente zu genießen, fahren wir hierhin!



Am nächsten Morgen kam das Kanu zum Einsatz, um die nähere Umgebung genauer auszukundschaften, Enten zu jagen oder sich einfach mal treiben zu lassen.



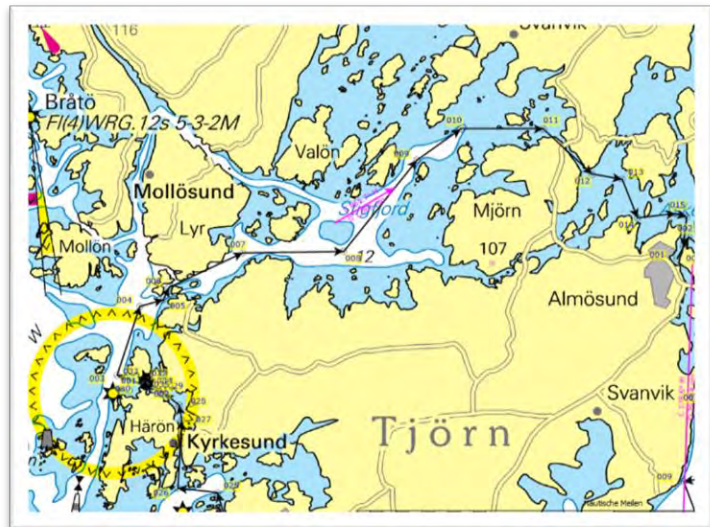
Das macht Bock!!!



Skaboholmen – Almösund 12,7 sm

Weiter ging es dann über den Krakefjord – Hästeskärsfjorden – Stig Fjorden mit einem kleinen Haken vorbei an Ärholmen weiter durch den Skåpesund nach Almösund, wo die Reise für unsere kleine Familie zu Ende gehen sollte.

Am nächsten Tag fuhr Micha mit dem Bus nach Göteborg, was von hier ohne Umsteigen prima zu machen ist, und holte das Auto. Nach vier Stunden kam er wieder und es konnte gepackt und verstaut werden. Dann ging es am nächsten Morgen in der Frühe vollbepackt auf die lange Rückreise.

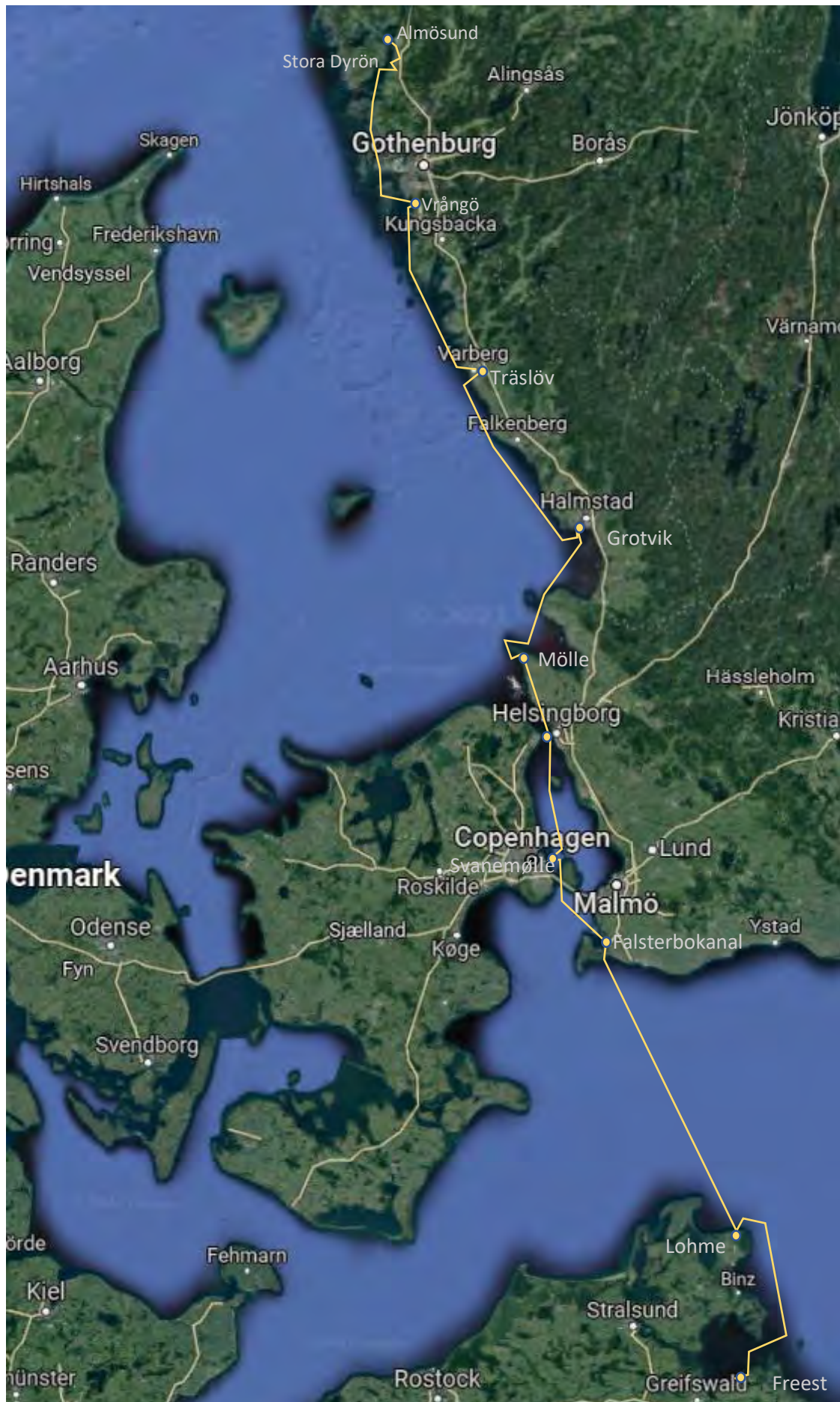


Trotz des regnerischen Anfangs war es ein wunderschöner Trip und wir hoffen, den Virus des Seesegelns weiter verbreitet zu haben. Nele (9 Jahre) meinte bei der Abfahrt jedenfalls:

„Das war der schönste Urlaub meines Lebens!“

... und das lag sicher nicht nur daran, dass sie endlich auch mal Zeit hatte, in Ruhe „Harry Potter“ zu lesen.

6. Rückführung nach good old Germany:
(278,3 sm vom 24.08. – 04.09.2021 12 Tage davon 2 Hafentage)



Almö sund – Stora Dyrön Süd 17,4 sm

Nun aber hieß es für uns Alte auch: ab Richtung Heimat. Nachdem die kleine Familie wieder auf dem Nach-Hause-Weg war, kam uns unser Boot plötzlich viel größer vor. Es hatte wieder so viel Platz und freie Kojen! Wir machten seeklar und zogen uns unsere Jacken an. Da Gudruns Schulter noch nicht so belastbar war, half sie sich dabei mit den Zähnen, mit dem Erfolg, dass ihr ein Schneidezahn herausbrach. Nach dem Motto ein Unglück kommt selten allein! Der angesagte Nordwind stellte sich dann auch noch als Südwest heraus und wir mussten im Hakefjord nach Süden kreuzen.

Als wir schließlich nach 14 Wenden die Durchfahrt NW-lich Algön erreicht hatten, war es später Nachmittag und wir entschlossen uns, einen Zwischenstopp auf Stora Dyrön einzulegen. Der kleine Hafen am nördlichen Rand des Älgöfjords wird von besonders eindrucksvollen Felsen eingerahmt. Die Häuschen sind wie an den Hang geklebt und, wäre da nicht noch die See, hätte man den Eindruck, im Hochgebirge der Alpen zu sein. Eine wunderschöne Idylle und ruhige Alternative zu dem Rummel im nahen Marstrand. Wir waren im Südhafen angelandet.

Mit einem kleinen Fußmarsch über den Berg war der ebenso hübsche Nordhafen zu erreichen, in dem wir ein kleines aber gut besuchtes Restaurant fanden, wo uns ein fabelhafter tagesfrischer Fisch serviert wurde. Eine weitere Köstlichkeit ging uns dadurch allerdings durch die Lappen: der Kräftskiva, ein schwedisches Fest, bei dem Flusskrebse mit Dill gegessen werden und nach jedem Krebs ein Schnapps getrunken wird. Ursprünglich gehört wohl auch ein entsprechender Trinkspruch und ein Lied dazu. Wir nahmen uns vor, bei nächster Gelegenheit solche Tierchen mal zu probieren.

Stora Dyrön – Vrångö 25,6 sm



Hier in den Bergen hätten wir es noch ein paar Tage ausgehalten, aber wir wollten weiter Richtung Süden. Wieder über den Alöfjorden ging es durch die schmale Einfahrt zwischen Lille und Store Brön hindurch unter der 18 m hohen Brücke zwischen Vrångholmen und Instön durch wieder Richtung Sälö Fjord. Diesmal entschieden wir uns östlich von Björko durch den gleichnamigen Fjord Richtung Vinga Sand zu segeln und dann in Höhe Svartskär Richtung Vrångö abzuzweigen. Durch die fehlenden Pricken wurde das ganze zum Schluss ziemlich spannend und wir wären wahrscheinlich ohne genaues

GPS gar nicht hier rein gefahren. So erreichten wir den Hafen und legten uns nach Anweisung durch den Hafenmeister direkt an die Pier. Zwei weitere Deutsche und einen Schweizer hatte es noch mit uns hier hin verschlagen. Abends vollzog sich eine wahres Schauspiel der Wolken am Himmel. Die von unten angestrahlten Wolken deuteten uns für den nächsten Morgen einen Wetterwechsel an.



Vrångö – Träslövsläge 38,4 sm

Die Strecke zog sich ganz schön in die Länge aber nach knapp 7 Stunden hatten wir es geschafft und liefen in einen total vollen Hafen ein.

Was wir nicht wussten: Hier fanden heute und morgen die Swedish Nationals der J/70 statt und der Hafen war mit rund 30 Regattaboote bis an die Halskrause voll. Nur ein Platz direkt an der Hafeneinfahrt war noch frei, den wir sofort für uns eroberten und so lagen wir mit der Nase im Wind sogar mit richtiger Orientierung sicher an der Pier. Hier kamen am Morgen dann pünktlich sämtliche Regatta-Racer vorbei und wir konnten sie alle bewundern und auf die Bahn schicken.

Träslövsläge – Grötvik 34,4 sm

...Wir folgten ihnen später nach gemütlichem Frühstück nach, um uns mit Kurs 140° an Glommen, Falkenberg, Stensjöhamn und Skallkroken Richtung Halmstad zu steuern. Für diese Strecke hatte wir vor ein paar Jahren schonmal 4 Tage gebraucht (fast ohne Wind!). Jetzt lief es wie am Schnürchen.

Der Hafen von Grötvik hatte sich seit dem mächtig verändert. Ein neues Sanitärgebäude war entstanden und wo vorher en kleine Cafe war, stand jetzt der Hamnkrogen, wo der aus Holland stammende Chef die berühmten Kräftskiva, und Krabbenteller anbot. Da konnten wir doch nicht nein sagen. Leider waren die Tierchen alle kalt, aber dass sollte/ musste wohl so sein 😞 dafür bekamen wir aber den „guten Weißwein“ für den Preis des Hausweins „weil heute sein letzter Tage in dieser Saison war“.

Grötvik – Mölle 27,7 sm

Über Laholmsbukten und Skälderviken gings tags drauf weiter in Richtung Öresund mit einem hohen Anlieger. Leider konnten wir vor Kullen nicht genug Höhe herauschinden, sodass wir noch einen kleinen Gegenschlag machen mussten. Auch der Huck-Effekt, auf den wir gehofft hatten, half nichts. Stattdessen gab es ca. 1,5 sm vor dem Land eine seltsame Naht im Wasser. Es schäumte auf einer Strecke von 250-300 m quer zu unserer Fahrtrichtung und eine merkwürdige Kabbelsee machte uns für kurze Zeit das Leben schwer. Rund Kullen waren wir das schon gewohnt. Auch eine größere Kompassabweichung stellten wir beim Vergleich von Kurs ü.G. und Kompasskurs fest, die eigentlich nicht sein konnte. Die Wellen bäumten sich völlig unregelmäßig auf, bis wir ums Kap herum waren. Schon war Ruhe im Schiff und wir konnten im fast spiegelglatten Wasser, mit einer allerdings immer noch ordentlichen Dünung, den Schweinswalen beim spielen zuschauen. Mölle war leer, sodass wir uns unseren Platz an der Pier aussuchen konnten.

Mölle – Helsingör 17,4 sm

Morgens bot sich vor uns an der Besucherpier ein witziges Schauspiel: 3 große, schwarze, mit gefederten Wippsesseln bestückte Gummiboote legten sich an die Pier und nahmen gruppenweise ihre alle in gelb-blau verkleideten Mannschaften auf.

Die Show gehörte zu einem „whale watching“ Programm für Schulklassen und andere Gruppen, was von hier aus startete.

Wir starteten auch und hatten unser eigenes Watching Programm: die Delfine spielten offenbar mit unserem Boot einkriegen. Sie tauchten mal links und mal rechts auf, nur fotografieren ließen sie sich nur ganz schwer!





Um nach Helsingør zu kommen, mussten wir uns kräftig anstrengen, was uns aber durch die Begleitung von einer Anzahl Schweinswale versüßt wurde. Mit total achterlichem Wind wäre das eigentlich eine Strecke für den Spinnaker gewesen. Aber die Stärke und der Seegang war uns doch etwas zu heftig, sodass wir es mit Klüver und Groß versuchten. Da die Fock dem Klüver den Wind weg nimmt, konnten wir sie nicht setzen. Daher war unsere Fahrt über Grund seltsam langsam. Womit keiner rechnete: bei Nordwind setzt im Sund eine Nordströmung von fast 3 Knoten. Warum dies so ist, haben wir uns nicht erklären können, aber die Erfahrung an diesem Tag und die Strömungskarten stimmten wirklich übereinander. Man muss also die Randbereiche im Sund ausnutzen. Hier war die Strömung merklich geringer und ebenso ließen die Wellen schlagartig nach, je mehr man sich dem Ufer näherte.

Helsingør war voll!

Nein nicht so voll wie auf diesem Bild! Es hing im Hafenmeisterbüro und zeigte wohl einen Zustand, der mal während einer großen Regatta aufgetreten war!

Wir fanden trotzdem einen schönen Platz, brauchten aber bei einem ordentlichen Seitenwind trotz Bugstrahlruder 3 Anläufe, bis wir sauber in den Stand hinein kamen. – Ganz schön eigenwillig der Kahn, aber beim 3. Mal hatte ich ihn dann verstanden!



Helsingör – Kopenhagen 23,8 sm



Man kann von Helsingör in einem Rutsch bis Falsterbo durchsegeln, aber nicht bei dem wenigen Wind, den wir heute zu verzeichnen hatten. Irgendwo unterwegs blieben wir stecken und auch ein bisschen mehr „anraumen“ half nicht zu mehr Geschwindigkeit. Also entschieden wir uns, rechts raus in einen der Vorstadthäfen von Kopenhagen zu gehen.

Um es kurz zu machen, sie waren alle voll und wir landeten schließlich im zentralen Yachthafen von Svanemølle, also quasi mitten in der Stadt. Er war riesig, trotzdem ganz idyllisch und erstaunlich ruhig. Nur nördlich vor dem Hafen im Regattagebiet von Skudeløb tumelten sich die Segler wie zu DDR-Zeiten an Pfingsten auf der Havel.

Svanemølle – Falsterbo 24,7 sm

Kopenhagen verließen wir durch das Holløenderdiep bei Flaute unter Motor, hatten uns aber ausgerechnet, dass wir nach passieren der Drogden zw. Saltholm und Dragør mit einem angesagten Nordwestwind locker nach Falsterbo segeln könnten. Wind kam auch tatsächlich, aber von Südwest. Trotzdem schafften wir es, die Rinne nach Falsterbo ganz knapp und ganz hoch am Wind nicht zu verlassen. Sicher landeten wir im Hafen und warteten auf die Brückenöffnung am nächsten Morgen um 8:00 Uhr.

Falsterbo - Lohme 54,8 sm

Wegen angesagten 5-6 in Boen auch mal 7 waren wir am nächsten Morgen die einzigen, die sich durch die Brücke in die westliche Ostsee wagten. Wir waren morgens schnell in unsere Klamotten gesprungen, um pünktlich durch die Brücke zu kommen. Aber auf ein ordentliches Frühstück wollten wir denn doch nicht verzichten. Daher legten wir uns südlich der Brücke an die Wartepfähle. Geduscht wurde an Bord und dann ging es auf die Strecke. Die 7Bf. kamen nicht, aber mit gut 5 Bf. lief es sehr schön zügig. Nichts ist schlimmer, als wenn man auf einer langen Strecke keinen Wind hat! Etwas gemütlicher wurde es unterwegs allerdings, als wir an der riesigen Windkraftanlage vorbei segelten. Die Mühlen fraßen bestimmt eine ganze Windstärke auf. Erst als wir sie hinter uns gelassen hatten, legte der Wind wieder zu und wir erreichten Lohme, kurz bevor die Sonne sich hinter Arkona schlafen legte.



Auch Lohme hatte sich seit unserem letzten Aufenthalt verändert. Nach diversen Abgängen der weißen Klippen entlang der Tromper Wiek hatte man hier den steilen Hang am Hafen aufwändig drainiert, um ein



Abrutschen zu verhindert. Dabei war eine Straße entstanden, die in einem großen Bogen erst nach Westen dann wieder zurück den Hang hinauf ging. Von dort aus hatte man einen völlig neuen Blick auf den Hafen, den wir am nächsten Morgen natürlich erstmal genießen mussten. Es war sowieso dicker Morgennebel und man hätte draußen nichts gesehen. Just als wir die Kehre erreicht hatten, klarte es auf und wir beschlossen weiter zu segeln.

Lohme – Freest 31,1 sm

Mit Segeln war allerdings zunächst nichts. Der Nebel hatte sich zwar verzogen, aber Wind gab es noch keinen. Also wurde das erste Stück motort. Später kamen dann die angesagten 5 Windstärken und pusteten uns durch das Thiessower Landtief in den Greifswalder Bodden. Wir kratzten nach der Tonne 10 die Kurve Richtung Süden und bogen kurz vor Einlaufen in den Peenestrom nach rechts Richtung Freest ab. Hier in dem kleinen schilfumrandeten Hafen wollten wir für heute und eventuell auch für die nächste Zeit bleiben. Jedenfalls mindestens so lange, bis wir für unseren neuen Dampfer eine endgültige Bleibe gefunden hätten.

Resumee:

Insgesamt wurden in 64 Tagen 1.081,2 Seemeilen zurückgelegt, davon 16 Hafentage eingelegt, um die Umgebung zu erkunden, und trotz langer Kanalstrecken in Holland und NOK davon nur ein knappes Viertel (24%) motort. Der „Neue“ fühlt sich völlig anders an als die alte DABDEH und nach dieser wunderbaren Eingewöhnungsphase haben wir jetzt richtig Lust auf Meer bekommen. Wenn wir demnächst vom Greifswalder Bodden aus starten, sind wir ja schon fast draußen. Und als Rentner sollte Zeit kein Problem mehr sein. Das erreichbare Revier wird sich daher sicher vergrößern. Und die Nordsee ist auch kein Schreckgespenst mehr! Das Schiff hält es noch lange aus, wir hoffentlich auch!

Beinhart wie ein Segler....
 Beinhart wie ein Fläsch Bier
 Beinhart geht das wech von der Pier!
 ... wir shippn easy in der Sommersonne,
 stoppen kann uns nur eine Fahrwassertonne!
 Dengel, dengel, dengel, dengel!



Gudrun und Axel Honnef
 im Sommer 2021



**Reiseroute
zur
Überführung
der neuen
„Dabdeh“ in
6 Etappen**

