

## Die Reise der „Schwalbe V“ nach Bornholm 1959

Von Jürgen Chr. Schaper

Die „Schwalbe V“ ist ein kleiner Kielkreuzer ohne Motor der 5,5 KR-Klasse. 1950 in Flensburg gebaut, von Gruber konstruiert, ist sie dem nordischen Volksboot „stark nachempfunden“. Mit 8,00 Meter Länge ü.a., 6,45 Meter in der WL, 2,15 Meter Breite und 1,30 Meter Tiefgang ist sie jedoch etwas größer als ihre skandinavischen Paten. Der Freibord ist etwas geringer. Die Segelfläche mit 25,5 Quadratmetern am Wind ist auch etwas größer. Dieser Typ hat sich auf der Ostsee gut bewährt und wird seit einigen Jahren in verschiedenen Variationen gebaut. Stehhöhe haben wir, da Deckshaus fehlt, nur im Cockpit und Kajütsniedergang bei offenem Luk. In der Kajüte ist das auf längeren Reisen erforderliche Minimum an Bequemlichkeit für zwei, höchstens drei Personen gegeben, es sind nur zwei feste Kojen vorhanden.



Kielkreuzer „Schwalbe V“

Die Seetüchtigkeit des kleinen, mit selbstlenzender Pflicht ausgestatteten Fahrzeugs ist relativ groß. Es ist sehr steif, behält im Seegang an der Kreuz gut Fahrt und segelt auch bei hartem Wetter und Seegang überraschend trocken. Die Besatzung bestand auf der nachstehend geschilderten Fahrt nur aus zwei Personen, meiner Frau und mir. Wir hatten uns die während der Reise anfallende Beschäftigung redlich zu teilen, und da es bei einer so kleinen Crew übergenug zu teilen gab, kam niemand zu kurz. Seit der Nordseewoche lag die „Schwalbe“ in Eckernförde. Am 14. Juni segelten wir nach Holtenau, wo wir am 16. von der DESAG mit den auf längerer Fahrt unentbehrlichen Köstlichkeiten versorgt wurden. Dass diese Sachen plombiert an Bord kommen und sogleich verstaubt werden, erhöht noch die Vorfreude auf die zu erwartenden Genüsse.

Ich treffe am späten Nachmittag mit der Bahn aus Hamburg kommend an Bord ein, von der bereits vollzählig versammelten Crew sehlichst erwartet und herzlich begrüßt. Mein erster Blick gilt dem aushängenden Seewetterbericht. Er verkündet auffrischende Winde W-NW, 6-8, stark wolkig, einzelne Schauer, und es ist leider festzustellen, dass sich das Wetter auch an diesem Bericht hält. Zwar weht es hier in der Kieler Förde nur mit ca. sechs Windstärken, aber tief hängende dicke „Nimbus“ jagen über uns ostwärts, und ein programmmäßiger Regenschauer treibt mich aus dem Reiseanzug direkt ins Ölzeug. Gegen die begründeten und wohlgemeinten Bedenken aller Segler und des bärtigen Hafenwartes beschließen wir, dennoch auszulaufen. Wir wollen die knapp bemessenen Urlaubstage nicht im ersten Hafen auf besseres Wetter lauernd verbringen. 18 Tage stehen uns nur zur Verfügung, nicht viel für ein kleines Schiff und eine lange Reise. Außerdem haben wir den angekündigten Wind auf unserem beabsichtigten Weg achterlich, was wollen wir mehr. Wir schlagen die kleine Sturmbesegelung, bestehend aus einem festen Trysegel und winziger Fock an und zurren alles seefest. Die von hilfsbereiter Hand losgeworfenen Leinen klatschen ins Wasser, und eilig lassen wir den Steg und viele skeptische Gesichter zurück. Wie die meisten Segelreisen steht auch diese unter dem Motto: „Klappt es, ist es Können, klappt es nicht, ist es Leichtsin!“

Schnell laufen wir aus der Förde und zu dem vor Laboe stationierten Zollboot. Es ist nicht einfach, das Schiff in der kabbeligen Dünung von der wesentlich robusteren Bordwand des Zollbootes freizuhalten. Irgendwie fehlt der „Dritte Mann“, wir werden ihn noch gelegentlich auf dieser Reise vermissen.

Vor Tonne „Kiel 1“ setze ich Kurs auf Fehmarn Belt-Feuerschiff ab. Unsere Reiseroute sollte bei westlichen Winden erträglicher Stärke durch den Fehmarnsund über Gjedser zunächst nach Mön führen. Die Dünung ist hier draußen für unser kleines Fahrzeug schon recht beachtlich. Gleichmäßig stampft das Kiel-Feuerschiff in den aus der Eckernförder Bucht herausrollenden Seen. Weiß leuchten die Schaumköpfe im abendlichen Dunkel. Der Wind entspricht nicht ganz der Speisekarte der Wettermacher, sondern weht aus WSW. Das Schiff rollt platt vor dem Wind bei nun genau achterlicher See wie der berühmte Käse zum Bahnhof. Diverse Gegenstände machen sich selbstständig und kullern im Schiff und auf unsere Nerven herum. Jeden Moment muss mit einer Halse gerechnet werden, hieran ändert sich auch eine schnell gesetzte Bullentalje nicht viel. Dies Vergnügen ist uns auf die Dauer zu anstrengend, und so wird, auch im Hinblick auf die zu erwartende Seekrankheit meiner Frau, umdisponiert und die Route nach dem Großen Belt gewählt. Auf diesem raumen Kurs sind Bewegungen des Schiffes angenehmer, und das Kurshalten macht keine Schwierigkeiten mehr.

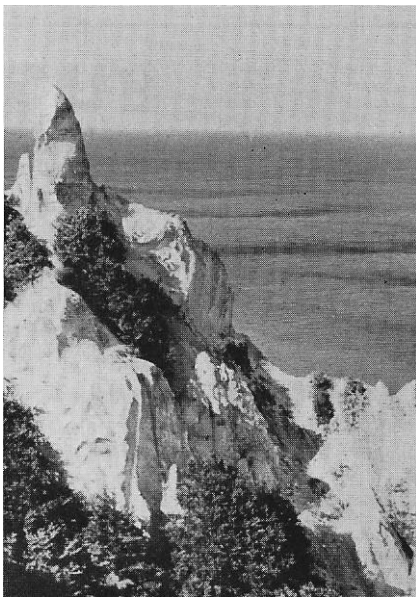
Mit hoher Fahrt Rauschen wir von Tonne zu Tonne nordwärts, zeitweilig über sechs Seemeilen/Stunde errechnend, für das kleine Schiff unter Sturmsegeln eine recht beachtliche Geschwindigkeit. Schnell ist es dunkel geworden, nicht einmal der Mond scheint durch die Wolkendecke. Gegen Mitternacht passieren wir Keldsnor, doch unsere Hoffnung auf ruhiges Wasser im Großen Belt erfüllt sich nicht. Die See ist hier genau achterlich, es muss ein erheblicher Gegenstrom laufen, bestätigt durch das langsame Auswandern der Tonnen und Feuer. Erst im Morgengrauen erreichen wir Tonne 8 und laufen in das Smaaland-Fahrwasser ein. Nachträglich errechne ich unsere Durchschnittsgeschwindigkeit im Großen Belt mit vier Seemeilen/Stunde. Der Südstrom lief demnach mit ca. zwei Seemeilen/Stunde gegenan.

Smaaland-Fahrwasser wird nördlich der Inseln Vejrö, Femö und Fejö durchlaufen. In der langen Dämmerung sind hier die unbeleuchteten Tonnen schlecht und sehr spät auszumachen, und gerade hier ist die Einhaltung des Fahrwassers äußerst wichtig. Meine Frau hat die Nacht ohne Seekrankheit überstanden und löst mich um sechs Uhr nach kurzer Ruhe am Ruder ab. Einen festen Wachtörn haben wir nicht eingeführt, da dies bei nur zwei Personen kaum möglich ist. Beide werden ständig gebraucht, jedes Manöver nimmt die ganze Crew in Anspruch, Marlies wird außerdem gelegentlich in der Kombüse und ich am Kartentisch verlangt.

Um 9.15 Uhr passieren wir das imposante Bauwerk der Storströmbrücke, gleichzeitig dringt ein erster Sonnenstrahl durch die Wolken und in unsere klammen Gebeine. Eine Stunde später laufen wir bei herrlichem Sonnenschein in Stubbekjöbing ein. Beim „Peter von Danzig“ gehen wir längsseits. Dieses große see- und sturmgeprüfte Schiff wartete schon zwei Tage auf das Abflauen des Windes, um nach Kiel zu segeln. Ein letzter Versuch, gegenan zu knüppeln, war gerade aufgegeben worden, und an Deck wurden Segel und Zeug getrocknet. Man sieht wieder: Beim Segeln kommt es weniger auf die Windstärke als auf die Windrichtung an. Wir haben unser erstes Ziel erreicht, nicht zu trocken, und schlafen nach einem guten Essen erst einmal gründlich aus.

Stubbekjöbing besteht, wie alle dänischen Häfen, zum größten Teil aus aufgehängten Netzen, Fischkästen und Kaischuppen. Das obligate Autofährschiff und ein Getreidesilo vervollständigen die Einrichtung. Alles ist umlagert von dem unvermeidlichen Geruch von Teer, Fisch, Tauwerk, trockenem Holz. Nachmittags sieht man uns im kalten Wasser in der Nähe des Hafens planschen und anschließend auf dem ersten Urlaubseinkaufsbummel durch die Stadt. Ein sechstheiliges modernes und sehr buntes Kaffeeservice wird billig eingehandelt und an Bord seefest verstaut. Abends schiebt sich die riesige Yacht eines sehr freundlichen Engländers in der Schuhgröße der „Ashanti IV“ zwischen uns und den „Peter“, von welchem bis spät in die Nacht dezenter Gitarrenklang und Gesang in die Nacht schallt.

Am folgenden Tag werden wir durch das Ablegen des britischen Sportsfreundes schon um sechs Uhr wach. Zwei original englische Bilderbuch-Yachtmatrosen in bestickten Pullovern sind von Ihrem Skipper beauftragt worden, uns leise zu verholen. Verschlafen steige ich im Pyjama an Deck und helfe ihnen. Der Wind hat abgeflaut und es steht nur noch eine frische südwestliche Brise. Ich schlage das Sturmsegel ab und das Großsegel an, während Marlies schnell einige Einkäufe erledigt. Vollzeug mit Kreuzballon rauschen wir um sieben Uhr aus dem Hafen, hinein in einen herrlichen Sommer- und Segeltag. Das Barometer ist weiter gestiegen und keine Wolke zeigt sich am Himmel. Beim Durchlaufen des Grönsundes trinken wir im Cockpit Kaffee. Draußen in der Hjelm Bucht wird es unruhiger. Es steht noch viel tote See von den stürmischen Vortagen. Schnell muss der Kaffeetisch abgebackt werden, wenn es nicht durch das Rollen des Bootes von selbst besorgt werden soll.



*Kreidefelsen von Moens-Klint*

Der Kurs nach Klintholm wird zu einer dümpeligen Angelegenheit. Wir müssen eine Bullentalje fahren, um das Übergehen des Baumes zu verhindern. Die Sicht ist recht mäßig, Möns Südküste liegt vollkommen im Dunst und ist kaum zu sehen, obwohl wir nur wenige Seemeilen abstehen. Um 11 Uhr laufen wir in Klintholm ein und finden ein gutes Plätzchen im Fischereihafen. Kaum fest, machen wir mit Badezeug bewaffnet einen Spaziergang und Baden in der Brandung. Das Mittagessen an Bord schmeckt darauf doppelt so gut. Nach dem Essen ergänzen wir beim Schiffshändler unsere Vorräte. Im Laufe des Tages füllt sich der Hafen mit deutschen Fischkuttern. Die Fischer fluchen über mageren Fang und flicken ihre von riesigen Quallenschwärmen zerrissenen Netze. Ich nehme die Gelegenheit wahr und höre auf den Kuttern jede erreichbare Wettermeldung, da wir kein Radio an Bord haben.

Nachmittags wandern wir, ausgerüstet mit Kamera und Fernglas, zu den Kreidefelsen. Es ist warm und uns wird schnell noch wärmer, unseren „Seebeinen“ fallen die sieben Kilometer Fußmarsch durch hügeliges, staubiges Land recht schwer. Ein freundlicher Däne erbarnt sich unser und nimmt uns in seinem Wagen eine Strecke mit. Bis in den Abend kraxeln wir dann in den Felsen und Hängen von Möns Klint herum. Die schneeweiße schroffe Küste ist immer wieder ein Erlebnis. Weit schweift der Blick über das unendliche Blau der See.

Bei dem schönen Wetter – es ist wieder klarer geworden und gut sichtbar – können wir schwach die vom Abendsonnenschein angestrahlte 30 Seemeilen entfernte Kreideküste von Rügen erkennen. Für uns westdeutsche Segler ist Mön ja so eine Art Ersatz für das zwar deutsche, aber doch unerreichbare Rügen geworden. Auf der Rückkehr gelingt es uns wieder, von freundlichen Dänen auf der Landstraße aufgesammelt zu werden. Bis auf die Hafentrampe werden wir gefahren und können direkt vom Auto ins Schiff umsteigen. Die beiden Dänen – ein sehr freundliches älteres Ehepaar – trinken noch ein Gläschen mit uns in der Kajüte. Seitens der Gäste erfolgt daraufhin eine Gegeneinladung zu einer Besichtigung Ihres Hofes in Elmelunde, ca. 15 Kilometer von Klintholm entfernt. Gern nehmen wir sie an und sausen wieder los. Der Däne macht einige Umwege, um uns in der Abenddämmerung einen Teil der Insel Mön zu zeigen. Wir Segler beschränken unsere Besuche fremder Länder meist ausschließlich auf die Küstengebiete. Unsere Kenntnis Skandinaviens erstreckt sich daher oft nur auf Häfen und günstigenfalls deren nächster Umgebung. Ins Binnenland, selbst wenn es so klein ist wie das dänische, dringen wir selten vor. „Was braucht der Seemann an

Land zu gehen, er kann das Land ja vom Schiff aus sehen“, heißt es nur allzu häufig. Umso mehr begrüßen wir daher diese Gelegenheit, einige Kilometer kreuz und quer ins Land einzudringen. Es dunkelt schon, als wir den Hof erreichen, im verschwindenden Tageslicht werden uns auf der sehr alten Anlage das saubere und gesunde Vieh und die modernen Einrichtungen gezeigt. Inzwischen bereitet die Hausfrau einen Imbiss.

Vor dem Haus proben Dänen im Alter zwischen 18 und 25 Jahren ein Theaterstück. Sie reden viel und laut und begleiten ihr Spiel mit überschwänglichen Pantomimen. Alle sind sehr eifrig und nehmen die Sache furchtbar ernst. Wir verstehen natürlich kein Wort, noch sagen uns die Gesten der Spieler etwas. Trotzdem oder gerade deswegen finden wir es sehr komisch. Die jungen Leute lassen sich durch unsere Anwesenheit aber keineswegs irritieren. Mit der Familie unseres Gastgebers sitzen wir dann bis in den späten Abend und klönen, so gut es bei den verschiedenen Sprachen eben geht. Beiden „Parteien“ macht die von heftigem Gestikulieren begleitete Konversation viel Spaß. Es ist bald kein Unterschied mehr zu sehen zwischen unserer Unterhaltung und dem Spiel vor dem Fenster. Spät nachts fahren uns die netten Leute mit dem Wagen zurück an Bord bis vor unser Cockpit.

Am Vormittag des nächsten Tages bereiten wir uns auf den langen Trip nach Bornholm vor. Nach dem Mittagessen wird etwas auf Vorrat geschlafen in bewährter Weise wollen wir wieder am späten Nachmittag starten und die Nacht durchsegeln. Dies hat auf längeren Strecken seinen guten Grund. Da unsere „Schwalbe“ keinen Motor hat, ist es nicht möglich, einen genauen Ankunftszeitpunkt festzulegen. Bei einem reinen Segelfahrzeug bringen die Launen des Wettergottes immer wieder den schönsten Fahrplan durcheinander. Ich habe es mir deshalb zum Grundsatz gemacht, überhaupt keinen aufzustellen. „Nimm den nix vör, denn sleit die nix fehl“, sagt der Hamburger treffend. Segeln wir also bei frischer Brise morgens los, so können wir, wenn der Wind bleibt, sehr gut nachmittags oder abends, jedenfalls bei Tageslicht, das gesteckte Ziel erreichen. Meistens bleibt er aber nicht, und dann ist die schönste Kalkulation im Wasser. Wir müssen dann nach Dunkelwerden den – häufig unbekannt – Hafen ansteuern, einlaufen und darin unter Segel zwischen Schrottfischern, Rammen und anderen Verkehrshindernissen manövrieren. Auf längeren Strecken haben wir es daher immer so gehalten, dass wir abends absegelten. Blieb günstiger Wind, erreichten wir unser Ziel morgens nach Tagesanbruch, wurde es flau, hatten wir noch den ganzen Tag zur Verfügung, auf jeden Fall kamen wir immer bei Tageslicht an.

Um 16.30 Uhr verlassen wir Klintholm. Sicherheitshalber haben wir in das Großsegel ein Binderiff eingesteckt, um nicht bei einem Auffrischen des Windes während der Nacht reffen zu müssen. Es weht mit etwa 3-4 Windstärken aus West. Den ganzen Tag war das Wetter warm und schön und auch am Abend zeigt sich keine Wolke am Himmel. Das Barometer steht unverändert hoch. Ich setze geraden Kurs auf die Ansteuerungstonne von Rønne ab, während Mön langsam achteraus kommt. Um 18 Uhr bestimme ich unter gleichzeitiger Kompasspeilung den Abstand von Möns Feuer mit dem Sextanten, um noch einen letzten möglichst genauen Schiffsort zu erhalten. Wir loggen eine Geschwindigkeit von vier Knoten. Noch Stunden sehen wir die hohe Küste Möns, hinter der jetzt die Sonne untergeht, dann sind wir allein in der uns ringsum umgebenden Stille, die nur ab und zu durch eine an den dahingleitenden Rumpf klatschende Welle unterbrochen wird. Kurz vor der Sommersonnenwende und bei Vollmond wird die Nacht klar und hell, der Schein des Tages wandert mit den Stunden langsam vor Nordwest über Nord nach Nordost.

Wind und achterliche See nehmen nach Sonnenuntergang etwas zu, zur Sicherheit bringe ich am Baum wieder eine Bullentalje aus. Der fast volle Mond über den ruhig dahinziehenden Wellen, in deren Rhythmus sich unser Schiff gleichmäßig hebt und senkt, ist immer wieder ein wunderbarer Anblick. Der Mond über Feldern und Hügeln, über Bergen und Wäldern kann nicht annähernd mit dem Mond über dem Wasser und den Wellen

verglichen werden. Der Zauber dieser Nacht nimmt uns ganz gefangen, still sitzen wir im Cockpit und hängen unseren Gedanken nach.

Zur Überprüfung des Logortes nehme ich in der Kulmination eine Mondbreite und peile das über 20 Seemeilen entfernte, aber gut sichtbare Feuer von Arkona. Im Kajütsniedergang festgekeilt, ist eine recht genaue Beobachtung trotz der ständigen Bewegungen des Schiffes möglich. Später lösen wir uns im Drei-Stunden-Törn am Ruder ab. Wer wachfrei ist, versucht der Leekoje etwas Schlaf abzugewinnen. Gegen zwei Uhr dreht der Wind aus einer Wolkenbank auf Nordwest und frischt schnell auf. Bald bläst es mit sechs Windstärken. Bei dem zunehmenden Rollen finde ich in der Koje keine Ruhe mehr, hülle mich in Ölzeug und steige an Deck. Das vom Spritzwasser glänzende Gesicht meiner Frau lacht mir entgegen, als ich mich frierend und etwas steif ins Cockpit verhole. Es macht ihr Spaß, das Schiff im raumen Gang durch die See zu jagen. Der Seegang ist höher und länger geworden, geschickt manövriert sie einige besonders vorwitzige Kämme aus. Dabei hat sie ganz vergessen, „seekotzig“ zu werden. Die ersten Sonnenstrahlen beleuchten ein prächtiges Bild: Am Horizont wächst kegelförmig Bornholm unseren Blicken entgegen. Wir sehen es zunächst nur, wenn wir uns oben auf einer Welle befinden. Eine Flotte von großen Fischkuttern, quer zur See arbeitend, wird durchlaufen. Ihre braunen und grünen Stützsegel leuchten in der Morgensonne, sie nützen wenig, schwer rollen die Fahrzeuge in der seitlichen See. Sie zeigen abwechselnd ihre überfluteten Decks und ihre leuchtend rot glänzenden Böden. Fröhlich winken die Fischer herüber; selbst wenn sie, wie auf einigen Booten, gerade an den Netzen arbeiten, machen sie eine Hand zu einem Gruß frei.

Um acht Uhr – fast könnte man sagen fahrplanmäßig – machen wir in Rönne fest. Nur noch der unvermeidliche Zollbeamte mit seinen einfachen Formalitäten ist zu überstehen. Nachdem wir ihn von unserer Harmlosigkeit überzeugt haben, entlässt er uns zu wohlverdienter Ruhe in die Kojen.

Der Hafen von Rönne liegt voll kleiner hölzerner Küstensegler, Veteranen aus der Segelschiffszeit. Sie fahren heute zwar alle mit Motor, benutzen auf See bei günstigem Wind aber auch die angeschlagenen, mit grünen Persenningen zugedeckten Segel. Wir bewundern immer wieder die teilweise eleganten yachtähnlichen Rümpfe und Takelagen der Fahrzeuge. Nachmittags holen wir einige Mahlzeiten nach. Wir liegen direkt an der Pier, und die dänischen Passanten, die sich neugierig um unser Schiff angesammelt haben, staunen über die aufgetischten Mengen. Ihr Staunen verwandelt sich raunende Ehrfurcht, als sich dann nur zwei Personen im Cockpit versammeln, um alles zu verdrücken. Dabei soll doch gerade bei den Dänen das gute und reichliche Essen heimisch sein. Bei den Dänen isst man doch lieber etwas besser, dafür aber mehr und zum Ausgleich eben öfter. Da der frische Wind uns gelegentlich ganze Wolken Straßenstaub übers Schiff weht, verholen wir gegen Abend in den etwas weiter nördlich gelegenen Yachthafen. Hierzu verlässt man den großen Hafen und segelt etwa eine Viertelseemeile nördlich. Von Norden läuft man dann in den kleinen, aus starken Steinmolen gebildeten Hafen ein. Dieser ist aber höchstens für Schiffe von der Größe der Volksboote geeignet, diese liegen dort in Mengen und sehr gut. Bei stärkeren nordwestlichen Winden kann das Auslaufen ohne Motor aus der engen, schlauchähnlichen Einfahrt problematisch werden.

Da es Sonnabend ist, herrscht im Yachthafen und in der kleinen sauberen Clubanlage ziemlicher Betrieb. Im Gegensatz zu den Gepflogenheiten der deutschen Segler am Wochenende laufen aber keine Boote zu Wochenendfahrten aus, obwohl selten schönes Segelwetter herrscht. Ein einziges Volksboot macht unter den kritischen Augen der Zurückgebliebenen einen kleinen Probeschlag aus dem Hafen, von dem es aber bald zurückkehrt. Im Übrigen wird geschrubbt, gemalt und gebastelt, alle sind stolz auf die meist in handwerklichem Selbstbau entstandenen Umbauten, Veränderungen und technischen Raffinessen an den Booten. Andere wieder ziehen mit Kind und Kegel an Bord zum

Kaffeetrinken, häufig fahren sie mit dem Wagen direkt bis an das Boot. Junge und alte Segler sitzen im und vor dem Clubhaus und spinnen pfeiferauchend ihr fachmännisches Garn. In den Gesprächen bilden wir natürlich eine Zeit lang den Mittelpunkt, was wir aus den häufig auf uns gerichteten Pfeifenstielen entnehmen müssen. Kurzum, man betrachtet hierorts sein Boot mehr als Objekt der Bastelfreude und des geselligen Beisammenseins, dass man damit auch segeln kann, scheint von untergeordneter Bedeutung. Freimütig wird uns das von den netten Leuten bestätigt.

Wir müssen uns in das noch recht dünne Gästebuch des Clubs eintragen. Leider machen nur wenige westdeutsche Segler Bornholm zum Ziel ihrer Urlaubsreise. Die gelegentlich hier erscheinenden Yachten aus der Ostzone sind bei den Dänen nicht gern gesehen, man sieht sie lieber aus- als einlaufen. Daran ist wohl zum Teil eine starke antikommunistische Einstellung der Dänen, mehr jedoch die Tatsache, dass die Segler aus der DDR über keine harten DM verfügen, schuld. Wir „Bundesrepublikaner“ werden sehr entgegenkommend behandelt und mit Aufmerksamkeiten geradezu überschüttet. Eine sehr nette Geste der Gastgeber: Man überreicht uns die Schlüssel zu sämtlichen Clubanlagen, damit wir diese auch in der Woche, wenn keine Mitglieder hier sind, benutzen können.

Der kommende Tag ist ein Sonntag; wir hatten es vergessen, da für uns jeder Tag ein Sonntag ist. Wir haben gestern versäumt, unsere Devisen aufzufrischen und stehen nun mit den restlichen aus Deutschland mitgebrachten Kronen ziemlich verarmt an Land. Unsere Unternehmungslust ist daher anfangs etwas gedämpft. Nach dem Essen beschließen wir dennoch eine kleine Expedition ins „Innere des unerforschten Landes“ zu machen. In Ermangelung einer ausreichenden Menge Bargeld packen wir belegte Brote, Bier, Schokolade und Zigaretten als Wegzehrung in die große Einholetasche. Behängt mit Fernglas und Fotoausrüstung marschieren wir los. Am Ortsausgang sammelt uns das erste beste Auto auf und nimmt uns einige Kilometer mit. Als der freundliche Mann in eine andere Richtung abbiegt, müssen wir uns nach einem neuen Untersatz umsehen und kurven alsbald mit einem jungen dänischen Paar in halsbrecherischer Fahrt nach Almindingen in der Mitte der Insel. Almindingen ist laut stolzer Ankündigung im Prospekt der drittgrößte Wald Dänemarks. Wer Dänemark nicht kennt, stellt sich unter einem drittgrößte Wald unermessliche urwaldähnliche und völlig unerforschte Wälder vor. Wir aus dem waldarmen Norddeutschland sind deshalb überrascht, hier nur ein besseres Gehölz etwa von der Ausdehnung der Waldanlage Rissens anzutreffen. Trotzdem ist es hier wunderschön, inmitten des Waldes liegen viele idyllische Teiche ganz überzogen mit Seerosen oder allerlei Gewächs. Der Boden ist stark hügelig, und überall ragt der für Bornholm charakteristische Granit heraus. Auch der Waldboden ist stellenweise sehr dünn über dem Gestein, wir merken es an dem dumpf dröhnenden Ton unserer Schritte. Nachdem wir uns hungrig geklettert haben, lassen wir uns auf dem Aussichtsturm Rytterknegten unsere mitgebrachten Vorräte gut schmecken. Der Turm steht etwas südlich der Inselmitte auf dem höchsten Punkt von Bornholm (176 Meter). Vor uns breitet sich nach allen Seiten das hügelige, zu den Küsten leicht abfallende Land aus. In West, Süd und Ost schweift der Blick über die 15-20 Kilometer entfernten Küsten weit auf die See. Nur nach Norden versperrt hochfliegenden Nordteil der Insel eine weitere Sicht.

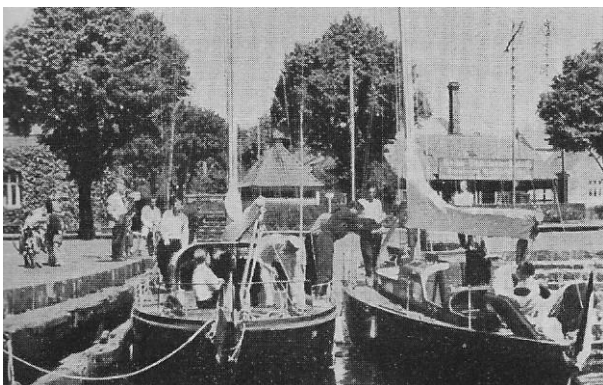
Nach der Erleichterung unseres Reisegepäcks um alles Ess-und Trinkbare fahren wir mit dem Autobus an die Ostküste der Insel, nach Svaneke. Dieser Ort, ein kleiner malerischer Fischerhafen, erfüllt uns mit Entzücken. Anders als die bekannten dänischen Häfen, welche meist am flachen Lande liegen, ist Svaneke unterhalb des steinigen Oberlandes in die Felsen eingebettet und hat dadurch fast einen südländischen Charakter. In einer der kleinen winkligen Gassen erhandelt meine Frau „direkt vom Künstler“ einige Keramikgegenstände. Bornholm hat eine jahrhundertealte Keramik-und Standuhrenindustrie. Wir interessieren uns aus Platzgründen an Bord nur für die erstere. Viele kunstvolle Sachen werden in den kleinen

Familienbetrieben hergestellt. Die größeren Firmen, wie Andersen, Söholm und Hjort, exportieren in die ganze Welt. Hier auf Bornholm sind die Erzeugnisse noch relativ billig. Nach langem Feilschen mit dem bärtigen Künstler ziehen wir mit einem großen Topf und einigen Kleinigkeiten von dannen. Zu dem Ankauf der ebenfalls angepriesenen modernen Gemälde, deren Anblick uns mit Entsetzen erfüllt, waren wir nicht zu bewegen. Für die Eroberungen musste ich mein letztes Bargeld und noch einige Zigaretten opfern. Glücklicherweise hatte ich die Fahrkarte für die Rückfahrt schon vorher gekauft. Leider wendet sich das Interesse meiner Frau nun ausschließlich dem neu erworbenen Hausrat zu. Sie erwähnt den – nach ihrer Ansicht – niedrigen Preis, ohne dabei zu bedenken, dass wir in Hamburg so etwas niemals gekauft hätten, also noch billiger davongekommen wären. Als ich mich kritisch zu dem Nutzwert der Kostbarkeiten zu äußern wage, ist vorübergehend der Haus- oder richtiger der Bordsegeln in Gefahr, über Stag zu gehen.

Die Küste Bornholms ist hier ganz anders geartet als an der Westseite. Die Insel weist landschaftlich überhaupt viele reizvolle Merkwürdigkeiten auf. Sie besteht zu drei Viertel aus Granit, der nach Norden mehr und mehr zu Tage tritt, in gleichem Maße nimmt der Bewuchs ab. Der Südtail läuft in einer flachen, Dueodde genannten Sandspitze, mit herrlichem Badestrand aus.

Zur Mitte wird das Land dann immer hügeliger und bewaldeter. Große Flächen sind mit Heide bewachsen. Die Nord- und Ostseiten sind felsig und zerrissen. Kleine Schären liegen nahe unter Land, von denen in der Nähe der Ortschaften eifrig gebadet wird, obwohl das tiefe Wasser rings um Bornholm bis in den späten Sommer entsetzlich kalt ist. Das Felsenufer steigt dann nach Norden bis zur reinen Steilküste immer mehr an. Schon bei wenig Wind steht an der Luvseite der Insel eine starke Brandung. Die Häfen auf der Ostseite, wie Svaneke, Gudhjem und Allinge, sind klein und haben winklige schmale Einfahrten mit hohen und starken Molen. Innerhalb der Häfen sind zusätzlich noch Schleusen als Schutz gegen den starken Seegang. Ständig bricht sich die Dünung an den Molen und an den auf beiden Seiten der Einfahrt liegenden Felsen. Ein- und Auslaufen unter Segel sind daher recht schwierig und sogar unmöglich, wenn in der Einfahrt gekreuzt werden muss oder die Brandung zu stark ist. Nach der Erkundung der Ostseite kehren wir mit dem Bus abends todmüde an Bord zurück. Hier ist noch das tägliche „Schreibsoll“ an Logbuch und Postkarten zu erfüllen, bevor es zur Kojе geht.

Am Montag müssen wir Geld eintauschen und die nötigen Einkäufe machen. Gegen Mittag bummeln wir mit vollen Taschen zum Hafen, wo zwei deutsche Yachten eingelaufen sind. Es interessiert uns natürlich sehr, um was für Fahrzeuge es sich handelt, außerdem sehne ich mich nach etwas lang vermisstem Küstenklatsch. Die beiden Boote sind die „Lydia“ aus Stralsund und „Max Reichpietsch“ aus Greifswald. Die „Lydia“ ist ein großer Ausgleicher von 12 KR und die „Max Reichpietsch“ eines der beiden mitteldeutschen 8-CR-Boote, einer internationalen Seekreuzerklasse, die in Westdeutschland noch nicht vertreten ist.



DDR-Yachten „Lydia“ und „Max Reichpietsch“ in Rönne

Interessiert versuchen wir Kontakt zu den Besatzungen herzustellen. Das gelingt zunächst nur auf der „Lydia“, einem Privatschiff, auf der „Max Reichpietsch“, die der Gesellschaft für Sport und Technik gehört, herrscht anfangs eine gewisse Zurückhaltung, die erst schwindet, nachdem einige Camel den Besitzer gewechselt haben. Von der „Lydia“-Crew werden wir für den Abend eingeladen. Wir sehen dieser Einladung mit einer gewissen Spannung entgegen, da es unsere erste Begegnung

mit Seglern aus der Ostzone ist. Da es vormittags aus der Kajüte der „Lydia“ auffällig nach „Muckefuck“ roch und der „Max Reichpietsch“ ein intensiver Weißkohlgeruch entströmte, bewaffnen wir uns sicherheitshalber mit Kaffee, Kognak und genügend Zigaretten, als wir zu unseren „Verhandlungen mit der Zone“ aufbrechen. Auf der „Lydia“ werden wir herzlich begrüßt und versammeln uns, nachdem wir das Schiff besichtigt haben, zu einem privaten „Gipfeltreffen“ in der Kajüte. Bei der Verteilung der von uns mitgebrachten Vorräte wird die „Wiedervereinigung“ auf niedrigster Ebene, sozusagen auf „Normal-Null“, schnell hergestellt. Bis in den späten Abend werden seglerische Erfahrungen diesseits und jenseits der Zonengrenze in herzlicher Unterhaltung ausgetauscht.

Beide Schiffe hatten an der Seeregatta Swinemünde - Falsterboriff Feuerschiff rund - Bornholm rund - Swinemünde im Rahmen der Ostseewoche teilgenommen, die Wettfahrt aber wegen einiger Seeschäden aufgegeben und Rönne als Nothafen angelaufen. Die dänischen Behörden hatten den Notaufenthalt gestattet, jedoch zu verstehen gegeben, sobald wie möglich wieder zu verschwinden. Landgang sollte auf das Nötigste beschränkt werden. Die sonst so freundlichen Beamten waren im Verkehr mit den Sportkameraden aus der Ostzone wie umgewandelt.

Am nächsten Tag wollen unsere Freunde einkaufen, es zeigt sich jedoch, dass nicht eine Bank bereit ist, Ostmark gegen Kronen zu tauschen. Wir helfen mit 30 Kronen aus, damit sie nicht gar zu mittellos auf der Straße stehen. Als Gegengabe erhalten wir eine neue Ausgabe des in Stralsund erschienenen Handbuches für Belte und Sund. Westliche Verrechnung soll nach der Wiedervereinigung erfolgen! Am Dienstag machen wir seeklar und verlassen um 12 Uhr das gastliche Rönne mit Kurs Nord. Wieder, oder richtiger noch immer, haben wir herrliches Wetter. Beim Auslaufen weht es aus Ostnordost mit ca. drei Windstärken. Zwei hilfreiche Segler treideln uns mit einer Leine aus dem Hafen, da der Wind schräg in die enge Einfahrt steht. Unser Tagesziel, Hammer-Odde, die Nordspitze Bornholms, muss angekreuzt werden, denn der Wind schrallt im Laufe des Nachmittags immer mehr. Gegen Abend wird es flauer und kühler; um 18 Uhr runden wir die in die abendliche Sonne getauchte Nordspitze der Insel, und um 18.45 Uhr laufen wir in Allinge ein. Die tote Dünung, welche unterwegs kaum zu spüren war, verursacht an den der Einfahrt vorgelagerten Klippen heftige Brandung. Jetzt haben wir vielleicht Windstärke 2. Wie mag es hierbei 8 aussehen? Der Hafen enttäuscht uns, er ist eng, überfüllt und sehr schmutzig. Rhythmisch donnert die Brandung von außen gegen die Molen, gefolgt von hohlem Rauschen wenn sie sich zwischen den Felsen wieder verläuft. Mich beschleicht ein eigenartiges Gefühl; wie sollen wir hier wieder herauskommen? Selbst eine frische Brise würde von den hohen Molen abgefangen werden, in der Abdeckung würden wir dann steuerlos in der Einfahrt herumtreiben und bald auf den „Rockies“ sitzen. Im Geiste sehe ich schon, wie mein liebes Schiff von alten Fischerfrauen spankorbweise als Anmachholz weggetragen wird.

Wir versuchen dennoch auszulaufen, und zwar sofort, ruhig schlafen würde ich hier doch nicht. Sicherheitshalber wird eine lange Leine am Mast befestigt und an Deck klar aufgeschossen. Dann setzen wir Segel und treiben los. In dem langen Einfahrtsschlauch tritt die befürchtete Abdeckung prompt ein, und die Ausläufer der Brandung bringen Fahrt und Steuer aus dem Schiff. Vergeblich versuche ich durch Paddeln etwas Fahrt aufzunehmen. Auf der Pier hat sich schnell eine neugierige Menge eingefunden, die unsere Mühen mit reger Anteilnahme verfolgt. Schließlich werfe ich die vorbereitete Leine herüber, die sofort gefangen und sachverständig erst langsam, dann immer schneller angezogen wird. Am Ende der Mole wird sie im richtigen Moment losgeworfen. Die Fahrt reicht gerade aus, um vor dem Hafen in der Dünung über Stag zu gehen, dann reicht auch die leichte Brise aus, und sicher laufen wir nur wenige Meter von den umspülten Klippen entfernt ab. Nun müssen nur noch meine Nerven mit einem großen Dujardin zufriedengestellt werden.



Nach nochmaliger Umsegelung machen wir um 20.30 Uhr in Hammerhafen endgültig fest. Hier ist ein großes, geräumiges Becken, dessen Einfahrt auch zum Kreuzen breit genug ist. Er ist nach Rönne der einzig günstige Hafen auf Bornholm für Schiffe ohne Motor. Da er hauptsächlich der Kiesverladung dient, sind die Liegeplätze beschränkt. Hammerhafen liegt inmitten der zerklüfteten, karg bewachsenen Felsen, direkt unterhalb der Ruine Hammerhus. Schon kurze Wanderungen von hier aus in allen Richtungen erschließen dem Besucher die Schönheit der Landschaft. Schmale Wege führen hinauf und entlang an den schroff zum Meer abfallenden Granitfelsen. Vom Leuchtturm Hammer Odde, der für 50 Öre zu besichtigen ist, hat man einen unbeschreiblich schönen Blick über weite Strecken der kargen Landschaft. An der Ostseite erkennt man, soweit das Auge reicht, einen weißen Strich zwischen den graubraunen Felsen und der blauen See – die Brandung. Im Norden sieht man bei diesem Wetter klar und deutlich die schwedische Küste. Zwischen ihr und Bornholm wickelt sich reger Schiffsverkehr ab. Winzig klein sind Kutter und Dampfer auf diese Entfernung. Einen ganzen Tag verklettern wir in dieser herrlichen Gegend. An einigen Stellen können wir an dem zerklüfteten Gestein bis ans Wasser herunter. In tiefen Einschnitten im Fels hat sich häufig etwas Boden angesammelt, und gelbe und blaue Blumen bedecken wie bunte Teppiche diese Stelle.

Anderntags besuchen wir die Ruinen der einst mächtigen Feste Hammerhus. Neben der gleichermaßen bekannten Burgruine in Visby ist diese 1260 erbaute Burg die größte Ruine nördlich der Alpen. So steht es jedenfalls in der Beschreibung, der vorübergehend pompejische Zustand Hamburgs, Kiels und Dresdens wird dabei wohl nicht mitgerechnet. Hammerhus liegt 74 Meter über dem Meeresspiegel, auch hier haben wir einen herrlichen Blick über Land und See. Abends machen wir mit zwei jungen dänischen Marinesoldaten eine Küstenpartie in einem Ruderboot. Dicht an den Felsen, zwischen den großen und kleinen Klippen, durch Grotten und Höhlen, rudern wir. Die beiden Mariner sagen nicht nein, als wir sie schließlich noch zu einem Klönsnack und kleinen Umtrunk in unsere Kajüte einladen.



*Eine Küstenpartie im Ruderboot*

Am Donnerstag, dem 25. Juni, verlassen wir um neun Uhr endgültig Bornholm. Bei immer gleich bleibendem schönem Wetter und einer Damenbrise aus Nordost laufen wir schnell zur schwedischen Küste hinüber. Ystad ist unser Tagesziel, wir erreichen es gegen Abend mit dem letzten Hauch Wind. Der sonst so eifrige schwedische Zöllner kümmert sich ausnahmsweise überhaupt nicht um uns. Zur gleichen Zeit ist eine dicke amerikanische Yacht eingelaufen, die seine ganze Aufmerksamkeit in Anspruch zu nehmen scheint. Erst nach einer Stunde

verlässt er deren Kajüte; an weiteren Amtshandlungen heute anscheinend nicht mehr interessiert, schreitet er mit schwerem Gang über den Steg an Land. Ystad ist langweilig und kommt uns nach Bornholm besonders öde vor. Wir verlassen es am nächsten Tag um 7.30 Uhr. Gemächlich treiben wir bei östlichem Wind, nicht über zwei, kaffeetrinkenderweise an der schwedischen Südküste entlang.

Später nehme ich, bequem auf dem Kajütsdach sitzend, eine Mittagsbreite; anschließend überprüfe ich sie durch eine Kreuzpeilung mit Landmarken. Zur Übung mache ich täglich Beobachtungen, soweit das Wetter es zulässt. Um 17 Uhr setzen wir den Spinnaker, der uns

auch eine Zeit lang gut voranbringt. An Falsterboriff Feuerschiff treiben wir in geringem Abstand vorbei. Die Besatzung langweilt sich in der Sonne, angelt, trocknet Wäsche und winkt zu uns herunter. Auch bei uns hängt schon den ganzen Tag – bis jetzt erfolglos – die Schleppangel über Bord. Schließlich fällt endlich ein kleiner – und sicher noch sehr unerfahrener – Dorsch auf unseren Blinker herein und wird zappelnd an Bord geholt. Marlies flüchtet entsetzt aufs Vorschiff, als ich ihn mit einem großen Koffernagel in den Himmel der Fische befördere. Da sie sich auch standhaft weigert, ihn zuzubereiten, bin ich heute für das Abendessen verantwortlich. Das lecker gebratene Filet lässt sie sich dann aber gut schmecken. Von Stevens-Klint treiben wir dann noch gute zwei Stunden, bis wir um 0.15 Uhr in Rödvig festmachen.

Hier begrüßt uns am Sonnabendmorgen der Hafenmeister mit der offenen Hand. Für zwei Kronen erkaufen wir uns sein Wohlwollen und nachträglich die Berechtigung, in dem von ihm regierten Hafen eine Nacht gelegen zu haben. Als er meint, für die zwei Kronen noch etwas tun zu müssen und uns an einen anderen – wesentlich schlechteren – Liegeplatz verweist, reicht es uns und wir laufen aus. Bei Ostsüdost 2-3 und warmem aber dunstigem Wetter überqueren wir die Fakse Bucht mit Kurs auf den Bögeström. Das Barometer ist in vier Tagen um zehn Millimeter von 772 auf 762 gefallen. Ein auf einem Fischkutter abgehörter Wetterbericht prophezeite zunehmende Bewölkung, Schauer nicht ausgeschlossen. Wind drehend auf Süd bis Südwest. Es ist also beruhigend zu wissen, dass wir die nächsten Tage im Smaaland-Fahrwasser mit seinen vielen Häfen und geschützten Plätzen verbringen werden.

In den Bögeström fädeln wir uns mittels einer dänischen Spezialkarte und dem ostzonalen Handbuch für Belte und Sund gut ein. Man muss bekanntlich scharf aufpassen, dass man keines der vielen Seezeichen auslässt. Marlies sitzt am Ruder und ich rufe ihr laufend die zu steuernden Kurse zu. Auffrischender Wind und mitlaufender Strom sorgen für eine schnelle Durchfahrt. Auf Ägholmsand nördlich Nyord tummeln sich Tausende von wilden Schwänen. Der ganze Horizont ist eine wogende weiße Linie. Manchmal erheben sich Schwärme wolkengleich zu kurzem Flug. Gelegentlich gleiten sogar einige mit rauschenden Schwingen dicht übers Schiff.

In Südwest zieht währenddessen eine Gewitterwand auf. Vordingborg wollen wir heute noch erreichen. Um 19.30 Uhr springt der Wind auf Südwest und wenig später auf West. Zum ersten Mal auf dieser Reise müssen wir kreuzen, aber die kurze Strecke ist schnell geschafft. Leider beginnt es – auch zum ersten Mal – zu regnen. In Vordingborg geraten wir mitten in eine Volksbelustigung auf, am und im Wasser. Es handelt sich um irgendeine „Taufe“ junger Segler, so ganz können wir nicht dahintersteigen. Trotzdem macht es uns eine Menge Spaß, diesem Ritus und seinen Begleiterscheinungen bei strömendem Regen zuzusehen. Mit Motorbooten und Wasserski werden allerlei Kunststückchen vorgeführt, Jollen werden zum Kentern gebracht, scheinbar wahllos junge Leute von der Pier in den Bach gestoßen und ähnliche raue Scherze mehr getrieben. Das heidnische Treiben dauert bis in die Nacht. Bei Einsätzen der Dunkelheit werden auf Flößen Scheiterhaufen in Brand gesteckt, und an Land alles festlich beleuchtet. Außerdem findet ein kleines Feuerwerk statt. Im Anschluss daran schießen wir mit unserer Leuchtpistole drei rote Sterne und leisten damit unseren Beitrag zu dem Volksfest. Nach der allgemeinen an Anfeuchtung von außen, durch Salzwasser von unten und Süßwasser von oben, folgt nun die übliche Durchspülung der inneren Organe in und vor dem Clubhaus. Nur vereinzelt treiben noch Boote, paarweise besetzt, in der jetzt wieder trockenen und sternklaren Nacht auf der Bucht. Alles in allem war es ein abwechslungsreicher und lustiger Abend, auch für uns, die wir nichts von dem Trubel verstanden.

Heute ist Sonntag. Zur Feier des Tages nehmen wir vor dem Frühstück ein Bad in den warmen Fluten der Vordingborger Bucht. Nach dem Kaffee trocknen wir Segel und Wäsche.

Das Wetter ist schwül, der Himmel vollkommen bedeckt. Das Barometer ist mit 757 Millimetern bereits unter die Bodenbretter gefallen. Zudem ist überhaupt kein Wind. Es fällt uns also schwer, einen Ruhetag einzulegen. Bei einem Bummel durch die Stadt werden wir von einem starken Gewitter überrascht. Ein Platzregen überschwemmt die Straßen und treibt uns unter die Markise eines Damenmodengeschäftes. Mit fürchterlichem Krach schlägt plötzlich ein Blitz in ein nahes Haus, und ein faustgroßer Mauerbrocken fliegt einem chromblitzenden Straßenkreuzer auf den Kühler, eine Beule und einen wachsbleichen Fahrer zurücklassend. Erregt diskutieren die Dänen unter der Markise das Ereignis, einer versucht auch meine Meinung zu erforschen und wundert sich sehr, dass ich nur mit grunzenden Geräuschen und Schulterzucken reagiere.

Später besuchen wir die Anlagen am Valdemarsturm und den kleinen Tierpark mit seinen Rehen und exotischen Vögeln. Auf einem verlassenen Kinderspielplatz erfülle ich mir ein lange im Verborgenen schlummerndes Verlangen und tolle mich auf Luftschaukel und regennassem Karussell. Als die ersten Kinder wiederkommen, trete ich verschämt den Rückzug an.

Abends regnet es wieder. Wir sitzen gemütlich in der Kajüte und nehmen den ersten Grog dieser Reise zu uns. Wenn wir nicht Ärger mit dem Zoll in Laboe bekommen wollen, müssen wir auf dem Rest der Reise noch einen Rekord im Grogtrinken aufstellen. Gemütliche Grogabende mit erheblichem Verbrauch gibt es eigentlich nur bei Männercrews, segelt man mit seiner Frau allein, so bleibt es meist bei einigen Bieren zum Abendbrot.

Früh verlassen wir am nächsten Tag Vordingborg. Es dauert nicht lange und es beginnt zu regnen. Mühsam kreuzen wir gegen starken Strom unter der Storströmbrücke hindurch. Der Strom erinnert an eine recht starke Tide auf der Elbe. Unangenehm macht sich bei dem frischen Wind die Abdeckung der Brückenpfeiler bemerkbar. Im Smaaland-Fahrwasser wird es zeitweilig recht hart, und kurzer, kabbeliger Seegang macht uns unangenehm zu schaffen. Ja, die schönen Tage scheinen vorbei zu sein.

Unser Kurs führt uns nördlich von Femö und Fejöl aber südlich von Vejrö vorbei. Um 19 Uhr machen wir in dem netten kleinen Hafen von Onsevig fest. Ein Abendspaziergang durch den Wald an der Bucht beschließt den Tag.

Nach Ergänzung unserer Vorräte laufen wir am nächsten Tag erst mittags aus. Das Wetter ist seit gestern Nachmittag wieder warm und schön. Mit dem Regen hat sich aber auch der Wind in andere Seegebiete verzogen. Vormittags wehte es noch frisch aus Südost, nun dreht der Wind dauernd zwischen Südwest und Nordwest, dabei selten über zwei Stärken kommend. Die Kreuzerei hierbei ist ein mühseliges Geschäft, und die Küste Langelands kommt nur sehr langsam näher. Dort treffen wir zu allem Überfluss auch noch auf nördlichen Strom, sodass wir lange zwischen Tranekjer hier und Spodsberg auf der Stelle treten. Wir vertreiben uns die Zeit mit Angeln, haben aber keinen Erfolg.

Um 17 Uhr erbarnt sich die von achten aufkommende Yacht „Ostertill“ aus Bremen unserer und nimmt uns bis Spodsberg auf den Haken. An dem warmen Sommerabend setzen wir zusammen mit den Leuten der Ostertill unsere Angelversuche von der Pier aus fort. Die Bemühungen der Bremer werden mit drei Miniaturdorschen belohnt, welche sich erstaunlicherweise mit allen möglichen Körperstellen, nur nicht mit dem Maul, an dem Haken verfangen

Unseren letzten Ostseetörn von Langeland nach Kiel treten wir am nächsten Tag um zehn Uhr an. Ein frischer Westnordwest bringt uns rasch nach Keldsnor. Da es im Laufe des Vormittags immer mehr aufbriste, reffen wir unter Landschutz und setzen die Sturmfock. Die Kieler Bucht können wir zunächst gut anliegen, so machen uns Wind und Seegang nicht viel zu schaffen. Später wird der Wind westlicher und wir müssen das letzte Stück doch noch

festen knüppeln. Nach Einklarierung am Zollkreuzer vor Laboe bei kabbeligem Wasser – ich möchte das einmal bei glatterm Wasser machen! – erreichen wir um 18 Uhr Holtenau. Nach dem Abendessen erspähen wir mit wachsamen Augen die „Vineta“ aus Barnkrug, welche Anstalten macht, in die Schleuse einzulaufen. Schnell setzen wir Segel und gehen längsseit. Nach kurzem Palaver mit dem Schiffer werden wir handelseinig und binden an. Vor Dunkel werden schleusen wir noch durch und machen dann fest.

Im Kanal wechselt das Wetter ungefähr bei jedem Kilometer. Mit zeitweilig nur fünf Kilometer in der Stunde schaffen wir es bis Brunsbüttel und sind um 20 Uhr wieder auf der Elbe. Mit einer Mischung von Freude und Wehmut durchpflügen wir nun wieder die vertrauten trüben Fluten unserer heimatlichen Elbe. Mit Hochwasser erreichen wir bei dem stürmischen Westwind noch Freiburg. Der letzte Tag bringt und schnell die Elbe herauf, und um 17 Uhr können wir wieder im Yachthafen festmachen. Hinter uns liegen 18 herrliche, unvergessene Tage, in denen wir insgesamt 510 Seemeilen (gerechnet von Glücksburg bis Yachthafen Hamburg) zurücklegten.