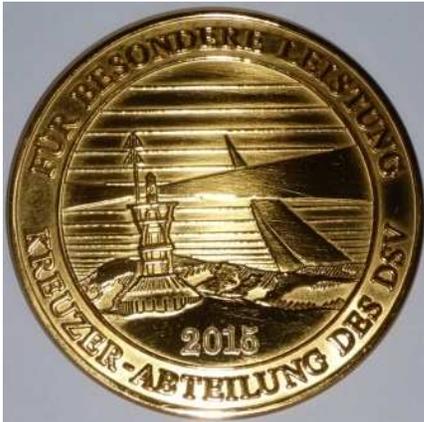


Ausgezeichnet im Fahrtenwettbewerb der  
Kreuzer Abteilung des DSV mit einer  
Gold-Medaille



Ausgezeichnet im Fahrtenwettbewerb der  
WSG Arnis/Grödersby mit dem  
Ersten Preis



## Vier Wochen einhand und dann zurück

Seit vier Wochen bin ich mit meinem Segelboot vom Typ Leisure 27 an der westschwedischen und südnorwegischen Küste unterwegs. Eine Route, die den Küstenstrom nutzt. Hingegen erweisen sich jene Statistiken als richtig, die überwiegend Wind gegen an ausweisen. Dennoch erlaubt mir dieser Streckenverlauf eine geeignete Planung, die gestern mit Stavanger als meinem optionalen Ziel gekrönt wurde. Und das gelang, weil Wetter, Etmale und ausbleibende Schäden dies erlaubten.



SY Mimi in Bagenkop

Meine Reise beginnt in Arnis an der Schlei. Wochenende für Wochenende ist MIMI ausgerüstet worden, und somit ist ein zeitiges Auslaufen am letzten Junisamstag unproblematisch. Über Bagenkop, Korsør und Sejerø geht es zügig Richtung Kattegat. Auch die vielen Motorstunden nach Gilleleje nehme ich billigend in Kauf. Folge ich doch den Empfehlungen der Revierinformationen, die die Kreuzer Abteilung des DSV veröffentlicht hat. Es lohne, die Anreise zu den schwedischen Schären möglichst zügig hinter sich zu bringen.

In Schweden angekommen geht es mit ebenso großen Distanzen weiter, von Mölle über Varberg nach Långedrag, dem Yachthafen vor den Toren von Göteborg. All diese Orte und Städte haben ohne Frage die Berechtigung einen eigenen Besuch zu erfahren, besonders Varberg mit der imposanten Festung sowie der dem Hafen vorgelagerten Badeanstalt. Doch bei meiner einmaligen Gelegenheit eines acht Wochen dauernden Zeitfensters für meinen Sommertörn, habe ich entferntere Ziele vor Augen. Um die zweijährige Planung in die Realität umzusetzen, muss ich gewisse Opfer bringen, und das tue ich gerne.

Somit erreiche ich mein erstes Planziel, das westliche Tor zum Göta-Kanal in veranschlagter Zeit. Ein Hafentag gibt den erforderlichen Freiraum zur Besichtigung von Göteborg. Mit der Tram geht es günstig und einfach ins Zentrum. Dass auch ein 20-Kronen-Ticket (ca. 2 Euro) mittels Kreditkarte bezahlt wird, ist neu für mich. Diese Bezahlart ist jedoch in Schweden und später auch in Norwegen bei sämtlichen Gelegenheiten üblich, und so gewöhne ich mich auch daran.

Bei Windstille und hochsommerlichen Temperaturen in den Häuserschluchten sind die Kirchen sehr gefragte Ziele. Aber auch ein Spaziergang zur Vier-Mast-Bark Viking auf dem Götaälv bringt etwas Erfrischung. Der Weg am Yachthafen Lilla Bommen vorbei bestätigt, dass die 6 Seemeilen den Fluss hinauf nicht lohnen – weder der Kosten wegen noch um Ruhe zu erfahren. Ist hier doch der Start- und Endpunkt sämtlicher Ausflugsboote. Und freie Liegeplätze scheint es auch nur in Ausnahmefällen zu geben.



*Klappbrücke über den Götaälv in Göteborg*

Weiter nach Norden werden die Passagen zwischen den Schären immer enger – wenn man es denn möchte. Aufgrund des mitunter stärkeren Windes und der neuen Erlebnisse verzichte ich auf die Alternative außen herum über das freie Wasser. Im Gegenteil: Nach Stopps in Skärhamn und Mollösund lasse ich die Insel Orust an Backbord und begeben mich weit ins Landesinnere. Eine gute Entscheidung, zeigt sich hier die Vegetation doch von einer ganz anderen Seite. Die Steine bestehen aus dem gleichen Granit, sind allerdings vom Wasser deutlich weniger rund geschliffen und bieten somit einen ganz anderen Halt für Gräser, Sträucher und Bäume. Großschiffahrt begegne ich dabei nur an der südöstlichen Ecke. Durch den Hakefjord fahren die Pötte landseitig an der Insel Tjörn vorbei bis Stenungsund. Von da an gibt es wieder ausschließlich Yachties – und passend dazu sehen auch die Anlegemöglichkeiten aus, Marinas und unzählige kleine Stege, viele privat und dennoch zugänglich.



*Passage Strömmarna bei Dragsmark*

Mit dem bereits einige Tage zuvor befahrenen Albrektssunds kanal sowie den beispielhaft genannten Engen Strömmarna und Håleströmmen westlich des Werfthafens Dragsmark lerne ich beeindruckende Flecken kennen. Eine Wiederkehr ist gewiss.

Auch das Durchfahren des Sotekanals gehört selbstredend zum Programm. Meine Anrufe auf UKW bleiben zwar ohne Reaktion. Dafür führt das am Schild gegebene Schallsignal zur optimalen Öffnung der Drehbrücke, ohne am Gashebel nachregeln zu müssen. Ähnlich interessant, aber alles andere als ruhig, ist der Hamburgsund. Ein kurzer Aufenthalt im belebten, gleichnamigen Örtchen lohnt.

Die In-Ortschaften Marstrand und Smögen schaue ich mir nur vom Wasser aus an. Der Trubel allein vor den Häfen sowie die Berichte über die lebhaften Nächte schrecken ab. Ich setze sie auf die Liste für einen kommenden Törn außerhalb der lokalen Sommerferien.

Nach den Übernachtungen in den geschützten Häfen von Malmö und Havstensund heißt es, sich dem nächsten Land zu widmen. Das Wetter stimmt und auf dem Weg nach Norwegen ist ein Abstecher zu den Koster-Inseln möglich. Dieser Schweden vorgelagerte Archipel liegt abseits der üblichen Urlaubsrouten und reizt daher als besonders interessant. Das Gefühl „interessant“ erfüllt sich nicht nur ob der Landschaft, sondern auch navigatorisch. Kurz vor dem Erreichen des Leuchtturms Ursholmen wird kein GPS-Signal mehr empfangen, weder von meinem Kartenplotter noch vom Handgerät. Und so benötige ich sechs Arme für Pinne, Handpeilkompass, Bleistift, Dreiecke, Zirkel, Schoten; und im Seegang rutscht auch noch die Seekarte immer wieder von der Bank. Back to the roots. Diese Art der Navigation macht richtig Spaß – solange nicht den ganzen Törn über.



*Klassische Navigation durch den Koster-Archipel*

Mit dem Überfahren der Landesgrenze geht es stundenlang geradeaus nach NNW in den Oslo-Fjord hinein. Die schöne lange Welle wird überall dort unangenehm ruppig, wo es von weit über hundert Meter Wassertiefe schnell flach wird. Erst im Schutz der Insel Rauer kann ich mich bei ruhigerem Wasser sicher auf das Vorschiff wagen und um den Austausch der Gastlandflaggen kümmern: Erstmals setze ich das blaue Kreuz mit weißem Rahmen auf rotem Grund. Optisch abgestimmt auf die Farben von Mimis Rumpf. Über das wenig lohnenswerte Engelsviken geht es nach Oslo. Ein Gewaltstück, das bei Sonne unter Segeln bestimmt Spaß bereitet, aber bei Flaute durch Regen motoren... Ich hoffe auf den Rückweg. In der

norwegischen Hauptstadt lege ich im Stadthafen direkt vor Aker Brygge an, der neuen und sehr lebhaften Hafen City. Ein Liegeplatz mit bestem Blick auf das auffällige Rathaus, die Festung Akershus sowie die rege verkehrenden Fähren. Der Hafen ist zwar nicht der günstigste auf meiner Reise, aber mit dieser Lage und den kostenlosen Waschmaschinen, Trocknern und Duschen sowie freiem Kaffee bei den Hafenmeisterinnen allemal seinen Preis wert.

Der Tag an Land verfliegt mit Besichtigungen von Nobel-Friedenscenter, Rathaus, Festung, Schloss, Einkaufsstraße Karl Johans Gate und allem, was sich dazwischen befindet. Besonderen Eindruck hinterlässt dabei die norwegische Oper. Einerseits wegen der sehr auffälligen Architektur – das Gebäude lässt sich von der Wasserkante bis zum Dach hoch besteigen. Aber auch, weil die Fertigstellung fünf Monate früher als geplant erfolgte, inklusive Einhaltung des Kostenbudgets! Aus deutscher Sicht kaum vorstellbar.



*Norwegische Staatsoper in Oslo*

Beim Verlassen des nördlichsten Ortes meines Törns sieht das morgendliche Wetter nicht besser aus: Immer wieder heftige Schauer mit lotrechtem Regen.



*„mein“ Reisewetter im Oslofjord*

Also zweiteile ich die Strecke zum freien Skagerrak, was mir erlaubt, einen kurzen Stopp auf den Inseln Kalholmen einzulegen. An der darauf errichteten Oscarsborgfestning ist im Zweiten Weltkrieg die deutsche Invasion in Verzug geraten. Ausgerechnet von einer seinerzeit schon betagten Krupp-Kanone wurde der Zerstörer Blücher versenkt. Ein mulmiges Gefühl kommt in mir auf, als ich das Wrack überfahre,

in dem noch mehrere Hundert Leichen vermutet werden und von dem mittelfristig eine Naturkatastrophe ausgehen soll. Das Schiff liegt nicht stabil auf dem Grund und droht abzurutschen. Wegen der gefüllten Tanks und kompletten Munition wird in der Region von einer rostenden Zeitbombe gesprochen.



*Krupp-Kanone auf Insel Kalholmen*

Mein Abendspaziergang in Son, an der Ostseite des Fjords, fällt kurz aus. Zwei Stunden verbringe ich an Bord der hiesigen Seenotretter, nachdem im Gespräch deutlich wird, dass sich Freiwillige gegenüber stehen. Sie fragen mich aus, sie zeigen mir ihren Stolz, das ziemlich neuste Boot der RS-Flotte, Elias. Das ist auch der Name ihres Maskottchens, zu dem es sogar eine eigene Fernsehserie gibt. Selbst im Maschinenraum gilt es, die Schuhe auszuziehen.



*Seenotrettungsboot ELIAS in Son*

Mit den Seenotrettern in Stavanger reicht es nur zu einem grüßenden Kopfnicken. In ihrem Schlauchboot gibt es keinen Grund Wache zu schieben. Sie verbringen ihre Zeit im Stationsgebäude und ich in der Stadt, im Getümmel des Food Festivals, das erste Mahl außerhalb meiner Pantry einnehmen. Am nächsten Vormittag steige ich auf einen der Touristenkatamarane und lasse mir den Lysefjord zeigen. Der helle Granit hat dem Fjord den Namen gegeben und wird ihm gerecht. Wenn ein einzelner Sonnenstrahl durch das dunkle Grau ein Stück Felsen erhellt, dann entsteht diese mystische Stimmung, aus der die hiesigen Sagen entstammen.



*Heller Granit im Lysefjord bei Stavanger*

Wieder an Land geht es ins Ölmuseum. Als bei meiner Anreise ein solches Offshore-Trumm vor den Toren der Stadt schwimmt, möchte ich mehr über diese Industrie erfahren. Mit tollem Blick auf das Wasser sowie mein vor mir im Hafen Børevigå schaukelndes Boot lerne ich viel über die Entwicklung, Gegenwart und Zukunft. Dabei werden auch die Risiken und Schattenseiten nicht ausgespart.

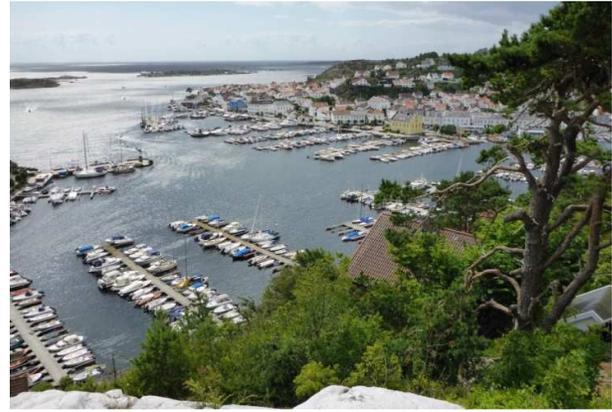
Ein Stadtbummel durch die Altstadt – vorbei an diversen Kreuzfahrtschiffen – lässt den Tag ausklingen. Diese Gassen durch Gamle Stavanger erinnern mich an Risør.

Mit Risør laufe ich die erste Stadt an nach dem Verlassen des Oslo-Fjords. Die Nacht davor auf bzw. an der Schäre Lofterødtredelen im Sandefjord Fjorden gibt keinen kulturellen Input, dafür aber Ruhe pur. Zumindest als nach Sonnenuntergang keine Motorboote mehr übers Wasser jagen.



*Nachbar-Schäre im Sandefjord*

In Risør verbringe ich gleich zwei Nächte, im ersten Moment nicht ganz freiwillig, Starkwind. Die erste Nacht endet lange vor Anbruch der Dämmerung, als eine anlegende Yacht, von einer Böe erfasst, in meinem Bugkorb hängenbleibt. Dafür entschädigt der Reiz der weißen Stadt am Skagerrak, so ihr Beinamen. Sehr zeitintensiv ist der Besuch der Kirche. Der Pfarrer lässt es sich nicht nehmen, über Stunden multilingual jene Geschichten und Anekdoten preiszugeben, die in keinem Reiseführer derart bildlich und kompakt nachzulesen wären. Der Aufstieg zur Jahrhunderte alten Landmarke Risør Flekke wird belohnt mit einem atemberaubenden Panorama über die Stadt, Bucht und vorgelagerten Inseln. Dahinter die Weite des Meeres.



*Aussicht vom Risør Flekke auf die weiße Stadt*

Im Liegegeld inbegriffen sind Frühstücksbrötchen, die, am späten Vormittag vom Hafenpersonal an Bord gebracht, eher zum nordischen Frokost, dem Mittagessen, passen. Da das Wetter nicht ganz stabil ist werden die Tüten selbst auf Päckchenliegern trocken unter die Sprayhoods gelegt.

Bei etwas nachlassendem Wind führt meine weitere Route nach Südwesten innen entlang – wieder zwischen Küste und Schären. Mehrere Norweger empfehlen dies, um sowohl die Anblicke genießen als auch dem Seegang aus dem Weg gehen zu können. Wind gegen Strömung, fünf Beaufort gegen etwas mehr als einen Knoten Küstenstrom, und dazu die an den Steilküsten reflektierten Wellen. Ich schenke dem Rat Glauben, und an den zur See offenen Abschnitten bekomme ich das Gemeinte zu spüren – frei nach dem Motto: Wenn ich die See seh', mag ich kein Meer mehr.

Aber auch mit fürs Auge behalten die Einheimischen Recht. Es ist herrlich. Mit jedem zurückgelegten Meter ändert sich die Perspektive auf die Landschaft, hinter jedem Stein erscheinen neue Details, entstehen neue Eindrücke. Je engmaschiger das Dickicht aus Felsen, desto kurzweiliger der Tag. Dass ich wegen ausfallendem Plotter immer wieder "richtig" navigieren muss, tut dem Ganzen keinen Abbruch. Vielleicht intensiviert das sogar den Austausch mit der Umgebung, befasse ich mich doch letztendlich mit jedem einzelnen Hindernis über und unter der Wasseroberfläche, indem ich sie mit Uhrzeit versehen als passiert abhake.

Gespräche mit anderen Wassersportlern oder sonstigen Personen in meinem Umfeld sind die Bereicherung meines Einhandtörns. Selten mit Crew ergibt sich eine derart aktive Hilfsbereitschaft und Neugierde am Steg und darüber hinaus. So viele Gespräche, die es irgendwann sogar abubrechen gilt, weil der Haushalt an Bord von niemandem sonst erledigt wird. So viele gut gemeinte Empfehlungen, die auf gute Kenntnisse im eigenen Revier schließen lassen. So viele Einladungen zu einem Bier, weil auch über Alkoholkonsum ein gewisses Maß an Wohlstand signalisiert wird.

Auch interessant ist Arendal, mit dem höchsten und zweitgrößten Holzhaus Norwegens. Eine Stadt auf ehemals sieben Inseln, deswegen früher als Venedig des Nordens bezeichnet. Ebenso Kristiansand, die vom dänisch-norwegischen König Christian IV am

Reißbrett entworfene Stadt. Mit Palmen um einen Yachthafen, der einzig durch seine Duschkosten abschreckt.



*Das ehemalige Rathaus von Arendal*

In besonderer Erinnerung bleibt mir die Passage der Wasserstraße Blindleia, westlich von Lillesand. Die Durchfahrten sind mitunter keine zehn Meter breit, dafür doppelt so tief. Und es scheint nicht einen Stein zu geben, auf dem nicht ein Sommerhaus errichtet ist. Die südlichste Stadt Norwegens, Mandal, am Flussufer des Mandalselva gelegen, lockt mit der größten Holzkirche Norwegens sowie dem Ausblick von der Anhöhe Uranienborg. Ausschließlich Holzhäuser bilden den Stadtkern, derer 600 sollen es sein.



*Auf dem Weg zum Wasserweg Blindleia*

Von hier aus geht es im weiten Bogen aus dem Seegebiet Skagerrak heraus in die Nordsee. Dieser Bereich um Kap Lindesnes wird als Westausgang immer wieder im Wetterbericht mit deutlich höheren Windgeschwindigkeiten und Wellenhöhen hervorgehoben. Bis Farsund halte ich mich weit vom Land entfernt, weniger wegen des Wetters, mehr um nach den vielen küstennahen Tagen den lauten Motorbooten aus dem Weg zu gehen.

Mit Verlassen von Farsund und runden der Halbinsel Lista setze ich meinen Trip nach Egersund fort. Von hier aus begeben sich – Norwegens Namensursprung entsprechend – auf den Weg nach Norden. An diesem Küstenabschnitt gibt es keine vorgelagerten Steine mehr, keine Untiefen, aber auch keine schutz bietenden Inseln. Zudem fällt die Küste deutlich flacher ab. So erhalten die Wetterberichte

wieder mehr Bedeutung, weil die lokalen Effekte wesentlich geringer ausfallen. Vorher taugten sie nur als Orientierung, wenn überhaupt. Schließlich nimmt jede Schäre mit ihrem Mikroklima Einfluss auf das örtliche Gesamtgeschehen.

Am Leuchtturm Tungenes biege ich rechts ab nach Stavanger. Und hier endet nach über vier Wochen meine Zeit als Einhandsegler. Viele Stunden allein an Bord und doch nie einsam oder gar gelangweilt.



*Nordseewelle bei Feistein Fyr*

Jetzt heißt es, den Zahlenstander "1" aus dem Achterstag zu nehmen. Er signalisiert, dass ich einhand unterwegs bin. Auch wenn diese Aussage noch nicht der Masse der Wassersportler bekannt ist und Gegenstimmen wegen erhöhter Gefahr durch Einbrecher oder "kein Recht auf Privilegien" die Verwendung ablehnen, kann ich für mich behaupten, durchweg gute Erfahrungen gemacht zu haben.

Ich warte auf meine Crew: Gleich kommt mein segelerfahrener Arbeitskollege Heiko an Bord. Mit dem Flugzeug von Hamburg aus keine aufwändige Anreise. Bis dahin kann ich meine Mitreisenden an Land wieder auf den aktuellen Stand der Dinge bringen: [symimi.wordpress.com](http://symimi.wordpress.com)

Zur Begrüßung zeige ich Heiko, was ich Tolles in Stavanger entdeckt habe. Zudem kaufen wir ein und gönnen uns ein ausgiebiges Frühstück im Cockpit, bevor es am Nachmittag über die bekannten Häfen Tananger und Egersund zurück gen Süden geht. Mehr Häfen gäb es auf diesem Stück auch nicht anzulaufen, das Wetter muss also stimmen.



*THIALF – weltgrößter Schwimmkran im Fjord*

Bevor wir zur Nachtfahrt nach Dänemark aufbrechen geben wir unser letztes Geld aus und kaufen für Heiko neue Stiefel. Wie sich herausstellt, eine sehr lohnende Investition.

Unser Plan sieht vor, den windlosen Kern des durchziehenden Tiefdruckgebiets westlich zu umfahren. Dieses zieht jedoch langsamer als die Grib-Daten zunächst vorgeben und wir müssen stellenweise den Diesel bemühen. Dennoch und deswegen erreichen wir Thyborøn an der jütländischen Nordseeküste wie berechnet rechtzeitig vor dem Sturm. Bereits wenige Stunden nach dem Einlaufen schlägt die Gischt über die Mole und es wächst eine mit Sand gespickte Salzkruste an Deck. Der Seegang in der Mündung und die Grundseen direkt daneben zollen Respekt – unterwegs zu bummeln wäre bestraft worden.

Bei nur etwas weniger Wind, dafür aber gänzlich ohne Welle starten wir am nächsten Tag ausgeruht ins Landesinnere. Mit spritzender Gischt pflügen wir durch den Limfjord nach Nykøbing auf der Insel Mors. Der dann folgende letzte Schlag als Zweier-Crew geht schließlich durch den engeren Abschnitt bis Aalborg. Was uns hier erwartet, setzt uns zunächst unter Druck. Erst nach vielen Anläufen finden wir einen Liegeplatz, der weder zu schmal noch zu flach ist. Dafür deutlich zu kurz, aber immerhin können wir festmachen. Das Gedränge ist durch die Flotte der Tall Ships Races begründet. Die liegt zwar Zentrums-nah jenseits der Eisenbahnbrücke, doch die zu Wasser angereisten Besucherscharen versuchen auch ihre Boote unterzubringen.



*Nur mäßig passender Liegeplatz in Aalborg*

Nach erfolgreichem Crew-Wechsel startet am nächsten Morgen die Besichtigung der immerhin 79 Ausbildungsschiffe, nun zusammen mit meiner Familie. Nicht nur für unseren neunjährigen Fynn sind die Riggs von Zwei-, Drei- und Viermastern imposant. Viele Besatzungen laden zu Open Ships an Bord und erlauben Einblicke in eine andere, eine ursprünglichere Art der Seefahrt. Ebenso beeindruckend auch das Passieren sämtlicher Schiffe vorbei an unserem neuen Liegeplatz in Hals, am echten Ausgang des Limfjords. Den Durchbruch zur Nordsee gibt es schließlich erst seit der Februarflut 1825, womit der Fjord zum Sund wurde.



*Zieh Leine! Aber welche?*

Die restliche Zeit bis zur Rückkehr nach Arnis ist Entspannung pur. Ein echter Familien-Urlaubs-Segel-Törn führt mit eher weniger als ausreichend Wind nach Øster Hurup in die gekürzte Eisdiele und weiter nach Grenaa in das immer wieder empfehlenswerte Kattegatcenter. Eine einzige Unaufmerksamkeit hat eine Segelyacht vor der Küste auflaufen lassen. Als ein Kran das Boot vor unseren Augen aus seinem Element zieht, zeigen sich die verbogene Bleibombe des Kiels sowie das gesplattene und teilweise abgebrochene Ruderblatt. Und das war „nur“ eine Sandbank und keine Schäre!

Unser Weg in die Apfelstadt Ebeltoft begründet sich mit dem Besuch im Glasmuseum, in dem – weil keine dänischen Sommerferien mehr – das Kinderprogramm leider nicht mehr angeboten wird. Dafür zeigt eine Glaskünstlerin ihr Können und stellt unter den Augen der interessierten Zuschauer einen imposanten Teller her. Beim noch-mal-eben-durch-die-Stadt-schlendern geraten wir in den Farvergärten. Dieses Museum über die alte Färberei versetzt uns mehr als hundert Jahre zurück und kostet uns zwar keinen Eintritt aber eine zusätzliche, gut investierte Nacht.

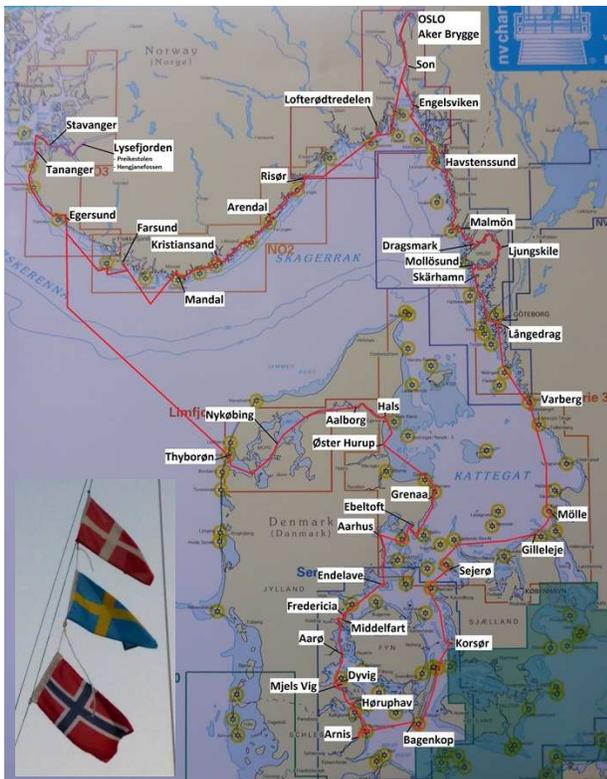
Auf dem Weg von Dänemarks zweitgrößter Stadt Aarhus ins ebenfalls städtische Fredericia erleben wir eine Nacht auf der beschaulichen Insel Endelave. Anschließend begeben wir uns in das Treiben der unkalkulierbaren Kristallisation von Päckchen im alten Hafen von Middelfart. Boot für Boot wird in unkoordinierter Weise festgemacht. Ein interessantes Schauspiel, bis am Ende vier durchweg größere Yachten an meiner Vorleine zerren. Und deren Crews? Bis zur Morgendämmerung auf Party.



*Ampelmännchen in Fredericia*

Auf der Insel Årø, vor dem Ausgang des Haderslev Fjord, erfährt der Familienurlaub seine Ausbaustufe. Hier liegen seit ein paar Tagen unsere Freunde mit ihren Kindern, so dass unser Spross endlich deutschsprachige Spielgesellen findet. Dieser Hafen

mit Hüpfburg, Goldwaschen und einem Stück Strand zwischen den Stegen ist ein wahrhafter Abenteuerspielplatz. Diesen Charme hat Mjels Vig leider verloren. Zu ungepflegt ist die gesamte Anlage im Vergleich zu den Vorjahren. So verholen wir nach einer Nacht trotz und für die weiteren Sturmtage lieber in die Dyvig und besuchen von dort aus das empfehlenswerte Danfoss Universe. Preisreduzierte Karten gibt es bei der Hafenmeisterin und der Bus holt uns direkt am Steg ab. Ein toller Tag voller Eindrücke. Die wegen Straßenarbeiten längere Zeit nicht öffnende Christian X-Brücke in Sønderborg ist wieder passierbar mit nachlassendem Wind geht es mit einem Abstecher über das sonst übliche Wochenendziel Høruphav friedlich zurück in die Schlei. Friedlich insofern, weil es im Nebel kaum etwas zu sehen und über Stunden ausschließlich das Schallsignal vom Leuchtturm Kalkgrund zu hören gibt. Dafür krönt dieser Tag die letzten meiner 1372 Seemeilen mit bestem Segelwind.



*Meine persönliche Reisebilanz*

Nach dem Törn ist bekanntlich vor dem Törn! Fest steht, dass ich gleich wieder beginne Zeit und Geld anzusparen. Die Seekarten und Hafenhandbücher sind teuer bezahlt und zu viele Häfen nach meiner Reise noch unbesucht oder einen erneuten Besuch wert. Eine solche lange Auszeit vor dem Rentenalter ist schon etwas ganz Besonderes.