

Törnbericht Ostsee 25.05. – 29.08.2024 (Hans-Joachim Motzkus)

Törn-Idee und -vorbereitung

Nach Törns in der zentralen und nördlichen Ostsee sollte es 2024 über die westschwedischen Schären nach Oslo gehen. So wollte ich auch weitere skandinavische Hauptstädte per Boot ansteuern. Teile der Strecke (Aalborg-Laeso-Göteborg-Oslo) hatte ich 2012 als Crewmitglied schon einmal befahren.

Die Vorbereitung lief in den 2 Bereichen ab:

a) Ausarbeitung eines Törnplans in Tabellenform mit Entfernungsangaben zwischen den einzelnen Häfen inkl. Puffertagen (mind. 1 pro Woche), um den Plan dann in der Familie und unter befreundeten potenziellen Mitseglern zu verteilen. Aufgrund teilweise unterschiedlicher Zeitvorstellungen, empfundenen Anreisehürden (z.B. Göteborg), Absagen oder ausbleibender Antwort eine herausfordernde Aufgabe. Bis auf eine „Crew-Lücke“ von 12 Tagen nahe Göteborg konnte ich dank aller Mitsegler die anvisierten Ziele – neben großen Städten auch z.B. Fjällbacka, Skärhamn, Verdens Ende, Risör, Skagen – ansteuern und sowohl den Sund als auch den Großen Belt erstmals besegeln.

b) Vorbereitung der Najad 332 und Ergänzung ihrer Ausrüstung, d.h. neben den Winterarbeiten am Boot (Pflege, Antifouling) auch Kauf komplett neuer Seekarten (analog und digital) für das geplante Gebiet einschließlich Windfinder- und HafenGuide-Abos, einer neuen Fock, eines Lazy Bags, einer Rettungsinsel plus Spraycaps für die Rettungswesten (w/Skagerrak-Überquerung), Ersatz des defekten Plotters mit zwangsläufig neuem Radar, einer Akku-Flex (als Not-Wantenschneider), eines Handfunkgerätes (f. Notfall) und eines Heckankers (am Ende nie benötigt).

Scheinbar unvermeidbar und wie im Vorjahr wurde einige Dinge von den Zulieferern erst unmittelbar vor Start geliefert/montiert. Die Starterbatterie – obwohl im Vorjahr mit allen anderen Batterien erneuert – musste ich vor dem Start austauschen. Im heimischen Keller hatte ich die Fock- und Gennaker-Schoten sowie die Deck-Sicherungsleinen vergessen und musste sie neu kaufen.

Der Törnverlauf (teilte sich in 6 Abschnitte auf:

1. Woche PYC-Clubkamerad Ecki; 2. Woche Neffe Nikolas; 3./4. (Hafen-)Woche allein; 5.-8. Woche Christoph (Segler, Mitglied Baltische SV Berlin), 9.-11. Woche Matthias+Gabi (PYC) sowie 12.-15. Woche Tochter Annika.

Alle Mitsegler verfügen über mehrjährige Ostsee-Segelerfahrung und entsprechende Befähigungsnachweise mit Ausnahme der Tochter, mit der ich das 9. Mal in Folge unterwegs war 😊. Vor dem ersten Ablegen wurden alle Mitseglern in die Bedien- und Sicherheitseinrichtungen eingewiesen.

Ecki /PYC 25.05. – 01.06.24

Vor dem Ablegen aus Neustadt i.H. am 26.5. zunächst morgendliches Basteln, um den Rettungsinselhalter zu zweit (besser) an der Heckreling zu montieren und die Insel gemeinsam herein zu heben (unhandliche 30 kg). Bei dem Zurechtschneiden der Unterleghölzer am Halter kam auch gleich die neue Akku-Flex zum Einsatz.

Auf der Fahrt Richtung Kopenhagen über Burgstaaken, Gedser, Klintholm, Rödvig und Dragör hatten wir eine bunte Wettermischung aus Flaute/Schwachwind, Wind gegenan und Starkregen mit kurzzeitigen Böen bis 33 kn, so dass wir alle Reffmanöver (Rollfock, 2 Einleinen-Reffs) einüben konnten. Am 2. Tag löste sich eine Einstellschraube am Gashebel; dank unmittelbarer Reparatur durch Ecki konnte dann im Hafen Gedser der Motor hinsichtlich Richtung und Drehzahl wieder gesteuert werden. Die Häfen waren noch vergleichsweise leer und im Vorbereitungsmodus; das galt insbesondere für die Erneuerungen nach dem Sturm im Oktober des Vorjahres für Teile der Stege in Klintholm und Rödvig. Im letztgenannten Hafen zeigte sich meine fehlende Routine beim Anlegen in eine Box mit Seitenwind. Es „gelang“ mir, genau mittig einen der neuen Holzdaiben mit dem Ankerhalter am Bug zu treffen – glücklicherweise ohne Folgeschaden.





Angesichts der vielen Baumaßnahmen in und um die Kopenhagener Häfen folgten wir der Empfehlung von Matthias, in **Dragør** festzumachen. Von dort aus war bequem mit dem Bus Kopenhagen City erreichbar, durch die wir einen Tagesausflug unternahmen. Hier Sichtung des Topsegelschoners **Lilla Dan**, bei dessen Holzmodell-Nachbau ich vor ca. 40 Jahren irgendwie abgebrochen bin! Dragør selbst/der Alte Hafen und der Ort sind recht idyllisch; der nahe Flughafen stört kaum. Gemeinsam zurückgelegte Strecke 158,1 sm.



Nikolas 3.6. – 11.6.24

Die Zeit bis zum Eintreffen von Nikolas nutzte ich für Wäsche Waschen und Putzen. Aufgrund von Bahnverspätungen (DB) kam Nikolas erst kurz vor 2100 Uhr an. Am nächsten Tag daher später Start mittags. Angesichts des sich stärker verschlechternden Wetters als vorhergesagt (zuletzt gale-warning per Funk) umgedreht und an dem letzten freien (unruhigen) Platz im großen Hafen **Helsingör** angelegt statt Weiterfahrt nach Gilleleje. Auch in der Folgezeit zeigte sich der Wettergott ungnädig und be-



scherte kabbelige See bis 2m und Wind in Böen auch mal bis 7 Bft., was sich nicht immer als magenfreundlich entpuppte. Daher kürzere Etappen über Halmstad (feucht-fröhliche Begrüßung durch Hafenmeister + Gäste) und Falkenberg nach Varberg. Mangels Beruhigung von Wetter und Wellen erreichten wir **Göteborg** nur per Bahn für einen Tagesausflug. Mehrfach nutzen wir die schwedische Kaffehauskultur für eine Fika. Obwohl in einer Box neben einem Motorboot liegend, wurde unser Boot



durch Seitenwind ordentlich geschaukelt und beim Kochen die halbkardanische Aufhängung des Herdes eingeweiht. Zurückgelegte Strecke mit Nikolas 124,4 sm.

Solo-Hafentage 12.06. – 23.06.24

Durch den beruflich bedingten Ausfall eines Mitseglers folgten 12 Hafentage in Varberg allein mit anfangs anhaltendem Regenwetter, das ich zum Putzen (u.a. alle korrodierten Tür-Scharniere und Schließbleche), Wäsche Waschen, Ausbau der Bordbatterien zum Nachladen und wieder Einbau,



„Inbetriebnahme“ des Bordklapprades, aber auch zum Lesen, Spazieren gehen und Entspannen nutzte. Erfreute mich besonders bei schlechtem Wetter im Hafen an der Kuchenbude; ärgerte mich dagegen über die fehlende Darstellung von AIS-Signalen auf dem neuen Plotter, die ich spätestens zur geplanten Skagerrak-Überquerung brauchte. Hardcopy-Teil der 178seitigen Anleitung half mir nicht weiter.



Nach 3 Tagen kam der Box-Mieter zurück und ich verlegte das Boot allein längsseits vor das Hafen-

meisterbüro. Die Nähe zu den hervorragenden Sanitäreinrichtungen hatte allerdings auch Nachteile: Ungefragt legten trotz anderer freier Plätze seitlich Boote an, weil dann die Wege nicht so weit seien – das sei in Schweden so üblich (ich fremdelte noch mit Anlegern, was sich aber im Laufe des Törns legte). Sukzessive füllte sich der Hafen an den Abenden immer mehr – die Saison begann. Am 21.6. vibrierte die Stadt und die Küste – Mittsommer! Für mich ungewohnt: Auch im Supermarkt trugen alle Angestellten (m/w) an diesem Tag Blumenkränze im Haar und brachten mich zum Schmunzeln....

Christoph (Baltische SV Berlin) 24.06. – 13.07.24

Trotz Christophs anstrengender Anreise (u.a. 3 Std. Wartezeit nachts in Halmstad) und Ankunft um 0545 in Varberg Ablegen um 1005 – mangels ausreichend Wind nach Lerkil überwiegend motort. Dort dann Hafentag zum Ausschlafen und mangels Wind; Hafen und Umgebung sehr schön in noch flacher Schärenlandschaft (Sanitär allerdings bescheiden). Weitere Fahrt mit anfangs moderaten Wind- und Wellenbedingungen zunächst an der schwedischen Schärenküste über Öckerö, Skärhamn (wunderbarer Hafen mit sehr



hilfsbereiten Hafenmeisterinnen), durch den **Sotekanalen** nach Bovallstrand (Platz zuvor im internet gebucht), wetterbedingt Halt in Havstensund (bedingt empfehlenswerter und je nach Windrichtung ungeschützter Hafen, wenige Liegeplätze längs zur Fahrrinne, unfreundliches Personal; zuvor Einfahrt Hamburgsund hinter Hornösund verpasst; vor den Schären herausfordernder Wind und See mit entsprechenden Schwierigkeiten, in Fahrrinne zu bleiben). Von dort bei sehr beruhigtem Wetter nach Koster-sundet motort und Beginn der Päckchenliegererfahrungen – als



Außenanleger. Von dort Rauschefahrt mit zunehmendem Wind nach Norwegen/Verdens Ende, wobei sich beim Einholen des Gennakers der Bergeschlauch am Fall verhakete und alles in der Bugkabine „versenkt“ werden musste. Über **Langesund** (schwierige Suche nach Liegeplätzen; im 2. Anlauf unkonventioneller, aber geschützter Hafen) nach Risör. Dort lagen wir 4 Tage bei Starkwind längsseits am Außensteg, wobei an 3 Tagen ein irischer Segler an uns festgemacht hat (der Hafen war – entgegen der telefonischen Anfrage vorab beim Hafenmeister - völlig überfüllt) und zusätzlich am eigenen Boot zerrte.



Unseren eigentlich geplanten Absprunghafen nach Skagen, Arendal, sahen wir nur per Busausflug, wobei uns **Risör** eindeutig besser gefiel (auch wenn man das Betreten des Sanitärgebäudes für jegliche Aktivität – Toilettengang, Waschen/Duschen/Wäsche waschen – jedes Mal extra per Kreditkarte bezahlen muss). Trotz telefonischer Unterstützung des Installateurs bekam ich keine AIS-Signale auf den Plotter,

was mein dringender Wunsch für die anstehende Skagerrak-Querung war. Die Quelle der Diesellundichtigkeit (der Motor war nach Tausch des Saildrive-Dichtringes komplett gewartet worden) fanden wir am Ausgang des Dieselfeinfilters und konnten die wenigen Tropfen mit 3 Haushaltstüchern im 2täglichen Tauschrhythmus auffangen.

Am 5. Tag dann ließ das Wetter die Überfahrt nach Skagen zu: 82,4sm; Start 0450, Ankunft 1955

(dann Päckchenlieger) bei sehr abwechslungsreichem, aber weitgehendem Segel-Wetter (tlw. mit Motorunterstützung). Am nächsten Morgen leerte sich der Hafen zunächst und wir gingen längsseits an die Kaimauer, um anschließend 2 Hafentage in dem auch durch Kreuzfahrtschiff-Passagiere gut gefüllten Ort (auch Skagenmuseum!) und Umgebung zu verbringen. Im Laufe des Tages füllte sich der Hafen wieder (Hauptsaison) und wir hatten am Ende 4 Päckchenanleger, die ich jeweils um zusätzlich eigene Landleinen bat. Ich hätte lieber an anderer Stelle mit Heckanker anlegen sollen, habe dies aber mangels Routine mit 2 Personen an Bord gescheut.

Aus Zeitgründen dann über Saeby statt Laesö nach Hals mit nur begrenzten Segelmöglichkeiten (Wind von vorn). Am 13.7. Hafen- und Abreisetag von Christoph, an dem ich wieder Wasch- und Bootsreigungsaktivitäten einlegte. Törnabschnitt mit Christoph 354,7sm.

Matthias und Gabi (PYC) 14.07. – 01.08.24

Auch diese Beiden erlebten eine nicht plangemäß verlaufende Bahnreise und kamen gegen 1600 in Hals an. Gemeinsames Ziel war Oslo. Am nächsten Tag haben wir nach rd. 5 Std. den **Westhafen von Laesö** erreicht, wobei die zunächst ungewohnte Dünung tlw. den Magen stresste. Im zugegeben extrem gefüllten Hafen quetschten wir uns auf Anweisung des genervten Hafenmeisters eng zusammen



und legten angesichts der Wettervorhersage einen Hafentag ein. Per Werbetafel entdeckten wir einen Campingplatz außerhalb des Ortes, an dem wir für 160 € (!) eine 2,5 kg Campinggaz-Flasche tauschen und eine neue erstehen können. Dank des bei jeder Gelegenheit zum Einsatz kommenden elektrischen Wasserkochers blieben beide Flaschen trotz täglich warmen Abendessens bis zur Rückkehr in Neustadt allerdings unangetastet...

Von Laesö ging es über Öckerö (mit Hafentag für

Göteborg), Skärhamn, **Lysekil** (dort dank vglw. geringer Bootsgröße noch 3. Platz im Päckchen; Hafen und Gegend w/Open Air-Konzert *Benjamin Ingrosso* völlig überfüllt) nach Bovallstrand (schöner Segeltag, aber bei einer Halse verhedderte sich der Gennaker am Vorstag und stresste im Fahrwasser zwischen den Felsen über und unter Wasser; am Nachmittag zur Abkühlung vom Boot aus gebadet). Bei regnerischem Wetter nur kurze Verlegung nach **Hamburgsund** (als 3.Boot im Päckchen) und dort



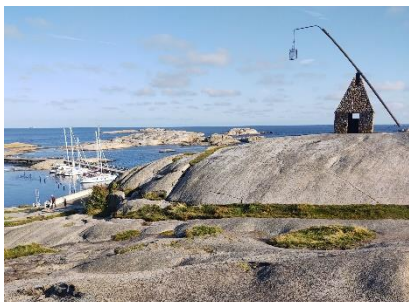
Keilriemen nachgespannt in der Hoffnung, dass damit unregelmässiger Ladewarnton bei Motorlauf verschwindet (half aber nicht; am Saisonende stellt sich als Ursache ein defekter Ladestromverteiler heraus). Danach schöner Segelschlag nach Koster-Nord Vettnet (2. im Päckchen) mit Hafentag, um die schönen Inseln zu genießen. Die Wettervorhersagen verschlechtern sich wieder und wir fuhren/segelten (50/50) ins geschützte Tönsberg am Eingang des Olsofjordes, verbrachten allerdings 3 Std. Zeit mit dem Warten auf die Öffnung der beiden Brücken, bevor wir längsseits an einem

Segelboot anlegen konnten (Mehrzahl der Boote hier Motoryachten). Der - vorhergesagte – Dauerregen befeuerte nicht die Stimmung, die scheinbar konzeptlos bebaute und tlw. erneuerte Stadt allerdings auch nicht. Die Weiterfahrt unter Segeln nach Son wurde durch einen heftigen Gewitterschauer mit vorherigem Ankermanöver unterbrochen; der von uns genutzte Vereinshafen in Son verfügte wohl über keine offiziellen Sanitäreinrichtungen (den Zugangscode zu der kommunalen Anlage hatten wir über die fälschlicherweise zunächst dort gezahlte Hafengebühr erhalten). Von dort war ursprünglich nicht die unmittelbare Weiterfahrt nach Oslo geplant, aber am Schwimmsteg im Hafen Vollen lag man derart unruhig, dass es dann doch der KNS in Oslo wurde. Hier 4 gemeinsame Sightseeing-Tage (u.a. Holmenkollen, Akerhus, Akerbrygge, Oper, Schiffsmuseen auf Bygdøy), bis am 1.8.24 dann Annika ankam (16 Std. Flixbus aus Berlin) und Matthias und Gabi abreisten. Gemeinsame Strecke 281,9 sm.



Annika 01.08. – 29.08.24

Da Annika nach div. Halbmarathons nach ihrer jetzt beendeten Zeit in NY den Berlin-Marathon im September mitlaufen wollte, standen wöchentlich 3 Tage Lauftraining mit insgesamt mind. 50 km an, die ich i.d.R. per Bordrad begleitet habe und die in der Törnplanung zurück nach Neustadt einzuplanen waren. So war der 2.8. auch ein



Hafentag mit einer Kombination von Lauftraining und Sightseeing. Am 3.8. dann Antritt der Rückreise über Son (mit einem Hafen-/ Regen-/Trainingstag), **Verdens Ende** (von 7 Std. nur 1 Std. gesegelt), Nordkoster-Vettnet (nach Einkauf ICA Syd-koster Lauftraining), Fjällbacka (Liegeplatz per internet gebucht, Hafen sehr voll; Regen!) durch den Ham-



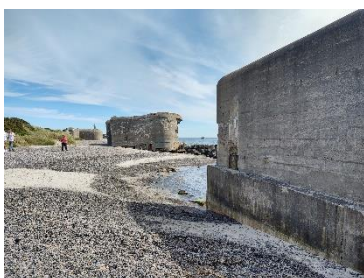
burgsund nach **Skärhamn**. Schlechtes Wetter (viel Regen und Starkwind) ergab 3



Hafentage; an 2 Tagen lernte ich jedoch durch die Trainingsbegleitung (10+18 km) das Umland kennen. Dann folgte ein sonniger Schwachwindtag, an dem wir nach Hönö-Klova mo-



torten und dort einen Hafentag (Göteborg-Ausflug) einlegten, bevor es bei zunehmendem SO-/Südwind und 1.5m Welle zügig in den recht leeren Hafen von **Skagen** ging (14.8. – skandinavische Saison vorbei). Dort Hafentag mit Einkaufsbummel, kurzem Strandspaziergang vorbei an deutschen Bunkern aus WW II; anschließend Lauftraining nach Grenen. Dann wieder Rauschefahrt nach Frederikshavn (sehr schöner Hafen; Lauftraining mit neu erstandenen Schuhen), weiter nach Hals (mit einem Hafentag inkl. 20 km Lauf- und Fahrrad-



training 😊) bei seit Törnbeginn anhaltenden Mobilfunkproblemen (handyvertrag.de-SIM fällt unregelmäßig aus; dän. Prepaid z.T. durch mich nicht [auf Dänisch] aktivierbar). Instabiles Wetter erforderte häufige Alternativplanungen, um pünktlich in Neustadt anzukommen. Von Hals bei tlw. schwachem Wind und Gegenströmung nach Grenaa. Von dort entgegen ursprünglicher Planung w/angekündigter Wetterverschlechterung doch Weiterfahrt nach Ballen/Samsö (Start 11.20 nach Tanken; Ankunft 2330 Ballen mit Erfahrung Nachtsegeln), aber nachfolgendem entspanntem Hafentag (mit Trainingslauf). Außer am Abschlussstag waren starker Wind (Spitze in Böen auch mal entgegen Vorhersagen 7 Bft.), Gegenströmung vor allem im Großen Belt und die Temperaturen (tagsüber 15–18 Grad) unsere Herausforderungen auf dem weiteren Weg über Nyborg (2 Schlechtwettertage, aber sehr netter Vereinshafen), Marstall (unfreiwilliges Baden durch Abrutschen vom Steg unmittelbar vor dem morgendlichen Start), Heiligenhafen (Hafentag inkl. Laufrunde um den Binnensee) nach Neustadt. Damit hatten wir den Zeitplan eingehalten und konnten am 29.8. die Heimreise antreten. Törnabschnitt mit Annika über 557 sm; Gesamtstrecke 1.476,1 sm.

Am Ende habe ich mit jedem Mitsegler/Mitseglerin über die reinen seglerischen Aktivitäten hinaus einen Gedankenaustausch führen können, was neben der Erreichung der angestrebten Törnziele eine zusätzliche Bereicherung darstellte.





(Törnkarte noch nicht sehr professionell)