

Sommerfahrt des Pelikan 2008 rund Skagen.

Lange war es geplant, lange hatten wir die Ehefrauen vorbereitet und dann stand auch der Termin fest. Mein Bruder Georg, der in Braunschweig als Oberstudienrat tätig ist und bei allen Langfahrten ein zuverlässiger Begleiter war, hatte von seiner Karin in den ersten 3 Ferienwochen frei bekommen. Freund Siegfried und ich sind Rentner und damit flexibler.

Der letzte Schultag war der 9.7.08, also schleusten wir am Morgen des 10. Juli, um mit dem auslaufenden Wasser traditionsgemäß Helgoland anzulaufen. Der Wind blies mäßig (bis 4 Bft) aus Südwest und um 1700 Uhr waren wir in Helgoland fest.

Für den nächsten Tag war SW 4-5 angesagt, eine für Pelikan lösbare Aufgabe. Bei unserer Planung hatten wir das Reiseziel offen gelassen und Karten der gesamten Nordseeküste von Ramsgate bis zur Nordostecke Schottlands, von den dänischen Häfen bis zur Südküste Norwegens und des Oslofjords gekauft. Am liebsten wären wir aber in und um die Themsemündung herumgefahren. Ich behauptete, der Südwest wird doch nicht ewig blasen, und wir legten ab in Richtung Westen. Bis kurz vor Mitternacht dümpelten wir bei 2-3 Windstärken herum, um Mitternacht hatten wir gerade 20 sm zurückgelegt. Dann begann es aufzubrisen. Wir fuhren dennoch am Wind unsere 5 Knoten, waren eigentlich gute Dinge trotz des Schlagens der Wellen und der unberechenbaren Bewegungen des Bootes und trotz des von mir als Wetterleuchten bezeichneten Blitzens rechts und links, vor und hinter uns. Als Siegfried, der bei der Artillerie einstens Leutnant geworden war, plötzlich rief: Das sind doch detonierende Granaten, da war uns nicht mehr ganz so wohl. Ich glaube, das Ganze ging so 2-3 Stunden lang, wir wurden aber nicht getroffen. Der Wind nahm weiter zu, es regnete und bei uns brach die Seekrankheit aus, selbst mein Bruder, den normalerweise nichts erschüttern kann, schluckte herum. Der abendliche Wetterbericht versprach uns keine Winddrehung und, da wir in einem jämmerlichen Zustand waren, beschlossen wir umzudrehen. Wir hatten inzwischen die geographische Länge von Borkum erreicht, die Entfernung dorthin betrug ca. 50 sm. Keine Chance, dort gegen SW 6 hinzufahren: Sieben Stunden später waren wir wieder in Helgoland.

Nach einem Ruhetag, der ziemlich unruhig war, weil die neue Generation der Bootsbesitzer immer die Päckchen auflösen wollen, wenn ein Boot herausgeht und die das Leinenverholen gar nicht mehr beherrscht, fuhren wir am 14.7. nach Hörnum. Bei dem kräftigen WSW war das eine leichte Übung. Weil ständig SW 5-6 Bft angesagt waren, waren wir auch das einzige Segel, das man sehen konnte. Zwei Stunden später tauchte noch ein Boot auf, das wir in Helgoland gesehen hatten. Wir hatten Zeit genug, durch Hörnum zu wandern, dort zu essen und ein paar Runden Skat zu spielen.

15.7.08, Dienstag, mittags kurz vor Hochwasser Ablegen, unter Motor und mit Großsegel durch das Hörnumloch, das zwar neu ausgemessen aber leider nicht mehr betonnt ist, wie uns der Hafenmeister zeigte. Da fuhren wir eben nach Sicht und schoben uns durch die tieferen Stellen. Schließlich haben wir geringen Tiefgang und reichlich Wattenmeererfahrung. Als wir um die Ecke waren, blies uns der kräftige WSW mit Macht in die Segel und wir erlebten ungeahnte Geschwindigkeiten, 6-7 kt, mit unserem ansonsten lahmen Kahn. Um 1900 legten wir in Römö an, wo auch wieder reichlich Platz für Gastsegler war.

16.7.08, Mittwoch, Erst mittags Ablegen kurz vor Hochwasser. Es blies der angesagte Westwind mit 5-6 Windstärken, zunächst aber etwas schwächer. Nachdem wir aus dem Lister Landtief heraus waren, stellten wir den Motor ab, verkleinerten die Fock und versuchten noch etwas Raum nach Westen zu gewinnen. Unterwegs erlebten wir auch noch einen Gewitterdurchgang mit Schauerböen von 7 — 8 Windstärken. Da der Pelikan am Wind wirklich schlecht segelt, kamen wir an der Nordwestecke von Fanö den Flachwassergebieten doch zu nahe und mussten noch einen Schlag nach Westen machen. Im Esbjergfahrwasser kam uns noch reichlich ablaufendes Wasser entgegen, aber der kräftige Wind ließ den Gegenstrom vergessen. Um 2050 Uhr legten wir im gemütlichen Hafen von Nordby an. Und weil wir müde waren und dennoch noch lange Karten gespielt hatten, und weil Nordby schön ist, beschlossen wir, einen Ruhetag einzulegen.

Am 18.7., der ein Freitag war, gingen wir früh raus. Ein letztes Mal musste der Tidenstrom beachtet werden. Das Wetter war durchwachsen, die SW-Winde schwach, der Himmel mehr oder weniger verhangen. Nach 12 Meilen mit Motor und Großsegel hatten wir genug Raum und stellten auch die Fock. Es wurde ein gemütlicher Törn mit Lesen, Essen, Trinken und Schwatzen. Inzwischen konnte auch jeder so lange unter Deck bleiben, wie ihm das nötig schien, wir waren seefest! Um 1900 Uhr waren wir am Gästesteg in Hvide Sande fest. Siegfried zeigte, dass er kochen kann, natürlich haben wir wieder viel zu lange Karten gespielt.

19.7.: Die Vorhersage, SE 5 konnte uns nicht erschrecken, denn wir wollten weiter zum Limfjord. Langsam kam bei uns der Gedanke auf, ob wir denn nicht vielleicht um Skagen herum fahren könnten. Aber erst einmal nach Thyborön segeln. Der achterliche Wind jagte uns vorwärts, wir ließen Thorsminde an Steuerbord liegen und machten um 1640 Uhr im Zielhafen fest. Das klingt jetzt wie Kaffeesegelein, das war es aber nicht. Die Fock musste mit dem Spinnakerbaum gesichert werden und am Großbaum war der Bullenstander angebracht. Und dann hat es 4 1/2 Stunden wie aus Eimern gegossen, und wir haben keinen geschützten Steuerstand.

Der völlig automatisierte Zugang zu den facilities war zunächst gewöhnungsbedürftig und kostete einige Kronen mehr als nötig, sonst waren wir aber mit Liegeplatz und Umfeld in dieser relativ schmucklosen Fischerei- und Industriestadt Thyborön zufrieden.

Nachts schlief zumindest ich unruhig, denn in allen Vorhersagegebieten wurde Starkwind bis Sturm angesagt, nur nicht im Skagerrak.

20.7.: Sonntag. Von den wenigen Booten im Hafen lief bis 930Uhr keines aus. Die Kollegen hatten auch Wetterbericht gehört und sahen beim Herumstehen ziemlich frustriert aus. Ein verhinderter Nordkapsegler, der mit einigen Schäden schon länger im Hafen lag, hatte den dänischen Wetterbericht abgehört und machte uns Mut: Westwind und kein Starkwind im Skagerrak.

Gegen den 3-5 Bft Westwind und die hohen Wellen gingen wir wieder mit Motor und Groß an, es war sehr mühsam, die Geschwindigkeit überschritt nie 2,5 kn. Aber irgendwann waren wir doch um die gewaltige Limfjord-Nordmole herum und dann lief alles wie gehabt. Kräftiger 4 Bft Wind von achtern, wir richteten die Segel ein und alles wäre schön gewesen, wenn es nicht so geregnet hätte. Einen Gewitterdurchgang mit 6 Bft gab es zur Unterhaltung noch zusätzlich. Letztendlich legten wir im reinen Fischerhafen Hanstholm ohne irgendwelche Sanitäreinrichtungen in einem Werftgelände an, hatten aber Stromanschluss. Der hafennahe Ortsteil ist ohne jeden Reiz, oberhalb auf der Steilküste gab es aber sehr interessante Spazierwege und viel Steinskulpturenkunst. Im Seemannsheim haben wir - wie immer in diesen Einrichtungen - sehr gut und preiswert gegessen. Außer der in Skagen kann man sie alle empfehlen, obwohl es dort nur Leichtbier gibt. Nebenbei hatten wir einen guten Blick auf den Fährhafen, dort stauten sich die Autos, weil wegen des Sturms im Utsiragebiet keine Fähre abfuhr.

21.7.: Montag: Wir legten um 0800 Uhr ab, angesagt war NE 4, später abschwächend, rechtdrehend. Das war natürlich direkt von vorn. Wir beschlossen zunächst nordwärts mit Motor und Groß zu fahren und hofften auf günstige Winddrehung. Der Wetterbericht um 1105 Uhr erzählte aber etwas von rückdrehenden Winden, so dass wir uns sofort auf Südwestkurs begaben. Um 1600 Uhr passte es endlich und wir konnten den Motor ausmachen. Es war eigentlich ein freundlicher Tag, nur kamen wir erst um 2200 Uhr in Hirtshals an, wurden noch eingewiesen und bekamen einen ordentlichen Liegeplatz. Die Sanitäreinrichtungen waren in Ordnung, Hirtshals selbst ist ein ziemlich gesichtsloser Touristenort. Es war übrigens der 110. Hafen, den Pelikan angelaufen hat.

22.7.: Dienstag: Es war ein sonniger Tag mit Westwind bis 4 Bft, der später fast einschlief. Wir legten um 1000 Uhr ab und waren um 1600 Uhr in Skagen. So etwas Volles hatten wir noch nie gesehen, alles, was in Norwegen ein Boot besaß, schien sich aufgemacht zu haben. Wir legten uns an einen Molenkopf, von dem wir gleich wieder vertrieben wurden, aber in den 10 Minuten, die man uns noch zu liegen gestattete, erkannte ich eine freie Wasserfläche, in die wir uns hineinbegaben. Kaum hatten wir an einem Boot festgemacht, kam einer, der uns erklärte, er müsse in einer halben Stunde raus. So schoben wir uns mit Leinen auf ein großes Motorboot und nahmen unseren Nachbarn gleich mit. Jeder half mit und in Kürze hatte sich alles wieder eingerichtet. Eine halbe Stunde später war der letzte Rest der freien Fläche auch besetzt. Als sich am Morgen Schiff für Schiff auf den Weg machte, ging wiederum das Freischieben sehr ruhig vor sich, jeder schien das

schon oft gemacht zu haben. Wegen der Abdeckung durch Häuser störte aber auch kein Wind. Eine deutsche Flagge sahen wir nicht im Hafen. Skagen ist ein netter Ort mit viel Angebot auf einer Flaniermeile für die Touristen, aber auch mit hübsch bebauten, ruhigen Wohnbezirken. Da die Gaststätten alle besetzt waren, machten wir uns an Bord ans Kochen und Essen.

23.7.:Mittwoch: Leider blies den ganzen Tag über Südwind, maximal mit 4 Windstärken, so blieb der Motor lange in Funktion. Wir erreichten auch nicht das geplante Ziel Hals, sondern legten um 2130 Uhr in Hou an einem dänischen Segler an. Hou ist ein gemütlicher Ferienort mit Supermarkt und Tankstelle, so konnte ich beim einzigen Mal, wo wir Benzin nachkauften, auch das mitgenommene Fahrrad benutzen.

Es mag anstrengend klingen, den ganzen Tag auf dem Boot zu sein, das ist es aber nicht, denn da wir unsere Batterien regelmäßig nachgeladen haben, hatten wir auch keine Sorge, dass der Autopilot sie entleeren könnte. So kann man während des Tages alles Mögliche tun, während der stille Helfer seine Arbeit verrichtet. Nur das Aufpassen darf man nicht vergessen.

24.7. Donnerstag: Es blies ein leichter Ostwind, wir sind fast den ganzen Tag über gesegelt. Mein Versuch, an der Osteinfahrt in den Limfjord etwas abzukürzen, musste abgebrochen werden, es war einfach nicht tief genug. Und jetzt ärgerten uns erstmals die verlorenen ersten Reisetage, denn ein Aufenthalt in der durch ihren Aquavit berühmten Stadt Aalborg musste abgesagt werden, weil wir pünktliche Heimkehr versprochen hatten. Dann mussten wir auch noch 2 Stunden vor den Brücken in A. warten, weil während der rushhour nicht geöffnet wird. Nach 33 sm Fahrtstrecke legten wir im gemütlichen Hafen Gjøl an und ließen uns im Havne Kro leckeren Goldbutt servieren. Wir hätten auch vor 2000 Uhr da sein können, wenn wir einer Untiefentonne mehr Beachtung geschenkt hätten. Georg und ich füllten gerade Benzin nach, Siegfried telefonierte mit seiner Frau, als wir das bekannte Schleifen hörten. So kam ich zum Baden wieder einmal in das angenehme Limfjordwasser, schleppte unseren Anker weit achteraus und Siegfried kurbelte uns von der Schilfbank.

25.7.:Freitag: Angenehmes Wetter, kräftiger Ostwind bis 5 Bft. Vor der Aggersundbrücke mussten wir nur 20 Minuten warten, was bei 5 Bft Aufmerksamkeit erforderte. Ansonsten war es ein wohltuender Reisetag, die einzige Schwierigkeit war das Finden eines Liegeplatzes mit der passenden Breite, wir haben dann aber doch gut neben dem Motorboot eines freundlichen dänischen Ehepaares gelegen. Der in den Hafen blasende starke Wind machte es nicht leicht. Nyköbing ist der Hauptort der Insel Mors, ein nettes Städtchen, in dem man schön spazieren gehen kann. Dieses Mal aßen wir chinesisch und machten die Erfahrung, dass Bier, das aus einer 1 1/2 Liter fassenden Kanne am Tisch in die Gläser geschüttet wird, deutlich billiger ist als drinnen gezapftes. Natürlich machten wir beim Telefonieren mit zu Hause und während der nachfolgenden Kartenspielerlei ständig alberne Witze über den Inselnamen.

26.7.: Samstag: Es war wieder ein Sonnentag mit 3-4 Windstärken aus Ost, und das einzige Problem war, dass das Vorsegel vor dem Wind flatterte, bis wir es feststellten. Die vielen Entgegenkommer unter Motor, darunter endlich auch 4 deutsche Segler, hätten wohl gern unsere Probleme gehabt, war einer unserer Kommentare. Als wir nordwärts nach Thyboron steuerten, mussten wir 2-3 Male den Motor zuschalten, dann waren wir in der Ausfahrt. Keiner wollte in den Hafen, weil der Wind so günstig war, und so liefen wir bis Thorsminde weiter, wo wir nach 56 sm um 2045 Uhr anlegten. Es waren erschreckend wenige Fischerboote da, auf See hatten wir auch nur wenige gesehen. Der Havnepengekassierer erzählte uns, es wären früher 58 Fischerboote in Th. registriert gewesen, jetzt seien es nur noch 13. Wir machten uns ein schönes Abendbrot, verfielen bis 000 Uhr wieder unserer Kartenspielsucht und beschlossen, für einen langen Törn um 700 Uhr aufzustehen. Th. hat gute Sanitäreinrichtungen.

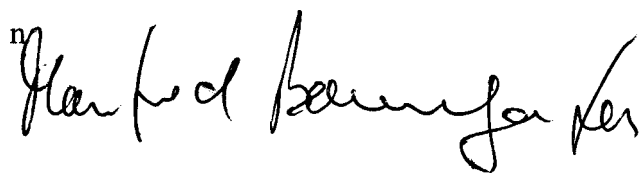
27.7.: Sonntag: 0830 Uhr Ablegen. Mit 4 Bft aus ESE gut gesegelt, bis der Wind schwächelte. Nachdem wir „stundenlang“ von dem Windpark auf Horns Rev nicht weg kamen, benutzten wir eine knappe Stunde den Motor. Irritierend war eine sandartige, aus dem Wasser ragende Untiefe, die immer kleiner wurde, bis sie ganz verschwand, also wohl von auflaufendem Wasser zugedeckt wurde. Hierum machten wir einen ganz großen Bogen, denn in unseren Karten war keine Untiefe verzeichnet. Während der Nacht hatten wir ständig Ostwind von 4-5 Bft und marschierten wacker

südwärts, vormittags sahen wir Helgoland 1 Strich an Backbord liegen und mussten nur die letzten 3 sm motoren. Kurz nach 1400 Uhr waren wir in Helgoland fest, wir hatten ohne große Mühe 139 sm gesegelt. Jeder war 2 Stunden zu einer Wache eingeteilt, bekam also auch genügend Schlaf, auch wenn die seitlichen Wellen Rollen des Schiffes verursachten. Wenn man in Schiffsängsrichtung schlafen muss, wird dabei doch ein wenig gestört.

29.7.: Dienstag: Ablegen ca. 4 Stunden vor Niedrigwasser in Hooksiel, also um 1130 Uhr. Die vor uns aus dem Päckchen herausgefahrenen Skipper konnten alle mit den Leinen umgehen, so lernten wir immer neue nette Nachbarn kennen. Es war wieder ein schöner Tag mit hauptsächlich 4 Windstärken, wobei uns der anfängliche SE ein bisschen nach Westen drängte. Da aber 15 Stunden vorher noch SE 6 angesagt worden war, nahmen wir das mit Zufriedenheit hin. Als wir sahen, dass wir 2-3 sm westlich der Buhne A herauskommen würden, nahmen wir den Motor zu Hilfe. Als der Leuchtturm Minsener Oog etwa querab war, überraschte uns noch einmal eine Gewitterfront mit Böen bis Stärke 8, das war dann nach 30-40 Minuten vorbei, nur der Regen blieb. Um 1900 Uhr schleusten wir, um 1930 waren wir am Liegeplatz fest, um 2020 Uhr saßen wir im Brückenrestaurant und aßen bald leckeren Fisch, der verglichen mit unserem Gastland doch deutlich billiger war.

Kommentar: Als wir in Hooksiel festgemacht hatten, waren wir sehr zufrieden und auch sehr stolz. Wir hatten mehr geschafft, als wir ausgangs erwartet hatten. Natürlich hätten wir den Versuch, nach England zu fahren, nicht starten sollen, aber es ist ja auch wiederum gut, wenn man an seine Begrenztheit erinnert wird. Während der ganzen weiteren Fahrt haben wir uns jeden weiteren Übermut versagt, und außerdem kamen wir dadurch in eine Phase fast immer für uns günstiger Winde. Dadurch, dass wir oft Stromanschluss hatten, waren unsere beiden Batterien ständig voll und wir konnten den Autopiloten sein Werk tun lassen. Steuern zu müssen, wie wir es auf dem Weg nach England getan haben, hätte uns doch sehr viel mehr beansprucht. Wir hatten uns sehr bemüht, einen zu uns passenden, vierten Mann zum Doppelkopfspielen mitzunehmen, bekamen aber leider Absagen. Skatspielen macht aber auch Spaß und bei drei Mitseglern hat jeder einen geräumigen Schlafplatz. Die Stimmung und Harmonie waren hervorragend, es ist unglaublich, wie viele Lieder aus alter Jugendbewegtheit wir mühsam erst zusammen suchten und dann auf die hohe See hinausgeschmettert haben. Gut für die Stimmung war auch, dass ich meine im Berufsleben entwickelte Ungeduld zügeln konnte und die Crew morgens nicht vom Frühstück aufgescheucht habe.

Immer noch mit uns hochzufrieden verbleibt mit Seglergrüßen

A handwritten signature in black ink, reading "Manfred Baumgarten". The script is cursive and somewhat stylized, with a small 'm' above the first 'M'.