Fahrtbericht unseres Segeltörns von Stralsund nach Oslo und zurück 12.06. – 21. 07. 2015

Peter Staufenbiel ist der Eigner des IF-Bootes “Olsching” mit der Segelnummer GER 579. Da wir beide Templiner sind, d.h. in Templin aufwuchsen, kennen wir uns schon sehr lange. Seit 2013 habe ich endlich auch genügend Zeit, länger auf dem Wasser zu sein, und so kam es, dass Peter und ich nach ersten gemeinsamen Törns einen längeren Törn zu planen begannen. Oslo war ein Ziel, dass Peter am meisten interessierte, und so stand Oslo plötzlich im Raum. Die dafür vorgesehene Saison 2014 verlief allerdings anders als erhofft und so kamen wir nur bis Fehmarn.

2015 sollte es dann aber wirklich losgehen. Nach mehreren Verzögerungen aus familiären Gründen starteten wir von Stralsund aus gen Oslo. Für die Reise hatten wir nur ein Fixum, nämlich dass ich wegen anderer Verpflichtungen spätestens am 16.07. von Bord gehen musste. Sonst sollte alles dem Zufall, dem Wetter, der Gesundheit und natürlich der Lust und Laune überlassen werden. Der Weg war das Ziel, wie es so schön heißt und wir hatten gut 5 Wochen Zeit.

Start war der 12. Juni in Stralsund bei bestem Wetter (vereinzelt bewölkt, 16° C, 3 Bft. aus Ost). Entsprechend frohgemut gingen wir ans Werk. Um von Stralsund auf die Ostsee zu gelangen, muss man an Hiddensee vorbei. Unterhalb und östlich von Hiddensee hat man sehr flaches Wasser und bei 1,20m Tiefgang muss man sich streng im ausgetonnten Fahrwasser halten. Wir wählten den Weg unten um Hiddensee herum.
Vor Barhöft biegt man auf dem Weg zur Ostsee nach Nordost ab. Bis dahin konnte man gut segeln (Ostwind, Kurs Nordnordwest). Höhe Barhöft hieß es also Segel bergen und Motor anwerfen. Der Bogen, den wir dabei fuhren, war aber etwas zu großzügig gewählt. Wir verließen die Fahrrinne und liefen unmittelbar darauf auf Grund. Eigentlich kannten wir die Stelle schon aus dem Vorjahr, wo wir beim Auslaufen aus dem Hafen Barhöft an der gleichen Stelle auf Grund liefen. Peter schrieb am Abend in das Logbuch: “Auflauf traditionell”.
Ein Fischer zog uns wieder frei und wir hatten die erste Lektion auf unserem Törn bekommen. Die Gewässer um Hiddensee sind sehr flach und man sollte tunlichst das Fahrwasser um keinen Meter verlassen.
Am Westufer von Hiddensee unterhalb des Leuchtturms Dornbusch ankerten wir dann zur Nacht.
Am nächsten Tag ging die Fahrt nach Klintholm auf der dänischen Insel Mön.

Wie schon bemerkt, planten wir unsere Tagesziele nach Wetterlage und wollten Nachtfahrten unbedingt vermeiden. Nach Möglichkeit sollte immer ein Hafen anlaufen werden.
Wir hörten uns also am Abend den Seewetterbericht von DP07 an, schauten beim “Windfinder” vorbei und natürlich auch an den Himmel, um dann auf der Karte mögliche Ziele des kommenden Tages zu bestimmen. Dabei rechneten wir mit einer durchschnittlichen Tagesdistanz von 30 sm.

So, Klintholm war ja schon mal was. Wir hatten Zeit und uns einen Hafentag verdient. Außerdem gab es einiges zu Reparieren. Zum Beispiel schloss die vordere Luke nicht richtig und bei Übernahme von Wasser lief einiges davon ins Vorschiff. Es mußte der Dichtgummi der Luke ausgewechselt werden.
Nachdem die Luke wieder dicht schloß und die Vorräte aufgefüllt waren, machten wir uns auf den Weg nach Kopenhagen, unserer nächsten Station.

Wir wählten den Hafen “Dragor Lystbadehavn” genau gegenüber der Malmö-Brücke (imposantes Bauwerk). Der Wind wehte aus Ost mit 4 bis 5 Bft. und wir mussten auf das 2. Reff gehen, um das Boot gut im Griff zu haben. Dafür schafften wir aber auch 45 sm.

Das Wetter trübte sich immer mehr ein und die Temperaturen fielen (nachts gar unter 8°C, unangenehm). Zudem drehte der Wind auf Nordwest und wehte mit 5 Bft. . Da wir auf dem Weg nach Norden unterwegs waren, bedeutete dies ein ordentliches Stück Arbeit für uns. Kreuzen war angesagt und Helsingör das Ziel. Belohnt wurden wir an diesem Tag mit aufklarendem Wetter am Abend und dem wirklich fantastischen Anblick des Schlosses Kronborg. Es ist das erste, was man über dem Horizont erblickt noch bevor das Land zu sehen ist, wenn man den Öresund nach Norden durchfährt. Dadurch scheint es über dem Wasser zu schweben.
Da Helsingör auch ein nettes Städtchen ist, sind wir zwei Tage geblieben. Immerhin waren wir unserem Ziel schon 140 sm näher gekommen und das Wetter wurde auch nicht besser, es regnete und es war kalt. Außerdem sahen wir die Angelegenheit mit Oslo jeden Tag gelassener. Wollten wir da wirklich hin?

Am Freitag den 19.06. rafften wir uns auf. Wir wollten doch weiter. Zwar gab es strichweise Regen, es war kalt (14° C) und der Wind wehte mit 6 Bft. aus Nordnordwest, was wieder kreuzen bedeutete, aber das Wetter sollte besser werden. Das Ziel war entsprechend an der schwedischen Küste mit einem Nordnordost Kurs gewählt. Als wir jedoch nach einigen Schlägen den Sund verließen und auf das Kattegat fuhren, kam uns eine 2 m hohe Welle genau aus dieser Richtung entgegen. Nach einer Stunde gaben wir auf und verlegten den Kurs nach West Richtung Gilleleje, einem Fischereihafen an der Nordküste von Seeland mit Yachthafenbereich. Wir haben es nicht bereut. Gilleleje ist ein Besuch wert. Für uns war besonders die Werft für Fischtrawler sehenswert. Genau, der Leser wird es ahnen, hieraus folgte ein weiterer Hafentag.

Am Sonntag dann besserte sich das Wetter, es wurde wärmer (15 °C), der Wind ließ nach (4 Bft.) und wir hatten ein Ziel, die kleine dänische Insel Anholt mitten im Kattegat. Da wir am Rande eines Tiefs fuhren drehte der Wind langsam über West auf Südwest und wir konnten zum ersten Mal auf unserem Törn den Spinnaker setzen (großartige Sache). Dadurch schafften wir 51 sm. Leider ging uns dann kurz vor Anholt der Wind aus und wir mußten ebenfalls zum ersten Mal den Motor zum Fahren benutzen (bis dahin benötigten wir ihn nur zum An- und Ablegen im Hafen).
Von Anholt selbst haben wir wenig gesehen, allerdings ist der Hafen mit allem ausgestattet, was der Fahrtensegler benötigt, und man findet immer ein Plätzchen. Am nächsten Tag (bedeckt, strichweise Regen, 14°C, 4 Bft. aus Südost) ging es auch gleich weiter zur nächsten Insel.

Laesoe ist eine wunderschöne dänische Ferieninsel im nördlichen Kattegat. Die Insel hat an ihrer Nordseite zwei Häfen. Wir wählten Oesterby Havn, welcher auch Fischereihafen ist. In einer kleinen Fabrik werden die angelandeten Krebse versandfertig gemacht, was man durch große Fenster von außen gut beobachten kann.
So schön der Hafen auch ist, er ist nicht einfach anzusteuern, da sich vor der Hafeneinfahrt in einem großen Bereich Stellnetze befinden, deren Ausdehnung nicht besonders gut gekennzeichnet ist. Außerdem ist die Hafeneinfahrt eng und verwinkelt. Für uns kam erschwerend hinzu, daß unsere Rollgenua klemmte und sich nicht mehr aufrollen ließ. Das hieß, die Genua in der Dünung und in engem Fahrwasser traditionell zu bergen, was auf dem schmalen Vorschiff ohne Reling und Seegang eine besondere Herausforderung war. Aber mit Geduld und Umsicht gelang auch dieses Manöver.

Am nächsten Tag, dem 23.06., klarte zwar das Wetter auf, aber der Wind wurde sehr stark (7 - 8 Bft. und 2 m Welle). Angesichts der Welle legten wir ein paar Hafentage ein. Zeit zum Wäsche waschen (mittlerweile waren ja fast alle Sachen salzig geworden und trockneten dadurch nicht mehr richtig). Außerdem wässerten wir alle Leinen, Schoten und sonstige Enden mit Süßwasser (das Salzwasser macht die Leinen hart und unhandlich).
Außerdem war ja Sankt-Hans-Aften, das dänische Mittsommerfest mit Feuern, Musik und viel Bratwurst. Zu empfehlen ist unter anderem das Restaurant in der Marina, in dem man bei gutem Essen den Sonnenuntergang beobachten kann.

Am 26.06. sollte es dann weitergehen. Das Wetter (15 °C, wolkenlos, 3 Bft. aus Nordost, im Laufe des Tages über Nord auf West drehend) war gut und das Tagesziel Skagen mit einem Nordnordost Kurs ausgewählt. Allerdings machte uns der Wind einen Strich durch die Rechnung: Durch sein Drehen über Nord wurde Skagen unter Tageslicht unerreichbar. Das neue Ziel wurde 3 Stunden nach Auslaufen mit Hyppeln an der schwedischen Küste bestimmt und der Kurs auf Nordost geändert. Durch die Drehung des Windes auf West wurde sogar das Fahren unter Spinnaker wieder möglich. Damit schafften wir Hyppeln noch bei Tageslicht (immerhin waren 34 sm zu überwinden). An diesem Tag sichteten wir auch erstmals auf unserer Fahrt Schweinswale, ein Muttertier mit Jungtier.

Hyppeln ist eine kleine Insel in den nördlichen Schären von Göteborg. Der Hafen ist an der Ostküste der Insel gelegen und gut gegen alle Winde von Nord über West bis Süd geschützt. Obwohl die Insel ziemlich kahl ist, hat der Hafen aber alles, was der Fahrtensegler so braucht: Restaurant, Duschen und Toiletten und eine kleine Einkaufsmöglichkeit.

Am nächsten Tag ging es bei bedecktem Himmel, zeitweisem Regen und 4 Bft. aus Nordost weiter nach Karingön, einer kleinen Ferieninsel in den schwedischen Schären. Die Insel ist touristisch erschlossen und ein beliebter Ferienort bei den Schweden. Entsprechend ist die Infrastruktur der Insel: Viele Läden, Restaurants und Bars.

Übrigens sind wir immer auf das offene Wasser hinausgefahren, um unsere Tagesziele in den schwedischen Schären zu erreichen. Innerhalb der Schären sind zwar Wind und Welle geringer als auf dem offenen Wasser, aber es ist ziemlich eng und das Navigieren ist anspruchsvoll. Unter Segeln ist das kein Spaß bei den Windstärken, die wir dort hatten.

Von Karingön starteten wir am nächsten Tag bei bedecktem Himmel, Regen und 6 Bft. aus Nordost zu unserem Tagesziel Bovallstrand im Bottnefjord. Teilweise konnten wir auf diesem Schlag einen Halbwindkurs fahren und erreichten hierbei mit 8 kn über Grund die Höchstgeschwindigkeit auf unserem Törn.
Bovallstrand war durch die Lage in einem Fjord ideal geschützt vor dem starken Wind aus Nordost. Ansonsten hatte der Hafen, obwohl mit kompletter Infrastruktur ausgestattet, nichts weiter zu bieten. Außerdem waren wir nur noch drei Tagesdistanzen von Oslo entfernt und damit wurde unser Reiseziel auf einmal sehr greifbar. Mit jedem Tag wurde jetzt der Wunsch, Oslo tatsächlich zu erreichen, größer. Eine gewisse Vorfreude stellte sich zunehmend ein und das war auch der Grund, weshalb wir keine Hafentage mehr einlegten.

Am nächsten Tag (29.06.) starteten wir bei bedecktem Himmel, Regen und immer noch 6 Bft. aus Ost. Der Wind sollte im Laufe des Tages auf Südost drehen. Damit konnten wir teilweise unter Spinnaker fahrend 36 sm zurücklegen. Unser Tagesziel war der Hafen in Strömstad. Zum Fahren unter Spinnaker bei 6 Bft. muß unbedingt erwähnt werden, dass man ein eingespieltes Team sein sollte, um das Tuch nicht nur sicher zu fahren (das

konnten wir), sondern auch schnell und sicher bergen zu können (das konnten wir da noch nicht). So endete unser Bergemanöver mit einem kompletten Wassern des Spinnakers. Später auf dem Törn gelang uns auch dieses Manöver unter starkem Wind besser.

Strömstad ist der letzte schwedische Hafen vor der norwegischen Grenze. Und Strömstad ist, wie der Name schon sagt, eine richtige Stadt mit allem was dazugehört. Also bot sich die Gelegenheit, noch mal richtig einzukaufen und alle Vorräte aufzufüllen, bevor es weiterging. Das Wetter hatte sich gebessert, und so konnten wir bei leichter Bewölkung, 15 °C und 5 Bft. aus NordnordOst in Richtung Oslofjord starten. Im Tagesverlauf drehte der Wind dann über Nord auf West. Das führte nach der halben Tagesdistanz zu einem schönen Halbwindkurs bei 5 Bft. mit einem Reff und 6 bis 7 kn Fahrt über Grund. Damit schafften wir 45 sm Tagesdistanz und kamen bis Horten im Oslofjord.

Horten liegt an der Westseite des Oslofjords ungefähr in der Mitte seiner Nord-Süd-Ausdehnung.
Es ist ein kleines Städtchen und Fährhafen der Ost-West-Verbindung über den Fjord. Gegenüber auf der Ostseite liegt Moss, ein hübsches Städtchen, welches wir auf der Rückreise besuchen wollten.
Jetzt waren wir nur noch eine Tagesdistanz von Oslo entfernt und so hielten wir uns in Horten nicht weiter auf, sondern starteten am nächsten Tag (01.07.) bei herrlichstem Wetter gen Oslo. Wir hatten wolkenlosen Himmel, erstmals über 20°C, 5 Bft. aus Südsüdost und kaum Welle. Das bedeutete natürlich, wir fuhren unter Spinnaker. Und tatsächlich konnten wir so die gesamte Distanz zwischen Horten und Oslo fahren. 33 sm in nur 5 Stunden. Auf Oslo zu ließ der Wind dann gehörig nach und es wurde immer wärmer. Nach all den kalten und verregneten Tagen war das eine richtige Belohnung. Wir hatten bei bestem Wetter Oslo erreicht. In Oslo wählten wir ad hoc die zentral gelegene Marina Aker Brygge aus.

Aker Brygge gehört zum Stadtteil Frogner im Zentrum von Oslo. Es war früher ein Werftgelände, welches nach seiner Schließung in den 80ern zu einem Büro- und Wohngebiet umgebaut wurde und das zurzeit teuerste Pflaster in Oslo ist. Entsprechend lagen in der Marina auch die Superyachten. Wir kamen uns erst ziemlich winzig und fehl am Platze vor. Allerdings waren wir mit unserer Winzigkeit auch die Attraktion für die Nachbarn an unserem Steg. Und als sie von unserem Törn erfuhren, hatten wir schnell Freunde.

In Oslo blieben wir bei bestem Wetter (immer Sonne und um 24 bis 26 °C) 4 Tage, um uns zu erholen und die Stadt anzuschauen. Besonders empfehlenswert ist das architektonisch gelungene “Astrup Fearnley Museum of Modern Art”. Ausstellungsstücke von Damien Hirst, Jeff Koons, Andy Warhol, Anselm Kiefer u.a. gab es zu sehen.
Und natürlich sollte man den Vigeland Park besuchen. Es ist ein einzigartiges, riesiges Konzeptkunstwerk des norwegischen Bildhauers Gustav Vigeland. Dieser Park ist die Tourismusattraktion von Oslo schlechthin und wohl Bestandteil jeder Pauschalreise dorthin.

Am 5.07. rafften wir uns Richtung Heimat auf. Die Zeit begann knapp zu werden. Bei schönem Wetter und 3 Bft. aus Südost starteten wir zu unserer Rückfahrt. Allerdings sollte uns der Wind im Tagesverlauf verlassen, und so mußte unter Motor ein Hafen gesucht werden. Ursprünglich wollten wir um die 25 sm schaffen, kamen aber nur 18 sm weit (und damit unsere kürzeste Tagesdistanz) bis Naersnes am Westufer des Oslofjords. Der

Hafen gehört zu einer privaten Werft, was bedeutete, keine Infrastruktur zu haben, aber auch keine Hafengebühren entrichten zu müssen.

Am nächsten Tag entwickelte sich das Wetter wieder zurück zu gewohnter Kühle, Regen und reichlich Wind. Mit 6 Bft. aus Süd hatten wir dann auch wieder einen Kreuzkurs vor uns und eine ordentliche Wellenentwicklung, denn der Wind stand genau in die Nord-Süd-Ausrichtung des Fjords. Also setzten wir 3 Reffs und kreuzten gegen 1,5 m Welle. Trotz allem schafften wir eine Tagesdistanz von 33 sm und erreichten damit Moss am Ostufer des Oslofjords. Eigentlich war uns ein Stadtbummel in Moos empfohlen worden, aber wir waren von unserem “Tagesritt” so erschöpft, dass dies ausfiel.

Der kommende Tag beschenkte uns mit einem überwiegend bedeckten Himmel und strichweise starkem Regen. Die Temperatur erreichte zwar noch 20°C, aber der Wind blies mit 7 Bft. aus Südsüdwest. Die Zeit drängte, also entschlossen wir uns weiterzufahren. Tagesziel sollte der norwegische Hafen Sandosund am westlichen Ausgang aus dem Oslofjord sein. Allerdings entwickelte sich die Welle Richtung 3m und damit wurde mit fast jeder Welle ordentlich Wasser übernommen. Zuerst hatte mein iPhone, welches ich mittels der Navionics App zur Navigation nutzte, genug vom Salzwasser und stellte den Betrieb ein. Anschließend beschloss unser zweites GPS-Gerät (Eagle Fishfinder) nicht mehr mitzumachen. Damit waren wir ohne elektronische Navigation. Bei dem Wellengang und Regen war die Karte keine Alternative. Sandosund war neu für uns und ohne Hilfsmittel nicht ansteuerbar. Also, was tun? Strömstad war zwar etwas weiter weg aber bekannt. Da waren wir schon mal. Also wurde der Kurs auf Strömstad verlegt.
Die kurze sehr hohe Welle sorgte außerdem dafür, dass sich der auf dem Vorschiff befestigte Spinnakerbaum löste, über Bord ging und “gerettet” werden mußte. Wahrlich ein toller Tag.

Gegen Mitternacht, also in völliger Dunkelheit, erreichten wir Strömstad und fanden auch einen Yachthafen. Eigentlich wollten wir in den Stadthafen, den wir schon auf der Hinfahrt genommen hatten. Den fanden wir aber nicht, dafür fanden wir Marienhamn, einen anderen Yachthafen in Strömstad. Und darüber waren wir sehr froh.
Wer schon mal im Dunkeln eine Hafeneinfahrt vor der Kulisse einer größeren Stadt gesucht hat, wird sich in unsere Situation hineindenken können. So manche “Tonnenkennung” entpuppt sich nach kurzer Zeit als Ampel oder Straßenlaterne. Dieser Tag war unser längster auf dem Wasser. Die Tagesdistanz betrug 50 sm.

Am nächsten Tag ging es trotzdem weiter (wie gesagt, die Zeit wurde knapp). Jetzt hatten wir nur noch ein ältliches Hand-GPS, welches Position und Speed anzeigen konnte. Also mußte der Tageskurs ordentlich an der Karte vorbereitet werden, um in den schwedischen Schären zurechtzukommen. Der Wind hatte etwas nachgelassen und blies mit 4 Bft. immer noch aus Südsüdost. Also wieder Kreuzen gegen eine ordentlich hohe Welle (2,5 m). Das Tagesziel war Grebbestad und der Hafen hieß Tanumstrand, ein Hotelhafen. Nach der Strapaze vom Vortag waren wir mit 20 sm Tagesdistanz zufrieden. Der Hotelhafen bot Restaurant und Bar und auch sonst alle Annehmlichkeiten.

Am nächsten Tag ging es bei nunmehr bei 18°C, aufgelockertem Himmel, 5 Bft. aus Nord(!!!!) weiter bis Gullholmen (Tagesdistanz wegen des Nordwinds und Spinnaker gute 40 sm).
Gullholmen ist das älteste Fischerdorf in dieser Gegend und dicht bebaut. Wen es in diese Gegend verschlägt, muss unbedingt dort haltmachen. Wahrlich ein pittoresker Ort. Nicht nur die Bebauung auf engstem Raum zeigt die Enge der Insel, auch der Hafen ist sehr

eng und in der Saison gut besucht. Wir hatten Glück und fanden eine Lücke. Das IF-Boot passt halt überall noch rein.

Wir hatten den 10.07. und wollten nach Skagen. Peter war schon per Auto dort und schwer beeindruckt von der Landspitze Jütlands, welche in ihrer gedachten Verlängerung Kattegat und Skagerrak trennt.
Das Wetter zeigte leichte Bewölkung, 18°C Lufttemperatur und 6 Bft. Wind aus Nordnordost. Nur die Welle war heftig, 3,5 m. Also fuhren wir mit 2 Reffs und fast Halbwind von Gullholmen nach Skagen. Der Ort ist nicht nur wegen des imposanten Naturschauspiels (wir überfuhren vor Skagen quasi eine farblich sichtbare Trennlinie zwischen Skagerrak, kräftiges helles grün, und Kattegat, bleigrau) bemerkenswert, es ist auch die Kreuzung mehrerer Schifffahrtsrouten und dadurch konnte man den Ort am Horizont schon ausmachen, bevor die Landmarken in Sicht kamen. Es gab nämlich den dichtesten Schifffahrtsverkehr, den ich bis dahin zu Gesicht bekam. Und ich war schon im Kanal unterwegs.
Für einen Stadtbummel reichte die Zeit nicht mehr. Am nächsten Morgen ging es gleich weiter nach Laesloe.

Der nächste Tag brachte uns zurück nach Österby Hafen. Bei 18°C, aufgelockerter Bewölkung und 3 Bft. aus Nordost konnten wir den Spinnaker setzen und den Autopiloten einschalten. Das Boot fuhr “von allein”. Endlich war die Welle so schwach, daß der Autopilot den Versatz durch die Welle locker ausgleichen konnte. Dadurch kam eine flotte aber durchaus auch entspannte Tagestour zustande. Zum ersten Mal auf unserem Törn.
Da wir bis jetzt ohne Pause durchgefahren waren, gönnten wir uns in Österby einen Hafentag.

Am 13.07. ging es weiter bei 17°C, wolkenlosem Himmel und 4 Bft. aus Westsüdwest nach Anholt. Wir konnten wieder den Spinnaker setzen, aber die Welle hatte etwas zugenommen und der Autopilot schaffte die Korrekturen nicht mehr, also musste von Hand gefahren werden.
Seit unserer Abfahrt in Oslo waren die meisten angesteuerten Häfen richtig gut belegt. Die Saison war in vollem Gange. In Österby und jetzt in Anholt und auch in den folgenden Häfen fanden wir nur auf Grund unseres kleinen Bootes noch Liegeplätze am Steg. Größere Boote lagen oft schon zu mehreren im Päckchen. Glücklicherweise lassen die skandinavischen Hafenmeister die Häfen richtig zuparken. Etwas, was man weiter südlicher so nicht kennt. Auf dem Mittelmeer bin ich schon des Öfteren abgewiesen worden, wenn kein Liegeplatz mehr frei war.

Der nächste Tag brachte uns bei wolkenlosen Himmel, 18°C und 3 bis 4 Bft. aus Südwest nach Hornbaek an der Nordküste von Seeland. Windrichtung und leichte Welle sorgten dafür, daß wir die 49 sm Tagesdistanz in nur 9 Stunden schafften. Der Ort ist ein nettes Feriendorf mit Hotels und Ferienhäusern sowie einem großen Yachthafen. Wir fanden ein Plätzchen.

An meinem letzten Tag an Bord bekamen wir noch einmal ordentlich Wind (4 bis 5 Bft.). Bei leichter Bewölkung stieg die Temperatur auf 20°C (endlich schien der Sommer sich von seiner guten Seite zeigen zu wollen). Im Öresund hat man bei westlichen Winden kaum Welle (verglichen mit Kattegat und Skagerrak) und so kamen wir wieder gut voran. Das Tagesziel war der Yachthafen von Castrup/Kopenhagen (35 sm von Hornbaek entfernt). Wir benötigten dafür nur 5 Stunden mit konstanten 7 kn Fahrt über Grund.

Am 16.07. ging ich wie angekündigt von Bord und der jüngste Bruder von Peter übernahm meine Position. Die Fahrt ging dann am 17.07. über Roedvik weiter, um am 18.07. in Vitte zu Ende zu gehen.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass mich der Törn in ein wunderschönes Segelrevier geführt hat. Die schwedischen Schären und der Oslofjord waren eine überwältigende Kulisse für ein beeindruckendes Segelerlebnis.

Wolf Rothe