

## **Törn „Zur Nase“ – Cuxhaven – Skagen (DK) – Cuxhaven**

**12. Juli - 3. August 2019**

Nach einem tollen Törn durch die deutsche Bucht im Jahr 2018 stand für die Crew der MARLIA schnell fest: In 2019 soll es tatsächlich nach Dänemark gehen. Im Sommer davor hatte es nicht ganz geklappt, da war der nordöstlichste Punkt unserer Reise die Insel Föhr in Nordfriesland gewesen. Jetzt aber wollten wir den Dannebrog unter MARLIAS Steuerbordsaling wehen sehen.

Mit rund 2000 ersegelten Meilen im Kielwasser und seit 2016 Eigner der 20-jährigen Bavaria 36 trauten wir uns zu, Dänemark einen ausgiebigen Besuch abzustatten.

Im Vorfeld zu Hause schauten wir uns viele Filmbeiträge zum Thema „Segeln in Dänemark“ unter anderem auf YouTube an. Eine besondere Präferenz ob Nordsee oder Ostsee hatten wir gar nicht, wir wollten uns auf alles vorbereiten. Neben Filmbeiträgen wurden aber auch ernstliche Vorbereitungen getroffen: Karten und Revierführer erstanden und punktuell angeschaut, nautische Literatur studiert und mit Segelkollegen, die das Gebiet kennen, Erfahrungen ausgetauscht.

Der erste Teil der Reise bestand aus einem Verlegungstörn vom Heimathafen Makkum am IJsselmeer (NL) nach Cuxhaven an der Elbmündung. Den Törn bestritt der Skipper mit drei weiteren segelbegeisterten Vereinskollegen im Juni. Bei relativ wenig Wind und entsprechend langen Motorphasen dafür aber herrlichem Sonnenschein, wurde die MARLIA vom 20. bis zum 23.6.2019 nach Cuxhaven gefahren. Ein Abstecher nach Helgoland machte den Törn zu einem besonderen Erlebnis für die Mitfahrer.

Seit dem 23.6. wartete die MARLIA im Hafen der Seglervereinigung Cuxhaven auf die große Sommerreise, die am 12. 7. endlich losging:

### **Tag 1 und 2: Cuxhaven -> Laboe (73,23sm)**

Die Ankunft am Freitagabend in Cuxhaven war spät wie erwartet – die Autobahn war zu Ferienbeginn gut gefüllt. Bis spät in die Nacht räumten wir die mitgebrachten Vorräte, Taschen voll Kleidung sowie diverses an Spielzeug und Leseproviand in die Schapps, Kojen und sonstigen Stauerecken unseres Schiffs ein und fielen dann in einen kurzen Schlaf, voller Vorfreude auf unser bevorstehendes Dänemark-Abenteuer.

Unbarmherzig klingelte uns der Wecker früh um 6:00h aus der Koje. Ein langer Tag stand uns bevor: Mit Blick auf die Wetterlage der vergangenen Tage sowie der Wetterprognose für die kommenden Tage – Nordwest – hatten wir uns bereits dazu entschieden, Dänemarks Ostseite und somit die dänische Ostsee zu erkunden. Also stand für den ersten Tag zunächst die Fahrt auf dem Kielkanal an, um in die Ostsee zu gelangen.

Bei 4-5 Bft aus nordwestlicher Richtung und herrlichem Sonnenschein verließen wir um kurz vor acht Cuxhaven in Richtung Brunsbüttel und fuhren gegen viertel nach zehn durch die Alte Schleuse in den Kielkanal ein. Es war schon ein irgendwie besonderes Gefühl, unsere MARLIA an den hölzernen Stegen der Brunsbüttler

Schleuse festzumachen. In so manchem YouTube-Beitrag hatten wir den Schleusengang in und aus dem NOK gesehen – nun standen wir selber hier.

Die Fahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal war eher unspektakulär. Die eintönige Landschaft rechts und links wurde nur durch vereinzelte Überholmanöver großer Frachtschiffe aufgelockert. Am späten Nachmittag passierten wir Rendsburg und erreichten schließlich Holtenau, wo wir nach einer kurzen Pause um viertel nach acht gemeinsam mit drei Frachtern und fünf Sportbooten in die Ostsee geschleust wurden! Nun querten wir nur noch die Förde und legten schließlich in einer der letzten freien Boxen in der Baltic Bay Marina in Laboe an.



### Tag 3: Laboe -> Marstal (39sm)

Bei noch bedecktem Himmel und kühlem Wind aus nord-westlicher Richtung verließen wir um kurz vor neun die Baltic Bay Marina unter Motor. Eine knappe halbe Stunde später liefen wir, jetzt unter Segel, aus der Förde hinaus – Dänemark, wir kommen!

Zunächst war die Idee, Bagenkop anzulaufen. Da Wind und Welle aber gut passten und die Stimmung der Crew ausgezeichnet war, entschieden wir kurzerhand, nach Marstal auf Aero weiterzufahren. Mit Aero verbindet uns die Erinnerung an einen früheren Urlaub, und dieser Insel noch einmal einen Besuch abzustatten war

durchaus reizvoll. Gegen 16:00h erreichten wir die alte bedeutende Hafenstadt und verholten uns in eine Box am Eingang des Yachthafens.



Marstal/  
Aero

#### **Tag 4: Marstal -> Kosør (39sm)**

Der nächste Morgen erwartete uns mit grauem Himmel und kühlen 13°C. Dazu ein ordentlicher Wind von 4 Bft aus westlicher Richtung. Zeit aufzubrechen! Als Ziel des Tages war der große Belt bzw. die große Beltbrücke auserkoren. Ob nun Kosør am Ostende der Brücke oder Nyborg im Westen, das wollten wir im Verlauf des Tages entscheiden. Zunächst einmal folgten wir dem engen Fahrwasser in nördliche, später östliche Richtung. Allein von der Fock gezogen, umrundeten wir Stryno und setzten dann Kurs auf Rudkøbing. Bei 11-18kn Wind rauschen wir, jetzt unter Segelvollzeug, mit 5-6kn SOG dahin, passieren gegen 10:00h Rudkøbing und folgten dem Svendborg Sund gen Norden.

Nachdem wir gegen späten Mittag die Nordspitze von Langeland hinter uns gelassen hatten, traf uns eine sich aufbauende Welle von backbord. Die kommenden zwei Stunden waren entsprechend unangenehm, doch der Blick voraus auf die Beltbrücke entschädigte uns für das Geschaukele.

Mit einer Hauptspannweite von 1624m und einer Gesamtlänge von über 12000m gehört die „Storebæltsbroen“ (Große Belt Brücke) zu den größten Hängebrücken der Welt. Ein wahrlich imposantes Gebilde diese Brücke!



Als Tagesziel wurde nun Kosør definiert und gegen viertel vor vier machten wir in der Box Nr 41 im Hafen fest. Bei einem Rundgang verschafften wir uns einen Überblick über die alte Festungsstadt Kosør in der das dänische Militär auch heute noch einen Hafen sowie Gebäude betreibt.

#### **Tag 5: Kosør -> Ballen auf Samsø (35,1sm)**

Um viertel nach acht hieß es wieder „Leinen los“. Der Himmel war weiter bedeckt und die 4 Bft aus NW fühlten sich kalt und nass an.

Ordnungsgemäß meldeten wir uns nach der Hafenausfahrt per Funk bei Belt-Traffic an und erhielten die Order, östlich des Verkehrstrennungsgebietes neben den Hauptbrückenträgern zu passieren. Die Durchfahrt durch die Brücke beeindruckte uns sehr. So eine große Brücke... Es bleibt aber genug Zeit, Bilder zu schießen und kurze Videosequenzen aufzuzeichnen.

Hinter der Brücke setzten wir Segel und nahmen Kurs in nördliche Richtung. Hart am Wind ging es nur mäßig voran. Nach zwei Stunden bargen wir die Fock wieder und fuhren motorunterstützt gegen Welle und Wind dem auserkorenen Tagesziel – die Insel Samsø - entgegen.

Auf Höhe des Lysegrunds sichteten wir Schweinswale – Begeisterung pur bei der gesamten Mannschaft!

Je nördlicher wir kamen umso besser wurde das Wetter: Der Wind nahm ab, die Wellen wurden kleiner, die Sonne wagte sich durch die Wolkendecke und wir liefen schließlich bei sonnigstem Sommerwetter gegen 16:00h in den bereits völlig überfüllten Yachthafen von Ballen ein.

Als 6. Boot im Päckchen liegend, erkundeten wir kurz drauf den kleinen Ort, an dem in den kommenden Tagen ein Sommerfestival angekündigt war.

### **Tag 6: Ballen (Samsø) -> Greena (43sm)**

Die Sonne schien am nächsten Morgen bereits von einem wolkenlosen Himmel, als wir uns um kurz nach acht aus dem Päckchen herauslösten um unseren Weg weiter gen Norden fortzusetzen. Der Wind war noch nicht erwacht und so bleibt uns bei 1 Bft nichts anderes übrig, als unter Motor dem Samsøbelt zu folgen. Gegen 12:00h fuhren wir ins Kattegat ein und setzten Kurs exakt 000° Richtung Greena. Zwar versuchten wir, auf der langen Strecke nach Greena die Segel in Einsatz zu bringen, doch die Fock fiel immer wieder ein, sodass wir nur das Groß zur Stabilisierung stehen ließen, ohne ernstlich damit zu segeln.

Am späten Nachmittag, so etwa halb sechs, erreichten wir Greena, den für Anholtfahrer bedeutenden Yachthafen mit guter Infrastruktur. Hier bekamen wir recht problemlos einen Boxenplatz, wenngleich auch hier sehr reges Treiben herrschte und nur vereinzelt Boxen frei waren.

### **Tag 7: Greena -> Frederikshaven (65,45sm)**

Recht früh für unsere Verhältnisse, verließen wir gegen halb acht Greena in nördliche Richtung. Mit nur 2-5kn Wind aus NW war an segeln nicht zu denken, also motorten wir wieder los. Erstes Highlight des Tages war dann sogleich die Umrundung des „Kap Fornæs“. Wir erfreuten uns auch an den dahinter in Sicht kommenden Küstenabschnitte „Sangstrup Klingt“ und Gjerrild Klint“ - unsere Kameras waren heftig mit Foto und Videoaufzeichnungen beschäftigt.

Der landschaftlich reizvollste Teil des heutigen Tages hörte dann allerdings auf, denn Nordkurs folgend, queren wir nun die Åborg-Bucht. Hier verloren wir zwar zeitweise die Landschaft, genossen aber dennoch das spiegelglatte Kattegat.

Nachmittags setzte der Wind wieder ein und wir setzten endlich Segel.

Gegen halb acht liefen wir schließlich im Jachthafen von Frederikshaven ein. Wir genossen das spürbar nordische Flair – keine anderen deutschen Yachten waren im Hafen auszumachen. Dafür viele Norwegische. Der Blick auf den gegenüberliegenden Marinestützpunkt faszinierte uns genauso wie die Ein- und Ausfahrt der großen Stena-Line-Fähren.

### **Tag 8: Frederikshaven -> Skagen (20,3sm)**

Da die für heute geplante Etappe nicht allzu lang sein würde, ließen wir es gemütlich angehen: Erst um viertel vor elf verließen wir Frederikshaven in weiterhin nördliche Richtung. Das Wetter zeigte sich durchwachsen: Kaum Wind, dafür wolkenverhangener Himmel der nach Regen ausschaute. Das Barometer war auf 1024 gefallen und die gängigen Wetterapps zeigten an, was wir eh befürchteten: REGEN.

Die kleine Insel Hirtsholm am SB liegen lassend, nahmen wir Kurs auf das erklärte Tagesziel: SKAGEN!

Die Ålbaek-Bucht die wir auf dem Weg dorthin zu queren hatten, ist bekannt für ihre Flauten, und so motorten auch wir die gesamte Strecke. Mit etwas Herzklopfen durchfuhren wir die Reede vor Skagen und, pünktlich zur Einfahrt in den Hafen, öffneten sich die Himmelspforten und es regnete fortan in Strömen. Wir legten uns längsseits an ein norwegisches Boot und öffneten, nachdem alle Leinen fest, waren zur Feier des Tages eine Flasche Sekt. Wir hatten es bis Skagen geschafft! Dieser nördlichste Punkt Dänemarks sollte für uns der nördlichste Punkt der Reise werde. Glücklich und stolz, so weit in den Norden gekommen zu sein, ließen wir den Abend in Ruhe ausklingen.

### **Tag 9-13 Skagen -> Ålbaek (10,6sm)**

In Skagen legten wir einen Tag Pause ein: Wir flanierten durch die Stadt, spazierten zum „Lands End“, wo sich Kattegat und Skagerak treffen und besuchten noch zum Abschluss die versandete Kirche.

Für die kommenden Tage war reichlich Regen angesagt. Wir überlegten, Skagen zu verlassen und lieber in einem kleineren Hafen, an dem man vielleicht nicht als 6. oder 7. im Päckchen liegt, die Schlechtwetterperiode abzuwarten. Nach kurzer Überlegung kam uns Ålbaek als geeignet vor, und so verlegten wir uns in den kleinen aber durchaus empfehlenswerten Hafen in Ålbaek. Hier machten wir längsseits im vorderen Bereich des Hafens fest und harrten dem Wetter.

Obwohl das Wetter dann gar nicht so schlecht wurde, wie angekündigt, gönnten wir uns nach den eher anstrengenden Tagen der Hinreise jetzt ein bisschen Ruhe und legten gleich zwei Tage Rast in Ålbaek ein. Ålbaek bot zwar nicht allzu viel, aber neben lesen und ausschlafen wir genossen einen ausgiebigen Spaziergang durch die „Klintplantagen“. Auch die Kinder hatten einmal Zeit, ausgiebig den Hafen sowie den angrenzenden Strand zu erkunden.

### **Tag 14: Ålbaek -> Vesterø auf Læsø (26 sm)**

Der tidenbeeinflusste Hafen von Ålbaek war mit recht wenig Wasser gefüllt als wir ihn gegen halb acht morgens verließen. Phasenweise zeigte der Tiefenmesser nur noch 0,20cm unterm Kiel. Hinter der Hafenausfahrt war die Tiefe aber dann kein Problem mehr und somit blieben wir von Grundberührungen verschont. Bei blauem Himmel und Sonnenschein, 5kn Wind aus südöstlicher Richtung und angenehmen 24°C Lufttemperatur nahmen wir Kurs auf Vesterø, eine kleine Ortschaft auf der Nordwestseite der Insel Læsø. Aufgrund des geringen Windes musste wieder einmal der Motor herhalten, was er aber auch problemlos tat.

Bereits gegen 13:00h erreichten wir den Hafen. Es waren aber schon keine Boxen mehr zu haben, also gingen wir längsseits an eine unter deutscher Flagge fahrender Yacht. Bei mittlerweile über 30°C schlenderten wir einmal durch das Dörfchen und am Strand entlang und gönnten uns zum Abschluss ein köstliches dänisches Eis!

### **Tag 15: Vesterø -> Hals (36,11sm)**

Am nächsten Morgen verließen wir Læsø recht früh – bereits um kurz nach halb acht setzten wir nach Passage der Hafenausfahrt die Segel. Der moderate südwestlich Wind ließ uns nur einen Kurs von 240°-260° Richtung Festland segeln, deutlich zu nördlich, um Hals am Limfjord unser deklariertes Tagesziel zu erreichen. Im Verlauf der nächsten ein, zwei Stunden drehte der Wind aber immer weiter Richtung Süd, sodass Hals dann doch erreichbar wurde. Jedoch nahm die Windgeschwindigkeit auch kontinuierlich zu auf gute 5 Bft, in Böen erreichte er 21 kn! Wellen von bis zu zwei Meter Höhe trafen uns fortan von backbord, was den Komfort doch merklich sinken ließ und vor allem die jüngere Mannschaft störte.

Gegen 14:00h erreichten wir die Einfahrt in den Tonnenstrich zum Limfjord und konnten voraus bereits das kleine Städtchen Hals ausmachen. Wir holten das Groß ein, motorten zur Ladung der Batterien etwa eine halbe Stunde und ließen uns dann allein von der Fock in den Fjord ziehen.

Vor der Hafeneinfahrt wurde es noch einmal spannend da Wind und Strom uns ordentlich nach Westen versetzten. Auch das Anlegen bei 4 Bft war etwas knifflig, schließlich lagen wir aber gut vertäut in zweiter Reihe an einem schönen alten Holzsegler und machten uns kurz drauf auf, das nette Hafenviertel mit seiner bekannten Festung zu erkunden.

### **Tag 16: Hals -> Greena (44sm)**

Da für die kommenden Tage etwas mehr Wind angesagt war, beschlossen wir, Strecke gen Süden zu machen, denn wir hatten fest geplant, am 1. August definitiv in der Kieler Förde zu sein. Also stand für den heutigen Tag Greena als Ziel an.

Der Wind war noch ziemlich mau, wehte nur zwischen 1-3 Bft aus mal nordöstlicher, mal südöstlicher Richtung, sodass wir nach einigen wenig erfolgreichen Versuchen mit Groß und oder Fock voran zu kommen, beschlossen, den Motor zur Hilfe zu nehmen. Dank der teils spiegelglatten See war Gelegenheit, die Bordküche vollumfänglich zu nutzen: Neben einem leckeren Mittagessen samt Nachttisch wurde auch Joghurt angesetzt sowie Brot und Kuchen gebacken.

Kurz vor Greena zog sich der Himmel dann doch noch zu und es kam Wind auf. Wir befürchteten, glatt in ein Gewitter zu kommen. Doch so schnell die Wolkenwand sich aufgebaut hatte, so schnell verzog sie sich wieder ohne jeden Tropfen Regen.

Nach 11 Stunden Fahrt legten wir die MARLIA in eine der freien Boxen und ließen diesen Entspannten See-Tag noch einmal Revue passieren.

### **Tag 17 + 18: Hals -> Langør (Samsø) (35sm)**

Wir hatten die Wetter Apps studiert und wussten, es kommt Wind (vorausgesagt waren 4-5Bft), aber, wir mussten weiter nach Süden. Also hatten wir die Insel Serejo als Tagesziel gesteckt. Sie lag strategisch günstig auf dem Weg und war auch im Törnführer als empfehlenswerter Spot beschrieben.

Als wir um kurz vor acht die Leinen in Greena lösten, schien zwar die Sonne herrlich von einem nur mit kleinen Wolken durchsetzten Himmel, doch die Fähnchen und Flaggen um uns herum flatterten ganz ordentlich: Der Windmesser zeigte uns bereits im Hafen 15-17kn an. So wie die Crews vor uns, setzten auch wir im Hafenvorbecken bereits die Segel zu 50%. Mit Voll-Speed preschten wir durch die enge Hafenausfahrt und stiegen gleich ein in die gut anderthalb Meter hohen

Wellenberge die uns entgegenkamen. Wir hielten zunächst gerade nach Osten, um uns von der Küste freizuhalten und gingen nach etwa einer Seemeile dann auf Kurs 164°. Die Fahrt war ruppig. Der Wind erhöhte sich stetig und erreichte in Böen gut 22kn. Die Wellen erreichten Höhen um die 2-2½ Meter und die nicht sonderlich gleichmäßigen Wellen rollten seitlich unter uns hindurch. Ein Gegenstrom von 1,5-2kn erschwerte das Vorankommen zusätzlich sodass wir trotz 5-6kn Fahrt durch Wasser nur gut 3kn FÜG machten. Trotz diverser Justierungen an der Segelstellung, blieb das Ergebnis unbefriedigend. Es blieb ein unangenehmes Rollen, das allen an Bord zusetzte. Im Windschatten der kleinen Insel Hjelm, die wir an BB liegend am frühen Nachmittag passierten, nahmen die zwar Wellen ab und die Fahrt wurde erträglicher, dennoch fassten wir den Entschluss, eher einen näheren Hafen als Serejø anzusteuern. Ore war eine Option, die Insel Samsø die andere. Schließlich entschieden wir uns für Langør auf Samsø, da dieser Hafen für die Weiterfahrt günstiger lag.

Aus dem Windschatten Hjelms kommend, trafen uns erneut die Wellen von schräg hinten. Da wir das Groß geborgen hatten und nur mit Fock und Motorunterstützung unterwegs waren, wirkte das Schiff etwas instabiler. Auch die Wellenhöhe ging noch einmal nach oben – einmal erreichte die Wellen annähernd die Oberkante der Bordwand, kurz drauf lag das Schiff seitlich bis zur Winsch im Wasser.

Nachdem wir gegen 16:00h die Einfahrt in den Stavn-Fjord erreichten, in dem sich Langør befindet, nahmen Wind und Welle ab, doch eine Reihe von Untiefen erforderte noch einmal alle Konzentration. Trotzdem konnten wir die wunderschöne Landschaft um uns bereits bestaunen. Langør und der Stavn-Fjord sind zurecht ein Naturschutzgebiet – kleine Inseln, unzählige Seevögel, Ruhe und Abgeschiedenheit...

Zwar war im Hafen kein Platz mehr, aber an der Außenmole fanden wir eine Lücke, in die wir gut hineinpassten und um kurz vor fünf die MARLIA festmachen.

Ein kleiner Spaziergang rund um die Hafen sowie ein ordentliches Abendessen beendeten diesen anstrengenden Segeltag.

Den nächsten Tag brauchten wir zur Erholung. Viel Programm nahmen wir uns nicht vor, ein gemütlicher Spaziergang am Strand entlang, das Suchen und finden einiger Geocaches, Steine und Muscheln sammeln, mehr brauchte es nicht zur Regeneration.

## **Tag 19: Langør -> Nybørg (55sm)**

Bereits um kurz nach halb sieben am Folgetag verabschiedeten wir uns von Langør. Heute sollte es in Richtung Beltbrücke gehen. Bei der Ausfahrt aus dem Fjord erfreuten wir uns an der Schönheit der kleinen Inseln, an denen wir vorbeikamen. Leider hatte der Wind an den Tagen zuvor sich wohl etwas verausgabt, weshalb er heute dann grad gar nicht mehr wehte und uns einen Tag mit Motor bescherte. Aufgrund des wolkenlosen Himmels durften wir uns dafür aber über Stunden am Anblick der „Storebæltsbroen“ erfreuen.

Die Durchfahung war erneut ein erhebendes Gefühl – unser kleines Boot unter dieser riesigen Brücke....

Hinter der Brücke bogen wir nach Westen ins Fahrwasser Richtung Nyborg ab und erreichten diese modern wirkende Stadt mit ihrem schicken Hafen bei bereits abnehmendem Licht gegen halb neun am Abend. 14 Stunden und 55 sm – wir waren ein bisschen stolz auf uns und unser Boot.

## **Tag 20: Nybørg – Schilksee / Kiel (65,5sm)**

Die Förde und die Heimat riefen, drum hieß das Ziel des Tages Deutschland – optimalerweise Laboe oder Wendtdorf.

Bereits um kurz nach sechs in aller Herrgottsfrühe verließen wir die Stadtmarina von Nybørg, zugleich mit einer ganz neuen Erfahrung: Es war Nebel aufgezogen! Die Sicht betrug anfänglich weniger als 100m, später hob sich der Nebel etwas und wir konnten max. 300m weit sehen. Wir waren durchaus ein wenig angespannt, denn in den letzten zweieinhalb Wochen hatten wir festgestellt das durchaus viele Yachten ohne AIS unterwegs sind. Also hielten wir konzentriert Ausguck um nahende Boote rechtzeitig zu erkennen.

Der Wind, anfänglich nur ein zarter Hauch, unzureichend zum Segeln, kam zunehmend in Schwung und so konnten wir ab spätem Vormittag doch überwiegend segeln und brauchten den Motor nur vereinzelt zur Unterstützung.

Die Sicht verbesserte sich zunehmend und ab der Rudkøbingbrücke hatte der blaue Himmel die Oberhand gewonnen. Das nach Süden verlaufende Fahrwasser war schmal, teils wenig betonnt, sodass wir weiterhin sehr konzentriert fahren mussten. Vor Marstal bargen wir kurz die Segel, zu viele Boote tummelten sich im Fahrwasser. Aero hinteraus und das Ziel Kieler Förde vor Augen, nahmen wir Kurs 192°.

Bald wurden wir doch etwas unsicher, ob es klug gewesen war, weiter zu fahren, anstelle in Marstal anzulegen. Im Süden verdunkelte sich der Himmel merklich und der Wind drehte auf Süd/Südwest. Die teils schwarze Wolkenwand verhieß nichts Gutes, doch alles Wetterprognosen, die wir vor Marstal auch extra noch einmal aktualisiert hatten, sagten weder stärkeren Wind noch Regen vorher. Wir refften noch einmal die Segel und vertrauten den Wetterprognosen und fuhren beherzt weiter Richtung Kieler Förde. Es war, wie sich herausstellte, die richtige Entscheidung. Denn erst bei der Einfahrt in die Förde bekamen wir einen kurzen Schauer ab.

Je näher wir der Fördeneinfahrt kamen, um so unentschlossener wurden wir, ob wir nun Wendtdorf oder Laboe ansteuern sollten. Schlussendlich entschieden wir uns für den Olympiahafen in Schilksee – eine hervorragende Entscheidung wie wir feststellten.

Wirklich k.o. aber glücklich über den gelungenen Tagestrip legten wir gegen 21:00h in Schilksee an.

## **Tag 21 + 22: Schilksee und Laboe**

Die 120 Meilen der letzten beiden Tage steckten uns ein bisschen in den Knochen und so gönnten wir uns eine zweitägige Auszeit. Zudem stand ein Leichtmatrosen-Geburtstag an! Laboe bot mit Marineehrenmal, U-Bootbesichtigung, Schwimmbad, Eisdielen, Strand und Pizzeria genau den richtigen Rahmen...

## **Tag 23: Schilksee -> Cuxhaven (76sm)**

Auch wenn die Kieler Förde uns hervorragend gefallen hat, die MARLIA musste zurück nach Cuxhaven, denn von dort aus sollte sie doch in diesem Jahr noch einmal zurück nach Makkum am IJsselmeer (NL) überführt werden, um dort den Winter zu verbringen.

Also hieß es, Adieu Kieler Förde – Nordsee wir kommen zurück.

Bei Nieselregen und hängenden Wolken verließen wir Schilksee gegen acht Uhr und steuerten die Schleuse von Holtenau an. Nach einer kurzen Wartezeit in der wir die



Passagegebühr am Zahlautomaten entrichtet, forderte der Schleusenmeister uns auf, ins Südbecken zu fahren zwecks Schleusung in den Kielkanal. Gegen viertel vor zehn öffnet sich die Tore und gaben den Weg frei in den Nord-Ostsee-Kanal.



*Lotsenboot auf der Kieler Förde*

Die Fahrt zurück Richtung Elbe war ähnlich ruhig und wenig aufregend wie die Hinfahrt. Das mäßige Wetter allerdings hielt den Spaßfaktor zudem im niedrigen Bereich.

Der Schleusengang in Brunsbüttel war easy, außer einer anderen Yacht war das Schleusenbecken leer.

Im Abendlicht der tief stehenden Sonne entgegen legten wir die letzten Meilen auf der Elbe sogar noch unter Segeln zurück und erreichten dabei Höchstwerte um die 7-8kn FÜG.

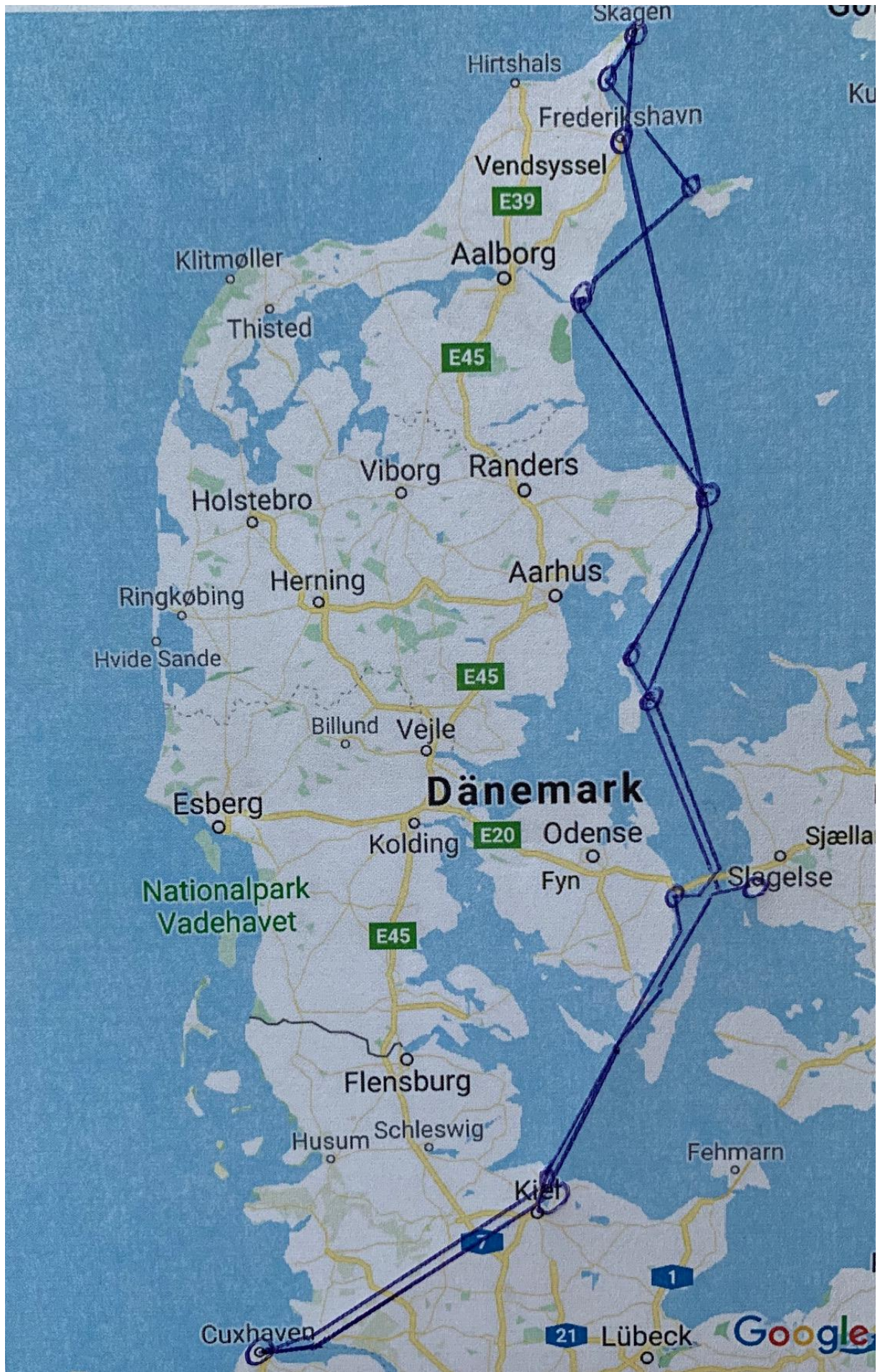


*Auf der Elbe...*

Gegen 21:40h im letzten Rest Tageslicht, legten wir in der für uns reservierten Box C4 in der Seglervereinigung Cuxhaven an.

Unbändige Freude erfüllte uns: rund 700 Meilen – von Cuxhaven nach Skagen und zurück, einmal die Ostsee rauf und runter - Sekt auf den Tisch und hoch die Gläser!!

Die Crew der MARLIA – im Herbst 2019



Dänemark

Nationalpark Vadehavet

Google