

Vom Nordmeer zur Ostsee - ein Überführungstörn

Die Anreise

Als unser Vereinsgründungsmitglied von „Die Segler Deggendorf e.V.“ Günther Plach am Rande der Weihnachtsfeier 2006 Mitsegler gesucht hat für einen Überführungstörn von Bergen/Norwegen nach Stralsund/Deutschland, hatte er das Boot schnell voll.



Es konnte wochenweise gebucht werden und natürlich war die Yachtcharter für die erste Woche bei unseren Fahrtenseglern besonders gefragt - wer bekommt schon sonst die Gelegenheit, oberhalb des 60. Breitengrades und damit im Nordmeer zu segeln. Kurz nach Günthers Zusage: „ Du hast einen Platz!“ begannen schon die Diskussionen um die Anreise: Auto? Zug? Flug?

Schließlich kristallisierten sich zwei Reisegruppen heraus. Anna-Maria und Günther Plach sowie Thomas Zettner machten sich eine Woche vor Törnbeginn mit dem Auto auf den Weg. Dieses blieb in Stralsund stehen, per Zug ging es weiter nach Kiel, von dort mit der Fähre bis Oslo, anschließend mit der Bergenbahn nach Bergen.

Ingrid und Eberhard Schörnack, Lupo Straub und Jürgen Weng setzten sich in Nürnberg in ein Flugzeug und flogen direkt nach Bergen.



Als wir, die 2. Gruppe, in Bergen ankamen, hatte Gruppe 1 schon seit drei Tagen die Yacht geentert und das Problem der fehlenden Heizung an Bord durch den Einkauf diverser Camping-Gasflaschen mit Heizaufsatz gelöst. Da die Vorcrew alle bordeigenen Gasflaschen geleert hatten und neue wegen der skandinavischen Gewindegrößen nicht besorgt werden konnten (Adapter? - Fehlanzeige, gibt es auch in Fachgeschäften nicht!), wurden die Halbkiloflaschen aus dem Campingzubehör unsere ständigen Begleiter, wenn es um das Kochen oder - in Häfen ohne

Stromanschluss - Heizen ging.



Nach einem samstäglichem Stadtbummel durch das verregnete Bergen mit seinen „Deutschen Bryggen“,



bei dem sich sogar ein paar Mal die Sonne zeigte, ging es an den ersten Großeinkauf von Lebensmitteln: Sieben Tage lang sollten sieben hungrige Seefrauen und -männer satt werden können. Am späteren Nachmittag machten wir uns dann mit unserer Yacht vertraut, unserer Levanat, einer Salona 42. Abends, nach dem Abhören des Seewetterberichts, fiel die Entscheidung: Morgen soll es losgehen.



Von Norwegen nach Schweden

Bergen hat 320 Regentage im Jahr und ist die regenreichste Stadt Europas. Wer das nicht glaubt, soll einfach hinfahren und nachsehen. Wir jedenfalls konnten uns gleich am ersten Tag davon überzeugen: Wer auch immer Rudergänger war, tat gut daran, Schwerwetteranzug und Südwestler zu tragen.



Trotzdem kamen wir mit flotter Fahrt voran. Unsere Salona 42 erwies sich nämlich als reinrassiger Renner: Im 2. Reff und unter Fock erreichten wir Geschwindigkeiten von 8,5 Knoten, und das bei gerade mal fünf Windstärken! Als wir dann allerdings vor der Langenuen-Enge die Fock bergen wollten, um die Enge unter Motor und gegen den Wind passieren zu können, hatten wir das erste größere Problem mit der Bootstechnik: Die Rollfock ließ sich nicht mehr einrollen, und das, obwohl sie am Tag vorher im Hafen noch problemlos zu bedienen war. Es blieb uns nichts anderes übrig, als sie ganz zu bergen und die restliche Strecke ohne sie zu fahren. Abends dann, an einem privaten Anlieger in **Mosterhamn**, diskutierten wir ausgiebig mögliche Ursachen für den Defekt und probierten allerhand Lösungsvorschläge aus - allerdings erfolglos. Schließlich setzte die Dunkelheit unseren Versuchen ein Ende.

Am nächsten Morgen: Die Sache mit der Fock muss geklärt werden. Offensichtlich hatte eine der Vorgängercrews beim Segelwechsel Mist gebaut. Nachdem sich unsere Überlegungen zu einer Theorie verdichtet hatten (Die obere Trommel dreht sich nicht richtig, weil der Zug des Fockfalls in einem ungünstigen Winkel einwirkt.), musste jemand in den Mast.



Das konnte nur Lupo sein, schließlich ist er langjähriger Drachenflieger und die 21,50 Meter Höhe unseres Supercarbonmasts sind für ihn damit keine echte Herausforderung. Gefordert aber war Thomas an der Winsch! Nach zwei Stunden war es dann so weit: Wir konnten ablegen und in einen traumhaft schönen Segeltag hineinfahren.



Nahezu ohne einen Regentropfen durchpflügten wir im 2. Reff und mit funktionierender Fock das Wasser zwischen den Norwegischen Schären. Aufgrund von Spitzengeschwindigkeiten von über 9 Knoten Fahrt erreichten wir nach 51 Seemeilen am frühen Abend **Stavanger**.

Tags darauf wieder unser allmorgendliches Ritual: Wetterbericht abhören um 0640 local time (= UTC + 2) auf MW 1269 kh. Das frühe Aufstehen war von Vorteil: So konnten wir uns noch einen Rundgang durch Stavanger genehmigen



und die Gammelkirke (alte Kirche) und die schöne Altstadt besichtigen. Außerdem brauchten wir Schrauben und Motoröl. Erstere, um das Profiltag der Rollföck mehr als nur notdürftig befestigen zu können - es fehlten hier einige Schrauben -, letzteres, weil Eberhard,



unser Cheftechniker und „Lockere-Schrauben-Finder-und-Reparierer“ entdeckt hatte, dass sich in der Bilge etliche Liter Seewasser mit Motoröl gesammelt hatten (Später fand er dann noch die Ursache: Eine kleine, defekte Gummiabdeckung mit einem nahezu unsichtbaren Riss.) Da im Motorblock keine original Entlüftungsschraube steckte, kam die Vermutung hoch, dass eine der Vorgängercrews wohl beim Entlüften wenig sorgfältig vorgegangen war.

Am Himmel war ein wichtiger Prozess vonstatten gegangen: Ein Hoch hatte nahezu unbemerkt das Tief „aufgefressen“, von einem blitzblanken Himmel strahlte uns die Sonne entgegen. Nichts wie weg also aus Stavanger und raus auf das Meer, die Segel gesetzt und ... leider wurde nichts daraus. Als wir bei zunächst mäßigem Wind das Groß endlich ganz hochziehen wollten, mussten wir feststellen, dass das aufgrund unserer Vorsegelreparatur nicht mehr möglich war. Also blieb uns nichts anderes übrig, als unter Motor abzulaufen, schließlich lag unser nächstes Ziel, Egersund, 60 Seemeilen entfernt. Das tat dann schon weh, vor allem, als der Wind auf 4-5 Beaufort auffrischte.

Vor der Einfahrt in den Egersund setzten wir dann doch noch die Segel, um Mensch-über-Bord-Manöver zu fahren.



Das wurde zu einer echten Herausforderung: Bei bis zu 8 Knoten FdW (Fahrt durchs Wasser) fiel die Boje über Bord und wir hatten alle Hände voll zu tun, sie wieder an Deck zu holen; immer wieder mussten wir mehrmals ansetzen, um sie im heftigen Seegang zu angeln. Gut, dass es sich nur um eine Boje gehandelt hat, für einen Menschen in Seenot wäre die Situation wohl ziemlich ungemütlich geworden.

Nach der Hektik, dem Seegang, dem Wind ging es dann unter Motor durch eine schmale Einfahrt in den **Nordresundet**, an dessen südlichem Ausgang sich die Stadt **Egersund** befindet. Größer hätte der Kontrast wohl nicht sein können:



Keine Welle mehr, kaum Wind, eine geradezu unglaubliche Ruhe breitete sich aus und wir glitten in gemächlicher Fahrt durch eine fjordähnliche Landschaft, vorbei an einzelnen Wochenendhäuschen und idyllischen Ankerplätzen. Gegen 2030 Uhr machten wir an Heckboje und Vorleinen im Hafen fest.

Wie werden wir den Skagerrak queren können, wenn wir am südlichsten Punkt von Norwegen angekommen sind? Seit Tagen herrscht im Englischen Kanal Starkwind, sein Vorbote ist eine unangenehm kräftige Dünung. Der Wetterbericht meldet für unser Vorhersagegebiet „Südliches Utsira“ 4 - 5 Beaufort Wind, leider aber für uns „on the nose“, das heißt, wir werden Gegenwind haben. Da an Aufkreuzen nicht zu denken ist, steht uns ein Tag unter Motor bevor. Für uns heißt das: Küste anschauen, Buchten, Natur, wieder Küste - deswegen sind wir ja auch hier hergekommen, um zu schauen, zu träumen, uns von der fantastischen Schärenlandschaft geradezu berauschen zu lassen.



Der einzige, der sich an diesem Tag abarbeitet, ist Herbert, unser getreuer Diener, die Selbststeueranlage. Wir landen in **Mandal** und als wir um 23 Uhr auf ein Thermometer schauen, lesen wir dort ab: 19°C - wohl gemerkt: plus! Davon kann Süddeutschland heute nur träumen.

Wir wagen den großen Sprung über den Skagerrak! Vorher aber muss Lupo nochmals von Thomas in den Mast geschwitzt werden.



Wir haben uns für die Rollfock eine Lösung ausgedacht, die unser Groß nicht mehr behindern wird, und tatsächlich, es klappt. Als wir den Hafen verlassen, empfängt uns zunächst eine deutliche Dünung - in den nächsten Tagen ist laut Wetterbericht mit Schlechtwetter zu rechnen und es schickt schon mal seine Vorboten voraus. Leider gibt es kaum Wind, und das wird während unserer gesamten Überfahrt nach **Göteborg** so bleiben. So fahren wir also unter Motor und beobachten, wie das Land allmählich immer unschärfer wird und ein Landzipfel nach dem anderen uns

verlässt. Irgendwann haben wir dann nur noch Wasser um uns, in das unser Vorschiff bisweilen mit lautem Getöse einsetzt, wenn es von einer Welle allzu hoch gehoben worden ist. Wir haben achterlichen Wind und damit angenehme Temperaturen an Bord. Ausguck halten, gelegentlich den Kurs etwas korrigieren, sonst gibt es nichts zu tun. Außer genießen, z.B. die Krebschwänze und Schrimps, die Anna-Maria mit selbst gemachter Remouladensauce zum Abendessen reicht.



Günther teilt die Wachen ein: 2100 - 2400: Lupo und Jürgen, 2400 - 0300: Anna-Maria und Thomas, 0300 - 0600: Ingrid und Eberhard. Was uns erwartet, ist eine klare Vollmondnacht mit einem sternensüßen Himmel und der Milchstraße über uns. Auf dem Wasser gelegentlich die Lichter eines anderen Bootes. Das gleichmäßige Brummeln des Motors. Kein Wunder, dass die Nachtwachen sich nur schwer von Deck lösen können und sich in die Kojen verkriechen.

Um 0600 Uhr morgens sind es dann noch 40 Seemeilen bis zur Ansteuerungstonne Südfahrwasser Göteborg, für das näher gelegene Nordfahrwasser ist unser Mast zu hoch: Eine Brücke erlaubt dort nur Masthöhen bis 21 Meter. Doch noch bevor wir die Ansteuerungstonne erreichen, geht unserem Motor die Puste aus: Er fängt an zu husten, stottert, stirbt ab. Gut, dass Eberhard so fix ist im Umgang mit Motoren. Er hat die Ursache sofort lokalisiert (Kraftstoffvorfilter - „Das wird jetzt eine Schweinearbeit!“), baut ihn so schnell aus und befreit ihn von Wasser und Schlamm, dass wir gerade mal die Segel gesetzt haben, als er ruft: „Motor starten!“ (Ein Tipp noch an Vercharterer: Wenn ich eine Yacht zu vermieten hätte, würde ich sie Eberhard kostenlos eine Woche lang zur Verfügung stellen, dann wüsste ich, dass alle Fehler erkannt und die allermeisten behoben sind.)

25 Stunden und 193 Seemeilen nach unserem Start in Mandal legen wir im schwedischen Göteborg an, und zwar unmittelbar neben dem „Lippenstift“



, einem hohen Bürogebäude, von dessen oberster Ebene man „Göteborg upkiken“ kann.



. Wir aber essen zunächst einmal, duschen, und tauchen anschließend in das quirlige Stadtleben ein.

In Göteborg liegen wir dann drei Tage lang fest: Für Skagerrak und Kategatt werden Sturmwarnungen herausgegeben, das seit Tagen erwartete Schlechtwetter ist da. Die Crews, die nach uns im Hafen ankommen, sehen alle irgendwie zerzaust und gar nicht entspannt aus. Kein Wunder! Fallen doch immer wieder selbst hier im Hafen so heftige Böen ein, dass unser gut vertäutes Boot bis in den Rumpf erzittert und die Stadtfähren Probleme beim An- und Ablegen haben. Uns gibt die Zwangspause Gelegenheit, je nach Lust und Laune ausführliche Stadtbesichtigungen zu machen, Museen zu besuchen, morgens ausgiebig mit Lachs zu brunchen und abends auch

mal zum Essen zu gehen (Was in Skandinavien allerdings ziemlich teuer ist.).



Von Schweden nach Dänemark

Seewettervorhersage des Deutschlandfunks am Montagabend um 2105 Uhr Bordzeit: 5-6 Beaufort im Kategatt. „Na also, dann geht's ja!“, ist Günthers Kommentar. Damit gibt er den Startschuss zum nächsten Teil unserer Dreiländer-Reise. Bei herrlichem Sonnenschein, aber kühlem Wind aus NW legen wir am 28.8. ab. Stundenlang lassen wir uns von 10 - 15 Knoten Wind fortbewegen, das ist optimaler Segelwind und bringt unsere Levanat wieder auf Geschwindigkeiten zwischen 8 und 9 Knoten Fahrt. So soll Segeln sein. Und weil es so schön ist, wechseln wir uns am Steuerrad immer wieder ab, schließlich soll jeder dieses Vergnügen genießen können. Abends dann kämpfen wir uns durch eine kräftige Dünung zu dem kleinen Fischerhafen **Glommen** durch und machen gegen 1900 Uhr auf $56^{\circ} 50,5$ N und $012^{\circ} 21,0$ E an einem Anleger fest.

Tageskurs: 175° ! Wir wollen zum dänischen **Helsingör**, das dem schwedischen Helsingborg gegenüber liegt. Beide Länder berühren sich hier an der Einfahrt zum Sund beinahe. Aufgrund der geringen Breite des Meeres wurde von der IMO ein Verkehrstrennungsgebiet eingerichtet. Wir wollen unmittelbar vor ihm queren und dann parallel zum VTG nach Helsingör einlaufen. Wegen des seit Tagen anhaltenden NW-Windes hat sich im Kattegat durch den langen Fetch eine unangenehme Dünung aufgebaut. Deren 2,5 Meter hohe Wellen, die zumeist schräg achterlich einlaufen, verwandeln unsere Yacht stundenlang in ein wahres Schaukelboot, unsere Mägen werden dabei echt herausgefordert. Erst nach dem Queren zur dänischen Küste hat der Wind keine Chance mehr, Seegang zu entwickeln. Nur mit Fock und

vor dem Wind lassen wir uns in den Hafen schieben.



„Fähren zwischen Helsingör und Helsingborg nehmen keinerlei Rücksicht auf die Sportschiffahrt!“, so steht es im Hafenhandbuch zu Helsingör. Diesen Hinweis nehmen wir sehr ernst und passen eine günstige Gelegenheit ab, um in dem regen Fährverkehr ohne Schwierigkeiten passieren zu können. Bei Regen, der sich abwechselt mit Nieselregen, schippern wir Richtung **Kopenhagen**. Kurz vor der Hafeneinfahrt müssen wir ein „Rette-sich-wer-kann“-Manöver fahren, um einem Regattafeld nicht in die Quere zu kommen. Später fahren wir an Kopenhagens berühmtester Dame, der „Litje Mermaid“ vorbei.



In der Stadt selbst laufen wir den idyllischen Hafen Christianshaven an; er liegt in einem schmalen Kanal.



Unsere Tagesskipperin Ingrid fädelt die Salona 42 geschickt zwischen den vielen Booten hindurch und wir finden einen lauschigen Liegeplatz, zwar ohne Wasseranschluss, dafür aber mit Strom.

Hier in Kopenhagen, nach knapp 550 Seemeilen, trennen sich unsere Wege. Lupo und Thomas machen sich unmittelbar auf den Heimweg, Jürgen zieht um in ein Hotel, um die Stadt noch ein paar Tage lang zu erkunden, Anna-Maria, Ingrid,

Günther und Eberhard setzen die Fahrt mit der Levanat fort, schließlich muss die Dame ja nach Stralsund überführt werden.



Von Dänemark nach Deutschland

Unseren Liegeplatz am Chistianshavn in **København** (55°41,1`N / 012°36,0`E), Dänemarks kosmopolitischer Hauptstadt am Øresund, verlassen wir nun zu viert. Das ist gar nicht so einfach, unser Skipper Günther muss den richtigen Zeitpunkt erwischen, um sich durch die vielen patrouillierenden Schiffe hindurchzumogeln. Weshalb? Nun, heute feiert Kopenhagen einen Jahrestag, bei dem die Königliche Familie Norwegens angereist ist. Genau unserem Liegeplatz gegenüber haben schon früh am Morgen Dudelsackbläser und andere Militärmusiker ihre Plätze eingenommen.



Wir

sehen zahlreiche Menschen in das Gebäude, vor dem die Musiker stehen, hineingehen. Bald schon findet Anna-Maria heraus, dass der kleine Bruder des norwegischen Königs in diesem Gebäude einmal Schüler war und es heute besucht. Dann sehen wir den Kronprinzen von Norwegen und seinen Bruder, wie sie den vielen Schiffen, die nun kommen, den Gruß abnehmen.

Wie königlich ein Bootshaken doch präsentiert werden kann! Einfach toll! Natürlich geschieht dies alles unter Musikbegleitung der anwesenden Kapellen. Schööön!

Günther schlängelt sich also, eine Lücke nutzend, durch den Kanal wieder hinaus,



wir tanken unser Schiff auf und weiter geht die Reise unserem nächsten Ziel entgegen.

Rødvig (55°15,3' N / 012°22,5' E): Bei 4 Bft Seitenwind legte Günther an. Rødvig ist ein kleiner Fischerei- und Yachthafen und ein beliebter Zwischenstopp für Sportfischer und Segler auf dem Weg von oder nach Kopenhagen. Hier finden wir

alles was wir brauchen und – es ist nicht weit in den nahe gelegenen Ort. Das nutzen wir natürlich und füllen unseren Wassertank und gehen zum Einkaufen. An diesem Abend wird an Bord geschlemmt. Es gibt gebratene Scholle, Seelachsfilet und für jeden ein kleines Stück geräucherten Aal mit Kartoffel. Wir sind so satt gegessen, dass wir heute nicht zu Bett gehen, sondern in unsere Kojen hinein rollen.



Am nächsten Tag gibt es Wind in Rødvig, sehr viel Wind! Wir müssen im Hafen bleiben und sehen viele Schiffe, die mit zerzauster Mannschaft ankommen. Hier lässt sich beobachten, wie schwierig ein Anlegemanöver mit viel Seitenwind werden kann. Zwei Schiffe treibt es kreuz und quer im Hafenbecken umher. Mit viel Mühe und nur mit Hilfe der Leinen kann das Schiff an seinen Liegeplatz gezogen werden. Hier zeigt sich auch echte, gute Seemannschaft: Alle, die sich in der Nähe befinden, ob auf dem Steg oder auf den anderen Schiffen, helfen mit. Das ist auch bitter nötig, denn die Mannschaft des Schiffes ist am Ende. Zwei von ihnen waren ohnehin seekrank, einer steht völlig fertig am Steg und behält einen Fender im Arm. Als ich genauer hinschaue erkenne ich einen vertrauten Namen am Schiffsrumpf: „Popey“ steht da. Aber, hallo! Mit diesem Schiff waren wir zu Pfingsten 2006 eine Woche auf der Ostsee unterwegs!

Nächster Tag - was sagt heute der Wetterbericht? Hafentag! Also machen Eberhard und ich uns mit der Eisenbahn auf nach Koge. Das ist eine wunderschöne kleine Stadt mit Fachwerkhäuschen aus dem 17. und 18. Jahrhundert, einem gemütlichen Marktplatz mit vielen kleinen Kaffees und einem Hafen, in dem man es sich gemütlich machen kann. Am anderen Tag legen wir, mit Eberhard am Ruder, ab.

Etwa drei Seemeilen vor **Klintholm** (54°57,3`N / 012°28,0`E), wir segeln mit halbem Wind bei ca, 5 Bft. Soeben habe ich Eberhard am Ruder abgelöst und freue mich über die Fahrt. Doch plötzlich frischt der Wind heftig auf und ich kann den Kurs fast nicht mehr halten. „Hey, woher kommt denn der Wind so plötzlich?!“ „Sturmwarnung,

kam gerade über Funk!“ lautet die Antwort. Also nix wie hinein in den Hafen! Klintholm hat eine moderne Marina mit großer Ferienwohnanlage, ein Fischereihafen der Insel Møn. Viele Bornholmfahrer machen hier Rast. Als wir eintreffen, ist aber die Segelsaison schon zu Ende. Deshalb sind nur wenige Schiffe im Hafen, alle Restaurants geschlossen. Aber ein Lichtblick: Es gibt hier neben Duschen (5 Kronen für 4 Min.) und WC (kostenlos) auch noch eine Sauna (ebenfalls kostenlos). Der Lebensmittel-Supermarkt ist ebenfalls geöffnet und sehr gut sortiert. Während wir es uns an Bord unter Deck gut gehen lassen, zieht der Sturm über uns hinweg.

Nächster Tag, neues Ziel: **Stralsund**, Hansestadt, Deutschland

Bei schönem Wetter legen wir in Klintholm ab. Die Fahrt ist ruhig, wir haben geradezu Flaute, richtiges Dümpelwetter. Also motoren wir nach Stralsund. Gefühlvoll steuerte uns heute Günther von Tonne zu Tonne, dem engen Fahrwasser folgend, in den Hafen. Wir sehen Wasservögel, die, zum Greifen nahe, im Wasser stehen! So niedrig ist das Wasser hier. Es gilt also, aufmerksam der Fahrrinne folgend zu steuern. Stralsund begrüßt uns mit Sonnenschein.

Auf nach **Greifswald**, Hansestadt

Am nächsten Morgen ist es diesig, fast schon neblig, als wir - ich (Ingrid) bin am Ruder - durch die Ziegelgrabenbrücke schippern wollen. Noch ist sie geschlossen. Außer uns sind noch etwa acht andere Schiffe in Warteposition. Also gilt es aufzupassen, damit wir keinem zu nahe kommen. Dann öffnet sich die Brücke. Die Gegenseite darf durch, also weiter warten. Alle durch ...!- Endlich ... das grüne Licht leuchtet auf. Los geht es! Teilweise wird jetzt ein Wettrennen durchgeführt. Und dann sind wir durch. Während der Brückendurchfahrt gibt es Musik aus den Lautsprechern zu hören, die an den Brückenpfeilern montiert sind. Eberhard navigiert mich sicher durch die mit Tonnen gekennzeichnete Fahrrinne, denn ich sehe wegen der schlechten Sichtverhältnisse gerade mal bis zur nächsten Tonne, wenn sie nicht zu weit entfernt steht. Der Tonnenweg wirkt geradezu endlos lang. Es nieselt, ist kalt. Einige Zeit später fahren wir in den Kanal nach Greifswald ein. Grüne Auen rechts und links, kleine Ortschaften mit ihren Schiffstegen davor, es ist wunderschön.



Greifswald begrüßt uns mit Sonne und den Kirchtürmen der Nikolei-, der Maria- und der Annakirche. Später haben wir alle drei Kirchen besucht. Die Annakirche jedoch war geschlossen.

Am nächsten Tag geht es zurück nach **Stralsund**. Die Dame „Levanat“ ist nach 681 Seemeilen mit uns in ihrem Heimathafen angekommen. Das Schiff wird aufgeräumt, von einem Taucher kontrolliert, vom Vercharterer abgenommen. Abschiedsstimmung macht sich breit. Ein letztes Mal gehen wir zusammen zum Essen und lassen uns reichlich auftischen. Spät in der Nacht gibt es noch einen Absacker, anschließend kriechen wir ein letztes Mal in die Kojen. Am nächsten Tag trennen sich unsere Wege: Ingrid und Eberhard fahren nach Hause, Anna-Maria und Günther nach Berlin.

Ingrid Schörnick, Jürgen Weng

Fotogalerie

Bepackt bis unter das Dach



Proviand bunkern für eine Woche



Aus Bergen heraus - Verminderte Sicht



Lupo - Das kann doch einen Seemann nicht erschüttern.



Alles im Griff: Anna-Maria und Günther



Eberhard als cooler Seemann



Eberhard - Findet auch versteckte Fehler im Ankerkasten



Steuerfrau Ingrid



Anna-Maria am Steuer





Thomas - Wo sind die Piraten?

Seebären unter sich



Lupo nach hartem Einsatz



Jürgen nimmt Aus-Zeit



Echte argentinische Kerls bei der Einfahrt nach Kopenhagen



Mini-Regatta – wir waren schneller!



So macht Segeln richtig Spaß!



Rote Rosen - selbst auf hoher See



Schloss von Helsingör



Begegnung mit der Vergangenheit



Die Klappbrücke in Wieck



Unser Skipper Günther

