

Bericht für den Törnaward 2025 der SY Kjell

Titel der Reise:	Brauchen wir ein neues Schiff, oder die erste Reise mit Kjell
Bootsname:	Comtesse II / Kjell
Bootstyp:	Le Comte Fastnet 45
Crew:	Bertram Glaß und Susanne Dingeldein, Martha Dingeldein
Zeitraum der Reise:	31.05.2025-07.06.2025 und 19.07.2025-09.08.2025
Fahrtroute:	Stockholm-Wendtorf (Part I) und Wendtorf-Oslo-Wendtorf (Part II)
Strecke in sm:	580 sm (Part I) und 771,1 sm (Part II)

Bei der Heimkehr von unseren letzten Sommertörns mussten wir immer wieder feststellen: wir sind untersegelt. Und so wurde die Idee geboren, man müsste einfach mal so richtig lange segeln gehen.

Die Idee ist prima, aber Bertram befand unseren geliebten Blaubären (eine Pionier 10) ungeeignet für ein solches Projekt. Nun gut, es gibt größere Boote, auch Boote mit einer Tür vor der Toilette, aber andererseits ist er meiner Meinung nach doch das beste Schiff der Welt.

Wir sind echte Liebhaber klassischer Yachten und gibt es einen klassischeren Typen als eine Le Comte Fastnet 45? Schon seit 10 Jahren hatten wir den Bootstyp im Auge.

Nach kurzer Recherche fiel uns dann ein Exemplar auf, das in den Stockholmer uns warten einem im Februar 2025 uns auf den Weg Norden.

Da lag der zwischen den Winterlager und schön aber auch groß. Bertram schockverliebt schon den Kugelschreiber um den

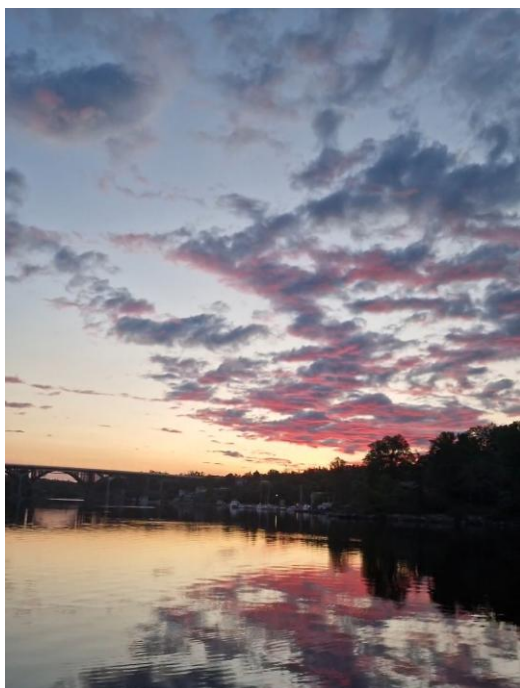


Schären auf sollte. An Wochenende machten wir in den

Dampfer nun Schären im war zwar ganz schön hingegen war und hatte

in der Hand Kaufvertrag

dingfest zu machen. Argumente wie was willst Du mit so einem Riesenschiff? In der Bilge kannst du eine komplette Kleinfamilie verstecken oder: wie sollen wir die Hafenmanöver hinbekommen, wir sind doch selbst mit dem Blaubären für so manches Hafenkino, konnten die Anschaffung am Ende nicht verhindern. Und so wurden 30.05.2025 wir am Eigner von Comtesse II und machten uns am 31.05.2025 um 03:33 Uhr nach einem Lebensmittelgroßeinkauf und einer Stippvisite bei Ikea auf den Weg von Stockholm nach Wendtorf.



Das war eine durchaus abenteuerliche Mission mit einem fremden und für mein Gefühl riesigen Schiff durch das schwedische Felsenlabyrinth zu manövrieren. Als wir dem engen Schärengewässer entkommen waren, konnten wir gegen Mittag endlich auch das Großsegel setzen und Kurs Süd anlegen. Wind war aber leider vorerst knapp und kam ausgerechnet aus Richtung Süd. Also beste Voraussetzungen für einen Tag auf der Kreuz.

Gegen Abend hatten wir dann die Blaue Jungfrau querab und haben uns in der Nacht kreuzenderweise durch den Kalmarsund gequält. Zu allem Überfluss zog eine Regenfront mit viel Wind kurz vor Kalmar durch. Wir segeln häufig nachts durch und hatten immer eine gute Routine mit den Wachwechseln. Mit dem neuen großen Schiff waren wir dann doch beide zu aufgeregt, um das auch diesmal sauber durchzuhalten: wir blieben beide wach! Im Resultat saßen zwei sehr übernächtigte Segler:innen morgens um 6 Uhr im Nieselregen an Deck. Der Beschluss zu einem einen kurzen Tagesstopp für einen Powernap im Hafen war unausweichlich.

Bertram hatte meine kritischen Anmerkungen noch im Hinterkopf und somit schon gewissen Respekt vor dem ersten Anlegemanöver.

Auf der Stirn mischten sich die Perlen von Angstschweiß und der Regen zum Glück ganz unauffällig. Aber nach einigem Hin und Her hatten wir prima das erste Mal längsseits festgemacht.



Nach ein paar Stunden Erholung haben wir uns dann so gegen 17 Uhr wieder auf den Weg gen Süden gemacht. Es musste noch der eine oder andere Kreuzschlag zwischen Öland und dem Festland absolviert werden, doch am späten Abend konnten wir dann mit vorlichem Wind über die Hanö Bucht kommen.

Diese kurze mondhelle Nacht verlief ohne weitere Komplikationen.

Den folgenden Tag segelten wir bei bestem Wetter an der Südküste Schwedens entlang und hatten sogar Zeit für eine Inventur der hinteren Backskiste. Archäologen hätten ihre wahre Freude gehabt, was da so seit 1969 eingelagert wurde und nie wieder ans Tageslicht kam. Erste kleine Probleme wurden spontan gefixt.



Ich hatte die Wache zwischen 22:00 Uhr und 01:00 am Folgetag übernommen. Da wir den Windpark zwischen Dänemark und Schweden an der Westseite umfahren wollten, hatten wir inzwischen halben bis raumen Wind. Dieser brieste aber erneut auf bis zu 20 Knoten auf. Zusätzlich gab es erneut Regen. Das war nicht sooo schön.

Gegen Morgen war das dann aber auch Geschichte und wir konnten bei bestem Wetter an den Klippen von Mön vorbeisegeln.

Weiter ging es durch den Grönsund, vorbei an dem beschaulichen Stubbeköbing, durch die Brücken bei Vordingborg und dann ins Smalands Fahrwasser. Da fühlt man sich schon fast wie zu Hause!

Auf Höhe Nordspitze Langeland nahmen wir Kurs auf Nyborg. Dort gibt es viel Platz für große Schiffe und Skipper die noch nicht ganz so vertraut mit ihrem Dampfer sind.

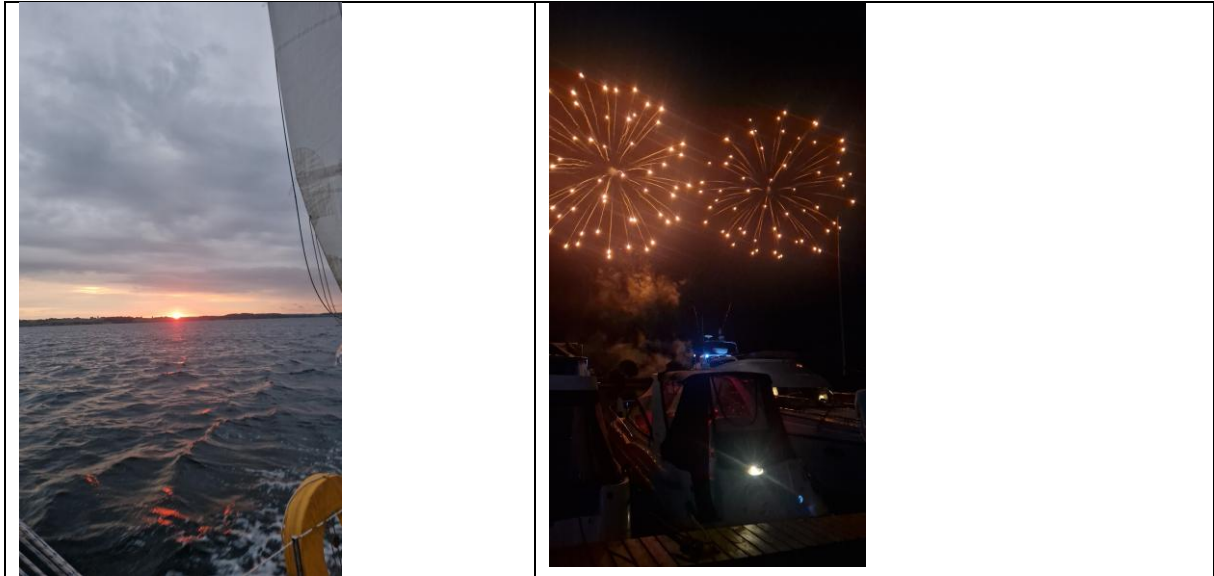
Am späten Abend konnten wir dann dort festmachen und fielen hungrig in das Hafenrestaurant ein. Gefühlt waren wir wochenlang auf See. Dabei waren es nur 4 Tage und 3 Nächte.



Gut ausgeschlafen starteten wir gleich am nächsten Morgen durch den Langelandbelt in Richtung Svendborg Sund und erreichten Faaborg für einen weiteren kurzen Boxenstopp.

Viel Zeit blieb uns nicht zum Verweilen, da wir uns wie jedes Jahr mit unseren Freunden zum Pfingsthafenfest in der Dyvig verabredet hatten.

Kjell, vorher Comtesse II, wurde in der Dyvig sehr herzlich begrüßt und zur Feier des Tages am Samstagabend noch mit einem Feuerwerk willkommen geheißen. Am nächsten Tag war auch unser alter Blaubär, nun unter dem Kommando unserer Tochter zur Stelle. Nun konnten wir familieninternes Flotillensegeln starten.



Am Pfingstmontag erreichten wir dann, nach einer Nacht in Maasholm, schließlich unseren Heimathafen Wendtorf.

Teil II

Wendtorf-Oslo-Wendtorf, oder wollen wir doch mal sehen, ob wir uns aneinander gewöhnen können.

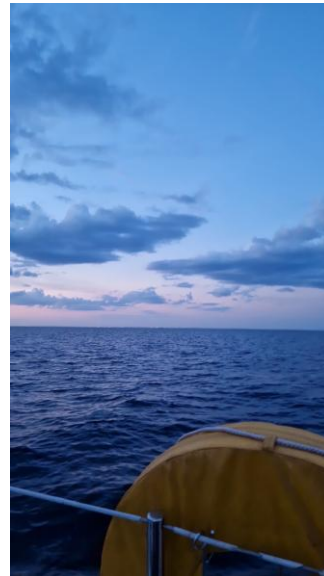
Zwischenzeitlich hatte unser Schiff einen neuen Namen bekommen. Comtesse II passte zwar zum Schiff, aber so gar nicht zu uns. Nach längeren Überlegungen einigten wir uns auf den Namen Kjell, der Name des kürzlich verstorbenen Voreigners, der viel Arbeit, Zeit und Liebe in das Schiff gesteckt hat.

Da der Schiffstyp dafür bekannt war, kaum im Rückwärtsgang manövrierfähig zu sein, hat er das Ruder verlängert und vorbalanciert. Viel Mühe hat er sich ebenfalls bei der Restaurierung der Holzteile gegeben.



Nun aber zu unserer Reise:

Am 19.07.2025 starteten wir bei Sonnenaufgang auf unsere Sommertour. Leider vorerst unter Motor. Kurz hinter der Ansteuerungstonne von Wendtorf verschwanden wir in einer gewaltigen Nebelschwade. Die dicken Pötte, die auf dem Weg in den Nord-Ostsee-Kanal waren, konnte man erst hören und dann sehen.



Nach kurzer Zeit verzog sich der Nebel, der Wind kam und die Segel konnten gesetzt werden. Bei strahlendem Sonnenschein ging es vorbei an Marstal und Rudköbing und dann Kurs auf die große Belt

Brücke. Diese erreichten wir kurz vor Sonnenuntergang. Bertram legte sich mit dem Kommentar: hier tut sich jetzt sowieso nichts mehr, schlafen und ich sollte die nächsten 3 Stunden Wache halten. Der Wind hatte sich scheinbar auch zur Ruhe begeben, ich dümpelte so mit 3-4 Knoten Fahrt neben der Schifffahrtsstraße, die ich eigentlich gerne queren wollte.

Die Frachter kamen aus beiden Richtungen wie auf eine Perlenkette aufgezogen. Da war definitiv kein Raum, um mit 3 Knoten zu queren.

Zu guter Letzt kam noch ein grell beleuchtetes Party Kreuzfahrtschiff mit lauter Musik vorbei. Mir reichte es, ich startete den Motor und kam dann doch zwischen den Schiffen durch.

Leider mussten wir gegen morgen noch einige Stunden motoren, da sich der Wind nicht so richtig für uns entscheiden konnte.

Wir legten den Kurs Richtung Anholt an und erreichten den Hafen am frühen Abend. Ein Sundowner in der Oracle Bar ist Pflicht und danach sind wir müde in die Kojen gefallen



Am nächsten Tag gab es für uns einen Hafentag. Wir haben eine Wanderung rund um die Insel gemacht. Obwohl wir schon oft auf Anholt gewesen sind, war das für uns eine Premiere und es hat sich

wirklich gelohnt. Die Nordseite der Insel ist von einer wunderschönen Heidelandschaft geprägt. Hinter Anholt Fyr erstreckt sich dann ein kilometer langer, menschenleerer Sandstrand. Wirklich sehr empfehlenswert.

Am nächsten Morgen segelten wir dann bei schwachem Wind in Richtung Schweden. Erst gegen Mitternacht hatten wir Göteborg querab. Der Wind nahm stetig zu, so dass wir schnell vorankamen und den Eingang vom Oslofjord am späten Nachmittag erreichten.

Da wir den Hafen von Hankö anlaufen wollten, mussten wir höher an den Wind gehen. Beim Dichtholen der Schot hörte ich plötzlich ein ungewohntes Geräusch. Der Kopf unserer Genua hing noch am Fall, der Rest flatterte wild. Schnell hatten wir den Autopiloten aktiviert und begaben uns aufs Vorschiff um den Ausreißer wieder einzufangen. Uns war schon beim Kauf des Schiffes bewusst, dass die Tage dieses Segels gezählt waren, und somit war die Aufregung nicht allzu groß.

Unter Motor legten wir die letzten 2 Meilen zurück. Im Hafen angekommen, wurde erst mal das Hafenrestaurant getestet und für mäßig befunden. Die Landschaft war aber wunderschön.

Am nächsten Morgen haben wir dann erst mal das Fall aus dem Mast geholt und die Genua II hochgezogen. Gut...für den Rest der Reise gab es dann keine große Genua mehr. Sehr schade!

Der Oslofjord zeigte sich uns durchweg mit schwachem Wind und bestem Wetter. Das Wasser hatte deutlich über 20 Grad. Völlig untypisch für diese Weltgegend. Willkommen in der Klimakatastrophe.

Unser nächster Stopp war der nette, kleine Ort Son an der Ostküste Fjords kurz vor der Enge von Dröbak. Dort verweilten wir einen ganzen Tag und wanderten entlang der abwechslungsreichen Küste.



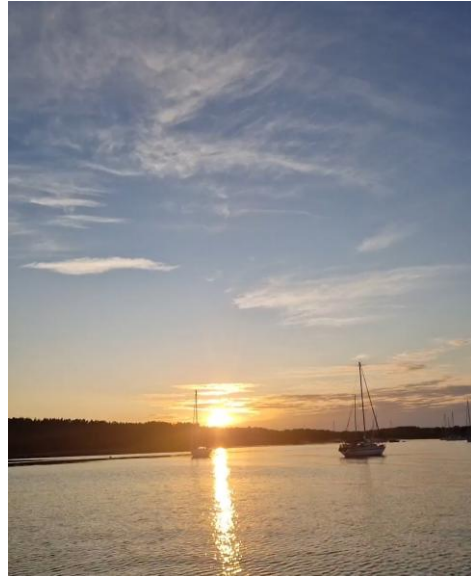
Nach nur 11 Meilen erreichten wir am kommenden Tag die idyllische kreisrunde Ankerbucht Sandspollen, in der wir mit gefühlt 50 anderen Booten lagen.

Am Sonntag, den 27.07. Erreichten wir die Aker-Brygge Marina in Oslo. Hier blieben wir 4 Tage, schauten uns die Stadt an und nahmen unsere Tochter Martha an Bord. Ein Besuch im Fram-Museum durfte nicht fehlen.

Obwohl Marthas Tasche den Flug aus Helsinki noch vor sich hatte, mussten wir uns langsam auf den Rückweg machen. Die Tasche sollte von Finair zu meinen Eltern in die Heimat geschickt werden.

Auf Höhe Hanko erreichte uns eine E-Mail, dass die Tasche nun abholbereit in Oslo wäre. Das passte ja prima! Martha machte sich am nächsten Morgen mit dem örtlichen Schulbus nach Frederikstad auf den Weg. Von dort gab es einen Flughafen-Shuttle nach Oslo.

Nach 8 Stunden haben wir sie schließlich in Frederikstad wieder eingesammelt und segelten noch bis Sonnenuntergang zu den Koster-Inseln und ließen den Anker dort vor Syd-Koster fallen.



Ein weiteres Highlight war der Abend in Grebbestad bei Rakör satt und Life-Musik.

Unser nächstes Ziel war Marstrand. Dort haben wir uns mit Freunden getroffen und einen fröhlichen Abend mit dem ein oder anderen Gin Tonic verbracht. Es war die Ruhe vor dem Sturm.

Unsere Route führte bei leider sehr schwachem Wind an Laesö vorbei. Der Einsatz des Motors war unumgänglich. Bei Sonnenuntergang zeigten sich Wolken am Horizont, die Wind versprachen. Die Segel wurden gesetzt und wir kamen gut in der Dunkelheit voran. Ziemlich genau um Mitternacht standen wir plötzlich in the middle of nowhere bei 15 m Wassertiefe. Wir konnten die Lichter vom Windpark vor dem ca. 13 km entfernten Anholt sehen. Wir standen bewegungslos im Wasser. Die Segel flatterten.

Den Motor wollten wir nicht starten, da wir nicht genau wussten was uns da unten festhielt. Wir schaukelten bei Wind, Welle und Regen in der Dunkelheit. Nach kurzer Überlegung funkten wir Lyngby-Radio an. Dort zeigte man sich tiefenentspannt. Wir sollten den Anker werfen, bis Sonnenaufgang warten und dann unter das Schiff tauchen.

O.K. Soweit gut...If this is your advice, we will follow it, hörte ich Bertram zweifelnd in das Funkgerät sprechen. Kurze Zeit später meldete sich Lyngby-Radio allerdings zurück. Man habe noch einmal mit der Leitstelle in Aarhus konferiert und ein Boot aus Anholt losgeschickt. Eine halbe Stunde später konnten wir das rote Licht des Seenotrettungsbootes erahnen. Ein Retter versuchte vergeblich bei uns an Bord zu kommen. Die Wellen waren zu hoch. Ich fand das sehr vernünftig und wusste auch gar nicht so genau was er bei uns wollte.

Nach einigem hin und her hatten wir eine Schleppverbindung hergestellt und wurden aus, was auch immer unter unserem Kiel war, herausgeschleppt.



Da unser Schiff laut den Seenotrettern zu groß zum Schleppen war (ich sage es ja auch immer!), und zweifellos ein Segelboot wurden wir aufgefordert die Schleppleine zu lösen und einen Segelversuch zu starten. Lief!

Wir sollten nach Grenä segeln und dort die Seenotretter erneut kontaktieren, um in den Hafen geschleppt zu werden. Das funktionierte alles prima. In Grena angekommen, tauchte Bertram unters Schiff und fand nichts. Die Schraube war frei. Aber das wussten wir ja vorher nicht.

Um den Schreck zu verdauen und den aufkommenden Sturm abzuwettern blieben wir 2 Tage in Grena. Unserer Meinung nicht der Hafen, der zum Verweilen einlädt.

Von Grena aus ging es mit Rauschfahrt gen Süden. Unsere Logge zeigte teilweise 9 Knoten und mehr Fahrt durch das Wasser an.

In Nyborg trafen wir uns mit Freunden und verbrachten erneut einen schönen Abend mit netten Gesprächen und gutem Essen.



Von dort aus ging es dann über Marstal in unseren Heimathafen Wendtorf. Oslo ist auf jeden Fall eine Reise wert.