

2022 Newsletter SY MAYONA II

Newsletter 1 Test, 10.4.2022

eine Woche unterwegs

Executive Summary



Alles ok!

- 6 Häfen angelaufen (La Rochelle, Sable d'Olonne, L'Herbaudiere, Pornichet, La Turballe, Haliguen (Quiberon)).
- Total über 200 sm gesegelt
- Wind fast immer zwischen 20-30 kn und bestes Segeln – meistens mit 2 Reffs
- Temperatur leider noch unter 20 Grad, aber die Webasto-Heizung funktioniert

- Anstatt Rösti und Bratwurst essen wir Austern und Langustinen oder anderes Meergetiere und trinken Muscadet
- Das Schiff hat sich bewährt und läuft fast immer zwischen 5-8 Knoten
- Eine Herausforderung sind die vielen Staumöglichkeiten (gefühlte sind es über 1000 Schubladen, Schwalbennester, Backskisten, und andere „Geheimfächer“) – noch lange haben wir nicht alle geöffnet und sind froh, wenn wir die eigenen Sachen wieder finden....
- Die ganzen Ersatzteile und das andere Schiffsmaterial werden wir im Laufe der Zeit inventarisiert und neu ordnen – so dass es bei Bedarf auch gefunden werden kann

Fotos unter: <https://zenfolio.page.link/yRhS6>

Newsletter 2, 30.4.2022

Mit Segelyacht (SY) Mayona II durch die Biskaya



Mit viel wind und Spass segeln wir gegen Norden

Seit wir am 3. April in Port Medoc (Gironne-Mündung) gestartet sind haben wir quer durch die Biskaya über 500 Seemeilen zurückgelegt und in 16 Häfen angelegt. Wir haben Winde von knapp 40 Knoten und Strömungen von bis zu 5 Knoten erlebt. Nun sind wir in Saint Malo und geniessen ein paar Tage „Segelfrei“.

Unter Biskaya versteht man das Seegebiet vor der gesamten französischen West- und der spanischen Nordküste. Die Biskaya hat im Westen einen Tiefseeabschnitt, der mit Wassertiefen von bis zu 5000 m auf einen nordöstlichen Schelfmeerbereich trifft, der nur 20 bis 150 m tief ist. Die Uebergangszone ist äusserst schmal. In diesem Gebiet entstehen die berüchtigten Sturmseen mit Wellenhöhen von im Extremfall bis zu 15 Metern. Am Rande des Sockels bilden sich gezeitenbedingt Strömungswirbel, die je nach Tide mit oder gegen die Hauptwellenrichtung setzen. Eine Wind- und Welle-gegen Strom-Situation kann sehr ungemütlich und gefährlich werden. Das ist ein Grund warum die Biskaya als eines der anspruchsvollsten und härtesten Segelreviere bekannt ist. Nun wir haben alles gut überstanden, uns immer seriös auf die einzelnen Abschnitte vorbereitet und entsprechende Wetterfenster angepeilt. Wir hatten auch immer einen Freund dabei, der uns bestens unterstützte. Damit haben wir die Biskaya durchsegelt und kommen nun in den Aermelkanalbereich.

Neben all den „Segelkultorten“ (z.B. La Rochelle – mit 5000 Booten wohl der grösste Yachthafen der Welt, Sable d’Olonne – Start- und Zielort der Vendée Globe, der härtesten Einhandsegelregatta der Welt, Lorient – mit den U-Boot Bunkern aus dem 2. Weltkrieg und grösstes Segelzentrum der Bretagne mit einem Museum geprägt von Eric Tabarly.



Pointe du Raz

Highlights waren sicher die beiden Durchgänge, einerseits zwischen Pointe du Raz und Ile de Sein sowie dem Westzipfel Frankreichs und der Ile d'Ouessant. Alle Kommissar Dupin Liebhaber sollten Band 5 Bretonische Flut lesen – darin erfährt man alles über die Insel Ile de Sein und weitere Nachbarinseln. Leider haben wir uns dieses Mal gezeitentechnisch und wettermässig nicht getraut diese spannenden Inseln anzulaufen.

Vor dem Pointe du Raz gab es einen letzten Zwischenhalt an einer Boje in Audierne. In Audierne wurde 1865 die zentrale Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gegründet. Dies ist das französische Pendant zur schweizerischen Rettungsflugwacht. Raz ist die bretonische Umschreibung für eine besonders heftige Meeresströmung. Und die war dann auch urplötzlich da. Kaum ums Kap herum, spült das Wasser mit knappen vier Knoten (es könnten manchmal auch 8 kn sein) durch die Meerenge zwischen Küste und der vorgelagerten Ile de Sein. Das Wasser wird ganz eigenartig kabbelig und wir schauen dauernd auf unser GPS, um Position und Richtung unserer Vorwärts- (oder besser Seitwärtsbewegung) zu überwachen. Ebenfalls haben wir die brechenden Wellen, das ist immer dort wo es Steine und Untiefen hat, im Auge. Wenn nun auch noch ein starker Nordwind blasen würde, wäre diese Umrundung wohl nicht zu schaffen... und die Annäherung sehr gefährlich.

Der Leuchtturm am Pointe du Raz trotz allen Wettern und Winden und mir kommen all die Bilder in den Sinn mit den Wellen die über den Leuchtturm hinwegfegen – unvorstellbar diese Wucht und diese Kräfte. Aber wir haben zum Glück ausnahmsweise wenig Wind wie auf der ganzen Reise noch nie und schaffen diese Durchfahrt locker. Für die Weiterfahrt nach Douarnenez haben wir kaum Wellen und günstige Winde, so dass wir zum ersten Mal auch unseren orangen asymmetrischen Spinaker setzen können und so vor dem Haus unserer Freunde in Douarnenez vorbeisegeln bevor wir in den Hafen einlaufen. Nach einem verlängerten Osterwochenende in Douarnenez verlassen wir am 21. März Douarnenez in Richtung Saint Malo. Leider war der Wind oft gegen uns, dafür hatte es mehr als ausreichend. So konnten wir unser Schiff nochmals ausgiebig mit hohen Wellen und starkem Wind testen und feststellen, dass es sich bei schwerem Wetter sehr sicher und komfortabel segeln lässt.



Unter asymmetrischem Spi fahren wir in Douarnenez ein

Saint Malo Mittwoch 4.5.2022



Toller Hafenplatz in Saint Malo vor den alten Stadttoren

Saint Malo, eine Stadt, welche im 2. Weltkrieg durch die Amerikaner zerstört wurde. Inzwischen ist der historische Stadtkern mit ihren Festungsanlagen wieder originalgetreu aufgebaut und einer der meistbesuchten Orte in Frankreich.

Weiter erlebt man hier einer der grössten Gezeitenunterschiede Europas mit bis zu 12 Metern Differenz zwischen Niedrigwasser und Hochwasser, sowas zu erleben ist immer wieder beeindruckend.

Die Kultivierten verbinden aber Saint Malo auch mit dem berühmten Schriftsteller und Politiker Francois-René de Chateaubriand. Ob das Gericht Chateaubriand wirklich vom persönlichen Koch Chateaubriands erfunden wurde, ist möglicherweise nur eine Legende, aber fein ist

dieses Gericht es trotzdem.



Mayumi isst ein Caiteaubriand

Seefahrer verbinden Saint Malo auch mit den von den holländischen und englischen Handelsschiffen gefürchteten Korsaren, allen voran Robert Surcouf (1773-1827), der mit seinem schnellen und wendigen Schiff "Renard" auf Beutezug ging. Mit einem Nachbau dieses Schiffes kann man heute Touristenausflüge buchen. Letzten Samstag allerdings ging das mächtig schief, als dieses Schiff auf Grund lief und 26 Personen evakuiert werden mussten.

Die Segler aber verbinden Saint Malo vor allem mit der Route de Rhum, einer legendären Einhandsegel-Regatta, welche alle 4 Jahre durchgeführt wird (so starten auch dieses Jahr im 6

Spätherbst wieder 140 Boote) und von Saint Malo nach Gouadeloupe führt über 6500 km respektive 3540 sm. Im Jahre 1978 benötigte der Schnellste dafür knapp 24 Tage. Inzwischen liegt die schnellste Zeit unter 8 Tagen.

Der Schweizer (eigentlich schweiz-französischer Doppelbürger) Laurent Bourgnon aus La Chaux-de-Fonds ist der einzige Segler, der bis heute das Gesamtklassement zweimal gewonnen hat. Laurent Bourgnon ist aber auch als "crazy guy" bekannt, der 1986 zu zweit mit einem Hobie Cat 16 (das ist so ein Katamaran wie ich ihn lange Zeit auf dem Thunersee segelte) den Atlantik überquerte. Allerdings mussten sie nach der Ankunft wegen schweren Sonnenverbrennungen und Dehydratisierung in ein Krankenhaus eingeliefert werden. Trotzdem ist das für mich ein Rätsel wie man das schaffen kann.

Auch Ivan Bourgnon, sein jüngerer Bruder, machte vor ein paar Jahren Schlagzeilen als er in einem offenen Katamaran von 20 Fuss die Welt umrundete und 2017 mit diesem offenen Katamaran durch die Nordwestpassage (zwischen Alaska und Russland) segelte. Ueber den schlechten Zustand der Meere war er so entsetzt, dass er 2016 die Umweltschutzorganisation TheSeaCleaners gründeten.

In Saint Malo gibt es also viel zu entdecken, während wir auf eine billige Diode zur Reparatur unseres Bugstrahlruders warten!

Herzlichst Lukas und Mayumi

Newsletter 4, 11.5.2022

Iles de Chausey



Iles de Chausey

Knapp 20 sm vom Mont Saint Michel entfernt liegen die Iles de Chausey. Diese Inselgruppe besteht bei Ebbe aus ca. 365 kleinen Inseln und bei Flut sind es aber nur noch etwas mehr als 20 (je nach Koeffizient der Tide). Diese Inselgruppe mit ihrer wunderschönen Natur und einem maximalen Tidenhub von 14 Metern ist in Europa einzigartig. Dadurch herrscht überall viel Strömung und alles ist immer in Bewegung und erzeugt ein dauerndes Schauspiel.

Auf der Hauptinsel gibt es ein Fort, welches auf Geheiss von Napoleon III erbaut wurde. Eine um 1840 erbaute Kapelle, ein Leuchtturm und ein paar wenige Häuser (ca. 30 Einwohner) ergeben ein Ensemble eines kleinen Fischerdorfes.

Ursprünglich wurde die weiterverzweigte Inselgruppe als Versteck für Piraten und Schmuggler genutzt. Später wurde dann der präkambrische Granit, der etwas weicher ist als normaler Granit, hier im grossen Stil abgebaut und insbesondere für den Bau des Mont-Saint-Michel genutzt. Der Transport mit den Schiffen war dank der Gezeiten einfacher zu bewältigen, da die Steine unten an die Schiffe gehängt werden konnten und so nicht ein- und ausgeladen werden mussten (keine schlechte Idee!). Chausey ist ein Naturschutzgebiet mit einer aussergewöhnlichen Vielfalt an ornithologischer Faune (Kormorane, Meerenten...), Meerestiere (Hummer, grosse Delfine, Kegelrobben) und Muscheln und Krustentieren. Logischerweise kommen im Sommer auch viele Touristen, die die Ruhe der weissen Sandstrände geniessen oder sich beim Strandfischen oder Wassersport (wie Kajak oder Tauchen) erholen.

Jemand erzählte mir, dass die Iles de Chausey die Seychellen von Frankreich sind. Ich war noch nie in den Seychellen und kann deshalb diesen Vergleich nicht bestätigen. Vielleicht kann das ja einer unserer Lesenden, der schon an beiden Orten war?

18.5.2022 Newsletter 5

Abstecher auf die normannischen Inseln



St. Peter Port auf Guersey

Im südwestlichen Teil des Ärmelkanals liegen die 5 normannischen Inseln (Jersey, Guernsey, Alderney, Sark und Herm) – besser bekannt unter dem Begriff Kanalinseln. Sie sind nicht Teil des Vereinigten Königreichs, sondern sind direkt der britischen Krone (in ihrer Funktion als Herzöge der Normandie) unterstellt. Sie waren auch nie Mitglied der EU, gehörten aber in ihr Zollgebiet. Diese Eigenheiten ermöglichten es den Kanalinseln, allen voran Jersey und Guernsey, sich als Steuerparadiese zu entwickeln. Es sind jedoch nicht nur Steuerparadiese, sondern stehen unter dem vom Golfstrom beeinflussten Klima (wir erlebten es etwas englisch – eher grau und feucht) und konnten sich so auch zu echten Naturparadiesen entwickeln mit endemischer Flora und speziellen Vogelbrutgebieten.

Wenn man in Jersey im Hafen ankommt, ist alles mal sehr, sehr „British“. Im Supermarkt gibt es vor allem „Fertigfood“, bezahlt wird in Pfund und Sterling (Euro wird nicht akzeptiert), es dominieren enge Pubs gefüllt mit krawattierten und biertrinkenden Bankern und es herrscht Linksverkehr.

Die spezielle Lage dieser Inseln machte sie seit jeher zu wichtigen militärischen Stützpunkten. Überall stehen Burgen und Bunker mit vielen Schützen- und Kanonenstellungen. Im 2. Weltkrieg wurden sie von den Deutschen besetzt. Diese vielen militärischen Anlagen wecken mit der heutigen Ukraine-Krise in uns eher Angst als historisches Interesse und wir konzentrieren uns deshalb eher auf tolle Naturerlebnisse durch ausgedehnte Spaziergänge und eine Busfahrt rund um die Insel Guernsey. Selbstverständlich haben wir uns auch den tollen britisch-französischen Film „The Guernsey Literary and Potato Peel Pie Society“ (z.B. verfügbar auf iTunes) angesehen, der die Vergangenheit der vom Kriegsende gezeichneten Menschen auf dieser Insel aufdeckt.

Natürlich ist auch Victor Hugo präsent, der eine gewisse Zeit in Jersey and Guernsey im Exil verbrachte..... und nun geht es von Alderney nach Cherbourg, um das Kap de la Hague mit komplexen Strömungsverhältnissen....

Newsletter 6

Besuch im Kunstmuseum in Den Haag



Sonntags-Boogie-Woogie vor Mondrian's letztem Werk

Von Cherbourg sind wir mit Marc, unserer neuen Crewverstärkung, in 8 Tagen mit besten Winden über 330 Meilen durch den Aermelkanal in den Norden weitergesegelt. Dabei haben wir auch das tolle Dörfchen Honfleur besucht mit über 10 Michelin empfohlenen Restaurants, die wir aber nicht alle ausprobiert haben. Die belgische Küste hat uns mit guten Wind erfreut, da diese Küste wirklich fast Nichts zu bieten hat – mindestens wenn man nicht Nordsee-Strandhäuschen Fan ist.

Nun sind wir in Scheveningen (Den Haag) angekommen und unser perfektes Crewmitglied hat sich wieder verabschiedet und ist in die Schweiz zurückgekehrt (wird aber wiederkommen). Wir machen hier nun einen kurzen "Servicestop" (Einkaufen, Putzen, Unterhaltsarbeiten, Routenplanung etc..) und warten auf günstige Winde, um nach Den Helder und die westfriesischen Inseln vorzustossen.

Ein Museumsbesuch im Kunstmuseum Den Haag gehört aber ebenfalls zum Servicestop. Hier erfreut uns eine Sonderausstellung zu Piet Mondrian und Alphonse Mucha. Besonders angetan hatte es uns das Werk Victory Boogie Woogie von Piet Mondrian, die letzte und unvollendete Komposition des Künstlers. Während unseres Aufenthaltes spielt ein Duo entsprechende Boogie Woogie Musik und macht das Bild damit noch besser erleb- und geniessbar. Das Bild gilt als Krönung der um die 300 Werke umfassenden Mondrian-Kollektion des Gemeentemuseum's in Den Haag und als eines der wichtigsten Werke eines niederländischen Malers im 20. Jahrhundert. Hans Locher, der Direktor des Gemeentemuseums, formulierte: „Der Victory Boogie Woogie (1944) ist die triumphierende Antwort auf den Zweiten Weltkrieg. Das berühmte [Guernica](#) von [Picasso](#) ist das Bild schlechthin für Gewalt und Kriegsopfer im

zwanzigsten Jahrhundert geworden. Nun, Victory Boogie Woogie von Mondrian ist das Bild schlechthin für den Sieg von Lebensfreude und Freiheit“. (aus Wikipedia). Lebensfreude und Freiheit ist auch genau das was wir im Moment auf Mayona II erleben dürfen! Weitere Fotos

unter: [Photos Instagram](#)

Newsletter 7, 4. Juni 2022

Norderney, 4. Juni 2022



Strandleben in Norderney – während Mayumi noch in der Daunenjacke rumläuft..

Hier kommen sie her, Otto Walkes und die Osfriesenwitze... Hier in Norderney sind wir in den ostfriesischen Inseln (es gibt noch die westfriesischen Inseln – gehören zu Holland und die nordfriesischen Inseln mit Sylt etc.).

Nun Norderney hat eine bemerkenswerte Vergangenheit und ist legendär für das erste deutsche Seebad! Nun wie kam es dazu... Der Philosoph Georg Christoph Lichtenberg kam von einer Kur im englischen Seebad Margate zurück und fragte sich: „Warum hat Deutschland

noch kein grosses öffentliches Seebad?“ Schon im Jahr darauf, 1797 wurde auf der Insel Norderney die erste Nordseebadeanstalt gegründet. Für mich und Mayumi muss Lichtenberg wohl einen sonderbaren Traum geträumt haben oder die Ostfriesenwitze vorweggenommen, um auf so eine Idee zu stossen.

Die landschaftliche tolle Küste ist von kalten Nord- und Westwinden heimgesucht und die Lufttemperatur erreicht auch im Hochsommer nur knapp mehr als 20 Grad und die Wassertemperatur bleibt wohl auch immer unter 20 Grad.. Verglichen mit der Schweiz also kaum gemütliches Badewetter...Trotzdem, Norderney entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einem, man kann fast sagen, mondänen Seebad, wenn man nicht einen allzu strengen Masstab anlegt. Es gibt einen Kurpark, Promenaden, Spielcasino, ein grosses Konversationshaus und ein im klassizistischen Stil gebautes Theater. Einen grossen Aufschwung erlebte das Seebad durch den König von Hannover, den blinden Georg V. Er verbrachte mehrere Sommer auf dieser Insel mit seinem Hofstaat. Auch Bismarck war regelmässig hier sowie Heinrich Heine, der hier seine Nordseegedichte schrieb.

Nun Mayumi und ich können der Insel etwas abgewinnen, auch wenn die Temperatur und der kalte Wind etwas gewöhnungsbedürftig sind. Die Leute sind aber herzlich und gastfreundlich. Der Hafenmeister hat für uns extra eine Schweizerflagge gehisst und organisiert frische Brötchen zum Frühstück. Doch wie auf so vielen Inseln ist es vorallem schön, wenn man weiss, dass man sie auch jederzeit wieder verlassen kann.

Newsletter 8, 7.6.2022

Helgoland



Helgoland in Sicht

Mitten in der deutschen Bucht, rund 50 km vom Festland entfernt steht der ca. 1 qkm grosse rote Felsen Helgoland (ca. 1000 Einwohner). Markant ist der aus dem Meer ragende Brandungspfeiler mit dem Namen Lange Anna. Es ist wohl klar, dass hier ein stürmisches Klima herrscht. Trotzdem soll es das wintermildeste Klima Deutschlands mit durchschnittlich 6.4°C sein, was uns nicht gehindert hat seit langem wieder einmal unsere Heizung anzuwerfen, um es gemütlich warm zu haben und diesen Newsletter zu schreiben. Am Nachmittag sollte der Regen verschwinden, der Sturm nachlassen und die Sonne etwas hervorkommen, so dass wir dann unseren Inselrundgang machen werden. Wir hoffen die Feigen- und Maulbeerbäume zu sehen, von denen wir im Führer gelesen haben. Wenn wir Glück haben erspähen wir sicher auch ein paar Kegelrobben.

Helgoland gehört zu Schleswig-Holstein ist aber eine Zollfreizone und damit auch ein Touristenort! Hier auf der Insel soll der Physiker Werner Heisenberg seinen genialen Einfall der "Unschärferelation" gehabt haben....

Die Oberfläche der Insel ist auch geprägt durch den Bombenangriff der Royal Air Force im 2. Weltkrieg. Damals wurden mehr als 6700 Tonnen Munition vernichtet und damit das Aussehen dauerhaft verändert.

Helgoland gehörte früher zum Vereinten Königreich. 1890 ging es im Tausch gegen Sansibar (!) an Preussen über. Hier ist auch die Heimat der speziellen Börterbooten, mit denen lange Zeit sehr viel Hummer gefangen wurde. Heute dienen sie dem Touristentransport. Ein Forschungsprojekt zur Hummerzucht des Alfred-Wegener Instituts möchte vor allem an den vielen Windturbinensockeln hier in der Nordsee den Helgoländer Hummer wieder vermehren, so dass schon bald wieder Helgoländer Hummer in die ganze Welt verschickt werden kann...

Morgen geht es dann Richtung Brunsbüttel, dem Eingang zum Nord-Ostseekanal, einem Ingenieursprojekt vergleichbar mit der Jungfrauochbahn.

Newsletter 9 vom 10.6.2022

Von Helgoland nach Kiel



Begegnung im Nord-Ostseekanal

Nun am Morgen des 8. Juni verlassen wir Helgoland am späten Morgen mit zusätzlichen 400 lt zollfreiem Diesel. Bei mässigem Wind segeln wir in Richtung Brunsbüttel. Die Fahrt war gemütlich und leider mussten wir ab und zu den Motor zu Hilfe nehmen, um rechtzeitig die Elbemündung zu erreichen, so dass wir den Flutstrom elbeaufwärts nutzen konnten. In Brunsbüttel konnten wir um 20:00 gleich in den Nordostsee-Kanal oder auch Kielkanal Durchschleusen ohne Warteaufenthalt. Mit 100 km Länge planten wir eine Uebernachtung ein, da nachts (bei Dunkelheit) keine Sportschiffe den Kanal befahren dürfen. Dieses Bauwerk ist eine gigantische Ingenieurleistung des 19. Jahrhunderts. Interessierten empfehle ich gerne die NDR Doku zum 125 Jubiläum auf youtube (<https://youtu.be/IZhDmOvrYQE>) Immerhin ist es die meistbefahrene künstliche Wasserstrasse. Aus unserer Sicht war es eher eine Pflichtübung ohne Autopilot und vollständig unter Motor und ab und zu etwas Segelunterstützung. So erreichten wir am Donnerstag Abend dann Haltenau und den Hafen Düsternbrook in Kiel. Kiel wird auch Sailing City genannt. Hier fand 1936 die Sommerolympiade statt und 1972 die olympischen Segelwettkämpfe. Von besonderer Bedeutung ist aber die Kieler Woche. Seit Ende des 19. Jahrhunderts ist das ein alljährlich stattfindender Regattaevent, der heute weltweit zum wohl grössten Segelsportereignis geworden ist. Die Regatten werden heute von Volksfesten begleitet und als Höhepunkt findet eine Windjammerparade (alte Grossegler) statt. Wir haben Glück, denn das ganze beginnt erst in einer Woche, denn sonst gäbe es hier nirgends mehr einen Hafenplatz. Wir freuen uns nun auf die Südsee (dänische) und sommerliche Temperaturen. Heute war der erste Tag mit Kurzarm-T-Shirt und kurzen Hosen...

PS: Dank einer guten WIFI Verbindung im Hafen von Düsternbrook gibt es neue Fotos unter: <https://zenfolio.page.link/yRhS6>

Newsletter 10 vom 16. Juni.2022

Samsø



Die Brücke über den grossen Belt

Liebe Mayona Freunde Inzwischen haben wir die imposante und weltweit drittgrösste Hängebrücke (<https://de.wikipedia.org/wiki/Storebæltsbroen>) über den grossen Belt unterquert. Sie ist ein Teil der 17 km langen Brücke zwischen den Inseln Fünen und Seeland, welche jeden Tag von mehr als 32000(!) Fahrzeugen befahren wird! Wesentlich beschaulicher geht es auf Samsø zu und her, der sonnenreichsten Insel Dänemarks. Sie ist zudem vollständig CO2 neutral, da sie hier mehr erneuerbare Energie (Sonne, Wind) produzieren als sie benötigen. Ich habe von dieser paradiesischen Insel eine Beschreibung aus dem letzten Jahrhundert gefunden, die ich so toll finde, dass (<https://www.visitsamsøe.dk/de/inspiration/rote-wangen-auf-samsøe/>) ich sie euch auszugsweise nicht vorenthalten möchte:

Rote Wangen auf Samsø

Die Geburtsstunde des Tourismus auf Samsø

Im Jahre 1879 machte der Kunstmaler und Dichter Holger Drachmann seine Hochzeitsreise mit seiner Emmy Culmsee auf die Insel Samsø. Ursprünglich war diese Reise nach Island geplant, doch aufgrund verschiedener Umstände landete das neuvermählte Paar stattdessen auf Samsø. Drachmann war neben seiner Tätigkeit als Kunstmaler und Dichter auch Journalist und er schrieb mit Begeisterung viele Artikel über all das Schöne auf der Insel Samsø an seine Leser in der Hauptstadt Kopenhagen. Dies kann man sozusagen als die Geburtsstunde des Tourismus auf Samsø bezeichnen.

Herzlich willkommen

Die Bewohner von Samsø waren schon vor der Zeit Drachmanns für ihre große Gastlichkeit bekannt, welches eine Urlaubsbeschreibung aus dem Jahre 1873 bezeugt. Der Verfasser ist nicht namentlich bekannt, – ein Herr aus der Hauptstadt – der eine Einladung erhalten hatte:

„Sehr geehrter Herr X. Wenn Sie meinen, dass Sie einen Aufenthalt auf einer kleinen Insel aushalten können, wo die Zeitungen 3 – 4 Tage alt sind, bevor sie eintreffen und wo es keinen Tivoli oder sonstige Vergnügungseinrichtungen gibt, dann kommen Sie gerne in Ihrem Sommerurlaub zu mir. Das einzige, was ich Ihnen versprechen kann ist, dass Sie herzlich bei mir in Ihrem Urlaub willkommen sind und dass Sie nette und gastfreundliche Menschen hier treffen werden.“

Herr X bedankte sich und nach einer angenehmen Überfahrt mit dem Dampfschiff von Korsør und einer weniger angenehmen Anlandung (ein unangenehmer Balancegang an der Reling, ein „skandalöser“ Abstieg auf einer Hühnerleiter hinunter zum Ruderboot und einem verletzten Schienbein) konnte er endlich Samsø in Augenschein nehmen.

Gastlich und gesellschaftlich

Herr X verbrachte mehrere Tage auf der Insel und war besonders von der hübschen Landschaft, dem vorzüglichen Essen und den schönen Mädchen der Insel angetan. Ein Zitat: „Wir trafen viele Mädchen, die Arm in Arm miteinander spazierten und viele sahen sehr hübsch

aus mit ihrer kleinen, goldbestickten Kopfbedeckung“ und Herr X fuhr fort: „Neben bester, privater Gastlichkeit auf Samsø habe ich eine auf hohem Niveau florierende Geselligkeit genossen, wovon ein Kopenhagener sich kaum einen Begriff machen kann.“

Rote Wangen

Die Badepensionen wie „Glimt“, „Strandlyst“ und „Samsø Bad“ hatten prominente Besucher, die von den großen Städten des Landes angelockt, mehrmals mehrere Wochen lang Urlaub machten. Hier konnten Sie die frische Meeresluft, die gute Kost und auch eine Menge Unterhaltung mit einigen Schnäpschen genießen. Die wohl bekannteste Gastwirtin aus dieser Zeit ist Anna Wiberg. Frau Wiberg, die selbst aus Kopenhagen stammte, mietete Anfang der 1920iger Jahre eine ehemalige Maschinenhalle aus Holz auf Samsø – der Ort, an dem heute „Strandlyst“ liegt. „Mir kam die Idee, dass Samsø vielleicht der Ort war, an dem die Kopenhagener wieder rote Wangen bekommen könnten,“ schrieb Frau Wiberg in einem Artikel 1943. Im ersten Jahr mangelte es an Komfort. Die Gäste wurden de facto in naheliegenden Bauernhöfen und Häusern untergebracht, da noch keine Zimmer, sondern nur ein Speisesaal in dem neuen Etablissement vorhanden waren. „Ich wusste, dass das Essen, das ich ihnen gab, gut und reichlich war, aber in Bezug auf die anderen Bequemlichkeiten lag noch einiges im Argen. Nach Einbruch der Dunkelheit hatten die Gäste nur Kerzenlicht und einige wenige waren mit einer Waschkommode begünstigt, die anderen mussten sich mit einer Waschschiüssel auf einem Stuhl begnügen“, erinnerte Frau Wiberg sich.

Doch die Gäste kamen wieder und brachten weitere mit. Nach 10 Jahren, 1931, konnte Frau Wiberg „Samsø Bad“ bauen, das gelbe Gebäude am Strandvejen, das jetzt „Walters Hvile“ heißt. Das Gasthaus wurde schnell so beliebt, dass sie es mit drei Nebengebäuden erweitern musste. Bezüglich der Bedeutung der Gastlichkeit erklärte Frau Wiberg: „Leute fühlen sich nur wohl an einem Ort, wo sie deutlich spüren, dass sie nicht ausschließlich ein Verdienstobjekt sind, sondern Freunde, denen man gerne etwas Gutes bieten möchte. Deshalb glaube ich, dass die Mühe sich gelohnt hat, wenngleich ich 23 Jahre lang keinen Urlaub gehabt habe. Ich habe frohe Menschen um mich herum gehabt und habe gesehen, wie sie nach einem anstrengenden Winter wieder aufleben und Jahr für Jahr wiederkommen. Ich habe sie schwärmen und sich verlieben gesehen“.

Ein Badehotel in Brundby

In einer Broschüre im Anfang der 1930iger Jahre empfiehlt ein anderes Hotel der Insel sich u.a. mit „landesbekannter Küche“, „Dänemarks beste Betten (Gardebetten)“, „eisgekühlter Schnaps aus eigener Gefrieranlage“ und „Jeden Dienstag Kopenhagener Abend“. Das Hotel hieß damals „Brundby Badehotel“, obwohl der nächste Badestrand fast 2,5 km entfernt ist. Heute ist das Hotel im ganzen Land als Dänemarks einziges Rockhotel bekannt. Hans Lindegaard, der Besitzer des Hotels im Zeitraum 1889-1932, war ein Genussmensch, der gut für seine Gäste sorgte. Er saß oft mit seinen Gästen zusammen am Tisch und zerlegte mit seinem Tranchierbesteck sein Lieblingsgericht – gegrillter Lammkopf mit Spinat. Es fehlte an nichts, was ein Vers aus dieser Zeit besagt: Ein erstklassiges Getränk man bekommt, man beginnt mit einem, und setzt fort, das werden Sie sicherlich bemerken

Auf Expedition

Die Bade- und Landgäste aus dieser Zeit sollten natürlich auch während ihrem Aufenthalt einiges auf Samsø erleben. Mehrere Hotels hatten Ausflüge mit Pferdekutsche oder Auto im Angebot. In Lindegaards Broschüre wurde den Hotelgästen empfohlen „Fahrrad oder Auto mitbringen, denn die Straßen sind hervorragend“.

Kam man mit dem Dampfer entweder von Jütland oder Seeland nach Kolby Kaas, konnte man damals auf den geschäftstüchtigen Fuhrunternehmer Vilhelm Petersen treffen, der Inselrundfahrten in einem bejahrten Bus anbot. Ein Tourist aus Kopenhagen wandte sich an den Fuhrunternehmer und fragte mit gerümpfter Nase: „Was kostet es in so einem Mistwagen herumkutschert zu werden?“ worauf der Fuhrunternehmer Petersen schlagfertig antwortete: „Es kommt wahrhaft darauf an, wie weit der Mist gefahren werden soll!“ Ja, selbst Gastlichkeit kennt Grenzen!

Newsletter 11 vom 21. Juni 2022

Louisiana Museum of Modern Art



Henry Moore im Louisiana

Hier in Humlebaek (35 km von Kopenhagen) ist ein weltweit respektiertes Museum für moderne Kunst und Skulpturen (<https://louisiana.dk>). Es liegt an einzigartiger Hanglage direkt am Meer mit einem wunderbaren Garten voller bedeutender Skulpturen (Moore, Serra, Arp, Giacometti...), die alle sehr subtil und harmonisch in der Landschaft integriert sind oder teilweise direkt für diesen Ort gestaltet wurden. Neben den Skulpturen gibt es wechselnde Sonderausstellungen von höchster Qualität.

Besonders beeindruckt hat uns die grosse Fotoausstellung von Diane Arbus mit ihren tollen b/w Portraits (<http://www.artnet.de/künstler/diane-arbus/>). Begeistert waren wir auch von einer Installations-Neuakquisition welche nun permanent ausgestellt wird von Yayoi Kusama, einer sehr eigenwilligen japanischen Künstlerin, deren Werke unverwechselbar sind (<https://www.instagram.com/p/CfERu4CKLAX/>).

Noch ein interessantes Detail zum Namen des Museums. Der Name des Museums geht auf den Vorbesitzer des 1855 erbauten Patrizierhauses zurück, der das Anwesen nach seinen drei Ehefrauen benannt hatte, die alle den Vornamen Louise hatten!

Newsletter 12, 26.6.2022

Das Opernhaus von Kopenhagen



Unser Schiff mit Besatzung vor dem Opernhaus und Copenhill in Kopenhagen

Kopenhagen hat ausserordentlich viel spannende Kultur zu bieten – nicht nur die kleine Meerjungfrau. Es sind jedoch immer die spannenden Begegnungen, die Bauwerke lebendig werden lassen. Wir hatten gestern so eine Begegnung mit einem dänischen Organisten und Musikkritiker, der uns bei einem Glas Wein die spannenden Geschichten hinter der Oper von Kopenhagen erzählte. Eine Opernhausführung heute Nachmittag verbildlichte uns nun diese ganzen Geschichten und Eindrücke.

Der reichste Mann Skandinaviens, ein Mitbegründer des Transportunternehmens Maersk, schenkte dem dänischen Volk eines der teuersten (ca. 350 Mio Euro) und modernsten Opernhäuser der Welt. So hat diese Oper 6 Hauptbühnen: 1 für das Publikum sichtbar und 5 für Proben und Bühnenvorbereitung. Innerhalb wenigen Minuten kann so ganz einfach von einer Oper auf eine völlig andere “umbühnt” werden. Das Opernhaus steht direkt vis à vis der Amalienburg des dänischen Königshauses und schräg vis à vis des Headoffice von Maersk!

Der Mäzen bestimmte den Architekten Henning Larsen ohne Wettbewerb und entschied Details aber auch Aussehen massiv mit (wie die Stühle und die Toiletten) aber auch das Aussehen der Fassade, was dem Architekten so zutiefst zuwider war, dass sie am Schluss definitiv keine Freunde mehr waren. Die Steinfassade wurde in Jura Gelb (Kalkstein) ausgeführt und der Foyerboden ist aus sizilianischem Marmor.

Im zentralen Foyer befinden sich drei kugelförmige Kronleuchter des isländischen Künstlers Olafur Eliasson. Jeder Kronleuchter besteht aus mehreren Glasstücken, die halbdurchlässig sind und etwas Licht durchlassen und einiges reflektieren. Die Auditoriumsdecke ist mit ca. 105.000 Blättern aus fast reinem Karat (100%) Blattgold vergoldet! Damit sollen die Kronleuchter im Foyer nicht konkurrenziert werden.

Das Haus bietet bis zu 1700 Zuschauern Platz, kann ein Orchester von 110 Musikern im Orchestergraben unterbringen. Das Gebäude ist 41'000m² gross, verfügt über 14 Etagen (5 davon unterirdisch) und über 1000 Räume. Das Gebäude wurde in nur 3 Jahren fertiggestellt, da der Mäzen die Eröffnung unbedingt noch erleben wollte. Diese fand 2005 statt unter Anwesenheit der Königin, obwohl ihr der Reeder eine eigene Loge im Haus verweigert hatte. Vieles am Gebäude geniesst gewisse Aehnlichkeit mit dem KKL. Zum Beispiel das grosse ausladende Dach, der holzverkleidete Opersaalkörper (hier aus dänischem Ahornholz, welches 6 mal lackiert wurde, um dieselbe Farbe wie Streichinstrumente zu haben)Die Fassade, die Larsen gerne vollverglast hätte und heute mit Stahlringen unterbrochen wird erinnert mich ein wenig an eine Fresnel Linse in einem Leuchtturm... für mich optisch sehr passend an diesem Ort.

Dieses Opernhaus dient aber nicht nur der Oper und Konzerten, sondern dient einmal im Jahr auch für einen Klippenspringerwettbewerb, wobei sich die Springer kunstvoll vom Dach der Oper ins “kalte” Wasser stürzen!

Die Sonneninsel Bornholm



Burgruine Hammershus

Inzwischen haben wir Kopenhagen, wohl eine der schönsten Hauptstädte, verlassen und sind auch wieder zu dritt unterwegs. Die erste Etappe führt uns nach Ystad – ein Ort, den wohl alle Wallander Krimifans bestens kennen. Ein kleines hübsches südschwedisches Städtchen mit mittelalterlichem Kern. Hier hatten wir ein lustiges Nachtessen mit Freunden aus der Schweiz, die mit dem Camper im Norden unterwegs sind. Doch nun geht es so schnell wie möglich nach Bornholm, der Perle der Ostsee und die Insel mit den meisten Sonnenstunden in der Ostsee – da müssen wir hin.... Die Insel gehört heute zu Dänemark, obwohl sie näher bei Schweden liegt. Hier läuft alles etwas langsamer und die strategische Bedeutung ist vorallem Geschichte. Einst eine bis ins 10. Jahrhundert unabhängige Wikingerfestung, wurde die Insel zuerst von Schweden und im 16. Jahrhundert von der deutschen Hanse in Lübeck kontrolliert. Später ging sie zurück nach Schweden und seit 1660 gehört sie zu Dänemark. Eine Spezialität sind die noch vier erhaltenen Rundkirchen aus dem 12. Jahrhundert, die zugleich auch Festungscharakter hatten. Besonders beeindruckend ist aber die Burgruine Hammershus.

Auf einem steil aufragenden Felsen an der Nordspitze Bornholms liegt die beeindruckende Burgruine der Mittelalterfestung Hammershus.

Es ist die grösste Burgruine Nordeuropas. Hammershus beflügelt nicht nur die Phantasie; sie lässt einem auch die reiche Geschichte Bornholms, an geografisch gesehen strategischer Lage, hautnah erleben! Hammershus wurde wahrscheinlich rund 1255 vom Erzbischof Jakob Erlandsen gegründet. Bis Mitte des 15. Jahrhunderts gab es Streitigkeiten zwischen Königshaus und Kirche, in denen Bornholm immer wieder eine wichtige Rolle spielte. Dabei wurde Hammershus mehrmals vom König eingenommen – und damit auch die Macht über die Insel. Doch jedes Mal wurde die Insel an den Bischofssitz zurückgegeben, zuletzt von Valdemar Atterdag im Jahr 1362. Das Hin und Her bei den Machtansprüchen zwischen Staat und Kirche wirkt aus heutiger Sicht auf uns eher etwas befremdend. Nach Bornholms Befreiung von den schwedischen Machthabern im Dezember 1658, erlangte Hammershus von 1660 bis 1661 als Gefängnis Berühmtheit. Prominente Insassen: Die Tochter König Christians IV., Leonora Christine, und ihr Mann Corfitz Ulfeldt, die wegen Landesverrats nach dem letzten dänisch-schwedischen Krieg hier einsaßen. Ein dramatischer Fluchtversuch der beiden über Burgmauern und steile Klippen misslang und so kamen sie in Einzelhaft. Wir sind schon sehr dankbar, dass das Mittelalter weit hinter uns liegt. Bornholm ist aber auch ein Naturparadies mit weissen Sandstränden, sanften Hügeln, vielen Fischräuchereien, Wäldern und ganz vielen Wander- und Velowegen. Es gibt glücklicherweise keine mondänen Ferienanlagen und all inklusive Resorts.

Bornholm wir werden eines Tages wieder kommen....!

Newsletter 14 vom 10.7.2022

100 Tage Meeresluft



Geniessen das warme Wetter

Genau am 1. April(!) haben wir zum ersten mal den Hafen in Port Medoc verlassen und sind in See gestochen. Seit 3 Monaten sind wir nun unterwegs. Noch etwas geprägt aus meinem Berufsleben, ist dies eine gute Zeit, um eine erste Bilanz zu ziehen.

Machen ist krasser als wollen...

Ein klarer Schritt und ein tolles Projekt vereinfachten für mich den Uebergang von mehrheitlich spannenden Aufgaben an der Berner Fachhochschule in einen neuen Lebensabschnitt. Vom ersten Tag an warteten viele neue Herausforderungen und ganz viele spannende Erlebnisse und inspirierende Begegnungen. Eine Bereicherung auf der ganzen Linie.

Natürlich galt es zuerst einmal mit Mayumi wieder eine Struktur und eine Aufgabenteilung zu finden, die beider Bedürfnisse Rechnung trägt und uns gemeinsam weiterbringt. Es war wichtig für uns, dass wir auf den ersten Streckenabschnitten durch die Biskaya von verschiedenen erfahrenen Freunden begleitet wurden, die uns im Umgang mit unserem Boot unterstützen konnten und halfen das Vertrauen – auch bei schwerem Wetter – zu bekommen und die nötigen Handgriffe zu üben.

Bei unserem ersten grossen Zwischenhalt in Douarnenez, freuten wir uns eine Woche über eine gute Zeit mit Freunden an Land und konnten unsere Ausrüstung ergänzen, Wäsche waschen, Inventarisieren, Putzen und Reparieren.

Ab Saint-Malo segelten wir zum ersten Mal alleine und konnten unsere Rollen beim Segeln optimieren und lernten auch mit unseren fast 200 Ablagefächern und Schubladen strukturierter umzugehen. Fragen wie: „wo ist meine Mütze oder meine Sonnenbrille“ wurden immer seltener. Das Vertrauen ins Boot und in die Fähigkeiten des anderen stiegen kontinuierlich an, so dass wir auch in der Nordsee bei viel Wind und Wellen das Boot alleine sicher durch die Tiden und Untiefen steuern konnten, wenn wir die Törnplanung entsprechend unseren Möglichkeiten anpassten.

Erfinde das Leben neu

Beim Langfahrtsegeln ist es wie mit der work-life balance. Es beginnt mit „Kleinigkeiten“, die wichtig sind, wie Wartung und Ordnung, aber es bietet auch die totale Freiheit wohin man gehen will. Beim wann ist man aber bereits etwas eingeschränkter, da das Wetter den Fahrplan stark mitbestimmt. Vieles braucht auch einfach mehr Zeit. Einkaufen mit dem Dinghi, verbunden auch mit längeren Fussmärschen, ist wesentlich aufwendiger und zeitintensiver als im Supermarkt um die Ecke. Es macht aber Spass in den verschiedenen Ländern die Sortimente zu vergleichen und die Aufschriften zu entziffern. Neben dem Vorwärtsgehen und Meilen hinter sich lassen, sind für uns mehrtägige Ruhepausen an schönen Orten ein wichtiger Bestandteil unseres Lebens geworden.

Das Schiff

Unsere Segelyacht (SY) MAyona II hat sich, obwohl nicht neusten Datums, bis jetzt als äusserst seetüchtiges und zuverlässiges Segelschiff für viel Wind bewährt. Es unterscheidet sich zu vielen anderen Booten unter anderem durch ein Centerboard (Derive). Damit können wir unseren Tiefgang von 2.6 m bis auf knapp 1 m reduzieren. Dies hat die Navigation in den Tidengewässern und das befahren von kleineren Häfen massiv vereinfacht und gab uns eine

grössere Sicherheit und Stressabbau. Der Nachteil ist ein wesentlich schwereres Schiff (16 t), da der grosse Ballastanteil bei uns nicht im Kiel, sondern in der Bilge liegt. Hier in den Schären geniessen wir dadurch die kleinen Buchten und die Nähe zur Uferzone. Unsere Segelgarderobe besteht aus 6 Segeln (Grossegel, Genua, Fock, Genakker, Asym. Spinnaker, Sturmfock) die in ganz verschiedenen Kombinationen gesetzt und entsprechend den Bedingungen gesegelt werden können. Da sind wir noch weiter am optimieren und Erfahrungen sammeln. Auch sonst sind wir täglich am verbessern und optimieren der Ausrüstung.

Die Crew

Die Anfangszeit mit unseren erfahrenen Segelfreunden war extrem hilfreich. Danach eine Zeit lang in komplett verschiedenen Situationen zu zweit zu segeln gab uns Sicherheit und Zeit, um die eigenen Bedürfnisse und Prioritäten zu erkunden und kommunizieren. Nun finden wir es ganz toll mit ganz verschiedenen Freunden unterwegs sein zu können (und freuen uns auch über die, die noch kommen werden wollen) und mit ihnen Zeit zu verbringen und unsere Sozialisierung nicht verkümmern zu lassen. Speziell freuen wir uns natürlich auf unsere Kinder (Nao mit Christoph und Shingo), die am 14. Juli in Stockholm zu uns stossen werden.

Herausforderungen

Auch ein älteres Segelschiff hat heute zahlreiche technische Komponenten, die unterhalten, verstanden und gepflegt werden müssen, damit sie zuverlässig in möglichst allen Situationen funktionieren. Wir haben auch heute noch nicht alle Systeme in Betrieb genommen und im Detail verstanden (z.B. Entsalzungsanlage, Amateurfunkanlage mit Modem, Satelitentelefon, Radar...). .. aber wir bleiben dran.. Viele Systeme sind auch nur in bestimmten Revieren von Belang.

Es ist unabdingbar, dass wir möglichst viel selber warten und reparieren können, da oftmals der entsprechende Spezialist nicht verfügbar ist. Der Ölwechsel inkl. Filter ist dabei eine Selbstverständlichkeit, muss aber nicht immer hürdenfrei sein, deshalb bin ich allen Freunden oder auch ehemaligen Mitarbeitern der BFH dankbar, die ich jederzeit unkompliziert anrufen kann und um Rat fragen. Eine grössere Herausforderung ist im Moment unser Bugstrahlruder, das nicht mehr funktioniert und uns in engen Häfen beim manövrieren unterstützen könnte. Spezialisten zu finden ist nicht einfach! Es gibt aber immer Lösungen.... Klar vermisse ich die „unnötigen“ Aufgaben eines Beamten, die sich mit der Zeit von alleine lösen oder delegieren lassen.

Highlights

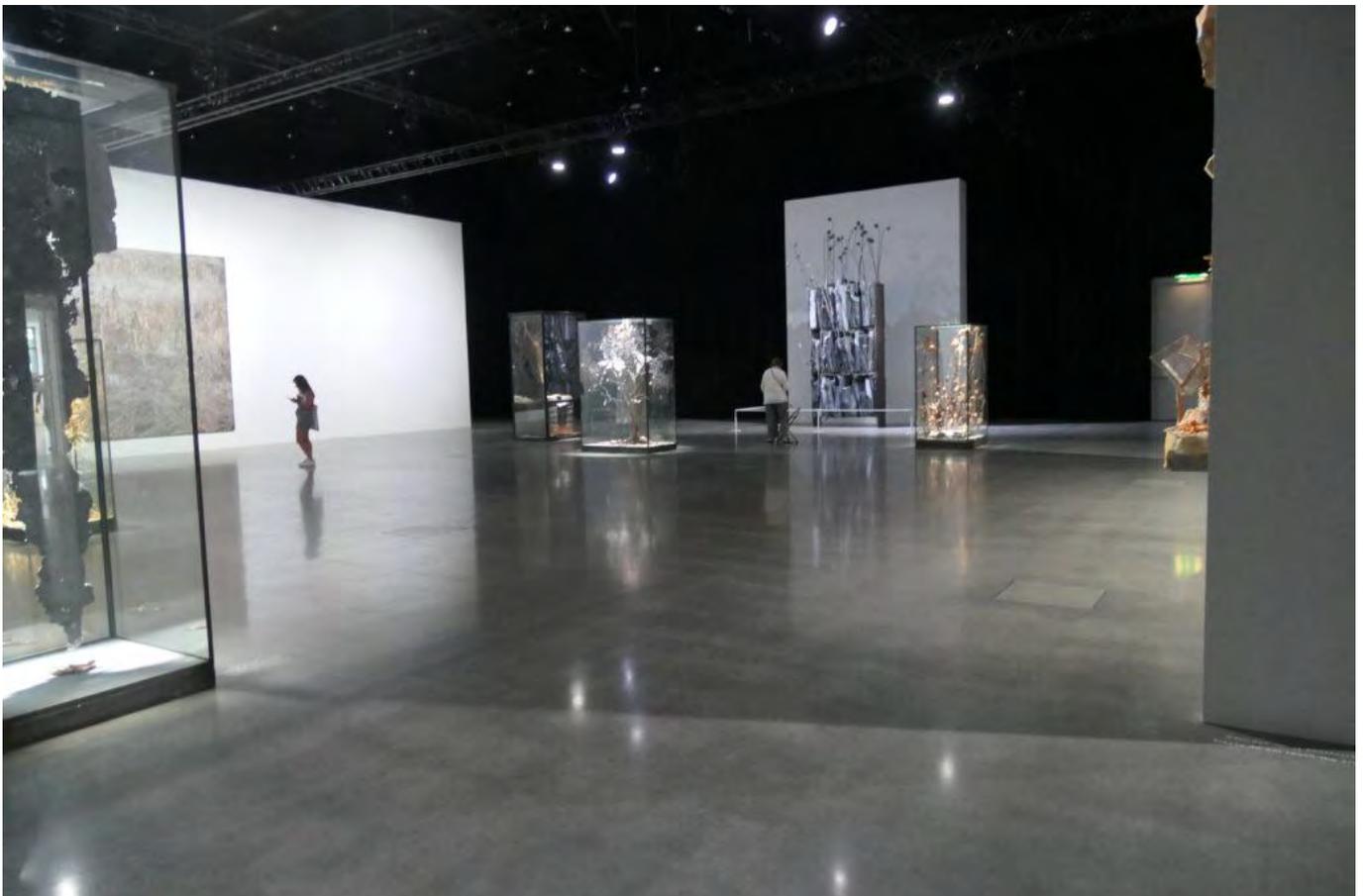
Ein spezielles Highlight sind sicher immer wieder die tollen und inspirierenden Begegnungen mit fremden Seglern, die einem herzlich und hilfsbereit begegnen. Die vielen nichtlinearen Lebensgeschichten motivieren und bereichern. Entspannte Menschen, spannende Kulturen, spezielle Orte, tolle Märkte, Sonnenuntergänge und eine Tagesplanung entlang der Natur bereichern unser Bewusstsein jeden Tag von Neuem. Wir geniessen es auch viel mehr Zeit zum Lesen, Schlafen und Träumen zu haben... Natürlich gibt es Dinge die wir vermissen... unsere Familie, speziell natürlich unseren Enkel mit dem wir aber regelmässig per Videotelefon kommunizieren. Es gibt auch viele Situationen ausserhalb der Komfortzone, aber Abenteuer passieren eben nicht bei Chips auf der Couch! Dafür können wir oft wieder staunen wie ein

Kind ob dem Sternenhimmel, den Kräften der Natur oder der unglaublichen Schönheit einer Landschaft!

Der Start ist gelungen und unsere Reise wird weitergehen...!

Newsletter 15, 29.7.2022

Artipelag



Asche ist die letzte Form der Materie, aber sie ist die erste, aus der etwas Neues entsteht

Artipelag (<https://artipelag.se/en/>) ist ein Kunstmuseum auf einer Insel 20 km vor Stockholm. Ueber Brücken ist es mit dem Auto erreichbar. Viel spannender ist jedoch die Annäherung mit dem Schiff und dem Anlegen am privaten Schiffssteg des Museums. Selbst vom See aus ist das grosse Museum kaum zu sehen, da es mitten in einem Wald liegt. Man erkennt höchstens die eine oder andere Skulptur vom zugehörigen Skulpturengarten. Der Gründer des 2012 eröffneten Unternehmens ist Björn Jakobson besser bekannt durch „BabyBjörn“, einem weltbekannten Hersteller von innovativen Babyprodukten.

Die aktuelle Ausstellung zeigt Werke von Anselm Kiefer (https://de.wikipedia.org/wiki/Anselm_Kiefer), einem der bedeutendsten deutschen Nachkriegskünstler. Große Gemälde und Objekte sind großzügig in mehreren riesigen Räumen installiert und koexistieren über die raumhohen Glasfenster mit Natur, Himmel und Meer. Ein tolles Restaurant ist dem Museum angeschlossen. Auf der Terasse ist man mitten im Kiefernwald und kann einige der aufgestellten Skulpturen bewundern. Ein Spaziergang durch den Skulpturengarten und ein kleines privates „Pianocean-Concert“ von [Mayumi](#) (siehe Instagram) am Steg des Museums rundeten unseren Tag ab.

Newsletter 16, 8.8.2022

Åland



Vor 12 Jahren waren ich und Mayumi zum ersten Mal in den Schären von Schweden zum Segeln. Leider war es uns damals ausrüstungstechnisch nicht möglich bis Åland zu segeln...

Seither ist Åland ein „Hirngespinnst“ – respektive ein Punkt in unserer Bucketliste!

Åland liegt am Eingang des baltischen Meerbusens und ist ein ausgesprochenes Naturparadies, respektive ein Gebiet mit 30'000 Einwohnern und der weltweit höchsten Inseldichte (ca. 6000 Inseln auf 1580 km²). Es gehört auf Grund eines Entscheides des Völkerbundes (Vorgängerorganisation der UNO) von 1921 zu Finnland, aber es wird schwedisch gesprochen und hat eine eigene Flagge. Im gleichen Jahr 1921 einigten sich zehn europäische Länder, dass Åland neutralisiert und demilitarisiert werden solle. In der Praxis dah man das als eine Garantie dafür an, dass weder die Westmächte noch Russland Åland als militärisches Sprungbrett nutzen können (siehe auch NZZ vom 6.8.2022 Vom Ferienort zum strategischen Brennpunkt). Åland's Männer sind damit auch befreit von der allgemeinen Wehrpflicht in den finnischen Streitkräften.

Lange gab es hier nur das gelbe (9 m und 3 m Linie) und das weiße Meer...Im gelben Meer fand man nur wenige Tiefenangaben. Diese wurden allgemein als militärisches Geheimnis betrachtet. Hier sollte kein gemeiner Nachbar wichtige Informationen erhalten, wo es möglich wäre an Land zu gehen. Somit konnten Sportsegler lange Zeit nur in den weissen Gewässern navigieren. Die neuen Seekarten sind aber den internationalen Standards angeglichen und lassen mit einer GPS Navigation fast keine Wünsche offen, wenn man sich von den nicht vermessenen Seegebieten freihält. Somit wurde den Sportseglern ein Naturparadies erschlossen, das einmalig ist und unzählige Juwelen von Ankerplätze bereit hält.

Newsletter 17, 15.8.2022

Digitaltechnik des 19. Jahrhunderts



Semaphor auf Furusund

In Furusund an der Ostküste Schwedens steht noch ein „optischer Telegraph“ (Semaphor). Das ist nichts weniger als die Digitaltechnik des 19. Jahrhunderts. Sie besteht aus 10 rotierenden Panels (10 bits), was $2^{10} = 1024$ verschiedene Kombinationen zulässt, mit welchen ganze Texte signalisiert wurden. Ganze 6 Zeichen /Minute konnten so übermittelt werden. Für längere Strecken benötigte man natürlich entsprechende Relais-Stationen.

Der Turm in Furusund stammt aus dem Jahre 1837, wenn auch schon früher, nämlich während dem finnischen Krieg (1808-1809) zwischen Schweden und Russland viele solche Masten standen entlang der baltischen Küste um vor Attacken zu warnen. Der Franzose Abbé Claude Chappe (1763 bis 1805) und der schwedische Adlige Abraham Niclas Edelcrantz (1754 bis 1821) waren die führenden Spezialisten für diese Uebertragungstechnik.

Höchst spannend ist, dass bereits damals nicht nur erste Konzepte für anspruchsvolle Methoden der Datenkompression, Fehlerbehandlung, Datenflußkontrolle oder der Verschlüsselung erdacht, sondern auch in die Praxis umgesetzt wurden. Trotzdem versende ich euch den heutigen Newsletter mit der Digitaltechnik des 21. Jahrhunderts und hoffe, dass ihr so meinen Inhalt einfacher entschlüsseln und verstehen könnt, wenn auch die Technik dahinter wesentlich komplizierter ist!

Newsletter 18 21.8.2022

Visby – ein UNESCO Weltkulturjuwel auf Gotland



Visby mit seinen vielen Kirchenruinen

Bei tollem Abendlicht fahren wir nach einer 15-stündigen Ueberfahrt (75 sm) in den Hafen von Visby ein. Am Steilhang eines Kalkplateaus ist eine bunte Mischung aus mittelalterlichen Ruinen und engen Gassen mit Restaurants, Boutiquen und Künstlerateliers!

Bereits vor 4000 Jahren siedelten sich hier die ersten Steinzeitmenschen an. Der Name der Stadt geht auf "Vi" (=Opferstätte) zurück. Vermutlich gab es damals an diesem Ort einen kultischen Opferplatz! Den Aufstieg machte diese Stadt aber als Handelsstützpunkt der Hanse, der den Handelsweg über die Ostsee nach Russland und weiter bis nach Asien sichern sollte. Zahlreiche kriegerische Auseinandersetzungen und "Länderwechsel" führten zu einer unsteten Entwicklung bis 1645 Gotland definitiv der schwedischen Krone zufiel. Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts begann eine neue Blütezeit Visbys als Stadt der Ruinen (nicht weniger als 12 Kirchenruinen lassen sich hier erkunden) und Rosen.

Es ist der Ort in Schweden mit den meisten Sonnentagen, weshalb sich hier viele Rosengewächse finden lassen und sogar Feigenbäume, deren Fruchtgrößen jedoch eher bescheiden sind von dem was wir gesehen haben. Heute ist Visby auch ein beliebter Anlegehafen für Kreuzfahrtschiffe, was wir gut verstehen können, aber dankbar sind, dass im Moment nur ein solches Schiff in den Hafen eingelaufen ist...

Newsletter 19, 28.8.2022

Simrishamn – eine perfekte Kleinstadt



Der Kanzelengel mit der Sanduhr in der St.-Nicolai

Kirche in Simrishamn

Simrishamn ist ein Fischereihafen in Südschweden, der dank reichen Heringfängen, den Bürgern Wohlstand und im 14. Jhdt auch die Sadtrechte brachte. Es gibt hier alles, was eine Kleinstadt von 6000 Einwohnern braucht. Zum Zentralplatz gelangt man durch eine grosszügige, autofreie Einkaufsstrasse mit vielen Restaurants und Cafés, sowie einer bunten Mischung von Geschäften. Selbstverständlich gibt es auch ein paar Künstlerateliers, mit Objekten aller Art, die euer Heim schmücken könnten. Am Hauptplatz steht die St.-Nicolai Kirche (dem Schutzheiligen der Seefahrer geweiht), welche bereits im 12. Jhdt. zum ersten Mal erwähnt wurde und deren Reste den heutigen Chor bilden. Besonders aufgefallen in dieser schmucken Kirche ist uns der Engel auf der Kanzel, der eine grosse Sanduhr mit verschiedenen Gläsern in der Hand hält, um wohl die Predigten nicht ausufern zu lassen.

Auf dem Platz findet heute Samstag ein grosser kunterbunter Markt statt mit Livemusik einer 7-Mann Band. Eine alte „Rikstelefonkabine“ schmückt den Platz, sowie auch eine Büste von Marianne – der beliebten Durchschnittsschwedin. So haben wir das mindestens verstanden. Nicht weit vom Zentralplatz finden wir in einem Park einen tollen grossen Flohmarkt, wo man ganz viele Dinge finden kann, von denen man gar nicht wusste, dass man sie braucht. An einer grossen Pétanque Anlage, unter mächtigen Bäumen finden sich viele Menschen, die ganz zufrieden ein Grossturnier spielen. In der Stadt gibt es selbstverständlich auch ein Heimatmuseum und ein aussergewöhnliches Automuseum (ähnlich Mulhouse). Im Hafenbecken sind ein paar „grosse“ Buben vom Segelbootmodellbauclub daran mit ihren ferngesteuerten Booten sich in einer Regatta zu messen. Der rührige lokale Segelklub lädt alle Gastlieger am Freitagabend in der Hochsaison zu einem Grillplausch ein. Schade – die Hochsaison endet hier bereits Mitte August. Vor den Toren der Stadt gibt es ein vielfältiges Naturschutzgebiet sowie einen Nordic Sea Winery Showroom (gemäss TripAdvisor).

Fazit: Simrishamn ist ein Ort, an dem Land, Meer und Himmel miteinander verschmelzen.

Kraft durch Freude



Geplant 1936 als Ferienanlage für 20'000 Menschen gleichzeitig

Seit ich 2007 im Buch „White elephants“ vom Thuner Fotografen Christian Helme die Fotografie des Seebad Rügen gesehen habe, hat mich das nicht mehr losgelassen... Somit war auf unserer Reise in den Süden ein Stop in Lohme auf Rügen unausweichlich, um den Koloss von Prora zu besuchen.

Die nationalsozialistische Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ (eine Unterorganisation der Deutschen Arbeiterfront mit dem Totalitätsanspruch einer wirklichen Volks- und Leistungsgemeinschaft aller Deutschen) begann 1936 mit dem Bau einer Feriensiedlung von ursprünglich 8 sechs-stöckigen baugleichen Blöcken über insgesamt 4.5 km. Hier sollten 20 000 Menschen gleichzeitig ihre Ferien verbringen können. Wenn man die 20'000 Menschen am Strand nebeneinanderstellen würde, ergäbe das 22.5 cm/„Individuum“. Die ganze Anlage ist für mich ein Kontrapunkt zum manchmal überborderten Individualismus der westlichen Welt. Der Komplex wurde wegen des 2. Weltkrieges nie fertiggebaut. Benutzt wurde der noch bestehende Teil anschliessend für militärische Zwecke und als monumentalste Kasernenanlage der DDR. Seit 2004 wurden die noch bestehenden Blöcke einzeln veräussert und bis heute fast vollumfänglich zu modernen Wohn und Hotelanlagen umgestaltet... Jedoch wirklich bewundernswert und einmalig sind die hier unter dem UNESCO Welterbe stehenden reinen Buchenwälder im Nationalpark Jasmund. Eine unglaublich tolle Landschaft für einen ausgedehnten Spaziergang in einer intakten und ursprünglichen Landschaft!

Newsletter 21, 4.9.2022

Fähre mit unkonventionellem Hybridantrieb



Fähre mit unkonventionellem Hybridantrieb

Es gibt viele interessante physikalische Effekte, die nach einer Schlafphase es plötzlich zu einer erfolgreichen Anwendung schaffen. So ein Beispiel ist mir letzte Woche über den Weg gefahren. Es ist der Flettner-Rotor. Er besteht aus einem senkrecht stehenden, hohen, rotierenden Zylinder (ähnlich einem grossen Kamin). Steht der rotierende Zylinder im Wind, wirkt er wie ein Segel und erzeugt durch den [Magnus-Effekt](#) eine Kraft quer zur Anströmung. Benannt ist er nach [Anton Flettner](#), der ihn bereits 1928 als Schiffsantrieb patentieren ließ.

Im Detail: Bläst Wind gegen einen rotierenden Zylinder, so wird die Luft beschleunigt, wo Drehsinn des Zylinders und Windrichtung zusammenkommen. Auf der gegenüberliegenden Zylinderseite wird sie abgebremst, strömt also langsamer. Dies erzeugt Unterdruck (schnellere Strömung) und Ueberdruck (verlangsamte Strömung), in Summe also eine quer zur Strömung wirkende Kraft, ähnlich wie an einem stehenden Tragflügel, doch mit weitaus besserem Wirkungsgrad.

Ein alleiniger Rotorantrieb ist grundsätzlich nicht möglich, da er bei fehlendem Wind keinen Vortrieb und auch keine Manövrierfähigkeit sichert.

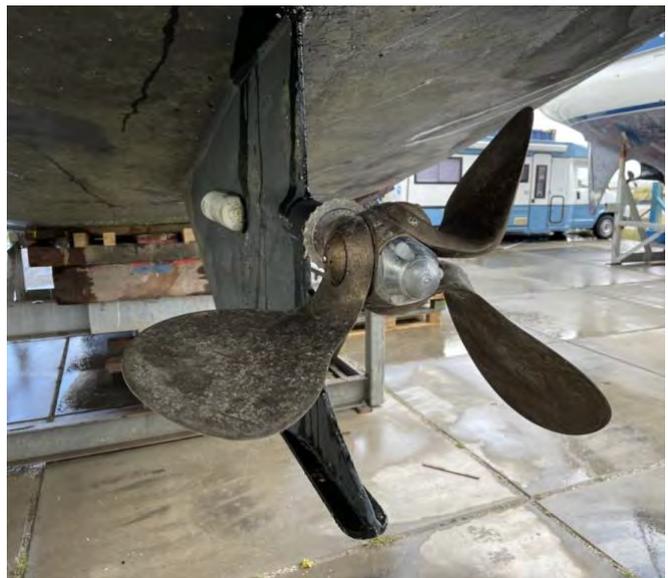
Rotorschiffe kamen lange nicht aus dem Prototypenstadium heraus und konnten sich nach dem Krieg nicht gegen Wärmekraftmaschinen durchsetzen.

Seit kurzem werden Flettner Rotoren als Zusatzantriebe auf grossen Schiffen eingesetzt. Nach einer Experimentierphase rüstete Scandlines ihre neuen Fähren von Rostock nach Gedser (Dänemark) zusätzlich zum Dieselantrieb mit einem 30 m hohen Flettner Rotor aus. Die Strecke Rostock-Gedser eignet sich da hervorragend, da dies eine Nord-Süd Strecke ist und hier der Wind fast immer aus Osten oder Westen weht. Das Sparpotential mit diesem Hybridantrieb liegt im mittleren einstelligen Prozentbereich, erweist sich aber als nicht nur umweltfreundlich, sondern offensichtlich auch als kommerziell erfolgreiches Konzept.

Experience is what you get if you don't get what you want!



Teile unseres Autoprop H6 Propellers



*Faltpropeller Autoprop H6 mit neuen Lagern
und neuer Opferanode*

Auf einer Segelreise gibt es nicht nur viele spannende Treffen mit interessanten Leuten in fremden Häfen, sondern manchmal ist man auch mit Herausforderungen konfrontiert, die man sich nicht immer gewünscht hat.

Ein Schiff hat eben ganz viele technische Systeme, teilweise vernetzt und teilweise autonom, die nicht immer so funktionieren, wie man sich das vorstellt. Bei unserem letzten Nachttörn gab es plötzlich einen heftigen Schlag, wie wenn man irgendwo aufgelaufen wäre. Wir analysierten sehr schnell einen möglichen Propellerschaden, so dass wir definitiv Segeln mussten, auch mit ganz wenig Wind. Als der Wind dann ganz abstellte versuchten wir uns mit dem Motor im Standgas von den angrenzenden Windfarmen freizuhalten und den nächsten Hafen mit Liftanlage anzulaufen. In Scheveningen bestätigte ein kurzer Tauchgang ein defektes Lager an einem der Faltpropellerflügel. Leider ist aber der Kranführer soeben für 3 Wochen in die Ferien verreist und hat keinen Stellvertreter. Somit nutzten wir die Chance des Südwindes um nach Ijmuiden zu segeln und organisierten einen einfachen Anlegeplatz gerade beim Hafeneingang, den wir noch vor der Dunkelheit erreichten. Das Auswassern am nächsten Tag zeigte, dass neben dem Lager des Faltpropellers auch die hintere Stopfbüchse ersetzt werden muss. Nachdem wir mittels Internet Recherchen den Typ Propeller analysiert hatten, kümmerten Thomas und ich uns um die Ersatzteile aus England, die, man kann es kaum glauben, trotz Brexit, in weniger als 24h nach der Bestellung bei uns auf dem Schiff waren. Somit konnten wir uns in aller Ruhe, um die grosse Zerlegung und den Zusammenbau einer äusserst genialen Schiffsschraube ([Autoprop H6](#)) widmen. Die Werft erledigte den Ersatz der Stopfbüchse und montierte anschliessend die Welle wieder, so dass alles noch dicht ist. Nun haben wir unglaublich viel Know how und Erfahrung gesammelt über unseren Antriebsstrang. Dieses Wissen hilft mir nun auch noch besser manövrieren zu können. In der Umgebung eines Bootes mit viel Bewegung und in Salzlufatmosphäre wird alles etwas anfälliger als zu Hause. Auf dem Meer ist es auch selten möglich mit dem Telefon einem entsprechenden Servicetechniker anzurufen, der 2 Stunden später in der Wohnung steht. Hier gilt, dass man möglichst alles selber machen können muss oder mindestens verstehen muss was genau das Problem ist, wie gross es wirklich ist und ob es einen Workaround gibt. Wir sind in der glücklichen Lage, dass wir sehr viel Redundanz an Bord haben. Das fängt zum Beispiel mit 2 WC's an. Es kann sehr schnell passieren, dass da mal etwas verstopft ist, weil zuviel Papier oder zu wenig gespült... Nun WC Pumpen ist glücklicherweise noch nicht meine Kernkompetenz, aber mindestens einen Austausch habe ich hinter mir. Eine andere Herausforderung sind die verschiedenen Batterie-Bordnetze mit sowohl 12 V für das Starten des Motors und das Starten des Generators, als auch unsere unterschiedlichen 24 V Netze für unterschiedliche Bereiche, die aber entsprechend auch zusammengehängt werden können. Geladen werden kann das alles über Landstrom (egal ob 220v oder 110 V), Alternatoren am Motor oder den eingebauten Stromgenerator. Im Winterlager werden wir dann auch noch Photovoltaikpanel einbauen. Für den Motor haben wir (ausser Segel) leider keine Redundanz an Bord. Somit ist es wichtig, dass die einfachen Servicearbeiten wie Ölwechsel, Filterwechsel, verstopfte Leitungen, oder auch ein Anlasserwechsel selber vorgenommen werden kann, respektive regelmässig durchgeführt werden. Diese Erfahrungen sind bereichernd und toll zu erleben wie auch anderes Segler jederzeit mit Werkzeug oder Rat und Tat einem zur Seite stehen. Nun sind wir wieder im Wasser und setzen unsere Reise Richtung Süden mit ein paar Tagen Verzug weiter fort! Heute wurden wir mit einem tollen Wind aus der richtigen Richtung belohnt – aber mit 35 kn (70km/h) und tollen Wellen! Arzal (Bretagne), unser neues Ziel fürs Winterlager, wir kommen!

Étretat und der „Gentleman Gauner“ Lupin



Alle Fans der Netflix-Serie „Lupin“ Zucken beim Namen Étretat zusammen. Es ist ein magischer Ort mit einer unheimlich tollen Küste mit Kreidefelsen und der berühmten Nadel! Entlang dieser Klippen führt der schönste Wanderweg Frankreichs! Die Côte d'Albâtre (Alabasterküste) in der Normandie besitzt zahlreiche Kreidefelsen und Feuerstein-Kieselstrände, deren bekannteste an der Steilküste von Étretat stehen. Die bis zu 100 Meter hohen Kreidefelsen ragen aus dem Meeresspiegel heraus und werden von den nagenden Wellen des Meeres angegriffen und jedes Jahr einige Zentimeter zurückversetzt! Ein unterirdischer Fluss und die maritime Erosion haben natürliche Felsformationen entstehen lassen. Im Westen von Étretat befinden sich die Porte d'Aval und die Aiguille d'Aval. Die Porte d'Aval oder Arche d'Aval ist ein natürlicher Brückenbogen. Die davor stehende 55 Meter hohe Felsnadel ist die Aiguille d'Aval. Für die Golf Fans möchten wir anmerken, dass oben auf diesen Kreidefelsen sich einer der schönsten Golfplätze mit atemberaubender Aussicht befindet. Wer Lupin noch nicht kennt, dem empfehlen wir diesen Film für einen der kommenden Winterabende (sofern genug Strom vorhanden)!

les bouchées cherbourgeoises



Am letzten Freitag sind wir (Lukas; Mayumi und Thomas) in Cherbourg angekommen und haben uns auf Grund der schwierigen Wetterbedingungen für die kommende Woche und der guten Lage von Cherbourg entschieden unser Boot in Cherbourg zu überwintern. Eine gute Entscheidung, denn hier konnten wir als Ausgleich zu den Einwinterungsarbeiten, mit “les bouchées cherbourgeoises” auch eine richtige 3-tägige Abschiedsparty feiern. Les bouchées cherbourgeoises ist ein 3-tägiger Häppchenevent. Während bestimmten Zeitfenstern werden in zahlreichen Restaurants und Spezialitätenläden feinste Häppchen ausgegeben für einen Fixpreis von 2 Euro. Dazu gibt es einen “Passport” – ein kleines Stempel-Büchlein – mit den entsprechenden “Event-Orten” (mit Stempelfeld) und einer minimalen Beschreibung der Art des Häppchens (Fleisch, Käse, Getränk, Dessert, Surprise...). Unglaublich toll durch die Stadt zu schlendern und regelmässig sich mit einem feinen Häppchen verwöhnen zu lassen. Manchmal muss man etwas Schlange stehen und beginnt mit den Leuten zu plaudern und lachen – völlig entspannt. Am Sonntag Nachmittag gab es zum Abschluss bei uns im Hafen noch ein Konzert mit Musik aus den 80-er Jahren und wie nicht anders zu erwarten – Häppchenständen! Damit

haben wir nach 6 Monaten unsere Segelreise 2022 mit einem kulinarischen Höhepunkt abgeschlossen. Das Schiff steht nun sicher auf einem Trockenplatz in Obhut einer Werft.

Wir kehren heute nach 6 Monaten, einer Reise durch 9 Länder, fast 4000 sm Segelglück, spannenden Erinnerungen, inspirierenden Begegnungen, tollen Momenten mit Freunden und einigen unerwarteten Herausforderungen glücklich in die Schweiz zurück.

Damit wird es wohl eine längere Newsletterpause geben und wir nutzen die Gelegenheit allen zu danken:

- die sich für unsere Reise interessiert haben
- die uns mit emails und Feedbacks begleitet haben
- die unsere Instagramposts ge-liked haben
- die sich ein Stück auf unserer Reise als Crew verdingt haben
- die uns unterstützt haben mit Posterledigung, Ersatzteilbeschaffung, diversen organisatorischen Herausforderungen in der Schweiz
- die unsere lange Abwesenheit ertragen mussten!

Cherbourg wir kommen wieder!

Newsletter 25, 3.11.2022

Route du Rhum



Bureau Vallée, eine foilende IMOCA 60 mit Skipper Louis Burton vor Saint Malo April 2022

Wer erinnert sich noch an meinen Newsletter 3 (<https://mayona.ch/sy-mayona-3/reiseblog/>) aus Saint Malo? Damals schrieb ich unter anderem über die legendäre Einhandsegel-Regatta Route du Rhum (Saint-Malo -> Gouadeloupe 3542 sm), welche seit 1978 alle vier Jahre ausgetragen wird.

Am Sonntag starten nun 128 Männer und 6 Frauen aus 15 Ländern zu diesem spektakulären Rennen. Mit dabei sind 3 Schweizer und eine Schweizerin! Doch eigentlich ist es fast ein rein französisches Rennen, sind doch 112 (über 80%) der Teilnehmer Franzosen.

Im Jahre 1978 benötigte der schnellste Segler für diese Strecke knapp 24 Tage. Inzwischen liegt die schnellste Zeit unter 8 Tagen.

Gesegelt wird in 6 verschiedenen Klassen. Die spektakulärsten Bilder werden uns sicher von den 8 fliegenden (foilenden) Maxi Trimarane erreichen, wahre Giganten der Meere, die wohl am schnellsten in Goudeloupe eintreffen werden.

Nicht weniger spannend ist das Rennen bei den IMOCA's. Die IMOCA's sind 60 Fuss "Experimental"-Boote mit denen die Vendée Globe, das härteste Solo-Rennen um die Welt durch den Südpazifik, gesegelt wird (nächste Austragung 2024/25). In dieser Klasse segeln auch unsere 3 Schweizer/In Alain Roura, Oliver Heer und Justine Mettraux.

Das grösste Feld mit 53 Booten bildet die sogenannte 40 Fuss Klasse. Das ist die Einsteigerklasse für das Solo-Hochseesegeln. Hier segelt der Schweizer Simon Koster. Der Schweizer (eigentlich schweiz-französischer Doppelbürger) Laurent Bourgnon aus La Chaux-de-Fonds ist der einzige Segler, der bis heute das Gesamtklassement der Route du Rhum zweimal (1994/1998) gewonnen hat.

An der Küste von Saint Malo werden am Sonntag über eine Million Zuschauer erwartet, um die tollen Bilder und Szenen live mitzuerleben. Da wir nicht mehr dort sind, freuen wir uns an den Bildern, die uns mit Sicherheit über die Presse und TV auch erreichen werden und drücken unseren Schweizern die Daumen!