

Bornholm-Tour Mai 2002

Mit der Altro Uno durch die Ostsee



© Rolf Nonn 2011

Eine Reisebeschreibung in 7 Akten

Beschrieben wird die Fahrt der Altro Uno vom 15. bis 24. Mai 2002 durch die westliche Ostsee und die „Dänische Südsee“ bei Bornholm. Unsere Bavaria 50 ist ein Charterschiff von „1.Klasse Yachten“ (www.yachtcharter-heiligenhafen.com) in Heiligenhafen (Der Name ist Programm!).

Ein Schiff mit 5 Doppelkajüten bietet nach Adam Riese Schlafgelegenheit für 10 Personen. Nach alter Seglerweisheit sollte man das Platzangebot allerdings nie bis auf die letzte Reserve ausreizen, aber der Zuspruch für die Tour war enorm – wider Erwarten sagt keiner den Termin ab, der Kahn wird voll – und Ihr werdet es sehen - es geht doch!

An dieser Stelle verkneife ich mir das allgemein übliche Vorwort zum Folgenden – stattdessen wird im „achterlichen“ Bereich dieser Abhandlung ein Nachwort zu lesen sein – falls der geneigte Leser es so lange aushält und dieses „Machwerk“ tatsächlich bis zum Ende durchliest...

Das Boot



Altro Uno - die Schiffsdaten:

Länge:	15,43m	Kojen:	11		
Breite:	4,55m	Kabinen:	5 + Salon	Vorsegel I:	Rollfock
Tiefgang	2,00m	Baujahr	1999	Vorsegel II:	Coversail
Gewicht	13,0t	Maschine:	57KW/78PS	Großsegel:	Rollgroß

Eine noch recht neue Bavaria 50 in der Charterversion mit 5 Doppelkabinen. Davon 2 Achterkabinen und eine im Vorschiff. Jeweils eine Doppelkabine mit Etagenbetten auf der Backbord und Steuerbordseite. Ein geräumiger (für 10 Figuren unseres Kalibers allerdings recht enger) Salon mit Küchenzeile und Navigatoren-Ecke. Dazu kommen noch eine Nasszelle mit Dusche und eine separate Toilette.

An Bord gibt es ein Bugstrahlruder und es sind alle erdenklichen elektronischen Hilfsmittel (Stand 2002) wie Satellitennavigation und Selbststeueranlage zu finden – lediglich Radar gibt es nicht an Bord. Imposant sind die beiden gekoppelten Steuerräder am Heck. Der Steuermann kann immer an einer Kante der Pflicht stehen und hat jederzeit die Übersicht über den kompletten Segler.

Die Altro Uno ist ein tolles und beeindruckendes Boot. Ein „Schiff“ von knapp 16 Meter Länge - wer hat als Gelegenheitssegler schon mal die Möglichkeit auf so einem Kaliber zu fahren?!

Wer nun meint, dass einer von uns beim Anblick von „so einem Pott“ vor Ehrfurcht hintenüberfällt, der ist schief gewickelt! Wir haben doch Käpt'n Klaus an Bord – neben Käpt'n Blaubär den erfahrenste Skipper, den man sich wünschen kann. Er hat das entscheidende Fingerspitzengefühl für die richtige Vorbereitung der Tour. Vorbereitung tut Not – die Verantwortung für Boot und Mannschaft ist nicht „ohne“, aber alles mit Maß und Ziel. Unter uns 10 sind ein paar erfahrene Jungs, die beispielsweise bei jeder Gelegenheit aus dem Stehgreif

einen Pahlstek hinkriegen oder blitzartig einen Fender an der Reihing befestigen können – so muss das sein.

Warum das Boot gerade Altro Uno (italienisch für „noch einer“) heißt sei dahingestellt – ein schlichter Mädchename wie „Annabell“ oder „Lola“ hätte auch gepasst und hätte dem Charakter der Crew absolut entsprochen...

Wie dem auch sei – einer gelungenen „Herrentour“ steht nichts im Wege!

Die Mannschaft

in alphabetischer Reihenfolge:

<i>Alfred Breuer</i>	Steuermann und Segel-Trimmer
<i>Hans-Werner Kirchhausen</i>	Bordkonditor und Hochseefischer
<i>Adolf Menden</i>	(Getränke-)Stewart und Wracktaucher
<i>Klaus Nonn</i>	Captain der Altro Uno (der „Alte“)
<i>Rolf Nonn</i>	Paparazzo
<i>Werner Nonn</i>	Schiffsmaat – Mädchen für alles...
<i>Klaus Rentschler</i>	Schiffsarzt – Spezialität: Akupunktur
<i>Rudi Schmidt</i>	Smutje – der Weltbeste!!!
<i>Uwe Schmitt</i>	Bordfunker (eine Akkuladung im Handy hält maximal 2 Stunden)
<i>Christoph Schmitz</i>	Navigator

Es los geht's...

Die Hinfahrt aus dem Rhein-/Emsland geschieht „Grüppchenweise“ – jeweils 2 Figuren samt Gepäck in einem Auto, wobei jedem überlassen ist, wie er es anstellt am Mittwoch, dem 15. Mai 2002 im Laufe des Vormittags in Heiligenhafen einzutrudeln. Ob über Nacht gefahren, und ein paar Stunden vor Ort im Auto gepennt oder in aller Herrgottsfrühe losgefahren – keiner kommt zu spät, im Laufe des Vormittags können wir die Altro Uno übernehmen. Geplant ist die erste Nacht durchzusegeln und ohne große Umstände Rönne auf Bornholm direkt anzusteuern. Der Tour-Start ist für den frühen Nachmittag angedacht, so dass wir die Kreidefelsen von Klintholm noch im Hellen passieren sollten, sofern Neptun uns gnädig gestimmt ist. Außerdem könnte man zur Not noch den Hafen westlich der Kreidefelsen anlaufen – falls sich bei Jemandem eine allzu allergische Reaktion auf die Wonnen der christlichen Seefahrt entwickeln sollte...

Die Etappenübersicht:

Etappe 1: Heiligenhafen – Rönne (Bornholm)

Etappe 2: Rönne – Saßnitz (Rügen)

Etappe 3: Saßnitz – Kröslin (Usedom)

Etappe 4: Kröslin – Lauterbach (Rügen)

Etappe 5: Lauterbach – Stralsund

Etappe 6: Stralsund – Warnemünde

Etappe 7: Warnemünde – Burg auf Fehmarn

Etappe 8: Burg auf Fehmarn - Heiligenhafen

Etappe 1: Heiligenhafen – Rönne (Bornholm)

Besonderheiten vor Abfahrt

Vor der Tour kommt naturgemäß noch harte Arbeit. Erst einmal müssen wir uns in Heiligenhafen sammeln. Wie bereits oben erwähnt kommt die Mannschaft paarweise an – da wir neben den Klamotten für die Segeltour auch noch diverse Vorräte von Daheim mitschleppen hat es nicht funktioniert noch größere Fahrgemeinschaften zu bilden – die Autos sind voll!!!

Schiffsmaat und Papparazzo sind über Nacht gefahren und testen noch ein paar Stunden die Liegesitze des Autos. Funker und Schiffsarzt hatten die gleiche Idee und trudeln auch noch vor Tagesanbruch auf dem Parkplatz am Hafen ein. Der Morgen bricht an, die Sonne scheint – was will man mehr, sogar der Hafen-Kiosk hat auf (Öffnungszeiten siehe unten) und sieht in uns vieren die ersten Kunden des Tages. Es gibt heißen Kaffee und ein verstärktes Frühstück mit Rührei und Speck!



Man beachte die Öffnungszeiten des Hafen-Kiosk!!!



Werner hat bereits Kaffee – der Rest kommt gleich – ein empfehlenswertes Etablissement...

Am nahegelegenen Hafenbecken macht sich der erste Fischkutter mit Hochseeanglern bereit zum Ablegen – in der Wartezeit bis zur Übernahme der Altro Uno kommt keine Langeweile auf, es gibt überall was zu sehen. Außerdem besteht bis zum Eintreffen des letzten Crewmitgliedes noch die Gelegenheit für allerletzte Einkäufe. Uwe ersteht noch ein paar Gummistiefel in einem der Geschäfte am Hafen (siehe rechts) – er traut dem momentan schönen Wetter nicht über den Weg – wer weiß was in Dänemark wettertechnisch so gebacken ist.



Is et net herrlich – kurz vor Mittag ist die Mannschaft komplett – keiner fehlt unentschuldigt oder hat doch noch in allerletzter Sekunde abgesagt.

Nun heißt es Klamotten aus dem Auto und rein ins Boot. Es gab im Vorfeld keine Kojenvergabe – das findet sich wie so manches „vollautomatetisch“ – wenn die Chemie unter den Leuten stimmt. Und die stimmt in unserem Falle tatsächlich zu 100%. Jeder schaut sich im Boot kurz um und weiß gleich instinktiv in welcher Koje er die nächsten Nächte verbringen wird (Mit Zicken – äh - sorry mit Frauen an Bord sähe das eventuell anders aus). Das Einräumen dauert eine ganze Weile – wir haben enorme Vorräte zu verstauen – das könnte fast für eine Weltumsegelung reichen (behaupten böse Zungen).



Pendeldienst zwischen Parkplatz und Schiff.
1.Klasse-Yachten hat die üblichen Wägelchen



Klaus bei seiner Einräum-Aktion (was heißt hier
„Durst“?) zum Wohle der Allgemeinheit...

Die offizielle Einweisung des Vercharterers steht noch aus, Rudi versorgt aber bereits die

Kühlungsbedürftigen Lebensmittel. Den Umgang mit Herd und Kühlschrank braucht man ihm nicht extra beizubringen – das liegt ihm im Blut – er ist nicht umsonst zu dem Smutje geworden, der er ist – ob auf einer Delanta78 mitten in der Nacht bei stürmischer See (wobei der kardanisch aufgehängte Kocher nur so am Krängungsanschlag verharrte und die Töpfe noch zusätzlich von



Hand gerade gehalten werden mussten) oder auf einer Riesenfregatte wie der Bavaria50 wie dieses mal – ich traue ihm ohne Weiteres zu auch die Besatzung der Gorch Fock satt zu bekommen.

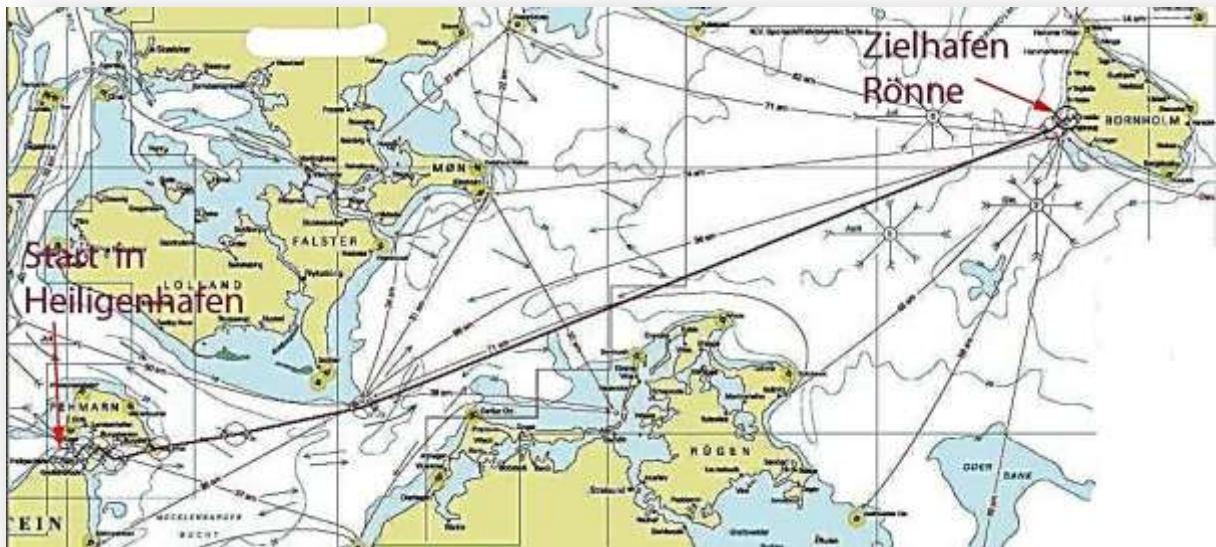
Kurz vor Mittag läuft die offizielle Einweisung. Funktionen des Schiffs, Autopilot (Ade – Du Romantik der christlichen Seefahrt), Instrumente, Umgang mit dem Bugstrahlruder, Funktion der automatischen Rettungswesten – kurz,

es wird alles kontrolliert und erklärt. Eigentlich ist nichts Neues für unseren Captain Klaus dabei – kein Grund für ihn und die Mannschaft „nervös“ zu werden.



Zusätzlich zu dem Kartenmaterial auf Papier gibt es im Hafenkantor noch einen Satz CD-ROMs von Elektronischen Seekarten der westlichen Ostsee, die wir gerne auf dem mitgenommenen Laptop installieren. Die Moderne hält unaufhörlich Einzug in die christliche Seefahrt...

Datum: 15. Mai 2002 Start: 15:00 Uhr



Wetter: Sonnig mit vereinzelt Wolken – Wind aus westlicher Richtung ca. 4 - 5 Beaufort

Besonderheiten während der Tour:

Gegen 15:00 Uhr heißt es endlich „Leinen los“.

Bei diesem Wind können wir direkten Kurs auf Rönne nehmen. Das ist für die Tour optimal – wir haben Aussichten innerhalb kürzester Zeit den entferntesten Punkt der Tour zu erreichen. Es gibt eine Faustregel innerhalb 1/3 der Charterzeit diesen Punkt zu erreichen um relativ entspannt wieder zurückzukommen. Man muss immer mit einer unfreiwilligen Fahrtunterbrechung rechnen (Sturm, Probleme mit dem Schiff oder sonstigen „Brassel“), so dass man ein Zeitproblem bekommen könnte um das Charterboot zeitgerecht abliefern zu können...

Unter Motor geht es durch die Hafeneinfahrt hinaus in Richtung Osten. Die Fahrrinne zieht sich zwischen der Nordküste und dem vorgelagerten Graswarder (Vogelschutzgebiet) eine satte Seemeile hin, bis wir links in Richtung NNO abdrehen und so langsam auf die offene Ostsee kommen. Hier heißt es „die Lappen“ hoch, wobei wir uns erst einmal mit dem Großsegel begnügen. Bei dem Wind wird die Altro Uno in einer Stunde nach Abfahrt an unserem „neuralgischen Punkt“ der der MastSegeltour ankommen: die Durchfahrt unter der Fehmarnsundbrücke. Der Vercharterer hat uns versichert, dass wir auch mit aufrechtem Mast unter der Brücke durchpassen. Die Stimmung ist locker und steigt mit jeder Kabellänge, die unser Boot näher an die Brücke herankommt. Wir haben

achterlichen Wind und der Mast zeigt steil nach oben. Knapper kann's gar nicht mehr werden. Und was soll man sagen – Neptun ist uns gnädig und verschont uns zumindest mit einem Mastbruch noch am ersten Tag.



Der Kapitän macht's spannend – noch zielt ein unbeschädigter Verklicker den Masttop



Direkt unter der Fehmarnsundbrücke. Wie knapp das ist kann man nur vermuten...

Wir sind durch – ist das nicht ein Grund zum Feiern?!?!? Jetzt kann uns nichts mehr aufhalten. Doch vor dem Feiern kommt noch Arbeit: Vorsegel setzen, den Rechtweisenden Kurs von unserer letzten Tonne in Richtung Hafeneinfahrt Rönne ausrechnen und dann endlich – nur noch die Tour genießen. Jeder versucht das auf seine Weise – „Versammlungsplatz“ ist schließlich die geräumige Plicht, wo auch unsere 10 Figuren gleichzeitig Platz genug zum „Gammeln“ haben. Die Fahrt ist selbst für empfindliche Mägen angenehm – auch ohne einen „Kümmerring“ zur Besänftigung.



Das Bild spricht für sich – so schön kann Segeln sein.



Adolf am Ruder. Sonst sieht er eher die Unterwasserwelt...

Mit raumem Wind geht es in Richtung ONO, beide Segel befinden sich an Steuerbord, so dass der Kahn nicht das bei magenempfindlichen Zeitgenossen so gefürchtete „Geigen“ anfängt (gemeint ist das Pendeln nach links, nach rechts, nach links – usw. – und das in einer Tour – Stundenlang – evtl. die Nacht durch...) – wir liegen fast aufrecht in der Ostsee und es geht einfach nur zügig voran.

Mittlerweile will keiner mehr einen Handschlag an Bord tun, alle elektrischen Helferlein sind aktiv und die Selbststeueranlage arbeitet unermüdlich. Lediglich Christoph geht hin und wieder unter Deck und checkt per Bootseigener Satelliten-Navigation unsere Position.

Hier ein paar Impressionen von der Tour:



Der Käpt'n muss nicht mal unter Deck – er hat den GPS-Empfänger immer „am Mann“



Der Blick nach Westen – da sind wir hergekommen, aber es ist kein Land mehr zu sehen...



Warten auf die Ankunft in Rönne oder auf die nächste Mahlzeit...



Navigator und Kapitän bei der Arbeit am Navigationstisch



Die Blicke sprechen Bände – eine schöne Tour...



Blick auf Gedser – hier wäre unser letzter „Fluchthafen“ – ab hier kommt nur noch offene See

Das ist Urlaub pur – so fängt die Tour spitzenmäßig an. Wenn das so weiterläuft werden wir schon Morgen gegen Mittag die Küste von Bornholm sehen können.

Der laue Nachmittag wird von einem Höhepunkt unterbrochen: Rudi's erste Mahlzeit.



Eben noch als Urlauber auf dem Oberdeck...



...jetzt wieder ganz Smutje – voll im Dienst

Zur ersten Segelnacht gibt's leichte Kost. Na ja – vom Verstauen der Vorräte abgesehen wurde noch nicht wirklich gearbeitet.

Die Nacht bricht herein und nun kommt doch der Zeitpunkt, wo der „Alte“ dienstlich wird. Die Wachen für die Nacht werden eingeteilt. Uwe liegt mit den Resten einer abklingenden Erkältung unter Deck – wir andere

werden reihum Wache schieben (zu Zweit – wir sind ja Leute genug!). Der eine oder andere wird versuchen die Nacht durchzumachen – warum auch nicht, der kommende Tag bietet sich zum Ausschlafen an.

Ich für meinen Teil gehe lieber relativ früh schlafen um dann beizeiten aufzustehen – meine Wache läuft von 4:00 Uhr bis 6:00 Uhr (die frühe Möwe fängt den Hering oder so ähnlich). Aber Spaß beiseite, wer immer auch vor mir Wache hat – er soll von einem Wachen Paparazzo abgelöst werden...

Ich verziehe mich in die von meinem „Alten Herren“ und mir geteilten Mittschiffskajüte an Backbord und „fummel“ mich in den Schlafsack des oberen Etagenbettes. Trotz der kolossalen Schiffslänge sind die Jungs an Deck noch richtig gut zu hören. Das Schiff knarzt leicht in den Verbänden



und das leichte Schaukeln tut das übrige:



Was in der Zwischenzeit passiert ist entzieht sich leider Gottes meiner Kenntnis – schlechter Paparazzo!!

Es ist halb Drei in der Früh – und wir Schaukeln immer noch auf den Wogen der Ostsee. Ich stehe auf – bis zu meiner Wache ist ja noch hin, aber ich möchte mal sehen, was die Jungs zwischenzeitlich so angestellt haben und jetzt noch mal für eine Stunde in die Koje legen macht in meinen Augen keinen Sinn mehr.

Der Wind hat bis auf ca. 2 Beaufort nachgelassen – am Steuerstand sitzen 2 in Ölzeug gekleidete Gestalten und unter Deck säuselt der Lüfter von der Bordheizung. Es hat zwischenzeitlich ein paar Tropfen geregnet. Eine der fotogenen Wolken von gestern hat uns wohl eingesprenkelt. Ich ziehe mir meine textile Motorradjacke über (wasserdicht und warm wie spezielle Segelkleidung!) und steige zu den anderen aufs Achterdeck. Zu sehen ist nichts außer schwarze Nacht. Weder eine blinkende Fahrwassertonne noch ein einsames Positionslicht sind zu er bemerken. So vergeht die Zeit – mittlerweile segeln wir ca. 14 Stunden oder besser gesagt – wir lassen segeln. In der Anzeige vom Autopiloten erscheint eine eindeutige Warnung: „Battery state low“ – soll heißen: „meine Batterie macht gerade schlapp und stellt nun gefälligst auf Handbetrieb um, sofern Ihr an Eurem Leben und der Kautio n hängt!“

Mist – der Riesen-Akku unter Deck sollte doch eigentlich tagelang laufen! Aber der Energiespender ist von uns reichlich malträtiiert worden – Kühlschrank, Autopilot, Navigationslichter, Windmesser, Log und seit gestern Abend auch noch die Bordheizung – das saugt so ein Ding leer! Da macht die Sammlung von Mobilfunktelefonen, die an der Mehrfachsteckdose auf dem Navigationstisch nachgeladen werden noch nicht mal den Kohl fett.

Hoffentlich reicht der Saft noch zum Dieselstarten – mit einer Jolle unter Segel an einem Steg anzulegen ist ja noch machbar, aber mit diesem Riesen Kahn – das wird was fürs Katastrophen-Kino! Was tun sprach Zeus. Den Käpt'n wecken? Unsinn - erst mal versuchen, den Diesel auf Trab zu bringen. Bei halbwegs großen Booten gibt es serienmäßig eine separate Starterbatterie für den Schiffsdiesel – dann wird dieser Ozeanriese wohl auch eine haben!? Tatsache - der Diesel springt sofort an. Und den „Alten“ wecken hat sich auch erübrigt – vom Dieselwummern geweckt erscheint er prompt auf der Bildfläche. Nun ist's aus mit der Nachtruhe – wir fahren die nächsten beiden Stunden unter Motor – die Batterie(en) sollen sich wenigstens etwas erholen. Voll geladen werden sie demnächst wieder über den Landanschluss in Rönne.

Durch die Tatsache, dass der Westwind in der Nacht etwas eingeschlafen ist würde unsere Ankunft voraussichtlich auf den heutigen Abend fallen – durch die beiden Stunden, die wir jetzt unter laufendem Motor fahren holt die Altro Uno wieder etwas Zeit auf.

Der Morgen des 15. Mai 2002 bricht an.

Kurzes Fazit bis hierher: Das Problem mit der leeren Batterie hat keine weiteren Folgen. Nur jetzt sind alle wach und an Deck. Der Einzige, der noch unter Deck liegt und so richtig schläft ist unser Smutje. Er hat es sich auf der Sitzgelegenheit im Salon gemütlich gemacht und ist noch in einer anderen (besseren?) Welt. Ich wäre ein schlechter Paparazzo, wenn ich diesen Moment nicht für die Nachwelt festgehalten hätte!!! Siehe



nebenstehendes Bild.

Mit einsetzender Helligkeit kommt auch wieder mehr Westwind auf – Motor aus, Segel trimmen und von Hand steuern (hört-hört!) sind angesagt.

Rudi ist auch wieder auf dem Posten und zaubert das erste Bordfrühstück

auf den Salon-Tisch! Auch das Wetter kann sich halbwegs sehen lassen – die Sonne kommt zwar kaum raus, aber es ist trocken und vor allem haben wir den richtigen Wind um uns stressfrei in Richtung Rönne schieben zu lassen. Der Käpt'n nutzt die Gelegenheit zum Drill in Sachen „Knotenkurs“. Im Bild rechts macht er gerade einen Fender mittels Webleinenstek an Hans-Werners Handgelenk



fest. Die Zeit vergeht und kurz nach Mittag kommt Land in Sicht. So wie es aussieht fahren wir schnurgerade auf die Hafeneinfahrt Rönne zu. Gut gemacht – Navigator!

Bisher gab es seitens des Paparazzo noch keine besonderen Vorkommnisse zu vermelden. Wem es hier zu langweilig wird sollte

zwischenzeitlich eine andere Website besuchen – aber hier wird's später auch noch interessant...



Wir sind fast da! Wir passieren eine Heulboje, die ihrem Namen alle Ehre macht – selbst bei dem leichten Seegang pumpt der Kolben durch die Auf- und Ab-Bewegung genug Luft durch die Pfeife, so dass man die Tonne meilenweit hören kann. Von hier aus könnte man den Räucherfisch riechen - wenn der Wind nicht aus der falschen Richtung käme...

Schließlich geht's rein in den Industriehafen von Rönne. Vorbei an dem einen oder anderen rostigen Seelenverkäufer. Die Anlegemöglichkeiten sind nicht sehr einladend. Der



Hafenrundfahrt im Industriehafen von Rönne



Wir machen fest im Nordhafen unweit des Anlegers der Katamaran-Fähre

einziges Vorteil dieses Liegeplatzes: wir sind noch in unmittelbarer Nähe



der Stadt – und genau das ist auch der Nachteil – es ist laut, Schiffs- und LKW-Verkehr ist um uns herum. Eine abgelegene Marina wäre

weitaus schöner. Was unsere Karte bei einer Tasse Kaffee bzw. einem gut gekühlten Bier verrät: seit der letzten Tour nach Bornholm hat man hier so etwas gebaut! Nur eine schlappe Seemeile nördlich von hier gibt es eine wunderbare Marina. Die werden wir gleich noch ansteuern. Wir müssen wieder raus aus dem Hafen und machen einen Schlenker nach Norden. Und hier ist unser neuer Liegeplatz:



Das sieht doch etwas anders aus als noch eben im Industriehafen. Man kommt leichter an Land und hat alle Annehmlichkeiten einer Marina. Der Umzug lohnt sich – wir wollen hier einen Ruhetag einlegen.

Zielhafen: Marina Rønne (Bornholm)

Recht neue Marina (Stand Mai 2002) nördlich von Rønne. Unkritisch anzusteuern, Das Wasser ist bis in Ufernähe tief genug auch für große „Pötte“. Man liegt ruhig und gemütlich. Lediglich die höher gelegene Takelage ist dem hier häufig vorherrschenden Westwind schutzlos ausgesetzt. Nachts werden von allen Seiten irgendwelche Fallen klappern – womöglich die eigenen...

Versorgungsmöglichkeiten:

Dusche, Toiletten, Waschsalon und eine Telefonzelle gibt's auf dem Hafengelände der Marina. Trinkwasser und Diesel können gebunkert werden. Es gibt außerdem einen Hafenkiosk, wo man die wesentlichen Lebensmittel kaufen kann. In 10 Minuten kann man einen größeren Supermarkt zu Fuß erreichen (Richtung Rønne Zentrum).

Zielort: Rønne

Hauptstadt von Bornholm. Einzige Stadt der Insel mit nennenswerter Industrie. Wie die meisten anderen Orte auf Bornholm leben die Einwohner hauptsächlich vom Tourismus – von Leuten wie Dir und mir. Das Leben spielt sich rund um den Hafen ab. Von Rønne aus fahren etliche Fähren nach Schweden, ins restliche Dänemark, Polen und Deutschland. Rønne an sich, die Häuser, die Kirchen, Leuchttürme und Co. sind sehenswert. Man kann das fast mit der Gartenzweckkultur der Niederländer vergleichen – aber das hier ist irgendwie schöner und nicht so kitschig. Bornholm ist ein teures Pflaster, wer hier Urlaub macht und sich nicht selbst versorgen kann muss für deutsche Verhältnisse tief in die Tasche greifen. Besonders gut ist der frisch geräucherte Fisch. Die geräucherten Heringe – sogenannte „Bornholmer“ sind die wohl bekannteste Fisch-Spezialität von der Insel.

Besonderheiten während des Aufenthalts:

Nun ja – wir werden hier Morgen einen Ruhetag einlegen – dieses Kapitel wird länger werden.

Wir haben unseren endgültigen Liegeplatz für die nächsten zwei Nächte eingenommen. Nachdem wir auf der bisherigen Tour die Körperhygiene mangels Gelegenheit etwas vernachlässigt hatten stürmen wir hier die Duschen der Marina und machen uns „Landfein“. On der Nasszelle an Bord gibt es auch eine vollwertige Dusche, aber die wollen wir nur in Notfällen benutzen – das Reinemachen hinterher ist eine größere Prozedur.



Es ist mittlerweile doch spät geworden und heute bleibt Rudis Kombüse kalt – wir laufen nach Rønne und suchen uns ein nettes Speiselokal – siehe linkes Bild. Das Lokal ist eines der „feineren“ Sorte – eben typisch dänisch und mit einem ausgezeichne-

ten Essen – siehe das flambierte und auf einer heißen Steinplatte servierte Thunfisch-Steak mit allerlei Gemüse obendrauf und drum herum. So etwas gibt's nicht bei MacDonalds oder in der Dönerbude an der Ecke. Überhaupt sucht man sowohl McDonalds als auch Dönerbuden vergeblich. Bestenfalls wird man eine Pølser-Bude (Würstchenstand) finden.



Unser Kellner spricht fließend Deutsch – nicht nur die Personen, die öfter mit Touristen zu tun haben sprechen Deutsch – scheinbar kann das jeder Däne...

**HIER IST DAS PROVISORISCHE ENDE
FORTSETZUNG IST IN ARBEIT!!!
ES GRÜBT
DER PAPAZZO**

**DER PAPAZZO
ES GRÜBT**

Besonderheiten vor Abfahrt:

Datum: Start:

Wetter:

Besonderheiten während der Tour:

Zielhafen:

Versorgungsmöglichkeiten:

Zielort:

Besonderheiten während des Aufenthalts:

Etappe X: ??????

Besonderheiten vor Abfahrt:

Datum: Start:

Wetter:

Besonderheiten während der Tour:

Zielhafen:

Versorgungsmöglichkeiten:

Zielort:

Besonderheiten während des Aufenthalts:

Etappe X: ??????

Besonderheiten vor Abfahrt:

Datum: Start:

Wetter:

Besonderheiten während der Tour:

Zielhafen:

Versorgungsmöglichkeiten:

Zielort:

Besonderheiten während des Aufenthalts:

Etappe X: ??????

Besonderheiten vor Abfahrt:

Datum: Start:

Wetter:

Besonderheiten während der Tour:

Zielhafen:

Versorgungsmöglichkeiten:

Zielort:

Besonderheiten während des Aufenthalts: