

Überführung Rostock – Oldenburg - über Norwegen!

von Norbert Kramer

Leider ist seit letztem Jahr die schöne Zeit in Rostock vorbei - das war anders geplant, aber ich kann es momentan nicht ändern. Nun bin ich in Heidelberg an der Universität, und diesen Sommer wollte ich daher die 'Jan Bart' aus Rostock wieder nach Oldenburg verlegen - immerhin drei Autostunden weniger weit von Heidelberg weg. Ina und Frank, der in Norwegen für die Rücktour wieder zusteigen will, bringen mich mit dem Auto nach Rostock; erster Blick ins Schiff - alles ok! Ich baue schnell noch eine neue Antennenkupplung für den UKW-Funk an und kläre mit DP 07 die Verständigung. Die dieses Jahr in der Halle liegende 'Viertel vor Vier' von Frank Below beschert mir dankenswerterweise auch noch eine Rettungsinsel für die Tour! Nach dem Bunkern von Proviant, Wasser und Treibstoff geht es dann am 1. August los - die 'Jan Bart' verlässt die Anlage des RSC 92, und die Landleinen bleiben an Bord...

Nicht unerwartet wird beim Losfahren eines sofort klar: Ich muss dringend - aber nicht im Stadthafen von Rostock! - tauchen: Die Pocken am Propeller erlauben gerade noch 3 kn unter Maschine! Der NW-Wind lässt Gedser und den Guldborgsund für den Weg nach Norden am geeignetsten erscheinen. Bei einem Routineblick in die Bilge findet sich da für die Wetterbedingungen zu viel Wasser - da hab ich im Frühjahr doch glatt vergessen, den Inspektionsdeckel des Wassertanks zuzudrehen - schwappschwapp.

In Nyköping geh ich dann baden. Der Propeller ist bis an die Blattenden voll und die Welle dick wie ein Arm. Aufgrund des ganzen Wassergestrüpps, das im Guldborgsund treibt, seh ich beim Rausklettern schließlich aus wie Neptun persönlich. Belohnt wird die ganze Aktion mit einem herrlichen Sonnenuntergang!



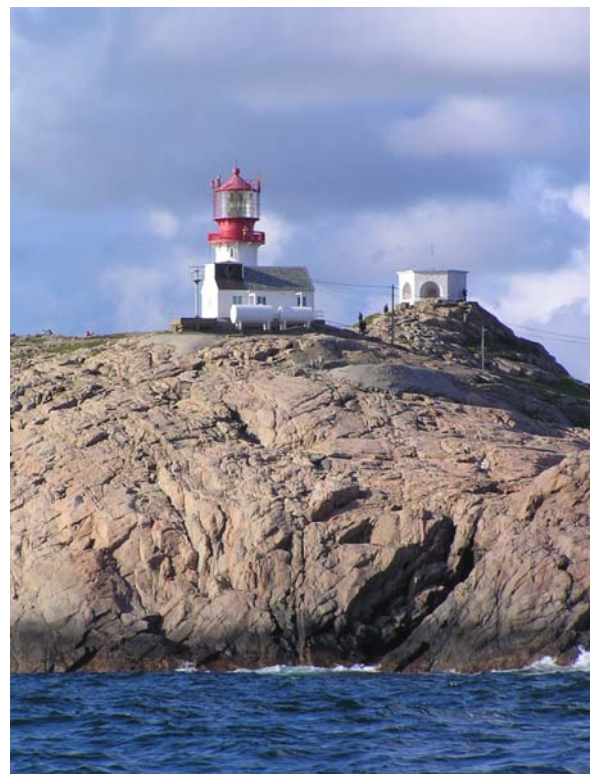
Der weitere Weg führt durchs sonnenverwöhnte Smalands-Fahrwasser in den alten bedeutenden Fährhafen Korsör. Danach weiter nach Nord, bei Samsö kommt wie üblich Wind, wozu sich ein ansehnlicher Nordstrom gesellt, und 'Jan Bart' rauscht mit beständig über 6 kn ins Kattegat. Das kann man ja nicht vorbeigehen lassen, also die Nacht durch, an Anholt und Laesö vorbei. Da der Tag gerade erst angefangen hat, runde ich bei herrlichem Wetter auch noch Skagen. Dort kurvt die halbe rostocker Hansesail rum - sieben Dreimaster zähle ich. Nun die Frage: gleich noch eine Nacht und nach Norwegen? Der Wetterbericht wird schlechter ... Nichts übertreiben - solo 190 Meilen sind ja nicht schlecht für den Anfang - also nach Hirtshals!

Ob das richtig war? Der Wetterbericht eröffnet keinerlei Absprungfenster nach Norwegen. Also das übliche: Zwei Tage Hafensrundgang, Leuchtturm besichtigen, kleine Reparaturen ... In einem Angelladen hole ich mir dänische und norwegische Wetterberichte aus dem Netz - und die sehen auf einmal gar nicht so schlecht aus: Der West soll diesen Abend auf Null gehen und dann gibt es erst mal Ost und Süd! Gerade als der havnepenge-Meister kommt, melde ich mein Auslaufen über Funk an. Anfangs geht es nur mit Maschine, dann kommt der neue Wind! Aber die Nacht ist recht frisch - und es ist viel 'Schiffsverkehr' (wäre was für Grönemeyer). Minuten bevor endlich die Sonne aufgeht, wird alles wie auf Knopfdruck grau - und es setzt ein dreistündiger Starkregen ein. Zusätzlich geht der Wind wieder kräftig auf SW, was mich Lindesnaes aufgeben und den Kurs erst einmal nach Mandal absetzen lässt.



Bei der Anfahrt auf die norwegische Küste setze ich die kleine Genua 4 und dreh fünf Rollen Reff ins Groß - es pustet wieder ganz gut, und die Wellen sind glatt 2-3 m hoch - nicht umsonst gilt das hier als Gebiet mit 'dangerous waves'. Aber die Windfahne steuert all dies in einer Weise, wie ich es allerhöchstens ein paar Minuten könnte - wer hat diese Dinger bloß erfunden?

In Mandal liege ich dann unmittelbar gegenüber der SY 'Salute' - das alte oldenburger Schiff meines nach Norwegen ausgewanderten Zahnarztes - ich werd' ihm mal 'ne mail schreiben! Am nächsten Morgen wirft der Hafenmeister eine Tüte mit Brötchen, Auflage und Zeitung an Deck - einfach so! Norwegischer Willkommensgruß? Danke! Aber weder dies noch eine Hagelattacke halten mich davon ab, nun endlich das Kap in Angriff zu nehmen! Die Ausfahrt durch die Felsen von Mandal ist auch bei wenig Wind gar nicht einfach; bei der Höhe der alten Dünung bekommt man nur schwer Höhe ins Schiff. Aber dann geht es, und ich nähere mich bei Sonnenschein dem Felsen von Lindesnaes mit seinem markanten Leuchtturm. Wenn man zu sehr von diesem Anblick gefesselt ist, achtet man gar nicht an die noch weiter südlich gelegenen Felsen von Gjesslingan - da tobt die Brandung drauf! Ich biege unmittelbar um Kap Lindesnaes nach Nordwesten und laufe von Nord in die Doppelinsel Seløy - das ist ein wirklich herrlicher Platz - genau der richtige für ein paar Tage W 6-7! Die Insel ist seit etwa 10 Jahren nicht mehr dauerhaft, sondern nur noch im Sommer



bewohnt. Ich liege an einem Privatsteg, aber der Besitzer ist zurzeit nicht da, und keiner meckert. So unternehme ich einige Wanderungen auf der dann doch überraschend ausgedehnten Felsengruppe. Leider lässt sich der Eindruck dieser Bilder mit keiner Kamera der Welt einfangen. Eines Abends kommt Torger auf ein Bier an Bord; er ist nicht nur der Besitzer des nahen



Sommerhäuschens, sondern auch einer großen Fischfabrik in Egersund, wo er mir einen Liegeplatz 'for free' anbietet. Von ihm lerne ich auch die häufige norwegische Floskel: 'jo jo', welche keineswegs mit dem deutschen 'ja ja' zu übersetzen ist, sondern meist differenzierte ontologische Reflexionen zum Ausdruck bringt.



Dann wird wieder schwacher bis mäßiger NO Wind angesagt, und es geht weiter. Allerdings entpuppt der sich mittags doch wieder als NW, was dann wohl als kräftiger Seewind anzusprechen ist. In Egersund gehe ich doch nicht an Torgers Pier, sondern in den Yachthafen - ich brauch mal eine Dusche! Der Hafenmeister wuselt

auf dem Steg und hilft jeden beim Anlegen - schöne Sache in Zeiten der Havnepenge-Automaten! Egersund ist sehr hübsch, und vor allem die Nordausfahrt bietet eine Reihe von guten Ankerbuchten - aber ich hab es wieder eilig ... Am 75. Geburtstag meiner Mutter erreiche ich Stavanger, und ausgerechnet heute ist meinen Eltern in der Schlei die Zylinderkopfdichtung ihrer 'Otium' kaputt gegangen - man steckt da halt nicht drin. Stavanger kündigt sich schon von weiten durch den dichten Verkehr von Hubschraubern und Bohrinselfersorgern an. Für meine 'Jan Bart' ist es eine Art Heimkehr, hatte sie doch als 'Sylphide' Stavanger einst als Heimathafen. Und wenn ich die alten Karten meines Voreigners Karel aus den Niederlanden richtig deute, war er mit der 'Tismewat' auch schon hier.

Die Stadt selbst ist - jenseits der Hektik - schön mit einer alten Altstadt um den Hafen, alten Kirchen und infolge des Ölgeldes neuen Wohn- und Geschäftstürmen. Ich besuche das bekannte und sehenswerte Ölmuseum direkt neben meinem Liegeplatz. Aber warum nur muss dieses Museum bei allem Ölreichtum und der Akzeptanzproblematik des Ölgeschäfts noch über 10 € Eintritt kosten?



Ich fahre weiter nach Forsand am Eingang des Lysefjords, wobei ich den einen oder anderen Umweg zwischen den Inseln mache. Auch wenn das Wetter nicht so gut ist, laufe ich am nächsten Tag in den Fjord ein. Die 700 m hohen Felsen - bei über 400 m Wassertiefe - sind unbeschreiblich. Bald kann ich den vorspringenden Felsen 'Preikestolen', die wohl meistbesuchte Attraktion Norwegens, 600 m über mir ausmachen. Noch sind keine Leute darauf zu erkennen - ist

wohl noch zu früh. Leider wird der Wind von vorn immer mehr, Stärke 6 und Knaller-Böen aus allen Richtungen. So beschließe ich, nicht weiter in Richtung des grauen Fjordendes zu fahren, das könnte noch Stunden dauern. Zurück bringt nur die kleine Genua 4 problemlos 6 kn, wobei die Böen - auch von oben! - das Segeln doch unangenehm machen. Auf dem Preikestolen kann man nun Köpfe erkennen.

Ich laufe nach Tau, denn von von dort starten die Bustouren zum Preikestolen, und von oben will ich mir die Sache auch schon noch einmal anschauen. Die Wanderung von der 'Preikestolen-Hytta' wird mit zwei Stunden angegeben, und das ist realistisch. Ich habe 1 h, 40 min. relativ zügig und ohne Pausen gebraucht, und der Weg ist auch nicht ohne.



Aber es lohnt. Es gibt wohl nur wenige Plätze auf diesem Planeten, die einen solchen Ausblick verschaffen. Die meisten - ich auch - trauen sich nur krabbelnd an den Rand - wenn überhaupt -, um einen Blick nach unten zu riskieren. Leider ziehen heute viele Wolken durch, aber auf der anderen Seite macht es die Sache noch gespenstischer - und die Trolle kichern im Verborgenen über die Touris.



Von Tau geht es weiter nach Nordwesten; es ist herrlich bei endlich wieder Sonne und wenig Wind durch die Insel- und Felsenwelt zu segeln, zumal es in dieser Ecke kaum diese Unterwasserfelsen gibt, auf die aufzupassen wäre. Ich muss dabei wieder selber schauen, wo ich bin, denn nördlich des 59. Breitengrades bietet meine C-Map für den Plotter keine Details mehr. Über Köpervik am Karmsund und an Haugesund vorbei laufe ich die schon wieder in offener Nordsee liegenden Inseln Rövaer an - dies habe ich mir als 'point of return' ausgesucht. Die schmale Einfahrt zwischen den Felsen ist eine Show - fast rauscht man vorbei! Die Inseln selber sind ein Kleinod;



der Havneguiden sagt dazu: "Dette er virkelig en perle" - das braucht wohl keine Übersetzung! Hier wohnen auch dauerhaft Menschen, es gibt sogar eine Schule. Auch wenn es keine Mausefalle ist, da es durch einen keinen 10 m breiten Kanal und eine 16 m hohe Brücke einen Hinterausgang gibt, verlege ich schon am nächsten Tag nach Haugesund, um auf Frank, dessen Flieger in zwei Tagen kommt, zu warten.

In Haugesund findet gerade das jährliche internationale Filmfestival statt, und immer zu dieser Zeit auch ein großes Fest mit Traditionsschiffen im Hafen. All dies verbunden mit ordentlich Alkohol und irgendeiner dieser Strandpiraten verbiegt mir bei einem Anlegeversuch während meiner Abwesenheit eine Relingstütze - toll! Die zwei jetzt neben mir liegenden Motorboote hatten damit aber definitiv nichts zu tun. Von ihnen gibt erst einmal das eine oder andere Bier. In den Gesprächen kommen die Norweger immer wieder schnell auf Utöya zu sprechen. Auch die Zeitungen bringen immer neue Artikel. Man merkt, wie sehr der Anschlag sie mitgenommen hat.

Ich mach Reinschiff, fülle 20 l Wasser nach, gebe etwas Öl auf die Maschine und etwas Fett ins Stevenrohr (da muss aber grundsätzlicheres passieren ...), spanne die Wanten nach, checke die Bilgepumpe und kaufe etwas Proviant - immerhin steht ein anständiger Gang über die Nordsee bevor. Am zweiten Abend in Haugesund kommt Frank - kaum zu glauben, der Flieger kostete gerade einmal etwas über 50 €! Der Wetterbericht ist so lala, und



am nächsten Mittag ist der Wind so weit von S nach SW gekippt, dass wir losfahren. Beim Kreuzen im Karmsund verabschiedet sich meine treue Genua 2a - kurz vorm Achterliek entsteht ein Riss. Leider ist es nicht nur die Naht, sondern das Tuch selbst an der Naht - da ist wohl wieder eine Investition fällig! Wir setzen die Genua 3 - die ist auch nicht viel schlechter. Nun zahlt es sich mal aus, dass man so eine große Segelgarderobe mitführt. Die schwarzen Felsen der Insel Kvitsøy in Lee machen keinen einladenden Eindruck - wir gehen raus auf See und verabschieden uns von Norwegen - Generalkurs Helgoland rwK 168°!

In der ersten Nacht macht uns eine kräftige Nordströmung zu schaffen. Um überhaupt Meilen zu machen, muss die Maschine mehr helfen, als wir das eigentlich wollen. Die Sonne geht erst um 06.18 auf - der Sommer geht so langsam vorbei.



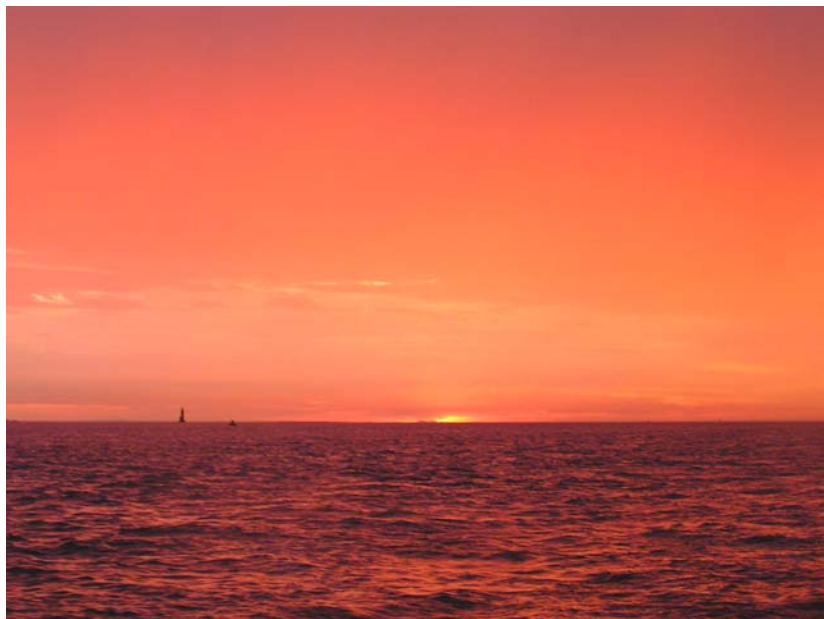
Tagsüber zwischen der Eigersundbank und der Kleinen Fischerbank besucht uns eine Tümmlerfamilie - immer wieder ein beeindruckendes Schauspiel. Vor allem schießen sie kurz vor dem Kiel quer unter dem Schiff durch, um auf der anderen Seite einen Sprung aus dem Wasser zu zeigen. Auch das Flettnerruder meiner Windfahne hat es ihnen angetan, einer stuppst es sogar leicht an - bitte nur heile lassen, Freunde!

Die nächste Nacht wird etwas schaukliger, was vermutlich an der Dünung auf dem flacher werdenden Wasser liegt. Wieder muss mangels Wind die Maschine helfen. Am Tage brist es dann auf, OSO 5, 6, schließlich wohl auch 7. Nacheinander kommen Genua 2, 3 und sogar 5 zum Einsatz, dazu schließlich 9 Rollen Reff im Groß (Wie war das mit dem Sprichwort: 'wenn die Tümmler jumpen, halt dich klar zum Pumpen?'). In der dritten Nacht hört das Gepuste wieder auf, aber man kann den Generalkurs nicht mehr ganz anliegen; wieder Genua 3 zum Kreuzen. Während

der ganzen Zeit sind nur ein Fischer und zwei Fähren zu sehen. Dafür gibt es jetzt Meeresleuchten; an Deck hat alles bis zu den Mastwischen hoch Leuchtpunkte durch das Spritzwasser. Am nächsten Morgen gegen 10.00 landet ein kleiner Vogel nach einigen Anläufen an Bord. Frank tauft ihn Hansi, und er ist wie in alten Zeiten der Bote des Landes, das man noch nicht sieht. Um 11.55 stehen wir bei der West-Tonne Sellebrunn nördlich von Helgoland - die Insel selbst kommt auch jetzt erst aus dem Dunst hervor. Nach 70 Stunden sind die 350 sm geschafft.

Auf Helgoland dann die üblichen Rituale: Kurtaxe, eine lauwarme Dusche; Lange Anna, anständig essen, Pilsener Urquell bei Manni. Am Abend dann noch etliche Biere an Bord der ständigen MY 'Grille' - Innenlieger unseres Päckchens. Später bekommt 'Jan Bart' Besuch einer Schwester: Die Ballad 'Santa Catharina' geht längseits - mal schauen, was man da so abgucken kann... Bei kräftigem Südwind schaukeln wir in der nächsten Nacht so, dass man fast aus der Koje fliegt. Trotz Gewitterwarnung laufen wir mittags aus und kriegen es um 15.30 zwischen Tonne E3 und Schlüsseltonne prompt ab - eine halbe Stunde SW 7-8 und Starkregen. Das einzig Gefährliche ist, dass man so die dicken Pötte kaum mehr sieht; gut, dass da hinten so ein fetter Radarreflektor hängt. Erst in den nächsten Tagen erfahren wir, dass während des Starkwinds zwei Bäderschiffe in Helgoland leicht kollidiert sind.

Noch auf der Außenweser geht die Sonne unter - dabei wird der ganze Himmel achteraus feuerorange, und das Wasser spiegelt die Farbe. Richtung Osten wird es schwarzgrau mit grau-violetten Feldern, dazwischen stundenlang grellgelbe Blitzungetüme. So haben wir das noch nie gesehen - und das ist nicht nur eine Floskel! Meine Eltern, deren Maschine wieder läuft



und die inzwischen bis Cuxhaven zurück sind, erleben das von der anderen Seite. Erst 22.45 sind wir in Bremerhaven bei Lehrke; Frank haut noch schnell die letzten sechs Eier in die Pfanne und dann wir uns in die Falle.

Die letzte Etappe wird nur motort; es ist grau in grau, manchmal Regen, wenig Wind von vorn. An der grünen Tonne 99 in die Hunte; die elsflether Brücken klappen hervorragend, und auch die oldenburger hält für uns auf - mehr als 5,5 kn sind nicht drin... Mittags sind wir beim OWV fest, wo Rüdiger schon mit dem Ankunftsbeer wartet - erst mal ankommen ...

