

Dänische Südsee, Schwedische Schären, Oslofjord - drei Urlaube in einem ...

von Norbert Kramer

Die letzten zehn Jahre ist das Segeln eindeutig zu kurz gekommen. Konstanz mag eine hübsche Stadt mit einer hervorragenden Universität sein, aber als Nord- und Ostseesegler konnte mich der Bodensee nie begeistern. Nun hatte mich 2006 der Weg wieder in den Norden, an die Universität Rostock, geführt. Und aus diesem Nachholbedarf erklärt sich der vielleicht etwas ruhelos wirkende Charakter der diesjährigen, fast den ganzen August einnehmenden Tour. Hinzu kommt, daß ich zum ersten Mal länger und einhand mit meinem neuen Boot unterwegs wollte, um es richtig kennenzulernen. Die "Jan Bart" ist ein schnörkelloser 29 Jahre alter Halbtonner vom Typ Albin Ballad, zu dessen Segeleigenschaften nicht mehr viel gesagt werden muß. Zwar ist das reine Geschwindigkeitspotential ebenso wie das Raumangebot heute nicht mehr ganz konkurrenzfähig, aber das Seeverhalten gerade bei rauherem Wetter ist für diese Schiffsgröße legendär.

So kann mich nach dem Bunkern von Diesel, Wasser und Proviant sowie einem Check aller wichtigen Systeme schon am letzten Arbeitstag nichts halten, und ich lege um 20.30 in Rostock beim RSC 92 ab. Schon vorher habe ich bemerkt, daß der Propeller voller Pocken sitzt und wenig Vortrieb entfaltet. Der Stadthafen von Rostock lädt aber eher wenig zu einem kurzen Tauchgang ein, so daß mir dies noch bevorsteht. Nach Warnemünde erwarten mich regnerische NNW 3-4, bei denen es hoch ran Richtung Klintholm geht. Mit Einsetzen der Dämmerung gegen 04.00 mache ich mich an das Queren des VTG, wobei der Wind am morgen stetig zunimmt. Irgendwann macht dabei der Pendelaufsatz meiner Windfahne einen etwas windschiefen Eindruck. Während der Fahrt läßt sich das aber nicht näher untersuchen, und ich begnüge mich mit dem Sichern des Aufsatzes durch eine Sorgleine. So gibt es schon in Klintholm gut zu tun: Mithilfe von Taucherbrille und Schnorchel gelingt es ganz leidlich, die dicke Pockenschicht vom Propeller zu kratzen. Bei der Windfahne reicht es, den ausgefransten Teil des zentralen Verbindungsrohres abzusägen und die Sache dann neu zusammensetzen. In meiner Kindheit gehörte Klintholm zu den großen und modernen Häfen für Segler; heute sind einige Einrichtungen in die Jahre gekommen. Ich hoffe, daß das nicht ein Zeichen des langsamen Abgesangs der gemütlichen, meist kommunalen dänischen Yachthäfen in Verbindung mit der alteingesessenen Fischerei zugunsten riesiger steriler Marinas ist.

Die Weiterfahrt führt dann zunächst an Möns Klint vorbei - herrlich entlang der Kreidefelsen zu segeln, zumal bei strahlendem Sonnenschein! Allerdings wartet die graue Wolke, die dort zu wohnen scheint - zumindest habe ich den Platz noch nie ohne gesehen -, schon über dem Felsen auf ihren nächsten Einsatz. Diesmal aber läßt sie mich in Ruhe. In Kopenhagen wähle ich wie schon vor 20 Jahren den Hafen der



Sundby-Sejl-Forening zur Übernachtung. Am nächsten Tag segelt ein Däne auf dem sonnigen Sund dicht an mir vorbei. In schönem dänisch gefärbten Deutsch ruft er herüber: "Ist es nicht herrliches Wetter heute?" "Ja", meine ich, "hoffentlich bleibt es so!" Ich habe es gerade ausgesprochen, da schäme ich mich fast. Der Däne erfreut sich am Augenblick; der dumme Deutsche grübelt schon wieder, wie es werden könnte. Im schwedischen Seebad Mölle direkt unterhalb des Kullen dann bei einem Bier mit meinem Nachbarn die nächste skandinavische Weisheit: 'Sailing is to cope with the problems!' Die kenne ich aber schon... Den Kullen passiere ich früh morgens, als die Sonne gerade eindrucksvoll über das Massiv kriecht. Nördlich von Varberg lasse ich mit Klåback meine erste Schäre seeseitig liegen.



Bei der Ansteuerung von Göteborg begegnen mir drei Phänomene, die mich von da an ständig begleiten sollten: Eine auffallend hohe Dichte an Feuerquallen, eine hohe Dichte an Motorbooten mit nur einer Gasstellung und zahlreiche Unterwasserkabel zu den Schären, die nicht selten Einfluß auf den elektrischen Autopiloten haben. In Göteborg dringe ich mit Maschine bis zum eher kleinen Hafen Lilla Bommen mitten in der City vor - da ist mächtig was los!

Beim richtigen Einstieg in die Schärenwelt nördlich Göteborg verabschiedet sich das Sommerwetter: Im Kalvsund erwischt mich ein erster Schauer, und ich bekomme trotz bereit liegendem Ölzeug nur noch die Jacke über. Da die Sichtweite auf unter 100 m fällt, laufe ich erst einmal Knippla an, um eine Tasse Tee abzuwarten. Unmittelbar hinter mir legt bald ein sog. Combat-Boat an - an sich nicht weiter erwähnenswert, aber es erregt doch mein Interesse, da es derselbe Typ ist, wie er in Deutschland beim G8-Gipfel eingesetzt wurde. Als es weitergeht, laufe ich durch den engen und wunderschönen Albrektssundskanal Richtung Marstrand. Den dortigen Trubel lasse ich aber links liegen zugunsten der atemberaubenden Schärenwelt. Ins Logbuch trage ich ein: "Bei Klädesholmen nehme ich die Abkürzung Skapholmen. Dann entscheide ich mich für die Schängelroute Bäckerofjord, 180° Linkskurve, St. Vrängsholmen, die haarsträubende 'Bakenkurve' bei Hjärterö, weiter nach Norden, vorbei an Skärhamn und Toftö - Großartig!" Manchmal aber, insbesondere im Bereich Göteborg bis Smögen, ist einfach zu viel Betrieb auf dem Schären-Highway. Und so gehe ich nach der Station Ängeviken aufs Skagerrak, um in Ruhe einen Schlag segeln zu können. Gegen abend steuere ich nördlich Lysekil und Hamburgö wieder die Schären an und suche einen lauschigen Platz für die Nacht. Nach einigem Gekurve lande ich schließlich auf Lönholmen, wo ich mit dem Bug an den Felsen gehe. Ob der neue Heckanker was hält? 8 m Kettenvorlauf und 25 m Leine scheinen einfach so in einem



Loch zu verschwinden. Die Nacht ist still, sternenklar, und rund ums Boot gibt es Meeresleuchten. Gegen 04.00 brist Wind aus NO auf; da ich ziemlich genau nach Nord liege, besteht keine Gefahr - aber es ist gut zu sehen, daß der Bruce-Heckanker in seinem ersten Einsatz und nach nur einem Anlauf tadellos hält!



Nun geht es an den Schlag nach Norwegen! Wichtig für die Ansteuerung des Oslofjordes ist der Leuchtturm Hollenderbåen, insbesondere weil er auf allen relevanten schwedischen und norwegischen Sportbootkartenschnipseln erscheint und so die Orientierung erleichtert. Norwegen begrüßt mich dunkel- in hellgrau mit viel Regen. Dazu kommt abnehmender Nordwind - Gott sei Dank habe ich die Pocken vom Propeller gekratzt! Beim Leuchtturm Filtvet am Eingang zur engsten Passage des

Oslofjords liegt ein 1,5 m Stein ohne jegliche Kennzeichnung - da hätte man in Deutschland mindestens drei Tonnen ausgelegt! Die bis zu 300 m hohen bewaldeten Hänge des Fjordes sind in den grauen Schwaden nur zu erahnen. Schließlich in Oslo angekommen, melde ich mich über Kanal 68 beim Königlich Norwegischen Yachtclub an. Wenn man schon mal hier ist... Ich lege nach neun Reisetagen meinen ersten Liegetag ein. Es ist zufällig auch der Geburtstag meiner Mutter - meine Eltern liegen mit ihrer SY 'Otium' gerade in Marstal - mal sehen, vielleicht erwische ich sie auf der Rückreise ja noch. In direkter Nähe zum Yachtclub auf der Halbinsel Dronningen finden sich auf engstem Raum die meisten Museen Oslos. Ich besuche das Fram-Museum, das Kon-Tiki-Museum und das Norwegische Seefahrtsmuseum - jedes für sich kein Riesendom, aber in der Zusammenschau sehr beeindruckend. Oslo selbst gehört an sich sicher zu den ruhigeren Metropolen Europas, und das muß ja nichts schlechtes sein. Gerade während meiner Anwesenheit aber tobt die Weltmeisterschaft der Rennboote - es hat sich was mit Ruhe!

Ich verlasse Oslo bei Südwind von 3-4 Stärken - warum wundert einen so etwas schon gar nicht mehr? Der Himmel wird blauer, der Wind mehr. Und als es bei Kinnartangen Neset nach Süden um die Ecke gehen soll, wird es richtig ungemütlich: Der Wind pfeift mit S 5-6 aus der Düse des schmalsten Abschnitts des Oslofjordes, wozu sich ein nicht ganz unerheblicher Nordstrom gesellt. Ich laufe kurz Dröbak an, gehe dann aber wieder einige Meilen zurück an die Westseite des Fjordes in die herrliche Ankerbucht von Sandspollen, wo von dem ganzen Gepuste nichts zu spüren ist. Am nächsten Tag geht es etwas besser, und nach 11 Stunden Kreuzen bei S - SSO 4-6 bin ich in Valløy, wo mich der Wetterbericht von S 6-7 einen windbedingten Liegetag einlegen läßt. Ich laufe auch nicht in das nahe und sicher deutlich attraktivere Tönsberg, um näher am Wettergeschehen zu bleiben.



Und es zahlt sich aus: Abends 21.05 sendet Deutschlandfunk für das Skagerrak Vorhersagen von SW 6-7, abnehmend 4 und Aussichten von SW 4, zunehmend 6-7. Und tatsächlich wird um 05.00 morgens dieses Vierer-Fenster spürbar - nichts wie raus! Ich setze wieder nach Schweden über, laufe an Strömstad vorbei und bin nachmittags in Hamburgsund. Mittlerweile heult es wieder mit 6. Der Wetterbericht paßte also haargenau! Überhaupt habe ich die Erfahrung gemacht, daß je mehr Dampf im Wetter ist, desto präziser die Vorhersagen sind. Auch in Hamburgsund genehmige ich mir einen windbedingten Liegetag, und ich bin da wahrlich nicht der einzige: Vom vollen Gästesteg legt mittags eine Yacht ab, sonst ändert sich den ganzen Tag nichts. Es lohnt sich aber auch so, hier ein wenig zu verweilen. Man kann Anhöhen erklimmen und so mal zumindest leicht von oben einen Eindruck der Schärenwelt gewinnen. Der Ort bietet zudem alle Versorgungsmöglichkeiten, z.B. einen sehr gut sortierten Supermarkt mit Bootszubehör und einen Internetzugang.



Am nächsten Tag geht es via Sotekanal, Gullholmen und Smögen weiter nach Süden. Verglichen mit der Hintour ist hier nichts mehr los - Mitte August ist die Saison vorbei! Dennoch sieht man viele Schweden in kurzer Hose und Shirt, während man selbst an sein Ölzeug mit ohnmachtssicherer Rettungsweste hinunterschaut. In den Passagen, in denen keine seewärtigen Inseln mehr das Fahrwasser schützen, rollen die Wellen vom Skagerrak ungebremst herein und zerbersten an den Schären - manchmal wenige Meter vom Schiff! Besonders die halbe Meile zwischen den Türmen Kraksundsgap Nord und Süd ist gespenstisch: gut 1,5 m Wellen kommen da herein, wo man selbst heraus muß. Aber es ist auch an der engsten Stelle so tief, daß nicht einmal die Kämme brechen: Fahrstuhl fahren ohne Spritzer an Deck! Ich nächtige in Skärhamn auf Tjörn, wo noch etwas mehr los ist, und verabschiede mich dann von Schweden.

Nächstes Ziel: Skagen. Mittlerweile hat der Wind über Ost auf die nördlichen Sektoren gedreht, bleibt aber kräftig im Bereich von 5-6 Beaufort. In Skagen mache ich einen Spaziergang, um einen Blick auf die Nordsee zu erhaschen - sie ist noch da! In Rauschefahrt geht es dann nach Laesö - da müssen sich die Pocken am Unterwasserschiff schon festhalten! Die Tonnen nördlich der Insel, die ja nicht ganz unwichtig sind, sind mal wieder eher klein. Auch wenn man es noch anders gelernt und lange praktiziert hat - man hat sich doch sehr an GPS gewöhnt! Laesö selbst, das ich erstmals besuche, beeindruckt mich in erster Linie durch umgerechnet satt über 20 Euro 'Havnepenge'. Überhaupt stellen die durchgehend hohen und oft eher stillos eingetriebenen Hafengelder die vielleicht am wenigsten schöne Erfahrung der Reise dar. Und ich weiß auch nicht, ob es sich rechnet. Ich zumindest habe nicht zuletzt aufgrund dieser Ausgaben gänzlich auf Restaurantbesuche und weitere Einkäufe - abgesehen von zwei, drei Brötchen - in den jeweiligen Orten verzichtet.



Es folgt ein längerer Schlag nach Grenaa bei NNO 5. Die Wellen kommen dabei schon recht wuchtig von schräg hinten. Die Windfahne steuert all das souverän und ohne Ausfall. Allerdings giert sie bei Wind und Welle von achtern etwas mehr, da sie beim Rückholen des Ruders nicht vorausschauen kann. Auf dem weiteren Südkurs gehe ich westlich an Samsö vorbei. Samsö hat mich noch nie enttäuscht - und wirklich: Die Sonne kommt genau auf Höhe der Insel durch und reißt mir das Ölzeug vom Leib. Der

Wind bleibt kräftig aus der richtigen Richtung, und nahe der Insel gibt es kaum mehr eine Welle. Vor lauter Begeisterung werfe ich beim Ausreffen eine Mastwindschkel über Bord - ich hoffe Neptun nimmt sie als Geschenk und hat sie nicht an den Kopf bekommen... Erst im Hafen von Bogense erreicht mich das Unwetter, das wohl einen solchen Tag abschließen muß. Ich telefoniere mit meinen Eltern, die nach ihrer Fünen-Rund-Tour in Sonderburg liegen.

Am nächsten Morgen erwartet einen unvorhergesagt erst diese dann gleißende Stille - so etwas hatte ich ja noch gar nicht! Da heißt es Diesel nachfüllen. Hierbei fällt jedoch leider die Tankanzeige aus - nun muß gerechnet werden! Das Wetter ändert sich den ganzen Tag nicht und ich muß über 13 Stunden nach Sonderburg dieseln. Das erhöht ärgerlich den Motoranteil, der durch das Schären- und Fjordfahren ohnehin höher war, als gedacht, und am Schluß bei etwas unter 25 % liegt. In



Sonderburg werde ich dafür von meinen Eltern in Empfang genommen, die mir auch gleich einen Platz organisieren. Das ist aufgrund des 'Rückreiseverkehrs' und einer Starboot-Regatta gar nicht so einfach. Es ist seltsam, daß ich mich mit meinen Eltern und jeweils auf eigenem Kiel das letzte Mal auch in Sonderburg getroffen habe; es ist allerdings schon fast 20 Jahre her und betraf jeweils noch andere Boote.



Am nächsten Tag trennen die Wege sich auch schon wieder: meine Eltern in Richtung Kiel und Nordsee, ich in Richtung Flensburg. Dort habe ich vor fast 20 Jahren bei der Marine gedient, und ich war seitdem nicht mehr da gewesen. Nun aber. Die Förde erweist sich wieder als tolles Revier! Brav um die 'Schwiegermutter' rum und dann in die Marina Sonwik, den ehemaligen Marinestützpunkt. Diese Anlage ist in jeder Hinsicht empfehlenswert; dennoch ist es ein komisches Gefühl, mit seinem

Segelboot da zu liegen, wo man vor langer Zeit als Soldat herumgelaufen ist. Dieses Gefühl verstärkt sich noch, als ich mich auf die Suche nach den anderen Erinnerungsorten mache: Marinefernmeldeschool und Marinefernmeldesektor. Aus letzterem, meinem eigentlichen Dienort, hat man ein überwuchertes 'Walddorf' gemacht - hier ist der Krieg echt vorbei! Ich werde von Martina und ihren Jungs in die Gegenwart zurückgeholt - daß ich im Urlaub auch noch überraschend die Familie meines Chefs treffe, hätte man kaum besser planen können!

Für die letzte Etappe holt der Wind noch mal richtig Luft. Bei WNW 6-7 wieder nach Sonderburg, wo freundlich beim Anlegen geholfen wird, und bei vollen 7 nach Bagenkop auf Langeland. Dort ist glücklicherweise Platz genug, so daß ich mir eine Box wählen kann, wo es keine direkten Nachbarn gibt. Ich kann also mit einer gesetzten Heckpfahlleine vorne eine Box weiter in Lee ankommen und mich dann zurechtziehen. Das Windmeßgerät am Havnkontor pendelt kontinuierlich zwischen 15,5 und 16,5 m/s = 7 Beaufort. Ich habe zwar noch ein paar Tage Zeit, aber das Wetter läßt nicht wirklich zu ein paar Faulenz-Tagen in Dänemark ein. Ich gehe also über den Fehmarnsund zurück. Es ist für einen gelernten Nordseesegler gewöhnungsbedürftig, die Fehmarnsundbrücke auf dem Nachhauseweg Richtung Osten zu passieren. Wenn ich mir aber das Gebolze der Westfahrer unter Maschine mit gerefftem und dichtgeknalltem Groß anschau, fällt die Gewöhnung, glaube ich, nicht schwer! Ich laufe als letzten Reisehafen Kühlungsborn an, der in meinen Augen bei aller Modernität wenig Charme versprüht. Dann geht es zurück nach Rostock.



Das waren eindrucksvolle vier Wochen! Drei Länder mit ihren unterschiedlichen wundervollen Revieren, garniert mit Familientreffen und einem Ausflug in die eigene Marinevergangenheit und vor allem die Intensität des Einhandsegelns sorgen für nachhaltige Begeisterung. Zudem habe ich so problemlos - trotz nicht immer guten Wetters - selten eine Törnplanung umsetzen können. Wobei 'Planung' ein großes Wort ist - im Grunde ist es bei mir immer nur eine Vorstellung, wo man hin möchte und das Offenhalten aller Optionen durch die Beschaffung der in Frage kommenden aktuellen nautischen Unterlagen. Der Rest besteht aus der Erhaltung der generellen Einsatzbarkeit des Schiffes; und das hat sich - angesichts des Alters muß man wohl sagen: wieder einmal - vollauf bewährt.

Das waren eindrucksvolle vier Wochen! Drei Länder mit ihren unterschiedlichen wundervollen Revieren, garniert mit Familientreffen und einem Ausflug in die eigene Marinevergangenheit und vor allem die Intensität des Einhandsegelns sorgen für nachhaltige Begeisterung. Zudem habe ich so problemlos - trotz nicht immer guten Wetters - selten eine Törnplanung umsetzen können. Wobei 'Planung' ein großes Wort ist - im Grunde ist es bei mir immer nur eine Vorstellung, wo man hin möchte und das Offenhalten aller Optionen durch die Beschaffung der in Frage kommenden aktuellen nautischen Unterlagen. Der Rest besteht aus der Erhaltung der generellen Einsatzbarkeit des Schiffes; und das hat sich - angesichts des Alters muß man wohl sagen: wieder einmal - vollauf bewährt.

