

Von Kappeln nach Kappeln - über Stockholm, Gotland, Bornholm und durchs südliche Kattegat

von Mathias Steinhoff

Reisebericht



Inhalt

1	Übersicht	2
2	Reisevorbereitung und Startverzögerungen	3
3	Drei Wochen Ostwind	4
4	Berufskapitäne und Bessersegler – Südschweden und Hanöbucht	12
5	Gesellige Tage - Ostschären	19
6	Stockholm	22
7	Zurück über Gotland und Öland	23
8	Stürmisches Bornholm, unvergleichliche Erbseninseln	30
9	Anreise nach Kopenhagen	33
10	Schweinswale im Kattegat und Finale im kleinen Belt	35
11	Anhang: Daten zur Reise und zur Ausrüstung	40

1 Übersicht

Im Sommer 2008 erfüllte ich mir meinen Traum von einer mehrmonatigen Segelreise. Ich unternahm vom 21. Mai bis 8. September mit meiner dreißig Jahre alten Shark „Grumpy“ eine Ostseereise von über 2.000 Seemeilen. Ausgehend von der Schlei, segelte ich südlich von Fyn und Sjælland über Südschweden und entlang der Ostküste Schwedens bis nach Stockholm. Auf der Rückreise segelte ich nach Gotland, hielt mich einige Tage auf Öland auf und besuchte Bornholm sowie Christiansø. Von Bornholm aus gelangte ich entlang der Südküste Schwedens und durch den Sund nach Kopenhagen. Ich umrundete die Inseln Sjælland und Fyn im Norden und fuhr dann vom südlichen Kattegat durch den Kleinen Belt zur Schlei zurück.



Auf der 16-wöchigen Reise freute ich mich über die jeweils einwöchigen Besuche meiner Frau Christine sowie meiner Freunde Gerd, Ansgar, Robert und Andreas. Erst durch diese Besuche und die Freude darauf konnte ich das überwiegende Alleinsein mit dem Meer genießen. In den Häfen lernte ich meistens sehr hilfsbereite Menschen kennen, die mir viel Sympathie entgegenbrachten.

Ich erlebte auf meiner Reise einerseits navigatorisch anspruchsvolles Segeln in den geschützten Ostschären Schwedens, andererseits das Segeln in der offenen See bei Überfahrten nach Gotland und Bornholm mit manchmal sehr hohen Wellen. Mal ankerte ich ganz allein in stillen Buchten, mal übernachtete ich in Häfen, in denen bis zum Morgen auf den Booten gefeiert wurde. Es gab wochenlang nur Wind von vorn und manche Rauschfahrt mit Halbwindkurs.

Meine Shark „Grumpy“ erwies sich bei Windstärken von bis zu 6 Beaufort als sehr seetüchtig, jedoch waren mehr als der Wind die Seegangsverhältnisse für die Planung des Tagestörns und das sichere Erreichen des Ziels entscheidend.

2 Reisevorbereitung und Startverzögerungen

Vom 16. Mai bis 15. Oktober 2008 war ich aufgrund einer Sabbatzeitvereinbarung durch meinen Arbeitgeber freigestellt. Das halbe Jahr davor arbeitete ich vollzeitbeschäftigt, erhielt jedoch nur die Hälfte meines Einkommens. Während der Sabbatzeit erhielt ich dann die andere Hälfte des erarbeiteten Einkommens und stand somit während meiner Freistellung in einem ununterbrochenen Beschäftigungsverhältnis mit allen sozialen Absicherungen wie z. B. Krankenversicherung und Fortzahlung der Rentenbeiträge.

Ich hatte meine Shark im März 2007 eigens für diese Reise erworben. Das Boot war in gutem Zustand, jedoch für die Seeschifffahrt und das Einhandsegeln nicht ausgerüstet.

Vor meinem eigentlichen Start am 21. Mai waren noch einige Umrüstungen des Bootes erforderlich, deren Zeitaufwand ich erheblich unterschätzt hatte. Der Zeitpunkt für die Anfahrt zur Schlei war auf den 16. Mai 2008 festgelegt und nicht verschiebbar, da ich ein Zugfahrzeug gemietet hatte und der Termin für das Kranen reserviert war. Bis dahin mussten eine Seereling angebracht, eine elektrische Bilgenpumpe eingebaut sowie die gesamte Elektrik des Bootes erneuert und das Antennenkabel für das Funkgerät im Mast verlegt werden. Wiederholt hielten mich zahlreiche Basteleien, wie z. B. die Montage eines Trittschutzes für die Bilgenpumpe oder die Herstellung einer Antennenhalterung, auf.

Obwohl meine Familie und meine Freunde meine Reise unterstützten, setzten mir die Zweifel anderer an der Realisierbarkeit meines Vorhabens manchmal zu. Eine Woche vor meinem geplanten Startbeginn erhielt ich von zwei ausgewiesenen Shark-Fachleuten zwei völlig gegensätzliche Kommentare zur Verwendbarkeit meines Ruders, das offensichtlich ein Magg-Ruder ist oder zumindest wie ein solches aussieht. Einer war der Meinung, dass das Ruder zu leicht gebaut sei, durch in die Strukturen eindringendes Wasser geschwächt werden und unter den Belastungen einer solchen Reise brechen könnte. Der andere gratulierte mir zu diesem Ruder und hielt alle Einwände für Unsinn. Ähnlich verhielt es sich mit meinem dreißig Jahre alten Yamaha 6 PS Zweitakt Außenbordmotor.

Ein Regattasegler erzählte mir von seiner Urlaubsbegegnung mit der Fahrtencrew einer Shark: „...die haben sogar da drauf gekocht!“. Was sollte ich, der ich mehrere Monate auf dem Boot kochen und schlafen wollte, dazu sagen?

So war ich mit vielen verschiedenen Ansichten konfrontiert. Für meine Entscheidungen zu allen technischen und nicht technischen Fragen stellte ich stets eigene Überlegungen an.

Am 17. Mai kam ich mit der Shark am Haken im Jachthafen Ancker-Jachting in Kappeln an. Der Ausgangspunkt war ideal: Ancker-Jachting bietet allen Service rund ums Boot, zwei Geschäfte für Jachtzubehör sind in unmittelbarer Nähe (falls doch noch ein Schäkel oder eine Fender benötigt werden), eine Filiale von Europcar liegt nur 500 m entfernt. Vor allem kann die Reise zunächst in der geschützten Schlei beginnen und die dänische Südsee ist mit ihren Inseln in einem Tag erreichbar. Das Boot wurde noch am selben Tag gekrant. Meine Frau, meine Schwägerin und mein Schwager blieben noch einen Tag zur Verabschiedung. Mein Freund Markus hatte sich drei Tage Zeit genommen, um mir bei den letzten Vorbereitungen zu helfen. Es waren noch zahlreiche Dinge zu erledigen und die Zeit für meinen Törn lief. Die elektrischen Endgeräte, z. B. Funkgerät, Pinnenpilot, aber auch viel Kleinkram (z. B. Rückschlagventil für den Schlauch der Bilgenpumpe, Stromdatenverbindung zwischen Funkgerät und GPS-Gerät), waren noch zu montieren. Schwierigkeiten bereitete mir die Umlenkung des Falls der Barthels-Rollfock ins Cockpit. Immer wieder drehte sich beim Einrollen der Fock das Fall um das Vorstag.



Erste Ankernacht

Am Abend des 21. Mai legte ich endlich ab und ankerte nördlich von Maasholm im Wormshöfer Noor in der Schlei. Als ich morgens das Großsegel setzen wollte, bekam ich es nur unter größter Kraftanstrengung bis zur Hälfte des Mastes hoch. Metallspäne kamen mir von der Mastspitze entgegen. Was hatte ich falsch gemacht? Ich wollte doch endlich los! Es half kein Jammern und Klagen, ich fuhr in Richtung Modersitzki-Werft und grübelte während der Fahrt darüber nach, was ich falsch gemacht hatte. Nachdem ich den Mast gelegt hatte, war der Fehler jedoch schnell gefunden. Ich

hatte bei der Montage meiner selbstgebauten Antennenhalterung den Masttopbeschlag derart zusammengezogen, dass sich die Umlenkrolle für das Mastfall nicht mehr drehte. Mit dem Lösen der drei gesicherten Schrauben war das Problem schnell behoben. Ich fuhr noch einige mehr schlechte als rechte Wenden und Halsen auf dem Wormshöfer Noor und verbrachte dort die zweite Nacht vor Anker. Laut Dreitageprognose des DWD, die ich im Deutschlandfunk mit meinem Weltempfänger auf Kurzwelle empfang, war Ost- bis Nordostwind angesagt. Ich wollte aber genau nach Nordosten! Sollte ich noch einen Tag warten? Nein! Morgen geht's los!

3 Drei Wochen Ostwind

Am 21. Mai um 7:00 Uhr morgens gehe ich in aller Stille unter Segeln Anker auf und segle in Richtung Schleimündung. Beim Aufkreuzen im engen Fahrwasser der Schlei verliere ich noch einmal an Höhe, weil ich einem mir entgegenkommenden Angelkutter ausweiche. 7:45 Uhr befinde ich mich bereits zwischen den Molenköpfen der Schleimündung und höre über meinen ins linke Schwalbennest eingebauten Lautsprecher den Wetterbericht von Delta Papa 07.

Der Wind nimmt in der westlichen Ostsee rasch zu und bei 4 bis 5 Bft fahre ich unter Groß und Fock sehr bald im zweiten Reff. Ich kann hoch am Wind die nordwestliche Spitze von Æerø anhalten und bin erstaunt darüber, dass das Boot unter diesen Bedingungen mit festgestellter Pinne Kurs hält. So kann ich unter Deck die Positionen in die Seekarte eintragen, die auf der Steuerbordkoje liegt. Gegen 16:00 komme ich im Hafen von Fællebroen an der Südküste von Fyn an.

Um eine dänische Chipkarte für mein Handy zu kaufen, mache ich



Erster Anleger – endlich losgefahren

mich sofort zu Fuß zum drei Kilometer entfernten Ort auf. Unterwegs erfahre ich jedoch, dass das Geschäft schon geschlossen ist und ich in den nächsten Ort marschieren muss. Das Paar, bei dem ich mich erkundigte, erkennt sehr schnell meine Situation und der Mann fährt mich im Auto in das Geschäft und wieder zurück. Er ist Sozialhilfeempfänger und scheint jeden, der uns begegnet, zu kennen. Seine Frau arbeitet als Lehrerin. Nach unserem Gespräch gehe ich die restlichen drei Kilometer zum Hafen zu Fuß und genieße den Gedanken, dass ich nun endlich losgefahren bin und den ersten Hafen erreicht habe. Wohin werde ich wohl in diesem Sommer kommen?

Am nächsten Tag kreuze ich in Richtung Svendborgsund. An der ersten grünen Tonne zum Eingang des Sundes wird es mir dann bei der bestehenden Windstärke, dem Schiffsverkehr und den Untiefen zum Kreuzen zu eng und ich möchte den Außenborder anwerfen. Der springt jedoch nicht an und ich bin nach unzähligen Versuchen bald nassgeschwitzt. Als der Motor



dann doch endlich anspringt, bin ich vom Gegenwind nicht abgetrieben worden. Es muss also im Svendborgsund Strom geben und zwar entgegen dem bestehenden Ostwind. Als ich unter Motor durch den Svendborgsund fahre, bestätigt sich diese Beobachtung an den schräg stehenden Tonnen. Ganz rechts im Fahrwasser fahrend, darf ich nicht anfangen zu träumen, da sich die Tonnen durch den Strom manchmal urplötzlich und schnell nähern. Der Strom variiert in Stärke und Richtung und kann in den Kurven auch schon mal schräg zur Fahrtrichtung setzen. Der Strom im Svendborgsund kentert alle sechs Stunden und ist zudem von der Wasserverteilung zwischen Ostsee und Kattegatt sowie von Windrichtung und -stärke abhängig. Die tatsächliche Stromrichtung und -stärke können auch die dort heimischen Segler nicht vorhersagen.

Ich durchfahre die Svendborgsundbrücke und komme hinter Svendborg unter Segeln im Sund in südlicher Richtung weiter. Als ich Langeland erreiche, segle ich nun hoch am Wind nach Nordnordosten. Es geht immer weiter in Richtung Nordspitze von Langeland. Um nahe an der Küste von Langeland zu bleiben, wende ich gelegentlich auf die Küste zu und kompensiere damit die Abdrift.

Nach etwa 38 Seemeilen (sm) bin ich auf der Höhe von Lohals, dem nördlichsten Hafen an der Westküste von Langeland. Etwa drei Seemeilen südlich von Lohals beginnt ein Flach, das sich weit über Langeland hinaus nach Norden zieht. Um von Süden kommend nach Lohals zu gelangen, muss man dieses Flach in einer von West nach Ost verlaufenden 4,2 m tiefen Rinne queren. Andernfalls riskiert man die Querung des Flachs, das laut Seekarte an einigen Stellen nur 1,2 m tief ist. Die Durchfahrt ist zu Beginn der Rinne und in ihrer Mitte jeweils durch eine rote Tonne markiert. Heute regnet es. Wassertropfen auf meiner Brille und auf dem Fernglas. Ich kann schon Lohals mit seinem Hafen erkennen. Da ich so lange wie möglich unter Segeln bleiben möchte, versuche ich so nahe wie möglich an die rote Tonne zu kommen. Mein Lot verrät mir jedoch, dass irgendetwas nicht stimmt. Ich habe die rote Tonne im Osten, befinde mich jedoch bereits auf 5 m Tiefe und es wird immer flacher. Bald sind es weniger als 4 m Wassertiefe. Ich bin alarmiert und gehe runter zur Karte und vergleiche. Wassertropfen auf meiner Brille und auf der Karte, 5 Bft, kurze und harte Wellen. Das kann nicht sein! Die erste Tonne befindet sich auf der 20-m-Tiefenlinie. Ich muss mich also schon der zweiten Tonne nähern und befinde mich somit bereits im Flach. Ich stürze nach oben und suche den Horizont im Westen nach der ersten roten Tonne ab und da ist sie tatsächlich. Ganz klein und viel

weiter weg als ich vom Blick auf die Karte her vermutet hätte. Mit dem Peilfernglas kann ich nun auch sehr schnell ermitteln, in welcher Richtung von mir die für mich gefährlichen Untiefen liegen müssen. Es kommt nämlich jetzt darauf an, in der richtigen Richtung aus dem Flach hinauszufahren und die muss, wenn man erstmal drin ist, nicht unbedingt die Richtung zur ersten roten Tonne sein. Glücklicherweise habe ich jedoch schon sehr früh meinen Fehler erkannt und brauchte mich nur noch in die gedachte Linie zwischen den beiden roten Tonnen zu begeben und gelange so in die Fahrrinne durchs Flach.

Der Hafen von Lohals ist putzig klein, voll belegt und riecht nach Fisch. Ich finde noch eine freie Stelle und bekomme, obwohl diesmal nicht nötig, beim Anlegen Hilfe von einer dänischen Familiencrew. Beim abendlichen Spaziergang entlang der Küste ist die See wieder ruhig. Es ist windstill und ich kann im Abendrot bei klarer Sicht die Konturen der gegenüberliegenden Insel Fyn sehen. Am Strand befindet sich kein Schnippselchen Plastik und im flachen Wasser gründelt eine Eiderente mit der Schar ihrer Jungen zwischen den Pflanzen.



Angler am Strand von Lohals (Langeland)

Am 25. Mai lege ich morgens bei wenig Wind ab. Ich habe die Genua gesetzt, es ist jedoch wieder Ostwind der Stärke 5 Bft vorhergesagt. Heute möchte ich den Langelandbelt – die südliche Verlängerung des Großen Belts – queren. Das Ziel ist die Insel Omø. Die Querung des Langelandbelts ist an dieser Stelle unter Segeln kreuzend nicht ganz einfach, da sich hier die Seeschiffahrtsstraßen Weg T (Tiefenwasserweg) und Weg H befinden und eine Zickzacklinie beschreiben. Beide Seeschiffahrtsstraßen verlaufen östlich von Langeland zunächst parallel, nähern sich jedoch zwischen der Nordspitze von Langeland und der Insel Omø einander an und ändern ihren Verlauf um etwa 45°. Etwa 3 sm nordnordwestlich von Omø vereinigen sich beide Seeschiffahrtsstraßen und schwenken, nun als Weg T benannt, um 90° in die Gegenrichtung. Die Einschätzung des Kurses der Großschiffe fällt hier schwer, da die Schiffe teilweise parallel und zueinander versetzt fahren und auf einer Distanz von etwa 4 Seemeilen zweimal wenden. Hinzu kommt die Strömung, die von der Windstärke und der Wasserverteilung zwischen Ostsee und Kattegat abhängt.

Gegen 11:00 schläft der Wind gänzlich ein und ich überlege schon, ob ich die verbleibenden 7 sm bis nach Omø unter Motor zurücklege. Bei Windstille ist das eine Fahrt von etwas über einer Stunde mit meinem 6 PS Yamaha. Bei Strömung kommt vielleicht noch eine Stunde hinzu. Glücklicherweise frischt der Wind bald auf und ich muss sogar die Genua gegen die Fock tauschen. Die angesagten 5 Bft sind bald erreicht und ich kreuze mit zwei Reffs im Groß in Richtung Omø auf. Dabei beobachte ich die Großschiffahrt und versuche mir die Stellen zu merken, an denen die Wenden gefahren werden. Kurz vor dem Weg T kommt dann von Süden ein Tanker. Ich fahre also hoch am Wind nach Südsüdosten und möchte dann wenden, wenn der Tanker vorbei ist, und so den Tiefenwasserweg in seinem Heck kreuzen. Bald wird es soweit sein, dass ich die Wende fahren kann, da kommt ein Schiff aus der Gegenrichtung. Was nun? Wenn ich jetzt hinüberfahre, kann ich noch mit ausreichendem Abstand vor dem

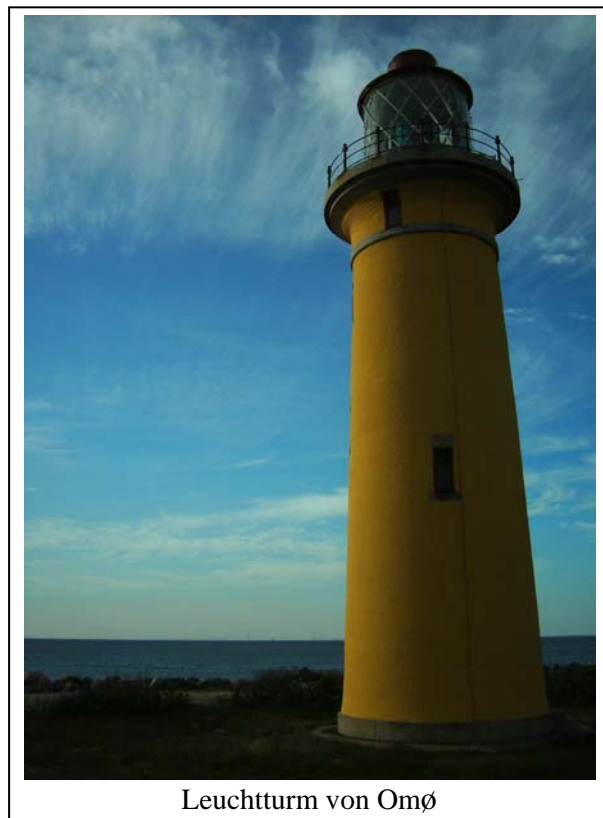
Bug des neu aufgekommenen Schiffes in den Weg T einfahren. Möglicherweise gerate ich dann aber vor dem Bug des Schiffes aus dem Süden, das ich so lange schon fixiert habe. Warte ich, bis beide Schiffe vorbei sind, dann tauchen neue Schiffe auf und das Problem beginnt von vorn. So vergehen ein paar Minuten, in denen ich die Situation abschätze. Beide Schiffe kommen näher und ich bin in der Zwischenzeit genau vor dem Zwickel zwischen dem Weg T und H. Also durch jetzt! Ich fahre die Wende und komme mit ausreichend Abstand zum Bug des Schiffes aus dem Norden in den Weg T hinein. Jetzt nähere ich mich dem Schiff, das mir aus Süden entgegenkommt und kann schon jedes Detail erkennen. Ich gehe höher an den Wind und werde damit langsamer, so dass das Schiff schnell an mir vorbeifährt. Mit ausreichendem Abstand zu den Verwirbelungen im Heck kann ich passieren. Jetzt nehme ich noch einmal Geschwindigkeit auf, indem ich etwas abfalle und komme so zügig aus der Seeschiffahrtsstraße heraus. Dabei entferne ich mich jedoch sehr weit von Omø in Richtung Norden. Erst jetzt bemerke ich, dass in der Mitte des Langelandbelts offensichtlich beachtlicher Strom nach Norden setzt. Nun muss ich hoch am Wind wieder nach Omø kommen.

Der Wind, vor allem aber die kurzen harten Wellen, haben in der Zwischenzeit mächtig zugelegt. Das Boot kracht in die Wellentäler und ich muss mich darin üben, die Wellen auszusteuern. Das geht am besten, indem ich genau auf dem Wellenkamm abfalle. So gleitet der Bug die Welle seitlich herunter. Dadurch wird das Heck auch nicht derartig angehoben und ich vermeide das Hineinkrachen in die Wellentäler. Voraussetzung für das Segeln in Wellen ist, dass jegliches Gewicht im Boot auf der Schiffsmittle konzentriert ist!

Vor der Hafeneinfahrt von Omø gerate ich noch einmal in Schwierigkeiten, weil dort eine quer zur Hafeneinfahrt stehende Strömung steht. Ich will gerade die Segel einholen, da merke ich, dass ich in Richtung eines Flachs gerate. Unter Motor kann ich jedoch gehalten. Das Anlegemanöver muss jetzt bei Starkwind erfolgen. Eine Crew aus Bremen, die im nahezu leeren Hafen liegt, sieht jedoch, dass ich allein bin, und nimmt den Bugkorb mit der Vorleine an.

Am Abend gehe ich auf wackeligen Beinen bis zum Leuchtturm von Omø. Ich bin von den vergangenen drei Tagen – allein und immer gegenan – fix und fertig. Im Bereich der hinteren unteren Rippenbögen spüre ich zudem auf einer Seite eine Muskelzerrung.

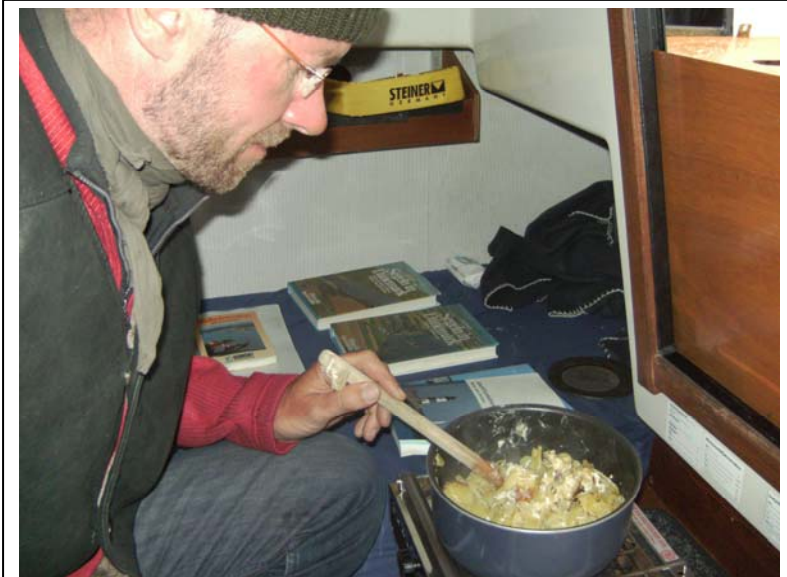
Den Starkwind des folgenden Tages nehme ich dankbar an und bleibe zusammen mit den beiden anderen Schiffen im Hafen. Die Insel Omø bringt jährlich einen Fischerkalender heraus, in dem jeden Monat ein Fischer der Insel porträtiert ist. Im einzigen Laden der Insel gibt es beinahe alles, was ich benötige. Leider kann ich dort nicht meine dänische Handykarte aufladen. Ein Münzfernsprecher ist nicht vorhanden. Der kleine, rundliche und gut gelaunte Hafenmeister, der stets eine blaue Uniform mit Mütze und blitzenden messingfarbenen Knöpfen trägt, lässt mich von seinem Büro aus nach Hause telefonieren. In gebrochenem Deutsch scherzt er auf der Hafensemole stehend, dass es eigentlich zu kalt für einen Hafenmeister sei.



Leuchtturm von Omø

Am Nachmittag helfe ich der Crew eines größeren Schiffes beim Anlegen. Sie kamen mit dem Bug nicht nahe genug an den Steg und der Mann an der Vorleine war ausgerutscht und beinahe über Bord gefallen. Ich kann die mir zugeworfene Leine um einen Poller schlingen und das Boot wird dadurch vor dem Abtreiben bewahrt. Dafür gibt es dann am Abend ein Bier im geheizten Salon der Jacht. Trotz zwei Kannen heißen Pfefferminztees bin ich nämlich im Laufe des Tages bei 12°C und mehr als 90 % Luftfeuchtigkeit allmählich durchgefroren. Ich erfahre, dass man auf der Insel Fejro mehr als 30 Euro Hafengeld verlangt, weil der Hafen komplett renoviert wurde. Da besser nicht hin!

Am 27. Mai laufe ich am frühen Morgen aus und nehme bereits im Omø-Sund Kurs auf die Insel Femø. Heute geht es durch Smålands Fahrwasser. Wind und Wellen sind moderat und ich probiere zum ersten Mal meinen Pinnenpilot aus. Bisher hatte ich das nicht gewagt, weil ich die Wellen aussteuern musste. Der



Omø, Hafentag

Pinnenpilot läuft einwandfrei und ich kann mich zwischendurch bei einem heißen Tee in den Niedergang stellen und so meine Füße wärmen. Die Shark fliegt unter Groß und Fock über die See. Kein Schiff ist zu sehen. Das Meer gehört mir ganz allein und vor mir liegt ein ganzer Segelsommer!

Es läuft so gut, dass ich glaube, dass ich es bis nach Vordingborg schaffe. Aber später nimmt der Wind zu und ich muss meinen Versuch abbrechen und nach Femø ablaufen. So habe ich, nachdem der Wind dann zunahm, vier Stunden lang meine Kräfte sinnlos vergeudet. Bei achterlichem Wind von 5 Bft arbeitet der Pinnenpilot nun ununterbrochen und geräuschvoll. Er hält jedoch das Schiff auf Kurs und ich kann in aller Ruhe navigieren und die Seezeichen mit dem Fernglas peilen.

In Femø lerne ich Karl-Heinz kennen. Er ist 74 Jahre alt und möchte mit seinem KR-Kreuzer einhand nach Stockholm. Das Boot ist eine Augenweide: etwa 11 m lang, sehr schlank, weißer Stahlrumpf, Mahagonyaufbau. Ein extremer Langkieler mit Überhängen am Bug und Heck, der mit der Pinne gesteuert wird. Karl-Heinz erscheint mir an Land etwas unbeweglich und er verrät mir, dass er schon einmal zwei Jahre lang gar nicht mehr laufen und somit auch nicht mehr segeln konnte.



Smålands Fahrwasser

Aber er hatte sich wieder aufgerappelt. Nach Stockholm fährt er schon seit über 20 Jahren und kennt jeden Hafen. Bisher hat er noch nie einen so anhaltenden Ostwind erlebt.

Zur Shark fragt er rhetorisch mit norddeutschem Akzent: „Ist das denn ein seegehendes Schiff?“

Wir bleiben am nächsten Tag bei Windstärke 6 aus Osten und strahlendem Sonnenschein im Hafen. Es lohnt nicht gegenan zu gehen. Eine gewaschene und von Hand ausgewrungene Jeans trocknet bei diesem Wetter in drei Stunden.

Am 29. Mai laufe ich 6:00 Uhr morgens aus und kann zügig in Richtung Vordingborg aufkreuzen. Bei der Annäherung an die Masnedø-Brücke nach Falster, die ich unterqueren muss, verliere ich jedoch viel Zeit. Zögerlich nähere ich mich der Brücke, weil ich wegen schlechter Sicht nur noch unter Groß fahre und mich zu großzügig von den vorgelagerten Untiefen freihalte. 200 m vor der Brücke starte ich den Motor und fahre unter der Brücke durch. Gern wäre ich unter Segel gefahren, da unter der Brücke eine ruppige See steht. Aber ich traue mich das irgendwie nicht, da ich gelesen habe, dass die Brücke unter Motor passiert werden muss. Karl-Heinz nähert sich in der Zwischenzeit mit sicheren Wenden und passiert die Brücke unter Segeln. Ich bin neidisch und schwöre mir, dass ich das beim nächsten Mal genauso mache.

Der weitere Weg entlang der Südküste Sjællands zur Fakse-Bucht erfordert nun, dass nach Passieren der Masnedø-Brücke aus dem Storstrøm ein Kurswechsel über ein Flach in den nördlich gelegenen, parallel verlaufenden Færgestrøm erfolgt. Der Wind nimmt plötzlich derart zu, dass ich zunächst beide Reffs einbinden muss. Dennoch habe ich Probleme, das Boot aufrecht zu segeln, und muss mehrfach die Großschot öffnen. Eigentlich möchte ich heute bis nach Kalvehave kommen, aber ich verliere weitere Zeit damit, dass ich zunächst vergeblich die Untiefentonnen im Færgestrøm mit dem Fernglas suche. So muss ich zweimal meine Position über das GPS ermitteln und in die Karte eintragen. Ich sehe noch, wie bei Karl-Heinz die Segel fallen und er unter Motor durch die nächste Brücke in Richtung Kalvehave entschwindet, dann drehe ich ab und nehme Kurs auf Vordingborg.

In Vordingborg verbringe ich wiederum einen Tag im Hafen. Es geht mir hier genauso wie in allen Städten: Ich kann an keiner Imbissbude vorbeigehen, ohne danach eine Pizza oder einen Döner in der Hand zu halten. Ostwind macht hungrig!

Ich muss mein Startproblem am Motor lösen, habe davon jedoch keine Ahnung. Die Zündkerzen kann ich wechseln, sehe aber, dass es Unterschiede bei den beiden Zündkabeln des Zweizylinders gibt. Wer kann da helfen? Ich halte Ausschau nach älteren Männern, die im Hafen sitzen und aussehen wie ehemalige Fischer. Die kennen Zweitaktaußenbordmotoren! Meiner ist ein 30 Jahre alter Yamaha, 6 PS, zwei Zylinder. Für die beiden von mir auserkorenen Herren bin ich vermutlich eine willkommene Abwechslung. Sie schauen sich die Sache nicht nur an, sie legen auch gleich selbst Hand an. Sie greifen in die Taschen ihrer ausgebeulten Cordhosen, isolieren ab, zeigen, erklären, und mein Problem ist gelöst.

Am 31. Mai breche ich früh auf und kreuze zunächst den schmalen Færgestrom und dann den Ulvsund auf. An den Fischerfähnchen kann man beinahe sicher die Untiefen erkennen. Als ich es dann jedoch mit meinem „Nahe-ans-Ufer-Heranfahren“ übertreibe, bleibt das Boot sanft im Schlamm stecken. Mit dem Motor komme ich zwar schnell wieder frei, bin aber bei der starken Rückwärtsfahrt und in der aufkommenden Hektik mit der Schraube an das Ruder gekommen. Das verursacht in aller Regel eine Beschädigung der Oberfläche des Ruders, der ich mich jetzt jedoch nicht widmen kann. Die Brücke nach Farø und die Brücke bei Kalvehave passiere ich natürlich unter Segel. Diesmal sind es die anderen, die unter Motor fahren. Überhaupt scheint das Kreuzen nicht die Sache vieler Fahrtensegler zu sein. Steht der Wind gegenan, wird bis Windstärke 5 von den meisten unter Motor „Strecke gemacht“. Auch das große Steege-Flach zwischen Kalvehave, Stege und Stavreby lege ich unter Segeln

zurück. Erst in der schmalen und teilweise gewundenen Fahrrinne des Bøgestroms muss ich irgendwann den Motor für eine Stunde laufen lassen. Von hier geht es in die Faksebucht und dann ist es nicht mehr weit bis nach Rødwig, dem Ausgangspunkt, um nach Schweden zu gelangen. Am frühen Nachmittag kann ich in der Faksebucht wieder die Segel setzen. Die Wellen sind hier hoch, aber sie brechen nicht. Noch nicht, denn bald nehmen Wellen und Wind zu. Die Wellen werden bei Ostwind hier besonders steil, da die Bucht sich nach Osten öffnet und von dort die Wellen einlaufen, die zuvor 100 sm offene See von Bornholm bis hier her zurückgelegt haben. Die nach Westen abnehmende Wassertiefe und die sich seitlich einander annähernden Ufer machen aus den großen Wogen steile, hohe Wellen. Die anfangs



mäßigen Wellen werden mit zunehmendem Wind immer höher. Bald beginnen einzelne Wellen in den Kämmen zu brechen. Schaumstreifen legen sich in Windrichtung auf die See. Für mich gibt es kein Zurück, denn vor der Einfahrt in den Bøgestrom stehen die Wellen jetzt bestimmt noch höher: Dort kommen die in die Fakse-Bucht hineinlaufenden Wellen in noch flacheres Wasser und beginnen zu steigen. Aus diesem Grund möchte ich auch nicht tiefer in die Fakse-Bucht hineinfahren und etwa nach Fakse mit Raumschotskurs ablaufen. Die Geräuschkulisse der Segel, die harten Bewegungen des Schiffes und das Wasser, das mit Druck auf meinen Körper trifft, zerren an meinen Nerven. In kurzer Zeit bin ich völlig durchnässt, denn das Wasser gelangt mit ungläublicher Wucht in die geschlossene Halskrause meines Offshore-Anzugs und durchnässt mich in einem Schwall bis in die Schuhe hinein.

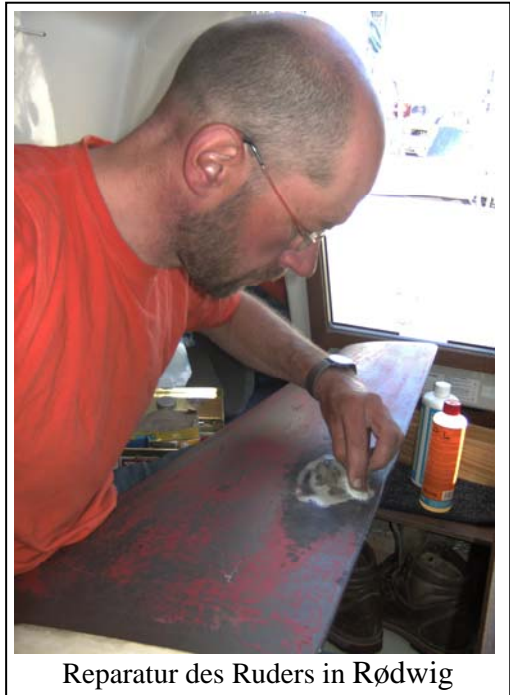
(Der nagelneue Offshore-Anzug lag im „Yacht-Test“ vor etwa 2 Jahren ganz vorn.) Hinter den Winsen kommt nun einige Male grünes Wasser ins Cockpit. Ich weiche den brechenden Wellen aus. Einige beginnende Brecher laufen mit unheimlichem Glucksen und Rauschen hinter meinem Heck vorbei. Jedes Mal bin ich unter Schaudern froh, dass sie mich nicht erwischt haben.

Als ich mich dem Hafen nähere, sehe ich dort drei große Jachten einlaufen. Sie haben die Segel schon früh heruntergenommen und nähern sich der Hafeneinfahrt unter unglaublichem Rollen. Bei ihrem Anblick denke ich an große Urzeittiere, die sich langsam und aufwändig ihrem Ziel nähern. Als ich in den Hafen einfahre, steht da Karl-Heinz und weist mich in die letzte freie Box ein. Sein ersten Worte lauten: „Angst scheinst du ja keine zu haben“. Von wegen!

Im Hafen von Rødwig ist es brechend voll. Hier haben sich alle versammelt, die nach Schweden wollen. Sie warten auf eine Änderung der Windrichtung. Bis nach Skåre in Südschweden sind es ca. 25 sm genau in den Osten. Bei Windstärke 5 bis 6 aus Ost unmöglich an einem Tag zu schaffen. Hinzu kommt, dass sich dazwischen die Kadettrinne mit einem Verkehrstrennungsgebiet befindet. Eine holländische Einhandseglerin wartet schon

seit einer Woche. Sie hat ihre schwedischen Seekarten wieder zurück in die Staukästen und ganz nach unten gepackt. Nach eigenem Bekunden ist sie jedoch noch nicht so weit, dass sie wieder zurück in die Belte fährt. Wir erörtern gemeinsam mit einem Paar aus Berlin, das mir mein Handy auflädt (mein 25-m-Kabel ist für den Landstromanschluss hier zu kurz), die Lage. Bei anhaltendem Ostwind bestünde auch die Möglichkeit, nach Nordosten hoch am Wind zu segeln, Falsterbo zu umrunden und dann durch den Falsterbo-Kanal nach Südosten an die Südküste Schwedens zu gelangen. Im Hafen sollen sich schon kleine Tragödien abgespielt haben. Ich höre über eine deutsche Familiencrew, dass bei Mutter und Kindern bereits Tränen wegen der harten Bedingungen flossen. Der Skipper, Ehemann und Vater, will aber diesmal den großen Törn. Es ist die letzte Gelegenheit, bevor die Kinder in die Schule kommen. Würde er jetzt rücksichtsvoll sein und seiner Familie positive Erfahrungen mit dem Segeln ermöglichen, so hätte er in einigen Jahren eine Mannschaft – sagt die holländische Einhänderin. Recht hat sie!

Ich nutze den Hafentag unter anderem auch dazu, die beschädigte Stelle an meinem Ruder mit Epoxidharz auszugießen. Bereits am Vorabend hatte ich die Stelle angeschmirgelt und das Ruder zum Austrocknen unter Deck geholt. Ein Spaziergang führt mich entlang der Steilküste nach Norden. Auf See sehe ich dabei viele Eiderenten. An Land höre ich in den Kalksteinbrüchen Goldammern, Sperlinge, Fitisse, einen Kuckuck, Krähen, Elstern und Lerchen. Es ist ein sonniger Tag und der Wind rauscht in den Bäumen und Feldern.



Reparatur des Ruders in Rødwig

Mein Stegnachbar, ein in Rødwig beheimateter Folkebootsegler, bestätigt mir meine am Vortag gemachten Erfahrungen mit der Faksebuch und erkundigt sich nach meinen Zielen. Er erläutert mir, welche südschwedischen Häfen gut angelaufen werden können und welche ich bei schlechtem Wetter besser meiden sollte. Ich werde in den Häfen häufig von einheimischen Kleinbootfahrern angesprochen und erhalte so wertvolle Tipps zu ihren Segelrevieren.

Am Abend erstelle ich mir eine Liste, aus der ich ablesen kann, welche östliche Länge ich als Soll zu jeder vollen Stunde erreicht haben muss, um unter Umfahrung des Verkehrstrennungsgebietes in einem Tag nach Südschweden zu gelangen. So kann ich während der Fahrt auf einem Blick sehen, ob ich es noch schaffen kann oder ob ich eine Alternative finden muss. Für den nächsten Tag ist Windstärke 4 bis 5 aus Ost bis Nordost angesagt. Danach soll der Wind wieder zunehmen. Also Morgen los ... oder auf unbestimmte Zeit warten!

2. Juni. Ich breche 5:00 Uhr auf und bin dabei nicht allein. Das Paar aus Berlin, das ich am Vortag kennen lernte, verlässt mit mir den Hafen. Schnell sind sie nach Osten unter Motor am Horizont verschwunden. Ich fahre erst einmal zwei Stunden auf Steuerbordbug nach Ost-südost. Dann muss ich zweimal reffen und kreuze weiter auf. Gegen neun erreiche ich den Beginn des Verkehrstrennungsgebietes und umgehe es südlich. Eine große Schnellfähre passiere ich in ihrem Heck. Wenn solche haushohen Schiffe in Luv im Abstand von 300 m passieren, ist es zunächst völlig windstill, dann spürt man starke Windverwirbelungen und riecht die Abgasfahne. Auf der See bildet sich eine einige hundert Meter breite Schneise, in der die Wellen gebrochen sind.

Bei dieser Überfahrt bleiben Wind und Wellen moderat. Ich segle weit hinaus. Bald sehe ich weder die Steilküste von Rødwig noch die schwedische Küste. Weit im Südwesten erkenne ich die Kreidefelsen von Møn. Am späten Nachmittag flaut der Wind ab und ich setze die Genua, um eine Geschwindigkeit von wenigstens 3,5 Knoten zuverlässig zu halten. Nach 13 Stunden setze ich die schwedische Flagge unter der Steuerbordsaling und laufe in den Hafen von Gislövsläge ein. Um 27 sm nach Osten zu gelangen, bin ich 58 sm gesegelt.



In den beiden folgenden Tagen muss ich im Hafe bleiben. Windstärke 5, zunehmend 6 aus Ost, Wellen bis 1,5 m. Dagegen kann man nicht sinnvoll kreuzen. In der offenen ungeschützten See ist damit in etwa die Grenze erreicht, bei der ich hinausfahre, denn ich bin allein unterwegs und aus angesagten 5 bis 6 kann auch mal eine 7 werden. Jetzt fahren nur noch wenige Jachten hinaus. Es sind große Schiffe, meist mit starker Crewbesetzung. Häufig spielt dabei Zeitnot eine Rolle.

Ich benötige spätestens ab Simrishamn die schwedische Seekarte „Båtsportkort Hanöbukten“ und wandere dazu ins 8 km entfernte Trelleborg. Diese schwedischen Båtsportkort sind in den größeren Buchhandlungen an der Küste in der Regel vorrätig. Man bekommt sie auch in Geschäften für Jachtzubehör und in den Hafenkontoren größerer Häfen. Am nächsten Tag erkunde ich Smygehamn – nicht wirklich sehenswert. Unterwegs treffe ich deutsche Segler, die ebenfalls in Gislövsläge liegen und sich die Zeit mit Landspaziergängen vertreiben.

4 Berufskapitäne und Bessersegler – Südschweden und Hanöbucht

Am 5. Juni erreiche ich Ystad, die einzige schöne Stadt an der Südküste Schwedens. Hier sieht man, dass Schweden seit 199 Jahren keinen Krieg mehr geführt hat. Gepflegte, alte Häuser und Kopfsteinpflaster in der gesamten Altstadt. Die Stadt erinnert mich ein wenig an Heidelberg.

Am 6. Juni ist es endlich soweit. Sobald ich heute die Südostspitze von Schweden umfahren habe, verläuft der Kurs nach Nordosten bzw. Norden und ich muss nicht mehr kreuzen. Sofern der Wind weiterhin auf Ost bleibt! Als ich die Osttonne Sandhamaren erreiche, kann ich zum ersten Mal mit Kurs 90 Grad (Ost) segeln. Nur will ich jetzt nach Nordosten und muss dann doch bis Skillinge kreuzen.

Nach dem Anlegen spricht mich ein zitternder Schwede nuschelnd an. Er möchte mir ein Bier ausgeben, weil ich Einhandsegler bin. Ich halte seinen Zustand zunächst für Anzeichen von Betrunktheit und möchte ablehnen, erkenne aber, dass er in seinen kurzen Hosen und in seinem T-Shirt einfach nur friert. Offensichtlich kann er den Sommer nicht mehr abwarten.

Wir klönen bestimmt zwei Stunden über das Segeln und das Einhandsegeln im Besonderen. Ein Thema ist dabei die Frage des Sicherns vor einem Über-Bord-Gehen. Die üblichen Streckbänder, die von Achtern auf dem Deck entlang der Fußreeling nach vorn laufen, halte ich zum Einpicken meiner Sicherungsleine für nicht sinnvoll. Sollte ich an einer solchen Streckleine eingepickt über meine Seereling hinweg über Bord gehen, dann schlage ich seitlich gegen die Bordwand des Bootes und hänge etwa in Höhe der Wasserlinie neben dem Boot. Kaum vorstellbar, dass man einen solchen Sturz ohne Brüche oder Prellungen übersteht. Zudem befände ich mich dann angeschlagen in einer Position, aus der ich mich kaum allein befreien kann. Ich habe jeweils rechts und links eine Streckleine angebracht, die von den Haltegriffen neben dem Niedergang über das Dach der Kajüte hinweg zum Mast läuft. Eine weitere Leine führt vom Mast entlang der Vorschiffsmittle auf die Bugklampe. Meine Streckleinen laufen also überwiegend in der Schiffsmittle. Mit der kurzen Sicherheitsleine in meine jeweilige Streckleine eingepickt, fehlt somit der Weg, um über Bord zu gehen. Ich nehme dafür in Kauf, dass ich mich am Mast einmal umpicken muss, wenn ich ganz nach vorn gehen muss.

Erik findet es bemerkenswert, dass ich ein Boot mit hinten aufgesetztem Ruder und starrem Außenborder fahre. Ich bräuchte ja immer „Speed“. Da hat er völlig Recht! Genau diese Eigenschaft habe ich schon manchmal an der Shark verflucht. Wenn beim Anlegen unter Starkwindbedingungen jemand auf dem Bug steht, dann ist das Manko, dass der Motor nicht auf die Schraube wirkt und das Ruder hinten aufgesetzt ist, überhaupt kein Problem. Allein an Bord ist für ein Anlegemanöver bei Starkwind mit dem Bug gegen den Wind dagegen viel Übung erforderlich. Entweder man rauscht mit dem Bug gegen den Kai oder man treibt nach dem Aufstoppen ab, bevor man von hinten nach vorn gesprintet ist und die Leine an Land gebracht hat. Eine letzte Ruderkorrektur ist, wenn man erst einmal langsam geworden ist, wirkungslos, da die Schraube nicht aufs Ruder wirkt. Eigentlich klappte das einhändige Anlegen bei Starkwind mit dem Bug voran und gegen den Wind erst so richtig nach 2 Monaten. Dabei habe ich dann jegliche Landabdeckungen in den Häfen genutzt und es blieb dennoch stets spannend. Eine Shark kann bei Starkwind im Hafen unter Motor eigentlich nur rückwärts kursstabil beliebig langsam fahren.

Erik ist Berufskapitän, drahtiger Typ, Anfang 50, sieht wesentlich jünger aus. Er hat vor einigen Jahren ein Vermögen als Kapitän eines Fischtrawlers gemacht. Heute fährt er nur noch ab und zu Containerschiffe. Er rät mir, der Großschiffahrt möglichst immer auszuweichen, denn diese Schiffe fahren alle unter Autopilot. Würden sie ausweichen, dann kämen sie schnell mit den Kursen anderer Schiffe in Bedrängnis. Auf der offenen See – ja da könnte man mal einem Segler ausweichen.

Tagsüber saniert Erik gerade seine 40-Fuß-Jacht. Sie ist ein wahrer Koloss, den er mit stehendem Mast in der hintersten Ecke des Hafengeländes an Land aufgebockt hat. Ich erhalte die Gelegenheit, eine Osmose zu bewundern. Das Boot trocknet nach der Sandstrahlung gerade aus. Gegen Mitternacht verabschieden wir uns. In der Dunkelheit finde ich nur schwer den Weg zurück durch all die Schiffsrüden und den rostenden Schrott, der sich wohl im Lauf der Jahrzehnte hier angesammelt hat.



Simrishamn, versteinertes Meeresboden

Es gibt zwei Tage lang nur sehr schwache Winde, mit deren Hilfe ich das nahe gelegene Kivik über Simrishamn erreiche. In Kivik besichtige ich ein beeindruckendes Königsgrab und eine Steinsetzung aus der Bronzezeit. In der Grabkammer stehen Steinplatten mit Zeichnungen von Menschen, Tieren und Schiffen.

Es geht weiter zur Insel Hanö (9. Juni). Ich laufe früh mit Raumschotkurs aus. Eine schwedische Bavaria bleibt lange Zeit hinter mir, aber dann muss ich zweimal reffen, da ich andernfalls das Boot bei den zunehmenden Wellen nicht kontrollieren kann, wenn ich mal auf die Karte schauen möchte. Als ich Hanö erreiche, hat der Wind mächtig zugelegt. Der Hafen wird immer voller, da bei dem Wetter nun alle ein ruhiges Plätzchen suchen. Hier gibt es nur eine Kaimauer mit dicken LKW-Reifen. Sie sind so weit oben angebracht, dass ich mir einen Fenderüberbau an meine Fußreling setzen muss, damit meine Seereling nicht gegen die Reifen drückt. Später dreht der Wind und nun laufen die Wellen in den Hafen. Es entsteht ein unglaublicher Schwell und ich sitze in der Falle. Bald sind die Leinen vom Scheuern angegriffen und ich bange um meine Seereling. Ein Segler aus Hamburg gibt mir den Rat, ans hintere Ende des Hafens zu gehen. Das würde ich ja gern tun, aber nicht unter Motor, sondern treidelnd mit einer Leine, die von Land gehalten wird. „Nö, dann müsste man ja jetzt über die anderen Schiffe steigen“ meint der „Bessersegler“ dazu. Alle zwei Stunden muss ich nun sein süffisantes Lächeln oder das seiner Frau ertragen. Dazu die Frage, ob ich denn noch gut läge. Später spricht mich ein anderer Segler auf mein Problem an. Ich erläutere ihm, dass ich ja gern in die hintere Ecke will, aber mit Leinenunterstützung von Land. Er ist bereit mir zu helfen. Eine weitere tatkräftige Männercrew reicht mir noch vier superdicke Fender rüber und mit einer riesigen Leine werde ich unter Beteiligung des halben Hafens von Schiff zu Schiff



Hanö

bis in die hinterste Ecke gereicht. Selbst mein Freund der „Bessersegler“, macht mit. Hat er doch Recht damit gehabt, dass ich verlegen muss!

Am zweiten Hafentag unternehme ich eine Wanderung über die Insel. Auf der Insel gibt es nur einen kleinen Ort mit Häusern, die aussehen wie die aus Astrid Lindgrens Lönneberga. Hanö ist kegelförmig und man hat vom höchsten Punkt, auf dem natürlich ein Leuchtturm steht, einen schönen Blick über die Hanöbucht. Die Insel war während der Kontinental-

sperre durch Napoleon von Engländern besetzt. Die Engländer haben auf Hanö einen Friedhof und die Nachfahren der von ihnen ausgesetzten Damhirsche hinterlassen. In dem beinahe undurchdringlichen Wald im Osten der Insel kann ich die Damhirsche beobachten.

Im Ort begegnet man auf Schritt und Tritt den anderen Seglern aus dem Hafen. Keiner verlässt die Insel, denn die Gischt fliegt bereits über die Mole auf die dahinterliegenden Schiffe. Zwei holländische Paare spielen auf dem nassen Rasen Boule. Ein seltsames Bild – ich kenne Boule nur in Verbindung mit staubigen Sandplätzen, meist unter Platanen.

Als ich am Morgen des 12. Juni meine Leinen von den schützenden Schlauchstücken befreie und dabei die langen Enden – zugegeben etwas umständlich – durch die Schlauchstücke ziehe, höre ich von der Mole über mir den „Bessersegler“: „Warum machste nich einfach den Palsteg auf?“ Als ich aufblicke, dreht er sich schnell um und geht eilig davon. Ich könnte wetten, dass den schon mal jemand ins Hafenbecken geschubst hat.

Ich segle nach Ekenäs bei Ronneby im Nordteil der Hanöbucht. Meine erste Begegnung mit den Schären ist aufregend, da ich mich ihnen bei beachtlichem achterlichen Wind und schlechter Sicht nähere. Zudem gibt es noch alten Seegang von den beiden letzten Sturmtagen. Bei sich verringernder Wassertiefe werden die Wellen steil und unregelmäßig. Aus der niedrigen Position im Cockpit der Shark heraus kann ich mit Regentropfen auf Brille und Fernglas nur sehr spät die Seezeichen erkennen. Da nicht alle Untiefen markiert sind, muss man die betonnte Einfahrt finden. Ich rausche auf die Schären zu und sehe dort, wo sich Untiefen direkt unter der Wasseroberfläche befinden, Brandung stehen. Mit dem GPS überprüfe ich meine Peilungen durchs Fernglas. Die Segler vergangener Zeiten müssen ohne Seezeichen, Fernglas und GPS Nerven wie Stahlseile gehabt haben! Als ich in Ekenäs anlege, bin ich dort ganz allein. Kein einziger deutscher Segler weit und breit. Das ist mal richtig erholsam. Später kommt der Hafenmeister des Vereinshafens und kassiert schlappe 100 Kronen. Der Kiosk sei leider schon geschlossen, aber wenn ich Auto fahren könnte, gebe er mir seinen Wagen. So fahre ich mit seinem betagten Passat, der an der Ampel bedenklich unruhig läuft, ins 20 Minuten entfernte Ronneby. Gegen 21:00 fängt es an zu dämmern. Zum Glück finde ich den Weg wieder zurück.

Als ich morgens unter Segeln ablege, begegnen wir uns noch einmal und winken einander zu.

Es ist Freitag, der 13. Juni. Ich bin nicht abergläubisch und segle durch die zauberhafte Schärenlandschaft der nördlichen Hanöbucht. Die enge Durchfahrt der Schwenkbrücke bei Hasslö, meine erste Brückendurchfahrt, bei der ich die Öffnung der Brücke und die

Durchfahrtssignale abwarten muss, kann ich unter vollen Segeln passieren. Mitten in der Durchfahrt ist der Wind für einen Moment weg, da ich in den Windschatten der Brücke selbst gerate.

In Karlskrona halte ich mich nicht auf. Es soll ja auch noch etwas auf der Rückfahrt zu sehen geben. Also fahre ich am 14. Juni gleich weiter durch den Schärengarten östlich von Karlskrona in Richtung Kalmarsund. Es macht Spaß, durch die Schären zu segeln und das Kreuzen ist anspruchsvoll. Es gibt in den wenigen betonnten Wegen in den Schären viel Verkehr, manchmal auch Brücken und Fähren, die zu beachten sind. Große Wellen entstehen hier nicht, jedoch kann es Düseneffekte geben und dann ist auch ein Reffen der Segel erforderlich. Als Einhandsegler bedeutet das immer, dass man das Boot in den Wind stellen muss oder hoch am Wind unter Fock mit festgestellter Pinne oder mit Pinnenpilot weiterfährt. Aufgrund der engen Verhältnisse fehlt für solche Manöver manchmal der Raum, so dass vorausschauend gefahren werden muss und dort, wo es möglich ist, das notwendige Reffmanöver durchzuführen ist. Zwei Duisburger holen mich mit ihrem größeren Schiff irgendwann ein und bemerken zu mir herunter, dass ich ein schnelles Schiff segle. Da schwillt natürlich die Brust.

Die beiden Duisburger segeln mit Groß und Genua eine Weile vor mir und ich denke noch: „Aha, man kann also auch rechts an der roten Tonne dort vorn vorbei fahren“.¹ Da kommen sie scheinbar wieder mit einer enormen Krängung zurück und auf mich zu. Tatsächlich sind sie jedoch auf eine Untiefe aufgelaufen und der Wind hat das festliegende Schiff gedreht und krängt es jetzt mächtig. Sie kommen glücklicherweise unter Motor schnell wieder frei. Als ich sie abends im Hafen von Kristianopel treffe, sind sie froh, dass sie ein altes, solide gebautes Schiff haben. Bei einem modernen Schiff mit dünnem Steg als Kiel und darunter angesetzter Kielbombe wäre diese Grundberührung möglicherweise nicht so glimpflich abgegangen.

Als ich aus dem Schärenfahrwasser in den Kalmarsund einfahre, gibt es nur noch die Kardinaltonne „Hommenabben ö“ zu beachten. Sie dient mir bei meinem geringen Tiefgang lediglich als Orientierung, um dann die Wende nach Nordnordosten zu fahren. Da „Hommenabben ö“ noch nicht in Sicht ist, lege ich den Pinnenpiloten auf die Pinne und widme mich ausgiebig der Abschätzung der heute noch zu fahrenden Strecke. Im Logbuch ist auch mal wieder eine Eintragung zu machen und aufräumen muss ich sowieso. Zwischendurch ein kurzer Rundumblick – nichts zu sehen! Als ich nach geraumer Zeit ins Cockpit komme, um nun doch endlich mal „Hommenabben ö“ zu sehen, fahre ich gerade mit 4,5 Knoten an ihr vorbei! Der Schreck fährt mir bis in die Fingerspitzen! Solche Fehler muss man sich dann wohl einfach verzeihen.

Auf der Steuerbordmole des Hafens von Kristianopel steht mein spezieller Freund, der „Bessersegler“, und gibt gerade den einlaufenden Schiffen die Anweisung, dass man hier in Schweden die Heckbojen zu zweit benutzt. Ich biege sofort nach backbord ab und schaue nicht in seine Richtung. Im Hafen treffe ich auch wieder die Boule spielenden Holländer. Sie erkennen mich ebenfalls wieder, was mir bei Zweitbegegnungen sehr oft passiert, da ich meistens der mit dem kleinsten Schiff bin.

Am Morgen des 15. Juni bricht von Kristianopel eine ganze Armada nach Kalmar auf. Es ist Windstärke 5 aus WSW vorhergesagt. Also eine achterliche Rauschefahrt in den Kalmarsund hinein. Einige haben anfangs noch den Spinnaker gesetzt. Das gibt sich bald. Viele fahren später wie ich auch nur noch mit Groß und im zweiten Reff vor dem Wind. Aus den fünf Windstärken werden nach meinem Empfinden sechs Windstärken und je weiter ich in den Kalmarsund hineinfahre, desto steiler werden die Wellen. Eigentlich nicht verwunderlich, wird es doch wieder einmal flacher und die Ufer nähern sich einander an. Da gibt es sogar Kreuzseen. Bald ist die Rauschefahrt alles andere als lustig. Das Boot scheint zu surfen und

¹ Von Karlskrona kommend sind die roten Bojen an Steuerbord zu halten, da die Gegenrichtung „vom Kalmarsund kommend“ als seeseitig definiert ist.

ich beobachte angespannt die von hinten einlaufenden Wellen. Auf den Wellenkämmen erreiche ich nun jedes Mal Geschwindigkeiten von über 8 Knoten. Als ich einmal auf die Logge schaue, läuft das Schiff über 11 Knoten. Plötzlich passiert es. Eine Böe und eine besonders hohe Wellen erwischen mich gleichzeitig. Das Boot läuft mir aus dem Ruder, kommt quer zur See und krängt mächtig. Über den Süllrand läuft in Lee grünes Wasser hinein. Ich könnte das Heck vielleicht wieder zur See drehen, wenn ich mit aller Kraft dagegen halte. Mir schießt der Gedanke an einen Ruderbruch durch den Kopf und ich unterstütze die Drehbewegung. So nutze ich die verbleibende Geschwindigkeit aus, um das Schiff mit dem Bug direkt in die ankommende See zu drehen. Nach einer Schrecksekunde hole ich das Groß ein und setze die Fock. Es bleibt bei dem einen Ausrutscher, jedoch ist Kalmar bereits in Sicht und ich sehe da eine Tonne, die ich in der Karte nicht identifizieren kann. Jetzt rächt sich, dass ich mir diesmal nicht wie an jedem Vorabend die geplante Strecke noch einmal genau auf der Karte angesehen und mir alle Detailkarten mit Klebestreifen sorgfältig der Reihe nach markiert habe.

Ich hatte nur die Einfahrt des Hafens studiert. Die ist einfach. Davor gibt es aber eine Kette von Steinen, die sich quer durch den gesamten Kalmarsund zieht. Alle Steine knapp unter der Wasseroberfläche. Von Süden kommend gibt es nahe der Festlandküste nur eine betonnte Rinne durch die Untiefen. Ich muss bei diesen Bedingungen nun unter Deck gehen und in der schwedischen Ringbuchkarte die Detailkarten heraussuchen. Die Tonne vor mir ist gelb-schwarz-gelb-schwarz geringelt und riesig groß. Es ist offenbar keine Kardinaltonne, jedenfalls fehlt ihr das Topzeichen. Links oder rechts vorbei? Links vorbei – laut GPS-Positionseintragung in der Karte! Bald muss nun auch die Einfahrt zur Fahrrinne kommen, die durch die Untiefen führt! Ich halte in den kurzen Momenten auf den Wellenkämmen intensiv Ausschau nach den Tonnen. In den Wellentälern kann ich nicht weit sehen und muss zudem den Kurs korrigieren und darauf achten, ob die von hinten einlaufenden Wellen brechen. Den Pinnenpilot wage ich nicht einzuschalten, da ich ihn bei einem Querschlagens des Bootes nicht schnell genug von der Pinne nehmen könnte und diese so blockiert wäre. Eigentlich muss die Einfahrt schon längst in Sicht sein! Ich drehe das Schiff erneut in den Wind und ermittle meine Position mit dem GPS. Beim Eintragen der Position in die Karte sehe ich, dass ich schon neben der Tonnenreihe zur Durchfahrt bin. Jetzt gilt es, keine Zeit zu verlieren, aber dennoch Ruhe zu bewahren. Ich stürze nach oben und blicke durchs Fernglas. Da sehe ich sie ganz klein: In einer Entfernung von etwa einer Seemeile tanzen die Tonnen in der See auf und ab. Noch ist es tief genug. Ich muss schleunigst dort hinüber und auf die andere Seite der Tonnen. Andernfalls ist es dem Zufall überlassen, ob ich mit heilem Schiff durch die Steine komme. Ich habe einen bitteren Geschmack im Mund. Ist das Adrenalin?

Es gelingt mir, mit Halbwindkurs unter Fock hinüber zur Fahrrinne zu segeln. Die Fock berge ich erst im Vorhafen. Das Anlagemanöver klappt diesmal ganz und gar nicht. Erstens bin ich nervlich angeschlagen, zweitens vielleicht auch schon müde und drittens muss ich bei Seitenwind mit Heckboje und Bug voran zum Kai anlegen. Zunächst gerate ich in eine Bojenreihe und kassiere einen Kratzer am Bug. Die Heckleine kann ich dann in die von mir vorgesehene Boje gut einhaken, aber als ich mit dem Bug in Richtung Kai fahre, werde ich seitlich abgetrieben. Die beiden Duisburger haben mich einlaufen sehen und stehen vergeblich hilfsbereit am Kai, um den Bugkorb anzunehmen. Mit der Heckleine an der Boje hängend scheitern drei Versuche, den Bug doch noch zum Kai zu bringen. Ein ostdeutscher Segler wirft mir von seinem Boot endlich eine Leine zu und zieht mich damit zum Kai. Später sagt er zu mir: „Früher simmer ooch kleene Boote jefahren. Nach der Wende simmer bis nach Flensburg damit. Aber of der Ostsee hamse immer mindestens Windstärke 4 un da sin se immer nass. Jetz fahr ich’n Motorsechler, da wer ma nich mer nass“.

Sein Kollege verlegt gerade innerhalb des Hafens. Heute Abend spielt nämlich Deutschland. Da soll die Satellitenverbindung stabil bleiben.

Die beiden Duisburger konnten die gelb-schwarz-gelb-schwarze Tonne auch nicht identifizieren. Die Segler vor ihnen hatten alle mehr Tiefgang und sind sowohl links als auch rechts vorbei gefahren. Also war genug Tiefe vorhanden. Nach genauem Studium der Karten komme ich zu dem Schluss, dass es sich um die Kardinaltonne „Trädgårdsgrund“ handelte, die für die Großschifffahrt im Westen zu umfahren war. Es fehlte das Toppzeichen. Die Tonne war also gelb-schwarz-gelb geringelt. Ich sah jedoch eine gelb-schwarz-gelb-schwarze Ringelung. Offenbar hatte die Tonne unterhalb der gelb-schwarz-gelben Ringelung einen dunklen Anstrich im Unterwasserbereich. Durch den starken Seegang war der dunkle Unterwasserbereich in den Wellentälern immer wieder sichtbar. Kardinaltonnen mit fehlenden Toppzeichen und dunklem Unterwasseranstrich, der bei Seegang auch gut sichtbar ist, begegnen mir später einige Male.



Kalmar

Vom 18. bis 22. Juni mache ich Urlaub vom Segeln und treffe mich mit meiner Frau Christine in Lübeck. Auf der Zugfahrt nach Deutschland lerne ich eine deutsche Auswandererin kennen, die seit einigen Jahren mit ihrem Mann und Kind in Schweden lebt. Sie hat sich als Bauingenieurin auf Holzhäuser spezialisiert. Die Schweden weichen ihrer Meinung nach Konflikten gern aus, sind Natur liebend und sportversessen und pflegen viele traditionelle Feste. Es gibt wohl ein leicht gespanntes Verhältnis zu den Dänen, das sich bei Fußballspielen entlädt. Dies könnte in der Vergangenheit begründet liegen, haben doch beide Nationen um die Vorherrschaft im Ostseeraum lange Zeiten miteinander gerungen. Aber vielleicht sind sie einander auch einfach nur sehr ähnlich und benötigen manchmal eine gegenseitige Abgrenzung. Die gleichzeitige Berufstätigkeit von beiden Elternteilen und die Kindererziehung kann nach den Erfahrungen meiner Gesprächspartnerin in Schweden wesentlich besser als in Deutschland realisiert werden. Kitaplätze sind kein Problem.

Meine Frau und ich zelten fünf Tage lang. Das Zelt ist nicht viel komfortabler als das Boot, aber immerhin schwankt der Boden nicht.

Auf meiner Rückfahrt nach Schweden komme ich mit einem Einzelreisenden ins Gespräch, der den Winter in Thailand verbracht hat. Später erfahre ich, dass Thailand ein begehrtes Reiseziel der Schweden ist. Ich war noch nie in Thailand, bin aber immer irgendwie misstrauisch, wenn Männer aus westlichen Ländern dort allein ihren Urlaub verbringen. Es kommt ein Paar mittleren Alters hinzu. Der Mann ist offensichtlich erheblich alkoholisiert. Sie haben die Tasche voller Wein und mit Hilfe des Schweden aus Thailand - der den Korken mit dem Zeigefinger in die Flasche hineindrückt – wird eine weitere Flasche geleert. Ich bin in das Gespräch teilweise einbezogen, sobald Englisch gesprochen wird. Mein alkoholisiertes Gegenüber protestiert mir mit den Worten „Zyklon B“ zu. Er entschuldigt sich beinahe im selben Moment dafür.

5 Gesellige Tage - Ostschären

Am Tag meiner Ankunft in Kalmar kommt für eine Woche Gerd hinzu. Ich freue mich über seine Gesellschaft, sind wir doch seit vielen Jahren befreundet. Neben meiner Shark liegt nun ein Volkeboot und daneben ein Jollenkreuzer. Das Volkeboot gehört Willi aus Berlin, dem die Wellen des Kalmarsundes noch in den Knochen stecken. Der Jollenkreuzer ist etwa 7 m lang. Es ist ein selbstgebauter Backdecker mit einem 60 kg schweren Schwert. Man sieht dem Boot an, dass es ein Leichtgewicht ist. Es wurde von dem 70-jährigen Günther aus Hamburg nach Kalmar einhand gesegelt! Respekt!! Wir bleiben zwei Tage in Kalmar, da wir zuviel Wind haben. Dabei hilft mir Günther beim Einstellen meines Motors, mit dem ich danach nie mehr Probleme habe. Gemeinsam bringen wir bei Willi eine Bergeleine für die Stagreiterfock an und zu dritt flirten wir mit der Hafenmeisterin. Kalmar ist eine quirlige Stadt mit einem sehenswerten Schloss. Im Länsmuseum ist das Schiffsunglück der Kronan anschaulich dokumentiert. Die Kronan sank am 1. Juni 1676 mit 800 Mann Besatzung. Es haben nur wenige überlebt. In einer Seeschlacht mit Holländern und Dänen fuhr die Kronan als Flaggschiff der Schweden eine Wende, ohne zuvor die Segel zu reffen. Durch die starke Krängung fiel eine Öllampe in die Pulverkammer und es kam zu einer Explosion, die den Rumpf aufriss. Anhand geborgener Knochenfunde mit frischen Schnittverletzungen kann man heute rekonstruieren, dass es auf dem Schiff in den letzten Minuten vor dem Untergang unter der Besatzung zu einem Kampf auf Leben und Tod kam. Die Ausgrabungen vor der Südspitze Ölands dauern an.



Gerd und die Kalmarsundbrücke

Am 25. Juni segeln wir nach Borgholm auf Öland. Bei dem Raumschotkurs wird Gerd, der bisher eigentlich noch nie gesegelt ist, etwas unwohl. Ich kenne die Seekrankheit selbst nur zu gut und bin froh, dass sich sein Zustand nicht verschlimmert.

Seekrankheit kann man teilweise lindern, wenn man mental dagegen arbeitet. Möglichst alle Bewegungen des Schiffes gedanklich nachempfinden, damit sich die Diskrepanz zwischen der Wahrnehmung des Ohres und dem Sehen zumindest gedanklich verringert. Angstgedanken ver-

treiben – ans Ankommen denken! Unangenehme Gerüche meiden! Die Pinne an der frischen Luft ist nun der beste Arbeitsplatz. Wenn man merkt, dass man verliert, sollte man loslassen, sich dem unvermeidlichen „Fischefüttern“ hingeben und dann den Kampf neu aufnehmen. Es geht! Das Gehirn lernt jedes Jahr dazu und die Auswirkungen werden von Jahr zu Jahr geringer. Jedenfalls bei mir!

Am Abend erfahre ich von Gerd, dass es für ihn als Laien „sehr beruhigend“ sei, wenn der Skipper bei klemmenden Reffleinen und sonstigen Schwierigkeiten mit dem Fluchen beginnt. Ich schreib mir das hinter die Ohren. Schön, solche ehrlichen Freunde zu haben.



Borgholmer Schloss auf Öland

Wir wandern am Spätnachmittag zum Borgholmer Schloss und auch zum Sommersitz des schwedischen Königshauses. Auf unserem Weg gibt es gleich mehrere der schönen Windmühlen Ölands zu sehen. Abends schauen wir Fußball in einer Bar mit einem vorzüglichen Pianisten und Sänger.

In den beiden darauffolgenden Tagen segeln wir in gemütlicher Fahrt durch die Schären der schwedischen Ostküste nach Oskarshamn. In unserem Übermut paddeln wir sogar mal die Shark durch eine 200 m lange Windabdeckung. Gerd spricht fließend schwedisch. Er übersetzt mir den schwedischen Wetterbericht und schreibt mir alle Vokabeln einschließlich Lautschrift in mein Logbuch. So lerne ich den schwedischen Wetterbericht und die schwedische Küstenwetterprognose zu verstehen und höre sie jeweils zweimal täglich über das Funkgerät ab. Die schwedische Küstenwetterprognose ist für das Ankern besonders wertvoll. Sie wird für die Ostküste 8:30 und 16:30 Uhr gesendet. Für die einzelnen Regionen der Küste werden die Windrichtung und Windgeschwindigkeit für den Abend, die Nacht, den nächsten Vormittag und den Nachmittag prognostiziert. Wer etwas nicht verstanden hat, kann sogar bei Stockholm-Radio nachfragen. Selbst der zehnte Nachfrager erhält geduldig Auskunft.

Wir erreichen am 27. Juni Oskarshamn. Dort kommt unser gemeinsamer Freund Ansgar hinzu. Was wir in Deutschland seit langen nicht mehr geschafft haben, gelingt uns hier. Wir verbringen wie in früheren Zeiten einen Abend zu dritt. Am Morgen bringen wir Gerd zum Bus, da er nach Deutschland abreist.

Am 28. Juni segeln Ansgar und ich von Oskarshamn durch das Schärenfahrwasser nach Norden. Wir segeln schon seit Jahren zusammen und ich überlasse ihm die Pinne und widme mich vorwiegend der Navigation. Wir erleben sommerliches Segelwetter. Am Abend legen wir zum ersten Mal an einer Schäre bei Upplångö an. Wichtig ist dabei nicht nur eine vor Wind und Wellen geschützte Stelle. Es darf sich dort auch keine Durchfahrtsroute für die schnelle Fahrt mit Motorbooten befinden, denn die schwedischen Motorboot-



Mannschaftswechsel unter Freunden

fahrer kennen im Hinblick auf Schwell keine Rücksicht. Zunächst fahren wir langsam an die Stelle, die relativ steil abfallen sollte, heran und Ansgar hält am Bug nach Unterwasserhindernissen Ausschau. Ist ein Anlegen möglich, so fahre ich erneut darauf zu, werfe im richtigen Abstand den Anker am Heck aus und halte mit dem Bug auf die vorgesehene Stelle zu. Ansgar springt mit der Vorleine über und befestigt sie an einem Baum oder mit dem Schärenhaken (eine Art Hering wie beim Zelten) im Fels. Ich hole die Ankerleine dicht. Stolz erkunden wir erst einmal „unsere“ Schäre, die zwar recht hoch und steil ist, aber nur eine Fläche von zwei bis drei Fußballfeldern hat. Abends wird es dann in den Schären sehr still, weil nach Sonnenuntergang dort eigentlich niemand mehr unterwegs ist.

Am 29. Juni segeln wir nach Västervik. Wir sehen nichts von der Stadt, weil wir erstens Willi mit seinem Volkeboot treffen, neben dem ich schon in Kalmar lag, und zweitens am Abend das Fußballenspiel Deutschland – Spanien ansehen. Beim Nachhausegehen meine ich, dass uns die Schweden etwas mitleidig ansehen.



In den Ostschären

Wir segeln nun drei Tage mit Willi zusammen und grillen abends auf den Schären. Einmal schwimmt ein Reh in der Dämmerung auf „unsere“ Schäre zu. Als es bemerkt, dass seine Schäre besetzt ist, dreht es wieder ab und setzt auf der nächsten Schäre mit großen Sprüngen davon. Mir fröstelt beim Anblick des dünnen Rehleins im kalten Wasser der Ostsee.

Vor Trosa trennen wir uns, da Willi dort die nächste Seekarte kaufen muss. Ansgar und ich segeln bis Södertälje. Von dort wollen wir morgen durch die Schleuse in den Mällaren. Der Mällaren ist ein See von etwa 60 sm Länge. Er ist an den Ufern zerfranst, mit tiefen Fjorden und zahlreichen Schären.

Dort gibt es das berühmte Schloss Gripsholm, das Tucholsky beschrieb. In Södertälje ist Hafenfest und dort spielt eine richtig gute Jugendband. Es sind noch rechte „Milchzwerge“ dabei, die jedoch kräftig in die Tasten hauen und bereits ihre eigene kleine Fangemeinde versammelt haben.

6 Stockholm

Als wir am Morgen in Södertälje ablegen, hören wir ein vertrautes „Tuck, Tuck, Tuck ...“. Es ist Willi, der da gerade sein Volkeboot am Festmacher der Schleuse anlegt. Wir kommen hinzu und schleusen gemeinsam. Willi fährt unter Motor weiter nach Björkö, wir segeln in Richtung Stockholm. Der Mällaren ist das ideale Segelrevier für eine Shark. Wir dürfen jedoch keine Zeit verlieren, da in drei Tagen Ansgars Flug in Stockholm startet.

Ich hatte schon immer Probleme mit meinem Barthels-Fockroller. Er rollte schwer ein. Das Fall wickelte sich manchmal um das Vorstag. Solchen Problemen sollte man eigentlich sofort auf den Grund gehen. Alles sollte leicht laufen, sonst gibt es irgendwo Abrieb oder Bruch. Im Fahrwasser von Stockholm spüre ich beim Einrollen besonders viel Widerstand und hole die Endlosleine dennoch mit Kraft durch. Da höre ich ein Aufschlagen aufs Deck und die Mastspitze ruckt etwa 50 cm nach hinten. Die ganze Riggspannung stimmt nicht mehr. Vorstag gerissen! Der Mast wird nach vorn nur noch vom Draht im Vorliek der Fock gehalten. Ich stürze nach vorn und sichere den Mast mit einem freien Fall, das ich am Bugkorb belege. Das hätte ins Auge gehen können! Ich bin so durcheinander, dass wir uns dann auch noch in den Kanälen von Stockholm verfahren und von einem Wasserbus angehupt werden. Zu unserem Glück finden wir neben der Liljeholms-Brücke einen Anleger bei einem Restaurant. Dort können wir die Nacht über bleiben. Wir legen den Mast. Der Schaden ist glücklicherweise nicht so groß, wie ich dachte. Das Vorstag ist intakt. Die drehbare Werbel, in den das obere Ende des Vorstags eingehängt ist, ist aufgebogen. Dabei zerbrach wohl der Sicherungsring des Bolzens, der das Vorstag fixiert. Der Bolzen rutschte aus dem Wirbel und fiel auf das Deck. Damit war das Vorstag gelöst.

Beruhigt über den glimpflichen Schaden machen wir einen Spaziergang in die Umgebung.



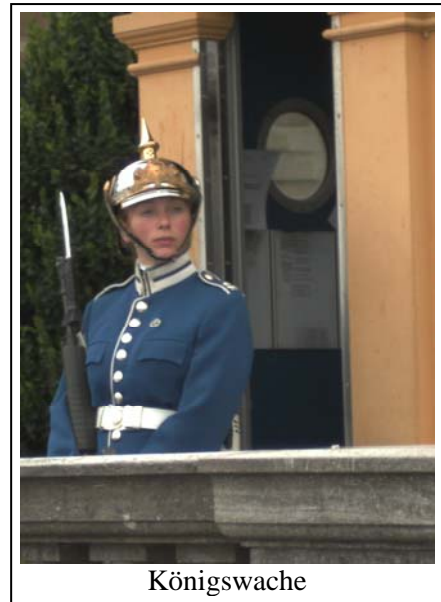
Stockholm



Telefonzelle

Wir sind in einem „Plattenbauten-Viertel“. Vor uns liegt ein Park, in dem in der Abenddämmerung zahlreiche Gruppen auf dem Rasen sitzen. Viele sind schwarz gekleidet. Überall liegen leere Flaschen herum und manch volle Gestalt torkelt an uns vorbei.

Am Morgen fahren wir in den Navishamnen, einen großen und überfüllten Vereinshafen. Es gibt nur wenige und schmutzige sanitäre Einrichtungen, dafür aber einen Computer mit einer Standleitung ins Internet. Wir wandern zu Fuß durch Stockholm. Am königlichen Schloss gibt es eine Wache wie in Buckingham. Die Wache ist hier jedoch gemischtgeschlechtlich und die Wachhabenden dürfen auch mit den Touristen sprechen. Das nutzen manche Touristinnen für einen kleinen Flirt mit den jugendlichen Soldaten aus. Das „Opfer“ steht mit rotem Kopf vor seinem Wachhäuschen und darf seinen Platz nicht verlassen. Die Wachablösung erfolgt zunächst wie in Buckingham mit schneidigen Befehlen und exakten Bewegungen. Am Ende des Abmarschs fallen die Soldaten und Soldatinnen jedoch in eine Art Hopslerlauf und verschwinden recht ungeordnet im Wachgebäude. Sehr sympathisch!



Königswache

7 Zurück über Gotland und Öland

Mit einem Helfer kann ich den Mast stellen. Eine Reffleine musste außerdem erneuert werden und am Schothorn der Fock waren die Nähte zu nähen. Die Vorsegel werden nun klassisch als Stagreitersegel mit Bergeleine gefahren. Die Bergeleine führt vom am Segelkopf angeschlagenen Schäkel des Falls über eine Umlenkrolle am Bug bis ins Cockpit. Ich kann damit das jeweils angeschlagene Vorsegel, ohne nach vorn gehen zu müssen, einholen und auf dem Vordeck fixieren.

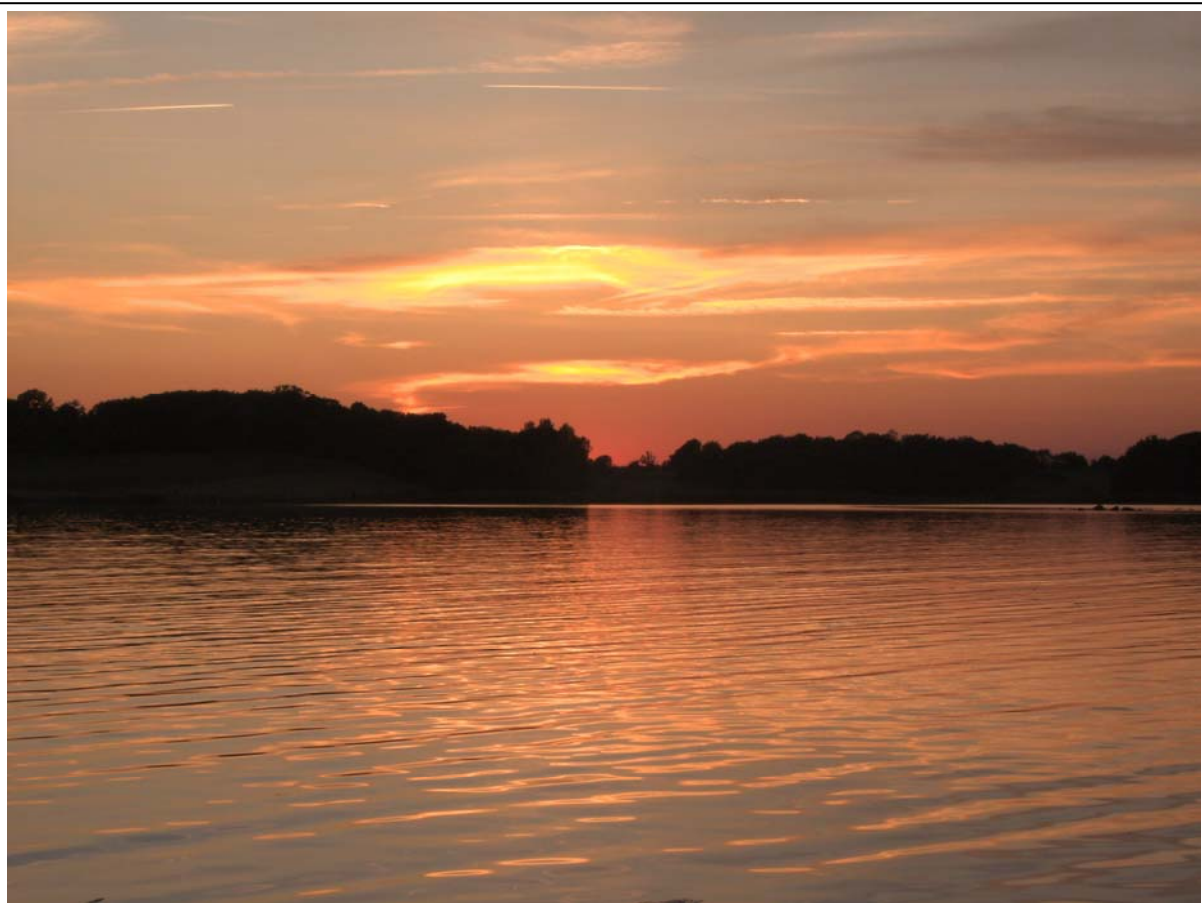
Es ist der 8. Juli und ich bin bereits seit 7 Wochen unterwegs. Irgendwann muss man auch mal an die Rückreise denken. Auf jeden Fall möchte ich noch in den Stockholmer Schärengarten und habe mir dazu in Stockholm die Seekarte „Båtsportkort Stockholm Mellersta“ besorgt. Soll ich dann weiter zu den Åland-Inseln segeln? Dann könnte ich getreu dem Motto „schneller, höher, weiter“ die finnische Flagge unter meiner Steuerbordsaling hissen. Oder gar ins Baltikum? Nein, ich war noch nie auf Bornholm und auch noch nie in Kopenhagen. Ich möchte mit Genuss zurückfahren. Vor allem aber möchte ich auch den Rückweg segeln und nicht unter Motor „Strecke machen“ müssen, weil mir die Zeit davonläuft.

Ich lerne Dirk, seine Frau und seine halbjährige Tochter kennen. Wir waren uns bereits in Kalmar begegnet und die Familie ist mit ihrer wunderschönen und schnellen Waarship über Gotland hierher gesegelt. Gotland wäre mein Traumziel für die Rückfahrt und wir kommen darüber ins Gespräch. Sie wollen auf der Rückfahrt durch den Göta-Kanal und bieten mir ihre Seekarte als Leihgabe an. Dirk schlägt auch noch einen Büchertausch vor. Ich biete meine Bücher, von denen ich bisher noch kein einziges gelesen habe, an; aber Dirk ist so ehrlich mir zu sagen, dass meine für ihn in Frage kommenden Bücher wohl besser sind als die, die er zu bieten hat. So kann ich mich nur noch bedanken und eine gute Weiterreise wünschen.

Am 9. Juli breche ich auf und segle aus Stockholm nach Osten hinaus. Von dem sagenhaften Stockholmer Schärengarten bin ich enttäuscht. Es wimmelt von rasenden Motorbooten. Sie

erzeugen viel Schwell und einen Geräuschpegel wie auf einer Autobahn. Am Abend suche ich mir eine geeignete Schäre aus. Dazu ist zunächst die Karte zu studieren. Meine Schäre liegt zwischen zwei lang gezogenen Schären und gegenüber meiner geplanten Anlegestelle befindet sich ebenfalls eine gegen Wellenschlag schützende Schäre. Rundum ist also Land in Sicht und an dieser Stelle wird auch kein Motorboot durchrasen, weil es ein Umweg wäre. Da ich allein bin, fahre ich erst einmal nahe, aber in ausreichenden Abstand am Ufer entlang, um zu sehen, ob es Unterwasserhindernisse gibt. Das geht nur an Stellen, an denen die tief stehende Sonne nicht blenden kann. Alles frei, also neu angesetzt. Langsame Fahrt mit dem Bug in Richtung Anlegestelle. Pinne fixieren, Anker raus, Motor auf Leerlauf, Fahrtrichtung nochmals prüfen und ggf. korrigieren! Mit der richtigen Restgeschwindigkeit fährt das Boot auf die Schäre zu. Ich marschiere unterdessen nach vorn und kann ganz gemütlich übersteigen und den Bugkorb abhalten. Nachdem ich die Vorleine irgendwie festgemacht habe, muss ich schnell zurück, um die Ankerleine durchzuholen. Dann kann das Boot mit zwei Vorleinen in Ruhe festgemacht werden. Sieben Wochen täglichen Umgangs mit dem Boot zeigen langsam ihre Wirkung.

Ich bin allein und auch die Geräusche aus der Ferne lassen nach. Auf dem nun stillen Wasser versammeln sich die Seevögel, um dort die Nacht zu verbringen. Die ersten Fledermäuse sind unterwegs. Es ist wunderschön!



Allein in den Schären

Es geht entlang der schwedischen Küste durch die Ostschären immer nach Süden. In Dalarö muss ich nochmals in den Hafen, weil mir die Karte „Båtsportkort Stockholm Södra“ fehlt. Drei windzerzauste kleine schwedische Mädchen erkunden in ihrem Schlauchboot mit Außenborder im Regen den Hafen.

Südlich von Dalarö sind die Schären richtig große und hohe Inseln. Hier kann ich über zwei parallele Fahrwasser hinweg mit langen Schlägen kreuzen. Oftmals sind die Schären weit von einander gestreut und in ihrer Form und Anordnung so charakteristisch, dass ich auch ohne Beachtung von Seezeichen meinen Weg finde. Es heißt ja immer, dass man in den Schären jede Tonne abhaken muss, um nicht die Orientierung zu verlieren. Ich habe auf der ganzen Reise keine einzige Tonne abgehakt. Das geht als Einhänder nicht, weil die Karte in einer Plastikhülle vor Regen geschützt und mit zusätzlichen Büchern beschwert im Cockpit liegt. Man muss jedoch beim Segeln durch die Schären den Kurs auf der Karte verfolgen und sich merken, an welcher Tonne oder Schäre man zuletzt war. Wenn man den Faden verliert, geht die Sucherei los und man muss mitunter die Position mit dem GPS ermitteln. Wichtig ist zudem das vorausschauende Fahren. Es ist nicht nur notwendig zu wissen, an welcher Seite die nächste Tonne passiert werden muss. Es muss möglichst auch klar sein, in welcher Richtung die dann folgende Tonne zu finden ist. Ein Fernglas mit Peilkompass ist hierzu ein wertvolles Instrument. Für eine einhändige Bedienung muss das Fernglas autofokussierend sein.



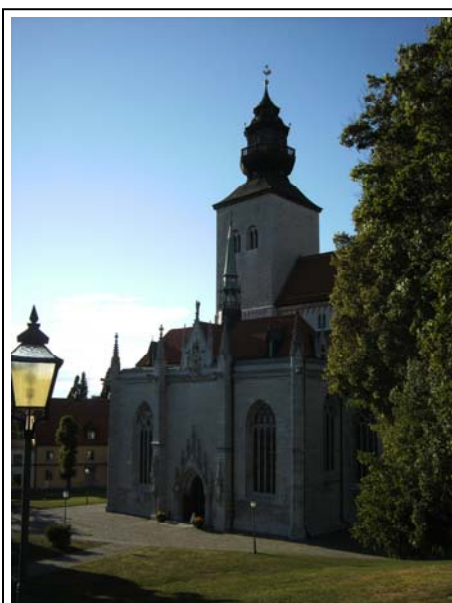
Vor Heckanker an der Schäre

Ich segle durch die Schären nach Süden. In Nyköping verbringe ich einen Tag, weil ich mal wieder etwas Kultur erleben möchte und Proviant benötige. Ich besichtige im Sörmlands Museum eine Ausstellung zum Leben im Mittelalter und die gerade aktuelle Ausstellung der Kunsthalle „Plakatmalereien für Filmmankündigungen von Bollywood“. An den anderen Tagen lege ich entweder an Schären an oder ankere in geschützten Buchten. In den schwedischen Ostschären kann ich den Deutschlandfunk leider nicht empfangen. Dafür empfangen ich aber sehr deutlich einen österreichischen Sender und Radio Taiwan in deutscher Sprache. Am 15. Juni verbringe ich die Nacht im äußeren Schärengürtel der schwedischen Küste etwa auf der Höhe der Nordspitze von Gotland. Schon seit Tagen habe ich die Wetterprognosen

von Stockholmradio für die zentrale Ostsee, die schwedische Ostküste und für Gotland mitgeschrieben, um ein Bild über die Wetterentwicklung zu erhalten. Für morgen sind südwestliche Winde von 6 bis 11 m/s vorhergesagt. Also Halbwindkurs! Für eine Strecke von 58 Seemeilen auf offener See sollte es schon beständig und aus der richtigen Richtung wehen, sonst kommt man nicht vor der Dämmerung an. Nachts schlafe ich schlecht, denn ein offenes Seestück dieser Länge habe ich noch nicht überquert.

Gegen 5:00 Uhr morgens gehe ich am 16. Juni unter Segeln Anker auf und schon bald verschwinden die Schären hinter mir am Horizont. Stockholm-Radio prognostiziert für die zentrale Ostsee in der 8:00-Uhr-Wettervorhersage zunehmende Winde von 8-12 m/s – also 5 bis 6 Beaufort. Ich trage nur alle drei Stunden meine Position in die Karte ein, da ich mich bei der vor mir liegenden Strecke nicht frustrieren möchte. Da ich jedoch stets eine Geschwindigkeit von 5 Knoten oder darüber halte, kann ich mir sicher sein, dass ich gut vorankomme. Über Stunden bin ich so ganz allein unterwegs. Da ich die Wellen aussteuern muss, kann ich den Pinnenpilot nur einsetzen, wenn ich mal auf die Karte schaue oder etwas trinken, essen ... muss. Ich sitze somit permanent auf der Steuerbordseite des Bootes, mit Blick nach vorn. Auf die gegenüberliegende Leeseite des Bootes kann ich mich nicht setzen, da dadurch die Krängung zunehmen würde. Dies würde einerseits zu hoher Abdrift führen und ich würde außerdem die ankommenden Wellen über den Süllrand hinweg nicht sehen. So verbringe ich 10 Stunden mit der Pinne in der linken Hand und schaue immer auf die von rechts herankommenden Wellen. Das gibt mächtige Verspannungen in den Schultern! Gegen 14:00 Uhr kommt die Steilküste von Gotland in Sicht. Vor Visby gibt es regen Schiffsverkehr. Offensichtlich nutzt die Großschifffahrt die Küste als Orientierungspunkt. Es geht zu wie in einem Verkehrstrennungsgebiet. 16:30 fahre ich unter Segeln in den Hafen von Visby ein und berge diese im ruhigen Vorhafen. Da ich keinen Liegeplatz mehr finde, muss ich am Ausgang des inneren Hafens im Päckchen liegen. Es wird eine unruhige Nacht bei Schwell.

Visby ist nach Tagen der Einsamkeit in den Schären genau das Richtige. Im brechend vollen Hafen ist Partystimmung. Zwischen kleinen Seglern liegen riesige Motorboote. Derzeit sind in Schweden Ferien und Gotland gilt als Ferienparadies. Außerdem ist Stockholmwoche. Das heißt, dass sich hier zahlreiche Stockholmer Bootsfahrer versammelt haben, um die Woche durchzufeiern. Mir wird das dann bald doch zu viel und ich besichtige die Altstadt mit ihrer berühmten mittelalterlichen Mauer. Die Altstadt von Visby erinnert mich mit ihrem Kopfsteinpflaster, den vielen steilen Gassen und Torbögen an St. Tropez oder andere Städte am Mittelmeer.



Dom, Visby



Stadtmauer, Visby

Am folgenden Tag erkunde ich mit einem gemieteten Fahrrad den Norden der Insel und schaue mir zahlreiche mittelalterliche Kirchen an. Am Abend verlege ich in den Innenhafen. Nun liege ich zwar ohne Schwell sehr ruhig, finde aber dennoch kaum Schlaf. Es geht nämlich wie auf einer Kirmes zu. Die Musik aus den Lautsprechern der Boote überlagert sich vielfach, dazwischen wird gegrölt, gesungen und getanzt.

Um 5:00 Uhr ist meine Nacht zu Ende (19. Juni). Die letzten Schnapsleichen torkeln auf ihre Boote und die Frühschicht der Stadtreinigung beginnt mit dem Säubern des völlig vermüllten Hafenvorplatzes. Es ist wohl der stillste Augenblick des Tages. Da röhrt mein 6 PS Yami durch den Hafen. Rache ist süß!

Die Rückfahrt gleicht der Hinfahrt, nur dass ich nun permanent auf der anderen Seite des Bootes sitze. Immerhin schmerzt nun zur Abwechslung die andere Schulter. Ein großes Schiff kommt im Winkel von 90° auf mich zu und wandert nicht aus der Peilung. Ich habe in der offenen See eigentlich Vorfahrt. Als es mir langsam zu mulmig wird, spreche ich das Schiff über Funk an. Leider kann ich den Namen nicht erkennen und es nur über die Positionsangabe anrufen. Ich erhalte keine Antwort, auch nicht beim zweiten Versuch. Schließlich ändere ich meinen Kurs. Der Autopilot am Steuer dieses Schiffes hat sicher die besseren Nerven als ich.

Nach einigen Stunden, ich habe die Nordspitze von Öland bereits passiert und sehe die Schärenküste Schwedens, stellen sich bei mir Symptome von Seekrankheit ein. Mir wird übel und die Beine sind etwas wackelig. Ab und zu höre ich einen anhaltenden Piepton im linken Ohr. Es sind die Folgen des Schlafdefizits, die zu den Belastungen der langen Strecke hinzukommen. Alarmzeichen des Körpers! Jetzt muss ein möglichst einfacher und schnell anzusteuender Ankerplatz gefunden werden. Mit etwas Glück komme ich genau dort an, wo ich mit Ansgar erstmalig an einer Schäre angelegt habe. Das Anlegen an der Schäre spare ich mir bei meinem Zustand und ankere in der benachbarten Bucht. Pfanne raus, Kartoffeln rein, essen und trinken, schlafen!



5:30 Uhr, Letzter Blick auf Visby

Am nächsten Tag will ich es locker angehen. Auf der Hinfahrt hatte ich keine Zeit die Blå Jungfrun zu besuchen, die als weithin sichtbare Granitkuppel aus dem nördlichen Kalmarsund emporsteigt. Die Blå Jungfrun ist ein Nationalpark, und auf einem Prospekt, das ich mir auf der Hinfahrt bereits in Kalmar besorgt habe, sehe ich, dass in der Nordostbucht der Insel Segelboote mit Heckanker liegen. Dort will ich die Nacht verbringen, denn in der Nordostbucht liegt man gegen die vorhergesagten Winde und gegebenenfalls auftretenden Abweichungen von 60° geschützt. Ich erreiche die geplante Stelle gegen 17:00 Uhr. Dort befinden sich sogar Festmacherhaken im Felsen und daran befestigte Vorleinen liegen bereit. Es handelt sich offensichtlich um eine offizielle Anlegestelle. Ich möchte nicht verbotenerweise im Nationalpark nächtigen. Nach dem Anlegen erkunde ich die nähere Umgebung. Es gibt auf Schautafeln viele Informationen über den Nationalpark, über die hier lebenden Vögel und ein Steinlabyrinth, das in vorgeschichtlicher Zeit errichtet wurde. Morgen werde ich in aller Frühe einen Spaziergang über die einsame Insel unternehmen und mit meinem Fernglas Vögel beobachten. Dann entdecke ich ein kleines Schild in Schwedisch, Englisch und Deutsch: „Achtung! Starker Schwell 20 Minuten nach Passieren der

Gotlandfähre“. Auf der Anfahrt zur Insel hatte ich eine Gotlandfähre beobachtet. Sie passierte die Insel in etwa 2 bis 3 Seemeilen Entfernung. Ich habe einen Heidenrespekt vor den Heckwellen dieser Schiffe, aber so viel Schwell bei der Entfernung zur Insel, dass ein Schild notwendig ist? Es ist ja eigentlich nur ein sehr kleines Schild, jedoch an zwei Stellen angebracht. Nachdenklich geworden gehe ich zum Schiff und werfe vorsichtshalber – das einzige Mal auf dieser Reise – meinen Zweitanker aus. Der findet auf dem steinigen Boden auch sofort Halt. Zusätzlich fiere ich die Bugleine und hole die Ankerleinen noch einmal dicht, so dass zwischen dem Schiffsbug und den Felsen ein Abstand von 2 m entsteht. Dann mache ich es mir gemütlich und bereite meine Bratkartoffeln zu. Ein Frachtschiff passiert, es entsteht jedoch kein Schwell. 19:45 Uhr kommt die Gotlandfähre in Sicht. Ich stoppe die Zeit, als sie vorbeifährt. Nach 20 Minuten höre ich ein unheimliches Knarren an den Heckklampen. Die Ankerleinen stehen unter äußerster Spannung. Ich stürze ins Cockpit und sehe mit Schrecken, wie das Heck des Bootes angehoben wird und eine Welle darunter durchgeht, die dann das Boot mit Macht in Richtung Felsen drückt. Neben dem Boot schlagen plötzlich hohe Wellen gegen die Felsen und überlagern sich in ihren Rückwellen. Auf See sehe ich keine Wellen, sie steigen erst im Flachwasser an. Hastig greife ich zur Hauptankerleine und betätige mich als Zugentlastung. Dichtholen, bis die ankommende Welle das Heck erreicht, langsam nachgeben, wenn die Welle drückt. Auf Felsboden halten die Anker „felsensfest“ oder sie halten überhaupt nicht. Es sind vielleicht nur 25 Wellen, die in kurzer Zeit auf diese Art durchrauschen. Für mich ist es eine Ewigkeit.

Als der Spuk vorbei ist, weiß ich, dass ich hier nicht bleiben kann. Ich gehe nach vorn, um die Vorleine zu lösen, bin jedoch zu weit vom Land entfernt, um übersteigen zu können. Eigentlich müsste ich nun einfach nur die Ankerleinen ein Stück auffieren, um näher an Land zu kommen. Unter dem Trauma des Erlebten sträubt sich jedoch in mir alles bei dem Gedanken, dass ich mit dem Bug des Bootes näher an den Felsen komme. Ich springe, rutsche von der steilen Felswand ab und liege bis zur Gürtellinie im Wasser. An der Vorleine ziehe ich mich an Land und löse sie dort. Nun muss ich natürlich wieder springen, um zum Boot zurückzukommen. Ich greife den Bugkorb und hänge daran bis zur Gürtellinie im Wasser. Über den Bugkorb ziehe ich mich ins Boot. Ich wechsle die nasse Kleidung und verschlinge die Bratkartoffeln. Motor an, Anker auf, ade Blå Jungfrun. Mein bereits geplanter Ausweichhafen ist Sandvik. Ich lege die 15 sm in drei Stunden unter Motor zurück und komme dort gegen 23:00 Uhr an.

Für den 21. Juli verordne ich mir nun endgültig einen Ruhetag. Ich habe Muskelkater von der Turnerei des Vorabends. An der Küste sammle ich im Kalkstein, der hier noch immer abgebaut wird, Fossilien und unternehme eine Fahrradtour. Zwei Segler, die mit ihren Frauen zu viert auf einer Jacht unterwegs sind, klagen über die teuren Hafengebühren. Für mich etwas unverständlich. Auf einem Campingplatz würden sie zu viert mit einem Zelt und einem Auto bei gleichen sanitären Anlagen mehr bezahlen. Was soll ich denn sagen? Ich bezahle die gleichen Hafengebühren für mein wesentlich kleineres Schiff und kann sie, da ich meist allein bin, mit Niemandem teilen. Die beiden jammernden Herren, die als Jachteigner mindestens zum Mittelstand gehören, beschließen am Morgen des 22. Juli, dass sie die Segel gar nicht erst auspacken. Lohnt sich nicht bei 2 bis 3 Beaufort. Ich komme an diesem Tag bis nach Ljungnäs an der Festlandküste (nördlich der Halbinsel Skäggenäs) und verbringe die Nacht vor Anker.

In der Frühe des 23. Juli habe ich den Kalmarsund zunächst ganz für mich allein. Noch haben sich keine Wellen aufgebaut, der Wind ist jedoch schon da. Das Boot liegt wie ein Brett auf dem Wasser und ich rausche der aufgehenden Sonne entgegen. Die Brücke von Kalmar nach Öland passiere ich natürlich unter Segeln kreuzend und gelange nach Morbylänga auf Öland. Ich will die Stora Alvare auf Öland besichtigen – eine Kalksteppe, die sich durch Trockenlegung und Beweidung über Jahrhunderte entwickelt hat. Der im Hafenhandbuch erwähnte Fahrradverleih ist jedoch pleite. Die noch übrigen Drahtesel werden im Räumungsverkauf angeboten. Im Hafen frage ich ein Ehepaar, ob sie mir ein Fahrrad leihen, und bin damit erfolgreich. Sie kommen nach 30 Minuten mit einem Fahrrad auf dem Dach ihres Volvos zurück. 50 Kronen sind dafür eigentlich zu wenig.

Am nächsten Tag fahre ich mit dem Bus zur Burg Eketorp. Eketorp wurde im 4. Jahrhundert als Fluchtburg von reichen Bauern errichtet und später erweitert. Die heutige Burg ist eine Rekonstruktion. Im Inneren der Burg gibt es ein Museum und rekonstruierte Wohnhäuser. An verschiedenen Ständen kann man den mittelalterlich gekleideten Leuten bei traditionellen Handwerksarbeiten zusehen. Sogar Schafe und kleine gefleckte Schweine leben hier.

In der Südspitze von Öland besuche ich eine Vogelstation und kann an der Küste Seehunde beobachten. Sie liegen auf den Steinen und reiben sich die Vorderflossen genauso, wie Menschen dies mit ihren Händen tun.



Öland: Radeln und Relaxen



Öland, Sommerabend am südlichen Kalmarsund

Vom 26. bis 28. Juli segle ich nach Karlskrona. Eine Nacht verbringe ich in Kristianopel, eine andere vor Anker in den Schären vor Karlskrona. Ich komme nur langsam voran, da es bulligheiß ist und nur wenig Wind weht. Der abendliche Sonnenuntergang, der im letzten Licht für einen Moment den Himmel und das Meer violett färbt, entschädigt.

8 Stürmisches Bornholm, unvergleichliche Erbseninseln

In Karlskrona besuche ich das sehenswerte Marinemuseum mit seiner leicht frivolen Galionsfigurensammlung. Robert ist aus Deutschland angereist und wir segeln am 29. Juli in eine Ankerbucht bei Tjärnö in der Hanöbucht. Über Åhus kommen wir am 1. August nach Simrishamn und brechen am 2. August nach Bornholm auf. Wir haben ordentlich Wind und müssen das Bornholmsgat queren. Dieses Verkehrstrennungsgebiet wird von allen Schiffen benutzt, die aus der Nordsee kommend in die zentrale oder nördliche Ostsee fahren. Es gibt dort kein Durchkommen, ohne dass auf jeder Fahrseite nicht mindestens zwei bis drei Schiffen auszuweichen ist. Wir kommen nach Allinge und befinden uns damit bei Westwind auf der Leeseite der Insel. Der Hafen ist klein, aber idyllisch. Wir liegen im Päckchen. Eigentlich planen wir, dass Robert von Allinge mit dem Bus nach Rønne fährt und dort die Fähre nach



Robert als Koch

Deutschland nimmt. Laut Auskunft des Touristenbüros besteht jedoch jetzt am letzten Ferienwochenende der Dänen kaum noch eine Übernachtungsmöglichkeit in Rønne. Wir könnten auch nach Rønne segeln! Ich habe ein mulmiges Gefühl bei dem Gedanken daran, denn es ist eine Windgeschwindigkeit von 8 bis 13 m/s aus Südwest angesagt. Das heißt gegenan segeln. Sobald wir die Leeseite der Insel verlassen, sind wir den Wellen, die sich über den Fetsch der gesamten westlichen Ostsee aufgebaut haben, schutzlos ausgeliefert. Ich entscheide mich dann doch fürs Ablegen. Ausschlaggebend ist dabei, dass der Haupthafen von Rønne, der bei der Einfahrt auf Lee liegt, ausreichend tief und breit ist, um auch bei großen Wellen ein Einlaufen zu ermöglichen. Es gibt dort keine vorgelagerten Untiefen. Darüber hinaus ist die Strecke kurz und somit die Belastung zeitlich begrenzt. Sollten wir beim Verlassen der Leeseite der Insel gegen die Wellen nicht ankommen, so müssen wir wieder nach Allinge zurück.



Robert, Überfahrt nach Bornholm

Wir kommen gut voran. Auf der Luvseite von Bornholm haben wir jedoch mächtig zu arbeiten. Es gilt, das Boot immer auf Geschwindigkeit zu halten und möglichst nicht in die Wellentäler zu stürzen. In den Böen muss durch Öffnen der Großschot nachgegeben werden, denn das Boot muss unbedingt aufrecht segeln. Wir fahren mit der Fock und dem

Groß im zweiten Reff. Die Sturmfock setzen wir nicht, da sie nicht so effektiv hoch am Wind segelt wie die Fock. Im Laufe der Zeit nimmt der Wind zu und auf der 15-m-Tiefenlinie entstehen unglaublich hohe Wellen. Wir schätzen die höchsten Wellen auf 2,5 bis 3 m. Obwohl ich gern schnell das Ziel erreichen möchte, wenden wir noch mehrfach, um möglichst weit entfernt von der Küste zu segeln. Wir halten uns etwa auf der 20-m-Tiefenlinie oder noch weiter in Richtung offene See. Im tieferen Wasser sind die Wellen nicht ganz so steil und wir erarbeiten uns bei zunehmender Entfernung zur Leeküste einen Zeitpuffer für den

Fall, dass wir aus irgendeinem Grund manövrierunfähig werden und auf die Küste zutreiben. Wir sind bald klatschnass und kassieren einige Welleneinsteiger ins Cockpit. Einerseits sehe ich dabei mit Anspannung, wie das Cockpit bis zur Sitzfläche mit einem Schlag voll Wasser steht – andererseits beobachte ich fasziniert, wie schnell das Wasser durch die großen Lenzrohre wieder abfließt. Das untere Schott zum Niedergang ist beim Segeln immer eingesteckt und durch eine Talje gesichert, damit es keinen Durchmarsch des Wassers bis in die Kajüte gibt.

Robert spendiert Bonbons. Das ist das einzige, was wir bei dieser Fahrt zu uns nehmen. Wir lächeln uns an, wenn wir mal wieder einen vollen Wasserschwall ins Gesicht bekommen. Es ist jedoch kein gemeinsames Lächeln über etwas Lustiges sondern eher ein sich gegenseitiges Versichern, dass noch alles in Ordnung ist und ein gegenseitiges Mut-Zulächeln. Glücklicherweise ist die Einfahrt des Haupthafens nicht zu verfehlen. Ich versuche mit dem Fernglas die Tonne zur Einfahrt des nördlich gelegenen Jachthafens zu erspähen. Dies ist jedoch unmöglich. Das Schiff bewegt sich derart schnell auf und ab, dass ich auf den Wellenkämmen keine Zeit habe, irgendetwas Eindeutiges zu erkennen.

Als wir uns der Einfahrt des Haupthafens nähern, haben wir die Fähren und deren Schornsteine im Blick. Heraustretende Qualmwolken würden das bevorstehende Ablegen anzeigen und eine Fähre in der Hafeneinfahrt können wir gerade jetzt nicht gebrauchen. Die dänischen Fähren kennen nämlich im Gegensatz zu den schwedischen Fähren kein Pardon und warten keinen Moment, um einen Segler passieren zu lassen.

Wir fahren unter Fock mit laufendem Motor bei achterlichen Wellen in den Vorhafen ein. Robert weist mich noch auf die Vorleine hin, die an Steuerbord neben dem Schiff im Wasser hängt. Wir fahren eine Rechtskurve, schießen auf und holen die Fock mit der Bergeleine ein. Im nächsten Moment fällt der Motor aus. Die Vorleine blockiert die Schraube! Ich könnte mich in den Hintern beißen! Noch ist Platz bis zum Ufer und bei dem Wetter ist keiner im Vorhafen unterwegs. Der Motor lässt sich nicht hochklappen, weil das andere Ende der Vorleine auf der Bugklampe belegt ist. Ich suche die schnelle Lösung und versuche die Vorleine mit dem Messer abzuschneiden. Dabei hänge ich hinten aus dem Boot gelehnt mit dem Kopf unter Wasser. Es gelingt mir jedoch nicht, das verklemmte Stück aus der Schraube zu lösen. Also setzen wir zunächst wieder die Fock und kreuzen im Vorhafen auf. Robert löst dann die unter Zug stehende Leine von der Bugklampe und ich kann den Motor nun hochklappen. Mit einem Ruck löst sich die verklemmte Leine. Der Scheerstift ist glücklicherweise nicht gebrochen. Die Schraube ist noch an ihrem Platz. Wir starten den Motor – er läuft!

In aller Ruhe kommen wir im kleinen Innenhafen für Jachten direkt hinter der Kaimauer längsseits. Wir sind von dem Erlebten ziemlich aufgedreht und reden noch lange über alle Einzelheiten. Es besteht Einigkeit darüber, dass wir diese Erfahrung nicht missen möchten, aber auch, dass wir jetzt nicht noch einmal herausfahren würden.

Als abends ein holländisches Paar auf seinem Katamaran Papalagi sieht, dass wir unsere Kleidung und die Polster im Wind trocknen, bieten sie an, dass wir in ihrem Boot schlafen können, wenn wir zu durchnässt sind.

Am Morgen des folgenden Tages nimmt der Starkwind zu. Die Fähren erhalten nun beim Ablegen Unterstützung von Bugsierschiffen, die die großen Schiffe beim Drehen seitlich schieben. Robert reist ab, Andreas kommt hinzu. In der folgenden Nacht müssen wir trotz schützender Kaimauer im Innenhafen den Baum herunternehmen. Das reduziert die Schiffsbewegungen erheblich und schont die Leinen. Ich organisiere ein Fenderbrett und werde damit beinahe vom Wind umgerissen. Zwei Nachbarboote stoßen in der Nacht permanent mit ihrem Kiel auf Grund, weil der Wasserstand im Hafen um 50 cm sinkt. Der Fährverkehr wird eingestellt.

Am 5. August unternehmen Andreas und ich eine Fahrradtour zur beeindruckenden Hammerburg im Norden der Insel. Als wir abends wieder im Hafen ankommen, ist das Wasser im Hafen zur Freude unserer Nachbarn ebenfalls zurückgekehrt.

Vergeblich brechen wir am 6. August in Richtung Schweden auf. Der Wind lässt nach und wir dümpeln in der starken Dünung des alten Seegangs nach Norden in den Hammerhaven. Abends wandern wir noch einmal zur Hammerburg, weil es dort ein Beleuchtungsspektakel mit Rotlicht, vielen Petroleumlampen und Kunstrauch gibt. Am 7. August hindert uns weniger der kräftige Wind als die schlechte Sicht daran, durch das Verkehrstrennungsgebiet nach Schweden zu fahren. Wir segeln nun nach Allinge, da der Hafen und der Ort sehr schön sind und wir dort bei dem angekündigten Starkwind in Lee der Küste ruhig liegen. Eine Fahrradtour entlang der Ostküste Bornholms führt uns bis nach Gudhjem.

Der Deutschlandfunk informiert darüber, dass der Seewetterbericht während der Olympiade nicht zu allen Sendezeiten ausgestrahlt wird. Ich möchte dagegen protestieren.

Am 8. August fährt Andreas über Schweden nach Hause. Ich bleibe im Hafen und muss auf besseres Wetter warten. Am Nachmittag flaut es ab. Laut Prognose auf dem Bildschirm der Hafenmeisterei gibt es am Abend für wenige Stunden mittlere Windstärken, am kommenden Tag jedoch wieder Starkwind. Der Hafenmeister ruft für mich auf Christiansø an, denn ich möchte sicherstellen, dass ich dort nicht wieder zurückgeschickt werde. Ein Hafen kann ja auch mal geschlossen sein und von dort gäbe es nur ein Gegenan gegen aufkommenden Starkwind. Ein Ablaufen würde mich weit zurück in die Hanöbucht nach Schweden führen. In drei Stunden erreiche ich mit achterlichen Winden Christiansø und treffe dort das niederländische Paar mit dem Katamaran Papalagi wieder. Wir verbringen den folgenden Tag bei Starkwind auf Christiansø und Fredericksø. Ich bin fasziniert von diesen Inseln, auf denen alle Gebäude seit über hundert Jahren unverändert sind und nichts hinzugekommen ist. Es wurde ein vollständiges Veränderungsverbot über die Insel verhängt. Hier ist man ausschließlich zu Fuß unterwegs. Bei meinem Spaziergang begegne ich dem Hafenmeister, der mich zur Besichtigung seines Gartens einlädt. Stolz zeigt er mir in seinem paradiesischen Garten mit eigener Zisterne den mit 300 Jahren ältesten Maulbeerbaum der Insel. Wer auf diese Inseln kommt, sollte unbedingt Ruths eingelegte Heringe probieren. Man biege direkt hinter der Fußgängerbrücke nach Frederiksø nach links ab. Das Beste, was ich in Dänemark gegessen habe! Schmeckt sehr gut zu Bratkartoffeln.



Bornholm, Steilküste

9 Anreise nach Kopenhagen

Am 10. August kreuze ich gemeinsam mit der Papalagi nach Svaneke auf Bornholm. Das niederländische Paar fährt jedoch am Nachmittag nach Allinge an die Nordspitze von Bornholm. Sie wollen, wie ich auch, nach Kopenhagen. Wir haben es eilig. Die Holländer wollen vor der Heimfahrt noch diesen Abstecher machen und ich möchte dort in sechs Tagen meine Frau treffen. Wir vereinbaren Funkkontakt.

Am 11. August habe ich endlich gute Bedingungen für die Überfahrt. Wind der Stärke 4 bis 5 aus Südwest, gegen Abend abflauend. Ich breche 5:30 auf und rausche mit 6 Knoten ungerefft auf der Leeseite von Bornholm nach Allinge und segle dann mit zwei Reffs im Groß aus dem Windschatten der Insel heraus. Im Verkehrstrennungsgebiet habe ich es von der Backbordseite mit drei Schiffen zu tun. Das erste kann ich in seinem Heck passieren. Dann kommen mir eine finnische Fähre und ein Containerschiff zueinander versetzt im Winkel von 90° entgegen. Ich muss vor dem Bug dieser Schiffe durch diese Seite des Verkehrstrennungsgebietes. Das gelingt mir auch für die finnische Fähre. Bald sehe ich beständig ihre Backbordseite. Das Containerschiff ist jedoch derart schnell, dass ich bei starker Annäherung zögere. Ich sehe noch seine Steuerbordseite. Ich gehe in Warteposition, um das Containerschiff passieren zu lassen. Dazu fahre ich die Shark etwas zu hoch an den Wind und öffne die Großschot. Ich reduziere damit die Geschwindigkeit auf etwa 2 Knoten, halte jedoch gegen die Abdrift einigermaßen Höhe und bleibe in den Wellen manövrierfähig. Da ändert das Containerschiff ganz leicht seinen Kurs und zeigt mir die Backbordseite. Ich bin vorbei! Das Schiff hat offensichtlich gesehen, dass ich den Mut für das Durchfahren vor seinem Bug verloren hatte und lässt mich durch leichte Kurskorrektur passieren. Es geht weiter zur schwedischen Küste. Mein Ziel ist es, nach Kåseberga zu kommen. Ich habe mich nicht über die Schießzeiten des militärischen Schießgebietes Kabusa informiert, das zwischen Kåseberga und Ystad liegt. Gegen 14:30 bin ich auf der Höhe von Kåseberga. Alle Yachten vor mir, die in der rauer gewordenen See ihren Bug durch die Wellen wuchten, fahren direkt in das Schießgebiet hinein, ohne dass etwas passiert. Die Zeit würde noch reichen, um heute nach Ystad zu kreuzen. Wenn morgen in Kabusa geschossen würde, müsste ich in einem großen Bogen um das Schießgebiet herum segeln. Ich folge also den anderen und komme um 19:20 Uhr in Ystad an. Höchste Zeit, denn ich spüre leichte Symptome der Seekrankheit. An diesem Tag habe ich mit 74 Seemeilen die längste Tagesstrecke meiner Reise – die Hälfte davon kreuzend – zurückgelegt.

Am nächsten Morgen geht es weiter nach Westen. Über Funk höre ich von meinen niederländischen Freunden, dass sie gestern in Kåseberga waren und heute bei der Fahrt nach Ystad von der schwedischen Marine aufgebracht wurden. Also wurde heute in Kabusa geschossen! Einen guten Riecher bzw. Glück gehabt. Das Wetter ist sehr wechselhaft. Ich reffe eine und reffe aus. Meistens bin ich nass, die Sicht ist zunächst sehr schlecht, dann wird sie besser. Ich komme unter südlicher Umfahrung der Halbinsel Falsterbo bis nach Skanör, dann folgen zwei Tage Sturm.

Im Hafen von Skanör sind kostenlos Fahrräder erhältlich. Laut Hafenmeister benötigt man bei dem Wind 10 Minuten zur Stadt und zwei Stunden zurück. Ich besichtige den Falsterbokanal und erkunde die Halbinsel Falsterbo. In den Dünen stehen in langen Reihen kleine bunte Holzhäuslein, die nicht viel größer als Strandkörbe sind.

Am Abend kann ich ein Naturschauspiel beobachten. Bei Windstärke 7 bis 8 färbt die untergehende Sonne den Horizont rot. Darüber fliegen schwarze Wolken, aus denen Blitze bis zum Meer herabzucken.

Am 15. August hat der Wind nachgelassen. Zwei deutsche Geschwister erkunden im Schlauchboot den Hafen. Wie immer bedient der kleine Junge den Motor und steuert, die Schwester muss vorn im Boot sitzen und wird gefahren. Früh übt sich, wer einmal seine Geschlechterrolle einnehmen will oder muss.

Ich segle in aller Gemütlichkeit nach Kopenhagen und ergattere einen freien Platz im Christianshavnkanal. Ich genieße mit einem Kaffee und einem Buch auf einem ausgelegten Polster im Cockpit das Leben eines faulen Jachties.

Die Tage vom 16. bis 21. August verbringe ich mit meiner Frau in Kopenhagen. Wir liegen idyllisch im ruhigen Kanal mitten in der Stadt zwischen alten Handelshäusern und erkunden zu Fuß die zahlreichen Sehenswürdigkeiten. Meine Frau erinnern die Segler im Hafen, die beim Herannahen eines anderen Schiffes aus den Luken ihrer Schiffe heraus schauen, an Erdmännchen, wie sie aufrecht in Afrika vor ihrem Bau Ausschau halten.

Am 22. August segeln wir zur Insel Ven. Ven ist schwedisch und liegt im Sund zwischen Dänemark und Schweden. Wir verbringen dort einen verregneten Tag und unternehmen, als der Regen zwischenzeitlich nachlässt, eine Fahrradtour. Am 24. August segeln wir nach Helsingor, besichtigen das Schloss und beobachten am Abend, wie die Angler mit ihren Booten vom Strom im Sund mit unglaublicher Geschwindigkeit nach Süden driften. Am Ufer stehen zahlreiche Angler und ziehen einen

Hering nach dem anderen aus dem Wasser. Angeln ist in Schweden Volkssport. Mich stört daran, dass die Fische, nachdem sie an Land gezogen wurden, nicht sofort getötet werden, sondern langsam zappelnd ersticken. Ich habe ebenfalls eine Angel dabei, bin jedoch als Petrijünger ein Greenhorn. Als ich mich einmal in einem Hafen bei einem Schweden nach seiner Vorgehensweise erkundige, zeigt er mir einen Eimer mit kleinen Köderfischen. Sie werden zappelnd auf den Hacken gespießt und dann ins Hafenbecken gelassen. Damit fängt



Christine am Ruder



Helsingor

man dicke Barsche. Solche Methoden lehne ich ab. Mit meinen unterschiedlichen Metallködern angle ich allerdings auf der gesamten Reise keinen einzigen Fisch.

Am nächsten Morgen fährt Christine von dem sehenswerten Bahnhof in Helsingor über Kopenhagen nach Hause.

10 Schweinswale im Kattegat und Finale im kleinen Belt

Nun bin ich ganz allein und kann auch keinen weiteren Besuch erwarten. Es beginnt die Rückreise. Ich möchte dabei Sjælland und Fyn im Norden umrunden. Die Fahrt geht also von Ost nach West durch das südliche Kattegat. Bei statistisch überwiegenden Westwinden ein Kurs gegen den Wind.

Ich lege noch mittags (23. August) ab. Es ist zwar schwachwindig, aber ich werde wohl noch bis nach Gilleleje kommen. Als es etwa 5 sm vor Gilleleje gänzlich abflaut und ich darüber nachdenke, dass ich wohl mit dem Motor fahren muss, höre ich hinter mir ein Schnaufen. Ich drehe mich um und da sehe ich sie: Schweinswale! Sie ziehen etwa 20 m entfernt an mir vorbei. Mehrfach sehe ich ihre Rücken mit der Finne auftauchen, dann sind sie plötzlich verschwunden. 20 Minuten später kommt einer ganz nahe und ich kann seine hellen Körperseiten sehen. Nach dieser Begegnung stelle ich jegliche Angelversuche auf meiner Reise ein, da ich Angst habe, dass mal ein Schweinswal anbeißen könnte. Fisch schmeckt mir ja sowieso nur im geräucherten Zustand am besten.

Der Hafen von Gilleleje ist vollgestopft mit dicken Fischkuttern jeglicher Größe. Offensichtlich lohnt sich hier noch der Fischfang mit dem Kutter.

Am 27. August kreuze ich bei ruppiger See nach Hundested. Die Stadt befindet sich im Eingang des Isefjord im Norden von Sjælland. Hier werden erhebliche Wassermengen je nach Wasserstand aus dem Kattegat in den Isefjord hineingedrückt oder fließen in umgekehrte Richtung ins Kattegat hinaus. In der Regel kentert die Strömung alle 12 Stunden. Vor der Hafeneinfahrt von Hundested steht dann bei meiner Ankunft auch eine Querströmung, gegen die ich unter Motor nur mit Geduld ankomme. Ich verbringe wegen Starkwind und starker Strömung im Fjord zwei Tage in Hundested und besuche mit dem Bus ein Grab aus der Bronzezeit. Der Busfahrer setzt mich, nachdem ich mein Ziel erläutert habe, mitten an der



Hundested, Steilküste

Landstraße ab und ich finde, nachdem ich einen Wald und einen Gutshof durchwandert habe, das Grab. Es besteht aus drei großen Findlingen, auf denen in etwa 1 m Höhe eine mächtige Steinplatte liegt. Das Grab befindet sich auf einer Anhöhe. Von diesem Punkt konnte man, als sich hier noch keine Bäume befanden, den gesamten Isefjord überblicken.

Am 30. August lege ich in Hundested ab und kann, da im Fjord keine Strömung steht, unter Segeln ins Kattegat fahren. Allmählich wird es

kühler und der morgendliche Seenebel kündigt den Herbst an. Ich segle über das Grønnerevle-Flach nach Westen und kann im klaren Wasser unter mir den Grund und große, orangefarbene Quallen mit graziösen langen Tentakeln sehen. Später beobachte ich erneut Schweinswale.

In Odde liegt der Hund begraben sowie das letzte Kriegsschiff der dänischen Marine aus dem dänisch-englischen Krieg. Die „Prins Christian Frederik“ wurde nach einer Verfolgungsjagd und Seeschlacht gegen eine Übermacht von zwei Linienschiffen und drei Fregatten vom dänischen Kapitän am 22. März 1808 absichtlich vor Odde auf Grund gesetzt. Die Mannschaft wurde geborgen und das Schiff anschließend von den Engländern in Brand gesetzt. Ein Gedenkstein erinnert an das Ereignis und die etwa 60 gefallenen Seehelden. Unter ihnen war auch ein gewisser Peter Willemoes, der durch seine Tapferkeit in die dänischen Geschichtsbücher einging. Nach dieser Schlacht war das Ringen der nordeuropäischen Mächte um die Seeherrschaft in Nordeuropa endgültig zu Gunsten Englands entschieden.

Am 31. August dümple ich morgens von Odde aus in Richtung Sjølands Rev. Beim Passieren der Durchfahrt durch das Riff sehe ich wieder Schweinswale. Der Wind frischt auf und ich entscheide mich für die Weiterfahrt zur Insel Samsø. Ich überquere den Weg T, der aus dem großen Belt kommt, und segle nach Westen entlang des parallel verlaufenden Tiefenwasserweges. Als der Wind nachlässt, warte ich nicht wie sonst eine halbe Stunde oder gar länger auf eine Brise, sondern werfe den Motor an. Dies zu meinem Glück, denn ich bemerke am Leuchtturm Hatterrev eine sehr starke Strömung. Diese Strömung kommt schräg von vorn etwa 45° auf das Schiff zu und führt dazu, dass die Logge zwar 4,5 Knoten anzeigt, jedoch das GPS die Wahrheit von schlappen 2,5 Knoten über Grund verkündet. Ich bin bis in die Dämmerung hinein in Richtung Samsø unterwegs und erreiche erst im letzten Licht den Hafen von Ballen. Kein Wunder, dass das Kattegat vor der Erfindung des Motors für viele Segelschiffe zum Verhängnis wurde.

Ich bleibe einen Tag wegen Starkwind im Hafen und lege am 2. September mit Kurs Bogensee auf Fyn ab. Windstärke 4 bis 5 aus Südwest. Im Laufe des Tages soll der Wind auf 6 Beaufort zunehmen. Ich muss also kreuzen und nehme mir vor, dass ich sehr früh nach Norden segle, um dann unter Land entlang der Küste von Fyn hoch am Wind weiterzukommen, denn bei 6 Beaufort käme ich gegen die mit zunehmender Entfernung von der Luvküste ansteigenden Wellen nicht mehr an und müsste dann bestenfalls nach Juelsminde auf Jylland ablaufen. Die Rechnung geht auf. Als der Wind am Nachmittag enorm zunimmt, bin ich, nur noch 3 bis 4 sm von Bogensee entfernt, bereits unter Land. Um aufrecht zu segeln, muss ich das Groß ganz öffnen. Die entstehenden Wellen machen mich zwar noch einmal pitschnass, aber sie erreichen nicht die Stärke, um mich vom weiteren Aufkreuzen in Richtung Bogensee abzuhalten.

Ich bleibe drei Tage in Bogensee. Die Stadt reizt mich nicht mehr. Ich habe schon so viele Backstein- und Fachwerkhäuser sowie kleine gemütliche Marktplätze gesehen. Stattdessen lese ich viel.

Im Revierführer Ostsee, aktuelle Ausgabe, lese ich auf Seite 129 zu den Strömungen im kleinen Belt: „Im Allgemeinen gilt, dass sich bei Winden aus ONO über O und S bis SW ein nach S, bei anderen Windrichtungen ein nach N setzender Strom ausbildet.“ Das ist glatt falsch und in Wirklichkeit genau umgekehrt. Auf den uralten Strömungskarten im selben Buch auf Seite 14 und 15 ist es dann richtig zu sehen. Diese Karten sind jedoch im allgemeinen Teil und stellen das Kattegat und die westliche Ostsee dar. Die Seekarten des NV-Verlags stellen die Strömungen im kleinen Belt ebenfalls korrekt dar. Der zitierte Satz wird jedoch auf den Internetseiten des Europäischen Segel-Informationssystems http://www.esys.org/rev_info/kleinerbelt.html Wort für Wort ebenfalls inhaltlich falsch wiedergegeben. Durch Abschreiben werden so Falschinformationen vervielfältigt.

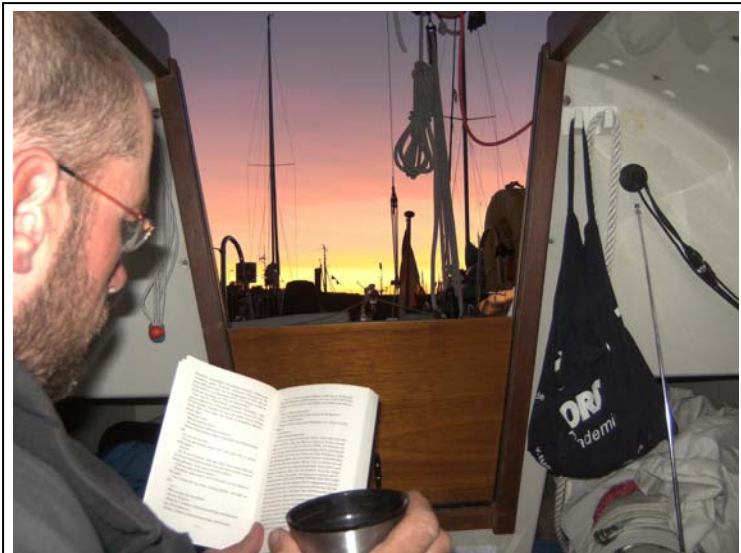
Wie vergeht der Hafentag? Immerhin stehe ich früh auf und höre 6:40 Uhr den Wetterbericht im Deutschlandfunk und der besagt SSW, 6 Beaufort. Das ist eigentlich zu viel, aber unter Land könnte es gehen. Ich zögere die Entscheidung heraus und lese. Gegen 9:00 marschiere

ich zu den Molenköpfen. Dort legt gerade eine wesentlich größere Jacht als mein Schiff ab. Sie segelt nur unter Fock mit beachtlicher Krängung. Ich verschiebe meine Entscheidung und widme mich wieder meinem Buch. Darüber wird es dann 11.05 Uhr. Der neuerliche Wetterbericht bleibt bei seiner Ankündigung. Ich habe noch das krängende Segelboot in Erinnerung und das unheimliche Heulen des Windes in den Masten der Nachbarschiffe im Ohr. Ich bleibe da! Morgen soll es eine Windstärke weniger sein. Nun kann ich ja mal meinen Bart stutzen und mir die Haare schneiden. Aber der Akku der Maschine versagt und muss erst einmal aufgeladen werden. Ich lese also weiter und darüber wird es dann Mittag. Besser mittags kochen als abends, denn dann wird man noch vor dem Dunkelwerden mit dem Spülen fertig.

Beim Essen höre ich Radio. Die Phantasie für Veränderungen der Aktienkurse sei verloren gegangen. Ich dachte immer, es ginge da um Angebot und Nachfrage. Ob der Wortschatz bei Börsenkommentaren größer ist als der bei Fußballkommentaren?

Nach dem Essen lese ich weiter und schenke mir vom Rotwein nach. Darüber wird es 15.30 und nach dem dritten Glas habe ich dann endgültig „einen sitzen“. Das Buch kommt zum Finale und zum Happy End. Das lese

ich jetzt noch zu Ende und verzichte auf das Mittagsnickerchen! Gespült habe ich zwar immer noch nicht, aber mit leichtem Rotweinrausch schreite ich, nachdem ich das Buch beendet habe, am Spätnachmittag zur Bibliothek, um meine E-Mails zu lesen.



Bogensee, Hafenabend

Am 5. September lege ich endlich in Bogensee ab und segle in einem tollen Finale bei Südwestwind durch den Kleinen Belt bis nach Hejlsminde. Dabei nutze ich die Neerströme aus, die sich als Gegenströme zur Hauptstromrichtung jeweils hinter den Biegungen des Kleinen Belt ganz nah am Ufer bilden. Als ich vor der Hafeneinfahrt den Motor



Kleiner Belt

herunterklappen möchte, sehe ich, dass ich eine dicke Leine unter dem Schiff hindurch durchs Wasser ziehe. Ich hatte doch die Vorleine soweit gekürzt, dass sie mir auf gar keinen Fall mehr in die Schraube kommen kann? Die Leine entpuppt sich bei genauem Hinsehen als ca. 40 cm langes Neunauge, das Algen vom Ruder abweidet und sich hinter dem Schiff herziehen lässt.

Beim Aufkreuzen zum Årøsund kommt am nächsten Tag noch einmal ein Gefühl wie in den schwedischen Ostschären auf. Mit

dem Peilfernnglas lasse ich wieder gedachte Linien auf dem Wasser entstehen, an denen ich Wenden fahre, um Untiefen auszuweichen. Ich ankere ein letztes Mal in Dyving in einem Fjord nordwestlich der Insel Als. Durch den Als Fjord und den Als Sund, beides wunderbar geschützte Reviere, geht es dann weiter nach Sønderborg. Beim Anlegen lerne ich eine Crew aus Bremen kennen, die einen etwa 11 m langen KR-Kreuzer segelt, der in den 70er Jahren der Bundeswehr als Ausbildungsschiff für Offiziere diente. Was es nicht alles gibt bzw. gab.



Herbststimmung

Am 8. September lege ich in Sønderborg mit Kurs Richtung Schlei ab. Es wird noch einmal wechselhaft und windig. Wie so oft auf dieser Reise muss ich wieder kreuzen. Ich halte mich bei SSW-Winden ganz dicht unter Land an der Küste Schleswig-Holsteins. Einige Male korrigiere ich die Abdrift durch einen Schlag nach Nordwesten. Als ich so entlang der Küste hoch am Wind in Richtung Schleimündung segle, bemerke ich wegen der Lautstärke des Windes und auch weil ich die Abgasfahne nicht riechen kann, zunächst nicht, dass mir in Lee ziemlich nahe ein Schiff der Küstenwache ganz offensichtlich folgt. Machen sie sich Sorgen um das kleine Schiffchen, dass sich dort, den Schutz der Küste suchend, durch die Wellen kämpft oder wollen sie mich etwa kontrollieren? Letzteres wäre bei diesem Wetter sehr unerfreulich. Sie ziehen dann doch vorbei und ich mache mir Gedanken, beim Abhören des Funkverkehrs. In der Nähe der Schleimündung muss ein Wachboot der Bundeswehr stehen, das alle dort passierenden Schiffe anruft. Ich kann sogar einen dort fahrenden und angesprochenen Traditionssegler eindeutig identifizieren. Gibt es vielleicht Probleme in der Einfahrt zur Schleimündung, so dass jeder Passierende eingewiesen wird? Darauf habe ich bei diesem Wetter keine Lust. Die Befürchtungen sind jedoch unbegründet.

Die Ostsee gibt mir vor der Schleimündung lediglich eine letzte feuchte Abreibung. Als der Wind im betonnten Fahrwasser der Schlei von vorn kommt, werfe ich zum letzten Mal meinen Yami an. Er hat mir auf der gesamten Fahrt treu gedient.

Nach 2.018 sm lege ich wieder bei Ancker-Jachting an. Am Mittag des folgenden Tages wird das Boot gekrant und am Abend starte ich mit der Shark am Haken nach Darmstadt.

Als ich nach Abgabe des Mietwagens durch den Feierabendverkehr nach Hause radle, sind Lärm und rasende Autos für mich eine Reizüberflutung. Die Wohnung kommt mir nach den vier Monaten auf der Shark riesig vor. Wozu benötige ich eigentlich die zahllosen Einrichtungsgegenstände, die Unmengen an Kleidungsstücken? Auf dem Boot hatte ich ein einziges Messer und das war scharf. In meiner Küche finden sich nur stumpfe Messer, dafür gleich 4 oder 5 davon.

Hinter mir liegt eine Reise, die ich nie vergessen werde. Meine Frau Christine hat mein Vorhaben immer unterstützt und mich während meiner Reise durch nahezu tägliche Telefongespräche an ihrem Leben teilhaben lassen. Dafür danke ich ihr. Ein besonderer Dank gilt meinem Freund Markus. Er hat mit mir zusammen die Elektrik des Bootes vollständig erneuert und so manches Problem für mich dabei gelöst. Er begleitete mich auf der Fahrt nach Kappeln und nahm sich dort noch drei Tage Zeit, um mir bei den letzten Vorbereitungen zu helfen. Ich danke meinen Freunden Gerd, Ansgar, Robert und Andreas, dass Sie mich auf der Reise ein Stück begleitet haben. Ohne sie und ohne die Besuche von Christine hätte ich mich sehr einsam gefühlt. Bei Robert bedanke ich mich für seine Bilder und Videos. Silke und Jan danke ich für die Verabschiedung, für die Schrauben für meinen Trailer und für das wunderschöne Fotoalbum, das sie am letzten Tag heimlich auf mein Boot geschmuggelt haben.

11 Anhang: Daten zur Reise und zur Ausrüstung

Reise

112 Reisetage, davon 71 Segeltage, 34 Hafentage und 7 Tage Fahrtunterbrechung
10 Anker Nächte, 8 Schärenächte, 88 Hafennächte, 6 Zelt Nächte
Gesamtstrecke: 2018 Seemeilen, davon 1506,5 Seemeilen einhand gesegelt
Segel-/Motorstrecke: etwa 1836/180 sm (berechnet aus dem Benzinverbrauch von 73 l)
Längste Tagesstrecke: 74 sm, kürzeste Tagesstrecke: 4 sm

Boot

Bootstyp: Shark 24, ÖSW AG, Werk Korneuburg, Festkiel, Baujahr 1977
Segel: Groß, Genua, Fock und Sturmfock; Vorsegel als Stagreitersegel mit Bergeleine
Ersatzbesegelung: Groß und Fock
Batterie: 90 Ah AGM
Funkgerät: Standard Horizon GX1500E als DSC-Controller (mit GPS über NMEA-Schnittstelle verlötet), externer Lautsprecher im Backbordschwalbennest
Pinnenpilot: Simrad TP 10
Motor: Yamaha 6 PS 2 Zylinder (Zweitaktmotor), Langschaft
Kraftstoffvorräte: 10 l im Tank, 2 x 10 l Reserve
Anker: 6 kg Patentanker 6 m Kette, 22 m Leine; Ersatzanker: 4 Kg Kreuzanker, 25 m Leine

Sicherheit und Signalmittel

Bilgenpumpe: Johnson L650, Leistung: 3900 l/h maximal – manuell geschaltet
Handlenzpumpe: 50 l/min, mobiler Eigenbau
Seereling mit zwei Relingsdrähten,
Streckleine jeweils 2 Stück von den Haltegriffen im Niedergang über das Kajütdach zum Mast und vom Mast zur Bugklampe, Sicherheitsleine mit drei Spezialkarabinern mit Sperrklinke,
Hufeisenrettungsring mit SOLAS-Festlicht,
Rettungswesten: 150 N, automatisch, sowie eine zusätzliche Feststoffweste
Rettungsinsel: SAEGO-Offshore, 4 Personen (Tasche), mit Thermoschutzboden
Bolzenschneider (vorher ausprobieren und die Klinge einstellen)
Notantenne für Funkgerät, Radarreflektor, Niko-Signal mit zwei Magazinen á 6 Schuss (rot), 3 Handfackeln (rot), 1 Rauchsignalgeber (4 Minuten), Notblitztaschenlampe

Navigation

Seekarten: NV-Verlag Serie 1 bis 4; schwedische Båsportkort jeweils nach Bedarf in Buchhandlungen, Häfen oder Marine-Geschäften erworben; INT 1, Symbols Abbreviations, Terms used on charts, Int. Hydrographic Organisation, 2005
GPS: Garmin GPS 76, fest montiert (Vorteile: große Darstellung im Display so dass die Position auch bei Seegang mit Tropfen auf der Brille lesbar ist, NMEA-Schnittstelle)
Fernglas: Steiner Navigator (7 x 50 mit Peilkompass); Kompass: Silva, Wanderkompass als Ersatz; Stirnlampe mit Rotlicht (Petzl e+lite)

Literatur

Revierführer Ostsee, DSV-Verlag, 4. überarbeitete Auflage, 2004
Jachtfunkdienst 2008, Nordsee- und Ostsee, 44. Auflage
Hafenhandbuch Ostsee 1 + 2, DSV-Verlag, aktualisiertes Ringbuch
Gerti und Harm Claußen: Schweden, Südküste – Ostküste, 5. aktualisierte Auflage 2007
Jan Werner, Segeln in Dänemark, Band 1 und 2, 4. Auflage, 1992