

Norwegen-Urlaubstörn 2003

Bootstyp:	Etap 30	"Libra"
	Länge	9,10 m
	Breite	3,15 m
	Tiefgang	1,75 m
	Verdrängung	3,6 t
	Segelfläche	50 m ²
	Masthöhe	14 m
	Motor	13 kW/18 PS

Crew:	Manfred Brandes (62)	YCW Berlin / SSV Rostock
	Heidemarie Brandes (61)	YCW Berlin / SSV Rostock

Törnübersicht:

			Segeln	Motor
Die.	27.05.2003	SSV Rostock-Gehlsdorf - Darßer Ort West –		
Mi.	28.05.2003	Kopenhagen – Nivå / Sund	56 sm	73 sm
Do.	29.05.2003	Nivå / Sund – Helsingør – Kattegat – Skagen Rev –		
Sa.	31.05.2003	Skagerrak - Arendal	213 sm	21 sm
So.	01.06.2003	Arendal - Mandal	49 sm	1 sm
Mo.	02.06.2003	Mandal – Kap Lindesnes - Egersund	57 sm	3 sm
Di.	03.06.2003	Egersund – Utsira – Marstein – Südliches		
Mi.	04.06.2003	Fjordfahrwasser - Bergen	88 sm	57 sm
Do.	05.06.2003	Stadtbesichtigung Bergen		
Fr.	06.06.2003	Bergen – Langenuen – Kolbeinshamn / Huftarøy		28 sm
Sa.	07.06.2003	Kolbeinshamn – Langenuen – Bømlahamn		49 sm
So.	08.06.2003	Bømlahamn – Haugesund – Stavanger - Bergevig	27 sm	51 sm
Mo.	09.06.2003	Bergevig – Lysefjord - Bergevig	32 sm	23 sm
Di.	10.06.2003	Bergevig – Stavanger - Tananger		29 sm
Mi.	11.06.2003	Tananger – Kap Lindesnes - Kristiansand	128 sm	2 sm
Do.	12.06.2003			
Fr.	13.06.2003	Kristiansand – Blindleia – Ankern bei Mortensholmen		17 sm
Sa.	14.06.2003	Blindleia bis Lillesand – Skagerrak - Smögen	123 sm	10 sm
So.	15.06.2003			
Mo.	16.06.2003	Smögen – Schärenfahrwasser über Marstrand bis	68 sm	55 sm
Di.	17.06.2003	Göteborg – Kattegat - Anholt		
Mi.	18.06.2003	Anholt – Kattegat – Großer Belt – Omø Sund –	160 sm	20 sm
Do.	19.06.2003	Smålands-Fahrwasser – Guldborgsund - Nykøbing		
Fr.	20.06.2003	Nykøbing: 2 Hafentage wegen Starkwind		
Sa.	21.06.2003			
So.	22.06.2003	Nykøbing – Gedser – Warnemünde – Rostock	41 sm	3 sm
	Resümee:	Von insgesamt 27 Urlaubstagen: 24 Tage, 8 Nächte auf See, davon 4 Tage nur mit Motor, 3 Hafentage		
		Summe: 1484 sm	1042 sm	442 sm

Liste der Sicherheitsausrüstung und Navigationsmittel

- Schwimmwesten: 4 Automatik (Lifebelt), 2 Feststoff, 4m Sicherheitsleine am Mastfuß
2 Rettungsringe (1 mit Leine), Markierungsboje, Rettungslicht, 2 Handscheinwerfer, Blitzlampe, 2 Ankerbälle, Kegel, 3 Radarreflektoren, Nebelhorn, 2 Lenzpumpen, Seenotsignale im Notpack, Schlauchboot (Etap ist unsinkbar)
- 2 Feuerlöscher, Feuerlöschdecke, Bordapotheke + Erste Hilfe-Koffer, Leckpfropfen
- 2-Farben-Positionslicht, Hecklicht, Toplicht, 3-Farben-Licht + Ankerlicht auf Masttop
- Steuerkompass, GPS mit Tochterinstrument im Cockpit, Radargerät, UKW-Sprechfunk, Log, Echolot (zusätzlich vorausschauend), Windmessaanlage (Speed-Anzeige defekt), Handwindmesser, 2 elektrische Pinnenpiloten, Weltempfänger mit Kassettenrecorder, 2 Wetterempfänger für DWD (147 kHz und Kurzwelle)
- Peilfernglas 7x50, Peilkompass, Fernglas mit Bildstabilisator 14x40, Handlot, Wurfleine, 2 Pützen, Taucherbrille, Flossen, Neopren-Anzug, 2 Anker, Reitgewicht, elektrische Ankerwinde, Schleppleine, Treibanker
- fest angeschlagene Bullentaljen, nachgerüstete Backstagen, Spibaumlift, Spinnaker mit Bergeschlauch, 2 parallele Drahtvorstags, 4 abgestufte Stagreiter-Vorsegel
- Papierseekarten für Fahrtgebiet, Revierhandbücher, Hafenhandbücher, Yachtpilot, Medizin auf See, Segelliteratur, Broschüren der KA, div. Bedienungsanleitungen

Vorbemerkungen zum Törn

Unsere erste Charterfahrt führte vor 11 Jahren vom Limfjord nach Oslo und über die westschwedischen Schären zurück. Beeindruckt hatte mich damals eine Mannschaft aus der Schweiz, die mit einer 40'-Yacht von Kiel gestartet war. Wir hatten damals 3 Wochen Zeit, die Schweizer 1 Woche mehr. Für mich blieb seit dieser Fahrt der Wunsch, die norwegischen Fjorde auf eigenem Kiel kennen zu lernen. Bestärkt wurde er durch eine Rundfahrt auf dem Sognefjord in einem Schiurlaub vor 3 Jahren.

Vor einem Jahr haben wir ein anderes Wunschziel realisiert: Helsinki mit Aufhalten in Mariehamn, Hanko, Tallin und Slite. Wir sind in knapp 3 Wochen relativ stressfrei 1500 sm gesegelt. Auf etwa gleicher Breite wie Helsinki liegt Bergen. Dies ist auch die Grenze meiner Bootsversicherung. Zumal in diesem Jahr 4 Wochen Urlaub geplant sind, sollte es also kein unrealistisches Ziel sein. Meine Frau verkündete dann „Bergen“ auch als Urlaubsziel, während ich vorsichtigerweise nur von „Norwegen“ sprach. Tatsächlich verkürzte sich unser Urlaub am Anfang um 3 Tage, weil meine Frau noch einen Kongress wahrnahm und eigentlich wollten wir wegen einer Familienfeier auch 2 bis 3 Tage früher zurück sein. Es war also nicht sicher, das gesetzte Ziel zu schaffen.

Dienstag 27.05. und Mittwoch 28. 05.2003 Start in Rostock-Gehlsdorf bis Nivå

Wegen der Startverzögerung wollen wir am 1. Tag wenigstens früh ablegen. Beim Frühstück reiße ich mit den Schnüren meines Anoraks die volle Teekanne aus Glas vom Tisch. Glücklicherweise bleibt sie heil, nur der Teppich ist nass. Unser Dieselkocher muss erst 5 Minuten abkühlen und braucht danach wieder einige Minuten, bis neues Wasser heiß ist. Um 8 Uhr binden wir ab. Die 6 sm bis Warnemünde fahren wir bei leichtem Wind von vorn mit Motor. Von der Warnow sehen wir die „Schwimmenden Gärten“ der IGA. Mit Nordwind 5 kn, später auch mal bis 10 kn, erreichen wir die Tonne Darßer Ort West um 17.30 Uhr. Nach zweimal Wenden ist es um 19.30 Uhr mit dem Wind vorbei. Gemütlich mit ca. 4 kn schiebt uns der Motor nordwärts in die Nacht. Ich übernehme in der Regel die ersten Hälfte, bis Heidi mich wegen Müdigkeit ablösen muss. Wir kreuzen die Kadettrinne östlich des Verkehrstrennungsgebietes. Das neue Radargerät wird getestet. Es ist nützlich bei der Einschätzung des regen Schiffsverkehrs.

Bei Sonnenaufgang haben wir Mønsklint querab. Am Vormittag versuchen wir einige Stunden zu segeln, geben es aber bald wieder auf. Um die Mittagszeit passieren wir Kopenhagen durch das Drogden-Fahrwasser mit dem Autotunnel. Nachmittags kommt Wind auf, allerdings von vorn. Wir setzen trotzdem Groß und zunächst die Genua, später Fock 1. Um die Enge Helsingborg - Helsingör nicht bei Dunkelheit passieren zu müssen, legen wir in Nivå an. Es ist ein beschaulicher Seglerhafen, die Hafengebühr bezahlen wir im Restaurant. Die Eigner des Nachbarbootes, ein Holländer, der mit seiner Frau mehrere Jahre in der Schweiz war, leben jetzt in Dänemark. Sie überlassen uns leihweise ihre Chipkarte, damit wir am nächsten Morgen in aller Frühe die Duschen benutzen können.

Donnerstag 28.05. bis Samstag 31.05.2003 Nivå bis Arendal

Schon um 5 Uhr legen wir ab und versuchen bei schwachem Wind aus NNW zu segeln. Zwei Stunden später fahren wir mit Motor an Schloss Helsingør vorbei. Bei leicht zunehmendem Wind, inzwischen auf N gedreht, segeln wir ab Tonne W 1 hinaus aufs Kattegat. Der Wind bleibt den ganzen Tag nur schwach bei 5 bis 8 kn und dreht über O gegen Abend auf S. Wir segeln mit Spinnaker bis westlich von Anholt. Nach Mitternacht dreht der Wind auf W und hat mit 10 kn etwas zugenommen. Den Spi haben wir im Urlaub nicht mehr genutzt, allerdings bei raumem Wind oft das Vorsegel ausgebaumt. Um 3.30 Uhr übernimmt Heidi die Wache, ich lege mich einige Stunden zum Schlafen.

Vormittags kommt der Wind aus NW. Als Etmal ab Nivå vermerke ich 82 sm. Mittags sind wir westlich der Insel Læsø. Am Nachmittag frischt es auf, wir wechseln auf Fock 1 und ziehen später ein 1. Reff ein. Gegen 18 Uhr erreichen wir Skagen Rev. Bei Westwind von 20 kn kommt eine unangenehme Welle um die Ecke. Heidi wird trotz Akupressurbänder übel, sie zieht sich in die Hundekoje zurück. Ich muss allein mit dem Schiffsverkehr und einem Fischer klar kommen.

In der zweiten Nachthälfte wird es ruhiger, ich kann ausreffen. Allerdings dreht der Wind auf NW, unser Kurs weist in den Oslofjord, obwohl wir viel weiter nach Westen wollen. Nachdem Heidi die Wache übernommen hat, kommt es mitten auf dem Skagerrak zu einer ähnlichen Situation wie ein Jahr vorher nördlich Visby: um 4 Uhr kommt die Fähre Hirthals - Langesund von achtern auf und stoppt plötzlich einige 100 m hinter uns. Um 10 Uhr hält der Frachter "Gullholmen" unter der Flagge von Panama genau auf uns zu. Diesmal rettet uns nur ein eigenes Manöver des vorletzten Augenblicks. Es soll nicht das letzte Mal in diesem Urlaub sein. Auf der Rückfahrt zwischen Egersund und Kap Lindenes müssen wir auf der offenen Nordsee einem deutschen und später einem holländischen Frachter im vorletzten Augenblick ausweichen. In den oft mehrere sm breiten Fjordfahrwassern sind wir von uns aus immer ausgewichen, denn es soll in Norwegen laut Revierführer von J. Armitage und M. Brackenbury ein ungeschriebenes Gesetz sein, dass Berufsschiffahrt grundsätzlich Vorfahrt hat.

Der Wind dreht weiter nördlich, wir wenden. Wir können zwar Arendal anliegen, es flaut aber ab, nur unter Motor geht es vorwärts. Um 12 Uhr laufen wir in den Tromø-Sund ein, nach 2 Stunden sind wir in Arendal. Der Stadthafen, der sog. Pollen, ist wegen einer Bootsausstellung gesperrt. Vor dem brechend vollen Gästehafen ist ein Motorbootrennen. Zufällig finden wir einen freigewordenen Platz.

Das Hafengebäude ist geschlossen. Hafengeld wird erst ab morgen dem 1. Juni erhoben, wie wir im benachbarten Cafe erfahren (200 Kronen pro Nacht!). Für 30 Kronen können wir duschen. Ein Bier kostet 51 Kronen (6 €). Wir machen einen mehrstündigen Stadtrundgang. Bei der Bootsausstellung am Pollen sollen wir Eintritt zahlen. Hinter einigen der historischen Holzhäuser gelangen wir ungewollt doch in die Ausstellung. Wir sind auf der Suche nach einer norwegischen Gastlandsflagge. Vor einem Jahr in Finnland hatten wir auch keine, weil sie 3 Jahre vorher nicht lieferbar war. Eine norwegische Flagge war damals dabei. Inzwischen hatte ich sie unserer Tochter als Norwegen-Fan geliehen, das aber vergessen. In einem Lottoladen hat Heidi schließlich eine winzige Flagge an einem Holzstab aufgetrieben. Später in Bergen können wir einem holländischen Segler den gleichen Rat geben.

Von einem mit alten Kanonen bestückten Hügel direkt gegenüber der Hauptzufahrt haben wir einen herrlichen Ausblick auf den Sund und die vorgelagerten Inseln mit Ferienhäusern und Villen. Den ganzen Nachmittag suchen wir das historische vollständig aus Holz erbaute alte Rathaus. Wiederholt fragt Heidi Passanten, aber erst am Abend, bei meinem letzten Gang zur Toilette, sehe ich das Schild „Rådhus“ an einem großen weißen Haus, nur 50 m entfernt von unserem Boot. Hundemüde fallen wir nach 2 durchsegelten Nächten in die Kojen.

Sonntag 01.06.2003 Von Arendal nach Mandal

Schon um 7 Uhr legen wir ab und setzen 15 min später das Groß. Der Wind weht kräftig mit 20 kn aus NO. Auch ohne Fock laufen wir 7,5 kn. Das wird auch kaum weniger als wir 2 Reffs einziehen. Um 11 Uhr bergen wir schließlich das Groß und setzen wegen der Welle die ausgebaumte Fock 1. Der einfacheren Navigation wegen fahren wir außerhalb der Schären im freien Wasser des Skagerraks. Gegen 16 Uhr passieren wir den Ryvingen Leuchtturm und legen 17 Uhr in Mandal in der an einer Flussmündung gelegenen Marina an. Nirgends finden wir einen zuständigen Menschen. Die Toiletten sind geöffnet, abends nach unserem Stadtrundgang aber abgeschlossen. Dank Fäkalientank an Bord ist das aber kein Problem für uns. Die Stadt macht mit ihren vielen weißen Holzhäusern und Geschäften bei strahlendem Sonnenschein einen freundlichen Eindruck. Man kann auch an einer langen Uferpromenade anlegen, die Liegegebühren sind an Parkautomaten zu zahlen. Durch einen Park hindurch gibt es an der nach Süden offenen Bucht einen für Norwegen seltenen weißen Sandstrand.

Montag 02.06.2003 Von Mandal nach Egersund

Beizeiten legen wir ab, fahren rund eine halbe Stunde unter Motor durch das Innenfahrwasser. Um 8 Uhr setzen wir Groß und Genua und nehmen Kurs auf Kap Lindesnes. Es ist der südlichste Punkt des norwegischen Festlandes. Der Wind kommt zunächst aus NO, später O und am Nachmittag aus SO, also immer von achtern. Von anfangs 8 kn nimmt er vormittags bis auf 19 kn zu, so dass wir hinter Lindesnes vorübergehend nur mit Groß segeln. Nachmittags flaut es zeitweilig wieder etwas ab, wir setzen zusätzlich die ausgebaumte Fock 1. Entgegen allen Warnungen in den Seehandbüchern haben wir großes Glück bei der Umrundung des berühmten norwegischen „Kap Hoorn“. Mit rund 7 kn Fahrt schiebt uns der Wind vorbei. Der Seegang hält sich in Grenzen. Durch die südliche Zufahrt, das Sørågabot laufen wir nach Egersund ein, wo wir um 17.30 Uhr an einem Schwimmsteg festmachen. Nach 10 Stunden liegen 60 sm hinter uns. Heidi kann vor Geschäftsschluss einige Einkäufe erledigen, dann bummeln noch durch die Straßen.

Wir sind jetzt 1 Woche unterwegs, wie weiter? Die nächste Tagesetappe wäre Stavanger. Von dort könnte man in den von Wilfried Erdmann empfohlenen Lysefjord. Auch für den langen Hardangerfjord habe ich detaillierte Karten an Bord, nur nicht für Bergen. Dieser Sportbootkartensatz war in Deutschland nicht lieferbar. Außerdem wollen wir die in Rostock speziell für Norwegen gekaufte Angel ausprobieren. Heidi ist enttäuscht: sie will unbedingt nach Bergen. Dann müssen wir hier in Egersund den fehlenden Kartensatz besorgen und nonstop durchsegeln. Abends hatten wir ein Geschäft entdeckt, dass „Sjøkarts“ führt. Es war aber keine Öffnungszeit zu lesen. Morgens um 9 Uhr ist es immer noch geschlossen. Ein Passant schickt uns zu einer Buchhandlung. Dort sind die Karten von Bergen auch nur als Vorjahresausgabe zu kaufen.

Dienstag 03.06. und Mittwoch 04.06.2003 Egersund bis Bergen

Bei Nieselregen legen wir schließlich um 10.30 Uhr ab. Durch die teilweise enge Nordzufahrt nehmen wir den Motor. Dann geht es bei wiederholt drehendem Wind (SO, NW, NO, O, S) von 8 kn bis 15 kn raus auf die Nordsee mit Kurs parallel zur Küste. Das Wetter bleibt diesig, zeitweise Nieselregen. Nachts fahren wir zwischen der Insel Utsira und dem Festland mit vorgelagerten kleineren Inseln hindurch. Es kommt Nebel auf. Jetzt sind wir froh, ein eigenes Radar an Bord zu haben. Es ist zum einen nützlich für die Standortbestimmung hinsichtlich des Abstands zu Inseln, der Küste und Seezeichen mit Racon, zum anderen erkennt man die Annäherung von Schiffen, deren Nebelsignale bedrohlich um einem herum ertönen. Selbst in dieser Situation muss ich wegen Müdigkeit vorübergehend Heidi alleine die Wache überlassen.

Der Wind schläft ein, gegen 8 Uhr starten wir den Motor, der bis Bergen an bleiben muss. Erst gegen 11 Uhr löst sich der Nebel auf, die Sonne scheint. Um 13 Uhr passieren wir den Leuchtturm Marstein und fahren in das südliche Fjordfahrwasser ein (Korsfjorden, Raunefjorden und östlich der Insel Bjorøy). Nördlich Bjorøy an einer schmalen Stelle sehen wir vor uns das Wasser wie über eine Schwelle strömen. Es sind Stromwirbel des Flutstroms. Hier sind 25 m Tiefe wenig, sonst sind es meistens mehr als 100 m, die Echolotanzeige ist oft undefiniert. Ich gebe Gas, es ist, als ob wir einen Berg hochfahren. An der Pier in Bergen beträgt der Tidenhub fast 1 m, weiter südlich war er kaum zu merken. Zu bestimmten Tageszeiten kommt man nur mit etwas Akrobatik an und von Bord.

Um 17.30 Uhr binden wir die "Libra" im sog. Vågen direkt am Fischmarkt gegenüber dem Stadtteil Brüggen mit den historischen Holzhäusern aus der Hansezeit an. Es ist ein erhebendes Gefühl, das erträumte Ziel doch erreicht zu haben. Hinzu kommt das für Bergen eher untypische Sommerwetter (im Durchschnitt 200 Regentage pro Jahr). Wir nutzen es und fahren abends noch mit der Standseilbahn auf den 320 m hohen Fløyen. Wir haben einen grandiosen Ausblick auf die Stadt, den Hafen und den Byfjorden. Zur Feier des Tages genießen wir in der Stadt ein Guinness-Bier.

Donnerstag 05.06.2003 Aufenthalt in Bergen

Bei der gestrigen Ankunft haben wir das Hafengeld von 200 Kronen (25 €) an einer Art Parkautomat per Kreditkarte bezahlt, ich meine für 2 Nächte. In anderen Orten mit viel Tourismus bezahlt man 200 Kronen für eine Nacht. In der Touristinformaton bekommen wir gegen Pfand eine Chipkarte für den Zugang zu Toiletten und Duschen. Wir erhalten Prospekte und lassen uns über Stadtrundfahrten beraten. Um 10 Uhr und 14 Uhr fährt der Bus ab. Nachts setzt heftiger Regen ein, so dass wir mit dem Aufstehen zögern. Der Regen hört gegen 9 Uhr auf und wir müssen uns beeilen.

Der Bus fährt zunächst durch die Innenstadt mit ihren Sehenswürdigkeiten, vorbei an Brüggen mit den restaurierten Holzhäusern und den verschiedenartigsten Geschäften, der ehemaligen Festung mit

Håkonhalle und Rosenkranzturm. Etwas außerhalb liegt das Freiluftmuseum "Alt Bergen" mit historischen hier wieder aufgebauten Holzhäusern. Wir besichtigen das original ausgestattete Haus einer Bäckerfamilie. Die Reiseführerin spricht außer norwegisch und englisch ausgezeichnet deutsch. Höhepunkt ist dann die Fahrt nach Trolldhaugen, dem Sommersitz des norwegischen Komponisten Edward Grieg, gelegen an einem der vielen Fjorde südlich von Bergen. Wir erfahren, dass er in Leipzig studierte, in ganz Europa unterwegs war, sich hier aber zu Hause gefühlt hat. Er ist auf eigenem Wunsch in einer Felswand unterhalb des Hauses beigesetzt. Neben dem Sommerhaus gibt es jetzt auch einen kleinen Konzertsaal.

Wegen der hohen Preise verzichten wir auf den Besuch von Restaurants. Dafür kauft Heidi mehrmals (auch teuer) frischen Fisch auf dem Markt. An Bord ist er schnell zubereitet und schmeckt köstlich.

Nachmittags bummeln wir durch Brüggen bis zur alten Festung mit Blick auf den Passagierkai. Nach einem längeren Fußmarsch entlang der gegenüberliegenden Halbinsel besuchen wir das Aquarium. Neben diversen Schaubecken ist die Fütterung der Robben und der Pinguine sehr belustigend. Ein Abendspaziergang führt uns zu einem Rundweg unterhalb des Fløyen, verbunden wieder mit einer schönen Aussicht über die Stadt. Mit Sonnenuntergang kommt die „Statsraad Lehmkuhl“, das norwegische Segelschulschiff von einer Ausfahrt in den Hafen zurück.

Am nächsten Morgen geht es zum über 640 m hohen Ulriken. Die erste Etappe mit einem vollen Doppelstockbus ist eine kleine Stadtrundfahrt. Dann geht es zur Seilbahnstation außerhalb von Bergen. Oben auf dem Berg weht ein frischer Wind. Leider ist es bewölkt, die Aussicht aber noch gut. Im Gegensatz zum Fløyen ist alles weiter weg und viel kleiner. Zum Glück habe ich unser gutes Fernglas mit 14facher Vergrößerung und Bildstabilisierung mit.

Freitag 06.06.2003 Von Bergen nach Kolbeinshamn auf der Insel Huftarøy

Wir legen um 14 Uhr ab, zugleich setzt Regen ein. Der Wind kommt mit bis zu 18 kn aus S, also direkt von vorn. So verzichten wir auf Segeln. Für die Rückfahrt wollen wir weitestgehend die inneren Fjordfahrwasser nutzen. Von Bergen aus geht es zuerst durch den Byfjorden, der von 2 großen Hängebrücken überspannt wird. Nach Süden fahren wir diesmal westlich Bjarøy. Es folgt wieder der Rauefjorden. Den Korsfjorden, durch den wir auf der Hinfahrt von See gekommen sind, lassen wir rechts liegen und fahren den Langenuen weiter. Nach 19 Uhr passieren wir eine sehr schmale Durchfahrt in den Naturhafen Kolbeinshamn auf der Insel Huftarøy. An einem Schwimmsteg liegen vorwiegend größere Motorboote, die in Norwegen gegenüber Segelbooten zu dominieren scheinen. Es wird mit viel Speed durch die Fjorde gejagt, Segeln wäre viel beschwerlicher.

Am nächsten Morgen scheint wieder die Sonne, Anlass für einen kleinen Rundgang in der waldreichen Umgebung. Die Hafengebühr (80 Kronen) und das Tanken von steuerfreiem Diesel (avgiftsfri, 44 l für 95 Kronen) bezahlt man im Kaufladen. In Bergevig am Lysefjord habe ich später 10 Kronen (über 1 €) pro Liter bezahlt, die Tankstelle dort war aber auch für Autos zu erreichen.

Samstag 07.06.2003 Von Kolbeinshamn nach Bømlahamn

Um 10 Uhr legen wir ab. Heute soll endlich die Angel genutzt werden. Nach 1 bis 2 sm lassen wir uns treiben. Ich lasse die geflochtene Angelschnur mit Pöker-Vorfach und Blinker bis zum Grund ausrauschen (80 m tief) und hole sie langsam wieder ein. Nach über 1 Stunde geben wir es auf. Wir fahren den Langenuen Sund weiter. Bei einem nach links abzweigenden kurzen Fjord stoppen wir erneut. Wir sehen ein kleines Motorboot mit Anglern. Sie ziehen gerade einen Fisch an Bord. Bei 50 bis 60 m Tiefe versuchen auch wir es. Bei uns beißt wieder nichts an, obwohl wir mehrere Male gegen den Wind wieder vorfahren. Deprimiert fahren wir nach 2 Stunden weiter. Nachmittags kommen wir noch mal an einen kurzen Seiten-Fjord vorbei, in den der Wind rein steht. Dritter Angelversuch bei 20 bis 40 m: Nach 10 min zieht es an der Angelschnur. Ich kurbele wie wild, es ist ein nicht allzu großer Fisch dran. Ich will ihn direkt ins Boot holen. In der Luft zappelt er, fällt ab und schwimmt an der Oberfläche. Wir starten den Motor, drehen mehrere Kreise, Heidi hat den Fisch schließlich in der Pütz. Ein Satz und er ist wieder im Wasser. Da kommt eine Möwe geflogen und schnappt ihn sich.

Jetzt wird mit Angeln weitergemacht. Bald ist der nächste Fisch dran. Diesmal nimmt Heidi unseren großen Haken, den wir in Rostock nachträglich anstelle eines Keschers gekauft haben. Ich hole den Fisch bis dicht ans Heck, sie hakt hinter die Kiemen, und dann ist er auch schon zappelnd in der Plicht. Ich nehme einen Feudel, fasse den Fisch im Nacken und schlage kurz mit dem bereitliegenden Gummihammer zu. Den Rest muss Heidi mit ihren Anatomie-Kenntnissen erledigen. Inzwischen ist

die Angel wieder im Wasser. Diesmal sind gleich 2 Fische dran. Wir haben jetzt schon Übung, alles klappt. Nach dem vierten haben wir genug Fisch für die nächsten 2 bis 3 Tage im Kühlschrank.

Auf der Weiterfahrt biegen wir bei Leirvik vom Langenuen nach Südwesten in den Bømlafjorden ab. Hinter uns geht es in den 60 sm lange Hardangerfjord. Unser Ziel ist jedoch der nur 20 sm lange aber gewiss genauso schöne Lysefjord bei Stavanger.

Bei strahlendem Sonnenschein beginnt vor uns der Horizont zu verschwimmen. 10 min später sind wir in einer Nebelwand, die Sicht um 100 m. Ich schalte das Radar ein. Der Fjord ist bis zu 2 sm breit. Rund 10 sm voraus habe ich ins GPS einen Wegepunkt eingegeben, bei dem wir für heute Abend in den Naturhafen Bømlahamn abbiegen wollen. Auf dem Radarschirm sehe ich ein großes Echo schnell von achtern näher kommen. Ein regelmäßiges Tuten wird immer lauter. Ich vertraue auf unsere 3 Radarreflektoren. Keine 200 m neben uns schießt die "Fjordline"-Fähre vorbei. 2 Stunden später noch bevor wir unseren Wegepunkt erreicht haben, ist die Sicht wieder klar. Die Einfahrt ist sehr eng, versteckt hinter einer Felseninsel. In der auch zum Anker geeigneten Bucht ist gleich links ein kurzer Schwimmsteg nur für uns allein. Nach einem ganzen Tag mit Motor ist es 21.30 Uhr. Mit einem einheimischen Mann führen wir ein kurzes Gespräch. Es ist niemand da, bei dem wir eine Hafengebühr bezahlen könnten. Der Landhandels-Laden hat für die Pfingstfeiertage schon geschlossen. Es kommt noch ein Motorboot mit Anglern von draußen. Sie wohnen offensichtlich in den Ferienhäusern am Ufer. Bei einem Abendspaziergang begegnen wir nur wenigen Leuten. Heidi ist etwas wehmütig, weil sie Pfingsten nicht zu Hause im Kreis der Familie ist.

Pfingstsonntag 08.06.2003 Bømlahamn bis Bergevig / Eingang Lysefjord

Wir legen 7.30 Uhr ab und fahren fast eine Stunde mit Motor. Der Wind kommt weiter aus südlichen Richtungen und erreicht maximal 10 kn. Trotzdem setzen wir Segel und kreuzen gut 2 Stunden bis vor Haugesund. Durch den Karmsund nehmen wir den Motor, es steht Strom von vorn. Südlich Haugesund begegnet uns die „Kreuz-Ass“ mit Jockel Lehmann aus Berlin. Ich erkenne das Boot erst, als es schon an uns vorbei ist. Später zu Hause im Internet informiere ich mich: Jockel Lehmann ist noch vor uns in Berlin aufgebrochen. Er hat aber mehr Zeit als wir und hat es dann auch bis zum Nordkap geschafft. Nachmittags segeln wir noch einmal reichlich 3 Stunden bis kurz vor Stavanger. Vor dem Hafen liegt eine große Ölbohrplattform, anscheinend zur Überholung. Am Hafen von Stavanger fahren wir vorbei, durch eine große Brücke und erreichen 20.30 Uhr den kleinen Hafen Bergevig am Eingang des Lysefjords. Direkt in der Hafeneinfahrt, nachdem ich das Gas zurückgenommen habe, geht der Motor aus und nicht mehr an. Mit dem letzten Schwung erreichen wir einen freien Platz zum Anlegen. Die Ursache für den Motorausfall ist schnell gefunden: Luft in der Dieselleitung. Über ein T-Stück habe ich einen transparenten Plastikschlauch als Tankanzeige eingebaut. Wenn der Tank gut halb leer ist, wie jetzt nach tagelanger Motorfahrt, saugt sich durch den Unterdruck Luft in die Leitung. Von nun an habe ich die Leitung verschlossen. Diese Füllstandsanzeige wird mir unmittelbar nach dem Urlaub eine weitere unangenehme Überraschung bereiten. Als wir Anfang Juli zur Seeregatta Rund Bornholm starten, ist der Tank leer und in der Bilge im Salon schwappt der Diesel. Die letzten 7 Liter sauge ich kopfüber gebeugt unter dem Wassertank auf, als wir bei 15 kn Wind auf dem Weg Richtung Bornholm sind. Der Dieselgeruch sorgt dann angeblich dafür, dass der übrigen Mannschaft wiederholt übel ist. Ursache war das durch Biegebelastung nach 2 Jahren gebrochene Plastik-T-Stück. Heute Abend ahnen wir noch nicht, was uns noch an technischen Pannen bevorsteht.

Pfingstmontag 09.06.2003 Lysefjord hin und zurück

Heute kommen wir erst 10.30 Uhr los. Der Lysefjord ist nur 20 sm lang und 0,3 bis 1 sm breit. Wir werden wohl hauptsächlich unter Motor fahren, um rundum freie Sicht zu haben. Zunächst ist der Wind nur schwach und weht direkt in den Fjord hinein. Ehe wir uns versehen, sind wir schon an dem 600 m hohen Preikestølen mit der berühmten Kanzel. Selbst mit unserem guten Fernglas sehen wir die Menschen oben an der Felskante nur wie kleine Pünktchen. Unter uns ist die Wassertiefe bis zu 450 m. Beiderseits steigen die Felswände senkrecht aus dem Wasser auf. Gegen Ende des Fjords erreichen sie eine Höhe von über 900 m. Von oben ergießen sich Wasserfälle in freiem Fall sprühend in die Tiefe. Die Einzelheiten erkennt man erst mit dem Fernglas. 3 sm vor dem Ende ist die schmalste und mit ca. 80 m auch die flachste Stelle des Fjords. Der Wind hat auf 5 Bft aufgefrischt, die Wellen sind sicher über 1 m. Es schiebt uns auch ohne Segel beängstigend vorwärts. Heidi hat Herzbeklemmungen und möchte umkehren. Ich sage: wenn ich schon einmal hier bin, möchte ich auch das Ende des Lysefjords gesehen haben. Eine Fähre fährt seit einigen Stunden immer mit uns und macht mal rechts, mal links, an einfachen Anlegern mit Autoreifen fest. Meistens stehen dort ein oder zwei Häuser auf ein paar

Quadratmeter Hang. Am Ende des Fjords fahren wir eine Schleife, sehen das Lysetal sich weiter ins Gebirge fortsetzen und dann geht es gegen die Wellen. Ich gebe fast Vollgas, das Wasser spritzt von vorn bis in die Plicht, Ölzeug anziehen. Nach einer halben Stunde, bei der Enge, dort wo Heidi vorhin umkehren wollte, geht plötzlich die Motordrehzahl runter, es riecht nach Abgas. Ich reiße den Deckel zum Motorraum auf: schäumendes schwarzes Wasser und Dieselqualm. Der Auspuffschlauch ist geplatzt! Motor aus, ich suche eine Rolle Tape, wickle wild einige Lagen rum, starte den Motor: immer noch spritzendes Wasser. Weitere Versuche bleiben erfolglos. Inzwischen treiben wir unaufföhrlich zurücker. Ankern ist bei der Wassertiefe von 100 m zwecklos. Nirgendwo könnten wir das Boot unbeschadet festmachen. Es gibt nur eins: Segel hoch. Ich ziehe gleich 2 Reffs ein. Damit es überhaupt vorwärts geht, setze ich die Fock 1. Am zweiten Vorstag ist die Genua angeschlagen. Für den Wechsel auf Fock 2 ist keine Zeit. Ich fahre Einhand von Felswand zu Felswand Wende um Wende, während Heidi in der Kajüte bei Schräglage schwarzes Wasser schöpft und dabei hin und her geschleudert wird. Abends hat sie überall blaue Flecke. Zwar nur langsam aber sicher geht es vorwärts.

Innerlich wieder beruhigt haben wir beim Kreuzen später ausreichend Zeit, um die Felswände in allen Einzelheiten zu betrachten. Der Wind wird moderater, wir können ausreffen. Für die letzten 2 sm beten wir, dass der Wind nicht ganz einschläft. Meine anfängliche Befürchtung, wie wir wohl ohne Motor in dem engen Hafen anlegen können, löst sich von selbst. Kurz vor 23 Uhr, es ist noch taghell, fallen die Segel in der Hafeneinfahrt von Bergevig. Alle Gästeboote sind verschwunden, nur ein paar einheimische Motorboote liegen in ihren Ständen. Ohne Probleme machen wir längsseits fest. Beruhigt schlafen wir ein, morgen wird sich schon eine Lösung finden, wenn nicht anders im nahen Stavanger.

Dienstag 10.06.2003 Von Bergevig nach Tananger

Nach dem Frühstück baue ich den kaputten Auspuffschlauch aus. Gegenüber vom Kaufladen habe ich im Schaufenster Außenborder gesehen. Heidi geht einkaufen. Als ich dem Verkäufer den alten Schlauch zeige, blickt er kurz in einen Schuppen, dann zeigt er mir auf der Pier einen mehrere Meter langen teilweise frisch einbetonierten Plastikspiralschlauch. Ich kann mir ein passendes 75 cm langes Stück abschneiden. Zum Glück habe ich eine Heißluftpistole an Bord, um mit Wärme das eine Ende weich zu machen. Bald läuf der Motor wieder. Der Schlauch hat bis nach unserem Urlaub gehalten und ist jetzt als Reserve an Bord.

Gegen 12 Uhr haben wir noch getankt und legen ab. Unterwegs versuchen wir zu angeln, leider ohne Erfolg. Am Hafen von Stavanger fahren wir bei Nieselregen vorbei. In knapp 2 Wochen muss Heidi wieder arbeiten. Kurz nach 18 Uhr legen wir in Tananger an. Hafengebühren verlangt niemand hier.

Mittwoch 11.06. und Donnerstag 12.06.2003 Tananger bis Kristiansand

Als wir früh ablegen wollen, reagiert der Starter erst nach mehreren Versuchen, dann klemmt der Magnetschalter, das Ritzel spurt nicht aus. Es gelingt mir nicht, den Anlasser auszubauen. Für die eine Schraube ist der Inbusschlüssel zu lang, die andere ist zu fest. Ich kann wenigstens den Magnetschalter demontieren, er ist innen nass. Nach dem Auswischen, Einfetten und Sprühöl ans Ritzel, die große Frage: wie zusammenbauen? Nach etlichen Versuchen gelingt ein Trick: der Anker ist in einen Hebel einzuhaken, eine Feder zusammenzudrücken, Heidi muss in der Kajüte festhalten, ich liege in der Plicht auf dem Bauch und schraube 2 Bolzen fest. Der Motor startet, wir legen um 12 Uhr ab.

Zunächst Wind von vorn bis 16 kn, d. h. Kreuzen mit 1. Reff. Nachmittags reffen wir mal aus, dann wieder ein, abends wieder aus. Der Wind dreht auf SW, wir können anliegen. Um 21.30 Uhr haben wir den Leuchtturm Eigerøy in Höhe Egersund querab. Unser Kurs führt zunehmend nach SO. In der Nacht kann ich die Fock zeitweilig ausbaumen. Um 4 Uhr haben wir Lista querab. Außer den oben schon erwähnten Ausweichmanövern vor sturen Frachtern haben wir noch 2 Fischerboote mit Schleppnetzen zu beachten. Unter Schmetterling mit ausgebaumter Fock und in der Dünung schlagendem Groß umrunden wir um 11 Uhr Kap Lindesnes ein zweites Mal. Belastend ist nur, dass beim versuchsweise durchgeführten Starten der Magnetschalter erneut blockiert.

Abends beim Ansteuern von Kristiansand frischt der Wind auf. Der Yachthafen liegt in der Abdeckung einer Halbinsel. Vor der Hafemole ist ein zusätzlicher Schwimmsteg ausgelegt. Dort liegt bereits ein holländisches Boot längsseits. Ein Aufschießer, die Segel im richtigen Moment runter, eine Leine Anglern auf dem Steg zugeworfen, kurz vor 19 Uhr ist das Boot fest.

Ich beschäftige mich wieder mit dem Anlasser. Der Druckstift für die Kontakte wird gängig gemacht, das Ritzel noch mal eingesprüht, dann der Zusammenbau, der Motor startet wieder. Auf Empfehlung des Hafenmeisters verholen wir uns später noch in den inneren Gästehafen. Am nächsten Morgen, als

wir noch in der Koje liegen, springt derselbe Hafenmeister an Deck. Er hält uns für Neuankömmlinge, entschuldigt sich dann aber.

Freitag 13.06.2003 Von Kristiansand in die Blindleia / Ankerbucht

Bei Sonnenschein bummeln wir bis zum frühen Nachmittag durch die Innenstadt, machen eine Rundfahrt mit einer City-Bahn. Beim Eis essen unterhalten wir uns mit einer jungen schwedischen Familie und besichtigen noch in Ruhe die Festung am Hafen. Um 15 Uhr legen wir ab. Wir wollen durch die als sehr interessant beschriebene Blindleia, ein Schärenfahrwasser, bis Lillesand. Der Wind weht mit kräftigen 16 kn aus SW. Wegen der komplizierten Navigation nur nach Sicht setzen wir keine Segel. Eine Fock behindert die Sicht nach vorn. Die Durchfahrten zwischen den Felseninseln sind manchmal erst im allerletzten Moment zu erkennen und oft so schmal, dass für Gegenverkehr kaum Platz ist. Unter Segel kann man kein Gas wegnehmen oder den Rückwärtsgang einlegen. Dann gibt es wieder längere offene Strecken, auf denen man aber wegen Unterwasserfelsen nicht vom richtigen Kurs abweichen sollte. Für die norwegischen Sportbootkarten braucht man eigentlich eine Lupe. Jede Tonne, jede Bake oder Varde, jede Insel ist abzuhaken. Einer steuert, der andere kann die Karte nicht aus der Hand legen. Heidi findet es stressig, sie liebt mehr die langen Strecken über offene See.

Auf vielen Inseln stehen hübsche Häuser, die nur per Boot erreichbar sind. In einigen malerischen Seitenbuchten liegen Segelboote vor Anker. Wir könnten uns ja auch den teuren Hafen von Lillesand sparen. In der Bucht Subbernes finden wir noch Platz, obwohl dort bereits ein französisches Boot liegt. Wir sehen niemanden an Bord. In Norwegen ist es eigentlich üblich, um Erlaubnis zu fragen, wenn ein Boot schon in einer Bucht liegt. Später kommen ein Mann und eine Frau in einem Schlauchboot. Wir machen uns bemerkbar und fragen ob sie etwas gegen unsere Anwesenheit haben. Als gastfreundliche Franzosen bieten sie uns einen Teil der gesammelten Muscheln an. Heidi hat keine Ahnung von der Zubereitung. Kurzerhand werden wir zum Abendessen eingeladen. Wir steuern eine Flasche Rotwein bei. Eine Stunde später gibt es an Bord der „Pomme d'Amour“ aus Honfleur in der Normandie ein Festessen: Außer Muscheln mit Nudeln auch Schnecken und selbst geangelten Fisch. Die Unterhaltung auf Englisch wird immer lockerer. Die Frau hat ihre Berufstätigkeit als Pädagogikprofessor schon beendet, der Mann arbeitet 8 Monate als Architekt, um 4 Monate Urlaub machen zu können.

Sonnabend 14.06. und Sonntag 15.06.2003 Ankerbucht bei Lillesand bis Smögen

Morgens ein erfrischendes Bad, dann Frühstück, um 8.30 Uhr geht der Anker hoch. Wir erhalten vorher noch ein druckfrisches Foto unserer Yacht, winken zum Abschied und fahren unter Motor los. Bevor wir Norwegen verlassen, will ich noch mal angeln. Der erste Versuch in einer größeren Bucht vor Lillesand bleibt erfolglos. Weiter draußen Richtung Skagerrak vor der Insel Saltholmen lassen wir das Boot erneut treiben. Nach vielleicht 2 Stunden beißt endlich ein Fisch an. Es genügt uns noch nicht, wieder ist Geduld von Nöten. Dann zieht es erneut an der Leine, diesmal sehr kräftig. Bedächtig hole ich die Schnur ein, es ist ein großer Fisch. Heidi ist aufgeregt, mit Hilfe unseres Hakens ist er schließlich in der Plicht. Es ist schwer ihn zu halten und mit dem Gummihammer zuzuschlagen. Ein richtiger Angler misst die Länge und wiegt seine gefangenen Fische. Anhand eines Fotos schätze ich die Länge auf rund 75 cm. Später zu Hause sagt man uns, es könnte eine Abart der Kabeljaus gewesen sein. Heidi hat wohl mehr als eine Stunde zu tun, den Fisch auszunehmen und zu filetieren, damit die Stücke in das Kühlfach passen. Ich werfe die Angel zwar noch mal aus, Heidi hat aber genug.

Um 12.30 Uhr setzen wir Segel mit dem Ziel westschwedische Schären. Zunächst kommt der Wind aus S, später aus W. Es frischt von 10 kn auf über 15 kn auf. Bei zunehmendem Seegang schräg von hinten und Kurs nach Osten berge ich nach 3 Stunden das schlagende Groß und fahre nur mit der ausgebauten Fock wie in einer Achterbahn. Spät abends bei weniger Wind aus SW geht das Groß wieder mit hoch. Nachts dreht der Wind über SO auf NO. Früh morgens kommt eine schwarze Regenwand von achtern mit Wind bis 20 kn. Wir bergen vorsichtshalber das Groß, das Schauer zieht Gott sei Dank seitlich von uns vorbei. Wir setzen wieder das Groß anfangs mit 2. Reff. Unser ursprüngliches Ziel Grebbestad ändern wir in das südlicher gelegene Smögen. Daraus wird schließlich ein langwieriger Kreuzkurs, weil der Wind immer mehr von vorn kommt.

Erst nach 14 Uhr legen wir an. Smögen gilt hier als „Mekka“ der Segler. Vor 11 Jahren bin ich vorbeigefahren, obwohl meine Frau sich den Stop in Smögen sehr wünschte. Die gesamte Küste besteht nur aus rund geschliffenen rötlichen Granitfelsen, auf denen die Ferienhäuser, meistens aus Holz, stehen. Es ist noch keine Hochsaison, das Wetter etwas wechselhaft. So ist trotz Wochenende in den vielen Budiken und Restaurants nicht viel Betrieb. Wir kaufen 1 kg frische Shrimps, die wir zu zweit nicht schaffen. Im Hafen kommen wir mit einem deutschen Ehepaar ins Gespräch. Sie sind auf dem Weg

nach Norwegen, haben als Rentner allerdings mehr Zeit als wir. Vor dem Ablegen am nächsten Tag überlassen wir ihnen leihweise unsere norwegischen Sportbootkarten und Hafenhandbücher. Die Rückgabe im Herbst war Anlass für einen informativen Treff in Berlin.

Montag 16.06. und Dienstag 17.06.2003 Von Smøgen über Marstrand bis Anholt

Heute scheint wieder die Sonne. Ich mache noch einige Fotos. Kurz nach 9 Uhr legen wir ab. Es soll durch das Schärenfahrwasser nach Süden gehen. Der 5-Tage-Wetterbericht des DWD prophezeit für Donnerstag und Freitag Starkwind 7 bis 8, Böen 9 Bft aus West. Wir müssten eigentlich nonstop Richtung Rostock fahren. Es reizen aber als Zwischenziele noch Marstrand und Anholt.

Der Wind ist nur schwach, wir fahren bis 13 Uhr mit dem Motor. Nach 1 Stunde passieren wir Kungshamn, nach 2 Stunden Lysekil. Dann herrliches Segeln. Noch vor 17 Uhr legen wir in Marstrand an. Nach einigen Einkäufen gehen wir zur Festung. Sie schließt in 15 min. Wir dürfen ohne Eintritt noch einen kleinen Rundgang machen. Der Eindruck der von Zwangsarbeitern erbauten und als Gefängnis genutzten Gebäude ist bedrückend. Eine Entschädigung ist die herrliche Aussicht, die außerhalb der Mauern zu genießen ist.

Nach 3 Stunden (ohne Hafengeld) fahren wir mit Motor weiter durch die Schären. Erst nach Sonnenuntergang geht es bei Göteborg hinaus aufs Kattegat. Ich versuche zu segeln, es geht aber nicht vorwärts. Um mich herum reger Schiffsverkehr, mit dem Radar lassen sich die Kurse der Frachter besser als nur nach Sicht beurteilen. Nachdem ich kurz geschlafen habe, setzen wir um 5 Uhr bei SO-Wind 6 kn Groß und Genua. Knapp eine Stunde liegen wir südöstlich von Læsø mit einem Frachter schräg von vorn auf Kollisionskurs. Wieder mal im vorletzten Moment fahre ich eine Wende, die „Südwind“ aus Rendsburg zieht 100 m neben uns stur vorbei. Was wäre passiert, wenn der Frachter im selben Moment doch ein Ausweichmanöver in die gleiche Richtung gefahren hätte? Gelten hier die internationalen Kollisionsverhütungsregeln (KVR) etwa nicht?

Nach 9 Uhr frischt es auf 12 kn auf, Wechsel auf Fock 1. Infolge Winddrehung können wir die flache Durchfahrt NW von Anholt nicht mehr anliegen, wir müssen um das gesamte NW-Rev kreuzen. Erst 14.30 Uhr sind wir im Hafen. Wegen des zu erwartenden Starkwindes sollten wir hier eigentlich nicht übernachten. Heidi zeigt sich enttäuscht. Wir gehen am nahen Strand erst einmal baden. Dann tut es auch mir leid, und wir bleiben. Im Kaufladen erhalten wir beim Einkauf per Kreditkarte eine ausreichende Menge „Restgeld“ als dänische Kronen. Damit können wir um 18 Uhr das Hafengeld bezahlen. Erst jetzt machen wir uns auf zu einer Inselwanderung. Von dem oberhalb des Hafens gelegenen Nordbjerg hat man eine herrliche Aussicht. Richtung Osten kommen wir in eine urwüchsige Dünenlandschaft mit Wacholderbäumen und vielen uns unbekanntem Pflanzen. Vom Strand aus sehen wir den Leuchtturm am Ost-Ende der Insel. Der Weg dorthin wird zu weit, wir kehren um. Auf dem Rückweg kommen wir noch durch den Hauptort mit der Kirche. Auch ein Heimatmuseum gibt es, doch heute ist es zu spät. Erst nach 23 Uhr sind wir müde zurück an Bord.

Mittwoch 18.06. und Donnerstag 19.06.2003 Von Anholt durch den Großer Belt nach Nykøbing

Noch vor 7 Uhr sind wir, wie auch einige andere Segler, wieder auf See. Bei Wind aus SO anfangs mit 20 kn, später etwas abnehmend, können wir die Einfahrt zum Großen Belt anliegen. Um 15 Uhr erreichen wir den Leuchtturm Sjaellands Rev. Vorbei an Sejerø östlich von Samsø passieren wir gegen 22 Uhr Røsnäs. Der Wind kommt jetzt aus S, wir müssen kreuzen. In der Nacht wenden wir dank Heidis Aufmerksamkeit dicht vor einer Untiefentonne, der Strom hatte uns versetzt. Nach Mitternacht hat der Wind auf SW gedreht, das Kreuzen hat ein Ende. Heidi hat nachts mal wieder eine nahe Begegnung mit einer Fähre. Gegen Morgen setzt vorübergehend leichter Regen ein, ich hole die beiden zwischen durch eingezogenen Reffs wieder raus. Um die Große – Belt – Brücke wie üblich westlich zu durchfahren, müssten wir kreuzen. Das wird sehr langwierig. Ich konsultiere den Revierführer Ostsee. Unter der Hauptdurchfahrt gibt es ein Verkehrstrennungsgebiet, dass etwa 50% der gesamten Breite ausmacht. Daneben bis zu den Pfeilern hätten wir also noch Platz. Ich finde auch keine Aussage, dass die Durchfahrt für Sportboote gesperrt ist. Wir fallen ab. Mit über 7 kn Fahrt durchs Wasser bei etwa halbem Wind nähern wir uns der Durchfahrt. Es steht schätzungsweise 2 kn bis 3 kn Strom von vorn, der zunimmt je näher wir kommen. Normalerweise würde ich jetzt reffen. Wir halten durch, Gott sei Dank auch keine Schifffahrt. Hinter der Brücke ein Holeschlag, der nächste Frachter ist schon in Sicht.

Es ergibt sich ein neues, wohl das risikoreichste technische Problem dieses Urlaubs: Das GPS-Gerät findet die aktuelle Position nicht mehr. Es ist 10 Jahre alt und wurde beim Bootskauf übernommen.

Gelegentlich hat das GPS früher auch schon mal ausgesetzt, kurz ausschalten, und es ging wieder. Ich habe noch ein genauso altes Handgerät an Bord, das früher auf meinen Charterfahrten gute Dienste verrichtet hat. Es hat vor unserem Urlaub noch gearbeitet, allerdings erst nach mehreren Stunden Einschaltdauer. Jetzt auf die Schnelle, bei den eingeschränkten Empfangsbedingungen unter Deck, geht es auch nicht. Wir biegen vom Großen Belt in den Omøsund ab. Es ist gute Sicht, die jeweils nächste Tonne ist im Fernglas gut auszumachen, keine besonderen Probleme.

Um 9.30 Uhr liegt der Sund hinter uns. Das Smålands-Fahrwasser kenne ich von früheren Fahrten, es sollte eigentlich auch ohne GPS zu machen sein. Die Inseln Vejrø und Femø werden schon irgendwann auftauchen, und dann wollen wir in den geschützten Guldborgsund. Bei raumem Wind schräg von hinten zunehmend 15 kn bis 20 kn, später wohl noch mehr, fahren wir unter Autopilot Schlangenlinie. Auch von Hand lässt es sich in der Welle nur auf $\pm 20^\circ$ genau steuern. Wie soll man da mitkoppeln, wie ich es bei der Segelprüfung gelernt habe. Ich hole mein Steiner – Peilfernglas raus. Es gelingt mir auf dem schaukelnden Boot weder mit noch ohne Brille, die auf Knopfdruck eingespiegelte Gradskala abzulesen. Ich sehe den roten Bogen aber keine Zahlen. Nach rund 1 Stunde sieht Heidi eine N-Untiefentonne an StB voraus. Ein Blick auf die Karte: es muss der Kirkegrund sein. Sofort Kursänderung, etwas weiter wäre es nur 0,9 m tief gewesen.

Etwas sm an Steuerbord sehen wir eine Insel, es muss Vejrø sein. Dahinter taucht dann auch Femø auf. Nördlich Femø muss man mindestens 1 sm Abstand halten. Unklugerweise entschlief ich mich, durch den betonnten Femø Sund zu fahren und dann südlich der Insel Richtung Guldborg. Ich war hier vor 2 Jahren schon einmal, allerdings bei Flaute. Die Durchfahrt zwischen Fejø und Femø schaffen wir von einer roten zur nächsten roten Tonne. Dann müssen wir Richtung SO, um eine schmale nur 3 m tiefe durch Untiefentonnen bezeichnete Durchfahrt über das Sletterev zu finden. Bei 4 m Wassertiefe fahren wir unter Fock rasend vorwärts, die 2 sm entfernten Tonnen sind nirgends zu sehen. Uns wird mulmig, wenn wir das Loch nicht finden, sitzen wir in kurzer Zeit fest. Ich starte den Motor, wende das Boot, Heidi birgt die Fock, Kurs zurück. Ich klinke den Autopiloten ein und nehme noch mal unser Fernglas mit Bildstabilisierung. Plötzlich sehe ich gegen den dunklen Wald-Horizont eine gelb-schwarze Stange, dann auch die zweite. Erst nach mehrmaligen Absetzen des Fernglases kann ich ein in der Nähe befindliches hell leuchtendes Dach zuordnen. Wir drehen wieder und fahren in die richtige Richtung. Nach einer halben Stunde liegen die Tonnen achteraus. Mit Kurs nach O finden wir 1 Stunde später die Tonnenreihe nach Guldborg. Die Segel haben wir nach dieser Aufregung nicht mehr gesetzt. Als wir die Klappbrücke von Guldborg schon ganz dicht vor uns haben und darauf zuhalten, setzt in der Welle der Kiel zweimal kurz auf. Da bemerken wir erst, dass wir die letzte Tonne, keine 100 m neben uns, übersehen haben.

Heidi ruft auf Kanal 16 den Brückenwärter, es kommt keine Antwort. Minuten später öffnet sich die Klappe, noch bevor wir da sind. Um 15 Uhr sind wir durch. Im Guldborgsund, den wir das erste mal befahren, beachten wir peinlichst alle Tonnen. Das schmale Fahrwasser macht große Schlangenlinien und überquert einen Autobahntunnel. Kurz vor 17 Uhr legen wir in Nykøbing auf Falster an. Für heute haben wir genug! Wir machen noch einen Stadtrundgang. Hier liegen wir erst einmal sicher, abwarten, wie wohl der nächste Tag wird.

Freitag 20.06. und Samstag 21.06.2003 Hafentage in Nykøbing

Der Morgen beginnt, wie angesagt, mit Starkwind. Das müssen wir uns heute nicht antun, wenn es auch nur noch eine Tagesetappe bis Rostock ist. Ich widme mich dem GPS. Das alte Handgerät findet mit externer Stromversorgung und frei auf dem Kajütdach liegend nach längerer Zeit die aktuelle Position. Von dem Einbaugerät öffne ich mit leichter Gewalt die externe Antenne. Auf dem ersten Blick sehe ich als Elektroniker: der Anschluss des Koaxkabels ist durch eingedrungene Feuchtigkeit korrodiert. Ich mache alles schön sauber, Lötstellen neu verzinnen (ein LötKolben ist immer an Bord) und mit Kontaktöl einsprühen. Lange grübele ich, wie wohl das von unten in das Gehäuse eingeführte Koaxkabel an die aufliegende Leiterplatte angelötet worden sein soll. Schließlich baue ich alles wieder zusammen, wobei die Kontaktflächen sich nur berühren, Kabel anschließen und einschalten. Nach den üblichen 2 bis 3 min leuchtet statt der roten die grüne Lampe, die Position stimmt.

Auf der Rückfahrt 2 Tage später gibt es keine GPS-Aussetzer. Zu Hause gelingt es mir, mit einem stärkeren LötKolben den Innenleiter des Kabels anzulöten, Masseverbindung besteht über eine Schraube. Trotzdem treten 2 Wochen später bei der Regatta „Rund Bornholm“ wieder Aussetzer auf. Inzwischen habe ich mir ein neues GPS gekauft, u. a. auch wegen Störung des Wetterempfängers. Es ist bisher zuverlässig, schneller, umfangreicher in den Funktionen, aber auch komplizierter zu bedie-

nen. Ich selbst habe mehr als einen Tag die Bedienungsanleitung studiert und muss zuweilen noch mal nachschlagen, für meine Frau ist das neue Gerät erst mal ein Buch mit 7 Siegeln.

Auch am Sonnabend weht es noch mit bis zu 8 Bft. Angeblich soll sogar der Fährverkehr Warnemünde – Gedser eingestellt sein. Einen Tag können wir noch abwarten. Ich nutze die Zeit, bei den bisher nicht benötigten Seekarten alle Berichtigungen nachzukleben, eine ganz schön langwierige Arbeit. Heidi geht inzwischen allein in den Ort oder unterhält sich mit anderen Seglern. Abends wollen wir ein uns empfohlenes dänisches Restaurant (Oswaldo) am Hafen besuchen. Es ist scheinbar sehr beliebt, alle Plätze sind vergeben. So gebe ich Heidis Vorliebe für chinesisches Essen nach.

Sonntag 22.06.2003 Von Nykøbing nach Rostock

Heute müssen wir fahren, und Rasmus hat ein Einsehen. Die Sonne scheint, der Wind weht mit idealen 15 kn aus W. Wir fahren um 7 Uhr mit 2 anderen Segelbooten durch die Klappbrücke. Anfangs haben wir noch 2 Reffs eingezogen, später ganz ausgerefft. Kurz nach 9 Uhr haben wir Gedser hinter uns, um 13 Uhr passieren wir die Molen von Warnemünde, noch vor 15 Uhr sind wir zurück in unserem Segelverein in Rostock-Gehlsdorf. Wir sind mit dem Boot heil und gesund zurück. Zuweilen hat wohl auch mal ein Schutzengel nachgeholfen. Trotz aller technischen Pannen waren wir nicht auf fremde Hilfe angewiesen.

Wir packen zusammen, was mit nach Hause muss, machen klar Schiff und abends geht es noch ab nach Berlin. Montag früh beginnt für meine Frau wieder die Arbeit in der Klinik.

Anmerkungen zum Thema Wetterbericht

In früheren Jahren habe ich den Seewetterbericht ausschließlich über Radio empfangen. In der Ostsee bis hinter Gotland ist der Empfang auf Langwelle 177 kHz mit der internen Ferritantenne stabil. Weiter weg muss man geeignete Kurzwellenfrequenzen suchen (lange Drahtantenne). Abends klappt das meistens, oft aber mit Schwund und Störungen. Um die Sendezeiten nicht zu verpassen, sollte man einen Wecker stellen. Auch das Aufzeichnen auf Tonband ist ganz hilfreich. Um das Aufnehmen während eines Landgangs zu programmieren, musste ich allerdings erst wiederholt in der Bedienungsanleitung meines Weltempfängers nachlesen, um nicht irgendeinen Schalter zu vergessen.

Wetterberichte über UKW-Küstenfunkstellen gibt es im Bereich der deutschen Küste von DP07. In Rostock empfangen ich Lübeckradio (Kanal 24) allerdings nur mit starken Störungen. Auf Bornholm ist Arkona-Radio nicht mehr zu empfangen. In Schweden brachte Stockholmradio neben den Nautical Warnings einen Kurzfristwetterbericht auch auf Englisch. In Dänemark und Norwegen habe ich höchsten Starkwindwarnungen gehört.

Mit dem Kauf des jetzigen Bootes vor 5 Jahren habe ich mir einen Navtex-Empfänger zugelegt. Durch das Aufzeichnen des Textes verpasst man nicht mehr die Sendezeiten. Die Empfangsfrequenz 518 kHz wird weltweit benutzt. Der Wetterbericht in englischer Sprache ist aber nur sehr knapp und für 12 bzw. maximal 24 Stunden im Voraus gültig. Ich kann mich nicht erinnern, dass von den weiteren Nautischen Warnnachrichten je eine für mich von wesentlicher Bedeutung war. Infolge falscher Behandlung ist das Gerät vor einem Jahr ausgefallen.

Anfang dieses Jahres las ich von einem Wetterempfänger für die Kurzwellenfrequenzen des DWD, zu empfangen in ganz Europa. Es war allerdings der Hinweis vermerkt, dass im Nahbereich des Senders von 300 km um Hamburg die Langwellenfrequenz 147,3 kHz empfehlenswerter ist. Das ist dann aber ein anderer fest abgestimmter Empfänger. Ich habe inzwischen beide Wetterempfänger gekauft. An der norwegischen Südküste konnte die Langwelle abends und nachts gerade noch empfangen werden. Nördlich Kap Lindesnes waren wir ausschließlich auf Kurzwelle angewiesen. Leider ist der Empfang nicht zu jeder Tageszeit stabil, und das Gerät sucht nicht automatisch die jeweils günstigste Frequenz. Im Nahbereich hat man auf Kurzwelle keinen ausreichend sicheren Empfang. Sehr nützlich beim DWD-Wetterbericht sind die Mittelfristprognosen bis zu 5 Tage im Voraus und die vielen auszuwählenden Seegebiete. Ein besonderes Problem sind Störungen an Bord. Die stärksten Störungen habe ich durch Log, Lot, Windinstrument (B & G System Focus) und Landstromladegerät (Sterling). Die Instrumente stören sogar noch im UKW-Seefunkbereich. Das ausgefallene und inzwischen ersetzte alte GPS störte den Empfang auf 147 kHz ganz erheblich, vor allem nach dem Einschalten. Für die Wetterempfänger gibt es wahlweise eine kleine Aktivantenne, für die man einen möglichst optimalen Montageplatz suchen sollte oder eine Achterstagnkopplung, die wegen der größeren Ausdehnung physikalisch eigentlich besser sein sollte. Beide Empfänger direkt parallel am gleichen Achterstag haben sich gegenseitig gestört. Abhilfe brachte bisher eine losere Ankopplung über einen um das Achterstag

gewickelten ca. 2 m langen isolierten Draht für den KW-Empfänger. Die Aktivantenne für 147 kHz wurde unmittelbar am isolierten Ende des Achterstags montiert. Künftig will ich einen selbstgebauten Vorverstärker in die bisher rein passiven Achterstagskopplung für den KW-Empfänger einschalten.