

Reisen

Kiel – Oslo – Göteborg, (fast) einhand gesegelt

In Zeiten, wo Erdmann mit 60 Jahren einhand nonstop gegen die vorherrschenden Windrichtungen die Erde umsegelt, ist ein Einhandtörn über Oslo nach Göteborg wirklich keiner besonderen Erwähnung mehr wert. Gleichwohl stellt er im Leben der meisten Fahrtsegler einen kleinen Höhepunkt dar – auch wenn man fast 10 Jahre jünger als Erdmann ist.

Geplant war eigentlich eine ganz andere Reise, nämlich an die Küste Nordspaniens, wo ich mit meiner Frau zwei Wochen lang von La Coruna aus nach Osten bummeln wollte. Aber als kurz vor Fahrtantritt mein Mitsegler für die Hin- und Rückreise schwer erkrankte, entschloss ich mich mit meiner Hallberg Rassy 31 *Algebra* allein zu segeln. Denn meine Frau hatte ihre Spanienreise bereits gebucht. Mein Ziel sollte nun Oslo sein – Spanien traute ich mir alleine nicht zu – und mehr als 6 Wochen Zeit standen dafür zur Verfügung. Natürlich war ich schon mehrfach einhand gesegelt, doch wie würde ich mit den zu erwartenden Schwierigkeiten und der Einsamkeit auf einer längeren Reise zurechtkommen? Fragen, die ich mir (wie wohl wohl jeder Segler) schon oft gestellt hatte, hoffte ich bald selbst beantworten zu können.

Kiel, Sønderborg, Juelsminde, Ebeltoft – nach drei Tagen herrlichen sonnenreichen Segelns lagen bereits 147 sm im Kielwasser – besser konnte der Anfang nicht klappen. Über Grenå ging es weiter nach Anholt. Bisher hatte ich immer eine Möglichkeit gefunden, längsseits an einem größeren Schiff festzumachen, was sich auch einhand ohne Schwierigkeit bewerkstelligen lässt. In Anholt aber liegt man bekanntlich vor Heckanker, doch Rasmus war mir wohl gesonnen. Ich konnte den Anker fallen lassen und mit Wind von achtern langsam zum Steg laufen. Der Anker hielt auf Antrieb und kam auch nicht mit anderem Ankergeschirr unklar.

Wie schon so oft wurde ich auch dieses Mal auf Anholt zwei Tage lang eingeweht. West 8 drückte die Schiffe gegen den Steg. Zahlreiche Leinen wurden quer durch den Hafen gespannt, um die Anker zu entlasten. Keiner kam mehr raus.

Seekrank

Trotz guter Bücher und schönen Wetters schloss ich mich der ersten Gruppe, die den Hafen am dritten Tag verließ, an. Es wehte immer noch mit vollen 6 Bft von achtern, als ich die Bugleinen loswarf und mich mit Motorhilfe achteraus verholte. Alles klappte vorbildlich, ich war (da noch) stolz. Im Vorhafen legte ich das Schiff bei langsam achteraus laufender Maschine mit dem Heck in den Wind. So stabilisierte der Winddruck auf den Mast die Lage des Bootes und ich konnte das Schiff im Schutz des Hafens seeklar machen. Dieses Manöver praktizierte ich auch später immer wieder, um nicht bei Seegang an Deck arbeiten zu müssen.

Bei auflandigem Starkwind steht in der Hafeneinfahrt bekanntlich ein besonders heftiger Seegang. Beruhigend war für mich, dass die Maschine dennoch nicht bis an ihre Grenze belastet werden musste. Bald lief ich mit vollem Amwindkurs

nordwärts. Es wehte mit 25 Knoten (W 6), in Böen wurden 38 kn (Bft 8) erreicht. Die See war gut ausgeprägt und überstieg 2 Meter – nach drei Tagen Westwind und einer ordentlichen Anlaufstrecke (Fetch). Doch sei es das falsche Frühstück oder der schlechte Schlaf, ich wurde seekrank. Laut Logbuch übergab ich mich fünf Mal, mir war verdammt schlecht. Das Boot lief unter Genua alleine, der Autopilot hielt sauber Kurs; wie sagt man doch immer *die Schiffe sind zumeist stärker als die Besatzungen* oder *Hochmut kommt vor dem Fall* und es ist gut, wenn einem auch die Grenzen aufgezeigt werden. Ich entschied mich nach verschiedenen Versuchen für die Leekoje im Salon, die ich konsequent alle drei Minuten verließ, um Ausguck zu gehen. Nach 7 Stunden ließ die Seekrankheit nach, ich war wieder klar im Kopf, aber mit völlig leerem Magen noch äußerst schwach. Insgesamt knapp 8,5 Stunden später stand ich vor Frederikshavn. 58 sm lagen hinter mir, und das Schiff hatte ohne mich eine Durchschnittsfahrt von fast 7 kn erreicht.

In Frederikshavn kam ein Schulfreund an Bord. Er war schon mehrfach mitgesegelt, aber nur als „Badegast“. Obgleich Sportlehrer ist er am Segeln völlig desinteressiert und so überraschte es mich auch nicht weiter, dass er später im Hafen ohne Leine an Land trat und Schiff und mich aufmerksam beobachtete. Ich wollte einhand segeln, wir beide wollten unsere Freundschaft mal wieder beleben und ungestört stundenlange Gespräche führen können.

Um ihn an das Segeln zu gewöhnen und vor meinem „Schicksal“ zu bewahren, liefen wir am nächsten Tag nur 20 sm nach Skagen. Skagen ist natürlich immer eine Reise wert. Uns bescherte dort ein Hochdruckkeil gutes Wetter, aber leider nur leichtesten Wind aus Nord. Unser Hafennachbar kam bereits aus Oslo und erzählte, dass er dort in kurzer Hose herumgelaufen sei (was wir ihm einige Tage später übrigens hätten nachmachen können). Am dritten Mittag gewannen wir der Flaute ihre gute Seite ab, bunkerten Diesel und motorten ohne Gedanken an Seekrankheit in Richtung Norwegen. Am frühen Abend konnte ich mich sogar ein paar Stunden in die Koje legen, doch leider nicht schlafen, obwohl der Autopilot Kurs hielt und mein Freund Ausguck ging.

Im Skagerrak

Nachts frischte der Wind endlich auf und schnell entstand eine steile Welle, weil ein Strom mit ca. 0,5 kn gegen den Wind setzte. Wir liefen am Wind und machten gute Fahrt. Obwohl mein Gast in der Vorpiekkoje sich mehr in der Luft als auf der Matratze befinden musste, hielt er tapfer aus und das Essen in seinem Magen. Dennoch konnte er einer herrlichen Kreuz in den erwachenden Morgen nicht dieselbe Begeisterung wie ich abgewinnen. Der Oslofjord ist 60 sm lang, sein Ausgang ist breit und bietet selbst bei ablandigem Wind wenig Schutz. Vom ersten Land in Sicht bis zum gepflegten Fjordsegeln vergehen viele Stunden. Mir macht Segeln einfach Spaß, mich faszinieren die Wellen und die Wolken und die Führung des Schiffs. Wenn das aber nicht so ist, erfordert eine solche Situation doch sehr viel Geduld, die mein Gast zum Glück mit mir hatte. Nach 25 Stunden und 127 sm liefen wir in

Horten/Oslofjord ein, aber bei inzwischen trübem Wetter war dies – zweifellos ein nettes norwegisches Städtchen – nicht der Ort gewesen, wo ihm ein spontanes *Das hat sich aber gelohnt* über die Lippen kommen konnte.

Oslofjord

Leider brachte der folgende Tag nur Wolken und Flaute, so dass wir nach Drøbak motoren mussten. Auf dem Weg dorthin lasen wir eine beeindruckende Beschreibung der Versenkung des deutschen Schlachtschiffs *Blücher*. Mein Vater hatte im zweiten Weltkrieg als junger Leutnant an der Besetzung Norwegens teilgenommen und mir in meiner Kindheit viel davon erzählt. Nun empfand ich es als seltsam, dass trotz der mehr als 1000 mit der *Blücher* untergegangenen deutschen Soldaten meine Sympathien eigentlich mehr auf Seiten der Norweger waren, die – mit ausgemusterten Kanonen aus dem ersten Weltkrieg – wenigstens etwas Gegenwehr geleistet hatten.

Drøbak brachte uns auch den ersten Wechselkursschock: Für fünf Brötchen bezahlten wir umgerechnet DM 12! Nun, die Brötchen waren so groß, dass wir auch noch mittags davon aßen und der Euro war seit seiner Einführung um 25% gefallen – das alles waren richtige, aber letzten Endes unzutreffende Erklärungen, denn auf meinem Rückweg lief ich wieder nach Drøbak und ging wieder in dieselbe Bäckerei (die Brötchen waren eigentlich ganz gut gewesen) und siehe da: die Verkäuferin hatte sich beim ersten Mal verrechnet. Trotzdem ist Norwegen derzeit ein teures Urlaubsland.

Oslo

Drøbak – Oslo: 20 sm, Strom und ganz leichter Wind von vorn, Badehosenwetter, aber wieder nur motoren. Aker Brygge, unser Yachthafen in Oslo, ist eigentlich besser als Bootsparkplatz zu bezeichnen. Ein Parkscheinautomat ist vorhanden und die Fluktuation eines innerstädtischen Parkplatzes ebenfalls. Einige norwegische Familien fahren offensichtlich zum Einkaufen mit ihrem Boot in die Stadt. Vollgepackt mit Einkaufstüten und Getränkekästen verlassen sie wieder den Hafen.

Manche machen erst noch ein Picknick an Bord, bevor sie auslaufen, und genießen den städtischen Trubel um sich herum, der so ganz im Gegensatz zur Beschaulichkeit der meisten anderen Häfen steht. Gegen Mitternacht lief das vielleicht zehnte Boot (seit unserer Ankunft gegen 15.00 Uhr) in unsere Nachbarbox. An Bord waren etwa 20 Männer und Frauen im Alter von Studenten. Sie zog es offensichtlich ins Osloer Nachtleben. Zurück kamen sie gegen vier Uhr morgens und dann feierten sie an Deck weiter, gerade so als wäre es 21.00 Uhr. Laute Musik, ein Bad im Hafenbecken, gemeinschaftliches Singen – man muss neidlos anerkennen, es war eine tolle Party. Sicherlich werden viele Segler so etwas als Ruhestörung empfinden, ich bin da anders. Mich stört das nicht, ich bin gerne unter jungen Menschen und kann auch bei lauter Musik schlafen. Und im Vergleich zu den Parties in den

Häfen an der westschwedischen Schärenküste war es in Oslo eher gemäßigt.

Aker Brygge liegt optimal, um die Stadt zu besichtigen. Man muss nur den Fuß von Bord setzen und befindet sich sozusagen direkt im Menschengetümmel. Norwegen kann man sicherlich nicht als Land bezeichnen, in dem begründete Sicherheitsbedenken entstehen können. Dennoch fragt man sich natürlich angesichts der zahlreichen Menschen, die das Verschließen des Schiffes und das Von-Bord-Gehen beobachten, ob nicht einer darunter kriminelle Absichten hat. Nun, dem war nicht so, aber als ich nach der Abreise meines Freundes meine Leinen loswarf, fehlte eine. Die Gedanke daran macht mich noch heute fassungslos. Die Boxen waren durch schwimmende Leichtmetallträger, an denen die Heckleinen festgemacht wurden, voneinander getrennt. Ich erinnere mich genau, dass ich meine Leine zunächst an einer Mittschiffsklampe belegt hatte. Weil noch ein Stück von mehreren Metern Länge übrig war und ich vermeiden wollte, dass es ins Wasser fiel, führte ich den Festmacher von der Mittschiffsklampe über Deck an die Achterdeckklampe, belegte die Leine dort ein zweites Mal, schoss den Rest auf und hängte ihn über den Heckkorb. Diese so befestigte Leine ist gestohlen worden! Ich sage nur *Bootsparkplatz*.

Südwärts

Am Sonntag, 22.7.01, verließ ich Oslo. Es war der 17. Tag der insgesamt 43-tägigen Reise. Sein Ablauf gibt ganz gut den Reisestil wieder. Der Morgen begann unfreundlich, der Himmel war verhangen und es regnete. Das störte mich nicht, bei einer so langen Reise scheint die Sonne oft genug. Nach einem ausgiebigen Frühstück – übrigens decke und schmücke ich auch für mich alleine den Tisch gerade so, als ob ich großen Besuch erwarte – habe ich bis zum späten Vormittag gelesen. Als die Stadt sich wieder gefüllt hatte, kaufte ich mir eine Zeitung und setzte mich in ein Café. Um 15.40 Uhr, nachdem ich am gegenüber liegenden Steg Wasser gebunkert hatte, lief ich aus. Laut Logbuch begann es ab 16.15 Uhr wieder zu regnen (siehe oben), ab 18.00 Uhr nur noch als Nieselregen. Schönes Kreuzen durch den Oslofjord unter Groß und Genua. Der Wind, der zunächst mit 4 – 5 aus SSE geweht hatte, drehte etwas recht und liess ein wenig nach. Um 20.20 Uhr fest in Drøbak. Drøbak ist eine wirklich hübsche, idyllische Kleinstadt. Kopfsteingepflasterte Straßen führen an schön herausgeputzten kleinen alten Häusern vorbei, vor deren Fenstern Blumen blühen. Ein kleiner Markt bietet nicht nur frische Lebensmittel, sondern auch etwas Trödel. Die Welt ist in Ordnung. Ich frühstückte – der Leser ahnt es – in einem Straßencafé. Am Nachmittag frischte der S-Wind auf. Da ich wenig Lust hatte, im offenen Teil des Oslofjordes stärkeren Seegang gegenan zu haben, lief ich wiederum Horten an. Auf der Hinreise hatte ich im alten Hafen kostenlos gelegen, das erhoffte ich jetzt wieder, doch leider vergebens.

Inzwischen hatte meine Frau ihren Spanienurlaub (vorzeitig) beendet, um mit mir noch gut zwei Wochen lang segeln zu können. Den Abschnitt Göteborg – Kiel wollten wir gemeinsam zurücklegen. Das hatte für mich zwei Konsequenzen:

Zum einen blieb mir nur noch gut eine Woche für die westschwedischen Schären, das mehr oder weniger ziel- und zeitlose Bummeln war damit vorüber. Zum anderen wollte ich mein Schiff, das ich innen immer sehr gepflegt hatte, bis zur Ankunft meiner Frau auch außen auf Hochglanz bringen. Während die Außenhaut stets im Winterlager poliert worden war und einen guten Eindruck machte, hatte ich bei den Aufbauten und dem Spiegel in den vergangenen Jahren sehr geschlampt. Das Gelcoat war so matt geworden, dass ich bereits befürchtete, es mit eigenen Mitteln nicht mehr hinzukriegen und mit einer größeren Werftreparatur rechnete. Allen, die (wie ich) das ständig fortschreitende Ermatten ihres Gelcoats mit stiller Verzweiflung beobachten, zum Trost: Man braucht keine Maschinen, man braucht keine Kraft und auch nur wenig Zeit – ein Poliermittel mit kleinen Schleifpartikeln und ein Beutel Polierwatte reichen aus. Das Poliermittel mit Watte auftragen und nach kurzem Antrocknen erneut mit Watte drüberreiben. Ich bin – weiß Gott – kein Heimwerker, körperliche Arbeit ist nicht gerade meine Liebe. Aber mit wenig Aufwand ich mein inzwischen sieben Jahre altes Schiff, mit dem ich über 14000 sm gesegelt bin, wieder auf Hochglanz bringen konnte, das war einfach sagenhaft.

In den Schärengewässern

Der Oslofjord verabschiedete mich mit Kaiserwetter. Ich war relativ früh ausgelaufen und erlebte einen der schönsten Tage meines Seglerlebens. Ich musste kreuzen und zu meiner großen Freude fand ich immer wieder Yachten in der Nähe, an denen ich meine Segelkünste testen konnte. Ich segele mit Windlupe und VMG-Anzeige. VMG (velocity made good) ist die gedachte Geschwindigkeit, die ein unter Maschine genau gegen den Wind laufendes Boot fahren muss, um ebenso schnell zu sein. Die VMG-Anzeige gibt an, ob es günstiger ist, etwas mehr abzufallen und mehr Fahrt zu machen (was meistens schlechter ist) oder lieber größere Höhe bei weniger Geschwindigkeit zu laufen. Richtig genutzt verschafft die VMG-Anzeige in der Kreuz (wie auch auf Vorwindkurs) so entscheidende Vorteile, dass ein vergleichbares Boot ohne VMG nahezu chancenlos wird. Neben VMG muss selbstverständlich die Windgeschwindigkeit im Auge behalten werden, denn sie besitzt natürlich den größten Einfluss auf die Fahrt. Wenn man nach VMG steuert, dient der Steuerkompass dazu, Windedrehungen zu erkennen. Das vierte Instrument, das Lot, stellt die Verbindung zur Navigation her. Zusammen mit dem Log sind also fünf Instrumente gleichzeitig zu beobachten, und das erfordert schon eine gewisse Konzentration.

Auch trotz aller technischen Fortschritte in der Navigationstechnik – man muss dort oben verdammt aufpassen und ständig genau wissen, wo sich das Schiff befindet. Ich beobachte zudem Wolken, Wellen und andere Yachten, um die Verhältnisse richtig einschätzen zu können und wenn die Seite in Luv günstiger erscheint, wird sofort gewendet. Im Oslofjord ist zudem andauernd auf die Großschiffahrt zu achten. Ich liebe dieses Segeln als Kombination aus Kopf, Bizeps und Schnelligkeit, obwohl ich nach jeder Wende total erschöpft bin. Wenn es mir dann unter Einsatz aller Möglichkeiten gelingt, ein größeres Schiff auszukreuzen

(welches meinen Erfolg vielleicht nicht einmal bemerkt), dann freue ich mich über mein Boot. Hier bin ich wie mein Vater, über den einmal gesagt wurde, er segele gegen alles Regatta, was schwimmt – und sei es ein Stück Holz.

Bald tauchte ich in die wunderbare Schärenwelt ein, die in navigatorischer wie landschaftlicher Hinsicht einen absoluten Höhepunkt darstellt. Sicherlich gibt es weit entfernte Segelgebiete, wie z. B. die Südsee, die Karibik, die Ägäis oder die kroatische Küste, die zu Recht zu den schönsten Revieren der Welt gezählt werden. Mich hat dieser Törn, auf dem ich zum dritten Mal die westschwedischen Schären bereiste, davon überzeugt, dass dieses Fleckchen Erde auch dazu gehört; schöner sind die Gegenden mit den großen Namen nicht, nur anders.

Von Strömstad ging es durch das romantische, zum Teil sehr flache Binnenfahrwasser und den Havstensund nach Grebbestad und dann durch den Hamburgsund nach Smögen. Bei Badehosenwetter erlebte ich Naturschönheiten, die ich mit meinen Worten niemals angemessen beschreiben kann. Lysekil (Stenungssund nun nicht gerade), Mollösund, Marstrand – das alles gehört zum Feinsten, was Schweden zu bieten hat, und das ist wahrlich nicht wenig. Im Logbuch findet sich mehrfach dieselbe Tageszusammenfassung *Das war mal wieder der schönste Tag*.

In Marstrand stand mir ein schwieriges Hafenmanöver bevor. Bei 5 – 6 Windstärken querein musste ich einen Liegeplatz mit Heckboje anlaufen (ich habe keinen Heckbojen-Patenthaken). Alles ist vorbereitet, die Fender hängen an der Bordwand und die Vorleinen griffbereit am Bugkorb. Natürlich wird jedes einlaufende Schiff beobachtet und so wartet auch hier ein hilfsbereiter Hafenlieger, der sich am anzusteuern den Liegeplatz postiert. Ich laufe also langsam die Heckboje an und ziehe – auf Deck liegend und mit dem Fuß steuernd – meine Achterleine durch das Auge. Die Heckleine in der Hand, die Pinne zwischen den Beinen und den Fuß am Gashebel gehts zum Steg. Sobald der Helfer den Bugkorb bzw. die daran hängende Vorleine ergreift, wird mit Maschine und Heckleine aufgestoppt. Während ich die Heckleine belegt habe, hat der andere Segler bereits die Vorleinen durch Stegringe gezogen, die ich nur noch dankend entgegennehmen muss – ein makelloser Manöver und völlig stressfrei.

Ich bin in der glücklichen Lage, mein liebstes Hobby zu meinem Beruf gemacht zu haben: als Segelbuchautor im Delius Klasing Verlag. So kann ich meine Reisen auch beruflich nutzen. (Das schlechte Gewissen bei einem 6-Wochen-Törn ist nicht ganz so groß.) Nach der letztjährigen Englandreise entstand der Titel *UKW-Betriebszeugnis*, in den ich zahlreiche neue „Funkefahrten“ und Recherchen vor Ort einbringen konnte. Auf dieser Reise beschäftigt mich nun das Thema *Skippertraining – Vom Führerscheininhaber zum Schiffsführer*. Immer wieder sammle ich Stichpunkte, ständig beobachte ich Dinge, die für einen angehenden Schiffsführer sicherlich wertvolle Informationen darstellen. Oft denke ich über den offensichtlichen Unterschied zwischen einem in der Regel mit zwei Personen bemannten Eignerschiff und einer voll besetzten Charter- oder Schulungsyacht nach. Wofür braucht ein

junger Skipper wirklich eine große Crew und wie sollte er sie dann einsetzen? Ich denke, ich bin bei dieser Reise auf die richtigen Gedanken gekommen.

Auch über das Einhandsegeln konnte ich ausgiebig sinnieren. Einsamkeit war für mich nie ein Thema, im Gegenteil, allein an Bord nimmt man die Zeichen der Natur und des Bootes wesentlich intensiver wahr. Versucht man – im Rahmen der Möglichkeiten eines Fahrtenbootes – optimal zu segeln, so entsteht beinahe ein Zwiegespräch mit dem Schiff; man beobachtet aufmerksamer. Und wer ständig Häfen anläuft, gerät auch nicht in Gefahr zu vereinsamen. Ich habe die Reise glücklich, ohne Schaden oder Havarie beendet, aber seekrank in der Kojeliegend habe ich auch meine Grenzen erfahren. Ich weiß, dass ich einhand wunderbar segeln, aber auch in erhebliche Probleme geraten kann, wenn ein paar Dinge schief laufen und es gleichzeitig zu technischen Schwierigkeiten kommt. Doch das Leben ist bekanntlich nie ganz risikofrei, wodurch es ja so besonders reizvoll werden kann.

Göteborg ist schon der nächste Hafen. Einen Tag zu früh komme ich an, aber den kann ich gut nutzen: für mich heißt dies Rein-Schiff und für meine Frau mache ich mich auf die Suche nach einem erstklassigen Restaurant.

Rolf Dreyer