

Tourensegeln aber nicht nach Fahrplan

2014 ist das Jahr, in dem ich zum ersten Mal seit 30 Jahren länger als zwei Wochen zusammenhängend segeln kann. Von Mai bis Ende Juli habe ich geplant, die Nordsee im Uhrzeigersinn zu umrunden. Wie ich schon in der Planung dachte, war der Anfang der schwierigste Teil.



Warten auf guten Wind in Scheveningen

Am 03.05. war der Start. Ich wollte von Andijk über Amsterdam und IJmuiden nach Lowestoft. Schon nach einer Stunde war die Reise ernsthaft gefährdet. Ein unbedachter Schritt und ich bin heftig gegen das Ende meines Baums gestoßen. Statt blauem Himmel habe ich Nachtsterne gesehen. Das war eine deutliche Warnung – Einhandsegeln bedeutet doppelt aufpassen! Für die Fahrt über den Kanal hatte ich ein Zeitfenster von etwa 30 Stunden, allerdings in der Flaute, der Vorbote schlechten Wetters. Nach 20 sm in Richtung West unter Motor nahm die Sicht mehr und mehr ab. In meinem Kopf, der noch von der Kollision mit dem Baum schmerzte, arbeitete es heftig – ich habe doch ein Segelschiff und keine Motoryacht und will ich schon am Anfang durch diesen Nebel? Nach acht Stunden lag ich dann in Scheveningen und habe 4 Tage auf günstigen Wind gewartet. Es hat mit gut 8 Bft aus West geblasen und danach sollte der Wind auf NW gehen. Warten alleine auf nur 9x3 Metern zehrt an den Nerven. Mit einem Ehepaar, das nach Spanien wollte, habe ich einige Bierchen getrunken und die Zwei haben mir immer wieder gesagt, du musst geduldiger werden und warten. Also übte ich mich in der Entdeckung der Langsamkeit. Am vierten Tag habe ich mich dann entschlossen. Es geht auch anders herum über die Niederländische, Deutsche und Dänische Küste nach Norwegen, England segelt mir nicht davon.

Endlich segeln! Wind, frische Luft, Arbeit und Ruhe bringen mich auf andere Gedanken, es ist, als ob nach Sturm und Regen der Himmel aufklart. Am 12.05. war ich also auf der Kreuz in Richtung Deutsches Wattenmeer. Bis auf Borkum kenne ich diese Inseln gar nicht. Segeln

in Deutschland ist für mich fast wie ein Törn ins Ausland. Erfreulich locker ist der Funkverkehr, fast familiär wünscht man sich einen guten Morgen oder einen schönen Feierabend. Aber zunächst schlafe ich mich in Lauwersoog richtig aus und esse vor allem guten Fisch! Morgens um 0500 geht es dann mit dem Ebbstrom raus nach Borkum. Ich freue mich über den schönen Sonnenaufgang und genieße wieder die Weite und die Ruhe des Meeres. Mir entgegen kommt ein Fischer aber mitten in dieser perfekten Idylle dreht der mehrfach direkt auf mich zu. Zunächst ist noch Abstand, also beobachten und Kurs halten. Dann wird es immer enger. Ich notiere mir die Schiffsdaten auf meinem AIS und rufe Schiermonnikoog. Dort hat man den Vorfall beobachtet und funkt den Fischer an, der Kapitän antwortet, er hätte ein Problem mit der Hydraulik seiner Ruderanlage. Das geht ein bisschen hin und her und am Ende hat der Fischer aus Norderney die Küstenwache an Bord. Was ich über solche Seeleute denke, schreibe ich besser nicht auf.

Von Schiermonnikoog ging es über Borkum nach Norderney und Helgoland. Auf diesem Abschnitt hatte ich Winde aus N und E, in den Wochen danach drehte der Wind und kam überwiegend aus NW bis W. Daher musste ich viel kreuzen.

Als Schüler habe ich 1974 ein paar Wochen auf Norderney auf einer Baustelle gearbeitet. Deshalb war ich gespannt, wie es heute dort aussieht. Als ich vor dem Gebäude, damals eine Hotel-Baustelle, stand, war ich eher enttäuscht – es ist viel kleiner als in meiner Erinnerung. Die Disko, in der jeden Abend die jungen Leute zusammenfanden, gibt es natürlich auch nicht mehr. Dies war der einzige nicht langweilige Fleck auf Norderney – daran hat sich nichts geändert, also sagte ich mir, nichts wie weg von hier. Helgoland ist dann aber ein echter Höhepunkt der Reise. Nicht nur, weil hier alles steuerfrei ist, nein, man kann Vögel auf dem Lummenfelsen beobachten und kommt auf der weißen Düne den Robben, die sich hier sonnen, ganz nahe. Ich lag im Nordhafen, der für Schiffe bis 10 Meter geeignet ist, gemütlich in einer Box. Man muss sich allerdings, so lerne ich, telefonisch anmelden. Nach Borkum macht sich auch hier die neue Konkurrenz zwischen der Sportschiffahrt und den Offshore Schiffen bemerkbar, die von diesen, für die Berufsschiffahrt geeigneten Häfen die Windparks bauen bzw. warten. Natürlich ist dieses Geschäft lukrativer als das mit den Sportbooten. Und Windparks gibt es eine gigantische Anzahl in der Nordsee - fertig, im Bau oder geplant. Wie schrieb doch Goethe: „gestern noch Wohltat heute Plag“. Noch sind wir im Gestern.



Robben Island (Weiße Düne), Helgoland

Nach einem Besuch der Insel Sylt fuhr ich die Dänische Küste entlang Richtung Thyboron. Das ist eine ganz besondere Atmosphäre, denn es geht an einem scheinbar endlosen Sandstrand entlang. Für mich war das aber keinesfalls langweilig. Nicht nur, weil ich ständig gegen den NW kreuzte, auch, weil mich die Küste von fernen Ländern und vergangenen Zeiten der Segelschiffahrt träumen ließ. Torsminde ist ein ehemaliger Fischereihafen, der in meinem Segelhandbuch eher nicht empfohlen wird. Meine Müdigkeit plagte mich und ich fuhr trotzdem hin. Ich lag allein inmitten alter Holzstege und um mich herum Sand, Sand, Sand. Morgens um 0200 weckte mich ein Trippeln und ich schaute aus dem Niedergang, was da los war. Hunderte Möwen standen um mich herum. Als mich eine entdeckte, flogen alle los und machten ein irrsinniges Geschrei. Die Situation erinnerte mich an Hitchcock, die Vögel. Ich war begeistert! Von dort ging es in den Limfjord. Überall sattes Grün und leicht geschwungene Hügel. Die Segler sind sehr aufgeschlossen, die Häfen ausgezeichnet und jeder Segelverein unterhält ein Clubhaus, das alles bietet. Man trifft sich am Abend und ich als Alleinsegler bekam leicht Anschluss. Im Vergleich zu den eher verschlossenen Friesen sind die Dänen wohlthuend offen und freundlich.

Die Fahrt über den Skagerrak startete in Lemvig im Limfjord, wo mein jüngerer Sohn an Bord kam. Es dauerte 19 Stunden. Bei NW, 4-5 Bft, ging es hart am Wind mit Kurs 340° Richtung Mandal. Wir waren über die kurze und hohe Welle erstaunt, fast wie auf dem Ijsselmeer. Grund dafür sind zwei Strömungen, die am Westausgang des Skagerraks aufeinander treffen, in der Nordsee der N-S Strom und im Skagerrak der E-W Strom. In der Nacht bei Vollmond warfen die Wellen Schatten, die in meiner Müdigkeit aussahen wie ertrunkene Seeleute. Jede Welle, die über das Schiff kam und das waren einige, erschien mir wie eine Hand, die mich holen wollte. Aber manchmal rief ich, ihr kriegt mich nicht! Diese Szenen hielten mich wach. Mandal war zu dieser Zeit noch fast ausgestorben. Der Hafenmeister war nur telefonisch zu erreichen und Hafengeld wurde noch nicht erhoben. Hier hatten wir in einer Pizzeria gleich gelernt, dass Norwegen teuer ist. Der Preis einer einfachen Pizza betrug 20 €,

also kochten wir doch auf dem Schiff. Aber welche grandiose Küste fanden wir hier! Ist man erst einmal um den südlichsten Punkt Norwegens, Lindesnes, herum, empfängt den Segler der Atlantik. Die Atlantikwelle ist an der Küste bei NW immer noch kurz und steil, besonders, wenn man gegenan segeln muss, merkt man das. Die Küste wird jetzt aber von tiefen Fjorden durchzogen und die Felsen sind schroff und hoch. Überall kann man rein und findet schöne Plätze zum Verweilen. Mit meinem Sohn ging es nach einem kurzen Zwischenstopp in Korshaven bis Egersund. Hier kommen die Heringe für den Holländischen Matjes her, lernte ich von einem Trucker, den ich hier traf. Bis Haugesund blieb der Wind auf NW. Da es mehrere Tage mit 8 Bft blies, haben wir uns eine schöne Ankerbucht im Roeksund, einem kleinen Seitenfjord des Haugesund, gesucht und dort die Natur genossen. Mein Sohn fuhr dann mit dem Bus nach Bergen und flog von dort zurück nach Deutschland.

Am Morgen war oft Flaute, am Nachmittag frischte der Wind dann auf, oft bis zu 7 Bft. Diese Land- und Seewinde sind extrem an der Norwegischen Küste und dürfen nicht unterschätzt werden. So gab Rogaland Radio fast regelmäßig gegen Mittag eine Sturmwarnung heraus. Auf dem Rückweg nach Süd-Norwegen war der immer noch aus NW kommende Wind für mich ausgezeichnet und ich konnte oft bei 5 – 7 Bft nur mit der Fock segeln. Nun wieder alleine, segelte ich in den Flekkefjord und nach Farsund. Beides sind sehr empfehlenswerte Reviere. Im Flekkefjord hielt ich mich auf einer Insel auf etwa 58°15,5' N und 006°39,3' E und später auf der Insel Hydra auf. Bei Farsund lag ich auf etwa 58°04,3' N und 006°50' E am Steg einer unbewohnten Insel. Ich erwähne diese Plätze, weil es hier ganz besonders abgeschieden und ruhig ist. Beides, Abgeschiedenheit und vor allem Ruhe sind Teil meines Hobbys und beides habe ich in Norwegen gefunden. Leider wird diese Ruhe nicht selten durch den Lärm rasender Motorboote gestört. Norwegen ist zwar ein Land der Wikinger, die heute allerdings statt guter Segel ordentlich PS unter der Haube brauchen.



Die Einfahrt in den Flekkefjord

Ende Juni bis Mitte Juli hielt ich mich an der sog. Norwegischen Riviera auf. Das Revier ist nicht so rau und die Felsen nicht so schroff wie im Norden. Lillesand und besonders Grimstad sind schöne kleine Städte mit erstklassigen Häfen. Westlich von Lillesand erstreckt sich ein 7 sm langes Kanalsystem, die Blindleia, das wunderschöne Ankerplätze bietet. Hier kann man schon längere Zeit verweilen. Wunderbar waren auch zwei Nächte vor Anker in einer Inselgruppe im Skagerrak, die nur bei schwachem Wind empfohlen wird. Sie heißt Ryvingen und liegt auf 58°22' N, 008°44' E. Die Ruhe wird hier nur von dem Geschrei der Möwen unterbrochen, in der Nacht ist das ein unvergessliches Erlebnis. Ab Kristiansand blies der Wind dann eine längere Zeit aus E – NE. Das war ideal für die Rückreise. Hier ist mein älterer Sohn an Bord gekommen, mit dem ich lange Schläge segelte. Die Strecke von Kristiansand bis Helgoland haben wir in 49 Stunden geschafft, ohne Motor! Nach einem Besuch in Bremerhaven und auf Spiekeroog segelten wir dann Non-Stop bis Ijmuiden. Am Ende der Reise standen 1800 sm auf meiner Logge, davon bin ich ca 75% unter Segel gefahren. Das ist ein ausgezeichneter Durchschnitt.



Sonnenaufgang auf dem Skagerrak

Acht Wochen war ich alleine mit mir und meinen Gedanken. Das war nicht immer leicht. Besonders nachdem mein jüngerer Sohn mich in Haugesund verlassen hatte, ist mir das Alleinsein sehr schwer gefallen. Das liegt wohl vor Allem daran, dass man die Höhen und Tiefen einer solchen Reise mit niemandem teilen kann.

Zum Schluss möchte ich noch erwähnen, dass ich im Norden, neben Norwegern natürlich, am häufigsten Holländischen Seglern begegnet bin. Darunter nicht wenige, die mit einem Koopmans Entwurf fahren. Die Niederländer sind wohl, mit den Engländern, nach wie vor unerschrockene Hochseesegler, die aber vor allem eines bestens verstehen, Sicherheit. Und damit bin ich bei meiner Victoire 933. Dieses Schiffchen ist mir sehr ans Herz gewachsen und ich hatte den Eindruck, es gefiel ihr im Nordmeer, aber je näher wir dem Ijsselmeer kamen,

desto schneller und lebendiger wurde diese rüstige alte Dame aus Holland, es war wohl Heimweh.

Der Autor



Andreas Stübbe

Jahrgang 1956

Lebt in Aschaffenburg seit 1994

Segelt seit 30 Jahren auf der Nord- und Ostsee

Höchster Befähigungsnachweis: Sport-See-Schiffer Schein