

Von den Niederlanden in die Ostsee

Vor etwa 30 Jahren war die Ostsee, Belte und Sund und der Kattegat das Revier, in dem ich segeln auf Charter Yachten gelernt habe. Die Ausgangshäfen hießen Kerteminde, Maasholm oder Heiligenhafen. Von hier ging es rund um Fünen, Lolland, Falster und Mön, nach Anholt, Göteborg und zu den Koster Inseln. Nach 12 Jahren verlegte ich meinen Schwerpunkt auf die Nordsee und bin nun neugierig darauf, was sich in diesem bei uns Deutschen so beliebten Segelrevier verändert hat. Natürlich freue ich mich auch darauf, in einem tidenfreien Gewässer einfach mal wieder die Seele baumeln zu lassen.

Die Idee zu unserer Reise in die Ostsee hatte mein Sohn Marius. Nach seinem Abitur in diesem Jahr sollte das unser Geschenk für ihn sein, 6 Wochen Segeln in einem Revier seiner Wahl. Wir mussten also zunächst vom Ijsselmeer entweder nach Thyberøn oder über Cuxhafen durch den Nord-Ostsee- Kanal nach Kiel segeln. Dazu haben wir uns am 29. Juni in Vlieland auf die Lauer gelegt und günstigen Wind abgewartet.



Nordseestimmung

Vorherrschende nordwestliche Winde hat uns die Entscheidung leichtgemacht. Am 02. Juli haben wir zunächst Borkum angelegt und nach 2 stürmischen Tagen sind wir dann weiter nach Cuxhaven

gesegelt. Bei einer mäßigen Brise aus WNW habe ich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5,5 Knoten Fahrt über Grund (FüG) angenommen und ausgerechnet, dass wir etwa 3 Stunden vor Hochwasser Cuxhaven die Elbmündung gegen 2000 erreichen. Schönstes Segelwetter und vor allem die irrsinnig beeindruckende Abendstimmung in der Wesermündung haben mich ganz vergessen lassen, dass wir bei nur noch schwacher Brise lediglich 3 – 4 Knoten Fahrt über Grund (FüG) machen und deutlich zu langsam waren.



Die Reede in der Wesermündung

Ab der Tonne 15 hatten wir den mächtigen Elbstrom gegen uns. Im Maximum waren das 4,5 Knoten und wir machten 1,5 Knoten FüG. Dazu ein Grundlieger in der Elbe mit Schleppern, Wasserschutzpolizei, Lotsen und Baggern, die wir bei dieser Fahrt lange Zeit voraus, querab und achteraus sahen. Morgens um 0500 erreichten wir dann nach 94 Seemeilen (sm) Distanz über Grund und 110 sm Distanz durchs Wasser endlich unser Ziel. Wir hätten vor der Elbmündung ankern oder beiliegen sollen. Bei schwachem Wind kein Problem. Tja, auch alte Hasen machen Fehler.

Der Nord-Ostsee-Kanal ist besonders in seinen Schleusen aufregend. Dazwischen liegen etwa 50 sm Norddeutsches Idyll. Unser erstes Etappenziel ist der Gieselaukanal.



Im Gieselaukanal

Hier liegt man sehr ruhig inmitten grüner Landschaft. Aber hin und wieder kommt hoher Schwel in den Kanal und wirbelt die Schiffe durcheinander.

Am kommenden Tag tuckern wir die restlichen 31 sm bis Kiel Holtenau. Wir warten ca. 1 Stunde und müssen dann sogar bangen, ob wir mit 2 Containerschiffen und einem Schlepper überhaupt noch reinkommen. Gedränge wie am Frankfurter Bahnhof zur Rush Hour. Die kleinen Schleusen, die 1895 eröffnet wurden, sind nicht betriebsbereit. Die Erneuerung soll im kommenden Jahr beginnen. Durch die eher zögerliche Unterstützung des Bundes bei der Modernisierung und der wachsenden Zahl großer Containerschiffe, die Häfen wie Danzig oder Göteborg via Skagerrak anlaufen, geht die jährlich transportierte Ladungsmenge auf diesem Schifffahrtsweg kontinuierlich zurück. Um diesen Trend entgegenzuwirken ist gutes Management gefragt und ich wünsche diesem Sanierungsprojekt eine prosperierende Zukunft.

Wir liegen jetzt in Strande, am Ausgang der Kieler Förde. Es sind gute 30 ° Celsius, der Himmel ist blau und der Wind kommt erst morgen zurück. Unsere erste Bekanntschaft mit der nordisch-zurückhaltenden Natur eines Hafens ging etwa so: "moin, Schiff,

Länge, Breite, eine Nacht?" Dann: "Brauchst Du ne Karte?" Ich: "welche Karte?" Hafenmeister: "na, ne Karte". Ich sehe Postkarten auf der Theke liegen und antworte leicht verwirrt: "ich will keine Karte nach Hause schreiben". Ein anderer Gast erklärt mir: "der meint die Karte für Dusche und WC". Ich: "ach so, natürlich, klar, die brauchen wir". Dann frag ich noch nach dem Internet. Der Hafenmeister greift nach einem Zettel und knallt mir den vor die Nase. Dann sag ich: "im Norden reden die Leute nicht viel, stimmt's?" - Hafenmeister: "nur das Nötigste".

Um 0800 verlassen wir bei mäßiger Brise aus Südwest und einem Luftdruck von 1019 hpa den Hafen von Strande und fliegen bei starkem Westwind in den Großen Belt. Nach 65 sm machen wir um 2100 in Agersø fest, der Wind weht jetzt aus Nordwest mit Stärke 4. Wir kommen als letzte Yacht rein und der Hafenmeister gibt uns seinen schönsten Platz an der Außenmole mit tollem Blick auf das Smålandsfahrwasser.



Agersø

Am nächsten Morgen geht es bei Flaute unter Motor durch den großen Belt an die Nordspitze von Fünen, nach Korshavn. Diesen Naturhafen kenne ich von früher und es hat sich nichts geändert. Ruhe und Idylle, einzig neu ist der Bezahlautomat, der aber geht nicht. Am kommenden Tag ist der Himmel mit einer Altostratus Wolkenschicht bedeckt, im Logbuch steht o

für overcast. Mein älterer Sohn hat die Klassifizierung der Bewölkung nach CIE-Norm aus der Berufsschiffahrt bei uns an Bord eingeführt. Es ist übersichtlicher als As, Ac, C oder Ns und trägt dem Umstand Rechnung, dass auf fast allen Schiffen die Bordsprache Englisch ist. Der Wind hat nach Ost gedreht, der Luftdruck ist auf 1013 hpa gefallen, es regnet und wir erleben den lehrbuchartigen Durchzug einer Warmfront. Am kommenden Tag segeln wir bei unverändertem Wetter nach Ballen auf Samsø. Diese Insel produziert mit Wind-, Sonnenenergie und Biogasanlagen ihren eigenen Strom und erzeugt sogar einen Überschuss. Die Landwirtschaft ist geprägt durch Familienbetriebe, die überwiegend biologisch anbauen. Unter Touristen ist sie deshalb sehr beliebt und dementsprechend ist der Hafen voll wie eine Sardinenbüchse. Wir decken uns mit frischen Lebensmitteln bester Qualität ein und segeln 63 sm bis Anholt. Der Wind weht jetzt schwach bis mäßig aus SW und wir laufen mit großer Genua 4,5 bis 5 Knoten FüG. Der Himmel ist bedeckt, der Luftdruck ist weiter auf 1009 hpa gefallen und es regnet, aber am frühen Abend lockert die Bewölkung etwas auf. An diesem Tag begegnen wir vereinzelt Schweinswalen. Später erfahren wir, dass diese Tiere vom Aussterben bedroht sind. Eine wesentliche Ursache ist die Stellnetzfisherei. Wie löst man dieses Problem - der Umstieg auf Zuchtfisch? In den kommenden zwei Tagen liegen wir in Anholt fest.



Samsø

Die Kaltfront zieht durch und die anschließende Rückseite ist mit Starkwind bis Sturm im Hafen am sichersten abzuwettern. Wir wandern über die schöne Insel und am weiten Strand. Vor 15 Jahren war es etwa genauso, zwei Tage lagen wir hier fest. Damals war ich im Juni auf Anholt aber der Hafen war fast leer. Jetzt, mitten im Juli, ist Hauptsaison und wir sind froh, dass wir einen Platz im Päckchen ergatteren konnten. Der Luftdruck ist auf 1016 hpa gestiegen, die Bewölkung aufgelockert und wir segeln bei mäßiger Brise aus Süd die 44 sm nach Læsø. Im Gegensatz zu Anholt ist diese Insel sehr flach aber mit 100 km² knapp fünf Mal so groß wie ihre kleine Schwester im Süden. Wir machen in Østerby, dem Hafen im Nordwesten der Insel fest. Auch dieser Hafen ist total überfüllt, Festzelte, Musik, viel Essen und Bier erklären warum. Wir setzen uns zu einer deutsch/dänischen Familie, die uns einen Besuch der Salzsiedehütten empfiehlt. Im Mittelalter war Salzgewinnung der wichtigste Wirtschaftspfeiler. Heute wird das Salz für Touristen und in kleinen Mengen für dermatologische Anwendung gewonnen.

Uns zieht es nach Schweden, die Salzsiedehütten lassen wir achteraus. Bei einer immer noch mäßigen Brise aus Südwest bis West geht es mit Kurs Nordost Richtung Göteborg. In der Nacht gingen heftige Schauerböen durch, doch jetzt ist

es leicht bewölkt und der Luftdruck ist weiter auf 1022 hpa gestiegen. Der Raumschotkurs bringt echten Segelspaß und die Sicht ist in dieser klaren Luft unglaublich gut. Einen Abend verbringen wir in Tångens auf Styrso. Hier liegen wir für uns und im Hafen von Långedrag, den wir am nächsten Tag ansteuern, ist ebenfalls viel Platz. Die Göteborger sind unterwegs und bevölkern die Westschären, Anholt oder Læsø. Wir befinden uns zwischen einem Tief im Norden und einem Hoch im Süden. Starker bis stürmischer Wind kommt aus West und wir schauen uns die mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Långedrag leicht erreichbare Stadt an. Marius ist angetan von der modernen Architektur und den vielen jungen Menschen auf den Straßen. Was besonders in der Stadt auffällt, ist der bargeldlose Zahlungsverkehr in Schweden. Überall wird per Smartphone gezahlt. Sogar die Verkäufer einer Obdachlosenzeitung haben sich darauf eingestellt.

In Långedrag kommt Paul, ein guter Freund von Marius, an Bord. Er wird neun Tage bleiben und das Bordleben mit der Neugierde eines Greenhorns, seinen Fragen und Ideen bereichern. Im weiteren Verlauf der Reise ändert sich auch das Revier. In den baumlosen Westschären Schwedens wird nach Sicht gesegelt. Bei einer frischen Brise aus West fahren wir mit nördlichem Kurs vorbei an den Inseln Hönö, Ökerö und Björkö zur westlich von Maarstrand gelegenen Insel Insön und ankern auf 57°54,2' N und 011°38,5' E. Die 24 sm navigieren Marius und Paul mit Peilkompass, Seekarte, Fernglas, Lineal und Bleistift. Die Köpfe gehen rauf und runter, Anweisungen zur nächsten Tonne, Baake oder Steinhafen werden mir gegeben und ich achte auf den sehr regen Schiffsverkehr. Manchmal wird es in dem

Kuddelmuddel ziemlich eng und wir diskutieren angeregt die verschiedensten Wegerechts-Situationen.

Vor Anker genießen wir am Abend die schöne Natur und lassen diesen herrlich aufregenden Segeltag auf uns wirken.



In den westschwedischen Schären

Der Wind wird am kommenden Tag von West über Nord nach Ost drehen. Wir legen um 1800 ab und erreichen um 0900 morgens nach 70 sm die Koster Inseln. Eine Nachtfahrt ist immer etwas Besonderes. Der Horizont war die ganze Nacht über im Norden und Osten rötlich und die Küste als schwarze Silhouette gut auszumachen. Die weit entfernten Frachter machen wir an ihrem Motorengeräusch aus und die zahlreichen Fischer an ihren ständig wechselnden Lichtern.



Abendstimmung auf dem Kattegat

Als ich im Juni 1991 zu den Koster Inseln gesegelt bin, lag hier außer uns nur eine Yacht. Ich kann mich gut erinnern an die Einhandseglerin und ihrem kleinen Spitzgatt, die mir damals als Anfänger

großen Respekt abverlangt hat. Heute, im Juli, ist der Hafen so voll, dass die Schiffe an beiden Seiten des Anlegers zu fünft im Päckchen liegen. Regelmäßig um 1100 ist Liegeplatzwechsel und wir ergattern den ersten Platz am Steg. Um dann am Abend die Ruhe und die schöne Natur zu genießen, fahren wir mit dem Bordeigenen „Mensch-Ärgere Dich Nicht“ Spiel im Beiboot rüber nach Syd-Koster und kommen erst gegen Mitternacht zurück.

Nach einem Tag auf Koster begeben wir uns auf Südkurs und suchen einen ruhigen Platz in den Schären. Auf 58°48,1' N, 009,8' E finden wir in Resö einen wirklich beschaulichen Hafen. Er ist zwar auch überfüllt, aber wir machen kurzerhand an einer Felswand vor der Hafeneinfahrt fest. Um 2100 geht dann aber richtig die Post ab. In dem kleinen Dorf ist Party angesagt, die den ganzen Hafen beschallt. Ich mache die ganze Nacht kaum ein Auge zu, denn Ruhe ist erst gegen 0500 morgens. Die Nordländer toben sich aus in ihrem kurzen Sommer. Kann ich verstehen, denn im langen Winter möchte ich hier auch nicht leben. Die Youngster gehen ohne Erfolg auf Makrelenfang. Als ich mich auch mal versuche, geht gleich eine an die Angel. Ich platze fast vor Stolz aber der Fisch ist ausgeschlafen und springt mir beim Reinholen vom Haken.

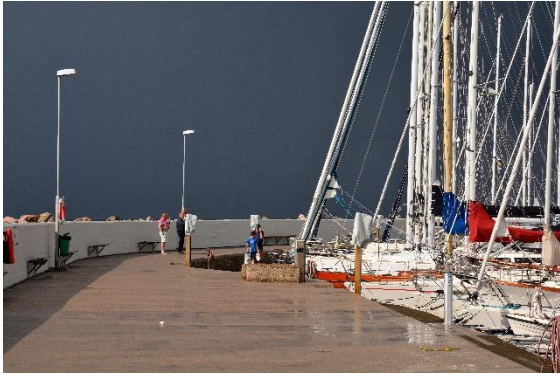
Weiter geht's in zwei kurzen Etappen durch den Haftens- und dem Hamburgsund nach Kungshamn. Übernachtet haben wir auf 58°29,9' N und 011°16,7'E an einer wunderbar ruhigen Schäre.



Ankern in den Schären

Bei Anfangs schwachem Nordwest und später frischer Brise aus Ost konnten wir die insgesamt 35 sm komplett durch die Schären segeln. Eigentlich wollte ich weiter nach Smögen, aber es war klar, dass dort in der Hauptsaison kein Platz sein wird. Wir fahren deshalb nach Kungshamn und setzen mit der kleinen Fähre nach Smögen über, wo ich das erste Mal in den frühen 80ziger Jahren war. Es ist voll wie auf der Kirmes und ich staune nicht schlecht, dass die Liegeplätze per App vergeben werden. Meine junge Crew findet das super! Ich denke, dass man nicht alles dem Kommerz opfern muss. Es gibt auch erhaltenswertes, besonders das Flair eines alten Fischereihafens, und den hatte Smögen mal, gehört auch dazu.

Eine frische Brise aus Nordost trägt uns nach Süd. Die 45 sm nach Kallön bei Göteborg machen wir in weniger als 9 Stunden. Paul verlässt uns hier wieder. Marius und ich nutzen die weiterhin guten nordwestlichen Winde und machen lange Schläge über Varberg nach Torekov. Wir haben die Schärenlandschaft verlassen und sehen wieder grüne, von Landwirtschaft geprägte Natur, wie sie im Südwesten Schwedens typisch ist. Hallands Väderö ist eine kleine Insel nordwestlich von Torekov.



Torekov, nach dem Gewitter

Im Süden der Insel gibt es ausgewiesene Ankerplätze aber bei den vorhergesagten starken südwestlichen Winden können wir dort nicht bleiben. Von Torekov fahren stündlich Fähren nach Hallands Väderö, auf der wir uns einschiffen für eine Wanderung durch das kleine Naturreservat.

Am folgenden Tag weht eine mäßige Brise aus Ostsüdost und wir segeln mit südsüdwestlichem Kurs nach Gilleleje. Nach vier Stunden erwischt uns auf den letzten Meilen ein Gewitter, dass es in sich hat! Die Sicht beträgt im starken Regen weniger als eine Seemeile und der Wind frischt enorm auf. Wir sind im Seegebiet Belte und Sund. Diese plötzlichen und starken Gewitter sind mir noch von früheren Reisen in guter Erinnerung. Vor allem mein erster Sturm, den ich im Kattegat überstanden habe, werde ich nie vergessen. Am 23.06.2004 saßen mir die angekündigte Kaltfront eines Sturmtiefs über Island und der Vercharterer in Kerteminde im Nacken. Im Chartervertrag stand: "auslaufen ab 7 Bft nur nach Absprache". Ich rief ihn also von Gilleleje aus an und bekam als Antwort: "Du kannst doch segeln! Dass wird eine neue Erfahrung für Dich"! Als der Windmesser dann am 24.06. im Sturm von 26 m/s auf 22 m/s zurückging, dachte ich, jetzt ist das Schlimmste ausgestanden, die See beruhigt sich. Seitdem ist mir die Zahl 22 fest ins

Gedächtnis eingemeißelt. Der DWD hatte "lediglich" 7 bis 8 Bft vorhergesagt.

Von Gilleleje starten wir nach Kopenhagen, für Marius das Highlight der Reise. Im Sund gibt es aber erst mal ordentlich auf die Mütze. Genau zwischen Helsingør und Helsingborg nimmt die Sicht im Starkregen so sehr ab, dass wir Probleme haben, die ständig pendelnden Fähren auszumachen. Das AIS war uns hier eine wirklich große Hilfe. Die drei Tage in Kopenhagen waren in jeder Hinsicht etwas Besonderes. Mein Sohn hatte mir mit großem Vergnügen diese Großstadt gezeigt, die ich bisher nicht kannte. Neben Schlossbesichtigung, der Hippie Stadt und natürlich der Meerjungfrau stand Street Food auf der Papierinsel auf unserem Programm.



Kopenhagen

Hier wird in einer alten Halle in umgebauten Containern kulinarisches aus aller Welt geboten. Wir ergattern mit Essen und Bier einen der begehrten Liegestühle vor der Halle und genießen den Blick auf Hafen und Stadt. Fast blind verlassen wir am 04. August den empfehlenswerten Svanemøllehavnen im Norden Kopenhagens. Unser Ziel ist Klintholm auf der Insel Mön, aber bei sehr schlechter Sicht machen wir schon nach 11 sm in Dragør fest. Am kommenden Tag geht es nach Klintholm, die 50 sm segeln wir bei frischer Brise auf Am-Wind Kurs und in unserem Gedächtnis steht wieder ein

unvergesslich schöner Segeltag. Die beeindruckenden Kreidefelsen von Mön haben wir an diesem Tag von See und am kommenden Tag von Land aus gesehen.



Die Kreidefelsen von Mön

Im stürmischen Wind aus NW ankern einige Yachten im ruhigen Wasser in Lee der hohen weißen Felsen. Diesen malerischen Ankerplatz merke ich mir.

Wir schreiben jetzt den 08. August und die Reise nähert sich ihrem Ende. Das Wetter hat sich beruhigt und wir segeln bei einer mäßigen Brise aus SE zwischen Falster und Mön in das Smålandsfahrwasser. Unser Ziel, Vejrø, erreichen wir nach 50 sm. Und wieder ein wunderschöner Segeltag an dem wir die unterschiedlichsten Kurse gesegelt sind. Vejrø ist wohl der teuerste Liegeplatz unserer Reise. Aber Brennholz, Grillkohle, Fahrräder und perfekte Duschen sind gratis. In den 90ziger Jahren war ich gerne hier und finde, es ist immer noch sehr schön, obwohl nicht mehr ganz so romantisch einfach. Dagegen hat Bagenkop, unser nächstes Ziel, seinen Charme als uriger Fischereihafen verloren. Es gibt bestimmt bessere Wege, alt und neu zu verbinden ohne dabei einem Hafen mit Ferienwohnungen den Blick aufs Meer zu nehmen. Die Reise durch den Großen Belt hierher war mit immer noch steifer Brise wieder sportlich.



Steife Brise im großen Belt

Auch die anschließende Tour durch die Dänische Südsee vorbei an Marstal, Arø im Westen und Drej im Osten nach Avernakö, wo wir auf 55°0,7'N und 010°20,4'E an einer Ankerboje fest machen, hatte es in sich. An unserem Liegeplatz in Lee ist es ruhig. Vor der Insel bläst eine steife Brise aus Südwest. Bevor es dann nach Flensburg ans Ziel unserer Reise geht, verbringen wir noch eine letzte Nacht vor Anker in der Bucht Hørup Hav zwischen den Inseln Fyn und Kegnæs.

Am 11. August erreichen wir pünktlich unseren neuen Hafen in Wassersleben am Ende der Flensburger Förde in die wir gegen eine schwache Brise aus West aufkreuzen. Mein älterer Sohn Tobias reiste an diesem Abend an und verbrachte die folgenden sechs Wochen auf unserer JOVEL bis er ein Zimmer in einer Wohngemeinschaft gefunden hatte. Er nahm in Flensburg das Studium der Schiffsbetriebstechnik auf und wird die kommenden drei Jahre dort verbringen. Die Mitglieder des Segel Sport Flensburg Harrilee e.V. (SSFH) und dessen herzliche Hafenmeisterin haben ihm sehr geholfen, sich in der nördlichsten kreisfreien Stadt Deutschlands einzuleben. Ganz besonders Tobias bedankt sich dafür.

Marius und ich haben auf unserer Victoire 933 sechs herrliche Wochen verbracht und waren 1135 sm gemeinsam unterwegs.

Von einigen Seglern haben wir gehört, dies sei der kälteste und windigste Sommer seit 100 Jahren. Das haben wir so nicht empfunden. Bei überwiegend guten Winden konnten wir mehr als $\frac{3}{4}$ der Reise segeln, stürmischer Wind hat uns selten Hafentage beschert. Die Sonne lachte uns oft an und die Temperaturen waren angenehm. Im kommenden Jahr sind wir wieder auf Baltic-Kurs.



Zum letzten Mal Segel bergen, die Reise ist zu Ende.