

Ostseetörn 2005

Das ist die Beschreibung des Ostseetörns 2005 mit meiner Varianta K4. Das Boot („it's not a trick...“) aus dem Jahr 1971 wurde von mir stark modifiziert, um auch einhand die besten Leistungen herauszuholen. Das Heimatrevier ist der Eicher See, ein kleiner Baggersee südlich von Mainz mit Anschluss an den Rhein. Einmal im Jahr wird die Varianta von dort per Trailer an die Ostsee verholt und darf Salzlufte schnuppern. Nach einigen Jahren mit Flensburg als Ausgangshafen startete ich dieses Mal von Neustadt aus.

Nach der Ankunft am 10. Juni in der Ancona-Marina wurde das Boot ins Wasser geslippt, aufgeriggt, alle Sachen gestaut und die Segel provisorisch angeschlagen. Die Nacht im Hotel war dann für 4 Wochen die letzte an Land. Anderntags das Rigg getrimmt und gegen 12:00 Uhr abgelegt. Kurs an der Küste entlang, bei West 4+ lief es sehr ordentlich. Abends in Großenbroder Sportboothafen angelegt. Die interessante Einfahrt zum Hafen des Yachtclubs mit einer alten, teilweise überspülten Mole lässt ahnen, welche Schwierigkeiten bei schlechter Sicht hier herrschen können. An den Schwimmstegen lagen überwiegend Kleinkreuzer, auch etliche Variantas waren darunter. Im Hafen selbst zeugen dicke Reste von Betonklötzen vom Wahn einer vergangenen Fortifikation. Mit 5 Euro Liegegebühr war es der billigste Hafen. Auf dem Freigelände des Clubhauses wurde leckerer Fisch frisch gebraten, das Abendessen war somit gesichert.

Der nächste Tag brachte den Absprung nach Dänemark. Der Weg um die Ostspitze Fehmarns war bei W 4-5 schnell bewältigt, nur schade, dass nach dem Runden der Spi wegmusste. Mit einem Reff im Groß und der Fock ließ sich der Kurs gut anlegen; das Sperrgebiet blieb klar an Backbord. In Rødby liegt man im hinteren Teil sehr ruhig, Kontakt gab es zu 5 Schweden der älteren Generation. Diese hatten sich als Eignergemeinschaft eine neue Halberg Rassy gekauft und waren auf dem Überführungstörn nach Göteborg.

Montag der 13. Juni begann mit Regen. NDR 4 versprach SE 5-6, später auf SW drehend. Nicht unbedingt das angenehmste Segelwetter aber ideal für ordentlich Strecke zu machen. Schade nur, dass sich das Wetter nicht daran hielt; eine schwarze Schauerböe jagte die nächste und flöbte so ziemlich jedem Respekt ein. Erst gegen Mittag klarte es auf, der Regen verzog sich und machte einem SSW 4-5 Platz. Das musste genutzt werden, mit einem Reff und der Fock immer schön jenseits der 6m-Linie die Küste entlang. Dank des gut betonnten *DW 19m* konnte ich ab diesem abfallen, wobei ich mich wie meist zwischen einigen Frachtern hindurchbemühen musste. Dafür war dann Rauschfahrt angesagt; mit stellenweise über 8 kn an Langelands Ostküste entlang zu fahren hat man nicht oft. Allerdings war es lausig kalt, Fleece-Mütze und Handschuhe mussten ihre Isolationswirkung zeigen. Spodsbjerg war mir von früher bekannt, es ist ein gut ausgestatteter Hafen, der viel von Anglern genutzt wird. Mit der Fock in den Hafen fahren war ganz nett; den Außenborder bedurfte es dann doch für an den Liegeplatz. Fast alle Boxen sind für weit größere Schiffe gedacht, es brauchte seine Zeit, bis ich mit allen lang gesteckten Leinen ordentlich lag.

Tags drauf bot ein SSW 3 perfekte Bedingungen für einen Spigang: An der Nordspitze Langelands vorbei und die Brücke des Großen Belts im Westteil zu durchfahren hatte seinen eigenen Reiz. Am Nachmittag ließ ich die kleinen Insel Romsö steuerbord querab und hielt auf Ballen zu. Den Tag galt es zu nutzen, es wäre schade gewesen, Kerteminde oder Korshavn anzulaufen und vielleicht am nächsten Tag in die gleiche

Richtung aufkreuzen zu müssen. Einige Male sichtete ich Schweinswale; die Krönung war ein kleines Wettrennen mit drei dieser Meeresbewohner, die mich wohl als willkommene Abwechslung sahen. Da die Varianta nicht ganz die Agilität der Mitstreiter aufwies, verloren diese nach einiger Zeit dann doch das Interesse und zogen weiter westlich. Nach einem Etmal von 52 sm erreichte ich Ballen auf Samsö.

Der nächste Tag verlief beschaulicher, bei einem ruhigen SE 1-2 schaufelte mich der Spi bis vor die Rinne zu Oern Havn. Diese machte ich dann doch unter Maschine; man hat zwar 3m Wassertiefe auf dem Echolot stehen, aber 3m neben dem Boot laufen die Möwen im flachen Wasser umher. Eine Schleuse liftete mich dann ca. 1,5m hoch in eine zum Feriengebiet erschlossene ehemalige Kiesgrube. Etliche Ferienwohnungen aus Holz stehen außen herum, eine sehr ordentliche Infrastruktur bietet von Einkaufsmöglichkeiten über ein Hallenbad bis zur Sporthalle allen Komfort. Zum Glück war fast kein Betrieb, offenbar hatte die Saison noch nicht richtig begonnen. Wenn man allerdings genauer hinsah zeigte sich doch schon massiver Verfall. Die Ferienwohnungen sind alle aus Tannenholz errichtet, was dem Ostseeklima nicht viel entgegenzusetzen hat. Aus der Ferne sieht alles schön und farbenfroh aus, beim Näher kommen offenbaren sich doch erschreckende Mängel. Vielleicht mit ein Grund für die geringe Belegung; es war jedenfalls die ruhigste Nacht, die ich jemals in einem Hafen zugebracht hatte.

Am nächsten Morgen war der Himmel bedeckt und E 2+ zwangen mich erst mal zum aufkreuzen, um Gasehage zu runden. Dann ließ sich aber der Kurs mit G und G1 gut anlegen, wengleich vor Grenaa der Wind eine Pause einlegte. Nach dem Runden des Huks war wieder ein Spikurs angesagt; der bis fast an die Hafeneinfahrt von Bonnerup zu halten war. Die Einfahrt zum Hafen wird von zwei Molen gesäumt auf denen 3 bzw. 4 riesige Windräder stehen. Es ist ein mulmiges Gefühl, die mächtigen Rotoren auf die Takelage zurasen zu sehen. Der Bonneruper Hafen bietet ein gutes System mit aufladbaren Duschkarten an. Ansonsten gibt es einen netten Naturweg die Küste entlang. Am Abend war noch mal richtig Leben im Hafen, ca. 20 Kinder jagten mit Optis und kleinen Trainingsjollen hinaus.

Freitag der 17. Juni begann mit Nieselregen und S 1, vorerst war Maschinenfahrt angesagt. Nach etwa 3 Stunden briste es zu einem ordentlichen SW 4+ auf, fix ein Reff ins Groß gesteckt und damit sowie der Genua ordentlich Fahrt gemacht. Der gut betonnte Weg zum Limfjord bietet reichlich Orientierungsmöglichkeit. Imposant sind immer wieder die beiden Türme im Fahrwasser vor Hals. Ich habe sie für mich „Thors Zwillinge“ getauft... Nach knapp 7 Stunden in Hou festgemacht.

Von Hou ging es samstags nach Frederickshavn. Es galt gegen einen NW 4+ zu kreuzen; dank der Landabdeckung blieb die See recht moderat. Und mit Hilfe des Autopiloten konnte ich nach den Wenden immer die schweren Sachen in die jeweilige Luv-Koje stauen. Zumindest bildete ich mir ein, dass es einen positiven Effekt hatte. Frederickshavn bietet alle Möglichkeiten einer größeren Stadt, es war offenbar Ferienbeginn und viele Jugendliche feierten in den Kneipen und Cafes.

Der nächste Tag brachte mich mittels ESE 2 unter Spi nach Skagen, welches im Laufe des Tages immer besser aus dem Dunst zu sehen war:



Die letzte Seemeile vor Skagen

Der Hafen erwies sich als erstaunlich leer; ich kenne ihn sonst nur als zwingend im Päckchen zu liegen. Heute war ich der einzige an einem Schwimmsteg, etliche Längsplätze an den hohen Molen waren auch noch frei:



Da ich zeitig eingetroffen bin stand der ersehnten Wanderung nach Grenen nichts entgegen. Bei herrlichem Wetter und gemäßigter Sommertemperatur war die

Strandwanderung ein Genuss. Immer wieder imposant sind die Bunker am Uferbereich; bei vielen ist der Sand bereits Sieger. Von dem aus erstaunlich kleinen Steinen gemauertem Leuchtturm hat man einen herrlichen Rundumblick. Die Spitze Grenens lud zu einigen Schritten ins Wasser ein, Nord- und Ostsee treffen hier aufeinander und bescheren auch bei ruhigem Wetter nasse Hosenbeine. Auch mein dritter Besuch in Skagen verschaffte mir keinen Ausblick auf tobende Seen des „Europäischen Kap Hoorns“. Etlichen Erzählungen zufolge muss es bei Starkwind sehr imposant anzusehen sein. Vielleicht ist es aber besser so... Abends spielt sich das Hafenleben Skagens in den zu Imbiss-Restaurants umgebauten Fischerhütten ab. Stilvoller kann man nicht leckere Fischgerichte essen. Nur dumm, dass ab 22:00 Uhr ein allgemeines Aufbruch- und Schließverhalten vorherrscht, ab halb elf hat sich das Leben fast überall auf die Boote verzogen. Während des Abendessens sprachen mich einige Deutsche an; eine 6-Herren-Crew auf einer HR 53. Der Eigner hatte Freunde zum Segeln eingeladen und begann so einen Sommer auf der Ostsee, der mit einem Familientörn fortgeführt werden sollte. Die Jungs waren auf ein Gespräch mit einem Einhandsegler sicher genau so neugierig wie ich auf ein so großes Schiff. Der Unterschied ist gigantisch, allein das Rigg wöge bereits 1,8t. Fast doppelt so viel wie die komplette Varianta! Ich genoss den Abend bei angeregten Gesprächen und tröstete mich mit den Gedanken, nie ein solches Schiff schleifen, streichen und putzen zu müssen... Die Hafenbelegung hatte kaum zugenommen, am Schwimmsteg lag noch ein Schwede vor mir, das war es aber auch schon. Ein früher Start in die Saison hat auch Vorteile! Der avisierte nördlichste Punkt meiner Reise war erreicht, sogar früher als gedacht. Meine kurzfristig gefasste Idee des „an der schwedischen Westküste herunterhangelns“ musste ich ganz schnell begraben; zwar wiesen meine Seekarten die dortige Gegend auch noch auf, aber ohne jegliches Detail. Genauso auf Kartenversprechen hereingefallen bin ich noch einige Tage später, doch davon mehr im zweiten Teil des Berichtes (folgt im nächsten Heft).

Einige Daten:

Start: 10.06.05	in Neustadt (Arcona-Marina)
Ziel: 10.07.05	in Timmendorf (Insel Poel)
Gesamtdistanz:	876 sm, davon 800 sm unter Segel
Reisetage:	31
Hafentage:	3

Stefan Langen