Lichter am Horizont

Erinnerungen an einen schönen Segelsommer

Freundlich beleuchtet das Licht der kardanischen Petroleumlampe den kleinen Raum der Kajüte. Es ist nicht hell und dringt nicht in die entfernteren Ecken; gerade eben läßt es das Mahagony der Einrichtung in seinem dunklen Glanz erscheinen. Das milde Licht fällt auf Karten und Bücher, die nun, da das Schiff vor Anker liegt, hervorgeholt sind und den Schiffer zu Betrachtungen über die zurückliegenden Monate der Segelei ermuntern.

Bevor er zu seinem Schreibgerät, dem für Karteneintragungen sorgfältig gespitzten Bleistift greift, begibt er sich noch einmal an Deck, um nach dem Wetter, der Ankerlaterne und der Lage des Schiffes zu sehen. Es ist Herbst. Schon beim Elbabwärtssegeln am Nachmittag war nicht zu übersehen gewesen, daß das Grün der Bäume und Büsche seine Leuchtkraft eingebüßt, Weiden und Uferschilf eine bräunliche Farbe angenommen hatten. Hinter den Prielen stehen schwer zugänglich die Pompesel, und in der Dämmerung sah man den Jäger im kleinen Boot lautlos und aufmerksam auf der Pirsch nach Enten.

Früh war es dunkel geworden, und Sternschnuppen kreuzten den sternklaren Himmel. Die Brise hatte sich fast ganz schlafen gelegt, nur ab und zu schlappt müde ein Fall gegen den Mast. Es wird beigebändselt. Aus der Kajüte eines entfernt liegenden Ankerliegers erklingt gedämpft Gesang. Dort wird eine fröhliche Runde das Ende des Sommers und damit der Segelei auf ihre Weise feiern. Beruhigt schließt der Schiffer das Schiebeluk gegen die Kühle der Nacht und den Tau des Morgens.

Während ein gelegentliches leichtes Rucken an der Ankerkette das Kentern des Stromes anzeigt, widmet er sich wieder seiner Arbeit. Voll angenehmer Erinnerungen beginnt er auf die seglerischen Erlebnisse der scheidenden Saison zurückzuschauen, denn ein außergewöhnlich schöner Sommer neigt sich seinem Ende zu.

Wo soll er beginnen? Mit dem Tage des Abslippens an jenem kalten Frühjahrstag, lange schon ist's her, und doch scheint es ihm, als sei es erst gestern gewesen, mit dem Setzen des Mastes oder dem ersten, fast zaghaften Schlag hinaus auf den frühlingshaft aufgebrochenen Strom, der nach langer Winterszeit neu und doch vertraut zu neuen Segelfahrten einlud? Oder gar noch früher? Er erinnert sich der sauren Wochen schwerer Arbeit am Schiff während des Winterlagers.

Ruhig schwoit jetzt das Schiff an seinem Anker; kleine Wellen eines still vorbeiziehenden Seglers klickern an der Bordwand. In der Ferne verklingt das Tuckern eines Motors. Wie eine Perlenschnur gleiten die Wochenenden mit ihren Fahrten zu Stör und Oste, nach Brunsbüttel und Cuxhaven, die ungezählten Male des Ankerns vor Bishorst, hinter Pagensand oder vielen anderen schönen Stellen unserer Niederelbe an seinem geistigen Auge vorüber. Da standen kurze und erholsame Fahrten, wenn die Tide ungünstig lief oder der Wind nicht recht wehen wollte, mit den sportlichen Langfahrten zur Mündung oder gar nach Helgoland im Wettstreit um die besten Plätze in den Schubfächern der Erinnerung. Da wetteiferte der einsame Ankerplatz an der Ostemündung, das scheue Reiherpaar und der kalte Sonnenuntergang des frühen Jahres mit dem spätsommerlichen Leben und Treiben der Wassersportkolonie am alten Störarm, die Gespräche an lauen Sommerabenden, die Kajütslampe im Cockpit, mit fröhlichen Grillfesten unter Freunden. Was war schöner, wem gebührt der Vorrang?

Aber nicht nur Frohes gab's zu berichten. Ob es die regnerisch kalte Kanalfahrt mit hoch fieberndem Kind im Vorschiff, das überraschende Aussetzen des Motors im Hexenkessel durcheinanderlaufender Seen auf der Barre vor der Hafeneinsteuerung, eine Fahrt in plötzlichem, dichtem Nebel aus der befahrenen Elbmündung hinaus, oder nur ein auf unreinem Grund nicht haltender Anker war. Schwierige Ein- und Auslaufmanöver bei schlechten Wind- und Wetterverhältnissen, stürmische Tage des Herbstes und die Sorge um die beanspruchten Leinen und was dergleichen mehr zum Alltag des Seglers gehört.

Schwerfällig nur wollen sich die Gedanken an derartige Begebenheiten ordnen lassen: Die Erinnerungen an schwere oder auch nur unerfreuliche Stunden werden verdrängt. Über allen Ereignissen des Jahres steht die Sommerfahrt, die den Segler für Wochen aufs blaue Wasser bannt und die Probleme und Widrigkeiten des Alltags vergessen läßt. Für uns begann sie mit einer schönen Nachtfahrt nach Norden durch den Kleinen Belt. - Den ganzen Tag über war es flau, ja für viele Stunden windstill gewesen. Auf Stollergrund treibend wurde vom Schiff aus gebadet und geangelt. Es war warm und diesig. Weitab im Westen stand eine Gewitterwand über Boknis Eck und den Scheußlichkeiten von Damp. Noch eben erkennbar die Waldkante von Dänisch Nienhof. Blakig versuchte die Sonne den Glast zu durchdringen. Klar nur leuchtete das Rot der nahen Tonne 1 vor dem schmierigen Hintergrund.

Den Motor zu benutzen und mit ihm die Stille zu zerschneiden, kam uns nicht in den Sinn. Nach Kanalfahrt und Proviantübernahme hatte der Urlaub begonnen, und wir hatten Zeit. Es wurde später Nachmittag, bis ein leichter Hauch die in der Sonne dösende Crew aufmerken ließ. Wie Katzenpfoten huschte er über die See und füllte die Segel. Zögernd anfangs gehorchte das Schiff dem wiederbesetzten Ruder, richtete schwerfällig seinen Bug nordwärts und nahm — fast unwillig — langsam Fahrt auf. Die drohende Wand im Westen hatte sich aufgelöst. Schleimünde lag in der Abendsonne. Bis auf ein Kriegsschiff mit querendem Kurs auf Olpenitz war die See wie leergefegt. Harmonisch stampften wir in den Ausläufern seiner Hecksee.

Unmerklich fast war die helle nordische Sommernacht angebrochen und hatte den mit Vollzeug nun stetig nordwärts eilenden Segler unter ihre milden Schwingen genommen. Bis auf das trauliche Licht der sich schwach bewegenden Kompaßrose und die gelegentlich aufleuchtende Glut der Zigarre des Rudergängers, war an Bord alles in Dunkelheit gehüllt. Das Klingen von Weingläsern läutete den Fahrtbeginn ein.

Achteraus entschwand das Feuer von Gammel-Pøl; Mommark und Fynshav grüßten mit ihren zahlreichen Lichtern, die von den Positionslaternen der Yacht nur zaghaft erwidert wurden. Ein Zollkreuzer preschte vorbei. Jäh stach der gleißende Finger des Scheinwerfers in die Nacht, wischte über das Segel, suchte und erlosch.

Mitternacht und das einsam-unheimliche Feuer von Taksensand waren vorbei. Erinnerungen an eine Nacht vor Anker zwanzig Jahre zurück bei schmierig drohendem Wetter. Das nachlassende Plätschern der Bugwelle, ab und zu ein Flappen der Genua kündigten ein Ersterben der Brise, das Verblassen der Sterne und ein grauroter Schimmer im Nordosten das Nahen des neuen Tages an. Nur langsam lösten wir uns von Alsen, überquerten den Kleinen Belt und näherten uns der jütländischen Küste. Die Sonne stand schon am Himmel und erleichterte das Ansteuern von Halk Hoved und Ausloten eines Ankerplatzes unter der Steilküste. Das Fallen des Ankers und Ausrauschen der Kette störte für einen Moment die märchenhafte Ruhe des frühen Tages. Dann war die See wieder glatt und gab in ihrer kristallenen Klarheit den Blick auf den Grund frei. Langsam schwoiend suchte sich die Yacht den günstigsten Platz, als wenn sie sich selbst — wie jetzt die Mannschaft — für ein paar Stunden zur Ruhe legen wollte.

Die hoch stehende Sonne, fröhliche Kinder beim Baden und das Geklapper von Tassen weckten den Schiffer. Kaffeegeruch erfüllte die Kajüte. Ein erfrischendes Bad in den noch vorsommerlich frischen Fluten erhöhte die Lust an einem lukullischen Frühstück. Die Brise war auf Südost gedreht, hatte sich erholt und drängte zum Aufbruch. Durch den Aarø-Sund schob dazu ein kräftiger Nordstrom. Gut ließ sich der Handel mit einem nebenherlaufenden Fischerboot an, von dem die Mittagsmahlzeit übernommen werden konnte. Im schönen Fänø-Sund fiel der Anker ein zweites Mal an diesem Tag, um in Muße und besonders reizvoller Umgebung die Meerestiere ihrer letzten Verwendung zuzuführen.

Die Abendsonne beleuchtete das Einlaufen in den Kolding-Fjord, auf dem feierabendlicher Segelbetrieb herrschte. Nach dänischer Sitte wurde noch schnell eine Regatta gesegelt. In dem sich immer mehr verengenden Fahrwasser stellten wir den Motor an, nahmen die Segel weg und machten in Ruhe in dem geräumigen Yachthafen fest.

Ein Telefongespräch kündigte unser Erscheinen bei Freunden an, in deren schönem, hoch am bewaldeten Fjord gelegenen Haus wir den Abend beschließen. Im letzten Sonnenschein kehrten die bunten Boote zurück.

Es sitzt sich angenehm auf den von der Sonne des Tages noch warmen Steinen der Hafenmole von Endelave. Weit schweift von hier aus der Blick über die See, die in der Ferne durch einen dunklen Strich, der jütländischen Küste, begrenzt wird, hinter der jetzt schnell die Sonne versinkt. Die Scharen der ewig hungrigen Möwen haben ihr Geschrei um die besten Happen beendet und versammeln sich, noch ein bißchen mit den friedlichen Enten um die besten Plätze streitend, in seichter Bucht zur Nachtruhe. Ein paar Schwäne gesellen sich dazu, nicht ohne vorher unter Verzicht auf ihr sonst so majestätisches Gehabe von den im Hafen liegenden Booten ihr Abendessen erbettelt zu haben.

Es waren nur wenige Boote, die in dem abgelegenen und winzigen Hafen für eine Nacht Gastfreundschaft in Anspruch nahmen. Eine dänische Yacht mit einem jungen Paar, offenbar auf der Hochzeitsreise, und ein deutsches Motorboot, deren Eigentümer gleich nach dem Anlegen mit Klappfahrrädern zur Erkundung der Insel starteten, lohnen nicht den Aufwand eines "Havnepenge" kassierenden Hafenmeisters. Etwas lohnender scheint im Hinblick auf einen kleinen Campingplatz der Betrieb eines von Rad- und Mopedfahrern umlagerten Kioskes am Fuße der Mole.

Auf der Fähre nach Horsens ist das Beladen eingestellt worden. Die Fährleute und wenigen einheimischen Fischer haben sich, das Geräusch ihrer "Knallerter" mitnehmend, über den langen Hafendamm zur Insel entfernt. Der Wind ist wieder ganz eingeschlafen, und nur das aufgeregte Piepen der Austernfischer am Strand war noch einige Zeit zu hören, bis auch dieses verstummte. Eine wohltuende Stimmung aus Stille und Gelassenheit breitete sich aus und ließ die Ereignisse des Tages noch einmal Revue passieren:

Nach einem schönen Hafentag in Kolding, der in erster Linie der Gesundung unserer immer noch nicht wieder hergestellten Tochter wegen eingelegt wurde und mit einem unvergeßlichen Abend bei unseren Freunden abschloß, hatten wir den Kurs unseres Schiffes mit der ersten Brise, die sich gegen 9.00 Uhr erhob, wieder nordwärts gerichtet. Doch der Wind wehte nur in Landnähe. Nach Verlassen des Kleinen Belts hielten wieder viele Stunden Flaute das Schiff nördlich von Fünen fest.

Sommerliche Windstille. Man mag sie verfluchen, man kann sie aber auch genießen. Wer den Motor vergessen kann, für den werden es Stunden der Romantik, voller Gedanken an die Segelschiffahrt vergangener Epochen, deren Schicksal der Wind war. Joseph Conrads "Schattenlinie", erlebt als junger Kapitän auf der "Otago", geht einem durch den Sinn, wenn auch die Dimensionen nicht stimmen: Kein Vollrigger treibt hier tage, ja wochenlang bekalmt; längere Flauten sind in unseren Breiten unbekannt, und notfalls kann der Motor das sentimentale Band zur Vergangenheit abrupt zerschneiden. Doch so weit ist es noch nicht. Während unsere "Schwalbe" trieb, ihr Bug unstet in alle Himmelsrichtungen zeigte, wurde geangelt, gelesen, gebadet, die Zeit mit Nützlichem und Unnützem verbracht. Wir wollten doch auf See sein, warum also mit Motorenlärm dem nächsten Hafen zueilen?

Und nun lagen wir in Endelave. Als der Tag zur Neige ging, gelegentliche Brisenstriche uns in unendlich lang erscheinender Zeit bis westlich der Insel gebracht hatten, wurde der Entschluß gefaßt, deren Hafen von Westen her anzulaufen. Kein Fahrwasser führt von hier aus über die weit vorgelagerten Sände, keine vertrauenerweckende Besentonne gibt Hinweis und Hilfe. Allein das Lot erleichterte uns die Ansteuerung bei teilweise wenig mehr als 2 m Wasser. Mit ganz langsam laufender Maschine, oftmals stoppend, loteten wir das 1,90 m tief gehende Schiff über den glasklar

erkennbaren Sandgrund, meist nur wenige Zentimeter Wasser unter dem Kiel.

Kreischend ob der ungewohnten Störung stiegen von Mollegrund Hunderte von Möwen und Seeschwalben auf, umkreisten uns, bevor sie sich, zunächst zögernd und unentschlossen, wieder niederließen. Nach aufregenden Minuten wurde es dann wieder tiefer. Dennoch steuerten wir auch den Hafen mit Rücksicht auf unseren Tiefgang besonders langsam an und erreichten ihn ohne Grundberührung.

Der Abend reichte zur Erforschung des kleinen Eilandes aus. Etwas Landwirtschaft, eine alte Kirche in einem verträumten Wäldchen, wenige Häuser. Wir fragten uns, wovon die Einwohner mit Ausnahme der wenigen Bauern und Fischer ihren Lebensunterhalt bestreiten. Sicher kommen auch einige Individualisten als Sommergäste herüber, die Stille und Abgeschiedenheit zu genießen.

Schon am nächsten Morgen zog es uns weiter. Wir mochten die Ruhe nicht stören und legten unter Segel ab. Grenaa, Ausgangspunkt einer Armada von Anholtfahrern, mit seinen giftiggelb qualmenden Schloten verdient die Erwähnung nicht. Voraus lockte das Kattegat.

Weitab an Steuerbord unseres Kurses blieb Anholt, das Dorado der Geselligen und Sonnenhungrigen. Von fern sahen wir den Mastenwald der sich dort allsommerlich ansiedelnden Segler-Laubenkolonien. Ihrem eigentlichen Zweck entfremdet und ungeduldig an ihren Leinen zerrend liegt dort manch schöne Yacht wochenlang. Nur langsam kam dieser Endpunkt wassersportlichen Ehrgeizes vieler Bootslenker außer Sicht; von nun an trifft man nur noch Segler.

Ein frischer werdender NNW gestattete mit einem Kurs von etwa 30° das Anliegen der schwedischen Küste. Gut ausgetrimmt steuert sich das Schiff hoch am Wind Stunde um Stunde selbst, und das ohne Windruder oder stromzehrende Automatik. Im Cockpit, zum ersten Mal und etwas blaß noch, aber fieberfrei, unsere Älteste, lesend. Das Kattegat zeigte sich von seiner besten Seite.

Der neue, große Leuchtturm Fladen kam recht voraus in Sicht und wurde — gerade während wir ihn nahebei in Lee passierten — "angezündet". Auch an dieser Stelle hatte die kalte Nüchternheit des technischen Fortschrittes das hier viele Jahrzehnte liegende kleine Feuerschiff, deren winkende Mannschaft dem Vorbeisegelnden ein Gefühl von Sicherheit und Vertrauen vermittelte, verdrängt.

Obgleich die Sicht brauchbar, erschreckte uns der Baß des Nebelschallsenders und mahnte zur Vorsicht — in Landnähe könnten Nebelbänke stehen. Dieses Phänomen haben wir schon mehrfach erlebt: Meile um Meile läuft man bei guter Sicht auf eine Küste zu; längst müßte der Landfall erfolgt sein. Wieder und wieder prüft man Kurs und Log, aber — kein Land. Nicht immer hilft in solchen Fällen das Lot. Plötzlich, wie aus dem Nichts, die Steilküste — oder nachts das gesuchte Feuer — dann aber bedrohlich und viel zu nah! Nebelbänke über der Küste — wie oft früher der Grund für das überraschende Festkommen, Stranden, Scheitern eines Segelschiffes, das, trotz richtigem Besteck, sich nicht mehr freisegeln konnte. Alptraum auch heute noch manches Langfahrtschippers.

Landnähe — das waren für uns zunächst die altmodisch gruseligen Doppeltürme auf Nidingen, eher einem verwunschenen Schloß als navigatorischen Hilfsmitteln ähnelnd, seit Jahren ersetzt durch zwei schlanke Feuertürme in der Nähe. Die einsame Schärengruppe gab guten Schutz, denn mit Sonnenuntergang hatte es aufgebrist. Dumpf klatschend zerteilte der Steven See auf See, Spritzwasser fegte über Deck, gerade eben konnten volle Segel noch getragen werden. In Lee gischteten aufleuchtend Deck und Reeling durch die nächtlich schwarze See. Längst war das Ölzeug an die Stelle der Badehose getreten. Kälte und Nässe boten einen Kontrast zur Ruhe und Gemütlichkeit unter Deck, wo die heruntergedrehten Lampen pendelnd ihr mildes Licht verbreiteten und die Kinder sich schon in ihren Kojen festgekeilt schlafen gelegt hatten.

Nacht war's, als uns die schmale Einfahrt südlich von Malö schützend aufnahm und nach kurzer

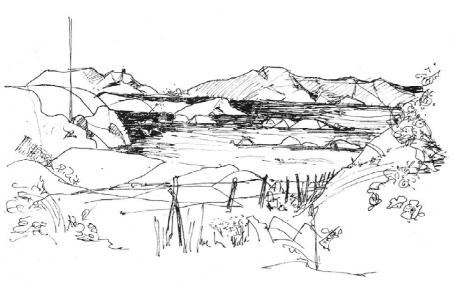
Fahrt der idyllische Naturhafen Malö-Hamn in seine Geborgenheit nahm. Welche Ruhe, welch ein Unterschied zu der seewärts schäumenden See! Kurz vor Mitternacht rasselte der Anker auf 6 m Wasser nieder. Nur noch ein schwacher Hauch kräuselte in der Abdeckung des Waldes das Wasser, gerade ausreichend, um das Schiff windrecht zu drehen.

Eine Nacht, zu schön, um trotz sechzehnstündigen Törns sofort schlafen zu gehen. Während vom Lande das schwache Rauschen der Bäume dringt und von fernen Hängen Mittsommernachts-Feuer herübergrüßen, leerten wir eine Flasche Wein zur Feier der Ankunft in Schweden und der heutigen Sommersonnenwende.

Der Morgen in Malö hielt, was die Nacht versprochen hatte. Eingebettet in Wald, alle Seiten von Schären geschützt, ist dies einer der idealsten Ankerplätze, der bei schwerem Wetter auch Berufsschiffen guten Schutz bietet. Da wir noch nicht einklariert hatten, genossen wir die Schönheit der Landschaft nach einem erfrischenden Morgenbad beim Frühstück im Cockpit von Bord aus. Ein ausgedehntes Hoch hatte sich über Skandinavien festgesetzt und versprach auch weiterhin gutes Wetter.

Unzählige Segelboote trafen wir auf der Weiterfahrt durch die Schären. Es war Sonntag, und wir näherten uns kreuzend Göteborg. Der Nordwind brachte etwas Kühlung in die von wolkenlosem Himmel brennende Sonne, und es bedurfte keiner Diskussion, mittags eine Bade-Ankerpause in Lee der Insel Valö einzulegen. Gegen Abend nahm das Gewimmel der heimwärts strebenden Yachten, Jollen und Motorboote eher noch zu. Dennoch fanden wir in Langedrag einen freien Platz und konnten, um 20 Kronen Hafengeld erleichtert, beim Zoll schnell und unbürokratisch einklarieren.

Die beiden Zöllner erzählten uns ausführlich von Rockerkrawallen in der Mittsommernacht in Lysekil mit zahlreichen Verletzten und brennenden Häusern. Auch die Zeitungen waren voll davon. Es bedurfte keines besseren Beweises: Das Land mit all seinen Problemen hatte uns, wenn auch nur vorübergehend, wieder.

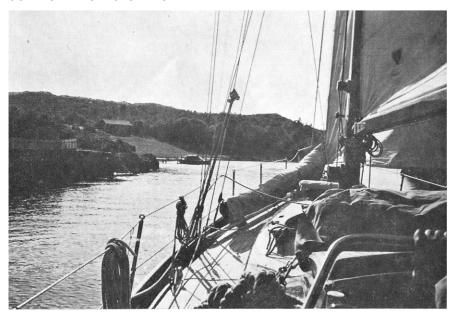


Schärenlandschaft

Zögernd fahren die Figuren über das matt beleuchtete Schachbrett. Wir sind alle keine guten Schachspieler an Bord. Das hat aber den Vorteil, daß wir immer umschichtig gewinnen und so der Reiz des Spiels erhalten bleibt. Wir sind müde, doch hält uns die Helligkeit des Mittsommerabends davon ab, schon zur Koje zu gehen. Ein schöner Segeltag und ein langer Spaziergang haben uns erschöpft. Der Blick aus dem Niedergang über die nächtliche Ruhe des Fjordes, in dessen spiegelglatter Fläche sich die Masten der schlafenden Fischkutter spiegeln, läßt — wie so viele

Momente der Segelei — an Fausts "Verweile doch, du bist so schön" denken. Während unten die Figuren vom Tisch geräumt werden, das Schiff für die Nacht klar gemacht wird, wandern die letzten Tage noch einmal vorbei:

Marstrand, eine der Perlen Westschwedens hatte nichts von seiner Anziehungskraft verloren. Wenn auch der Hafen überfüllt war und auf der Uferpromenade bis in die Nacht hinein viel Volks promenierte, lohnte sich doch das Anlaufen. Schon von weitem grüßte das Wahrzeichen, der wuchtige Turm der Carlstens-Fästning, über die Schären. Bei ganz leichter Südbrise näherten wir uns langsam auf dem inneren Schärenweg und brauchten fast einen ganzen Tag für die nur etwa 18 sm lange Strecke von Langedrag. Aufregend und interessant war die Fahrt durch den Albrekt-Sund-Kanal, in dem Wind und Strom eigentlich immer von vorn kommen. Wir nahmen daher für die letzte Seemeile die Maschine zur Hilfe, klönten einige Zeit von Bord zu Bord mit der Besatzung der entgegenkommenden "Shenandoah" und erwischten schließlich einen der letzten Plätze an der wie immer vollen Pier.



Unter Segel durch den Albrekt-Sund-Kanal

Von der Höhe des Festungsturmes glitt der Blick über die abendliche See, die im sommerlichen Dunst mehr zu ahnenden als zu sehenden Paternoster-Schären und das Hinterland, über dem sich die ersten Schatten des zu Ende gehenden Tages senkten. Lange sogen wir die Stimmung in uns auf, beruhigend und überwältigend zugleich, verfolgten die sinkende Bahn der Sonne, die sich an diesen langen Sommertagen nur widerwillig zu verabschieden scheint.

Die wenigen Menschen, die gleich uns dieses Naturschauspiel genossen, verliefen sich. Der Weg um die Insel lag zu dieser Zeit bereits einsam vor uns und lud zu einem Spaziergang zwischen den Wärme ausstrahlenden Felsen ein. Kein Hauch bewegte die Blätter und Zweige der vom Sturmwind gegen die Felsen geduckten Büsche und Sträucher. Schwach ging der Atem des Meeres, nur das leichte Plätschern zwischen den Steinen kündete von leichter Bewegung. Ganz dunkel wurde es nicht, und so fanden wir den Weg zurück zum Hafen, wo uns in lauer Sommernacht noch lebhaftes Treiben empfing. Musik drang aus geöffneten Türen und Fenstern, und in unserer Koje umfing uns noch lange das Lachen unbeschwerter Menschen.

Der Geburtstag unserer Jüngsten hielt uns einen Tag in Marstrand fest, obwohl ein frischer WNW zur Weiterfahrt lockte. In ganz anderem Gesicht zeigte sich heute die Insel. Von der Besichtigung der Carlstens-Fästning inmitten einer bunten, in allen Sprachen durcheinanderschnatternden Menge führte unser Weg abermals hinaus zu den Klippen. Welch ein Kontrast zu dem gestrigen Abend! Weiße Gischtstreifen durchzogen die stahlblaue See, in der gestochen scharf Leuchtturm,

Wrack und Brandung auf Paternoster standen. Wehe dem Schiffer, der bei Starkwind oder Sturm das Fahrwasser verfehlt! Mit Gischt überzog die Brandung die glänzenden Felsen, deren Gestalt erst jetzt richtig hervortrat — gestern Abend noch wirkten sie eher schlafenden Schildkröten ähnlich —, benetzten auch das spärliche, sich dem Winde beugende Grün. Den schönsten Platz fanden wir weit draußen in der Abgeschiedenheit beim Leuchtturm. Kaum eines Menschen Fuß führt in dieser Zeit der Gaspedalwanderer und Fußlahmen hier hinaus. Wir wurden nicht müde, das Anlaufen der Seen, ihr Brechen an den Schären und die sich gurgelnd und schäumend zwischen den Klippen verlaufenden Wassermassen zu beobachten. In höher gelegenen Mulden blinkte das Salz der verdunsteten Brandung wie der Hauch des letzten Schnees. Wie Kinder schabten und probierten wir das Salz des Meeres. Freunde liefen, von Läsø kommend, ein und verstärkten unsere Geburtstagstafel. Gemeinsam spielend tollten die Kinder über die Insel.

Nach Marstrand begann die Suche nach schönen Ankerplätzen zwischen den Schären. Unter Segel gings kreuzend nordwärts. Als unsere Freunde mit Motor der Höhe nachhalfen, versuchten wir es ähnlich dem Wettlauf zwischen Hase und Igel hintenherum. Doch die Spezialkarte trog: Die angesteuerte Durchfahrt zwischen zwei Schären erwies sich als zu flach. Wir hatten es erwartet und deshalb bumste es auch nur ganz leicht, als wir über die Steine hoppelten. Hinfort hatten wir an verlockenden Abkürzungen kein Interesse mehr.

Hinter Raöen in einem versteckten Arm fiel der Danforth und — hielt nicht, der Boden war stark verkrautet. So warfen wir unseren Draggen ins Gemüse, der — einstweilen — hielt. "Argo" ging, ihren Anker schonend, längsseits. Dann ging's mit Kind und Kegel im Schlauchboot an Land und hinauf auf die Felsen von Raöen, den höchsten der näheren Umgebung, von denen man einen entsprechend eindrucksvollen Blick über die inneren und äußeren Schären hatte. Doch den Kindern gelüstete es nicht nach Ausblick und Fernsicht. Sie hatten eine kleine Bucht ausgemacht, an deren Ufer sie angetriebenes Brennmaterial anhäuften und entzündeten. Bald brutzelten auf dem Grill die Würstchen und während die "Kleinen" mit Cola und Brause ihren ewigen Durst bekämpften, spülten die "Großen" mit Höherprozentigem das Angebrannte hinunter. Als Tag und Feuer schon längst erloschen waren, die Kinder in ihren Kojen von einem erlebnisreichen Tag träumten, stocherten wir bei tiefschürfenden Gesprächen noch immer gedankenverloren in der Glut herum.

Über Nacht hatte es heftig aufgebrist und Fallböen aus verschiedenen Richtungen zerrten an den Schiffen. Gottseidank wartete der Anker bis zum Frühstück, bevor er seinen Widerstand aufgab und beide Schiffe ins Treiben kamen. So verholten wir an die kleine Pier von Stocken, ein einsames, abgelegenes Fischerdörfchen, das wir sonst wohl nie kennengelernt hätten. Desgleichen wohl auch nicht die beiden deutsch sprechenden Damen, die uns mit Beschlag nahmen und in ihr direkt am Hafen stehendes Haus zum Kaffee einluden. Dieser Einladung folgte abends prompt eine Gegeneinladung an Bord der Schiffe, die sich, ohne Kaffee, feucht-fröhlich bis zum Hellwerden hinzog. Dabei entpuppten sich die beiden Damen als ehemalige Deutsche, die, seit Jahrzehnten in Schweden lebend, sich dort künstlerisch betätigten und weltverbessernden Ideen widmeten.

Smögen hat trotz seiner fast einmaligen Lage und Umgebung leider viel von der reizvollen Stimmung der früheren Jahre verloren. Liegt das an der "Erschließung" von der Landseite zu einer enorm entwickelten Ferienbetriebsamkeit oder an der immer noch zunehmenden seewärtigen Frequenz durch Segel- und Motorboote? Ein Modeort mit viel Unruhe ist so entstanden, in dem die Boutiquen mit Massenware, die man überall kaufen kann, die urwüchsigen kleinen Läden verdrängen. Als Hamburger sagt man, der Ort ist "pöseldorferisiert".

Neben den Skandinaviern, darunter gegen früher überraschend viele Dänen, sieht man auch zahlreiche Holländer, Engländer und Franzosen, ja auch das Sternenbanner entdeckt man hier und dort. Darunter fallen die stark vertretenen Bundesdeutschen gar nicht mehr auf. Natürlich sieht man viel Plastik, manche tragen am Aufbau deutlich sichtbare Baunummern, wohl damit jeder sein

eigenes Schiff unter den vielen gleichartigen wiederfindet. Der alte Segler, der trotz Serienproduktion und Massenausstoß der Bootsfabriken immer noch nicht ausgestorben ist, findet sich nur schwer zurecht im überschäumenden Freizeitgetriebe. Er, dem noch vor Jahren Hochtaklung, Hilfsmotor und Sperrholz suspekt waren, bekommt eine Gänsehaut beim Anblick der unzähligen Minikreuzer, mit denen der Neusegler unbekümmert buchstäblich über Stock und Stein kutschiert. Ganz abgesehen vom umfangreichen technischen Zierat, mit dem sich, oft sogar falsch oder sinnlos montiert, immer mehr Yachten schmücken.

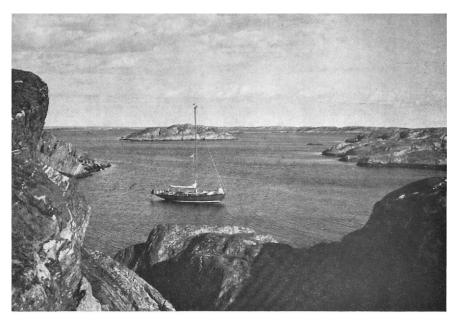
Still wendet er sich einer abgelegenen Hafenecke zu, in der es nach Fisch riecht, und deren teergemalte Pier die Oldtimer anzieht, darunter leider auch manches durch häßliche Um- und Aufbauten "verzierte" Schiffsgefäß, das dadurch oft mehr einer schwimmenden Gartenlaube ähnelt. Dann aber ruht sein Blick mit Wohlgefallen auf einem im Original geriggten Kutter, einer dänischen Jagt oder gar Galeass, die mit viel Liebe und unter hohem Kostenaufwand aller neumodischen Attribute beraubt und in ihren Originalzustand zurückverwandelt wurde. Aber auch die Seitenschwerter holländischer Plattbodenyachten sowie das Mahagony und Teak älterer Seekreuzer erfreuen sein Auge.

Mehrfach macht er so die Runde, das wartende Abendbrot vergessend, kann sich nicht losreißen vom Anblick schöner Schiffe, die diese Bezeichnung wirklich noch verdienen. Liebevoll und sachverständig gleitet sein Blick über den Strak der Planken vom Anker bis zum verzierten Quarterdeck, erkennt die gediegene Bauweise, die Ordnung des Riggs mit seinen Leinen, Blöcke und Klampen, vergleicht hier, vertieft sich dort in Details, klönt auch wohl ein bißchen mit Gleichgesinnten oder gar mit dem Schiffer, der, sich mit Recht seiner Würde als Individualist unter lauter Konsumenten bewußt, überlegen sein Pfeifchen schmaucht, und versucht, sich in eine Zeit zurückzuversetzen, in der jedes Schiff, jede Yacht, ihr individuelles Gesicht hatte, in der kein Fahrzeug dem anderen glich, oft nicht einmal auf derselben Werft gebaute Schwesterschiffe.

Bis in den Schlaf hinein, der sich wegen der vielen auf den Holzstegen trappelnden Füße noch nicht einstellen will, denkt er dann an diese Schiffe, sieht sie, schon halb im Traum, früher die Küstenmeere befahren, sieht sie mit kleiner Mannschaft unter Segel auch in den kleinsten Häfen und Fahrwassern manöverieren, in denen heute schon ein Siebenmeterboot oder der schnittigste Vierteltonner nur noch unter Motorkraft an- oder ablegen zu können meint, und träumt von einer vergangenen Zeit, in der Seeleute und Segler ihr Handwerk mit nachtwandlerischer Sicherheit beherrschten.

Der Rummel in Smögen sorgt dafür, daß man sich schneller als vorgesehen zur Weiterfahrt entschließt. Schade. Aber Sotenkanal und Hamburg-Sund, die nordwärts durchfahren werden, entschädigen uns bei herrlichem Sonnenwetter mit ihrer herben Schönheit. Stensholmen, die kleine Schäre mit dem Grab Gorch Focks, ist unser Ziel. Der Besuch der zwischen hohen Felsen in einer Mulde angelegten, gepflegten Grabstätte, über die in einer der vorigen Ausgaben schon ausführlich berichtet wurde, gibt zu mancher Erinnerung Anlaß. Auch Gorch Fock und seine Brüder Jakob und Rudolf Kinau waren Kinder der Elbe, liebten und beschrieben in ihren Büchern das Leben am und auf dem Strom, die Fischerei und die Nordsee, die oft genug zur Mordsee wurde. Hier oben, an Schwedens rauher und daher ihrem Revier wesensverwandter Westküste, haben sie nicht gefischt. Wenn auch Doggerbank und südwestliche Nordsee die Ziele ihrer Fahrten waren, einen besseren Platz für die letzte Ruhe als dieses idyllische Eiland kann sich auch Gorch Fock nicht gewünscht haben.

Vorsicht auf den bewachsenen Schären bei so trockenem Wetter. Kreuzottern scheinen diese Umgebung zu lieben, und wir mußten gegen Abend erst eins dieser nicht ungefährlichen Reptile erlegen, bevor wir an der der Abendsonne zugewandten Inselseite unser Abendmahl zu uns nehmen konnten.



Einsamer Ankerplatz in den Koster-Inseln

Einen ganz einmaligen Blick bietet bei sichtigem Wetter der Aussichtsturm auf der Insel Nord-Koster. Nach Norden weit in den Oslofjord hinein, nach Osten über Strömstad und das schwedische Festland, nach Süden über das Gewimmel der großen und kleinen Inseln und Schären und nach Westen weit über die blaue See schweifte der Blick am Abend dieses sonnigen und so phantastisch sichtigen Tages.

Lange verweilten wir deshalb an diesem nördlichsten Punkt der diesjährigen Reise. Die schwarze Düsternis der windgezausten Koster-Inseln hatte sich bei Sonnenschein und leichter nördlicher Brise wie zu unserer Begrüßung in bunte Heiterkeit verwandelt, als wir sie nach langem Kreuztörn nachmittags erreichten. Wir fielen ab und durchsegelten den malerischen Kostersund zwischen Nord- und Südkoster und gingen, vorsichtig lotend, am Westausgang in einer ruhigen und rundum von Schären geschützten Bucht vor Anker. Bei solchen Ansteuerungen bewährt sich nach wie vor das gute alte Handlot in Verbindung mit dem prüfenden Blick in das flacher werdende klare Wasser.



Badeleben im Örne-Fjord

Eine Besteigung der Felsen führte zu einer Untersuchung des Gesteins, das hier, im Gegensatz zu anderen Plätzen, wo der Stein rötlich oder grau schimmert, ganz schwarz ist und so den Inseln

schon von weitem diesen düsteren Charakter verleiht. Einzelne weiße Adern geben dem Ganzen ein interessantes Aussehen. Bewuchs findet sich nur in den windabgekehrten Mulden, auch dort nur spärlich gedeihend.

Gegen Abend verholten wir an einen kleinen, brüchigen Fischersteg auf Nordkoster, um noch eine Wanderung zum höchsten Punkt der Insel und dem schon erwähnten Aussichtsturm zu machen. Keine "Marina" mit Wasser- und Lichtanschluß erwartet den Segler hier. Auch kein Yachthafen oder nur einigermaßen gepflegte Anlegemöglichkeit. An morschen Pfählen wurde festgemacht und die Außenhaut mit Fendern gegen Nägel und absplitternde Holzspäne gesichert. Ein abenteuerlicher Steg, überwiegend aus Lücken bestehend, die wenigen Bretter vollgestapelt mit ebenso verkommenen wie malerischen Fischereiutensilien, führt an Land. Läden und Versorgungsmöglichkeiten gibt es nicht oder sind umständlich zu erreichen. Nimmt es da Wunder, daß hier nur selten ein Yachttourist Station macht?

Daß schönes Wetter auf See zur Ereignislosigkeit führt, ist eine (seglerische) Binsenwahrheit. So ist über den Törn von Koster nach Süden außerhalb der Schären auch nichts zu berichten, es sei denn, man findet die sich den ganzen Tag über wiederholenden Angaben des Logbuches: WNW 2, S-Strom 0,5 kn, Sonne, Wärme, gute Sicht, 1024 mb, erwähnenswert.

Wenn etwas der Erwähnung lohnt, so ist es eine Bucht, an deren Ende ein Ort namens Örn liegt, und die dementsprechend und logisch Örnefjord benannt worden ist. Da sie etwas versteckt östlich von Smögen liegt, kommt kein Segler auf die Idee, sie anzulaufen — es lohnt sich. Ich weiß nicht, ob der Vergleich zulässig ist, aber so habe ich mir immer den Vierwaldstätter See vorgestellt. Rundum Berge, dazwischen sanft herabfallende grüne Hänge, gelegentlich ein Haus oder eine Hütte, wie sie auch am Hang einer Alm stehen könnte. Hier machten wir mit dem Bug an Land und Heckanker fest, badeten, bestiegen die Felsen und ließen bei abendlicher Windstille unter Verwendung mehrerer Flaschen Wein in geradezu himmlischer Ruhe den Tag ausklingen.

Auch Rörholmen, schon wieder südlich von Marstrand, war ein guter Platz, wenngleich wir ihn ungewohnterweise mit zwei schwedischen Booten teilen mußten. Der Mangel geeigneter Ankerplätze für tiefgehende Schiffe auf dieser Strecke machte sich schon bemerkbar. Ein vorhergehender Ankerversuch bei Karholmen war daher schon an zu wenig Wasser gescheitert.

Waren die Schären bei Koster schwarz, in der Umgebung von Smögen rot, so war das Gestein hier hellgrau. Dazwischen findet man dann einzelne andersfarbige Blöcke, die vor langer Zeit von Urkräften hierher transportiert worden sein müssen. Aber auch dieser Ankerplatz hielt uns nur für eine Nacht, dann richtete sich der Bug wieder südwärts, um in Göteborg Einkäufe zu machen, mal wieder Stadtluft zu genießen und abends mit den Besatzungen der SVAOe-Yachten "Elbbutt" und "Vinga" ein paar fröhliche Stunden zu verbringen, bevor der Anker noch einmal in dem Naturhafen Malö-Hamn fiel.

Hier näherte sich gegen Abend wieder eine SVAOe-Yacht, die "auf Ex IV", und ging längsseit, was zu einem bemerkenswerten gemeinsamen Grillfest auf einer Schäre führte. Es schien nämlich, daß beim nächtlichen Anbordgehen das Schlauchboot erheblich an Größe, Tragfähigkeit und Stabilität verloren hatte. Anders war es jedenfalls nicht zu erklären, daß die beiden Schiffer samt Grillgerät zu Bach gingen.

Der Morgen brachte selbst an diesem abgelegenen Fleck eine Zollkontrolle durch ein schwedisches "Kustbevakning"-Fahrzeug, bevor sich die Wege beider Schiffe wieder trennten. Während die "auf Ex IV" weiter nach Norden segelte, zog uns der Spinnaker südwärts. Da gerade vor Falkenberg der Wind erst einschlief, und dann in gewittrigen Böen aus der falschen Richtung kam und es sowieso schon Abend war, nahmen wir die Gelegenheit wahr, diesen Ort, der von der Seeseite so wenig einladend wirkt, bei dieser Gelegenheit einmal kennenzulernen. Eben fest im Hafen, begann es zu regnen, das einzige Mal während der ganzen Reise, dafür dann aber auch wie aus Kübeln; was von den Insassen eines lange Sonne und Wärme ausgesetzten Holzschiffes

nicht unbedingt als angenehm empfunden wurde!

Es blieb Zeit für einen Spaziergang durch den wirklich entzückenden Ort, der sich hinter einer erschreckenden Hafen- und Industriekulisse versteckte und als wirklich sehenswert entpuppte. Inmitten älter Häuser überquert eine uralte steinerne Brücke einen gebirgsbachähnlichen, kleinen — nicht schiffbaren — Fluß, in dem das Wasser zwischen vielen Felsbrocken und unter hängenden Bäumen seewärts rauscht. Überall im Fluß werfen Leute kunstvoll ihre Angeln aus, wobei das kühne Schwingen offenbar die Hauptsache ist, denn wir haben nicht gesehen, daß einer etwas gefangen hat.

Lauscht ein Laie den Gesprächen zwischen Seglern, so wird er zu seinem Erstaunen bemerken, daß nur sehr selten vom Segeln, sondern sehr viel häufiger von technischen Dingen die Rede ist. Der Motor, die Windmeßanlage, die Elektrik oder das weite Feld der immer mehr in Mode kommenden elektronischen Geräte, und — last not least — das W. C. gehören zu den beliebtesten Themen. Viel weniger Raum nimmt das Segeln selbst ein, die Erlebnisse,- die See- und Segeleigenschaften einer Yacht, die Vorzüge oder Nachteile dieser oder jener Takelung. Es ist "in", technisch zu sein, und das widersinnigerweise im Zusammenhang mit einer derart anachronistischen Abart der Schiffahrt, wie dem Segeln.

Eine Laie wird vielleicht zu der ketzerischen Frage verleitet, warum sich diese von der Technik so begeisterten Kameraden denn überhaupt noch auf eine so altmodische Art auf dem Wasser fortbewegen und nicht konsequenterweise gleich aufs schnelle Motorboot umsteigen. Damit würde er aber schön ankommen, denn von Motorbootlern möchte man sich doch unterscheiden, wenn auch das in einem Motorboot pochende eiserne Herz seit langem Eingang gefunden hat in jede Segelyacht und bei jeder Gelegenheit, nicht nur selbstverständlich bei allen Manövern, sondern auch sonst bei zu wenig, zu viel oder widrigem Wind der bequemen Fortbewegung dient. Ja, es soll "Segler" geben, bei denen die Segel das ganze Jahr nicht unter dem sorgsam gezurrten Persenning hervorkommen.

Der Technik dient des Seglers ganze Sorge. Ihr opfert er Zeit und Geld, und wenn etwas nicht geht, kann eben nicht "gesegelt" werden. Hand aufs Herz: Wissen wir eigentlich noch, was "Segeln" ist? Dieser vertraute und sichere Umgang mit der Einheit aus Rumpf, Rigg und Crew, auch und gerade in schwierigen Situationen? Derart unpopuläre Gedanken bewegten mich, als mein Schiff Meile auf Meile südwärts rauschte, der Bug mit fast rhythmischem Klatschen die kleinen Seen zerteilte, sich schnaufend in die wenigen größeren hineinbohrte und dabei den Gischt in silbernen Spritzern über Deck fegte, wo er die dumpfe Farbe des Teaks in blanke Frische verwandelte.

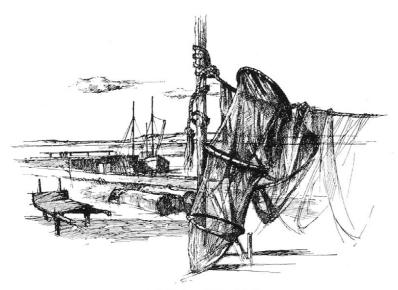
Ferienzeit - Segelzeit! In Lee wurde der Horizont durch das zerklüftete Band der schwedischen Küste begrenzt, die langsam nach Osten zurücktrat. Südwärts segelnd näherten wir uns dem noch unsichtbaren Sund, der den ganzen Tag über Scharen von Segelbooten auf ihre Fahrt nach Norden entlassen hatte, von denen viele trotz des guten Segelwindes mit Motorhilfe dem nächsten Hafen zueilten. Nur ein paar Folkeboote übten sich in der antiquierten Form des Gegenansegelns — sie kreuzten. Die meisten anderen Boote schienen den Aufenthalt auf der mäßig bewegten See als lästig zu empfinden und mit Erleichterung dem nächsten Hafenaufenthalt entgegenzusehen.

Alte Bilder kommen mir in Erinnerung. Ein Foto in Domizlaffs "Dirk II": Eine 20 m lange Gaffelyawl mit drei Mann an Bord unter Segeln bei hartem Wetter in Skagen einkreuzend. Oder die Beschreibung des Einlaufmanövers eines norwegischen Zwölfers ohne Motor mit kleiner Crew in den vollen Hafen von Tunø. Dem Eigner eines kleinen 8-m-Schiffes der siebziger Jahre würden sich bei solch einem Ansinnen die Haare sträuben. Die Zeiten haben sich geändert, sagt man leichthin, ich glaube, die Segler haben sich mehr geändert.

Es können wohl immer nur wenige Menschen sein, die den Zauber der See bewußt und tief innerlich erleben und in ihrem Boot mehr als eine Art amphibisches Fortbewegungsmittel sehen.

Sie leben mit See und Wind in einer harmonischen Synthese und nehmen die Unbequemlichkeit des Kreuzens ebenso auf sich, wie eine durchstehende Backstagsbrise ihr Herz erfreut. Mit der Ausweitung der Segelei zu einer Massenbewegung ist die Kunst verloren gegangen. Dem mit Reizen überfütterten Menschen der Gegenwart ist die eigene Erlebnisfähigkeit abhanden gekommen. —

Es war das Fortschreiten des Tages und ein stetiges Nachlassen des Windes, was auch für uns die Verlockung mit sich brachte, den Starterknopf zu betätigen. Der Kullenfelsen war noch fern. Zwischen den seltener werdenden Brisenstrichen rollte das Schiff in der Dünung; hart schlug dabei der Großbaum von Backbord nach Steuerbord. Schnell löschte die wolkenlose Kimm die Glut des Sonnenballes.



Dänisches Hafenidyll

Als das Feuer von Kullen angezündet wurde, hatte auch der letzte Segler den Motor angestellt, um den "gemütlichen" Hafen zu erreichen. Bei uns war Abendbrotszeit. Wegen des flauen Windes und der noch nicht sehr abgekühlten Wärme des Tages wurde im Cockpit gegessen, wobei man immer etwas festhalten mußte und dennoch nicht verhindern konnte, daß einige Tomaten in die Grätings getreten wurden. Auch das auf die Hose tropfende Öl der Sardinen war der Romantik abträglich.

Mehr treibend als segelnd schoben wir uns unter dem düsteren Kullaberg auf Mölle zu. Vor der Einfahrt starteten wir die Maschine und spähten, nach Umrundung der Mole, nach einem Plätzchen aus. Wie nicht anders zu erwarten, war der Hafen restlos voll. Teilweise lagen die Boote in mehreren Reihen hintereinander. Schließlich fanden wir doch eine schmale Lücke, die wir durch langsames Eindampfen auf die Breite unseres Schiffes plus Fender verbreiterten. Aber nicht lange sollte unser Schlummer dauern. Ein kleines Motorboot bumste gegen die Außenhaut, und deren Insassen, von nächtlichem Ausflug angesäuselt zurückgekehrt, verlangten nach ihrem Platz, den wir bereitwillig räumten. Vor Anker liegend, konnten wir noch ein paar Stunden schlafen bis wir in den ersten Morgenstunden die Segel setzten und die ungastliche Stätte bei leichtem Nordwest verließen.

Zahlreiche schöne Ankerplätze bieten Bøgestrøm und Smaaland-Fahrwasser, vorausgesetzt man zieht die Seekarte zu Rate, gebraucht das Lot und berücksichtigt Windrichtung und -stärke. Wir lagen weit außerhalb der betonnten Rinne dicht unter Land östlich von Viemose-Skov auf noch 6 m Wasser geschützt und in völlig ungestörter Ruhe, während gegenüber in und vor dem kleinen Hafen von Nyord eine Traube von Booten unruhig auf Legerwall dümpelte. Doch "was is' immer". Hier waren es Mücken und anderes Geziefer, das mit Eintritt der abendlichen Windstille die feuchten Ufergestade der königlichen Wälder verließ und aufs Wasser herausschwärmte. Im Cockpit und auf Brot waren die fliegenden Invasoren ja noch zu ertragen, aber unter Deck störte

das Summen der Eindringlinge, das erst nachließ, als die Kajüte durch reichlich Gebrauch von Insektenspray auch für uns unbewohnbar geworden war.

In der Helligkeit des Sommernachmittags näherten wir uns dem Westausgang des Smaaland-Fahrwassers, als ein besonderes Schauspiel unsere Aufmerksamkeit in Anspruch nahm: Im blendenden Sonnenglast sahen wir die hochaufragenden Masten eines Vollschiffes unter Segel! Näherkommend machten wir die dänische "Georg Stage" aus, die östlich von Omø kreuzte, jawohl kreuzte! Es hatte aus OSO aufgebrist und die "Georg Stage" machte unter allen Segeln hoch am Wind gute Fahrt, ging dann westlich Vejrø über Stag, lief nach NNO ab und wendete abermals unter Stigsnäs. Dicht hinter ihrem Heck liefen wir vorbei. Wir waren so gebannt, daß wir in unserer Aufmerksamkeit nachließen und erst durch das Vertörnen unseres eigenen Spinnakers wieder an das Geschehen bei uns an Bord erinnert wurden.

Vor Omø-Hafen fiel der Anker in den weißen Sandgrund. Die Insel bot schon mehreren ankernden Yachten guten Schutz gegen den abends weiter auffrischenden Ostwind. Der Hafen selbst war total überfüllt, Boote konnten weder hinein noch heraus. Eingekeilt wie in einer chinesischen Wohnbootkolonie fanden wir die "Oevelgönne" meines Bruders, als wir die Verhältnisse mit Schlauchboot erkundeten. Kurzerhand wurde die ganze Familie zu einem geselligen Umtrunk bei uns an Bord verfrachtet.

Da mein Bruder Probleme mit dem dänischen Zoll befürchtete, befreiten wir ihn von einem Teil seiner Transitflaschen, da unsere Vorräte schon bedenkliche Lücken aufwiesen. So war beiden geholfen. Es wurde dann noch recht gemütlich, da eine Anzahl der Flaschen noch selbigen Abends seiner bestimmungsgemäßen Verwendung zugeführt wurde.

Der steife Ostwind hatte inzwischen trotz der Landnähe einen kabbeligen Seegang aufgeworfen, der das Anlangen mit dem Schlauchboot zu später Stunde zu einem Kunststück machte, das zwar gelang, aber die Insassen beim zweimaligen Hin- und Herfahren ziemlich durchnäßte.

Ein vorgesehener Gegenbesuch am nächsten Morgen mußte unterbleiben, da Wind und Seegang den weiteren Einsatz des Schlauchbootes unmöglich machten. Unter Vollzeug liefen wir nach dem Ankeraufgehen nach Langeland ab mit einer gemessenen Durchschnittsfahrt von 7,5 kn. Noch schneller wurde die Fahrt auf der Strecke zwischen Smørstakke-Løb und Thurø - Rev Tonne, wo wir halben Winds über eine Stunde einen Schnitt von 8 kn loggtenl Ich glaube das war, wenn auch mit dem Risiko von etwas zuviel Zeug erkauft, die absolute Höchstgeschwindigkeit des Schiffes. So waren wir im Nu in Svendborg, wo wir im Handelshafen längsseits der "Bettina" festmachten. Abends übte dann die Kajüte eine große Anziehungskraft auf die Besatzungen der SVAOe-Yachten "Avalun" (Hellwig), "Bettina" (Soltau) und "Bora" (Gallbach) aus, die sich mit Erfolg der weiteren Verringerung der Vortags übernommenen flüssigen Vorräte annahmen. Auf einem letzten schönen Ankerplatz im Revkrog östlich von Avernakø erholten wir uns dann hiervon, bevor der Anker zum letzten Törn nach Kiel gelichtet wurde. Wieder einmal blieb eine schöne Fahrt im Kielwasser.

Jürgen Schaper

(Fotos von Jürgen Schaper, Zeichnungen von Marlies Schaper)