

„Dass ich das noch erleben durfte!“

Eine Norwegenfahrt mit Freunden

Da ist einer, noch rüstig, und er hat ein Boot. Nun hat er auf einmal auch viel Zeit. Wohin also? Seine Frau, noch berufstätig, merkt ihm die Unruhe an und sagt schon im Frühjahr: „Du machst Dir soviel Gedanken. Zwei bis drei Wochen komme ich mit, so wie jedes Jahr. Aber mehr ist nicht möglich. Such Dir für den Rest einen Mitsegler, einen männlichen natürlich. Und lass mich nicht ein halbes Jahr allein!“

Das nahm dieser Segler und frischgebackene Rentner ernst. Er heißt Götz und sein Boot „Otium“. Dieser Götz macht also einen Reiseplan, den seine Frau billigt, findet zwei Studienfreunde, die bereit sind mitzusegeln, rüstet sein Schiff mit Proviant, Seekarten und Handbüchern aus, und ab geht es in einen ausgedehnten und schönen Segelsommer. Der Plan sieht sechs Wochen Zeit vor. Mehr geht aus verschiedenen Gründen nicht, aber weniger sollten es nicht sein, sonst hätte es ja an die Urlaube eines Berufstätigen erinnert. Und wo kann er hinsegeln, um einerseits Neues zu erleben, andererseits mit seinen unbefahrenen Studienfreunden nicht in Kalamitäten zu kommen? Das löste sich einfach: Trotz jahrzehntelangen Segelns war er noch nie in den westschwedischen Schären und in Südostnorwegen gewesen. Also nichts wie hin.

Götz und seine Frau werden von der Ostsee mit brüllender Hitze und wenig Wind empfangen. Segel rauf, Segel runter, Maschine an, Kühlschränk an, baden vom Boot. Eine Brise naht: Kühlschränk aus, Maschine aus, Segel hoch. So ging es langsam voran. Freunde werden getroffen, die schon auf dem Rückweg sind. Abends gibt es lange Spaziergänge mit andächtigem Blick in den Sonnenuntergang, und in der Abenddämmerung lässt sich noch lange genussvoll ein Rotwein im Cockpit trinken.

Neue Häfen werden erkundet. Die Überraschung ist Helsingör mit großzügigem Yachthafen, mit Hafenbecken für Traditionsschiffe, mit einer sehenswerten alten Innenstadt mit einigen wirklich mittelalterlichen Häusern, dem Schloss Kronborg und seinen Museen, mit Raum für Spaziergänge und schließlich mit dem nicht weit entfernten Louisiana in Humlebaek. Die Biertouristen, die karrenweise Leergut über den Öresund schaffen, dieses und sich selber auffüllen und entsprechend geräuschvoll sind, sind weniger schön. Manchmal wünscht man sich die Zeit der Zollgrenzen zurück.

Rungsted ist der Hafen für den Mannschaftswechsel. Günter und Gundolf sind die beiden Studienfreunde, die Götz als Begleiter gewinnen konnte, um mit ihm weiterzusegeln. Die drei G also. Man trifft sich mit großem Hallo in Kopenhagen, stutzt über das Alter der anderen, findet sich aber auf Anhieb genauso sympathisch wie vor 40 Jahren. Und überhaupt Alter! Gundolf ist mit seinen 67 Jahren als noch aktiver Turner beweglich wie ein Gummiball, Günter treibt mit 65 jede Menge Sport und Götz mit 64 als Jüngster bewegt sich auch noch reichlich.

Die Erinnerungen an vergangene Zeiten schäumen sogleich über, es wird fröhlich und laut. Dazu kommen berufliche Gemeinsamkeiten, die aufgearbeitet werden müssen. Das gemeinsame Segeln nimmt erst langsam Gestalt an. Das ist am nächsten Vormittag in Rungsted: Einweisung in die Bordfunktionen, Sicherheitseinrichtungen, Benutzung des WCs und des Herdes sowie Grundbegriffe des Segelns. Die Ehefrauen können sich nicht trennen und müssen sanft abgeschoben werden, zumal deren Ermahnungen nicht sehr hilfreich sind. Dann wurde noch Frischproviant im Supermarkt eingekauft.

Als die „Neuen“ an Bord kommen, ist noch eine Flasche Sherry im Bestand. Gundolf sieht das, packt eine Flasche Portwein aus und sagt: „Man muss nicht nur redundant sondern auch diversitär sein!“ Unverkennbar ein alter Kraftwerksmann und Sicherheitsingenieur. Nur ist das mit der Redundanz so eine Sache bei Verbrauchsgütern. Sie sind nicht nachhaltig.

In der Abenddämmerung wunderbare Stimmung im Hafen. Auf der Mittelmole herrscht reger, fast südländischer Betrieb. Die drei sitzen im Cockpit und probierten den Rotwein. Es wird über verschollene Studienfreunde, die Hochschullehrer, die ersten gemeinsamen Berufserlebnisse geredet. Sie haben sich viel zu erzählen. Gundolf sagt: „Dass ich das noch mal erleben darf!“

Am nächsten Morgen geht es wirklich los. Bei fast keinem Wind flimmert der Sund schon früh vor Hitze. Die Maschine muss herhalten, denn als Tagesziel ist Torekov vorgesehen. Erst kurz vor Kullen setzt sich ein leichter Nord durch, der „Otium“ mit dichten Schoten zum Ziel trägt. Hier spüren die 3 G die Hitze erst recht. Vor dem Hafen wird gebadet. Der Hafen lebt. Das Ambiente ist nicht so künstlich wie in Rungsted.

Günter will den Sonnenuntergang über der vorgelagerten Insel Hallands Väderö fotografieren. Die anderen beiden G nehmen ihn hoch. Das sei doch ein Beliebigkeitsmotiv, jeden Abend dasselbe, ohne Bezug zu Ort und Hafen. Aber Günter meint: „Ich mache keine Dokumentationsaufnahmen sondern künstlerische.“ Die spöttischen Bemerkungen nehmen zu. Schließlich packt Günter die Kamera wieder ein und meint, es seien ohnehin keine Wolken da, die er für einen Sonnenuntergang brauche, und er habe nur zwei Aufnahmen täglich eingeplant, da dürfe er nichts verschwenden.

Das Ziel des anderen Tages ist Varberg. Diesmal herrscht leichter Südostwind. Es wird mit dem Spinnaker geübt. War es vorher schon schwierig, die Taue auseinander zu halten, so nimmt die Verwirrung jetzt zu. Gab es gestern nur „Schot“ und „Fall“, so heute auch noch „Achterholer“ und „Toppnant“. Da geht mancher Griff daneben. Hinzu kommen die Tücken des Steuerns. Das Am-Wind-Segeln gestern war noch leicht verständlich, da reichte es, die Windanzeige zu beachten. Aber heute kommt der Kompass hinzu. Gundolf, der vor langen Jahren einen Kurs bei der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg mitgemacht hatte, bevorzugt Kompassangaben. „Kurs liegt an“, sagt er – und der Spinnaker fällt ein.

Auch Günter ist ein Zahlenmensch. Er möchte wissen, „wie viel Kilometer Seil sich auf dem Schiff befinden“. Es gehört schon Geduld dazu, eine Mannschaft zu formen. Nur gut, dass die Stimmung nicht leidet. Gundolf nimmt sich mit Hingabe der Getränkepflege an. An ihm ist ein Barkeeper verloren gegangen. Götz: „Rotweinflecke auf dem Teakholz im Cockpit unbedingt vermeiden!“. Günter darauf: „Spucke ist noch besser für die Beseitigung als Salz.“

Ganz Schweden ist bei dem Wetter aus dem Häuschen. In Varberg drängeln sich noch mehr Menschen als in Torekov. Jedes Lokal hat Straßentische herausgestellt. Man findet kaum Platz. Wir bestellen Lachs vom Brett (plankar) und trinken finnisches Starkbier (5,4%). Gundolf: „Dass ich das noch erleben darf!“ Günter, der es gewohnt war, Baukosten zu kalkulieren, stellt auch hier seine Überlegungen an und findet alles „gar nicht soo schlimm“. Aber die 3 G einigen sich doch darauf, künftig häufiger an Bord zu essen.

Weiter soll es nach Göteborg gehen. Schon abends in Varberg hatte es angefangen zu regnen. Der nächste Morgen ist unfreundlich, nass, es weht mit vier Windstärken aus West, und die Sicht ist schlecht. Götz will los, bei dem Wind könne man geschrickte Schoten erwarten, und Regen sei gut für die Haut. Gundolf, der früher mal als Vermessungstechniker gearbeitet hat, meint: „Wenn es die ganze Nacht geregnet hat, klart es um 10 Uhr auf.“ Günter, der seine eigenen Erfahrungen hat, meint, Wetterwechsel fänden immer um 11 oder um 15 Uhr statt. Wer nun auch Recht hat, beides klingt positiv. Es wird mit Groß und Fock aus der Einfahrt gekreuzt, eine heftige See steht gegen an, aber bald kann leicht abgefallen werden. „Kurs liegt an“, sagt Gundolf. Er korrigiert sich auch mit der Uhrzeit. Wegen der Sommerzeit prophezeit er nun, dass der Regen um 11 Uhr nachlasse. Und tatsächlich: um 11 Uhr wird es trocken, die Bewölkung reißt etwas auf, der Wind raumt auf Südwest, und die Sicht wird gut.

Man kann die Genua II setzen, und langsam wird der südliche Göteborger Schärengarten erreicht. Es ist Sonnabend. Segel- und Motorboote kommen von allen Seiten. In der Nähe Göteborgs queren laufend und mit mächtig Schwell die Fähren, die die Menschen zu ihren Wochenendhäusern bringen. Götz muss mit der Navigation aufpassen, Günter hält auf der Suche nach Motiven, die ein künstlerisches Bild versprechen, die Kamera bereit – er hat seine zwei Aufnahmen für heute noch vor sich. Der Schärengarten ist einzigartig schön. Gundolf serviert einen Drink mit der bemerkung: „Dass ich das noch erleben darf!“

Unzählige Yachthäfen und Liegeplätze sind zu sehen; man merkt die Nähe der Großstadt. Schließlich wird in Långedrag festgemacht, viele freie Plätze, saftiges Hafengeld, abends langer Spaziergang in dem gepflegten Vorort. Die Suche nach einem Aussichtspunkt wird belohnt. Die Sonne geht wolkenreich hinter den Schären unter, doch Günter hat wieder etwas zu mäkeln. Er meint, Natur würde durch Technik erst schön, ihm fehle eine Brücke oder ähnliches im Vordergrund.

Am nächsten Tag fahren die 3 G mit der Straßenbahn in die Stadt. Es ist wolkenlos und sehr warm. Es gibt viel zu sehen, aber Großstadtpflaster macht schlapp und durstig. Die 3 G meinen, sie hätten genug gesehen und streben fort. Aber am Montagmorgen kachelt es aus WNW mit 6 Windstärken bei allerdings strahlendem Sonnenschein. Das Ziel soll der Schärenweg nach Marstrand sein. Das sind zwar nur schlappe 20 Seemeilen, aber Götz meint, die zwei anderen G hätten zuwenig Segelerfahrung und er selbst kenne sich in den Gewässern auch nicht aus. Also noch ein Hafentag mit abermaliger Besichtigung. Diesmal haben die drei dazugelernt. Es geht planvoller durch die Stadt. Zunächst werden in der „Fischkirche“ Råkor gekauft und als zweites Frühstück verspeist.

Das alte Viertel Klippan wird besichtigt, neben dem es auch einen Traditionsschiffshafen gibt. Von hier nehmen sie die Hafenfähre zum Nordufer des Götaälv und besichtigen die eindrucksvolle neue Bebauung des alten Hafengeländes, das, wie heute in vielen Hafenstädten, auch in Hamburg, zu einem schicken modernen Wohn- und Gewerbequartier umgewandelt wurde. Höhepunkt ist die Besichtigung des Neubaus des alten Ostindienfahrers in Eriksberg. Wie hier der Bau eines Schiffes der Vergangenheit mit den alten Techniken Schritt für Schritt demonstriert und dokumentiert wird, ist sehr sehenswert.

In der Schiffbau- und in der Riggerhalle riecht es wohltuend nach Holz, Leinöl und Teer. Der Fachmann erkennt allerdings auch einige lamelliert verleimte gebogene Hölzer, die neuere Techniken verraten. Chapmans „Architektura Navalis“ findet in diesem Neubau eine überzeugende Demonstration in Originalgröße. Die 3 G diskutieren, welche Ursachen dazu geführt haben mögen, dass das Original nach zweieinhalbjähriger

Ostindienfahrt zurückkehrend bei bestem Wetter auf eine allseits bekannte und über Wasser sichtbare Klippe in der Hafeneinfahrt aufgelaufen und mit der ganzen Fracht gesunken ist. Sie behalten aber ihre Erkenntnis für sich und teilen sie hier nicht mit. Gundolfs anfangs geäußerte Vermutung mangelnder Redundanz und Diversität der Sicherheitseinrichtungen haben damit aber bestimmt nichts zu tun.

Dann läßt der Wind endlich eine Weiterfahrt zu. Marstrand ist nur einen Katzensprung entfernt, aber den Besuch allemal wert. Götz leistet sich hier einen seemännischen Fehler, der die beiden anderen G an seiner Führung zweifeln lässt. Im Hafenhandbuch steht, dass Heckanker verboten sind, und am Kopfschlengel des Anlegers ist ein Ankerverbotsschild zu sehen. Trotzdem liegen alle Boote mit dem Vorschiff zum Steg und haben eine Hecktrosse achteraus. „Was die machen, machen wir auch“, befindet Götz, macht den Heckanker klar und ist dann stolz auf sein gelungenes Manöver. Aber Scheibenhonig. Hier liegen Grundgeschirre, die die Boote zu benutzen haben. Nun hat sich sicher der Heckanker in einer Grundkette verfangen und muss aufgegeben oder mit Taucherhilfe geborgen werden. Wie peinlich. Dabei beruhigt nur wenig, dass noch andere ebenfalls nicht lesen können und fröhlich ihren Heckanker wegschmeißen.

Marstrand ist voller Touristen, aber abends leert es sich ein wenig und man geht an Land. Gundolf zieht sich „etwas Maritimes“ an, und der sparsame Günter meint, sein Hemd müsse für heute noch reichen, dann käme es gleich in den Müll. Als erfahrener Reisender pflegt er immer mit weniger Gepäck zurückzukehren als er abgereist ist. Die 3 G sehen sich in dem hübschen Badeort um und stellen gemeinsam fest, dass sie keine Aquarelle, Töpferwaren oder Strandmoden kaufen wollen. Sie besichtigen die Festung und lesen über ihre Geschichte.

Abends machen die drei einen Rundgang um die Insel. Er entwickelt sich viel schöner als vermutet. Zunächst kommt man durch echten Wald, der sich über den Köpfen wölbt. Von Zeit zu Zeit gibt es Ausblicke über Sund und Schären. Schließlich aber betritt man die unbewachsenen flachen Klippen am Westrand, glatt gewaschen von See und Wetter mit überwältigendem Ausblick über die offene See. Die Sonne steht dicht über der Kimm, und es sind sogar einige malerische Gutwetterwolken vorhanden. Gundolf sagt: „Dass ich das noch erleben darf!“ Günter hat seine Kamera vergessen und ärgert sich nun über die verpasste Gelegenheit. Die beiden anderen G zeigen ihm die verschiedenen möglichen Aufnahmestandpunkte und immer neue Perspektiven. Sie machen Vorschläge über Filter, Blenden und Belichtungszeiten. Günters Antworten sind grimmig. Am späten Abend versöhnt man sich bei einem Rotwein im Cockpit.

Gundolf soll übermorgen in Lysekil aussteigen, um über Göteborg nach Hause zurückzufahren. So ist es geplant und so soll es eingehalten werden. Das ist keine allzu große Entfernung mehr. Also wählen die drei auf dem Weg durch das Schärenfahrwasser als weiteren Zwischenhafen: Mollösund. Früh geht es los, damit der Fauxpas von gestern möglichst unbemerkt behoben werden kann. Und es gelingt ohne Probleme. Der Heckanker kommt frei.

Es ist wieder wolkenlos, sehr warm, und schwachwindig. Es muss motort werden. Die Schären laden zum Bade. Götz erinnert sich eines Verses:

Von der Schäre
badet nackt
die Schwedin,

der die Fantasie sehr beflügelt. Und obwohl man an vielen Stellen ankernde Boote und badende wie sich sonnende Menschen sieht, geht alles sehr züchtig vor sich. Die drei

schließen sich an. Sie finden eine Schäre, lassen auf drei Meter Wassertiefe das Grundeisen fallen und gehen – mit Badehose – ins Wasser. Auf der Klippe trocknet die Sonne das Wasser vom Körper, und die drei alternden Männer sammeln Blasentang, Muscheln und Steine. Gundolf sagt: „Dass ich das noch erleben darf!“

Nachmittags laufen sie in Mollösund ein und machen – diesmal zu recht – mit Heckanker an der Pier fest. Der Ort ist idyllisch, überall Lokale und sommerlich gekleidete Menschen. Gundolf zieht etwas Maritimes an. Günter meint, seine Hose täte es noch einmal. Hoch auf dem Felsen gibt es einen Aussichtspunkt, von dem man nach Westen sehen kann. Aber es zeigt sich keine Wolke, und Günter befindet den Sonnenuntergang als „nicht für den geschulten Fotografenblick geeignet“. Immerhin ist der Abend geeignet, vom Rotwein zu kosten.

Der Weg nach Lysekil am nächsten Vormittag ist nur kurz, aber dafür sehr schön durch engste Schärenfahrwasser vorbei am wunderhübschen Gullholmen (das Wort „idyllisch“ ist langsam verbraucht. Die Wörter gehen einem tatsächlich aus). Günter verschießt mehr als zwei Fotos, das will schon was heißen. Lysekil ist eine Stadt mit allerlei Betrieb und Gewerbe. Hier fehlt die Idylle; nur noch in der nördlich gelegenen Altstadt ist sie zu finden. Statt dessen hat sie Bahnanschluß. Leider nur für Güterverkehr. Der Personenverkehr geht über Bus. Das macht auch nichts. Die drei erleben einen letzten gemeinsamen Abend an Bord, Gundolf macht einen letzten gemeinsamen Drink, sie essen das letzte mal zusammen und trinken einen letzten gemeinsamen Rotwein im Cockpit. Ohne Flecken auf dem Teakholz. Am nächsten Morgen packt Gundolf seine Sachen, zieht etwas Maritimes an, verabschiedet sich mit den Worten „Dass ich das mit Euch zusammen noch erleben durfte...“ und winkt die verbleibenden 2 G aus dem Hafen hinaus.

So machen sich nun also Götz und Günter alleine auf die Weiterreise. Ihnen fehlt etwas. Wiederum ist es wolkenlos und glühend heiß. Der Wind weht schwach bis mäßig aus Südwest. Es werden verschiedene Vorsegel ausprobiert, auch der Spinnaker kommt eine Weile hoch. Aber schließlich muss doch die Maschine herhalten. Es geht nun nicht mehr durch die Schären, sondern über offenes Wasser – das ist hier schon der Skagerrak – auf die Koster-Inseln zu. Nur die Väder-Inseln bleiben an Backbord. Schliesslich wird abends wird in Nord-Koster festgemacht.

Schon in Süd-Koster war den beiden G die veränderte Vegetation aufgefallen. Waren die westschwedischen Schären meist kahl oder gering bewachsen, nur auf Marstrand war in der geschützten Senke ein Wald vorhanden, so ist Koster regelrecht bewaldet. Hier muss das Klima günstiger sein, wahrscheinlich herrscht weniger Wind vor. Der Übergang zu den norwegischen Inseln und Küstengebieten dieser Zone des Skagerraks ist unverkennbar. Auch jetzt, Anfang August, ist der kleine Hafen noch rappellvoll. Neben Schweden sind es überwiegend Norweger, die hier liegen. „Otium“ wird sehr freundlich angenommen.

Wieder ist es wolkenlos und heiß, als „Otium“ am nächsten Morgen aufbricht, um nach Norwegen einzusegeln. Der Wind weht schlapp aus Süd, reicht anfangs gerade noch zum Segeln, aber später muss wieder die Maschine ran. Der Eingang zum Oslofjord liegt vor der Nase. Götz hatte sich vorgenommen, Hankö, ein Mekka des norwegischen Segelsports, kennenzulernen. Die Einstellung auf das neue Land beginnt mit der Umstellung auf einen anderen Maßstab. Die schwedischen Seekarten haben einen Maßstab von 1:50000, bei engen Fahrwassern von 1:25000. Da sieht man jeden Stein. Nachteilig ist nur, dass man die Übersicht leicht verliert. Die norwegischen Karten sind ausnahmslos 1:100000. Da bleibt die Übersicht zwar erhalten, aber ältere Herrschaften wie die an Bord der „Otium“ benötigen dazu schon mal eine Sehhilfe. Insbesondere sind

die Symbole für unbefeuerte Seezeichen, wie die Baken auf den vorgelagerten Klippen, schwer zu erkennen.

Folglich ist die Einfahrt in das Inselgewirr zunächst gewöhnungsbedürftig. Die zwei G müssen sehr suchen. Aber dann öffnet sich der Hanköfjord, und eine Fülle von Yachthäfen bzw. –Liegeplätzen wird sichtbar. Das Hafenhandbuch gibt an, dass für Gäste an all diesen Liegeplätzen keine Möglichkeiten vorgesehen sind. Es gibt auch eigentlich keine geschlossene Ortschaft oder einen Hafen, die sich zum Liegen anbieten. Es verbleibt die Gästebücke am Seilerkro auf der Insel Hankö. Hier machen die zwei dann auch fest. Es gibt die Auswahl, einen Spaziergang zu machen, im Kro zu speisen oder die Naturschönheiten von Bord aus zu genießen. Die zwei tun dieses alles, und zwar in eben dieser Reihenfolge.

Es ist Sonnabend, und es kommen allerlei Gäste mit ihren Booten. Doch ein Gedränge wie in Mekka ist es nicht. Die Insel ist recht groß, und kaum vom Ufer ins Innere vorgedrungen, befinden sich die zwei G in einer Einsamkeit aus Wald, Fels und Heide. Günter meinte, es sei ein Platz wie geschaffen, um alte Sachen aufzutragen. Einen Aussichtspunkt mit Blick aufs Wasser finden sie nicht. Statt dessen standen sie plötzlich einigen Elchen gegenüber, die erschrocken Reißaus nahmen.

Nun ist die Frage, was weiter zu unternehmen ist. Überall mangelt es an Wind, und es gibt reichlich Hitze. Der Unternehmungsggeist siegt: auf nach Oslo! Frühmorgens, Sonntag, geht es unter Maschine los. Der Oslofjord ist spiegelblank. Erst langsam bevölkert sich das Wasser. Je enger der Fjord wird, um so schöner wird er auch. Ab der Enge von Drøbak beginnen die vielen Sportboote lästig zu werden. Aus allen Winkeln und Buchten strömen die Wochenendfahrer nach Hause. Aber kurz vor Oslo kommt es noch viel schlimmer. Hunderte wenn nicht Tausende von Speedbooten rasen kreuz und quer über das Wasser und erzeugen einen Schwall, dass der Hamburger Hafen beim Schlepperballett ein Ententeich dagegen ist. Ist hier alles verrückt geworden? Es ist geradezu unmöglich, Oslos City-Sportboothafen anzulaufen, so ein Chaos herrscht dort. Langsam klärt sich die Situation. Es hatte ein Volksfest mit internationalem Weltklasse-Motorbootrennen stattgefunden, und die große Zuschauerschar, teils zu Land, teils zu Wasser, braucht eine Weile, um sich zu zerstreuen. Dann ist der Sportboothafen leer, und „Otium“ findet Platz.

Günter ist ein geübter Reisender und weiß an jedem Ort, was man gesehen haben muss. Er hatte bereits eine Liste aufgestellt in der Reihenfolge Aker-Brygge, Rathaus, Frogner-Park mit den Vigeland-Skulpturen, Holmenkollen, Schloss, Domkirche, Akershus, Museumshalbinsel Bygdøy. Letztere, mit Nansens Fram, hätte Götze am meisten interessiert, sie muss jedoch dem Zeitdruck geopfert werden. Alles andere wird „abgearbeitet“. Immerhin: die Holmenkollen-Schanze ist überaus sehenswert. Nicht nur die ganze Anlage, die schwindelerregende Höhe von ganz oben, der Blick über Oslo sowie das Ski-Museum, in dem ausführlich an Nansens Grönlandüberquerung und Polkappenmarsch erinnert wird, beeindrucken einen Segler. Der Liegeplatz mitten in der Stadt hat für Sightseeing seine Vorteile, aber sie werden mit dem höchsten Hafengeld Skandinaviens teuer erkaufte. Dafür, meint Günter, würde er auch etwas alte Wäsche in den Müll tun.

Etwas erschlaft von der Großstadt segeln und motoren die 2 G den Oslofjord danach wieder südwärts. Es muss wieder Ruhe einkehren. So wird für die Nacht eine Ankerbucht an der Nordspitze der als besonders schön empfohlenen Insel Tjøme mitten im Schärengebiet vor Tønsberg aufgesucht.

Am nächsten Morgen weht ein frischer Ostwind. Endlich wieder richtig segeln! In den Schären kann aber nur die Fock gesetzt werden, sonst wird das Boot zu schnell für die erforderliche klein-klein-Navigation. Außerhalb der Schären hat es auf Südost 6 aufgebrist, und es steht eine heftige See. Es werden zwei Reffs eingebunden, und mit hoher Fahrt rast „Otium“ bei halbem Wind parallel und in Sicht der Küste voran. Das Barometer fällt extrem, und dann geht eine Regenbö über das Schiff hinweg, dass einem Hören und Sehen vergeht. Günter, der bisher Segeln mit Sonne und Leichtwind verband, macht neue Erfahrungen. Doch schon bald, nachdem die Sicht wieder besser geworden ist, ist die Einfahrt zum Larvik-Fjord erreicht. Man „taucht wieder in die Inseln ein“ und macht kurz darauf in Stavern fest. Es ist ein schöner Ort mit gutem Hafen, Kleinfischerei, Restaurants, Historie. Allerdings ist der Sommerbetrieb schon fast eingestellt.

Der Wetterbericht ist schlecht, zum ersten Mal auf dieser Reise. Ein Tief liegt über Südnorwegen fest mit einem Trog über der Nordsee, 6-8 Windstärken mit Sturmböen aus W-NW sind angesagt. Da bleibt man vorsichtigerweise im Hafen. Die beiden G machen einen Ausflug nach Larvik und entdecken ein Schiffahrtsmuseum an dem Ort, an dem Colin Archer einst seine berühmten Schiffe baute. Seine alte Slipbahn ist noch in Resten vorhanden. Der Hafentag hat sich also doch gelohnt.

Am anderen Morgen ist das Tief durchgezogen, die Rückseite bringt Auflockerung und frischen nördlichen Wind. Auch die Mittelfristvorhersage ist günstig. So dass der Zeitvorrat es zu erlauben scheint, noch weiter unter der Küste zu segeln, um Risør einen Besuch abzustatten. Bei NW 4-5 wird es eine schnelle Fahrt mit herrlichem Blick auf die Küste. Durch eine sehr schmale Einfahrt, die erst kurz vor Erreichen erkennbar wird, geht es in den Østerfjord, der sich zu einem wunderschönen und erkundenswerten Gewässer ausweitet.

Risør wird zur Überraschung. Die Schönheit von Hafen und Ortschaft ist überwältigend. Anders als in den meisten skandinavischen Orten sind die Häuser vorwiegend in weiß gehalten. Risør wird daher auch die „weiße Stadt“ genannt. Der Fels steigt schon innerhalb der Bebauung steil an, so dass eine optische Verwandtschaft mit Blankenese nicht zu übersehen ist. Neben dem Tourismus gibt es auch einiges sonstige Gewerbe, auch Fischerei, was dem Eindruck einer Stadt ja immer zugute kommt. Allerdings merkt man auch hier schon die Nachsaison. Mehrere deutsche Yachten warten offensichtlich auf einen geeigneten Absprung nach Skagen. Ab morgen wird „Otium“ auch dazu gehören.

Im Stadtbild nicht zu übersehen ist der „Weiße Fleck“, eine etwa tennisplatzgroße weiße Fläche am fast senkrechten Fels. Die Stadtinformation und das Hafenhandbuch sprechen von einem alten Ansteuerungszeichen, da dieser Fleck schon aus 12 Seemeilen Entfernung von See aus die östliche Einfahrt, Stangholmgapet, markieren soll. Götz vermutet, dass es sich schlicht um einen großen solitären Quarzklumpen im sonst dunklen Granit handelt, der sich zufälligerweise auch als Sichtzeichen eignet. Also nichts wie hin und dem Fall auf den Grund gehen! Nach steilem Aufstieg ist die Aufklärung simpel und für den geologisch Interessierten enttäuschend. Der Fels ist tatsächlich mit Kalkfarbe weiß bemalt. Sie wird wohl vom Bürgerverein jedes Jahr erneuert. Dem GPS-verwöhnten Navigator kommt eben sehr schnell aus der Erinnerung, wie schwierig einst Ortsbestimmung und Ansteuerung waren. Immerhin ist die Aussicht von oben grandios. Günter opfert mehrere Fotos.

Nun soll es also zurückgehen. Die Wetterlage für die Überquerung des Skagerraks ist günstig. Am nächsten Morgen um sechs Uhr starten die beiden durch Stangholmgapet. Es weht mit NW 3-4, fast schon ein bisschen zu wenig, um Skagen noch bei Tageslicht

zu erreichen. Ein sehr unruhiger Schwell aus verschiedenen Richtungen hindert ebenfalls das Vorankommen. Als der Wind über Mittag zeitweise weiter abflaut, muss auch mal die Maschine zu Hilfe genommen werden. Doch dann dreht der Wind auf West und frischt etwas auf. Schließlich ist es abends 08.00 Uhr, als „Otium“ in Skagen längsseits einer größeren schwedischen Yacht festmacht. War in Norwegen schon das Saisonende zu merken, so ist Skagen noch sehr voll, und auf den Kais und im Ort herrscht Gedränge. Günter ist beeindruckt und meint: „Hier stept ja der Papst“. Er macht mindestens zwei Aufnahmen.

Weiter geht es nach Hals. Der Wind hat tückischerweise auf Südost gedreht und erzwingt anfangs eine Kreuz. Aber es ist strahlendes Wetter, das Segeln ist eine Lust. Abends wird der schöne Tag im „Kommandøren“ mit köstlicher gebratener Scholle zum Abschluss gebracht. Günter trägt seine beste Hose, „die noch mindestens dreimal angezogen werden muss, bevor sie wegkommt.“

Leider setzt sich der Segelgenuss nicht fort. Eigentlich waren jetzt größere Tagesetappen geplant, aber nach frühem Aufstehen endet der lange Tag nach zwölfteinhalb Stunden in Grenå. Es muss Schlag für Schlag aufgekreuzt werden, und das gegen einen Strom im Kattegat von 1,5 Knoten.

Der Rest ist Routine. Die Route über Tunø, Middelfart, Sonderburg, Kiel ist allen bekannt. Die Häfen sind um diese Jahreszeit angenehm leer.

Und damit ist das Erzählenswerte auch erzählt. Bleibt nachzutragen, dass Günter mit sehr leichtem Gepäck nach Hause zurückfährt. Schon vom Standpunkt der Entsorgung hatte sich die Reise für ihn gelohnt. Aber auch sonst gibt er zu, dass die Fülle der Eindrücke den Aufwand und einige Unbequemlichkeiten wert war. In Brunsbüttel, beim Abschlußdinner, sagt er, indem er Gundolfs Standardspruch übernimmt: „Dass ich das noch erleben durfte!“

Götz-Anders Nietsch
S/Y OTIUM
im September 2003