Reisebericht

1. Reisekonzept

Bis auf wenige Ausnahmen sollten Tagesreisen mit Übernachtungen vor Anker an der Wegstrecke unter Nutzung der natürlichen Gegebenheiten vorgenommen werden. Nachtfahrten waren aber unumgänglich, um den Reiseweg bewältigen zu können. Eine sorgfältige Tagesplanung mit Berücksichtigung der aktuellen Wetterlage und der möglichen „worst case“ Bedingungen war daher selbstverständlich. Motorkraft sollte nur benutzt werden in engen Fahrwassern, bei Gegenwind oder Flaute, bei Erreichen des Zeitlimits der Reise oder, wenn es zur Sicherheit von Boot und Besatzung notwendig war.

2. Unmittelbare Reisevorbereitung

Eine gründliche Inspektion und Überholung des Bootes ging der Reise voraus. Insbesondere wurden die Bordelektrik und alle sicherheitsrelevanten Ausrüstungen, Teile und Befestigungen sowie die Navigationsmittel gecheckt. Stecker und Verbindungen der Motorelektrik wurden überprüft und erhielten Korrosionsschutz. Ein modernes Seefunkgerät mit DSC und GPS sowie AIS Radar und Navtex stehen zur Verfügung. Sämtliche Segel sowie das stehende und laufende Gut wurden einer sorgfältigen Eignungsprüfung unterzogen. Das Kartenmaterial sowie Beschreibungen für das Fahrtgebiet wurden bereits vor Reisebeginn eingehend studiert. Treibstoff-Heizstoff- und Wasserbehälter waren gefüllt, Lebensmittelvorräte für 30 Tage gebunkert. Es wurde davon ausgegangen, dass der Wasservorrat im Fahrtgebiet etwa 14-tägig einmal ergänzt werden kann

3. Reiseverlauf

Der Reiseverlauf ist im Tabellarischen Bericht zusammengefasst dargestellt. Die Überführung vom Heimatverein (SCR, Revier Dahme) auf dem Wasserweg nach Stettin und zurück sowie das Aufriggen erfolgten ohne fremde Hilfe.

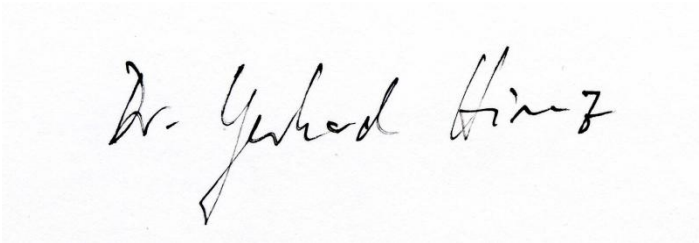
Am Ausgang des Dammschen Sees begann am 20.Mai der eigentliche Segeltörn. Die Bedingungen waren, wie auch in den vergangenen Jahren, ausgesprochen wechselhaft: Zeitweise raues Wetter, aber auch Flauten, Gewitter und Nässe waren die Begleiter auf dem Weg. Selbst norwegische Skipper, die ich an den Wartetagen traf, klagten über den „grünen Winter“ im Juni, was schon bemerkenswert ist. Sommerliche Bedingungen waren selten, wurden aber vom Skipper als sehr angenehm empfunden.

Über das Oderhaff ging es zunächst über Swinemünde und das Osttief vor Usedom nach Peenemünde und von dort über das Landtief nach Lohme auf Rügen. Die Ansteuerung des Falsterbo Kanals bot sich an. Die Brücke war jedoch nicht durchlässig, so dass, zunächst mit einem grossen Holeschlag Richtung Stevns Klint, die Westseite des Öresund angesteuert werden musste. Ein frischer Süd, nach West drehend, brachte mich in einem Zug nach Laesö, anschließend über den Björköfjord zum Albrektssundskanal. Hier hieß es warten auf die Gelegenheit, das Skagerrak nach Westen überqueren zu können. Am 5. Juni ergab sich mit Wind aus südlichen Richtungen das Fenster zur Überfahrt. Es bot nacheinander alles, was der Wettertopf zu bieten hat, außer Sturm und Flaute. Wie auf Bestellung lichtete sich am Morgen des

6. Juni vor Grönningen der Seenebel. Der Nordwest setzte unvermittelt ein, der Himmel wurde wieder klar. Nach einer Ruhepause und einem Besuch der Stadt Kristiansand ging es zielstrebig weiter nach Westen. Die Rundung von Lindesnes und Lista bereitete keine Probleme. Bei Egersund hielt mich der NW dann doch 6 Tage lang fest. Die Naturhäfen Gyarhamn und Kvernavägen sind sehr schön, da lässt es sich schon aushalten. Ein Ausbruchversuch endete mit einem Besuch der Rausvägen auf Eigeroya. Auch sehr schön, war aber nicht ursprünglich gewollt. Über Rott (19.6.), Austre Bokn und Karmsund führte der Weg zunächst nach Bömlo zum Nachbunkern, dann weiter zum Hardangerfjord und über den schönen Lukkssund zum Björnafjorden und von dort weiter Rchtung Bergen. Auf diese Weise konnte ich dem NW mit größeren Schlägen unter Segel weitgehend ein Schnippchen schlagen. Aber wie sollte es weitergehen? In Bjoröyhamn hatte ich endlich wieder guten Internetkontakt und konnte Grib-Daten herunterladen. Fazit: Bisher schon 14 Wartetage und für die folgende Woche kein Reisewind für weitere Nordfahrt unter Segel zu erwarten. Der Vatlestraumen, der Ort der Kenterung der Rocknes am 19. Januar 2004 wurde somit zum Wendepunkt dieser Reise. Nach einer Besichtigung der inzwischen erfolgten Veränderungen an diesem Ort und stillem Gedenken an die Opfer dieser Katastrophe wurden neue Reiseschwerpunkte festgelegt: Besuch des Seegebiets vor Karmöy und der Fjorde nördlich von Stavanger, vielleicht noch ein neuer Ort in Südnorwegen, den ich noch nicht kannte. Zunächst gelangte ich über Korsfjord und Bakkasund in offenes Wasser, vorbei an Fuglöy und über den Selbjornfjorden zum Brandasund. Nach Nyleia, Stokksund und Bömlafjorden endlich freies Wasser in Sletta, Rovaer- und Kvaloyfjorden. Ein schöner stiller Abend im Kvaloysund folgte. Die Nordvikvägen der Insel Utsira ist nicht sehr einladend. Ich habe sie daher schnell verlassen und den Kurs von Norden her nach Aakrehamn gerichtet, da das Wetter ruhig war und schon lange der Wunsch bestand diesen Ort kennenzulernen. Eine Attraktion während der Weiterfahrt war die nähere Besichtigung eines schwimmenden Windmotors von Statoil auf 200 m Wassertiefe. bevor der Kurs auf das Innere der wunderbaren und abwechslungsreichen Fjordlandschaft nördlich von Stavanger gerichtet wurde. Sie bietet gute Segelmöglichkeiten, angenehme Ruheplätze und interessante Ansichten. Den Abschluss dieser Etappe bildete eine (fast obligatorische) Fahrt zu Freunden nach Stavanger, gefolgt von einem Aufenthalt mit 2 Wartetagen im Inneren der nahegelegenen Insel Uskjö. Hier war der scharfe NW kaum zu spüren; immerhin bekamen wir am 2. Tag einen Neuzugang, dem in der Nacht im Gästehafen von Stavanger der von NW einlaufende Seegang einen Poller herausgerissen und eine Seite des Schiffes demoliert hatte. Mit einer abschließenden Rundfahrt zum Ausgang des Byfjordens wurde der Besuch im Revier von Stavanger beendet. Die Weiterfahrt erfolgte unmittelbar und in großen Schritten zunächst nach Egersund und weiter zu den Bänken bei Mandal. Es folgten kleinere Etappen nach Österoya bei Lillesand und nach Tromoya bei Arendal. Über den Tromoysundet erreichte ich Tvedestrand, einen hübschen alten Schiffbauerort mit musealem Charakter. In der Umgebung verbrachte ich noch ein paar angenehme Stunden. Nach direktem Weg ins Skagerrak wurde der Kurs auf Väderöarna abgesetzt. Die folgenden Haltepunkte bei hauptsächlich südwärts gerichteten Kursen waren Kraakesund, Kungsoe und Malöhamn. Der Wind vor der schwedischen Küste reichte gerade bis zum Kullen. Hallands Väderö und der Kullen

waren die letzten Grüße einer wunderbaren Schären- und Felsenlandschaft die ich nun für einige Zeit wieder verlassen musste. Aber es gab einen Trost: Es war inzwischen wirklich ein wenig Sommer geworden. Und so verlief der Rest der Reise in die heimischen Gewässer heiter. Während der Windshift nach E im Sund ging es unter Motor zur Insel Ven. Nach Seitenwechsel bei Ven bei erneutem Westwind ging die Fahrt nach Sundby (Kopenhagen), dann weiter mit SE über Bögeström nach Taerö.
Nach einer schnellen Überfahrt vom Grönsund zum Gellen mit Gewitter sowie einem abschließenden Rund Hiddensee-Rügen folgten ein ruhiger Ausklang über Peenestrom und Oderhaff.

Mit dem Ankerfall am 03.08. um 18:05 Uhr in einem Nebenarm der Stettiner Oder ging eine an Erlebnissen, Ereignissen und Höhepunkten reiche Reise zu Ende.
Die Fahrt zu den angegebenen Zielen hat sich gelohnt, auch wenn die diesjährige Reise mit vielen Wartetagen gespickt war. Beeindruckende Reiseerlebnisse gab es in allen Etappen.
Was soll erwähnt werden? Die einmalige Schönheit und Vielfalt der norwegischen Küstenlandschaften ist schon oft beschrieben worden.
Auch diesmal gab es freundschaftliche, herzliche und auch ausgesprochen hilfreiche Begegnungen mit Seglern, Berufs- und Freizeitfischern, die ich dankbar erwähne. Ich habe mich zu keinem Zeitpunkt einsam gefühlt, sondern bin immer als Mitglied einer großen Familie aufgenommen worden.
Jede Reise ist mit neuen Anstrengungen verbunden, bringt aber auch neuen Gewinn.
Deshalb freue ich mich schon auf die nächste Reise.



26.08.2015